

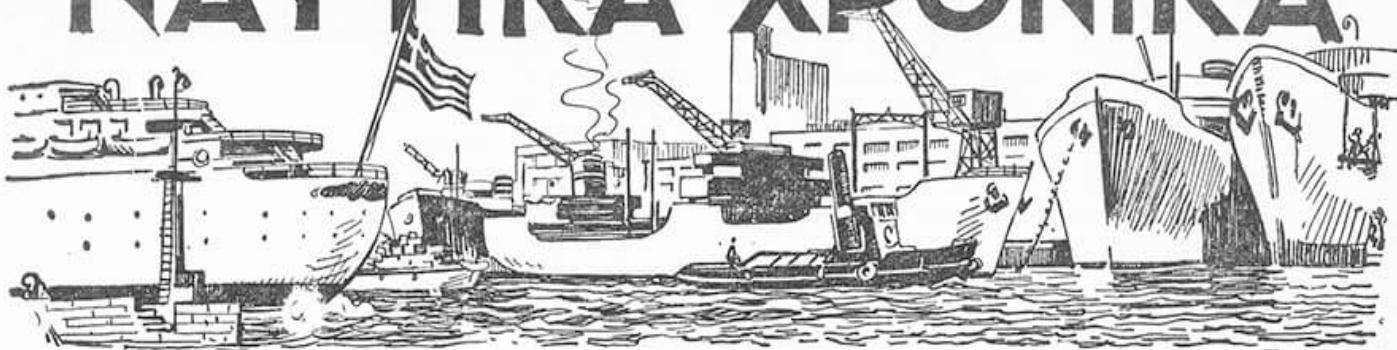
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1960

Αρ. Φύλλου 604/363

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 604/363

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1960

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΚΑΤΑΚΤΗΣΙΣ

Νά έορτάσωμεν, λοιπόν, διά τὸ χιλιοστὸν πλοῖον τῆς μεγάλης πλέον Ἑλληνικῆς Ναυτίλιας. Ὁρθοτάτη ἡ σκέψις σκόπιμος ἡ ἔξαρσις ἐνὸς γεγονότος, ἐνέχοντος σημασίαν ἀξιόλογον διὰ τὴν ὅλην παραγωγικήν μας προσπάθειαν. Δὲν πρέπει ποτὲ νὰ λησμονῆται, ὅτι τὸ κάθε πλοῖον εἶναι μία μονάς παραγωγῆς, παροχῆς ἐργασίας, εἰσαγωγῆς συναλλάγματος, ἀξιοποίησεως τῆς ἀπαραμίλλου θαλασσινῆς δραστηριότητος τοῦ Ἑλληνος.

Εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ὄφειλεται ἡ ιδέα. Καταδεικνύεται ἡ ἑκτίμησις ποὺ τρέφει πρὸς τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα καὶ ἡ στοργὴ μὲ τὸν ὅποιον παρακολουθεῖ ὁ κ. Καραμανῆς τὰ τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του. Εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτίλιας ἀντέθη ἡ ἐν καιρῷ ὄργανωσις τοῦ ἔορτασμοῦ. Δὲν ἀπέξει καὶ πολὺ ἡ ἡμέρα, καθ' ἦν τὸ χιλιοστὸν πλοῖον θὰ ἐγγραφῇ εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Πρόκειται, βεβαίως, εἰς τὸν ἔορτασμὸν αὐτὸν νὰ λάβουν μέρος οἱ ἑφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοί, ὅπως καὶ ὅλοι οἱ ἐπαγγελματικῶν περὶ τὴν Ναυτίλιαν κινούμενοι. Θὰ ἐπρεπεν, ἀκόμη, νὰ κλήθουν ὅχι μόνον οἱ τὴν Κυβέρνησιν ἐκπροσωπούντες, ἀλλὰ καὶ οἱ παράγοντες τῆς Ἀντιπολιτεύσεως, διότι ἡ Ναυτίλια ἀνήκει εἰς τὸ ἔθνικὸν σύνολον καὶ ἡ ὑπόθεσίς της ἐνδισφέρει τὸ Πανελλήνιον.

Δὲν πρέπει, ὀλλώς τε, νὰ λησμονῆται, ὅτι τὸ πρόσφορον κλῖμα διὰ τὸν ἐπαναπτυρισμὸν ὑπῆρξεν ἔργον μακρᾶς πνοῆς, συντόνου ἐπιδιώξεως καὶ σειρᾶς ὀλῆς νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων. Μία περίπου δεκαετία ἔχειασθη διὰ νὰ ἴωμεν δικαιουμένη τὴν προσπάθειαν. Τὸ κλῖμα εἶχεν ὅηδη δημιουργῆσθαι, ἵνα δεχθῇ, ὅταν ἐπέστη τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου, τὴν προς τὴν Κυνουρίαν στροφήν.

Ἡ Κυβέρνησις Καραμανῆς, χάρις εἰς τὴν σταθερότητα τῆς ναυτιλιακῆς της πολιτικῆς, τὴν ἐπιτειχείσαν πίστιν ἐπὶ τὸ μέλλον τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὰς παραγωγικάς του δυνατότητας, χάρις εἰς τὴν ἐπιτευχείσαν ἐνίσχυσιν τῆς ἐμπιστούνης τοῦ ἑφοπλιστικοῦ κεφαλαίου καὶ τῶν ἔνεντα διανεισιῶν, ὡτύχησε, πράγματι, νὰ ἴδῃ ἐπὶ τῶν ἡμέρων της τὸ γεγονός τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτίλιας. Τὴν μακαρίζουμεν. Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς κυβερνητικῆς δραστηριότητος δικαιούται νὰ ἐγγράψῃ τὴν ἐπιτυχίαν της αὐτῆν. Εἶναι λαμπρά, ὁξιόλογος, ιστορικῆς διὰ τὸν τόπον μας σημασίας. Ἡ Ἑλλὰς πολλὰ ώφελεῖται. Προβάλλεται πρωτοπορούσα εἰς ἓν τομέα διεθνούς ἀκτινοβολίας. Ἀξιοποίεται ὁ μόνθος τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ ἀδαπάνως διὰ τὸ Κράτος εἰσκομίζεται ἀσφόνον τὸ συναλλαγμα — περὶ τὰ 90 ἑκατομ. δολ. ἐτήσιως. Μὲ αὐτὰ καλύπτομεν μέρος σημαντικὸν τῶν πρὸς διεστροφὴν τοῦ λαοῦ μας εἰσαγωγικῶν ἀναγκῶν.

Ἄξιζει, λοιπόν, ὁ ἔορτασμὸς διὰ τὴν ἐπιτυχίαν. "Ολοι, εἴσοι ειργάσθησαν δι' αὐτήν καὶ δοσοὶ ἐκτιμούν τὴν μεγάλην προσπάθειαν, ἥτις ἀνενδόθως θὰ πρέπει νὰ συνεισθῇ, ὡς καθοῦν νὰ συμμετάσχουν. Θὰ γνωρίσουν ἐγγύτερον τὰ ἐπιτευχθέντα. Θὰ ἀκούσουν αὐτοὺς τοὺς δημιουργούς τῆς Ναυτίλιας μας ἀναπτύσσοντας τὰς ἀπόφεις των, τὰς ἀνησυχίας των διὰ τὴν αὔριον, τὰ μέσα τῆς ἀμύνης κατὰ τὸν πολλῶν καὶ ποικιλῶν ἔξωθεν ἀντιδράσεων.

"Ολοι οἱ παράγοντες τοῦ πολιτικοῦ καὶ τοῦ οἰκονομικοῦ μας κόμπου πρέπει νὰ είναι ἐνήμερωμένοι ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων. Καὶ ὁ ἔορτασμὸς τοῦ χιλιοστοῦ πλοίου τὴν ἐνημέρωσιν αὐτὴν ἀκριδῶς, θὰ ἐπιδιώξῃ. Τὴν συμπαράστασιν ὅλων ἔχει ἀνάγκην ἡ Ναυτίλια. "Ἄσ μὴ λησμονῆται, ὅτι ὁ κ. Βενιζέλος ὑπῆρξε καὶ εἶναι ὁ στοργικὸς τοῦ πλοίου ἀντιλήπτωρ — ἔργον του ἡ ἀπόκτησις τῶν 100 λίμπετρας καὶ ὁ βασικὸς περὶ φορολογίας τῶν πλοίων νόμος — καὶ ὅτι ὁ κ. Μαρκεζίνης ἐθεσμοβέτησε τὸ ἄρθρον 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων. Αὐτά τὰ δύο νομοθετικά μέτρα ὑπῆρξαν ἡ ἀφετηρία. Ἐθεμελιώθη ἡ κρατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική.

Τώρα ποὺ ἡ ἐπιτυχία στέφει τὴν προσπάθειαν τοῦ ἐπαναπτυρισμοῦ, ἐνῷ πρὸ ἡμῶν νέα προβλήματα κείνται καὶ νέαι ἀνάγκαι ἀνακύπτουν, ἡ συνεργασία ὅλων τῶν παραγόντων προϋποτίθεται.

Μετ' ὀλίγον χρόνον ἡ Ναυτίλια τῶν χιλίων πλοίων καὶ τῶν ἔξ έκα-

τομμυρίων τόνων θὰ εἶναι μία πραγματικότης. Τὸ Πανελλήνιον ἃς τὴν ἔορτάση. Εἶναι μία ωραία κατάκτησις.

Η "ΕΙΔΙΚΗ", ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τὸ ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν», τῇ συνεργασίᾳ ἑγκρίτων νομικῶν παρασκευασθέν σχέδιον νόμου περὶ εἰδικῆς ναυτιλιακῆς ἑταίριας, πληροφορούμεθα, ὅτι μετ' ἐπειργασίαν τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, λαμβάνει ὅηδη τὴν τελικὴν του μορφήν. Εἰς μακράν σύσκεψιν συγκροτηθεῖσαν εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Στρ. Ἀνδρέαδη, τὴν 18ην Ἰουλίου, συνεζητήθησαν αἱ ὑποδείξεις τῶν Ἐφοπλιστῶν Λονδίνου, ἀνετέθη δὲ εἰς τὸν νομικὸν σύμβουλον τῆς Ἐνώσεως κ. Διον. Ποταμίανον νὰ προδῷ εἰς τὴν τελικὴν διατύπωσιν τοῦ σχεδίου, κατὰ τὰ πορίσματα τῆς συσκέψεως.

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ συντάκται τοῦ Σχεδίου προσεπάθησαν νὰ τηρηθῶσιν ἐντὸς τῶν διατάξεων τοῦ νόμου περὶ ἀνανύμων ἑταίριων, ἡ φύσις τῶν πραγμάτων ἐπέβαλε τὴν εἰσδοχὴν διατάξεων, αἵτινες ἐκ πρώτης ὄψεως ἔνιοις. Ἐν τούτοις, οὐκ ἡνὶ ἄλλως γενέσθαι. Ἡ Ναυτίλια μας ἡνδρώμῃ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὑπὸ κοθεστῶς πλήρους συναλλακτικῆς ἐλευθερίας, καθεστῶς εἰς ὁ ἡ χρονοτριβή ἐπὶ σκοτῷ τρητῶν πόλεων, ἡγανωστος. Ἡ ἀπόλυτος καλὴ πίστις, ἡ *auberrimae fides*, διέτρεψε δι' ὀλῆς τῆς τεραστίας οικονομικῆς δραστηριότητος τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, εἰς σημείον ὥστε ἡ τήρησις τύπων ἡ μακρῶν διοικητικῶν διατυπώσεων νὰ ἐμφανίζεται ὡς ὄχρηστος ἡ καὶ ἐπιζημια ἐνόλησης.

Ἐξ ἀλλα τοῦ πλευρᾶς, ἡ σημερινὴ ἐμφάνισις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτίλιας φέρει εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς ἐδηλώσεις τῆς σφραγίδας τῆς πρωτικῆς δραστηριότητος καὶ τῆς ἐργάδους προσπαθείας τοῦ ἐπιχειρηματίου, στοιχεῖον ἐπίγνωσης τούτου, ἀδιαφορεῖ διὰ τὰς διατάξεις ἐκείνας, αἵτινες ἀποσκοποῦν εἰς τὴν προστασίαν τῶν τρίτων μετόχων, τῶν ἀνυπάρκτων εἰς τὴν σύγχρονον Ἐλληνικὴν Ἐφοπλιστικὴν ἐπιχειρησίαν, εἰς ἡνὶ ὅσακίς ὑπάρχουν συμπλοιοκτῆται ἡ μέτοχοι, ἀποβλέπουν εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ Ἐφοπλιστοῦ - διαχειριστοῦ καὶ ὅχι εἰς τὰς νομικὰς ἔξασφαλίσεις.

Τὴν πραγματικότητα ταύτην δὲν ἡδύνατο ν' ἀγνοήσῃ τὸ ὑπὸ πρωταρασκευην σχέδιον νόμου, νόμου ἀπόλυτως ἀπαραιτήτου, δεδομένου, διὰ εἰναι ἀπάραδεκτον νὰ παρέχουν ξενούνομεσι τῶν ναυτιλιακῶν ἑταίριων, νὰ μὴ εἶναι δὲ δυνατή ἡ ἰδρυσις αὐτῶν ἐν Ἐλλάδι εἰ μὴ μόνον κατόπιν τηρήσεως πολλῶν καὶ ἐπιτόνων διατυπώσεων, αἵτινες ἐν παντὶ συνοδεύουν τὴν ιδρυθησομένην ἑταίριαν, καθ' ὀλην αὐτῆς τὴν λειτουργίαν.

Βεβαίως, ἡ πρωταρασκευὴ τοῦ Σχεδίου δὲν είναι ἡ τὸ πρῶτον βῆμα. Θὰ συναντήσῃ τοῦτο ἕσως ἀντιδράσεις, ἐλπίζομεν καλοπίστους, διέφερομένας εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ σύγχρονος πραγματικότης τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτίλιας καὶ ἡ σημασία αὐτῆς διὰ τὴν χώραν καὶ τὸ μέλλον αὐτῆς, δὲν ἔχουν εἰσέτι καθολικῶς συνειδητοποιηθῆ. Εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Κυβερνήσεως ἐνστόκεται ἡ ὑπερνίκησις τῶν ἐμποδίων καὶ ἡ ταχιότης φύσισις τοῦ σχεδίου νόμου ἐν τῷ πλαστίσι τῶν μέτρων, αἵτινα θὰ ἐπιτέρψουν καὶ θὰ ἔξασφαλίσουν ὅχι μόνον τὴν ὑπὸ τὴν πάτριον σημαίαν ἐπάνοδον τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ τὴν εἰς τὸ διηνεκὲς διατήρησιν ἐπ' αὐτῶν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Πρὸ τῆς πραγματοποίεσθαι τοῦ γενικωτέρου σκοποῦ τούτου δέον νὰ ὑποχωρήσουν αἱ ἀντιδράσεις, ἐπιτηρηζόμεναι εἰς τὰς ἀντιτιθέμενα τοῦ θεσμοῦ τῶν ἀνωνύμων ἑταίριων ἀντιλήψεις, καθ' ἦν μάλιστα στιγμήν, ζωηρῶς προβάλλεται τὸ αἴτημα τῆς τροποποίησεως αὐτοῦ τούτου τοῦ θεσμοῦ τῶν ἀνωνύμων ἑταίριων, ἀπροσφόρου πλέον ὑπὸ τὴν ἐνεστῶσαν ἀπροχαιωμένην μορφήν νὰ ἔξυπηρετησῃ τὴν καθόλου οικονομικὴν δραστηριότητα.

ΝΟΜΟΣ ΑΝΕΦΑΡΜΟΣΤΟΣ

Ἐπανερχόμεθα εἰς ἔνα ζήτημα, καθ' ἡμᾶς, σοθαρόν. Τὸ τῆς ἑλληπούς καὶ τῆς ἀντικανονικῆς συνθέσεως. Τὰ Ἐλληνικὰ ποντοπόρα σκάφη εἰναι τώρα πολλά; αἱ προστριβαι καὶ αἱ ἀντιδικίσι με τὸ Ν.Α.Τ. θὰ εἶναι τώρα συχνότερα διὰ τὴν ἐφαρμογήν ἐνὸς νόμου, ἀνεφαρμόσουν, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας. Ἡ Ἐλλειψις ὀξιοματικῶν, ἀλλὰ καὶ πτυχιούχων ναυκλήρων καὶ ναυτοθερμαστῶν ὑποχρεώνει τοὺς Προξενικούς λιμενάρχας συχνότερον νὰ ἀναγράφουν ἐπὶ τῶν ναυτολογίων

τῶν πλοίων παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς ἑλλιποῦς συνθέσεως τοῦ πληρώματος. «Ἐχομεν ύπ' ὄψιν μας συγκεκριμένας τινάς περιπτώσεις. Παρατηρεῖ λ.χ. ὁ κ. Προξενικός Λιμενάρχης τοῦ Ἀμερικανού: «Τὸ πλοίον ἔχει ἑλλιπή σύνθεσιν ὡς πρὸς ἓν ναυτὴν διπλωματούχον καὶ ἔνα θαλαμηπόλον καὶ δέον νὰ τὴν συμπληρώσῃ. Καὶ ἀντικανονικὴν ὡς πρὸς τὸν Α' πλοίαρχον μὲ δίπλωμα β' τάξεως, τὸν ναύκληρον, ναυτολογηθέντα μὲ ἄδειαν ναύτου καὶ τὸν ἔνδον ἕνευ ἀδείας».

Εἰς ναυτολόγιον ὅλου πλοίου παρατηρεῖ ὁ κ. Προξενικός Λιμενάρχης Μασσαλίας: «Τὸ πλοίον ἔχει ἑλλιπή καὶ ἀντικανονικὴν σύνθεσιν. Δέον ὅπως προδῆ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν ναυτολόγησιν γ' πλοιάρχου εἰς τὴν θέσιν τοῦ ὑπάρχοντος Κυβερνήτου. Ναυτολόγησιν Μ.Ε.Κ. Α' εἰς τὴν θέσιν ὑπάρχοντος Β'. Ναυτολόγησιν ἐνὸς ἑλλείποντος ναυτοπαιδος, ἐνὸς ἀδειούχου ναύτου καὶ τοῦ ἔνδον ἕνευ ἀδείας».

Παρόμοιαι παρατηρήσεις ἔγγραφονται εἰς τὰ ναυτολόγια δῶλων σχεδὸν τῶν πλοίων. Αὔριον, δέον θὰ περιέλθουν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Ν.Α.Τ., θὰ ἀρχίσουν κατακλύζοντα τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τὰ πρωτόκολλα μὲ τὰ πρόστιμα, τοὺς τόκους ὑπερημερίας καὶ μὲ τὰ γνωστὰ παρεπόμενα.

Ολοι, βεβαίως, τελοῦν ἐν γνώσει, ὅτι δὲν εἶναι πλέον ζῆτημα καλῆς μόνον θελήσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου ἡ συμπλήρωσις τῶν ἑκάστοτε κενῶν τῆς συνθέσεως. Πληρώματα δὲν ὑπάρχουν καὶ πλείστον σσά σκάφη ἐπὶ μῆνας, ἀν δχι ἐπὶ ἑταῖ, ἀπασχολοῦνται εἰς μακρυνάς θαλάσσας, ὅπου εἶναι ἀδύνατος ἡ ἑξεύρεσις τοῦ ἀντικαταστάτου διὰ τὸν ἀσθενήσαντα ἡ ἀπολυθέντα, πολὺ δὲ περισσότερον ἡ ναυτολόγησις τοῦ διπλωματούχου ἡ καὶ τοῦ πτυχιούχου εἰς τὴν ἀνάλογον θέσιν. Ἐκ τῶν ἑνῶντας ἔξικονομεῖται ἡ καταστασις, μέχρις δου τὸ σκάφος καταπλέυση εἰς μεσογειακὸν τινὰ λιμένα καὶ ἐπιτύχη τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἑλλειπόντων ἡ τὸν ἀντικανονικῶν ναυτολογημένων, ἀν καὶ τότε θὰ ὑπάρχουν οἱ ἀντικαταστάται.

Πρέπει, οὖμας, νὰ ἀποφύγωμεν τὰς ἀντιδικίας, ὅταν μάλιστα τεκμαίρεται, ὅτι ἐκ λόγων ἀνωτέρων τῆς θελήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν καθίσταται δυνατὴ ἡ πλήρης εἰς διπλώματα καὶ πτυχία, καὶ κανονική, τούλακίστον, σύνθεσις. Θὰ ἀπέβαινεν εἰς βάρος τῆς προσπαθείας διὰ τὸν ἐπανοπατρισμὸν ἡ κατὰ πάσαν περίπτωσιν ἐφαρμογὴ νόμου, κληθέντος νὰ θεραπεύῃ ἀνάγκας μὴ ὑφισταμένας πλέον σήμερον. Τότε, προπολεμικῶς, ἀντεμετωπίζετο ἀνέργια ναυτεργατικὴ εύρυτάτης ἔκτασεως, ἵσως δὲ καὶ ἀπροθυμία εἰς τὸν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως, λόγῳ τῶν στενῶν περὶ τῶν ἀπατριώτικων καραβιών ἀντιλήφων. Τὰ σκάφη, ἀλλως τε, συχνότατα τοὺς ἑλληνικούς λιμένας ἐπεσκέπτοντο ἡ διέπλεον τὴν Μεσόγειον, ὥστε νὰ ἡτο εὐχερῆς ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἀσθενούντων καὶ ἀπολυμένων. Ο νόμος τὴν ὑποχρέωσιν αὐτὴν ἔτεινε νὰ καταστήσῃ σεβαστήν.

Τώρα οἱ καταστάσεις ἔχουν τελείων ἀλλάζει. Τὰ προσοντούχα πληρώματα δὲν ἐπαρκοῦν καὶ τὰ πλοῖα μας σπανιώτατα φθάνουν μέχρις ἐδῶ. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν, συνεπῶς, τῶν νέων καταστάσεων πρέπει νὰ ληφθῇ ύπ' ὄψιν ἡ πραγματικότης καὶ βάσει αὐτῆς νὰ καθιερωθοῦν τὰ μέτρα, ποὺ θὰ προσετίξουν τὸν τε ναυτικόν, κατὰ πάσης ὑπερβασίας τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ καὶ τὸν ἐφοπλιστὴν κατὰ πάσης ἀνεξαρτήτου τῆς θελήσεως του παραβάσεως τῶν περὶ συνθέσεως διατάξεων.

ZHTHMA AΞΙΟΝ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

Ἄναγκην ὄργανικὴν τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν εἰς τὴν πληρεστέραν γνῶσιν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων ναυσιπλοΐας.

Τὴν ἀνάγκην αὐτὴν ὅσαι αἱ ἀλλαὶ ναυτικά χώραι, σι εἰς τὸν διεθνή στίβον τῶν μεταφορῶν δρῶσαι, ἔχουν ὥδη ἀντιμετωπίσει. Εἰδικὸν πτυχίον ἔχουν κειμερώσει. Χωρὶς αὐτὸν τὰ προαγωγικὰ διπλώματα δὲν παρέχονται εἰς τοὺς πλοιάρχους καὶ τῶν τρίτων τοιούτων ἡ εἰσοδοῦ εἰς τὸ ἐπάγγελμα δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ Ἑλλὰς, μὲ τὸν τεράστιον ὄγκον τῆς Ναυτιλίας της, διεκδικοῦσα τὴν πρωτοπείαν, ἐμφανίζεται ἀσυγχωρήτως καθυστερημένη καὶ εἰς τὰ τῆς καταρτίσεως τοῦ προσωπικοῦ τῆς γεφύρως. Εἴχε τὸν καλὴν πρωτοβουλίαν τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ ἀποστείλῃ πρὸς μετεκπαίδευσιν εἰς τὸ ἑξωτερικὸν ('Ἀγγλίαν — Γερμανίαν) τὸν ἀνθυποπολιάρχον λιμενικὸν, διπλωματούχον πλοιάρχον τοῦ Ε.Ν., κ. Σ. Ράνην. Παρηκολούθησεν οὗτος μαθήματα εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Σαουθάμπτον καὶ ἐπέτυχε, κατόπιν ἔξετάσεων, τὸ πτυχίον Ραντάρ. Ἐν συνεχείᾳ ἐπεσκέφθη τὸ ἀγγλικὰ ἐργοστάσιο Νέτεκκα, Σπέρρου, Μπράουν κ.λ.π., εἰς τὰ ὄποια, ὡς γνωστόν, κατασκευάζονται τὰ ὄργανα ναυσιπλοΐας.

Μετέβη ἐπίσης ὁ κ. Ράνης εἰς Γερμανίαν. Διήκουσεν ἐκεὶ ιδιαίτερα

μαθήματα εἰς τὰς οἰκείας σχολὰς καὶ τὰ ἐργοστάσια κατασκευῆς ἡλεκτρονικῶν ὄργανων εἰς τὴν Βρέμην, τὸ Κίελον καὶ τὸ Ἀμβούργον.

Ἐπανελθεῖ τὸ διπλωματικὸς ἀξιωματικὸς ἀνέλασθε τὴν διδασκαλίαν τοῦ τοῦ χειρισμὸν τῶν ὄργανων, μὲ τὰ ὄποια ὅλα τὰ μεταπολεμικὰ κατασκευῆς πλοῖα εἰναι ἐφωδιασμένα καὶ ἔνοιαν τῶν ἑκατοντάδων νέων δοκίμων, ποὺ ἐπιβαίνουν τῶν πλοίων διὰ νὰ ἀποκτήσουν πλήρη ἐπιστροφήν τῶν νόμων προϋπηρησίαν, χωρὶς νὰ φοιτήσουν εἰς ναυτικὰ σχολάς. Αὔτοὶ δολοὶ πρέπει ὑποσδέστο τὰς ἑκατόντας πλευραῖς τῶν νεωτέρων ὄργανων ναυσιπλοΐας. Καὶ διὰ τὸν ἐκμάθησην αὐτὴν εἰναι εὐτύχηρα, ὅτι δισεθέτονται καὶ τὰ ὄργανα καὶ τὸ διδασκαλικόν προσωπικόν. Ἡδη ἀποστέλλεται καὶ ἄλλος πλοιόσφρος διπλωματούχος, λιμενικὸς ἀξιωματικὸς πρὸς μετεκπαίδευσιν.

Δεν ἀρκεῖ, οὖμας, τοῦτο. Ἐλάχιστοι εἰναι οἱ ἔξερχόμενοι τῶν Σχολῶν, ἔνοιαν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ναυτίλων ἀξιωματικῶν τῶν ἀγνοούντων κατὰ μεγίστην πλειονότητα τὸν χειρισμὸν τῶν ὄργανων, μὲ τὰ ὄποια ὅλα τὰ μεταπολεμικὰ κατασκευῆς πλοῖα εἰναι ἐφωδιασμένα καὶ ἔνοιαν τῶν ἑκατοντάδων νέων δοκίμων, ποὺ ἐπιβαίνουν τῶν πλοίων διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὴν νόμων προϋπηρησίαν, χωρὶς νὰ φοιτήσουν εἰς ναυτικὰ σχολάς. Αὔτοὶ δολοὶ πρέπει ὑποσδέστο τὰς ἑκατόντας πλευραῖς τῶν νεωτέρων ὄργανων ναυσιπλοΐας. Καὶ διὰ τὸν ἐκμάθησην αὐτὴν εἰναι εὐτύχηρα, ὅτι δισεθέτονται καὶ τὰ ὄργανα καὶ τὸ διδασκαλικόν προσωπικόν. Ἡδη ἀποστέλλεται καὶ ἄλλος πλοιόσφρος διπλωματούχος, λιμενικὸς ἀξιωματικὸς πρὸς μετεκπαίδευσιν.

Μαθήματα ἐνὸς μηνὸς, κατὰ τοὺς εἰδότας, εἰναι ἀρκετά διὰ τὸ πτυχίον τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων. «Ολοι οἱ προσερχόμενοι διὰ τὴν ἀποκτήσην διπλωματούχος ναυτίλοι πρέπει νὰ τὸ ἀποκτήσουν. Ἡμπορούν ἐνῷ θὰ φοιτοῦν εἰς τὰ φροντιστήρια, νὰ παρακολουθοῦν καὶ τὰ σχετικὰ μαθήματα εἰς τὸν Ἀσπρόπορον. Θὰ λάθουν τὸ πτυχίον τῶν — αὐτὸν πρέπει ἐπιβάλλεται καὶ ἡμεῖς νὰ καθιερώσωμεν — καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ προσέρχωνται εἰς τὰς ἑπτάσεις.

Τὸ ζῆτημα εἰναι ἄξιον νὰ προσελέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀρμοδίων. «Ἄσ μη προσβλῆθη στενοκέφαλός τις ἀντίδρασις εἰς τὴν πλήρωσιν μιᾶς θετικῆς ἀνάγκης. Χρόνον δὲν πρόκειται νὰ χάσουν οἱ ὑποψήφιοι: εἰς κόπον περισσότερον ἰσως θὰ ποδηληθοῦν, ἵνα ἀρτιώτερον ἐπαγγελματικῶν καταρτισθοῦν. Ἡ δικὴ χρῆσις τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων ἀπὸ τοὺς σκοπὸν αὐτῶν, ἀλλως τε, προορίζονται καὶ τὰ ὄργανα.

Τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα προϋποτίθεται. «Ἄσ τὸ παρακολουθήσουν διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα προϋποτίθεται. Ζῆτημα προκείμενον διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα προϋποτίθεται. Ζῆτημα προκείμενον διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα προϋποτίθεται.

ΠΛΗΡΟΥΤΑΙ ΜΙΑ ΑΝΑΓΚΗ

Θὰ λειτουργήσῃ ἀπὸ τοῦ Ὁκτωβρίου ἡ δημοσία σχολὴ ἀσυρματιστῶν. Θὰ στεγασθῇ καὶ αὐτὴ εἰς τὸν Ἀσπρόπορον. «Ἐντὸς τῶν ἡμέρων προκηρύσσονται αἱ εἰσαγωγικαὶ ἔξετάσεις. Ἡ εἰσδοχὴ τεσταράκων μαθητῶν προβλέπεται. Ἡ φοιτησίς θὰ είναι διετής ἡ καὶ βραχυτέρου χρονικοῦ διαστήματος, αναλόγως τῆς ἐπιδόσεως τῶν μαθητῶν. Ἡ διδακτέα ὑλὴ περιλαμβάνει τὴν πλήρη καταρτίσεων εἰς ὅλα τὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα ναυσιπλοΐας. Ἡ ἀγγλικὴ θὰ διδάσκεται καθημερινῶς. Οἱ ἔξερχομενοι τῆς σχολῆς δεν θὰ είναι ἀπόλιτοι χειρισταὶ τοῦ ἀσυρμάτου. Θὰ κατέχουν τὰς τῆς λειτουργίας του. Μετὰ πάροδον ἔξαρμηνον θαλασσίας ὑπηρεσίας θὰ λαμβάνουν τὸ διπλωματικὸν ἐπάγγελμα.

«Ἡ νέα σχολὴ ἔρχεται νὰ πληρώσῃ μίαν ἀνάγκην. Ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς θὰ εἰναισχύσουν οἱ ἔξ αὐτῆς ἀποφοιτούντες τὰς τάξεις τῶν ἀσυρματιστῶν Ε.Ν.

ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ Η ΣΠΟΥΔΗ

Πολὺ κακὴν ὑπηρεσίαν προσφέρουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ πολὺ χειροτέραν πρὸς τοὺς συνταξιούχους του, ὅσοι πιστεύουν καὶ ὑποστηρίζουν, ὅτι τὰ κεφάλαια τοῦ Ταμείου «λιμνάζουν» ἀδιάθετα. Διότι ἡ δεν γνωρίζουν τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ σκοπίμως τὴν ἀγνοούν διὰ ἐπιδιώξουν σκοπούς μη συνάδοντας ὑπωσδήποτε μὲ τὰ καλῶς ἐννούμενα συμφέροντα τοῦ Ιδρύματος.

«Ολοι οἵσοι παρακολουθοῦν τὴν ζώην τοῦ Ταμείου γνωρίζουν καλῶς, ὅτι τοῦτο ἐδοκιμάσθη ἀπὸ τὴν πλήρη οἰκονομικὴν κατάρρευσιν. Εἰδεὶ τὴν περιουσίαν τοῦ ἑσανεμίζομένη καὶ τοὺς συνταξιούχους του στερουμένους καὶ αὐτὸν τὸν ἐπιουσίου. Μόλις κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατώθωσε, χάρις εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ θεσμοῦ τῆς συμβατικῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ζήνας σημαίας πλοίων, νὰ ἀποκτήσῃ ἀσφαλίσικα τινὰ ἀποθεματικά, νὰ βάλῃ δηλαδή «στὴν μπάντα» μέρος τῶν εἰσπράξεων τοῦ διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν καθημερινῶν αὐξανομένων ἔναιτι τῶν συνταξιούχων του ὑποχρεώσεών του.

«Ἡ αὐξησης αὐτὴ τῶν διπλωμάτων τοῦ Ταμείου, εἶναι γνωστόν, ὅτι προέρχεται ἀπὸ διαφόρους μέν, πλὴν πραγματικούς λόγους, τοὺς ἔξης:

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA
SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH
GENERAL AGENTS:
Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.
Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.
17 State St. - NEW YORK N.Y. GEORGE CARRAS INC.**

Cables : CARRASBRO

Πρώτον διότι: ότι από πενταετίας ισχύων νόμος απονέμει μεγάλα συντάξεις. Απόδειξις, ότι οι συνταξιούχοι, σύτινες πρό διετίας έλαμβανον σύνταξην 1.500 δραχμών και άνω η γένηθσαν κατά 48%.

Δεύτερον διότι: ότι οι άριθμος των συνταξιούχων αύξανεται συνεχώς και σταθερώς κατά ποσοστόν από 3% και άνω έτησιως.

Τρίτον διότι: ότι μέσος συντάξιμος χρόνος έκαστου νέου συνταξιούχου είναι πολύ μεγαλύτερος του μέσου συντάξιμου χρόνου, με τὸν όποιον είσπραχνον είς τὴν σύνταξην οι ναυτικοὶ πρὸ 4 — 5 ἑτῶν. Τούτο οφείλεται εἰς τὸ ότι ἐνῷ πρὶν συντάξιμος ὑπηρεσία ήτο μόνον ἡ ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων, τώρα είναι και ἡ ἐπὶ τῶν συμβεβλημένων, ἔκτος τοῦ ότι ότι οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἐλληνικῆς σημαίας σκαφῶν ἔκτοτε ἐδιπλασίαθη.

Τέταρτον διότι: ότι ἡ ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ὑπηρεσία ἐνῷ ἄλλοτε προσηγάνεται κατὰ 20%, τώρα προσαγάνεται κατὰ 30%.

Πέμπτον διότι: λόγω τοῦ κόστους τῆς ζωῆς κατὰ βραχέα διαστήματα αύξανονται οἱ μισθοὶ τῆς ἀκτοπλοΐας και συνεπόν και αἱ ἐκδιδόμεναι συντάξεις.

Βάσει τῶν πλέον συνταξιούχων ὑπολογισμῶν οἱ συνταξιούχοι τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη θὰ ὑπερβοῦν τὰς 18.000, διότι εὐχερῶς σήμερον οἱ ναυτικοί, λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, συμπληρώνουν τὰ συνταξιοδοτικὰ προσόντα.

Ἐκτός, ὅμως, τῶν συνεχῶν αύξανομένων ἐπιβαρύνσεων τοῦ Ν.Α.Τ., ὑπάρχει και μία ἄλλη ἐξ Ἰσού σοθαρά ὑποχρέωσις διὰ τοὺς διοικοῦντας τὸ "Ιδρυμα. Καὶ ἡ ὑποχρέωσις αὕτη συνίσταται εἰς τὴν καλὴν διασφάλισιν τοῦ ἥρματος, τὸ όποιον εἰσφέρουν σήμερον αἱ ὑπερβοδομήκοντα χιλιάρδες ἔργαζομένων ναυτικῶν, οἱ όποιοι ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. περιμένουν νὰ ἀνακουφισθοῦν και νὰ συντηρηθοῦν εἰς τὰ γηραιεῖα τῶν.

Δὲν γνωρίζομεν ποιοὶ λόγοι ἐπεδούλοι τὴν διαστήρησιν τῶν ἐλαχίστων, ἔστω, σφαλιστικῶν ἀποθεματικῶν εἰς καταθέσεις και τὴν ἐλειψιν προγράμματος ἐπενδύσεων. Ἀλλὰ και τὸ "Υπουργεῖον και τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἔχουν ἵεραν ὑποχρέωσιν νὰ διασφαλίσουν εἰς ύγειες και προσδοφόρους ἐπενδύσεις τὰ κεφάλαια αὐτᾶ, ὥστε νὰ μὴ παρέχεται ἡ ἐντύπωσις ότι «λιμνάζουν» και νὰ μὴ ἀκούνεται τὸ «δὲν ξέρομε τί νὰ τὰ κάνωμε». Εἰς τὸ σημείον τοῦτο θὰ ἐπιτίνωμεν, διότι ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν θὰ είναι δυνατή ἡ σύνταξις ἀναλογιστικῆς μελέτης, βάσει τῶν στοιχείων τῆς διενεργηθεῖσας ἀπογραφῆς. Καὶ ἐπειδὴ τότε θὰ ἀποδειχθῇ ἡ πραγματικὴ κατάστασις και θὰ προδιαγραφῇ ἡ μελλοντικὴ του θέσις οὐδεὶς λόγος ὑπάρχει νὰ βιοζώμεθα μοιράζοντες ἀπὸ τώρα κόλυθα...

"Ἄν απὸ τὸν ἀναλογιστικὴν μελέτην ἀποδειχθῇ, ότι τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του ἔναντι τῶν ναυτικῶν και ότι τὸ μέλλον σταθερὸν διαγράφεται, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Υ.Ε.Ν. και τῆς Διοικήσεως τοῦ Ταμείου, θὰ μελετήσουν και θὰ ἀποφασίσουν πῶς θὰ διατεθοῦν τὰ «λιμνάζοντα» κεφάλαια του και ἀκόμη ἀν δικαιολογήται ἡ ἀρσις ὠρισμένων ἀδικιῶν διὰ πολλοὺς τῶν συνταξιοδοτούμενών. «Ολίγων ὑπομονήν, λοιπόν, καὶ τότε, ἐπὶ τῇ βάσει θετικῶν στοιχείων δύνανται νὰ ληφθοῦν ἀδιάβλητοι ἀποφάσεις. Ή σπουδῇ, ή ἐπιπολαίᾳ, ή ἀνερμάτιστος θὰ βλάψῃ, προκειμένου μάλιστα περὶ ἀσφαλιστικοῦ και ὅχι φιλανθρωπικοῦ ὄργανισμοῦ, ὅπως εἶναι τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον.

ΟΙ ΟΛΙΓΟΙ ΕΞΥΠΝΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΛΟΙ ΑΦΕΛΕΙΣ

Ἐπαναλαμβάνομεν: Τὰ πλοῖα, τὰ μὴ ἀσφαλίζοντα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὰ πληρώματά των δὲν πρέπει νὰ διευκολύνωνται εἰς τὴν πρόσληψιν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Καὶ ἀφοῦ οἱ πλοιάρχοι τῶν σκαφῶν αὐτῶν δὲν ἔκτελοῦν τὸ κοθήκον των, ἀρνούμενοι νὰ ἐξηνητησούν τὴν ἀσυδοσίαν, ἀφοῦ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν συνεχίζουν τὴν ἀχαρακτήριστον τακτικήν των, ἀμφισθοῦντες εἰς τὰ πληρώματα τὸ ἀναφάρετον δικαιωμα τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ γήρατος και τῆς ἀσθενείας αὐτῶν και τῶν οἰκογενειῶν των, ἀφοῦ, τέλος, οἱ ὀλίγοι αὐτοὶ ἐφοπλισταὶ είναι οἱ «εξυπνοί» και ὅλοι οἱ ἄλλοι, τὰ 90%, είναι οἱ ἀφελεῖς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔχει πλέον τὸν λόγον.

Πρέπει τὸ Γραφεῖον Ναυτικῆς Ἐργασίας νὰ μὴ ἐγκρίνῃ τὰς ναυτολογίσεις εἰς τὰς ἀνασφάλιστα πλοῖα. Καὶ διότι ὑποβάλλονται εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. αἰτήσεις διὰ τὴν ἀποστολὴν δῆθεν πληρωμάτων εἰς πλοῖα ἡσφαλισμένα, προσφερόμενα, ὅμως, εἰς τὴν πραγματικότητα διὰ τὰ «ἀμαρτωλά» πλοῖα τῆς ἀσυδοσίας, ὅφείλουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ ζητοῦν ὅχι μόνον τὴν ὑπεύθυνη δῆλωσιν τοῦ ἑδὼ πράκτορος περὶ τοῦ πλοίου εἰς ὃ θὰ ναυτολογηθοῦν οἱ ἀποστελλόμενοι ναυτικοί, ἀλλ' ἀκόμη και βεβαίωσιν τοῦ πλοιάρχου, ἐπικυρουμένην και ἀπὸ τὸν Πρ-

εινικὸν Λιμενάρχην ἢ τὸν Πρόξενον τοῦ λιμένος, ὅπου θὰ φθάσῃ πρὸς ναυτολόγησιν τὰ πλίγωμα. Θὰ βεβαιούνται, ότι οἱ προσληφθέντες ναυτικοὶ ἐπένθουν τοῦ πλοίου, διὰ τὸ ὅποιον ἐδηλώθη ότι προορίζονται.

Εἰναι ὁ όχηρά, βεβαίως, ἀλλὰ και ἀπαραίτητος ἡ διατύπωσις αὐτῆς. Δὲν πρόκειται, ἀλλως τε, νὰ ζητηθῇ ἀπὸ δόλους τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ ἀπὸ μόνον τοὺς ἔχοντας πλοῖα ἡσφαλισμένα και ἀνασφαλισταὶ τοὺς μὴ ἔχοντας πλοῖα ἡσφαλισμένα, ἀλλ' ἀνήκοντας εἰς γραφεῖα διαχειριστικά, ἀτινα ἐλέγχουν ἀμφοτέρων τῶν κατηγοριῶν σκάφη, ὅστε ἡ παραπλάνησις τῶν ἀρχῶν νὰ είναι εὐχερής. Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. κατέχει πλήρη πίνακα τῶν ἀνασφαλίστων και τῶν ιδιοκτητῶν των. Κατέχει ἀκόμη πληροφορίας ἐπὶ τῆς συνθέσεως τῶν ἀνασφαλίστων ἀποκαλυπτικά μιας καταστάσεως ἀπαραίτητη.

"Ἔχει ρητὴν ὑποχρέωσιν τὸ ὑπουργεῖον νὰ μελετήσῃ τὸ ζήτημα αὐτό. Η ηθικὴ τάξις τῶν πραγμάτων τὸ ἐπιδάλλει.

ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Ε.Ο.Σ.

Ἐσκληρύνθη, ώς φάνεται, τελευταίως ἡ στάσις τῆς «Κόνφερανς» κατὰ τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανόν. Απροκαλύπτως πλέον ἐκβιάζονται τὰ ταξιδιωτικὰ πρακτορεῖα και οἱ φορτωταὶ οἱ μετὰ τοῦ «Πατρίς» συνεργαζόμενοι. Τὰ πρώτα καλὰ ἀποτελέσματα τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς ἀνησυχησαν σοθαρῶς τὰς ἔνεσις ἑταίριας. Η ἀναγγελθεῖσα πρότινος συνεργασία τοῦ «Πατρίς» με τὴν μεγάλην τουριστικὴν ὄργανων Ο.Υ.Ο. («Overseas Visitors Club»), ήτο μία ἐπιτυχία, θεμελιώνουσα τὴν ἔργασίαν τοῦ ὑπερωκεανού μας.

Πράγματι, η ὑπογραφείσα συμφωνία μεταξὺ τοῦ Οίκου Χανδρῆ και τῆς ἐλληνικῆς τουριστικῆς ὄργανωσεως ἔξουδετερώνει κατὰ μεγάλον ποσοστὸν τὰς ἀντιδράσεις τῆς «Κόνφερανς» εἰς δι, τι αφορᾶ τὴν παραλαβὴν ἐπιβατῶν ἐξ Αὐστραλίας ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανού. Τρεῖς χιλιάρδες πεντακοσίους Αὐστραλούς τουρίστας τῆς Ο.Υ.Ο. ἀναλαμβάνει νὰ μεταφέρῃ τὸ «Πατρίς» εἰς τὴν Εὐρώπην, ἔξασφαλίζοντας αὐτοὺς τριήμερον φιλοξενίαν εἰς τὴν Ἐλλάδα. Τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανόν θὰ παραλαμβάνῃ κατὰ ταξίδιον 600 τούλαχιστον Αὐστραλούς ἐκδρομεῖς, πέραν τῶν ἐλευθέρων ἐπιβατῶν, οἱ όποιοι προβλέπεται νὰ ἀνέρχονται εἰς τριακοσίους ἔως τετρακοσίους.

Εἰς τὴν ἀξιόλογον αὐτὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς, η «Κόνφερανς» ἀντέδρασε μὲ διαίτηραν δύστητα. Απηγόρευεν εἰς ἀπαντά τὰ ἀντιδραλία τουριστικὰ γραφεῖα τὴν ἐξηπηρετήσιν καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἔστω και ἐνὸς ἐκ τῶν 3.500 ἐκδρομέων τῆς ὄργανωσεως αὐτῆς. Επιδιώκει τὸν ἐκφοβισμὸν και τὴν δημιουργίαν σοθαρῶν δυσχερείων κατὰ τὴν πρετοιμασίαν τοῦ ταξίδιου εἰς Εύρωπην ἐνὸς τόσου μεγάλου ἀριθμοῦ ἐκδρομέων.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης πλέον ἀπροκαλύπτως ἐχθρικῆς στάσεως κατὰ τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανόν, η προσφυγή μας εἰς τὸ Ο.Ε.Ο.Σ. κατέστη ἐπιτακτική. Τὸ δόλον θέμα τοῦ μπούκατάς και τῆς ἐντάξεως τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς εἰς τὴν «Κόνφερανς», ἐπιβατῶν και ἐμπορευμάτων, θὰ τεθῇ σύντοπον ὑπὸ τὴν κρίσιν ἐνὸς διακρατικοῦ συλλογικοῦ ὄργανου και ἐπὶ τῆς ἀρχῆς, ὅτι τοιούτος ἐξοντωτικὸς πόλεμος εἰς τὰς ἀπὸ τηλαστικὰ μεταφοράς μιᾶς ὀμάδος εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἔναντίον μιᾶς ἀλληλος χώρας, δὲν δύναται νὰ προάγῃ τὴν ἐπιδιωκομένην στενήν οἰκονομικήν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν κρατῶν τῆς γηραιᾶς ἡπείρου. Πρόκειται περὶ διακρίσεως σημαίας, τὴν οποίαν ἐμφανίζεται καταδίκασουσα και ἡ Ἀγγλία, ὅταν, ὅμως, θίγονται τὰ ιδικά της μόνον συμφέροντα, ὅτι οἱ Ο.Ε.Ο.Σ. θὰ ἰδῃ μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην ἀντικειμενικότητα τὸ ζήτημα. Αὐτὴ αὕτη ἡ διατήρησις τοῦ κύρους τῆς ὄργανωσεως τὸ ἐπιδάλλει. Θὰ ήτο δύσκολον νὰ δικαιωθοῦν οἱ ἀνταγωνισταί μας. Η τακτικὴ τῶν εύρισκεται πολὺ μακράν τοῦ πνεύματος και τῶν ἐπιδιώκειν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ.

* * *

"Ἀλλ' ὅχι μόνον διὰ τὸν ἀνταγωνισμὸν η μᾶλλον τὸ μπούκατάς, τὸ ἀσκούμενον κατὰ τὸ ὑπερωκεανόν μας «Πατρίς» πρέπει νὰ προσφύγωμεν εἰς τὸν Ο.Ε.Ο.Σ., ἀλλὰ και διὰ τὸ οἰκτρά ἀντιδραστικὰ μέσα, ποὺ μία ἄλλη «Κόνφερανς» — ἀγγλικὴ και αὐτὴ κατὰ κύριον λόγον — μετέρχεται κατὰ τῶν πλοίων τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Ἐλληνικῆς». Οὔτε ἐντεῦθεν φορτία διὰ τὴν Ἀγγλίαν κατορθώνου τὰ πλοῖα μας νὰ παραλάβουν, οὔτε καὶ ἐκείνεν ἐπιτυχάνουν ποτὲ ναῦλον τινὰ ἐπιστροφῆς ίκανοποιητικόν. Απεινής ἀπὸ δεκαεπτήδων ἀσκεῖται ὁ διωγμός.

Καὶ νὰ σκεφθῇ κανείς, ότι ἀνὰ πάσαν περίστασιν ἐμφανίζονται οἱ «Ἀγγλοι» ἐφοπλισταὶ ὑποκριτικῶτατα καταδικάζοντες τὰς διακρίσεις τῆς σημαίας! Τί ἄλλο πράττουν, αὐτοὶ οἱ φιλελεύθεροι, παρὰ νὰ διατηροῦν διὰ τῶν τράστ - Διασκέψεων τὸ μονοπώλιον και νὰ ἀντιτίθεν-

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

ται ακριβώς εις την έλευθερίαν των θαλασσών μεταφορών; Πρέπει καὶ τὸ ζήτημα τῆς «Ελληνικῆς» νὰ ἀποτελέσῃ θέμα συζητήσεως εις τὸν Ὀργανισμὸν Οἰκονομικῆς Συνεργασίας. Τί εἶδους «συμμαχικὴ συνεργασία» εἶναι αὐτή;

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΟΝ

«Αγγλος ύγιεινολόγος, ειδικός εις τὰ τῆς ύγιεινῆς τῶν πληρωμάτων, ἀπεστασμένος παρὰ τὸ Ο.Η.Ε., ἐπεσκέψθη τελευταῖς τοὺς ἔδω ἀρμόδιους κρατικούς παράγοντας καὶ ἔζητον νὰ πληροφορηθῇ τὰ τῆς ύγιεινῆς καταστάσεως τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ διὰ τὴν παρεχομένην ιατρικὴν περιθαλψιν. Ήρισμένον ἐρωτηματολόγιον ὑπέβαλε, σχετικὸν μὲ τὴν ἀσκουμένην ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν πρόνοιαν καὶ τὰ διατίθεμενα μέσα. Συγκεκριμένας ἡθέλησε νὰ ἔχῃ ἀπαντήσεις εις τὰ κάτωθι ἐρώτηματα:

1.— Διὰ τὴν φύσιν τῆς παρεχομένης περιθάλψεως (ειδικὰ θεραπευτήρια, κέντρα ύγιεινῆς, πολυκλινική, νοσοκομεῖα, ιδιωτικὰ ιατρεῖα), τὰς ύφισταμένας δυνατότητας ἀσκήσεως αὐτῆς καὶ τὸν ἀριθμὸν τοῦ ἀπασχολουμένου ιατρικοῦ καὶ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ.

2.— Διὰ τὰς ἀσθενείας, τὴν θεραπείαν τῶν ὅποιων ἀποβλέπουν αἱ ειδικαὶ διὰ τοὺς ναυτικοὺς κλινικαὶ ἢ τὰ ιατρεῖα.

3.— Διὰ τὰς ύφισταμένας μέσα ἔξετάσεως, διαγνώσεως καὶ θεραπείας.

4.— Διὰ τὸ ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν (ἡμετέρων καὶ ἔνων), τῶν ἔξετασθέντων καὶ τυχόντων περιθάλψεως κατὰ τὰ τελευταῖα 2 — 3 ἔτη. Διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν κρουσμάτων ἀφροδισίων νοσημάτων καὶ ἄλλων νόσων, κατὰ θέμικότητα ἀσθενῶν.

5.— Διὰ τὴν παρασχεδεῖσαν νοσοκομειακὴν περιθαλψιν — διαδέσιμοι κλίναι διὰ τοὺς ἔνων ναυτικούς — καὶ τὸν ἀριθμὸν νοσηλεύθεντων ἔνων ναυτικῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν — τριετίαν.

6.— Διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἔγγεγραμμένων ναυτικῶν, ἐφωδιασμένων μὲ δελτίον ύγειεις.

7.— Διὰ τὰς διενεργηθείσας ἐρεύνας δι᾽ ἐπιδημικὰς νόσους.

8.— Διὰ τὴν καταβαλλομένην προσπάθειαν πρὸς γνῶσιν παρὰ τῶν ναυτικῶν τῶν συνθήκων ύγιεινῆς καὶ διὰ τὰς παρεχομένας πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εὐκολίας.

‘Απάντησις εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτὰ δὲν ἔδοθη, ἀλλ’ οὔτε καὶ πρόκειται νὰ δοθῇ. Πληρότης συγκεκριτημένης ειδικῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως, νοσοκομειακῆς κυρίως, δὲν ὑφίσταται διὰ τὰς ἔδομάκηντα χιλιάδας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, οὔτε βεβαίως καὶ διὰ τοὺς ἔνων ναυτικούς, ποὺ θὰ ἔχειται ἔδω νὰ τύχουν σχετικῆς τινος προνοίας.

‘Ο Οἶκος τοῦ Ναύτου’ εἶναι ἡ μόνη ἔδω λειτουργοῦσα ὁργάνωσις. ‘Η παρεχομένη δι᾽ αὐτοῦ περιθαλψις ἀνατίθεται εἰς τὰς ιδιωτικὰς κλινικὰς. Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν εἰς πολλὰς ἔνεας ναυτικὰς χώρας λειτουργούντων δὲν ὑπάρχει.

Περὶ διαγνωστικῶν ‘Ινστιτούτων, καταρτίσεως στατιστικῶν, μελέτης τῶν ὅρων ύγιεινῆς, τῶν κρατούντων εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, πληρεστέρας γνώσεως βασικῶν τινων ἀρχῶν ύγιεινῆς καὶ γενικωτέρας φροντίδος διὰ τὸν ναυτικὸν οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Εἶναι πράγματα ἀνύπαρκτα παρ’ ἡμῖν, οὐδὲ καν ἐμελετήθησαν ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας.

‘Η ναυτική, συνεπῶς, Ἐλλὰς εἶναι ἀπούσα κατὰ τὰς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου συζητήσεις τοῦ θέματος. Τὸ ἔρωτηματολόγιον τοῦ ἀπεσταλμένου τοῦ Ο.Η.Ε., θὰ μείνῃ ἀναπόντητον, ὅχι, βεβαίως, πρὸς τιμὴν τῶν κρατικῶν μας ὑπερστιῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν ὄργανων.

ΥΨΗΛΟΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Συμπίεσιν τοῦ κόστους τῶν ἔξαγομένων ἐλληνικῶν προϊόντων ἐπιδιώκει καὶ ὄρθως τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου. Ἐπιτροπὴ ἐρεύνης συνεστήθη ὑπὸ τὸν κ. Μπράδον, Γενικὸν Γραμματέα τοῦ ὑπουργείου. Τὸ πόρισμά της ἐδημοσιεύθη πρὸ ἡμέρων. Ήρισμένα μέτρα ὑποδεικνύονται, τείνοντα νὰ περιορίσουν τὰς δαπάνας τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων — τελωνειακῶν, τραπεζικῶν κ.λ.π. — μὲ τὰς ὀποίας ἐπιδιώκονται τὰ ἔξαγομένα προϊόντα.

Οὐδὲ μᾶς ἐπιτραπῇ, ὅμως, μίαν ἀπόριαν νὰ διατυπώσωμεν: Μέχρι τῆς προκυμαίας τοῦ λιμένος Πειραιῶς περιωρίζεται ἀπρά γε ἡ περιοχὴ τῆς ἐρεύνης τῆς Ἐπιτροπῆς; Τὰ χαρτόσημα, τὰ δικαιώματα τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ αἱ ὑπερωρίαι τῶν τελωνειακῶν ησαν οἱ μόνοι καὶ οἱ σοδαρώτεροι παράγοντες τοῦ κόστους τῆς διακίνησεως τῶν πρὸς ἔξαγωγήν προϊόντων μας; Δὲν θὰ ἐπρεπε μαχῦ μὲ τὰς ἀλλας ὑποδείξεις τῆς Ἐπιτροπῆς νὰ ἀνακοινωθοῦν αἱ ἐκπτώσεις τῶν τιμολογίων

τοῦ Ο.Λ.Π. — ἀπλῶς ἀναφέρεται εἰς τὸ ἀνακοινωθὲν ἡ περὶ «ἐπανεξτάσεως» τῶν τιμολογίων ὑποχρέωσις τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος — καὶ δὲν ὕφειλεν ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ ἐπιληφθῇ τῆς μελέτης τοῦ βασικοῦ προβλήματος τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν προϊόντων μας μὲ τοὺς γνωστοὺς ὑψηλούς ναύλους τῶν τράστ - διασκέψεων (Κόνφερανς) τῶν ἔνων τακτικῶν γραμμῶν; Αὐτὰ τὰ δύο κονδύλια τῶν φορτωτικῶν καὶ τῶν ναυλών είναι τὰ σημαντικῷτερα συνθέτουν κατὰ κύριον λόγον τὸ κόστος τῆς διακίνησεως τῶν ἔξαγομένων φορτίων.

Καὶ ἀπὸ τὴν ἔρευναν τῶν κονδύλων αὐτῶν θὰ κατέληγεν ἡ Ἐπιτροπὴ εἰς ἄλλας, γενικωτέρας φύσεως ὑποδείξεις, αἵτινες αἰσθητήν, πράγματι, θὰ παρείχον διευκόλυνσιν εἰς τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν, ἀν μισθετοῦντο ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ ἐψημρόζοντο.

‘Ἀλλὰ τὸ θέμα τῶν ὑψηλῶν κομίστρων — θέμα συχνὰ ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς ἀναπτυχθὲν — θὰ ἐπρεπε νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς ἐπὶ ἀνωτέρου ἐπιπέδου δράντας κυβερνητικούς παράγοντας. Εἶναι, ἄλλως τε, θέμα γενικωτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

‘Η Ἐπιτροπὴ πάντως, θὰ ἥδυνατο νὰ χωρήσῃ καὶ πρὸς τὴν ἔρευναν τοῦ ζητήματος τῶν κομίστρων καὶ φορτωτικῶν. ‘Ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀρμοδιότητός της θὰ ἐπρεπε νὰ είναι. Αἱ εἰσηγήσεις τῆς θὰ ἥσαν τὸ πρώτων τοῦ θέματος τὴν Ειρηνικοῦ.

Καὶ καταλλήγοντες ἔχομεν νὰ ἐπαναλάβωμεν: Στοιχίζουν πολὺ αἱ ἔξαγωγαὶ μας εἰς μεταφορικά: στοιχίζουν ἀκριβά, ὡσάν η Ἐλλὰς νὰ μὴ ἦτο χώρα ναυτική, νὰ μὴ διέθετε μεγάλην Ναυτιλίαν, ὡσάν νὰ ἦτο ἀποικία τις μακρινὴ τῆς Κεντρικᾶς Αφρικῆς η τοῦ Νοτίου Ειρηνικοῦ. ‘Υποστηρίζοντες τ’ ἀνωτέρους ἔχομεν ὑπ’ ὄψιν μας γεγονότα.

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

‘Ἐλλήφθη κατ’ ἀρχὴν ἡ ἀπόφασις ἀπὸ τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως διὰ τὴν σύστασιν σχολῆς ναυτίλων ἀξιωματικῶν εἰς τὴν Σύρον. Προϋποθέσεις: ‘Η ἔξεύρεσις καταλλήλου οἰκήματος διὰ τὸ οἰκοτροφεῖον καὶ τὰ διδακτήρια καὶ ἡ ἐπιδότησις ἀπὸ τὸ Κεφαλαίον Τεχνικῆς Εκπαιδεύσεως τοῦ ὑπουργείου Παιδείας.

Καὶ διὰ μὲν τὸ οἴκημα ἐλλήφθη ὑπ’ ὄψιν μὴ προσφορὰ τοῦ Δήμου Εμρουπόλεως. ‘Εξετάστεον ὃν τὸ ὑποδεικνύμενον κτίριον θὰ ἔξυπητητήσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς Σχολῆς. ‘Απεφασίσθη, ὅπως ὁ Διευθυντὴς Εκπαιδεύσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐπιστεφθῇ τὴν Σύρον καὶ ἔξετάσῃ τὴν καταλληλότητα τοῦ οἰκήματος. ‘Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιδότησιν, ἵνα δι’ αὐτῆς ἀντιμετωπισθοῦν αἱ δαπάναι τοῦ διδακτικού πρωταρχικού, ὃν διουλεύει Κυκλαδῶν καὶ ἐφοπλιστής κ. Μάρκος Νομικός ἀνέλαβεν ἥδη τὴν ίκανοποίησιν τοῦ αἰτήματος, ἐνεργῶν πρὸς τοῦτο περὰ τὴν Κυβερνήσει.

“Αν τὸ κατάλληλον κτίριον παραχωρηθῇ, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας θὰ ἀναλάβῃ τὸν ἔξοπλισμὸν τῆς Σχολῆς εἰς ἐγκαταστάσεις καὶ εἰς διδακτικὰ ὄργανα, δαπάναις τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως.

‘Η πράτη καλὴ ἀρχὴ διὰ τὴν σύστασιν τῆς ναυτικῆς σχολῆς εἰς τὴν Σύρον ἔγινε. Πρέπει, ὅμως, νὰ πληρωθοῦν αἱ δύο ὡς ἄνω προϋποθέσεις. ‘Ας φροντίσουν καὶ οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι, οἱ Συριανοί. ‘Η ναυτικὴ σχολὴ καλύπτει μίαν ἀνάγκην δχι μόνον τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς Σύρου.

ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

‘Η ὑπηρεσία Νηολογίων τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, εἰς τὴν ὁποίαν είναι ἔγγεγραμμένα τὰ ἔννεα δέκατα περίποτο τοῦ ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ μας στόλου, στεγάζεται πάντοτε εἰς ἔνα μικρὸν διαμάτιον, είναι ἐπηγόρων μὲν ἀξιωματικὸν καὶ ἔνα ὑπαξιωματικόν, διασθέτει ὀλίγας ἀρχειοθήκας, τοποθετημένας τὴν μίαν ἐπὶ τῆς ἀλληλησίας εἰς ἔνα διάδρομον, δὲν διασθέτει γραφομηχανήν, — ἐνῷ θὰ ἐπρεπε νὰ ἔτοι μηδειασμένη μὲ μηχανήματα φωτοαντιγράφων — δὲν διασθέτει οὐδὲ καν ἐπαρκῆ καθίσματα διὰ τοὺς μετ’ αὐτῆς συναλλασσομένους ἐφόπλιστάς, διεγκόρους κ.α. ‘Ἐντυπωσιακὴ περίπτωσις ἐλληνικῆς κακομοιριάς!

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀντιμετωπίζει τὸ θέμα τῆς πλήρους ἀναμορφώσεως τῆς καιρίας αὐτῆς ὑπηρεσίας. ‘Ἐχει ήδη καταλήξει εἰς ὠρισμένας ἀποφάσεις. ‘Η πραγματοποίησίς των ἔξαρτατων ἀπὸ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν ἀναγκαιούντων χρημάτων. Μίαν ἀνεξάρτητην ὑπηρεσίαν νηολογίων προτίθεται νὰ συστήσῃ τὸ ὑπουργεῖον, μακρὰν τοῦ Λιμεναρχείου καὶ τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος. ‘Η ὄρθολογιστικὴ τῆς ὄργανων, η ἐπάνδρωσις μὲ ἐπαρκὲς καὶ ἔξειδικευμένον προσωπικόν καὶ ὁ ἔξοπλισμός της μὲ σύγχρονα μέσα — ἀρχειοθήκας, δελτιοθήκας, μεταλλικὴ ἐπιπλα κ.λ.π. — ἀποτελοῦν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν της. Πρέπει τὸ προσωπικόν τῆς ηπηρεσίας τῶν νηολογίων νὰ κινήται μὲ ἄνε-

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

σιν είς ένα καλώς ταξινομημένον και πρὸ παντὸς ἀσφαλὲς ἄρχειον.
'Ἄλλ' ὡς προσανέρθη, χρείζεται μία σοδαρὰ δαπάνη. 'Ἄς κινηθή τὸ ὑπουργεῖον δραστηρίας καὶ πιεστικῶς πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν διὰ τὰς πιστώσεις.'

ΕΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Παρακαλεῖται ὁ νέος Λιμενάρχης Πειραιῶς κ. Καλίτσας ιδιαιτέρων νὰ ἀποδώσῃ προσοχὴν εἰς τὴν ἄνετον ἐπιβίσασιν καὶ ἀποδίβασιν τῶν ταξιδιωτῶν τῆς ἀκτοπλοΐας. 'Ἄς παρακολουθήσῃ αὐτοπροσώπως τὰς τῆς κινῆσεως εἰς τὴν ἀκτὴν Τζελέπη διὰ νὰ ἀποκτήσῃ σαφῆ ἰδέαν τῶν ταλαιπωριῶν, ποὺ ὑψίστανται οἱ ἐπιβάταις κατὰ τὴν ἄνοδον ἢ τὴν κάθοδον τῶν ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς. 'Ἐλλαχισταὶ εἰναὶ τὰ διαθέτοντα δύο κλίμακας πρὸς τὸ κρηπίδωμα, τὴν μίαν διὰ τοὺς εἰσερχομένους καὶ τὴν ἄλλην διὰ τοὺς ἔξερχομένους. Κατὰ τὰς ἀπογευματινὰς ὥρας τῆς μεγάλης κινῆσεως, ὅτε ἐκατοντάδες ἄν μη χιλιάδες, ἐπιβατῶν σπεύδουν μετὰ τῶν ἀποσκευῶν τῶν νὰ ἐπιβίσασθον τῶν πλοίων τῶν γραμμῶν Κυκλαδῶν, Χίου — Μυτιλήνης, Δωδεκανήσου καὶ Ἰονίων, ἡ συμφόρησις πρὸ τῆς μιᾶς κλίμακος ἀνόδου καὶ καθόδου εἰναι ἀπεργραπτος. Οἱ διαπληκτισμοὶ καὶ αἱ ὕβρεις δὲν λείπουν, βεβαίως. Τὰ ἐπεισόδια μεταξὺ τῶν συνωθουμένων ἐπιβατῶν, τῶν ἀχθοφόρων καὶ τῶν μελῶν ἀκόμη τοῦ πληρώματος εἰναι συχνότατα. Πρόκειται περὶ καταστάσεως μητραρχίας πράγματι.

'Ὦς πρωταρχικὸν μέτρον, τοῦ ὅποιον τὴν ἐφαρμογὴν πρέπει νὰ ἐπιδιώῃ ὁ κ. Λιμενάρχης, εἰναι ἡ τοποθέτησις μιᾶς κλίμακος ἐπιβίσαζομένων καὶ μιᾶς ἄλλης διὰ τοὺς ἀποδίβαζομένους εἰς τὰ πρὸς ἀναχώρησιν σκάφη. Οἱ ἀχθοφόροι θὰ πρέπει νὰ κυκλοφοροῦν διὰ τῆς κλίμακος καθόδου. Διὰ τὰ καταπλέοντα σκάφη καὶ αἱ δύο κλίμακες θὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἀποδίβασιν.'

Μὲ τὸ σύστημα αὐτῷ, ὅπερ ἀνενδότως ἐπιβάλλεται νὰ ἐφαρμοσθῇ, θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἄνετον κίνησιν εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη. Εἰδικάτερον διὰ τὰ τουριστικὰ πλοῖα ἔχομεν νὰ συστήσωμεν προσοχὴν ιδιαιτέρων. Συνέδη πρὸ ημερῶν ἔνα τοιοῦτον Ἑλληνικὸν σκάφος μὲ τριακοσίους ἔνσους περιηγητὰς νὰ ἀφεθῇ ἐπ' ἀγκύρα, χωρὶς δηλαδὴ νὰ παραχωρηθῇ θέσις εἰς τὸ πρὸ τοῦ Τελωνείου ἢ τῆς Τρούμπας κρηπίδωμα διὰ νὰ πλευρίσῃ. Εὔνοητος ἡ ταλαιπωρία τῶν ἐπιβατῶν. Αἱ ἐντυπώσεις δὲν θὰ ἥσαι εὐνοϊκαί.

Διαθέτομεν εὐτυχῶς ἄνετον πλέον ἐπιβατικὸν λιμένα. 'Ἐκατοντάδες ἐκατομμυρίων ἔδαπανήθησαν διὰ τὴν ὄντεν τίνονταν κίνησιν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τῶν ἐπιβανόντων. 'Αν τὴν ἄνεσιν αὐτῆν, παρὰ τὰ λιμενικὰ ἔργα, δὲν τὴν ἀποκήσωμεν, ὑπεύθυνοι θὰ εἰναι οἱ τὸν λιμένα διοικοῦντες καὶ πρώτοι οἱ ἀστυνομεύοντες τὰ κατ' αὐτὸν.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Κάθε Τετάρτην τρία ἀκτοπλοϊκὰ καταπλέουν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρόδου. Τὰ πρώτα δύο πλευρίζουν, τὸ τρίτον καταφέναι ἀργότερον καὶ παραμένει ἐκτὸς τοῦ λιμένος. Πρέπει νὰ ἀναχωρήσῃ ἐκ τῶν πλευρισμένων, ἵνα μὲ τὴν σειράν τον πλευρίσῃ καὶ τὸ τρίτον.

Διὰ τὴν τρίωρον αὐτὴν καθυστέρησιν οἱ ἐπιβάται διαμαρτύρονται καὶ πολὺ δικαίως. Διαμαρτύρονται ἐπίσης καὶ οἱ φορτωταὶ τῶν φρούτων, διότι τὸ καθυστερημένον εἰς τὸ δρομολόγιον τοῦ σκάφους δὲν ἔχει καιρὸν νὰ παραλάβῃ καὶ τὰ φορτία των. Τὰ ἔγκαταλείπει εἰς τὴν προκυραίαν. 'Η ζημία εἰναι προφανής.

'Ολη ὁμῶς αὐτὴ ἡ ἀρρυθμία δὲν θὰ συνέβαινε καὶ θὰ ἔλειπαν τὰ παράπονα καὶ αἱ ζημίαι, ἂν τὰ δρομολόγια τῶν τριῶν συναναχωρούντων ἔκ Πειραιῶς τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἐκανονίζοντο μὲ ὥρας διαφόρους, ὥστε καὶ ὁ κατάπλους εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρόδου νὰ μὴ εἰναι ταυτόχρονος. Λύσις λογική καὶ δικαία. Διερωτώμεθα πῶς δὲν τὴν ἐσκέφθη ἡ ἀρμόδιος ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου καὶ πῶς ὁ κ. Λιμενάρχης Ρόδου δὲν τὴν ὑπέδειξεν. Καθήκον τοῦ ήτο.

ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΘΩΝ Η ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Μια ἀκόμη ἀξιόλογος μονάς προσετέθη εἰς τὸν στόλον τῶν ποντόρων ἀλιευτικῶν μας τὸν παρελθόντα μῆνα. Μεταφορικῆς ικανότητος 400 τ., ταχύτητος 15.1 μιλλίων καὶ ἀλιευτικῆς αὐτονομίας 70 ἡμερῶν, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν ἡ οποία πρώτη ἐπεδόθη ἐν Ἑλλάδι εἰς τὸν ἀλιείαν τοῦ ὡκεανοῦ καὶ ὠνομάσθη «Εύρυδικη II».

Πρὸ τοῦ ἑταῖρου, τὸ θέρος τοῦ 1952, ἐνα μικρὸν ἀλιευτικὸν μὲ τὸ αὐτὸ δόνομα, ἐξόρμουσε εἰς τὰ ἀλιπέδες τῆς Βορειοδυτικῆς Αφρικῆς, διὰ ὃ θὰ ἐπιτρέψῃ μετὰ ὅπο 62 ἡμέρας εἰς τὸν Πειραιᾶ μὲ 100 τόνους καλώς συντηρημένου ἀλιευτικούς. Θέων τὰς βάσεις τῆς περιπτέως ραγδαῖας ἔξελιξεως καὶ παρ' ἥμιν τῆς ὡκεανοπόρου ἀλιείας. 'Ο

κ. Παρασκευαῖσθης, ιδιοκτήτης τοῦ μικροῦ αὐτοῦ ἀλιευτικοῦ, εἰναι ἀναμφισβήτως ὁ προσήπος τῶν κλάδων τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας. Εἰναι ἀλλωτες θραύστερος καὶ τὸν τύχον τῶν πρωτόπορων. Δέν ποδινθή νὰ παρακολουθήσῃ τὴν ταχείαν ἔξελιξιν τοῦ κλάδου. 'Υπερβράχιον ὡς ἐκ τούτου, νὰ παραχωρήσῃ τὸν θέσιν τοῦ εἰς νέους ἐπικερματιας. Τώρα ὁ κ. Παρασκευαῖσθης, συνεργαζόμενος μετὰ τοῦ ἑταῖρου διαμονεύεις. Καλογάννη, ἐμφανίζεται καὶ πάλιν εἰς τὸ προσκήνιον. Φιλοδοξεῖ πτῶν παλαίαν τοῦ θέσιν εἰς τὴν Ἀτλαντικήν Ἀλιείαν νὰ καταλάβῃ. Στόλον ἐκ τριῶν μεγάλων καὶ συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν θά διαβήτη μέχρι τέλους τοῦ θέρους. Τὸ ἔγκαινια οὐθὲν τὸν παρελθόντα μῆνα «Εύρυδικη II», εἰναι τὸ πρώτον ἐκ τῶν οκαφῶν αὐτῶν, τὸ ὅποιον συνεπλήρωσε τὸν μετασκευασμὸν τοῦ εἰς τὰ Ιταλικά ναυπηγίας. Τὸ δεύτερον, τὸ «Εύρυδικη III», εἰναι ἐπίσης μιᾶς ἀξιόλογος μονάς, δύναμέν τοῦ διατάξειν εἰς ἀλιπέδες τῆς Αφρικῆς, ὅσον καὶ τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἐνῷ τὸ τρίτον, η παλαιά «Εύρυδικη» ἐπιμπυκνωθείσα κατὰ 7.50 μ. συνεχρονισθη πλήρως κατὰ τὸν τεχνικὸν καὶ μπανικόν ἔξποτισμόν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐν πλήρει δραστηριότητι εύρισκεται ὁ στόλος τῶν ποντόρων ἀλιευτικῶν μας. Ἐνένεα σκάφον ἀλιεύουν εἰς τὰ ἀλιπέδα τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Κατὰ τὸ διῆμπνον 'Ιουνίου — 'Ιουλίου ἡ παραγωγὴ τῶν ἀντλιθεν εἰς 2.300 — 2.500 τόν. Ἐκλεκτοῦ ἀλιεύματος. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα εἰσικήθησαν μέσω διαφόρων εἰσαγωγῶν ἔτεροι 500 τ., ἐνῷ κατὰ τὸν ἀράμενον μῆνα αἱ εἰσαγωγαὶ αὐταὶ υπολογίζονται νὰ ἀνέθουν εἰς 850 τόνους.

