

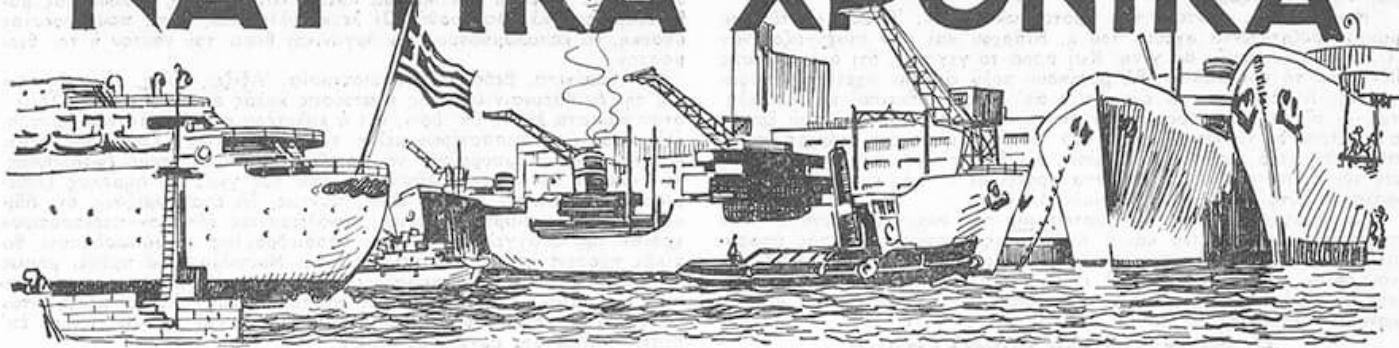
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1956

Αρ. Φύλλου 451/260

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 451/260

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Έκπαιδευσις και άσφαλισης

Δύο είναι τὰ βασικά θέματα, που ἀπασχολοῦν ἡδη τὸν κ. Κωτιάδην: 'Η ναυτική ἐκπαίδευσις και ἡ ἀσφάλισης τῶν πληρωμάτων παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Διὰ τὸ πρώτον ἡ ὑπουργικὴ προσπάθεια ἀμείωτος στρέφεται πρὸς τὸ παρόν εἰς τὸν ἔξτητον τῶν σχολῶν Ἀσπρόπυργον, ἵνα μὲ διπλάσιον ἀριθμὸν μαθητῶν, τῶν ἀρχικῶν προβλεπομένων, ἀρχιστὶ λειτουργία τῶν ἀπὸ τοὺς προσεχοὺς Σεπτεμβρίου. 'Η ἀναδιοργανωσίς, ἐπίσης, τῆς Σχολῆς τῆς 'Υδρας κεῖται ἐντὸς τῆς ἀμέσου προσπειάς τοῦ κ. Κωτιάδη.

Διὸς τῇ ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων, ἡτοι δὲν ἀπέδωκεν ἀκόμη, τὰ οἷα θὰ ἐπρεπεν ἀποτελέσματα, ὁ κ. 'Υπουργὸς ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην τῆς ἀμεσωτέρας με τους ἐφοπλιστὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐπανασυζητήσεως τοῦ όλου θέματος.

'Ἄπο τὴν συζήτησιν αὐτὴν ἐλπίζεται νὰ διστεκδουσθοῦν αἱ προκαταλήψεις, γὰρ ἀρθροῦν αἱ κρατουσίαι ἐπιφυλάξεις. Τὸ δέμα τῆς ἀσφαλίσεως ἀποτελεῖ πρωταρχικὴ τῆς Κυβερνήσεως ἐπιδίωξιν. Εἰνει διατεθειμένη αὐτῇ νὰ παρασχῇ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς καθεδιαβεσιών, καθεδιαφάσισιν, διευκολύνουσα τὰ καλὴν κατανοήσιν τῆς ὑποθέσεως.

'Οπωδόποτε, ὅμως, ἐπιβάλλεται νὰ δοθῇ Ἑνα τέρμα εἰς τὴν κρατουσίαν ἐκκρεμότητα. 'Η ἀσφάλισης πρέπει νὰ ὀλοκληρωθῇ. Καθηκον ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ Κράτος νὰ φροντίσουν διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν δεκάδων χιλιάδων μοχδούντων θαλασσινῶν.

'Οπωδόποτε, ὅμως, ἐπιβάλλεται νὰ δοθῇ Ἑνα τέρμα εἰς τὴν κρατουσίαν ἐκκρεμότητα. 'Η ἀσφάλισης πρέπει νὰ ὀλοκληρωθῇ. Καθηκον ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ Κράτος νὰ φροντίσουν διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν δεκάδων χιλιάδων μοχδούντων θαλασσινῶν.

Δὲν ἔχουμεν κανένα λόγον νὰ ἀμφιβάλλωμεν περὶ τῆς ἐπιτυχίας τῶν προσταθείων τοῦ κ. Κωτιάδη. Θὰ συναντησῃ, ἀσφαλῶς, τὴν κατανόησιν εἰς τὰ διοικητά του. Αἱ ἐπιφυλάξεις τῶν ἐφοπλιστῶν, πηγάζουσαι ἀπὸ τὴν πικρὰν πείραν τοῦ κακοῦ παρελθόντων, ἴσως νὰ εἰνει πολλοὶ δικαιολογημέναι. 'Η ἐπανασύντησης τοῦ θέματος ἐπιβάλλεται, ἵνα οἱ πάντες ἐνημερωθοῦν ἐπὶ τῶν ἀγαθῶν, ὅσον καὶ ἀνυστερούσιν κυβερνητικῶν προθέσεων.

Η δικαίωσις μιᾶς πολιτικῆς

Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ὁ 'Υπουργὸς τῆς 'Εργασίας κ. Λεων. Μπουρνιάς ἀνεκοινωσεν εἰς τὸν συνάδελφον τοῦ κ. Κωτιάδην, τὴν ἀπόφασιν δύνηται πολιτική τῆς ιδιαιτέρας του πατρίδος Χίου, σπουδαίων εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τρία νεοναυπήγητα πλοῖα των.

'Η εἰδήσης μας χαροποιεῖ ιδιαιτέρως, διότι οἱ Χίοι ἐφοπλισταί, ἐκτιμήσαντες τὸ πρόγονο τοῦ συμπολίτου των εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ἔογον τὸ ὄποιον κατ' ἐπανάληψιν ἔξηρασμαν, διότι ὑπῆρξε πράγματι εθνικὸν καὶ γόνιμον, σπεύδουν νὰ θέσουν υπὸ τὴν Κυανόλευκον τὰ ὑπὸ ναυπηγησην νέα σκάφη πων.

Τὸ προσάδισμα εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ νέου ἐμπορικοῦ μας στόλου, τὴν ὄποιαν ἐπέτρεψεν ἡ ρεαλιστικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική, ἡ ἐγκαινίασθεν διὰ τὸν Νομ. Δ/ας 2687/53, οφειλομένη, ὡς γνωστόν, εἰς τὸν ἀειμνηστὸν Λάμπρον Λαμπριανῆν καὶ τὸν κ. Λεωνίδαν Μπουρνιάν, ἔχει ἡ νήσος Χίος. Οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτῆς ἐνέγραψαν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον τὰ περιστότερα σκάφη μετὰ τὸ Νομ. Δ/γμα 2687/53.

Καὶ μία λεπτομέρεια: Τὸ ἐν ἐκ τῶν τριῶν ὡς ἀνώ πλοιων, καθελκυσθὲν τὴν 27ην Μαρτίου, είνε τὸ 'ΚΩΣΤΗΣ'. Τοῦτο ἀνήκει εἰς ἑταίριαν, ἡ ὄποια τὸ 1954 ἔφερεν υπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ πρώτον νεοναυπήγητον τῆς σκάφους 'ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ', κατόπιν τῆς ληφθεῖσης τότε ἀποφάσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., ὅπως διευκόλουν τὴν ἐκποιησιν τῶν πλοαιῶν λίμπερτους, διὰ νὰ ἐπιτυχῇ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

'Η πολιτικὴ ἐκείνη τῆς ἐλευθεριότητος ἐτρόμαξε πολλοὺς καὶ ὁ εἰσηγητής της κ. Μπουρνιάς εὐλόγως δέν ἐπέμεινεν εἰς τὴν ἀπόλυτον ἐφαρμογὴν τῆς, διότι ὑπεστηρίχθη ἡ ἀποφοιεῖσθαι, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ λάβουν ἀδειας ἐκποιησεως τῶν πλοαιῶν λίμπερτους ἐπὶ τὴν υποθήσει νέων μονάδων, ἀλλ' ὡς ἔκ της ἐλευθερίας τῆς παρασχεθεῖσης υπὸ τοῦ Νομ. Δ/ας 2687/53 διὰ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας τῶν νέων, θὰ εύρισκομενα μίαν ἡμέραν μὲ μειωμένην τὴν ἐλληνικὴν χωρητικότητα.

'Ιδους, ὅμως, ἐν τῷ πράξει, ὅτι συνέδη τὸ αντίθετον. 'Αντι νὰ ἀλλάξῃ σημαίαν τοῦ 'ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ', μετὰ τὴν υπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν του ἐφαρμογὴν τῆς πολιτικῆς ἐλευθεριότητος ὅσον ἀφορά τὴν ἐκποιησιν τῶν λίμπερτους, ἔρχεται καὶ δεύτερον καλύτερον σκάφος 'κανέν υποχρέωσεως', πράγμα ποὺ ἀποδεικνύει ἀπάκε εἴτι, ὅτι μονον η ἐλευθεριοτης καὶ ὅχι ἡ κλειστὴ πολιτικὴ ἐνδείκνυται εἰς τὸ εύαισθητον τομέα τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ προέχον ζήτημα

'Ἐπὶ τῇ υηολογήσει, ὅμως, τῶν τριῶν ὡς ἄνω νεοτεύκτων φορτηγῶν, μᾶς παρέχεται καὶ πάλιν ἡ εὐκαιρία ἐπιμόνως, νὰ συστήσωμεν τὴν παροχὴν ἀδειας πωλήσεως εἰς ζένους τῶν παρηλίκων σκαφῶν, ἐφόσον θὰ ἀνελάμβανον οἱ πλοιοκτῆται τῶν τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀκτοιουμένων διὰ ἄλλων νεωτέρων ἡλικίας καὶ ἵσης χωρητικότητος.

Τὸ θέμα ἀπησχόλησε προσφάτως τὰς στήλας αὐτάς. Ταὶ ἀπόφεις μας ἐπαρκῶς, πιστεύουμεν, τὰς ἀνεπτύχαμεν. Τὴν ἀνανέωσιν τῆς μικρᾶς, ἀτυχῶς, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλίας, ἐπειγεὶ νὰ τὴν ἀντιμετωπίσωμεν διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν. Μετὰ μίαν, τὸ πολύ, τετραετίαν τὰ λίμπερτυς, κατάκοπα ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν, θὰ εἰνε παρηλίκα, ἀντιοικονομικά, οὐσιαστικά, ἀχρηστα. Φαντασθώμεν, πρὸς στιγμήν, τὴν Ναυτιλίαν μας συγκροτημένην ἀπὸ μόνα τα σκάφη αὐτά. Εἰς τὴν κυριολεξίαν θὰ παύση καὶ νὰ υφίσταται. Μὲ τὴν πρώτην πρὸς τὰ λίμπερτυς τηροφράτη τῆς ναυλαγορᾶς κατ' ἀνάγκην θὰ παροπλισθούν. Ως ἂνθισταν νὰ καταστούν μὲ χαρηπούς ναύλους, τοὺς ὄποιους, ὅμως, τὰ νεοτεύκτας καὶ κερδίζουν.

Προδιαγράφοντες οὐτὸς τὴν ἔξειδιν δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. Αἱ πεικονίζουμεν μίαν καταστασιν, ἡτοις ἡδη διεμορφώθη εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δεξαιμενοτοίων καὶ ἡτοις, ἀσφαλῶς, θὰ ἐπαναληφθῇ καὶ μὲ τὰ λίμπερτυς, σταν σὺν τῷ χρονια ἐπαρκῆς ἀριθμὸς νεοτεύκτων ποτευκτῶν φορτηγῶν καταστούντων διαδέσμιος εἰς τὴν ὄγοραν.

Αἱ κρατουσίαι τιμαὶ διὰ τὰ μεταχειρισμένα σκάφη εἰνε λίαν συμφέρουσαι. Εὔκαιρια μοναδική, ἡτοις θὰ παρελθῃ μὲ τὴν πρώτην κάμψιν τῶν ναύλων, νὰ πωλήσωμεν, μὲ πωλήσωμεν τὰ πλαστιαὶ μας σκάφη καὶ νὰ τὰ ἀντικαταστήσωμεν μὲ νεώτερα, μαχητικότερα, διασφαλίζοντες οὐτὸς τὴν ἐπιδίωσιν τῆς ελληνικῆς Ναυτιλίας. Η ἀξία τῶν λίμπερτυς κυμαίνεται γύρω τοῦ 1.300.000 δολλαρίων — τὸ νορβηγικὸν 'Ματάγκ' πρὸ δεκαπεντημέρου ἐπαλήθη 1.285.000 — τὼ προπολεμικῆς δὲ ἀκόμη ναυπηγήσεως σκαφῶν αἱ τιμαὶ εἰνε ἐπίσης υψηλαί.

Πρέπει, ἡ στοιχειώδης πρόνοια τὸ ἐπιβάλλει, νὰ διευκολύνωμεν τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐκείνους, ποὺ θὰ ἐπεδίωκον τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου τῶν. Θὰ δύσωμεν εἰς αὐτοὺς τὴν ἐλευθερίαν ἐκποιησεως τῶν παλαιῶν, μὲ τὴν ὄγοραν νέα σκάφης σκάφη.

Διε τὴν ναυπηγησιν, ὅμως, ἡ τὴν ὄγοραν πλοίους νεαράς ἡλικίας χρειάζονται κεφαλαῖα ὑπερδιτλάσια τῶν σῶν θὰ εἰσπράξῃ ὁ πλοιοκτῆτης ἀπὸ τὸ λίμπερτυ. Τὸ ὑπερπλέον τοῦ κεφαλαίου θὰ προέλθῃ ἐκ δανεισμού. Αὐτὸν τοῦ δανειού τὴν κατασφαλίσιν θὰ ζητησῃ ὁ ἐνύποθηκος δανειστής. Τὸ ὄρθρον 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκυσεως κεφαλαίων μᾶς διευκολύνει, εύτυχως, νὰ παράσχωμεν εἰς τὸ ξένον κεφαλαιούχον τὴν αἰτούμενην κατασφαλίσιν.

Η εκποτήσης συνεπώς, τῶν πλοαικών τοιούτων εἰναι δυνατή, χάρις εἰς τὸ ὄρθρον 13. Αἱ πειστάστεις μᾶς διευκολύνουν νὰ ἐπιτυχούμεν εἰς μίαν προσπάθειαν μεταχειρισμένων πλοίων μᾶς διευκολύνουν νὰ τὸ προβλήματος τῆς ἀνανέωσεως.

Πρόκειται περὶ σοβαρῶν προτάσεων;

Προσφέρεται, λοιπόν, καὶ ὁ κ. Ωνάσης νὰ ιδρύσῃ κέντρον ἐπισκευῶν. Προτάσεις ἡδη ὑπέβαλεν, αἵτινες κατ' ἀρχὴν συνεζητήθησαν ἀπὸ τὴν ἀρμοδιῶν ἐπιτροπήν. Διευκρινήσεις πολλαὶ θὰ χρειασθούν, ἵνα ἡ ἀξία τῶν προτάσεων αὐτῶν κριθῇ, ἵνα διασφαλισθεῖ ὃν τοῦ κ. Ωνάση τὸ ἐνδιαφέρον ἔξιντηται μέχρι καὶ τῆς πραγματοποιήσεως τῶν προτεινούμενων ἡ ἀπλως ἡ γνωστὴ ἀνταγωνιστικὴ του πρὸς τὸν κ. Νιάρχον διάθεστος εἰνε ἡ ίδινουσα σκέψις του ἐνδιαφέροντος αὐτοῦ.

Δεν κατέχομεν εἰσέτι πλήρη τὰ στοιχεῖα, ἵνα βάσει αὐτῶν κατ' ἀξίαν ἐκποτήσωμεν τὰς προτάσεις τοῦ κ. Ωνάση. Θὰ ἀνακοινωθούν, πιστεύουμεν ἐν καιρῷ καὶ θὰ συζητηθοῦν ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς. 'Η επιφύλαξις, πάντως, δικαιολογεῖται. Τρίς, μετὰ τὸν πόλεμον, ἔξεδηλοσεν ὁ κ. Ωνάσης τὴν πρόθεσιν του νὰ μετάσχῃ εἰς ἐλληνικὰς ἐπιχειρήσεις (ἀκτοπλοία, ἀγορά λίμπερτυς, ἀγορά ἐπτά δεξαιμενοπλοίων), ἀλλά καὶ κατὰ τὰς τρεις αὐτάς περιπτώσεις εἴτε αἱ προτάσεις τοῦ έκριθούν αὐσύμφωνοι διὰ τὸ δημόσιον συμφέρον, εἴτε αὐτούσιων λύπαντας τὰς ἀπέντε.

Ίσως τώρα νὰ διαπιστωθῇ, ὅτι αἱ περὶ κέντρου ἐπισκευῶν ἐπιδιώξεις τοῦ κ. Ωνάση ένεχουν θετικὰ τὰ δεδομένα τῆς πραγματοποιήσεως των. Θέλουμεν γά το πιστεύωμεν.

Θὰ ίδωμεν πράγματι καὶ τὸν μεγάλον αὐτὸν ἐφοπλιστήν, μετὰ τὸ

Μοντεκάρλο και την Σαουδικήν Αραβίαν, ένδιαφερόμενον και διὰ τὰ ἑλληνικά πράγματα; Τὸ παρελθόν, ἀτυχῶς, δὲν μᾶς ἐπιτρέπει σοδάρως νὰ τὸ ἐλπίζωμεν.

Ἡ σύγκρισις, πάντως, τῶν προτάσεων τοῦ κ. Ὁνάση μὲ τὰ ἀπὸ μακροῦ συζητήθεντα σχέδια τοῦ κ. Νιάρχου καὶ τῶν συνεργούμενῶν Ὀλλανδῶν γαυπιγῶν θὰ γίνη. Καὶ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ κ. Ὁνάσης δὲν ζητεῖ τὸ μονοπώλιον, θὰ βαρύνουμε πολὺ εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως αἱ ἔγγυσεις ἀφ' ἐνὸς — θετικαὶ καὶ ἀνέκκλητοι — αἵτινες θὰ παρασχεθῶν διὰ τὴν πλήρη ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου, ἀφ' ἐτέρου δὲ τὸ γεγονός, διὰ δύο τοισάντης ἑκτάσεως βιομηχανίαι ἐπισκευῶν, μετὰ μεγάλους δεξαμενῶν, δὲν δικαιολογοῦνται, ὅπωδήποτε, εἰς τὸν Τόπον μας, ὅταν μάλιστα πρόκειται νὰ τὰς ἐνισχύσῃ διὰ κεφαλαίων αὐτὸ τοῦ τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον.

Θὰ ἔχεισθετο, τέλος, νὰ συστήσωμεν τὴν ταχυτέραν δυνατήν τῶν προτάσεων μελέτην, ἵνα καὶ ἡ Κυβέρνησις γοργὸς πρὸς τὰς ἀποφάσεις χωρίση. Δέν θὰ ἐπέρπη, «κυνηγῶντας δύο λαγούς» κατὰ τὸ λαϊκὸν ρήτον, νὰ μᾶς διαφύγῃ ἡ εὐκαιρία συστάσεως τοῦ κέντρου ἐπισκευῶν. Πρόκειται περὶ ὑπόθεσεως τεραστίας διὰ τὴν ἔθνικὴν μας οἰκονομίαν σημασίας.

Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα

Εἰς 25.3 ἑκατομμύρια δολλαρίων — ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου — ἀνῆλθε τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου 1955 μέχρι τοῦ Φεβρουαρίου 1956 ὀκτάμηνον διάστημα. "Αν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν, ὅπως βασιμῶς πιστεύεται, συνεχισθῇ ἡ εἰσροή αὐτοῦ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον τετράμηνον, τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικὸν ἕσδον θὰ φθάσῃ τὰ 38 ἑκατομ. δολλαρίων διὰ τὸ ἔτος 1955-56.

Θὰ καλύψῃ, δηλαδή, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τὰ δέκα περίπου τοῖς ἑκατὸν τῆς συνοικίκης ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν μας, μὲ θετικὴν τὴν προδέληψην, ἀν ὠρισμέναις προσθέσεις πληρωθούν (κεντρὸν ἐπισκευῶν, ἀσφάλισις πληρωμάτων, συμμετοχὴ εὐρυτέρα ελληνικοῦ πλοίου εἰς ἔθνικὰς μεταφοράς), νὰ ἴδωμεν εἰς τὸ ὀμέσως προσεχὲς μέλλον τὸ ἔκ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἕσδον καλυπτον τὴν ἀξίαν τῶν εἰκοσι τοῖς ἑκατὸν τῶν εἰσαγωγῶν μας.

Θὰ είνε, μήπως, μικρᾶς ἀποδόσεως ἡ προσπάθεια; Καὶ δὲν ἀξίζει νὰ τὴν ἀναλάθωμεν;

Πρὸς βιοπαλαιιστὰς ἀδικία

Ναύται πτυχιούχοι, καταγόμενοι ἀπὸ τὰς Σπέτσας, τὴν Ἐρμιόνη καὶ τὸ Γαλαξεῖδι, μὲ ὑπερικοστατὴ ὀνειρέληπτον ὑπηρεσίαν, παραμένουν ἀνέργοι, διότι δὲν ηὔχουν συμπατριώτων τινὰ ἐφοπλιστὴν νὰ τοὺς ναυτολογήσῃ ἐπὶ τῶν πλοίων του. Προτιμώνται οἱ ἔξ ὠρισμένων περιφερειῶν προερχόμενοι, ἐκείνοι ποὺ προστατεύονται ἀπὸ τοὺς συμπατριώτας τῶν ἐφοπλιστάς, πλοιάρχους καὶ πράκτορες, ἀκόμη καὶ ἀπὸ τοὺς Βουλευτάς των, τοὺς ἐπίμονάς ὑπὲρ αὐτῶν ἐνεργοῦντας.

Ἄλλα δὲν εἶνε μόνον προνομιούχοι, οἱ κεκτημένοι τὰ ποσσόντα καὶ τὴν προϋπηρεσίαν ναυτοβερμασταί, ἀλλὰ καὶ οἱ λευκοφυλλαδίται, οἱ τὸ πρώτον τὸ πλοίον γνωρίζοντες. Αὐτοὶ, ὡς μὴ ὥφειλε, καταλαμβάνουν, κατὰ μίαν σημαντικὴν ἀναλογίαν τὰς ὄργανικὰς θέσεις εἰς τὸ καταστρωμα καὶ τὸ μηχανοστάσιον τῶν υπὸ ἔνεσις σημαίας πλοίων μας.

Διαπράττεται, δηλαδή, μία ἀδικία εἰς βάρος πτωχῶν βιοπαλαιιστῶν, ικανῶν ἔργων ἀποδοτικοῦ ὑπὲρ τῶν πλοίων νὰ εἰσφέρουν.

Εἰς τὰς διαπιστώσεις αὐτὰς κατέληξεν ἑπτεριστατωμένη ἰδικὴ μας ἔρευνα, προκληθεῖσα ἀπὸ τὰς συχνὰς ἀπὸ τίνος χρόνου παρακλήσεις πτυχιούχων ναυτῶν καὶ θερμαστῶν, ὅπως συνηγορήσωμεν διὰ τὴν πρόσληψιν των. "Ηθελόσαμεν νὰ ἔξακριθωσαμεν τὰ αἵτιον τῆς περιέργου αὐτῆς καταστάσεως. Συνωφίζονται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἐνὸν τὰ πολλὰ, τὰ σταθερών εἰς ἀριθμὸν αὐξανόμενα ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοῖα, δὲν κατορθώνουν ἀνέτος νὰ παρασχοῦν τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τοὺς προσφερομένους πρὸς ἔργασίαν ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικούς μας, ἀθρῷος ἔξαποστέλλονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν οἱ λευκοφυλλαδίται διὰ νὰ τὸ ἐπανδρώσουν.

Μακράν ἥμαν ἡ σκέψις νὰ ἀνακόψωμεν τὴν κάθοδον τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν. Εἶνε τόσον μεγάλαι αἱ εἰς ἔμψυχον ὄλικὸν ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας μας, ὥστε νὰ ἐπιβάλλεται ἡ πυκνωσίς τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων. Μὲ μίαν ὅμως οὐσιώδη διαφοράν: Οἱ τὸ πρώτον εἰσέρχομενοι εἰς τὸ ἐπαγγέλμα ναυτοπάιδες καὶ μαθητεύομενοι γιὰ προσλαμβάνωνται πέραν τῆς θασικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου. "Επιβάλλεται τούτῳ ἀπὸ αὐτὰς ταύτας τὰς ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὡς ὑποχρέωσις ἔνεινται τῶν πλατιών ναυτικῶν, οἵτινες προώρως ἐκπιστοῦνται, χάριν τῶν νεαρῶν ἀνειδικεύτων.

Εἰς ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη ἔχει μεταπολεμικῶς ἀνακύψει ἡ ἀνάγκη τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτεργατῶν. "Ἐπὶ τῶν ἀγγλικῶν λ.χ. καὶ τῶν σκανδιναվικῶν πλοίων εἰς τέσσαρας καὶ περισσοτέρους ἀνέ-

χονταις οἱ μαθητεύομενοι. Αὐτοὶ ὑπὲρ τὴν σύνθεσιν προσλαμβάνονται καὶ μετὰ διετὴ ὑπηρεσίαν ἑπτετράχανουν τὸ πτυχίον τοῦ ναύτου ἢ τοῦ θερμαστοῦ. Τὸ πότῳ σύστημα θὰ πρέπει καὶ διὰ τοὺς ιδιούς μας μαθητεύομενούς νὰ ἔφαρμοσθῇ. Οἱ λευκοφυλλαδίται, μετὰ προϋπορεσίαν ἐπαρκῆ, νὰ καταλαμβάνουν τὴν ὄργανικὴν θέσιν τοῦ ναύτου ἢ τοῦ θερμαστοῦ.

Ἐπιδιδύνεται βεβαίως ἡ πλοιοκτησία. "Ἄξιζει, ὅμως, νὰ συζητήσῃ τις τὴν ἐπιδιδύνεται ὑπὲρ τὰς κρατουσάς καλὰς ἀποδόσεις τῶν πλοίων, ὅπως μάλιστα τὸ πότῳ ὑπερβολὴ ὑπὲρ ὅψιν, ὅτι ἡ καλυτέρα συντήρησις τῶν θὰ πρόληθη διὰ τῶν περισσότερων μελῶν τοῦ πληρώματος; Συστάσεις μόνον καὶ ἐπικλητεῖς ἡμιπορούμενοι πρὸς τὸν πληρωματίαν. Τὸν ὅπεραν τὸν σκάφη καλύπτονται ὑπὲρ τὰς γνωστὰς σημαίας (λιβεριανή, παναμαϊκή κλπ.). "Ολοὶ, πάντως, θὰ ἀναγνωρίζουν, ὅτι ἀδικούνται οἰκογενειαρχοί ναυτικοί, ἀναλώσαντες ἡδη τὸν περισσότερον χρόνον τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν σταδιοδρομίας καὶ ὅπωδήποτε θετικὰς προσενεγκόντες ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Θὰ πρέπει μήπως νὰ φθάνουν οὕτως μεχρι παρακλήσεων διὰ τὴν ἔξεύρεσιν μίας οιασδήποτε ἔργασίας, μεταχειρίζομενοι παντὸς εἴδους πλάγιας μέσα, ὅπως τὰυτὸν διαθέτομενοι ὄργανικαὶ θέσεις;

Πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς μας ἀπέβυνται τὸ ἐρώτημα.

Τὸ ἔργον τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου,"

Μᾶς ἀπησχόλησεν ἡδη τὸ ζήτημα τῆς παροχῆς πλήρους ιατρο-φαρμακευτικῆς περιθώρων εἰς τοὺς προστατευόμενούς τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου", τοὺς διαμένοντας εἰς τὰς ἐπαρχίας. Παρὰ τὰς ἐπιμόνους ὑποδείξεις τῶν σπλαντῶν αὐτῶν δὲν ἔχομεν ἀκόμη ἐπισημάνει ἐνέργειαν τινῶν τῶν ἀρμόδιων, ήτις θὰ ἔτεινεν εἰς τὴν πληρωσιν τῆς ἀμέσου αὐτῆς ἀνάγκης τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Ἡ προνομιακὴ μεταχειρίσισι τῶν ὅσων εἰς τὸ κέντρον μόνον διαμένουν ναυτικῶν εἰνες ἀπάραδεκτος. "Ολοὶ πρέπει νὰ τυγχάνουν τῆς αὐτῆς προστασίας. Εἰς τὰς περιοχὰς ἔκεινας, ὅπου συμπαταγής ἡ ναυτικὴ οἰκογενεία διαμένει καὶ ὅπου παραρτήματα τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" λειτουργοῦν, δεοντὸς να καθιερωθῇ καὶ ὡς νοσοκομειακὴ περιθωρίφις. "Τοιαύτη διεύρυνσις τοῦ ἔργου τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" ἐπιβάλλεται τοιαύτη διεύρυνσις τῶν γενικῶν περιθωρών τῶν εἰς τὰς ἐπαρχίας ναυτικῶν μας, ἀλλὰ καὶ διότι ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐξυπηρέτησεως τῶν γενικῶν περιθωρών διὰ τὴν κοινωνικὴν εὐρύματαν, δι' αὐτῆς ταύτην τὴν δικαιοδόσυνην. "Ναυτιλία, ἀλλως τε, ἔχει κάθε συμφέρον νὰ σταματήσῃ ἡ πρὸς τὸ Κέντρον διαρροή ἀπὸ τὰς νήσους τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν. Όπερα πρόσθετος δικαιολογία διὰ τὴν ἐγκαταλείψιν τῆς ἐπαρχίας δυνατὸν νὰ προβληθῇ, ἐκτὸς τῶν ἄλλων γνωστῶν λόγων, καὶ ὡς μεγαλύτερα προστασίας ἡ παρὰ τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" παρεχομένη εἰς τοὺς ἔδω διαμένοντας.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι οἱ διοικούντες τὸ ἰδρυμα, κατανοοῦντες τὴν ἀνάγκην τῆς ίσης δι' οὗλος τοὺς ναυτικούς προστασίας, θὰ θελήσουν νὰ μελετήσουν τὸ σοδαρὸν αὐτὸ ζήτημα. Τὴν πρόσθετον δαπάνην δυνατούν νὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ διαχειρίζομενοι τὰ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας δι' οἰκονομιῶν ἀπὸ ἄλλα κονδύλια, τὰ ἐπιδόματα λ. χ. τῶν διθέτες ἀνέογκων.

Τὸ "Κεφαλαίον Ἀνεργίας,"

"Ἀλλ' ἐπ'" εὐκαιρία τῶν περὶ οἰκονομιῶν εἰς τὸ "Κεφαλαίον Ἀνεργίας" ὑποδείξεων, ἔχομεν νὰ συστήσωμεν εἰς τὸν κ. "Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὰς ταχυτέραν θεομοδητούς τῶν πορισμάτων, εἰς ἀπὸ προηγούντων κατέληξεν ἡ ὑπὲρ τὸν κ. Μπουρινᾶν ἐπιτροπὴ μελέτης τοῦ ὄλου ζητημάτος. Πρέπει αὐτὸ τὸ Κεφαλαίον, ὅπερ ἀπομιζά τὸ τρίτον τῶν ἔσδων τοῦ Ν.Α.Τ., νὰ νοικοκυρεθῇ. "Επιβάλλεται αἱ παρεχομέναι πιστώσεις διὰ τὴν ἀνεργίαν, διὰ τὴν ιατρο-φαρμακευτικὴν περιθωρίφιν καὶ τὰς ἀλλὰς γνωστὰς καὶ ἀγνωστὰς παροχὰς νὰ κινηθοῦν ἐντὸς τῶν ὄριων τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας καὶ ὁ αὐτόρροπος ἐλεγχος νὰ προλαμβάνῃ ὅχι μόνον τὴν κατάρχησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀνένευσην της μετοικεσίας αὐτῆς. Πολλὰ πράγματα ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν ἐξαρτώνται.

"Ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἑπτετέραιναται ἡ πρὸς τὴν Πρωτεύουσαν φυγὴ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν μας — τῶν πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν κυρίων. "Η ναυτικὴ περιοχὴ ἐρημοῦται. "Ἀπὸ τὴν "Ανδρὸν, τὴν Χίον,

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

τὰς Οινούσσας, τὴν Ἰθάκην καὶ τὴν Κεφαλλήνιαν αἱ ναυτικαὶ οἰκογένειαι ἔγκαθίστανται εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιᾶ, ἀναζητοῦσαι τὴν καλυτέραν ζωῆν. Τὰ οἰκονομικά τῶν μέσω, βελτιώθενται ἀπό τῆς νομιματικῆς ἀναπροσαρμογῆς καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν ναυλῶν, τὸ ἐπιτρέπουν. Ἐκποιεῖται, λοιπὸν, τὸ πατρικὸ σπίτι καὶ ἄλλο ἀγοράζεται ἡ καὶ ἐνοικιάζεται ἐδῶ εἰς τὸ Κέντρον. Οἱ τόσον πυκνωθέντες μεταπολεμικοὶ συνοικισμοὶ τῆς Πειραικῆς Χερσονήσου εἶναι ἡ ἀπότερα ἀπόδεξις τῆς μετοικεσίας αὐτῆς. Μονοκατοικοί τῶν ναυτικῶν ἀπό τὰς νήσους εἶναι αἱ περισσότεραι οἰκοδομαί, αἱ ἀνεγερθείσαι κατὰ τὰ τελευταῖα ἦτη εἰς τοὺς βράχους τῆς Πειραικῆς.

Ἐδῶ αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν μας δὲν στέρουνται κατόπις ψυχαγωγίας. Αἱ ἀνέστεις εἰναι, ἀσφαλῶς, περισσότεραι, ἡ μόρφωσις τῶν παιδιῶν των ἀρτιωτέρων, ἡ κάθε ἀνάγκη θεραπευεται εὐκολωτέρων καὶ ἀμεσώτερων, ἡ ζωῆ, τέλος, τοῦ Κέντρου δὲν συγκρίνεται πρὸς τὴν μονότονην τῆς Ἐπαρχίας. Ἐκεὶ τὸ θέαμα, ἡ ψυχαγωγία εἶναι πράγματα ἀνύπαρκτα. Αἱ ἀνέστεις, αἱ στοιχειώδεις διὰ τὴν σημερινὴν ζωῆν, δὲν προσφέρονται καὶ αἱ πολλαὶ αὐτῆς ἀνάγκαι — ὅπως λ.χ. ἡ ἀρτικὴ ιατρικὴ καὶ νοσοκομειακὴ περιθαλψί — δυσκόλως θεραπεύονται.

Στοιχίζει, δῆμος, ἡ μετοικεσία καὶ αἱ δαπάναι τῆς συντηρήσεως μιᾶς οἰκογένειας εἰς τὴν Πρωτεύουσαν εἶναι πολὺ περισσότερα. Αἱ ἀξιώσεις τῆς ἐδῶ ζωῆς πληρώνονται ὁ ναυτικός μας καλεῖται νὰ ἐμβάσῃ τὰ περισσότερα.

Ἡ οἰκονομία διὰ τῆς ὀποίας τὴν πολαιάν καλὴν ἐποχὴν ὁ πλοίαρχος καὶ ἡ μηχανικὸς ἐπετύχανον σὺν τῷ χρόνῳ τὴν συμμετοχήν τῶν εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἐπαυσεῖς νὰ ἀποτελεῖ τὴν ἐπίμονον τῶν ναυτικῶν μας ἀποδίωξιν, ἐνῷ αἱ μισθωτικαὶ ἀξιώσεις τῶν πληρωμάτων, λόγω καὶ τῆς ἐδῶ εἰς τὸ Κέντρον ἀκριβείας τῆς ζωῆς, δὲνον καὶ μεγαλύτεροι προβάλλονται. Εἰς τὸ τέλος ἡ Ναυτιλία — πρέπει νὰ είναι βέβαιοι οἱ ἐφοπλισταὶ — θὰ κληθῇ νὰ πληρώσῃ τὴν πρὸς τὸ Κέντρον φυγὴν τῆς ναυτικῆς οἰκογένειας. Ὁ ναυτικός θὰ προσπαθήσῃ, ὅπωσδηπότερον, νὰ καλύψῃ ἀπό τὴν ἐργασίαν τοῦ — ἀπό ποι ἀλλοῦ; — τὰς προσθέτους δαπάνας τῆς ἐδῶ ζωῆς τῆς οἰκογένειας του.

“Ἄν, δῆμος, οἱ ἐφοπλισταὶ με περισσότεραν στοργὴν ἐστρέφοντο πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ιδιαιτέρας τῶν πατρίδος, ἀν φροντίδα τινα κατέβαλλον διὰ νὰ γνωρίσῃ καὶ τὸ νησί των κάποιαν στοιχειῶδες ἀνεστίν εἰς τὴν καθημερινήν του ζωῆς, ἵσως ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια νὰ συνεκρατεῖτο εἰς τὸ πατρικόν της σπίτι. Δὲν θὰ ἀνέχηται τὴν Πρωτεύουσαν, μὲν ὥστας τὰς γωνιστάς δυσαρέστους ἐν πολλοῖς συνεπείας.

“Ἐναλ. Χ. Κεφαλαίον, συνιστώμενον ἀπό τὰς εἰσφορὰς τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τοῦ ὀποίου θὰ παρέχοντο τα μέσα τῆς ὄργανωσεως κάποιας καλυτέρας ζωῆς εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπαρχίαν, θὰ ἥτο τὸ ἐνδεδειγμένον διὰ τὴν περιστασίαν. Τὸ ἀθόντερον καὶ εὐδόντερον ἡλεκτρικὸν ρεύμα, ή καλὴ, ἡ πυκνὴ ἐπικοινωνία μὲν τὴν Πρωτεύουσαν, ἡ ἀφθονὸς ὑδροληψίος, τὰ καλὰ σχολεῖα μέρη καὶ τοῦ Γυμνασίου, ἡ λειτουργία ἐνὸς κέντρου ψυχαγωγίας (θέατρον, κινηματογράφος, συναυλίαι, βιβλιοθήκη), η ἴδρυσις ἐνὸς τουριστικοῦ ξενοδοχείου, ἡ ἀρτία ὄργανωσις τῆς ιατρο-φαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως κείνται ἐντὸς τῶν ἀποδίωξεων ἐνὸς τοιούτου Κεφαλαίου.

Παραδείγματος ἀξιομήιτον ἡ πρωτοβουλία τῶν Οινούσσων ἐφοπλιστῶν. Αὔτοι συνέστησαν τὸ Κεφαλαίον αὐτό, τὸ ἐπαυξάνουν ἥπη, χάρις εἰς τὴν ὥραιαν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Γ. Χρ. Λαιμού καὶ ἔχουν νὰ ἀπειδίσουν εἰς τὴν ιδιαιτέραν τῶν πατρίδα ἔργα πολιτισμοῦ καὶ προσόδους ἀξιολόγου.

Ο.τι ἔγινει καὶ ὅ.τι τὸ καλύτερον πρόκειται ἐν συνεχείᾳ νὰ γίνει εἰς τὰς Οινούσσας, ὅ.τι ἡρχισεν, ασυστηματοποίητον, δῆμος, νὰ ἐπιτελήται εἰς τὴν Ἀνδρον, πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον μελέτης, πρέπει εἰς ἡφαρμοσθῆται εἰς κάθε ναυτικὴν περιοχήν.

Οι ἐφοπλισταὶ μας εὐημεροῦν. Ἀπό τὰ πολλὰ τῶν περισσεύματα ἡμποροῦν τὰ ἐλάχιστα ὑπὲρ τοῦ καλοῦ αὐτοῦ σκοποῦ νὰ διαθέσουν. Εἰμεδα βέδαιοι, ὅτι τὸ πράξουν ὃν δοῦλος εἰς εὑρεθῆ, αὐτὸς ποιεῖ θὰ ἀναλάβῃ νὰ κινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον του, ποιεῖ θὰ θελήσῃ γάρ ἐργασθῆ μὲν πρωτοβουλίαν διὰ νὰ συσταθῇ τὸ Κεφαλαίον καὶ ἀρχίσῃ ἡ ἀκτινοθολία του νὰ θερμαίνῃ τὴν κάθε ιδιαιτέραν τῶν ναυτικῶν μας πατρίδα.

Ζητούμεν μήπως πολλά; Ἐξέρχονται, ἀρά γε, τὰ ὅσα ἐν συντομίᾳ ἀνωτέρω διαγράφομεν τῆς ἀρμοδιότητος τῶν στηλῶν αὐτῶν; Θά παρακαλέσωμεν τοὺς ἀντιφρονοῦντας νὰ μᾶς τὸ ἀποδείξουν.

Περισσοτέρους δοκίμους

Εἰς τὸ δόλον αὐτὸν ζήτημα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν μηχανικῶν ἔχομεν νὰ διαπιστώσουμεν καὶ μιαν ἀχαρακτήριστον, πράγματι, ἀντινομίαν. Παραπονοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν Ἑλλειψιν μηχανικῶν, ὑποδεικνύονται τὴν ἀμεσότηταν τῶν περισσοτέρων διπλωματούχων καὶ προδιαγράφουν τάς περισσότερές των χρόνων διστοχερείας ἐπανδρώσεως τῶν νεοτεύκτων πλοίων. Καὶ ἐνῷ διεκτραγαδύουν μίαν τόσον δισκολὸν κατάστασιν, ἐνῷ συζητοῦν περὶ συστάσεως Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐπιπλεύσεως, ἐνῷ σχολάς καὶ φροντιστήρια προσφέρονται νὰ ἰδρυσουν, ἀπόλυτον τὴν ἀποθρυμίσιαν τῶν ἐπιδεικνύουν διὰ τὴν πρόσληψην τῶν υπερχιλίων, χαρακτηρισθεῖστων ὡς δοκίμους μηχανικῶν, ἀποφοίτων τῶν διαφόρων σχολῶν ή τῶν ἐργασθεῖσαν εἰς μηχανουργεία, κατὰ τὸν ὄσον χρόνον προβλέπει ὁ νόμος.

Πρόκειται περὶ γεγονότος ἀπολύτων ἔξηκριβωμένου. Οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ τὰ πολλὰ προσφέροντες διὰ τὰς σχολάς, ὑπεκφεύγουν τὸ στοιχειωδέστερον καθῆκον πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ πρὸς αὐτὰς ταύτας τὰς ἐπιχειρήσεις των. Ἀσύνταντα νὰ ναυτολογήσουν πέραν τῆς κανονικῆς συνθέσεως, τοὺς περισσότερους δοκίμους, ἀφού διὰ τῆς ἐπί των πλοιών προπρεσίας τῶν νέων αὐτῶν θὰ καταπράσωμεν υπερπαρκεῖς, ίσως, διπλωματούχους μηχανικούς.

Πρέπει, δῆμος, νὰ συζητηθῇ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς εὑρείαν κλίμακα τὸ σύστημα τῶν ἐκτὸς συνθέσεως μαθητευομένων. “Αἱ δύο ἔστω ἀποφοίτους νυκτερινῶν σχολῶν ή μὲν προϋπηρεσίων μηχανουργείου προσελάμβανε τὸ κάθε πλοίον, ὡς δοκίμους, μετά τίταν ἔτη θὰ ἐπετυγχάνετο” ποσοτικὴ τούλαχιστον ἐπάρκεια τῶν μηχανικῶν. Τὰ παραδείγματα τῶν ξένων ἡμποροῦμεν. Στούτονταν τὸ ζήτημα αὐτὸν νὰ ἀκολουθήσωμεν.

Πῶς τὸ ἀντιμετωπίζουν οἱ ἄλλοι

Τὸ πρόβλημα τῆς ἐπαρκείας τοῦ ἐμφύχου ύλικοῦ δὲν είναι μόνον μόνον διδύκον μας. Παντού, δῆμος, πλὴν ἡμῶν, ἡ λύσις του ἔγκαιρος προεβλῆθη καὶ ριζικῶν ήδη ἀντιμετωπίζεται. Διὰ τὸν τρόπον ἀκριβῶς τῆς ἀντιμετωπίσεως του εὐγλωττοῦ είναι τὸ παραδείγματα μιᾶς μεγαλής ἀγγλικῆς ἐπαρκείας δεξαμενοπλοίων, τῆς Σέλλ Τάνκερ Λτδ.

Κατὰ τὴν πρὸ πηρεύσαν καθελκυσίν της διὰ τὸν δεξαμενοπλοίον της ὁ πρόεδρος τῆς ἐν λόγῳ ἐταίριας κ. Πλάττ Θύλες καὶ τὸ ζήτημα τῆς καταρτίσεως του ἀναγκαιούντος διὰ τὴν ἐπανδρώσιν τῶν ἐταίρικῶν πλοίων. Ίδού τι σχετικάς ἀνέφερεν:

«Κατὰ τὴν ἐκπόνησιν του γνωστού ναυπηγικού προγράμματος τῆς Σέλλα ίδιαιτέρα ἀπεδίθη προσοχή εἰς τὸ σοδαρόν πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν σκαφῶν της. Υπολογίζει ή ἐταίρια, ὅτι κατὰ τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη θὰ χρειασθῇ συμπληρωματικῶν 2800 ἀξιωματικῶν καὶ ναύτας (εἰς στρογγύλους ἀριθμούς), ήτοι 1900 ἀνδρας πληρώματος καὶ 900 ἀξιωματικούς καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Εχομεν εἰς τὴν χώραν μας μακράν ναυτικὴν παράδοσιν καὶ παρὰ τὰς σημερινὰς συνθήκας τῆς πλήρους ἀπασχολήσεως, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν εἶναι πλήρως ἐπινδυμένον. Ός πρὸς τὴν ίδικήν μας ἐταίριαν νομίζομεν, ὅτι ἔχουμεν προσελκύσει καλὰ πληρώματα. Μόλιστοι, δῆμος, ὁ ἀριθμὸς τῶν προσθέτων πληρωμάτων, πού χρειαζόμεθα, φαίνεται νὰ είναι μικρός, ἀπαιτεῖται ἐν τούτοις ἔνα προσεκτικὸν σχέδιον, διότις ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀξιωματικὴ καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Απεβλέψαμεν εἰς τὴν ἔξασφαλιστικὸν ἐμπειρίων ποντοπόρων ἀξιωματικῶν διὰ πολλὰ ἔτη καὶ πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτῶν ἔχουμεν σήμερον ἔπιπρεσία διακοσίους μαθητευομένους ἀξιωματικούς καταστρώματος. Τὸ πρόβλημα τῶν μηχανικῶν κατέστη ὀξύτερον καὶ ἡ ηναγκάσθημεν νὰ προδέλθωμεν εἰς σύντονα μέτρα πρὸς διασφαλίσιν τῶν ἀναγκῶν μας. Πρὸ πενταετίας περίπου κατεστρώσαμεν πρόγραμμα ἐκπαιδεύσεως μηχανικῶν, ἐν συνεργασίᾳ μετά τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν. Τούτο εὑρίσκεται σήμερον ἐν πλήρει λειτουργίᾳ καὶ καλύπτει δύο ἔτη τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως ἐν σχολῇ, 18 μῆνας ἐν πλῷ καὶ ἔνα ἔτος — τὸ τελευταῖον — ὑπη-

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

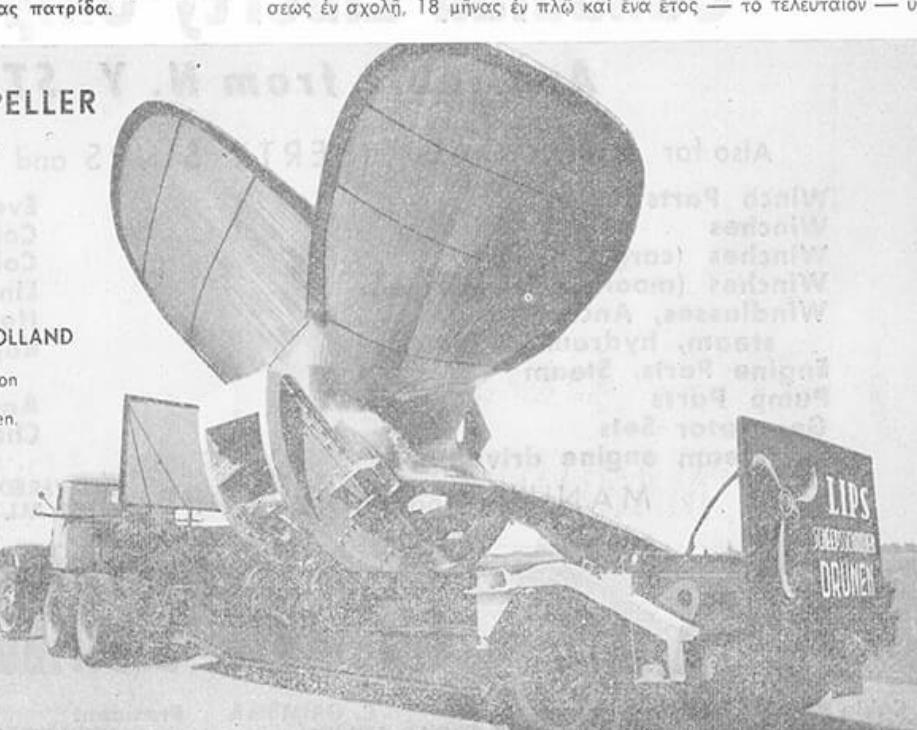
manufactured by

LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B, Sweden.



ρεσίας είς τὰ ναυπηγεῖσα. Καθ' ὅλον αὐτὸν τὸ χρονικὸν διάστημα οἱ μα-
θητεύομενοι μηχανικοὶ ἀποτελοῦν, ἐν τῷ πραγματικότητι, μέλη τοῦ προ-
σωπικοῦ μας. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἀνέρχεται στήμερον εἰς πεγκακοσίους».

Η ἀντίδρασις

Ἐπερπεν δὲ ἐπὶ τοῦ Τουρισμοῦ ἀρμόδιος Ὅπουργός νὰ προβῇ εἰς οῖς προσέδην ἀνακοινώσεις πρὸς τοὺς ξένους δημοσιογράφους ἐπὶ τῆς ἑδῶ καταστάσεως, τῆς ἀκριβείας τῆς ζωῆς καὶ τῆς καταβαλλομένης τουριστικῆς προσθετικῆς. Ἰσως μάλιστα καθυστερμένη νὰ ἦται ἡ παρέμβασις, δεδομένου, διτὶ ἀπὸ ίκανον ἥδη χρόνου ἡτο γνωστὴ — εἶχον ἐνημερώσει καὶ τὴν Κυβέρνησιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔφοπλισται — ἡ σημειωθείσας ἀντίδρασις κατὰ τῆς ἐφετεινῆς πρὸς τὴν Ἑλλάδα καθόδου περιηγητῶν.

Σοβαρότάτης μορφῆς δυσφημηστική προσταγάνθη ἔξαπελύθη, πράγματι, κατὰ τῆς τουριστικῆς μας ἀναπτύξεως. Τὸ Κυπριακὸν καὶ αἱ λαϊκαὶ κατὰ τῶν Ἀγγλῶν ἐκδηλώσεις ἐδικαιολογήσαν τὴν προσταγάνθην αὐτῆν. Ἀκυρώσαν πολλῶν εἰσιτηρίων ἐλαύνον χώραν, ὅχι μόνον ἀπὸ μέρους Ἀγγλῶν περιηγητῶν, ἀλλὰ καὶ Ἐλεύθερων καὶ Ἀμερικανῶν ἀκόμη.

Ἡ κυβερνητικὴ προσπάθεια διὰ τὴν ἀναίρεσιν τῶν ἐπιτηδειῶν εἰς τὴν ἔνητη φημολογούμενον βάθη ἐπέρπεν νὰ εἰναι ἐντωτέρα. Ὁ ξένος Τύπος καὶ τὰ ξένα τουριστικά πρακτορεῖα ἐπιβάλλεται καταλλήλων νὰ ἐνημερωθοῦν. Συμφέροντα πολλά, ὡς φάνεται, παραβλέπονται ἀπὸ τὴν πρὸς τὴν Ἑλλάδα στροφήν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος. Ἡ ἐγγυτέρα παρακολούθησις τῶν εἰς βάρος μας τεκταινομένων εἰναι καθῆκον τῶν ἀρμόδιων ἐπὶ τοῦ Τουρισμοῦ.

Διερωτώμεθα, ὅμως, ἀφοῦ αὐτοὶ ἐγκαίρως εἰδοποιήθησαν, διατὶ δὲν ἔστευσαν ἀπὸ διμήνου νὰ ἀντιδράσουν; Ἐπιμιθεῖς καὶ εἰς ζητήματα τόσης ζωτικῆς διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας σημασίας;

Τὰ Τουριστικά

Προηγούμενον σημείωμα τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀνεφέρετο εἰς μίαν νέαν κατηγορίαν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν τουριστικῶν. Ἡ Ναυτιλία μας ἀπέκτησεν ἥδη τρία τοισάντα ειδικὰ σκαφή. Πρόκειται περὶ πλοίων καταλλήλων διεκεπούμενον διὰ νὰ ἐκτελοῦν περιηγητικοὺς πλόας ἀνὰ ἄνατολικὴν κυρίων Μεσόγειον, ναυλωμένα ἀπὸ ξένας πρακτορειακὰς ὄργανώσεις. Χώρον διὰ φορτίον δὲν διαθένουν, τὰ δὲ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἐνιαίου τύπου, διήκουν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου ἕνευ διακρίσεων τίνος θέσεως.

Τὰ πλοία αὐτά, ἀποτελοῦνται μίαν θετικὴν διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας πρόσδον, διάγεια τάρα, αὔριον, ἀσφαλῶς, περισσότερα, ἀνὴ πρὸς τὴν Μεσόγειον τουριστικὴ κίνησις αὐξηθῆ, έχουν καὶ τὰ ιδιαιτέρα των ζητήματα, τῶν ὅποιων δὲ περιηγητῶν νὰ διευκολύνῃ τὸ ἔργον των, τὸ τόσον πράγματι παραγωγικόν.

Ἡ ἐπιλογὴ, λ. χ., τοῦ προσωπικοῦ, τοῦ προοριζομένου νὰ ἔξυπηρτηση τοὺς ἐπιβάτας, πρέπει καὶ τοῦ ἀπόλυτον λόγου καὶ ὑπὲρ πάντα ἐκ τῆς συνθέσεως καὶ λόγω σημαίας περιορισμόν, νὰ ἀφεθῇ εἰς τὴν πλήρη τοῦ πλοιοκτήτου διάκρισιν.

Καιμία ἀνάμιξις τρίτων δὲν δικαιολογεῖται κατὰ τὴν συγκρότησιν τοῦ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ (θαλαμηπόλοι, μάγειροι, τραφοδόται), ἀφοῦ κανεὶς δὲν εἴνει καὶ ἀρμοδιότερος τοῦ πλοιοκτήτου νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν καταλληλότητα τῶν προσφερομένων νὰ ναυτολογηθοῦν.

Ζητήματα ἀριθμητικὰ συνθέσεως, προϋπηρεσίας καὶ ἐπαγγελματικῆς ιεραρχίας δὲν ἥμποροῦν νὰ προβληθοῦν. Ὁ ἔφοπλιστης θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ προσλαμβάνῃ καὶ ξένους θαλαμηπόλους ἢ μαγείρους, ἀν αἱ ἀνάγκαι τοῦ ταξιδίου καὶ τῆς καλῆς ἔξυπηρετήσεως τῶν ξένων περιηγητῶν τὸ ἐπιδάλλουν. Ἐλευθέρα ἐπίσης, εἰδικῶς διὰ τὰ τουριστικὰ πλοία, δέον νὰ εἴνει ἡ πρόσληψης ἐνός ἀρχιμαγείρου ἢ τοῦ «καίτερ ν' ὀτὲλ» ἀπὸ τοὺς χερσαίους ἔστω ἐπαγγελματίας, ἀν-

ἐκρίνοντο οὗτοι καταλληλότεροι.

Ἡ ποιοτικὴ, ἂν μὴ καὶ ἡ ποσοτικὴ ἐπάρκεια τοῦ προσωπικοῦ τῶν βιοθητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐπιβατηγῶν, περὶ πλοίων, μετά τὴν προσθήκην τόσων νέων σκαφῶν, προβλέπεται δύσκολος κατὰ τὴν θερινὴν ιδία περίοδον. Μέχρις ὅτου τὰ κενὰ εἰς θαλαμηπόλους καὶ μαγείρους, γλωσσομαθεῖς, ίκανοις νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς ξένους ἐπιβάτας, πληρωθοῦν, ἐπιβάλλεται νὰ ἀφεθῇ ἡ ἐλευθερία εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν τουριστικῶν πλοίων νὰ συγκροτοῦν καὶ ἐπιλέγουν κατὰ τὴν ιδίαν αὐτῶν κρίσιν τὸ πλήρωμά των.

Τὸ «Πουργείον» Ναυτιλίας θὰ ἀναγνωρίσῃ, πιστεύομεν, τὴν ὄρθοτητὰ τοῦ ἐν λόγῳ αἵματος καὶ αἱ οἰκεῖαι ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις θὰ συμφωνήσουν, ὅτι ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλει τὸν παραμερισμὸν τῶν ἥδη κρατούντων περιορισμῶν.

Εἰς τὸ Λονδίνον

Εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ τόσου εὐδόκιμου ἀποδώσαντος ἔργον Προενικοῦ Λιμενάρχου εἰς τὸ Λονδίνον κ. Μιχ. Σακάρη, ἐτοποθετήθη καὶ ἀναλογούνται καὶ αἱ οἰκεῖαι ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις κ. Διοδ. Βασιλειάδης.

Οἱ νέοι Προενικοὶ Λιμενάρχης, ἐπίλεκτον στέλεχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, καλὸς τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του παραστάτης, ἔθητος ηδη εἰς πλεισταὶς διοικητικὰς θέσεις καὶ διεκρίθη διὰ τὴν προστάσιν τοῦ εἰς τὸ καθήκον, τὴν φιλοποιίαν του, τὴν σεμνότητα τῆς παραστάσεως του καὶ τὴν κατανόησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος.

Θὰ ἐπιτυχηῖ, εἴμεδα βέβαιοι, καὶ εἰς τὴν νέαν του ἀποστολὴν ὁ κ. Βασιλειάδης. Θὰ ἔξυπηρετήσῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ θὰ παράσχῃ οὕτω μίαν ἀκόμη ἀπότιν ἀπόδειξιν τῶν ἀγαθῶν ὑπὲρ αὐτῆς διαθέσεων, ἀπὸ τὰς ὅποιας τελευταῖς τὸ Κράτος καὶ τὰ ὄργανα του ἐμφορούνται.

Πόσον ἄλλαξαν οἱ καιροὶ!

Μᾶς ἀπεστάλη ἀπὸ τὴν Τεργέστην ἀντίγραφον ἐπιστολῆς τῶν κ. κ. Ellermai & Wilson Jines, πρακτόρων τοῦ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας δεξαμενοπλοίου εΝικόλας, τῆς ὅποιας τὸ περιεχόμενον ίδιατέραν μᾶς ἐπροξένησεν ίκανοποίησιν. Ἡ ἐπιστολὴ ἀπήμυνε πρὸς τοὺς κ. κ. Αδελφούς Λύρα τοῦ Λονδίνου, διασειράστας τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους.

Ολίγας γραμμάς ἀπὸ τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν δημοσιεύμενην κατοτέρω. Θέλομεν καὶ οἱ ἀναγνώσται τῆς στήλης αὐτῆς τὴν ιδίαν μὲν ἡμάς ὑπερφάνειαν νὰ αἰσθανθοῦν διὰ τὰ δόσα ἐγκώμια καὶ εὐμενεῖς κρίσεις προεκάλεσεν ἡ καλὴ παράστασις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ του πληρώματος εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους τοῦ μεγάλου λιμένος τῆς Αδριατικῆς.

Πόσον, πράγματι, ηλλασκαν οἱ καιροὶ! Ἐντὸς ἐλαχίστων ἑτῶν κατέκτησαν οἱ Ελλήνες ναυτιλλόμενοι τὴν πρωτοπορείαν εἰς τὸ διεθνὲς ναυτιλιακὸν πεδίον, ἐπιστύροντες ἥδη τὴν παγκόσμιον ἀναγνώρισιν. Αἱ οὐλίγαι γραμματίς τῆς ἐπιστολῆς τὸ ἐπιμαρτυρόμενον:

«Ἐπιθυμούμενον — γράφουμεν, μεταξὺ ἄλλων οἱ πράκτορες τοῦ εΝικόλας» — νὰ φέρωμεν εἰς γνώσιν σας, ὅτι ὁ κατάπλους τοῦ ἐν λόγῳ δηζελοκινήτου τανκερ εἰς τὸν λιμένα μᾶς προεκόλεσε μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων ἐξαιρέτους ἔντυπωσεις. Ἡτο τὸ μεγαλύτερον καὶ τὸ καλύτερον ἐξαιρισμένον τανκερ, ὅπερ ἐπλεύρισε μέχρι τούδε εἰς τὴν προκυμαίαν τοῦ διύλιστορίου. Ἡ κομψή, ὅσον καὶ ἀρμονική του ἐμφάνισις, ἡ τόσον ἐπιμελημένη καθαριότης, ἔξωτερης καὶ ἐσωτερικῆς ἐσχολισθεῖσα ὑμενέστατα, ὅπως καὶ ἡ ὅλη παραστασίς τοῦ πλοιούρχου, τοῦ αἱ μηχανικοῦ, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ λοιποῦ πληρώματος, οἵτινες προθύμως παρέχουν τὴν συνεργασίαν εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ἐκφορτώσεως καὶ διεκρίθησαν διὰ τὴν διακαῆ των ἐπιθυμίαν ὅπως τοὺς πάντας της.

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

MANILA and WIRE ROPE

Evaporators (salt water)
Coils (heat exchange)
Coils (water heater)
Liners (bronze)
Heat Exchange
Rope, Manila
Wire
Anchors
Chain (anchor)

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORTS

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISE

C. GRIMBILA President
125 BROAD STREET NEW YORK 4. N.Y.

πῆ, νὰ παλινδρομήσῃ.

Την ἀφορμὴν — ἡ διευκρίνησις, ίσως, να ἐπιβαλλεται — διό να χαραχθοῦν αἱ παρατήρησις αὐτὰ μᾶς παρέχει η πληροφορία, ὅτι η παρουσία διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π. δὲν κατώρθωσε μέχρι σήμερον νὰ συλλάβῃ τὸ λιμενικὸν θέμα καὶ ὅτι ἐπιμόνως ἀποκρούει τὴν συνδρομὴν ἑκείνων, οἵτινες εἰνεὶ θεσιν ἀποτελεσματικῶν νὰ τὴν Βοιθόησουν εἰς τὴν κατανόησιν τῆς βασικῆς ἀρχῆς, ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εἰνεὶ μία πολύπλοκος πραγματικότης, προϋπότροχονα — τὸ καὶ σημαντικώτερον — τοῦ νέου Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π.