'Ἐπιτακτική, πάντως, καθίσταται ἡ ἀνάγκη τῆς προστασίας τοῦ κλάδου τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας μετὰ τὴν κατακόρυφον ἀνάπτυξιν του. 'Ομιλοῦν εἰς τὰ εγκαίνια τοῦ «Εύρυδικη II» ὁ κ. Παρασκευαῖσθης ἐτόνιεν, διτὶ ἐξ ὀλων τῶν χωρῶν αἱ ὀποίαι διαβήτουν στόλον δι' ἀλιείαν εἰς τὸν ὡκεανόν, μόνον ἡ Ἑλλὰς δὲν ἔχει λάθει μέτρα διὰ νὰ παρεμποδίσῃ καὶ νὰ ἔχουδετερώσῃ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἔνων. Πράγματι, πέραν τῶν ὀθρώδων εἰσαγωγῶν κατεψυγμένων ιχθύων δένην παραγωγῆς, ἡ οἰκεία ἀλληλικὴ ἐπιχειρίσει ἀντιμετωπίζει τὸν δεινὸν δοσον καὶ ὀθεμίτον ὀνταγωνισμὸν τῶν ιαπωνικῶν ἀλιευτικῶν, μέσα εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἔγκωπον ἀγόρων. 'Ἀλιεύουν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ διοχετεύουν τὴν παραγωγὴν των εἰς τὴν Ἑλληνικῶν κατανάλωσιν εἰς λιανικά τυμάς. 'Ηδη, κατὰ μιὰν πληροφορίαν ἔχουσαν ἀμερικανικὴν προέλευσιν, 'Ιαπωνες ἐπιχειρηματίαι παρήγγειλαν εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς πατρίδος των τὴν κατασκευὴν πέντε μεγάλων ἀλιευτικῶν, δύο τῶν 1.100 τ., δύο τῶν 2.200 τ. καὶ μιᾶς τῶν 2.500 τ., αἵτινες προορίζονται δι' ἀλιείαν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν διὰ λογαριασμὸν Ἕλληνων εἰσαγωγῶν.

Εἶναι εύκολον νὰ ἀντιληφθῇ τις, τι διαμήδη ἔδην τὸ σχέδιον αὐτὸ τῶν Ιαπώνων ἐπιχειρηματῶν πραγματοποιῆθη. 'Ασφυκτικὸν καθεστώς θὰ δημιουργηθῇ διὰ τὸ ἀλληλικὸν ἀλιευτικόν. Περίπου 18.000 τόνους ἀλιεύματος θὰ κομίζουν ἐποίωσα εἰς τὴν Ἑλλάδα τὰ πέντε μεγάλα ιαπωνικά ἀλιευτικά, ἔναντος 14.000 τ. εἰς τοὺς ὅποιους θὰ ἀνέρχεται τὰ προσεχῆ ἐπὶ τὸ ἀλληλικὸν παραγωγήν. 'Υπεραφθονία κατεψυγμένων ιχθύων, δυσκόλως ἀπορροφουμένων ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν, ηπιτὶ δὲν είναι δύνατον ὃντας γνωτόν, σημαντικῶς νὰ διευρυνθῇ τὴν «Ἄλυσεως ψύχουσιν»!

Τὶ νὰ λέγουν ἀράγε δι' ὃ διὰ αὐτὰ οἱ καλοὶ μας ἀμρόδιοι; 'Εξακολουθοῦν νὰ ἐπιμένουν εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς ἐλευθέρως εἰσαγωγῆς κατεψυγμένων ιχθύων; 'Εάν δὲν ἐνδιαφέρονται πραγματικῶς διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας, θὰ ἐπρέπει τούλαχιστον νὰ ἀναπούσῃ τὴν πέντη τῆς Αλιεύσεως ψύχουσιν!

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑ ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΚΡΗΤΗΣ

'Αποκαλυπτικὴ είναι ἡ ἔρευνα τὴν ὁποίαν διεβάγει ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπή διὰ τὴν δρομολόγησιν πορθμείου μεταξὺ Κρήτης καὶ Πελοπονήσου. Τὰ μέχρι στιγμῆς συγκεντρωθέντα στοιχεῖα ἀπόδεικνύουν, διτὶ δὲν συντρέχει τούλαχιστον δι' ἑκατὸν λόγων, οἱ δοποὶ τὴν σύστασιν μιᾶς τοιαύτης γραμμῆς δικαιολογοῦν. 'Ος γνωστόν, οἱ δημιουργήσαντες τὸ ζήτημα τῆς διὰ πορθμείου συνδέσεως τῆς Πελοπονήσου μετὰ τῆς Κρήτης, ἀπέδειψαν ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν σύζησιν τοῦ προθμείου πορθμείου μεταξὺ τοῦ ποτιστικοῦ ρεύματος καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν ἔξαρσης πάλισιν τῶν προϋποθέσεων — χαμηλούν κόστος, τοχεῖα μεταφορᾶ — διὰ τὴν αὐξήσιν τῶν ἔσχαγων τῶν κρητικῶν προϊόντων εἰς τὴν Εὐρώπην. 'Ηδη καὶ μετὰ τὴν ἔρευναν τῆς ἐπιτροπῆς, προκύπτει διτὶ τὸ πορθμείον δὲν δύναται νὰ προσφέρῃ οὐδέμιαν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν δευτέραν αὐτὴν περίπτωσιν. Γενικώτεροι λόγοι περιορίζουν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔσχαγων προϊόντων τῆς Κρήτης, ἐνῷ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς αὐτῶν δι' αὐτοκινήτων ψυγείων, θὰ είναι κατὰ πολὺ υψηλότερον ἐκείνου τῶν πλοίων.

'Η ἐπιτροπή διεπίστωσε, συγκεκριμένως, διτὶ αἱ σταφυλαὶ τῆς Κρήτης, ἀποτελούσσαι ἐκ τῶν κυριωτέρων προϊόντων τῆς, συναντοῦν τὸν ισχυρὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν σταφυλῶν τῆς Μακεδονίας, αἱ ὅποιαι εἰναι πρωτίστοις καὶ ἔξαγονται ὑπὸ καμπλότερον κόστος, εὐρισκόμεναι ἔγγυτερον εἰς τὰς ἀγοράς τῆς Εύρωπης. Σημειώθειτο, διτὶ αἱ μακεδονικαὶ σταφυλαὶ, ἔξαγονται διὰ βαγονίων - ψυγείων

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C°

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

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

CAIRO

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

PORT-SAID

23. SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAFCOT."

νοήτους λόγους διαφέρει το συνομάδιο μου, διότι η έπιστολή δημοσιεύθηκε.

Πουέρτο Ρίκο, 22 Ιουλίου 1960

Μετά τιμῆς
Γ. Ζ.

ΔΙΚΑΙΑ ΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς αφήγουμεθα κατωτέρω μικρά τινα διαφοράν μας με τὸν Ο.Λ.Π. χαρακτηριστικήν τῆς καταστάσεως εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν:

Τὴν 16ην 'Ιουλίου καὶ ὥραν 9.50 π.μ. τὸ ἀπό μας «Ποσειδών» εἰσῆλθεν εἰς τὰς μονίμους δεξαμενάς. Ἐξῆλθεν αὐτῶν τὴν 19ην 'Ιουλίου καὶ ὥραν 9.50 π.μ. Κατά τὸν κανονισμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ πλοῖον ἔδει νὰ ἔξελθῃ τῶν δεξαμενῶν μέχρι τῆς 9 π.μ. ἀλλως θὰ ἔχειν πόσιμον μὲν πρόσθετα δικαιώματα. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι οὐ πρησσίσια πλοιογών εἰδοποιήθη ὑφ' ἡμῶν ἀπό τὴν προηγουμένην ἡμέραν νὰ ἀποστείλῃ τὴν 7ην πρωΐ νὴν πλοηγὸν εἰς τὴν δεξαμενήν. Τὴν ίδιαν δὲ ἡμέραν, ἀπό πολὺ ἐνωρίς, ἐπανειλημένως εἰδοποιήσαμε τὴν ὑπηρεσίαν νὰ ἀποστείλῃ τὸν πλοηγόν, πλήν, δύμας, φωνὴ βοῶτος ἐν τῇ ἔρημῳ. «Δὲν ἔχομεν πλοηγὸν διαθέσιμον», μᾶς ἔλεγον. Εἰς τὰς 9.30 π.μ. κατέφθασε, ἐπὶ τέλους, ὁ πλοηγός.

Διὰ τὴν 50λεπτον αὐτὴν καθυστέρησιν — ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας — ὁ Ο.Λ.Π. μᾶς ἔχρεωσε μὲν δραχμὰς 6.240. Διεμαρτυρήθημεν. Μᾶς ἔδόθη δὲ ἡ ἔχεις ἀπάντησις:

«Ἡ εὐθύνη διὰ τὴν βραδύτητα τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοιογοῦ βαρύνει ἀποκλιστικῶς καὶ μόνον ὑμάς, οἱ ὄποιοι, ὡς ἐνδιαφέρομενοι, θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχητε μεριμνήσεις διὰ νὰ προσέλθῃ οὗτος ἔγκαιρως. 'Ο Γενικὸς Διευθυντής, Ε.Μ. ΚΕΛΑΙΔΗΣ».

«Ἐπειπεπε, δηλαδή, νὰ φέραμεν τὸν πλοηγὸν εἰς τὴν δεξαμενήν, συνδεία ἀστυνομίας, ἐφ' ὅσον δὲν προσήρχετο μόνος του; 'Ἐπιρρίπτων τὴν εὐθύνην εἰς ἡμᾶς ὁ Κ. Κελαϊδῆς, λέγει διὰ ἔπρεπε νὰ μεριμνήσωμεν νὰ προσέλθῃ ἔγκαιρως. Ποὺ ή εὐθύνη μας ἂν δὲν ὑπάρχῃ συντονισμὸς ὑπηρεσιῶν εἰς τὸν λιμένα; Καὶ δύμας, ἡμεῖς πληρώνωμεν τὸ πρόστιμον.

Αὐτὴ εἶναι ἡ κατάστασις τοῦ λιμένος Πειραιῶν, αὐτὴ εἶναι ἡ βοήθεια, τὴν ὄποιαν μᾶς προσφέρουν αἱ ὑπηρεσίαι του. Διὰ τοὺς πλοηγούς, ὑπεβλήθη ἡδη εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναφορά. 'Ίδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα.

Πειραιές, 26 'Ιουλίου 1960

Μετά τιμῆς
Διὰ τὴν 'Ανών. Ναυτ. 'Εταιρίαν
«ΝΕΑ ΤΥΧΗ»
'Ο Διευθυντής Κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

ΑΝΙΣΟΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Γνωρίζων τὸ ἐνδιαφέρον σας διὰ τὴν δικαίαν ἐπίλυσιν τῶν ἐκάστοτε παρουσιαζομένων ναυτιλιακῶν ζητημάτων, σᾶς ἐκθέτω καὶ τὸ κατωτέρω πρόβλημα, ἐπίζων εἰς τὴν συμπαράστασίν σας.

Πρόκειται διὰ τὴν ἀπαιτουμένην θαλασσίαν ὑπηρεσίαν πρὸς ἀπό-

κτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β' καὶ Α' τάξεως καὶ τὴν ἄνισον μεταχειρίσιμην, ἵτις σημειούντα μεταξὺ τῶν ἐκ τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν πρερχομένων καὶ τῶν ἐκ τῶν Γυμνασίων. 'Ως γνωστόν, τοὺς προερχομένους ἐκ τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν ἡ ὑπηρεσία αὐτή ἔχει μειωθῆ κατά τὸ 1/3. Δι' ἡμᾶς, τοὺς ἐκ τῶν Γυμνασίων, οὐδεμία διευκόλυνσις. Τὸ κακό δὲ εἶναι ὅτι ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου 1956, ἀφ' ἡς ἐτέθη ἐν ισχύ τὸ ἐν λόγω διάταγμα, οὐδεὶς εὐρέθη διὰ νὰ συνηγορήσῃ πρὸς ἄρσιν τῆς ἀδικίας.

'Εκφράζω τὴν μεγάλην μου ἀπορίαν, πῶς οἱ ἀρμόδιοι ὅταν προέβαντον τότε εἰς τὴν νομοθετικὴν αὐτὴν πράξιν, μὲ μόνον σκοπὸν τὴν κάλυψιν τῶν ἐλλείψεων εἰς δξιωματικοὺς γεφύρας, χωρὶς νὰ λάβουν ὑπ' ὅψιν τῶν καὶ τὸ πλήθος τῶν θιγομένων τῆς ιδικῆς μου κατηγορίας ναυτίλων. 'Ελέχθη τότε, ὅτι τούτο ἔγινε διὰ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ κύρους τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ τὴν ὑποστήριξιν τῶν νεοιδρυθεισῶν. Θὰ ἐπακολουθήσουσε δὲ κατάργησις τοῦ δικαιώματος νὰ ἀνέρχεται εἰς τὴν γέφυραν ὁ ἀπόφοιτος τοῦ Γυμνασίου. Τούτῳ, δύμας, δὲν ἔγενετο, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει δοσοι εἰχον ηδη εἰσέλθει εἰς τὸ ἐπάγγελμα ἐξ ἡμῶν δὲν ἔπρεπε νὰ ἀγνοηθοῦν. Μία τοιαύτη ἀπαγόρευσις, δὲν θὰ εἰχεν, διαθέσηποτε, ἀναδρομικὴν ισχύν.

'Αλλὰ ἡ μείωσις τῆς ὑπηρεσίας διὰ μίαν μόνον κατηγορίαν ναυτίλων εἶναι δχι μόνον ἀπαράδεκτος, ἀλλὰ καὶ ἀντισυνταγματική. 'Αντίκειται εἰς τὸ ἄρθρον τοῦ Συντάγματός μας περὶ τῆς μεταχειρίσεως τῶν πολιτῶν. 'Υποστηρίζομεν δὲ τούτο, διότι οἱ κατερχόμενοι εἰς τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β' καὶ Α' τάξεως καταθέουσαν τὸ προηγούμενον δίπλωμά των, ὅπερ εἶναι ἀπολύτως δομοί διῆλους. 'Ο προερχόμενος δὲ τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν δὲν κατέχει σήμερον δίπλωμα μεγαλυτέρας ἀξίας τοῦ ιδικοῦ μας. "Ολοι εἰς τὰς αὐτὰς ἔξτάσεις ὑποβαλόμεθα. Διατι, λοιπόν, νὰ ἀνατρέχωμεν εἰς τὴν ἔρευναν τῆς ἀρχικῆς προελεύσεως μας καὶ νὰ δεχόμεθα τὴν ἄνισον μεταχειρίσιμην;

'Έχω τὴν γνώμην, διότι οἱ ἔμπειροι ναυτικοί μας πιστεύουν μετὰ πεποιθήσεως, διότι ἡ ἀπαιτουμένη ὑπηρεσία θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι ἡ αὐτὴ δι' δλους, ἐφ' ὅσον σκοτὸν ἔχει αὐτὴ νὰ ἐφοδιάσῃ μὲ πεῖραν τὸν ναυτικὸν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ δχι νὰ ἀναπληρώσῃ τυχὸν ἐλλιπή φοίτησίν του. "Ολοι, ἀλλωστε καὶ οἱ τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ οἱ τῶν Γυμνασίων ἔχουμεν προηγούμενας ἔξετασθη καὶ ἐπιτύχη εἰς τὰ αὐτὰ μαθηματα, γεγονός ποὺ ἀποδεικνύει, διότι ἔχομεν καὶ τὰς ίδιας θεωρητικὰς γνώσεις.

Πρὸς τί, λοιπόν, αὐτὴ διάκρισις μεταξὺ τῶν ναυτίλων μας, διότι δημιουργεῖ προνομούχους τάξεις εἰς τὴν ναυτικήν μας οικογένειαν, ἀντιθέουσαν πρὸς τὸ ἐλληνικὸν πνεύμα; Καιρὸς εἶναι, νομίζω, νὰ ἐπανεξετάσουν οἱ ἀρμόδιοι τὸ θέμα καὶ νὰ δώσουν τὴν δικαίαν λύσιν του.

Πίστη, 15 'Ιουλίου 1960

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν,
διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως

N. I. ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ
Πλοιάρχος Γ'. E.N.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ % ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ," ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτη ώρα 14.00
3, 17, 31 Αύγουστου
κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - Π.ΣΑΪΔ

Τετάρτη ώρα 11.00
10, 24 Αύγουστου
κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,"

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Τετάρτη, ώρα 12.00
10, 24 Αύγουστου

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Ἐκτάκτως

Τετάρτην 10 Αύγουστου 12 μεσημ.

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ

Τετάρτη, ώρα 11.00,
3, 17, 31 Αύγουστου

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

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»
'Ακτή Μιαούλη 27, Πειραιές τηλέφωνα 474.492-473.960

ΤΟ ΣΚΑΝΔΑΛΩΔΕΣ "ΠΟΥΛΑ,, ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ

Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΚΑΤΑΔΙΚΑΖΕΙ ΤΟΝ ΑΘΕΜΙΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΝ

ΠΩΣ ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΕΠΙΒΑΛΛΟΥΝ ΤΟ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΝ

Θά ἐνθυμούνται, ἵσως, οἱ ἀναγνῶσται τῶν σελίδων αὐτῶν, τὴν πρὸ ἑτῶν προβληθεῖσαν ἐπίτιμον ἄντιδρασιν τῶν ἐν Πάτραις πρακτόρων τοῦ «τράστ» τῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν ἔχειν τοκτικῶν γραμμῶν κατὰ πάσης φορτώσεως σταφίδων εἰς τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς».

Τὸ κάθε εἰς τὴν διάθεσίν των μέσον — θεμιτὸν καὶ ἀθέμιτον — μετεχειρίσθησαν οἱ ἐν λόγῳ πράκτορες, ἵνα δισφαλίσουν ὑπὲρ ἔσυ-
τῶν καὶ τῶν ἀτειρίων των τὸ μονοπάλιον τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐλλη-
νικῶν σταφίδων, μονοπάλιον, ὅπερ ἀπό μακρών ἐτῶν ἐκίνειτο ἐντὸς
φαύλου κύκλου ὑπόπτων κερδῶν καὶ ἀξιοποιῶν συναλλαγῶν μεταξὺ
πράκτορων, μεσαζόντων καὶ φορτωτῶν.

Καὶ ἐνώ η Οἰκονομία μας ἐπεδιδύμητο μὲν ναύλους ψυχηλούς, ηδικεῖτο καὶ η Ἑλληνικὴ γραμμή, η δικαιουμένη νὰ συμμετέχῃ εἰς την διακίνησιν τῶν ἔξαγομένων προϊόντων μας. Παντοιοτρόπως ἐπιέζοντο οἱ φορτωταὶ — δὲν παρελείφθη κανένα μέσον — διὰ νὰ μὴ φορτώνουν μὲ τὰ πλοιά τῆς «Ἑλληνικῆς».

"Αλλος τρόπος άντιδράσεως κατά της οικτράς αύτής καταστάσεως — δύο ή τρεις πράκτορες κατήνησε νό έλέγχουν τας έξαγωγάς τών σταφίδων — δέν υπήρχε παρά ή προσφυγή εἰς τὴν δικαιοσύνη. Πρὸς αὐτήν τὴν ἀπομύθησθαι οὖν Πάτραις πράκτωρ τῆς «Ἐλληνικῆς» Κ. Πετσαλής. Προέβολε τὴν ἀπαίτησιν ἀπόδημιώσεως διὰ τὰ διαφυγόντα πράκτορειακά του δικαιώματα ἐκ τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων ἑταῖριών καὶ τῶν πρακτόρων των. Καὶ τὰ δικαστήρια — πρώτου καὶ δευτέρου βαθμοῦ — ἐδικαίωσαν τελεσιδίκως τὴν ἀπαίτησιν τοῦ κ. Πετσαλή. Υπερχεώθησαν οἱ κ.κ. Ἀνδρέας Ζωϊόπουλος καὶ Χάροδλ Μόρφου, πράκτορες τῶν ξένων ἑταῖριών, νά καταβάλουν τὸ ποσὸν τῶν 74.982 δραχμῶν ὡς ἀπόδημιώσιν — κατεβλήθησαν ηδη — μετὰ τῶν τόκων ἀπό της ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς καὶ τῶν δικαστικῶν ἔξόδων.

Πολυσέλιδος είναι ή σχετική υπ' ἀριθ. 128) 1960 τῆς 16ης Ιουνίου ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Πατρών (Πρόδρομος ὁ κ. Ἐμμ. Σουριάδα-κης). Εναὶ πρὸς ἔνα καταρρίπτει μετὰ πλήρη ἑξουσιοτικὴν ἔρευναν, τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ἐναγμένων. Περιοριζόμεθα νὰ δημοσιεύσωμεν κατωτέρω τὸ τελικὸν πόρισμα. Είναι ἀποκαλυπτικόν, λίστα ἐνδιαφέροντος. Θεμελιώνει καὶ τὸ ποινικὸν ἀκόμη ἀδίκημα.

Ἡ ἀπόφασις (21 σελίδες γραφομηχανημέναι) καταλήγει μὲ τὰ
ἔξης:

Οι έναγόμενοι - έκκαλούντες κατά τά αύτά άποδεικτικά στοιχεία έτυχανον μέλη, διαχειρίσται και έκπρωσον τών Έπαρτσις ομορφύμων έταιρεών, ό πρώτος της έταιρείας «Φίλι. Ζωόπολους και Σιά», ό δε δευτέρος τοποθέτης «Γ. Μόρφω και Σιός» (όρα κατόθεσιν μάρτυρας αντοποθέτες Διον. Τοερώνη). Και ή μέν πρώτη πτο ηράκτω της νορβηγικής άποδηλοκής έταιρείας «Νόρον Μέντελεφ Λάιν», ή δε δευτέρα τριών αγγλικών άποδηλοκών έταιρεών πτοι τών «Γουοτικότ έντ Λάινενς», «Γουίλσον Λάιν» και «Τζένεραλ Ναϊνγκέσιον» (όρ. καταθέσεις μαρτύρων Εύρ. «Ηλιοπούλου και Διον. Τοερώνη). Αι ανωτέρω αλλοδαποί έταιρειαι συνειργάζονται και άνπον, καθ' αυτά των μαρτύρων κατατίθεται εις την λεγομένην «Αγγλικήν Κόνφερανς». Την έννοιαν της τοιαύτης Κόνφερανς, τούς σκοπούς ούδε επιδιώκει και τα υπ' αυτής μετερχόμενα προς επιτυχίαν του σκοπού της μέσα, διδει παραστατικώτατα το υπό του έναγόντος έπικληθέν προτικώς, έπικαλούμενον δέ και δηλ. και νομοτύπως προσαγόμενον από 1 Ιουλίου 1957 ύπ' άριθ. 33058) 1214) 1914 1914 έγγραφον τού ηποργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, άλλα και προκύπτει και άποδεικνύεται και έτη των καταθέσεων τών έτεσαθεντών μαρτύρων. Πρός επιτυχίαν του έπι πτοι ηράκτως ηράκτως «Κόνφερανς» έπιδιοκομένου σκοπού, τούτεστοι της μονοπωλειακής έκμεταλλεύσεως των περιοχών, τών παρουσιαζουσών ομηραντικών έμπορικων κινησιών, οίαν παρουσιάζουσι οι αιμένες Πατρών και Αιγαίου κατά την σταφιδικήν κατ' έτος περιόδου, δι' άποκλεισμού όκ τών περιοχών τούτων πάσσος δλλας έπικειροντας μεταφορών, οία ή έταιρείας «Ελληνική», λειτουργούσα έπτος της άγγλικης «Κόνφερανς», έτιθετο εις έφαρμογήν υπό τών κατά τόπους πρακτώρων σχέδιον ένεργειών, έστω και αν διά τών ένεργειών των θα παρειθάξοντο και ποινικαί άκομα διατάξεις, οίαι τού νόμου 6059) 3.4, ώς έτροποποιηθόποαν και ουνεπληρώθοσαν διά τού νόμου 112) 36. Και έν προκειμένω οι έναγόμενοι - έκκαλούντες υπό την έκτεθείσαν ιδιότητα, διοκονιού και έκ συμψώνουν ένεργοντες, με οκοπον δημάρτυρωι καταθέσεων μονοπωλειακής έχαγωνταν σταφιδος έκ τών λιμένων Πατρών και Αιγαίου διά τών ύπ αύτών πρακτορευσμένων πλοίων και άποκλείσωσι την φόρτωσιν έπι των πλοίων της έταιρείας «Ελληνική», «Πατράς» και «Β. Ελλάς», δρομολογημένων διά τούς λιμένας τούτους και διά τών κριοιμον χρόνον, έπεχειροσαν τάς έν τη άγωγή άθεμίους άνταγνωσικάς πράξεις και ένεργειας, πτοι τό μεν μετά πειθούς και φορτικότητον υπέσκοντο εις τους φορτωτάς τών ανωτέρω λιμένων Πατρών και Αιγαίου, έπτος της καθ' έθιμον καταβαλλομένης εις άπαντας έπιστροφής ναύλουν και ίδιαιτέρων έπιστροφήν, κυμαίνοντες έπι πο 5 - 20 σελλίνια κατά τόννον, έαν τά δι' Ανατολικήν Άγγλιαν προσρίζομενα φορτία σταφιδος φορτώσωνται έπι πλοίων ύπ αύτών πρακτορευσμένων και ούκι επί πλοίων της «Ελληνικής», το δέ πηλίουν και έξεβισον τούς φορτωτάς τών αύτών λιμένων, δι εις περίπτωσιν καθ' ήν πηλον προτιμούσει τα πλοία της «Ελληνικής» δεν θα παρεκρώσουν εις αύτους χώρων εες τά ύπ αύτών πρακτορευσμένα πλοία, έαν τύχη κατά τάν έποχην της φορτώσωνται μόνιμα ύπιστονται δρομολόγια πλοίων της «Ελληνικής». Ή σοδαρότης της άπειλες ταύπις π-το κατάδηλος, όν ληφθή ύπ' όψιν ο ψυφιστος κινδυνος, όν οι φορτωται διέτρεχον, μα μόνταντοκριθώνται εις τάς έτοι μεταφερικον παραγγελίας. Αι τοιαύται πράξεις και ένεργειαι τών έκκαλούντων - έναγόμενων, αιτίνες άπετελουν έπαναλψιν όμιοιν τοιούτων λαθουσιων χώρων εις προγενέστερα έπι (όρ. καταθέσεις μαρτύρων άποδειξεις Εύρ. «Ηλιοπούλου και Ιανόν. Καραπέπερ, ώς και το υπό του έναγόντος έπικληθένται και προσαθένται πρωτοδικώς έγγραφα, έπικαλούμενα υπ' άριθ. 1270) 29.10.54 Αιγαίου και 607) 14.4.54 έκ Πύργου πτλεγραφηματα τοιαύτην έπιδιοκομένων εικονιν έπι τών σταφιδεζαγωγέων φορτωτών των λιμένων Πατρών και Αιγαίου, ώστε ούδεν φορτιν έδηλωθιν παρ' αύτών πρός έξαγωγήν

δι' Ἀνατολικὴν Ἀγγλίαν κατὰ τὸν κρίσιμον χρόνον, καίτοι διὰ τὸν χρόνον ἐκείνον εἰχον προαγγελθῆ δρομολόγια τῶν πλοιών τῆς («Ἐλληνικῆς», «Πάτραι») καὶ (Β. «Ελλάς»), ἐκ τῶν λιμένων Πατρῶν καὶ Αιγαίου δι' Ἀνατολικὴν Ἀγγλίαν καὶ μειωμένον μάλιστα ναῦλον 105 σελλινίων κατὰ τὸννον, ἐναντὶ τοιούτου 155 σελλινίων τῶν ὑπὸ τῶν ἐναγομένων πρακτορευμένων πλοιών.

Άμεσος συνέπεια τών ώρας είρτηται ένεγρειών των εναγόμενών πάντων ύποστη όχι ένάγων ζημιάν (όρα καταθέσεις μαρτύρων άποδειξείς Εύρ.). Ήλιοπούλου και Ι. Καραπιτέρη, την από 28.9.56 έπιπολοντήν 'Ιω. Πετρά και την άπο 4.4.57 έπιπολοντήν του εν Λονδίνῳ Οίκου 'Ατερέλευ, έπικληθείσας και προσακθείσας πρωτόδικως, έπικαλουμένας δε πᾶν και νομοτύπως προσαγομένας). Και είναι μὲν ἀλπές, διτί τὰς ώρας είρποτα πλο. α της "Ελληνικής", κατά τὰ διά των κρισμάν χρόνον προαναγγελθέντα δρομολόγια δι'. 'Ανατολικήν 'Αγγλίαν δέν προστίθισαν εἰς τοὺς λιμένας τῶν Πατρῶν και Αιγίου, τὸ τοιοῦτον, διμάς, δέν ἀναφερεῖ οὐδὲ μείοι τὴν εὐθύνην τῶν εναγόμενών, διότι προσεγγίσιας τῶν πλοίων εἰς τοὺς προκαθορισθέντας τῶν δρομολογίων λιμένας προϋπόθεσιν είχεν τὴν υπαρξίην φορτιών, ὡς περὶ τούτου σαφῆς κατατίθεται ὑπὸ τοῦ μαρτύρου ἀνταποδείξεως Διον. Ταερών. Οὐδέ ἀναφερεῖ ωδαυτῶς τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιώσιν τοῦ ἐνάγοντος ή θυμόρεις π μὴ χώρον πρός φόρτωσιν εἰς τὰ ἀντέρει πλοία κατὰ τὰ διά τῶν κρισμάν χρόνον δρομολογία οὐτών, διότι ὡς και ἀνωτέρω ἐν τῇ ὑ' ἀριθ. 7 σκέψει τῆς παρούσαν ἐλέκθη, τὸ φορτία ἀναγγελλονται ὑπὸ τῶν κατὰ τόπους πρακτώρων εἰς τὸ κεντρικὸν πρακτορεῖον τῶν πλοίων και βάσει τῶν ἀναγγελθέντων φορτίων ἀφίνεται ὁ ἀπαιτούμενος δι'. ἔκστοτον λιμέναν χώρον, εν προκειμένῳ, ὥμας, διὰ τὰ περὶ ὧν πρόκειται δρομολόγια οὐδέν φορτίον ἐδηλώθη εἰς τοὺς λιμένας τῶν Πατρῶν και Αιγίου και ὡς ἐκ τούτου ἐπόμενον και εὐλογον πτο τὸ να συμπληρωθωσι τὸ φορτία εἰς ἀλλούς λιμένας προσεγγίσεως. Τούτου ἐνεκα ὡς ὑπὸ τῶν ἐναγόμενων - ἐκκαλούντων ἐπαγόμενος δροκος διά τὸ ὡς ἀνα περιστατικόν, μη ἀσκούν οὐσιώδην ἐπιρροήν εἰς τὴν ἑκαστιν τῆς δίκης, ἀλυσιτελῶς ἐπάγεται κατὰ τὰ ἀρμάτων 244 και 351 Πολ. Δικ. λαμβάνομενον ὑπ' ὄψιν τῆς ἐν γένει ὀργανώσεως τῆς ἐπικειρόθεας τοῦ ἐνάγοντος, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων και τῶν δρομολογίων αὐτῶν κατὰ τὸν κρισμάν χρόνον (δύο δρομολογίων γημένα πλοία δι'). 'Ανατολικήν 'Αγγλίαν, τὸ δικαστήριον τοῦτο κρίνει διτί ἐκ τῶν ἐξαχθέντων ὡς ἀνα σταφιδοφορτίων ἐτῶν λιμένων τῶν Πατρῶν και Αιγίου η ἐνάγων θα ἐπετύχανεν κατὰ τὴν συνήθη πορείαν τῶν πραγμάτων ἀσφαλῶς και μετὰ θετικότητος, ἐάν δὲν ἐλάμβανον χώραν αἱ ρημίσαι πράξεις και ἐνέργεια τῶν εναγόμενών, φορτία πρός ἐξαγωγὴν διά τῶν ὑπ' αὐτοῦ πρακτορεύομένων πλοίων και προορίζομένων δι'. 'Ανατολικήν 'Αγγλίαν οὐχί ἀνωτέρα τοῦ ἐνὸς πέμπτου αὐτῶν, πτο εἰς τὸν λιμένον τῶν Πατρῶν 1045 τονῶν εἰς δέ τοι Αιγίου 511 τονῶν, διτί τὰ ὄποια ὡς ἐνάγων μετά θετικότητος θα εἰσέπραττεν ἐκ κείνων μετά τῶν Πατρῶν λίρας 'Αγγλίας τριακοσίας ὅγδοοποντα πέντε διά προμηθείαν 4% και πρακτορείακον δικαιωματος 3% (1045X105X7% = 385 λίραι 'Αγγλίας), πρός δὲ και λίρας 'Αγγλίας δέκα ἐκ δικαιωμάτων φορτωτικών καθόδον ἐκ τῶν εἰκοσι φορτωτικών, ἀς μετά θετικότητος θα ἐδίδεις διά τὰ ἐκ Πατρῶν φορτία και θα δικαιαιούντο να εἰσοράξῃ μιαν λίραν δι'. ἔκστοτν φορτωτικήν, αἱ δέκα λίραι καλύπτουν τὰ ἐν γένει ἔδοντα ἐκδόσεως τῶν φορτωτικών, ἐξ κείνων δέ τοι Αιγίου λίρας 'Αγγλίας πεντηκόντα τέσσαρας ἐκ προμηθείας 2% ἐπι τοῦ ναύλου (511X105X2% = 54 λίραι 'Αγγλίας), πτο εἰν συνόλῳ θα εἰσέπραττε τετρακοσίας τεσσαράκοντα ἔννεα λίρας 'Αγγλίας, τὸ ισάζον τῶν όποιων εε δρχ. 37.491 (449X 8.5=37.491) δέον να ὑποκρεωθωι τὸν καταθάλωσιν αὐτῶν οι ἐναγόμενοι και εἰς ὀλόκληρον ἔκστοτον, δεκτῶν καθισταμένων ἐν μέρει τῶν βασιμών τῶν εἰς κακὸν ἐκτιμησιν τῶν ὀποδείξεων ἀναφερομένων λόγων ἐφεδεων, δωδεκάτον τῆς ἐφεδεων τῶν εναγόμενων και πρωτου τῆς ἐφεδεως τοῦ ἐνάγοντος και μεταρρυθμιζομένης ἐν μέρει τῆς ἐκκαλουμένης ὄριοτικής ἀποφάσεως.

NA KINHΟΗ Ο ΝΟΜΟΣ

Καὶ ἡ μὲν ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Πατρῶν δημιουργεῖ πλέον τὸ δεδικασμένον. Ἀναγνωρίζει τὴν ἐκβιαστικὴν τακτικὴν τῶν ξένων ἐταιριῶν τοῦ «τράστ» διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν σταφίδων καὶ καταδικάζει τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμόν.

Αύτός, ομως, συνεχίζεται. Φορτίο διά τούς λιμένας της Ἀνατολικῆς Ἀγγλίας τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς» δὲν παραλαμβάνουν. Οἱ φορτωταὶ ἐκβιάζονται δὲν στέρησον νὰ ὑποστηρίξουν τὴν ἐλληνικὴν γραμμήν, παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν των νὰ ἀπαλλαγοῦν τοῦ κλοιοῦ τῆς «Κόφερας» καὶ τὸ συμφέρον των, ὅπερ ὑπαγορεύει τὸν ἐλεύθερον συναγωνισμὸν εἰς τὰ τῆς μεταφορᾶς τῶν σταφίδων.

Μέτρα ἀποφασιστικώτερα ἵσως νὰ χρειασθοῦν. Ἡ ἀπόφασις ἀνάφερεται καὶ εἰς τὰς ποινικάς ἀκόμη εὐθύνας τῶν πρακτόρων. Παραδίδονται οἱ νόμοι 6059)34 καὶ 112)36. Θάτι κινηθοῦν ἐν ἀνάγκῃ καὶ αὐτοῖς.

Είναι πλέον ζήτημα ήθικής τάξεως ή διάλυσις τοῦ φαύλου κύκλου τῶν Πατρῶν. 'Η' Έλλάς είναι κράτος ναυτικού, μὲ παραδόσεις μακράς καὶ ναυτιλίαν μεγάλων. Δέν είναι ἀποκίνα αὐτόκρατορίας τινός, ώς τὰ άνενοχλήτως νὰ συνιστώνται τὰ ξένα μονοπώλια καὶ νὰ τὴν ἐκμεταλλεύνωνται τὰ συνησπισμένα ὑποπτα συμφέροντα ξένων τινῶν ἔταιριων. Εἰς τάς μεταφοράς τῶν προϊόντων μας, ὥπως καὶ εἰς τάς εἰσιγνωσάς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, κατ' ἀπόλυτον δικαιώματα πρέπει νὰ μετέχουν καὶ τὰ ίδια μας πλοία. 'Απαράδεκτα είναι τὰ «τράστ» τῶν Διασκέψεων καὶ τὰ μέσα ποὺ μετέχονται διὰ νὰ μονοπωλήσουν τάς μεταφοράς τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου. Τὰ παραδείγματα τῆς κακοποιού δράσεως τῶν κείνται πρὸ ημῶν. 'Έχομεν τάς ἀντιδράσεις κατὰ τῶν πλοίων της 'Ελληνικῆς' διὰ τὰς πρὸς τὴν 'Αγγλίαν μεταφοράς καὶ τὸν ἀπροκάλυπτον ἀποκλεισμὸν τοῦ ὑπερκεανούν 'Πατρίσιαν διὰ τὴν παραδίδην ἐπιβατῶν καὶ φορτίων ἀπὸ τὴν Αὔστραλι-αν διὰ τὴν 'Ελλάδα.

Μήταν ή έποχή τών Τριλοβιτών. Πρίν από 350.000.000 χρόνια οι Τριλοβίται ήσαν οι «διανοούμενοι» τών Καμβριανών θαλασσών τά πιο διαπιπτυγμένα απ' όλα τ' άλλα άντα, πού ζούσαν έκεινή τήν περίοδο, λίγο μετά από τήν έμφάνιση τής ζωής. Οι Τριλοβίται και τ' άλλα σύγχρονά τους άντα έξηφανίσθησαν από μιά θαλασσία μεταβολή, και κατά τούς αιώνας που έπεικολούθησαν, τά συσσωρευμένα ύπολειμματά τους μετεμορφώθησαν εις τά κοιτάσματα πετρέλαιου τών Καμβριανών στρωμάτων και έν συνεχεία είς τά καύσιμα και λιπαντικά τών ήμερών μας. Όρισμένα από τά καλύτερα άργα πετρέλαια τού κόσμου προέρχονται από τάς πετρελαιοπηγάς τής BP. Από τά πετρέλαια αύτά, τά 'Επιστημονικά 'Έργαστήρια και τά Διεύλιστήρια τής BP παρήγαγον δλόκληρον σειράν Λιπαντικών Θαλάσσης BP ENERGOL τά άποια έδοκιμάσθησαν από τάς μεγαλυτέρας ναυτιλιακάς έταιριας. Τά Λιπαντικά Θαλάσσης BP ENERGOL ανταποκρίνονται εις δλας τάς άπαιτήσεις τών συγχρόνων μηχανών πλοίων και οι χρησιμοποιούντες αύτά έχουν τήν πλήρη συμπαράστασιν τών τεχνικών υπηρεσιών και τών συγκροτημάτων άνεφοδιασμού τής BP εις τούς κυριωτέρους λιμένας τής ύφηλίου

ΑΥΤΟΠΤΗΣ ΜΑΡΤΙΟΝ

- ΠΑΛΑΙΟΚΑΙΝΟΙ
54.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΚΡΗΤΙΔΙΚΗ
120.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΙΟΥΡΑΙΙΟΙ
155.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΤΡΙΑΣΙΚΗ
190.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΠΕΡΜΙΟΙ
215.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΛΙΘΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΟΙ
300.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΔΕΒΟΝΙΟΙ
350.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΣΙΛΟΥΡΙΟΙ
420.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΟΡΔΟΒΙΚΙΟΙ
480.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο
- ΚΑΜΒΡΙΟΙ**
550.000.000 χρόνια
πριν από τόν άνθρωπο.



MARINE LUBRICANTS

ΜΠ/10

'Οδός Χρήστου Λαδᾶ 1, Αθήναι Τηλ. 30-581

BP ΕΛΛΑΔΟΣ ΛΤΔ. 'Ακτή Ποσειδώνος - Λεωχάρους 1, Πειραιεύς Τηλ. 42-849

'Οδός Νέα Μεγ. 'Άλεξάνδρου 10, Θεσ/νίκη Τηλ. 70-045

ΤΙ ΜΑΣ ΥΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΝ ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Παρακολουθούμεν έγγυτα τὰ σα λέγονται καὶ γράφονται ἀπὸ τοὺς ὄρμοδιωτέρους τῆς πετρελαιοβιομηχανίας καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἔφοπλιστικῶν κύκλων ἐπὶ τῆς συνεχιζομένης κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν τάνκερς. Ὁφείλομεν νὰ ὅμολογήσωμεν, ὅτι πληρεστέραν ἀπτεικόνιστον τῆς καταστάσεως μὲ κάθε δυνατήν συντομίαν καὶ πλέον ἐμπειριστατωμένην τοῦ πολυπλόκου θέματος ἀγάλματος απὸ τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην, δὲν συνητήσαμεν εἰς καμμίαν σχετικήν μελέτην ἑξων παρατήρητων. Ἡ σκέψις τοῦ ἐπιλέκτου συνεργάτου μας, τοῦ κ. Κώστα Γράτσου, μᾶς ἀπέδωσε καὶ πάλιν τὴν ὄρθην παρατήρησιν καὶ τὸ λογικὸν συμπέρασμα. Διὸ τὸν πλέον ἀμύητον τοῦ θέματος ἡ κατανόησις αὐτοῦ δὲν εἶναι δύσκολος.

Τὰς πολλὰς καὶ ἀρτίας μελέτας τοῦ κ. Γράτσου ἐπὶ διαφόρων ναυτιλιακοῦ ἐνδιαφέροντος θεμάτων — ὅχι δίλγαται δὲν είδον τὸ φῶς τῆς εὐρύτερας δημοσιότητος — θὰ τὰς ἔξηλευεν ἡ κάθε μεγάλη Ναυτιλία. Εἴναι εὐτύχημα, ὅτι Ἑλληνικὴ ἔφοπλιστικὴ οἰκογένεια συγκαταλέγει μεταξὺ τῶν ἐπιλέκτων μελών τῆς τὸν κ. Γράτσου. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὑπερηφανεύονται, διότι τιμῶνται μὲν συνεργάσιαν του.

Ἡ σταθερὰ ἀγένσις τῆς παραγωγῆς πετρελαίου ἀνελθοῦσα τὸ 1959 κατὰ 7.5% ἐπὶ πλέον τῆς παραγωγῆς τοῦ 1958 καὶ φθάσασα εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 1.000 περίπου ἑκατομμυρίων τόνων, ὑποστηριζούμενή δὲ ὑπὸ σταθερῶς αὐξανομένης ζητήσεως, θὰ πρέπει ἐκ πρώτης ὅμεως νὰ φωτίῃ πως τὴν ζητήσεων ἄλλως εἰκόνα τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἡ κατανάλωσις εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1960 ἐστιμένωσε, κατὰ μέσον δρού, αὐξῆσην 5.9% ἢ 2.4% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἀλλαχοῦ, ἡ ἀγένσις κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον ἦτο μεγαλύτερα, ἢτοι 22% εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, 44% εἰς τὴν Γερμανίαν, 28% εἰς τὴν Ἰταλίαν, 10% εἰς τὴν Γαλλίαν κ.λ.π. Δυστυχώς, ἡ τάσις αὐτῆς, ἡτις θὰ ἐπρεπε νὰ ἀποτελῇ ἔνδειξιν ἐπιταχυνομένης ἀπορρόφησεως τοῦ τεραστίου διαθεσίμου τοννᾶς δεξαμενοπλοίων, δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ παράσῃ τὴν βάσιν αἰσιοδόξων ἔκτιμήσεων διὰ διαφόρους λόγους, οἱ κυριώτεροι τῶν δόπιων ἀναφέρονται κατωτέρω:

α) Ὁ ἀντίκτυπος ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς ρωσικῆς παραγωγῆς καὶ ἡ σταθερὰ ἐπέκτασις τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν, ποὺ ἀποτελοῦν διὰ τὰ Σοβιέτ ισχυρὸν ὅπλον ἐμπορικῆς καὶ τολιτικῆς διεισδύσεως, θὰ παίξουν κατὰ τὸ λίστα προσέκει μέλλον ἀποφασιστικὸν ρόλον, τόσον ἐπὶ τῶν τιμῶν, δοσον καὶ ἐπὶ τοῦ τύπου τῶν ὑπερωκεανίων μεταφορῶν. Τὰ ἐπὶ τῶν τελευταίων τούτων ἀποτελέσματα θὰ είναι ισχυρά, λόγω τῶν ἥδη κατασκευαζομένων πετρελαιαγωγῶν, οἵτινες θὰ ἐνώσουν τὰς ρωσικὰς πετρελαιοφόρους πηγὰς μετὰ τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς βραχύτητος τῶν θαλασσῶν ὄδων, ἀκόμη καὶ ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης, οἵτινες θὰ ἐπηρεάσουν, ἀναμφιδόλως, μίαν ἐκ τῶν σημαντικῶν ἀγορῶν, τὴν τῆς Βορείου Εύρωπης.

β) Ἡ ἀποκάλυψις τῆς Βορείου Ἀφρικῆς, ὡς μεγάλης, διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον, παραγωγικῆς χώρας. Λόγω τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως καὶ τῶν δυναμικῶν διηπειρωτικῶν ἀγωγῶν, θὰ περικόψῃ αὐτὴ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος.

γ) Ἡ ἀποκάλυψις κοιτασμάτων πετρελαίου εἰς πολλὰς χώρας ('Αργεντινή, Βραζιλίαν, Βέλγιον κ.λ.π.) θὰ καλύψῃ τημῆτα τῶν ἀναγκῶν των καὶ κατὰ συνέπειαν θὰ περιορίσῃ τὰς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰσαγωγάς των.

καὶ δ) Ἡ μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ 240.000 βαρελίων ἡμεροήσως. Ἡ μείωσις αὐτῆς εἶναι πιθανόν νὰ διατρηθῇ εἰς τὰ αὐτά ἐπίπεδα ἡ ἵσως καὶ νὰ καταστῆ μεγαλύτερα εἰς τὸ μέλλον, ἀνάλογως τῶν μεταβολῶν τῆς ἔγχωρου παραγωγῆς.

Ολοι οἱ ἀνωτέρω ἀποθαρρυντικοὶ παράγοντες ἐπισκιάζονται ἀπὸ δύο, ζτὶ περισσότερον μελανά νέφη: Τὴν ἐμφάνισιν δηλαδὴ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου, εἶδους ἐνέργειας πραγδαίως ἐπεκτεινομένης ἀνὰ τὸν Κόσμον καὶ τὸν κορεσμὸν τῆς ἀγορᾶς ἐνέργειας διὰ πετρελαιοειδῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας σήμερον καὶ εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας τῆς Εύρωπης μετ' ὀλίγον.

Ἄπο τοῦ 1946 μέχρι τοῦ 1953, ἡ ζήτησις εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μόνον δι' ὑδρογονάνθρακας πετρελαίου καὶ φυσικοῦ ἀερίου ηὔξαντο κατὰ μέσον δρού 7% ἐπησίως. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἡ ζήτησις διὰ πρωτογενῆ ἐνέργειαν ηὔξηθη μόνον κατὰ 3.3%, ἢτοι κατά 50% διλγάτερον, έναντι τοῦ 7%. Τὸ 1946, τὸ πετρέλαιον καὶ τὸ ἀε-

ριον ἀντεπροσωπεύοντο εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνέργειας μὲν ποσοστὸν 46%, τὸ δὲ 1956 μὲ 68%. Ἐν ἡ τάσις αὐτῆς συνεχισθῆ, εἰς τὸ τέλος τῆς ἀπὸ τοῦ 1960 ἀρχομένης δεκαετίας τὸ πετρέλαιον θὰ ἔχῃ ἐκτοπίσει δόλα τὰ ἄλλα εῖδος ἐνέργειας. Ὡς ἔχει σήμερον, τὸ πετρέλαιον, μὲ ἑτησίαν αὐξῆσην 3.4% ἀπὸ τοῦ 1946, ἀντιπροσωπεύεται εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνέργειας μὲ ποσοστὸν 73%.

Ταυτοχρόνως, ἀπὸ τοῦ 1946 μέχρι τοῦ 1956, τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως τῆς κατανάλωσεως φυσικοῦ ἀερίου ἦτο 9.3% ἐπησίως ἡ — κατ' ὅγκον — τον πρὸς τὰ 60% τῆς αὐξήσεως τῆς δόλης χρησιμοποιούμενης ἐνέργειας. Τὸ ποσοστόν αὐτὸν ἀπὸ τοῦ 1956 μέχρι σήμερον ἔμεινθη εἰς τὰ 4.8% ἐπησίως, ἀλλά, παρὰ τὸ γεγονός τούτου, ὑπερβαίνει ἀκόμη τὴν πραγματικὴν αὐξῆσην τοῦ συνόλου τῆς βασικῆς ἐνέργειας.

Ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας, εἰς τὰς ὅποιας δέον νὰ προστεθῇ καὶ ἡ ἐπιταχυνομένης ἐμφάνισης τῆς στομικῆς ἐνέργειας, δὲν θεωρεῖται πιθανόν, ὅτι ἡ κατανάλωσις τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου θὰ αὐξηθῇ κατ' ἀναλογίαν ὑπερβαίνουσαν τὴν αὐξήσην δῶλων τῶν εἰς ἐνέργειαν ἀναγκῶν, ἀλλ' ὅτι, τούναντίον, ἐνδέχεται μήπως ὑποχρεωθῆ ἡ πετρελαιοβιομηχανία νὰ ἐκλέξῃ μεταξὺ πετρελαίου καὶ διερίου. Δεδομένου δὲ, ὅτι τὸ δέριον εἶναι εὐθηνότερον καὶ δύναται νὰ προσαρμοσθῇ εἰς εὐρεῖαν ποικιλίαν χρήσεων, ἡ ἐκλογὴ — ίδια διὰ τὰς ὑποαναπτύκτους χώρας — ἀποτελεῖ αὐτονόμη συμπέρασμα, δούσον ἀφορᾶ τὸ μέλλον τῆς ἀγορᾶς διὰ τὴν πετρελαιοβιομηχανίαν.

Είναι δύσκολον ἔργον, διὰ νὰ μὴ εἴπῃ τὶς ἀδύνατον, νὰ ἔκτιμηθῇ ἡ δυναμικὴ ἐπιρροὴ τῶν παραγόντων τούτων ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ νὰ καταβληθῇ προσπάθεια χαράξεως δοκιμαστικῆς τίνος πορείας τῶν τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὰ τάνκερς, τόσον εἰς τὸ ἔγγυός, δούσον καὶ τὸ ἀπότερον μέλλον. Πολλοὶ ἐπιφανεῖς οἰκονομολόγοι καὶ στατιστικολόγοι ἐπεχειρήσαν τούτον καὶ ἀπέτυχον.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΙΣ

Μολονότι ὁ νόμος προσφορᾶς καὶ ζητήσεως διέπει τὴν ἀγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων, σπουδαὶ καὶ πάσαν ἀλλήν, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐπὶ δεξαμενοπλοίων δεσπόζει τὸ γεγονός διτοῦ, ἐνῷ ἡ ζήτησης διὰ τοννᾶς δὲν εἶναι ἐλαστική, ἡ προσφορά εἶναι ἐλαστική καὶ κατὰ συνέπειαν εὑρεῖται διακυμάνσεις τῶν ναύλων διὰ τὰ τάνκερς ἔχουσιν ὡς ἀποτελέσμα μικρῶν τινα μόνον μεταβολῆς τοῦ ὅγκου τῶν μεταφορῶν. Τούτο καὶ ἔχειται ἐν μέρει τὸ παρόδοιον τῆς σταθεροποίησεως τῆς ἀγορᾶς εἰς τιμάς, αἵτινες δὲν εἶναι μόνον ἀνωμάλως χαμηλαὶ, ἀλλὰ καὶ συνεπάγονται αὐξῆσην τοῦ ὅγκου τῶν φορτίων καὶ συνέπως χρησιμοποίησιν μείζονος χωρητικότητος.

Ἡ ἄλλη αἰτία τοῦ ἀνωμάλως χαμηλοῦ ἐπιπέδου σταθεροποίησεως τῶν ναύλων ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ χαμηλοὶ ναύλοι θέτουν ἔκποδῶν ἐν πρὸς ἐπὶ τὰ διλγάτερον οἰκονομικὰ πλοῖα, νέα δὲ καὶ μεγαλύτερα σκάφη μὲ εὐρύτερον περιθώριον οἰκονομικά εἰς τὰς διαπάνας ἐκμεταλλεύσεων καταλασμάνουν τὴν θέσιν τῶν ἐκτοπιζομένων, ἐπιταχυνομένης οὕτω τῆς πρὸς τὰ κάτω τάσεως τῶν τιμῶν, ἔστω καὶ ἀνάκμη ἡ ζήτησης αὐξάνεται. Ἡ ζήτησης πετρελαιοειδῶν, ἡτις ἀποτελεῖ δεσπόζοντα παράγοντα εἰς τὰς διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς, ὑπόκειται — αὐτή καθ' ἐστήτη — εἰς τὰς κρατούσας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν λοιπὸν Κόσμον οἰκονομικάς συνθήκας.

Ἐὰν ἡ ἀρεθοῦσα κατὰ μέρος οἱ δυσμενεῖς παράγοντες α., β., γ., δ. καὶ ἡ θρακατική αὐξῆσης τῆς χρησιμοποίησεως φυσικοῦ ἀερίου, αἱ οἰκονομικαὶ αὗται συνθήκαι δεικνύουσι, μᾶλλον, βοσμιαίαν σταθεροποίησην τῶν τιμῶν εἰς ὑψηλότερον ἐπιπέδον γύρω τῶν ἑταῖρων 1964 — 65, ἔκτὸς ἐὰν δὲν παρεμπέσῃ μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1960 — 65 πτῶσης τοῦ κύκλου τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ ἔγχωριος καὶ ἡ ἐξαγωγικὴ ζήτησης εἶναι πάντας προστατευταὶ τὰς φθάσης κατὰ τὸ 1960 εἰς τὰ 10 ἑκατομμύρια τερελείων ἡμεροήσων δι' 500 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων ἐπησίως. Ἡ αὐξήσης αὐτῆς, ούτας — ὡς ἔγγιστα — 2.4% ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1959, ἐπηρεάζει ἀναμφιβόλως τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀλλ' οὐχὶ μεγάλως, καθόσον 18% μόνον τῆς δόλης ζητήσεως θὰ συνιστανται ἔξι εἰσαγωγῶν, ἢτοι 90 ἑκατομμύρια τόνων, κατὰ μέγιστον δροῦ. Καὶ ἂν ἀκόμη ἡ αὐτὴ ἀναλογία αὐξήσεως ἔξακολουθήσῃ, κατὰ τὸ 1964 — 65, ἐπὶ ὑπολογίζομένης συνολικῆς ζητήσεως 565 ἑκατομμύριων τόνων, ἡ εἰσαγωγὴ δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 100 ἑκατομμύρια τόνων.

Εἰς τὸν λοιπὸν τῆς ἐλευθέρας οἰκονομίας Κόσμον, ὡς εἰδωμεν, ἡ αὐξήσης τῆς καταναλώσεως εἶναι πολὺ ούσιαστέρα καὶ τούτῳ ὀφείλεται εἰς τὴν αὐξήσην τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς. Ἡ τοιαύτη αὐξήσης,

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

Phones | Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES
PORT SAID (EGYPT)

Agents for: HELLENIC LINES LIMITED,
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)

κατά μέσον δύο 4.2%, είναι σχεδόν διπλασία τού μεγέθους της άμερικανικής αύξησεως. Είς τὴν Δυτικήν Εύρωπην ἡ αὔξησις ἡτο 5.8%, εἰς τὴν 'Ασιαν 11.7% καὶ εἰς τὴν Νότιον 'Αμερικήν 4.8%. 'Η 'Αφρική, ἡ Μέση 'Ανατολή, ἡ N.A. 'Ασία, ἡ Αύστραλια κ.λ.π. περιοχαί, θὰ παρουσιάσουν μεγαλυτέραν αὔξησιν βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἔναντι τῆς μέχρι τοῦδε καὶ οὗτο δικαιώνονται οἱ ύπολογίζοντες τὸ ποσοστὸν τῆς αύξησεως τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς 5 ἔως 5.5% ἐτησίως.

'Αυτοῦ, πλέον ἐπισταμένη ἀνάλυσις τῶν ποικίλων δυσμενῶν παραγόντων, τοὺς δόποις ἐπομένανεν ἀνώτερα, περιπλέκει τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ζητήσεως χωρητικότης δεξαμενοπλοίων καὶ σχεδὸν ἐκμηδενίζει τὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις, τὰς βασισθεῖσας ἐπὶ πάσης αύξησεως τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν. 'Η γεωγραφική κατανομὴ καταναλώσεως καὶ παραγωγῆς — ίδια δὲ τῆς παραγωγῆς — ὑπέστη τὸ 1949 καταπληκτικάς μεταβολάς. Κατὰ τὸ ἔτος ἔκεινο ἡ διλική παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου ἀνήλθεν εἰς 435 περίποτεν ἐκατομύρια τόνων, ἡ δὲ κατανομὴ τοῦ εἰς στρογγύλους ἀριθμούς εἰχεν ὡς ἔξης:

'Ην. Πολιτεῖαι 'Αμερικῆς	255	έκατ. τόνων
Καραϊβική	90	>
Μέση 'Ανατολή	80	>
Πάσαι αἱ λοιπαὶ χώραι	10	>

Τὸ 1959, ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 870 ἐκατομύρια τόνων ἡτο δηλαδὴ ὑπερδιπλασία τῆς τοῦ 1949. Κατὰ τὴν αὐτήν, δύος, περιόδους, ἡ γεωγραφική κατανομὴ τῆς παραγωγῆς μετεβλήθη ριζικῶς. Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν ἡ παραγωγὴ ηὔηθη κατὰ 66%, εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν κατὰ 221% καὶ εἰς τὴν Καραϊβικήν κατὰ 113%. Διὰ τὸ 1964 — 65, ἡ παραγωγή, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ 1959, ὑπολογίζεται νὰ αὔξηθη κατὰ 31.4% καὶ νὰ φθάσῃ εἰς 1.140 ἐκατομύρια τόνων. Γεωγραφικῶς, ἡ αὔξησις θὰ παρουσιάσῃ εὑρείας μεταβολάς, ὑπολογίζεται δὲ νὰ φθάσῃ, κατὰ μέσον δύο, εἰς 3.9% διὰ τὸ Δυτικὸν 'Ημισφαίριον καὶ 9% καὶ ἄνω, ἐτησίως, διὰ τὸ 'Ανατολικὸν 'Ημισφαίριον, ἀναφερομένην, ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον, εἰς τὴν Βόρ. καὶ τὴν Δυτ. 'Αφρικήν, μὲ προδάδισμα τῆς Λιβύης, τῆς Τύνιδος καὶ τῆς 'Αλγερίας.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν κατανάλωσιν, δὲν ὑπάρχει καμμία ἀμφιβολία, δῆτα μέγιστον ποσοστὸν πετρελαίου καταναλίσκεται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν, ἀλλ' ἐνῷ ἡ ηὔηθη ζήτησις εἰς τὰς χώρας ταύτας ὑπολογίζεται διὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν εἰς 25%, εἰς τὸ 'Ανατολικὸν 'Ημισφαίριον ἀναμένεται νὰ φθάσῃ κατὰ τὴν Ιδίαν περίοδον εἰς 50%. Πάντως, οἱ ύπολογισμοὶ οὗτοι βασίζονται ἐπὶ δύο κυρίων προϋποθέσεων:

1.— 'Οτι ἡ ἑκτόπισις τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὸ φυσικὸν ἀέριον θὰ εἶναι περιωρισμένη ἀπὸ τὰς γεωγραφικὰς ἀνάγκας, ἔξαρτωμένη ἐκ τῆς ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος τῆς οικονομικῆς ὑπερποντίου μεταφορᾶς.

Καὶ 2.— 'Επὶ τῆς χρονικῆς ἀπομεμάκρυσμένης ἔφαρμογῆς τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου ταύτης.

Μετὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς κυρίας κατανομῆς παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως, τὸ ἐπόμενον βῆμα ἔγκειται εἰς τὴν ἔξετασιν τῆς ὑπερωκενίου μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν κατὰ τὸ 1959 καὶ τὴν προβολὴν αὐτῶν διὰ τὴν ἀντίστοιχον πρόβλεψιν τοῦ ἔτους 1964 — 65 (πίναξ Α'). τοῦ τοῦματος στατιστικῶν ἔρευνων τῆς ἑταῖρίας πετρελαίους ('Σάνα'). Κατὰ τὸν διάρκειαν τῶν προσεχῶν 4 — 5 ἔτῶν, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ προβλέπεται νὰ αὔξηθη κατὰ 400 ἐκατομύρια τόνων, ἡ ἀντίστοιχος αὔξησις τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν ύπολογίζεται νὰ εἶναι διλγωτέρα τῶν 150 ἐκατομύριων τόνων (διάποντας Β'). Ἐμφανίζει τὴν προβλεπόμενην ὑπερποντίου κηνησίαν κατὰ τὸ 1964.

Καὶ ἕκ μιας προχείρου ἀκόμη μελέτης τοῦ πίνακος Β', προκύπτουν σαφῶς αἱ ἔξης καταπληκτικαὶ μεταβολαὶ: 'Ἐνῷ ἡ καταναλώσεως εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν θὰ αὔξηθη κατὰ 20%, αἱ υπερποντίοι μεταφοραὶ θὰ αὔξηθούν κατὰ 25%. 'Η πρόβλεψις αὕτη βασίζεται ἐπὶ ἐνδεχομένης χαλαρώσεως τῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν πιθανότητος μεγαλυτέρων εἰσαγωγῶν εἰς τὸν Καναδᾶν. 'Η αὔξησις αὕτη τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν ύπολογίζεται νὰ ἐπηρεάσῃ τὰ 55 ἐκατομύρια τόνων τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης πρὸς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν καὶ 7.5 ἔκατ., τόνων πρὸς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν καὶ 16½ ἐκατομ., τόνων πρὸς τὸν Καναδᾶν.

Ἡ ἑτέρα μιαὶς προχείρου ἀκόμη μελέτης τοῦ πίνακος Β', προκύπτουν σαφῶς αἱ ἔξης καταπληκτικαὶ μεταβολαὶ: 'Ἐνῷ ἡ καταναλώσεως εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείων, ὑπὸ τοῦ τῆς ζητήσεως εἰς τὴν Νότιον 'Αμερικήν εἶναι ἐντελῶς διάφορος: 'Ἐνῷ ἡ αὔξησις τῆς καταναλώσεως θὰ εἶναι ἀνωτέρα τῶν 30%, ἡ αὔξησις τῶν μεταφορῶν εἶναι πιθανὸν νὰ υποχωρήσῃ εἰς τὰ 20% μόνον, λόγῳ τῆς ἀναμενομένης κατὰ τὴν περίοδον ἔκεινην αὐταρκείας εἰς τὴν Ἀργεντινήν καὶ τὴν Βραζιλίαν. Κατὰ συνέπειαν αἱ φορτόσεις ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν Θαλάσσαν πρὸς τὴν Νότιον 'Αμερικήν ἐνδέχεται νὰ κατέλθουν ἀπὸ τὰ 9.5 ἐκατομύρια τόνων, τοῦ 1959, εἰς τὰ 2.5 ἐκατομύρια τόνων, κατὰ τὸ 1964 — 65.

Ἡ Δυτικὴ Εύρωπη μὲ ύπολογίζομένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως κατὰ 40%, δὲν θὰ παρουσιάσῃ ἀντίστοιχον ζῆτησιν σκαφῶν δι' ὑπερποντίους μεταφορᾶς, λόγῳ: α) Τῆς αὔξησεως τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς. β) Τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν ἀπὸ τὰς δυούρφωρους χώρας τῆς Ρωσίας. γ) Τῶν πετρελαιασιγωγῶν. Καὶ δ) Τῆς ἐμφανίσεως τῶν πετρελαιοφόρων περιοχῶν τῆς 'Αφρικῆς, αἱ δόποια ὑπολογίζεται νὰ προμηθεύουν εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην ἄνω τῶν 25 ἐκατομ. τόνων ἐπηρεάσιων.

Εἰς τὴν Αύστραλιαν, τὴν Νέαν Ζηλανδίαν καὶ τὴν 'Ανατολικήν 'Ασίαν, λόγῳ τῆς τάσεως πρὸς ἐπαύξησιν τῆς βιομηχανικῆς τῶν παραγωγῆς, ἡ κίνησις δεξαμενοπλοίων διὰ μεταφορᾶς ἀκαθάρτου πετρελαίου θὰ εἶναι σχεδὸν διπλασία τῆς τοῦ 1959.

'Απὸ μίαν τελικὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀνωτέρων ἀριθμῶν προκύπτει, ὅτι

κατὰ τὸ 1958 τὸ σύνολον τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν ἡτο περίποτο 455 ἐκατομ. τόνων, κατὰ τὸ 1959 ἀνήλθεν εἰς 475 ἐκατομύρια καὶ ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὸ 1964 εἰς 627 ἔως 630 ἐκατομύρια τόνων.

Τὸ ἀμέσως ἐπόμενον σημαντικὸν γεγονός, δηπερ χρειάζεται νὰ διαπιστωθῇ, εἶναι ἡ συσχέτισις τῆς κινήσεως ταύτης καὶ τῆς προσφορᾶς δεξαμενοπλοίων ἡ — μὲ ὅλας λέγεις — ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπαιτουμένων εἰς τὰς διαφόρους μεταφορᾶς σκαφῶν. Πρὸς ἀπλούστευσιν, κατὰ τὸ δυνατόν, τοῦ ἔργου τούτου, οἱ στατιστικοί τημά της εταιρίας πετρελαίους ('Σάνα):

1.— Καθορισμὸς τῆς ποσότητος πετρελαίου, ποὺ δύναται νὰ μεταφερῇ παρ' ἐνὸς τάκερ 'Ε.Τ. 2» ἐντὸς ἐιδός ἔτους, εἰς ὥρισμένον μεταφορικὸν τομέα.

2.— 'Ο συνολικῶς μεταφερθόμενος δύκος εἰς ἔκαστον τομέα θὰ διαιρεθῇ διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου, ἵνα ἔχασθη τὸ ἀναγκαῖον ισοδύναμον 'Ε.Τ. 2» εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν ἐκάστου τομέως.

Καὶ 3.— 'Ακολούθως αἱ ἀνάγκαι τοῦ Κόσμου ἔξευρίσκονται διὰ τῆς ἀθροίσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπαιτουμένων 'Ε.Τ. 2» πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν ὅλων τῶν τομέων.

'Ο πίναξ Γ' δεικνύει, κατὰ προσέγγισιν, τὰ ἀποτελέσματα τῶν ὑπολογισμῶν τούτων. Συμφώνως πρὸς τὸν ἐν λόγῳ πίνακα, δύναται νὰ ἀναμένεται κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τεσσάρων ἡ πέντε προσεχῶν ἑταῖρων γενικὴ αὔξησις τῆς ἀπασχολήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ 33% περίποτο ἡ 6% αὔξησις, ἵση δηλαδή κατὰ προσέγγισιν πρὸς τὴν προβλεπόμενην αὔξησιν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. 'Η αὔξησις αὕτη δὲν θίξῃ ἐξ ἴσου ὀλούς τοὺς τομεῖς. Θὰ εἶναι μεγαλυτέρα εἰς τὰς μεταφορᾶς ἐκ Μέσης 'Ανατολῆς πρὸς τὴν 'Ασίαν καὶ Αύστραλιαν, διόπι, ἐναντὶ 337 ισοδύναμών 'Ε.Τ. 2» χρησιμοποιηθέντων τὸ 1959, διὸ 65 πετρελαία, ἡ 691 ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2». Αἱ μεταφοραὶ ἐκ Μέσης 'Ανατολῆς πρὸς τὴν Εύρωπην ἀναμένεται νὰ ἀπαιτήσουν 247 περισσότερα ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2» κατὰ τὸ 1964 — 65, ἐναντὶ τοῦ 1959. 'Ἐν τούτοις, κατὰ τὴν γνῶμην μας, ὁ ἀριθμὸς οὗτος εἶναι λίαν ἀμφισβητήσιμος, ἀφ' ἐνὸς λόγω τῶν ἀγνώστων εἰσέτι ἀποτελέσματων τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν ἐκ τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, αἱ δόποιαὶ ὡς θετικῶν προβλέπεται, θὰ εἶναι κατὰ τὰ δίλιγα προσεχῆ ἔτη μεγαλύτεραι, λόγω αὐτοῦ μεριδίου, διόπειρας πρὸς τὸν πίνακα 'Ε.Τ. 2» προώρισται νὰ μειώσουν τοὺς ἀριθμούς τῶν ἔκαστων τῆς Μέσης 'Ανατολῆς δι' Εύρωπην τάκερ.

'Η διαφορικὴ αὕτη ἐπιτάχυνσις μεταξὺ τῆς αὔξησεως τῶν φορτωσεων πετρελαίου ἐν τῷ Κόσμῳ καὶ τῆς χρησιμοποιήσεως δεξαμενοπλοίων, ἀποτελεῖ ἀνησυχητικὸν παράγοντα, ἐντεινόμενον ἀνά πάντα ἔτος. 'Ἐνῷ ἀπὸ τοῦ 1950 μέχρι τοῦ 1958 ἡ χρησιμοποιηθέσα χωρητικότης δεξαμενοπλοίων ηὔξαντο κατὰ ποσοστὸν 9.7% αὔξησις, κατὰ τὰ προσεχῆ 4 ἢ 5 ἔτη ἡ αὔξησις αὕτη ύπολογίζεται, διὸ δὲν θὰ ὑπερβεί τὰ 5.9%. Καὶ ἄν ακόμη παραμερίσῃ τις τὰς σοβαράς αὐτάς ἐπιφυλάξεις καὶ δεχθῇ τὸ ύπολογισμένον διὰ τὸ 1964 ἀριθμὸν χρησιμοποιήσεως 3382 ισοδύναμων 'Ε.Τ. 2», ἡ σύγκρισις τοῦ ἀριθμοῦ αὐτοῦ μὲ τὸν πίνακα τῆς διαθέσιμου χωρητικότητος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Ιδίας περιόδου (πίνακα Δ'), προώρισται νὰ ἐμβάλῃ πάντας τοὺς ἔκαστους τῶν μεγαλύτερων προϊόντων τούτων εἰς εἰσέτην περισσότερα τούς αὐτούς.

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1959, ἡ ιδιωτικὴ πλιονική χωρητικότης δεξαμενοπλοίων ύπελογίζεται ἀνέρχομένη εἰς 3514 ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2», ἐνῷ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1964 θὰ ἀνέρχεται αὕτη εἰς 4404 ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2», μέγας μέρος τῆς δόποιας θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖς κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔτων 1600 — 62. Συμφώνως πρὸς τὸν πίνακα Δ', ἡ διαθέσιμος χωρητικότης δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1959 ὑπερβαίνει τὰς ἀνάγκας κατὰ 772 ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2», διόπειρας εἰς τὸν πίνακα της διαθέσιμου χωρητικότητος 23% τοῦ στόλου τῶν τάκερων ἐπελόντας. Τὸ 1962 ἡ τοιαύτη περίστεια τοινάς θὰ φθάσῃ εἰς τὸ μέγιστον αὐτῆς σημείου, ἢτοι εἰς 1192 ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2» ἢ τὰ 28% περίποτο τὸ στόλου, ἐνῷ τὸ 1964 θὰ κατέληθη εἰς 1060 ισοδύναμα 'Ε.Τ. 2», μὲ ποσοστὸν καὶ πάλιν 23% ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ στόλου.

Εἰς δὴν τοιαύτην τὴν σκοτεινὴν εἰκόνα νέπαρχει, διόπειρας σημεῖον: 'Η ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημείαν χωρητικότης, ἢτοι ἐνέρχεται κατὰ τὰ δίλιγα προσεχῆ ἔτη νὰ ἐμφανίσῃ την̄ οἰκείαν δύγκος τῆς υπόδημαν διάφοροις κατασκευῆς. 1) Σήμερον, διὸ μέγας δύγκος τῆς υπόδημαν διάφοροις κατασκευῆς. 2) Πάντα τὰ δίλιγα ναυπηγεῖς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τάκερς θὰ παραδοθοῦν μέχρι τοῦ 1961. Καὶ 3) Οι περιορισμοὶ εἰσαγωγῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν αὔξησον την̄ ζῆτησιν, προώρισται νὰ ἔχουν ως ἀποτέλεσμα, αὔξησην τῶν ἀκτοπλοίων μεταφορῶν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, διόπειρας, τὸ λόγω τῆς ἐπιταχυνομένης ἔξδου ἀπὸ τὴν υπερποντίαν τοῦ δεξαμενοπλοίου 'Ε.Τ. 2», διόπειρας εἰδός θαλασσίου καμιονίου (truck) ἡ ἀνάγκη ἀντικαταστάσεως θὰ προκύψῃ διάτερα τῶν 20.000 ἔως 22.000 τόνων d.w.

KAI ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

'Αν δὲν μεσολαβήσουν παράγοντες διαταραχῆς τῶν ἀνωτέρων, ἡ ναυλαγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ ἐξακολουθήσῃ νὰ ἐμφανίζεται ἀποτέλεσμα την̄ ὑφέσεως της, γύρω τοῦ 1962. 'Η κατάστασις ἔχειροτέρευσε περαιτέρω ἐπὶ τοῦ γεγονότος, διόπειρας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1959 ἐδόθησαν νέα παραγγείλαι, κατὰ τὸ πλεῖστον διάλογοις την̄ έπιπλούς, αἵτινες την̄ διαταραχής την̄ ἀνατολής την̄ ζητήσεως, διόπειρας την̄ οἰκείαν ἐπιχειρίσεων, φέρουσαι ταύτην εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1954 (38.8%, ἐναντὶ 62.2%), αἵτινες ἀνατολής την̄ 1959 (33.1%, ἐναντὶ 66.9%).

'Επὶ πλέον, διόπειρας, προδλεπομένη, ἀνατολής διαλύσεων ἀπὸ 85 ισοδύ-

ναμα «T. 2», τού 1959, εις 125 ισοδύναμα «T. 2» τό 1965, θεωρεῖται έπισης άμφιβολος, διότι ή πλειονότης τών πλοιοκτητών, άντι νά διαλύση τήν παλαιάν της χωρικής πολιτικής, πολλάκις ήδη χρεωλυτικώς αποσθετίσαν, προτιμάντων παροπλισμόν της. Έλπιζουν οι πλοιοκτητοί ότι, διεθνείς περιπλοκαί είς τινα περιοχήν του Κόσμου, είναι ίσως δυνατόν νά προκαλέσουν σπασμαδικήν ζήτησιν. Τὴν έλπιδα ταῦτην, δημως, δλαι αί εμπειριστατωμέναι προβλέψεις τὴν θεωρούν ώς μάλλον ἀπίθανον.

Μετά τὴν ἀποτυχίαν ἐν τούτοις τῆς «Διασκέψεως Κορυφῆς», τὰς ἔ-

παισχύντους ἑξελίξεις ἐν τῇ "Απω Ανατολῇ", τὸν ἐνδημοσύντα κίνδυνον μιᾶς μεταβολῆς τῆς ἀφρικανικῆς πολιτικῆς καταστάσεως, τὸν ἀνήσυχον πάντοτε 'Αραβικὸν Κόσμον καὶ τέλος τὴν περιπέτειαν τῆς Κούβας, κλίνει νά συμφωνήσῃ τις μετά τῶν πλοιοκτητῶν ἑκείνων. Μεταπολεμικῶς, ὁ Κόσμος τελεῖ ὑπὸ διαρκῆ σχεδόν, καταστασιν πάλις, διακοπτομένης ὑπὸ βραχέων διαλειμμάτων εἰρήνης, μιᾶς ειρήνης παραδόσου, τῆς οποίας ή τελευταία ἀγωνιώδης μεταμφίεσις είναι ὁ ψυχρὸς πόλεμος.

ΠΙΝΑΞ Α'.

ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1959 (εἰς 1.000άδας μετρικῶν τόννων)

	ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ	Δ. Εύρωπ.	Β. & Δ. 'Αφρ.	Σουεζ	'Αγωγοί	ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ	'Ινδικὸν ὥκεανὸν	'Ινδονησ.	Σύνολον
ΔΙΑ	Διατ. ἀνατ. ἀκτὴν	1.000	ἀνατ. ἀκτὴν	Καραϊβ.	Δ. Εύρωπ.	Β. & Δ. 'Αφρ.	Σουεζ	'Αγωγοί	
'Ην. Πολιτ. ἀνατ. ἀκτὴν	1.000	105.500	45.000	250	—	10.750	3.000	—	165.500
» διατ. ἀκτὴν	—	—	2.750	—	—	—	—	2.250	3.750
Καναδᾶν ('Αλάσκα)	1.000	250	12.500	—	—	—	4.250	—	18.000
Καραϊβικὴ	—	1.000	9.500	—	—	—	250	—	10.750
Νοτ. 'Αμερ. ἀν. ἀκτὴν	—	500	14.000	—	—	—	—	4.500	—
» διατ. ἀκτὴν	—	500	1.500	—	—	—	—	—	2.000
Διατ. Εύρωπην	—	2.500	29.000	13.250	1.750	84.250	36.750	—	168.750
'Αφρικὴν Β. καὶ Δ.	—	400	3.750	3.750	—	—	500	2.500	10.900
» λοιπὴν	—	150	2.000	250	—	—	—	4.750	—
N.A. 'Ασια	3.250	—	250	—	—	—	—	26.500	9.750
Αύστραλιαν — N. Ζηλλ.	250	—	250	150	—	—	—	9.250	4.000
'Ινδονησίαν	150	—	250	100	—	—	—	9.250	—
Σύνολον	5.650	110.800	120.750	18.000	1.750	95.250	44.500	59.000	18.750
									474.450

ΠΙΝΑΞ Β'.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1964 (εἰς 1.000άδας μετρικῶν τόννων)

	ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ	Δ. Εύρωπ.	Β. & Δ. 'Αφρ.	Σουεζ	'Αγωγοί	ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ	'Ινδικὸν ὥκεανὸν	'Ινδονησ.	Σύνολον
ΔΙΑ	Διατ. ἀνατ. ἀκτὴν	500	ἀνατ. ἀκτὴν	Καραϊβ.	Δ. Εύρωπ.	Β. & Δ. 'Αφρ.	Σουεζ	'Αγωγοί	
'Ην. Πολ. ἀνατ. ἀκτὴν	500	130.000	55.000	—	5.000	15.000	—	6.250	3.750
» διατ. ἀκτὴν	—	—	7.500	—	—	—	—	—	17.500
Καναδᾶν ('Αλάσκα)	750	—	16.250	—	—	—	3.750	—	20.750
Καραϊβικὴ	—	—	2.500	—	—	—	—	—	2.500
N. 'Αμερ. ἀν. ἀκτὴν	—	1.250	15.000	—	—	—	—	3.750	—
» διατ. ἀκτὴν	—	500	2.000	—	—	—	—	—	2.500
Διατ. Εύρωπην	—	2.500	30.000	10.000	25.000	105.000	50.000	—	222.500
'Αφρικὴ Β. & Δ.	—	—	—	10.000	—	—	—	—	10.000
» λοιπὴν	—	—	—	—	—	—	—	5.000	—
N.A. 'Ασιαν	750	—	—	—	—	—	—	75.000	10.000
Αύστραλ. — N. Ζηλλ.	500	—	—	—	—	—	—	12.500	12.500
'Ινδονησίαν	—	—	—	—	—	—	—	10.000	—
Σύνολον	2.500	134.250	128.250	20.000	30.000	120.000	53.700	117.500	26.250
									627.500

ΠΙΝΑΞ Γ'.

ΑΝΑΓΚΑΙΟΥΝΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ «T. 2» ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1959 & 1964
ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΤΕΡΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ

ΤΟΜΕΙΣ	Τ. 2	1959		1964		Διαφορά %	Έναντι 1959 %	Διαφορά %	Έναντι 1959 %
		Άνοιγκαι	επηρ. συνόλου	Άνοιγκαι	επηρ. συνόλου				
'Ηνωμ. Πολιτ. Κόλπος	259	10.2	319	9.4	23.2	—	—	—	—
δι' 'Ην. Πολ. ἀν. ἀκτὴν Βενεζουέλα δι' 'Ηνωμένας	106	4.2	130	3.8	22.6	—	—	—	—
Πολιτείας ἀνατολ. ἀκτὴ Μέση 'Ανατολή δι' 'Ηνωμ.	139	5.5	162	4.8	16.5	—	—	—	—
Πολιτείας ἀνατολ. ἀκτὴ Βενεζουέλα — Εύρωπην	176	6.9	182	5.4	3.4	—	—	—	—
Μέση 'Ανατ. — Εύρωπην	926	36.4	1.173	34.7	26.7	—	—	—	—
» » δι' 'Ασιαν	337	13.2	691	20.4	105.0	—	—	—	—
καὶ Αύστραλιαν	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Λοιπαὶ περιοχαὶ	604	23.6	728	21.5	20.5	—	—	—	—
Παγκόσμιον σύνολον ἀναγ- κῶν εἰς ισοδύναμα «T. 2»	2.547	100.0	3.385	100.0	32.9	—	—	—	—

ΤΟΝΝΑΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

(ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ «T. 2»)

	ΕΤΑΙΡ. ΠΕΤΡΕΛ.	ΙΔΙΩΤ. ΕΦΟΠΛ.	ΣΥΝΟΛΟΝ
'Ημερομηνία	ἐν ἐνεργ. %	ἐν ἐνεργ. %	ἐν ἐνεργ. %
12.31.54	764.2	37.8	1.255.5
12.31.55	816.5	37.9	1.377.6
12.31.56	888.5	37.7	1.468.8
12.31.57	969.5	35.6	1.751.1
12.31.58	1.047.2	33.5	2.077.3
12.31.59 (κατ' ἔκτημαν)	1.162.2	33.1	2.352.3
			66.9
			3.514.5
			100
ΠΙΝΑΞ Ε'.			
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ ΤΟΝΝΑΖ 1959 — 1964 ('Ισοδ. T. 2)			
Σ τόλος τέλος τοῦ 1959			3.514.0
Παραδόσεις 1960			420.0
Διαλύσεις 1960			85.0
Σ τόλος τέλος τοῦ 1960			3.849.0
Παραδόσεις 1961			360.0
Διαλύσεις 1961			90.0
Σ τόλος τέλος τοῦ 1961			4.119.0
Παραδόσεις 1962			290.0
Διαλύσεις 1962			100.0
Σ τόλος τέλος τοῦ 1962			4.309.0
Παραδόσεις 1963			200.0
Διαλύσεις 1963			125.0
Σ τόλος τέλος τοῦ 1963			4.384.0
Παραδόσεις 1964			145.0
Διαλύσεις 1964			125.0
Σ τόλος τέλος τοῦ 1964			4.404.0
ΠΙΝΑΞ ΣΤ'			
ΖΗΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΝΝΑΖ ('Ισοδ. T. 2)			
ΕΤΗ	Διαθέσιμον	Άνοιγκαι	Περισσευμα
1959	3.319	2.547	772
1960	3.682	2.697	985
1961	3.984	2.856	1.128
1962	4.214	3.022	1.192
1963	4.346	3.201	1.145
1964	4.394	3.385	1.009



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών καὶ συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Ἐ μ β ἄ σ μ α τ α

Ειδικὴ υπηρεσία διὰ τὰς οἰκογενείας τῶν Ναυτικῶν μας

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,,

ΑΝΑΠΤΥΣΣΕΤΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΩΝ

ΞΕΝΑ ΜΕΓΑΛΑ ΣΚΑΦΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ

Έξαρίσουν αἱ στήλαι αὐταὶ τὸ γεγονός τῆς ἐδῶ, ἀπὸ τὰ συνεργεία τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἔκτελέσεως τῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ τῶν δεξαμενισμῶν μεγάλων ξένων τάνκερ.

Ἡ προσέλκυσις τῆς ἑργασίας αὐτῆς εἶναι μία ἀξιόλογη ἐπιτυχία τῆς πρωτοδόύλου προσπαθείας τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου καὶ μία ἀναγνώρισις διὰ τὴν ἀρτιότητα τῆς Ἑλληνικῆς βιομηχανίας ναυτικῶν ἐπισκευῶν. Ἡ Οἰκονομία τοῦ τόπου μας ἐνισχύεται, ἀξιοποιεῖται ἡ γεωγραφική μας θέσις — εἰς τὸ πέρασμα τῶν πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον κατευθυνομένων δεξαμενοπλοίων. Διὰ τῶν συνεργείων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», τὴν πληρότητα τῶν δόπιων οἱ πάντες ἀναγνωρίζουν, τείνομεν ἥδη νὰ συγκεντρώσωμεν μίαν ἑργασίαν ἑξόχως παραγωγικήν, τάς ἐπισκευὰς τῶν ιδικῶν μας καὶ τῶν ξένων μεγάλων ποντοπόρων σκαφῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἡμιπορῶν ἐδῶ νὰ τὰς διενεργοῦν εἰς κόστος χαμηλότερον, εἰς χρόνον συντομότερον καὶ ποιότητα ἀνωτέραν, ἐν συγκρίσει πρὸς οίονδήποτε ἄλλον μεσογειακὸν λιμένα, τοῦ Κόντινεντ ἢ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς.

Ἡ καλὴ ἀκριβῶς, ἀπόδοσις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἔξετιμθή ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς τῶν ξένων ἑταίριῶν πετρελαίου. Ἰδιαιτέρως συνιστάται ἡ διενέργεια τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Σκαραμαγκά. Ἡδη ἡ «Μόμπιλ Όιλ» καὶ ἡ «Σέλλα», φέρουσαν ἐδῶ τὰ σκάφη τῶν πρὸς ἐπιθεωρήσειν. Θά ἐπακολουθήσουν ἀσφαλῶς αἱ ἐπισκευαὶ καὶ ἄλλων. Αἱ ἐντυπώσεις τῶν τεχνικῶν εἶναι ἀρισταῖ. Μᾶς ὑπόσχονται κίνησιν ἐπισκευῶν μεγαλυτέρων, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν τοῦ δύκου τοῦ τοννά, τὸ δόπιον αἱ μεγάλαι αὐταὶ ἑταίρια πετρελαίων κατέχουν.

Ἐχομενούς καὶ μίαν ἀπόριαν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, νὰ διατυπώσωμεν. Εἰς τὸν κατάλογον τῶν μέχρι τούδε ἐπισκευασθέντων καὶ δεξαμενισθέντων σκαφῶν δὲν βλέπομεν τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων ιδικῶν μας ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων, πλὴν ἔξαιρέσεών τινων. Γίληροφορούμεθα ἑξ ἀντιθέτου, ὅτι πολλὰ Ἑλληνικά σκάφη ἐπεισκευάσθησαν καὶ ἐδεξαμενισθήσαν τελευταίων εἰς μεσογειακούς λιμένας. Ἀπορούμενοι πῶς μερικά τούλαχιστον ἑξ αὐτῶν δὲν ἥλθον ἐδῶ διὰ τὰς ἐπισκευαὶς τῶν. Τὸ ἐπιχείρημα τῆς τεχνικῆς ἀνεταρκείας δὲν ὑφίσταται πλέον ἀνήκει εἰς τὸ παρελθόν. Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» μὲ τὰς δύο μεγάλας δεξαμενάς των καὶ μὲ τὰ ἄρτια συνεργεία των εἶναι εἰς θέσιν τὴν κάθε ἐπισκευὴν νὰ ἐκτελέσουν. Τὸ κόστος εἶναι ἀναμφισθῆτα κατόπιν τοῦ ἀποτέλεσματος, πλὴν τῶν ἄλλων, τῶν πολλῶν, πλεονεκτημάτων — ἀνέξιδος ἀλλαγὴ πληρώματος, ἀμεσωτέρα ἐποπτεία τῶν ἐπισκευῶν, προμήθεια εὐθηνῶν τροφίμων — προέχει ἡ παροχὴ ἑργασίας εἰς τοὺς «Ἐλληνας τεχνίτας, ἡ ὑποστήριξις τῆς Ἑλληνικῆς μας Οἰκονομίας, μιᾶς Ἑλληνικῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ὁποῖοι τιμῷ τὸν τόπον μας, ὑπερηφανεύομεν δι' αὐτὴν καὶ τὴν ἐπίδεικνύομεν πάτρην πλέον συγχρονισμένην τεχνικὴν ἐπίδοσιν τῆς ναυτικῆς μας Πατρίδος.

Παρακολούθουμεν ἔγγυτα τὸ ἔργον τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Τρισχίλιοι περίπου ἔργάται ἀπασχολοῦνται ἥδη. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ είναι περισσότεροι. Καταρτίζονται τεχνικῶς διὰ νὰ γίνουν οἱ πρωτόποροι. Ο Σκαραμαγκᾶς μέλει νὰ καταστῇ ἡ κυψέλη μιᾶς ἐργώδους προσπαθείας, ἡτὶς ἐπιτυχάνουσα, θὰ μᾶς φέρῃ εἰς ἴση γραμμήν πρὸς τὰ κατέχοντα τὴν πλέον προηγμένην σιδηροδρομικήν κράτη.

«Ολοι αὐτὴν τὴν ὥραίν δημιουργούμεν ἔχομεν ὡς «Ἐλληνες ὑποχρέωσιν νὰ τὴν ὑποστήριξωμεν, σταν μάλιστα ἡ ὑποστήριξις αὐτὴ



Τὸ «Heldia» τῆς Σέλλα, πλευρισμένον εἰς τὴν προβλήτα τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων».

τόσα μᾶς ἀποφέρει πλεονεκτήματα, σταν καὶ τὸ ἀιδιότερον συμφέρον τοῦ ἐφοπλιστοῦ τὴν ὑπαγορεύει. «Ἄν τὰς ἐπισκευάς, μέρους ἔστω, τῶν διαπλεόντων τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον ἔξαμενοπλοίων ἐμπιστεύθωμεν εἰς τὰ συνεργεία τοῦ Σκαραμαγκᾶ, εἰσφέρομεν ἔργον πολύτιμον, εἰς τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν, ἐνισχύομεν τὴν ἀνασυγκρότησιν, προάγομεν τὴν τεχνικὴν ἐπίδοσιν τοῦ τόπου μας.»

Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον τῆς διενέργειας τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν δεξαμενισμῶν τῶν πλοίων μας εἰς τὸ Παλέρμον ἢ ἄλλον τινὰ μεσογειακὸν λιμένα, σταν αἱ ἀρτιόταται ἐγκαταστάσεις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» μᾶς προσφέρονται μὲ τόσα πλεονεκτήματα.

Θέλομεν νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν» ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεων. «Οταν οἱ ξένοι μᾶς προτιμούν, ἀναγνωρίζοντες τὴν πλήρη ἀπόδοσιν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἐπιτρέπεται νὰ τὴν ἀγονώνοι σιδηροδρομικούς προτίθεται;

**ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ «ΣΕΛΛΑ»
ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ»**

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ὁποπερατώσεως τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς ἐποπτίας ἐπιθεωρήσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου τῆς «Σέλλας» «Heldia» εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» Σκαραμαγκᾶ, ἡ «Σέλλα» δέωσε δεξιώσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τὴν όποιαν παρέστησαν ὁ ὑπουργός Ἐμπορίκης Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ὡς ὅνων ὑπουργείου, διαπληρωτής Γενικὸς Διευθυντής τῆς «Σέλλας» κ. Β. Κοζαδίνος καὶ οἱ Διευθυνταὶ τῆς «Σέλλας» κ.κ. Μ. Μπαλτάζης, Κ. Μπέμπης καὶ Οὐλέμποτεροπηγείων» κ. Στ. Συρώπης, οἱ Διευθύνοντες Σύμβουλοι τῶν Ναυπηγείων κ.κ. Καπαρῆς καὶ Κ. Δρακόπουλος, οἱ Τεχνικοὶ Διευθυνταὶ τῶν Ναυπηγείων κ.κ. Καλδῆς καὶ Ζούκης, ὁ Ἐπιθεωρήτης Ναυπηγός τῆς «Σέλλας» κ. Νόμπη, ἐκπρόσωποι τῶν «Ἐλληνικῶν Διύλιοτρίων», τῆς «Ἐνώσεως Ελλήνων ἐφοπλιστῶν», τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, οἱ ἐμπορικοὶ ἀκόλουθοι Όλλανδιας καὶ Ἀγγλίας καὶ ἀντιπρόσωποι τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ ξένου Τύπου.

Ο ἀναπληρωτής Γεν. Δ) ντής τῆς «Σέλλας» ἐν «Ελλάδι» κ. Β. Κοζαδίνος, ἐλαβε τὸν λόγον εἰπών τὰ ἔξης:

«Τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ όποιου εύρισκομεθα είναι ἐν ἑκ τῶν 560 πετρελαιοφόρων συνολικῆς μεταφορικῆς ίκανότητος 10 ἑκατ. τόννων



MARINAKIS & CIA.

SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",
ALSO "STRAMAKIS",

φορτίου, στίνα εύρισκονται εις τὰν ὑπηρεσίαν τῆς «Σέλλα» εἴτε ὡς ιδιόκτητα σκάφη, εἴτε ὑπὸ χρονοναύλωσιν, είναι δὲ τὸ πρῶτον πετρελαιοφόρον τῆς «Σέλλα», τὸ ὁποῖον ἐδεξαμενισθὲν εἰς τὰς ἔγκαστας τάξις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων».

»Τὸ γεγονός ὅτι τὸ «Heldia» ἐδεξαμενισθὲν εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἀποδεικνύει, ὅτι εἰς τὸ σχετικών σύντομον χρονικὸν διάσπορα ἀπὸ τὴν ίδρυσέως τῶν, τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» κατώρθωσαν νὰ προβληθοῦν μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἐπιμελημένην ἔργασίαν τῶν εἰς συναγωνιστικά τιμάς, ποὺ εἶναι βασικὴν προϋπόθεσίς διὰ τὴν περαιτέρω ἐπιτυχῆ ἔργασίαν τῆς μεγάλης αὐτῆς ἐπιχειρήσεως.

»Ἐδῶ εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν ἔχομεν τὸ ζωντανὸν παράδειγμα πῶς ιδιωτικοὶ ἐπιχειρήσεις, δρωσαν ὑπὸ τὴν αἰγίδα ἀξιῶν τοῦ προσριμοῦ τῶν κρατικῶν υπηρεσιῶν, δύνανται ν' ἀποθέουν ομηρικοὶ παράγοντες εἰς τὴν ἐπιλύσιν ουδαρμάτων, ὡς ἡ ἀπορρόφησις ἀνέργων καὶ ἡ εἰσοροῦσαν ζένου συναλλάγματος, ἡ ὥποια, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», θὰ εἶναι ὀσονόψων σημαντική.

»Εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» προσβλέπεται ἀκόμη ἐπὶ διεθνῶν κλίμακος ἡ ὑψηλὴ στάθμης τεχνικῆς ἐπιδεξιότης τοῦ «Ἐλληνος μηχανικοῦ καὶ τεχνίτου, τὴν ἔργασίαν τῶν ὄποιων βλέπομεν γύρω μας καὶ ἡ ὥποια ὀσφαλής θὰ προσελκύσῃ περισσότεραν ἔργασίαν εἰς τὴν ἐπιχειρήσιν αὐτῆν.

»Η διαπιστώσας τῆς τόσουν ραγδαίας ἐπαναθίσεως ἐνὸς κλάδου τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας — συγκεκριμένως τῆς ναυπηγικῆς — εἰς τὴν ὥποιαν οἱ πρόγονοι μας πρὸς χιλιάδων ἐτῶν είχον διακριθῆ, μᾶς γεμίζει μὲν ἔθνικην ὑπερφάνειαν.

»Τὸ δεξαμενόπλοιον τῆς «Heldia», ὃντας ἀνέφερα πῦρον, εἶναι τὸ πρῶτον πλοίον ιδιοκτησίας τῆς «Σέλλα», τὸ ὥποιον ἔξευπρετήθη ἀπὸ τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία». «Ἔω κάθε λόγον νὰ πιστεύω, ὅτι ἔαν τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἔξακολουθήσουν νὰ προσφέρουν τὴν ταχείαν καὶ ἐπιμελημένην ἔξυπρέτησον τῶν εἰς συναγωνιστικά τιμάς, καὶ ἀλλα σκάφη τοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων τῆς «Σέλλα» θὰ τὸ ἀκολουθήσουν στὸν Σκαραμαγκᾶν.

»Ως ἐκπρόσωπος τῆς «Σέλλα» (Ἐλλάδος), εύχαριστα ἔνα ἔκαστον ἑξ ύμῶν ποὺ μᾶς ἐτίμησε εἰς τὴν συγκέντρωσιν αὐτῶν καὶ πίνω εἰς ὑγείαν ὅλων υμῶν καὶ ἰδιαιτέρως εἰς ὑγείαν τῆς Δυνεως καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» που μᾶς ἔδωσαν ἔνα ἀκόμη δείγμα τῆς ἀριστης καὶ εύσυνειδήτου ἔργασίας των που τιμᾶ τὸ ἔλληνικὸν δόμα.

»Ἐν συνεχείᾳ, ὁ «Ἐπιθεωρητής Ναυπηγός τῆς «Σέλλα» κ. Νόμπλ, ἀφιθεὶς εἰδικῶς διὰ νὰ παρακολουθήσῃ ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οικονομικῆς ἀπόφεως τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὅλης ἔργασίας ἐπιθεωρήσεως τοῦ «Heldia», ἔξεφρασθη ἐνθουσιωδῶς διὰ «τὴν ὑψηλὴν στάθμην ποιότητα τῆς ἐκτέλεσθείσης ἔργασίας, τὴν πλήρη καὶ ἔγκαρδιον συνεργασίαν τῶν ἀριστῶν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», τούσας, ὅτι «ἡ ἔργασια αὐτὴ ἐπραγματοποιήθη βάσει τιμῶν αἱ ὥποιαν συναγωνιζονται ἐπιτυχῶς τὰς τιμὰς ὅλων ναυπηγείων».

»Ο κ. Στ. Συριώτης, «Ἀντιπρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἀπήντησεν εἰς τὰς προσφωνήσεις τῶν κ.κ. Κοζαδίνου καὶ Νόμπλ, εἰπὼν τὰ ἔξης:

«Κύριοι,

»Ἐκ μέρους τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἐπιθυμῶ νὰ εὐχαριστήσω θερμότατα τὸν κ. Κοζαδίνον διὰ τὰ καλὰ λόγια, τὰ ὥποια εἰπεὶ διὰ τὰ Ναυπηγεία μας. Ἰδιαιτέραν, πράγματι, ικανοποίοισαν αἰσθανό-

μεθα, διότι ἡ ἐκτίμησης τῆς ἔργασίας μας προέρχεται ἀπὸ τὸν ἐκπρόσωπον ἑταῖρα τοῦ κύρους τῆς «Σέλλα», ἡ ὥποια τὸ πρῶτον ἀποστέλλει δεξαμενοπλοίον τῆς ε.ε. τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» δι' ἐπι-

σκευα.

»Σήμερον, μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐπισκευῶν τοῦ «Heldia», οἱ ἐπανοὶ διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἐπιμελημένην ἔργασίαν μας εἰς συναγωνιστικά τιμάς ἔρχονται νὰ ἐπιβραβεύσουν τὰς προσπάθειας μας νὰ εὐχαριστοῦμεν τὸν νέον μας πελάτην, τὸν οποίον διαβεβαιούμεν, διότι θὰ ἐχιπρετεύμει καὶ εἰς τὸ μέλλον μὲ τὸν αὐτὸν ζῆλον.

»Η ἐκφρασθεῖσα πρόθεσίς τῆς «Σέλλα», δημοσίευτη τὸ «Heldia» ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλαι μονάδες τοῦ στόλου τῆς δι' ἐπισκευας εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶ, εἰναι μια εὐγενής χειρονομία διὸ μόνον πρὸς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία», ἀλλὰ καὶ εὐρύτερον πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου, τὴν ὥποιαν ἐμμέσως ἐνισχυει. Εἰμεθα εὐγγάρμονες εἰς τὴν «Σέλλα» όχι μόνον ὡς εταιρία, ἀλλὰ καὶ ὡς «Ἐλληνες».

»Εὐχαριστοῦμεν ἐπίσης τὸν πλοιαρχὸν τοῦ «Heldia» καθώς καὶ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ διὰ τὸν πολύτιμον καὶ ἀρμονικὸν συνεργασίαν τῶν καὶ τοὺς εὔκομεθα ὄλοψύκως καλὸ ταξιδί.

»Θά μοι ἐπιτραπῇ νὰ προπούεις τὸν πλοιαρχὸν τοῦ «Heldia» καθώς καὶ τοὺς κ.κ. ἐκπρόσωπων τοῦ Τόπου καὶ ὅλων τῶν παρόντων, οἱ ὥποιαν μουν τὴν σημερινὴν μας συγκέντρωσιν.

»Ο ὑπουργὸς «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος, εἰς πράγματι ἐμπνευμένον λόγον τού, ἀφ' ἐνὸς μὲν συνεκάρη τὴν «Σέλλα» διὰ τὴν ἀποστολὴν τοῦ «Heldia» πρὸς δεξαμενισμὸν εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία», ἐκφράσας τὴν εὐχήν, δῆνως καὶ ἄλλα ἐπι τὸν ταντάρων δεξαμενοπλοίων, ἀτίνας ἐλέγχει τὸ «Σέλλα» πλεύσουν εἰς Σκαραμαγκᾶ, ἀφ' ἐπέρος δὲ ἐξέφρασε τὴν ικανοποίησον τοῦ διὰ τὸν ἐπιτελουμένην εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἔργασίαν, πῆται διὸ μόνον φέρει συνάλλαγμα εἰς τὸν Τόπον καὶ δίδει ἀποσκόλπιον εἰς κι λιάδας «Ἐλλήνων, ἀλλὰ καὶ τιμῆ τὸ δόμα τῆς Ἐλλάδος διεθνῶς.

»Ο κ. ὑπουργὸς ἔν συνεχείᾳ προσπένει εἰς ὑγείαν τῶν παρόντων, τοῦ ιδρυτοῦ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» καὶ τῆς Διευθύνσεως καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῆς διαζιόλογου αὐτῆς ἐπιχειρήσεως.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ «ΣΕΛΛΑ»

»Ο στόλος δεξαμενοπλοίων τῆς «Σέλλα» ἀποτελεῖται ἀπὸ 560 σκάφη, συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος ἀνά τῶν 10.000.000 τόνων φορτίου, ητοι τὸ 1/6 τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων ἥργαζεται διὰ τὴν «Σέλλα».

Τὰ 560 σκάφη ἀναλογούνται ὡς ἔξης:

260	δεξαμενόπλοια (μεταφ. ικανότητος 4.5 ἑκατ. τόννων) εἰναι ιδιοκτησίας τῆς «Σέλλα», καὶ,
300	» (μεταφ. ικανότητος 5.6 ἑκατομμυρίων τόννων) είναι ὑπὸ χρονονύμωσιν
560	συνολικῆς μεταφ. ικανότητος 10.1 ἑκατομ. τόννων.
= = =	

»Ἄξιζει νὰ σημιωθῇ, ὅτι ὡς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς «Σέλλα» στόλος δεξαμενοπλοίων διανύει ἐπησιώς 45 ἑκατομ., ναυτικά μίλλια, ητοι ἀπόστασιν ποὺ ἀντιπροσωπεύει 1.800 φοράς τὸν γύρον τῆς Γῆς ἢ 90 φοράς την Γῆς εἰς τὴν Σελήνην μετ' ἐπιτροφῆς.

»Ἀπό τινας ἔτοντας τὸν «Σέλλα» ἐφαρμόζει πρόγραμμα ἀνανεώσεως τοῦ στόλου της μὲ σύγχρονα σκάφη, εἰς ἐκτέλεσιν δὲ τοῦ προγράμματος αὐτοῦ εὑρίσκονται σήμερον ὑπὸ κατασκευὴν διὰ λογοτροπίαν τῆς «Σέλλα», πρὸς παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1962, 40 νέα δεξαμενόπλοια μεταφορικῆς ικανότητος 1.5 ἑκατ. τόννων.

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)



ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ

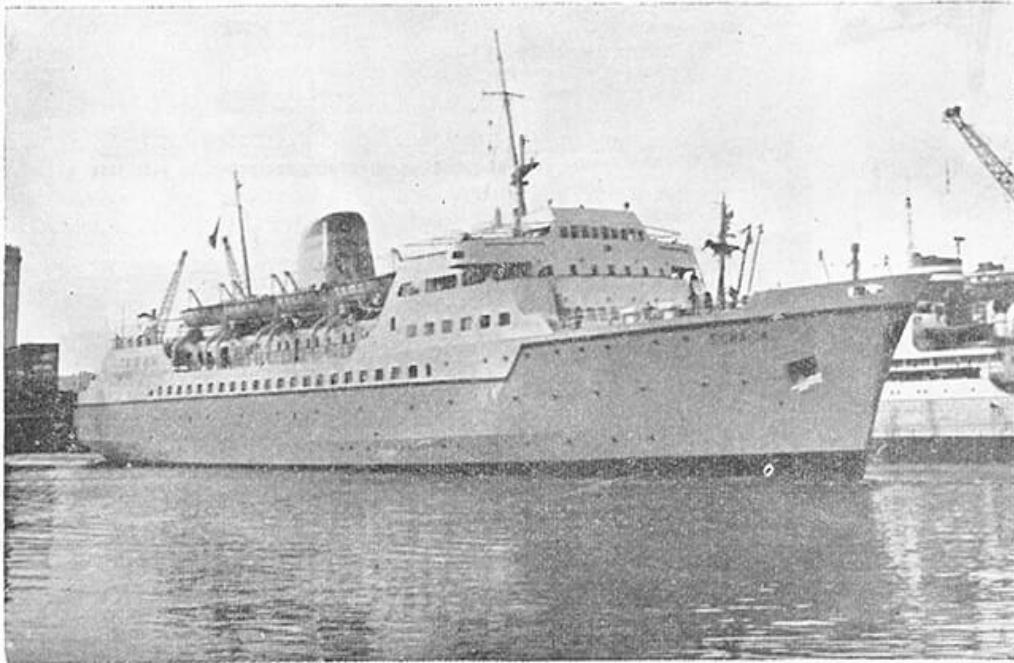
ΤΟ "ΕΓΝΑΤΙΑ", ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ,

Τὸ μεγαλύτερον πορθμεῖον εἰς τὸν κόσμον, Ἑλληνικόν. — Ἡ συμβολὴ του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἑθνικοῦ τουρισμοῦ. — Ἀνέσεις καὶ πολυτέλεια διὰ τοὺς ἐπιβάτας. — "Ἐνα κατάστρωμα - γκαράς διὰ 115 μεγάλα καὶ μικρά αὐτοκίνητα. — Δρομολόγια καὶ ναῦλοι ἐπιβατῶν καὶ ὁχημάτων. —

Τὸ μεγαλύτερον ἐν ὑπηρεσίᾳ πορθμεῖον εἰς τὸν Κόσμον, μὲ τὴν Κυανόλευκον εἰς τὴν πρύμνην του, ἀρχίζει σήμερον τοὺς τακτικούς του πλόας μεταξὺ Ἑλλάδος - Ιταλίας. Γεφυρών τὴν Ἀδριατικήν, θὰ διοχετεύῃ εἰς τὴν χώραν μας τὴν μεγάλην κίνησιν τῶν αὐτοκινητοδρόμων τῆς Δυτικῆς Εύρωπης καὶ θὰ διευκολύνῃ ταύτοχρονας τὸν ἐποχούμενον "Ἑλληνα τουρίστα εἰς μίαν ἄνετον, ταχεῖαν καὶ οικονομικήν ἔξορησιν πρὸς τὴν Ιταλίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Ἐλβετίαν καὶ τὴν Γερμανίαν.

Ο τουρισμὸς διὰ τοῦ πλοίου αὐτοῦ, ἐκ τῶν τελειοτέρων καὶ πλέον συγχρινισμένων εἰς τὸ εἶδος του, ἔξασφαλίζει μίαν σπουδαίαν προϋπόθεσιν διὰ τὴν περαιτέρω ἔξελιξιν του. Τὸ ρεῦμα τῶν ξένων ποὺ ἐπισκέπτονται τὴν χώραν μας θὰ βελτιωθῇ ποιοτικῶς, δεδομένου, ὅτι ἡ διὰ τῆς Ἀδριατικῆς διανοιγομένη θαλασσία δόδος, θὰ ἐλκύσῃ τὸν μέσης, κυρίως καὶ τὸν ὑψηλῆς κλάσεως περιηγητήν.

Ἐυτόχως ἡ «ΕΛΜΕΣ», εἰς τὴν διποίαν ἀνήκει τὸ μεγάλον πορθμεῖον, ὡνόμασε τοῦτο «Ἐγνατία». Η τουριστική ἐπικοινωνία τῆς Εύρωπης μὲ τὴν νοτιοανατολικὴν ἔχατιάν της εἰς τὴν Μεσόγειον, εἴναι γεγονός ἀναλόγου σημασίας μὲ τὴν δόκιμην σύνθεσιν κατὰ τὴν ἀρχαιότητα τοῦ δυτικοῦ μετὰ τοῦ ἀνατολικοῦ ἄκρου τῆς ἡπείρου μας.



Τὸ "Ἐγνατία". Ἀρχίζει ἀπὸ σήμερον τοὺς τακτικούς του πλόας μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ιταλίας.

6.45 καὶ βύθισμα 4.10 μ. Πρωστήριον σύστημα, δύο δηζελομηχαναὶ Σούλτζερ τύπου 8. TAD 48, γαλλικῆς κατασκευῆς μὲ ὑπερφόρτισιν, δυνάμεως 3.150 ἵππων ἐκάστη. Ἀνωτάτη ταχύτης 18.9, ὑπηρεσιακή 18 μιλιάρων. Μεταφορὴ ικανότης 115 αὐτοκίνητα ἢ 90 αὐτοκίνητα καὶ 6 λεωφορεῖα καὶ 744 ἐπιβάται διὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἡμέρας καὶ 616 τῆς νυκτός.

Ο τεχνικὸς ἔξεπλισμὸς τοῦ σκάφους συμπληρωῦται διὰ συστήματος σταθερωτήρων τύπου «Ντέννου Μπράουν», διὰ τοῦ διποίου ἔξουδετερούτατα δλοσχερῶς διατοιχισμὸς καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν σφροδράτης θαλασσοταραχῆς, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ καθολικοῦ συστήματος κλιματισμοῦ διακλαδούμενου εἰς ἀπαντα τὰ καταστρώματα καὶ τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους.

Τὸ Ἑλληνικὸν πορθμεῖον διαθέτει συνολικῶς πέντε καταστρώματα ἐκ τῶν διποίων τὸ ἀνώτατον (sun deck), διατίθεται διὰ τὸν κοιτωνισμὸν τῶν ἀξιωματικῶν. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος περιπάτου, τὸ διποίον ἐκτίνεται ἀπὸ πρώρας μέχρι πρύμνας, ὑπάρχει εὐρεῖα αῖθουσα μὲ καθίσματα ἀεροπορικοῦ τύπου δι' 196 ἐπιβάτας. Εἰς τὸ ἴδιον κατάστρωμα διατίθενται ἐπτὰ διαμερίσματα πολυτελείας, αῖθουσα ἐστιατορίου καὶ μπάρ διὰ 226 ἐπιβάτας, καθὼν καὶ μία εὐρεῖα κολυμβητικὴ δεξαμενὴ. Εἰς τὸ κατάστρωμα Α' εἶναι διατεταγμένοι 63 θαλαμῖσκοι τύπου «Φραγκόν λί» τετράκινοι διὰ 256 ἐπιβάτας. Αἱ κλίναι μεταπέπονται εἰς καθίσματα διὰ 384 ἐπιβάτας. Ἐπὶ τοῦ ἴδιου καταστρώματος διατίθενται τέλος, 32 δικλίνοι καὶ τρίκλινοι καμπίναι δι' 86 ἐπιβάτας.

Τὸ ἐπόμενον κατάστρωμα διατίθεται διὰ τὰ αὐτοκίνητα, τὰ διποία εἰσέρχονται διὰ μεγάλης ὑψίας ἐκ τῆς πρύμνης τοῦ σκάφους. Εἰς τὸ πρός τὴν πρώραν τμῆμα τοῦ καταστρώματος τούτου, διατίθεται περιστροφικὴ πλάξ, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπὶ τόπου χειρισμῶν τῶν αὐτοκινήτων, προκειμένου ταχέων νὰ ἔξερχωνται εἰς τὸ κρητίδωμα.

Ἡ διὰ πορθμεῖον σύνθεσις Ἑλλάδος καὶ Ιταλίας ὀλοκληρούνται μετὰ ἔντος, διὰ τῆς δρομολογίσεως ὑπὸ τῆς «Ἀδριατικα» ἐτέρου, διποίου τύπου σκάφους, εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου, Κερκύρας καὶ ἡπειρωτικῶν λιμένων. Αἱ δυνατότητες προσπελάσεως δι' αὐτοκινήτων τῆς θαλασσῆς, ἡ διποία χωρίζει τὰς δύο χώρας, θὰ καταστοῦν σύντομον μεγαλύτεραι, μὲ ἄμεσον συνέπειαν τὴν περαιτέρω αὔξησιν τοῦ πρός τὴν χώραν μας τουριστικοῦ ρεύματος.

Τὸ «Ἐγνατία» κατεσκευάσθη εἰς τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων τῆς Ρουάν, «Λουάρ Νορμαντί», ἀντὶ δαπάνης 3.200.000 δολαρίων. Καθειλκύσθη τὴν 15ην Φεβρουαρίου τοῦ 1960, παρελήφθη ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Χάρδρης ὑπὸ τῶν «Ἑλληνικῶν Μεσαγγειακῶν Γραμμῶν» τὴν 18ην Ιουλίου, ἐνεκαίνιασθη εἰς τὸ Πειραιά τὴν 31ην τοῦ αὐτοῦ μηνὸς καὶ σήμερον ἀρχίζει τὰ τακτικά του δρομολόγια ἀπόπλεον ἐκ τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν.

Τὸ μεγάλον Ἑλληνικὸν πορθμεῖον ἔχει ἀρχίζη κατ' ἔτος τοὺς πλόας του τὴν 15ην Μαρτίου καὶ θὰ τερματίζῃ αὐτοὺς τὴν 15ην Ὁκτωβρίου. Ἐφ' δοσον, δῆμως, θὰ ὑπάρχῃ μεγάλη κίνησις, ὡς ἀναμένεται καὶ πέραν τῆς ύψηλῆς ταξιδιωτικῆς περιόδου, τότε θὰ συνεχίζῃ τὰ δρομολόγια του καὶ κατὰ τοὺς περισσοτέρους κειμερινούς μηνας.

Τὸ «Ἐγνατία» θὰ καλύπτει τὴν ἔξ 118 μιλίων ἀπόστασιν μεταξὺ Κερκύρας καὶ Βρινδησίου εἰς 7 ὥρας, θὰ προσεγγίζῃ δὲ καὶ εἰς τὴν Ηγουμενίτσαν καὶ εἰς τὰς Πάτρας. Τὰ ἀκριβῆ καθ' ἔθεδον μάραθρα δρομολόγια του ἔχουν ώς ἔξ:

Ἐκάστην Δευτέραν καὶ Παρασκευήν, ἀναχώρησις ἐκ Πατρῶν διὰ Βρινδησίου μὲ ἐνδιαμέσου προσεγγίσεις εἰς τὴν Ηγουμενίτσαν καὶ Κέρκυραν. Ἐκάστην Τρίτην, Τετάρτην, Πέμπτην, Σάββατον καὶ Κυριακήν, ἀναχώρησις ἔξ Ηγουμενίτσης μὲ ἐνδιαμέσου προσεγγίσιν εἰς Κέρκυραν.

Οἱ ναῦλοι ὠρίσθησαν ἀπὸ 305 δρχ. διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ ἀπὸ 455 διὰ τὰ αὐτοκίνητα.

Τὸ «Ἐγνατία» ἀποτελεῖ ἐπίτευγμα τῆς συγχρόνου γαλλικῆς ναυπηγικῆς τέχνης. Μὲ ὥραίας γραμμάτων, μὲ δῆμας τὰς τεχνικὰς καὶ μηχανικὰς ἔξελιξεις ἐπ' αὐτοῖς ἐνσωματωμένας, ἔξασφαλίζει τὸ ἀνώτατον δυνατὸν ἐπίπεδον ἀνέσεων διὰ τὸν ἐπιβάτην καὶ τὴν εύκολον, ταχεῖαν καὶ ἀσφαλῆ εἰσόδουν καὶ ἔξοδουν τοῦ αὐτοκινήτου, δῆμως εἰς μεγάλον καὶ πλήρως ἔξωπλισμένον γκαράς ἐν ξηρᾷ. Ἰδού μία σύντομος τεχνικῆς περιγραφῆς του:

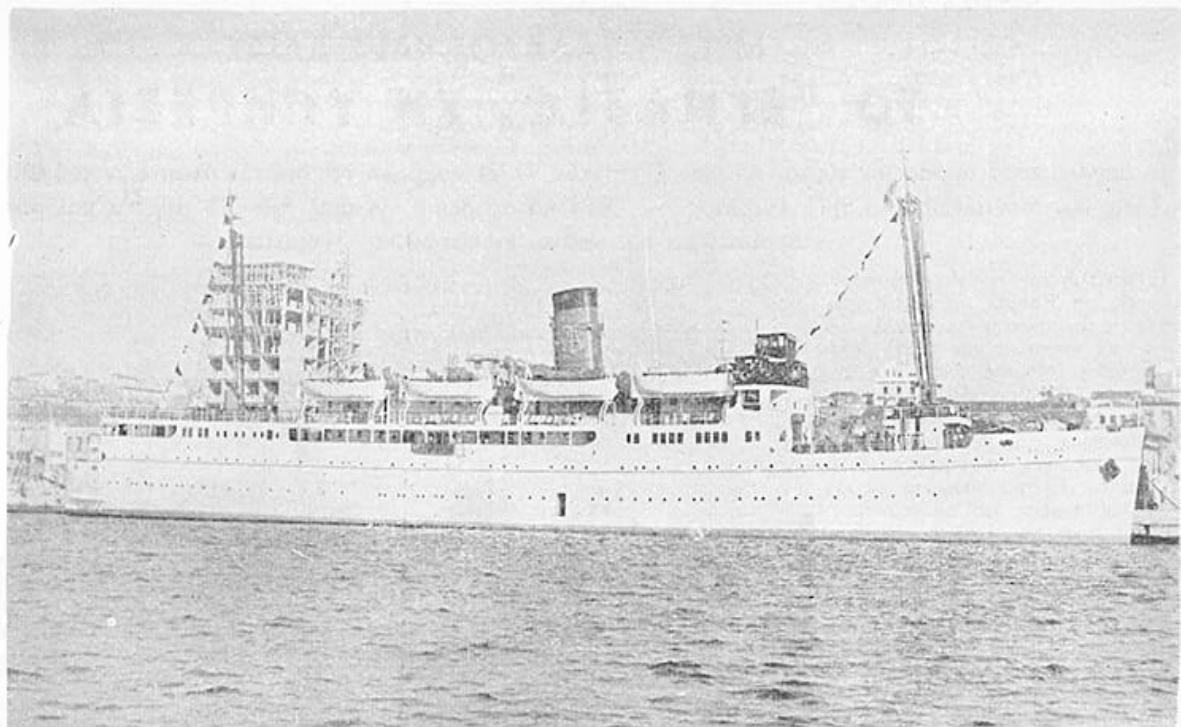
Χωρητικότης, 6.143 τ. γκρός. Μῆκος 115 μ., πλάτος 17.20, ύψος

Σ. ΚΟΝΤΟΣ & Δ. ΤΖΑΝΕΤΑΤΟΣ Ο.Ε.
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ΣΟΛΚΟ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΩΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ
ΑΣΤΙΓΤΟΣ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
474.497 - 475.034



ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΑΔΕΛΦΩΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε. ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ -
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ -
ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩ ΜΕ ΚΡΟΥΖΙΕΡΕΣ & ΠΑΡΑΜΟΝΗΝ
ΕΙΣ ΤΟ HOLIDAY - VILLAGE ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ "HELLAS", "MEDITERRANEAN",
"ADRIATIKI", "AEGAEON", "KRITI", "ANGELIKA",
ΚΑΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ "IONION".

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΗΣ ΑΡΕΣΚΕΙΑΣ ΣΑΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗΛ. 473.001, 41.030

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

TYPALDOS LINES
BEVIS MARKS HOUSE
LONDON E.C. 3
TEL.: Avenue 6581
Avenue 3321

BENETIA

TYPALDOS LINES
S. MOISE 1474
TEL.: 24371 & 31788

ΒΙΕΝΝΗ

TYPALDOS LINES
I. SINGERSTRASSE 2
TEL.: 525725

ΡΩΜΗ

TYPALDOS LINES
VIA BONCOMPAGNI 55
TEL.: 470400
470500

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

TYPALDOS LINES
CORSO GARIBOLDI 9-11
TEL.: 18.52

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

ΤΟ ΥΠΟΒΑΛΛΟΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.Ο. ΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐν συνεχείᾳ τῶν συζητήσεων, αἱ ὄποιαι ἐγένοντο εἰς τὸ 12ον διεθνὲς ναυτιλιακὸν συνέδριον εἰς τὴν Οὐάσιγκτων καὶ τῶν σχετικῶν ὑποδείξεων τοῦ «Ἐλληνος ἀντιπροσώπου πλοιάρχου - λιμενικοῦ κ. Παν. Παγώνη, ὑπεδήθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ.Ο. ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σχέδιον ἰδρύσεως ἀσφαλιστικῆς ὄργανωσεως πρὸς κάλυψιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν. Τὸ σχέδιον τοῦτο, περιλαμβάνει Ἑγενικάς γραμματίς τὰ τῆς μορφῆς, τῆς ὄργανωσεως ταύτης, τοὺς σκοπούς της, τὸν τρόπον τῆς διοικήσεως της, τοὺς κινδύνους, οἱ ὄποιαι θὰ καλύπτωνται ἀσφαλιστικῶς, ὡς καὶ ἔκεινους οἱ ὄποιαι θ' ἀποκλείωνται τῆς ἀσφαλίσεως καὶ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημώσεις.

Τὸ ὑποβληθὲν σχέδιον εἰς τὸ Ν.Α.Τ.Ο. συνοδεύεται ὑπὸ ἐκτενοῦς εἰσηγήσεως, τῆς ὄποιας τὰ κύρια σημεῖα ἔχουν οὕτω:

Ἡ ιδιάζουσα μορφὴ τοῦ πολεμικοῦ κινδύνου, ἡ περιωρισμένη δυνατότης τῆς διασπορᾶς αὐτοῦ ἐν θαλάσσῃ ἀπὸ ἀπόφεως τοπικῶν ὁρίων, ἡ ἔλλειψις κάθε στατιστικοῦ δεδομένου καὶ τὸ ἀδύνατον τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς πιθανότητος τῆς πραγματοποίησεως τοῦ ἀσφαλιζόμενου κινδύνου καθιστᾶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων ἐν πολέμῳ ἀντίθετον πρὸς τὰς θεμελιώδεις ἀρχὰς τῆς ιδιωτικῆς ἀσφαλίσεως. Κατὰ συνέπειαν, εἶναι ἀδύνατος ἡ ὑπαρξία ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ τὴν καλύψιν τῶν κινδύνων πολέμου διαρκούσης τῆς πολεμικῆς περιόδου.

Οἱ ἀσφαλισταὶ πρὸς προστασίαν αὐτῶν ἐπέβαλον ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς εἰρήνης εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν πολεμικῶν κινδύνων τὰς γνωστὰς cancellation clauses, ἀποτέλεσμα τῶν ὁποίων εἶναι ὅτι ἀφίνουν, ἐν περιπτώσει πολέμου, ἄνευ προστασίας τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὄποιοι δὲν θὰ δύνηθοῦν νὰ ἐπιτίχουν τὰς κάλυψιν ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ἡ συσταθησμένα ἐν τῷ μεταξύ, κρατικὰ ὡς ἐπὶ τὸ πλευτόν, ἀσφαλιστικὰ σχῆματα καλύψων πολεμικῶν κινδύνων καὶ τὰ ὅποια ἀποκαθίστανται τὰς ἡμίας εἰς βάρος τοῦ συνόλου τῆς έθνικῆς οἰκονομίας τῶν ἐμπολέμων χωρῶν.

Ἐκ τῆς πείρας τοῦ παρελθόντος προκύπτει, ὅτι δὲν εἶναι ὅλαι αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβουν τὸ βάρος τῶν πολεμικῶν κινδύνων τῶν ἔθνικῶν τῶν στόλων διὰ τῆς ὄργανωσεως τοιύτων κρατικῶν ἀσφαλιστικῶν σχημάτων.

Κατ' ἀκολούθιαν δημιουργεῖται ἡ ἀνάγκη ὄργανωσεως διὰ τὴν περίπτωσιν πολέμου συστήματος καθολικῆς ἀσφαλίσεως κατὰ πολεμικῶν κινδύνων τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἀνήκουν εἰς τὰς χώρας τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. Ἡ συλλογικὴ ὄργανωσις τῆς ἀμύνης τῶν χωρῶν τούτων, ἡ ὄποια ἐπιβάλλεται εἰς τὰ μέλη αὐτῆς τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως ἐν περιπτώσει πολέμου, θέτουν τὰ πλοία των ὑπὸ κοινὸν ἐλεγχον, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς κοινῆς ἀμύνης, δημιουργεῖ τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ικανοποίησιν καὶ τῆς ἀνάγκης ὄργανωσεως τῆς καθολικῆς ἀσφαλίσεως κατὰ πολεμικῶν κινδύνων.

Μὲ ἄλλους λόγους τὸ συλλογικὸν συμμαχικὸν ὄργανον, εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ὄποιον θὰ τεθῇ ἡ συμμαχικὴ ναυτιλία, πρέπει νὰ ἔχῃ καὶ τὴν συλλογικὴν εὐθύνην ἔναντι τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

Πρὸς τοῦτο πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅφιν ἡ περίπτωσις μικρῶν καὶ περιωρισμένων οἰκονομικῶν δυνατοτήτων χωρῶν, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ ἡ Ἐλλάς, αἱ ὄποιαι ὄμως, διαθέτουν μεγάλην ναυτιλίαν. Ἐάν δὲν υιοθετεῖτο ἡ ἀρχὴ τῆς συλλογικῆς εὐθύνης, αἱ χώραι αὐταὶ θὰ ἐπωμίζονται καταθλιπτικὸν βάρος, ὡς τὰς καθιστάτο δυσχερής καὶ ἡ προσφορὰ εἰς τὴν κοινὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν τῶν στόλων, οἱ ὄποιοι εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν μεταφορῶν. Κατὰ συνέπειαν ἐπιβάλλεται ἡ συλλογικὴ εὐθύνη ἐκ τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων καὶ τῶν σκοπῶν τῆς συμμαχίας.

ΤΟ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ

Τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας σχέδιον ὄργανωσεως ἀσφαλιστικοῦ ὄργανωσιοῦ ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Συνιστᾶται αὐτόνομος διακρατικὴ ἀσφαλιστικὴ ἔνωσις τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο., καλούμενη «Insurance Pool». Ἡ ιδιότης τοῦ κράτους - μέλους τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. συνεπάγεται αὐτομάτως καὶ τὴν συμμετοχὴν αὐτοῦ εἰς τὸ «Insurance Pool».

Ἀποκλειστικὸς σκοπός τοῦ «Pool» εἶναι ἡ κατὰ κινδύνων πολέμου κάλυψις, διὰ ἀσφαλίσεως ἡ ἀντασφαλίσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. κατ' ἔξαρτεσιν δὲ καὶ πλοίων ἑτέρων ση-

ματῶν, ἐφ' ὅσον χρόνον τελοῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. ἡ τινος τῶν χωρῶν - μελῶν αὐτοῦ, πρὸς ἔξυπηρτησιν πολεμικῶν ἀναγκῶν τῆς συμμαχίας.

Ἡ ἔξαρτισις τῆς ὑπάρχεως τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ «Insurance Pool», πλοίων ἑτέρων σηματῶν προϋποθέσεων, ἀνήκει εἰς τὴν ἀρμοδιότητα καὶ εὐθύνην τῆς διοικήσεως τοῦ ὄργανου.

Τὸ «Insurance Pool» ἔπιτελεῖ τὸν σκοπὸν αὐτοῦ, λειτουργοῦν ὡς ὄργανωσιμός μὴ κερδοσκοπικός, λειτουργεῖ, ἐπομένως, οὐχὶ ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς τὴν ιδιωτικὴν ἐπιχείρησιν ἀσφαλίσεως, ἀλλὰ πρὸς ἐκπλήρωσιν ἔργου μὴ δυναμένουν ν' ἀναληφθῆ παρ' αὐτῆς.

Αἱ σχέσεις μεταξὺ τοῦ «Insurance Pool» καὶ ἀντασφαλιζομένων εἰς αὐτὸν ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν, διέπονται ὑπὸ κανόνων παρεμφερῶν πρὸς τοὺς ισχύοντας μεταξὺ Μ.Ο.Τ. καὶ ἐφοπλιστικῶν ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν καθοριζομένων ἀναλόγως τῶν δικαιωμάτων τοῦ «Insurance Pool».

Ἡ διοίκησις τοῦ «Insurance Pool» ὄργανονται κατὰ τρόπον, ὥστε τοῦτο νὰ δύναται νὰ λειτουργῇ καὶ νὰ συναλλάσσεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μηχανισμοῦ τῶν ιδιωτικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἡ ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν.

Ἡ διοίκησις τοῦ «Insurance Pool» συγκροτεῖται ἐξ ἑκπροσώπων τοῦ Ν.Α.Τ.Ο., τῶν ἐθνικῶν ναυτιλιῶν καὶ ἀσφαλιστῶν.

Ἡ υφισταμένη ὄργανωσις εἰς τὸ ἀγγλικὸν ἡ τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα κρατικῆς ἀσφαλίσεως πολεμικῶν κινδύνων, θὰ ἡδύνατο νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς πρότυπον καταλλήλως προσαρμοζόμενον.

Ἡ Διεθνύσις τῶν ἔργων τοῦ ὄργανου ἀνατίθεται ὑπὸ τῆς διοικήσεως αὐτοῦ εἰς καταλλήλου πείρας καὶ γνώσων πρωσωπικότητα. Αἱ ἀρμοδιότητες καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ διευθυντοῦ, καθορίζονται ὑπὸ τῆς διοικήσεως καὶ εἶναι ἀνάλογα πρὸς τὰ τοῦ κατέχοντος ἀντίστοιχον θέσιν ἀλληλασφαλιστικοῦ ἐφοπλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ. Ἡ λειτουργία τοῦ «Insurance Pool» ὅρχεται ὅμα τὴν ιδρύσει καὶ ὄργανωσει αὐτοῦ. Ἡ ἀπὸ τοῦ καιροῦ τῆς εἰρήνης λειτουργία τοῦ «Insurance Pool» εἶναι σταθερή, ἀπόδιλλεται ἐπὶ σκοπῷ ὄμαλῆς καὶ ἀπροσκόπου μεταποθῆσεως τοῦ καθεστώτος τοῦ πολέμου, ἐὰν ηθελε προκληθῆ πολεμικὴ κατάστασις.

Ἡ ἀπὸ τοῦ καιροῦ τῆς εἰρήνης κάλυψις ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool» τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἐνεργεῖται ὑπὸ δρους καὶ συνθῆκας ὡς αἱ ἡδη ὑφιστάμεναι εἰς τὴν ἀγόραν.

Διὸς νὰ μὴ ἀποθῇ εἰς βάρος τῆς εἰρήνης λειτουργία τοῦ «Insurance Pool», τὸ «Insurance Pool» δέοντας ν' ἀντασφαλίζεται ἐν δλῶ ἡ κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος εἰς τὴν διευθή ἀγοράν, προτιμωμένης, ἐπὶ τοῖς δροῖς, δι' ἔκαστον τῶν ἔθνων τῶν χωρῶν - μελῶν, τῆς ἀντιστοίχου έθνικῆς ἀγορᾶς ἐφ' ὅσον ύφισταται τοιάστη.

Οἱ υποχρεωτικῶς καλυπτόμενοι ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool» κίνδυνοι πολέμου τοῦ πλοίου θὰ εἶναι οἱ υπὸ τῆς πρακτικῆς τῶν προηγουμένων πολέμων γινόμενοι ἀποδεκτοί, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς μεταβολὰς τὰς καθισταμένας ἀναγκαῖας συνεπεία τῶν ἐκτοτε πραγματοποιηθείσων ἔξελίσεων εἰς τὰς πολεμικὰς μεθόδους καὶ μέσα. Ἡ διοίκησις τοῦ «Insurance Pool» θὰ ἔχῃ τὴν εὐχέρειαν ν' ἀποφασίζῃ περὶ τούτου. Πάντως, τὸ ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool» ἐκδιδόμενον ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον δέοντας νὰ καλύπτῃ τὰς ἀσφαλίσεων πλοία καὶ ὅταν ἀκόμη τούτα δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορικοῦ ἔργου, ἔχαιρουσιν μόνον τῶν ἐντασσομένων ὡς βοηθητικῶν, εἰς τὴν δύναμιν τῶν πολεμικῶν στόλων τῶν χωρῶν - μελῶν.

Ἡ ἀσφαλίσις τῶν σκαφῶν, μὴ ἐφαρμοζομένης τῆς Waterborne Clause, καλύπτει αὐτὰ καὶ καθ' ὅν χρόνον ταῦτα εὐρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν εἴτε εἰς δεξαμενάς, κέντρα ἐπισκευῶν, λιμένας, παραρτήματα αὐτῶν ή ἐσωτερικὰς θαλάσσας, διώρυγας, ποταμοὺς κ.λ.π. Δὲν περιλαμβάνονται, ὄμως, εἰς τὰς ἐκδιδόμενα ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool» συμβόλαια οἱ δροὶ ματαιώσεως καὶ παρεκκλίσεως, οὐδὲ ὑπονοεῖται ἡ ισχὺς αὐτῶν.

Εἰς περίπτωσιν ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὴν αἵτια τὴν προκαλέσασαν τὴν ἐπέλευσιν τοῦ κινδύνου καὶ τὴν ἀπώλειαν, αὕτη θεωρεῖται διὰ τὰς ἔναντι τοῦ ησφαλισμένου ὑποχρεώσεις, ὡς πολεμικὴ ἐπιφυλασσομένης τῆς περαιτέρω διερευνήσεως. Παρέχεται εὐχέρεια, ὅπως δι'

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως γαυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

άποφάσεως της διοικήσεως του «Insurance Pool» αναλαμβάνει τούτο, κατ' αίτησιν τῶν ἐνδιαφερομένων, τὴν ἀσφάλισιν ναύλου κ.λ.π. Τὸ «Insurance Pool» ἀσφαλίζει ἡ ἀντασφαλίζει τοὺς ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν χωρῶν - μελῶν ἐμπορικοὺς στόλους. 'Η τοποθέτησις ἐπομένως τῶν κινδύνων παρὰ τῷ «Insurance Pool» δύναται νὰ πραγματοποιῆται εἴτε μέσω ὑφισταμένων ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν ἢ ἔτερων ἔθνικῶν ὄργανων, εἴτε παρὰ μεμονωμένων ἐφοπλιστῶν εἴτε ὑπὸ κυβερνήσεων ἐφ' ὅσον αὐτοὶ δι' ἐπιτάξεως ἢ ἄλλως θὰ ἔχουν ἀναλάβῃ τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους τῶν ἔθνικῶν τῶν στόλων.

'Η ἀσφάλισις ἡ ἀντασφαλίσις εἰς τὸ «Insurance Pool» τῶν στόλων τῶν μετεχουσῶν τοῦ N.A.T.O. χωρῶν εἶναι ὑποχρεωτική, ἀλλ' οὐχὶ αὐτόματος. Κατὰ συνέπειαν δέοντος νὰ ἐνεργήται ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν ἔκαστοτε ἔχοντων τὴν σχετικὴν εὐθύνην ἡ φροντίδα. Πίνος τῶν πλοίων τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικού στόλου ἔκαστης τῶν χωρῶν - μελῶν, ἀποστέλλεται εἰς τὸ «Insurance Pool» ἄμα τῇ συστάσει αὐτοῦ παρ' ἔκαστης ἀρμοδίας ἔθνικῆς ἀρχῆς, ὑποχρεουμένης ἂμα ταύτης ὥπως γνωστοποιητικῆς ἔγκαιρως εἰς τὸ «Insurance Pool» καὶ πᾶσαν ἐπερχομένην μεταγενεστέρων μεταβολήν. Τὰ ἐν τῷ πίνακι περιλαμβανόμενα πλοῖα γίνονται δεκτὰ πρὸς ἀσφάλισιν παρὰ τῷ ὄργανῳ. Τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια ἑκδίδονται ἐπ' ὄνόματι τῶν αἰτούντων τὴν ἀσφάλισιν ἔκαστοτε.

Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τὴν τεθεῖσαν ἀρχὴν ὅτι τὸ «Insurance Pool» δὲν ἀποδέπει εἰς ἀνταγωνισμὸν τῆς ἐμπορικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, οὐδὲ εἰς ὑποκατάστασιν τῶν συνήθων μεθόδων ἐνεργείας τῆς ἀσφαλίσεως, ἡ ὅλη ἐργασία αὐτοῦ διεξάγεται μέσω μεσιτῶν.

Τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια, τὰ συναπτόμενα κατὰ τὴν εἰρηνικὴν περίοδον ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool», ἔξακολουθοῦνται ισχύοντα εἰς περίπτωσιν κηρύξεως ἡ ἐνάρξεως πολέμου, ἐπιφυλασσομένης τῆς μεταβολῆς τοῦ ἀσφαλιστήρου καὶ τῆς ἀσφαλιζομένης ἀξίας κατὰ τὰς ἀποφάσεις τοῦ οἰκείου ὄργανου διοικήσεως τοῦ «Insurance Pool».

"Εκαστος ἀσφαλιζόμενος εἰς τὸ «Insurance Pool» εἶναι ἐλεύθερος νὰ συνάπτῃ συμπληρωματικάς ἀσφαλίσεις, παρ' ἄλλοις ἀσφαλισταῖς κατὰ κρίσιν αὐτοῦ.

'Η ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool» κάλυψις τῶν κινδύνων πολέμου τῶν πλοίων τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν διστρέκει καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἐνδεχομένου πολέμου καὶ μέχρι..... μηνῶν μετὰ τὴν λῆσιν τῶν ἔχθροπραξιῶν.

'Ως πρὸς τὰ μὴ φέροντα σημαίαν χώρας - μέλους, πλοΐα, ἡ διάρκεια ἀσφαλίσεως ὀρίζεται κατὰ βάσιν, ἵση πρὸς τὸν χρόνον τῆς διὰ τοὺς σκοπούς τοῦ N.A.T.O. χρησιμοποιήσεως αὐτῶν.

Προϋπόθεσιν τῶν κατὰ τὰ πρὸς σχέδιον καλύψεως παρὰ τῷ «Insurance Pool», πολεμικῶν κινδύνων, ἀποτελεῖ ἡ ὑπορχίας ἡ ταύτοχρονος σύναψις ἀσφαλίσεως κατὰ θαλασσίων κινδύνων, καλυπτούσης, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ «Insurance Pool» τὸν ἀσφαλιζόμενον κίνδυνον. Οἱ συνήθεις P καὶ J κίνδυνοι πρέπει ὥσπερ τὰς νὰ καλύπτωνται.

'Η μὴ συμμόρφωσις τοῦ ἡσφαλισμένου πρὸς τοὺς γενικοὺς κανονισμοὺς ἀσφαλίσεως ἡ πρὸς τὰς εἰδικὰς ὀδηγίας τῆς DSA καὶ ἡ μὴ ἔγκαιρος πληρωμὴ τῶν ἀσφαλιστρων συνεπάγονται ἀκυρότητα τοῦ ἀσφαλιστρίου συμβόλαιού.

'Η ἀσφάλισις ἀποτελούσα προσωπικὸν δικαίωμα τοῦ ἀσφαλιζομένου δὲν ἐκχωρεῖται οὐδὲ μεταβιβάζεται διὰ παραδόσεως ἡ ὀπισθογραφήσεως τοῦ ἀσφαλιστρίου συμβόλαιον, εἰ μὴ μόνον ἐπὶ ταυτοχρόνου μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ ἡσφαλισμένου πλοίου, ἀλλευ μεταβολῆς τῆς σημαίας αὐτοῦ. 'Εξαιρεταὶ καὶ ἡ περίπτωσις μεταβιβάσεως τῆς ἀσφαλίσεως πρὸς ἔξασφαλίσιν ὑποθήκης βαρυνούσης τὸ πλοίον. Τὸ ἡσφαλισμένον πλοίον δέοντα νὰ ἔξακολουθήσῃ φέρον τὴν σημαίαν ὑφ' ἧν τὸ πρῶτον ἡσφαλίσθη, πλὴν ἂν ἡ μεταβολὴ θηλεῖν γνωστοπηθῇ εἰς τὸ «Insurance Pool» καὶ ἐγγράφως ἔγκριθῇ παρ' αὐτοῦ.

Οἱ δικαιουχοὶ ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἐπελεύσεως τοῦ κινδύνου εἶναι ἔκεινοι, τῇ αἰτήσει τῶν ὁποίων συνήθη ἡ ἀσφάλισις καὶ ἔξεδόθη ἔκαστοτε τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον. 'Ἐν περιπτώσει ὀλικῆς ἀπωλείας, ὁ ἡσφαλισμένος δικαιούμενος καὶ ἡ ίδια πλοΐα γίνεται εἰς ἀμεσον εἰσπραξιν ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἡ εἰς αὐτουσίαν ἀποκατάστασιν τῆς ζημίας, ὑπὸ τὴν μορφὴν νέας κατασκευῆς διατητοῦ τοῦτο τεχνικῶς δυνατὸν διαρκούντος τοῦ πολέμου ἡ μετὰ τὴν λῆσιν αὐτοῦ.

'Η καταβλητέα ἀποζημίωσις προσδιορίζεται καὶ ἡ ἀντικατάστασις πραγματοποιεῖται, ἐπὶ τῇ βάσει ἀξίας ὅμοιου νεοτεύκτου πλοίου, μετ' ἐκπτωσιν εἰδικοῦ συντελεστοῦ ἀποσθέσεως, ἀναλόγου πρὸς τὴν ἡλικίαν τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου, τῶν λεπτομερειῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ «Insurance Pool».

'Ο χρόνος, σειρὰ καὶ δροὶ πραγματοποιήσεως τῆς αὐτουσίας ἀποκαταστάσεως τῆς ζημίας, καθορίζονται δι' εἰδικῆς ἐπὶ τούτῳ συμφωνίας ἀποτελούσης παράρτημα τῆς συμφωνίας ιδρύσεως τοῦ «Insurance Pool», ἀκόλουθουσμένων τῶν κάτωθι βασικῶν ἀρχῶν:

1.—Τῆς δυναμικότητος τῆς κατὰ χώρας ναυτηγικῆς βιομηχανίας καὶ,

2.—Τοῦ ποσοστοῦ ἀπωλειῶν ἔκαστης τῶν ναυτιλιῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ N.A.T.O. ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν συνολικὸν ὅγκον αὐτῶν κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου.

Τὰ ὑπὸ τοῦ «Insurance Pool» εἰσπραττόμενα ἀσφαλιστρα μετ' ἐκπτωσιν, τυχὸν καταβολούμενων ἀντασφαλιστρων, ἔξδων διοικήσεως κ.λ.π. φέρονται εἰς ἀποθεματικὸν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ὑποχρεώσεων αὐτοῦ.

'Η ἐκπλήρωσις τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ «Insurance Pool» πρὸς τοὺς εἰς αὐτὰ ἀσφαλισμένους, τελεῖ ὑπὸ τὴν συλλογικὴν ἔγγυησιν τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ N.A.T.O.

'Ο βαθμὸς συμμετοχῆς ἔκαστης χώρας - μέλους τοῦ N.A.T.O. εἰς τὴν αὐτὴν παρεχομένην συλλογικὴν ἔγγυησιν, καθορίζεται ἵσος πρὸς τὴν ποσοστιαίαν συμμετοχὴν αὐτῆς εἰς τὰς διατάνας διοικήσεως τοῦ N.A.T.O.



TRAWLERS TO TRANSATLANTIC LINERS



the D7 series provides outstanding radar equipment for all types of shipping

Decca Radar, first in the world to introduce True Motion radar, are also the first manufacturers in the marine radar field to offer a complete range of equipment. The renowned D7 Series, comprising 7 outstanding radars, covers a wide range and meets the individual requirements of every class of ship, from trawlers to transatlantic liners. Over 1,000 of these equipments have already been ordered for new ships and to replace older, less efficient radar in existing vessels.



The new D7 Decca radars are each leaders in their class and all are backed by a comprehensive international service organisation comprising over 180 depots throughout the world. Almost half the world's radar fitted tonnage is Decca equipped.

The new Decca D7 series of radar consists of:-

The Decca 303

9 Inch Display 36 mile range 10 kW
True Motion Presentation

The Decca 404

9 Inch Display 48 mile range 20 kW

The Decca 505

9 Inch Display 48 mile range 75 kW

The Decca 606

12 Inch Display 48 mile range 20 kW

True Motion Presentation

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED
LONDON ENGLAND

ΤΟ ΣΟΒΑΡΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ Η ΡΙΖΙΚΗ ΤΟΥ ΕΠΙΛΥΣΙΣ

Περισσότεροι οι νέοι διπλωματούχοι. — 'Αναμόρφωσις τής νομοθεσίας. — Πόσα διπλώματα άπονέμονται κατά το 1960. — Οι περιορισμοί εἰς τὴν ὑπηρεσιακήν δραστηριότητα τῶν στελεχῶν τοῦ πλοίου — 'Αδικαιολογήτως μεγάλος ό αριθμός τῶν ειδικεύσεων. — Μείωσις τῶν βασικῶν προσόντων τῶν διξιωματικῶν.

Δυσχερής ύπόθεσις παραμένει πάντοτε η ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων διά ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς. 'Εξακολουθοῦν νὰ εἶναι μεγάλα τὰ κενὰ εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀσύρματος καὶ τῶν μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως κατὰ πρώτον λόγον, τῶν ἀτμομηχανικῶν καὶ τῶν πλοιάρχων κατὰ δεύτερον. 'Υπολογίζεται, ὅτι τοὺς τελευταίους μῆνας, τῇ ἔγκρισί του ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν 30 ἀλλοδαποὶ ἀσύρματοι καὶ 60 περίπου στερούμενοι τοῦ ναυτικοῦ διπλώματος, καθὼς — χαρακτηριστική περίπτωσις τῆς μεγάλης ἐλλείφεως ἀσύρματον — καὶ μία γυναικί, ἡ κ. Βασιλική Πατρικίου.

Συντόνους προσπαθείας καταβάλλει πάντως η ἀρμοδία Διεύθυνσις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν ὅσον τὸ δυνατὸν εὐρυτέραν συμμετοχὴν ὑποψήφιών εἰς τὰς μέχρι τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ἔξτασεις πρὸς ἀπόκτησιν τῶν διαφόρων κατηγοριῶν διπλωμάτων ἀξιωματικῶν. 'Ἐπιδιώκει τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν νέων στελεχῶν εἰς ἔκσταντην ἔξεταστικήν περίοδον, χωρὶς νὰ μειούνται καὶ αἱ δυνατότητες μιᾶς στοιχειώδους ἔστω ἐπιλογῆς. 'Υπολογίζεται, ὅτι μέχρι τέλους τοῦ 1960, θὰ χορηγηθοῦν οὕτω, δύο χιλιάδες καὶ πλέον διπλωμάτα ἀξιωματικῶν ὄλων τῶν κατηγοριῶν καὶ εἰδικοτήτων. Συγκεκριμένως μέχρι τέλους Αὐγούστου θὰ χορηγηθοῦν 800 περίπου διπλωμάτα εἰς ἔξεταστέντας η ἔξετασθμονένους 130 ὑποψήφιους διὰ τὸ διπλωματικό πλοίου Γ', 130 διὰ τὸ διπλωματικό πλοίου Α' καὶ Β', 260 ὑποψήφιους διὰ τὸ διπλωματικό πλοίου Α' καὶ 470 διὰ τὸ διπλωματικό πλοίου Γ'.