Τὰ Αἰγαίνικά ἔργα

Παρεδόθη ηδη διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν μεσογειακῶν σκαφῶν τὸ πρῶτον νέον κρηπίδωμα, ὅπερ κατεσκευάσθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς βάσει τοῦ μεγάλου προγράμματος σχεδίου διὰ τὴν τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν αὐτού. "Εχει μῆκος 140 μ., βάθος 8 μ., ἀπεπερατώθη ἐντὸς 11 μηνῶν καὶ ἔδοσισεν 8.500.000 δρχ.

Τότε κρηπίδωμα, σχηματισθέν διά μεγάλης ἐπιχωματώσεως εἰς τὴν βορείαν πλευράν τῆς παλαιάς προβλήτος τῆς Τρούμπας, ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον τμῆμα τὴν μεγάλης ὑπὸ κατασκευὴν τριγωνικῆς προβλήτος, ηπὶ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν ἀποκλειστικῶς τῆς κινήσεως τῶν μεσογειακῶν σκαφῶν προορίζεται.

Έντος την ήμερων δημοπρατείται ή κατασκευή κρηπιδώματος και είς τὴν ἔτεραν πλευράν τῆς παλαιάς προβλῆτος, μήκους 230 μ. και βάθους 11.50 μ. θὰ δύνανται δὲ νὰ πλευρίζουν εἰς αὐτὸν ταύτοχρόνων δύο ἐπιβατήγα σκάφη. Η διάπολη διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ δευτέρου αὐτοῦ κρηπιδώματος προϋπελογίσθη εἰς 15.000.000 δρχ.

Εἰς τὴν οὕτω διαμορφουμένην τριγωνικὴν προβλῆτα συζητεῖται ὅπως ἀνέγερθι, διὰ προσθήτης ἐνὸς ἀκόμη ὄρφου εἰς τὸ ὑπάρχον κτίριον, συγχρησιμένος σταθμὸς ἐπιβατῶν. Ἡ παράδοσις τοῦ ὅλου ἔργου ἐλπίζεται νά γινει ἐντὸς ἔτους.

Ἡ σογγαλιεῖα

Τὰ σπουγγαλιευτικά μας ἥρχισαν ἀποπλέοντα διὰ τὴν κατ' ἔτος ἀλιευτικήν των ἔξορμησιν εἰς τὰς δάκτας τῆς Ἀφρικῆς. Θά εἶνε ἐφέτος εἰς ἀριθμὸν κατὰ τις λογίωτερα τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ κατά τις περισσότερα τοῦ προπαρελθόντος. Μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἀγρατικῆς Τραπέζης καὶ τὴν βοήθειαν τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας προπαρασκευάσαντα καλῶν καὶ ἐγκαίρων τὴν ἔξορμησιν των, ἀπτίζουν εἰς μίαν καλήν ἐσοδείαν.

Τά σπογγαλιευτικά μας έφέτος δὲν θα άλιεύσουν εἰς τὴν Κυρηναϊκὴν μὲ τὰ πλούσια πεδία. Ὡς ἀνέγραψε εἰς τὸ προγόνουμενον τευχός μας, αἱ τοπικαὶ ἄρχαι ἡγειροῦν ὑπερβολικὰς ἀξίωσεις διὰ νὰ χορηγῆσουν τὰς σητεικὰς ἀδείας (500 λίραι δι' ἐκάστην ἀδειας ἐπὶ πλέον τοῦ τέλους ἔξαγωγῆς τοῦ σπογγαλιεύματος καὶ τῆς φορολογίας τῶν ἐφοδίων τῶν σκαφῶν) καὶ τὸ σημαντικότερον, ἐπεδίωξαν νὰ μᾶς δεσμεύσουν μὲ τὴν υποχρέωσιν εἰσαγωγῆς ἐντὸς ἔτους 1500 τόνων σφαγών, τῶν ὅποιων ἀπέδειχθη, ὅτι εἶνε δύσκολος ἢ ἀπόρροφησις ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν κατανάλωσιν.

Παρὰ ταῦτα οἱ ἄρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας φρονούν, ὅτι ἐφέτειν σπογγαλιευτική παραγωγὴ εἶναι δυνατὸν νά μήν λαμβάνεται εἰς ποσότητα, τούλαχιστον, ἔκεινης τοῦ παρελθόντος ἔτους. Διότι τὰ σπογγαλιευτικά πεδία τῆς Τριπολίτιδος εἰς τὰ ὅποια ὀλίγα σκάφη κατ' ἔτος τοῦ λίγειον, εἴναι ἐκτεταμένα καὶ πλούσια εἰς ὅλεμα, ἀλλα καὶ διοικήσις τῆς συστηματικής ἀλιείας, συμφώνως πάντοτε μὲ τάς ἀπόψεις τῶν ἄρμόδιων τοῦ ὑπουργείου, εἰς τὰ Ἑλληνικά υδαταν είναι δυνατόν πολλὰ νά ἀποδῷσθω. Ἀνοφέρεται χαρακτηριστικῶν, ὅτι τὰ συγκροτήματα τὰ ὅποια ἡλίευσαν πέρυσι εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσαςσ είχαν καλὴν ἀπόδοσιν καὶ δημόνθισαν νά καταβάλουν παλαιάς μεγάλας ὥφειλάς των.

Κατόπιν τούτου τὸ ὑπουργεῖον Βιομηχανίας φρονεῖ, ὅτι ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν σκαφῶν μας ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Κυρηναϊκῆς ἐνδέχεται νὰ ἔχῃ

ώς συνέπειαν τὴν πλέον μεθοδικὴν ἀλείαν τοῦ σπόγγου εἰς ἔγγυτέρας τῆς Ἐλλάδος περιοχὰς, τῶν ὅποιων κακῶν μέχρι στημένου εἰς σπόγγους εὐφορία ὑπέτιματο. Ἀρκεῖ, βεβαίως, μὲ σύστημα νά ἀλιεύσουν και ἐφέτος οἱ Ἑλληνες σπογγαλεῖς. Αποτελεῖ τούτο τὴν βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ικανοποιητικὴν ἀπόδοσιν καὶ τὸν μικρὸν ἀριθμὸν θυμάτων.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Εἰς τὴν τριμηνιαίον ἀνασκόπησιν, τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, τὴν καταρτίζομένην ἀπὸ τοὺς κ. κ. Χάρειλ, Μουλλίον ἐντ Κο, Ατδ, ὑπόδεικνύεται, ὅτι μικρὰ εἰνὲ ἡ πιθανότης χαλαρώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας. Τὴν ἀποψιν ταῦτην στηρίζουν ἐπὶ τοῦ γεγονότος τῆς σταθερότητος τῆς ναυλαγορᾶς, τῶν διαταγῶν διὰ τὴν μεταφορῶν στηρίπον εἰς τὴν Ρωσίαν, καθὼς καὶ εἰς τὸ δότη ἡ διεθνῆς κατάστασις δὲν ἔμφαίζει, ὀπωδόποτε, σμειαὶ χαλαρώσεως τῆς ἐντάσεως. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ναυπηγήσεις, ἡ ζήτησις πρὸς ἔξασφαλισθεαρῶν ὑπῆρξε λίαν υπεστριγμένη, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ἐνορτεῖσατι παραδόσεις ἀνέφεροντο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1959 — ἀρχὰς τοῦ 1960. Πλεῖστοι ἐφότισται ἡσαν ἀπρόθυμοι υ' ἀναλάδουν υποχρεωσεις διὰ τούς ἀπωτέρας παραδόσεις. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν πλησιεστέρας παραδόσεις, ἡ τοῦ Ἕδυνάτο τις νὰ ἐπιτύχῃ, ἀλλὰ μὲ κάποιαν ἀνατιμῆσιν τῆς ἄξιας τοῦ πλοίου, ἔνωντι τῶν συνήθων τιμῶν διὰ παραδόσεις πλέον μακρυνάς. Λόγω ἀκριβῶν τῆς καταστάσεως ταῦτης ἡ ἀνασκόπησις ἀναφέρει την καταστοῦσαν περιεύσιον 300.000 λιρῶν διὰ τὴν ἐντὸς δωδεκαετοῦν παραδόσιν δηλεξούσιτον Φορτηγού τῶν 12.000 τόνων π.ν., παραγγελθέντος μὲ βασικὴν τιμὴν 750.000 λιρῶν.

Περιωρισμένη πάντως ήτοι η κινητική των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοιών κατά τό πρώτον τρίμηνον του έτους, διότι και η προσφορά δεν διηγούλωνε την σύναψιν πράξεων, συνεπεία της σταθερότητος των ναυλών. Οι έφοπλισται ήσαν άπροσδυμοί νά πωλήσουν τό είς χεράς των τονιά.

Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἐπίσης ἐλάχισται πράξεις ἐκλεισθησαν κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα, λόγῳ ἀκριβῶν τῶν υψηλῶν τιμῶν, που ἐπέκρατταν. Απότολεσμα τῆς σταθερότητος τῆς ναυλαγροφας ὑπήρξει καὶ ἡ δυνατότης τῆς ἔξευρέσεως παλαιών σκαφῶν πρὸς διάλυσιν. Ιάπωνες διαπλαττοῦνται καὶ οἱ συνάδελφοι τῶν τούτων Χόγκ Κόγκ προσεφέρενον ύψηλοτέρας τιμάς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς Ἐγύπτων κρατουσσάς — ἀκόμη καὶ 18 λίρας κατά τόννον γυρκᾶ — χωρὶς δῆμαρα νά τελεκύσουν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ τουριστικὸν “Ἐρμῆς..

΄Αξίζει νά όφελκύσῃ Ιδιαιτέρως τήν προσοχήν μας ένα σκάφος από κατασκευής Επιβατηγών, μεθαλασσινάς κινιάτης δοκιμασθείσας έπι μακράν σειράν έτων είς τὴν Βόρ. Θάλασσαν (δρομολόγια τακτικά μεταξύ λιμένων Μπέργκεν και Νιουκάστλ), άνηκον είς μίαν από τὰς μεγαλύτερας, τὰς πλέον γνωστὰς νορθηγικάς έταιρισάς, τὴν «Μπεργκένους» — καλή του συντήρησης ήτο συνεπέας ένθεσισαν μεταξύ των γκρόδων, ταχύτητος ὑπέρεσιακής $15\frac{1}{2}$ μιλίων (μηχαναὶ τριπλῆς ἐκτονώσεως) με κατανάλωσιν 33 τόνων πετρελαίου, μὲν εύρυτάτους, πολυλείστατα έπιπλωμένους κοινωνήστος χώρους καὶ με 255 κλίνας, μιᾶς θέσεως (classe unipière), εἰς 116 καμπίνας, διηκούσας κατά μῆκος άμφοτέρων, τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους έπι τριάντα καταστρωμάτων.

Όλα αύτά τα άνωμφισθήτως, ἄριστα πλεονέκτημα συγκεντρώνει τὸ νέον εἰδικῶν τουριστικῶν σφράξ του κ. Ἀναστ. Ποταμίου, τὸ «Ἐρμῆς». Εἶνε, πράγματι, ἔνα πολύτιμον ἀπόκτημα διὰ τὴν ἐπιβατηγούν μας γνωτίλιαν και διὰ τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν.

Τότε «Ερμῆς» μετά μακράν, δύσον και ἐπιτυχη μετασκέψην, ήτις, ἐνώ δὲν ἡλλοιώσε τὴν ἀρχικὴν τοῦ σκάφους διαρρύθμιστον, τὸ ἀπέδωσε περισσότερον προστρομοσμένον εἰς τὴν νέαν του ἀποστολήν, ἀνέλαβεν ἀπὸ μηνὸς τὰ τουριστικά τα ζειδία ἀνά την Μεσογείον. Εἶνε προναυλωμένον δι' ὅλην τὴν θερινὴν περίοδον και αἱ προβλέψει τῆς περιστέρω ἀπασχολήσεως διαγράφονται λίαν εύνοικαί.

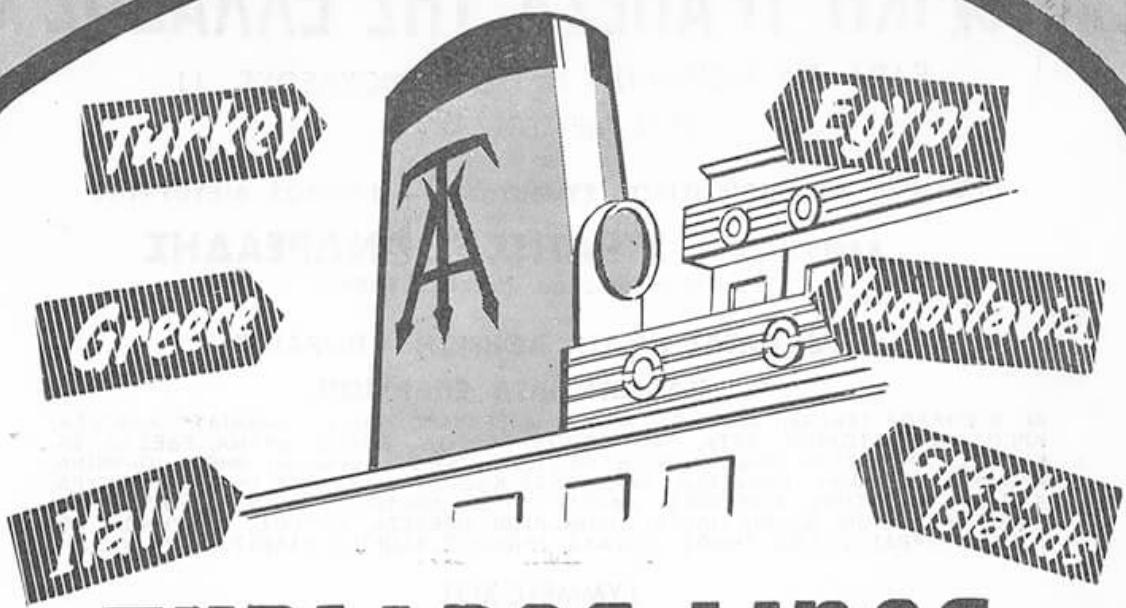


ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι άντιπρόσωποι της A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τούς κάτωθι λιμένας του έξωτερικού διατηροῦν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἄμεσον έξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμᾶς λιαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA	(Egypt)	: JOAKIM MARSHAL
PORT-SAID	"	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 13, Alexandria
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
HAMBURG	"	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	:	GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	"	" " " " 82, James Street

"АЛЕКТОР"



TYPALDOS LINES

VISIT THE FAMOUS
CANVAS VILLAGE OF
XYLOCASTRON

MEDITERRANEAN LINES

T.S.S. "AEGAION,"

FORTNIGHTLY REGULAR SERVICE BETWEEN

ALEXANDRIE - RHODES - PIRAEUS -
BRINDISI - DUBROVNIC

T.S.S. "MEDITERRANEAN,"

REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN

PIRAEUS - BRINDISI - VENICE - PIRAEUS - ISTANBUL

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,,

23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ,
ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑ-
ΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. ('Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ,
ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ,
ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΘΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ,
ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠλΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟ-
ΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΟ

ΤΑΧΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ
CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES & ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**
E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE
Cable address: «ETNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES :

ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: **THE COMMERCIAL BANK OF GREECE**

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

'Εν συνεχείᾳ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἀποφάσεων τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν», ὁ ἀντιπρόεδρος αὐτῆς κ. Στρατῆς Ανδρέαδης ἀπήγγυας πρὸς τοὺς συναδέλφους του εἰς τὸ Ἑξωτερικόν, τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν εἰς τὴν ὅποιαν ὑποδεικύονται τὰ ληπτέα μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ σοθαρωτάτου τούτου ζητήματος:

Κύριοι,

"Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ θέσωμεν ὑπ' ὅψιν ὑμῶν τὰ ἀκόλουθα, ἐφ' ὧν ἐπικαλούμεθα τὴν ὑμέτερα ἀμεσον καὶ ἀμέριστον προσοχῆν:

Ὦς εἶναι γνωστόν, ἔν ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων καὶ ἀπαίτουντων ἐπειγούσαν λύσιν προβλημάτων, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦν δῆλα τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἰνε τὸ ζῆτημα τῆς ἐλλείψεως ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀσχέτων ἀσχέτων σημασίας.

Ἐκ σχετικῶν ὑπολογισμῶν προκύπτει, ὅτι σήμερον, ὑπὸ ἐλλιπῆ σύνθεσιν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν καὶ παρὰ τὴν χρησιμοποίησιν ἀκόμη καὶ ὑπερλίκους ἡ ἀνεπαρκός καταρτίσεως τοιούτων, ἐμφορτίζεται ἐλλειμμα ἀνερχόμενον εἰς χιλίους τούλαχιστον, ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ ισαρίθμους ἀξιωματικούς μηχανῆς.

Οὕτω, ἐντὸς τῆς προσεχούς τριετίας πρέπει νὰ προστεθῇ εἰς τοὺς σῆμερους ὑπάρχοντας ἀξιωματικούς καταστρώματος καὶ μηχανῆς, (ὑπολογίζεμένους εἰς 3000 ἔξι ἑκάστου κλάδου), ἀριθμὸς ὑνῶν ἀξιωματικῶν ὑπολογίζεμένους εἰς 2.000 ἀξιωματικούς καταστρώματος καὶ ισαρίθμους μηχανῆς, εἰς πολὺ δὲ περισσότερους, ἔχων συμειούσθων μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν αἱ παραγγελίαι νέων πλοίων καὶ ἔχων ὑπολογισθῶν οἱ ἀποσυρόμενοι ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος τοιούτοι.

Ἄλλα δὲ εἰναὶ μόνον ἡ ποσοτικὴ ἐλλειψις στελεχῶν, ἡ ὅποια ἐμφανίζεται λίαν ἀνησυχητική. Ἀπὸ ἀπόφεως γενικῆς καταρτίσεως, οἱ ἀξιωματικοί μας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, παρὰ τὰ ἀξιοθάμαστα, κατὰ κοινὴν ὄμολογον, ἐπιτενύμαται τῶν, ὅφειλομένων εἰς τὴν εὐφύαιν καὶ τὴν φιλότηταν προστάξαι τῶν, δὲν ἀπατοκρίνονται οὐτοὶ εἰς τὰς σημερινὰς τεχνικὰς ἀπαιτήσεις, λόγῳ ἐλλείψεως καταλλήλου προπαρασκευῆς, κρινομένης ἀπαραιτήτου.

Δὲν χρήζει, νομίζουμεν, νὰ τοινοθῇ ἡ ζωτικὴ διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις σημασία τοῦ γεγονότος τούτου.

Ἔαν σήμερον ἀντιμετωπίζεται καθ' ἓνα οἰονδήποτε τρόπον ἡ ἐλλείψις στελεχῶν καὶ μὴ μὲ σοθαρωτάτας οἰκονομικάς θυσίας διὰ τῆς παροχῆς ὑπερόγκων ἀμοιδῶν εἰς δάρος τῶν ἔξδον ἐκμεταλλεύσεων τῶν πλοίων, ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν η κατάστασις ἐπιδεινοῦται, φοβούμεθα δι: διτέ δὲν εἶναι μακράν η στιγμὴ καθ' ἥν τα πλοία, διὸ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ὅποιών διετέθησαν τεράστια κεφάλαια, εἴτε θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀκινητίσουν, λογότεν ἐλλείψεως τῶν ἀπαραίτητων ἀξιωματικῶν, εἴτε θὰ κινούνται μὲ ἐλλείπεις ποσοτικῶν καὶ ἀνεπαρκές ποιοτικῶν προσωπικού, μὲ τοὺς συναφεῖς κινδύνους μεγάλων ζημιῶν διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις.

Τὰ αἵτια τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως εἰνε ἀφ' ἐνὸς ἡ καταπληκτικὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότητα, ίδιοι τὰ τελευταῖα ἔτη, τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, καὶ ἀφ' ἔτερου η πρωτόγονος κατάστασις ἀπὸ ἀπόφεως ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως τῆς χώρας μας.

Οὕτω, η ραγδαία αὔξησης τῆς χωρητικούτης ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰχεν ὡς συνέπειαν τὴν ἀπορρόφησιν τῶν διαθεσίμων στελεχῶν, ἐνώ αἱ δυνατότητες τῆς δημιουργίας νέων τοιούτων εἰνε λίαν περιωρισμέναι. Ἀπὸ ἀπόφεως δημιουργίας νέων στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, η κατάστασις ἐμφανίζεται ὡς ἔχηση σήμερον:

"Οσοι ἀφορᾶτοὺς ἀξιωματικούς καταστρώματος, ὑπάρχει μία καὶ μόνη δημοσία σχολή, ἡ τῆς 'Υδρας, μὲ ἐπτσίαν ἀπόδοσιν 30 ἀποφοίτων. Πλέον τούτων, προστίθενται κατ' ἔτος 150—200 νέοι ἀξιωματικοί καταστρώματος ἐκ τῶν ἀποφοίτων τῆς Ζ' τάξεως τοῦ Γυμνασίου καὶ ἔχοντων τετραετὴ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἐφ' ὅσον, κατόπιν ἔξετάσεων, λόδουν τὸ δίπλωμα τοῦ Γ' Πλοιάρχου.

"Οσον ἀφορᾶτοὺς ἀξιωματικούς μηχανῆς, οὐτοὶ προέρχονται ἐκ διαφόρων ιδιωτικῶν νυκτερινῶν σχολῶν, λειτουργουσῶν μὲ λίαν περιωρισμένα διδακτικά καὶ τεχνικά μέσα καὶ ὡς ἔκ τούτου η κατάρτισις τῶν κάνει ἄλλο παρὰ ικανοποιητική δύναται νὰ θεωρηθῇ, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν ἔξελίξεων τῶν σημερινῶν μηχανῶν. Ἡ ἀπόδοσις τῶν σχολῶν τούτων ἀνέρχεται εἰς 300, περίποτα, ἀποφοίτων ἑταῖρων.

Σοθαράν συμβοῦνται εἰς τὸ ζῆτημα τῆς δημιουργίας καλῶς κατηρτισμένων στελεχῶν Ε.Ν., θὰ προσφέρουν αἱ ίδιεστίσαι σχολαὶ 'Αστροπύργου, δι' ἀς διετέθη ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ Οργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου (Α.Ο.Κ.Π.) τὸ ποσὸν τῶν 200.000 £, ὡς καὶ ἡ εἰσφορά τῶν ἀγοραστῶν τῶν 'Λίμπερτος', κατὰ τὸ 1946, ὑπολογίζομένη εἰς 45.000 £. Αἱ σχολαὶ οὐται θὰ ὀρθίσουν λειτουργούσαι ἀπὸ τοὺς σχολικούς ἔτους 1956—57, μὲ ἐπτσίαν ἀπόδοσιν 40 ἀποφοίτων ἀξιωματικῶν καταστρώματος (μετὰ διετῆ φοίτησιν), τῶν ἀνώτερων ἀριθμῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς (μετὰ τριετῆ φοίτησιν), τῶν ἀνώτερων ἀριθμῶν δυνατέμενων νὰ αὐξηθῶν μέχρις 70 ἀποφοίτων ἑκάστου κλάδου.

Ἐν συμπεράσματι, μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἀπόδοσεως καὶ τῶν σχολῶν 'Αστροπύργου, η εἰσδοσίς νέων ἀξιωματικῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 350, περίποτα, ἐπτσίως καταστρώματος καὶ ισαρίθμους μηχανῆς, ἐκ τῶν ὅποιων μόνον οἱ ἀποφοίτοι τῶν σχολῶν 'Αστροπύργου θὰ ἔχουν ἀρτίαν κατάρτισιν.

Ἐπὶ τῷ βάσει τῶν ἀνώτερων ἀριθμῶν, καθίσταται ἐκδηλον, διτέ τὰ ἐμφανίζομενα κενά, τὰ ὅποια θὰ αὐξανανται σὺν τῷ χρόνῳ, δοσον ἀφορᾶτο τὴν δημιουργίαν νέων στελεχῶν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰνε ἀδύνατον νὰ καλυφθοῦν διὰ τῶν ὑφισταμένων στήματος.

"Ἐν ὅψει, δύθεν, τῆς παρουσιαζόμενης λίαν ἀνησυχητικῆς καταστάσεως, η 'Ενωσίς μας, κατόπιν μελέτης τοῦ ζητήματος καὶ λαβούσα ὑπ'

ὅψιν τὸ γενικὸν αῖτημα τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως, ὅπως καταβληθῇ σύντονος προσπάθεια πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος, κατέληξεν εἰς ὥρισμένα συμπεράσματα, τὰ ὅποια ἀπεκρυσταλλώθησαν εἰς τὴν κάτωθι ἀποφάσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου, τὴν ὅποιαν ἀνακοινούμενη πρὸς ὑμᾶς :

1. Τὸ ζῆτημα τῆς δημιουργίας νέων στελεχῶν, ίδιως ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς, ἀριθμητικῶς ἐπαρκῶν καὶ ἀρτίως κατηρτισμένων, πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀσχέτως σημαίας, ἀποτελεῖ θέμα ζωτικού ἐνδιαφέροντος διτέ τὸν 'Ἐφοπλιστικόν τοῦ ζητήματος πρὸς ὑμέσους ρύθμισιν του.'

2. 'Ασχέτως τῶν μέτρων, νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν, τὰ ὅποια ἀνήκουν εἰς τὴν κρατικὴν ἀμοιδοτήτην καὶ τῶν ὅποιών την θέσπισιν θὰ ἐπιδιώξῃ η 'Ενωσίς 'Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, ἐν συνεννόησει καὶ ἐν συγραφείᾳ μὲ τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διαπιστοῦται, διτέ η ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος εἰνε ἀδύνατον μὲ τὰς σήμερον ύφισταμένας δυνατότητας, διότι οὔτε ποσοτικῶν, οὔτε ποιοτικῶν, οὔτε ἀπόδοσις τῶν συμφαίνουσαν δύναται νὰ ἀνταποκριθῇ πρὸς ὑμέρους ρύθμισιν τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως, παρίσταται ἀνάγκη, διότι ὁ 'Ἐφοπλισμός ἀναλόδη τὸν σχηματισμὸν ίδιου Κεφαλαίου, διατεθησμένου ἀποκλειστικῶς διὰ τὸν σκοπὸν αὐτού.'

3. 'Η δελτίωσις τῆς καταστάσεως εἰνε θέμα, κυρίως, οἰκονομικόν. Λαμβανόμενον ὑπ' ὅψιν, διτέ οὔτε αἱ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου παρεχόμεναι συγκατα πιστώσεις, οὔτε ἡ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν καταβαλλομένη εἰσφορὰ (ἐκ § 3, 5, 6 μηνιαίως, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου) ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως εἰνε ἀρκετοὶ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν σήμερον ύφισταμένων ζωτικῶν, κατὰ μείζονα δὲ λόγον πρὸς περιτέρω πρώθησην τῆς Ναυτιλίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀσχέτως σημαίας, δι' ἐμφύχου ύλικου ἀρτίως κατηρτισμένου καὶ ίκανού, διτέ οὔτε παντούς άνταποκριθῆ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς δόλονέν έξελισσομένης Ναυτιλίας.'

4. Διτέ τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἀφ' ὅψιν, διτέ αἱ διατάξεις τῆς καταστάσεως εἰνε θέμα, κυρίως, οἰκονομικόν. Λαμβανόμενον ὑπ' ὅψιν, διτέ οὔτε αἱ διατάξεις τῆς καταστάσεως τῆς Ναυτιλίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀσχέτως σημαίας, δι' ἐμφύχου ύλικου ἀρτίως κατηρτισμένου καὶ ίκανού, διτέ οὔτε παντούς άνταποκριθῆ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς δόλονέν έξελισσομένης Ναυτιλίας.'

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

αγράφονται, ώς άκολουθως, εἰς γενικάς γραμμάς :

1. «Η οικονομική ένίσχυσης τῶν Δημοσίων Σχολῶν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἔγκαταστάσεών των καὶ τοῦ ἔξοπλισμού τῶν.

2. «Η κάλψις, διότου παρίσταται ἀνάγκη, τῶν ἐλλειμμάτων τῶν ἔξοδων λειτουργίας τῶν.

«Η ἀνάγκη τῆς οικονομικῆς ἐνίσχυσεως τῶν Δημοσίων Σχολῶν καθίσταται ἀμεσος καὶ ἐπιτακτική, ἐκ τοῦ γεγονότος, διότι αἱ κρατικαὶ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν πιστώσεις εἰναι ἀνεπαρκεῖς. Μόνον διὰ τὰς σχολὰς Ἀσπροπόρου ἀντιμετωπίζεται ἔνα ἐλλειμμα 10—12 χιλ. λιρῶν ἑπτάσιως, ἐφ' ὃσον οἱ κατ' ἔτος εἰσαγόμενοι μαθηταὶ δὲν θὰ ὑπερέβανον τοὺς 80 δι' ἁμφοτέρας τὰς σχολάς, ναυτίλων καὶ μηχανικῶν. "Ηδη, κατόπιν τῆς ἐπιμόνου παρὰ τῆς ἡμετέρας Ἐνώσεως συστάσεως, δῆπος δὲ ἀριθμός τῶν κατὰ Σεπτέμβριον εἰσακτέων φθάσῃ τοὺς 140, τὸ ἐλλειμμα θὰ εἰναι μεγαλύτερον. Χωρὶς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐνίσχυσιν, τὸ ἐλλειμμα δὲν θὰ καλυφθῇ καὶ η λειτουργία τῶν Σχολῶν ἄπο τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου, μειωμένον, ἔστω, τὸν ἀριθμὸν τῶν μαθητῶν, καθίσταται προσθλητική ματική.

3. «Η παροχὴ ὑποτροφιῶν εἰς ἀριστεύοντας μαθητάς.

4. «Η οικονομικὴ συμβολὴ διὰ τὴν ἐπαύξησιν τῆς ἀποδόσεως τῶν σχολῶν ἀπὸ ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς ἀπόφεως.

5. «Η παραλλήλος ἐνίσχυσις ιδιωτικῶν σχολῶν, μετ' αὐτοτρόπων ἐπιλογὴν τούτων, κυρίως, διὰ τῆς παροχῆς ἐκπαιδευτικῶν ὅργανων, μηχανημάτων, βιολίων, ὡς καὶ προσλήψεως διδακτικοῦ προσωπικοῦ, εἰδικώτερον διὰ τὴν ἐκμάθησιν τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, ἀπαραίτητου εἰς τοὺς ἀξιωματικούς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

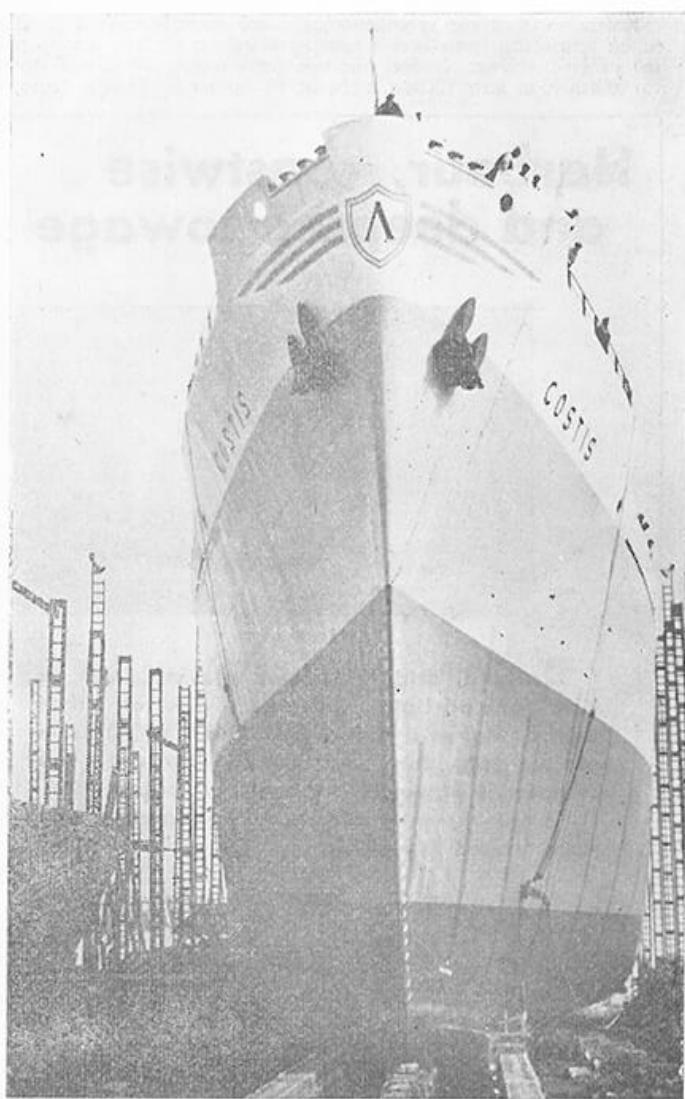
6. «Η ἐνίσχυσις τοῦ θεσμοῦ τῶν ναυτικῶν Γυμνασίων, τοῦ τύπου Οινουσσῶν καὶ η ἕρεμης καὶ ἄλλων τοιούτων εἰς ναυτικὰς περιφερείας.