'Εξ αὐτοῦ, μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, ὑπολογίζεται, νὰ λάβουν διπλώματα ἑπτεροῦ 1.000 — 1.200 ἀξιωματικοὶ μετέχοντες εἰς τὰς ἔξτασικάς περίοδους τοῦ Νοεμβρίου διὰ τὰ διπλωμάτα μηχανικῶν Α' καὶ Β', τοῦ 'Οκτωβρίου καὶ τοῦ Δεκεμβρίου διὰ τὰ διπλωμάτα πλοιάρχων Α' καὶ Β' καὶ τοῦ Δεκεμβρίου διὰ τὰ διπλωμάτα πλοιάρχων Γ' καὶ μηχανικῶν Γ'. Δύο χιλιάδες καὶ πλέον ἀξιωματικοί, ἔλαν ἐπαληθεύσουν αἱ προδέψεις τοῦ ὑπουργείου, εἰς διάστημα τεσσάρων μηνῶν, είναι μία σοδαρά ενίσχυσις τῶν ἀραιῶν τάξεων τῶν στελεχῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

'Αλλὰ καὶ πάλιν, τὸ ὄλον πρόβλημα τῆς ἐπαρκείας τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας θὰ ἀπέχῃ πολὺ τῆς ὄριστικῆς του λύσεως. Διὰ νὰ ἐπέλθῃ η ἔξιστορρήπτης προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, χρειάζονται ίκανὰ περιθώρια χρόνου καὶ δραστικώτερα μέτρα. 'Η ἐπέκτασις καὶ συνεχής βελτίωσις τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, η ὁποία καὶ εὐρίσκεται εἰς ίκανοποιητικὸν δρόμον, είναι τὸ ἔνα μέτρον. 'Η ἀναμόρφωσις καὶ οἱ ἐκσυγχρονισμοὶ τῆς νομοθεσίας περὶ ναυτικῶν πτυχίων καὶ διπλωμάτων, η ὁποία μόλις τώρα ἀντιμετωπίζεται ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας διευθύνσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, είναι τὸ ἔτερον μέτρον.

Πράγματι είναι τελείως ἀναχρονιστική η νομοθεσία, η ὁποία διέπει τὸ τῆς προσαγωγῆς τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν σταδιοδρομίαν. 'Αναφέρεται εἰς μίαν Ναυτιλίαν, η ὁποία οὕτω ἀπό τεχνικῆς πλευρᾶς, οὔτε ἀπὸ πλευρᾶς δυνάμεως, ἔχει πλέον σχέσιν μὲ τὸν σημειρίνον μεγάλον ἐμπορικὸν μας στόλον. Χωρὶς τὴν τροποποίησιν κοι τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν σχετικῶν κειμένων νόμων, πιστεύεται, ὅτι τὸ σοδαρόν θέμα τῆς ἐπαρκείας τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ θὰ βραδύνη πολὺ νὰ εὑρῇ τὴν ἐνδεδειγμένην λύσιν του.

"Αν καὶ τὸ ζήτημα εύρισκεται εἰς τὰ πρώτα στάδια τῆς μελέτης, έχουν ηδη ἐπισημανθῆ τὰ χρήζοντα ἀναπροσαρμογῆς σημεῖα τῆς ισχυούσης περὶ πτυχίων καὶ διπλωμάτων νομοθεσίας. Ταῦτα ἐν συντομίᾳ είναι: 'Η διεύρυνσις τῆς ὑπηρεσιακῆς δικαιοδοσίας τῶν διπλωμάτων ναυτικῶν. 'Η μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πτυχίων καὶ η ἀπολογίσις τῶν διατυπώσεων διὰ τὴν χορηγήσιν των. 'Ο περιορισμός κατὰ τὸ δυνατὸν τῶν ἐν γένει προσόντων τῶν ἀξιωματικῶν.

'Επιβάλλεται κατὰ τὴν ἀποφινή τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας νὰ διευρυνθοῦν τὰ ὄρια τῆς ὑπηρεσιακῆς δραστηριότητος τῶν διπλωμάτων ναυτικῶν, ἀτίνα, βάσει τῆς ὑφισταμένης νομοθεσίας, εἰναι λίστα περιωρισμένα. Συγκεκριμένως ὁ δεύτερος πλοιάρχος δὲν δύναται νὰ πλοιαρχεύῃ παρὰ εἰς πλοίον χωρητικότητος μέχρις 600 κόρων. 'Ο περιορισμός αὐτὸς είχεν ἐνδεχομένως ἀλλοτε, πρὸ δικεπτηρίδων, σημασίαν, ὅτε η μέση μεταφοράς ίκανότης ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου ήτο μικρά. Τώρα, σμως, δὲν είναι ἐπιτρέπτων νὰ ἀποκλείεται η εύρυτέρα χρησιμοποίησις τοῦ διεύθετου πλοιάρχου, τοῦ ὅποιου ἀλλωστε ἡ πλήρης ἐπιστημονικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις είναι κατὰ πολὺ ὑπερέπερα ἐκείνης, ποὺ ἐτύχανον οἱ πολαιότεροι συνάδελφοι του.

'Αλλὰ καὶ διὰ τὰ κατώτερα διπλώματα η διεύρυνσις τῆς δικαιοδοσίας είναι εἰς τίνας περιπτώσεις ἐπιβεβλημένη. Μέγας λ.χ. ἀριθμός ἐμπέιρων κυβερνητῶν ἔξουδετερούται ἐπαγγελματικῶν, λόγω τῶν περιορισμῶν τῆς ισχυούσης νομοθεσίας. Κυβερνήτης Β' τάξεως, συγκεκριμένως, δὲν δύναται νὰ κυβερνήσῃ σκάφος ἀνω τῶν 30 κόρων. 'Αλλὰ τὰ σκάφη ταῦτα θαμμίαίς ἐκλείπουν καὶ ἀπὸ τὰς βραχυτέρας αἱ ἀκόμη κατασκευασμένας περιτταὶ πληρωμάτων μεταφοράς, ηδη δέ, ἔχουν ἀπομείνει ἐλάχιστα! 'Ως πρὸς τὸ θέμα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑφισταμένων σήμερον πτυχίων, αἱ κρατοῦσαι ἀπόψεις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου, θὰ ἥδυναντο νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὰ ἔξης:

Είναι ἀδικαιολογήτως μεγάλος ὁ ἀριθμὸς τῶν πτυχίων σήμερον. 'Η κατάτημας ἐκάστης εἰδίκοτης εἰς πολλὰς κατηγορίας, συνεπάγεται τὴν δυσχερῆ καὶ δισπανηρὰν ἐπαγγελματικὴν ἔξελιξιν τῶν κατώτερων πληρωμάτων ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν πλημμελῆ ἐνίστηται δργάνωσιν τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου ἀφ' ἐτέρου. Παράδειγμα: Προβλέπονται δύο πτυχία θαλαμηπόλων, Α' καὶ Β' τάξεως καὶ δύο ἀρχιθαλαμηπόλων, ἐπίσης Α' καὶ Β' τάξεως. Διὸ τὴν ἀπόκτησιν ἔκστασεις καὶ διὰ τὰς ἔξεταστες διατυπώσεις, ἀπώλεια χρόνου καὶ ὡρισμένων δισπάναι. 'Ερωτάται λοιπόν: Διὰ ποίον λόγου νὰ μὴ ὑφίστανται δύο βασικά πτυχία εἰς τὸν κλάδον τῶν πτυχίων θαλαμηπόλων, ἐν θαλαμηπόλου, καὶ ἔτερον ἀρχιθαλαμηπόλου; 'Έκτὸς τῆς εὐχερεστέρας ὑπωστήποτες ἐπαγγελματικῆς ἔξελιξεως τῆς κατηγορίας αὐτῆς τῶν πληρωμάτων, θὰ ἔλυνται καὶ αἱ κήρεις τῶν πλοιοκτητῶν διὰ νὰ δύνανται νὰ ἐπιλέγουν τοὺς καλυτέρους θαλαμηπόλους, προκειμένου νὰ τοὺς χρησιμοποιήσουν εἰς τὰς ἔπικαιρους θέσεις τῶν πλοίων των. 'Απλούστερον, δὲν θὰ δεσμεύωνται οὐτοὶ ἀπὸ τὴν διάκρισιν τοῦ Α' καὶ Β' θαλαμηπόλου η ἀρχιθαλαμηπόλου, διὰ νὰ ὄργανώνουν τὴν ὑπηρεσίαν τῆς τραπεζαρίας η τῶν διαμερισμάτων τῶν ἐπιβατῶν. Τί σημαίνει τοῦτο, κυρίως δι' ἐν περιπτώσεις, εἰς τὰς δύναται τοῦ πλοίου, εὐκόλων, εύκολας δύναται τοῖς νὰ ἀντιληφθῆ.

Μία ἄλλη ἀκόμη χαρακτηριστικὴ περίπτωσις: 'Η εἰδικότης τοῦ ναυκλήρου ἐνδεχομένως δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποτελῇ πτυχίον, ἀλλὰ τίτλον ιεραρχικόν, ἀπονεμόμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς ἔνα, τὸν πλέον καταλλήλους ναυτην. Θὰ ἔλυνται καὶ αἱ κήρεις τῶν πλοιοκτητῶν διὰ νὰ δύνανται νὰ ἐπιλέγουν τοὺς ίκανους ἐκ τοῦ κατωτέρου πληρωμάτους καταστρώματος, διὰ μίαν ἐργασίαν, η ὁποία δὲν ἔχει τόσον σχέσιν μὲ γνωστούς, δόσον μὲ ὡρισμένα φυσικὰ προσόντα τοῦ ναυτικοῦ, ώς είναι η ἀντοχή, η ἐργαστική, η ίκανότης καταμερισμοῦ καὶ ἀποπειρίας τῆς ἐργασίας συντηρήσεως τοῦ πλοίου.

'Ως πρὸς τὸ κρίσιμον τέλος σημείου τῆς ὀνταθεωρήσεως τῆς περὶ διπλωμάτων νομοθεσίας, τοῦ περιορισμού τῶν προσόντων τῶν διηποτοῦ, η ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου έχει κατ' ἀρχὴν τὰς ἔξης ἀπόψεις:

'Ἐπιβάλλεται νὰ καταργηθοῦν αἱ ἔξετασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοιάρχους καὶ μηχανικοῦ Γ', διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν. Πρόκειται περὶ μέτρον ἀναγκαῖον διὰ τὴν εὐχερεστέρων ταῦτας ἔξελιξιν τῶν νέων καὶ καλῶς κατηρτισμένων στελεχῶν τῶν πλοίων. 'Εχει ηδη ἀπὸ τὰς πάσης πλευρᾶς μελετηθῆ. Ζήτημα χρόνου είναι η υιοθέτησις καὶ η ἐφαρμογή του.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν αἰτούμενον γενικώτερον περιορισμὸν τῶν προσόντων τῶν ἀξιωματικῶν, διατηροῦνται πολλαὶ ἐπιφυλάξεις, χωρίς, σμως, νὰ ἀποκλείεται μία ἀναθεωρήσις τῆς ισχυούσης νομοθεσίας καὶ εἰς τὸ κεφάλαιον τοῦτο. Πάντως, τονίζεται, τὸ κύρος τῶν ἀλληλικῶν διπλωμάτων, θὰ πρέπει νὰ προστατευθῇ. Διὰ τούτο τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας δὲν θὰ σπεύσῃ νὰ λάβῃ μέτρα πρὸ τοῦ η διαπιστώση πῶς θὰ διαιρωφθῇ η καταστάσις μετὰ ἔξαντον περίπου, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐπαρκείας τῶν ἀξιωματικῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν, σμως, κατὰ τὴν ὁποίαν, παρὰ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χορηγηθέντων διπλωμάτων δὲν ἔχειστροπηθῇ η προσφορά καὶ η ζήτηση, τότε τὸ ἐνδεχόμενον ἐλαττώσεως τῶν τυπικῶν προσόντων τῶν ἀξιωματικῶν θὰ ἀντιμετωπισθῇ υπὸ μορφήν, πάντως, προσωρινήν.

Πιστεύομεν νὰ ἔχῃ συλλάβει η ἀρμοδία ὑπηρεσία τὸ μέγα πρόβλημα τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας. Τὰς ἐνδεδειγμένας λύσεις ταχέως πρέπει νὰ προετοιμάσῃ. 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν, πάντως, ὅτι η ἔχει τὴν συμπαράστασιν τῶν ἀλλων ὑπηρεσιακῶν παραγόντων τοῦ ὑπουργείου, τοῦ κ. 'Ανδριανοπούλου Ιδιαιτέρως. Διότι ἐκτὸς τῶν διοικητικῶν μέτρων, η ρύθμισης τοῦ διλού δέματος, θὰ ἀπαιτήσῃ, ώς προσανεφέρθη καὶ νομοθετικὴ πρόνοιαν.

DAWOOD & C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΔΙΑΛΕΞΙΣ

Η ΨΥΧΙΚΗ ΥΓΙΕΙΝΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΙ ΨΥΧΑΣΘΕΝΕΙΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ, Η ΠΡΟΛΗΨΙΣ ΑΥΤΩΝ ΚΑΙ Η ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΤΩΝ

Έχουν μεγάλην έκτασιν τὰ νευροψυχικά νοσήματα εις τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν; Είναι δυνατὸν νὰ πρόληψενται οἱ καλούμενοι ψυχοτραυματισμοὶ τῶν ὑπὸ ιδιαζούσας συνθήκας ἔργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων; Ἐπιδάλλεται νὰ καθιερωθῇ σύστημα διαλογῆς τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τὴ βάσει τῶν κανόνων τῆς ψυχικῆς υγίεινῆς; Τί δύναται νὰ ἀποδώσῃ ἐν τοιούτων σύστημα διὰ τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς;

Εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα, τὰ ὅποια θέτουν τὸ πρόδηλημα τῆς ψυχικῆς υγίεινῆς τῶν πληρωμάτων, ἀπήντησεν διεξοδικῶς ὁ καθηγητής κ. I. K. Τσιμηνάκης εἰς τὸν «Παρνασσόδων» διάλεξιν του, ἐμφανίσας εἰς τὸ πολυπληθές ἀκροστήριον του καὶ μίαν ἄλλην, ἐλάχιστα ἐρευνηθεῖσαν ἐπιστημονικῶς πλευράν τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος τῆς Ναυτιλίας, τὴν ψυχικήν.

Τὰ κύρια σημεῖα τῆς διαλέξεως αὐτῆς ἔχουν ἐν συντομίᾳ ὡς ἀκολούθως:

Οἱ παράγοντες οἱ ἀσκοῦντες βλαβεράν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς σωματικῆς καὶ ψυχικῆς υγίειας τῶν ναυτικῶν είναι ή ύγρασία, οἱ σφροδοὶ ἄνεμοι, ή ἡλιακὴ ἀκτινοβολία, οἱ συχναὶ ἀλλαγαὶ τοῦ κλίματος, ὁ μὴ ἐπαρκῆς ὑπνος, η δηλητηριώδης ἐπίδρασις τοῦ φορτίου διὰ τῆς ἀναπτύξεως ἀερίων καὶ ή ἀσθενεία τῆς «ελαμαρίνας», ὅπως ἀποκαλοῦνται κοινῶς, ὡρισμέναι ψυχοστατικαὶ ἐκδηλώσεις. Πάντα τὰ ἀνωτέρω πρακτοῦνται ιδίως εἰς τὰ εύπαθη ἄτομα ἀντιδράσεις μὲν εὐερεθιστικότητα η μὲν κατάθλιψιν, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργήται ψυχικὸν κλίμα εύνοοῦν τὰς ἔριδας ἐπὶ τῶν πλοίων, η καὶ κρούσματα ἀπειθαρχίας ἀκόμη.

Ἐπὶ τοῦ νευροκόνιου συστήματος τῶν ναυτικῶν ἐπιδροῦν ἐπίστησις κατὰ ἀρνητικῶν τρόπον οἱ ἔντονοι καὶ ἐπίμονοι ἥχοι, ὡς καὶ οἱ κραδασμοὶ ἐκ τῶν μηχανῶν. Αἱ βλάβαι ἐπὶ τοῦ παράγοντος τούτου, ἐμφανίζονται ὑπὸ τῶν μορφῶν ταχείας κοπωσεως, ἐλαστώσεως τῆς προσοχῆς καὶ κατὰ συνέπειαν ἀλλαγῶσεως τῆς ἀποδόσεως.

Δυσμενῆ τέλος ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ψυχικῆς υγίειας τῶν πληρωμάτων ἀσκοῦν ἡ ἀπομόνωσις, η μακρὰ ἀναστροφὴ μὲν τὸν αὐτὸν κύκλον ἀνθρώπων, ὡς καὶ ἡ ἀπὸ μέρους τῶν ἀξιωματικῶν ἐνδεχομένως, ἀσκησὶς πιέσεως εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργοῦνται οὕτω ἀφορμαὶ διὰ δικαιολογημένας η καὶ ὀδικαιολογήτους προστριβάς.

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ψυχασθένειαι ἔχουν σήμερον περιωρισμένην ἔκτασιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐπιδάλλεται, ὅπως καθιερωθῇ σύστημα προσεκτικῆς διαλογῆς τῶν ἀτόμων ποὺ προτίθενται νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐνδεδειγμένων ψυχομετρικῶν δοκιμασιῶν. Δυστυχῶς εἰς τὴν χώραν μας τὸ θέμα τῆς γενικῆς υγίεινῆς τῶν πληρωμάτων δὲν ἔχει τύχη τῆς δεούσης προσοχῆς. Εἰμεθα σχέδιον τελείων ἀνόργανωτοι εἰς τὸν τομέα τούτου. Αἱ πρὸ τῆς ναυτολογήσεως ἔξετάσεις είναι τυπικαὶ καὶ ἀνεπαρκεῖς ἐνῷ δὲν ἔχει καθιερωθῆ, ἔξ ἄλλου, τὸ σύστημα τοῦ ἀτομικοῦ βιθλιαρίου υγείας δι' ἔκαστον ναυτικόν.

**Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου**

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωνιομέτρων, 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
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

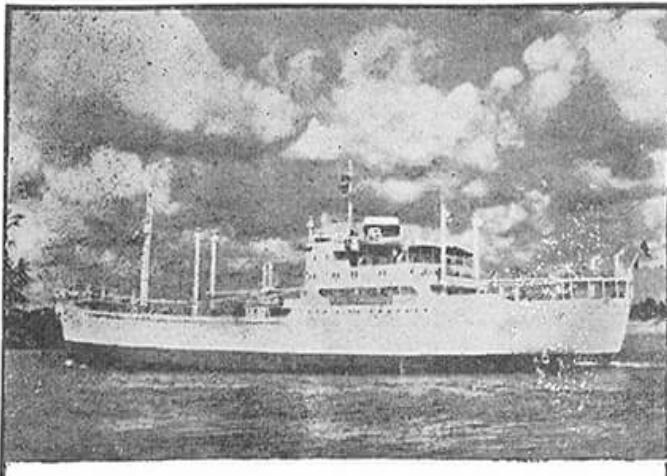
Οὕτω ἐπιδάλλεται νὰ ιδρυθῇ παρὰ τῷ ὑπουργείῳ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰδικὴ ὑπηρεσία ἀσχολούμενή μὲ τὴν παρακολούθησιν τῶν πληρωμάτων ἀπὸ ύγιεινῆς πλευρᾶς. Ἡ ὑπηρεσία θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ εἰδικὸν τμῆμα, τὸ ὅποιον θὰ παρακολουθῇ καὶ τὴν ψυχικὴν ύγειαν τῶν ναυτικῶν, τόσον τῶν ψυφηφίων δσον καὶ τῶν ἐνέργειας, διὰ τοὺς ὅποιους θὰ τηρήται εἰδικὴ μερὶς πρὸς καταχώρησιν τῶν κατὰ διαστήματα Ιατρικῶν ἔξετάσεων τῶν.

Μία τοιαύτη ὑπηρεσία θὰ ὑποδοθῆσῃ τὴν δημιουργίαν μητρώου παρακολούθησεως τῆς ύγειας τῶν πληρωμάτων, ἐκ τοῦ ὅποιου θὰ προκύψουν πολύτιμα στατιστικά στοιχεῖα, διευκολύνοντα τὴν ἀσκησιν τῆς λεγομένης προληπτικῆς ύγιεινῆς εἰς τὴν χώραν μας. Διὰ τὴν ψυχικὴν ύγιεινήν η προληπτική μέριμνα ὑπέρ τῶν ναυτικῶν, περιλαμβάνει βασικῶς τὴν ἔξασφάλισιν ἐνὸς ψηφηλού ἐπιπέδου ἀνέσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τὴν ὄργανωσιν καταλλήλου ψυχασθενῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, εἰς τοὺς λιμένας τῆς προσεγγίσεως του.

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ περιπλάνεις ψυχώσεων καὶ νευρώσεων δὲν εἶναι τόσον συχναὶ εἰς τὸν ναυτικόν. Αἱ ἔναντι καὶ αἱ ίδιαι μας στατιστικαὶ ἐμφανίζουν μικρὸν ποσοστὸν ψυχασθενῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, εἰς σχέδιο μὲ ἄλλους ἐπαγγελματικούς κλάδους.

Συγκεκριμένως, διὰ τὰς ἔναντις ναυτιλίας τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ὑπολογίζεται εἰς 5% τοῦ συνόλου τῶν ψυχασθενῶν, ἐνῷ διὰ τὴν ίδικην μας μόλις εἰς 2.6%.

Ο κ. Τσιμηνάκης, περαίνων τὴν διάλεξιν του ὑπεστήριξεν τὴν ἀποφιν, ὅτι τὸ μικρὸν ποσοστὸν τῶν ψυχασθενῶν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ὅχι μόνον δὲν ἀποκλείει, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐπιδάλλει τὴν ὄργανωσιν τῆς προληπτικῆς ψυχικῆς ύγιεινῆς, διὰ νὰ διατηρηθῇ ἀκριβῶς εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα η ψυχικὴ ύγεια τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων μας.



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOLEL", 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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΑΙ ΔΙΑΦΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΕΥΣΕΩΝ

Εύχαριστώ τὸν ἀγαπητὸν μου Διευθυντὴν γιὰ τὴν «συγγνώμην», ποὺ ἔκ μέρους μου ἔστευσε νὰ ἡτῆσῃ, ἀπὸ τοὺς κακοτοιχέντας καλούς μου φίλους τῆς Σύρου. «Ηταν πράγματα ἀστοχοὶ στὶς ἐκφράσεις του αὐτὸ τὸ δημοσίευμα, ὅπως τὸ βλέπω τώρα κι' ἔγω, διαβάζοντάς το, ὑστερά ἀπὸ τὶς πρώτες μου ἐντυπώσεις. Τὰ πράγματα, ποὺ ἀναφέρονται σ' αὐτὸ τὸ σχόλιο, συνέθησαν μέσα σὲ τρεῖς - τέσσαρες ὥρες μόνο. «Ωστε ποιός θὰ μπορούσε νὰ τὰ πληροφορηθῇ καὶ ποιός ν' ἀντιδράσῃ, ὅπως τὸ λόγησα ν' ἀξιώσω; Τέλος, λοιπόν, πρὸς τὴν πλευρὰ αὐτῆς.

Δυστυχῶς, παρὰ τὴν καλή μου θέληση, ἀρνοῦμαι νὰ δεχθῶ, πῶς ἡ ἀρχικὴ καταγεγέλια γιὰ τὴν ἀσχημία τῆς προκυμαίας τῆς ναυτικῆς πόλεως ἦταν ἀσύντατη. «Ισως μόνο νὰ χρωματίσθηκε κάπως ἔντονα ἡ σκηνὴ γιὰ νὰ παρασύρῃ κι' ἐμένα νὰ κάμω ἀλμυρότερο τὸ, μετὰ τετράμηνον σχόλιο μου, γιὰ ν' ἀκούσω δσα ἄκουσω.

Μὰ τὰ πράγματα ἔγιναν ὅπως τὰ εἴπαμε. «Ισως νὰ προσετέθη ἡ σκηνὴ τοῦ ἀνακοψιστηρίου καὶ νὰ ἐπεξετάθη ἡ παράσταση δόλκηρη νύχτα, ἐνῷ ἀποδεικνύεται, πῶς μόνο τρεῖς - τέσσαρες ὥρες ἦταν ἡ αὐλαία ἀνοικτῆ.

Τὴν ἔκθεση δὲν τὴν ἔχουμε τώρα ἀπὸ ἔναν ἀπίθανο δημοσιογράφο, οὔτε τὴν γενετούμε μὲ τὸ βαρύ σχόλιο ἐνὸς «ἔθνικοφρονος κακοποιού», δῆμος ὄνυμάζει τὸν ὑπογράφοντα ὁ μικρὸς ἐκδότης μιᾶς ἀνεκδίγητης φυλλάδας.

«Ἔχουμε τρία διαφωτιστικὰ καὶ ἐπίσημα γράμματα, ποὺ βάζουν τὰ πράγματα στὴ θέση τους. Ποὺ δὲν ἐπιδέχονται οὔτε τροποποίηση οὔτε διάφευση. Ποὺ ὑπογράφονται ἀπὸ ὄνδρα, στὰ ὅποια δὲ σεβασμὸς καὶ ἡ πίστης ἐπιβαλλούνται ἀπόλυτα.

Γράμμα πρῶτο. Λέγει δὲ Κ. Ποταμιάνος Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Y.E.N.:

«Ἄμα τῇ δημοσιεύσει τῶν πληροφοριῶν περὶ ἀνευλαβοῦς μεταχειρίσεως τοῦ πτώματος τοῦ Πατρινοῦ, διετάχθη παρὰ τοῦ Y.E.N. ἡ προσήκουσα ἔρευνα καὶ ἀπέδειξε τὴν ἀνακρίβειαν τῶν δημοσιευμάτων. Καὶ: «Περίεργον τυγχάνει, πῶς ὁ μετὰ τετράμηνον, σχολιαστής, δὲν ἔλαβε γνῶσιν τῶν ἀνασκευῶν». Παρατίθεται ἐπιστολὴ τοῦ ἐν Σύρῳ ἀδελφοῦ τοῦ Πατρινοῦ ἐκθέτοντος τὸ θέμα ἀπὸ τὴν ἀλληληγορίη του δψη.

Γράμμα δεύτερο. Λέγει δὲ Κ. Δήμαρχος Σύρου:

«Ο πλοιάρχος τῆς «Μυρτιδιώτισσας» φαρεύοντας τὸ πτώμα, διετάχθη νὰ τὸ παραδώσῃ στὸ Λιμεναρχεῖο τῆς Σύρου γιὰ νὰ διαμετακομισθῇ στὸν Πειραιᾶ. Καὶ ἐπειδὴ, μετὰ τὴν παράδοση του ἀνεμένετο τὸ «Δέσποινα» νὰ τὸ παραλάβῃ γιὰ τὸν Πειραιᾶ, τοποθετήθηκε πρόκειρα μέσα σὲ μιὰ κουβέρτα καὶ σενδόνια καὶ μουσαρά, ἐξαὶ τὸν πρὸ τοῦ Λιμεναρχείου χώρον. Σὲ λίγο κατέλευσε ἡ «Δέσποινα» καὶ ὁ πλοιάρχος — φυσικά πρὸ τῆς προστάσεως νὰ παραλάβῃ τὸν Πατρινό, ὅπως ἦταν στὸν πρὸ τοῦ Λιμεναρχείου χώρον — ἐξήτησε νὰ τοποθετηθῇ ἐντὸν τὸ φέρετρο. Πιθανὸν εἶναι τὸ Λιμεναρχεῖον μὴ διαθέτον πιστωσιν, νὰ ἀντιμετωπίσῃς καὶ ἀρκάνην ἔτημα ἀγόρασ, αὐτοῦ, γενονός, ὅμως, εἶναι, ὅτι ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐγγύησιν τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Λιμεναρχείου, ἡγοράσθη φέρετρον ἐντὸς τοῦ ὄποιου καὶ ἐναπετέθη τὸ πτώμα, χωρὶς νὰ γίνη ἔρανος τοῦ πληρώματος τοῦ ἀργοῦ «Δέσποινα». Πιθανὸν νὰ προσεφέρθη τὸ πλήρωμα τοῦτο νὰ κάμη ἔρανον. Άλλα καὶ ἀν ἔγινε ἔρανος, τὶ πταίουν οἱ ἀνύποπτοι Συριανοί; Εἶναι ἀνακρίβεις, ὅτι τὸ πτώμα διπλυκτέρευσεν ἔξω τοῦ Λιμεναρχείου, δεδομένου ὅτι τὸ «Δέσποινα» κατέλευσεν τὴν ίδιαν ἐσόπεραν. Τὴν ἐπομένην πρωίαν ὁ ἐγγυηθεὶς τὴν ἀγοράν τοῦ φέρετρου ἀξιωματικὸς τοῦ Λιμεναρχείου ἀπετάθη πρὸς ἐμὲ τηλεφωνικῶς, ἐκθέσας τὸ συμβόλιο, ζήτησα νὰ πληρωθῇ τὸ φέρετρον ὑπὸ τοῦ Δήμου. Άλλα πρὶν προχωρήσωμεν εἰς τὴν συνεννόησιν, ὁ ἐν λόγῳ ἀξιωματικὸς μὲ ἐπιλογοφόρον, ὅτι οἱ παρευρεθέντες εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ πλοιάρχοι E.N. κ.κ. Γερασιμίδης καὶ Μαυρῆς προσεβέρθησαν νὰ πληρώσουν αὐτοὶ τὸ φέρετρον, ἀποδειξάντες, ὅτι οἱ Συριανοὶ καὶ δὴ οἱ ἔξ αὐτῶν ναυτικοὶ, κάθε ἀλλα παρὰ στερούνται τῶν αἰσθημάτων, τὰ ὅποια μὲ τόπουν προκειρόπτωτα καὶ βιαστοῦνται τοὺς ἡμεροδήποτεν ὁ συνεργάτης σας».

Γράμμα τρίτο: Λέγει δὲ ὁ ἀδελφὸς τοῦ Πατρινοῦ:

«Εἶμαι δὲ ὁ ἀδελφὸς τοῦ πνιγέντος θεματοῦ καὶ ἐπιθυμῶ νὰ ἀποκαταστήσω τὴν ἀλήθειαν, διότι αἱ πληροφορίαι σας εἶναι ἀνακρίβεις καὶ θίγουν πρόσωπα καὶ ὑπηρεσίας, αἱ όποιαι δὲν πταιοῦν.

»Τὸ πτώμα τοῦ ἀδελφοῦ μου μετεφέρθη ὥπο τὸ «Μυρτιδιώτισσα» πάνω σὲ φορείο τυλιγμένο μὲ κουβέρτα, σεντόνια καὶ τὸ ἔθαλον διπλά, ἀκριβῶς, ἀπὸ τὴν πόρτα τοῦ Λιμεναρχείου, δησπότης, ἀφοῦ τὸ ἀσκέπτασαν μὲ μουσαρά.

»Καὶ ἀρκάνην εἶπο στὸν ἀνθυποπολιάρχο κ. Σίμο νὰ πῶνε τὸ πτώμα στὸ κοιμητήριο, ἀλλὰ μοῦ ἀπήντησε, ὅτι ἔχει ἐντολὴ τοῦ ὑπουργείου νὰ τὸ στείλῃ στὸν Πειραιᾶ καὶ μοῦ συνέστησε νὰ ἀγοράσω ἑνα φέρετρο γιὰ νὰ τοποθετηθῇ. Ἐπειδὴ εἶμαι πτωχός οἰκογενειάρχης, εἶπα ὅτι δὲν διαθέτω χρήματα καὶ παρεκάλεσα νὰ τὸ ἀγοράσω τὸ Λιμεναρχεῖο ἢ νὰ ἐγγυηθῇ γιὰ τὴν ἀξίαν του. Μοῦ ἀπήντησεν, ὅτι ἡ υπηρεσία δὲν διαθέτει χρήματα καὶ ἐν συνεχείᾳ πήγα μὲ τὴν σύζυγο μοῦ διὰ νὰ εύρω τὸν ἐργολάθο κπδειών, ὁ ὄποιος ἐπειδὴ πὸ παρασέμην ἡ ὥρα δέν ἀνευρέθη.

»Ἐν τῷ μεταξὺ εἶχεν ἐλθεῖ τὸ «Δέσποινα» καὶ ὁ ὑπαξιωματικὸς ἐφερετρον καὶ τὴν ἐπομένην μερίμνη τοῦ Λιμεναρχείου, τὸ φέρετρον ἐπληρώθη ὥπο τοὺς πλοιάρχους E.N. κ.κ. Γερασιμίδην καὶ Μαυρῆν τοὺς ὄποιους εὐχαριστοῦμεν μὲ δημοσίᾳ».

»Ο κ. Πατρινὸς παραλέπει νὰ εὐχαριστήσῃ καὶ τὸ Λιμεναρχεῖον γιὰ τὴν «μερίμνα του» νὰ πείσῃ τοὺς καλούς πλοιάρχους. Τὸ κάνων ἔγω τώρα. Τὸ εὐχαριστῶ πολὺ. Θά τὸ εὐχαριστοῦμα, δημοσίᾳ, περισσότερο ἀν ἀπετείνετο στὸν ἐν Σύρῳ «Οἰκον τοῦ Νάυτου», σκοπὸς τοῦ ὄποιος εἶναι αὐτὸς ἀκριβῶς. Καὶ ἀν καὶ ἐκεὶ δὲν ὑπῆρχε πίστωσις, ἔνα τηλεφώνημα στὸ ὑπουργείον, ποὺ ἔδωσε τὴν ἐντολὴν τῆς μεταφορᾶς, θὰ ἔδινε τὴν λύσιν. Δυστυχῶς ἀν καὶ δὴ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Y.E.N. εὗρε τὸ πάντα καλῶς γενόμενα, ἔγω πολὺ διαφωτῶ. Ἐγὼ βρίσκω ἀνευλαβῆ τὴ σκηνὴ καὶ ἀνευλαβέστερο τὸν χειρισμὸ τῆς.

Βρίσκω πολὺ κακὴ πράξη τὴν δχληση πρὸς τὸν πονεμένο ἀδελφὸ νὰ ἀναλάβῃ αὐτὸς τὴ συσκευασία τοῦ νεκροῦ. Βρίσκω πολὺ ἀποπή πράξη τὰ τηλεφωνῆματα πρὸς τὸν Δήμαρχο. Καὶ βρίσκω ἀδικαιολόγη-

τη τὴν μέριμνά του στὸ νὰ προκαλέσῃ τὴν φιλανθρωπία τῶν ἀξιεπαίνων πλοιάρχων μας, οἱ ὅποιοι ἔκαμαν δὲ τὸ ἀκριβῶς ἡ στήλη μου ἀναζητούσι.

»Ο Πατρινός, Κε Γενικὲ τοῦ Y.E.N., ἐπνίγη πάνω στὸ καθῆκον του. Πειρίβλεται μὲ μία περίπτωση ἀτυχήματος καθαρὰ ἐπαγγελματικοῦ, γιὰ τὸ ὅποιο, ἀν δὲν ἀπατῶμαι εἶναι αὐτὰσφαλισμένος καὶ πλήρως τὰ μαλλιοκέφαλά του δταν ειργάζετο στὸ τίμονο ἐπάγγελμά του. Πρὸς τί, λοιπόν, ἡ πρὸς τὸ ἀδελφὸ δχληση; Τί δουλειὰ εἶχεν ὁ Δῆμος; Πρὸς τί ἡ εὐγενεστάτη χειρονομία τῶν πλοιάρχων μας; Πρὸς τί ἡ συγκίνηση τῶν συναδέλφων του τῆς «Δέσποινα» γιὰ νὰ κατέλθουν εἰς ἔρανον ἡ ἐπί τέλους νὰ διανοθοῦν τὸν ἔρανον γιὰ τὸ φέρετρό του; Πρὸς τί ὁ δῆμος αὐτὸς τὸ θύριο;

Θά θελεια νὰ φωτισθῶ τώρα σ' ἔνα σημεῖο: Τί διεψεύσθη, τάχα, ἀπὸ τὴν πρώτη δυσφήμηση καὶ ἐπὶ ποὺ σημείου ἔγινε ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἀληθείας; «Ἐγώ, τούλαχιστον, στὶς ἐπεξηγήσεις τῶν τριῶν ἐπιστολῶν, ποὺ μημονεύω, βρίσκω βαρύτερη κατηγορία στὴ διαγωγὴ τῶν ναυτικῶν ἀρχῶν τῆς Σύρου. «Αν τὸ Y.E.N. ἀποκομίζῃ διαφορετικά συμπεράσματα, δὲν ἔνιζομαι. «Ἐπιβεβαιώνει ἀπλῶς τὴν προσοχή, ποὺ δὲν δίνει σὲ τέτοια μικροπράγματα. Σὲ τέτοιες παροντιδίσεις. «Άλλα, φυσικά, εἶναι τὰ μεγάλα θέματα πλατώντας τῆς Πατρινοῦ. Εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀνησυχῇ καὶ μὲ τὶς ἐντυπώσεις, ποὺ προκαλοῦν τὰ μικροθέματα, σὰν κι'

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.2.

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

Telephone - Avenue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No. G.B. LN 50701

γράμματα προσκομίζουν στοιχεία πολὺ σοδαρότερα, μὲ τὰ ὅποια δικαιολογούνται μεγαλύτερες καὶ ἐντονώτερες διαμαρτυρίες.

Ξέρετε, Κε Γενικέ, ἡ μοῖρα σκαρώνει μερικὲς φορές κάποιες εἰκόνες, τις ὅποιες δὲν καταφέρνει νὰ συλλάβῃ ὁ μεγαλύτερος καλλιτέχνης. Σκαρώνει ἀφηγηματικά εύρηματα, ποὺ τὰ ζηλεύουν λογοτέχναι μεγάλης ὀλκῆς.

Κάτι τέτοιο καταφέρατε νὰ μᾶς παρουσιάσετε, ἄθελα, βέβαια, μὲ δυό γράμματά σας, τὰ ὅποια ἡ μοῖρα θέλησε νὰ δοῦν τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος στὸ ίδιο τεύχος ναυτικοῦ ἐντύπου καὶ σὲ παραπλήσιες σελίδες.

Πρόκειται περὶ τοῦ τεύχους 601)360 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ιουνίου τοῦ 1960. Τὸ τεύχος αὐτὸς συνιστώ σ' ὅλους μου τοὺς συναδέλφους νὰ τὸ ἀναζητήσουν καὶ νὰ τὸ φυλάξουν στὸ ἀρχεῖο τῆς ζωῆς τους. Εἰναι ὁ καθρέπτης τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους πρὸς τοὺς 'Ελληνας ναυτικούς. Εἰναι οἱ κανόνες μὲ τοὺς ὅποιους μᾶς χειρίζεται τὸ ὑπουργεῖο μας, προσπογραφόμενοι ἀπὸ αὐτὸν τὸν ίδιον τὸν Γενικὸ Γραμματέα του. Καὶ ἔξηγούμαι:

Σελίς 13. Τὸ Σανατόριο Μελισσώνων.

Ἐδώ βλέπετε τὶς διάφορες κομπίνες μὲ τὶς ὅποιες τριάντα ἑκατομμύρια δραχμές τῶν ναυτικῶν μετατρέπονται σὲ μιὰ δωρεά, φαινομενικῶς πρὸς τὸ 'Ελληνικό Κράτος, ἀλλὰ στὴν πραγματικότητα πρὸς διλιγαρθμούς τροφίμους μιὰς ἀδέσποτης ἐπιχειρήσεως. Δύο - τρίας «τρύπα» ἔχειασθησαν γιὰ νὰ γίνη ἡ καλὴ αὐτὴ μετατόπιστις τῶν αἰματοδοχιμένων μας χρημάτων. Δὲν μᾶς ἔξηγει ὁ κ. Γενικός γιατὶ δὲν μετετράπη τὸ ίδρυμα σὲ Γενικό Νοσοκομεῖο, τὸ ὅποιο πολὺ χρειαζόμεθα καὶ γιὰ τὸ ὅποιο δὲν παύουμε νὰ συζητούμε, δὲν μᾶς λέει ἐπὶ τέλους, γιατὶ δὲν πουλήθηκε, σὰν εἴδαμε ὅτι ἔξελπε ὁ ἀρχικός του προορισμὸς καὶ νὰ ἐπιστρέψουν τὰ χρήματά μας στὴ θέση τους. Μᾶς κοπανάνε, δῶμας, ἔχαντλητικῶς, πῶς τώρα πειά, διτι ἔγινε - ἔγινε καὶ τὸ θέμα θεωρεῖται λελυμένον. Γιατί; Σὲ ποιὸν περιῆλθε τὸ Νοσοκομεῖο, ώστε ἡ ἐπιστροφή του νὰ είναι πειά ἀδύνατος; Στὸν δόκτορα Κιουτσούκη ἡ στὸν Φίντελ Κάστρο τῆς Κούβας; Σὲ ποιοὺς λέγονται αὐτά, Κύριε Γενικέ;

Περνούμε τώρα στὴν ἐπομένη σελίδα 15 τοῦ ίδιου περιοδικοῦ:

'Εδώ, συνάδελφοί μου ναυτικοί, διεβάζετε τί γίνεται σὰν ἓνα πτῶμα πνιγμένου ναυτικοῦ ἀναζητήσῃ τὴν ύστατη προσφορά. Τὴν ύστατη του συσκευασία. Τὸ φέρετρό του.

Θὰ ὀχληθῇ τὸ σπίτι σας, ὁ Δῆμος τῆς περιφερείας σας, τὸ πλήρωμα τοῦ πρώτου πλοίου που θὰ βρεθῆ κοντά καὶ τελικά θὰ τακτοποιήθητε ἀνεύτυχηστε νὰ βρεθοῦν φιλάνθρωποι συνάδελφοί σας, πλοϊστροί, γιὰ νὰ δοθῇ ἡ λύσις. Μήνη τολμήστε νὰ διαμαρτυρηθῆτε καὶ μὴν ἐπικαλεσθῆτε τὰ χρήματα ποὺ πληρώσατε, ἀκριβῶς γιὰ τέτοιες κακές δρες, σ' ὀλόκληρη τὴ ζωή σας. Τὰ χρήματα αὐτὰ διατίθενται γιὰ ἄλλους σοδαρότερους σκοπούς. Σάς τὸ βεβαίωνει ἡ ἐπιστολή τῆς σελίδος 13.

Δυστυχῶς δὲν πρόκειται νὰ σιγήσῃ ὁ Ἐθνικόφρων κακοποίος, Κε Γενικὲ τοῦ Υ.Ε.Ν. Πιθανὸν ἔκεινοι, ποὺ εἶναι ἐντεταλμένοι νὰ προσπίζουν τὰ συμφέροντά μας καὶ νὰ παρίστανται συνήγοροι στὰ περιστατικὰ τῆς τύχης μας, νὰ ἔχουν λόγους νὰ σιωποῦν. 'Εγαλ δυστυχῶς, δὲν μπορῶ. "Αν σάς πικραίνω, ἀναχαιτίστε τὴν... παρασημοφορία μου. "Αν τὸ ναυτικό περιοδικό, ποὺ μὲ φιλοξενεῖ, ρυπαίνεται, καθὼς εἴπαν, ἀς μού κλεψῃ κατάμετρα τὶς σελίδες του. Δὲν είμαι δημοσιογράφος, δὲν ἐμπορεύομαι τὶς ίδες μου, δὲν βασανίζομαι νὰ συγκεντρώσω πελατεία ἀναγνωστῶν ἢ ἐπὶ τέλους, φίλους. Ναυτικός, εἴπα, είμαι. Τὰ συναπαντήματα τοῦ ἐπαγγέλματός μου περιγράφω, δισο μπορῶ πιστώτερα. Τὶς γνώμες συναδέλφων μου φέρων στὴ δημοσιότητα. "Αν μερικές φορές, δὲν καταφέρω νὰ γίνω δσο θέλω νοητός, ἀς μού συγχωρηθῇ. "Ελλειψις δημοσιογραφικῆς τέχνης είναι. 'Αδεξιότης πέννας. 'Αλλὰ δχι πλάνη, δχι ἐπιπολαίστη, δχι κακή πίστις. "Αλλως τε ἐγὼ ἀπευθύνομαι σὲ κύκλους ποὺ μὲ καταλαβαίνουν, γιατὶ είναι οἱ ἀνθρώποι τοῦ περιβάλλοντός μου. 'Απὸ αὐτοὺς ἔκτιμῶ τὰ κριτήρια. Αὐτοὶ μὲ καταλαβαίνουν καὶ δὲν μὲ παρεξηγούν ἀν «συγχωρά τὴ μάντα τοῦ Μπεκιού» — γιὰ νὰ μην μονεύσω πάλι τὸ λιβελλο τῆς φυλάδας — ἐπειδὴ μόνο στὴν ἐπέβαση χρωστούμε τὴν ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν μας στὰ 'Ασφαλιστικά τους Ταμεία, ἀπὸ τὰ ὅποια οἱ ἐργοδότες μας μὲ τὴν συμπαράσταση τοῦ Κράτους μας καὶ τὴν ἀνοχὴ ἀνθρώπων σὰν τὸν ἀναφερόμενο ἐπιστολογράφο καὶ λιβελλογράφο μου, τοὺς ἀπεξένωσαν ἐπὶ δεκαπέντε χρόνια.

"Ωστε, ικανοποιημένος απόδεχομαι καὶ τὸν τίτλο τοῦ Ἐθνικόφρονος ταραχίου καὶ κακοποίου καὶ διμοδόγως δτι παραθέτω ζητήματα στὶς σχέσεις τῶν συντελεστῶν τῆς Ναυτιλίας. Τὰ παραθέτω δμως. Δὲν τὰ δημιουργῶ. Τοὺς δημιουργούς ἀς τους ἀναζητήσουμε κάπου ἀλλοῦ. Θὰ φωνάζω, λοιπόν. Δὲν θὰ δυσκολεύωμαι, ἀκόμα, νὰ διαφεύδω καὶ τὶς πλέον βαρυσήμαντες διαφεύσεις, ἀρκεῖ νὰ ἔχω στὸ ὅπλοστάσιο μου τὸ δάκαταμάχητο δπλο τῆς ἀλήθειας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

"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 AIRDAILY, 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

Η ΠΡΟΣΗΚΟΥΣΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Ο κ. ΝΙΑΡΧΟΣ ΕΜΗΝΥΣΕ ΤΟΥΣ ΣΥΚΟΦΑΝΤΑΣ

ΕΖΗΤΗΘΗ ΣΥΓΓΝΩΜΗ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Την δυσφίμοις τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εφοπλισμοῦ ἐπεδίωκεν ὁ τελευταῖς ἔξαιρουσις θύρῳδος περὶ τὸν μεταφορῶν τῶν ρωσικῶν πετρελαίων εἰς τὴν Κούβαν. 'Θρισμέναι ἐφουμερίδες τοῦ ἔξωτερικοῦ ἥρχισαν ὑπαινισσόμεναι τοὺς, «Τερήκης» εἰς τὰ δημοσιεύματά των. Τὸ δόγμα τοῦ κ. Νιάρχου ἀνέφερε συγκεκριμένας, λόγῳ τοῦ συναφθέντος πρὸ ἵκανοῦ χρόνου ναυλοσυμφώνου διὰ δύο ἔκατον μύρια τὸν πετρελαῖον ἀπὸ τὴν Ρωσίαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὸ εὐρωπαϊκὸν Κοντίνεντ καὶ όχι διὰ τὴν Κούβαν. 'Η μηνονίς, ουνέπως, τοῦ κ. Νιάρχου κατὰ τινῶν ἐφουμερίδων ἔξυπρέπεις καὶ τὸ σύνολον τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἀνταγωνισταὶ μᾶς ἀποτελοῦσαν, διτὶ εἴνοντας τὴν εὔκαιριαν νὰ ἔξαιρούσιν τὸν υπουργὸν δυοφυμοτικὴν τῶν ἐπιθεσιν.

Μεταξὺ ἄλλων τινῶν γαλλικῶν καὶ ἄγγλικῶν ἐφουμερίδων ἡ «Mitsubishi Kaisha Posto καὶ Maisons» ἐδημοσίευσε εἰς τὸ φύλλον τῆς 8ης 'Ιουλίου τὴν πληροφορίαν, διτὶ ὁ κ. Νιάρχος διέθεσεν ἐκατὸν δεξαμενόπλοιον διὰ τὴν μεταφορὰν οσθιετικοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Κούβαν. 'Ο κ. Νιάρχος, θεωροῦσας τὴν δημοσιεύσιν τῆς φεύδους ταῦτης πληροφορίας, ὡς θίγουσαν αὐτὸν θίκων, ὑπέβαλε μηνύσιν καὶ κατὰ τῆς ἐν λόγῳ ἐφουμερίδος, ἡ οἵοις καὶ ἔξεδικάσθη εἰς τὸ 'Ανώτατον Βρεταννικὸν Δικαστήριον. Οἱ ὑπεύθυνοι τῆς ἐφουμερίδος, ἐκφράσαντες τὴν λύπην τῶν, ἐξήπονταν συγγνώμην διὰ τὰ δημοσιεύματά των αὐτά, τὰ οἵοις ἀνεγνώσισαν ὡς ἀναλοθέ.

'Ο κ. Νιάρχος, ἡρκέσθη εἰς τὴν αἰτίαν ουγγρώμης ἐκ μέρους τῶν μηνυθέντων, παραιτήθης πάσῃ περαιτέρᾳ ἀποζημιώσεως. Παραπέμπομεν κατωτέρω τοῦ κειμένου τῆς ἀκροατικῆς διάδικασίος ἐνώπιον τοῦ ἄγγλικοῦ δικαστηρίου κατὰ τὴν οἵοις ἡ καθ' ἡς ἡ μηνύσις ἐφουμερίδης ἐδήλωσε διὰ τοῦ πληρεσύσιου δικηγόρου της, διτὶ τῆς δίδεται σημέρον τὴν εὔκαιρια νὰ ἐκφράσῃ ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τὴν βαθυτάτην λύπην τῆς διευθύνεως δι'. διστὶ ἀνέγραψε προσφάτως οχετικῶς.

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Μ Η Ν Υ Σ Ι Σ
ΣΤΑΥΡΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ ΝΙΑΡΧΟΥ

KATA

ΤΗΣ «BIRMINGHAM POST & MAIL LIMITED» ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΓΕΝΟΜΕΝΑΙ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

'Ο πληρεξούσιος δικηγόρος τοῦ μηνυτοῦ κ. John Foster, λαθῶν τὸν λόγον ἐδήλωσε τὰ ἔχῆς:

Διὰ τῆς παρούσης μηνύσεως ἐπὶ δυσφημήσει ὁ γνωστὸς 'Ελλην ἐφοπλιστὴς κ. Σταύρος Νιάρχος, μηνύει τοὺς ἰδιοκτήτας καὶ ἔκδότας τῆς ἐφουμερίδος «Birmingham Post», διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ αὐτῆς δημοσιεύσιν τὴν 8ην 'Ιουλίου 1960 ὠρισμένων εἰδήσεων σχετιζόμενων μὲ τὸ ἄτομον τοῦ. 'Ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ ἀνέφερετο, διτὶ οἱ πρώται ἀποστολαὶ ἀκαθάρτου σοθιετικοῦ πετρελαίου ἐφθασαν εἰς τὴν Κούβαν δίλγας ἡμέρας μετὰ τὴν κατάσχεσιν ὑπὸ αὐτῆς τῶν διυλιστηρίων καὶ διτὶ 100 περίπου δεξαμενόπλοια διετέθησαν πρὸς τοῦτο ἀπὸ τὸν κ. Σταύρον Νιάρχον εἰς τοὺς Ρώσους, διτὶς προφανῶς οὐδὲλως ἐπηρέασθη ἀπὸ τὴν σιωπήραν οὕτως εἰπεῖν διεθνῶς τηρηθεῖσαν πολιτικής ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

'Ο κ. Νιάρχος ἔλαβεν ὑπὸ λίαν σοδαράν ἀποψίν τὰς δημοσιεύσεις αὐτάς, αἴτινες στερεύνται παντελῶς ἀληθείας καὶ δίδουσαι λαβῆν νὰ θεωρῇ, διτὶ ἐσκεμμένως καὶ πλήρως παραβλέπων τὰ συμφέροντα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν Δυτικῶν συμμάχων τῶν ὑπεδοθῆσε τὰ σχέδια τῆς Ρωσίας ὅπως αὐτῆς ἐφοδιάσῃ τὴν Κούβαν μὲν ωραίκα πετρελαιοειδῆ. 'Η βαρύτης τῆς κατηγορίας δύναται νὰ ἔκτιμηρῇ ἔτι περισσότερον ἐὰν λάθῃ τὶς ὑπὸ διηγήσεως, διτὶ ὁ στόλος Νιάρχου ἀπαρτίζεται ἀπὸ 80 πλοίαι, τὰ ὅποια περιλαμβάνουν τὸν μεγαλύτερον ἀνέξαρτητον στόλον δεξαμενοπλοίων καὶ διτὶ οἱ ὑπὸ τοῦ κ. Νιάρχου ἐλεγχόμενοι ἐταιρίαι ἀπολαμβάνουν ὑψίστης ὑπόληψιας εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸ 'Ηνωμ. Βασιλεῖον, πλείστα δὲ πλοία τῶν ἔχουν ναυλώσι ταῦτα τῶν μεγαλυτέρων ἐταιριῶν πετρελαίου τῆς Δύσεως, τῶν ὅποιων τὰ διυλιστήρια κατεσχέθησαν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Κούβας.

Αἱ ἐν λόγῳ δημοσιεύσεις ἀπέχουν τόσον τῆς ἀλήθειας, ὡς τε ἄς μοῦ ἐπιτραπῆ νὰ ἔκθεσω κατωτέρω τὴν πραγματικὴν κατάστασιν ὡς ἔχει:

Αἱ ἔξαγωγαὶ ρωσικῶν πετρελαίων εἰς τὰς μῆ κομμουνιστικὰς χώρας ὑξέρησαν ἀπότομάς κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη, τὸ γεγονός δὲ τοῦτο ὀδήγησε εἰς τὴν αἰσθητὴν αὔξησιν ναυλώσεως δεξαμενοπλοίων ἐν Μεγάλῳ Βρεταννίᾳ, Σκανδιναվίᾳ, Ἰταλίᾳ, 'Ελλάδι καὶ ἄλλων, ἐπρόταθη εἰς τὸν διμήλον Νιάρχου νὰ ναυλώσῃ πλοία διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων, ὡς ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν βρεταννικὸν τύπον τὴν 24ην 'Ιουνίου καὶ μετέπειτα. 'Ο διμήλος Νιάρχου διεπραγματεύθη καὶ ὑπέγραψε ναυλοσύμφωνον μετὰ τῆς «Sovfracht» (Ρωσικὸν Πρακτορεῖον Ναυλώσεων), διὰ τὴν μεταφορὰν 2 ἔκατον, τόννων ἀκαθάρτου πετρελαίου, ἐκ τῶν ὅποιων 1.2 ἔκατον τόν. ἐκ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης πρὸς τὸ 'Ηνωμ. Βασιλεῖον — Κοντίνεντ, Ἰταλίαν, Σκανδιναվίαν, διὰ τὴν περίοδον Αύγουστου 1960 — Δεκεμβρίου 1961, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἀπὸ λιμένας Μαύρης Θαλάσσης πρὸς Ἰαπωνίαν ἀπὸ 'Ιανουαρίου 1962 — Δεκεμβρίου 1963. Διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου τούτου οὐδεμία ὑποχρέωσις καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἀναλαμβάνεται ὑπὸ τοῦ διμήλου Νιάρχου, σπῶς μεταφέρει πετρελαία εἰς Κούβαν, ὡς σαφῶς ἐδηλώθη ὑπὸ τοῦ διμήλου τούτου εἰς γενομένας ἀνακοινώσεις εἰς τὸν Τύπον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου τὴν Ιην 'Ιουλίου καὶ δημοσιεύθεσας εὑρέως εἰς τὸν Τύπον τὴν ἐπομένην ήμέραν. Πράγματι, περὶ τὰ τέλη Μαΐου ή «Sovfracht», προέτεινεν εἰς τὸν διμήλον Νιάρχου νὰ δώσῃ προσφορὰς κατ' ἐπέκτασην τοῦ συμβολαίου τούτου διὰ ναυλώσεις Μαύρης Θαλάσσης — Καραϊβικῆς καὶ εἰδικώτερον Μαύρης Θαλάσσης — Κούβας. Πλήρης δημως, οἱ ναυλώσι τοῦ προσφορήθησαν διτὶ ὁ διμήλος Νιάρχου δὲν εἶναι διατεθειμένος νὰ δώσῃ προσφοράς τοιαύτας.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὑπογραφέντος ναυλοσυμφώνου μετὰ τῆς «Sovfracht», μόνον 60.000 τόννων d.w., ἀντιπροσωπεύοντος τὸ 3% τοῦ διμήλου τονάς δεξαμενοπλοίων τοῦ διμήλου Νιάρχου θά ἀπασχοληθῇ διὰ περίοδον τριῶν καὶ ἡμίσου ἑταν. Τούτο ἔρχεται εἰς πλήρη ἀντίθεσιν μὲ τὴν ὑπὸ τοῦ μηνυθέσης ἐφουμερίδος δημοσιεύθησαν ἀνακρίbeian, διτὶ 100 δεξαμενόπλοια παρεχωρήθησαν ὑπὸ τοῦ διμήλου Νιάρχου εἰς τοὺς Ρώσους, ἀφοῦ τὸ ποσοστὸν τοῦ διμήλου Νιάρχου διά τοῦ ἀπολογεῖται εἰς ἀπασχόλησιν ἐνός ἢ τὸ πολὺ δύο ὑπερδεξαμενοπλοίων.

'Ἐπι πλέον, παρ' διλού διτὶ ἡ ἐπελθούσα συμφωνία ἡτο μία συνήθης ἐμπορικὴ συναλλαγή, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουσα μὲ τὴν Κούβαν, παρεμφερῆς δὲ μὲ δομοῖς τὰς ὅποιας είχον συνομολογήσει πλοιοκτήταις Βρετανοὶ καὶ τῆς Δ. Εὐρώπης, προσέτι δὲ καὶ τὸ γεγονός, διτὶ τὸ ποσοστὸν τοῦ τονάς διτὸν μικρὸν σύντος μηδαμῶς νὰ ἐπηρεάσῃ τὸ ποσοστὸν διαθεσιμότητος τονάς δεξαμενοπλοίων, ὁ διμήλος Νιάρχου προτὸν δεσμευθῆσεν ἐγνωμονίσης τὰς ἐν λόγῳ προτάσεις εἰς τοὺς μηνυάλους ναυλωτάς τοῦ. Οἱ ναυλώσι, τὸ ὑπουργεῖον 'Έξωτερικῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, καζώς καὶ ἡ Διοίκησις Ναυτικῶν 'Υποθέσεων τῶν 'Ην. Πολιτειῶν, οἵτινες ἔτηρούνται κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα τῶν διαπραγματεύσεων, οὐδεμίαν ἀντίρρησιν ἔφερον.

Εἶναι προφανές, διτὶ καθ' ἡν ποστήσην ὁ διμήλος Νιάρχου συνεφώνησε νὰ μεταφέρῃ 1.2 ἔκατον, τόννων πετρελαίου διά περίοδον δέκας ἔξι μηνῶν ἀπὸ Αύγουστον 1960 εἰς δυτικοὺς λιμένας — ποσότης, ἡτοις ἀποτελεῖ μέρος τῆς συνήθης ἐξαγομένης ἐκ Ρωσίας ποσότητος, 20 ἔκατομ. τόννων ἑταποίησης τούτου. Οἱ ναυλώσι, τὸ ζωράων — τούτο κατ' οὐδένα τρόπον δύναται νὰ θωρηθῇ ὡς παράδειστος τὴν σιωπήραν διεθνῶς τηρηθεῖσαν πολιτική τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου, καὶ ἔμμεσος ὑποβοήθησις τῶν ρωσικῶν σχεδίων διά τὴν Κούβαν.

'Ἐάν ληφθῇ ὑπὸ διηγήσης διέντως τὸ γεγονός διτὶ αἱ 'Άρχαι τῶν 'Ην. Πολιτειῶν ἡτοις ἐν γνώσει τῆς ναυλώσεως αὐτῆς, εἰναι ήλιος φαεινότερον, διτὶ τὸ νά διατυπούται κατηγορία ἐναντίον τοῦ κ. Νιάρχου ὡς παραβλέψαντος τὴν σιωπήραν διεθνῶς τηρηθεῖσαν πολιτική ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, εἰναι αὐτόχρημα ἀνακριβές.

Οἱ καθ' ἡν ἡ μηνύσις ὀμολογοῦν, διτὶ αἱ ἐν λόγῳ δημοσιεύσεις εἰναι ἀνυπόστατοι, προσήλθον δὲ σήμερον τὸν δικαστηρίου τούτου, ἵνα ἐκφράσουν τὴν βαθεῖαν τῶν λύπην εἰς τὸν μηνυτήν διά τὸ γεγονός τούτου. Οὐτοὶ ἐτόνισαν, διτὶ τὸ ἄρθρον τοῦ τόντον ἐπὶ στοιχείων, ἀτινα ἡντλήσησαν ἀπὸ δρισμένας πηγάς, ἐν ἀγνοίᾳ διατελούντες, διτὶ ταῦτα ἐτέθησαν ἐν ἀμφιβόλῳ. Οἱ μηνυόμενοι εἰναι σήμερον ἐνήμεροι τῶν μηνύσεων, αἴτινες ἐκοινοποιήθησαν καὶ εἰς ἄλλας ἐφουμερίδας. 'Αμα ὡς οὗτοι ἀντελήθησαν πῶς ἔχει πράγματι ἡ κατάστασις, συνεφωνηται νὰ ζητήσουν συγγνώμην. Κατόπιν τούτου διτὶ κ. Νιάρχος παραιτεῖται πάστης ἐτέρας ἀπόδημησεως. Οἱ μηνυόμενοι ἀπεδέχθησαν, διπάς καταβάλουν τὰ δικαιοτικὰ ἔσοδα, προδοῦν δὲ εἰς πλήρη δημοσιεύσεων τοῦ κειμένου τῆς σημερινῆς διαδικασίας. 'Υπὸ τοὺς δρους αὐτοὺς ἡ μεταξὺ ημῶν διαφορὰ θεωρεῖται διευθετηθεῖσα, μετὰ δὲ τὴν ὑπὸ τοῦ συναδέλφου μου ζητήσιν συγγνώμης θά μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ ἀποσύρω τὴν μηνύσιν.

ΟΙ ΜΗΝΥΘΕΝΤΕΣ ΕΚΦΡΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΛΥΠΗΝ ΤΩΝ

'Εξ ἄλλου, δι πληρεξούσιος δικηγόρος τῆς μηνυθέσης ἐφουμερίδος κ. Collin Duncan, προέβη εἰς τὴν κάτωθι δήλωσιν:

'Ως ἐκπρωτωπῶν τοὺς καθ' ἡν ἡ μηνύσις, ἐπιθυμῶ νὰ δηλώσω, διτὶ συμφωνῶ πλήρως μὲ τὰ ὑπὸ τοῦ συναδέλφου λεχθέντα. Οἱ πελάται μου ἀναγνωρίζουν διτὶ ἡ ἐπελθούσα συμφωνία μεταξὺ τοῦ διμήλου Νιάρχου καὶ τῆς «Sovfracht» εἶναι ἀναμφισθητήσας μία συνήθης ἐμπορικὴ δικαιοσπραγία οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουσα μὲ τὴν προμήθειαν πετρελαίου εἰς τὴν Κούβαν, ἐπωφελούνται δὲ τῆς παρούσης εύκαιρίας διὰ νὰ ἀνακολέψουν τὰ ὑπὸ αὐτῶν δημοσιεύσεντα καὶ νὰ ἐκφράσουν τὴν βαθύτατην λύπην τῶν διὰ τοῦτο.

"ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε.

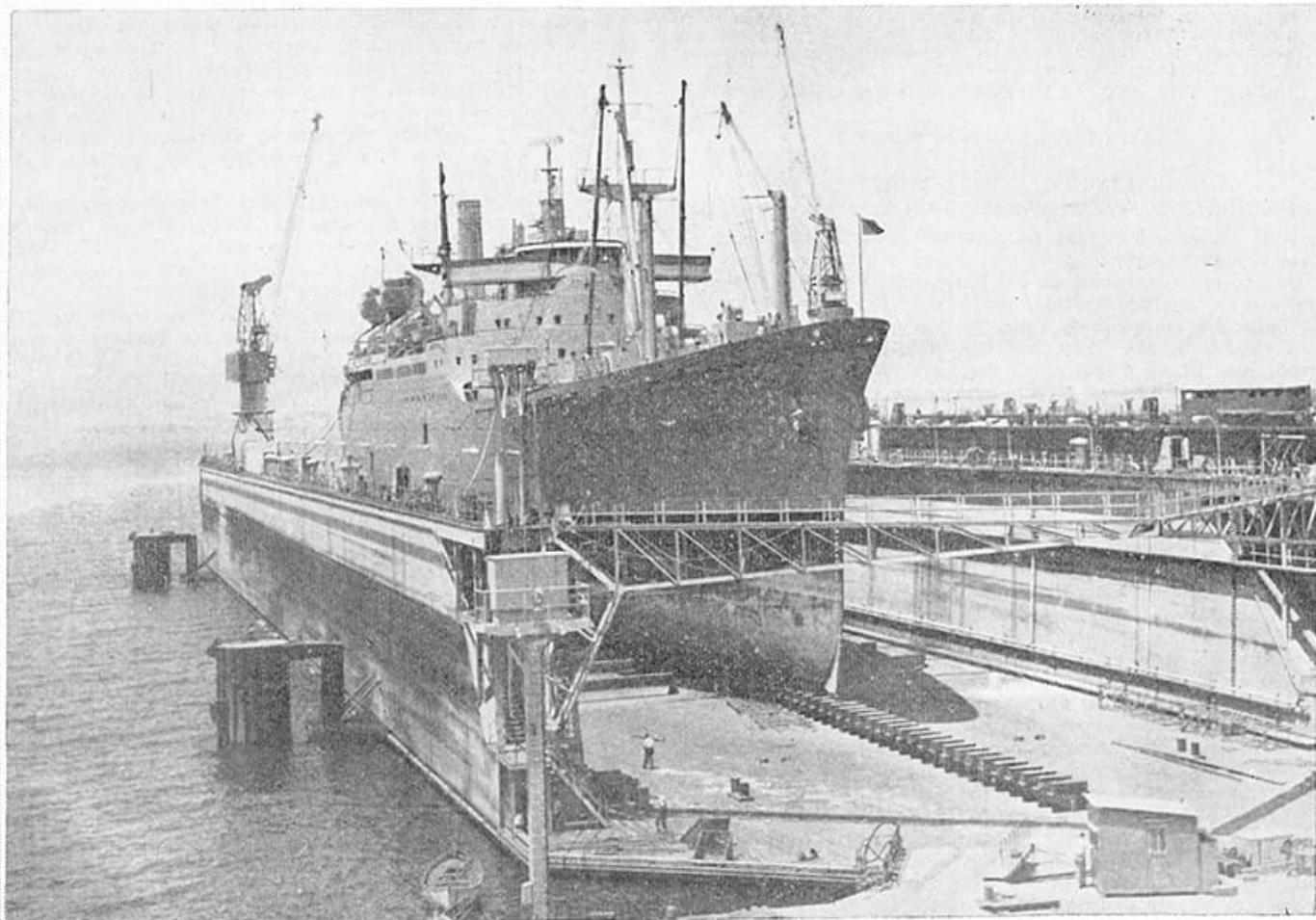
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΜΗΚΟΥΣ 200 Μ. ΚΑΙ 35.000 D.W.T.

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΣΚΑΦΟΥΣ-ΤΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ
(GENERAL SURVEYS) - ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ - ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

2 ΜΕΓΑΛΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

No. 1 ΜΗΚΟΣ 694 ΠΟΔΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΖΟΥΣΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ 50.000 D.W.T.

No. 2 ΜΗΚΟΣ 673 ΠΟΔΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΖΟΥΣΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ 37.000 D.W.T.



Η Αμερικανική σημαία τιμᾶ τὰ "Ελληνικά Ναυπηγεῖα,,; Τὸ ὄπλιταγωγὸν τοῦ Αμερικανικοῦ στόλου "GEIGER,, ἐπισκευαζόμενον εἰς τὴν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενήν.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΦΡΑΓΚΛΙΝΟΥ ΡΟΥΖΒΕΛΤ 4 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 611 - 141 - 2 - 3.

ΤΗΛΕΤΡ. ΔΙΕΥΘ. : SHIPYARD ATHENS - TELEX : ATHENS H. S. 123

ΤΗΛΕΤΡ. ΔΙΕΥΘ. : ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑ : HELLENICSHIPTYARDS ATHENS. TELEX : ATHENS 96

ΔΙΕΥΘ. ΛΟΝΔΙΝΟΥ : HELLENIC SHIPTYARDS (LONDON) LTD.

41 / 43 PARK STREET - LONDON W. 1

CABLES : SHIPNIAR LONDON. TELEX : LONDON 28561

TELEPHONE : MAYFAIR 8400

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

ΑΙ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ (DEDUCTIBLE) ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

Τὸ Ἀμερικανικὸν Ἰνστιτούτον Θαλασσασφαλιστῶν ἀνεθεώρησε προστάτως τὸν ρήτραν ἐκπτωσεῶν (deductible) ἀδικίας ἐν χρήσει εἰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν ὡρισμένου χρόνου. Κατὰ τὰ ἐν τῇ ἀναθεωρηθείσῃ ρήτρᾳ ἡ ἀσφάλεια θεωρεῖται ἐλευθέρᾳ ἀπαίτησεων πάσης φύσεως (συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀπαίτησεων ἐκ συγκρούσεως καὶ ἐν τῇ ρήτρᾳ sive and labour) ἔκτὸς ἐὰν τὸ ἀτύχημα καταλήξῃ εἰς διλκήν ἀπώλειαν ἢ πλοκατίῳ διλκήν ἀπώλειαν (ὅτε ἡ ρήτρα δὲν τυχάνει ἐφαρμογῆς) ἢ ἔκτὸς ἐὰν τὸ συνοικόν ποσὸν τῶν ἔξι ἀκάστου ἀτυχήματος ἀπαίτησεων ὑπερβαίνει τὸ καθοριζόμενον ἀκάστοτε διὰ τῆς συμφωνίας ποσόν, ὅτε ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις βαρύνεται μὲν τὸ πέραν τοῦ ὡρισμένου τούτου ποσοῦ, τμῆμα ζημιῶν. Ἀποζημιώσεις εἰσπραχθεῖσαι ἄλλοθι δὲν ἀπόταξις κατὰ τῆς ἀσφαλείας, προϋποτιθεμένου, ὅτι τὸ σύνοικον τῶν ἀπαίτησεων, αἵτινες πηγάζουν ἔξι ἐνὸς ἀκάστου ἀτυχήματος κεχωρισμένων, ὑπερβαίνει τὸ ὡς ἄνω καθοριζόμενον ποσόν, μὴ ἀφαιρουμένων τῶν δισων εἰσεπράχθησαν παρὰ τρίτων. Ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς ρήτρᾳ ἔκστον ἀτύχημα λαμβάνεται κεχωρισμένως, συμφωνεῖται δημος; (α) ὅτι σειρὰ ζημιῶν πηγάζουσα ἐκ τοῦ αὐτοῦ ἀτυχήματος θεωρεῖται ἀναγομένη εἰς τὸ ἀτύχημα τούτο, (β) ὅτι πάσαις αἱ ζημιαὶ ἐκ θαλασσοταραχῆς ἐπισυμβαίνουσαι κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ταξιδίου μεταξὺ δύο λιμένων θὰ θεωρήται ὡς ἀναγομένη εἰς τὸ αὐτὸν ἀτύχημα.

Παρατηρεῖται σχετικῶς ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλοὺς σχολιαστὰς" ὅτι σημαντικὴ διαφορὰ ὑφίσταται μεταξὺ τῆς ὡς ἄνω νέας ἀμερικανικῆς ρήτρας καὶ τῆς δημοιαὶ ἀγγλικῆς. Ἡ ἀμερικανικὴ ρήτρα ὑποχρεοῦ τὸν ἀσφαλιστὴν εἰς καταθολήν τοῦ συνόικου τῶν ἀπαίτησεων τῶν προερχομένων ἐνὸς ἀκάστου ἀτυχήματος, ἐνῷ ἡ ἀγγλικὴ ρήτρα διλκεῖ περὶ ἐνὸς ἀκάστου χωριστοῦ ταξιδίου. Μεσάτως τὸ ἀγγλικὸν ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον δι' εἰδίκης ρήτρας προβλέπει ἀνάλογον κατανομὴν τῶν ἄλλοθι εἰσπραττομένων ἀποζημιώσεων, μεταξὺ ἡσφαλισμένου καὶ ἀσφαλιστῶν.

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Μεταφορὰ διὰ ναυλοσυμφώνου καὶ φορτωτικῆς. — 'Η παραγραφή.— 'Ενιαύσιον ἀπαράδεκτον τῆς ἀγωγῆς διὰ βλάβας ἡ ἐλλείμματα τοῦ φορτίου.

Τοὺς συντάκτας τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀπησχόλησε τὸ θέμα τῆς ἐν τῷ Σχεδίῳ συμπεριλήματος τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, οὐχὶ ποτὲ περὶ τοῦ ἀν δεῖ νὰ συμπεριληφθῶσιν οὗτοι, ἀλλὰ περὶ τοῦ τρόπου τῆς ἐν τῷ σώματι τοῦ Κώδικος ἐντάξεως αὐτῶν. Ἡ δοθεῖσα λύσις, ἐπιστομικὸν ὅρθι ἀποκρυπταλλούται εἰς τὸ ἀκόλουθον τμῆμα, ὅπερ μεταφέρει ἐνταῦθα ἐκ τῆς Εἰσηγητικῆς 'Ἐκθέσεως (σελ. 89 τῆς ἐπισήμου ἔδροςεως τοῦ Σχεδίου):

«Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης..... προσλογεῖνται κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν ρύμησιν, δικαίωμα, αὐτούσιοι, ἀλλὰ διὰ προσφορῆς τοῦ Σχεδίου πρὸς τὸ περιεχόμενον καὶ πάλιν ὅπου καὶ ἐφ' οὗ σύνοικον πρὸς τοῦ ὅριον τὸ ἔδαφος. 'Η δὲ προσφορὴ γίνεται δικαίωμα περιφρεστή εἰς τὸ περὶ φορτωτικής, ὃς δικαίων τῆς φορτωτικῆς, ἀλλὰ γενικῶτερον κατὰ τὴν διατύπωσιν τῶν κανόνων οἱ ὅποιοι διέπουν τὴν ναυλώσιν. Ἐκριθή, οὐδὲ ἐπιδάλεται ἀπό τῆς ιστορίας νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν συστηματικὴν τοποθέτησιν τῶν κανόνων τούτων. Οντως, οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἔχουν μὲν ίστορικὴν ἀφετηρίαν τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ρήτρας, ἀναφέρονται, δικαίως, εἰς τὰ τῆς ναυλώσεως δικαίωματα καὶ ὑποχρεώσεις. Δὲν ὑπάρχει ἐπομένως λόγος, κατὰ τὴν δισμόρφωσιν τοῦ ἡμετέρου δικαιου, ὃ τοιούτη ρύμησις νὰ ἔξακολουθεῖ παραμένουσα ἡ παράρτημα τῶν περὶ φορτωτικῆς Ισχύσων, κατὰ τρόπον προκαλούντα καὶ διάσπασιν εἰς τὴν ἐνότητα, ὀλλὰ καὶ τινα σύγχυσιν, ὅλλ' ἀντιθέτως ἐπιδάλεται η πρόσληψις τῶν Κανόνων τούτων ἐν ἐνότητι πρὸς τὸ καθ' ὅδου δικαιον τῆς ναυλώσεως.

Πρόδηλος εἶναι ἡ ὄρθοτης τῶν ἀντιλήψεων τούτων, ἐπιμαρτυρούμενήν ὑπὸ τοῦ γεγονότος, ὅτι εἰς ἀς χώρας οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἔξακολουθούν ν' ἀποτελοῦν δίκαιον τῆς φορτωτικῆς, οἱ συναλλασσόμενοι οὐχὶ σπανίως περιάγονται εἰς ἀδιέξοδα, ἀτίνα καὶ τὰ Δικαστήρια ἀναγκάζουν νὰ μετεύθωσαν λύσεις ἀμφισθήτοις ὄρθοτης ἐν τῷ προσπαθείᾳ τῆς ουσεύζεως τοῦ δικαιού πρὸς δημιουργεῖ ἡ ὑπὸ τοῦ συντάκτου τοῦ ἡμετέρου Κώδικος χαρακτηριζομένην ἐπιτυχώς ὡς εδιάπαστος τῆς ἐνότητος.

Τάς ἀνωτέρω σκέψεις ἔκρινα σκόπιμον νὰ προτάξω τῆς ἐν συνεχείᾳ ἀναλογούμενής προσφάτως δημοιεύσθετης (Jurisprudence du Port d'Alunvers 1960 σελ. 26) ἀποφάσεως τοῦ 'Εμποροδικού 'Αμβέρσης, τεθέντος ἀκριβῶς πρὸ τοῦ προβλήματος δημιουργεῖ ἡ πρόσληψις τοῦ δικαιού τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, ὡς δικαιον τῆς φορτωτικῆς. Οἴκος τῆς 'Αμβέρσης συνεφώνησε, μετὰ ἀφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, δυνάμει ναυλοσυμφώνου, τὴν μεταφοράν ποσότητος ξυλείας ἐκ σουηδικοῦ λιμένου εἰς Ἀμβέρσαν. Διὰ τὰς διαφόρους ποσότητας τοῦ φορτίου, ἔξδοθησαν πλείονες τῆς μιᾶς φορτητηκαί, ἀναφερόμεναι εἰς τὸ ναυλώσιμον, δύον ἀφορά τὸ δροῦς τῆς ναυλώσεως. Τὸ ἐμπόρευμα ἐκομισθεῖ εἰς 'Αμβέρσαν μὲν βλάβας καὶ ἐλλείμματα, ἀς ἀποκοτέσθησεν ἡ ἀσφαλίσασα τὸ φορτίον ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία, ὑποκατασταθεῖσα δὲ εἰς τὰ δικαίωματα τῶν παραληπτῶν ἐνήγαγε τοὺς ἀφοπλιστάς. 'Η παράδοσις τοῦ φοτίου εἶχε συντελεσθῆ τὴν 19ην Δεκεμβρίου 1956, ἡ δὲ ἀγωγὴ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐταιρίας ἡγέρθη τὴν 22ην Μαρτίου 1958. 'Η ἀφοπλιστικὴ ἐταιρία ἀποκρύδυσα τὴν ἀγωγήν, ἐστριχήθη εἰς τὸ ἄρθρον 266 τοῦ Βελγικοῦ Κώδικος, σι ἡ ἀπόδιθει τὸν δικαίων τῆς φορτωτικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 266, ὡστε ἐὰν μόνον δυνάμει φορτωτικῆς είχεν ἐνεργηθῆ ἡ μεταφορά ἡ ἀπόρριψις τῆς ἀγωγῆς δὲ ἦτο βεβαία. 'Η μεταφορά δημος ἀπετέλει ἐπίσης τὸ ἀντικείμενον ναυλοσυμφώνου, πρὸ τοῦ παταρτηθεντος, ἡ δὲ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία ἐπεκαλέσθη τὸ ἄρθρον 269 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καθ' ὅ αι ἐκ τῆς ναυλώσεως ἀγωγαὶ παραγράφονται μετά τριετίαν.

Τὸ πρᾶγμα δὲν θὰ ἐνεφάνιζε δυσχερείας, ἐὰν ἡ μεταφορά είχεν ἐνεργηθῆ δυνάμει φορτωτικῆς καὶ ναὶ μὲν κατὰ τὸ ἄρθρον 269 τοῦ Βελγικοῦ Κώδικος, σι ἡ τῆς φορτωτικῆς ἀγωγαὶ παραγράφονται μετά τριετίαν, ἀλλὰ ἡ ἀπάτης αὕτη ποτὶ ρήτρην ποιεῖται ἐπιφύλαξιν τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 266, ὡστε ἐὰν μόνον δυνάμει φορτωτικῆς είχεν ἐνεργηθῆ ἡ μεταφορά ἡ ἀπόρριψις τῆς ἀγωγῆς δὲ ἦτο βεβαία. 'Η μεταφορά δημος ἀπετέλει ἐπίσης τὸ ἀντικείμενον ναυλοσυμφώνου, πρὸ τοῦ παταρτηθεντος, ἡ δὲ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία ἐπεκαλέσθη τὸ ἄρθρον 269 τοῦ Κώδικος καθ' ὅ αι ἐκ τῆς ναυλώσεως ἀγωγαὶ παραγράφονται μετά τριετίαν.

Τὸ 'Εμποροδικοῖν κατέληξε μετά τίνος δισταγμοῦ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἀνδικος ἀξίωσις ἐστηρίζετο μᾶλλον ἐπὶ τῷ φορτωτικῷ ἀπότελεσθε τὸν δικαίων τῆς φορτωτικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 266 τοῦ Βελγικοῦ Κώδικος, σι ἡ τῆς φορτωτικῆς ἀγωγαὶ παραγράφονται μετά τριετίαν. 'Η δυσχέρεια τῆς ἀγωγῆς δὲν προκύπτει τῆς φορτωτικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 266 παρακάμψης 6 τῆς Χάγης (πρβλ. ἄρθρον 148 τοῦ ἡμετέρου Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου) καὶ δὲν προκύπτει τῆς φορτωτικῆς διατάξεως τοῦ ἡμετέρου Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καθ' ὅ αι ἐκ τῆς ναυλώσεως ἀγωγαὶ παραγράφονται μετά τριετίαν.

«Ἀπασαι αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ἀπορρέουσαι ἀγωγαὶ ἡ ὑπὸ την ἐπιφύλαξιν τοῦ ἄρθρου 266 ἐκ φορτωτικῆς παραγράφονται μετά τρια ἔτη.»

Εἰς τὴν ἀποφίνιν δὲ ταύπην ἐνισχύθη τὸ 'Εμποροδικοῖν ἐκ τῆς διατύπωσεως τῆς ἀγωγῆς, ἐν ἥη ἐνάγουσα ἐπεκαλέσθη τάς φορτωτικάς εἰς ἀς περιεγράφετο λεπτομερῶς τὸ φορτωθὲν φοτίον κατ' ἀντιθέσιν πρὸς τὴν γενικὴν περιγραφὴν αὐτοῦ ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ. 'Η ἐπικλητική, δικαίως, τῷ φορτωτικῷ αἵτιον εἶχεν τὸ γεγονός ὅτι ἡ εἰς αὐτὰς λεπτομερῆ περιγραφὴ τοῦ φορτίου διηγούλων τὴν προδολήν τῆς διατύπωσεως τῆς ζημιᾶς καὶ ἐλλείμματα ἀξίωσεως. Παρὰ ταῦτα ἐκρίθη, ὅτι ἡ ἀξίωσις ἐστηρίζεται εἰς τὰς φορτωτικάς καὶ ὅτι ἡ σχετική ἀγωγὴ ὑπέκυψεν εἰς τὸ ἀπαράδεκτον τοῦ ἄρθρου 266.

'Ανεξαρτήτως τῆς ὄρθοτης τῆς λύσεως ἥη ἔδωσεν τὸ 'Εμποροδικοῖν κατὰ τὸν ἀναστάτωσαν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης εἰς τὸν Κώδικον 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, προλαμβάνει τάς ἀμφιβολίας καὶ τὴν σύγχυσιν ἐφ' ὅσον τὸ ἡμετέρον ἄρθρον 148 εἰσάγει ἐν τῷ περὶ εὐθύνης τοῦ ἔκνουλωτοῦ κεφαλαίῳ, ἐνιαύσιον ἀποσθετικήν προθεσμίαν ἀσκήσεως τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως διὰ μερικήν ἀπώλειαν ἡ ζημίας τῶν φορτω-



MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



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

and other quality products
C. & H. SALES CO.

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

θέντων πραγμάτων, κατὰ τροποποίησιν τοῦ ἄρθρου 91 Κανόνος III
§ 6 τῆς Χάγης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΔΟΓΩ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Ἐνδιαφέρουσα ἡ κατωτέρω δημοσιευσμένη ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν. Διά πρώτην φοράν ἔξαντίθη παρ' Ἑλλήνικοῦ δικαιοτριου ὁ καθορισμὸς τῆς ἑννοίας τοῦ ὄρου *"lay time"*.

Είτε τὴν ἐκδικασθείσαν υπόθεσιν τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον εἶχε να-
λωσει πλοίον δια μεταφορὰν ἀνθράκος ἡπά τάς Ἡννών. Πολιτείας εἰς
Θεσσαλονίκην. Μεταέν τῶν ἀλλών δρῶν τοῦ ναυλοσυμφόνου (ὑπόγρα-
φέντος εἰς Λονδίνον) και εἰδικῶς διὰ τὴν ὑμοιόθιν λόγων ἐπιταχύνο-
υσε ἐκφόρτωσεν (Dispatch Money) ὃ δρος ἦ τοῦ ναυλοσυμφόνου ω-
ρίζεν και τὰ ἔτης: "..., ἐάν τὸ ἐκφόρτωσις ἐπιταχυνθῇ, τὸ πλοίον θα
πληρώσῃ εἰς τὸν ναυλωτὴν δολαρίᾳ 400 πημεροὶς for lay time
saved". Κατὰ τὸν ὑπόλογοιμον ἀκριβῶς τῆς ἀμοιβῆς, ἡς ἐδίκαιουτο
ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης τὸ Δημόσιον, ἥγερθν ὑμιοβήπτησις περὶ τῆς ἐν-
νοίας τοῦ δρου [lay time saved]. Η ἀπόφοιτος κρίνασσα, ὡς κατέτερο, έδωκεν
τὴν ὄρθην εἰς τὸ θέμα λύσιν προσαρμόσασα ὅμα και τὴν Ἑλ-
ληνικὴν ψυχολογίαν πρὸς τὰ παγίας γενόμενα δεκτὰ ἐν Ἀγγλίᾳ και
Ἡννών. Πολιτείας διὰ παρομοίας περιπτώσεις.

ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 1465)60

ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ κ.κ. ΜΕΛ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ — Σ. ΚΩΣΤΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

(ΔΙΚ. ΑΝΤ)ΠΟΣ),

..... 2.— 'Επειδή κατά τὴν νομίμως συνταχθεῖσαν ἀπὸ 16 Μαρτίου 1960 ἔκθεσιν πραγματογνωμοσύνης τοῦ διὰ τῆς εἰρημένης ὑπ' ἀριθ. 2614/1959 ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου διορισθέντος πραγματογνώμονος 'Ηλία Κιουσοπούλου, ἡ πιστὴ μετάφρασις τοῦ ὄγδου στόρου τοῦ ἐλανδίνῳ τὴν 12ην Οκτωβρίου 1957 καταρτισθέντος συμφώνου ναυλώσεως τοῦ ἀττικοπολίοιου «Ἀκτῆ» μεταξὺ τῆς ἑταιρίας «Ρεθύμνης και

διὰ τοῦ τρίτου ἔδαφίου τοῦ ὅρου τούτου συνεφωνήθη ἀποζημίωσις τοῦ Δημοσίου (φορτωτοῦ τοῦ πλοίου) ἐκ δολαρίων Η.Π.Α. 400 ἡμερσίων (ἥ κατ' ἀναλογίαν διά μέρος τῆς ἡμέρας) διά τὸν χρόνον τῶν σταλιῶν, στοις θά ἔξοικονομέτο δόγχο τῆς παρὰ τούτου ἐπιταχύνσεως τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου. Δοθέντος δὲ ὅτι, κατὰ τὸ πρῶτον ἔδαφιον τοῦ αὐτοῦ ὅρου τοῦ συμφώνου ναυλώσεως σταλίας ἀποτελοῦν αἱ ἐργάσιμοι ἡμέραι, οὐχὶ δὲ αἱ Κυριακαὶ καὶ ἑορταὶ καὶ τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου, αἵτινες ἔξηρεθσαν παρὰ τῶν συμβληθέντων τῶν σταλιῶν, ἔπειτα, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὅτι οἱ καταρτίσαντες τὸ ἄνω σύμφωνον ναυλώσεως ἥθελησαν διὰ τοῦ ὅρου τούτου ὅπως ἐν ἐπιταχύνσει τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ Δημοσίου, καταβάλλεται εἰς αὐτὸν ἡ ἐρημένη ἀποζημίωσις τῶν 400 δολλαρίων Η.Π.Α. δι' ἔκαστην ἔξοικονομουμένην ἐργάσιμον ἡμέραν, ἀποτελοῦσαν σταλίαν, καὶ οὐχὶ διὰ τὰς Κυριακάς, ἑορτάς καὶ τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου, μὴ ἀποτελουστας σταλίας, ὡς καὶ διὰ τῶν πραγματογνώμων διὰ τῆς ἐκθέσεως τοῦ ὑποστροφῆς. Ἀντίθετος ἔννοια τοῦ εἰρημένου τρίτου ἔδαφου τοῦ ἐν λόγῳ 8ου ὅρου τοῦ ναυλούσυμφώνου, ἤτοι τοιαύτη καθ' ἣν ἡ εἰρημένη ἀποζημίωσις τοῦ Δημοσίου συνεφωνήθη καὶ διὰ τὰς ἔξοικονομουμένας λόγῳ ἐπιταχύνσεως τῆς ἐκφορτώσεως Κυριακάς, ἑορτάς καὶ τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου, καίτοι μὴ ἀποτελούσας σταλίας, ἀποκλείεται ἐκ τῆς εἰρημένης διατυπώσεως αὐτού, δὲν περιέχει δὲ δὸρος οὗτος οὐδὲ νομικὸν τοιούτον τοῦ Ἀγγλικοῦ Δικαίου προσδιδόντα εἰς αὐτὸν τοιαύτην ἔννοιαν, ὡς συνάγεται ἐκ τοῦ περιεχομένου τῆς ἄνω ἐκθέσεως πραγματογνωμοσύνης. Ἡ εἰρημένη ἔννοια, τὴν ὅποιαν δίδει τὸ δικαστήριον εἰς τὸ τρίτον ἔδαφιον τοῦ ἐν λόγῳ ὅρου, τὸ καθορίζον τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἐπιταχύνσιν τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου, καθίσταται ἀναμφίβολος καὶ εἴ τον γεγονότος, ἐνῷ διὰ τοῦ δευτέρου Κουλουκουντῆς Α.Ε., ἐνεργούσθης ὡς πράκτορος τῆς εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλοίον τούτου, ἐν Μόνορθῇ τῆς Λιβερίας ἐδρεούσῃς Α.Ε. ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Portofino A.E.», (ἐκκαλούσης - ἐναγούσης) καὶ τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἐδρεύοντος οίκου «Cory Brothers and Co. Ltd.», ἐνεργούντος ὡς ἐκπροσώπου τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημασίου (ἐφεσικλήτου - ἐναγομένου) ἔχει ως ἔχης: «Τὸ φορτίον θὰ παραδομέναται ἐκ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ παραληπίτου ἐν τῷ λιμένι ἐκφορτώσεως ἀνευ δαπάνης καὶ κινδύνου τοῦ σκάφους πρὸς (1.000) τόνους, ἔαν ἡ ἐκφόρτωσις γίνη ἐν Πειραιεῖ, 750 τόνους, ἔαν ἡ ἐκφόρτωσις γίνη ἐν Θεσσαλονίκῃ καὶ 500 τόνους ἔαν ἡ ἐκφόρτωσις γίνη εἰς οἰονδήποτε ἔτερον λιμένα, ἡμερσίως, καιροῦ ἐπιτρέποντος, ἔξαιρουμένων τῶν Κυριακῶν, τῶν ἑορτῶν καὶ τοῦ ἀπογεύματος τοῦ Σαββάτου, ὑπὸ τὸν ὅρον, διὸ τὸ σκάφος θὰ δύναται νὰ παραδῷση μὲ τοιούτον ρυθμόν. Ἐάν ἦθελε καθυστερήσῃ περισσότερον, ὅ παραλήπτης θὰ πληρώσῃ πρὸς τὸ σκάφος ἐπισταλίας πρὸς δολάρια Η.Π.Α. 800 δι' ἔκαστην τρέχουσαν ἡμέραν ἡ κατ' ἀναλογίαν διὰ τημῆας ἡμέρας) ὡς ἀποζημίωσίας τοῦ τὸν ἔξοικονομθέντα χρόνον σταλιῶν (lay time saved). Ὁ χρόνος θὰ ἄρχεται ὑπόλογοίζενος 24 ὥρας, ἔξαιρουμένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν, μετὰ τὴν στιγμὴν καθ' ἣν τὸ σκάφος θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν παροχὴν ἐγγράφου εἰδοποίησεως, εἴτε τὸ σκάφος εύρισκεται ἐπιπλεύρισε εἴτε μὴ καὶ δὲ παρεχόμενος χρόνος ἐκφορτώσεως θάτε υπόλογοίζεται ἐπί τη βάσει τῆς ποστότητος τῆς ἀναφερομένης εἰς τὴν φορτωτικήν. Τούτεστιν ἔδαφίον τοῦ αὐτοῦ ὅρου καθορίζεται ἀποζημίωσις τῆς ἐκκαλούσης πλοϊ-

οκτητρίας δι' ἐπιβράδυνσιν τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου (ἐπισταλίας) ἐκ δολλαρίων 800 δι' ἔκστην «τρέχουσαν» ήμέραν, συμπεριλαμβανομένων δηλονότι καὶ τῶν Κυριακῶν, ἑορτῶν καὶ ἀπογεύματος τοῦ Σαββάτου, περαιτέρω ἡ ἀποζημίωσις τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐκφορτώσεως, καθορίζεται διὰ τοῦ τρίτου ἐδάφους τοῦ αὐτοῦ ὅρου «δι' ἔξικονομηθέντα χρόνον στατιλίων», δηλαδὴ ἐργασίμων ἡμερών, ἀφού στατιλίας, κατὰ τὸ πρῶτον ἐδάφιον τοῦ ὅρου ἀποτελούν μόνον αἱ ἐργασίμοι ἡμέραι. Κατ' ἀκολουθίαν τῆς κρίσεως ταύτης, ἦν δὲν δύνανται νὰ μεταβάλουν τὰ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἐπικαλούμενα καὶ προσαγόμενα ἔγγραφα, ἔσφαλε τὸ Πρωτοδικείον δεχθέν, ὅτι τὸ Δημόσιον ἐδικαιοῦτο, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄνω ὅρου, τὴν δρισθείσης ἀποζημίωσεως οὐ μόνον διὰ τὰς ἐργασίμους ἡμέρας καὶ ὥρας, καθ' ᾧς ἀπεταχύνθη ἡ ἐκφόρτωση τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου τῆς 11.1.1958 καὶ διὰ τὴν Κυριακήν 12.1.1958 καὶ ἀπορρίψαν τὴν ἀγωγὴν τῆς ἐκκαλούσης, διώκουσαν ἀπόδοσιν τῆς διὰ τὸ ἀπόγευμα τοῦ εἰρημένου Σαββάτου καὶ τὴν εἰρημένην Κυριακήν καταβληθείσης ἀποζημίωσεως, ὡς ἀχρεωστήτως καταβληθείσης, καὶ δέοντας, καθισταμένου δεκτοῦ τοῦ σχετικού λόγου τῆς κριονομένης ἐφέσεως, μεταρρυθμισθῆ ἡ ἐκκαλούμενή ἀπόφασις, προβῇ δὲ τὸ δικαστήριον τούτῳ εἰς ἔρευναν τῆς ἀγωγῆς, διακρατούν τὴν ὑπόθεσιν. Εἰ καὶ ὑδύνατο τις ἀμφιβάλλων νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ Δημόσιον δικαιοῦται τῆς συμφωνηθείσης ἀποζημίωσεως καὶ διὰ τὸ ἀπόγευμα τοῦ ἄνω Σαββάτου καὶ διὰ τὴν ὡς ἄνω Κυριακήν, καὶ ἐπομένως ἔδει ν' ἀπορριφθῇ ὁ σχετικὸς ἀντίθετος λόγος τῆς ἐφέσεως τῆς ἐκκαλούσης ἑταῖρίας, καθοδί, κατὰ τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τοῦ ἄνω ὅρου τοῦ ναυλοσυμφάνου ἡ ἀποζημίωσις τοῦ Δημοσίου συνεφωνήθη διὰ πάντα ἐκ τῆς ἐπιτάχυνσεως τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου κερδιζόμενον χρόνον, καὶ ἂν ἔτι είναι ἀπόγευμα Σαββάτου ἡ Κυριακή ἀφοῦ τὸ πλοίον, ἐλευθερούμενον, ήδυνατο νὰ ἀποπλεύσῃ καὶ χρησιμοποιησῃ καὶ αὐτάς ἐπωφελῶς. Διὰ τῆς ἐν τῷ ἀντέρω ὅρῳ ἐκφράσεως, διὰ τὴν ἀποζημίωσις τοῦ Δημοσίου συνεφωνήθη διὰ τὸν ἔξικονομηθέντα χρόνον «στατιλίων» οἱ συμβληθέντες, κατὰ τὴν ἐλάσσονα ταύτην γνώνται τοῦ δικαστηρίου δὲν ἱκοινοδόγησαν.

"Επειδή ή έκκαλούσα Ισχυρίζεται διά της άγωγής αύτής, διτί διά του άνω άπό 12 'Οκτωβρίου 1957 συμφώνου ναυλώσεως τὸ Δημόσιον έναντι τοῦ πλοίου αύτῆς «Ακτή» πρὸς μεταφοράν 8.850 τόνων ἀνθρακος ἐκ τοῦ λιμένος Νιούπορτ Νιούς τῶν Η.Π.Α. εἰς Ἐλλάδα, δρίστεντος, διτί τὸ Δημόσιον ἔδει νὰ ἀρρηταῖ τῆς ἐκφορτώσεων 24 ὥρας μετά τὴν στιγμὴν καθ' ἣν τὸ πλοίον θὰ είναι ἐτοιμον πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ θὰ δοθῇ ἔγγραφος σχετικὴ εἰδοτοίσης καὶ διτί ἐφ' ὅσον ἡ ἐκφόρτωσις θὰ ἐγένετο εἰς Θεσσαλονίκην ἔδει τούτο νὰ ἐκφορτώῃ 750 τόνουν ἀνθρακος ἀνά 24ωρον, καιρού ἐπιτρέποντος, ἔξαιρουμενων τῶν Κυριακῶν, ἔστρων καὶ ἀπογεύματος (μεταπο μεσημβρίαν) Σάββατων, διτί τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης τὴν 23 Δεκεμβρίου 1957 ημέραν Δευτέραν, διά τὴν ἑκεὶ ἐκφόρτωσις ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου του, ἥρξατο δὲ αὐτῇ ἀπὸ τῆς 3ης μ.μ. ὥρας τῆς ἐπομένης 24 Δεκεμβρίου 1957, ημέρας Τρίτης, ὡς εἶχε συμφωνηθῆ, περατωθεῖσα τὴν 11ην 'Ιανουαρίου 1958, ημέραν Σάββατον καὶ ὥραν 11ην καὶ 15' κατὰ τὸ ἔξιν ὥραριον ἐκφορτώσεως; Τρίτη 24.2.1957 χρόνος ὑπόλογιζομένος ἀπὸ ὥρας 15ης 9 ὥρα, Τετάρτη 25.12.1957 ἀργία, Πέμπτη 26.12.1957 ἀργία, Παρασκευὴ 27.12.1957 μίαν ημέραν, Σάββατον 28.12.1957 ἐργάσιμον μέχρι 12ης ὥραι 12, Κυριακὴ 29.12.1957 ἀργία, Δευτέρα 30.12.1957 μία ημέρα, Τρίτη 31.12.1957 μία ημέρα, Τετάρτη 1.1.1958 ἔξαιρεσίμοις, Πέμπτη 2.1.1958 μία ημέρα, Παρασκευὴ 3.1.1958 μία ημέρα, Σάββατον 4.1.1958 ἐργάσιμον μέχρι 12ης 12 ὥραι, Κυριακὴ 5.1.1958 ἀργία, Δευτέρα 6.1.1958 ἔξαιρεσίμος, Τρίτη 7.1.1958 μία ημέρα, Τετάρτη 8.1.1958 μία ημέρα, Πέμπτη 9.1.1958 μία ημέρα, Παρασκευὴ 10.1.1958 μία ημέρα, Σάββατον 11.1.1958 πέρας ἐκφορτώσεως ὥραν 11ην καὶ 15'. Ήτοι Ισχυρίζεται ή ἔκκαλούσα, διτί ή ἐκφόρτωσις τοῦ πλοίου ἐνεργήθη παρὰ τὸ Δημόσιον εἰς χρόνον 10 ημερῶν, 20 ὥραιν καὶ 15' ἐργασίμων, ἐπιταχυνθεῖσα κατὰ 23 ὥρας καὶ 12' καθόσον, ἐκφορτωνόμενων 750 τόνων ἀνθρακος ἀνά 24ωρον ὡς εἶχε συμφωνηθῆ, αὐτὴ ἔδει νὰ διαρκέσῃ 11 ημέραι, 19 ὥραις καὶ 27' ἐργασίμους, τερματίζομενη τὴν 11 'Ιανουαρίου 1958, ημέραν Δευτέραν καὶ ὥραν 22αν καὶ 27'. Τέλος, Ισχυρίζεται ή ἔκκαλούσα διὰ τῆς ἀγωγῆς, διτί ἐνῷ κατὰ τὸν ἄνω 8ον δρον τοῦ συμφώνου ναυλώσεως, εἶχε ὑποχρέωσιν νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Δημόσιον τὴν δρισθεῖσαν ἀποζημίωσιν μόνον διὰ τὰς εἰρημένας 23 ἐργασίμους ὥραις καὶ 12', καθ' ἀρ. ἐπεταχύνθη ἡ ἐκφόρτωσις, αὐτὴ κατὰ πλάνην καὶ παραδρομὴν κατέβαλε εἰς αὐτὸ ἀποζημίωσιν οὐ μόνον διὰ τὸν χρόνον τούτον, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς 12 ὥρας τοῦ Σαββάτου (11.1.1958) καὶ διὰ τὰς 24 ὥρας τῆς Κυριακῆς 12.1.1958, δι' ἀς κατὰ τὸν ὡς ἄνω δρον τοῦ συμφώνου τῆς ναυλώσεως δὲν ὑπεχερούτο καὶ ἥτησατο διὰ τῆς ἀγωγῆς αὐτῆς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀχρεωτήτως κατασβλήθεντων 600 δολαρίων Η.Π.Α. 'Η ἀγωγὴ εἶναι νόμιμος ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἀρμάτων 904 καὶ 908 Α.Κ. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων δέον, ὅπως γίνηται δεκτὴ ἡ ἀγωγή.

Τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη δηλαδὴ τὴν ἔφεσιν καὶ ἀφανίζει τὴν ἐκκαλουμένην ἀπόφασιν.

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
η πλεον αργανακέντευπισίους έξυπνηστόσεων πλοίων
Τηλεφωνίστε μας: 40-435 · ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14
ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Οι άρμόδιοι της Ούασιγκτώνος παρακολουθούν με κάποιαν άνησυχίαν τάς έξελίξεις της οικονομίας. Έπεισήμαναν ήδη σημεία τινά ύποδεικνύοντα την ύφεσην και διά της σημεία αυτά διευκρινισθούν πλήρως, θά πρέπει νά άναμένεται ή άντιδρασις διά της λήψεως άποφασιστικών μέτρων.

— Ή έν προκειμένων έπισημος άποφις είναι, ότι ή οικονομία βαίνει ίκανοποιητικώς, έξαιρεσι ασθενών τινά σημείων, όπως είς την βιομηχανίαν του χάλυβος. Τών έν λόγω σημείων την έξαλεψιν προβλέπουν, ώς πιθανήν, άλλ' αι άνησυχία διά το δεύτερον έχαμηνον δὲν παύουν ύφισταμένα.

— Τό πρόβλημα της άνεργίας έμφανιζεται σοδαρόν, όπως έπισης και ή θέσις της καθόλου Γεωργίας, ένω έπερος σημαντικός παράγων άναφέρεται είς τον ισχυρὸν συναγωνισμὸν τῶν εισαγομένων έτοιμων βιομηχανικῶν προϊόντων.

— 'Εν τῷ μεταξύ, ή έκτελεσις τῶν συμβολαίων έθνικῆς άμυνης έπιταχύνεται, καθὼς και τὸ πρόγραμμα κατασκευῆς μεγάλων αὐτοκινητοδρόμων, δὲν δέ αι ἐργασίαι έπιδείξουν ποιάν τινα ἀστάθειαν, τότε θά έπακολουθήσουν πιστωτικὰ διευκολύνσεις και κυβερνητικά μέτρα ένισχύσεως τῆς ἀνεγέρσεως νέων οικοδομῶν κ.λ.π.

— 'Ας σημειωθῇ ἔτ' εὔκαιριά, ότι οι άνεργοι είς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας έφθασαν κατ' Ιούνιον εἰς 4.4 έκαπομύρια ή είς τὰ 5.5% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας. 'Υπέθυνος τῆς τοιαύτης αύξησεως είναι, ἐν τινι μέτρῳ και ή κρίσις είς τὴν χαλυβουργίαν. Κατὰ τοὺς μῆνας τοῦ θέρους προβλέπεται νά ούξησθούν περαιτέρω οι άνεργοι.

• Διάφοροι παντελῶς αι έξελίξεις τῆς εύρωπαικῆς οικονομίας έναντι τῆς άμερικανῆς. Εύρτατης κλίμακος ή σημειουμένη ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς είς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην, ή εύημερία παντοῦ έπικρατεῖ.

— Εις τὴν Αμερικήν, τούναντίον, ἀσταθής διαγράφεται ή αὔριον. Μεγάλη έπισημαίνεται ηδη ή άνεργία και ή βιομηχανική παραγωγὴ ἀλφρῶς κάμπτεται.

• Βάσει τῶν κατὰ χώρας διαπιστώσεων ή παγκόσμιος βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἀκόλουθει ἐν τῷ συνόλῳ της στοιχερῶς τὴν ἀνοδικήν της πορείαν, πρωθυμένη ἀπὸ τὴν εύρυτητα τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς πλειστας τῶν εύρωπαικῶν χώρων. Λεπτομερέστερον πως κατὰ μῆνα Μάιον ή κατάστασις έξειλίσθετο ώς έχησε: Εις τὴν Αγγλίαν ή παραγωγὴ διετηρήθη εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον, μὲ μικράν τινα ὅμως ὑποχώρωσιν ἐναντὶ τοῦ Απριλίου. Διὰ τὸ πεντάμηνον πάντων, τοῦ 1960, ὁ δείκτης έφθασε τὰ 120 ἐναντὶ 109 διὰ τὴν ἀντίστοιχον περιστινὴν περιόδου.

— Εις τὰς χώρας τῆς Κοινοπραξίας ή κρίσις τοῦ γαιάνθρακος συνεχίζεται. Η παραγωγή, ὅμως, τοῦ χάλυβος, έφθασε τὰ 6.149.000 ἐναντὶ 5.837.000 τοῦ Απριλίου και 4.955.000 τοῦ Μαΐου 1959. Εις τὴν Δυτ. Γερμανίαν ή βιομηχανικὴ παραγωγὴ ὑπερκόντισε κάθε προηγούμενον ρεκόρ. "Όλοι οι δείκται είναι ἀνώτεροι. Πρόκειται περὶ ὄργασμοῦ.

— Εις τὴν Γαλλίαν ή παραγωγὴ βαίνει βελτιωμένη, μετὰ τὴν ὑποχώρησιν. Ο δείκτης τοῦ Μαΐου έφθασε τὰς 183 μονάδας, ἐναντὶ 179 τοῦ Απριλίου. Η παραγωγὴ χάλυβος έπισημαίνεται ηδη ηδη 20% ἐναντὶ τοῦ 1959. Θά φθασῃ τὰ 22 — 23 ἑκατομ. τὸν. έτησίως.

— Εις τὴν Ίταλίαν τέλος, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ζητήσεως ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ πρόδος ἐμφανίζεται αἰσθητὴ εἰς τὴν βιομηχανίαν. Η αύξησης τοῦ α' τετραμήνου ὑπολογίζεται εἰς 17%, ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1959. Κατὰ Μάιον μικρά τις ὑποχώρησις έσημειώθη, θεωρουμένη ώς ἐποχιακή. Η ιταλικὴ πάντως, βιομηχανία, δὲν ἐπέτυχε τὰς ἐπιδόσεις τῶν ἄλλων εύρωπαικῶν χώρων.

— Εις τὴν Αμερικήν, τούναντίον, ή στασιμότης τῆς παραγωγῆς ἐπιβεδοῖται. Ο δείκτης παρέμεινεν εἰς τὰ 110 (100 τοῦ 1957) ἐναντὶ τῶν 109 τοῦ Απριλίου και τοῦ Μαΐου τοῦ 1959. Η παραγωγὴ τοῦ χάλυβος είναι ή πλέον ὑποχωροῦσα (8.8 ἑκατομ. τὸν. κατὰ Μάιον, ἐναντὶ 9.8 ἑκατομ. τὸν. τοῦ Απριλίου). Η κατάστασις, βεβαίως, κρίνεται καλή, άλλ' αι δυσχέρειαι ὡρισμένων βιομηχανιῶν δημιουργούν τὸ αἰσθημα τῆς ἀδεβαίοτηος διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

• Ανεργία ούσιαστικῶν δὲν ὑφίσταται εἰς τὴν Δυτ. Εύρωπην. "Ελλειψις, τούναντίον, εἰδικευμένων ἐργατῶν διευτάτη ύφισταται.

— Κατὰ φυσικὴν συνέπειαν τὸ αἴτημα τῆς αύξησεως τῶν ἡμερομιθῶν ἐντονώτατον ηδη προβάλλεται. Η ἀρχὴ τῶν χαμηλῶν ἐργατικῶν διὰ τὴν συναγωνιστικὴν ίκανότητα μιᾶς χώρας ἀρχίζει νὰ χαλαρώνεται εἰς τὴν Γερμανίαν, τὴν Ολλανδίαν, τὴν Γαλλίαν και τὴν Ελβετίαν, αι αύξησεις παραχωροῦνται, ἐνῷ ἀντιμετωπίζεται ώς ἐπιτακτική ή ἀνάγκη τοῦ «αυτοματισμοῦ», τῆς ἀλλαγῆς, δηλαδή, τῆς τεχνικῆς τῆς παραγωγῆς. Ολιγάτεραι ἐργατικοὶ χείρες, περισσότερα αὐτῶματα μηχανήματα. Εις τὴν Αμερικήν ή ἀλλαγὴ ἐπέτυχεν.

• Αι πρῶται ἐκθέσεις ἐπὶ τῶν πεπταγμένων τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν συγκροτημάτων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας διὰ τὸ α'. έξαμηνον τοῦ τρέχοντος έτους, ἀπεικονίζουν τὸν υφιστον βαθμὸν εύημερίας και αἰσιοδοξον προσπτικῆς, ἀπὸ τὴν ὅποιαν αύται διακατέχονται.

— "Ολων τῶν ἑταίρων τὸ κέρδον είναι κατὰ 10% ἀνώτερο, ἐναντὶ τοῦ α'. έξαμηνον τοῦ 1959 και αι παραγγελίαι των κατὰ 20% περισσότεραι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον έξαμηνον π. έτους. Η βιομηχανία τοῦ χάλυβος έχει παραγγελίαι δι' ἄνετον ἀπασχόλησίν της τοιούτων.

— "Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, αι αἴξισεις αύξησεως τῶν ἡμερομιθῶν ἀθρώπων ὑποβάλλονται και αι πρῶται ἔξ αὐτῶν παρεχωρήθησαν ηδη ἀπὸ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν και ἀπὸ τὰς βιομηχανίας μετάλλων και κινητήρων.

• Η 'Ινδια ἡγόρασεν ηδη ρωσικὸν ἀργὸν πετρέλαιον και τινα παράγωγα αὐτοῦ. Η κατωτέρα τιμὴ τῶν ὑπερέων τὰς ξένας ἑταίριας αι νόπτιμοσουν και αύται τὰ ίδικά των προϊόντα κατὰ 7½ — 15%.

— Η Ρωσία θά προμηθεύσῃ πλὴν τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου, τὸ ὄπιον, ὅμως, ἡρήθησαν νό διιλίσουν τὰ εἰς τὴν Ινδίαν διιλιστήρια τῶν ξένων ἑταίρων, 1.500.000 τόν. κηροζίνης και δῆζε δῆλο εἰς τιμὰς 10 — 15% κάτω τῶν καθοριζομένων ἀπὸ τὰς ἑταίριες.

• Πράγματι, ή ἀνταγωνισμὸς είς τὰς τιμὰς βαίνει ὀξυνόμενος εἰς ὅλον τὸν Κόσμον και ίδιαιτέρως είς τὴν Δυτ. Εύρωπην. Εις τὴν Ίταλίαν σημειούνται αι χαμηλότεραι τιμαί.

— Η βενζίνη, λόγου χάριν, διατίθεται είς τὴν Ιταλίαν πρὸς 1 σελλίνι και 3½ πέννας τὸ γαλλόνιον, ἐναντὶ 2 και 1½ εἰς τὴν Αγγλίαν, 2½ σελλίνιων εἰς τὴν Γερμανίαν και 1.8½ σελλίνιων εἰς τὴν Γαλλίαν και τὴν Ελβετίαν.

• Βαίνουν ἐπιτυχῶς αι ἐργασίαι ἀποκαλύψεως ὑποθρυχίων πηγῶν πε-

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ „ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ“



ALEXANDRIA (Egypt)	: NESTOR GIANACIS S.A.E., Rue Istanbul 9
PORT-SAID	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
BARI	: DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36
CEUTA	: COMPAÑIA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A. Ruo du Mexique
HAMBURG	: GEBR. HEINEMANN, Doventleit 12

τρελαίου, έκ μέρους ισπωνικής έταιριας πέραν τής ουδετέρας άκτης της Σαουδικής Αραβίας — Κουβεΐτ. Εις τὸ τέλος τοῦ ἔτους ή παραγωγὴ τῶν ὑποθρυχίων φρέάτων ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰς 60.000 βαρελίων ἡμερησίων.

— "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι οἱ Ἰάπωνες πληρώνουν 56% ἐπὶ τῶν κερδῶν εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας χώρας, ἔναντι τοῦ συνήθους καθεστώτος τῶν 50 — 50 τοῦ ἰσχύοντος διὰ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. "Ἄν οἱ Ἰάπωνες ἐπιτύχουν, θεωρεῖται ἀναμφισθῆτον, ὅτι αἱ χώραι τῆς Μέσης Ἀνατολῆς θὰ προβάλλουν ἀξιώσεις αὐξήσεως τῶν ποσοστῶν των. Τὸ αἴτημα, πάντως, δὲν φαίνεται πιθανὸν νὰ ἴκανοποιηθῇ, λόγῳ τῆς ὑφισταμένης κρίσεως εἰς τὰ πετρέλαια καὶ τῆς ὑποτιμήσεώς των.

• "Ηρχισεν ὁ περιορισμὸς εἰς τὴν παραγωγὴν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Αἱ πρῶται διαμαρτυρίαι ἔρχονται ἀπὸ τὸ Ἰράκ. Καταγέλλονται αἱ ζέναι ἐταιρίαι ὅτι περικόπτουν τὴν παραγωγὴν των. Αἱ ημερησίες — λέγουν οἱ ἀρρεῖδοι — ἥσαν τελευταίων ὀλιγώτεραι. Καὶ ἔαν συνεχισθοῦν ἀναπόφευκτος θὰ εἶναι ἡ περικόπη.

• Περιορίζεται ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὰς χώρας τοῦ Ἐλευθερου Κόσμου. Εἰς τὸ Δυτ. Ἡμισφαίριον ἐπισημαίνεται κατ' Ἀπρίλιον ἡ μεγαλύτερα μείωσις καὶ εἰς τινας χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἡ μέση ἡμερησία παραγωγὴ ἔφθασε τὰ 17.117.400 βαρέλ., ἥτοι 361.000 βαρέλ. ὀλιγώτερα ἔναντι τῆς μέσης ἡμερησίας παραγωγῆς τοῦ Μαρτίου.

• Νὰ ναυλώσῃ τάνκερς διὰ μακράν, διετὴ τούλαχιστον, περίοδον ἐπιδιώκει ἡ Μόσχα. Αἱ ἀνάγκαι τῆς ἔξαγωγῆς καὶ οἱ ἀναλαμβανόμεναι ὑποχρεώσεις (Κούβα, Ἰνδία, Ἰαπωνία κ.λ.π.), δὲν ἡμπορούν ἄλλως νὰ ἔξυπηρτηθοῦν. Τὰ ρωσικὰ τάνκερς δὲν ἐπαρκοῦν. Φαίνεται, πάντως, λόγῳ τοῦ παροπλισμοῦ τόσων καὶ τόσων πλοίων, ὅτι δὲν θὰ δυσκολεύθων οἱ Ρώσοι εἰς τὴν ἐπιδίωξιν των αὐτήν, μὲν ναύλους μάλιστα χαμηλούς.

• Ἡ Ρωσία καὶ οἱ ἐν Εὐρώπῃ δορυφόροι τῆς κατασκευάζουν τὸ μακρότερον, διὰ μέσου τῶν χωρῶν των, σύστημα πετρελαιαγωγῶν. Ὁ κύριος ἀγωγός, ἐγκαθιστάμενος ἡδη διὰ μέσου τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, θὰ ἔχῃ μήκος 6.381 μιλλίων καὶ θὰ τροφοδοτῇ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀπωλ. Ἀνατολήν, μὲν ρωσικὸν πετρέλαιον εὐθηνότερον, ἔναντι τῶν τιμῶν τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου.

— "Ο σοδιετικὸς αὐτὸς ἀγωγός, εἶναι μεγαλύτερος τοῦ καναδικοῦ καὶ ἡ μὲν πρὸς Ἀνατολὰς διακλάδωσίς του, μήκους 4.347 μιλλίων, θὰ διασχίξῃ τὴν Σιβηρίαν μέχρι τῶν κινεζικῶν συνόρων, ἐνῷ ἡ πρὸς Δυσμάς τοισάντη, μήκους 2.480 μιλλίων, θὰ φθάνῃ εἰς τὴν Βαλτικήν, ὅποθεν θὰ διακλαδοῦται πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν, πρὸς τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ πρὸς τὴν Οὐγγαρίαν καὶ Πολωνίαν.

— Προβλέπεται η προμήθεια εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν 5.3 ἑκατομμύρια τόνων τῶν πετρελαίου ἐπτοίως, εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν 4.8, εἰς τὴν Πολωνίαν 4 καὶ εἰς τὴν Οὐγγαρίαν 2.6 ἑκατομμύρια τόνων ἐπησίων.

• Τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας ηὗξησεν ἀπὸ 9.6 εἰς 10 ἑκατομμύρια τόνων τὴν ἀπαιτούμενην διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ποσότητα ζαχάρεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἐκ τῶν ἐπὶ πλέον 400.000 τόνων, αἱ 60.000 τόνων θὰ προέρχωνται ἀπὸ χώρας τῆς παναμερικανικῆς ἐνόσεως. Εἰσαγωγαὶ θὰ γίνουν ἀπὸ τὴν Φορμόζαν καὶ τὰς Φιλιππίνας Νήσους.

• Πιθανολογεῖται ἡ πώλησις πρὸς τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν 500 χιλ. τόν. ζαχάρεως ἀπὸ τὴν Κούβαν, μετὰ τὴν ἀγορὰν τῶν 700 χιλ. τόνων ἀπὸ τὴν Ρωσίαν, μὲν παράδοσιν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους.

• Οἱ Ρώσοι ἡρχισαν νὰ κυκλοφοροῦν διαταγὰς διὰ συνδεδυσμένα κυκλικὰ ταξίδια ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν ἢ ἀπὸ Λένινγραδ πρὸς τὴν Κούβαν καὶ τάναπολιν. Τὰ σκάφη θὰ μεταφέρουν εἰς Χαβάնην ἐργαλεῖα, μηχανάς, εἰδὴ ἐκ χάλυβος, δημητριακὰ καὶ λιπάσματα, κατὰ δὲ τὴν ἐπιστροφὴν των εἰς Ρωσίαν θὰ παραλαμβάνουν ἐκ Κούβας φορτία ζαχάρεως.

• Αὔξανται τὸ τοννάρι τῶν παρωπλισμένων δεξαμενοπλοίων. "Ἐφθασε τὴν 15ην Ἰουλίου εἰς 477 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 7.805. 706 τόνων δ.ι.ω., περιλαμβανομένων καὶ 66 τάνκερς ἀμερικανικῆς κρατικῆς ίδιοκτησίας. Ἐκ τῶν ἀργούντων δεξαμενοπλοίων, 144 συνολικῆς χωρητικότητος 2.228.931 τόνων δ.ι.ω., ἀνήκον εἰς ἐταιρίας πετρελαίουν καὶ 267, χωρητικότητος 4.489.123 τόνων δ.ι.ω. εἰς ιδιώτας ἔφοπλιστάς.

• Παρὰ τὴν ζωηρότεραν οἰκονομικὴν δραστηριότητα καὶ τὸν δριμύτερον χειμῶνα, ἡ κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν δὲν ἐμφανίζεται τὴν αὔξησιν τῶν προηγουμένων ἐπών. "Ἐναντι πάντως τῆς αὐτῆς περίοδου τοῦ 1958 ή ἐφετεινὴ αὔξησις ἀνέρχεται εἰς 9%.

• Νέαν συμφωνίαν πωλήσεως γεωργικῶν προϊόντων εἰς τὴν Πολωνίαν συνήψεν ἡ Ἀμερική. Συνολικὴ ἀξία 130 ἑκατομ. δολλ. πληρωτέων εἰς ζόδια. Οἱ ναύλοι ὑπολογίζονται εἰς 10.5 ἑκατομ. δολλαρίων.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΙΠΤΟΣ

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

"Η κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, μὲ διελεύσεις 17.731 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 163.386.000 τόνων νέτη καὶ μὲ εἰσπραξιν διεισδύσιν ἀνελθούσαν εἰς 44.536.100 λίρας Αίγυπτου, ἀπέτελεσε νέον ρεκόρ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη. Κατὰ τὸ 1958 διῆλθον ἐκ τῆς διώρυγος περισσότερα σκάφη, ἥτοι 17.842, ἀλλὰ μικροτέρας συνολικῆς χωρητικότητος 154.479.000 τόνων νέτη, μὲ εἰσπραξιν ἐκ διοδίων 42.157.500 λίρών Αίγυπτου. Τὰ 70% τῶν διελεύσεων τοῦ 1959 ἀνφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια, ἥτοι 9.211 σκάφη, 114.340.000 τόνων νέτη, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 69.8%, διὰ τὸ 1958 (9.588 σκάφη, τόν. 107.816.000). Είναι χαρακτηριστικόν, ὅτι 58 ἀπὸ τὰ διελθόντα τάνκερες, μετέφερον φορτία στηρῶν, ἀντὶ πετρελαίων καὶ διὰ τὸ μεγαλύτερον διατηλεύσαν τὴν διώρυγα δεξαμενόπλοιον, ἥτοι τὸ ἐλληνικὸν «Βασιλόπατς Σοφία» 71.272 τόνων δ.ι.ω. Τὰ ἄλλως κατηγοριῶν σκάφη ἀνήλθον εἰς 8520, συνολικῆς χωρητικότητος 49.046.000 τόνων νέτη. Αἱ διελεύσεις κατενέμοντο εἰς τὰς κάστωθι κυριωτέρας σημαίας, κατὰ τὰ δύο τελευταία ἔτη (εἰς 1000άδας τόνων νέτη):

	Πλοία	Τόννοι νέτη
ΣΗΜΑΙΑΙ	1958	1958
'Αγγλική	3.993	33.010
Λιβεριανή	1.685	23.369
Νορβηγική	2.496	24.479
Γαλλική	1.458	15.335
'Ιταλική	1.621	12.801
Παναμαϊκή	696	6.553
'Ολλανδική	831	6.408
Σουηδική	667	5.658
Γερμανική	725	4.456
Δανική	654	5.410
'Ην. Πολιτειών	610	4.233
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	272	1.440
Ρωσική	572	2.845
'Ιαπωνική	266	1.854
'Ισπανική	108	682
'Ινδική	171	1.042
Βελγική	111	968
Πορτογαλική	91	768

"Η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία κατέλαβε πὸ 1959 τὴν δωδεκάτην θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς διώρυγος, ἐνῷ τὸ 1958 κατεῖχε τὴν 14ην θέσιν. Εἰς τὴν πραγματικότητα ἡ θέσις τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας θὰ ἥτο μεταξὺ τῶν πρώτων τριών, ἀν υπελογίζοντο καὶ τὰ τελούντα ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» σκάφη Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. "Οπωδήποτε, ἡ διελθουσία κατὰ τὸ 1959 τὴν διώρυγα Ἐλληνικῆς χωρητικότητος ἥτο ὑπερδιπλασία τῆς τοῦ 1958 καὶ τοῦτο δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ραγδαίαν ἐπαύξησιν τῆς δυνάμεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, περιλαμβανομένης καὶ τῆς κατηγορίας τῶν δεξαμενοπλοίων.

"Ἀφ' ἑτέρου, τὰ μέσω τῆς διώρυγος καὶ πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις διακινηθέντα ἐμπορεύματα ἀνήλθον εἰς 148.254.000 τ., μὲ αὔξησιν 6.4%, ἔναντι τοῦ 1958, δὲ είχον φθάσει εἰς 139.373.000 τ. Τὰ διακινηθέντα πετρέλαια ἐκάλυψαν δύκον 101.215.000 τ. κατὰ τὸ 1959, ἔναντι 96.797.000 τόνων, τοῦ 1958 καὶ ἐνεφάνισαν αὔξησιν 47% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1955 καὶ 1959, ἐνῷ τῶν λοιπῶν φορτίων ή αὔξησις κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἔφθασεν εἰς 22%.

* * *

Πρόσφατοι, ἔξ αλλοῦ, στατιστικοὶ διαπιστώνουν, ὅτι ἡ αὔξησις εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς διώρυγος συνεχίζεται καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οὕτω, κατὰ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας αἱ διελεύσεις περιλαμβοντας 6.265 σκάφη, 61.526.000 τόνων νέτη, τὰ δὲ διακινηθέντα φορτία ἀνήλθον εἰς 55.684.000 τ. Εἰς τὸ κατωτέρω πίνακα δείκνυται ἡ κίνησις τῆς διώρυγος κατὰ μῆνα εἰς πλοία, χωρητικότητα καὶ φορτία, καθὼς καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἡμερησίων διελεύσεων:

ΜΗΝΕΣ	Πλοία	Τ. νέτη	Διελεύσ.	Φορτία
'Ιανουάριος	1.609	16.702.000	61.9	14.433.000
Φεβρουάριος	1.548	15.232.000	53.4	13.690.000
Μάρτιος	1.599	15.325.000	51.6	13.995.000
'Απρίλιος	1.509	14.267.000	50.3	13.566.000

"Ἀπὸ τὴν σύγκρισιν τῶν ἀριθμῶν προκύπτουν μερικαὶ ἐνδιαφέρουσαι παραπτήρεις. Αἱ διελεύσεις τοῦ μηνὸς Μαρτίου, λόγου χάριν, ἀνεφέρονται κατὰ ποσοστὸν 71% εἰς δεξαμενόπλοια, ἡ δὲ κατανομὴ τῆς διῆλης κινήσεως κατὰ σημαίας ἔφερε πρώτην τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, δευτέραν τὴν λιβεριανήν καὶ ἐνδεκάτην τὴν Ἐλληνικήν, μὲ πλοία 477.000 τόνων νέτη. Αἱ διελεύσεις τοῦ 'Απρίλιου συγκρίνομεναι πρὸς τὰς ἀντί-

ANTONIADIS
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
Η πλειονάρχηση της επιχείρησης στην Ευρώπη
**Τηλεφωνούσατε με: 40-435· ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

στοίχους του 'Απριλίου 1959, ένεφανισαν αύξησιν 2.9% διά τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 4.5% διὰ τὴν χωρητικότητα νέτ. Τὰ δεξαμενόπλοια ἐσήμειώσαν ὑποχώρησιν. Διῆλθον τὴν διώρυγα κατ' 'Απριλίον τρ. ἔτους 748 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 9.842.000 τόνων νέτ, ἔναντι 812 σκαφών, συνολικής χωρητικότητος 9.936.000 τόνων νέτ, τοῦ 'Απριλίου 1959. "Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου, τὴν κατανομὴν τῶν διελεύσεων, ή Ἑλληνική σημαία κατέλαβε κατ' 'Απριλίον τὴν ἐνάτην θέσην, μὲ 539.000 τ. νέτ.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΒΕΛΤΙΩΣΩΣ

'Ἐν τῷ μεταξὺ συμπληρώνονται συντόμως τὰ ἔργα τοῦ τροποποιηθέντος ὄγδου προγράμματος βελτιώσεων, τὰ ἀναληφθέντα παρ' ἀμερικανικής ἐταιρίας, εἰς τρόπον ὡστε μὲ τὰς πραγματοποιήσιας ἐκβαθύσεις θὲ εἶναι δυνατόν, ἀπὸ τοῦ ἀρχαριού μηνὸς Αὐγούστου νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα σκάφη ἔχοντα βύθισμα 37 ποδῶν (45.000 τόν. τάνκερς). 'Ο διευθυντής τῆς ἐργοληπτήριας ἐταιρίας κ. Οὐώνερ ἀνέφερε εἰς σχετικά ἀνακοινώσεις του, ὅτι τὰ ἐκτελεσθέντα ἔργα ἥρχισαν κατ' Αὔγουστον τοῦ 1958, ἐπὶ τὸ βάσει συμβολαίου ἀντιπροσωπεύοντος δαπάνην 21 περίπου ἑκατομμύριων δολαρίων, ἐν τῶν ὁποίων τὰ 30% ήσαν πληρωτέα εἰς αἰγαπτιακὸν νόμισμα καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς δολλάρια. Περαιτέρω ἀπέκλιψεν, ὅτι ἀπευθύνθησαν ἀπὸ τὰς ὁχθαὶς καὶ ἀνεύρυσθας ἀπὸ τὸν βυθὸν, χώματα καὶ ἐλὺ 27.048.000 κυβικῶν μέτρων, μὲ ἡμεροσίαν ἀπομάκρυνσιν 61.000 κ.μ. Τὸ δόλον ἔργον διηρέθη εἰς 18 στάδια, ἐκ τῶν ὁποίων συνεπληρώθησαν αἱ ἔργασις διὰ τὰ 14 στάδια, ἐνῷ ἡ ἔργασια διὰ τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα ἐπίζεται νὰ ὀλοκληρωθῇ ἐντὸς τοῦ προγραμματισμένου χρόνου. Εἰς τὰς ἔργασις ἐκβαθύσεων ἔχριστομποιηθήσαν οἱ τρεῖς ισχυροὶ ἐσκαφεῖς «Ντέλλγκαμ», «Νέα 'Υερσέρη» καὶ «Βατιμόρη», ἀπησχολήθη δὲ πρωστικὸν 425 ιθαγενῶν ἐργατῶν ὑπὸ τὴν ἐπίδειπλην 38 'Αμερικανῶν τεχνικῶν. 'Αρ' ἔτέρω, τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν «πρόγραμμα Νάσσερ» προβλέπει ἐκβαθύσεις ἐπὶ διαύλου μῆκους 100 μιλλίων. Πλοία μὲ βύθισμα 37 ποδῶν ήσαν μέχρι τοῦδε ὑποχρεωμένα νὰ ἀκολουθοῦν τὴν δόδον περίπλου τοῦ Κέιπ Τάουν, ἐνῷ ἡδη θά χρησιμοποιούν τὴν διώρυγα, μὲ προβλέπομένον ἀποτέλεσμα τὴν κατὰ 10% ἐτήσιως αὔξησιν τῶν ἐκ διοίων εἰσπράξεων.

MET. BRETANNIA

ΤΡΙΑ ΝΕΑ "ΛΑΪΝΕΡΣ..

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ορίανων» τῶν 40.000 τ. γκρός, τῆς «Οριεντ Λάιν», τελούν ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεία, θὰ ἐκτελέσῃ τὰς δοκιμάς του τὴν 22αν Οκτωβρίου, μὲ προγραμματισμένην τὴν ἔναρξην τῶν δι' Αὐστραλίαν δρομολογίων του τὴν 3ην Δεκεμβρίου. 'Η ναυπηγησίς τοῦ ἐστόχου εἰς 15 ἑκατομμύρια λιρῶν. Τὸ «Ορίανων», ὅμοι μὲ τὸ λάινερ «Καμπέρρα» τῶν 45.000 τόνων γκρός, ὅπερ θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν Μάιον τοῦ 1961 — ἀμφότερα ταχύτητος 27½ μιλλίων — θὰ ἐγκαινιάσουν τὴν γραμμὴν Βορείου Εἰρηνικοῦ πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ θὰ ἐπιδιώξουν τὴν ἔχυτηρέτησιν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν Νέαν Ζηλλανδίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸῦ ἀκριβῶς η διστρύμισις τῶν θέσεων των προσηρμάσθη πρὸς τὰς ἀνάγκας καὶ τὴν ζῶν τῶν Αμερικανῶν ταξιδιωτῶν. Μία νέα τεχνικὴ ἐφαρμογὴ ἐπὶ τοῦ λάινερ «Καμπέρρα» ἔγκειται εἰς τὸ σύστημα τῆς πλευρικῆς διακυβερνήσεως τοῦ σκάφους, δι' ἐλίκων ἐγκατεστημένων εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος διευκολύνονται οἱ χειρισμοὶ τοῦ σκάφους εἰς στενούς διαύλους, καθὼς καὶ ἡ παραδοσία τοῦ εἰς τὰ κρηπιδώματα, χωρὶς τὴν βούθειαν ρυμουλών.

"Ἐνα τρίτον λάινερ, τὸ «Οὐίνσδωρ Κάστλ», 38.000 τόνων γκρός, τῆς «Γιούνιον Κάστλ», οὐτίνος ή ναυπηγησὶς ἐκόστισεν 11 ἑκατομμύρια λιρῶν, εἰσέρχεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐντὸς τοῦ ἀρχαριού μηνὸς Αὔγουστου, δρομολογούμενον εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αφρικῆς. Θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ «Οὐίντεστερ Κάστλ» 20.000 τ. γκρός, (τοῦ 1930), ὅπερ καὶ θὰ πωληθεί πρὸς διάλυσιν. Τὸ «Οὐίνσδωρ Κάστλ», ὀφειλόμενον εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ νέου διεύθυντον τῆς ἐταιρίας κ. Κάτζερ, ἔχει μεταφορικὴν ικανότητα δι' 191 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ 591 τουριστικῆς. Εἰς ἀπὸ τοὺς νεωτερισμούς του, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐγκατάστασιν ὑδροβιολογικοῦ θεραπευτηρίου, ἐφωδιασμένον μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μηχανήματα διαγνωστικῆς καὶ θεραπείας. Οἱ ἐπιβάται, ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν Ιατρῶν, θὰ δύνανται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου των νὰ ἀπολαμβάνουν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐν λόγῳ θεραπευτηρίου.

Ο ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Οι Βρετανοί πλοιοκτήται: ἐπιδεικνύουν ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἔξελιξιν τῶν πρωστηρίων μηχανῶν ἐλευθέρου ἐμβόλου. Τὸ ἐν προκειμένῳ ἐνδιαφέρον τῶν εἰναι ἀκόμη μεγαλύτερον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παρούσης ὑφέσεως, μεγαλύτερον ἀσφάλειαν καὶ αὐξῆσιν τῆς οἰκονομικῆς ἀπόδοσεως. Τὸ τελευταίον πλοίον, τὸ ὅποιον εἰναι ἐφωδιασμένον μὲ ἀεριοστρόβιλον ἐλευθέρου ἐμβόλου, εἰναι τὸ «Ρέμπραντ» 12.900 τόνων η.η., ἐκτελέσαν πρὸ τοῦ χρόνου τὰς δοκιμάς του. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία «Σμιθ» διὰ τὴν ἐταιρίαν «Μιτόλτον» καὶ εἰναι τὸ μεγαλύτερον ἐν τῷ Κόσμω πλοίον τὸ ἐφωδιασμένον μὲ τὸν ἐν λόγῳ τύπον πρωστηρίου μηχανῆς. 'Η μηχανὴ ἐλευθέρου ἐμβόλου, καθ' ἐπλίζεται, θὰ ἐπιτελέσῃ προσεχῶς μέρας βῆμα εἰς τὸν τομέα πρωσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ εἰναι ἐνθεξόμενον νὰ ἀποδῇ ισχυρὸς ἀνταγωνιστῆς τῆς δηξελομηχανῆς. Κυριώτερα πλεονεκτήματα τοῦ συστήματος τοῦ βάρους τῆς μηχανῆς καὶ ἡ εύκολος συντήρησις αὐτῆς.

Εἰς τὸ «Ρέμπραντ» τὸ βάρος τῆς κυρίας μηχανῆς εἰναι κατὰ τι μό-

λις ἀνώτερον τῶν 83 τόνων, ἥτοι κατὰ 200 τ. διλγόντερον τῆς μηχανῆς Ντήζελ ισοδυνάμου ισχύος. 'Η ἔξοικουόμητις χώρου καὶ βάρους, παρέχουν εἰς τὸ σκάφος χώρον 200 ἐπὶ πλέον τόνων δι' ὀφέλιμον φορτίον. Τὸ σύστημα τοῦ ἐλευθέρου ἐμβόλου δύναται ἐπίστης νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ἕνα πλοίον, ὃπως διανύσῃ μακροτέραν περίοδον ἐκμεταλλεύσεως, μὲ διλγάτεραν δαπάνην χρόνου ἐν λιμένιν ἥ ἐδεξαμενή δι' ἐπισκευάς ἥ συντήρησιν. 'Επιπροσθέτως εἰς τοὺς τέσσαρας ἀεριοστροβίλους ἐλευθέρους ἐμβόλου, ποὺ λειτουργούν ἐπὶ τοῦ «Ρέμπραντ», ἔχει προστεθῆ παραπλέωρας καὶ πέμπτη μονάς, τιθεμένη εἰς λειτουργίαν, ὅταν μία ἐκ τῶν ἄλλων τεσσάρων μονάδων τελεῖ ὑπὸ ἐπισκευὴν ἥ ἀργεῖ πρὸς συντήρησιν. Διὰ τὸ τρόπου τούτου, ἐπισκευαὶ καὶ κανονικὴ συντήρησις ἐκτελοῦνται ἄνευ πραγματικῆς απωλείας χρόνου ἥ κέρδους. 'Η κατανάλωσις, πάντως, καυσίμου, εἰναι ἀνωτέρα ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν μηχανῆς Ντήζελ ισοδυνάμου ισχύος, ἀλλ' οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ ναυπηγοὶ φρονοῦν, διτι αὐτὴ ἀντισταθμίζεται ἀπὸ τὸν ἐπὶ πλέον χρόνον δι' ὀφέλιμον φορτίον καὶ ἀπὸ τὴν ἐπιτυγχανομένην οἰκονομίαν εἰς τὸ κόστος συντήρησεως.

* * *

'Ο ἀρχιμηχανικὸς τῶν ναυπηγείων «Σμιθ Ντόκ Κόμπαν» διμίλων μετὰ τὰς προκαταρκτικὰς δοκιμάς τοῦ φορτηγού «Ρέμπραντ» ἐτοίσεν, διτι τὸ σκάφος ὑπὸ κατάστασιν ἐρματος ἀνέπτυξε ταχύτητα 14.58 κόμβων καὶ διτι ἐπετεύχθη εἰδικὴ κατανάλωσις καυσίμου 0.428 λιτρῶν καθ' ἵππον ἀξιονος. Τὸ «Ρέμπραντ» ἔχει προγραμματισθῇ δι' ὑπηρεσιακῆς ταχύτητας 13 κόμβων, ἐμφορτον καὶ ὑπὸ μέσην καιρικήν κατάστασιν. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι, ὑπελήθησαν εἰς τοὺς μέτρησιν, ἐν ταξιδίῳ ὑπὸ φορτού κατάστασιν, αἱ δὲ γενόμεναι παρατηρήσεις ἀπέδειχαν, διτι δύνανται νὰ πραγματοποιηθῶν βελτιώσεις τινές.

"Ἐτερον σημαντικὸν χαρακτηριστικὸν τοῦ «Ρέμπραντ» ἔγκειται εἰς τὸ διτι ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον ὕκεινον προτηγούν μὲ μηχανᾶς ἐλευθέρους ἐμβόλου, ὅπερ ἔχει ἐλεγχόμενον βῆμα ἐλίκος. 'Η Ἑλιξ συνδέεται μὲ μονὸν στρόβιλον μὴ ἀναστροφής, διτι σειράς μηχανημάτων διπλῆς μειώσεως, δὲ δὲ κανονισμός ὅλων τῶν χειρισμῶν καὶ τῆς δυνάμεως, δύναται νὰ διεχαγῇ ἀπὸ τῆς γεφύρας. 'Η κυρία πρωστηρίος μηχανὴ προορίζεται νὰ ἀναπτύσσῃ, κατὰ μέγιστον δριον, συνεχὴ παραγωγὴν δινάμεως 4.000 ἵππων ἀξιονος εἰς τὰς 110 στροφάς κατὰ λεπτόν.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC., (all U.S. & CANADIAN PORTS)
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

SYRIA - LEBANON
PAPADOPOULOU & CO.
LATTARIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

ARABIA
THE ADEN AGENTS
P. O. Box 1240 Steamer Point
ADEN

FINLAND
INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO
RIERA HERMANOS
Apartado 167 CEUTA

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

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

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

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt. 81
KRISTIANSANDS.

INDIA - CEYLON
JOHN F. FIDELE

P. O. Box 1632 Botawala Bldy. — 4th Floor
11 Elphinstone Circle
BOMBAY, INDIA

SWEDEN
C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12

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

Adelaide

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

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582/J 1713
After Hours J. 6889
Cables «PORTADPROV»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

Aden

ATHANAS MAYROUDIS

Cables: "NASSOS", P.O. Box 1227 Phone 2096

Amsterdam

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

**STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES**

Antwerp

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

JOSEPH J. LEE & CO.

17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36 33.61.37 - 33.61.64
Cables: «LEE»

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

STEVEDORING CO. GYLSEN

Rue de Genes 7,
Tele: 31.09.64 (3 times) Cables «GYLSEN»

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
520 Chamber of Commerce Bldg.
Tele: Lexington 1800-61 Cables «MARSHIPCO»

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

Bangkok

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

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 157 Canning Street
Tele: Bank 5239

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.
2 Selkirk Street
Tele: 410238, 410239 Cables «HERMES»

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

Cables: «MIDSHIPMAN»

Casablanca

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

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

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
Mueller Cananero Dato,
Teleph. 1417 G 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
T8 Place des Nations
Tele: 78255 Cables OKELSON

«TRAVINDUS» STEVEDORES

SIEVEDORRES

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED
26 Mouatt St. Tele: L 1054 Cables «STEVNICHOL»

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

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

STEVEDORES

Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

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

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

Liverpool

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

STEVEDORES

London

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

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

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

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

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

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

SHIP REPAIRERS

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5233 9115 Lorimer St. SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

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

SHIP'S FITTING

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

STEVEDORES & CONTRACTORS

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΑ ΝΟΜΑ 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: AVENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νησάλογιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ἔνονα κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Ἄλκιμαν» φορτηγόν, 9.900 τ. γκρός (τελούν ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Γερμανίαν) ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ραιμόπου» (διαχείριστις ἀδελφῶν Λύρα).

2.— «Γουόρλντ Γκλέιντ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανόν), 13.321 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γουόρλντ Γκλέιντ» (ἀντιπρόσωπος ἡ ἐταιρία «Νιάρχος — Ἐλλάς» A.N.E.).

3.— «Ἐκτωρ» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Σύμφονον») 7.144 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαργκό» (διαχείριστις Οίκου Κ. Μ. Λαιμού).

4.— «Γουόρλντ Ἰντέγκριτον» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 26.031 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956 ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σίνι Μπαίη» (ἀντιπρόσωπος ἡ ἐταιρία «Νιάρχος — Ἐλλάς» A.N.E.).

5.— «Ρέα» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Ἐπος») 7.153 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρίτων» (διαχείριστις κ. Κ. Μ. Λαιμού).

6.— «Δήλιον Σπίριτον» δεξαμενόπλοιον, 16.277 τ. γκρός, τελούν ὑπὸ ναυπηγήσιν εἰς Ὀλλανδίαν (διαχείριστις Οίκου κ. Ἰω. Κ. Καρρᾶ).

7.— «Γκόλντντεν Αρρόο» δεξαμενόπλοιον, 25.716 τ. γκρός, τελούν ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἰνο, τοῦ Μαϊτζούρου καὶ ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀκούτιλα Τάνκερς» (διαχείριστις κ. Βασ. Γουλανδρῆ).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα (τοῦ Ἀΐδη) καθειλκύσθη τὴν δην Ἰουνίου καὶ τελεῖ ἥδη ὑπὸ συμπλήρωσιν τὸ φορτηγόν ἔτοι μονόν φορτίου χῦμα «Λιντα» 13.200 τ. γκρός ἡ 21.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρδιέντο» (Οίκος «Ν. 1. Γουλανδρῆς»). Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 12.000 πτπών, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 16 μιλλίων καὶ παράδοσιν τέλη Αὔγου-

στου. Σημαία ἑλληνική.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐναὶ ἄκομη νεότευκτον φορτηγὸν ἀπὸ τὰ ἔγκαταλειφθέντα παρ' ἑλληνικοῦ Οἴκου εἰς τὰ δόλλανδικὰ ναυπηγεῖα, τὸ «Νο 296», χωρητικότητος 10.000 τ. γκρός, 14.260 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1960, ἐπιολήθη εἰς Πολωνούς ἀντὶ τιμῆς γύρω τοῦ ἐνδός ἐκατομμυρίου λιρῶν, μὲ πιστωτικὰς διευκολύνσεις καὶ μὲ ἅμεσον παράδοσιν εἰς τὴν Ἀμερικήν.

— Τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Αἴτζιαν Σ.η» (ex «Ταγγετος») 7.032 τ. γκρός, 10.330 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1957, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀγοραστάς, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθέσης τιμῆς καὶ μὲ παράδοσιν τέλη Ιουλίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαγκάης.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν μικρὸν φορτηγὸν «Σίλερ Μέντα» 952 τ. γκρός, 1.102 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ μὴ γνωσθέσης τιμῆς εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Ἀπωλ. Ἀνατολῆς, μὲ ἅμεσον παράδοσιν εἰς Σιγκαπούρυν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Ἄθως» 3.958 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς θά μετονομασθῇ «Φιλία».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ φορτηγὸν «Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου» 4.164 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927, παραδοθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς Κάρδιφ εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ὑμεσὶ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Xmes».

— Ἐπίσης τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλικὰ συμφέροντα φορτηγὸν «Λιλή» 7.120 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδοθὲν εἰς Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «Ebro» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ φορτηγὸν «Ἀκρόπολις» (ex «Λέανδρος») 5.244 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ὃπου καὶ παρεδόθη.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Πράντο» 2.256 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Π. Γ. Κοτταροπούλου εἰς Ιταλούς διαλυτὰς καὶ παρεδόθη εἰς Σπέτζιαν, ὃπου ἐρρυμούλκηθη ἐκ Μασσαλίας.

— Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν μας «Μυρτώ» 2.297 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ἐλληνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 18.600 λιρῶν.

— Ἐξ ἄλλου, τὰ κάτωθι σκάφη τῶν διόποιων προηγουμένως ἀνηγέλθη ἡ πώλησις πρὸ διάλυσιν, παρεδόθησαν εἰς τοὺς ἀγοραστάς των: «Ἄττικα» 5.214 τ. γκρός (τοῦ 1927) εἰς Χόγκ Κόγκ, τὴν 27ην Ἰουνίου. «Δῆμος» (Λιδάνου) 4.824 τ. γκρός (τοῦ 1927) εἰς Κεμούρα (Ιαπωνίας), τὴν 3ην Ἰουλίου. «Ζάν Μπαττίστα» (σημαία ἀγγλική) 7.142 τ. γκρός (τοῦ 1943), εἰς Μπλάυθ τὴν 16ην Ἰουλίου, ρυμουλκηθὲν ἐκεῖ ἐξ Ἀμβούργου. «Πίνδος» (τάνκερ) 7.053 τ. γκρός (τοῦ 1922) ρυμουλκηθὲν ἐκ Πειραιῶς εἰς Κορκούλα. «Σάγκαμον» (παναμ., τάνκερ) 11.780 τ. γκρός (τοῦ 1930), εἰς Χακεδάνη, ἀρχὰς Ἰουλίου. Καὶ «Πουκουλέττα» (παναμ., δεξαμ.) 7.104 τ. γκρός (τοῦ 1936), ἀρχὰς Ἰουλίου εἰς Ζεεμπρούγκε, ὃπου ἐρρυμούλκηθη ἐκ Ντάρτμουθ.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Ἀρο» 7.221 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Τεργέστης. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.
Cable: «LENUK»

I. P. NORONHA
Cable: «IGNATIUSNORONHA»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENT

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIJUMITE PUCCI BROS
Tele: 21128 Piazzale Portici Massa
Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.
Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «MORANTOW»

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)
Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.
Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

COMOITO SON & CO. LTD.
P.O. Box, No 159, Cables: «CMADTO»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 27190 Maakade 113
Cables: «FRANSWART»

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72668 Bolnes Cables: «BOELE»

N. V. CORNS SWARTHOORN'S STUWADOORS MAATS
Tele: 25168 Willemstraat 21 Cables: «ADVANTAGE»

YAN BRINK LTD.
Tele: 77.610 - Pier 8, Waalhaven, Cables: Kabrinx.