7. «Η ἔκδοσις καταλλήλων διδακτικῶν βιβλίων διὰ τοὺς μαθητάς, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον διὰ τὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

8. Κατόπιν μελέτης καὶ στατιστικῆς παρακολούθησεως τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν δυνατοτήτων ἀντιμετωπίσεως τούτων, η ἕρεμης νέων σχολῶν, λειτουργουσῶν ὑπὸ τὸν ἀπόλυτον ἔλεγχον τοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

9. Λαμβανομένων ὑπὸ δύψιν τῶν πολλαπλῶν ἀναγκῶν, τὰς ὅποιας θὰ πρέπει νὰ καλύψῃ τὸ περὶ οὐ πρόκειται Κεφάλαιον, παρίσταται ἀνάγκη, ὅπως σχηματισθῇ ἀφ' ἑνὸς ἐν ἀρχικῶν τοιούτων, ὑπόλογιζόμενον εἰς £ 300.000 περίπου καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐν ἑτησίον ἐκ £ 50.000 περίπου, ἔξι δῶν τὸ μὲν πρώτον δι' ἐφαρδάς δλῶν τῶν πλοίων, ἀσχέτως

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Τὸ δηζελοκίνητον «Κωστῆς», 8.450 τόνων γκρός, ἐνῷ καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μπάρτραμ.

σημασίας, τῶν χρησιμοποιούντων τὴν Ἑλληνας ἀξιωματικούς, τὸ δὲ δεύτερον δι' εἰσφορᾶς τῶν ἐπησίων καταδαλλομένης.

Ἐπὶ τῇ δάσει σχετικῶν ὑπολογισμῶν, αἱ εἰσφοραὶ αὐτοὶ (ἡ ἐφ' ἀπαξ καὶ η ἐπησία) καθορίζονται, ώς κατωτέρω, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων :

Έφ' ἀπαξ εἰσφοραὶ πλοίον εἰς £	Έπησία εἰσφορὰ κατὰ πλοίον εἰς £
Χωρητ. μέχρι 3000 τόν. γκρός ...	75
» ἀπὸ 3001—5000	100
» 5001—7000	200
» 7001—10000	350
» 10001—15000	450
» 15001 καὶ ἄνω	500

6. «Η Ἐνώσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν δέχεται νὰ ἀναλάβῃ—ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχουν ἀντιρρήσεις — τὴν ὑπεύθυνον διαχείρισιν τοῦ Κεφαλαίου τούτου, τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ταύτης ὑποχρεουμένου, ὅπως λογοδοτῇ πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως ἐπὶ τῆς διαχείρισεως τούτου.

Πρὸς εἰδικωτέραν καὶ ἀμεσωτέραν παρακολούθησιν τῆς διαχειρίσεως τοῦ συσταθμού Κεφαλαίου, θὰ συγκρητηθῇ Εἰδικὴ Ἐπιτροπὴ ἐξ ἐφοπλιστῶν καὶ ἀλλών ἀρμόδιων προσώπων, λειτουργούμενα ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως.

7. Ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ προκειμένου σχεδίου εἶναι η καθολικὴ συμμετοχὴ εἰς τὴν σύστασιν τοῦ Κεφαλαίου δλῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὅποιαι χρησιμοποιοῦν «Ἑλληνας ἀξιωματικούς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀσχέτως σπουδαίας.

Καθίσταται, θινε, ἀναγκαῖα η ἔγγραφος καὶ ὑπεύθυνος δῆλωσις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἢ τῶν νομίμων ἐκπροσώπων των, ὅτι ἀναλαμβάνουν τὴν πληρωμὴν εἰς πρότην ἡζητησιν τῶν ὀντωτέων καθορισθεῖσῶν εἰσφορῶν διὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν των, τῶν διποίων θὺν ἀναφέρεται δι' ὄριμος καὶ η κατηγορία εἰς ἡν ἀνήκουν ταῦτα.

Ἐφ' ὅσον δὲν συγκεντρωθοῦν τοιοῦται δηλώσεις, ἐκπρωτοπούναι, τούλαχιστον, ποσοστὸν 80% (δύοδικοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν) τῆς ὑπαρχούσης χωρητικότητος ἐλληνικῶν συμφερόντων, η πραγματοποίησις τοῦ σχεδίου θὰ καταστῇ ἀδύνατος καὶ αἱ ὑποδηληθησόμεναι δηλώσεις αὐτοκίσιών θὰ πάουσιν ισχύουσαν καὶ θὰ ἐπιστρφούν.

Αἱ ἐν Λονδίνῳ καὶ Νέᾳ Υόρκη Ἐφοπλιστικαὶ Ὁργανώσεις θὰ παρακληθοῦν, ὅπως ὑποδηληθῆσουν τὸ ἔργον τῆς Ἐνώσεως διὰ τῆς πυνεργασίας των πρὸς συγκέντρωσιν τῶν δηλώσεων καὶ καθ' οινόδηποτε ἀλλοι.

Τοῦ Καθορισθεῖσα, ὡς ἄνω, ποσοῦ τῆς εἰσφορᾶς εἶναι ἐλάχιστον μόνον μέρος τῶν ἐπιβαρύνσεων, τὰς ὅποιας ύψιστανται αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, συνεπεία τῆς ἐλλειψεως ποσοτικῶν ἐπαρκῶν καὶ ποιοτικῶν ἀρτίων κατηπρισμένων ἀξιωματικῶν καὶ ἀποτελούμενων, διότι θὰ ἐκτιμηθῇ δεόντως τὸ ἀντισταθμισμό τῆς μικρᾶς ταύτης οικονομικῆς θυσίας.

Πάντως, ἀπὸ τῆς ήμετέρας πλευρᾶς, κατόπιν μελέτης, τοῦ ἡζηματος, δὲν βλέπουμεν ἄλλον λόγον τοῦ προβλήματος καὶ, λόγω τοῦ ἐπείγοντος τῆς ἐπιλύσεως τούτου, ἐπίπειρον, διότι θὰ στεύσετε εἰς τὴν ταχείαν ἀποτολὴν τῶν ὀντωτέων ἀναφερούμενων δηλώσεων, ὅπως προχωρήσωμεν ἀμέσως εἰς τὴν ἐφαυμογὴν τῆς προτάσεώς μας.

Μετὰ συναδελφικῶν χαιρετισμῶν

Ἐντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ο 'Αντιπρόεδρος
ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Αθήναι, Απρίλιος 1956



Τὸ ἀνάδοχος τοῦ σκάφους Κυρία Μαρία Τασ. Λῶ ἐτοίμη νὰ θραύσῃ τὴν φιάλην τοῦ καμπανίτου εἰς τὴν πλευράν του.

Ο ΣΤΑΥΡΟΣ NIARХОΣ

ΜΙΑ ΣΚΙΑΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΤΑΙΜΣ»

Δημοσιεύομεν κατωτέρω, είλημμένην έκ των «Οικονομικών Τάιμς» του Λονδίνου (φύλλον 4 Απριλίου), μίαν ἀληθώς ἐνδιαφέρουσαν σκιαγραφίαν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου. Τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὰς στήλας ἐνὸς τόσον βαρύνοντος εἰς τὴν διεθνῆ οἰκονομικῆν ζωὴν ὄργανου εύρισκεν θέσιν ἄσθρον, ποὺ ἀποτελεῖ ἀλλιθίνων ὑμῶν εἰς τὸ ἐπιχειρηματικὸν δαιμονιον τοῦ "Ἐλλήνος ἔφοπλιστου, μαρτυρεῖ περὶ τῆς υψηλῆς τοῦ ιδέας τὴν ὁποίαν ἔχουν εἰς τὸ ἐπειρετικὸν διὰ τὸν "Ἐλληνα πλοιοκτήτην. Κατώρθωσε πράγματι οὗτος διὰ τῆς καταπληκτικῆς δραστηριότητός του νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν κίνησιν καὶ νὰ προβάλλεται ὡς ὑπόδειγμα ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας.

Ο ἀναγνώστης δὲν είναι δύνατὸν νὰ μὴ σταθῇ μὲν θαυμασμὸν εἰς τὰ σημεῖα τοῦ ἄρθρου, μᾶλλον ἔξαιρεται ἡ τόλμη καὶ ἡ ἐντελῶς προσωπικὴ συμβολὴ τοῦ κ. Νιάρχου διὰ τὴν εὐημερίαν τῶν ἐπιχειρήσεων του. "Ἐνας "Ἐλληνας προβάλλεται ὡς τύπος τοῦ αἰώνος μας, ὃς πούδος ἡμερεῖ νὰ διῃ μαθήματα εἰς κράτη ναυτικά, μὲν ἀκμαίαν τὴν παράδοσιν καὶ μὲν ἀπειροῦ τὰ λύκια μέσα. Κατέδειξε πῶς είναι δύνατὸν γὰρ συγκροτηθῆ μια τεραστίας ισχύος καὶ ἀλκῆς ναυτικῆς δύναμις καὶ πῶς αὕτη ἡ μπορεῖ παρὰ τὰς φυσικὰς ἀντικόστητας νὰ συνεχίσῃ σταθερῶς τὴν θεραπείαν.

Τὸ δημοσίευμα τῶν «Οικονομικών Τάιμς», καταλαμβάνον τέσσαρας ὅλας στήλας τῆς Λονδίνου ἐφημερίδος εἰς προέχουσαν θέσιν, στηριζόμενον δὲ εἰς ἡλεγμένα στοιχεῖα, ἐπισύρει τὴν ὑπερφάνειαν δὲν τῶν συμπατριωτῶν τοῦ κ. Νιάρχου. Τὸ ἄσθρον, κατὰ πιστὴν μεταφραστὸν ἔχει ὡς ἔξῆς :

Μέστις εἰς τὸν μικρὸν κόσμον τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, οἱ ὅποιοι εἰς διάστατα δεκατίας κατώρθωσαν νὰ κατέχουν ἡ νὰ ἐλέγχουν σκάφη, ἡ συνοδοκή χωρητικότερς τῶν ὅποιών θάξ ἀπέτελει τὸν τρίτον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ κόσμου, μια προσωπικότερης ὑπερέχει. 'Ο Σταύρος Νιάρχος κατέκτησε τὴν ἡγετικὴν αὐτήν θέσιν ὅχι διὰ διαφημιστικῶν μεθόδων, τὰς ὅποιας μᾶλλον ἀπόστρεφεται παρὰ ἐπιδιώκει, ἀλλὰ διὰ τοῦ δύκου τοῦ στόλου τὸν ὅποιον διαβέτει. "Οταν τὸ πετρελαιοφόρον του «Σπύρος Νιάρχος», 47.750 τ.β., καθελκύθησε εἰς τὰ ναυτηγεία τῶν Βίκερς-Αρμστρογκ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἥτο τὸ ἔνατον ἐκ σειρᾶς δέκα παραγγελιῶν ἀνατεθεισῶν εἰς τοὺς Βίκερς καὶ τὸ μεγαλύτερον τότε πετρελαιοφόρον τοῦ κόσμου. Τὸ σημαντικότερον εἶναι, ὅτι ἀπέτελει μέρος τοῦ ἔξαγγελθέντος προγράμματος ναυπηγήσεων τὸ δόποιον θάξ φέρει τὸν στόλον τοῦ Σταύρου Νιάρχου εἰς 1.700.000 τόνους, καὶ θά τὸν καταστήσῃ τὸν μεγαλύτερον ἀνεδάρτητον ιδιοκτήτην πετρελαιοφόρων εἰς τὸν κόσμον.

Ο Νιάρχος κατέκτησε τὴν θέσιν ταύτην κυρίως διὰ τῆς ἱκανότητός του ἡ κάμνη ὥρας προσθέψεις εἰς τὴν εὔθετον στιγμὴν — δηλαδὴ διάλιγον ἐνωρίτερον ἀπό τοὺς ἄλλους. 'Η ἀναγκαία αὔξησις παραγωγῆς πετρελαίου διὰ τὴν ἀντιμετώπισι τῶν παγκοσμίων ἀναγκῶν φαίνεται ἥδη πρόδηλος, ἀλλὰ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον, ὅταν ὁ Νιάρχος ἐγκατέλειψε τὸ ἑλληνικὸν ἀντιτορπιλικόν, ἐπὶ τοῦ ὅποιον ὑπῆρετε εἰς τὰς διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ νηοπομπὰς καὶ ἥρχισε νὰ ἀγοράσῃ φορτηγὰ καὶ πετρελαιοφόρα, οἱ προφῆται προειδότευαν ναυτιλιακὴν κατάρρευσιν. "Οταν, δῆμως, οἱ ναυλοὶ ἐγνώρισαν αἰφνίδιαν ὑψωσιν, ἀπεδείχθη, ὅτι ὁ Νιάρχος είχεν ὥρδεν προδέλνει.

Τὰ πρώτα του βήματα

Ο ίδιος ὁ Νιάρχος περιγράφει τὴν ἀλματῶδην του πρόσδοσον ὡς διεθνούς κατά τὰ 60 % εἰς τὴν ἐνεργητικότητά του καὶ κατά τὰ ὑπόλοιπα 40 % εἰς τὴν τύχην. 'Άλλ' ἐδοκίθησε τὴν τύχην του ἐμμένων εἰς ἀποφάσεις αἱ ὅποιαι ἀπεδεικνύοντο ἐν τῶν νοτέρων ὥραις. Τὴν γραμμὴν αὐτῆν ἡκολούθει ἀπὸ πολὺ ἔνωρις, ὅταν εἰργάζετο ἀκόμη, εἰς ἡλικίαν εἰκοσὶ ἑταῖροι, εἰς τοὺς ἀλευρομύλους τῆς οἰκογενειακῆς του ἐπιχειρήσεως εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Διότι τὰ πρώτα βήματα τῆς σταδιοδρομίας τοῦ Νιάρχου δὲν ἔχουν καμμινήσιν σγέσιν μὲν τὰ πετρέλαια. 'Εγενήθη πρὸ 46 ἑταῖροι εἰς τὸν Πειραιά, από γονεῖς ποὺ ἦσαν πλούσιοι ιδιοκτῆται ἀλευρομύλους. Εἰσῆλθεν εἰς τὴν οἰκογενειακὴν ἐπιχείρισιν, διότι δὲν είχε καγένει κίνητρον διὰ νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ παράδεινυτα τῶν χιλιάδων Ἑλλήνων μεταναστῶν, τοὺς ὅποιους ἡ πτωχεία τῆς χώρας ἡγάγειν εἰς ἐκπατρισμόν. Καὶ εἰς τὴν οἰκογενειακὴν αὐτὴν ἐπιχείρισην εἰσέφερε νέας ἰδεας. 'Εξηρτάτο συνήθως ἀπὸ ξένα μικρὰ πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν σιτηρῶν, ἄλλ' ὁ Νιάρχος ἐσκέψατο, ὅτι μεγαλύτερα σκάφη θάξ ἔξυπηρέτουν ἀποδοτικότερα τὴν ἐπιχείρισιν. 'Η ἀρχικὴ ἀντιδραστὶς εἰς τὴν σκέψιν αὐτῆν ὑπέχωρε καὶ εἰς τὰ 1929 ἡ εὐκαιρία παρουσιάσθη διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ίδεα τοῦ Νιάρχου καὶ νὰ ἀγορασθοῦν τὰ πλοῖα.

Αἱ πρώται ἀγοραὶ

Τὰ κέρδη τὰ ὅποια ἀπέφεραν αἱ ἐπενεχθεῖσαι ἀλλαγαῖ, ἔδωσαν εἰς τὸν Νιάρχον τὴν δυνατότητα νὰ ἀγάρσῃ σκάφη δι'. Ίδιον λογαριασμὸν, ὅταν δὲ ἔξερράγη ὁ πόλεμος ὁ Νιάρχος εύρεθη κάτοχος τριάκοντα περίπου σκαφῶν, δηλαδὴ, διέθετεν ἵκανον στόλον διὰ τὴν μεταφορὰν ποικίλων ἐμπορευμάτων καὶ μεταξὺ τῶν πλοίων του διέθετε καὶ δύο πετρελαιοφόρα.

Ο πόλεμος καὶ ἡ ὑπόρεστα του εἰς τὰς νηοπομπὰς ἐπέφερεν προσωρινὴν διακοπήν, μᾶλλον, παρὰ πραγματικὴν ἀνάσχεσιν εἰς τὴν σταδιοδρομίαν του. Ἀπὸ τὰ πλοῖά του τὰ ὅποια παρέδωσεν εἰς τοὺς συμμάχους, τῷ 1945 ἀπέμειναν μόνον ὥκτω (100.000 τόνους) εἰς τὸν 14. Μὲ τὰ ἀσφαλίστρα τὰ ὅποια εἰσέπραξεν ἥρχισε τὰς ἀγοράς του αἱ ὅποιαι

τὸν ἔφεραν σήμερον νὰ κατέχῃ ἔναν ἀπὸ τοὺς σημαντικωτέρους στόλους εἰς πετρελαιοφόρα ἀνὰ τὸν κόσμον. Εἰς τὴν ἀρχὴν ὥγόραζεν δι. πλοῖα εὔσισκε καὶ ὑστερώτερα, ὅταν διετίθεντο πλοῖα τῆς κατηγορίας «Λίμπτερτο» καὶ «Βίκτορο», ὅτι εἰς τὸν πρώτων ποὺ κατώρθωσαν νὰ ἀποκτήσουν στοιχεῖα.

'Άλλ' ἡ προτίμησί του ἐστρέφεται πάντοτε πρὸς τὰ πετρελαιοφόρα, καὶ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1947, ὅταν γενικός ἐπιστεύετο, ὅτι ὑπῆρχε πλέον πλεόνασμα εἰς πετρελαιοφόρα, ὥγόρασαν ὀλόκληρον στόλου ἐπί πλοίων τῆς κατηγορίας «Λίμπτερτο» κατά προτίμησιν πρὸς τὰς μακροπροθέσμους ναυλώσεις διὰ τὰ πρότατα σκάφη του διὰ νὰ διαβέτει τὴν ἀπαίτησην τῆς πετρελαιοφόρων σημαντικότερων στοιχείων, ὅτι εἴχε δημιουργήσει προγούσμενον διὰ τὰς ἀσφαλίσεως ναυτηγικῶν δανείων διὰ σκάφη τὰς ὅποιας ἔξεμεταλλεύοντα αἱ ίδικαιας ἐπιχειρήσεις. Ταύτοχρόνως διεπίστασεν, ὅτι «αἱ σημαῖαι τῆς περιστάσεως ὑπὸ τὰς ὅποιας μέρος τῶν σκαφῶν του πλέει σήμερον, κατέστησαν σημαῖαι αὖτις γραμμῆς πολλούς τοὺς οἰκονομικούς ἐνισχυτούς του, ὅτι ἡ ἐπιστροφὴ τῶν κεφαλαίων των θάξ ἐπραγματοποιεῖτο συντόμως. Τὰ κέρδη τὰς ὅποιας μέρος τοῦ Νιάρχου ταξιδεύουν σημερόν ὑπὸ τὰς σημαῖαι τῶν Παναμᾶς, τῆς Λιβερίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Ἐλλάδος, τὰ περισσότερα, δῆμως, παρασένουν νηολογιμένα ὑπὸ τὰς αὐτωτέρως σημαῖαις τὰς λεγομένας «τῆς περιστάσεως». Ο Νιάρχος ἐπιμένει, ὅτι τούτο γίνεται διὰ λόγους φορδιαφυγῆς. ἄλλ' ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ νὰ ἔχῃ τὸν δυνατότητα νὰ πορίζεται εὐχερῶς τὰ ἀναγκαιούντα εἰς αὐτὸν κεφάλαια διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ ναυτηγικοῦ του προγράμματος. Αὐτελήφθη τὴν ἀνάγκην τῶν σημαῖων αὐτῶν περὶ τὸ τέρμα τοῦ πολέμου, διὰ τὸν ἀμερικανικὴν βοήθειαν δὲν παρείχετο παρὰ εἰς πλοῖα ταξιδεύουσαν υπὸ σημαῖαις χωρῶν αἵτινες εὐρύσκοντο ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἐπιρροήν. Κατὰ δὲ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, μόνον τὰ κέρδη τὰς ὅποιας ἐπετεύχανον διὰ τὴν νηολογίσεως ὑπὸ Παναμακτῖκην Λιβερίανην σημαῖαν, (ποὺ συνεδύσαν χαμηλὸν φορδιαφυγήν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον σημερόν) ἥσαν ἵκανα νὰ ἐνθαρρύνουν τοὺς τραπεζιτικούς καὶ αἱσθαντούς της σημαῖας τὰς χρήματά των διὰ ναυπηγήσεις.

Η ὑψηλὴ στάθμη τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν λοιπῶν λειτουργικῶν ἔξδων τοῦ στόλου τοῦ Νιάρχου, ἀποτελούν ἐπαρκῆ ἀπάντησιν κατὰ τῶν οἰωνῶν πετρελαιοφόρων τῶν στοιχείων τοῦ κόσμου. "Ἐξ αὐτῶν εἰς τὴν ηγετικὴν περίοδον, μόνον τὰ κέρδη τὰς ὅποιας ἐπετεύχαν περίπου τὰ τέσσαρα τοῦ ιδίᾳ δι' ὅλας τὰς σημαῖας. Η ὑψηλὴ φορδιαφύια εἰς τὸ Ήνωμένον Βασίλειον, εἰς τὰς Ηνωμένους Πολιτείας καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ἡ ἀδυναμία πρὸς ἐπίτευξιν κερδῶν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ναυτηγικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀποτελοῦν τὴν οὐσίαν τοῦ ζητήματος. Καὶ ὁ Νιάρχος ἐπικαλεῖται τὴν αὐθουσίαν τῶν "Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν νὰ νηολογοῦν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς πλοιοκτητικὰς πετρελαιοφόρας.

Κατέχων σήμερον, περίπου, τὰ τρία τοῦ ἔκατον τοῦ στόλου τῶν πετρελαιοφόρων ἀνὰ τὸν κόσμον, εἴτε ἐπίσιμους, εἴτε ὑπὸ ναυπηγήσιν, οἱ Νιάρχος πρέπει νὰ θεωρήσῃ ὑποφήριος διὰ τὸν χηρεύοντα τίτλον τοῦ πλουσιούτα των εἰς τὰς Ἀγγλικὰς πλοιοκτητικὰς πετρελαιοφόρας. Εἰνες ἐ-



κατομμυριούχος είς οιονδήποτε νόμισμα, ἀλλ' ἀποστρέφεται τὴν προσωπικὴν ἄποψιν τοῦ πλούτου καὶ μετρᾷ τὴν ἐπιτυχίαν του μὲ τὴν ἀπόστασιν, ποὺ ἡμπορεῖ νὰ τὸν χωρίζῃ ἀπὸ τοὺς συναγωνιστὰς του, μὲ τὴν χαρὰν ποὺ εὐρίσκει εἰς τὴν ἐργασίαν (διατείνεται, ὅτι δὲν ἐργάζεται σκληρά, διότι θέλει νὰ ἀπολαμβάνῃ ἑκεῖνο ποὺ κάμνει) καὶ μὲ τὴν εὐθείαν τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιχειρήσεών του, τὸ ὅπιον, ἀσφαλῶς, δὲν θὰ ἥθελε νὰ ἀλλάξῃ ἀσχολίαν.

Ἐνῷ ὁ ὄργανισμος τῶν ἐπιχειρήσεων Νιάρχου ἀπλούται γεωγραφικῶς εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον καὶ τὰ γραφεῖα του εἶναι διεσπαρμένα παντού, ἡ δὲ κεφαλὴ του εὐρίσκεται κάπου μεταξὺ Νέας Υόρκης καὶ Μεσογείου, ἐν τούτοις, ἔξακολουθεῖ νὰ παραμενῇ κατ' οὐσίαν προσωπικὴ ἐπιχείρησις. Ο Νιάρχος πιστεύει πάντοτε εἰς τὴν συνεργασίαν τῶν βοηθῶν του καὶ λέγει, ὅτι τώρα λαμβάνει μόνον τὰ 25% τῶν ἀποφάσεων μόνος (καίτοι αἱ ἀποφάσεις αὐτᾶι εἰναι τοῦ ἀντάτου βαθμοῦ πολιτικῆς), καὶ συνήθει νὰ μὴ ἔχῃ μόνιμον προσωπικὸν γραμματέα, ἀλλὰ προσλαμβάνει πλησίον ἔναν ἐκ τοῦ πτελείου του, ποὺ τοῦ χρησιμεύει ὡς δοῦλος καὶ ταχυδρόμος καὶ ταύτοχρόνως ἐνημερούται εἰς τὸν τρόπον με τὸν ὅπιον ἐργάζεται ὡς νοῦς τοῦ Νιάρχου.

Σκεπτόμενος μεγαλοφόνως, ὡς ἔαν ὑπτηγόρευεν εἰς στενογράφον, ἀφίνει τοὺς σκελετοὺς τῶν ἀποφάσεων του, διὰ νὰ τους συμπληρώσουν οἱ βοηθοὶ του. Ο μιλούς τοῦ Νιάρχου ἔιναι νέος ὄργανισμος καὶ σφριγγόδεις καὶ μολονότι ὁ Νιάρχος ἀφίνει πολλὰ εἰς τοὺς βοηθούς του, οὐδέποτε παραμελεῖ τὴν πρόσδοσον τῶν ἐπιχειρήσεων του καὶ κατευθύνει πάντοτε ὅλας τὰς φάσεις τῆς ἐργασίας. Χωρὶς γραπτῶν ὄργανισμού, ἡ διαίσθησις τοῦ χέρι του Νιάρχου εἶναι ἔκεινα, ποὺ κρατοῦν τὶς κλωστές τῶν ἐπιχειρήσεων του. Εν τούτοις, ὁ ἴδιος πιστεύει, ὅτι ὁ ὄργανισμός αὐτὸς ἡμπορεῖ νὰ ἐπικήσῃ αὐτὸν, τὸ δὲ σύστημά του νὰ καθιστᾶ, δηλαδή, ἔκαστος σκάφος καὶ μίαν ιδιαίτεραν οἰκονομικὴν μονάδα, παρέχει στερεάν δάσκαλειαν.

Ἀπεχθάνεται τάς ἐπιδεικτικὰς χειρονομίας, οἱ ὅποιαι, συνήθως, χαρακτηρίζουν τοὺς πολὺ πλουσίους ἀνθρώπους καὶ τὰς σπανίας φοράς, ποὺ ἔχρησιμοποιοῦσε τὴν δημοσιότητα, εἶναι, ὅταν προσέφερε τὸν 'Ἀγαμέμνονα' διὰ τὴν Μεσογειακὴν θαλασσίαν ἐκδρομὴν διὰ τὰς Βασιλικὰς οἰκογενείας τῆς Εύρωπης καὶ διατήσθη προσέφερε περὶ τὰς £ 80.000 εἰς τὸ Λούδρον διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῆς ἀργυρᾶς συλλογῆς Πουΐρφορκάτ, ἐπιφύλασσον εἰς ἔσωτον τὸ δικαίωμα τῆς χρησιμοποίησεως τῆς καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς αὐτοῦ καὶ τοῦ υἱοῦ του.

Πιστεύει εἰς τὰς νεωτάτας μεθόδους, διὰ νὰ συνδέῃ τὴν ιδικήν του δένανον κίνησιν μὲ τὴν κίνησιν τῶν ἐργασιῶν. Χρησιμοποιεῖ ιδιωτικὸν διεργάτην τοῦ τηλεφόνου κάμνει εύρυτάτην χρῆσιν, καλεῖ δὲ ἔκαστον μέλος τοῦ ἐπιτελείου του εἰς προσωπικὴν συνενόδησιν, ἀσύρμον δὲ καὶ διατήσθηται ἐπὶ τῆς θαλαμηγού του, δὲν παύει ποτὲ νὰ εὐρίσκεται εἰς ἀδιάλειπτον ἐπαφὴν μὲ τὰς ἐπιχειρήσεις του. Διέρχεται τὸν χειμῶνα του εἰς τὴν 'Ελβετίαν, ὅπου ἐπιδίδεται εἰς τὸ ἀγαπητόν του στὸρ τῶν χιονοδρομιῶν, δύο μῆνας διέρχεται εἰς τὴν 'Αμερικὴν καὶ περὶ τοὺς τέσσαρας μῆνας ἐπὶ τῆς θαλαμηγού του, τῆς 'Κρεολῆς', εἰς τὴν Μεσογείον — διότι ἡ ιστοιδρομία εἶναι τὸ ἀληθινόν του πάθον. Αὐτὸς εἶναι τὸ ἔτος τοῦ Σταύρου Νιάρχου.

Οὐσιαστικῶς ὁ Νιάρχος ἀνήκει εἰς τὴν μικράν ὁμάδα τῶν κοσμοπολιτῶν ἔκεινων, ποὺ διέρχονται νομαδικὴν ζωὴν. 'Αλλ' εἶνε 'Ελλην ἐκ γεννήσεως, 'Ελλην κατ' ιθαγένειαν καὶ τὰ αἰσθήματά του εἶναι καὶ θαρρῶς ἐλλήνικα. Καὶ χάρις, κυρίως, εἰς τὰς προστασίας του, ἐπετέχθη ἡ μεταβολὴ τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας τῆς τὴν χώραν του, ἡ ὅποια ἐπέτρεψεν εἰς δύο ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα του νὰ υηολογηθοῦν υπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν.

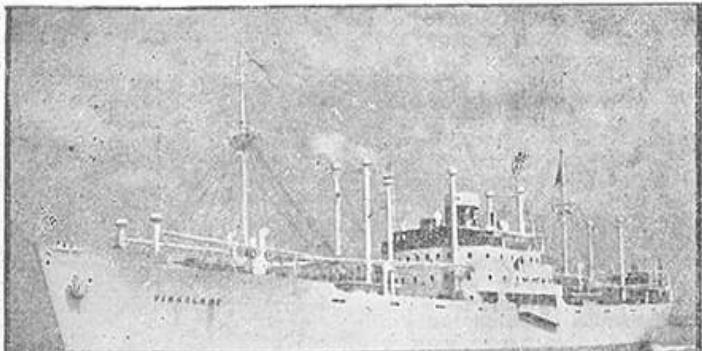
Ο Νιάρχος δὲν εἶναι μόνον ἔνας μέγας ἐπιχειρηματίας τῆς θαλασσῆς, ἀλλὰ καὶ ἔνας ἀπὸ τοὺς μεγαλυτέρους πελάτας ναυτηγείων εἰς τὸν κόσμον. Τὰ σχέδιά του ἡμιπορίου πολλάκις νὰ ἀποφασίσουν περὶ τῆς εὐημερίας ἡ μὴ τῶν μεγάλων ναυτηγείων καὶ μετὰ τὸ οὐτό κατασκεῦαν σκάφου του εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὴν Γερμανίαν, τὴν Σουηδίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν δύναται νὰ προδινήῃ εἰς συγκρίσεις ἐπὶ τῆς τελείωτος τῆς κατασκευῆς των. Κατὰ τὴν σύγκρισιν αὐτῆς, εὐρίσκει, ὅτι τὰ ἀγγλικά ναυτηγεία οὐτέρων πολὺ πρὸς τὸν χρόνον παραδόσεως, τὴν τιμὴν καὶ τὴν υιοθέτησιν μεδόνων μαζικῆς παραγωγῆς.