Singapore

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

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 4087 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVE»

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.
Tele Pacific 83415 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

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

SHIPCHANDLERS

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

STEVEDORES

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατά το δεύτερον δεκαπενθήμερον τού ληξάντος μηνός Ιουλίου ύπεγράφη μόνον μία σύμβασις ασφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Πρόκειται περὶ τοῦ ύπό λιβεράτη σημαίαν πλοίου «Γκραΐτσιαν «Εμπλεμ», τόννων γκρός 9.410, τοῦ ὅποιου τὸ πλήρωμα ἡσφαλίσθη ἀπὸ 25ης Ιουνίου 1960 ἐκπρωσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. ὁδελφῶν Γουλανδρῆ.

Ἄντιθέτως, κατά τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἔκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων 36 ἐν δλώ σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ τρία ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς, ἔν ἐξπλειστηράσθη καὶ τὰ ὑπόλοιπα 32 ὑψώσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Τὰ διαγράφεντα πλοῖα εἶναι τὰ ἀκόλουθα: «Πασιφίκ Τσάλλεντζερ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 10.172 ἐκπλειστηριασθέν, «Κάσσισαν Σῆ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.291, «Σαγκαμόν», λιβεριανὸν τόννων γκρός 11.760 καὶ «Μένόρα», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 5.563, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

Τὰ ὑψώσαντα τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν εἶναι τὰ ἀκόλουθα: «Μαρία ΙΙ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.069, «Δόξα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.176, «Ἀνδρος Βάλλευ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 8.459, «Ἀνδρος Ηγκλ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 8.394, «Ἀνδρος Γκλάιντερ», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 7.256, «Μυκήναι», λιβεριανόν τόννων γκρός 8.587, «Ἀνδρος Μέρκιουρ», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 11.625, «Εἰρηνικός», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 7.283, «Ἀνδρος Τράνσπορτ», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 23.607, «Αττικά», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 5.214, «Γουόρλτ Ντέιλ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 13.320, «Ιωάννης Κ.» παναμαϊκὸν, τόννων γκρός 7.248, «Κατερίνα», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 7.068, «Ἀνδρος Μέρτσαντ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 8.466, «Ἀνδρος Στρήμη», λιβεριανόν, τόννων γκρός 8.479, «Κριέϊτορ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 7.275, «Ἀνδρος Τέμπεστ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 27.500, «Ἀνδρος Θάντερ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 25.000, «Βικτωρία», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 11.365, «Βάλλορ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 7.229, «Ἀντρέα» παναμαϊκὸν τόννων γκρός 7.176, «Κουήν», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 7.190, «Μέλοντυ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 7.251, «Νόρθ Κουήν» λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.300, «Ράφωντυ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 7.152, «Ἐλμίρα», λιβεριανὸν τόννων γκρός 7.190, «Ἀνδρος Κάουντυ», παναμαϊκὸν τόννων γκρός 8.390, «Ἀνδρος Κόμετ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 8.426, «Υπερίων», λιβεριανὸν τόννων γκρός 23.678, καὶ «Κλάσσικ», λιβεριανὸν τόννων γκρός 7.190.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ύπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχονται σήμερον εἰς 619, τόννων γκρός 6.174.142.

Η ΑΠΟΛΕΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ "ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ.."

Ἐνώπιον τῶν ἀγγελικῶν δικαστηρίων «Queen's Bench Division» διεξάγεται ἀπὸ τῆς 13ης Ιουλίου ἡ δίκη ἐπὶ ἀγωγῆς τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκῆς ἑταῖρίας «Σάντιο ἐναντίον τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρίας «Indemnity Marine», δι' ἀπαίτησιν 7.725 λιρῶν, λόγῳ μη καταβολῆς τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἀπολεσθέντος τὴν Ιην Δεκεμβρίου 1957 εἰς τὸ Κόλπον τῆς Βεγγάλης φορτηγοῦ τῆς «Τροπαιοφόρος». Τὸ σκάφος ἀπωλεύθη συνεπείᾳ προσκρούσεος ἐπὶ μὴ καθορισθέντος ὑποβρυχίου ἀντικειμένου, ἡ δὲ ἡσφαλισμένη ἀξία του ἐκάλυπτε ποσὸν 160.000 λιρῶν.

Οἱ ἐνάγοντες ἡγειραν τὴν ἀξιώσιν των περὶ καταβολῆς τῆς ἀποζημιώσεως, διότι ἡ δολικὴ ἀπώλεια τοῦ σκάφους των, ἐπισυμβάσα κατὰ τὸ

ταξίδιον τοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ Βιζαγκαπατανάμ εἰς Καλκούτταν, ἐκαλύπτετο ύπὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου. Οἱ ἐναγόμενοι ἔξι ἄλλου, ἰσχυρίσθησαν, ὅτι τὸ σκάφος ἀπώλεσθη ἀπὸ μὴ ἡσφαλισμένου παραγόντος κίνδυνον καὶ ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ ὥφειλετο εἰς δόλον τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. Ἡ ἀποδεικτικὴ διαδικασία συνεχίζετο μέχρι τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ Ιουλίου.

ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΠΑΝΑΜΑΪΚΟΥ

Τὴν 9ην Ιουλίου καὶ κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως κατεσχέθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δουβλίνου τὸ ύπό παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μακούτος» 4.000 τόννων d.w., διότι οἱ πλοιοκτῆται τοῦ δὲν κατέβαλον τὰ λιμενικὰ δικαιώματα ἐπὶ 290 λιρῶν. Ἀπάτησις ἐπίσης ἡγέρθη 1.000 λιρῶν ἀπὸ τοὺς παραλίπτας τοῦ φορτίου διὰ ζημίας του, ἐνῷ καὶ τὸ ἔξι 23 ἀνδρῶν ἐλληνικὸν πλήρωμα ἔχει ἀπαίτησεις διὰ μισθούς. Οἱ πράκτορες τοῦ σκάφους διέθεσαν ἔξι ιδίων τῶν 50 λίρας διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πληρώματος.

ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ "ΙΩΝΙΑ.."

Τὸ ἐπιβατηγὸν τῆς ΕΛ-ΜΕΣ «Ιωνία» 4.737 τ. γκρός ἐναυλώθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Μεσσαζερή Μαριτίμ» δι' ἔξι μῆνας, ἀντὶ τιμῆς 72.000 λιρῶν μηνιαίων, προκειμένου νά κέτελη ταξίδια μεταξὺ Μασσαλίας καὶ Μαδαγασκάρης. Παράδοσις τὴν 15ην Οκτωβρίου καὶ ἐπαναπαράδοσις τὴν 15ην Απριλίου 1961.

ΤΑ"ΙΠΤΑΜΕΝΑ..

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέρριψεν αἴτησιν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ δρομολόγησιν εἰς τὴν Ἐλλάδα δύο ἵπταμένων πλοίων, ὅπως χαρακτηρισθοῦν ταῦτα ὡς ἀναγκαῖα διὰ τὴν πρόδον καὶ ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας. Δέοντα νὰ σημειωθῇ, ὅτι μόνον ύπὸ τὴν προϋπόθεσιν τοῦ ἀνώτερού χαρακτηρισμοῦ θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ χρηματοδότησις τῶν ἐνδιαφερομένων ὑπὸ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α.

Κατόπιν τούτου, ἡ δῆλη ὑπόθεσις τῆς εἰσαγωγῆς τῶν ἵπταμένων πλοίων εἰς τὴν Ἐλλάδα, μετὰ δὲ τὴν ἀρνησην τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ὅπως χορηγήσῃ σχετικὸν δάνειον, δέοντα νὰ θεωρηθῇ, ὅτι ματαιούται δριστικῶς.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Εἰς τὴν Βέρνην, ὅπου συνήλθε τὸ Συνέδριον τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν, ὡμαλῶς διεξήχθησαν αἱ συζητήσεις. Ὁ κ. Μπεκιού παρητήθη τῆς Γεν. Γραμματείας, διότι προήχθη εἰς Γραμματέα τῆς Διεθνοῦς Συνομοσπονδίας τῶν Ἐλευθέρων Συνδικάτων. Ὁ κ. Τένναντ, τῶν "Αγγλῶν πλοιορχῶν, ἔξελέγη πρόεδρος τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος, μετὰ λυσσώδη ἀντίδρασιν τῶν Ἀμερικανῶν. Τελικῶς ὁ κ. Τένναντ ἐλασ 367.278 φήμους καὶ ὁ κ. Κάρραν 115.998. Ἐν συνεχείᾳ τὴν 25ην Ιουλίου συνεζητήθη τὸ προσφίλες θέμα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Ἡ Διάσκεψις ἐνέκρινε τὰς ἀποφάσεις τοῦ Λονδίνου καὶ τὴν παρασχετεῖσαν εἰς τὴν Π.Ν.Ο. ἔξουσιοδότησιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, ἀπέφασισε δὲ τὴν ἔντασιν τοῦ ἀγώνος κατὰ τῶν μὴ συμβεβλημένων πλοίων. "Ας σημειωθῇ, ὅτι μέχρι τοῦδε ὑπεργάφησαν ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. συμβάσεις διὰ 260 πλοίων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν σκαφῶν τοῦ κ. Ζνάση, πλὴν τῶν πλοίων τοῦ στόλου τοῦ κ. Νιάρχου, διὰ τὰ ὅποια αἱ συμβάσεις συνήφθησαν ἀπ' εὐθείας μὲ τὴν Δ.Ο.Μ.

Μᾶς γράφουν σχετικῶς ἀπὸ τὴν Βέρνην:

"Η Συνδιάσκεψις τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας 'Εργατῶν Μεταφορῶν καὶ κατόπιν ἡ Μικτὴ Συνδιάσκεψις τῶν Τμημάτων Ναυτικῶν καὶ Φορτεκφορτωτῶν ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ ἡ δολομε-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ
κάθε Σάββατον 9 μ.μ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: 'Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470-500, 475-033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ.μ. ΚΥΘΝΟΝ, ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΠΑΤΜΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. ΠΑΤΡΑΣ, ΣΑΜΗΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 π. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

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

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 π. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (λίμνου).

Δ/Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

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

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 π. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Διεύθυνσις: Τηλ. 470-895 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

λεια του Συνεδρίου ένέκριναν παμψηφεί τάς άποφάσεις τής Συνδιασκέψεως του Ναυτεργατικού Τμήματος εν Λοιδίνω, διά τών όποιων έξουσιοδοτήσθη ύπό τής Δ.Ο.Μ. ή Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδίας, όπως υπογράφθη έξι όντας της συλλογικάς συμβάσεις διά τα έλληνικης πλοϊοκτησίας σκάφη με έλληνικά πληρώματα.

Ένωπον τών σωμάτων αυτών τής Διεθνούς Όμοσπονδίας Μεταφορών ήλθεν «Εκθεσις συνταχθείσα ύπο του υπευθύνου του Ελληνικού Ναυτεργατικού Τμήματος τής Δ.Ο.Μ. κ. Λάρενς Γουάιτ, έν τη δη ποίας έγενετο άνασκοπήσης τών έργασιών τής Συνδιασκέψεως του Ναυτεργατικού Τμήματος εν Λοιδίνω και έξετιθεντο αι ληφθείσαι άποφάσεις διά τήν συνέχιστον τού άγωνος κατά τών πλοίων ύπο σημαίας εύκολιας.

Μία σημαντική άποφασίς της Μικτής Συνδιασκέψεως τών Τμημάτων Ναυτικών και Φορτεργοφτωτών είναι ή άναφερομένη εις τήν έντασιν τού γένους κατά τών πλοίων έκεινών, τά δη ποίας έξακολουθούν νά παραμένουν άκαλπτα διά συλλογικάς συμβάσεων. Είς τὸν άπολογισμὸν της ή άντιπροσωπεία της Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας διά τὰ μέχρι σήμερον ύπογράφαντα συμβάσεις πλοίων έκαιμεν ιδιαιτέρων μνείαν τού γεγονότος, δη ο Οίκος Σταύρου Λιθανού δέν ύπεγραψεν εἰσέτι συλλογικάς συμβάσεις, έξέφρασε δὲ τὴν έπιπιδα, δη και δη δη λόγω έφοπλιστης έντος δηλιγού θά θελήσῃ νά ύπογράψῃ. Η Συνδιασκέψις άπεφασίστηκε κατά δημοσίου δηλιγούς πρός την άντιπροσωπείαν της Π.Ν.Ο. δημοσίου τού Βραδύτερον μέχρι 15ης Αύγουστου ύποβάλλη πρός το άρμοδιον Ελληνικού Ναυτεργατικού Τμήματος τής Δ.Ο.Μ. πίνακα τών πλοίων έλληνικής κυριότητος ύπο σημαίας εύκολιας, που δη έχουν ύπογράψει συλλογικάς συμβάσεις έναντιν τών δηποίων θά δριχση εύθυνης άμεσως άμειλικτος διώξις έκ μέρους δηλων τών οργανώσεων δυνάμεως της Δ.Ο.Μ. Ένδεικτικόν της άποφασιστικότητος μετά της δηποίας πρόκειται νά έξποδυθη ή νέα φάσης τού άγωνος είναι τὸ γεγονός δη οι ίδιες πρόδερμος του Ναυτεργατικού Τμήματος έξελέγη ο Πρόδερμος της μιᾶς έκ τῶν δύο Αμερικανικών Ναυτικών Όργανώσεων κ. Πώλ Χάλλ και δη εις τὴν Διεθνή Επιτροπήν Αγώνων προστεθή ηδη μέλος δη Πρόδερμος της Αμερικανικής Όργανώσεως τῶν Λιμενεργατών κ. Τ. Γκλήσον.

Τὸ ζήτημα τού άντικαταστάτου τού Γενικού Γραμματέως κ. Μπεκιού, πρόκειται νά λυθῇ διά προτάσεως πρός τὸ Συνέδριον ύπο τῆς άπερχομένης Εκτελεστικής έπι της δηποίας και θά ληφθῇ άποφασίς τού Συνέδριου.

Έξ αλλο, εις Βέρην δηφίθη δη Γενικός Γραμματέως της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών κ. Φώτης Μακρής, δη δηποίος συνειργάσθη έπι δύο και πλέον δηρας μετά τού Γενικού Γραμματέως της Διεθνούς Συνομοσπονδίας Ελευθέρων Εργατικών Συνδικάτων κ. Όμερ Μπεκιού άναπτυξας πρός αυτὸν δηλα τὰ γενικάτερα οίκονομικά, κοινωνικά και συνδικαλιστικά προβλημάτων οι κ.κ. Ιω. Αργυρίου, Μ. Βούλγαρης, Μ. Βαλσαμίδης, Δ. Βρεττός, Ιω. Γκιώνης, Δ. Γαδουνέλης, Κ. Γαλάτης, Δ. Δρακόπουλος, Κ. Δρακάτος, Ήμη. Δημητριάδης, Αθ. Κυρτάλας, Άγγ. Κατσουλιέρης, Μιχ. Καβαλόπουλος, Ν. Καριβαλης, Ιω. Κουτσούδης, Νικ. Κλαδάνης, Γ. Κλαδάς, Πρ. Κλεούδης, Ν. Κονάς, Ιω.

ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Τὸ ίπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας δι έγγραφου τού πρός τὴν Ενωσιν Ελλήνων Εφοπλιστῶν και τὸ Ναυτικόν Επιμελητήριον Ελλάδος, έπανηλθε και πάλιν έπι τού θέματος τῆς έπικυρώσεως τῶν δημοσίων συμβάσεων τῶν Βρυξελλῶν, ζητούν τάς άποφέις αυτῶν, περὶ τού έαν συνιστάται η έπικυρώσας τῶν έκ μέρους της Ελλάδος. Αι συμβάσεις αυται είναι αι άκολουθοι:

1.—*Περὶ ένοποιήσεως κανόνων τινῶν σχετικῶν μὲ τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν τῶν θαλασσοπλούντων πλοίων.*

2.—*Περὶ ένοποιήσεως κανόνων τινῶν σχετικῶν μὲ τὴν άστικὴν άρμοδιότητα έν περιπτώσει συγκρούσεως πλοίων.*

3.—*Περὶ ένοποιήσεως κανόνων τινῶν σχετικῶν μὲ τὴν ποινικὴν άρμοδιότητα έν περιπτώσει συγκρούσεως πλοίων.*

Και 4.—*Περὶ περιορισμού εύθυνης τῶν πλοϊοκτητῶν θαλασσοπλούντων πλοίων.*

Τὰς άνωτέρω συμβάσεις, πλὴν τῆς τελευταίας, έχει ύπογράψει η Ελλάς, έπαινειλμένως δη ήρωτήθη ύπο τῆς Βελγικής κυβερνήσεως, έαν προτίθεται νά χωρήσῃ και εις τὴν έπικυρώσιν αυτῶν.

KAI ΤΑ ΚΑΛΑ ΝΑ ΛΕΓΩΝΤΑΙ...

Έπιστολή έφοπλιστού πρός πλοίοσρχον τού κατωτέρω περιεχομένου δην είναι συνήθης. Δὲν άνταγνωρίζονται πάντοτε αι καλαι ή πρησείσαι. Δι ούτων άκριθων τῶν λόγων τῆν θημοσιένομεν, δσον και δην θά προσκρούσαμεν εις τὴν μετριοφρούσην τού παραλήπτου. Πρέπει, έπι τέλους, και τὰ καλαι νά άκουνται. Αι έπικρίσεις δην είναι αι μόναι που έχουν θεσιν εις τὰς σελίδας αυτάς.

Γράφει, λοιπόν, κ. Χρ. Σιδεράτος, Γεν. Διευθυντής της Ναυτικής έταιριας *«Al Kυνικής»* πρός τὸν πλοϊορχον τού δεξαμενοπλοίου *«Γ. Μανωλάκης»* κ. Στέλιον Δ. Μελέτην:

Άγαπητέ Στέλιο,

Έχοντας τελειώσει τὴν άποστολή μου στὸ βαπόρι ουσ φεύγω σημερα τὸ βράδυ γυρίζοντας στὴν Αθήνα, πρὶν δὲ φύγω θέλω και κάπως πι έπισημα νά εύκαριστων γιά λαγαρισμό τῆς έπαιριας έσονται και τούς άνθρωπους ουσ γιά τις τόσεις φιλοτιμεις προσφάσσεις ασ, πού είκαν άποτέλεσμα νά φθάση τὸ βαπόρι ουσ έδω μέ τελεια καθαρισμένες τὶς δεξαμενές του φορτίου και γενικῶς άπολύτως έτοιμα νά φορτωθη τὸν ίδια ώρα δη πάσιεως του στὸ λιμάνι τού Duluth — μοναδική έξαιρεσι από τὸν καιρό που άνοιξε τὸ *«seaway»*, δην οι άρμοδιοι έδω μάς είπαν.

Δουλέφατε οιοι οας και ιδιαιτέρως έσού, μέ κέφι και μέ μοναδικήν ικανότητα και γνώσιν τῆς δουλειᾶς οας, έπιτύχατε ένα τέτοιο άξιολογο άποτέλεσμα, πού άποτέλει τὸν φυσιολογικὸν έπιδιάβεσιν τῶν προσπαθειῶν και τῆς ικανότητος οας και λυπούμαται πού τὸ μόνο πού έγνω μπορώ νά κάνω γιά λογαριασμό τῶν πλοϊοκτητῶν οας είναι νά οας έκφρασα τὸ θερμότερες εύκαριστιες μου και νά οας συγχαρώ μέ δηλο μου τὴν καρδιά γιά τὸ έπιτευγμά οας.

Άποκλειστικῶς σε σένα οφειλονται έπισης τὰ συγχαρητήριά μου γιά τὴν άρτια έκπαιδευσι τού πλορωμάτος οου θωτε, αν και γιά πρώτη φορά περνούσαν τὸ συγκρότημα αύτο τῶν λεκανῶν, καναλῶν κ.λ.π., στὸ άποιο εν πολλοῖς έπικρατοῦν ουσθηκες μή άπαντωμενες σε κανένα άλλο μέρος τού Κόσμου, νά δειζουν άπολυτη έπαρκεια στὸν δυσειλια τους, μέ άποτέλεσμα νά φθάσετε έδω χωρὶς κάνω νά τριφτη τὸ βαπόρι οας οας ο' ένα τοίχωμα λεκάνων κ.λ.π. κι' έται άπερχούθησαν ζημιές, χάρι, έπαναλαμβάνω, στὴν δική οου και μόνο κατάτσιον, έπαρκεια, προσοχή, έπαγρύπνησην και άφοσιωσιν στὴ δουλειά οου.

Και πάλι ο' εύκαριστω και σε συγχαρω και οου εύχομαι καλά ταξιδιούθ, 2 Ιουλίου 1960

Μέ άγαπη
Kydoniae Shipping Company Ltd.
Χ. Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ
Γεν. Διευθυντής

ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΝΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Η άπεργία τῶν Ιαπώνων λιμενεργατῶν κατὰ τῶν έλληνικῶν πλοίων συνεχίζεται. Η παρέμβασις τῆς έλληνικής Πρεσβείας δέν έσχεν άποφασιστικὸν τη άποτέλεσμα. Ο άποκλεισμός τού *«Αστερίς»* έξακολουθεῖ άπὸ τῆς 9ης Ιουλίου, μετά τὸ άπτυχημα.

Οι ίαπωνες λιμενεργάται ισχυρίζονται, δη τὰ έλληνικὰ πλοία δέν είναι καλῶς έξωπλισμένα και κινδυνεύει η ζωὴ τῶν έργαζομένων πρὸς έκφρασιν αυτῶν. Ήξιούν τὴν έπιθεώρησιν των πρὸ τῆς ένάρξεως έκφραστων.

ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας έξετασεις πρὸς άπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως έπετυχον οι κ.κ. Ιω. Αργυρίου, Μ. Βούλγαρης, Μ. Βαλσαμίδης, Δ. Βρεττός, Ιω. Γκιώνης, Δ. Γαδουνέλης, Κ. Γαλάτης, Δ. Δρακόπουλος, Κ. Δρακάτος, Ήμη. Δημητριάδης, Αθ. Κυρτάλας, Άγγ. Κατσουλιέρης, Μιχ. Καβαλόπουλος, Ν. Καριβαλης, Ιω. Κουτσούδης, Νικ. Κλαδάνης, Γ. Κλαδάς, Πρ. Κλεούδης, Ν. Κονάς, Ιω.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business.

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

Κατσίκης, Ν. Λιδανός, Μ. Λουκάς, 'Ιω. Λεοντακιανάκος, Στ. Μούνδρος, Νικ. Μάνος, Ζ. Μαράνης, Ν. Μπαρμπαρής, 'Ιω. Μπίας, Δ. Περέφηνης, 'Ιω. Παππάς, Αν. Πελής, Β. Σπηλιωτόπουλος, Στ. Σταυρούλης, Σπ. Σαβδάνης, Θ. Σαλματάνης, Δ. Σκλιάς, Γ. Σκαλενάκης, Μ. Στεφάνου, Ν. Συρής, Εύσ. Τραπεζάλης, Δ. Τσαπέλας, 'Ιω. Τουρβᾶς, Χρ. Τσακουμάκας, 'Αντ. Τριγώνης, Γ. Φελουκατζής, Π. Έγγεζος η Ποντόρος, 'Αν. Χαριτόπουλος, Εύ. Χαλικιάς, Λ. Αθανασούλιας, Λ. Καμπάνης, Μ. Παλήδης, Εύ. Παπαδόπουλος, 'Αν. Περδικούρης, Σπ. Τσάκος και Γ. Μαλανδρής.

'Εξ ἄλλου, διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Ιω. 'Ανδρουλακάκης, 'Ιω. 'Αμπάζης, Σ. 'Αγγελόπουλος, 'Αγγ. Βαρδάρης, Εύσ. Βουμελιόπουλος, Δ. Βουγιουκλής, Στ. Βαλάς, Κ. Βαλαντάσης, Ν. Γεώμελος, Λ. Γιαννάρης, Κ. Γαλιαστάτος, 'Ιω. Γιαννιώς, Β. Γάσταρης, Φρ. Δήμου, 'Ιω. Δρακωτός, Ν. Δήμου, Δ. Διαμαντίδης, Δ. Δαμιανός, Δ. Δώριζας, Ν. Διακάκης, Μ. Ζενεφόλης, Μίλ. Ζερός, Π. Θεοδωρόπουλος, Β. Κασίμης, 'Ιω. Κεράνης, Μ. Κόκκινος, 'Αθ. Κουρεμένος, Ν. Καπετάνιος, Π. Κατραβάς, Π. Κοτρώνης, Π. Κανάρης, 'Ιω. Καμίρης, 'Ιω. Καράμπελας, 'Αθ. Καρύδας, Π. Λουκίδης, Μ. Λιγνός, 'Ιω. Λούπης, Θ. Λαιμός, Εύ. Λίτσας, Εύθ. Μελαγράκης, Χρ. Μεταξάς, 'Ιω. Μανδαράκης, 'Ιω. Μαστρακούλης, 'Ιω. Μελιτζάνης, 'Άλ. Μυλωνάς, Γερ. Μαρκουλής, Εύ. Μπαΐλας, Δ. Νενέκος, Ν. Νικηφόρος, Π. Νικολόπουλος, 'Ηλ. Ξηραδάκης, 'Αν. Ορφανός, Μ. Παππάς, 'Ιω. Παπαδόπουλος, 'Αν. Πολέμης, Δ. Πολέμης, Κων. Πλωτίτης, 'Εμμ. Πουλαράς, Κων. Πασσάς, Γερ. Πετρονίος, Δ. Πόγκας, 'Ιω. Ρούσσος, Δ. Σώρας, Ν. Σταμούλης, Γρ. Συμρινούδης, Κ. Σδώκος, Δ. Στάκος, Δ. Στείρος, Γ. Τουρής, Στ. Στεσμενόγλου, Γεώργ. Τσιχλάκης, 'Αν. Τέλλης, Γ. Υφαντίδης, 'Αντ. Φαρμάκης, Π. Φόρος, Π. Φωκᾶς, 'Αντ. Χατζηάντωνιος, Κ. Χαροκόπος, Κ. Χατζόγλυς, Φίλ. Χριστοδούλου, 'Αντ. Νικολάντης, Γ. Δήμου, 'Ιω. Οίκιάδης, 'Αρ. Πρώις και Κ. Κοντός.

Τέλος, διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι, προερχόμενοι ἐκ Ν. Σχολῶν: 'Αρ. Αργύρης, Φ. Γρηγοριάδης, Μ. Λαιμός, Κ. Λεοντόπουλος, Θ. Μπουλούκος, Π. Μανιάτης, 'Αθ. Ντεγιάνης, Στ. Πασούρης, 'Εμμ. Σοιλές και Νικ. Χανιώπης.

ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ

'Εκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς διεύθυνσεως Ν. 'Εργασίας και 'Εκπαίδευσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας προκύπτει, ὅτι κατὰ τὸ μῆνα Ιούνιον του 1960 εἰργάσθησαν ἐπὶ 560 φορτηγῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν 16.324 ναυτικοί, ἐπὶ 47 ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν, μεσογειακῶν και ὑπερωκανίων 2.792 ἐπὶ 3.250 πλοιαρίων μέχρι 30 κόρων δίλικης χωρητικότητος 7.000 τ. και ἐπὶ 250 σηματολογημένων πλοιών μότορσπιτς και πετρελαιοκινήτων ιστιοφόρων 2.500 "Ελληνες ναυτικοί.

'Εξ ἄλλου, ἐπὶ 543 φορτηγῶν ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων και ἐνὸς ὑπερωκανίου εἰργάσθησαν 13.205 "Ελληνες ναυτικοί, ήτοι ἐπὶ πάσης κατηγορίας ἐλληνικῶν πλοίων και ὑπὸ ξένας σημαίας τοιούτων, ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰργάσθησαν κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον 41.821 "Ελληνες ναυτικοί.

Εἰς τοὺς ἔργασθεντας ὡς ἀναγνωρίζεται κατεβλήθησαν ὡς ἀπόδοχοι διὰ τὸν μῆνα Ιούνιον εἰς μὲν τοὺς ἀμειδομένους εἰς δρχ. 6.070.365, εἰς δὲ τοὺς ἀμειδομένους εἰς ξένον συνάλλαγμα, λίραι 'Αγγλίας 943.539, εἰς τοὺς ἔργασθεντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν και λίραι 'Αγγλίας 756.440 εἰς τοὺς ἔργασθεντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας.

Οι ἔργασθεντες ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας κατανέμονται κατ' εἰδικότητα ὡς ἀκολούθως:

Πλοιάρχοι 543, ὑποπλοιάρχοι 488, ἀνθυποπλοιάρχοι 783, δόκιμοι πλοιάρχοι 67, μηχανικοί Α' τάξεως 536, μηχανικοί Β' 475, μηχανικοί Γ' 859, δόκιμοι μηχανικοί 202, ραδιοτηλεγραφηταὶ 465, ναύληροι 543, ναῦται 3.528, ναυτόπαιδες 382, ἀρχιθερμασταὶ 527. θερμασταὶ 1.836, λιπανταὶ 538, μάγειροι 541, θαλαμηπόλοι 465 και βοηθοὶ θαλαμηπόλοι 79.

'Εξ ἄλλου, ὃ ἀριθμὸς τῶν ἀνέρων ναυτικῶν κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον ἀνήρχετο εἰς 5.637. 'Εξ αὐτῶν 166 ήσαν ἀξιωματικοί, 3.448 κατώτερα πληρώματα, ἐφωδιασμένα μὲ πτυχίον ναυτικῆς ίκανότητος και 2.023 μη προσοντούχοι ναυτικοί.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου ἔχοργήθησαν συντάξεις πρὸς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος και τὰς οἰκογενεῖας αὐτῶν κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ιουλίου:

Εἰς πλοιάρχους: 'Ιωάννην 'Αθ. Γιαλούρην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 7 μηνῶν και 10 ημερῶν δρχ. 2.445 μηνιαίων και Σπυράγγελον Παν. Φραγκόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν και 6 ημερῶν δρχ. 1.258 μηνιαίων.

Εἰς μηχανικόν: Γεώργιον 'Ιω. Μώρον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν και 24 ημερῶν δρχ. 1.597 μηνιαίων.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Νικόλ. Δ. Χρηστακόπουλον, δόκιμον μη-

χανικὸν μὲ ὑπηρεσίαν 1 ἔτους και 4 ημερῶν λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 400 μηνιαίων. Δημήτριον Δ. Μπατσουλίνην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 4 μηνῶν και μᾶς ημέρας δρχ. 791 μηνιαίων, Πέτρον 'Ιω. Λαλιγιάνην ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 13 ημερῶν δρχ. 2.189 μηνιαίων, Νικόλ. 'Ιω. Φραγκόπουλον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 7 ημερῶν, δρχ. 625 μηνιαίων, 'Ιωάννην 'Εμμ. Δαρζένταν, ξυλουργόν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 8 μηνῶν και 11 ημερῶν δρχ. 552 μηνιαίων, 'Ιωάν. Γ. Μέλην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 7 μηνῶν και 28 ημερῶν δρχ. 831 μηνιαίων, Κων. Νικ. Κλουδάκην, ναυτόπαιδα, μὲ ὑπηρεσίαν 11 μηνῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 400 μηνιαίων, Στυλ. Εύαγ. Κουπεθώρην, χειριστὴν μηχανῆς, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 4 μηνῶν και 27 ημερῶν δρχ. 400 μηνιαίων, Σωτήριον Δημ. Τριανταφύλλου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 29 ημερῶν δρχ. 400 μηνιαίων, Γεώργιον 'Ιω. Καθάλην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 24 ημερῶν δρχ. 1.883 μηνιαίων, 'Ιωάν. Χαρ. Κοκόλην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 1 μηνὸς και 11 ημερῶν δρχ. 636 μηνιαίων, Νικόλ. Στεφ. Φράγκον, λιπαντήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 7 μηνῶν και 25 ημερῶν δρχ. 806 μηνιαίων, Νικ. Φασίλην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 8 ημερῶν δρχ. 1.001 μηνιαίων, Βασίλ. 'Ιω. Σάδβαν, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 8 ημερῶν δρχ. 400 μηνιαίων, Χρηστίναν, χήραν 'Ανασ. Χοιμπού, λιπαντού, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἔτῶν, 8 μηνῶν και 3 ημερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 676 μηνιαίων, Γεώργ. 'Αντ. Στρατήν, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 3 μηνῶν και 18 ημερῶν δρχ. 1.413 μηνιαίων και 'Εμμαν. 'Ιω. Καραμήτσον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 28 ημερῶν δρχ. 1.367 μηνιαίων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Η Διεύθυνσις Ναυτιλιακῶν 'Εργασιῶν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ἔξειδωκεν εἰς πολυτελές και καλαίσθητον τεύχος τὴν διάλεξιν τοῦ Γεν. Γραμματέως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Ποταμιάνου, τὴν δοθεῖσαν εἰς τὸ Κέντρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν, ὑπὸ τὸν τίτλον 'Η θάλασσα, οὐ παράγων τοῦ ἐλληνικοῦ βίου».

Τὸ τεύχος προλογίζει ὁ κ. Δ. Χέλμης, δοτις ἐξαγγέλλων τὴν ἀπόφασιν τῆς Τραπέζης, διπος εἰς σειρὰν ναυτικῶν ἐκδόσεων τούτης:

«Διὰ τῶν ἐκδόσεων τούτων ἡ Τράπεζα ἀποβλέπει νὰ φέρῃ εἰς γνῶσιν τοῦ εὐρυτέρου κοινοῦ τὸν βαθύτερον και ἀκατάλυτον δεσμὸν τῆς Ναυτιλίας μὲ τὸ 'Εθνος και νὰ παρουσίασῃ κατὰ τρόπον σαφῆ και συγκεκριμένον τὴν ίδιαστεραν αὐτῆς σημασίαν και τὰς μεγάλας δυνατότητάς της νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀνάπτυξιν και πρόσδον τῆς χώρας μας».

«Η ἐκδοεῖσα διάλεξις τοῦ κ. Ποταμιάνου ἀποτελεῖ μίαν συνοπτικὴν ἀλλ' ἐπιστημονικῶν θεμελειῶν μεταρρίων πλήρως, ἀναδρομὴν εἰς τὴν ναυτικήν ιστορίαν τῆς 'Ελλάδος, διὰ τῆς διποιάς ἀποδεικνύεται πόσον βασικός ήτο και παραμένει πάντοτε ὁ παράγων τῆς θαλάσσης εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ έθνικού, κοινωνικού και οἰκονομικοῦ βίου τῶν 'Ελλήνων.

ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Ετοποθετήθη κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς και ἀνέλαβεν ηδη τὰ καθήκοντά του ὁ κ. Θ. Καλλίτσας, ἀντὶ τοῦ κ. Π. Νταλιάνη.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν εἰς Τσέχους ὑπερωκανίον «Μαριάννα» 14.216 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1929, ἐπλευσεν ηδη ἐκ Πειραιῶς εἰς Κων-

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

CONTINENTAL MARITIME, Inc.

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ.

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ

ΤΟΥ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ

ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΜΕΙΩΣΙΝ ΚΟΣΤΟΥΣ

ΕΝΕΡΓΟΥΜΕΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΩΣ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ

ANTHONY LIOUNIS

CONTINENTAL MARITIME, Inc.

ELEVEN BROADWAY, NEW YORK 4, N.Y. U.S.A.

PHONE WHITEHALL 3 9870

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL
 'Από τὸ 1920 P. O. BOX 79 GALATA
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
 ΤΗΛΕΦ.: PULOS, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ.: 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

στάντζαν, δημοπρατήθηκε τούς αγωραστάς του ύψωσαν τὴν τοσχοσλαβακικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Flapj». —

— Τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Διόσκουροι» ὑποστὰν τὴν τελικὴν αὐτοῦ καταστρησιν εὑρέθη 13.268 τ. γκρός καὶ τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Εὔρυμαχος» εὑρέθη 9.602 τ. γκρός.

— Τὸ «T. 2» δεξαμενόπλοιον «Ρίου» (έταιρία «Άλτα») μετατράπεν εἰς «μπάλκ - κέρριε» καὶ ἐπιμηκώθη, εὑρέθη 12.813 τ. γκρός.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριάνην σημαίαν φορτηγὸν «Σ. Η. Ρόθερ» 7.063 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀργοῦν εἰς «Άμπελάκι» ἀπὸ τῆς 18ης Σεπτεμβρίου 1957, μετωνομάσθη «Ν. Ι. 6 η».

— Τὸ προσφάτως τεθὲν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Κριέτορ» 7.187 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθη «Τρεῖς Ιεράρχαι». —

ΕΚΛΕΚΤΑ ΠΕΝΩΗ

ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ Α.Σ.

Είναι σπάνιον τὸ φαινόμενον τοῦ καθολικοῦ πένθους μᾶς δόλοκλήρου δημοσίας ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπώλειαν ἐνὸς ἐκ τῶν μελῶν της. Σπάνιον, διότι ἡ ὑπηρεσιακὴ τριβὴ καὶ αἱ λόγῳ τῶν ἀντικρουομένων συμφέροντα προστριβαῖ, εἶναι μοιραῖον καὶ ἔχθρότητα νὰ καλλιεργοῦν καὶ ἀντιπαθεῖας νὰ δημιουργήσουν.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυάρχου τοῦ Λ.Σ. 'Αναργύρου 'Αντωνοπούλου, ή ἔξαρτεσι τοῦ κανόνος ἐσχε τὴν πλέον ἐντυπωσιακὴν τῆς ἐφαρμογῆς. Μολονότι ἐπὶ δόλοκληρον τριακονταπεντεῖαν ἡνάλωσε τὴν ὑπηρεσιακὴν τοῦ δραστηριότητα διοικήσας καρίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ μολονότι ἐπὶ σειράν ἐῶν διετέλεσε προσωπάρχης καὶ διευθύντης διοικήσεως, ἐξ ἡς τὴν σταδιοδρομίαν τῶν συναδέλφων του ἐρρύθμιζεν, ἐν τούτοις, ἡ ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος φωτεινὴ διάβασίς του μόνον φιλίας καὶ συμπαθείας τοῦ ἔχαρισεν.

'Ο 'Ανάργυρος 'Αντωνοπούλος ἔξ οἰκογενειακῆς παραδόσεως καὶ ἀνατροφῆς, ἀλλὰ κυρίος ἐκ χαρακτήρος κατεῖχε τὴν ἐμφύτων ἔκεινην εὐγένειαν, ἡ ὅποια τοῦ ἐπέτρεπε νὰ ἴσταται πάντοτε ὑψηλὰ καὶ νὰ ἀποκομῇ τὴν ἑκτίμησιν τῶν ἀνωτέρων του καὶ τὸν σεβασμὸν τῶν κατωτέρων. Σπανίας ἐντιμότητας, εὐφύέστατος, ψύχραιμος ἐνώπιον καὶ τῶν δυσκολωτέρων προβλημάτων, δραστήριος καὶ ἐνέργητικός, μὲ εὐρύτατον κύκλῳ γνωριμῶν καὶ κοινωνικῶν σχέσεων, ἀφιέρωσε τὴν ζωὴν του διὰ τὴν πρόδοσιν τοῦ Σώματος, εἰς τὸ ὅποιον ἀνήκει καὶ τὸ ὅποιον πολλαχώς ὀφέλεσε καὶ διέθεσε τὰς δυνάμεις του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς ὅποιας τὸ Σώμα τοῦτο ἐτάχθη παραστάτης. Τὰ ἔκτη τῆς δράσεώς του καὶ τὰ ἔργα τὰ ὅποια κατέλιπε θά διατηροῦν ἄσθετον τὴν μνήμην του.

'Ο θάνατος τοῦ ὑποναύαρχου Α. 'Αντωνοπούλου, ἐστέρησε τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἐνὸς ἐπιλέκτου τοῦ στελέχους, τὸ ὅποιον καίτοι προσφάτως καὶ οἰκειοθελῶς ἀπεχώρησε τῶν ἐνεργῶν τάξεών του, ἥτο καὶ θά παρέμενε πάντοτε παρά τὸ πλευρόν του, τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἐνὸς ἐνθέμρου παραστάτου τῶν δικαίων της καὶ τὴν ἀθηναϊκὴν κοινωνίαν ἐνὸς ἀληθοῦς εὐπατρίδου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΚΑΪ» (λιβ. δεξ.): 'Εμφορτον, ἐπεκάθισε λασπώδους βυθοῦ τὴν 14ην 'Ιουλίου εἰς 'Αμπαντάν καὶ ἐν συνεχείᾳ συνεκρύσθη μὲ τὸ δεξαμενόπλοιον «Κάλτεξ Λόντον», ὑποστὰν ἐλαφράς ζημίας εἰς τὸ σκάφος καὶ ίδιας εἰς τὸ πρόστεγον, δημοπρατήθη ὅπῃ 2 ποδῶν. Τὸ σκάφος ἀνειλκύθη ἀνεύ θοβηίας καὶ τὴν 20ην ἀπέπλευσεν, ἀφοῦ προηγουμένως, ἐπιθεωρηθέν, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

(Ιουλ. 14 — 20)

«ΕΚΑΛΗ» (λιβερ.): 'Απὸ Ροζάριο δι' Ιαπωνίαν εἰσέπλευσε τὴν 10ην 'Ιουλίου εἰς Μομπάσα μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. 'Επισκευασθέν, ἀνεχώρησε τὴν 21ην διὰ τὸν προορισμὸν του.

(Ιουλ. 10 — 21)

"SOCIETE DES ANCIENS Ets.

A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES : LYDRIKSON MARSEILLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.
Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

Operating: Marseille, Port de Bouc, Lavera, Berre
and all Mediterranean French Ports.

«ΗΡΑ»: 'Εμφορτον μὲ παλαιοσίδηρα ἀπὸ Λόδης 'Αντζελες διὰ Γιασάντας ἔξωκειλε τὴν 20ην 'Ιουλίου εἰς θέσιν πλάτους 33 — 9 B. καὶ μῆκους 131 — 59 A., εἰς ἀπόστασιν 80 μιλίων N.A. τοῦ Μπούγκο Σουίντο. Δισχερής ἔκρινετο ἡ θέσις, διότι προσήγγιζε τυφών, ὅπότε ἦτο ἐνδεχόμενον νὰ κοπῆ τὸ σκάφος εἰς δύο. 'Εν ναυαγοσωστικοῦ καὶ ιατωνικῆ ἀκταιωρός ἐφθασαν πλησίον του. Τὸ σκάφος ἀνειλκύθη τὴν 23ην καὶ ἐρυμουλκήθη τὴν 25ην εἰς Χεζάκι, μὲ πηδάλιον καὶ λέβητας βεβλαμένους. Εἰσροὴ ὑδάτων εἰς τὸ σκάφος δὲν ἐσημειώθη.

(Ιουλ. 20 — 25)

«ΘΕΤΙΣ»: Πλησίον τῆς Τακόμα καὶ ἐν καιρῷ πυκνῆς δύμχῆς προσήραξεν ἐπὶ μαλακοῦ βυθοῦ τὴν 13ην 'Ιουλίου, ἐμφορτον μὲ παλαιοσίδηρα. Προσπάθειαὶ ἀνέλκυσεως τῆς βοηθείας ρυμουλκῶν ἀπέτυχον καὶ ὑπεδίχθη ἐλάφρυνσις τοῦ πλοίου διὰ τμηματικῆς ἐκφορτώσεως. 'Η ἀνέλκυσις ἐπέτευχθη τὴν 23ην, τὸ δὲ σκάφος κατέπλευσε τὴν 25ην εἰς Τόκιο.

(Ιουλ. 13 — 25)

«ΛΟΥΡΟΣ»: 'Απὸ Σάν Ζουάν (Περού) καὶ Μπούενος "Αὔρες διὰ Σάν Νικολας, μὲ 10.000 τ. μεταλλευμάτων προσήραξε τὴν 13ην 'Ιουλίου εἰς τὸ 62ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Μάρτιν Γκάρτσια. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ἀνέμενον ἡ ψωσίς τῶν υδάτων.

(Ιουλ. 13)

«ΜΑΝΤΙΣ ΣΩΝ ΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ.): Μὲ φορτίον κόπρα διὰ Πουέρτο Καμπέλο ἐφθασε τὴν 8ην 'Ιουλίου εἰς Κρίστομπαλ καὶ ἀπέπλευσε τὴν 11ην, ἀφοῦ ἔξετέλεσε διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὸ λεβητοστάσιόν του.

(Ιουλ. 8 — 11)

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» — «ΚΡΕΣΤΑ»: Συνεκρύσθησαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μορμουγκά, λόγω μεγάλης συμφορήσεως πλοίων, τὴν 1ην 'Ιουλίου καὶ ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημίας, αἵτινες καὶ θά ἐπισκευασθοῦν εἰς κατάλληλον χρόνον. Τὸ «Κρέστα» ἀπέπλευσε τὴν 5ην 'Ιουλίου διὰ 'Εμδεν καὶ τὸ «Μαριαννίνα» τὴν 6ην διὰ Ρόττερνταμ.

(Ιουλ. 1 — 6)

«ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» (λιβερ.): 'Απὸ Ρεβιέγια δι' Ιαπωνίαν ἐσήμειώθη ἀνωμαλία εἰς ἔδρανα τοῦ Νο 1 κυλινδροῦ τῆς μηχανῆς. Ταῦτα καὶ ἀντικατεστάθησαν, ἀλλ' ἡ ἀνωμαλία συνεχίσθη. Τὸ σκάφος, μὲ μειωμένην ταχύτητα κατέπλευσε τὴν 22ην 'Ιουλίου εἰς Πειραιά δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκεύην.

(Ιουλ. 22)

«ΣΑΡΩΝΙΣ»: Κατευθυνόμενον εἰς Σαγκάνην προσήγγισεν εἰς Σιγκαπούρην πρὸς ἐπισκευὴν ρήγματος εἰς ἔνα ἔλασμα τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος. Παρέστη ἀνάγκη ἐκφορτώσεως 40 τ. ζαχάρεων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐπισκευῆς. Τὸ σκάφος ἀνεχώρησε τὴν 24ην 'Ιουλίου διὰ τὸν προορισμὸν του.

(Ιουλ. 20 — 24)

«ΣΟΦΙΑ»: 'Απὸ Σινκάγκ διὰ Ριγιέκαν εἰσέπλευσε τὴν 25ην 'Ιουλίου εἰς Σιγκαπούρην πρὸς ἐπισκευὴν ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του.

(Ιουλ. 25)

Εἰμεθα πάντοτε στὴ διαθεσή σας..

Τηλεφωνήσατε μας

«ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ»

Εισαγωγείς καὶ Προμηθευτής
ύλικων πλοίων

14, ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφ. 40-435





ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΣΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Δ.Ε.
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΔΙ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

13 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 12 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΣΙΔΝΕΪ

ΑΠΟ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ

7 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

“ΠΑΤΡΙΣ”

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΙΩΝ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ
ΜΕΡΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται είς καμπίνας πρώτης και τουριστικής
θέσεως, μονοκλίνους, δικλίνους, τρικλίνους, και τετρακλίνους.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣ ΚΥΤΗ ΚΑΙ ΨΥΓΕΙΑ

Πληροφορίαι και είσιτήρια είς άπαντα τά Γραφεία Ταξειδίων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: “ΕΛΜΕΣ”, (ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ.) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.141 (3 ΓΡΑΜΜΑΤΑ)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πέραν της συνεχιζομένης κρίσεως, τής έποχης κατά τους έγκυρους παρατηρητές, δύναται πάντως είς τινας τομείς, ούδεν άλλο τό ένδιαφέρον έχει νά έμφανιση ή ναυλαγορά τού β' 15θημέρου τού Ιουλίου. Η δύσκολος κατάστασης είς την "Απω Ανατολήν έξηκολούθησε καὶ μόνον εἰς τὸ Πλεῖτ, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ εἰς τὸ βορειοαμερικανικὸν τομέα ἐπεσημάνθησαν σημεῖα ἐνθαρρυντικὰ ζητήσεως τοννάζ. Δὲν πάνου, δημος, τὰ τάνκερς νὰ διατηροῦν τὴν πρωτοπορίαν εἰς τὰς ναυλώσεις διὰ σιτηρά, δεχόμενα τοὺς κατωτέρους ναύλους, ποὺ ἐπωφελούμενοι τοὺς προσφέρουν οἱ φορτωτά. Πιστεύεται, ἡ μᾶλλον ἐλπίζεται εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς ζητήσεως τοννάζ κατὰ τὸ φινόπωρον. Καὶ τὸ προβαλλόμενον ἐπιχείρημα είναι ισχυρόν. Η παγκόσμιος οἰκονομία κινεῖται ἐπὶ εὐρυτέρων βάσεων, αἱ ἀνάγκαι διατροφῆς καὶ πρώτων υλῶν διαπιστώνται μεγαλύτεραι δι' ὅλων τὸν Κόσμον, πλοίοι περισσότερα θὰ χρειασθούν.

Πολλάς έδημοιούργησαν ἐλπίδας καὶ αἱ μεταφοραὶ τῆς ζαχάρεως, Η Ρωσία καὶ η Κίνα ἀγοράζουν περισσότερα φορτία ἀπὸ τὴν Κούβαν καὶ αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι ἀπὸ τὸ Περού, τὴν Βραζιλίαν καὶ τὰς Φιλιππίνας. Ναυλώσεις τινὲς ἐκλείσθησαν, χωρὶς δημος νά σημειωθῇ κίνησις τις εύρυτέρα. Οἱ Ρώσοι ἐναύλωσαν σκάφη διὰ συνδεδυσαμένα ταξίδια Κούβας — Μαύρης Θαλάσσης η Λένινγκραντ, μὲ ἐπιστροφήν. Ναύλοι χαμηλοὶ ἐπληρώθησαν.

Κατὰ τομεῖς η κίνησις τῶν ναυλώσεων εἶχεν ὡς κάτωθι: 'Απὸ τὸν τομέα τῆς Βορ. Αμερικῆς πλέον σταθερὰ η ζητήσης τοννάζ διὰ σιτηρά καὶ παλαιοσιδήρα. Τὰ τάνκερς καὶ τὰ «μπάλκ - κέρριερ» ἀπερρόφησαν δῆλη σκέδην τὴν προσφερθεῖσαν ἔργασίαν. Μικρά τάνκερς ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὴν Αμέρερσαν η τὸ Ρόττερνταμ δολλ. 6.50 — 7.50 καὶ 81.600 εἰς μικρὰ καὶ 90.000 κατ' ἀποκοπήν φοι εἰς μέτρια σκάφη. Μπάλκερ κέρριερ εδέχην δολλ. 4.50 ἀπὸ τὸ Τσιντσιτσιλί διὰ τὸ Κόντινεντ, ἐνῷ συνήθη τράμπης ἐπληρώθησαν δι' Αγγλίαν 45/— καὶ 45/6. 'Απὸ τὸν Αγιον Λαυρέντιον διὰ Μάντσεστερ 37/6 καὶ ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ 35/—. 'Απὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ ἔτοιμον πλοίον ἐπληρώθησαν 32/6 δι' Εΐδονμάσουθ. 'Απὸ τὸν Κόλπον σιτηρά διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τάνκερ δολλ. 64.500 κατ' ἀποκοπήν φοι καὶ δολλ. 4.50 φοι εἰς τάνκερ ἐπίσης διὰ Βραζιλίαν. Δι' Αγγλίαν (ώρισμένους λιμένας) τρέμπη τοννάζ ἐπληρώθησαν 45/— καὶ ἐν συνεχείᾳ 47/6 καὶ 46/3 εἰς λίμπετρας. Δι' Ιαπωνίαν ὁ σταθερός ναύλος τῶν 9.75 δολλ. ἐπληρώθη δι' ἔτοιμον πλοίον, ἐνῷ δι' Αϊγυπτον δολλ. 8.75. Τάνκερ 34.000 τ. διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθη 104.000 δολλ. φοι (Αὔγ.). 'Αλεύρω διὰ τὴν Αϊγυπτον δολλ. 6.75 καὶ 7, φοι ἐντ στόσουεντ. Διὰ τὴν Ινδίαν (δυτική ἀκτή) προσφέροντα τὰ 60/—. Ζωηροτέρα προεβλέπετο η κίνησης σιτοφορτῶν διὰ τὸ Πακιστάν.

Καλὴ ἔργασία εἰς τὰ παλαιοσιδήρα. Αἱ συνήθεις τιμαὶ ἐπληρώνοντο διὰ λίμπετρας σκάφη. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολλ. 103.500 ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ. 'Απὸ τὸ Σορέλ διὰ Δυτ. Ιταλίαν 5.25 δολλ. φοι ἐντ στόσουεντ καὶ ἀπὸ τὸν Αγιον Λαυρέντιον δι' Ιαπωνίαν δολλ. 105.000.

Αἱ μόναι ναυλώσεις διὰ γαιάνθρακας ἀνεφέροντο εἰς φορτία δι' Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδες εἰς τὰ 8.20 καὶ 8 δολλ. 'Απὸ Μόντπιλ διὰ Σάντος δολλ. 6. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας μὲ ἀρκετὴν κίνησιν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώνοντο δολλ. 9.75 καὶ διὰ τὸν Καναδάν δολλ. 6 (Διώρυξ Γουέλαντ). Διὰ Σαιγόκην δολλ. 10.25 φοι. Διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ δολλ. 4.35 φοι καὶ διὰ τὴν Καζαμπλάγκαν δολλ. 6.75 φοι. Διὰ τὴν Αλεξανδρείαν δολλ. 8. Διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δύο συνεχείᾳ ταξίδια ἐπληρώθησαν 60/—. Μὲ 61/6 ἐπιστροφή μὲ ζαχάριν, φορτίον χάλυβος διὰ Κούβαν ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 41/3.

Εἰς τὸ Πλεῖτ καλὴ πρόσδος ἐσημειώθη, παρὰ τὸ γεγονός, διὶς ἐνα μεγάλο μικτὸν σκάφος ἐναύλωμή ἀπὸ πέντε φορτωτάς πρὸς μεταφορὰν

σιτηρῶν διὰ τρεῖς ιταλικούς λιμένας ἀπὸ τρεῖς λιμένας φορτώσεως μὲ τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν 52/6 «μπέρθ - τέρμης».

Τὸ διαδέσιμον τοννάζ εἶναι περιωρισμένον. Τράμπ σκάφος ἐπληρώθη τούναντίον 58/9 διὰ Γένοβαν κατ' εύθειαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐξητούντο 60/—.

Ο Βόρ. Ειρηνικὸς δὲν διετηρήθη εἰς τὴν πλήρη ἀπραξίαν. Ναυλώσεις ἐκλείσθησαν διὰ τὴν Κορέαν, τὴν Ανατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μάλταν, μὲ ναύλους, δημος, λιαν χαμηλούς. Συλεία δι' Αγγλίαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 66/9 φοι, ἐνῷ ποτασάσις ἀπὸ τὸ Λόγγη Μπήτης διὰ τὸ Οκλαδόν η Νέα Πλύμουθ ἐπληρώθη δολλ. 6 φοι. Μεταλλεύματα ἀπὸ Σάντα Ζουάν τοῦ Περού διὰ Γένοβαν δολλ. 5.50 φοι. Τάνκερ τέλος, διὰ σῖτον καὶ κριθήν διὰ τὸ Κόντινεντ ἐκλείσθη εἰς τὰ 5.25 δολλ., διὰ Βηρυττὸν δολλ. 7, διὰ τὴν Μάλταν δολλ. 7 καὶ διὰ τὴν Κορέαν δολλ. 5.75. Ο χαμηλός ναύλος τῶν 4.50 δολλ. ἐπληρώθη τέλος, δι' Ιατ. (Αὔγ. - Σεπτ.).

Εἰς δύος τοὺς τομεῖς τῆς "Απω Ανατολῆς" η κατάστασης τῆς ἀπραξίας, ἡ ἀπό μακρού κρατούσα ἐξηκολούθηση. Πλείστα δύο σκάφη ἀναύλωτα ἀποτέλουν πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν. 'Απὸ τὴν Νότιον Αυστραλίαν κριθή δι' Αγγλίαν ἐπληρώθη 90/— καὶ βρώμη 82/6 διὰ τὸ Κόντινεντ. Σιτηρά δι' Αγγλίαν ἀπὸ δυτικούς λιμένας 70/— καὶ διὰ Ναδάρ Σαπούρ 50/—. Μεγάλο σκάφη δι' Ιαπωνίαν ἀπὸ Δυτ. Αύστραλίαν ἐπληρώθησαν 34/— (Σεπτ.). Σποραδικαὶ τινὲς ναυλώσεις ἐκλείσθησαν διὰ ζάχαριν καὶ κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας μὲ ναύλους ἔξαιρετικῶν χαμηλούς (14 σάντες διὰ τὸ Κόντινεντ φίο). Ζάχαρις διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ δολλ. 7 φοι. Ναυλώσεις ἀπὸ τὴν Κίναν δὲν ἔγνωσθησαν. Μετάλλευμα ἐκείθεν διὰ τὸ Κόντινεντ 45/— φοι.

'Απὸ Μαρμάκοια ἀρκετὰ φορτία ἐκλείσθησαν ὑπὸ κατάστασιν ναύλων καθαύτο ἐπίζημιαν. Συμφόρησις πλοίων ἐσημειούτο εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ τὰ φορτία δένησαν ἔτοιμα. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώνοντο 42/— φοι, διὰ τὸ Κόντινεντ 37/— καὶ 40/— φοι. 'Απὸ τὸ Μαδράς διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ δολλ. 7.50 φόμπτ.

Δημητριακὰ ἀπὸ τὸ Πόρτο Σουδάν διὰ τὴν Αγγλίαν (δυτ. ἀκτὴν) λίρας 18.400 κατ' ἀποκοπήν φοι καὶ σύρυζα ἀπὸ τὸ Μπαγκόκ διὰ Τσιταγκόγκ 31/— φοι. 'Απὸ τὸ Ντόρμπων διὰ τὸ Βανκούμβερ ζάχαρις 72/6 γκρός - τέρμης καὶ 53/6 φοι μεταλλεύματα διὰ τὴν Σπέτζιαν.

Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάγκαν διὰ τὴν Νότ. 'Αφρικήν 37/6 γκρός - τέρμης. 'Απὸ τὸ Σέτουμπαλ διὰ Ρόττερνταμ 23/— γκρός - τέρμης.

Ζητήσις καλυτέρα πως ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν διὰ Κεϋλάνη 12/6 φοι καὶ σῖτος διὰ Βραζιλίαν 40/6 γκρός - τέρμης καὶ 53/6 φοι μεταλλεύματα διὰ τὴν Σπέτζιαν. 'Αφρικήν φωσφάτα 36/— ελεύθ. ἐκφορτ. Θείου ἀπὸ Μπαγιόν διὰ τὸ Γκόττεμπουργκ 38/— φοι.

Σταθερά η ζητήσης χωρητικότητος διὰ τάιμ - τσάρτερες. Οι ναύλοι ὀπωδιόπτης διατηρημένοι. Μότορσπιτ 528.000 κ. π. (11 μιλ. μὲ 11 τόν. φιούελ διῆλ) 18/3 μὲ παράδοσιν εἰς Βόρ. Αμερικήν ἐπαναπαράδοσιν Δυτ. Εύρωπην διὰ 2 — 4 μῆνας. Μότορσπιτ 10.286 τόν. (12 μιλ. 12 τόν. δηξελ) λίρ. 8.100 μηνιαίως, παράδοσις Κόλπον Βεγγάλης ἐπαναπαράδοσις Αμερικήν. Μότορσπιτ 14.351 τόν. (14 μιλ. 25 τόν. φιούελ σῖτη) δολλ. 2.50 τὸν τόνον παράδοσις Βόρ. Είρηνικόν, ἐπαναπαράδοσις λιμένας Βόρ. Ατλαντικού.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Ο χαλαρός τόνος τῆς ζητήσεως διετηρήθη. 'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ζωρτέρα πως ἡ κίνησις. Τὰ 65% κάτω τῆς κλίμακος ἐπληρώθησαν δι' Αύγουστον. Ζητήσις διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Σκάφος 50 χιλ. τόν. ἐδέχθη τὰ 80% κάτω τοῦ άμερικ. ναυλολογίου. Σκάφη «Τ. 2» ἐπληρώθησαν 72½%. Διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ σκάφος 33 χιλ. τόν. ἐκλείσθη εἰς

CHANTIERS NAVALS DE L'ESTEREL

BOÎTE POSTALE 167 - CANNES - TÉL. 954-27 & 954-28 - CABLE: ESTEREL CANNES

VEDETTE DE SERVICE ET DE CROISIÈRE - YACHTS DE LUXE - ROUABOUTS
CONSTRUCTIONS BOIS ET MIXTE, ALLIAGE LÉGER ET STRATIFIÉS HAUTES PERFORMANCES - QUALITÉ



Fournisseurs de la Marine Nationale et de la Marine Marchande françaises, de l'Administration des Douanes, des Ministères des Transports et de l'Air, du Canal maritime de Suez, de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, du Gouvernement général de l'Algérie, de divers Gouvernements étrangers (Liban - Venezuela - Tunisie, etc.)

R. C. CANNES II.680 — CCP Marseille 486 85 — R. Producteur AMI580

τὰ 70% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Τὰ 74½% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώθησαν εἰς τρία σούπερ - τάνκερς διὰ Καλιφόρνιαν (δύο συνεχῆ ταξιδία).

Ζωηροτέρα ἡ κίνησης εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα (ἀκτοπλοΐα), ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Καραϊβικήν. Τὰ 55 — 60% κάτω τοῦ Α.Τ.Κ.Σ. ἐπληρώνοντο διὰ ξένα σκάφη ἀπό τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ.

Ταξίδια συνεχῆ 6 — 12 μηνῶν εἰς 23.000 τόν. σκάφος ἐπληρώθησαν 55% κάτω τῆς κλίμακος. Διὰ καθαρὰ φορτία συνεχῆ ταξιδία, μὲν ἔναρξιν Σεπτέμβριον, 34% κάτω τῆς κλίμακος δι' ἐξ ἔως δώδεκα μῆνας.

Οἱ Ρώσοι συνεχίζουν τὴν ζήτησιν τονάκι διὰ σκάφη 15 — 18 χιλ. τόν. μὲν προορισμὸν τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Κούδαν. Προσφέρουν χρονοναυλώσεις διὰ 2 — 3 ἔτη μὲν ναύλον 12/—.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατάστασις ἀμετάβλητος. 'Ολίγαι διαταγαὶ ἔτελουν ἐν κυκλοφορίᾳ, μὲν τιμᾶς εἰς χαμπλὰ ἐπίπεδα. 'Ολίγα μόνον φορτία τσιμέντων ὑπῆρχον ἀπό Κωνσταντίαν διὰ Περσικὸν Κόλπον 42/ — φίο, καὶ ἀπό Νοσορωσίσκην διὰ Κουβάιτ 43/ — φίο, διὰ φόρτωσιν Αύγουστου. 'Από Μαριανούπολιν, 'Ιταλοὶ ναυλωταὶ, ἐνδιεφέροντο διὰ μικρὰ φορτία γιατανθράκων δι' 'Ιταλίαν (ἐναὶ ἡ πλειόνα φορτία) καὶ ἐπλήνονται 30/ — ἔως 30/6, δι' Αύγουστον. 'Η ὑπόλοιπος ὀλίγῃ ἔργασία ἀνέφερετο εἰς τουρκικάς ζαχάρεις ἀπό Σμύρνην 10.000 τ. διὰ Μπαντάρ Σαπούρ 42/6 καὶ ἀπό Μερσίναν 2.000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αδεν 50/ — φόμπ καὶ 1.500 τ. διὰ Χοδζίδην καὶ 'Αδεν 53/6, φόμπ καὶ στόουεντ, ἀμεσος φόρτωσις. 'Η ἐκ Σμύρνης διαταγὴ ἐλεισθή ἀπό τὸ φορτηγὸν «Κονιστρά» εἰς τὰ 42/6 φίο καὶ στόουεντ, 500 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἔκφορτωσιν, φόρτωσις 12 — 27 Αύγουστου. 'Εναυλώθη ἐξ ὅλου τὸ φορτηγὸν «Φρυγία» από ἐνα λιμένα Τουνησίας 700 τ. ἐσπόρτο διὰ Λονδίνου 80/—, ἀμεσος φόρτωσις.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΟΥΔΑΝ

Ἐκτακτα πολεμικὰ ἀσφάλιστρα καθίερωσαν ἀπό τινων ἡμερῶν οἱ 'Αγγλοι ἀσφαλισταὶ διὰ τὰ πρός τὴν Κούδαν ταξιδία. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὀφείλουν νὰ κοινοποιοῦν τὰ πρός τὴν νῆσον ταξιδία, ἵνα τὸ ἀσφάλιστρον καθορίζηται ἐκάστοτε.

Η ΠΑΡΩΠΑΙΣΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Συμφώνως πρὸς τὴν μνησίαν στατιστικήν, τὴν καταρτιζομένην παραπλισμένην χωρητικότην φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων περιελάμβανε τὴν Ινν 'Ιουλίου 663 ὀκάφη, ουνολικῆς χωρητικότητος 5.471.179 τ. γκρός, μὲ μειωσὶν ἐναντὶ τῆς Ινν 'Ιουνίου κατὰ 11 ὀκάφη, δοὺς ἀφορὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ αὔξεσιν κατὰ 11.474 τ. γκρός, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα. Πάντως, ἐναντὶ τῆς Ινν 'Ιουνίου ἐμφαίνεται μειωσὶς τοῦ παροπλισμοῦ κατὰ 790.360 τ. γκρός. 'Η ὑδη ἀργούσας χωρητικότητας κατανέμεται εἰς 296 φορτηγά ξηροῦ φορτίου, 1.661.266 τ. γκρός καὶ εἰς 367 δεξαμενοπλοίων, 3.809.913 τ. γκρός καὶ παρουσιάζει, ἐναντὶ τῆς Ινν 'Ιουνίου, διὰ μὲν τὰ φορτηγά ξηροῦ φορτίου μειωσὶν κατὰ 25 ὀκάφη καὶ 152.953 τ. γκρός, διὰ δὲ τὰ δεξαμενοπλοία αὔξεσιν κατὰ 14 ὀκάφη καὶ 164.427 τ. γκρός. 'Ο παροπλισμὸς ἀναφέρεται εἰς 26 ομηραῖς, ἐκ τῶν ὄποιων αἱ 14 κυρώτεραι, ησαν κατὰ σειράναι αἱ κάτωθι, μὲ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν % ἐπὶ τῆς δυνάμεως ἐκάστη ταυτίλαια:

ΤΑ ΑΓΡΟΥΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%
Λιβεριανή	56	368.095	8	Νορβηγική	25	85.437	2
'Ιταλική	33	218.876	7	Κουδαϊκή	8	34.992	—
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	36	204.242	8	'Ιταπωνική	6	33.696	1
Παναμαϊκή	28	169.151	9	Κοσταρικαϊκή	8	32.608	22
Βρετανική	26	148.314	1	Σουεδική	7	15.929	1
Γαλλική	20	142.886	6	'Ισραηλινή	3	13.098	7
Ηνωμ. Πολιτειῶν	17	127.212	2	Βελγική	3	12.088	2

Ἐξαιρουμένων τῆς Κούδας καὶ τῆς Κοσταρίκας, αἵτινες κατέχουν ἀστικάντων χωρητικότητα, ἡ παναμαϊκὴ ομηρία ἐμφαίνεται τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν παροπλισμοῦ μὲ 9%, ἐναντὶ ίδιου ποσοστοῦ κατὰ Μάϊον καὶ 12% κατ' Απρίλιον, ἐνώ ἡ ἐλληνικὴ καὶ ἡ παναμαϊκὴ ομηρία συμποιεῖνται μὲ 8% ἐκάποτε, ἐναντὶ 9% κατὰ Μάϊον καὶ 11% κατ' Απρίλιον. 'Ακολουθοῦν ἡ ιταλικὴ μὲ 7%, τὸ 'Ισραὴλ μὲ 7%, ἐναντὶ ίδιων ποσο-

στῶν πρὸ μηνὸς καὶ ἡ γαλλικὴ μὲ 6%, ἐναντὶ 5% τοῦ μηνὸς Μαΐου.

ΤΑ ΑΓΡΟΥΝΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%
Λιβεριανή	74	987.986	14	Ολλανδική	11	97.008	8
Βρετανική	85	760.823	11	Σουηδική	7	69.896	6
Νορβηγική	61	619.923	10	Δανική	6	60.983	8
Ηνωμ. Πολιτειῶν	31	321.001	8	Γαλλική	6	57.557	3
Παναμαϊκή	30	306.023	12	Καναδική	3	28.513	22
'Ιταλική	30	273.698	17	'Ιταπωνική	3	27.230	2
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	11	118.757	28	Βελγική	2	19.194	12

Παραμεριζόμενών τοῦ Καναδᾶ καὶ τοῦ Βελγίου, τῶν ὄποιων οἱ στόλοι δεξαμενοπλοίων εἰναι λίαν περιωρισμένοι, ἐμφανίζεται εἰς τὰν κεφαλὴν τοῦ παροπλισμοῦ ἡ ἐλληνικὴ σημαία, μὲ ποσοστὸν 28%, ἐναντὶ οὐδού ποσοστοῦ διὰ τὸν Μάϊον καὶ 15% διὰ τὸν Απρίλιον. 'Επονται τὴν λιβεριανὴν μὲ 14% καὶ ἡ ιταλικὴ μὲ 17% (ἐναντὶ 13 καὶ 18%, ἀντιστοιχῶς, διὰ τὸν Μάϊον), ἡ παναμαϊκὴ μὲ 12% (ἀναλλοιώτως ἐναντὶ τοῦ Μαΐου), ἡ βρετανικὴ μὲ 11% καὶ ἡ νορβηγικὴ μὲ 10%, (ἀναλλοιώτως ἐναντὶ τοῦ Μαΐου), ἡ ιταπωνικὴ μὲ 8% καὶ ἡ δανικὴ μὲ 8%, ἐνεφάνισαν αὔξεσιν κατὰ 2% ἡ πρώτη καὶ κατὰ 4% ἡ δευτέρα. Προκύπτει ὅτε ἀπὸ τοὺς οὐνοτέρους πρὸ μηνὸς τὸν άνωτέρω αριθμούς περαιτέρω αὔξεσιν τοῦ παραπλισμού τονάκι τὰν κεφαλὴν τοῦ παραπλισμού τῶν προστάτων τῆς ναυλώσεων καυσίμων.

ΤΟ ΣΥΝΟΛΟΝ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%
Λιβεριανή	130	1.356.081	12	Γαλλική	26	200.443	5
Βρετανική	111	909.137	4	Ολλανδική	12	107.108	3
Νορβηγική	86	705.360	7	Σουεδική	14	85.822	3
'Ιταλική	63	492.574	10	Δανική	10	67.949	3
Παναμαϊκή	58	475.174	11	'Ιταπωνική	9	60.926	1
Ηνωμ. Πολιτειῶν	48	448.213	4	Κουδαϊκή	8	34.992	—
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	47	322.999	11	Κοσταρικαϊκή	8	32.608	22

Καὶ εἰς τὰ σύνολα η εἰκὼν δὲν ἀλλοιώνεται. Πρώτη εἰς δύκον παροπλισμού ἐρχεται ἡ λιβεριανὴ σημαία, μὲ ποσοστὸν 12% (ἐναντὶ οὐδού ποσοστοῦ διὰ τὸν Μάϊον), ἀκολουθοῦν δὲν ἡ παναμαϊκὴ καὶ ἡ ἐλληνικὴ μὲ 11% ἐκάποτε (ἐναντὶ 11 καὶ 12%, ἀντιστοιχῶς, πρὸ μηνὸς) καὶ ἐπονται τὴν ιταλικὴ μὲ 10% (ἐναντὶ 11% τοῦ Μαΐου), ἡ βρετανικὴ μὲ 11% καὶ ἡ νορβηγικὴ μὲ 10% (ἐναντὶ 11% τοῦ Μαΐου), ἡ ὀλλανδικὴ μὲ 8% (ἐναντὶ 4% πρὸ μηνὸς), ἡ βρετανικὴ καὶ ἡ ἀμερικανικὴ μὲ 4% ἐκάποτε (ἐναντὶ 4% τῆς πρώτης καὶ 5% τῆς δευτέρας, πρὸ μηνὸς). 'Αφ' ἑτέρου, δον ἀφορᾷ τὴν ἡλικίαν τῆς ἀργούσας χωρητικότητος φορτηγών καὶ δεξαμενοπλοίων, δείκνυται αὕτη ἀπὸ τὸν μεταποιητικὸν ποσοστὸν πρὸ μηνὸς διάλουσιν, καθώς καὶ εἰς τρεῖς ὥμερους πίνακα, κατανεμούνται τρεῖς διάλουσιν, δηίτοι εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγίας:

ΝΑΥΠΙ ΣΕΩΣ	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός	Σύνολον
Προπολεμικής	97	380.137	63	515.640	160	895.777	
Πολεμικής	180	1.200.394	158	1.581.205	338	2.781.599	
Μεταπολεμικής	19	80.735	146	1.713.068	165	1.793.803	
Σύνολον	296	1.661.266	367	3.809.913	663	5.471.179	

Προκύπτει ὅτι τούς ὀντότερους προστάτους, ὅτι ὁ μέγας δύκος τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος διὰ τε τὰ φορτηγά προστάτων φορτίου καὶ διὰ τὰ δεξαμενοπλοίαν ἀναφέρεται πάντοτε εἰς τὰ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγίας. Παρὰ τὰς σημειωθείσας διαλύσεις, τὸ ἀργούσα φορτηγά προπολεμικῆς κατασκευῆς ὀντόρχοντο τὴν Ινν 'Ιουλίου εἰς 380.137 τ. γκρός (ἐναντὶ 395.208 τ. τῆς Ινν 'Ιουνίου καὶ 343.517 τ. τῆς Ινν 'Μαΐου), ἐνώ τα πολεμικῆς τοιαύτης ἐμειώθουν εἰς 1.200.394 τ. γκρός (ἐναντὶ 1.356.980 τ. τῆς Ινν 'Ιουνίου καὶ 1.724.825 τ. γκρός, τῆς Ινν 'Μαΐου). 'Ωφείλετο τούτο εἰς τὴν συνεχίσθεισαν κίνησιν δι' ὁμοειδῆ φορτίων καὶ εἰς τὴν πραγματοποιηθείσαν διάλυσην, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς μετατροπὰς ἀπὸ τὰν κεφαλὴν της ναυλαγορᾶς ὑγρών καυσίμων ἀνάγλυφων κατασκευῆς, ἐγκειτοὶ εἰς τὰ σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγίας, τῶν ὄποιων ἡ ἀργούσα χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων πύξηθη τὸν Ινν 'Ιουλίου εἰς 1.713.068 τ. γκρός, ἐναντὶ 1.438.589 τ. τῆς Ινν 'Ιουνίου. Θα πῦτο δε ἀκόμη μεγαλύτερα ἡ χωρητικότητα τῶν παρωπλισμένων τάνκερων μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, ἐνώ ικανὸς ὁριθμὸς ἐξ αὐτῶν δὲν ἀποκολεύτησε εἰς μεταφοράς γεννημάτων, πρὸς ἀποφυγὴν ἀκριθῶς τοῦ Επίζημου παροπλισμοῦ.