Μὲ ἔνα στόλον ἀπὸ 60, περίπου, σκάφη, ἐν ἐνέργειᾳ ἡ ὑπὸ ναυτήγησιν, θεωρεῖ ὅτι ἐπεξετάθη ἐπαρκῶς πρὸς τὸ παρόν. Τὰ ναυτηγικά του σχέδια ἐτέθησαν εἰς ἔφαρμογήν συνίθωσας εἰς μίαν ἐποχὴν ποὺ ἡ ἀγορά ἐφαίνεται δυσμενής καὶ τὰ πετρελαιοφόρα ποὺ παρήγγειλε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διότι δέκοτιζαν 20% ἀκριδώτερα ἐφέτος. 'Η ζωὴ του εἶναι ἡ ἀ-

φοπλιστικὴ ἐργασία, λέγει, ὅχι ἡ κερδοσκοπία. «Η ναυτιλία εἶναι τὸ μόνον ἑπάγγελμα, ποὺ γνωρίζω, πράγματι, καλά», συνθίζει νὰ λέγῃ.

Μὲ τὰ 40% τῶν πετρελαιοφόρων του εἰς μακροπροθέσμους ναυλώσεις, μὲ τὸ τέταρτον εἰς δραχμητροθέσμους καὶ μὲ τὸ ὑπόλοιπον εἰς τὴν τρέχουσαν ναυτιλιακὴν ἀγοράν, σκέπτεται, ὅτι οἱ κίνδυνοι του εἰναι καταμερισμένοι. 'Αλλ' ἐνῷ ἡ ἐφοπλιστικὴ ἀπασχόλησης εἶναι ἡ κυρία του ἐργασία, ἡ πρότασης του διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐλληνικῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν καὶ ἡ ἀπόφασης του νὰ ιδρύσῃ ναυτηγεία εἰς τὴν 'Ελλάδα, περιλαμβάνοντα εἰς τοὺς τοῦ ἐπιχειρηματικούς του σκοπούς. 'Η σκέψης του εἶναι, ὅτι αἱ ἐναέριοι μεταφοραὶ παρουσιάζουν πολλὰς «δυνατότητας», ἀλλ' ὅχι καὶ κέρδη πρὸς τὸ παρόν. Τὰ ναυτηγεία του, τὰ ὅποια θὰ εὑρίσκονται μεταξὺ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Δύσεως, θὰ ικανοποιοῦν τὰς ἀνάγκας τῶν ιδικῶν του σκαφῶν καὶ ἐνὸς κόσμου, ὅπου ἡ ναυτηγήσης πλοίων ἔχει επεράσει τὰς δυνατότητας τῆς ἐπισκευῆς καὶ ανανεώσεώς των.

Ο Νιάρχος δὲν εἶναι ἀνθρώπος μαυτηριώδης παρ', δι, ἀποστρέφεται τὴν δημοσιότητα. 'Η ἐπιτυχία του ἡμπορεῖ νὰ ἀναχθῇ εἰς τρεῖς κυρίους παράγοντας: Πρῶτον καὶ κύριον, εἰς τὴν γνῶσιν τῆς καταλλήλου στιγμῆς, δεύτερον, εἰς τὴν ἔμφασιν τοῦ οἰκονομικοῦ μέρους τῶν ἐπιχειρήσεών του, διὰ τῆς αὔξησεως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων του καὶ τρίτον, εἰς τὴν φίμην διὰ τὴν σταθερότητα καὶ τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐπιχειρήσεών του, ποὺ ἰνούσαν τὰς θύρας τῶν Τραπεζών καὶ τῶν 'Ασφαλιστικῶν Ἐταιριῶν. 'Εάν, λέγει, ἡ προοπτικὴ διὰ τὴν ἐρχομένην διετίαν εἴναι ὑπαρκείας εἰς τὴν ἀγοράν, δύναται νὰ συνεχίσῃ τὴν ναυτηγήσην, ἀλλ' αἰσθάνεται, ὅτι δὲν ἡμπορεῖ νὰ κάμη ἀσφαλεῖς προβλέψεις πέραν τῶν δύο ἔτων. 'Ο Νιάρχος εἶναι μόνον 46 ἔτῶν. 'Ο, τι καὶ ἀν πράξη, ἀξίζει νὰ τὸ προσέχωμεν, μολονότι, ὅπως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, δταν αἱ ἀποφάσεις του καθίστανται ἀντιληπταί, θὰ μεταφράζωνται ἡδη εἰς κέρδο.



SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENSBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHENSBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER
ESTABLISHED 1851
WHOLESALE SHIPCHANDLERS
HAMBURG 11
FREEPORT, BROOK 6
TELEF: 36 22 46 47 48 49
PRIVATE: 23 56 08
TELEGRAMS: SCHAARMAYER—HAMBURG

Η ΠΡΟΓΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Ο "ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΝΕΩΝ,, ΤΗΣ ΙΛΙΑΔΟΣ

ΤΟΥ κ. ΑΠ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Ο αρχαίος Ελληνισμός είς τὸ πρόσωπον τοῦ Ὀμήρου βρήκε τὸν ἀντερέβλητο τραγουδιστὴ τῆς λεβεντιάς του. Χάρις σ' αὐτὸν, μὲ τὰ ἄθαντα ἐπὶ του, τὴν Ἰλιάδα καὶ τὴν Ὀδύσσεια, ἔγιναν γνωστὰ σὲ δῶλον τὸν κόσμο τὰ κατορθώματα τῶν Ἀχαιῶν, καὶ ἔσπειρον μάζαν τὸν πόλεμον τῶν Ἀχαιῶν, ἐπίσης τὰ πολὺ παλλὰ χρόνια, νὰ είνει η μορφωτικὴ βάσις δῶλον τοῦ πολιτισμένου κόσμου.

Ἀνάμεσα στὶς πολύτιμες πληροφορίες τὶς ὁποῖες διέσωσε ὁ Ὁμηρος ἀπὸ τὴν ληφὴ τοῦ χρόνου, ψάλλοντας τὰ κλέπτα τῶν ιστούσων παλληκαριῶν τῶν Ἀχαιῶν, είνει καὶ ὁ κατάλογος τῶν καραβίων που ἐστείλει ἡ κάθε ἐλληνικὴ περιοχὴ στὴν Τροία, για νὰ δεπλύνῃ τὴν προσβολὴ ποὺ ἔγινε στὸ Μενέλαο, τὸν βασιλὴ τῆς Σπάρτης, μὲ τὴν ἀρπαγὴ τῆς Ἐλένης ἀπὸ τὸν Πάρο.

«τίσασθαι Ἐλένης δριμήματα, στοναχάς τε» Ἰλ. B. 590.

Εἶναι ἔνας ὅμοιος στὰ ἐλληνικὰ νειάτα, ποὺ ἀπὸ τὰ πολὺ παλλὰ χρόνια, μεταξὺ ιστορίας καὶ θρύλου, μέχρι σήμερα, ὅργωνται μὲ τὰ καράβια τοὺς τὰ πέλαγα καὶ τοὺς ὥκεανούς γιὰ νὰ φέρουν παντοῦ περήφανα τὴν φήμη τῆς μικρῆς, μᾶς τόσο δοξασμένης χώρας μας.

«Καὶ τώρα Μούσες πέστε μου, τῶν ούρων νυφούλες —
Θεῖαινες εἰστε, κι' εἰστε καὶ ξέρετε τὰ πάντα,
καὶ φῆμες μόνο ἀκούμε εἶμεις χωρὶς νὰ βλέπουμε ἔργα —
ποιοι στρατηγοὶ τῶν Ἀχαιῶν καὶ ποιοὶ ἡταν βασιλήδες.
Ἐδὲ τὰ πλήθη ἐγώ νὰ πώ καὶ νὰ τὰ νοματίσω,
εκὶ ἀν είχα δέκα στόματα καὶ γλώσσες δέ μποροῦσα,
εκὶ ἀν ἀσπαστη είχα τὴ λαλιά καὶ σίδερο τὰ στήθια.
»Ομως θὰ πῶ τοὺς ἀρχηγοὺς καὶ χώρια κάθε ἀρμάδα.

Ιλιάδ. B. 484—491 Μετ. Α. Πάλλη.

Μὲ τὰ λόγια αυτὰ ἀρχίζει ὁ Ὁμηρος στὸ τῆς Ἰλιάδος τὸν ἀπάριθμητον τῶν χιλίων ἑκατόν δύδοντα ἔξι καραβίων, ποὺ ἐκείνησαν ἀπὸ καθε γωνιά τῆς Ἐλλάδος μὲ γενικὸ ἀρχηγὸ τὸν Ἀγαμέμνονα γιὰ τὴν πολεορκία τῆς Τροίας. Οι παλαιοὶ σχολιασταὶ γιὰ τὸ λόγο αυτὸ ὡμασαν ὀλόκληρο τὸ δεύτερο Βιθλίο, τὸ B τῆς Ἰλιάδος, «κατάλογος νεών».

Πρώτοι εἰς ἀριθμὸ καραβίων ἔρχονται οἱ καθ' αὐτὸ Ἀχαιοὶ μὲ ἑκατὸν δύδοντα «εὔστέλμους νήσας». Τὰ ἑκατό, μὲ ἀρχηγὸ τὸν βασιλὴ τῶν Μυκηνῶν, τὸν Ἀγαμέμνονα, ποὺ εἶχε τὴ γενικὴ ἀρχηγὸ τῆς ἐκστρατείας, ἐστείλει ἡ περιοχὴ τῶν Μυκηνῶν, ἡ ὅποια περιελαύνει καὶ τὴν Κόρινθο, τὰς Κλεονάρια, τὸ Αἴγιον, «αἰγιαλὸν τ' ἀνά πάντα» τὸν διάδομον διλέκτην τὴν παραλία ἀπὸ τὸν Ἰσιδόμηνος τῆς Ἡλείας. Τὰ ἄλλα ὄγδοντα ἔστειλε ἡ περιοχὴ τοῦ Ἀργοῦς ἡ δύοις περιλαύνει καὶ τὴν Τύρινθα, τὴν Ἐρμίδην, τὴν Τροιζῆνα, τὴν Ἐπίδαυρο, κι' αὐτὴ τὴν Αἴγινα, μὲ ἀρχηγοὺς τὸν Διομῆδην, τὸν Σθένανο, γιοὺ τοῦ ἀκουστοῦ Καπανέα που ἦταν ἔνας ἀπὸ τοὺς «εἴπτα ἐπὶ Θῆβας» καὶ τὸν Εύραύλο.

Καὶ τὰ ἔξηντα πλοιαὶ ποὺ ἔφεραν στὴν Τροία τοὺς Ἀρκάδες τῆς περιοχῆς τοῦ Φενεοῦ, τῆς Μαντινείας, τοῦ Ὀρχομενοῦ, τῆς Τεγέας καὶ τῆς Στυμφαλίας, μὲ ἀρχηγὸ τὸν Ἀγαπτήνορα, τοὺς τὰ ἔδωσε ὁ Ἀγαμέμνων ὁ ἴδιος, γιατὶ δὲν είχαν δικά τους καράβια οὔτε ἀνακατεύόταν μὲ τὴ θάλασσαν.

«αὐτὸς γάρ σφιν δῶκεν ἀναξ ἀνδρῶν Ἀγαμέμνων
εὐης ἔστέλμους, περάσαν ἐπὶ οἰνωπα πόντον.
»Ἄτρειδή ἐπει οὐ σφι θαλάσσια ἔργα μεμήλει.

Ιλιάδ. B. 613/5.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο τὸ σύνολο τῶν καραβίων ποὺ ἔστειλε ἡ περιοχὴ τῶν Μυκηνῶν καὶ τοῦ Ἀργοῦς μαζὶ μὲ τοὺς Ἀρκάδες ἀνεβάνει σὲ διακοπὰ σαράντα.

Σημαντικώτερη σὲ ἀριθμὸ πλοίων ἀκόλουθη ἡ Πύλος μὲ ἀρχηγὸ τὸ σφόδρα βασιλὸ τῆς Νέστορα μὲ ἑνενήντα καράβια. Μαζὶ μὲ τὴν περιοχὴ τῆς Πύλου συμπεριλαύνεται καὶ ἡ περιοχὴ τοῦ Ἀλφείου. Ἀκόλουθει ἡ Σπάρτη μὲ ἑκατόν πλοιαὶ καὶ ἀρχηγὸ τὸν «Βοήον ἀγάθοθνον» Μενέλαο, τὸν σύνυρο τῆς Ἐλένης, καθὼς καὶ οἱ «Ἔπειοι τῆς Ἡλίδας» δέκατοι μὲ σαράντα καράβια καὶ ἀρχηγοὺς τὸν Ἀμφισσαχο, τὸν Θάλαπιο, τὸν Διώρη καὶ τὸν Πολύενο. Σύνυρο πλοίων τῆς Πελοποννήσου τετρακόσια τριάντα.

Ἡ Στερέα Ἐλλάδα είχε ἐπίσης μιὰ πλούσια συμμετοχὴ στὸν κοινὸν ἀγῶνα. Πρώτοι σὲ ἀριθμὸ καραβίων ἔρχονται οἱ Βοιωτοί. Ἡ πρώτη σειρά μὲ πενήντα πλοιαὶ καὶ πέντε ἀρχηγούς, τὸν ἀργοναύτη Πηνελέω, τὸν Λήιτο, τὸν Ἀρκεσίλαο, τὸν Προθονώρα καὶ τὸν Κλόνιο, περιλαύνεται τὴν περιοχὴ τῆς Αὐλίδος, δῆπον θυσιάστηκε ἡ Ἰφιγένεια, τὰς Ἐρύθρας, τὴν Ἐλέωνα, τὴν Ἄλιαρτο, τὰς Πλαταίας καὶ τὴ Μήδεια, ποὺ ἀργότερα σκεπάστηκε ἀπὸ τὴ λίμνη Κωπαΐδα. Ἡ δεύτερη σειρά τῶν Βοιωτῶν ἀπὸ τὴν πλούσια περιοχὴ τῆς Ασπλιδονος καὶ τοῦ Μινεύου Ὀρχομενοῦ συμμετέχει μὲ τριάντα καράβια καὶ ἀρχηγούς τοὺς ἀργοναύτες Ἀσκάλαφο καὶ Ἰάλμενο, γιοὺς τοῦ Ἀρη καὶ τῆς Ἀστυχῆς. Ἀκόλουθον αἱ

«Αθῆναι μὲ πενήντα πλοιαὶ καὶ ἀρχηγὸ τὸν γυιό τοῦ βασιλῆα Πετεού, τὸν Μενεσίέα, ποὺ δὲν εἶχε στὴ γῆ τὸν διοίο του στὸ νὰ ὄργανώνη στρατὸ καὶ ἵπποι.

«τῷ δ' οὕπω τις διοίο ἐπιχθόνιος γένετ' ἀνὴρ
»Κοσμήσαι τὸν πόλιον τε καὶ ἀνέρας ἀσπιδιώτας».

Ιλιάδ. B. 553/4

Ἡ Φθιώτις ἔστειλε στὴν Τροία τοὺς Μυρμιδόνας τῆς μὲ πενήντα καράβια καὶ ἀρχηγὸ τοὺς τὸ πόλιον τοῦ Ἀχαιῶν, τὸν Αχαιῶν, τὸν γυιό τοῦ Πηλέα καὶ τῆς Θέτης, ποὺ κανένας δὲν τὸν ξεπερνούσε στὴν ώμορφὰ καὶ στὴ λεβεντιά.

Σαράντα καράβια ἔστειλε καὶ ἡ Φωκίς, οἱ Φωκίης ὅπως τοὺς λέγει ὁ Ὁμηρος, μὲ ἀρχηγὸ τὸν Τάδελφο Σχεδίο καὶ Ἐπίστροφο, παιδία τοῦ Ιφίτου. Στὶς πόλεις ποὺ ἀναφέρονται βλέπει κανεὶς τὴν «πετρήσεσσαν Πυθῶνα» (τοὺς σημερινοὺς Δελφούς) τὴν Κρίσσαν, τὴν Ἀνεμώρεια. Ἀκολουθῶν οἱ Λοκροὶ ἐπίσης μὲ σαράντα πλοιαὶ καὶ ἀρχηγὸ τοὺς τὸν δεύτερο Αἴαντα, τὸν μικρό, τὸν γυιό τοῦ Οἴλεα. Ὁ Ὁμηρος γιὰ νὰ κάνει τὴ διάκριση ἀπὸ τὸν ἄλλον, τὸν πελώριο Αἴαντα τὸν Τελαμώνιο, ἐπαναλαμβάνει τρεῖς φορές τὴ λέξη μικρότερος.

«μείων, οὐτὶ τόσος γε δύος Τελαμώνιος Αἴας
»ἄλλα πολὺ μείων ὀλίγος τε ἔην, λινοθώρηξ».

Ιλιάδ. B. 528/9.

Οι κάτοικοι τῆς νήσου Εύδοιας, οἱ «μένεια πνέοντες» Ἀδαντοὶ ἔστειλαν σαράντα πλοιαὶ μὲ ἀρχηγὸ τὸν Θέλεφινορα. Οι Αιτωλοὶ ἀλλοι σαράντα μὲ ἀρχηγὸ τὸν Θάσο τὸν γυιό τοῦ Ἀνδραίμονα. Οἱ Ακαρνάνες (Ἐνιαίες καὶ Περιδοὶ τοῦ Ὁμηρου) ἀπὸ τὴν περιοχὴ τῆς Δωδώνης μὲ τὸ περίφημο μαντεῖο τοῦ Διός, ἔστειλαν είκοσιδύο πλοιαὶ μὲ ἀρχηγὸ τὸν Γουνέα.

Κατόπιν ἔρχονται οἱ Θεσσαλικὲς φυλές. Οἱ Φύλακες ἔστειλαν σαράντα πλοιαὶ μὲ ἀρχηγὸ τὸν Πρωτεσίλαο, ποὺ σὰν σκοτώθηκε τὸν ἀντικατέστησε ὁ Ποδάρκης, ὁ γυιός τοῦ Ιφίλιου. Οἱ Ορμένοι μὲ ἀρχηγὸ τὸν Εύπολυ, γιοὶ τοῦ Εύδαμονος, ποὺ ἦταν ἔνας ἀπ' τοὺς μνηστήρες τῆς Ἐλένης, ἔστειλαν σαράντα πλοιαὶ. «Ἄλλα σαράντα ἔστειλαν οἱ Μάγητες τῆς περιοχῆς τοῦ Πηλίου καὶ τοῦ Πηνειού μὲ ἀρχηγὸ τὸν Πρόθοο. Η περιοχὴ τῆς Τρίκης, τῆς πατρίδος τοῦ Ἀσκληπιού, ἔστειλε τριάντα πλοιαὶ μὲ ἀρχηγούς τοὺς γιατρούς, ἐπίσης, γυιούς τοῦ Ασκληπιού Ποδαρείο καὶ Μαχάωνα. Η Ἰωλόκος, τὸ λιμάνι που ἐκείνησαν οἱ ἀργονάutes γιὰ νὰ φέρουν τὸ χρυσόμαλλο δέρας, μαζὺ μὲ τὰς Φέρας καὶ τὴ περιοχὴ τῆς Βοιβίδας Λίμνης ἔστειλαν ἔνδεκα πλοιαὶ μὲ ἀρχηγὸ τὸν Εύμηλο, γιοὶ τοῦ Αδμήτου καὶ σύγυγαμρο τοῦ Μενελάου. Οἱ Λασπίθαι ἔστειλαν σαράντα πλοιαὶ μὲ ἀρχηγούς τοὺς Πολυποίητη, τὸν γυιό τοῦ Πυρίων καὶ τῆς Πιποδαμείας καὶ τὸν Λέοντα. Καὶ τέλος οἱ Θεσσαλομάγητες τῆς Μεθώνης ἔστειλαν ἐφτά καράβια μὲ ἀρχηγὸ τὸν Περιφόρο Φλοκτήτη, ποὺ κληρονόμησε τὸ τόξο καὶ τὰ φαρμακούμενα στὸ δηλητήριο τῆς Λερναίας «Υδρας βέλη τοῦ Ηρακλῆ».

«Ἀπὸ τὰ νησιά ἔστειλαν καράβια ἔξιντα καράβια μὲ ἀρχηγούς τὸν Σαλαμίνα καὶ δώδεκα καράβια στὸν Σαλαμίνο τοῦ Αδμήτου καὶ τὸν σύντροφο τοῦ Μυριόν. Τὸ Δούλικη καὶ τὰ ἱερὰ νησιά τῶν Εχινῶν, ἀντίκρυ στὴν «Ηλίδα», ἔστειλαν σαράντα καράβια μὲ ἀρχηγὸ τὸν Μέγη τὸν γυιό τοῦ Φύλεα. Ἀπὸ τὰ δωδεκάνησα τῆς Νίσυρους, καὶ ἡ Κάρπαθος καὶ ἡ Κώ ἔστειλαν τριάντα πλοιαὶ μὲ ἀρχηγούς τὸν Φειδιππο καὶ τὸν Αντίφο, παιδία τοῦ Θεσσαλού. Η Ρόδος τὸν ἀπόγονο τοῦ Ηρακλῆ Τηλπόλεμο μὲ ἑννέα πλοιαὶ. Κι' ἡ Σύμη τρία καράβια μὲ ἀρχηγὸ τὸν Νιρέα, τὸν γυιό τῆς Ἀγαλίας καὶ τοῦ βασιλῆα Χαροποίου, ποὺ ἦταν μετὰ τὸν Αχιλλέα δὲ πόλορφος ἀπ' ὅλους τοὺς Δαναοὺς που ἤλθαν στὴν Τροία.

«Νιρέυς, δις κάλλιστος ἀνὴρ ὑπὸ Ιλιον ἥλθεν

»τῶν ἄλλων Δαναῶν μετ' ὅμιλον Πηλείωνα».

Ιλιάδ. B. 673/4.

Ἡ Σαλαμίνα μὲ δώδεκα καράβια ἔστειλε τὸν πελώριο Αἴαντα τὸν Τελαμώνιο καὶ, τέλος, οἱ Κεφαλλίνες, ἡ Ιθάκη, ἡ Ζάκυνθος ἔστειλαν μὲ δώδεκα καράβια τὸν ζαχούσμενό Οδυσσέα, ποὺ ἦταν στὴν ἔξυπνα ίσος μὲ τὸν Δία.

«τῶν μὲν Οδυσσεὺς ἥρχε, Διῖ μῆτιν ἀτάλαντος».

Ιλιάδ. B. 636

Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεὶς, διτὶ ἀπὸ τὸν κατάλογο τῶν χιλίων ἑκατόν δύοντα ἔξι καραβιών, ποὺ ἀπαριθμεῖ ὁ Ὁμηρος, λείπονταν ἑνέκαντα καράβια τὴν περιοχὴ τῆς Τροίας.

Νά, λοιποί, γιατὶ δὲν μᾶς ἔσπειρον τὴν πλημμυρίζη ἀπὸ δικαιολογημένη περιφάνεια τὴν καρδιά μας, γιὰ τὰ κατορθώματα καὶ τὰ κλέπτα τῶν σημειῶν θασασμάχων μας. Γιατὶ εἶνε, μέστις στὸ πέρασμα τῶν αἰώνων, μιὰ συνέχεια στὴν παμπάλαια ἐλληνικὴ παραδόση, μιὰ προγραμματικὴ κληρονομία, ποὺ ἔχει τὶς ρίζες της βαθειά μέστις στὴν ιστορία καὶ τὸ θύμιο. Αὐτὴ τὴν κληρονομιὰ συνεχίζουν καὶ σήμερα οἱ «Ελληνες μὲ τὴν ίδια λεβεντιά, μὲ τὴν ίδια στρατηγικὴ βάση στὴν θάλασσα».

ΑΠΟΣΤ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ
Δικηγόρος

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

Head Office: KHARTOUM

P.O.B. 116
Tel. 2450

PORT SUDAN

P.O.B. 184
Tel. 2450

WADI HALFA

P.O.B. 69
Tel. 90

PIRAEUS

Rizari Building
Tel. 40175

ALSO IN DJIBOUTI

P.O.B. 15
Tel. 281

MASAWA

P.O.B. 6
Tel. 187

ASSAB

P.O.B. 63
Tel. 8

ASMARA

P.O.B. 115
Tel. 488

ADDIS ABBEBA

P.O.B. 312
Tel. 2311

ADEN (CAMP)

P.O.B. 55
Tel. 681

UNDER THE STYLE: —

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all Offices: "PHRONTIS."

Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΟΣ

ΤΟΥ Κ. Φ. ΠΟΥΛΙΔΗ

Εις τὴν «Ἐγκύκλιον τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Διασκέψεως», τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου, ἐδημοσιεύθη τὸ κατωτέρω ἄρθρον τοῦ εἰς Γένοδον ναυτικοῦ πράκτορος κ. Φ. Πουλίδη, ἀναφερόμενον εἰς ζῆτημα ἔχοντα ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν ἐφοπλισμόν, τὸ τοῦ διορισμοῦ τῶν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως πράκτορων τοῦ πλοίου.

Τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Πουλίδη προεκάλεσεν εὐμενέστατα σχόλια, καὶ ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν πρώτην σελίδα τῆς «Ἐγκύκλιον» τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς ὄργανωσεως. Τὴν προσοχὴν τῶν ἡμετέρων ἐφοπλιστῶν ἐφιστώμενε ἐπὶ τῷ ἀναπτυσσομένῳ ὅρθιτά τούς ἀπόφεων.

«Ἔνει πραγματικῶς εύχαριστον, ὅτι εἰς τὸ «Ἡμερολόγιον τοῦ 1956 διετυπώθησαν καὶ πάλιν θερμαὶ συνηγορίαι διὰ τοὺς ναυτικοὺς πράκτορας, ἢ συμβολὴ τῶν ὁποίων ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς βασικὰς προϋποθέσεις τῆς ναυλώσεως, προϋπόθεσεις τούς υποστηριζομένας ἀπὸ τὴν «Βαλτικήν καὶ Διεθνή Ναυτικήν Διάσκεψιν».

Ἐνδεξαπτήτος, δῆμος, τάσσει προύτοθεσεως, φρονοῦμεν, ὅτι περιττεύει κάθε σχόλιον περὶ τῶν πολλῶν πλεονεκτημάτων, τὰ ὅποια ἔχουν οἱ πλοϊκτῆται, ὅπως αὐτοὶ ἐκλέγουν καὶ δρίζουν τοὺς πράκτορας τοῦ πλοίου τῶν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ἀντὶ νέας ἐμπιστεύωνται τὰ συμφέροντά τους εἰς τοὺς πράκτορας τῶν ναυλωτῶν, οἵτινες — κατὰ τὸ πλείστον — εἰνὲ ἀγνῶστοι εἰς αὐτοὺς καὶ ἀντιπροσωπεύουσιν, υἱόλλοις τὰ συμφέροντα τῶν ναυλωτῶν, παρὰ τὸν πλοιοκτήτην.

Θῶα ἥθελον ίδιαιτέρως νά τονίσω, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταῖς κατέτη ἐντελῶς σύνηθες νά περιλαμβάνεται εἰς τὰ συναπτόμενα ναυλοσύμφωνα διὰ μεταφορᾶς παλαιοισθήρων, ὄρυκτῶν, ἐνίστε γαιαθράκων κλπ., φορτίων, ἢ περίφημος περιοριστική ρήτρα περὶ «πράκτορών τῶν ναυλωτῶν εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως καὶ ἡ φορτώσεως». Εἰς τὴν πραγματικότητα, δῆλα τὰ σκάφη τὰ ὅποια ἐκφορτώσουν εἰς τὴν Γένοδον παλαιοισθήρα μεταφορέμενα ἐκ λιμένων τῶν Ἡνωμένων πολιτειῶν ἡ ὄρυκτά ἀπὸ τὸ Μορμούγκα, ἀνατίθενται εἰς τὰς φροντίδας τῶν πράκτορων τῶν ναυλωτῶν. Ἐδημιουργήθη οὕτω παρά τινων πλοιοκτητῶν μία μᾶλλον δυσάρεστος κατάστασις, διότι οἱ ἐν λόγω πλοιοκτῆται, δεχόμενοι νέους οὐδεμιᾶς ἀντιρήσεως τὴν ρήτραν περὶ πράκτορών, σχι μόνον παραδιάπτουν τὰ ίδια αὐτῶν συμφέροντα, ἀλλὰ θυσιάζουν καὶ τοὺς πράκτορας τοῦ ίδιου τῶν πλοίου, μετὰ τῶν ὅποιών ἔχουν μακράν καὶ γόνιμον συνεργασίαν. Εἰς ἐπιβεβαιώσιν τοῦ ἀνωτέρου γεγονότης βλέπομεν ἡδη ἰδρύουσιν νέα ναυτικά πράκτορεις εἰς τὴν Ἰταλίαν μὲ τὸν προφανῆ σκοπὸν νά ἐργάζωνται μὲ σκάφη διὰ λογαριασμῶν τῶν ναυλωτῶν.

»Υπάρχουν, ἀναμοιδόδως, πολλοὶ πλοιοκτῆται, οἱ ὅποιοι, παρὰ τὴν εἰς τὰ ναυσοσύμφωνα περιλαμβανομένην ρήτραν περὶ πράκτορών τῶν ναυλωτῶν, δρίζουν ίδιους πράκτορας, οἵτινες — ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη — ἐνεργοῦνται ὡς πράκτορες, προστατεύοντες τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν πράκτορες φροντίζουν διὰ τὰς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου, βοηθοῦν τὸν πλοίον καὶ γενικῶς ἐπιμελῶνται τῶν ποικιλῶν ἐργασιῶν, οἱ δησποιαὶ ἀφοροῦν τὸ σκάφος, ἐνεργοῦντες ἐπίσης καὶ ὡς σύνδεσμοι μεταξὺ πλοιοκτητῶν, πλοιάρχων καὶ πράκτορων, τῶν ναυλωτῶν. Ἀποτέλεσμα εἶναι, διτι: α) Οἱ πράκτορες τῶν ναυλωτῶν, οἵτινες — συμφώνως μὲ τὴν ἐν τῷ ναυλοσύμφωνῃ ρήτρᾳ — ὑποτίθεται, διότι εἰνὲ πράκτορες τῶν πλοίου, δικαιούνται εἰς τὴν εἰσπραξὴν τοῦ πλήρους τιμαλογίου τῶν πράκτορειακῶν δικαιαιμάτων, μολονότι ἐλάχιστα η — ἀς μᾶς ἐπιτραπή νά εἴπωμεν — οὐδὲν ἐπραξαν διὰ τὸ πλοίον η διὰ τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν. β) Οἱ προστατεύοντες τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν πράκτορες, οἱ ὅποιοι ἐνεργοῦνται ὡς οἱ πραγματικοὶ πράκτορες τοῦ πλοίου καὶ οἵτινες, ἐν παρομοίᾳ περιπτώσει, ἔχουν καὶ τὸ ἐπιπρόσθετον ἔργον τοῦ συντονισμοῦ καὶ τῆς εξομαλύνεσσας τῶν δυσχερεῶν μεταξὺ τῶν πράκτορων τῶν ναυλωτῶν, δηλαδὴ μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν ναυλωτῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ η τὸν πλοιάρχου, δικαιούνται μόνον εἰς τὰ 50% τῶν πράκτορειακῶν δικαιαιμάτων. Καὶ γ) «Ο πλοιοκτήτης διεχθεῖς η ἀνεχθεῖς τὴν ρήτραν τοῦ ναυλοσύμφωνου «περὶ πράκτορών τῶν ναυλωτῶν» εἰνὲ ὑποχρεωμένος πρὸς διαφύλαξιν καὶ προσποστὴν τῶν ίδιων του συμφερόντων, νά διορίσῃ ιδίους πράκτορας, ὡς πράκτορας προστατεύοντας τὰ συμφέροντά τους, γεγονός δέρε, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, καταλήγει εἰς πράκτορειακή ἀμοιβὴν 150%, ἀντὶ τῆς ὑπό δύμαλάς συνθήκας ὑποιδήν 100%.