ΚΑΤ' ΕΚΛΟΓΗΝ ΔΙΣΚΟΙ 45 ή 78 ΙΤΡΟΦΟΝ

ΣΗΜΗΤΗΣ ΤΕΧΝΟΣ ΑΠΡΕΑΝ

καὶ χωρὶς κομματούς ψηφεύονται σας, εἴτε αὐτοπρόσωποις, εἴτε, ἢ εμπολίστεσθε ἢ μένετε μακρὰ ὅποις δέσμοις Αθήνας, στείλετε μας συμπληκτικό τὸ δεστρίον αὐτὸν.



Αὐτό τὸ χωροφοιτικό δεστρό, μεταξύ της Αθήνας, στείλεται στη φωνατική μαθητική του Linguaphone.

Ινεπιτεύχον LINGUAPHONE, Πανεπιστημίου 10 - ΑΘΗΝΑΙ

Παρακαλοῦστε μαζί μας χωρὶς ψηφεύονται μαν τὸ Αναλυτικό σας τέλος. Η γλώσσα πού μένετε είναι ἡ Τσελίνα, έργοισες, μόρφωσι, διδασκαλία, έξιστάσεις, δεκτικοὶ της θεότες μου, για τὸ μάθητικό ζωάδικο.

Με ἐνδιαφέρεται για τούτην τὴν περιπτώσεις πού δένται στοιχεία της ιταλικής διάλεκτος.

ΟΝΟΜΑ : _____

ΑΙΓΑΙΟΣ : _____

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ : _____

ΑΙΓΑΙΟΣ : _____

Νωπά καὶ ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ϋλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones :
B. Fotou 49 49 98
J. Karagiannidis 53154
Telegrams:
SHIPCHANDLER BREME

Office :
Bremen 13, Liegnitzstr. 58
Telephones: 71346/47

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου έξαμηνου τρέχ. ἔτους ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἐνέφαντες καθαρὰν αὐξήσιν 1.758.000 τόνων d.w., περίπου, ήτις καὶ ἡτο ἡ χαμηλότερά τῶν αὐξήσεων, ἐξ ὅσων ἑσημειώθησαν κατὰ τὰ τέσσαρα τελευταῖα ἑτ. Διὰ πρώτην, ἐξ ἄλλου, φοράν ἀπὸ μακράς χρονικῆς περιόδου, ἡ κατὰ κανόνα παρουσιαζομένη αὐξήσις τῆς λιθεριανῆς σημαίας, δχι μόνον τελείως ἀνεκόπη, ἀλλὰ καὶ παρεχώρησε τὴν θέσιν τῆς εἰς μίαν, αὐτόχρημα, δραματικήν ὑποχρήστην κατὰ 560.000 τόνων d.w. Κατὰ φυσικὴν τοῦ γεγονότος τούτου συνέπειαν, αἱ νηολόγησεις δεξαμενοπλοίων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, σημειώνονται ἡδη μὲ ἀριθμὸν ὑπερδιπλάσιον τοῦ πρὸ ἔξαμηνου. Ἀναλύοντες περαιτέρω οἱ κ.κ. Νταίνης καὶ Νιούμαν εἰς τὴν ἔξαμηνισιαν ἀνασκόπησιν τῶν τάξισητικῶν δεξαμενοπλοίων (διὰ σκάφη 500 τ. γκρδς καὶ ἄνω), εἰς 65.629.174 τ. d.w., με καθαρὰν αὐξήσιν, ἔναντι τῆς Ιησ. Ιανουαρίου, ὡς ἀνωτέρω ἐστημε ὥθη ἐξ 1.58.000 τόνων d.w.

Κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1960, καθειλύσθησαν 83 νέα δεξαμενόπλοια (τῶν 7.000 τ. d.w. καὶ ἄνω ἕκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 2.842.000 τόνων d.w. Ἐξ αὐτῶν 52 μονάδες ἡσαν τοῦ μεγέθους τῶν 30.000 τόνων d.w., καὶ ἄνω, μὲ ἀποτέλεσμα, διὰ τὸ μέσον ὅριον μεγέθους δλων τῶν καθελκυσθέντων σκαφῶν ὑπῆρξε κατὰ τὶ ἀνώτερον τῶν 34.200 τόνων d.w. Ἡ καθαρὰ αὐξήσις τοῦ στόλου ἡδη ἡ χαμηλότερά, ἐξ ὅσων ἐπεσημάνθησαν εἰς τὰς ἔξαμηνισιας ἀνασκοπήσεις τοῦ ρηγέντος βρετανικῶν γραφείου, ἀπὸ τοῦ Ιουλίου 1956 καὶ ἐντεύθεν, ἐνῷ καὶ τὸ καθελκυσθέντονά ἡδη χαμηλότερον τάσσοντας ἔξαμηνισιας περιόδου ἀπὸ τοῦ Ιουλίου 1957. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα ἐμφανίζεται ἡ κατανομὴ τοῦ παγκόσμιου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς κυριωτέρας σημαίας (ἐμπορικὰ σκάφη), κατὰ τὴν Ιησ. Ιουλίου ἔξ., ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Ιησ. Ιανουαρίου καὶ τὴν Ιησ. Μαΐου τοῦ 1948 (εἰς τόνους d.w.):

ΣΗΜΑΙΑΙ	1948	1960	1960
Λιθεριανή	1 Μαΐου	1 Ιανουαρ.	1 Ιουλίου
Βρετανική	5.437.539	10.554.593	10.928.241
Νερούγκη	2.369.649	9.683.014	9.663.037
Ην. Πολιτειών	9.637.969	6.880.209	6.905.415
Παναματική	1.531.924	3.920.072	3.867.403
Γαλλική	658.958	2.867.494	2.992.428
Ιταλική	648.825	2.546.617	2.777.764
Συνδική	520.317	2.458.150	2.442.893
Ιαπωνική	—	2.128.027	2.267.103
Όλλανδική	600.980	2.004.869	2.215.216
Ελληνική	—	693.636	1.525.355
Δανική	—	1.338.518	1.381.268
Γερμανική	—	976.890	1.068.595
Ρωσική	149.271	964.621	1.034.377
Ιαπωνική	—	613.306	640.866
Βραζιλιανή	—	449.623	502.623
Ἀργεντινής	—	449.655	452.155
Βενεζουέλας	—	404.739	407.154
Βελγική	—	293.935	286.415
Φιλανδική	—	257.850	261.350
Περτογαλική	—	146.640	165.663
Μεξικανική	—	184.087	184.087
Τουρκική	—	105.051	123.696
Πελονική	—	94.350	105.154
Λοιπαὶ σημαίαι	—	788.288	905.174
Σύνολον	73.352.222	63.371.615	65.130.093

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν δὲν περιλαμβάνονται τὰ κρατικὰ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, καθὼς καὶ ὅτι ὁ προπολεμικὸς παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων περιελάμβανε τὴν Ιησ. Ιουλίου 1939 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 16.078.000 τόνων d.w., ἐκ τῶν δποίων 4.601.000 τ. ἀνήκον εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ 11.477.000 τ. d.w. εἰς τὰς λοιπὰς σημαίας.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου έξαμηνου τρ. ἔτους παρεδόθησαν εἰς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεως 67 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 838.000 τόνων d.w. περίπου. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς παρουσιάζει ἐλαφρῶν αὐξησιν ἔναντι τοῦ προηγουμένου έξαμηνου. Ἐπιπροσθέτως, 19 τάκερος, 315.000 τόνων d.w. περίπου, μετετράπησαν εἰς φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου. Οὕτω κατὰ τὸ α' δμηνον τοῦ 1960 διελύθησαν ἡ μετετράπησαν 86 τάκερος (περιλαμβανομένων 23 «Τ.2»), συνολικῆς χωρητικότητος 1.153.000 τόνων d.w. περίπου, ἔναντι 77 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 994.000 τόνων d.w., διαλυθέντων ἡ μετατραπέντων κατὰ τὸ δεύτερον έξαμηνον τοῦ 1959.

Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον χαρακτηριστικὸν τῆς ἀναλύσεως κατὰ σημαίας ἔγκειται εἰς τὴν μείωσιν τῶν ὑπὸ λιθεριανήν σημαίαν δεξαμενοπλοίων κατὰ 560.000 τόνων d.w. Τούτῳ προήλθεν ἀπὸ τὴν μεταφορὰν πολλῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἀπὸ τὴν νηολόγησιν ἐπίσης ἀρκε-

τῶν νεοτεύκτων, ἀτινα — ἐνδεχομένως — εἰχον προγραμματισθή πρὸς ὑψωσιν τῆς λιθεριανῆς. Ως ἀποτέλεσμα τοῦ γεγονότος, τούτου, ἡ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης ἐστημέσεις κατὰ τὸ α' δμηνον αὔξηση 832.000 τόνων d.w. περίπου καὶ ἡ σημαία αὕτη περιουσιάζεται σήμερον μὲ δύναμιν δεξαμενοπλοίων ὑπερδιπλασίαν τῆς πρὸ ἔξαμηνου καιτεχομένης. Τοῦ βρετανικὸν σύνολον ἀνήλιξε κατὰ 374.000 τ. d.w., ἐνῷ ἔτεραι σημαίαι ἐμφανίσασαι αὔξησης ησαν ἡ γαλλικὴ μὲ 125.000 τ., η ἵπανηκὴ μὲ 231.000 τ., η ἱσπανικὴ μὲ 139.000 τ. καὶ ἡ ὀλλανδικὴ μὲ 210.000 τ. d.w.

"Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἄλλου, τὴν ἡλικίαν τοῦ στόλου, ἡ προπολεμικῆς ναυπηγῆσεως χωρητικότης καλύπτει τὰ 4.9% τῆς δυνάμεως, ἡ πολεμικῆς κατασκευῆς τὰ 15.2%, ἡ μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1946 ἔως καὶ 1955 ναυπηγῆσεως τὰ 35.4% καὶ ἡ μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1956 ἔως 1960 τὰ 44.5%. Σχετικῶς μὲ τοὺς τέσσαρας μεγαλυτέρους στόλους δεξαμενοπλοίων τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά ἐμφανίζονται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Προπολ.	Πολεμ.	1946-55	1956-60
Λιθεριανή	2.3	8.9	29.7	59.1
Βρετανική	3.2	13.6	42.7	40.5
Νερούγκη	3.8	3.8	51.4	41.0
Ηνωμ. Πολιτειών	3.0	55.3	17.8	23.9

"Οσον ἀφορᾷ τὰ συμβόλαια νέων ναυπηγῆσεων, τὸ σύνολον αὐτῶν ἐμφανίζει διά τὸ πρώτων ἔξαμηνον τρ. ἐπτάσιν κατὰ 2.830.000 τ. d.w. περίπου, ἔθισε δηλαδὴ κατὰ τὶ ἀνώ τῶν 16.300.000 τόνων d.w.. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος δὲν περιλαμβάνει συμβόλαια γνωστά, ὡς «συμβόλαια ὑδίου» ἡ συμβόλαια, εἰς τὰ ὄποια ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὴν ἐπιλογὴν ναυπηγῆσεως σκάφους ξηροῦ φορτίου. Ως πρὸς τὰ μεγέθη τέλος ἐκ τῶν προηγουμένων 398 δεξαμενοπλοίων, τὰ 320 εἰναι ἡ χωρητικότητα 24.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω ἕκαστον, ἐξ αὐτῶν δὲ πάλιν τὰ 209 εἰναι μεγαλύτερα τῶν 40.000 τόνων d.w., ἐνῷ 55 μόνον εἰναι «εγνικοὶ πότεροι», ἡτοι τῆς κλάσεως τῶν 16.000 ἔως 24.000 τόνων d.w. Τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν ἐμφανίσει τὰ 17.5% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν συμβόλαιών, τὰ γερμανικὰ τὰ 16.7%, τὰ ἱσπανικὰ τὰ 16.5% καὶ τὰ σουηδικά τὰ 14.3%.

Σημειούται τέλος εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τοῦ Γραφείου «Νταίνης» καὶ Νιούμαν, ὅτι δεξαμενόπλοια 39.243.801 τόνων d.w. εἰναι ἀτμοκίνητα καὶ ἔτερα 385.373 τόνων d.w. εἰναι δηλεκοίνητα. Ἡ ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν χωρητικότης (1.525.355 τ.) περιλαμβάνει ἀτμοκίνητα τάκερες 1.251.656 τόνων d.w. καὶ δηλεκοίνητα 273.699 τ. d.w. Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὴν λιθεριανήν σημαίαν, ἡτοι περιλαμβάνει ὄγκωδην χωρητικότητα τάκερες ἡληνικῆς πλοιοκτησίας, εἰναι 11.124.694 τ. d.w. διὰ τὰ ἀτμοκίνητα καὶ 881.967 τ. d.w. διὰ τὰ δηλεκοίνητα.

«MEDOV» ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



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

Regular Liner and General Shipping Agents

Consignments Invited

For any information regarding ITALIAN PORTS please apply to:

Head Office: 30, Via Balbi, GENOA

Telephone: 0/541 (5 lines) - Cables: MEDOV, GENOA

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE
VENICE - ITALY

Phones: 28779
Private: 29065-34715

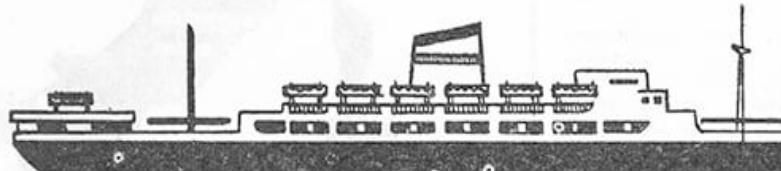
**Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ - ΠΑΤΡΑΪΚΗ
στήν ύπηρεσία τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας.**

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ - ΠΑΤΡΑΪΚΗ, μὲ τὰ δαυμάσια βαμβακερά της, ντύνει, στολίζει, νοικοκυρεύει ὅχι μόνο τὰ σπίτια, ἀλλὰ καὶ τὰ **πλοῖα** τῶν Ἑλλήνων.

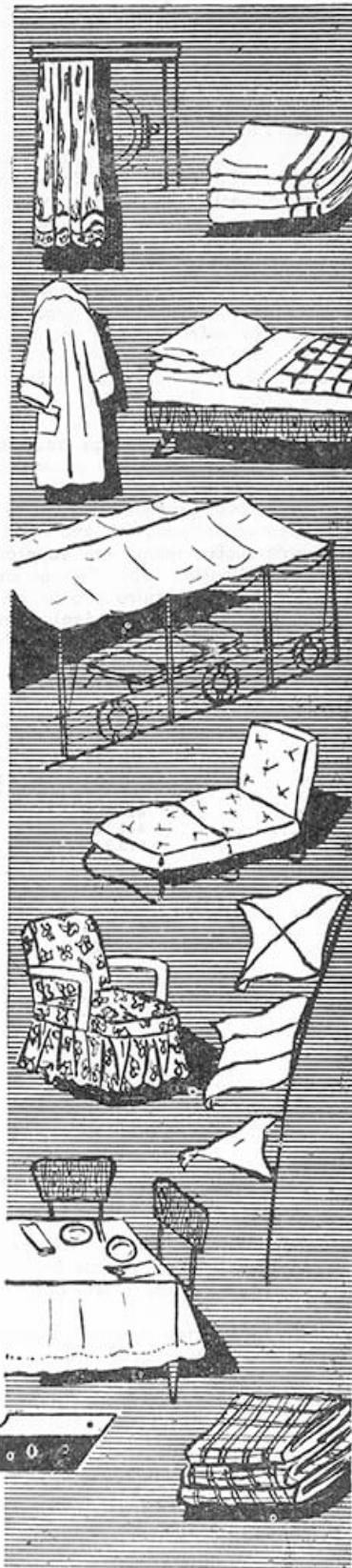
"Ο,τι χρειάζεται γιὰ νὰ ἔκτιμήσουν οἱ τουρίστες τὸν πολιτισμὸ τῶν ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν.

"Ο,τι ἀπαιτεῖται γιὰ νὰ ζῆ τὸ πλήρωμα σὲ περιβάλλον πολιτισμένο.

Δηλαδή: κουρτινάκια γιὰ φινιστρίνια, σεντόνια, βαμβακερές κουβέρτες, ὑφασμα μαξιλαριῶν, μαξιλαροδῆκες, ταπετσαρία ντιβανιοῦ, καρέκλας καὶ πολυυδρόνας, ντιβανοσκεπάσματα, καλύμματα τραπεζιοῦ, τραπεζομάντηλα, πετσέτες φαγητοῦ, προσόψια κι' ὅ,τι ἄλλο βαμβακερὸ χρειάζεται τὸ **νοικοκυρεμένο** καράβι, σᾶς τὸ προσφέρει ἡ ΠΕΙΡΑΪΚΗ - ΠΑΤΡΑΪΚΗ σὲ ἀδάνατη ποιότητα, ἀπέραντη ποικιλία καὶ ἅμεμπτη αἰσθητικότητα.



Μὲ ὅ,τι βάζει ὁ νοῦς σὲ βαμβακερὰ ὑφάσματα, ἡ



Αὐτὸ τὸ σῆμα ἐγγυᾶται
ὅτι ἀγοράζετε γνήσιον
ὑφασμα
"ΠΕΙΡΑΪΚΗ-ΠΑΤΡΑΪΚΗ"

ΠΕΙΡΑΪΚΗ-ΠΑΤΡΑΪΚΗ
ΒΙΩΜΗΧΑΝΙΑ ΒΑΜΒΑΚΟΣ ΑΕ

ντύνει, στολίζει, νοικουμερεύει!



ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής καὶ Καναδᾶ

«ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 26.000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρισαν — Ρόττερνταμ ἡ Ἀμστερδαμ δόλλ. 3.15, ὄφιὸν διὰ Γερμανίαν δόλλ. 3.30 φιο, ἐὰν διὰ δύο λιμένας 25 σέντες ἔξτρα, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 5 Αὔγουστου.

«ΚΑΛΑΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Βαλτιμόρην 4.800 τ. γεννημάτων (τῆμα φορτίου) διὰ Χαϊτήν δόλλ. 4.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 10 Αὔγουστου.

«ΚΑΛΑΗ» (αυστρία) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων καὶ ἀλέων διὰ Λονδίνου καὶ Χούλλ 46/3, φόρτωσις 18 — 31 Αὔγουστου.

«ΧΡΥΞΑΝΘΗ» ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἑναὶ ισπανικὸν λιμένα, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 103.500 φιο, φόρτωσις 10 — 25 Αὔγουστου.

«ΕΛΕΝΗ» ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.200 — 9.700 τ. γεννημάτων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν Ἰνδίων 62/6, ὄφιὸν δι' ὄνταδικὴν ἀκτὴν Ἰνδίων 65/—, ἐὰν διὰ δύο λιμένας τῆς Ιδίας 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 31 Αὔγουστου.

«ΤΖΟΡΤΖ» (λιβερ.) ἀπὸ Ἀγίου Λαυρέντιουν 10.000 τ. γεννημάτων διὰ Ρούεν δόλλ. 4.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 'Ιουλίου — 10 Αὔγουστου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἀμέρισαν — Ρόττερνταμ ἡ Ἀμστερδαμ, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 59.000 φιο, φόρτωσις 10 — 26 Αὔγουστου.

«ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΠΙΦΕΡΙΚΟΥ» ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἀμέρισαν — Ρόττερνταμ ἡ Ἀμστερδαμ, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 59.000 φιο, φόρτωσις 10 — 26 Αὔγουστου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (τῆς ἑτ. Λιβανοῦ) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ἑναὶ ισπανικὸν λιμένα δόλλ. 5.00, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Αὔγουστου τοῦ 10 — 30 Σεπτεμβρίου.

«ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 — 10.000 μετρικῶν τόνων ἀλέων εἰς σάκκους δι' Πόρτ Σαΐδ δόλλ. 7, φιο καὶ στόσουεν, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12 — 22 Αὔγουστου.

«ΝΙΚΥ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 12.000 μετρικῶν τόνων ἀλέων εἰς σάκκους δι' Πόρτ Σαΐδ δόλλ. 6.75 φιο καὶ στόσουεν, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 10 Αὔγουστου.

«ΔΠΡΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9.800 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου ἡ Επδονάρου 35/—, φόρτωσις 25 — 25 'Ιουλίου.

«ΕΥΗ» (εἰκ. «Ενανθίας») ἀπὸ Σορέλ 9.000 τ. ἀπορριμμάτων σιδῆρου διὰ Δυτικῆν Ἰταλίαν δόλλ. 5.25 φιο, φόρτωσις 10 — 25 Αὔγουστου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (τῆς ἑτ. Λιβανοῦ) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ιαπωνίαν, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 103.500 φιο, φόρτωσις 10 — 30 Αὔγουστου.

«ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Γιοκοχάμαν — Μόζι ρέιντζ δόλλ. 9.75 ἐὰν λιμένα, μὲ 25 σέντες ἔξτρα διὰ δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18 — 26 'Ιουλίου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (τῆς «Οράιων») ἀπὸ Νέαν Υόρκην 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Οζάκαν — Κούρε ρέιντζ, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 104.000 φιο, φόρτωσις 1 — 15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Ἀγίου Λαυρέντιουν 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (472.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Ναυγκάδαν — Μουρόραν ρέιντζ, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 105.000 φιο, φόρτωσις 5 — 20 Αὔγουστου.

«ΡΙΟΝ» (παναμ.) ἀπὸ Χαϊμποτον ρόδδος 20.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἑναὶ Ισπανίας δόλλ. 8, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Αὔγουστου — 30 Σεπτεμβρίου.

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Αγγλίαν, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 61.500 φιο, φόρτωσις 29 Αὔγουστου — 15 Σεπτεμβρίου.

«ΚΩΣΤΗΣ» λιβερ. (ὑπὸ ταῦτα - τούρπτερ) διὰ Ταώρτσιον 9.500 τ. γεννημάτων δι' ᾧρισμένους λιμένας Αγγλίας 45/6, φόρτωσις 15 — 20 Αὔγουστου.

«ΠΛΑΝΓΙΩΤΗΣ ΕΥΑΣΣΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Χαϊμποτον ρόδδος 9.500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες δόλλ. 6, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις 1 — 20 Αὔγουστου.

«ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ» (δεξαμ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 18.000 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίαν δόλλ. 4.50 φιο, φόρτωσις 10 Αὔγουστου.

«ΗΛΙΑΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἑναὶ Ισπανίκον λιμένα, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 103.500 φιο καὶ στόσουεν, φόρτωσις 30 Αὔγουστου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 11.500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου ἡ Ειδονάρου 32/6, φόρτωσις 1 — 10 Αὔγουστου.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» (δεξαμ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 34.000 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ, κατὸ πόκοπήν δόλλ. 104.000 φιο, φόρτωσις 15 — 31 Αὔγουστου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ» (σημ. ὀμερικ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων διὰ Καλκούτταν δόλλ. 26.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 Αὔγουστου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ» ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Ιαπωνίας δόλλ. 8.75, βάσιν οὐαίμενη, μὲ 25 σέντες ἔξτρα δι., ἐκατοντά πρόσθετον λιμένειαν ἐκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 10 Αὔγουστου.

Έκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΛΕΡΟΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὀμερικανικὸς λιμένας Βορείου Εἰρηνικούν 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ἑναὶ Ισπανίας δόλλ. 4.60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 Αὔγουστου — 10 Σεπτεμβρίου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (τῆς ἑτ. Λιβανοῦ) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὀμερικανικὸς λιμένας Βορείου Εἰρηνικούν 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ἑναὶ Ισπανίκον λιμένα δόλλ. 4.60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Αὔγουστου — 5 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Βόρειον Εἰρηνικούν 11.700 τ. γεννημάτων ἡ κριθῆς διὰ Βρητανίαν καὶ ἡ λοττάκια δόλλ. 7 ἐὰν λιμένα δόλλ. 7.25 δύο λιμένας, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 Αὔγουστου.

«ΣΤΑΜΟΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 11.250 — 11.750 τ. γεννημάτων διὰ Μόλτων δόλλ. 7, μὲ 600 τ. ἐκφόρτωσιν εγκρός - τέρμες, φόρτωσις 3 — 20 Αὔγουστου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Βορείου Εἰρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων δι' Ἰντσόν δόλλ. 5.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 30 Σεπτεμβρίου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (τοῦ κ. Λιβανοῦ) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὀμερικανικὸς λιμένας Βορείου Εἰρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ, φόρτωσις 15 Αὔγουστου — 5 Σεπτεμβρίου.

Έκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΑΡΙΕΣ» (δεξαμ.) ἀπὸ Ρίβερ Πλέιτ 17.000 τ. θεούνων γεννημάτων δι' Αμέρισαν — Αμβούργον ρέιντζ, φόρτωσις 10 Αὔγουστου — 10 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» ἀπὸ Ρούσιο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Νεκοτοέα καὶ Μπάχιαν 21.000 τ. σίτου, κριθῆς καὶ βράσμης διὰ Γένοβαν — Λιόρο 4.50, ὄφιὸν δι' 28.000 τ. ή ιδιαὶ τιμῇ, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 6 Αὔγουστου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Αὔρες

9.500 τ. βαρέων γεννημάτων δι' ὀρισμένους λιμένας Ηγγλίας 62/6, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 5 Αὔγουστου.

«ΜΑΙΡΙ Κ.» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Αὔρες 9.600 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Γένοβαν 58/9, ὄφιὸν διὰ συμπλήρωσιν ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν εγκρός - τέρμες, φόρτωσις 15 — 31 Αὔγουστου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» ἀπὸ Ρεζίφι 8.800 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ 70/— φίο ἑναὶ λιμένες βάσιν, μὲ 1/9 ἔξτρα δι' ἐκατοντά πρόσθετον λιμένα ἐκφόρτωσες μέχρι τριών τοιούτων, φόρτωσις τέλη Αὔγουστου — ἀρχὰς Σεπτεμβρίου.

«ΕΜΑΡΠΗΣ ΣΑ» ἀπὸ ἄνω λιμένας ἄνω τοῦ Σάντο Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Αὔρες 11.900 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ 58/6, ὄφιὸν διὰ συμπλήρωσιν ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν 2/6 ἔξτρα, ἐὰν διὰ πλήρης φορτίου ἐκ Μπουένος Αὔρεως 2/6 ἔπιστον, μὲ 3.000 τ. εἰς σάκκους καὶ 2.500 τ. ἐκφόρτωσιν εγκρός - τέρμες, φόρτωσις 12 — 29 Αὔγουστου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΜΑΡΙΠΙΝΤΟ» παναμ. (εκ. «Καϊρος») ἀπὸ Ρόττερνταμ 9.600 τ. γαιανθράκων διὰ Πόρτο Μάργκερετ 22/—, φόρτωσις Αὔγουστου.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΝΥΜΦΕΑ» ἀπὸ Σφάξ 36/—, φωσάτων χύμα διὰ Κείπ Τάου 36/—, μὲ 2.000 τ. ἐκφόρτωσιν 1/6 καὶ 700 τ. φωσάτων εγκρός - τέρμες.

«ΛΙΑΗ» ἀπὸ Ραβέννων 2.250 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Καλαμάταν 15/—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΣΠΑΣΙΑΣ» ἀπὸ Ραβέννων 700 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Κατάκωλον 15/—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΕΛΑΝΙΑΝΤΣΑ» ἀπὸ Λιόρδον 3.500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Μπάρρους 28/—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» ἀπὸ τὴν Σμύρνην 1.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Βεγγάζην 29/6 (δύνη συνεργατισμοῦ), ἔναρξες τέλη 'Ιουλίου.

«ΟΛΓΑ» ἀπὸ Λιόρδον 1.650 τ. διά πλήρεως φορτίου προερεύνων διὰ Κωνσταντίνου δολλ. 4.45, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.» ἀπὸ Λιόρδον 1.400 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Πόρτ Σαΐδ 19/—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΕΜΑΡΕΙΟΣ Λ.» ἀπὸ Ραβέννων 1.400 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Σεπτέμβριου.

«ΕΜΑΡΕΙΟΣ Σ.» (εκ. «Σάλαματορ») 1.400 τ. φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου — άρχας Αὔγουστου.

«ΑΜΠΕΛΟΣ» (εκ. «Γαλαζαρά») 1.400 τ. φωσάτων εἰς σάκκους διὰ Τούνιση 20/—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Λιβανοῦ) ἀπὸ Ραβέννων 1.700 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Πρέδεζαν 14/6, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΕΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗΣ» ἀπὸ Μαρίναρδον 4.500 τ. γαιανθράκων σεπτέμβριον.

«ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ Κωνσταντίναν 3.500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων πρόδοσης καὶ πλήρης εἰδή διὰ Μπανιόλη δολλ. 4.50, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» ἀπὸ Νοβορωσίσκην 2.300 κ.μ. ξυλείας δι' Ελλάδα δολλ. 3.30 τὸ κυδικὸν μέτρον, βάσιν ἐὰν λιμένα, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ Νοβορωσίσκην 2.300 κ.μ. ξυλείας δι' Ελλάδα δολλ. 3.30 τὸ κυδικὸν μέτρον, βάσιν ἐὰν λιμένα, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΝΗΝΟΣ Κ.» (παναμ.) ἀπὸ Γαλάστησ 3.600 κ.μ. ξυλείας διὰ Λιόρδου 77/6 τὸ κυδικὸν μέτρον, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

Έξ Αὐστραλίας, Ινδιῶν καὶ Απωλειόδησ

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ ἄνω λιμένας Νοτίου Αυστραλίας ἡ Βικτωρίας 11.700 τ. κριθῆς δι' Αγγλίαν 90/—, μὲ 700 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, ὄφιὸν δι' Αμέρισαν — Αμβούργον ρέιντζ 85/—, μὲ 2.500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1 — 20 Αὔγουστου.

«ΑΠΕΞ» (δεξαμ.) ἀπὸ Νοτίου Κίναν 9.800 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Κωνστ

διανομένου του Βορείου Βόρνης) 499.000 κ.π. κόπρα διά Βενεζουέλαν — Κολομβίαν 14½ σέντς τὸ κ.π. φόρτωσις 5 — 20 Αύγουστου.

Έκ παντοίων άλλων άγορων

«ΠΟΡΤΑΡΙΑ» από άμερικανικούς λιμένας Νοτίου Ατλαντικού 9.500 τ. παλαιούσιδηρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 67.500 φίο και στόδουεντ, φόρτωσις 19 — 31 Ιουλίου.

«ΝΗΣΙΣ» (φύριον «ΑΥΝΑΜΙΣ») από Τζάκσονσινιλά διά Επίπλωσης 9.500 τ. παλαιούσιδηρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά ένα λιμένας Ισπανίας, κατ' άποκοπήν δολ. 103.500 φίο και στόδουεντ, φόρτωσις 22 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΘΡΥΛΟΣ» (εχθ. «Μάστερ Νίκο») από Βέρα Κρύστας 9.500 τ. ζαχάρων εις σάκους διά Σαδάνων δολ. 4.20 φίο, μέ 700 τ. φόρτωσιν, φόρτωσις 1 — 15 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (λιδερ.) από Κοσταζακάδηκος 1.000 τ. θείου εις σάκους διά Αμεριτηραν δολ. 4 φίο, μέ 2.000 τ. φόρτωσιν και 2.000 τ. έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» από Κούδαν 9.200 τ. ζαχάρων διά Μαύρην Θάλασσαν 61/9 φίο και στόδουεντ, μέ 1.000 τ. έκφόρτωσιν, φόρτωσις 10 Αύγουστου — 10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» από Αρχαγγελον 1.020 στάνταρτες ξυλείας διά Αμερίσαν 240 — τὸ στάνταρτ, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΛΑΚΩΝΙΑ» από τὰς Μεγάλας Λίμνας 12.500 τ. γεννημάτων διά δύο λιμένας μεταξύ Αρμέρησης — Ρόπτερντημ — Αμεριτηραν δολ. 7.40, μέ 4.000 τ. γεννημάτων συμπληρώσαν όποιος «Άγιον Λαυρέντιον» δολ. 3.40, μέ 3.000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 4 Αύγουστου.

«ΒΕΝΤΣΙΑΡ» (λιδερ., δεξαμ.) από τὰς Μεγάλας Λίμνας 13.000 τ. γεννημάτων διά δύο Αμερίσαν ή Ρόπτερντημ δολ. 7.50, «γκράς - τέρμα», φόρτωσις 8 — 25 Σεπτέμβριον.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιδερ.) από ένα ή δύο λιμένας Περουβίας (οὐχὶ νοτίωτερων του Καλέλα) 11.500 τ. ζαχάρων εις σάκους καὶ χυμα διά ή δύο λιμένας μεταξύ Νέας Υόρκης, Φιλαδελφείας καὶ Βαλτιμόρης δολ. 5.75 φίο και στόδουεντ, ψήφιον ἀπό τρεις λιμένας φορτώσεως 25 σέντς έξτρα, μέ 700 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 4 Αύγουστου.

«ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ» από τρεις λιμένας Περουβίας 9.500 τ. ζαχάρων εις σάκους καὶ χυμα διά ένα άμερικανικόν λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 5.60 φίο και στόδουεντ, μέ 700 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. έκφορτωσιν διά τὸ χυμα φορτίου ή 1.150 τ. διά τὸ εἰς σάκους φορτίου, φόρτωσις 16 — 31 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιδερ., δεξαμ.) από Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν εἰς «Άγιον Λαυρέντιον» 17.000 — 18.900 τ. γεννημάτων διά Αμερίσαν Ρόπτερντημ — Αμεριτηραν δολ. 7.50 από τὰς Μεγάλας Λίμνας και δολ. 3.50 από τὸν «Άγιον Λαυρέντιον», «γκράς - τέρμα», φόρτωσις 2 — 15 Αύγουστου.

«ΠΩΟΘΑ» (Λιδάνου) από Λέινιγραφ 960 στάνταρτες ξυλείας διά Καλέν — Ροσφόρτ 215/— τὸ στάνταρτ, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΣΕ-Ι-ΧΝΗΣ» (Λιδάνου) από Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρων διά Σάντος δολ. 6, μέ 750 τ. έκφορτωσιν 60 σέντς, φόρτωσις 1 — 15 Αύγουστου.

«ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.» (Λιδάνου) από Αρχαγγελον 950 στάνταρτες ξυλείας διά Χούλλη ή Λανδίνεν 235/— τὸ στάνταρτ, φόρτωσις Σεπτέμβριον — Οκτώβριον.

«ΖΕΡΜΑΤΤ» από Μεγάλας Λίμνας 11.000 τ. γεννημάτων διά Δανίαν δολ. 8.75, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15 — 31 Αύγουστου.

«ΟΥΑΙ-Τ ΣΤΑΡ» (λιδερ.) από άμερικανικούς λιμένας Νοτίου Ατλαντικού ή Καλέλα 9.500 τ. παλαιούσιδηρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Ισπανίας, κατ' άποκοπήν δολ. 103.500 φίο και στόδουεντ, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΤΑΣΜΑΝΙΑ» έκ Κούδαν 8.500 τ. ζαχάρων εις σάκους διά Σάντος δολ. 6, φίο και στόδουεντ, φόρτωσις 15 — 25 Σεπτεμβρίου.

«ΟΥΑΙ-Τ ΚΡΟΣΣ» (παναμ.) από Μαντζανίλιον, 10.000 τ. ζαχάρων διά άμερικανικούς λιμένας Καλέλα δολ. 5, έως Νόρδερν ρέινις 5.50, φίοιον διά Βοστωνήν δολ. 40, φόρτωσις 17/6, παράδοσις και έπαναπαράδοσις εἰς Σάντος, δημοσ. έναρξις.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» 15.347 τόνων d.w. (734.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 15 έως 15½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 45 τ. φιούελ διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά ταξίδιον από Ήνωμένας Πολιτείας εἰς Ισπανίαν δολ. 3.35, παράδοσις εἰς Σάντος, δημοσ. έναρξις.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» 15.347 τόνων d.w. (734.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 15 έως 15½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 45 τ. φιούελ διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά ταξίδιον από Ήνωμένας Πολιτείας εἰς Ισπανίαν δολ. 3.35, παράδοσις εἰς Σάντος, δημοσ. έναρξις.

«ΖΕΝΝΥ» 10.330 τόνων d.w. (488.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 τ. φιούελ διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά ταξίδιον έπιστροφής έκ Βορείου Ειρηνικού εἰς Εύρωπην, μὲ φίον διά ένα άκομη Κυκλικὸν ταξίδιον, δολ. 2.60, παράδοσις εἰς λιμέναν Βορείου Ειρηνικού, Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσις εἰς Άγγλιαν.

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΑΙΒΑΝΟΣ» (λιδερ.) 11.856 τόνων d.w. (567.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 14 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. φιούελ διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά ταξίδιον έπιστροφής έκ Βορείου Ειρηνικού εἰς Εύρωπην, μὲ φίον διά ένα άκομη Κυκλικὸν ταξίδιον, δολ. 2.60, παράδοσις εἰς λιμέναν Βορείου Ειρηνικού, Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσις εἰς Άγγλιαν.

«ΕΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΛΑ» 12.758 τόνων d.w. (600.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 14 έως 15 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 έως 19 τ. φιούελ - διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά ταξίδιον από Ήνωμένας Ανταρκτικήν, 17/3, παράδοσις εἰς Καλκούτταν 1 — 10 Αύγουστου και έπαναπαράδοσις εἰς Ανταρκτικήν ή Νέαν Ζηλανδίαν.

«ΠΑΙΑΝ» (νεότευκτον) 13.000 τόνων d.w. (ταχύτης 15 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 20 τ. φιούελ διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά δέκα έως δωδεκά μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραι), δολ. 34.000 μηνιαίως, παράδοσις εἰς άμερικανικούς λιμένα Καλέλα, Αίγαυοςτον.

«ΦΙΛΙΑ» (εχθ. «Άθωνας») 6.500 τόνων d.w. (290.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 16 έως 16½ τόνων φιούελ διλ.), «τάιμ - τούρτερ» διά ένα κυκλικὸν ταξίδιον Μαύρης Θαλάσσης — Νοτίου Φιλαδελφίας και Βαλτικής 18/—, παράδοσις εἰς ρωσικόν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 10 — 15 Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσις εἰς Άγγλιαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιδερ.) από λιμένας Περισκού Καλέλα 30.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά Άγγλιαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 65% επί έλαττον τῆς βάσεως.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιδερ.) από λιμένας Περισκού Καλέλα 17.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά Μελδούρην 60% επί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ,

«ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Καλέλα 29.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 17 Ιουλίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» από λιμένας Καραϊβικού Θαλάσσης 18.500 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 17 Ιουλίου.

«ΟΦΕΤΙΣ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Καλέλα (θάλασσας) 38.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 17 Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ» (λιδερ.) από λιμένας Περισκού Καλέλα 27.500 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 30 Ιουλίου — 9 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ» (λιδερ.) από λιμένας Περισκού Καλέλα 25.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 25 Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ» (λιδερ.) από λιμένας Περισκού Καλέλα 36.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Αμερικανικού θαλάσσης, φόρτωσις 15 Ιουλίου — 7 Αύγουστου.

«ΧΛΟΗ» από λιμένας Καραϊβικού θαλάσσης 22.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 28 Ιουλίου — 7 Αύγουστου.

«ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ» από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 19.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 25 Ιουλίου.

«ΕΠΟΣΙΔΩΝ» (λιδερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 29 Ιουλίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 15 Ιουλίου.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΜΠΑΡΟΝ» (σημ. άγγλικη) από Ταντζούγκ Ούμπρω 17.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 25 Ιουλίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νοτίου Αφρικής) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 22.000 τ. καθαρού πετρελαίου (τρήμα φορτίου) διά δύο Σάντος 55% επί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 8 — 18 Αύγουστου.

«ΚΥΚΝΟΣ» 15.000 τόνων d.w. (τάιμ - τούρτερ) διά ένα 12 μῆνας, 34% επί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, παράδοσις εἰς Περισκού Καλέλα 20 Σεπτεμβρίου.

«ΩΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛΑ» (λιδερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 21.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 1 — 3 Αύγουστου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (λιδερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. άκομότου πετρελαίου διά έπιστροφής έξι μῆνας, 52% επί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φίον διά έπιστροφής έξι μῆνας, 50% επί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξης μέσα Αύγουστου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιδερ.) από λιμένας Περισκού Καλέλα 30.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 74% επί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού καυλολογίου, φόρτωσις τέλη Ιουλίου — όρχας Αύγουστου.

«ΑΛ - ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛΑ» (σημ. Σασδικής Αραβίας) από λιμένας Περισκού Καλέλα 44.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 74% επί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού καυλολογίου (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 30 Αύγουστου και λήξης 30 Οκτωβρίου.

ΤΑΝΚΕΡ (τεύ. κ. Όνταση) από λιμένας Περισκού Καλέλα 15.000 τ. άκομότου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 74% επί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού καυλολογίου, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΕΝΕΑ ΤΥΧΗ» από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. άκομότου πετρελαίου διά Νόρδερν ρείντ 55% επί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 2

Εις τὴν ύπηρεσίαν τοῦ Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησης
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

Έποπτεια

Έπισκευῶν

Μετασκευῶν

και

Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3

TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC

ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ ΠΥΛΩΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Γ. ΧΑΛΚΙΔΗΣ

Ένεργοι θυμταὶ πρακτορεύσεις, ἄλλαγαὶ πληρωμάτων καὶ τροφοδοσίαι ποντοπόδρων πλοιών. Αμεσος ἔξυπηρτησις, μεγάλη οἰκονομία χρόνου καὶ χρημάτων. Πρες τὸ συμφέρον σας προτιμᾶ· τοῦ ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ «Οσα πλοιαὶ προσήγγισαν ἔξυπηρτες τάχιστα.

N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

L O N D O N E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

N E W Y O R K 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

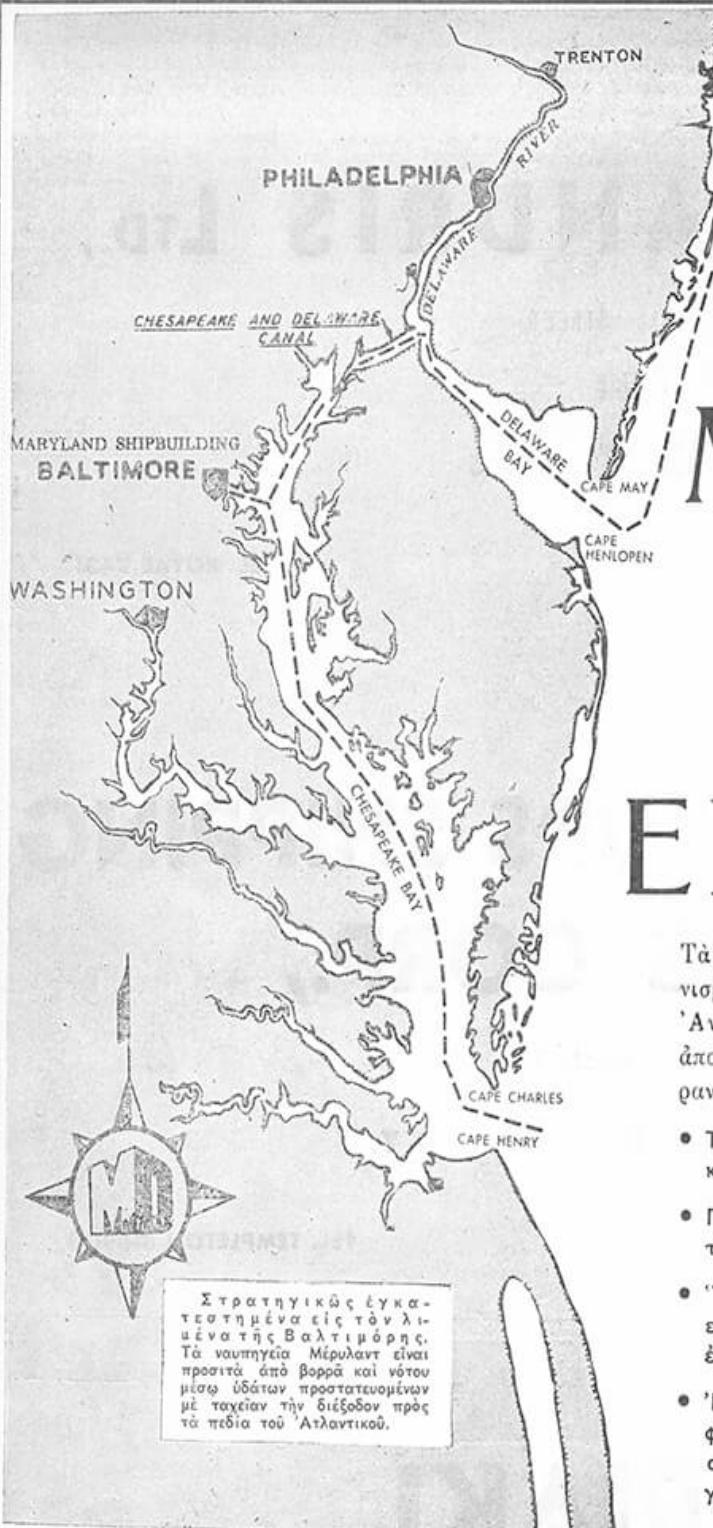
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475-284



ΠΛΕΥΣΑΤΕ ΠΡΟΣ ΤΟ
ΜΕΡΥΛΑΝΤ
ὅταν χρειάζεσθε
ταχείας οικονομικάς
και ήγγυη μένας
ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Τὰ Ναυπηγεῖα **Μέρυλαντ** ἔνα ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων καὶ καλύτερον ἔξωπλισμένων ναυπηγείων τῆς Ἀνατολικῆς Ἀκτῆς, εἶναι ἔτοιμα νὰ ἀναλάβουν ταχέως καὶ ἀποδοτικῶς τὰς ἐπισκευαὶς τῶν πλοίων σας νῦντα καὶ ἡμέραν, κάθε ἡμέραν τῆς ἑβδομάδος.

- Τὸ ΜΕΡΥΛΑΝΤ σᾶς προσφέρει ὅλα αὐτὰ τὰ πλεονεκτήματα.
- Πλήρη συνεργασίαν μὲ τὸν ἐφοπλιστήν, ἀνεξαρτήτως τοῦ μεγάλου ἢ μικροῦ ὅγκου τῆς ἐργασίας.
- 'Υπηρεσίαι τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου εὐρισκομένου εἰς τὸ Ναυπηγεῖον, παρὰ τὰ κρηπιδώματα ἢ καὶ ἐπ' ἄγκυρα.
- 'Επισκευαὶ δι' ὅλας τὰς φάσεις τῆς ἐργασίας, σκάφους, δηζελομηχανῶν, μηχανῶν καὶ λεβήτων, ἀτμοστροβίλων, κάθε ἐγκαταστάσεως παραγωγῆς ἐνεργείας.
- Εύκολίας διὰ τὴν πλεύρισιν 32 ὠκεανοπόρων σκαφῶν, περιλαμβανομένων καὶ τεσσάρων δεξαμενῶν μὲ ἀνυψωτικὴν ἴκανότητα μέχρις 20.000 τόνων.



Ο. Κ. ΕΜΜ. Δ. ΧΩΝΔΡΟΥΛΗΣ
Διευθυντής τοῦ ἐλληνικοῦ
τμήματος, ὅστις κατὰ τὰ
τελευταῖα ἔννεα ἔτη συν-
δέεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα
Μέρυλαντ καὶ προσωπικῶς
ἐποπτεύει τὰς ἐργασίας
τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

MARYLAND
SHIPBUILDING & DRYDOCK
COMPANY

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΚΑΤ/ΤΑ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: MARDOCKCO
ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY - ΤΗΛΕΦ.: DIGBY 4-0934

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόρια»	43	7314	άνεκ. Καίρονς 19 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Θεσσαλία»	57	11630	έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεκ. Πειραιᾶ 18 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Νίστοριχτ»	43	7228	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΖΩΗ	Παπαγεωργίου κ.λ.π.	20	985	άργει Πέραμα ἀπό 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλήθε Παναμᾶ 14 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώνς»	55	8450	έφθ. Φριπαντλ 18 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Κυνόσουραν ἀπό 5 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	8248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. 'Αμβούργον 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Μαρτ. 1959
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	δδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Θεσσαλονίκην 28 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθε Παναμᾶ 18 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Άκουαμαριν»	44	7214	εις Τάμπαν ἀπό 24 'Ιουν. 1959
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Κοφάυπτο - Φουντουλάκης	21	2725	διπλήθε Μπρόνομποττελ 17 'Ιουλ. διά Λουλέα
ΑΓΓΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	διπλήθε Κωνώποτην 9 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μικ. Βασιλειδης	43	7180	άνεκ. Τόκιο 23 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άνεκ. Λάς Πάλμας 6 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλλομαρ»	59	10606	άνεκ. Μοιηάσας 18 'Ιουλ. διά Σαγκάπου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	53	3575	άνεκ. Σάντος 21 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΩΣ	έτ. «Λαιμόπηριαν»	44	7271	άνεκ. Βοστώνην 16 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Άύλιξ»	29	3958	Ίδε: «ΦΙΛΙΑ», ως μετανομάσθι
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άργει Ν. 'Υόρκην ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άνεκ. Σεμπού 22 'Ιουλ. διά Βόρνεο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Ακούιλα»	57	8184	άνεκ. Αλεξανδρειαν 19 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 29 'Ιουν. διά Σαγκάπου
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Πασ. Τρέιντιγκ»	43	7099	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΤΗ	έτ. «Σάρονικ»	60	13200	άργει Σύρον ἀπό 9 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	διπλήθε Παναμᾶ 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Φινελίτινη»	56	10482	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διά Γδυνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμπρα»	42	7191	άνεκ. Μόζι 7 'Ιουλ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	εις Καλάμας 28 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	δδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει Ελευσίνη ἀπό 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Στρατής 'Ανδρεδόνης	44	7207	εις Πειραιᾶ ἀπό 25 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Ναϊτζίανη»	42	7181	άνεκ. Τζιμπούτη 3 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7266	έφθ. Σαγκάπου 20 'Ιουλ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	«Μονρόβιοι»	53	7409	έφθ. Ναγκασάκι 8 'Ιουλ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Αλκιμούς»	43	7176	εις Γερμανίαν, υπό ναυπήγησιν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9900	έφθ. Φόρευ 18 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	έτ. «Αλμαθίτα»	43	7254	άνεκ. Τζιμπούτη 14 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΛΤΑ-ΙΠ' (δεξ.)	έτ. «Χερκολίδα»	44	7365	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 14 'Ιουλ.
ΑΛΤΕΜΕΤΙΑΡΑΝ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεκ. Ταμπάκιο 10 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Τρανσατ. Φράγκτερ»	53	12897	διπλήθε Παναμᾶ 19 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΜΦΙΘΕΑ	έτ. «Ση Τράρτιαν»	43	8426	έφθ. Μαντράς ρόδης 17 'Ιουλ.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Νέα Τύχην»	44	7207	άνεκ. Τζιμπούτη 9 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	διπλήθε Παναμᾶ 16 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Σάδερλαντ»	43	8444	εις Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)	έτ. «Τζόκαλλη»	44	2844	άνεκ. Μπόφαλο 18 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Λεόνια»	38	7949	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 14 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΝΑΣΤ.	έτ. «Κόδμαρ»	44	7359	έφθ. Καλκούταν 22 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8332	έφθ. Τζιμπούτη 18 'Ιουλ. διά Βαμπόδα
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (δ.)	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεκ. Τζιμπούτη 20 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άνεκ. Τζιμπούτη 20 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Ηρακλίδης»	19	1320	άνεκ. Καρκούταν 22 'Ιουλ.
ΑΝΩΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Πατασίφικο»	43	7188	έφθ. Καλκούταν 22 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Ν. Μιχαλούς»	33	2362	έφθ. Καλκούταν 22 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Βαλέκασ»	45	7149	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άργει Κυνόσουραν ἀπό 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κανόνους»	57	11976	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443	άνεκ. Ναγκόγια 21 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαροελόδο»	59	24716	άνεκ. Λίβερπουλ 24 'Ιουλ. διά Βαμπόδα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Βιαμάρη»	36	2175	έφθ. Καρκούταν 21 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Ν. Μιχαλούς»	44	7108	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ.
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Νηπαρντόρο»	57	10888	άνεκ. Τζιμπούτη 20 'Ιουλ. διά Τοκουγιάμα
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιουάνη	43	7253	έφθ. Τζιμπούτη 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπουντην»	58	10392	άνεκ. Κρότον 17 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπουντην»	57	10376	έφθ. Μπρεμερχάφεν 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπουντην»	58	10391	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» Α.Ε.	41	7460	άνεκ. Φουζίκι 14 'Ιουλ. διά Μαιζούρου
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόνους»	57	11897	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Φρίδος Θεοδωρίδης	37	4636	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 20 'Ιουλ. διά Τσιμπά
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ελρονικός»	44	7243	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 20 'Ιουλ. διά Καναρίους Νήσους
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	43	7244	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Γκρήκη Λάιν»	31	20256	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 20 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνεκ. Σαντάντερ 20 'Ιουλ. διά Περού
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αστρα»	45	7273	άνεκ. Σαντάντερ 20 'Ιουλ. διά Κόλπον
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεκ. Σαντάντερ 20 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δ. Εύθυμιού κ.λ.π.	31	2795	άνεκ. Ασσάμη ρόδης 27 'Ιουν. διά Μόζι:
ΑΡΜΟΝΙΑ II	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	άνεκ. Αντεν 18 'Ιουλ. διά 'Αμπού Ζενίμια
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	άνεκ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΧΩΝ	«Ασημ. Γκούμα	39	1007	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Αλκαστίς»	41	7013	άργει Κόμπε 7 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκταρα Δρακούλης	43	7176	άνεκ. Βαλτιμόρων 21 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	έφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	έφθ. Κόμπε 22 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΟΥΡΙ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Τσιμπά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10093	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 20 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	έφθ. Σιμίζου 20 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεκ. Βαγκούθερ 21 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΛΑ'ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	έφθ. Κόμπε 22 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΙΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεκ. Βαγκούθερ 21 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	έφθ. Πόρτλαντ («Op.») 15 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10077	άνεκ. Βαγκούθερ 12 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	άνεκ. Λονδίνον 12 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	έφθ. Χιούστον 14 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Ράς Τανούρα 12 'Ιουλ. διά 'Ανακόρτες
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπιθέρρη»	56	10312	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΑΥΓΙΣ	έτ. «Άύλιξ»	21	3275	έφθ. Αιθέρρεαν 18 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 19 'Ιουλ. διά 'Ειδονυμάουθ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεκ. Πειραιᾶ 24 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νίκορχος	59	43373	άνεκ. Λιοσσάνα 21 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνονους»	58	20958	διπλήθε Καλλάο 12 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεκ. Λιοσσάνα 20 'Ιουλ. διά Μπαλμόπα
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά 'Αλεξανδρειαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτσμάντε»	52	11365	έφθ. Λιδύνη 20 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	δδ. Κοντού	30	739	

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		44	1923	άνεχ. Λονδίνον 23 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶς
ΒΟΡΗ		42	7046	διπλήθε Παναμᾶ 19 'Ιουλ. δι' 'Αμερικήν
ΒΡΥΣΗΣ (δεξ.)		22	3846	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. διὰ Ρουμανίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Σ. (δ.)		43	8568	άργει Μόμπιλ από 26 Φεβρ. 1959
ΓΑΛΗΝΗ		44	7247	άνεχ. Καλκούτταν 22 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		46	2016	έφθ. Λονδίνον 11 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		51	7480	έφθ. Μανιλαν 14 'Ιουλ. διὰ Λονδίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.		31	967	έφθ. Σμύρνην 15 'Ιουλ. διὰ Λονδίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ		44	7176	άνεχ. Μύκονον από 26 'Ιουν. διὰ N. 'Ορλεάνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)		39	10061	διπλήθε Έσκουμαΐνης 16 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ		43	7273	άνεχ. Λιθέρπουλ 11 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		35	5654	άνεχ. Μπαχρέιν 22 'Ιουλ. διὰ Σουεζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		43	7176	διπλήθε Πούλοι Μπούκομ 17 'Ιουλ. διὰ Φουζίκι
ΓΙΑΓΚΟΣ		42	7030	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 24 'Ιουλ. διὰ Φούτζικι
ΓΙΑΝΝΗΣ		43	7238	έφθ. Μοντεβίδεο 5 'Ιουλ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ		43	7067	διπλήθε Σουέζ 17 'Ιουλ. διὰ Κρήτην
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ		43	7255	έφθ. Αμβέρσαν 22 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ		38	2265	διπλήθε Ελαίνορ 4 'Ιουλ. διὰ Μεύρμανος
ΓΚΑΟΡΙΑΝΝΑ		43	7229	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουλ. διὰ Μορμούγκαο
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)		60	25716	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΛΑΣ		57	8881	άνεχ. Βαγκούζερ 20 'Ιουλ. διὰ Χακοδάτην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ		59	9268	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 17 'Ιουλ. διὰ Τζιμπούτη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)		52	13321	έφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)		56	26031	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διὰ θιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		57	24883	έφθ. Μέγαρα 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΕΣ (δ.)		58	24895	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 24 'Ιουλ. διὰ Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ		43	12808	άνεχ. Σέθεν Αιλαντς 20 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΓΑ (δ.)		52	13320	έφθ. Μέγαρα 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (δεξ.)		49	10862	άνεχ. Κιουρασάο 21 'Ιουλ. διὰ Rio 'Ιανέριο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ		44	12808	εἰς Μάλμο υπό διασκευήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)		43	10449	εἰς μεταφοράς Πειραιώς - Μαύρης Θαλάσσης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)		44	10470	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)		43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)		43	10195	εἰς Κρήτην από 1 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)		54	20991	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Ιουλ.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ		44	7176	έφθ. Ραβένναν 10 'Ιουλ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		44	11625	έφθ. Σάντος 16 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ		44	7176	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διὰ Κάντλα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		44	593	άνεχ. Σαδόννα 11 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΔΑΝΑΗ		43	1566	διπλήθε Θέουτα 14 'Ιουλ. διὰ Λαττάκια
ΔΑΦΝΗ		54	5779	άνεχ. Κόρπους Κριστί 6 'Ιουλ. διὰ Μάντζεστερ
ΔΕΛΦΟΙΝ		45	7259	άνεχ. Λίθερπουλ 13 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		59	9350	διπλήθε Παναμᾶ 30 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.		40	5006	έφθ. Αμβούργον 11 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟ		44	7255	άνεχ. Λουλέα 18 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΔΗΛΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		60	16277	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 5 'Ιουλ. διὰ Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		44	9589	εἰς Όλλανδίαν, υπό ναυπήγουσιν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		44	7207	διπλήθε Ζιμπούτη 17 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		43	7260	έφθ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		58	9087	άνεχ. Ρίο Χαίνα 14 'Ιουλ. δι' Ιράν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)		60	13207	άνεχ. Ζιμπούτη 18 'Ιουλ. διὰ Κίναν
ΔΙΡΦΟΥΣ		43	7280	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 23 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταν
ΔΟΞΑ		43	7176	άνεχ. Ζιμπούτη 18 'Ιουλ. διὰ Χίναμπο
ΔΥΝΑΜΙΣ		43	7249	έφθ. Σαδάναν 18 'Ιουλ. διὰ Ναγκόγια
ΔΩΡΟΘΕΑ		25	3297	έφθ. Σαδάναν 18 'Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		57	13637	έφθ. Πειραιᾶ 17 'Ιουλ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ		56	10692	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 9 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΕΒΡΟΣ		43	7244	άνεχ. Αίγαιον 12 'Ιουλ. διὰ Μίδδλεσον προ
ΕΘΝΟΣ		56	10328	άνεχ. Μίδδλεσον 11 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		56	10289	άνεχ. Λός Αντζελες 22 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ		41	7243	άνεχ. Κιουρασάο 11 'Ιουλ. διὰ Μίδδλεσον προ
ΕΚΤΩΡ		44	7144	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ		48	8376	άνεχ. Κιουρασάο 10 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΛΕΝΗ		38	5550	άνεχ. Αργεντίνη 21 'Οκτ. 1957
ΕΛΕΝΗ Β.		43	7213	άνεχ. Οζάκαν 1 'Ιουλ. διὰ Βαγκούζερ
ΕΛΕΝΗ Δ.		43	7267	άνεχ. Μόντρεαλ 16 'Ιουλ. διὰ Ντεμεράρα
ΕΛΕΝΗ Κ.		43	7176	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδης 20 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗΣ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ.
ΕΛΙΑΖΑ		34	1803	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διὰ Γάνδην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		22	3553	άργει Πέραμα ρόδης 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ		55	2746	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ		43	7176	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ		59	7300	εἰς Εμπεδούνη, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY		59	7300	έφθ. N. 'Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		59	7293	διπλήθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΕΛΗΜΙΝΑ		22	1184	έφθ. Νταμάρα 14 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ		56	10312	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρων
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		57	7068	άνεχ. Σαδάναν 21 'Ιουλ. διὰ N. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		39	6281	έφθ. Χαδάνον 18 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		44	7207	άνεχ. Νεάπολιν 20 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶς
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		56	7510	άνεχ. Βομβάν 24 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		56	7510	έφθ. Καλκούτταν 17 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		43	7176	έφθ. Νταμάρα 14 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διὰ N. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7176	άνεχ. Καράτοι 24 'Ιουλ. διὰ N. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		57	7063	έφθ. Μόντρι 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ		43	7302	έφθ. Σάν Αντώνιο 13 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ		19	1492	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		44	8541	έφθ. Σάν Ζουάν (P.R.) 12 'Ιουλ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ		42	7058	άνεχ. Μόζι 15 'Ιουλ. διὰ Νιούκαστλ
ΕΠΙΛΑΥΡΟΣ		44	7239	άνεχ. Μομπάσα 22 'Ιουλ. διὰ Μόζι
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρων από 10 'Ιουν. 1958
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		58	30332	άνεχ. Ρόττερνταν 19 'Ιουλ. διὰ Σέθεν "Αιλαντς"
ΕΡΜΗΣ		44	7198	άνεχ. Ούλουν 13 'Ιουλ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		58	9585	έφθ. Επικούρεια 22 'Ιουλ. διὰ Ν. 'Ορλεάνην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		21	2369	άνεχ. Καλάμας 15 'Ιουλ.
ΕΣΠΕΡΟΣ		57	10317	έφθ. Κόμπε 24 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		34	1716	έφθ. Ρόκαλλ 7 'Ιουλ. διὰ Λενίνγραδ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		43	7194	έφθ. Βοστόνη 16 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		17	3976	άνεχ. Βαλτιμόρων 22 'Ιουλ. διὰ Τάμπαν
ΕΥΤΕΝΙΑ (δεξ.)		54	11209	άνεχ. N. 'Υόρκην 19 'Ιουλ. διὰ Χιούστον
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ.		56	10053	έφθ. Μπρεμεράχαφεν υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		57	6102	έφθ. Μανιλαν 21 'Ιουλ.
ΕΥΗ		43	7244	διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διὰ Βούρταν
ΕΥΗΝΟΣ		43	8397	άνεχ. Χάλιφας 18 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΡΥΛΑΟΣ		57	6831	έφθ. Μανιλαν 22 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΡΥΛΑΜΑΣ		56	8985	άνεχ. Χάλιφας 18 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		60	8600	έφθ. Μανιλαν 22 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		60	9062	έφθ. Μανιλαν 22 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ		57	8631	άνεχ. Χάλιφας 18 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΡΥΤΑΝ		56	8965	έφθ. Μανιλαν 22 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΤΥΑΣ		43	8432	άνεχ. Χάλιφας 18 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΕΥΤΥΧΙΑ		43	5183	έφθ. Τόκιο 25 'Ιουλ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		43	7249	έφθ. Τόκιο 25 'Ιουλ.

ΖΕΡΜΑΤΤ		έτ. «Κηφισιά»	43	8578	διηλθες 'Εσκουμαίνης 16 'Ιουλ. (διαταγάς) ἀργει Φάλμουθ ἀπό 6 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μαρποέζα»	39	9974	εις Πειραιά ἀπό 22 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΗΛΙΑΣ Κ		Γ. Κουρεμένος	45	2125	εις Τούκο 28 'Ιουλ.
ΗΡΑ		έτ. «Ναθέρα»	43	7176	ἀργει Πειραιά ἀπό 28 'Απρ.
ΗΡΩΝ II		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	ἔφθ. Μπέρα 9 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΘΑΣΟΣ		έτ. «Αντριάτικ»	43	7156	διηλθες Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά 'Ατλαντικόν ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μούγκας»	44	7249	ἀργει Σύρον ἀπό 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	εις Πειραιά ἀπό 27 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	ἀνεχ. Μπαχάμας 20 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Κάστρο Ρίβα»	43	7050	ἀνεχ. Μπαχρέιν 21 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Μπι»	42	6997	διηλθες Παναμά 13 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Ναϊτζιανή»	42	7172	ἀνεχ. Γιοκοχάμα 12 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ		έτ. «Μοντετζόνια»	43	7032	ἀνεχ. Λίβερπούλ 5 'Ιουλ. διά Τζάκοσονθίλλ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ		Σπ. Πολέμης	43	7188	ἀνεχ. Λίβερπούλ 9 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΘΕΟΣΚΕΛΕΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	ἔφθ. Μπαχρέιν 9 'Ιουλ. διά Τσάκοσονθίλλ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		Σπ. Πολέμης	43	7086	εις Πειραιά ἀπό 12 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	έφθ. Οντάνης 19 'Ιουλ.
ΘΕΡΜΑΓΙΚΟΣ		έτ. «Εξπορτ Κέρριερς»	43	8465	άνεχ. Γένοβαν 7 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντής	29	2331	ἀνεχ. Κόπτε 7 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Ναθέρρα»	44	7250	ἔφθ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουλ.
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. Σουνταμέρικα	46	1988	ἔφθ. Κόπτε 24 'Ιουλ.
ΘΡΥΛΟΣ		έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Αδελαΐδη 12 'Ιουλ.
ΙΓΠΡ		Ά.Π. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Λινάρες»	44	7154	άνεχ. Ναγκόγια 15 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Συνφράτη»	43	8371	διηλθες Σουεζ 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ		έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10410	άνεχ. Σιδνεϋ 8 'Ιουλ. διά Βορ. Ειρηνικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Κριστομπαλά»	44	7176	ἔφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)		έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. Χούλι 5 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΧΑΡΕΡ		έτ. «Μαύψαρι»	56	10442	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 17 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)		έτ. «Τράνονπορτ»	53	15826	άνεχ. Σαλβαδόρ 14 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		έτ. «Κριστομπαλά»	44	7198	διηλθες Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Χούλι 5 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Υών Δ. Ιγγλέση	42	7035	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 17 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαίντ Ιαννης»	44	7248	άνεχ. Σαλβαδόρ 14 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ		όδ. Γουλανδροῦ	44	7176	άνεχ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	ἔφθ. Κολόμπο 5 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάουθ Ατλαντική»	57	10122	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΚΑΔΙΟ Σ.		Καδώ Σιγάλα	17	2032	άνεχ. Ριγιέκαν 20 'Ιουλ. διά Μπακόγκ
ΚΑΙΤΗ Β.		έλληνικα ουμφέροντα	11	1881	ἔφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΚΑΛΑΜΑΙ		Mix. Καραγέωργης	32	4633	διηλθες Σουεζ 10 'Ιουλ. διά Χαιφόγκ
ΚΑΛΑΜΑΣ		έτ. «Οσεάνικ Ντεβελ.»	43	8390	άνεχ. Τζιμπούτι 11 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Μάρε Νότρα»	57	8757	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Κούρε 12 'Ιουλ. διά Βορ. Ειρηνικόν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλινός»	44	7198	ἔφθ. Ν. Όρλεανην 11 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10056	άνεχ. Χάιφας 4 'Ιουλ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κάνοπους»	44	7075	άνεχ. Δ. Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ		έτ. «Απήγανος»	44	7279	άνεχ. Τζιμπούτι 13 'Ιουλ. διά Βαμπό
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τράμι»	55	8798	άνεχ. Καλκούτταν 20 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τράμιτ Τσάρτεριγκ»	54	8003	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 12 'Ιουλ. διά Γιουλίν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	άνεχ. Ειδονόμασιθ 12 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Ακμε»	60	9319	άνεχ. Ληθ 19 'Ιουλ. διά Θλωσιγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ιριτς»	42	6782	διηλθες Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ		έτ. «Ανία Καικιλία»	60	8717	διηλθες Παναμά 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 11 'Ιουλ. διά Χαιφόγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ		έτ. «Εδέρμια»	58	8961	άνεχ. Καλκούτταν 11 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		έτ. «Σκαρβέλης»	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ		έτ. «Κρίνα»	57	9256	άνεχ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ. διά Λαρέντζο Μαρκές
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ		έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	ἔφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΑΡΟΛΙΝΑ		έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Βαμπό
ΚΑΡΠΑΘΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10060	άνεχ. Καλκούτταν 15 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΚΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Ειδονόμασιθ 12 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		έτ. «Παλιύρα»	43	7244	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουλ. διά Καλλίαν
ΚΑΣΣΙΑΝΗ		έλληνικα ουμφέροντα	07	629	διηλθες Σουεζ 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ		έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7150	άνεχ. Περάμα 28 Μαΐου 20 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΣΤΩΡ		όδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 17 'Ιουλ. διά Χαιφόγκ
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Κάνοπους»	60	9600	άνεχ. Αγύονταν 15 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΚΑΤΕ Ν.Δ. (δεξ.)		έτ. «Τρανζόσεανικα»	60	25063	έφθ. Τζιμπούτι 20 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρέττο»	43	7068	άνεχ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ. διά Λαρέντζο Μαρκές
ΚΕΑ		έτ. «Γκουάκα»	44	7242	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)		έτ. «Μονφέρτε»	58	13921	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Βαλντέζα»	58	11754	άνεχ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Μόζι
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΚΕΤΙΠ ΡΙΟΝ		έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άνεχ. Αμέρερον 21 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανζόσεανικα»	44	7120	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ		έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Κοκουμπό 21 'Ιουλ.
ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ (δ.)		όδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΕΧΡΕΑ		έτ. «Πριμέρα»	59	24833	διηλθες Πέραρ Στόουρ ἀπό 21 Μαρτ. 1958
ΚΗΦΙΣΣΟΣ		έτ. «Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Κυνόδουρων ἀπό 4 'Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		έτ. «Πρόντνιους»	43	8443	έφθ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Φρομάντ 18 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Θησεύδης»	57	9153	έφθ. Μορμουγκάκη 22 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)		Μ. Νομικός	58	11156	διηλθες Παναμάν 21 'Ιουλ. διά Μπακόγκ
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	διηλθες Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΚΡΗΤΗ		έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άργει Βάρεμα 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		N. Κονδύλης	44	7244	άνεχ. Κυνόδουρων ἀπό 4 'Ιαν. 1958
ΚΟΡΑΗΣ		Θ. Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Κοκουμπό 21 'Ιουλ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III		έτ. «Πρωτέψ»	43	7207	άνεχ. Βάροντ 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΩΝΙΟΝ		άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1995	έφθ. Βάροντ 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ		άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Βαγκούμπερ 19 'Τουλ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8459	άνεχ. Σπάταλ 4 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-δεξ.)		έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Βατιμόρην 21 'Ιουλ. διά Σέδεν 'Αϊλαντς 'Ιδε: «ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ») ὡς μετωνομάσθι
ΚΡΙΕΨΤΙΚΟΡ		έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Σύρον ἀπό 19 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΡΙΟΣ		έτ. «Αίλα Γράντε»	43	7275	έφθ. Βαγκούμπερ 19 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		M. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΚΥΝΟΝΟΣ		έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Σάν Σεϊλίο»	57	13909	άνεχ. Ρεϊσε 12 'Ιουλ. διά Ορνακόλαντοβικ
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κονκονόψους»	54	10608	άργει Κυνόδουρων ἀπό 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Τρανσόπερδλ»	20	6416	άνεχ. Λός 'Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ		έτ. «Αύρα»	56	9086	διηλθες Ούζάν 16 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ		έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	έφθ. Αν. Φραγκίσκον 12 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		όδ. Κ. Πατέλα	43	7176	διηλθες Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.		έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	άργει Μόπικ από 13 'Ιουν. 1958
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μπιλάτικη»	44	7214	άνεχ. Μακρίδιας 22 'Ιουλ. διά Βατιμόρην
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	διηλθες Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά Αμέρερον
ΛΑΔΩΝ		όδ. Λών	56	8474	έφθ. Βικτωρίαν 13 'Ιουλ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)		έτ. «Αιλαντέρες Σίππι»	43	8462	άνεχ. Φιλαδέλφειον 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΚΩΝΙΑ		έτ. «Μαροσέάνο»	59	27462	διηλθες Σουεζ 18 'Ιουλ. διά Αύτεν
ΛΑΚΩΝΙΑ (μετάλ.)		έτ. «Αλεξάντο			

ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάδος»	43	7084	εις Πειραιᾶ (έπισκευαι)
ΛΑΜΥΣΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεκ. Γιαβάταν 22 'Ιουλ. δι' Αγ. Θραγκίσκον
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	άνεκ. Μητρόρρου 23 'Ιουλ. διά Δουκέργυκν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Βοστώνην 10 'Ιουλ.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10048	άνεκ. Κολούμπια ρίζερ 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπούνη	43	6766	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	(Μιχαλίνδης) Α.Ε.	43	7176	έφθ. Μητρόρρου 10 'Ιουλ.
ΛΙΒΥΗ	·Ιω. Λάτος·	24	1556	άργει 'Αμπελάκι άπο 25 Μαΐου
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	έρθ. Πειραιᾶ 17 'Ιουλ.
ΛΙΛΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ.
ΛΙΛΙΚΑ	Ε. Πολιάπτης	36	1151	άνεκ. Βεστερβικ 16 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη	44	7190	άνεκ. Ναγκασάκι 6 'Ιουλ. διά Σεϊσιν
ΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις Πειραιᾶ άπο 3 'Απρ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδίντο»	60	13200	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Πλο. Αζούλη»	44	8536	άνεκ. Άρούμπαν 16 'Ιουλ. δι' Ην. Πολιτείας
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν.»	43	8395	άνεκ. Ν. Υόρκην 16 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Σπάνιενς Σίππη»	43	8434	εις Μαρτίνη Γκράσια Τσάννελ 13 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7478	άνεκ. Τζιμπούτι 5 'Ιουλ. διά Κιναν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	27526	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 20 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	άνεκ. Περο. Κόλπον 100 25 'Ιουν. διά Πώλομπορο
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	διπλήθε Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13636	διπλήθε Λίζαρντ 13 'Ιουλ. διά Γκάλθεστον
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Δάμητρα»	37	4839	διπλήθε Μπρόνσμποττελ 7 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	όδ. Συνοδινού	19	3858	άργει 'Αμπελάκι άπο 3 Δεκ. 1957
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	·Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Κολόμπο 14 'Ιουλ.
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Βρέμπνη 17 'Ιουλ.
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	εις Πειραιᾶ άπο 29 'Απρ.
ΜΑΝΤΟ	έλληνική έταιρια	30	772	άνεκ. Μοντεβίδεο 17 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραβάλλες»	60	18889	έφθ. Ντουλούθ 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	10449	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	'Αδελφοί Ρουσσού	27	1554	άργει Ρέτζιο άπο 24 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	έφθ. Βομβάνη 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάννα»	44	7272	άνεκ. Άμβούργον 100 24 'Ιουν. διά Πολιτείας
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσόπορτείον»	43	7238	άνεκ. Λός Αντζελες 4 'Ιουλ. δι' Οτάρου
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμουσκη»	56	6074	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδες 15 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7070	διπλήθε Μπρόνσμποττελ 18 'Ιουλ. διά Σφάλη
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	έφθ. Μάντζεστερ 16 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεκ. Πειραιᾶ άπο 1 'Ιουν. διά Χαϊνάν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ιανβίστα»	57	10314	άνεκ. Γιαδάταν άπο 1 'Ιουν. διά Χαϊνάν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	·Ιω. Λάτος·	29	14216	έφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΗΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	εις Πειραιᾶ άπο 21 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νεβάδαν»	42	7147	έφθ. Βομβάνη 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	54	11577	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Νέποτουν»	59	8700	άνεκ. Άμβούργον 100 24 'Ιουν. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Άροτένα»	46	8942	άνεκ. Κιουρασό 16 'Ιουλ. διά Χάρην
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερες»	43	7033	άνεκ. Μάρη ντελ Πλάτα 16 'Ιουλ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20340	διπλήθε Μπράλταρ 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	έφθ. Ροζάριο 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθέρσολ»	55	8961	διπλήθε Πόρτ Σιδ 20 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	έφθ. Μαυρίκιον 21 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άργει Σύρουν άπο 18 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνιμα»	57	8906	διπλήθε Αντεν άπο 9 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρόλαγκα»	56	8425	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 'Ιουλ. διά Ντακάρη
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7199	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Σφάλη
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Πέραμα άπο 7 'Οκτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονά»	57	9168	έφθ. Μπουένος Αύρες 19 'Ιουλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Νόρκοπικ 16 'Ιουλ.
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι	42	7214	άργει Κυνδούρουν άπο 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	άνεκ. Λός Αντζελες 13 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	13200	έφθ. Νιού Ουέστιμπερ 21 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Φλητ Σίπηγκ	44	8453	άνεκ. Κιουρασό 16 'Ιουλ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτόρνάδες»	57	9200	άργει Κυνδούρουν άπο 7 Μαρτ. 1958
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιυθανόρας»	59	9855	άνεκ. Κιουρασό 18 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΜΙΧΑΝΑ	Χρ. Σαρλητής και Σια	33	1503	άνεκ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Κων (πολιν)
ΜΙΧΑΝΑ Γ.	έτ. «Ντομίνιον»	44	7249	άργει Ρέτζιο άπο 13 Δεκ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Mix. Καραγεώργης	34	7027	άνεκ. Σιεμφουσέγκος άπο 28 'Ιουν. διά Βέλγιον
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	άνεκ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	εις Αμδούργον άπο 25 'Ιουν.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρριερες»	44	7190	εις Μπάραρου άπο 1 Μαρτ. 1959
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντες»	56	10061	άργει Κυνδούρουν άπο 7 Μαρτ. 1958
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλην. Γραμμ. N. Αμερ.	34	2709	άνεκ. Λός Αντζελες 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	έφθ. Ναγκόνια 21 'Ιουλ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Ροζάριο 17 'Ιουλ.
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Γένοβαν 13 'Ιουλ.
ΝΑΤΑ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	άνεκ. Λός Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άνεκ. Μόζι 13 'Ιουλ. δι' Αντραλίαν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	όδ. Γουλανδρή	22	16991	άργει Κυνδούρουν άπο 14 Νοεμ.
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Ευγενία»	43	7264	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Κάρλοχαμην
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσοφάνω» Α.Ε.	43	7968	διπλήθε Σουέζ 15 'Ιουλ. διά Βαυπόρα
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεκ. Βαλτιμόρην 16 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεκ. Πιονέρουν 23 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΝΗΣΙ	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	έφθ. Μπουένος Αύρες 8 'Ιουλ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)	έτ. «Ασσημπιά	44	7255	άνεκ. Μοντεβίδεο 10 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	εις Πειραιᾶ άπο 27 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Θωμᾶς Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κυνδούρουν άπο 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	όδ. Σιτινά	43	7244	άνεκ. Σάντος 14 'Ιουλ. δι' Αρέσια Μπράνκα
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	έτ. «Μιχαλίνδης» Α.Ε.	42	7203	άνεκ. Νάσουρου 18 'Ιουλ. δι' Αδελαΐδηα
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Ροζάριο 2 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Εφίλων»	58	6279	έφθ. Ελευσίνα 22 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Κόνβαλι»	44	7190	άνεκ. Μορμουγκάο 13 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΟΒ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	άνεκ. Μουρδράβαν 10 'Ιουλ. διά Σίδηνευ
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς»	44	7257	έφθ. Κόμπε 24 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΒΑΓΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	59	8700	έφθ. Χάμπτον ρόδες 9 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεκ. Οζάκαν 15 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούντα»	58	10662	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνεκ. Παναμά 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΟ ΠΕ'ΙΤΖ	έτ. Παπαδάκης	59	10300	άνεκ. Καλκούτταν 9 'Ιουλ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Πρίαμο»	58	12139	άνεκ. Παναμά 5 'Ιουλ. διά Βέρα Κρούζ
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Πόρντον»	59	8630	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. Παπαδάκης	58	8639	άνεκ. Φλώσιγκ 15 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΝΤΟΡΕΣΤ	έτ. «Παινία»	52	3694	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Πουντγουαρντη»	58	30235	άνεκ. Κουδέτη 11 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΝΥΜΦΟΗ	έτ. «Πανασσόδης»	44	7176	έφθ. Καλκούτταν 9 'Ιουλ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Παναμ. Εσυρόπιαν»	59	9030	άνεκ. Παναμά 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ιντερκόντινενταλ»	58	10396	άνεκ. Μοντεβίδεο 10 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΟΛΓΑ	έτ. «Τράνσονσεάνικα»	43	7276	έφθ. Ρίθερ Μέρσεϋ 21 'Ιουλ.
	έτ. «Αίτζιαν»	54	8062	άνεκ. Λά Πλάτα 7 'Ιουλ. διά Φουζίκι
	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεκ. Αστορία 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Νεάπολιν 23 'Ιουλ. διά Κων(πολιν)
	Ρ. Δ. Μελαχροινός	25	996	

ΟΛΓΑ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική ..	44	7176	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 17 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» ..	56	2745	άνεχ. Ν. Υόρκην 16 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ρόντα» ..	43	7213	έφθ. Ντουλούθ 21 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη» ..	42	7132	διπλής Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Μορμουγκάρο
ΟΝΤΙΝ (Ψυγείον)	έτ. «Καρίμπαν Ατάλαντικη» ..	60	5960	έφθ. Ν. Ορλέανην 21 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος ..	45	7258	έφθ. Οζάκαν 23 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μήντ- 'Ηση» ..	44	9894	άνεχ. Μαντράς 18 'Ιουλ. διά Μπακόγκ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ- 'Ηση» ..	45	7861	έφθ. Βομβάνη 16 'Ιουλ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Τόκοβια» ..	43	7242	έφθ. Κοπεγχάγην 7 'Ιουλ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντη» ..	43	7229	διπλής Παναμάν 13 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης ..	43	7176	έφθ. Μπουένος Αύρες 16 'Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφέυς» ..	56	9942	άνεχ. Τζιμπούτη 21 'Ιουλ. διά Αμερέσαν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Οὐλτραμάρη» ..	60	5960	εις Βέλγιον υπό συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Μπλού Μπαΐνη» ..	43	7194	έφθ. Ν. Υόρκην 25 'Ιουλ.
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» ..	56	23232	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΟΥΔΑΣΣΕΣ II	έτ. «Ούλισσεσ» ..	42	8570	άνεχ. Ν. Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Οθερον Κέρριερς» ..	43	8394	άνεχ. Λονδίνον 22 'Ιουλ. διά Χάλιφαξ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες» ..	60	9360	εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» ..	58	23607	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας ..	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμε» ..	57	10498	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουλ. διά Σαν Πέντρο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιάντε» ..	55	10024	έφθ. Βικτωρίαν 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - X. Πατέρας ..	43	7176	έφθ. Κόμπε 25 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος ..	44	7244	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 11 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαιζον» ..	57	10747	όργει Κυνδύσσουραν ώπο 19 Ιουν. 1959
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις» ..	38	2368	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Μπαίν Ρόμπερτς
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Τρανσόποτείον» ..	43	7254	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ελλήλαιοια» ..	45	7240	διπλής Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΠΑΡΑΛΟΣ	«Πειραική» Ν.Ε. ..	43	1640	άνεχ. Τόκιο 17 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Ηστερ Μεντίτεραν» ..	37	9968	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο» ..	59	23607	άνεχ. Σικάγο 4 'Ιουλ. διά Σαν Πέντρο
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο» ..	44	7371	έφθ. Βικτωρίαν 5 'Ιουλ.
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλόρα» ..	60	13909	έφθ. Κόμπε 22 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΩΦΙΚΕΙΤΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Στενάκος» ..	56	12630	άνεχ. Φερνταίπλ 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα» ..	57	10048	άνεχ. Τακόμα 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε. ..	47	2754	έφθ. Αμέρεσαν 23 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	έτ. «Κόμμερς Μαρίν» ..	44	8479	άνεχ. Οζάκαν 23 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	δδ. Χανδρή ..	50	18400	άνεχ. Φερνταίπλ 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» ..	56	24520	άνεχ. Καρδίτσαν 29 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε. ..	43	7176	διπλής Κυνδύσσουραν ώπο 24 Μαΐου
ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο» ..	57	23607	άνεχ. Τακόμα 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» ..	58	24502	έφθ. Αμέρεσαν 23 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Παλιζάντα» ..	44	7212	άνεχ. Φερνταίπλ 21 'Ιουλ. διά Κεϋλάνην
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σου. ταμερίκα» ..	48	2086	άνεχ. Κότκα 20 'Ιουλ. διά Χαμίνα
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους» ..	56	15852	άνεχ. Αρόυμπαν 8 'Ιουλ. διά Όραν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3861	όργει Κυνδύσσουραν ώπο 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΡΟΣ	Υιο Π. Γουλανδρή ..	43	6422	διπλής Παναμάν 17 'Ιουλ. διά Χουασκό
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κανόπους» ..	57	10446	άνεχ. Βαγκούδηρ 16 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλανδρή ..	43	7282	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΠΗΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» ..	58	23607	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 17 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ» ..	44	7207	άνεχ. Μαντράς 23 'Ιουλ. διά Γιαδάταν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ. ..	54	6154	διπλής Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Ερυθράν
ΠΙΑΤΑΝΙ	έτ. «Λέο» ..	25	4528	διπλής Κέιπ Σαιντ Βίνσεντ 10 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορδίντον» ..	58	9603	έφθ. Καλκούτταν 18 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλέϊτ» ..	44	7185	άνεχ. Βαγκούδηρ 17 'Ιουλ. διά Νοτ. Αμερικήν
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλέϊτ» ..	44	7256	διπλής Νίτον 21 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλέϊτ Σίππερ» ..	45	7297	έφθ. Μπουένος Αύρες 20 'Ιουλ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντον» ..	58	9603	άνεχ. Χογκ Κόγκ 12 'Ιουλ. διά Φρημάντλ
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς» ..	54	9188	άνεχ. Ηλέους 22 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρρων» ..	43	7258	άνεχ. Βαγκούδηρ 21 'Ιουλ. διά Νοτ. Αμερικήν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο» ..	43	6975	έφθ. Γένοβαν 17 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς» ..	45	7159	άνεχ. Μπουένος Αύρες 13 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Ανδρεάδης» ..	43	10193	όργει Ελευσίνα ώπο 25 Ιαν. 1958
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα» ..	56	7213	έφθ. Μορμουγκάο 15 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος» ..	43	7199	άνεχ. Οζάκαν 9 'Ιουλ. διά Βαγκούδηρ
ΠΟΠΗ	έτ. «Αρπος» ..	43	7257	διπλής Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» ..	45	7267	διπλής Νίτερ 4 'Ιουλ. διά Βρέμπνη
ΠΡΑΟΤΗΣ	έτ. «Ντιάμοντ» ..	43	7231	διπλής Παναμάν 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσοσεάνικα» ..	58	10414	άνεχ. Χογκ Κόγκ 20 'Ιουλ. διά Ντάιρεν
ΠΡΟΗΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Ουέστ Αφρικα» ..	58	8414	διπλής Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίζη» ..	55	16718	όργει Κυνδύσσουραν ώπο 19 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Σπαφάρερος» ..	46	945	έφθ. Θόδευ 25 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης» ..	43	7225	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς» ..	44	7252	διπλής Τζάκονθιλ 18 'Ιουλ. διά Πόρτ. Εθεργκλαντ
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη» ..	43	7138	άνεχ. Παρταρίαν 20 'Ιουλ. διά Αυτοραλίαν
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτων» ..	44	7153	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα» ..	30	4014	έφθ. Υζηλα 9 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέονις» ..	44	7131	άνεχ. Τζιμπούτη 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΡΙΤΑ	Υιο Σιγάλα ..	25	1412	όργει Πέραμα ώπο 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΕ	έτ. «Γαλαξίας» ..	45	7176	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 7 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΡΟΓΩ	έτ. «Αγιαλάκο» ..	44	7239	άνεχ. Αλμποργκ 19 'Ιουλ. διά Οντάνας
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε. ..	44	1923	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστ Σπή» ..	55	21028	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 20 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΡΥΜΟΣ	έτ. «Κλόμπε» ..	57	10316	έφθ. Καράτοι 16 'Ιουλ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κυκλάδες» ..	59	19300	όργει Πειραιά 20 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Κεοαμίες» ..	56	21081	έφθ. Σαουδά 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Βαπτιστός» ..	43	7267	έφθ. Σάουδανθ 9 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Πόρτα Μπέλλο» ..	36	5129	όργει Χάρρουτς 4 Δεκ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μπικάου» ..	44	7166	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΣΑΜΟΣ	Υιο Δ. Ιγγλέση ..	43	7268	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων» ..	44	7282	άνεχ. Τζιμπούτη 18 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος» ..	42	7118	έφθ. Ταμπάκο 6 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα ..	43	7176	

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

ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Μπέιρα ρόδος 21 'Ιουλ.
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 24 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίτεζης	28	1660	έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Δίδω»	43	7231	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνονους»	55	16056	άνεκ. Αύγουσταν 16 'Ιουλ. διά Βιλελμοχάφεν
ΣΕΛΕΣΤΕ		έτ. «Κάρκυρα Μαρίτιμα»	44	2877	άνεκ. Κοσταζακούλης 19 'Ιουλ. διά Κλήδελαντ
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13910	άνεκ. Λός 'Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΙΡΚΛΕ		έτ. «Σιρκλε»	60	2072	εις Ριγιέκαν από 10 Θερ.
ΣΙΩΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13921	διπλής Παναμά 17 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Βικαλθάρο»	44	6725	άνεκ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΣΚΥΡΟΣ		έτ. «Κάιζερ»	43	7176	έφθ. Μπουένος 'Άυρες 14 'Ιουλ.
ΣΚΥΤΙΑ		έτ. «Βαλενθία»	42	6907	διπλής Πουλό Μπουκομ 11 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΣΟΥΕΣ		'Ιω. Λάτσης	24	1564	έφθ. Ρόδον 26 'Ιουλ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Στυλίδα 24 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	άνεκ. Μιρί 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρου
ΣΟΦΙΑ Τ.		Τσουρινάκης	21	933	άργει Πέραμα
ΣΠΕΤΣΑΙ		έλληνική έταιρια	44	7276	έφθ. Βικτωρίαν 7 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		'Ιω. Λάτσης	26	5648	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	άνεκ. Βαγκούθερ 22 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φράλλον»	56	8789	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 30 'Ιουν. διά Χινάμπο
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλής Παναμά 1 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνεκ. Μόζι 7 'Ιουλ. διά Ήν. Πολιτείας
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	άνεκ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		όδ. Βλασσοπούλου	43	7244	έφθ. Χιούστον 21 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Σύρα»	43	7156	άργει Μόμπιλ από 19 Απρ. 1958
ΣΥΡΑ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	άνεκ. Βρέστον 9 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΤΑΝΑΓΡΑΣ		'Ελλην. Μεσογ. Γραμματι	40	7637	άνεκ. Ναγκάσακι 21 'Ιουλ. διά Μόζι
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Γανδάν 18 'Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Τρανακοντίνενταλ»	56	20332	άνεκ. Τσάρλεστον 20 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Μαριφόρτουνα»	43	7135	έφθ. Λά Γκουάρια 20 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	άνεκ. Μπρεμερχάρεν 16 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Ριο Ιανέριο 22 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδος 24 'Ιουλ. (διά Βορμάν)
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Τρανσπετρόλη»	30	9243	άργει Κυνούσουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.)		παναμαϊκή έταιρια	44	7187	έφθ. Αλεξανδρειαν 24 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Τρανσποτοϊφικ»	56	2745	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΤΡΟΚΙΑ		έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	άνεκ. Λός 'Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΤΡΙΝΙΤΗ		όδ. Γράσοι	44	7207	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 16 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Μαραθώνη»	43	8587	άνεκ. Ντουλούχ 19 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεκ. Γιαβάταν 12 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΔΕΘΩΝ (δ.)		Δή Κόμετ	45	15020	άνεκ. Γιαβάταν 12 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΔΙΑΣ		έτ. «Λάνσερη»	45	10625	άνεκ. Αιμέρεαν από 23 'Ιουν. (μετασκευαί)
ΟΔΛΚΟΝ		έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	ε.ε. Χομπόκεν από 16 Σεπτ. (μετασκευαί)
ΟΔΛΚΟΝ		έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	άνεκ. Χάμπτον ρόδος 17 'Ιουλ.
ΟΔΛΚΟΝΕΡΑ		υιών Π. Γουλανδρή	60	13200	έφθ. Γιαβάταν 22 'Ιουλ.
ΟΔΡΟΣ		έτ. «Μέιζι»	44	10824	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΓΙΑΙΑ		«Ελληνες άγυρασται	29	3958	άνεκ. Αιμέρεαν 16 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΟΓΛΩΡΑ Α.		«Αθανασίδης»	36	1288	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΟΓΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει Όσλο από 18 Μαρτ. 1958
ΟΙΒΙΟΣ		έτ. «Αμφιώνη»	57	9950	έφθ. Κοκιν 22 'Ιουλ.
ΟΦΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλδρι»	60	13909	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΦΡΚΥΣ		έτ. «Φόρκυς»	43	7618	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 28 Μαΐου
ΟΦΡΑΓΚΙΣ		Ο. Σταφυλοπάτης	27	755	έφθ. Βεγγάζην 22 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΟΣ (δ.)		Δή Σελέιν	44	15020	άνεκ. Βατιμόρην 21 'Ιουλ. διά Νόρφολκ
ΟΡΥ		Καθρέπτη - Φουντῆς	07	1117	εις Πέραμα από 22 'Ιουν.
ΟΡΥΓΓΙΑ		έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	άνεκ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Τύνιδα
ΟΩΣ		έτ. «Λαιμπίριαν»	43	7152	διπλής Παναμά 10 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΟΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	άνεκ. Μόζι 8 'Ιουλ. διά Ήν. Πολιτείας
ΟΩΤΟΥΛΙΑ		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7173	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Βαμποα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεκ. Λός 'Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Περού
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 17 'Ιουλ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	άνεκ. Χάμπτον ρόδος 18 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεκ. Υμούντεν 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Παιονιρέζα Σιππιγκ»	53	8458	διπλής Λός Πάλμας 10 'Ιουλ. διά Μελθούρνην
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Μάγια»	54	15749	διπλής Κων/πολίν 17 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ		έλληνικα συμφέροντα	77	428	άνεκ. Υμούντεν 20 'Ιουλ. διά Ν. Ύόρκην
ΧΡΥΣΑΝΟΗ		έτ. «Σέντραλα»	43	7139	διπλής Κων/πολίν 13 'Ιουλ. διά Τουάφε
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Π. (δεξ.)		Α. Μ. Πρίτεζης	44	1293	άνεκ. Λός 'Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τούκη»	45	7247	άνεκ. Κιουρσάσιο 19 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΩΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλα»	42	7084	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.)		έτ. «Σάντα Αγγέλικα»	21	1173	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρινθλά»	44	7261	άργει Μασαλαίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	διπλής Σουέζ, 15 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΙΑ ΒΟΛΑΣΣΙΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	διπλής Παναμά 19 'Ιουλ. (άπο Λός 'Αντζελες)
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεκ. Χαδρόν 20 'Ιουλ. διά Νιούαρκ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αϊτζιάν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Θερ.
ΑΓΚΝΑ (Λιθαν.)		έτ. «Παρένα»	21	1489	άργει Πειραιά από 1 Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκνα»	41	5225	άνεκ. Αγ. Φραγκικον 10 'Ιουλ. διά Σίδνευ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεκ. Αγ. Φραγκικον 14 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΔΡΙΑΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμπρος»	29	3725	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΕΛΛΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	έφθ. Τζάκοσονθιλ 18 'Ιουλ.
ΑΕΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διπλής Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (Α.δ.)		έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Ντάρτουσωθ από 5 'Ιουν. 1959
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άργει Πειραιά από 1 Αύγ. 1959
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. Σιγάδα	20	1618	άνεκ. Τζιμπούτι 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΘΗΝΑ (Λιθ.)		έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεκ. Ντάρκαρ 17 'Ιουλ. διά Ταιβιταθέκια
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Α.δ.)		έτ. «Πάμελλα»	44	3061	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 10 'Ιουλ. διά Πούερτο Μιράντα
ΑΙΓΙΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διπλής 'Αγ. Βικεντίου 16 'Ιουλ. διά Γόνυιναν
ΑΙΓΙΝΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	άνεκ. Μόζι 11 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπτήριαν»	58	10020	έφθ. Βαγκούθερ 8 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπτήριαν»	58	10020	άνεκ. Βαγκούθερ 20 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Ν. Ορλέαντον 21 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρδια»	42	7002	άνεκ. Γιοκκάσιον 11 'Ιουλ. διά Φορμόζαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άνεκ. Μάντσεστερ 22 'Ιουλ. διά Σαμόδα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	έφθ. Μορμούγκαρο 20 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΣΤΟΣ (Λιθαν.)		έτ. «Απόλλων»	46	7331	διπλής Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Κούρε
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλη»	58	22129	άνεκ. Ράς Τανούρα 14 'Ιουλ. διά Καλιφόρνιαν
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	57	12614	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 16 'Ιουλ.
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ' (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	58	12623	άνεκ. Φρέπορτ (Μπαχάμας) 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΚΡΩΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άνεκ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. διά Φορμόζαν
ΑΙΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Νάσσας»	54	28738	διπλής Σουέζ 15 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΛΑΣΚΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	έφθ. Μορμούγκαρο 15 'Ιουλ.
ΑΙΛΕΣ (παν.)		έτ. «Πιταλέζ»	25	2323	άνεκ. Άλγεριον 21 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ I (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν»	56	20926	άνεκ. Μένο Σαούδ 22 'Ιουλ. διά Ντελάγουαρ Σίτυ
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΙΛΕΣΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	άνεκ. Γιοκκάσιον

ΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 'Ιουλ. διά Γκουαντανάμο Μπαιν διπλήθε Μπρόναμποττελ 17 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Άυρες έφθ. Μοντεβίδεο 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ.
ΑΛΑΜΠΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7231	έφθ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ.
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άργει Βαλτιμόρην όπο 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βενετίαν όπο 28 Μαΐου
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3131	ε.ς Κάρδι πάρο 20 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΜΑΡΥΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλίς»	45	7201	άργει Βαλτιμόρην όπο 12 'Απρ. 1958
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	έφθ. Λέσ Πλάταν 4 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Ιουλ. διά Συρίαν άνεχ. Μπάκια Μπλάγκαν 2 'Ιουλ. διά Γεργεστόν
ΑΜΙΝ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάχαμπ»	25	3132	άνεχ. Άρουμπαν 20 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	έφθ. Ροζάριο 17 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	διπλήθε Ντόρερ 24 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	42	7141	άργει Βότερνταν όπο 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άργει Βαλτιμόρην όπο 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπον»	57	11978	εις Τριπολίν (Λιθανίου) όπο 18 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βεντούραντο»	53	18736	άργει Βαλτιμόρην όπο 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άργει Βαλτιμόρην όπο 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Βαλτιμόρην όπο 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	εις Μόριπι πάρο 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	όργει Βαλτιμόρην όπο 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορά ον»	43	7239	άνεχ. Άρουμπαν 20 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άργει Βαλτιμόρην όπο 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην όπο 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορά ον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην όπο 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άργει Θάλμουθ όπο 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	έφθ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βεντούραντο»	53	18733	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 11 'Ιουλ. διά Σιουέρτο λά Κρούζ,
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Γιαβάταν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιά»	45	10708	διπλήθε Θιουάταν Τρουθίλιο 24 'Ιουλ. διά 'Ολντ Χάρμπουρ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νελίνιτο»	20	4992	άργει Σέρβεναν όπο 20 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεχ. Βομβάνα 23 'Ιουλ. διά Μπεντί Μπουντέρ
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Νικόλαος»	36	5017	εφω. Μάρ ντελ Γλάτα 21 'Ιουλ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι»	08	1763	διπλήθε Κων(πολιν) 11 'Ιουλ. διά Βραίλα
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόνι»	44	7259	άνεχ. Γιαδάτα 10 'Ιουλ. διά Σασέμπο
ΑΝΤΙΟΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	διπλήθε Βαλέντια 14 'Ιουλ. διά Κομώ Μπαιν
ΑΝΤΟΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρες»	44	7126	διπλήθε Λγ. Βικέντιον 12 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Άυρες
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντινικ»	57	15845	έφθ. Ρότερνταν 21 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμέλκανα»	43	7176	έφθ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα»	43	7244	άργει Κατάνην όπο 26 Νοεμ. 1957
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β. (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Ετζέο»	30	4847	άνεχ. Κάρδι πάρο 8 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλλ»	44	7249	άνεχ. Φρίπορη (Μπαχάμας) 6 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	έφθ. Τόκιον 13 'Ιουλ.
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6806	εις Πειραιά όπο 18 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθήνιαν»	57	9452	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 21 'Ιουλ. διά Λομπίτο
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Αμπερνταν 22 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΥΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθα»	57	10657	άνεχ. Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΕΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιέρα»	19	1754	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Θέουταν
ΑΡΕΤΗ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	43	7258	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιον»	43	7187	άνεχ. Μπουένος 'Άυρες 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	40	2787	άνεχ. Κλήθελαντ 14 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΡΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρες»	30	4557	άνεχ. Εμπεν 8 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΡΙΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	διπλήθε Ούζαν 20 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλ»	58	23626	διπλήθε Σουεζ 19 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεχ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Ήμουντεν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα»	44	6995	άνεχ. Μόζι 17 'Ιουλ. διά Σαΐνκον
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόλ όπο 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ όπο 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Κολόμπι πάρο 18 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΙΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριώνι»	28	1707	διπλήθε Κων(πολιν) 16 'Ιουλ. διά Νοβωραϊσκον
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάι»	58	18743	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 'Ιουλ. διά Μελδούρνην
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2709	άνεχ. Δουβλίνον 13 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
ΑΡΧΑΧΙΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	άνεχ. Λότς Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	22	1754	άνεχ. Πειραιά 17 'Ιουλ. διά Αγκώνα
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά μπ Στη Τράνοπ»	43	7137	έφθ. Ν. Υόρκην 20 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	έφθ. Οζάκαν 18 'Ιουλ.
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Καράται 24 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μικουέλ»	28	4809	άργει Ελευσίνα όπο 2 'Απρ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Γλασκώθην 16 'Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαριμιο»	43	7129	έφθ. Ροζάριο 10 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Πούντα Καρόντον 20 'Ιουλ. διά Αργεντινήν
ΑΣΤΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάργυρουντ»	42	7150	άργει Αμπελάκι όπο 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάντο»	56	8560	έφθ. Γιαδάτα 18 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤ'ΚΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Κάλλεθαντ 7 'Ιουλ. διά Ριο 'Ιανέριο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤ'ΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Αρούμπαν 15 'Ιουλ. διά Θρή Ρίθερς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	59	20500	εις Ιαπωνίαν, ύδρο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Κοατζακόλκος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολόγι»	44	7250	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Γιαβάταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	έφθ. Πιούτνιο 14 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	εις Αμπερνταν όπο 31 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	10054	διπλήθε Ντόρερ 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Οζάκαν 13 'Ιουλ. (διαταγάς)

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)
21, TALAAT HARB STR.
P.O.B. 1746

PORT-SAID
25, SULTAN HUSSEIN STR.
P.O.B. 55

PORT-TEWFICK
(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 9
7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	43	7176	έφθ. Φοιζεκί 15 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	57	24831	διπλόθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	58	18183	διπλόθε Σουέζ 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	59	18500	άνεχ. Γενόβασ 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	44	7176	έφθ. Τόκιο 19 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερς»	57	24812	διπλόθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Σαιν Τζών
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	55	12985	εις Ρόττερνταμ ἀπό 3 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	53	11322	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 20 'Ιουλ. διά Αρουμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	54	11241	άνεχ. Αραύμπαν 18 'Ιουλ. διά Σαβάνναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	55	12696	έφθ. Εσκουμαΐνης 9 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	53	12712	άνεχ. Βορμπαν 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	52	11767	διπλόθε Κέιπ Σαιν Μικέλ 23 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	43	7200	άνεχ. Λαγκανέλες 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	56	14839	έφθ. Άμερινγκον 21 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	52	10930	άνεχ. Ταμπικο 19 'Ιουλ. διά Βέρα Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	50	8637	άργει Έλευσίνα ἀπό 13 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (Δ.δ.)	έτ. «Οριόλη»	43	7248	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 2 Θερ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	43	7176	έφθ. Μαζουλιπατνάμ 18 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	48	10928	άνεχ. Κιουρασάο 16 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	49	10908	άνεχ. Αραύμπαν 13 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΙΝ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούθε 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓΥ' .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ»	43	7176	άργει Αύγουστον 13 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	διπλόθε Παναμά 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ ..	έτ. «Ατλαντίκικ»	44	7247	άνεχ. Τόκιο 19 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Δ.)	έτ. «Βίτσι»	43	6872	έφθ. Σάν Λορέντζο 20 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Παλέμασ»	42	7162	εις Μόδι ἀπό 25 'Ιουν.
ΑΥΡΟΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιάζο»	44	7198	άνεχ. Λόδις Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΓΤΕΛΙΣΤΡΙΑ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βαγγελιστρία»	17	1293	άργεις Αμπελάκι ἀπό 11 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	διπλόθε Παναμά 17 'Ιουλ. διά Κάπο Μπλάγκο
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	έτ. «Ολίμπιαν»	44	7192	έφθ. Ταϊταγκόκ 7 'Ιουλ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.) ..	έτ. «Φίλια»	42	6751	διπλόθε Τζιμπούτι 21 'Ιουλ. διά Αμέρισαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	N. I. Σουλανδρής ..	58	26566	διπλόθε Σουέζ ἀπό 27 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Σαίν Κίτις
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	57	11623	διπλόθε Κιουρασάο 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ. .. (N.A.T.)	έτ. «Βίργινια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 'Ιαν. 1958
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	έφθ. Σαλβαδόρ 13 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.) ..	έτ. «Οσεον Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 19 'Ιουλ. διά Λόδις Αντζελες
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λιβ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα»	42	7285	εις Δουκέρηκην, ὑπό παραλαβήν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αντεξ»	56	9462	διπλόθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βόδγαλο»	55	9462	άνεχ. Καματοί 23 'Ιουλ. διά Καναδάν
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεχ. Τρινιταντ 3 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΓΕΦΩΒΙΑΚΑ (Δ.) ..	έτ. «Μίραιμάρ»	18	5210	έφθ. Βούρβαν 15 'Ιουλ.
ΓΕΦΩΡΓΕΛ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Λόδις Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΦΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λιβ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐπη»	45	7256	άνεχ. Γιοκοχάμαν ἀπό 25 'Ιουν. διά Μανιλά
ΓΕΦΩΡΓΙΑ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1957
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Πουερτό Σεγκούρο»	53	9149	διπλόθε Παναμά 14 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΕΦΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντελ Πίρσο»	16	1449	άργει Αμπελάκι ἀπό 13 Αύγ. 1958
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.) ..	έτ. «Πίργκες»	45	499	έφθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΓΕΦΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκικ Οίλη»	54	18790	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Λιβερπούλ
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιβάνου)	έτ. «Εθερεστ»	35	5028	άνεχ. Κολόμπο 13 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Επος»	21	1964	έφθ. Μπουενός Αύρες 18 'Ιουλ.
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	έφθ. Καλκούτταν 19 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ ..	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Ιμμιγκαν 21 'Ιουλ. διά Ταϊρτοιλλ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λιβ.) ..	έτ. «Γιολάντα»	40	7168	έφθ. Βιλμιγκτών (N. Κολ.) 13 'Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.) ..	έτ. «Μηάκια Σαλίνας»	42	7164	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 14 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	άνεχ. Αινθρόσαν 19 'Ιουλ. διά Λάγκος

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ
ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

TELETYPEWRITER
N.Y. 1-3698

FRANK B. HALL & CO., INC.

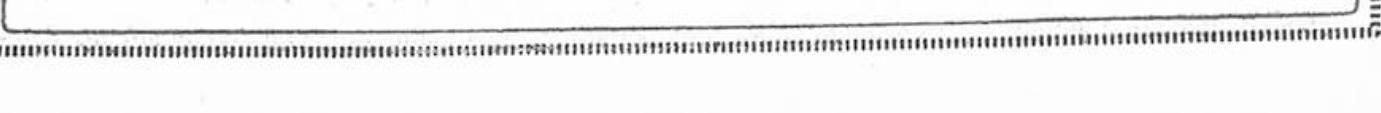
INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

ΓΚΕΜ (λ.δ.)	έτ. «Ούρανία»	38	9260	άνεκ. Βοστώνην 18 'Ιουλ. δι' 'Αγ. Σούμινικον
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.)	έτ. «Άκουιλα»	60	25500	"Ιδε: «ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	Έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) (N.A.T.)	όδ. Γουλανδρόρ	57	8884	διπλόθες Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	διπλόθες Παναμά 12 'Ιουλ. διά Βακαμάτου
ΓΚΡΑΙΝΥ ΜΑΡΙΓΩ (Λιβάνου)	έτ. «Άγγελικάνα»	37	1638	Έφθ. Αλεξανδρείαν 2 'Ιουλ.
ΓΛΑΥΚΟΣ (λ.)	έτ. «Πολύμα»	42	6996	άνεκ. Σεμπούν άπό 29 'Ιουν. διά Σάν Πέντρο
ΓΛΥΦΑΔΑ	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Κόρραμοσαχρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΆΓΓΝΗΑ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	άνεκ. Περο. Κόλπον 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	διπλόθες Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	52	13005	"Ιδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντη»	54	27812	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντη»	57	13750	διπλόθες Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	13321	Έφθ. Πούντα Καρντόν 17 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ (γ. πλήρ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεκ. Γκπλόγκ 20 'Ιουλ. δι' Ούμη Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΙΡ (γ. πλήρ.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	55	25317	διπλόθες Ντόρεν 23 'Ιουλ. διά Βιλλελμοχάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	Έφθ. Σκαραμαγκά 9 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Ιουλ. δι' Αμμουσιν Μπαϊν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου	57	13750	διπλόθες Σουέζ 13 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 21 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΘΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	ε σ. Ρουέν άπό 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΥ (γερμ. πλήρωμα)	έτ. «Γουόρλντ Θριότ»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν άπό 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΕΠΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τσεστός Μπαιν»	57	25489	άνεκ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδης 17 'Ιουλ. διά Μπατάντζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Σινού»	56	26031	"Ιδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΙΕΝΣ (γ. πλ.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	άνεκ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΟΝΕΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Κίκι Όυλλ Μπαιν»	57	26031	διπλόθες Παναμά 10 'Ιουλ. διά Χίλιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιν»	44	12853	άνεκ. Λόδς 'Αντζελες 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΠ	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	άργει Σκαραμαγκάν άπό 10 'Θερ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	12800	άνεκ. Λίβερπουλ 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Δήτζιον»	43	7244	άνεκ. Περο. Κόλπον 6 'Ιουλ. διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΑΚ (λ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	άνεκ. Άνακόφτες 22 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΟΓΙΑΛΤΥ	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλστ»	42	7231	άνεκ. Γένοβαν 19 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	18226	άνεκ. Φάσουλι 23 'Ιουλ. διά Λίθανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντ»	53	13459	άνεκ. Μπαντάρ Μασσούρ 23 'Ιουλ. διά Σαιν Τζών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. Νιάρχος	58	20546	άνεκ. Ν. Υόρκην 18 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	28413	Έφθ. Νεάπολιν 20 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	20533	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Σκαραμαγκάν άπό 28 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερ. πλήρ.)	έτ. «Ηστον»	58	14000	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	έτ. Νιάρχος	43	12793	άνεκ. Περο. Κόλπον 16 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΠΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20781	έφθ. Αμπαντάν 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διπλόθες Ούζαν 14 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχος	58	11200	διπλόθες Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άργει Σκαραμαγκάν άπό 10 'Θερ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμ»	43	10577	άνεκ. Λίθερπουλ 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Ντουλούθ 20 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΕΜ	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Ανακόφτες 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	έφθ. Σιγκαπούρη 16 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	διπλόθες Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20548	εις Ρουέν άπό 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΑ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόγι»	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν άπό 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΓΟΜΟ (γ. πλήρ.)	έτ. «Μέμφις»	45	10172	εις Αμβούργον άπό 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρούθ»	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν άπό 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (γ. πλήρ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	43	12800	έφθ. Σκαραμαγκάν άπό 18 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γ. πλήρ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	έφθ. Γιοκοσούκαν 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Μασαλίαν 13 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλόθες Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλας»	41	6911	άνεκ. Ν. Ιουσιάστ (Ν.Σ.) άπό 28 'Ιουν. διά Κορέαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	έφθ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ (λ.δ.)	έτ. «Ρίο Αντόνι»	45	7252	διπλόθες Μπρόνμαποτελ 10 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ (λ.δ.)	έτ. «Κορνενόζα»	56	10360	έφθ. Νομέα άπό 21 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙ ΛΗΛΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Δωρεύς»	58	6759	άνεκ. Μορμούγκαο 17 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)	έτ. «Θρό Ντιάρντας»	21	4012	έφθ. Γένοβαν 17 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	έτ. «Καρνενόζα»	56	6117	έφθ. Καζαμπλάγκαν 21 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΣ (λ.δ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεκ. Ε'. Εδεμάνδης 23 'Ιουλ. διά Κέϋ Γουέστ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	43	2935	έφθ. Φίλαδελφίειαν 19 'Ιουλ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	έτ. «Γουόρλντουάνι»	43	7031	άνεκ. Μπακρέιν 17 'Ιουλ. διά Τσιμπά
ΕΒΗΚΥΝΙΑ	έτ. «Σάν Εμίλιο»	44	8247	άνεκ. Λίθανος 17 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	έτ. «Λέανδρος»	13	1486	έφθ. Πειοσιάδ άπό 17 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ (Ν.ΑΤ.)	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	διπλόθες Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	άνεκ. Μορμούγκαο 17 'Ιουλ. διά Γιαβάταν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΠΚ (Λιθάνου)	έτ. «Κυκλαδες»	37	5452	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεκ. Χάρτλεπούλ 23 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΕΚΑΛΗ (λ.δ.)	έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7132	άνεκ. Μομάσα 21 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πούνερτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Μορμούγκαο 29 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΗ (λ.δ.)	έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	διπλόθες Μπρόνμαποτελ 11 'Ιουλ. διά Λενινγκραντ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	7820	εις μεταφορές Σουέζ
ΕΛΛΗΝΗ (Λιθάνου)	έτ. Παπαχρόποτην	58	13066	έφθ. Αλεξανδρείαν 15 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ (λ.)	έτ. «Μαρπεζα»	21	4012	άνεκ. Φλάσιγκ 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΗΝΗΠΟΤΟΣ (λ.)	έτ. «Ελληνοποντος»	44	7189	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ (Λιθάνου)	έτ. «Αίτζιαν»	20	6157	διπλόθες Σουέζ 14 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΕΜΑΝΣΠΙΕΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Τρανσαπούρικα»	43	7255	άργει Καλαμάς άπό 18 'Απρ. 1958
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άργει Ντάρτμουθ άπό 13 'Σεπτ. 1959
ENTY (λ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άνεκ. Ούλσι 20 'Ιουλ. διά Μπρίστολ Τσάννελ

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
NIGHT : 412905

ΕΝΟΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	έφθ. Ρεοίφε 20 'Ιουλ.
ΕΠΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλθαρές»	44	7153	Ίδε: «ΡΕΑ», ομραία ΕΛΛΗΝΙΚΗ έφθ. Βοριάδεν 23 'Ιουλ. (δρ' Εμδεν)
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	άνεκ. Ριγέκαν 17 'Ιουλ. διά Σέριφον
ΕΣΤΡΕΛΑΔΑ .....	.....	έτ. «Στάρ»	26	3503	άργει Χάρροντίς
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	.....	έτ. «Μαριστρέλλα»	42	2842	άνεκ. Τζιμπούτι 18 'Ιουλ. διά Κουθέϊτ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανή»	42	6975	διπλής Ντόρερ 24 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όλη»	54	18730	άνεκ. Αρούμπαν 14 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με) έπειτα Αργοστόλιον άπό 18 Μάρτ. 1959
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	εις Μορμούνγκαο 5 'Ιουλ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γέντεζαντος»	47	7264	άνεκ. Νάουρου 19 'Ιουλ. διά Ληθ
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .....	.....	έτ. «Εύκρισια»	59	9200	έφθ. Μίκη 18 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεκ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.) .....	.....	έτ. «Σάν Νικόλαος»	43	7230	διπλής Πόρτ Σαιδ 12 'Ιουλ. διά Μόρφου Μπαίν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λ.δ.) .....	.....	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	άνεκ. Αρούμπαν 14 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με) άργει Αργοστόλιον άπό 18 Μάρτ. 1959
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....	.....	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	41	7874	εις Μορμούνγκαο 5 'Ιουλ.
ZANE B. L. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7224	άργεις πορτ ντε Μπούνις άπό 9 Μαρτ. 1959
ZANNΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγκ Σπίπς»	43	7282	έφθ. Λονδίνον 14 'Ιουλ.
ΖΕΩ Γ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	εις 'Εμδεν άπό 8 'Ιουλ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....	.....	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10498	διπλής Ιαναμά 17 'Ιουλ. διά 'Αρμουέλες
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουλαρμάρ»	44	4296	διπλής Γιβραλτάρ άπό 28 'Ιουν. διά Γένοβαν
ZOZIAN (Κοσταρ.) .....	.....	έτ. «Γιουντιέντεν Κρός»	52	12556	άργει Γένοβαν άπό 15 Φεβρ. 1958
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	(N.A.T.)	K. Ατυχίδης	20	7638	άνεκ. Λός 'Αντζελες 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΛΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντο»	45	7212	έφθ. Καράτοι 14 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Λιβερπούλ 15 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΘΕΝΚΕΣΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεκ. Λός 'Αντζελες 16 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηπορντ»	44	7250	έφθ. Καράτοι 14 'Ιουλ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Λιβερπούλ άπό 8 'Ιουλ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	5825	έφθ. Σουζ 19 'Ιουλ.
ΘΕΟΠΑΝΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινάτορ»	45	7255	άνεκ. Γκεράλτον 21 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαπούφικ, T.K.»	43	7240	έφθ. 'Αλγερίον 21 'Ιουλ.
ΙΘΑΚΗ .....	.....	έτ. «Εύτολιμια»	43	7176	άργει Καλέμας άπό 31 'Ιαν. 1958
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	22	2057	εις Μόντρεαλ άπό παραλαβήν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανουέδα»	35	8072	άργεις Κυνόσουραν άπό 12 Αύγ. 1959
ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.) .....	.....	έτ. «Χάρη»	53	13485	άργει Πέρσαμα άπό 1 'Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκια»	42	13429	άργει Κιέλον
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρί Τράνονπορτ»	57	8774	άνεκ. Καματοι 13 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΛΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	2455	έφθ. Λιβερπούλ 14 'Ιουλ.
ΚΑΛΟΦΑ .....	.....	έτ. «Καλφά»	26	1945	άνεκ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουίπα»	43	7257	άργεις Αμβέρσαν άπό 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκαν 15 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	40	7121	διπλής Ντόρερ 21 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεκ. Κιουρασόδ 9 'Ιουλ. διά Νόρντεγκαμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομίκος	07	1075	έφθ. Κενίτρα 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. ....	.....	έτ. «Αγιος Ανάδωνυρο»	41	2866	άνεκ. Μπάρι 17 'Ιουλ. διά Σούνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	Σιγάλας	28	2407	άνεκ. Βρέστον 21 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανγιόρα»	34	1803	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Αθήλες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπονο»	43	7281	άνεκ. Τζακάρταν 9 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβάνου) .....	.....	έτ. «Μπτροφάντης»	24	2060	έφθ. Βάζα 21 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έφθ. Ρότερνταμ 12 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	εις Ντόρερεκτ άπό 16 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Τρέντη»	45	10523	άνεκ. Χιούστον 21 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Μορμούγκαο 11 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιάν»	44	10750	άνεκ. Ντουλούθ 15 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.) .....	.....	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	εις Ρότερνταμ (μετασκευαί)
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (λ.) .....	.....	έτ. «Πλαύμουθ»	43	2861	άνεκ. Ν. Υόρκην 19 'Ιουλ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βαλτιμόρην άπό 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσα»	43	7033	έφθ. Ντόρεπαν 14 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσα»	51	10092	διπλής Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρυκο»	57	20564	εις Ρότερνταμ άπό 24 'Οκτ.
ΚΕΙΤΤΙ ΔΡΕΠΑΝΟΝ .....	.....	έτ. «Μερίντα»	43	7093	άργει Σεβερούρης άπό 16 Δεκ. 1957
ΚΕΙΤΤΙ ΠΑΛΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	διπλής Παναμάν 16 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμπόνω»	58	20487	άνεκ. Λιβερπούλ 15 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντ Γουιντ»	59	10200	άνεκ. Σεμανίουν 20 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
KNOZA	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι»	43	7248	έφθ. Μόζι 22 'Ιουλ.
KNOZAKA	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Βαγκούδερ 22 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες άπό 2 Απρ. 1958
KOMET (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διπλής Παναμάν 23 'Ιουλ. διά Ιμμιγχαμ
ΚΟΝΔΩΡ .....	.....	έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	έφθ. Τεργέστον 15 'Ιουλ.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λ.) .....	.....	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7056	διπλής Πούλο Μπούκομ άπό 26 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ (ΔΙΑΛ.)
ΚΟΡΗ (κοστ.) .....	.....	έτ. «Οξιλιαρ»	41	5173	άνεκ. Μοντεβίδεο 7 'Ιουλ. διά Γλασκώδην
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) .....	.....	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεκ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Χάρον
ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουσέρας»	56	10567	διπλής Εσκουμπάνης άπό 28 'Ιουν. διά Κάσσαλας "Αίλαντς
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ .....	.....	έτ. «Κοομοπόλιταν»	43	7261	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Μουρόπαρον
ΚΡΕΣΤΑ (λ.) .....	.....	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεκ. Πεσσ. Κόλπον 14 'Ιουλ. διά Λος "Αντζελες
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Ν. Ορλεάνην 18 'Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	εις Μόρπιλ από 13 Δεκ. 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.) .....	.....	έτ. «Λαιμπηρίου»	56	4031	

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

'Εκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΕΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ.
ΚΥΜΟ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Τάμεσιν 24 'Ιουλ.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	άργει Χαλκίδα ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	6978	έφθ. Μορμουγκάο 11 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Λισσαδώνα 21 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστίκος»	44	7263	εις θέσιν 48.59 B. - 28 Δ. 'Ιουλ. 20 διά Μπέλφαστ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	40	2993	διπλής Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Γένοδαν
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναό. Κομμέρσιαλ»	21	1833	εις ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	άνεχ. Μπαχρέιν 15 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	εις Ρόττερνταμ ἀπό 23 'Ιουν.
ΛΕΦΤΡΙΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	έφθ. Μορμουγκάο 11 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράμοντε»	53	13406	άνεχ. Χάμιλτων (Όντ.) 18 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (N.A.T.)		έτ. «Βίτα»	43	7259	άνεχ. Ντώρμπαν 21 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	άνεχ. Κόμπε 18 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ίντιες»	30	1569	άργει N. Ορλέανην ἀπό 18 Σεπτ. 1959
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήταρ»	43	10428	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 'Ιουλ. διά Τανάμο
ΛΥΡΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρης»	43	2847	άνεχ. Χούλλ 19 'Ιουλ. διά Καρεντάν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόδαντ»	44	7160	άργει Ελευσίνα ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	εις Σάουθεντ 10 'Ιουλ. (διά Λονδίνον)
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ. Π.Κ.»	58	24065	εις Μέρσεϋ Μπάρ 21 'Ιουλ. (διά Λιθερπούλ)
ΜΑΙΡΗ-ΣΩΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυσόρορα»	57	8738	έφθ. Γιοκάρχαμα 22 'Ιουλ.
ΜΑΛΛΕΜ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστιθο»	18	920	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπεντο»	43	7210	άνεχ. Κολόμπο 15 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	45	3549	έφθ. Κέμι 13 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΣΩΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Κριστομπαλ 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΑΝΤΡΙΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχις Σαλίνας»	44	7072	άνεχ. Αγ. Θρακίοκον 6 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7050	άνεχ. Φρπόρπτ (Μπαχάμας) 13 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Μορμουγκάο 11 'Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Αρόύμπαν 7 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	έφθ. Ράς Τανόύρα 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδρ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Μπουένος Αύρες 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ		έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8965	εις Πειραιά (έπισκευαι).
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Άκοκουλη»	38	5548	διπλής Μπρόνσμποττελ 1 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Καράτσι 16 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάκα»	43	8046	εις ηεταφοράς Σουεζ,
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5231	άνεχ. Χάμιλτων (Όνταριο) 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάκα»	44	7279	άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Ιουλ. διά Ολέοσσοντ
ΜΑΡΙΝΙΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάκα»	44	7150	άνεχ. Ντώρμπαν 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναι.. Εουρόπα»	44	10548	άργει Αγύοσταν ἀπό 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	έφθ. Λένινγκραντ 14 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	άνεχ. Ναγκόγια 14 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
ΜΑΡΟΥΚΑ (λιθανου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσα»	44	7212	άργει Πόρτ ντε Μπούκ ύπο 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΣΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	άνεχ. Περα. Κόλπον 18 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίναχ»	27	2457	διπλής Μπρόνσμποττελ 1 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	έφθ. Πειραιά ἀπό 2 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι»	20	1512	έφθ. Βραΐλαν 22 'Ιουλ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	άνεχ. Σιμόπου 17 'Ιουλ. διά Αϊδί
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	εις Νοϊκαστλ (Ν.Σ.) ἀπό 21 'Ιουν.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινσίκοια»	45	7254	άργει Κυνουράσσουν ἀπό 25 Μαΐου 1959
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέρονκας»	57	11691	άνεχ. Κιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Σίδενεν (Ν.Σ.) 16 'Ιουλ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Γιουρόπα»	41	6728	έφθ. Μορμουγκάο 11 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	58	21090	άργει Πειραιών 18 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Καλλάο 13 'Ιουλ. διά Νακαγιάμα
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	εις Ρόττερνταμ ἀπό 23 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαδέρα Κομπάνια»	58	7906	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεόνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άργει Ντωντέ από 12 Σεπτ. 1958
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Ντωντέ Ντάρεν 18 'Ιουν. 1958
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άργει Κυνουράσσουν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	διπλής Βακέντιον 14 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	έφθ. Ν. Ορλέανην 20 'Ιουλ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρόντερα»	56	10661	έφθ. Σαδηνόναν 19 'Ιουλ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιθ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	διπλής Βαραλτάρ 20 'Ιουλ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	έφθ. Μιδδλεσμπρο 23 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγουάιν»	42	7803	άνεχ. Κιουρασάο 21 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Νοϊπορτ 23 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αριότα»	43	7176	άνεχ. Καλκούτταν 17 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Βικτωρίαν 16 'Ιουλ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	διπλής Βαραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άργει Ντωντέ από 12 Σεπτ. 1958
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άργει Ντωντέ ἀπό 18 'Ιουν. 1958
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεθέρντε»	45	7176	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άργει Κυνουράσσουν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	διπλής Βακέντιον 14 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	έφθ. Ν. Ορλέανην 20 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΓΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλιτσ»	43	8490	έφθ. Κολόμπο ρέδς 18 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8479	άνεχ. Σέτουμπαλ 18 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΝΑΣΙΟΝΑΛ θορτσιούν (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8393	διπλής Σαίν Τόμας 11 'Ιουλ. διά Μίδδλεσμπρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριβάπορ»	43	8428	άνεχ. Βικτωρίαν 20 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	έφθ. Ταμπικο 18 'Ιουλ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΕΔΑΙ (λιθανου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτισ»	42	7227	έφθ. Κολόμπο ρέδς 18 'Ιουλ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλας»	38	4996	άνεχ. Σέτουμπαλ 18 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (N.A.T.)		έτ. «Πλέργκο»	52	11267	άνεχ. Αμέροσαν 21 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Βαλταραϊσο 19 'Ιουλ. διά Ποιντάτα Αρένας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάρδιο»	18	2447	διπλής Κων/πολιν 13 'Ιουλ. Ζογκουλδάκ
		έτ. «Πιονιρ»	43	7121	άνεχ. Σάν Λορέντζο 15 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
		έτ. «Πιονιρ»	37	7991	άργει Σύρον ἀπό 28 'Ιουν. 1959

POR T SUDAN
P. O. Box 306

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES
CABLES:
"MARSHIP"

KHARTOUM
P. O. Box 578

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άνεκ. Ρεσίφε από 21 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άργει Ντάρτμουζ από 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικονίνενταλ»	44	7180	διπλήθε Αντεν 21 'Ιουλ. διά Σαΐγκκον
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	διπλήθε Μπρόνομποττελ από 26 'Ιουν. διά Γύνινιαν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεκ. Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διά Μπουένος Άνδρες
ΝΙΟΒ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7063	διπλήθε Πειραιά
ΝΟΕΜΙ (λ.)		έτ. «Σάνα Νικόλας»	36	5061	διπλήθε Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)		έτ. «Πανομ-Γιουρόπα»	28	6857	εις μεταφοράς Ερυθράς — Αιγύπτου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Νόρδερν Σίππιγκ»	44	10650	άργει Πειραιά από 18 Σεπτ. 1959
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	«Τρανζόσεαν Φράιτερ»	44	10662	άνεκ. Μόντρεαλ 13 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΝΟΡΟ ΛΑΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	41	6830	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουλ. διά Συρίαν
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	55	18210	έφθ. Αντεν 18 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άργει Πειραιά
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Αντενίανα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΥΒΕΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ.
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Εύρωπην
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουλάντεν Κρός»	53	12577	άνεκ. Καμπάνα από 23 'Ιουν. διά Καρπίτο
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέβας»	56	10545	έφθ. Τρίνινταντ 16 'Ιουλ.
ΝΤΕΑΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Εντερπραΐτ»	58	13545	διπλήθε Γιλβαρτάρ 17 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΕΑΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Εντερπραΐτ»	59	12800	έφθ. Μπανιόλι 18 'Ιουλ.
ΝΤΕΡΜΠΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐν»	58	10396	άνεκ. Ν. Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Σμαλκάντεν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	έφθ. Βικτωρίαν 18 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	9746	έφθ. Ν. Ύρλεάνην 18 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	9746	άνεκ. Ήμουντεν 14 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Μπλάνγκαρ 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμύρανία»	58	10483	έφθ. Χούλλ 15 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11209	έφθ. Κιουρασάο 22 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	άνεκ. Μουρόραν 17 'Ιουλ. διά Στόκτον (Καλιφ.)
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζούλούτ»	56	10486	άνεκ. Κιουρασάο 10 'Ιουλ. διά Τενερίφαν
ΞΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ. 1958
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ροσίνο»	13	1951	άνεκ. Ριγιέκαν 11 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)		έτ. «Ολιομάν»	43	7199	έφθ. Αλεξανδρούπολιν 8 'Ιουλ.
ΟΛΚΑΤ (λ.)		έτ. «Σάν Αντόνιο»	43	7051	έφθ. Ιλόιδο 15 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Ραγγύδων 17 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΓΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικα»	53	17362	άνεκ. Νεάπολιν 25 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πλόμαξ»	54	13665	άργει Θερρόλ από 3 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οίλ»	54	13652	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόμαξ»	54	20453	διπλήθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Γαέταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οίλ»	54	14047	άργεις 'Ελευσίνα από 27 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Θνάσο»	58	27602	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Βιλελμοχάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	άργεις 'Ελευσίνα από 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	14221	διπλήθε Γιλβαρτάρ 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτις»	53	14009	άργεις 'Ελευσίνα από 1 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	άργεις Θερρόλ από 20 Σεπτ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13678	άργεις 'Ελευσίνα από 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	13660	άργεις Ρόττερνταμ από 7 'Απρ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργεις Θερρόλ από 22 Θερ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13934	άργεις Βαλτημόρων από 6 Δεκ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΓ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13709	άργεις Θερρόλ από 9 'Ιουν. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13713	άργεις Ρόττερνταμ από 9 'Απρ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	έφθ. Τρίνινταν 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	59	23300	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 22 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	59	25000	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ 'Ατλάντικ»	54	13665	άργει Ρόττερνταμ από 17 Θερ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	18790	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ από 27 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	άνεκ. Ν. Υόρκην από 21 'Ιουν. διά Μαρακαΐμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Ολλ»	54	20595	άνεκ. Μένα Σαούδ 16 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	άργει Θερρόλ από 14 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 30 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεκ. Ν. Υόρκην 16 'Ιουλ. διά Παματάκουαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	άργεις 'Ελευσίνα από 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Μινιρόβια Τρανσόπορτ»	59	37958	άνεκ. Βιλαράντεραν 15 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο»	59	38000	έφθ. Τρίνινταν 16 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	58	27602	άνεκ. Χακοδάτην 30 'Ιουν. διά Σουμάτραν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 20 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13580	άργει Ρίθερ Στέρευρ από 22 Δεκ. 1957
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνοσάστον»	54	20611	άργει Αμβρούρων από 13 Αύγ. 1957
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.)		έτ. «Μονοδάρ»	43	7028	άνεκ. Ν. Υόρκην από 21 'Ιουν. διά Σάν Αντώνιον
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραφλόρες»	27	8627	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ. «Ομνιουμ Κέρριερ»	43	8195	άργει Ρίθερ Στέρευρ από 22 Δεκ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΓΤΕΡ		έτ. «Ομνιουμι»	43	10351	άνεκ. Βαλτημόρων από 13 Αύγ. 1957
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιουμ φράτερ»	44	8484	άνεκ. Χάπιτον ρόδς από 25 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Λά 'Εμπρέσα»	56	21090	έφθ. Σπετζία 2 'Ιουλ.
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	άνεκ. Βίλα Κοντιτούσον 8 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΩΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολ»	58	12667	άνεκ. Αρούμπαν 9 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέρο
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άργει Αν. Φραγκίσκον από 2 'Απρ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Σαδάννων 22 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7210	άργει Βαλτημόρων από 5 'Ιουν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	άνεκ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Μακόρις
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλταραμπιν»	56	10015	άνεκ. Τάμπαν από 24 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	άνεκ. Οάσος 'Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	άνεκ. Κούπε 13 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)		έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνεκ. Αρούμπαν 18 'Ιουλ. διά Βαϊτάουν

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Άι μοναδικαί Σχολαί εν Εγγαῖ

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

RANTAR - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ - ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ -
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ - ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ -
ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
- 2) ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
- 3) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΩΝ Ε. Ή.
- 4) ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

Μετεκπαλασεύσεων:

- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
- 2) ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
- 3) ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

ΟΥΑΓΓΗΛΙΚΑ (παν.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	42	7192	έφθ. Τοκοπίλλα 18 'Ιουλ.
ΟΥΑΓΓΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.)	έτ. «Ουαγγιτ Κροσ»	43	7110	έφθ. Λος Αντζελες 71 'Ιουλ.
ΟΥΑΓΓΙΤ ΣΗ (Δ.)	έτ. «Ουάγιτ Σή»	43	7167	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΥΑΓΓΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.)	έτ. «Ουάγιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΟΥΡΑΝΑ	έτ. «Ντιάμοντ»	09	2890	εις Πειραιά (έπισκεψι)
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λα Πλάτα»	43	7265	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 'Ιουλ. διά Σπέτζιαν
Π. ΠΡΕΚΑΛ (Δ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άργεις Ελευσίνας όποι 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΛΜΑ (Δ.)	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	43	7081	άνεχ. Κύπρος 12 'Ιουλ. δι' Αντεν
ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου)	έτ. «Πάντρες»	42	2873	άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Ιουλ. διά Σάμον
ΠΑΝ	έτ. «Αριάς»	56	10486	άνεχ. Τενερίφαν 19 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΑΝΑΓΙΑ (Δ.Δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16009	έφθ. Βαγκουόρε 21 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (Δ.Θ.)	έτ. «Πασιφι Ράλεο»	42	9240	έφθ. Λιθερπούλ 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7253	εις Λισσαβώνα όποι 21 'Ιουν.
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (Δ.)	έτ. «Πανώρα»	45	10722	έφθ. Κόρπους Κριστι 12 'Ιουλ.
ΠΑΝΘΟΥ (Δ.Δ.)	έτ. «Λέμαρτη»	54	15841	διπλής Θέουταν 15 'Ιουλ. διά Κενίτρα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιβάνου)	έλληνικά συμφέροντα	30	996	διπλής Πουερτο λά Κρουζ, 12 'Ιουλ. διά Μιδδλεσμπρο
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	εις Σουραμπάγια όποι 22 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	έτ. «Κορφίτα»	09	715	άργεις Γέρερας όποι 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Σουραμπάγια 5 'Ιουλ. διά Μπελαδάν
ΠΑΠΑΙ Μ. (Λιβάνου)	έτ. «Στύλμα»	36	1974	άργει Χάμπτον ρόδος όποι 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΑΔΑΙΝΑ (Δ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Κόμπη 24 'Ιουλ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΗ (Δ.)	έτ. «Κοράλλη»	30	3727	άνεχ. Κέπ. Τάουν όποι 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΩΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.Δ.)	έτ. «Πασιοϊκ Γιουνιόν»	44	10297	άνεχ. Μερμουγκάο 11 'Ιουλ. διά Γιαθάταν
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Αμύρεραν 8 'Ιουλ. δι' Ιγκάρκα
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Χάλκοφιλη»	43	2881	άνεχ. Καλκούτταν 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάνου)	έτ. «Πελοπίδας»	43	5221	διπλής Παναμά 12 'Ιουλ. διά Ηλύμουσθ
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	έφθ. Γκιζόν 14 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8860	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	έφθ. Κόμπη 24 'Ιουλ.
ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΣ (Δ.)	έτ. Ν. Γ. Λιβάνος	58	8465	άνεχ. Σουάνον 17 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.Δ.)	έτ. «Μονρόδιο»	58	13581	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	εις θέσιν 35.49 Β. - 20.53 Α. 'Ιουλ. 21 δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΣΗ (Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	έφθ. Ν. Όρλεάνην 19 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (Λιβ.Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	59	8700	άνεχ. Ταμπικο 1 'Ιουλ. διά Ρότερνταν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Δ.)	έτ. «Ελληποντός»	45	6712	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΠΙΟΝΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	διπλής Τζιμπούτι 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΠΙΑΝΕΤ (Δ.)	έτ. «Ορένς»	43	7228	άργεις Μπρούνεςς όποι 28 'Απρ. 1958
ΠΙΛΟΣ (Δ.)	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Σέτουμπαλ 22 'Ιουλ. διά Γκρανδιλλ
ΠΟΦΟΥΓΑ II (παν.)	έτ. «Σιέτε Μάρες»	43	2016	διπλής Μπρούνομποτελ 16 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΠΟΦΩ (Δ.)	έτ. «Πόδος»	16	1999	έφθ. Ν. Υόρκην 25 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (Δ.)	έτ. «Βάλ ντι Κουμάρε»	57	8549	άνεχ. Βικτωρίων (Βρ. Κολ.) 15 'Ιουλ. διά Νοτ. Αφρικήν
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (Δ.)	έτ. «Ατλάντα Μαρίτιμα»	57	9167	διπλής Κρήπην 21 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΠΟΠΗ (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαΐνης»	38	256!	άνεχ. Μοντεβίδεο 18 'Ιουλ. διά Ένοδον
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Μαρακάιμπο 15 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (Δ.Δ.)	έτ. «Ρέντ Κάνυουν»	43	10576	
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (Δ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7237	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.Δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	άνεχ. Αγ. Φραγκισκον 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Δ.)	έτ. «Ελληποντός»	43	7128	άνεχ. Μπουενός "Αύρες 9 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	έφθ. Ρότερνταν 20 'Ιουλ.
ΡΑΝΝΕΡ (Δ.Δ.)	έτ. «Λιγκούε»	57	23693	άνεχ. Ρεσίφε 19 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (Λιβ.Δ.)	έτ. «Ιντερναρμερικάνα»	59	14000	διπλής Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΡΙΟ (Λιβάνου)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	διπλής Τιμπάνη 16 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (Δ.)	έτ. «Νέοτωρ»	43	6993	άνεχ. Κιουρασάο 8 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΡΙΟΝ (παν.δ.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Βίζαγκαπατνάμ 12 'Ιουλ.
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΝΤ (Δ.)	έτ. «Πιτζέφιελντ»	45	7217	διπλής Ντακάρ 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Ταμπικο 10 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άνεχ. Βαγκούόρε 20 'Ιουλ. διά Νοτ. Αφρικήν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)	έτ. «Σαιντ - Αντωνύ»	40	5468	ε.ε. θέσιν 47 Β. - 20 Δ. 'Ιουλ. 11 διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΙΛΑΜΜΑΝΝΑ (Δ.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2895	έφθ. Αμβούργον 12 'Ιουλ.
ΣΑΙΛΑΜΑΤ (παν.)	έτ. «Στάνχαλλ»	30	4105	άνεχ. Σαιντ Τζώνς 17 'Ιουλ. διά Καρντένας
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (Δ.Δ.)	έτ. «Οσεανι»	44	10509	άργεις Σπέτζιαν όποι 2 Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίζοι»	23	5372	άργεις Κυνόδουρων όποι 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (Δ.)	έτ. «Ατλαντίκα»	44	10546	άργεις Σπέτζιαν όποι 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άργεις Μπρούνεςς όποι 17 'Απρ. 1958
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Δ.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7238	έφθ. Καζαμπλάγκαν 15 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	έτ. «Σάνα Μαρίτιμα»	44	7210	διπλής Τιμπάνη 20 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Δ.)	έτ. «Σάντα Ρέ»	43	7207	άνεχ. Οζάκαν 19 'Ιουλ. διά Χακάτα
ΣΑΝΝΙΤΗΜ (Δ.Δ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10655	έθο. Μακόρις 19 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Χιβάνου)	έτ. «Μέντ»	36	1988	έφθ. Ν. Υόρκην 12 'Ιουλ.
ΣΑΟΥΓΕΡΝ ΗΓΚΑ (Δ.Δ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	10743	έφθ. Νεκοτάε 18 'Ιουλ.
ΣΑΠΦΟ (Δ.)	έτ. «Τέρωρ»	44	7200	άνεχ. Φρίππορ (Μπαχάμας) 18 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Δ.Δ.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	άνεχ. Φρίππορ από 16 'Απρ.
ΣΕΙΓΧΗΣ (Λιβάνου)	έλληνικά συμφέροντα	40	7304	άνεχ. Φρίππορ από 17 'Απρ. 1958
ΣΕΝΙΟΡ (Λιβάνου)	έλληνικά συμφέροντα	22	3084	άνεχ. Αμπτζάν 13 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΣΗ ΑΓΓΑ (Δ.)	έτ. «Πιούνιβερελά»	42	6117	έφθ. Μαντζεστερ 11 'Ιουλ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Δ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	Ίδε: «ΝΙΟΒΗ» ώς μετωνυμάσθιν
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (Δ.Δ.)	έτ. «Αλέξ. Σ. Θανάσης»	48	11379	έφθ. Φρίππορ (Μπαχάμας) 15 'Ιουλ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (Δ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Ληδ 21 'Ιουλ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιραμ»	42	7146	άργεις Γεταλίοις από 5 Μαΐου 1958
ΣΚΥΛΛΑΣ (Λιβ.Δ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	7264	έφθ. Χόγκ Κόγκ 11 'Ιουλ.

ADEN

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^o. L^{TD.}

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS..

P.O.B 55 (crater)

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΣΟΥΙΤΓΟΥΘΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουθερί»	41	10443	έφφο. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν ΣΠ»	21	1946	έφφο. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλσιορ»	57	10398	έφφο. Τρινιδάτ 22 'Ιουλ. (διά Σαλβαδόρ)
ΣΟΟΚΑΛΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	Κ. Ατυχίδης	25	6810	έφφο. Μορμουγκάο 8 'Ιουλ.
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΠΕΤΣΑΙ Α'ΙΛΑΝΤ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΥΡΙ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άργει Κυνοσσούραν από 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Τεργεστόν από 24 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΩΡΤΣΙΟΥΝ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	έφφο. Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούκι»	57	20683	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά 'Ατλαντικόν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	έφφο. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	παναμακή εταιρία	43	7290	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεκ. Κόριπους Κριστί 12 'Ιουλ. διά Λιβερπουλ
ΣΤΑΡΑΙΑ'ΙΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άργει Κάρελοτς από 30 Ιαν. 1959
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	'Ιδες «ΕΚΤΩΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΥΜΦΟΝΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό»	44	7144	άργει Καλάμας από 26 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άργει Καλάμας από 25 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφφο. Λιβερπουλ 20 'Ιουλ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άνεκ. Σιεψφουέγκος 18 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	30	5316	ε ζ Ταϊταγκάρη από 29 'Ιουν.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τροικοί»	44	7045	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 16 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΤ'ΙΜ ΜΟΝΡΟΕ (Λ.)		έτ. «Σπικέρριερς»	43	7231	έφφο. Βομβάνη 7 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικό»	43	7040	έφφο. Σιανέριον 16 'Ιουλ. διά Μπουένος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικό»	43	7026	έφφο. Ρίο 'Ιανέριο 20 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Γιουρόπο»	44	7176	έφφο. Σαλβαδόρ 15 'Ιουλ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άνεκ. Λός Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18717	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Ιουλ. διά Λαδεσεντ
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφφο. Σκαραμαγκάν 20 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Μένα Σαούδ
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάτεντ Κρός»	52	12523	έφφο. Ρίο 'Ιανέριο 20 'Ιουλ.
ΤΙΡΥΝΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Μπουένος "Άυρες
ΤΟΥΑΛ (Λιθ.)		Τούλη Ναβιγκαζίονε Αττ.	37	6265	άνεκ. Αματερένταν 13 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΤΟΥΑΛΑ Ν. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7160	άνεκ. Παλέρμο 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΡΓΙΑΝΗ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άργει Κυνοσσούραν από 10 Μαΐου 1958
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσπόλλουζ	43	10459	έφφο. Χούγκεσον 4 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΙΚΟΥΑΦ (Λ.δ.)		έτ. «Τρανσάδηλ»	57	24027	άνεκ. Περα. Κόλπον 12 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (Λ.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	45	7136	άνεκ. Μαρακάιμπο 8 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λ.δ.)		έτ. «Τρανσιώνων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΙΚΠΠΕΡ (Λ.)		έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άργει Κασάντο 30 Σεπτ. 1958
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	7251	άνεκ. Λός Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άνεκ. Κόμπε 21 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λ.δ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	έφφο. Βρέμπον 20 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεκ. Λιβερπουλ 2 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΤΡΙΤΩΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	άνεκ. Μόντρεαλ 17 'Ιουλ. διά 'Αρδουμπαν
ΤΣΕΣΤΟΣ (Λιθ.)		έτ. «Ζενίο»	44	7207	άνεκ. Μορμουγκάο 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	έφφο. Νταμάρι 10 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Ν. Όρλεανην 14 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (Λ.)		έλληνικά ουμφέροντα	44	7251	άργει φάλμουσ
ΦΑΝΤΟΜ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐν»	57	21910	διπλήθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καστρο»	36	5427	ε. Κόβντα από 13 'Ιουν. (διά Χούλλα)
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεκ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (Λιθ.)		έλληνικά ουμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαΐου 1958
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκόεσσο»	44	7208	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΦΙΛΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	έφφο. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (Λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Ζεερόπουγκε από 15 Μαΐου 1958
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (Λ.δ.)		έλληνικά ουμφέροντα	60	16300	εις Ριγκέκαν, υπό ουμπλήρωσιν
ΧΑΛΣΕΥΟΝ ΜΕΝΤ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	40	1548	άνεκ. Φαμακούσταν 18 'Ιουλ. διά Σύρι
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπηγουαίνη»	36	1965	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΧΑΡΙΟΤ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	έφφο. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	38	9403	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ. 1959
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΧΟΥΔΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (Λ.)		έτ. «Ιντερνάδισοναλ»	42	7092	έφφο. Χόγκ Κόγκ 13 'Ιουλ.
ΧΡΗΤΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	εις Ν. Όρλεανην από 20 'Ιουν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάτεντ Κρός»	53	12513	άνεκ. Ρίο Γκράντες από 7 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μπάλτια»	43	1790	άργει Αμπελάκι από 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣ (Λ.)		έτ. «Γκράουντη»	43	7258	άνεκ. Χονολουλού 14 'Ιουλ. διά Αγ. Φραγκιόκον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουν Σιππερς»	55	23930	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Θάουλο
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεκ. Ν. Όρλεανην 15 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαϊού»	44	7256	έφφο. Πιμεντέλα 11 'Ιουλ. (δια Ιαπωνίαν)
ΧΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπορος»	44	7293	εις θέσιν 37.50 Β. - 41.56 Δ. 'Ιουλ. 20 διά Χάμπτον ρός

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ ΗΡΑΚΛΗΣ. & ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

Cable address: VARCADOS - ADEN

C. G. VARCADOS & Co.,

SHIPCHANDLERS

STEAMER POINT ADEN

WHOLESALE SHIP'S SUPPLIES

PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES

FRESH MEAT AND VEGETABLES

Prompt and Efficient Service, Best Quality, Low Prices and Entire Satisfaction Guaranteed.

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES

SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: JAMES A. MCLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.