»Ἀλλ' ὡς ἀνέρεσμεν ἀνάτερω, ή ἀναγνώριστις τῆς ἀρχῆς μᾶς ἐνδιαφέσσει καὶ περὶ τοῦ σὸν δύναται ὁ πλοιοκτήτης νά δεχθῇ, ὅπως τὴν ἐπιμέλειαν τῶν συμφερόντων του ἔχῃ τὸ ἔτερον τῶν συμβολαιούμενων μερῶν. Πάντες γνωρίζουμεν, ὅτι πολὺ συχνὰ οἱ πλοιοκτῆται δέν συμφωνοῦν ἐν τῇ ἐμπνείᾳ διαφόρων ρητρῶν τοῦ ναυλοσύμφωνου καὶ ἔχουν πάνιον παράδειγμα τὸν ὄρον Ἀργάσιμοι ήμέραι, καιρούν ἐπιτρέποντος». Ἐν συμπεράσματι διερωτῶμαι, ἀν οἱ σημεριναὶ εὔνοικαι συνθήκαι τῆς ναυλαγορᾶς δέν εἰνε μία καλὴ εὐκαρία διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, ίνα ἐπιδείξουν μίαν σταθερότεραν στάσιν κατὰ τῆς ἐπιμάχου περιοριστικῆς ταύτης παιδευτικῆς ὥλης.

»Πληροφορία: Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Σχολῆς 9—12 π.μ. καὶ 5—9 μ.μ.
Τηλέφ. 470-225 καὶ 613-756 κ. Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ 1½—2 μ.μ.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΤΟΜΙΚΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ

Συμφώνως πρὸς ἔκθεσιν ὑποβληθείσαν εἰς τὸ Κογκρέσσον ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, τὰ ἀποδεσμευμένα ἀποθέματα πετρελαίων εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν ἀνέρχονται εἰς 230 τρισικατομύρια βαρελίων. Συντάκτης τῆς ἐν λόγῳ ἐκθέσεως είνει ὁ ηδη ἀντιπρόδοτος τῆς ἑταῖρας «Στάνταρ Όɪλε κ. Ούάλλας Πράττ. Ούτος, πρὶν ἡ συντάξη τὴν ἔκθεσην, συνεδουλεύθη τοὺς καλῶς πληροφορουμένους καὶ πεπειραμένους θιασειριστᾶς πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, παρὰ τῶν ὅποιων καὶ συνεκέντρωσε τὰ ἀναγκαιούντα στοχεῖα. Βάσει αὐτῶν, οἱ ἀριθμοὶ οἱ μηνονομένοι παρὰ τοῦ κ. Πράττ ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀνάληψιν τῶν 40% μόνον τῶν ὑφισταμένων ἀποθέματων καὶ συνεπῶς εἰς αἱριθμοὶ τοῦ κ. Πράττ κρίνονται ὡς συντηρητικοί.

Η εἰς τὸν Εἰλεύθερον Κόσμον κατά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1954 ἀνήρχετο πετρελαίων εἰς τὸν Εἰλεύθερον Κόσμον κατά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1954

	Δισ. Βαρ.
Ηνωμέναι Πολιτεῖαι	35
Ασιτηρίος Βόρειος 'Αμερική	7
Νότιος 'Αμερική	27
	69
Διπλ. Εύρωπη	1
Μέση 'Ανατολή	230
Όκεανία καὶ Απω 'Ανατολή	6
	237
'Ανατολικόν 'Ημισφαίριον	306
Ολόκληρος ὁ Κόσμος:	306

Κατά τοὺς τρέχοντας ὑπολογισμούς, ή ζῆτησις εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας θά συνθήκη κατὰ τὰ προσεχεῖς εἰκοσίν έπι τοῦ 2.4% ἐπίτοις. 'Η ζῆτησις οὕτω κατὰ τὰ προσεχεῖς δύο δεκαετηρίδας θά είναι 77 δισεκατομύρια βαρελίων. 'Αν ὑπολογισθῇ, διτι ἡ ἀμερικανικὴ πετρελαιοβιομηχανία θά εἰσαγάγῃ ἐκ τοῦ ἑνωτεροῦ κού τὰ 10% τῶν ἀναγκῶν της, συνάγεται τὸ συμπέρασμα, διτι ἡ παραστὴ ἀνάγκη νά ἔξερεθεῖν, 69 δισεκατομύρια βαρελίων νέου πετρελαίου. Κατά τὸν κ. Πράττ διάφοροι παρατηροῦται εἰχουν ὑπολογίσει, διτι ἡ ἀποκάλυψις νέων κοιτασμάτων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὰ εἴκοσι προσεχεῖς ἐπί τοῦ 2.4% μίαν ποσότητα κυμανομένη μεταξὺ 75 ἔως 100 δισεκατομύριων βαρελίων. Πολλοὶ ἐν τῶν παραγόντων τῆς πετρελαιοβιομηχανίας κλιμάκος ἐκτιμήσεις ἀπεδείχθησαν ἐν τῷ πραγματικότητη πολὺ χαμηλαὶ καὶ αἱ προσεχεῖς ἀποκαλύψεις νέων πετρελαίων θά φέσουν ἀσφαλῶς τὰ 100 δισεκατομύρια βαρελίων.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ: Εἰς τὴν αὐτὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, διτι τὸ πετρελαίον καὶ τὸ φυσικὸν αέριον οὐδὲν ἔχουν νά φορθεῖν ἐπί τοῦ συναγωνισμοῦ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας κατὰ τὰς προσεχεῖς ὀλίγαις δεκαδας ἑταῖρων. Πολλοὶ μάλιστα παράγοντες τῆς πετρελαιοβιομηχανίας ἀναμένουν εὐχαρίστως τὴν ἐμφάνισιν τῆς νέας ταύτης πηγῆς ἐνεργείας. Σύμερον — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — ἡ ἀτομικὴ ἐνέργεια θά ἡδυτάνη νά ἀναλαβή τὰς ὄγκους διά τὸ πετρελαιον ἀγοράς, τὰς δησποιαὶς ὀπίστηται ποσότητα τοῦ προηγούμενού τοῦ. Η μεγίστη σήμερον προσποθέτει εἰς τὰς τομέας τῆς ἐφαρμογῆς καὶ πού. 'Επι τοῦ θέματος τούτου η ἔκθεσις ἀναφέρει τὰ κάταθι:

1) 'Υπάρχει μία ἐπαγγελία, διτι ἡ ἀτομικὴ δύναμις θά ἀποτελέσῃ τὸν μείζονα πηγὴν παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας. Πρὸς τοῦτο δῆμος θά χρειασθοῦν εἰσέτι πολλαὶ ἔρευναι καὶ θά δαπανηθῇ ὑπὸ τοῦ κράτους πολὺ χρῆμα — ἀν μὲ καὶ ὑπὸ ιδιωτῶν — διὰ νά ἐπισπευσθῇ η ἡμέρα τῆς πραγματώσεως τούτου.

2) Πρόστις τῶν σκαφῶν διτι ἀτομικῆς ἐνεργείας είναι καὶ σήμερον διανατή, ἀλλὰ μὲ υπέρεμπτον κόστος. 'Ο πρώτος τύπος πλοίου, στις θέσης χρησιμοποίηση ἐντὸν ἐμπορικοῦ πλακιού τῆς ἀτομικής ἐνέργειας.

3). 'Αεροπλάνον κινούμενον διτι ἀτομικῆς ἐνεργείας είνει τεχνικῶς ἀδύνατον καὶ σκόμη πολὺ περισσότερον ἀδύνατον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ κόστους. 'Αν κάποτε η ἀτομικὴ ἐνεργεία φθάσῃ νά χρησιμοποιηθῇ εἰς ἀεροπλάνα, θά ἔχῃ αὐτὴ τὸν χαρακτήρα ὑποπαραγώγου στρατιωτικῶν δικιών καὶ ἀναπτύξεων.

4) Θὰ είνει, πιθανῶς, δυνατή η πρόσωσις τῶν σιδηροδρόμων διτι ἀτομικῆς ἐνεργείας, ἀλλ' αὐτὴ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς οὐδὲν προσφέρει

ATHANAS MAVROUDIS STEAMER POINTS

Cables : «NASSOS»
«P.O. BOX»
ADEN
1227

PHONE 2096

SHIPCHANDLER
GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS : UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE,
LONDON. E. C. 2.

GREECE: LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

μέχρι τῆς στιγμῆς πλεονέκτημα.

Και 5) Περίπτωσις αὐτοκινήτων κινουμένων δι' άτομικής ένεργειας, ούτε ὡς δύνειρων δὲν θύμαται νά υπόληφθαι, καθ' ὅσον ή άτομική ένεργεια διὰ τὰ αὐτοκίνητα δὲν θά είνει μόνον υπερβολικών δαπανηρά, ἀλλὰ και λιαν ἐπικίνδυνος, ἐν περ πτώσει αποχυμάτων.

Είς τὸ μέρος τῆς ἔκθεσεως τὸ πραγματεύμενον περὶ τῶν δεξαμενοπλοίους ἀναφέρεται, ότι ἑναὶ σύνθετες τάκερ κοστίζει σήμερον 10 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐνώ τὸ σύμιον αὐτοῦ κινημένου διὰ πυρηνικῆς ἐνεργείας, θά κοστίζει τὸ διπλόσια, ἀλλὰ θά ἔχῃ πάντως τὰ αὐτά περίου ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, ἔχαιρουμένου τοῦ κόστους τοῦ καυσίμου. Οὕτω, διοὶ νὰ ὀδηγῇ τὸ ἀτομικὸν πλάσιον ἐπὶ σίκινομικῆς βάσεως, πρέπει νὰ ἔπιτευχθῇ οἰκονομία εἰς τὸ ἀρχικὸν κόστος ή καὶ ἐξ ἀλλων κονδύλων. Ἡ ἀτομικὴ πρώστις — ἀναφέρει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις — εἶναι μεγάλην δυνατότηταν ἡ ἀποθῆ συναγωνιστική εἰς τὰ μεγάλης ιπποδύναμεως σκάφη, τὰ ὅπια μεταφέρουν φορτία χώμα εἰς ἀπεριόριστον ποσόδητα καὶ τὰ ὅπια διανύουν ἐν πλῷ τὸ πλεῖστον τοῦ χρόνου τῆς ζωῆς των. Πλοιός εἶχοντα τὰ χαρακτηριστικά ταῦτα θὰ ήδυναντο νὰ δικαιολογήσουν τὰς μεγάλας εἰς ἐγκαταστάσεις πυρηνικῆς ἐνέργειας ἐπενδύσεις κεφαλαίων, καθὼν καὶ τὸν ἔξοικονουμένουν χώρουν ἐκ τῆς ἀποφυγῆς μεγάλων ἀποθηκῶν καυσίμου πρὸς ἐπαύξησιν τοῦ χρώου των δι' ὠφέλιμου φοστίον.

Η «Ναυτική Διοίκησις» θεωρεί, τα μεγάλα δεξαμενόπλοια και μεταλλοφόρα, ως άντιποστατώπευonta τα καλύτερα ύποδειγμάτα των λόγω τύπων μεταφέροντα μέσων. «Ενα νεώτερον δε δεξαμενόπλοιον λ. χ. δύναται νά μεταφέροι πολὺ μεγάλο φορτίον, διαλίσκεται δέ τά 90% της ζωής του έπι πλω. Τό απαίτουμενον δι' ένα δεξαμενόπλοιον καύσιμον διά μακρά το τειδίον» αντιπρεσβυτεύει τά 10% του διατιθεμένου χώρου διά τη μεταφοράν φορτίου. Η έξαλπεψη της είς υγράδη καύσιμουν ανάγκης, διά της χρησιμοποίησεως της άπουικης ενέργειας, θά ήδυνατο νά μεταφρασθή μάεσσα εἰς αερίνων ωφέλιμουν διά φορτίον χώρου. Διά τακέρ των 20.000 τόνων d.w. θά έσπαμειν τούτο μίαν πρόσθετον αύξησιν των ἔκ ναύλων έτσιδων του, ίσην πρός 1.000.000 δολλασίων ἐπτοίσιων.

ΤΑ ΝΕΑ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΑ ΜΕΣΑ

Ο ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΕΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Είναι γνωστόν, ότι τέσσαρα λίμπερτους τού έφεδρικού στόλου τών 'Ην. Πολιτειών τελούν άπό τινος υπό έπιμηκυνσιν και συγχρόνως μετατροπήν την πρωταστρίου αυτών συστήματος δι' έτέρων (Σύν τύπων αέριοστροβίλων, μιας δηλούμοχανής και ένος συνήθους άτμοστροβίλου) προκειμένου νά προσκριθή το άποδοτικότερον διά μίαν πόλημένη ταχυτητα, ώστε, έν περιπτώσει έθνικης άναγκης, νά πραγματοποιηθούν κατά μάζας παρόμοια μετατροπαί. Μία άπό τάς δοκιμάς, άναφερμένη εἰς έγκατάστασιν αέριοστροβίλου, θα λάβη χώραν συντόμως και έλπιζεται άπό τούς τεχνικούς νά άποδώση μεγαλυτέραν τής συνήθους ταχύτητα δι' ιμπορικά πλοια του ρηθέντος τύπου. Ο υπό δοκιμών αέριοστροβίλες, κατασκευής «Τζένεραλ Ελέκτρικ» και δυνάμεως 6600 ίππων, έγκατεστάθη έπι τού άνακανινθέντος κρατικού λίμπερτο *«Τζών Σέρτζαντ»*. Πρόσκειται περί τού πρώτου πλοίου τής ομερικανικής ναυτιλίας και ίσως τού πρώτου εν τῷ Κόσμω, του όποιου ή πρώτως έκθεσθαίζεται προκλειστικώς και μόνον δι' αέριοστροβίλου. Τό *«Τζών Σέρτζαντ»* πρόκειται ταυτάς νά έκτελεστη τάς δοκιμάς του εἰς τό άνοικτόν πέλαγος, ή δε *«Ιουνιάντεντ Στάιντς Λάιν»* προτίθεται νά τό θέση έν υπηρεσία κατά τό θέος.

Ο «άεριστροβίλος» χρησιμοποιείται ήδη είς πολλά ειδή μεταφορών, καθώς έπιστρική καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς. «Έλκει τὴν δυνάμιν του ἐν τῆς συνεχοῦντι καύσεων μείγματος ἀέρος καὶ καυσίμου. Τὰ ἐκτόνουμενα θευμάτα ἀέριος κατευθύνονται ἐπὶ τῶν πτερυγίων τοῦ στροβίλου, δόστις καὶ περιστρέφεται εἰς τὴν ἄτρακτον. Εἰς τὰς ναυτικὰς μηχανᾶς ἡ ἄτρακτος σύντη μεταφέρει δύναμιν εἰς τὴν ἔλκηδον διὰ μειωτήρων στραζῶν. Ο «άεριστροβίλος» εἶναι γνωστὸς εἰς τὸν ἀεροπορίαν εἰς τὸ «άεριστροβίλον μενον σκάφος», τὸ δὲ πλειστον τῆς δυνάμεων του παρασμένει ὑπὸ τὴν μορφὴν ὥστεων τῶν ἐκτόνουμενά ἀερίων. Δύο ἀπὸ τὰ πρωτεύοντα πλεονεκτήματα τοῦ ἀεριστροβίλου είναι ἡ ἀναπτυσσομένη παρ' αὐτοῦ μεγάλη δύναμις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μεγεθος αὐτοῦ καὶ ἡ σχετικὴ ἀπλότης τῆς λειτουργίας του. Η διὰ τὸ «Τέλων Σέρτζαντ» πρωτοτύπη μηχανὴ εἴνει τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ τὴν χρησιμοποιιμενίην πρὸς ἀπορρόφησιν τοῦ φυσικοῦ καυσίμου ἀερίου διὰ μέσου τῶν Πολιτεῶν τῆς Βορείου Αμερικῆς, ζυγίζει 113.700 λίτρας καὶ περιλαμβάνει συναφῆ βάσιν ἐπὶ τῆς οποίας είνει δυνατή ἡ μεταφορά καὶ τοποθέτησις τῆς μηχανῆς καὶ τῶν πολλῶν ἔξτραπτάν της καὶ συμφώνων ἐπὶ τόπου.

Η Κρατική Διοίκησης υπόλογηίζει, διτί το κόστος της έγκαταστάσεως του στραβίλου είναι το «Τζάν Σέρφ-γκυτ» θά είναι δυνατόν νά παραδηληθῇ πρὸς το κόστος συνήθως ἀτμοστροβίλου τῆς σύντεκτης Ιπποδυνάμεως. Διά την περίπτωσιν τοῦ περιματικοῦ τούτου πλοίου θά φέσσαται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 3.400.000 δολαρίων. Ο νέος, ἀεριστρόβιλος θὰ ἔξοικονεμήσῃ, ύπολογείται, και χώρων ἐνῷ και τὸ καυτίμου πετρέλαιον (μαζανό) θὲ πετρέψει τὸν πλέον σπειρώντα κύριον τοῦ σύρραγος. Αὐτὸς είναι και

άγνωστος παράγων, διστις ένδεχεται να αποδημηφοριστικός διά την υιοθέτησην την έν λόγω μηχανής άπό την ναυτιλίαν. "Ας σημειωθή έπιστηση, διτι ο αριστοτρόβιλος δύναται ταχέως να μεταστή άπό την κατάστασην της ήρεμιας εις πλήρη ένέργειαν. 'Η κυρία διαφορά μεταξύ των δύο ύπο δοκιμήν αέρος:οστροβίλων λέγεται, διτι έγκειται εις τὸν δύον τῆς πιέσεως τοὺς άερος, διστις ὀθεῖται πρὸς τὸν θάλασσαν καυσεως. 'Η μηχανή της 'Τζένεραλ 'Ελεκτρικ' είνε γνωστή, ως μηχανή τύπου άνοικτου κυκλώματος.

Ο ἔτερος ἀεριστρόβιλος, τὸν δὲ ον προμηθεύει ἡ «Τζένεραλ Μότορς» είναι τοῦ τύπου «εἰδένθερου εμβόλου (free piston). Ούτος θὰ ἐγκατασταθῇ ἐπὶ τοῦ λίμπερτο «Οὐίλλιους Πάτερσον», τοῦ ὅποιου ή συμπλήρωσις τῆς ὅλης μετατροπῆς προβλέπεται νὰ συντελεσθῇ γύρω τῆς 15ης Αὔγουστου εἰς τὴν Βατιτιμόρην. Εἰς τὴν Βατιτιμόρην ἐπίσης μετασκύνεται καὶ τὸ δηζελοκίνητον «Τόμας Νέλσων», τὸ ὅποιον θὰ είναι ἑτοιμαν περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς, ἐνώ κατὰ τὸν αὐτὸν περίπου χρόνον θὰ είναι ἑτοιμαν εἰς Μπρούκλιν καὶ τὸ λίμπερτο «Βενιαμίν Τσιού», δημερῶν ἐφοδιάζεται μὲ συνήθους τύπου ἀστμοτρόβιλον. Σημειούται, ἐπὶ εὐκαιρία, διτὶ δοκούματς πρόσωσες δι' ἀεριστρόβιλου ἔκτελούν ηδη καὶ οἱ «Ἀγγλοί μὲ τὸ δεξαμενόπλοιον «Αουρις».

Αι δοκιμαι τοῦ Ἀουρίς,

Ο αέριστοβίλος του πετρελαιοφόρου «Αουρις», του πρώτου φορτηγού πλοίου του κινηθέντος ποτέ δι' αέριστοβίλου, έλειπούργησεν ένα πλήρεις φότο έπι 17.510 ώρας. Ο στρόβιλος κατασκευής της «Μπρίτις Τόμψων-Χάιστον», 1.200 ιππων εποπδετήθη είς τὸ ἐν λόγῳ σκάφος τὸν Νοέμβριον τοῦ 1951.

Τὸ «Ἄουρις», ἐν τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ στόλου τῆς Σέλλη, εὐρίσκεται τώρα εἰς Μιτάρρου, δύπο τοῦ τμήμα τῆς ψηφῆλης συμπτίενεως τοῦ απότομοτροβίλου ήνοιχθη δύο πρότοις ἐπιθεώρησιν. 'Η κατάστασις εἰς τὴν ὀποίαν εἰρέθη τούτῳ διακιδογεῖ τὴν ἄποιναν διτ., ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ πρόβλημα τῆς δισερδόσεως ἐλύθη, ἀφ' ἑτέρου δὲ διτ. τὸ πρόβλημα τῶν ἀποθέεντων αὐθεράκως, διτ. δὲ στρέβιλος λειτουργῆ, χρητημοποιῶν δόλους τοὺς τύπους πετρελαίου λεβήτων τοὺς ὑπάρχοντας ἐν τῇ ἀγορᾷ, πρόκειται συντόμως νῦν λιθοῦ.

Τά δύο μεγαλύτερα προβλήματα τά σχετιζόμενα μὲ τὴν λειτουργίαν τοῦ ναυτικοῦ αέριστοσβίλου, κινουμένου μὲ πετρέλαιον λεβήτων, ὅπερ εἰναι εὐθύνότερον καὶ ἔξευρίσκεται εὐκόλωτερον ἀπὸ τὸ πετρέλαιον ουτῆς, εἰναι ἡ διάδρασις καὶ ἡ πασαμόφωσις τῆς προσθόλιομένης ἐπιφανείας τῶν πτερυγίων τοῦ στροβίλου ὑπὸ τῶν αέρων. Κατὰ τὰ πρώτα τρία ἔπει τη πρόερεται ανάγκη λειτουργῆ ὁ στροβίλος αὐτὸς ἐπὶ τινὰ χρόνον μὲ πετρέλαιον ουτῆς, ἀλλὰ ἡ σημειωθεῖσα πρόδοσις ὑπῆρξε τοιαύτη, ὥστε ἀπὸ τίνος χρόνου χρηστημοτείται μόνον πετρέλαιον λεβήτων μὲ ἐνθερρυντικά ἀποτέλεσματα. Τὸ τυήμα ὑψηλῆς συμπτίεσθαις τοῦ στροβίλου ἡνοίχθη εἰς τὴν Λισσαδώνα πρὸ ἐνὸς ἔτους καὶ ἐκαθαρίσθη. "Ἐκτὸς ὁ στροβίλος κατηγάλωσε 500 τόνους πετρέλαιου λεβήτων ποικιλλούντος εἰς ἴζωδες ἀπὸ 1.200 «μέχρι τοῦ 1.500» κατὰ Ρεγούντ 1 εἰς 100^α Φάρεναιτ, ταῦτα δὲ ἡνοίχθη ἐκ νέου εἰς τὸ Μίταρρον τὸ ἐν λόγῳ τυήμα εὐρέθη ἔξι ἰσούς καθόρην, δύστον ἥτο καὶ κατὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐκ Λισσαδώνος. Ἡ μηχανικὴ ἀντοχὴ αὐτοῦ τοῦ τύπου αέριστοσβίλου ἔχει ὕψη ἀποδειχθῆ, τὰ δὲ πλεονεκτήματα ἀτίνα παρουσιάζει ἡ πρώσις τῶν πλοίων διὰ τοῦ τύπου αὐτοῦ τῆς μηχανῆς εἰναι πλέον ἀναμφισβήτητα.

"Η διάδρωσις τών έκαρτημάτων τών λειτουργούντων ήπο της συνθήκας πυρακτώσεως παρημποδίσθη διά της χρήσεως ειδικών όλικών, ἐνδια- η συγκέντρωσις ἐπικαθίσεων ἐπὶ τῶν πτερυγίων τοῦ στροβίλου ἔξουδετε- ρώθη διά τῆς ἀναπτύξεως τεχνικής μεθόδου, ἀφαίρουστης κάθε στρώμα- τος τῶν στυγίων τῆς ἀπωλείας της ἡπειρονομίας.

τεφράς, την στιγμή την έπικαθούσως της έπι τών πτερυγίων.
Έκτος τού στρόβιλου ύψηλης πιέσεως, ή έγκατάστασις περιλαμβάνει αέρος μπεστίνη, έναλλακτήρα θερμότητος και στρόβιλον χαμηλής πιέσεως. Ούδεν τών έξαρτημάτων αύτών παρέστη άναγκη νά ανοιχθά διά καθαρισμόν. Τό διλας έκ της Βαλασσούν έδαστος τό εισέλθων έντος τού συμπειστού μετά τού άρεος δύναται γ' άφασιεθή διά τῆς έγχυσεως έδαστος, ή δε τέφρα έπι τών σωλήνων τού έναλλακτήρος θερμότητος έγκυδετερούνται άμα τῷ σχηματισμῷ της δι' έκτοξεων άτμου.

'Η δλη κινησις εις τὸν ἀεριοστρόβιλον εἰνε περιστροφική, τὰ μόνα δὲ ἔστρωματα τὰ ὅποια ὑπάκεινται εἰς φθοράς εἰνε οἱ ὥστηροι ἄξονες και τὰ ὕστικὰ ἔδρανα, πάντα δὲ τὰ τεμάχια ταῦτα εὑρέθησαν εἰς ἀρίστην κατάστασιν και ἀπεδείχθη, δτι δὲν χρήζουν σιασδήποτε ιδιαιτέρας φραντίδας.

Τά απότελέσματα τών τεσσάρων τελευταίων έτων έπιβεβαιούν, διτή νέος στρόβιλος κατασκευής 5.500 ιππων, δύσις συντόμως θά έγκατασθοθή εις το «Ασωρίς», θά επίτυχη οίκουμενίαν καυτίσμου μῆλος, συγκρινούμενήν πρὸς τὴν την ἀμφοτερούσιον και θά θυνθή νὰ λειτουργήση μὲ τὰ αὐτὰ εύθυνα καύσιμα, ἐνώ θά ξένη και πολὺ χαυπόλετον κόκτας συν-

Ο Επίδεκτικός περαιτέρω βελτιώσεων, είλεις διά, τη φόροφρη τήν έξασφάλισιν ἐπάρκους εύκινησίας, ηπίτις είναι άπασαίποτος διὰ την πρώσων πλοίον. Αἱ βελτιώσεις αὐταῖς θά ἐπιτευχθῶσιν, όταν τὸ «Ἄσωρις» θά ἀρχίσῃ νὰ ταξιδεύῃ μὲ τὸν νέον στρόβιλον δῆστις θά κινή τὴν ἔλικα διὰ συστήματος δῶσητων τροχῶν.

GRAIN FITTING & TRIMMING

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. Marginal Way
SEATTLE-WASHINGTON

Cable Address:
SENOJ-PORTLAND, OREGON
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

W. J. JONES & SON, INC.
817 Board of Trade Bldg.
PORLAND, OREGON

ΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ

19

Η ΕΞΙΣΟΡΡΟΠΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Γνωστή είναι ή στροφή καὶ τών έφοπλιστών μας πρός τὰ μεταλλοφόρα σκάφη. Αἱ τόσους ἀπὸ διετίας αὐξήσεις, σταθερώς δὲ βαίνουσσι τὴν ἀνιόδουν ἀνάγκης καὶ τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ θαλάσσης μεταλλευμάτων διὰ τὴν ραγδαῖας ἀναπτυσσομένης χαλύδωρυγίαν, κατέστησαν ἐπιτακτικήν τὴν ἀπόκτησιν καὶ τῶν εἰδικῶν αὐτῶν σκαφῶν. Μὲ τὰ χαμηλότερον δυναταῖ νὰ μεταφέρουν τὰς τεραστίας ποσότητας μεταλλευμάτων, τὰς ὁποίας αἱ ψυχάμινοι ἀπλήστως ἀναλίσκουν.

Τελευταῖα ἔκθεσις τῶν γνωστῶν ναυτιλιακῶν ἐμπειρογνωμόνων κ.κ. Οὐέστων τὸ Δούτο, τοῦ Λονδίνου, είναι ἀφιερωμένη ἀκριβώς εἰς τὰ μεταλλοφόρα σκάφη καὶ τὴν κίνησιν τῶν μεταφορῶν μεταλλευμάτων. Ἀξιοσημείωτον είναι τὸ συμπέρασμα τῆς ἔκθεσεως. Διαπιστοῦται πράγματι, ὅτι ἔξιστορρόπησις προσφορᾶς καὶ ἔκθεσεως προβλέπεται ὅταν τὰ ὑπὸ γυναικήσιν μεταλλοφόρα σκάφη παραδοθοῦν. Ἀποτέλεσματα τῆς ἐν λόγῳ λίαν ἐνδιαφερούσης ἔκθεσεως δημοσιεύμενον κατωτέρω:

ΤΥΠΟΙ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ: 'Αποτέλεσμα τῆς χαλαρώσεως τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς σημειωθείσης περὶ τὰ μέσα τοῦ 1955 καὶ τῆς σχετικῆς μειονεκτικότητος τοῦ παλαιού τονιάς δεξαμενοπλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα καινούργια τάνκερ, ὑπῆρχεν ἡ κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τὸ παρελθόντος ἔτους πραγματοποιησαν μετατροπὴ 30 περίπου τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς μεταλλοφόρα. Οὕτω, ὁ στόλος τῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν παρουσίαζεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955 τὴν κάτωθι δύναμιν:

Νεότευκτα εἰδικὰ μεταλλοφόρα	75	τ. d.w.	1.297.300
'Εκ μετατροπῆς δεξαμενοπλοίων	35	»	482.800

Σύνολον: 110 » 1.780.100

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μετατροπῆς τῶν 483.000 τ. τῶν ἐν λόγῳ τάνκερων εἰς μεταλλοφόρα δὲν εἶναι ἀντίστοιχον πρὸς τὸ προερχόμενον ἀπὸ τὰ νέα καὶ εἰδικῶς σχεδιασθέντα μεταλλοφόρα σκάφη. Τὰ μετατρεπόμενα δεξαμενόπλοια διαφέρουν, καθόσον βασικῶς εἰναι πολὺ παλαιότερα τῶν κατὰ μέσου δρον τελόντων ἥδη ἐν υπηρεσίᾳ, μεταλλοφόρων, ἔχουν δὲ μικρότεραν ταχύτητα καὶ εἰναι διλιγόντερον ἀποδοτικά εἰς τὰς φορτεκφορτώσεις τῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ: 'Απὸ τῶν μέσων τοῦ 1955 τὸ συνολικὸν τονιά τῶν ὑπὸ παραγγελίαιν καὶ ναυπύγησιν μεταλλοφόρων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ μετατροπῆς τάνκερων, ἀνήλθεν ἀπὸ 1.390.000 τ. εἰς 1.698.000 τόνων d.w., ἡ δὲ αὔξησις αὐτὴ ἐπετεύχθη διὰ τῶν δοθεισῶν κατὰ τὸ ἔξαμηνον διάστημα νέων παραγγελιῶν, αἵτινες ἀντιπροσωπεύουν μίαν χωρητικότητα 700.000 τόνων d.w. Τὸ σύνολον ἔχει οὕτω:

Εἰδικὰ μεταλλοφόρα	71	τ. d.w.	1.535.000
'Εκ μετατροπῆς δεξαμενοπλοίων	11	»	135.000

Σύνολον: 82 » 1.688.000

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ παραγγελίαι αύται συνεπληρώθησαν καὶ χωρὶς νὰ ὑπολογίζωνται αἱ ἐν τῷ μεταξὺ πιθαναὶ διαλύσεις, ὁ στόλος τῶν μεταλλοφόρων θὰ ἀνέλθῃ:

Εἰς εἰδικὰ μεταλλοφόρα	146	τ. d.w.	2.832.300
Εἰς μεταλλοφόρα ἐκ μετατροπῆς	46	»	635.800

Σύνολον: 192 » 3.468.100

Ἡ μεταφορικὴ ίκανότης τοῦ στόλου τούτου ὑπολογίζεται ὅτι θὰ φθάσῃ εἰς 61.700.000 τ. μεταλλευμάτων ἑπτοῖς, ἔναντι ἀντιστοίχων περὶ τὸ τέλος τοῦ 1955 ικανότητος 31.700.000 τόνων. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ παραγγελίαι διὰ τὴν ναυπύγησιν νέων μεταλλοφόρων συνεχίζονται ἀσύρμητη, ὡς τε ὁ στόλος τῶν μεταλλοφόρων θὰ ἔξακολουθῇ νὰ αὐξάνεται καὶ πέραν τῶν ὧν ἄνω 3.468.100 τ. d.w.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ: Στατιστικὸν δεδομένα διὰ τὰς εἰσαγωγὰς δύλων τῶν χωρῶν, ἔξαιρέσει τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὑπάρχουν δι' ἔνδεκα, τούλαντον, μῆνας τοῦ 1955, εἰς τρόπον ὃντες νὰ ἐπιτρέπεται ἀκριβῆς τις ὑπόλογισμὸς τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορικῆς κινητικῆς τῶν μεταλλευμάτων.

Εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ θαλάσσης
(εἰς χιλιάδας τόνων)

X ώρα	1954	1955
Μεγάλη Βρετανία (12 μῆνες)	11.600	12.900
Γερμανία (11 μῆνες)	8.400	13.400
"Άλλαι εὐρωπ., χώραι (Ιθία Βέλγιον 11—12 μῆνες)	4.200	5.100
'Ηνωμέναι Πολιτείαι (10 μῆνες)	15.800	24.700
'Ιαπωνία (10 μῆνες)	5.000	5.600
Σύνολον:	45.000	61.700

Ἡ αὔξησις διὰ τὸν ἀνέρχεται εἰς 16.700.000 τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων πο-

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

1) Τὰ φροντιστήρια Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ διὰ τοὺς ἀτμομηχανικοὺς καὶ M.E.K. E. Ναυτικοῦ A—B—G καὶ πρακτικούς, μετεφέρθησαν ἐπὶ τῆς λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου 54 (πρώην Β'. 'Αστυνομ. Τμῆμα) καὶ λειτουργοῦν καθ' ἔκαστην 9—12 π. μ. καὶ 4—9 μ. μ.

2) Ιδιαίτερα τμῆματα διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον.

3) Διαθέτει ἀπαντα τὰ βιβλία ἐπὶ τὴν βάσει τῆς νέας ἐκπαιδευτικῆς ὅλης καὶ δριτον διδακτικὸν προσωπικόν, ὡς καὶ εἰδικῶν τοιούτων διὰ τὴν διεκτεράσιν τῶν πιστοποιητικῶν.

4) Πληροφορία εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ φοντιστήριου 9—12 π. μ. καὶ 4—9 μ. μ. καὶ 'Αλκιβιάδου 104β Πειραιά.

σότης 8.900.000 τόνων ἀντιστοιχεῖ εἰς αὔξησιν τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ 5.000.000 τ. εἰς τὴν Γερμανίαν.

Ἡ ἀναλογία τῶν εἰσαγωγῶν παρουσιάζει προφανῆ τινα πτῶσιν περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους. Τούτο, ὅσον ἀποδοθῇ τὴν Γερμανίαν καὶ τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας, δέον νὰ ἀποδοθῇ τὸ ποιάν τινα χαλάρωσιν τῆς ζητήσεως χάλυβος, ἐνώ ὡς πρὸς τὸν 'Αμερικήν τὸ πιθανότερον εἶνε, διὰ φείλεται εἰς τὴν ἐπιδραστὸν ἐποχικῶν παραγόντων, Κυριώτερος τῶν ἐν λόγῳ παραγόντων εἶνε ὁ ἀναφερόμενος εἰς τὰς ἐποχιακὰς μεταβολὰς τῶν διαθεσίμων καναδικῶν μεταλλευμάτων, Αἱ ἔκαναν Καναδού (περιοχὴ Λαμπραντόρ) εἰσαγωγαὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, περιορίζομενα τὸν χειμώνα, λόγω τῶν πάγων, παρουσιάζουν αὔξησιν τῆς ἐποχίας ἀναλογίας των ἀπὸ 3.500.000 τόν. τὸ 1954 εἰς 10.500.000 τ. περίπου τὸ 1955, ἔξηγουμένης οὕτω τῆς μείζονος αὔξησεως τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν. Σήμερον ἀντιπροσωπεύουν αὗται τὰ 44% τῶν ἀμερικανικῶν προμηθειῶν καὶ φαίνεται, διὰ τὸ ποσοστὸν τούτο θὰ αὔξηθῃ σημαντικῶς εἰς τὸ μέλλον. 'Η κατὰ τὸν χειμώνα διακοπή τῶν φορτώσεων θά ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν χρησιμοποίησην τῶν μεταλλοφόρων θὰ πετρελαιοειδῶν. Σημαίνει τούτο, ὅτι ἡ χρησιμοποίησης πετρητηρῶν διὰ μεταλλοφόρα μεταλλευμάτων θὰ προσλαμβάνῃ ἐποχικὰς χαρακτήρα, τὸν ὅποιον μέχρι τούτη δεῦνε εἰχεν. 'Εφόσον, δούμως, θὰ ἐλεύθερώνται μεταλλοφόρα ἀπὸ τὰς ἔκαναν Λαμπραντόρ μεταφορᾶς κατὰ τὴν χειμερινὴν ἀκριβῶν ἐποχήν, καθ' ἦν οἱ ναυλοὶ διὰ μεταφορᾶς πετρελαιών τείνουν πρὸς τὴν ψωφανίαν, αἱ μεταβολαὶ εἰς τὴν χρησιμοποίησην τῶν σκαφῶν τούτων θὰ εἰνε εύκολοι. 'Αλλὰ καὶ αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων, αἱ ὁποίαι κατὰ τὸν χειμερινὸν μῆνας εύρισκονται ἐπίσης εἰς τὸ ζενίθ των δύνανται παραλλήλων νὰ προσφέρουν ἐργασίαν εἰς τινα μεταλλοφόρα.

Τὸ σύνολον τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος, διπέρ έφθασε τὸ 1955 εἰς 61.7 ἑκατομμύρια τόνων, ἀντιποκρίνεται ἀκριβῶς εἰς τὴν ὑπόλογισθείσαν μεταφορικήν ίκανότητα τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων, διπέρ τὸ σημερινὸν διὰ τοιαύτα σκάφη ναυπηγικὸν πρόγραμμα πήθελεν διλοκληροθῆ.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,

10 EAST 40th ST.
NEW YORK 16, N.Y.
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)

THE PEROLIN COMPANY, LTD.

39 HERTFORD ST,
LONDON W 1, ENGLAND
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES and STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

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

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street
PIRAEUS

SYRIA - LEVANON

PAPADOPOULOS & CO.
LATTAKIA
(also at Banias, Beirut, Sidon
& Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.
No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO O

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

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgat. 10/12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSSEN
Dronningensgat. 81
KRISTIANSAND S.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

SOHN F. FIDELE
359, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY
(also at Calcutta & Colombo)

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

ΤΑΧΥΤΗΣ ΚΑΙ ΕΥΘΝΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Δύο ειδικά μεταλλοφόρα σκάφη έχει παραγγείλει ο κ. Νιάρχος εις τά ναυπηγεία Κόκκουρι της Σουηδίας. Προβαίνουν κατωτέρω εἰς σύντομον περιγραφήν τῶν ἐν λόγῳ σκαφών — θεωρουμένων ὡς τῶν πλέον συγχρονισμένων τοῦ εἰδούς των — βάσει σχετικῆς ἀνακοινώσεως καὶ περιγραφῆς τῶν πρὸ τούς καθελκυσθέντος δημιούτου σκάφους διὰ λογαριασμὸν Σκανδινανῶν ἔφοπτοιστον.

Τὸ πρῶτον — ἐκ μιᾶς σειρᾶς πέντε νέου τύπου φορτηγῶν διὰ χῶμα φορτίου, ἐκ τῶν παραγγελθέντων εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα Κόκκουρι τοῦ Μάλμα — καθελκύθη πρὸ ήμερων. «Νομιμάσθι «Καστιόπεια», ἔχει χωρητικότητα 19.000 τόνων l.w. καὶ θὰ ἀναπτύσσεται ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 μιλιάρια. Τὰ κύτη του εἶνε αὐτοστοιχεῖα καὶ τὰ ἔξι στόμια αὐτῷ θὰ κλείωνται ἀπὸ χαλύβδινα καλύμματα κινούμενα δι' ὑδραυλικῆς πτίσεως. Τὸ σκάφος ἔσχειάσθη, κυρίως, διὰ μεταφορὰς γιανθράκων, σιτηρῶν καὶ μεταλλευμάτων μεταξὺ λιμένων εἰδικῶς ἐξωπλισμένων μὲ μέσα φορτοεκφορτώσεως τοιούτων φορτίων. Τὸ «Καστιόπεια» δὲν ἔχει ιστούς, φορτωτήρας καὶ βαρούλκα, αἱ δὲ πρωστήριοι μηχαναὶ του καὶ τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοηρώματος εἶνε ἔγκατεστημένα πρύμνηθεν.

Τὸ σκάφος ἔσχειάσθη μὲ μεταφορικὴν ικανότητα 15.000 τόνων για-άνθρακος ἢ σιτηρῶν. «Έχει ἐν κατάστρωμα καὶ μῆκος 538 ποδῶν, μὲ ἐμφορτον βύθισμα μὴ ὑπερβαίνον τοὺς 27 πόδας. Προεβλέπετο σκάφος μὲ σχετικῶς μέγα τὸ ὑψος τῶν ἔξαλων, ἀρκετὰ δὲ ἐνισχυμένον, ἵνα ἀντέχῃ εἰς τὰ σημαντικῶς Βαρέα φορτίο, ποὺ θὰ μετέφερε. Τὸ μέγιστον βύθισμά του θὰ ήδηντο νὰ φθάσῃ τοὺς 31.9 πόδας, ἀντιστοιχούν εἰς χωρητικότητα ἀνωτέρων ποὺς 19.000 τόνων, διάσκακις τὸ πλοῖον θὰ μετέφερε βαρύ φορτίον, ὡς λ.χ. μετάλλευμα.

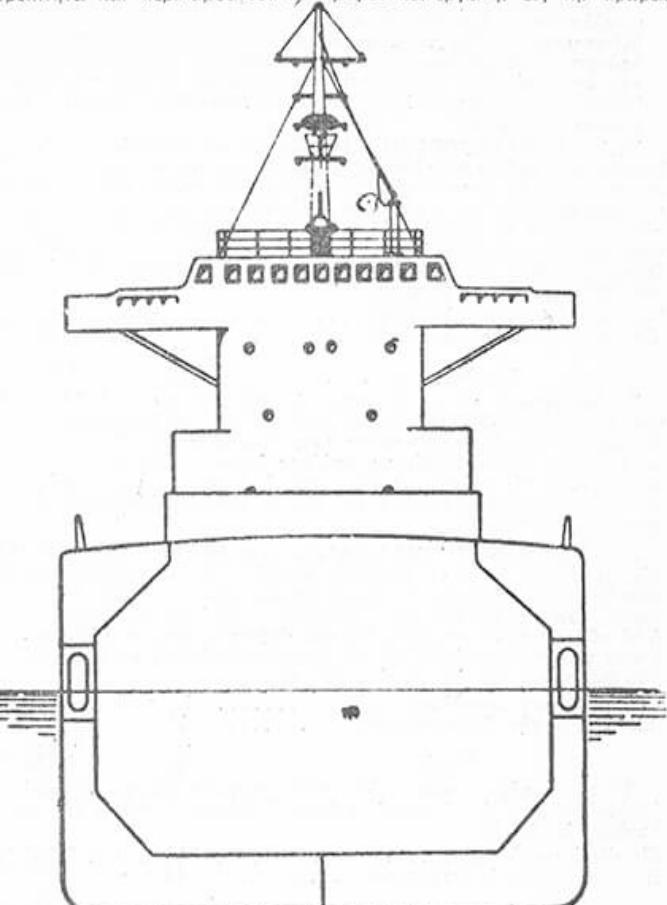
Ἐπερα κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ σκάφους εἰναι τὰ ἀκόλουθα: 'Ολικὸν μῆκος 535.10 ποδῶν (μεταξὺ τῶν καβέτων 500 ποδῶν), μέγιστον πλάτος 70 ποδῶν καὶ 6 ἵντσων, (ψυσ ἀπὸ τῆς κορυφῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ ἄνω καταστρώματος) 44.3 ποδῶν, χωρητικότητας φορτίου 776.900 κ.π., χωρητικότητης δεξαμενῶν 245.000 κ.π. περίπου (ἀντιστοιχούντα πόδος 7000 τ. δυτικῶν ἔρματος), χωρητικότητας δεξαμενῶν καυσίμου 43.800 κ.π. (ἀντιστοιχούντα πόδος 1120 τ. καυσίμου πετρελαϊσίου). 'Ακτις ἐνέργειας του 45 ἡμέραι συνεχούς ταξιδίου, μὲ ταχύτητα — κατὰ προσγεγινού — 14 μιλιάρια (ἀντιστοιχούντα εἰς ἀπόστασιν 15.000 μιλιάριων). χωρητικότητας 13.900 τ. γκρός καὶ 7650 τ. νέτ.

Τὸ σκάφος ἔχει διπύθμενον, δῆπος δὲ καταφαίνεται ἀπὸ τὸ παρατίθεμενον σχεδιάγραμμα, τὰ διπύθμενα αὐτοῦ εἶνε βαθύτερα, ἔναντι τῶν συνήθων φορτηγῶν, ἀλλ' οὐχὶ τόσον βαθέα, δῆπος εἶνε τὰ σύγχρονα σκάφη, τὰ συνδυασμένα διὰ μεταφορὰς πετρελαϊών καὶ μεταλλευμάτων. 'Ο χώρος φορτίου εἶναι κατανευμένος εἰς τρία κύτη, χωριζόμενος ἀπὸ ἄλλήλων δι' ἐγκαρσίων δισφραγμάτων. Εἶνε ταῦτα κυματοειδῆ ὁρίζοντις (contingent) καὶ εἶνε ἐνισχυμένον διὰ προσθέτων νομέων, ἐνός ἐπὶ τοῦ κέντρου καὶ ἔτερου εἰς ἐκατέραν τῶν πλευρῶν. Αἱ κυματοειδεῖς πτυχώσεις εἶνε κατὰ τοιούτον τρόπον γνωνιασμέναι, ὥστε τὸ εἰς χῶμα φορτίον νὰ ὀλισθαίνῃ πρὸς τὰ κάτω.

Διὰ νὰ διδῇ εἰς τὰ κύτη ἡ ίκανότης τῆς αὐτοστοιχείας, ἔχουν κατασκευασθῆ εἰς τὰς μεταξὺ τοῦ καταστρώματος καὶ τῶν πλευρῶν γνώνιας πλευρικαὶ δεξαμεναὶ. Αἱ ὄροφαι τῶν δεξαμενῶν (bulk tops) γνωνιοῦνται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, διε νὰ ἀναγκάζουν τὸ φορτίον νὰ χύνεται ἀπὸ τὰ στόμια τοῦ κύτους καθέτως καὶ οὕτω εὐχερῶς νὰ ἀρπάζεται ὑπὸ τῶν γερανῶν. 'Ο χώρος μεταξὺ τῶν τοιχωμάτων τῶν κυτῶν καὶ τοῦ ἔξωτεροῦ κελύφους τοῦ σκάφους δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' ἔρμα. Εἰς ἐκάστην, δύμως, πλευραὶ τοῦ σκάφους ὑπάρχει καὶ διάδρομος διὰ τὸ πλήρωμα, τὰ σχοινιά καὶ τοὺς σωλήνας.

Ως ἀνεφέρθη ἀνωτέρω ἡ ὅλη χωρητικότητης ἔρματος ἀνέρχεται εἰς 7000 τ., οὐτα δὲ τὸ σκάφος ἔχει ἀνέτον βύθισμα, διάσκακις τοῦ κέντρου. Αἱ ὑπὸ τὸ καταστρώματα ἀκραῖαι δεξαμεναὶ καὶ αἱ μεταξὺ τῶν τοιχωμάτων τῶν κυτῶν καὶ τῶν ἔξωτεροι δέλασμάτων πλευρικαὶ τοισῦται, συμβάλλοντας ἐπίσης εἰς τὴν μείωσιν τοῦ μετακεντρικοῦ ὑμούς καὶ εἰς τὴν μείωσιν τῶν διατοιχισμῶν τοῦ σκάφους, ὅπως ταξιδεύῃ ἀφορτον. Μεταξὺ

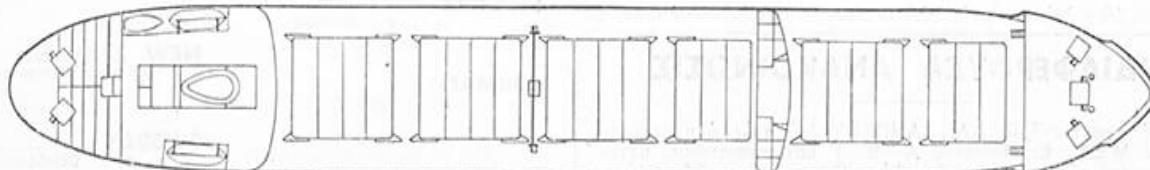
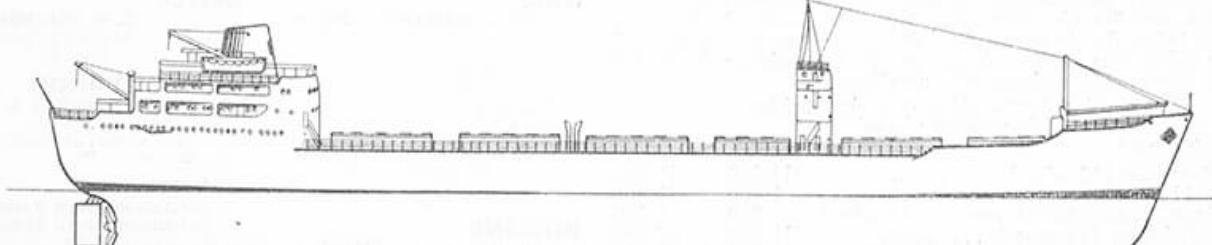
πιόν, αἵτινες — μὲ βύθισμα 27 ποδῶν — θὰ παράσχουν κατὰ τὰς δοκιμάς τοῦ πλοίου ταχύτητα 15 μιλίων. 'Ως καύσιμον δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ βαρύ πετρέλαιον. Αἱ βοηθητικαὶ μηχαναὶ περιλαμβάνουν τρεῖς δηζελοκινήτους γεννητρίας τριφασικού ρεύματος, ἐκάστην τῶν 245 κιλοβάτ, 450 βόλτες καὶ μιαν γεννητρίαν τῶν 56 κιλοβάτ διὰ τὰς ἐν λιμένι ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Τὰ μηχανήματα καταστρώματος εἰναι ἡλεκτροκίνητα καὶ περιλαμβάνουν ἕνα βαρούλκον-εργάτην εἰς τὴν πρώταν,



Σχεδιάγραμμα καθέτου εἰς τὸ κέντρον τομῆς τοῦ σκάφους διὰ τού κύτου No 1.

ένα βαρούλκον ἀγκύρας εἰς τὴν πρύμνην, 4 αὐτόματα βαρούλκα πρυμνοδετήσεως καὶ ἕνα εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μὴ αὐτόματον βαρούλκον μετατοπίσεως σχοινίου.

Διὰ τὸν φωτισμὸν ὑπάρχουν τρεῖς ἐγκαταστάσεις σωλήνων φθορίου



Τὸ σκάφος καὶ μία ἀποψίς τοῦ καταστρώματος του.

εἰς τὸ μηχαναστικόν, τὰς διόδους, τὸ μαγειρεῖον, τὰς ἀποθήκας τροφίων, τὰς αἴθουσας, τὰς τραπεζαρίας καὶ τὰς αἴθουσας ἀναψυχῆς, ἐνώ εἰς τὰ ἄλλα μέρη τοῦ πλοίου εἶνε τοποθετημένοι κοινοὶ ἡλεκτρικοὶ λαμπτήρες.

Αἱ τὰς ἔτερα ὑπὸ παραγγελίαν τέσσαρα ἀδελφά σκάφη, τὸ ἐν ἀντικείμενοι τούς πλοιοκτήτας τοῦ «Καστιόπεια», ἔτερον εἰς λογαριασμὸν Νορδηγού ἔφοπτοιστοῦ καὶ τὰ δύο ἄλλα εἰς τὸν «Ομίλον τοῦ κ. Σ. Νιάρχου.

χωρῶν, αἵτινες μετέχουν τῆς ἀνωτέρω αὐξήσεως, περιλαμβάνονται ἡ Γαλλία, ηπειροῦ περιθεμένη τὰ ἀπόθεματά της κατά 524 ἑκατομ. δολαρίων καὶ ἡ Γερμανία κατά 425 ἑκατομ. δολαρίων. Αὔξεσις ἐνέφανος εἶται σης ἡ Ἰταλία κατά 241 ἑκατομ. δολαρίων, τὸ Βέλγιον 122, ἡ Ἐλευθερία 24 καὶ ἡ Σουηδία κατά 13 ἑκατομ. δολαρίων. Ἀπό την ἀνωτέρω αὐξήσιν, τὰ 897 ἑκατομ. δολαρίων ἀναφέρονται εἰς τὸν χρυσὸν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 808 ἑκατομ. εἴς τὰ δολάρια.

—Παράγοντες ἐπαυξήσεως τῶν ἀποθεμάτων ήσαν καὶ αἱ συχναὶ πωλήσεις ρωτικοῦ χρυσοῦ, ἐνῷ ἡ Ἀμερικανικὴ βοήθεια, ἡ ἔξι Ἀμερικῆς τουριστική κίνησις καὶ αἱ παραγγελίαι διὰ τὴν ἀμυναν τοῖς εὐρώπαισσι βιομηχανίαις, συνέδαλον σημαντικώς. Ὑπελογίζετο, ὅτι αἱ ἀμερικανικαὶ κρατικαὶ δαπάναι εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἀντεπροσώπευσαν τὰ 75% τούς συνόλου τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγόμενών ἐκ τῶν ἐλλογών χωρῶν ἐμπορευμάτων ἀπό τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ὁπωδήποτε, τὸ συμπέρασμα συνοψίζεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι παρὰ τὴν σημειωθείσαν ἀνάπτυξιν τῆς ὅλης οικονομικῆς δραστηριότητος τῆς Εὐρώπης, σημαντικὴν πάντοτε ἐπίδρασιν ἔξασκολουθεῖ νὰ ἔχῃ διὰ τὴν εὐρώπαικήν οικονομίαν ἡ ἀμερικανικὴ βοήθεια, στρατηγικὴ καὶ μη. Θά πητούν, δύσκολον νὰ προλέψουν τις, ποιά θὰ ἦτο ἡ θέσις τῆς Εὐρώπης χωρὶς τὴν βοήθειαν ταύτην.

— Οπωσδήποτε ή συναλλαγματική κατά χώρας έπαρκεια δικαιολογεί πλήρως την πρόθεψιν πριν της καλής άναπτυξεως και της ναυλαγρούς.
 • Αύξησης κατά 5% είς την κατανάλωσιν των πετρελαιοειδών προβλέπεται διά το 1956 οι άρμόδιοι της Ουάσιγκτώνιος. Τα 40% ένεργειάς είς την Αμερικήν προέρχονται από το πετρέλαιον.

— Ή κατανάλωσίς του έφθασε τα 814 γαλλόνια, κατά κεφαλήν, το 1955, έναντι 469 γαλ., τού 1941. Αύξησης 74 %.

1935, έναντι 487 γάλα, τον 1941: Από την περίοδο αυτή οι παραγωγές αύξησαν σημαντικά.

· Αμερικανική Νομολογία

— Ἡ «καζαρά» φορτωτική

Ἐνώπιον ἀμερικανικοῦ Ἐφετείου ηχθῇ τελευταίως διένεξις ἀνάφερομένη εἰς τὸ σημαντικὸν θέμα τῆς ἀξίας τῆς ισχύος μαζίς «καθαρᾶς» φορτωτικῆς. Τὸ φορτίον ἑκεφόρτῳ μὲν βλάβην, τὴν ὅποιαν ὑπέστη ἐξ βροχῆς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως. Φορτωτικαὶ τένες περιείχον τοὺς ἐν προκειμένῳ καταλλήλους δρους ἡ ρήτρας. ἐνώ ἀλλαὶ οὐδεμίαν ἐποιούντο μυείαν τοιαύτης τινος προβλέψεως. Σχετικῶς μὲ τὰς τελευταίας φορτωτικάς τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἡ καταστατική ἀρχὴ ἐπιτρέπει συνάντησιν τις ἐπί φορτωτικῶν, εἰνὲ ἀρχὴ σημαντικὴ καὶ δὲν πρέπει νῦν ὑπονοεύεται, χάριν τῶν προβαλλομένων ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας λόγων. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν οἱ λόγοι ςυντονίσαν, ὅτι ἡ ἐκ τοῦ ὑδατος βλάβη δὲν ἀπέτελει ἔκδηλον ἐλάττωμα, ἀλλ' ἐλάττωμα ἐντυπωχοῦν ἡ — τούλαχιστον — μηδὲν γάρ γίνη ἀντιληπτὸν κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν.

Από της πλευράς των πλοιοκτητών διετυπώθη ότι ισχυρισμός, ότι εις τοιάυτας περιπτώσεις ή «καθαράς φορτωτική δεν πρέπει νά θεωρήται ἀπερκής πρός μετάθεσιν του βάρους της ἀποδείξεως εις τὸν μεταφορέα, ώς πρὸς τὴν κατάστασιν τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτωσεως καὶ τῆς ἀποδείξεως, ότι ή ἀνακαλυφθεῖσα κατά τὴν ἐκφόρτωσιν ζημία προϊόθεν ἀπό ἔξαιρουμενον τὸν κίνδυνον. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ότι ὅσακις τὰ ἐμπορεύματα αὐτὰ καθ' ἕαυτὰ περιέχουν βασικὸν τι, ἐντυπάρχον κεκρυμμένον, ἀλλάτωμα, δύναται, ίσως, νά ὑπάρξῃ περιπτωσις, ὅπως ζητηθῇ ἀπόδειξις περὶ τῆς καλῆς αὐτῶν καταστάσεως, ὅταν παραδεδοθῶσα εἰς τὸ σκάφος. Προκειμένου, δῆμως, περὶ τὸν τύπον τῶν ἐμπορευμάτων τῆς ἐπιδίκου ὑποθέσεως, (τάπτες, ἔρια, κόμμι, μεταξά κλπ.) ἔφαίνετο τόσον προφανῆς ή ὑπάρχουσα ευκαιρία ἐπιθεωρήσεως, ὡςτε ἐνδεχομένη πτῶσις βροχῆς ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων πρὸ πέντε ή ἔξι ἡμερῶν δὲν πρέπει νά ἀποτελεῖ δικαιολογίαν διὰ τὸν μεταφορέα πρὸς ἀποφυγὴν τὸν κανονικοῦ ἀπότελεσματος επὶ τῆς φορτωτικῆς, τοῦ χαρακτηρισμοῦ, δηλοδήν, τῆς καταστάσεως τοῦ ἐμπορευματος.

Ελληνικά Δικαστήρια

Αριθ. 2945/1955 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Φόρτωσις εις Πειραιά ἐμπορεύματος διὰ Βηρυττόν. — Υποχρέωσις
πλοιάρχου πρὸς παράδοσιν φορτίου εἰς τόπον προορισμοῦ. — Ό
χρησιμειών ζένον πλοίου πρὸς ἐκμετάλλευσιν θεωρεῖται ἀπέναντι
τῶν τρίτων ώς πλοιοκτήτης. — Διὰ διατύπωσίες παραλαβῆται εἰς
ἄλλοδαπήν ἐφαρμόζεται ὁ νόμος τοῦ λιμένος προορισμοῦ. — Ερ-
μηνεία ρήτρας εἰς φορτωτικήν περὶ ἀπαλλαγῆς της ευθύνης ἐκ τῶν
πράξεων τοῦ πλοιάρχου. — Έκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως παρέπε-
ται υποχρέωσις πλοιάρχου πρὸς παράδοσιν φορτίου λιμένα προο-
ρισμοῦ.

Έπειδη, έν τη ύπο κρίσιν ἄγωγή, ὡς παραδεκτώς βελτιούνται διά τῶν προτάσεων, ὁ ἐνάγων ἐκθέτει, ὅτι τὴν 21.2.1953 ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τῆς ἔναγμοντος ἐφοπλιζόμενου ἀ/π «Λ» ἐφόρτωθησαν. Πειραιεὶ οἱ ἐν αὐτῷ περιγραφόμενοι σάκκοι, πλήρεις ὄρύζης, μὲ προορισμὸν ἐκφόρτωσες τὴν Βηρυττόν, ἐκδιθείσης πρὸς τοῦτο τῆς ὑπὸ ἀριθ. 2996 φορτωτικῆς, ἡς οὗτος ἐγένετο νομίμως ἐξ ὀπισθογράφησες κομιστῶν καὶ ὅτι κατὰ τὴν παρασλῆν τοῦ ὑπομερεύματος ὑπὸ τοῦ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐνεργήσαντος ταῦτην ἐν Βηρυττῷ ἀντιπροσώπου του, εὑρέθη τοῦτο ἐλασσούσιν κατὰ 1549 ὀκάδας ἐπιζητεῖ δὲ νῦν τὴν ἀπόδοσιν τῆς παραδιθείσης ταύτης ποστότητος ἀλλως τὸ κατὸ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς ἴστομεν εἰς δραχμὰς τῆς ἐκ Λ. Α. 200.10.0 ἀδίξας αὐτῆς ήν ἐλημώθη ὑστος ἐκ τῆς μὴ παραδόσεως, ὡς καὶ τὴν καταβολὴν τῶν γενομένων ὑπὸ αὐτοῦ ἐξέδων διὰ τὰς ἐν Βηρυττῷ διατυπώσεις καὶ τὴν πραγματογνωμοσύνην πρὸς διαπιστώσαν τοῦ ἐλλείμματος, ὅπερ κατ’ ἐπικοινωνίην βάσιν τῆς ἄγωγῆς ὑπερέθητο παρὰ τῶν ὑπὸ τῆς ἔναγμοντος προστιθέντων πλοιάρχου καὶ πληρώματος τοῦ πλοίου. Οὕτως, ἔχουσα ἡ ἔνδικος ἄγωγή, ἐν ἥ σωρεύονται δύο ἄγωγαι, ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως καὶ ἡ ἐκ τῆς δικαιοπραξίας, ἐκάστη τῶν ὅποιων ἐπὶ ἀλλοίας μὲν ἐρείδεται βάσεως τὸ αὐτό. Ὁμως, διώκει ἀποτέλεσμα, παραδεκτῶς πάντως ἐνωθείσας εἰν τῷ αὐτῷ δικογράφῳ δι’ Ἑλλειψιν ἀντιφάσεως, ἀλλως διὰ τὸ ἐπικοινωκὸν τῆς προτάσεως νόμῳ Βάσιμος παριστάται, ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διαταξεων τῶν ἀρρ. 310, 311, 319, 280, 278, 283 E. N. καὶ 278, 297 καὶ 298 A. K. καὶ ἔξεταστα οὐσία ἀποδαίνει.

Έπειδή έντις διαστάξεως του άρθρου 380 Ε. Ν. καθ' αυτήν ταύτα σύστημα προστίθεται.
Έπειδη έντις διαστάξεως του άρθρου 380 Ε. Ν. καθ' αυτήν δηλαδή προστίθεται στην παραπάνω προστίθεται της φορτωτικής ή σινγκλήποτε διπλόγραφου αυτής, τίκτεται υπέρ τού κομιστού αυτοτελές έκ της συμβάσεως δικαιώματα κατό τού πλοϊκοτήτου καὶ τού ἐφόπλιστου πρὸς παράδοσιν τού φορτίου ή ἐν ἀδυνατίᾳ ταύτης πρὸς ἀποζημιώσιν διὰ τό μη παραδοθεν κατ' ἔκτελεσιν της συμβάσεως φορτίου, λόγῳ τῆς μεταβιβαστικῆς δυνάμεως τῆς φορτωτικῆς ἐπεκτεινομένης καὶ ἐπὶ τῶν παρεπομένων δικαιωμάτων, τῶν ἀπορρέοντων ἐκ τῆς διὰ τῆς ἀποδοχῆς καὶ τῆς μεταφορᾶς γεννωμένης ἑνοχικῆς σχέσεως. Έξ ἔτερου, ἀφ' ἐνός κατὰ τὴν διατάξιν τού ἄρθρ, 80 ν. δ. της 27 Ιουλίου 1923 «περὶ εἰδικῶν διατάξεων ἐπὶ ἀνώνυμων ἐταιρίων» ἐπί φορτωτικῆς εἰς διατάξην μεταβιβασμένης μόνον δι' ὀπισθογραφήσεως δόσον ἀφορᾷ εἰς τὸν τύπον καὶ τὰ ἀποτελέματα τῆς ὀπισθογραφήσεως αυτῆς, την νομιμοποίησιν τοῦ κατόχου καὶ τὰς περὶ ἀναγνωρίσεως ἀξιώσεις, ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ περὶ συναλλαγματικῆς διατάξεις, ἀφ' ἔτερου, ὀπισθογράφησις κατὰ πληρεξουσιότητα εἶναι δι' ἡς σκοπεῖται ἡ ἐπιστραξίς τοῦ τίτλου ἐν ὀνόματι καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ὀπισθογράφου, χωρὶς νὰ ἐπάγηται καὶ μετάστασιν τῆς κυριότητος τοῦ τίτλου καὶ τοῦ ἐξ αὐτοῦ ἀπορρέοντος δικαιωμάτος. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων, ἐφ' ὃσον διὰ τῆς μεταβιβάσιν τῆς ἐπὶ τού φορτίου νομῆς ἀπατεῖται συμφωνία περὶ τούτου μεταξὺ τοῦ μέχρι τούδε νομέων καὶ τοῦ ἀποκτώντων, ἥτις συντελεῖται διὰ τῆς ὀπισθογράφησεως τῆς φορτωτικῆς καὶ μεταβιβασίς τῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ νομέων κτηθεισῆς καὶ ἀσκουμένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατοχῆς, ἥτις ἐπιτυχάνεται διὰ τῆς παραδόσεως τῆς φορτωτικῆς προϋπόθεσεώς, αἵτινες δὲ ἀφίστανται ἐν τῇ γενομένῃ ἀπλῷ, διὰ τὴν ἐκτελώνισιν καὶ τὴν μεταφορὰν ἐκ τοῦ λιμένος παραδόσεως τοῦ φορτίου, ὀπισθογραφήσει, ὡς ἐν προκειμένῳ τελευταῖος ἐξ ὀπισθογραφήσεως κομιστῆς τῆς νομίμως προσαγομένης καὶ ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν διαδικόνων ἐπικαλούμενής ὑπὸ ἀριθ. 2996 φορτωτικῆς καταστάσεως, συναδά ταῖς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 254 καὶ 415 Πολ. Δικ., κοινοῦ μέσου ἀποδείξεως, φέρεται ὁ ἐνάγων δοτῖς καὶ νομιμοποίεται κατὰ τὰ προδιατάχθεντα εἰς τὴν ἔγερσιν τῆς ἐνδίκου ἀγγῆς, ὁ δ' εἰς ὃν παρεδόθη ὑπὸ τῆς ἐνσογένεμης τοῦ ἐμπόρευμα ἐπὶ ἔξοφλησι τῆς φορτωτικῆς, κομιστῆς αυτῆς δυνάμει ὀπισθογραφήσεως κατὰ πληρεξουσιότητα καὶ ἀπορριπτέως ὡς ἀδύσιμος ἡ περὶ ἐλλείψεως ἐνεργητικῆς νομίμως ἀποτάξεως.

μιμοποιήσεως ένστασης της ένσαρκομένης.
"Επειδή ό χρησιμοτοιών ένενον πρόλογον πρὸς ναυτιλιακὴν ἐπὶ κέρδει ἔργασίαν (ἔφοπλιστῆς) «θεωρεῖται ἀπέναντι τῶν τρίτων ὡς «πλοιοκτῆτης» κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 285 E. N. καὶ ἐπομένων ὡς πᾶς μεταφορεὺς εὐθύνεται διὰ τὰ πράγματα ἃτινα παρέλαβε δῆπος μεταφέρων διὰ τοῦ ὑπ' αὐτοῦ ἔφοπλιζομένου πλοίου, ἀπαλλασσόμενος τῆς εὐθύνης ταύτης μόνον διὰ τῆς ἀποθείξεως γεγονότων συνιστώντων ἀνωτέραν βίᾳν.

Ἐπειδή, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 508 ἐδ. τελευταῖον Ε. Ν. ἡ παραδοσῆ γίνεται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καθ' ὅσον ἀφόρως εἰς τὰς διατυπώσεις παραλαβῆσις ἔφαρμόζεται ὁ νόμος τοῦ λιμένος προορισμοῦ ή δὲ προθεσμία τῆς ἔγερσεως τῆς ἀγωγῆς εἶναι ἔξαμπλιος προκειμένου περὶ Εὐρώπης καὶ ἑτοῖς προκειμένου περὶ παντὸς ἄλλου τόπου. Ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὡς πρὸς μὲν τὰς διατυπώσεις παραλαβῆς ἀντί τῶν παρ' ἡμίν ὑπὸ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ.507 Ε. Ν. προβλεπομένων τοιούτων, ἔφαρμόζεται ὁ νόμος τοῦ λιμένος προορισμοῦ, ὡς πρὸς τὸν χρόνον, δῆμος, ἔγερσεως τῆς ἀγωγῆς τὸ 'Ἐλληνικὸν Δίκαιον, καθ' ὃ ἔαν ή παρασλήσῃ γίνεται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ή προθεσμία ἔγερσεως τῆς ἀγωγῆς εἶναι ἔξαμπλιος προκειμένου περὶ Εὐρώπης καὶ ἑτοῖς προκειμένου περὶ παντὸς ἄλλου τόπου. 'Εξ ἑτέρου κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 245 § 3 Π. Δ. διαφορά τις δὲν πρέπει νὰ κριθῇ κατὰ τὸν ἡμεδαπὸν ἀλλὰ κατὰ τὸν ἀλλοδαπὸν νόμον, δέον δὲ διάδικος στηρίζων δικαιώματα τι ἐπί τοῦ τελευταίου τούτου, νὰ ισχυρισθῇ καὶ ἀποδείξῃ, διτὶ ὁ ἀλλοδαπὸς οὗτος νόμος εἶναι διάφορος του ἔγχωρίου ἐν Ἐλλείψει δὲ τοιούτου ισχυρισμού, εἶναι ἔφαρμοστέος υπὸ τοῦ Δικαστηρίου ὁ ἔγχωριος νόμος, διτὶ τεκμαίρεται, διτὶ δὲν ἔχει διατάξεις διαφορών τους τοῦ ἀλλοδαπού. 'Εν προκειμένων, ή ἔναγομενή δὲν ισχυρίζεται, διτὶ διάφοροι προβλέπονται υπὸ τοῦ νόμου τοῦ λιμένος προορισμοῦ διατυπώσεις παραλαβῆς τοῦ φορτίου, διόλογει δὲ καὶ τὰς ἐν τῇ ἀγωγῇ ἀνάφερομένας ὡς πτηρωθείσας διατυπώσεις, ητοι τὴν ύπο τοῦ παραληπτοῦ τοῦ ἐμπορεύματος κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς παραλαβῆς κοινόποιησιν διαμαρτυρίας

μετ' ἐπιφυλάξεως πρὸς τὸν ἐν Βηρυττῷ πράκτορα τοῦ πλοίου, προδάλλει, δύως, γενικῶς τὴν ἔνστασιν τοῦ ἀπαραδέκτου τῆς ἐνδίκου ἀγωγῆς, ἐπικαλούμενή εἰδικώτερον, ὅτι δὲν ἔκοινοποιήθη αὐτῇ ἐντὸς 30 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος, ὡς ἀπαιτεῖται καὶ ἀπὸ τὸ δικαιον τοῦ τόπου τοῦ προορισμοῦ. Κατ' ἀκόλουθον, ἀπορριπτέα ὡς ἀβαστόμος νόμῳ κρίνεται ἡ τοιαύτη περὶ ἀπαραδέκτου τῆς ἐνδίκου ἀγωγῆς ἔνστασις τῆς ἐναγομένης.

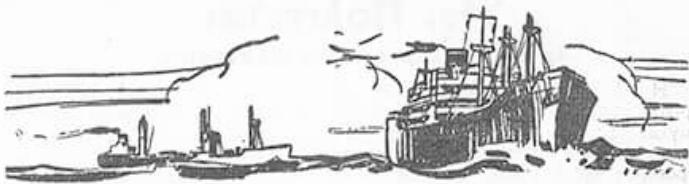
Ἐπειδὴ κατὰ τὴν κρατιστασαν παρὰ τῷ Δικαστηρίῳ γνώμην, ἐκ τοῦ συνδυσμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρ. 278, 311, 319 καὶ 97 Ε. Ν. σαφῶς συνάγεται, ὅτι ὁ νομοθέτης ἀποθέλλεις ἐν τῇ ρυθμίσει τῆς ἐν τῷ θαλασσίᾳ μεταφορᾷ εἰδύνης τοῦ πλοϊκοῦτος ἐκ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρωματος εἰς τὴν προστασίαν τοῦ κοινοῦ καὶ τοῦ εἰς μεγάλους εἰδύνους, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς μεταφορᾶς ἐκτιθέμενου πλοιοκτήτου, ἀφ' ἐνός, ἔθεσπος τὴν μέχρις ἀνωτέρας βίας εὐθύνην τοῦ τελευταίου, ἀφ' ἔτερου παρέσχεν εἰς τούτου μόνον τὴν εὐχέρειαν τοῦ διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης του, ἀπαγορεύεις οὐτοῦ σαφῶς εἰς τούτον, ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὰ ἐπὶ παραγγελιούσιον μεταφορᾶς δρίζομενα, τὸν διὰ συμφωνίας ἐκ τῶν προτέρων ἀποκλεισμὸς κατὰ νόμον εὐθύνης του. Ρυθμισθέντος, συνεπώς, διὰ τῆς εἰδικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 278 Ε. Ν. τοῦ ζητήσατος τοῦ κύρους ἡ μὴ τῆς ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ναυλώσεως ἡ τὸ φορτωτικὴ ρήτρα περὶ ἀπαλλαγῆς τῆς κατὰ νόμους εὐθύνης της, διὰ τὴν ἐκ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν, τοῦ πληρωματος προελθούσαν ἀπώλειαν ἡ φθορά τοῦ παταφερβέντος ἐμπορεύματος, ἀκύρος ἔστιν καὶ ἀπορριπτέα ἡ ἐπὶ ταύτης ἐρειδομένη καταλυτική τῆς ἀγωγῆς ἔνστασις.

Ἐπειδὴ, διόχειος τῆς ἐναγομένης, ὅτι ἡ ἀναγραφὴ τοῦ ἐμπορεύματος ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγένετο ἐπὶ τῇ δηλώσει τοῦ φορτωτοῦ καὶ συνεπῶς κατὰ τὸν ὄρον 13 αὐτῆς, αὐτῆ, ὡς μεταφορεύεις, δὲν εὐθύνεται διὰ ἀναγραφέμενον εριθόν, βάρος, μέτρον, περιεχομένον, ποιότητα, ἀξίαν, ἀπόδεικνυμένον διὰ τῆς προσαγομένης φορτωτικῆς, ωτιώδῃ ἀσκεῖ ἐπιρροήν, καθ' ὃν διὰ τῆς προσαγομένης φορτωτικῆς, περιορίζει τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τῆς φορτωτικῆς ὅτι σχέσει πρὸς τὰ τὰ δικλινάτα στοιχεῖα τοῦ φορτίου ἀνατρέπει τὸ τεκμήριον παραλαβῆς αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀκεραίου καὶ ἐν καλῇ καταστάσει τοῦ φορτωτοῦ ἡ κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς δυναμένουν ν' ἀποδείξειν κατ' ἄλλον τρόπον τὴν φορτώσιν τῶν ἐμπορεύματων, οἷα ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφουται, πάντως δὲ τὴν ἀκριβῆ ποσότητα καὶ κατάστασιν αὐτῶν, εἰδ' ἀλλως διειλογίστος νὰ ἀκρεσθῇ εἰς ὃ παραδίθει αὐτῷ ὡς πλοιάρχος. Ἐπάγοντος δὲν ἐν πρακτικένω τοῦ ἐνάγοντος, κατὰ τὸ ἀνωτέρω, ὅρκον τὴν ἐναγομένην περὶ τῶν ἐν τῇ ἀγωγῇ ἰσχυρισμῶν του καὶ συνεπῶς περὶ τοῦ ἐν αὐτῇ ἰσχυρισμοῦ του, ὅτι ἡ φορτωθείσα ἐπὶ τοῦ ὡς εἴρηται πλοίου τὴν 21.2.1953 ἐν Πειραιεῖ, ποσότης ὅρυζης, εἶναι ἡ ἐν ὑπ' ἀριθ. 2996 φορτωτική αὐτῆς ἀναφερομένη, δέοντας ὅπως ἐπιβιληθῇ ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου ὁ οὐτώσει νομίμως ἐπαγόμενος τῇ ἐναγομένῃ ὅρκος.

Ἐπειδὴ, ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως παρέπεται, ἡ ὑποχρεωσις τοῦ πλοιάρχου ὅπως παραδώῃ τὸ φορτίον ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προορισμοῦ εἰς τὸν κομιστὸν τῆς φορτωτικῆς, παραμένων ὑπεμένον διὰ πᾶσαν ἀπώλειαν ἡ βλάβην καὶ μετά τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ ἀπόθεσιν αὐτοῦ εἰς τὴν προκυπίαν ἡ τὰς φορτηγίδας ἡ τὰς ἀποθήκας τοῦ Τελωνείου, καθ' ἣν περίπτωσιν οὐδεὶς ἐμφανισθῇ πρὸς παραλαβὴν τούτου. Πάσης ἀντίθετου συμφωνίας, ἐπὶ τοσούτῳ δυναμένης να γίνῃ δεκτῆς ἐφ' ὃν δικοπὸς τῆς ἀνω διατάξεως περὶ περιφορήσεως τῶν τοῦ παραλήπτου συμφερόντων δὲν ἥθελε ματακούσθαι. Δὲν συνιστᾶ, δὲν, ἔνστασιν προσκούσης ἐκπληρώσεως τῆς συμβάσεως ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης, ὅτι οὐδεμίαν φέρει εὐθύνην, ἐφ' ὃν δικοπὸς τοῦ δικαιούκον παραδόσει τοῦ φορτίου, κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν δὲν γενομένην τὴν 7.3.1953 οὐδεμία διεπιπώδη περὶ ἐλλειμματος ἡ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος παρατήρησις, διότι ἡ τοιαύτη ἐκφόρτωσις, εἰς ἣν δὲν παρίστατο δὲ παραλήπτης, δὲν συνιστᾷ καὶ παραδίθει τὸν ἐμπορεύματος εἰς τὸ τελευταίον, ἥτις, ἐν προκειμένῳ, ὡς ὁμολογεῖται ἐγένετο τὴν 7.4.1954, ὅπως ἔνα μῆνα βραδυτερον, δὲτε καὶ ἐγένετο ἡ ἐπιφύλαξις καὶ διαμαρτυρία περὶ τοῦ ἐμφανισθέντος ἐλλείμματος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Διὰ τὴν ισχὺν τῶν εἰς τὰς φορτωτικὰς ἀναγραφομένων ὅρων (ρῆτραι) βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 228/49 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς, καθ' ἣν δὲν ἀπαιτεῖται πραγματικὴ γνώσις αὐτῶν, ἀρκεῖ οὗτοι νὰ τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ χειρόγραφοι, δύως, δροὶ εἰνε ἐπικρατεῖστεροι τῶν ἐντύπων. («Ναυτ. Χρον.» τ. 118 σελ. 16). Διὰ βλάβην ἐμπορεύματος κατὰ μεταφορὰν καὶ προθεσμίαν ἐγέρεσσες ἀγωγῆς βλ. ἀριθ. 1336/54 ἀπόφασιν Ἐφετείου Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» τ. 230 σελ. 20). Διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου καὶ ἀπαλλαγῆν κατ' ἄρθρ. 278 Ε. Ν. βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 213/54 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» τ. 226, σελ. 23).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αἴγυπτος

Η κίνησις τῆς διώρυγος Σουέζ

Ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1955 ἐπραγματοποίησε νέον ρεκόρ κινήσεως εἰς διελεύσεις τονάκι καὶ εἰς φορτία. Ἐν δλω 14.666 πλοίοι (300 τ. γκρός καὶ ἄνω ἑκατοντά), χωρητικότητος 115.756.000 τ. νέτ, διήλθον τὴν διώρυγα, ἡ δὲ κίνησις αὐτῆς ήτο μεγαλυτέρα κατὰ 11% διὰ τὸν αριθμὸν τῶν πλοίων καὶ κατὰ 12.9% διὰ τὸ τονάκι, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς τὸν αντιστοίχους ἀριθμούς τοῦ ἔτους 1954. Ἐκ τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος τὰ 65.5%, ητοι σκάφη 75.856.000 τ. νέτ, ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια, ἔναντι 65.012.000 τ. νέτ τοῦ ἔτους 1954. Τὰ φορτία, ἔξι ἀλλοι, διὰ πρώτην φορὰν ὑπερέησαν τὰ 100 ἑκατομμύρια τόνων, φθάσαντα εἰς 107.508.000 τ. καὶ παρουσίασαντα αὔξησιν 11 %, ἔναντι τοῦ 1954.

Πρώτη εἰς τὰς διελεύσεις ἥλθεν ἡ βρετανικὴ σημαία, καλύψασα τὰ 28.3% τοῦ συνόλου (ἔναντι 32.1% τοῦ 1954), μὲ 4358 σκάφη, 32.789.874 τόνων νέτ, ἐκ τῶν δποίων 1877 ησαν δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 16.213.000 τόνων νέτ. Τὴν δευτέραν θέσιν κατέλασεν ἡ Νορβηγικὴ σημαία, μὲ 15.595.000 τ. (ἐκ τῶν δποίων δεξαμενόπλοια 13.298.000 τ. νέτ) καὶ τὴν τρίτην θέσιν σημαία, μὲ 14.030.000 τ. νέτ, ἐκ τῶν δποίων ὁ μεγαλύτερος δύγκος ἀνεφέρετο εἰς δεξαμενόπλοια. Ἡ κολοσσίους ἡ γαλλικὴ σημαία, μὲ 10.826.000 τ. νέτ (έκ τῶν δποίων 7.561.000 τ. νέτ ησον δεξαμενόπλοια), ἡ ιταλικὴ μὲ 9.220.000 τ. νέτ καὶ ἡ γερμανικὴ μὲ 5.736.000 τ. νέτ. Ἀδεησις ἐσημειώθη καὶ εἰς τὸ μέγεθος τῶν διελθόντων τὴν διώρυγα δεξαμενόπλοια. Οὕτω, 805 τάνκερς ησαν τῶν 20.000 τ. δ.ν. καὶ ἄνω ἑκαστον, ἔναντι 496 διὰ τὸ 1954 καὶ 296 διὰ τὸ 1953, τὸ δὲ μεγαλύτερον τῶν διελθόντων ἦτο τὸ «Ἀλ-Μαλίκ Σαούδ» ἡ «Ἄσολ» 28.738 τ. γκρός, τοῦ κ. Ὁμάση.

Οσον ἀφορᾶ τὰ διακομισθέντα μέσω τῆς διώρυγος φορτία (107.508.000 τ.), τὰ πετρέλαια εἰκάλυπτον ποσότητα 68.798.000 τόνων (μὲ σύνεσιν 5.736.000 τ., ἔναντι τοῦ 1954) καὶ τὰ ἔνδρα φορτία μίαν ποσότητα 38.710.000 τόνων (μὲ αὔξησιν 4.891.000 τ., ἔναντι τοῦ 1954). Κυριότεροι προορισμοὶ τῶν πετρελασίων ησαν : Διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν 20.543.000 τ., τὴν Γαλλίαν 12.148.000 τ., τὰς Ἡλωμένας Πολιτείας 8.630.000 τ., τὴν Ἰταλίαν 7.341.000 τ., τὴν Ολλανδίαν 7.284.000 τ., τὸ Βέλγιον 2.050.000 τ., τὴν Σουηδίαν 1.986.000 τ. καὶ διὰ τὰς λοιπὰς χώρας 6.911.000 τ.

Γερμανία

Η «Ἀμβούργο-αμερικανών Λάΐν»

Ἡ μεγάλη γερμανικὴ ἑταῖρία «Ἀμβούργο-αμερικανών», μὲ ρυθμὸν σταθερῶς ἐπιταχυνόμενον ἀναλαμβάνει τὴν θέσιν τῆς μεταξύ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικού ναυτικοῦ. Τὴν Ιηνίαν τοῦ Ιανουαρίου ἐξ ἔτος κατέκην ἔνα στόλον ἀπὸ 31 σκάφη, συνοιλικῆς χωρητικότητος 175.592 τόνων γκρός, ἐνός ἔχει ὑπὸ γαυπήγησιν ἔτερα 10, χωρητικότητος 58.900 τόνων. Μέχρι τέλους τοῦ ἔτους ὑπολογίζεται ν' αὐξηθῇ περιστέρω δ στόλος τῆς κατὰ 25 %. Ἐντὸς μᾶλις τετραστίας δὲ ὅλη τοῦ πολέμου. Τὸ πλείστον τῶν ἐπενδυσεών τῆς προήχθετο ἀπὸ κυβερνητικά καὶ τραπεζικά δάνεια, ιδιαιτέρως δὲ ἀπὸ τὰ λεγόμενα «δάνεια ἀνασυγκροτήσεως», ἀτινα ἐτύχαντο μεγάλων φορολογικῶν εὐκολιού.

Κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1955, ἡ ἑταῖρία συνῆψε τοιαύτα δάνεια συνοιλικοῦ ποσοῦ 7 ½ ἑκατομμύριων δολλαρίων, ἀποβλέπουσα κυρίως εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ στόλου τῶν τακτικῶν τῆς γραμμῶν, πρὶν ἡ ἀναλαβὴν μεγάλων προσπάθειαν τῆς γαυπήγησεως ἐπιβατηγού ὑπερακενίου διὰ τὴν ὑπερατλαντική γραμμήν. Τὸ παρελθόν ἔτος τρία νέα μικτά σκάφη προστέθησαν εἰς τὴν γραμμήν τῆς Ἀπαντολῆς καὶ τονίζεται, ὅτι πρὸς τὸ παρόν ἀμιγώς ἐπιβατηγά πλοία δὲν πρόκειται νὰ κατασεύσθων. Ο στόλος τῆς «Ἀμβούργο-αμερικανών» ἀντιπροσωπεύει σήμερον τὰ 5 % τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας, τῆς διποίας ἡ δύναμις φθάνει τὰ 2.7 ἑκατομμύρια τόνων γκρός.

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA
SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

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

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

‘Ην. Πολιτεῖαι

Τρίτον λάινερ διὰ τὴν Μεσόγειον

‘Η ‘Αμερικαν. ‘Εξπορτ Λάινς’ ἀντιμετωπίζει τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς τρίτου ὑπερωρεακίου διὰ τὴν πύκωσιν τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον δρομολογίων τῆς, τῶν ἔκτελουμένων ἡδη διὰ τῶν γνωστῶν λάινερς «Κονστιτούσιον» καὶ «Ιντεπέντενς». Εἰς σχετικὴν δῆλωσιν προέδη πρὸ τίνος ὁ πρόεδρος τῆς ἑταῖρίας κ. Σλέιντερ, τονίσας, δὴ τὴν παρούσα, ἀλλὰ καὶ τὴν προβλεπομένην κινησίαν εἶναι ἀρκετά ἐνθαρρυντικαὶ καὶ ἐπιτρέπουσαι τὴν σκέψιν συμπληρώσας τῆς ἐκ Νέας Υόρκης γραμμῆς πρὸς τὴν περιοχὴν ταύτην. Προσέθηκε, πάντως, δὴ πρόκειται περὶ σκέψεων, δεδομένου, δὴ τὴν κατασκευὴν τοῦ τρίτου λάινερ μὲ διαίν τιμὴν ἐναυπηγήθησαν πρὸ πενταετίας (26 ἑκατ. δολλαρίων ἔκαστον), τὰ δύο προηγουμένων, δὲν ὅτα εἴνε δυνατὸν νὰ ἐπιτεύχῃ. ‘Ο ἀμερικανὸς ἐφόπλιστος ὑπῆρξε λίαν αἰσιόδοξος διὰ τὴν ἐκ Μεσογείου κίνησιν καὶ ἀνεφέρθη ἰδιαίτερως εἰς τὴν σημειούμενην ζωρότητα ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Ἀλγεθίρας, τὸν ὅποιον ὅπο τὸν χρόνον περιέλαβον εἰς τὰς προσεγγίσεις τῶν τὰ δύο ἀμερικανικὰ ὑπερωρεάκια.

Ἐνεργητικὸν τὸ ισοζύγιον τῶν ναύλων

Στατιστικοὶ ὑπολογισμοὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου φέρουν τὸ ισοζύγιον τῶν ναύλων διὰ τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν ἐνεργητικόν, παρὰ τὸ γεγονός, δὴ τὰ ἔνεα πλοῖα μετέσχον καὶ τὴν ἡδημένας ποσότητας εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξατερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ ἐν λόγῳ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ὑπελογίζετο ἀπὸ τὰς ρθείσας στατιστικὰς, δὴ ἀνήρχετο διὰ τὸ 1955 εἰς 200 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ δὴ τῷ ὠφείλετο, κυρίως, εἰς τὰς παντὸς εἰδους ὑψηλᾶς δαπάνας τῶν ἔνεων πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Οὕτω, ἐπληρώθησαν κατὰ τὸ 1955, ὡς ὑπολογίζεται, εἰς τὰ ἔνεα πλοῖα δὶ’ ὑπερποντίους μεταφοράς 1.18 δισεκατομμύρια δολλαρίων, ἐνῷ εἰσεπράχθησαν ἀπὸ τὰ ἔνεα χώρας καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν 1.3 δισ. δολλαρίων. Τὰ ἔνεα σκάφη ἐπέστρεψαν ἔνα ἀξιόλογον μέρος τῶν ναύλων τῶν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν. ‘Αποδεικνύεται ἀκόμη, ἐκ τῶν ἴδιων στατιστικῶν, δὴ τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα εἰσπράττουν ναύλους κατὰ τὶς ὑψηλότερον ἀπὸ τὰ ἔνεα, διότι τὰ τελευταῖα ταῦτα μετέχουν κυρίως εἰς τὰς εὗματα μεταφορᾶς φορτίων, διὰ τὰς πόσιας οἱ ναύλοι εἰνεὶ χαμηλότεροι.

Οἱ ναύλοι ηδημένοις κατὰ 150%, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς περιόδου, ἡ δὲ αὐξησίς ἡποτε ἀκόμη μεγαλύτερα διὰ τὰ λάινερς. Τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα γραμμῶν εἰσέπραξαν τοὺς περισσοτέρους ναύλους, δεδομένου, δὴ ἐπὶ συνόλου διακινήσεως 6.4 ἑκατομμύρια τῶν φορτίων, κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν, μετέφερον τὰ 4 ἑκατομμύρια τῶν νων. ‘Ο καθέ τὸνος τῶν δι’ ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἔχαχθεντων ἐμπορευμάτων ἐστούχιζε, κατὰ μέσον ὄρου, ἔνα ναύλον 33 δολλαρίων, ἐνῷ διὰ τὰ ἔνεα μόλις ἐφθανε τὰ δολλάρια 9.50. Τοιουτορθόως, ἐνῷ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη ἐπεντατάσσονται τὰς εἰσπράξεις τῶν, τὰ ἔνεα ἀπόλως τὰς ἐδιπλασίσαν. Τὰ ἀμερικανικὰ εἰσέπραξαν τὸ 1955 ἐν ὅλῳ 1090 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 943 ἑκατ. δολλαρίων, τοῦ 1954) καὶ τὰ ἔνεα 931 ἑκατ. δολλαρίων (ἔναντι 805 ἑκατ. δολ., τοῦ 1954). Κατὰ συνέπειαν, τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον μεταξὺ εἰσπράξεων τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ πληρωμῶν εἰς τὰ ἔνεα σκάφη, ἔφθασεν εἰς τὰ 159 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι ἔλλειμματος 18 ἑκατομμυρίων δολλαρίων κατὰ τὸ 1938.

Ἐξ ἄλλου, αἱ δαπάναι τῶν ἔνεων πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας ηδημένοις κατὰ 75%, ἔναντι τοῦ 1938, ἡτοι κατὰ ἀναλογίαν μεγαλύτερα ἀπὸ τὴν ἐπελθούσαν αὐξησίον τῶν ναύλων, μὲ ἀπότελεσμα νὰ εἰσπράξῃ ἡ ἀμερικανικὴ οἰκονομία ἀξιόλογον μέρος τῶν πληρωθέντων εἰς τὰ ἔνεα πλοία ναύλων, ὑπὸ μορφὴν λιμενικῶν δικαιωμάτων, ἐκφοτωτικῶν καὶ ἀλλων δαπανῶν τῶν ἔνεων σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Τὸ πρώτον «ἀτομικὸν» ἐμπορικὸν πλοῖον

Τὸν ναυπήγησιν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 38.000 τόνων δ.μ., μὲ πρωστήριον σύστημα τὴν ἀτομικὴν ἐνέργειαν καὶ μὲ δύναμιν 22.000 ὑππωρῶν ἄξονος ἀντιμετωπίζουν πλέον ὄριστικῶς αἱ ‘Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι’. Ἐζητήθησαν ἡδη ἐνσφράγιστοι προσφοραὶ διὰ τὸ πρώτον τοῦτο ἀτομικόν ‘Ἐπιτροπήν’. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 660 ποδῶν καὶ πλάτους 90, μὲ ἐμφόρον βυθίσμα 38 ποδῶν καὶ μὲ ταχύτηταν ὑπὲτ τὰ 20 μῆλα. ‘Η ταχύτης τοῦ αὐτῆς καὶ ἡ εύρυτης τῆς ἀκτίνος δράσεως του τὸ τοποθετοῦν ὡς τὸ καλύτερον βοηθητικὸν στόλον. Τὸ κόστος του δεν δύναται νὰ καθορισθῇ ἀπὸ τούδε, ἡ πίστωσις, ὅμως, τῶν 13 ἑκατομμυ-

ρίων δολλαρίων, τὴν ὁποίαν ἐζήτησε σχετικῶς ὁ πρόεδρος κ. ‘Αἰζενχάουερ, λέγεται, ὅτι ἀντιπροσωπεύει μονον τὴν κρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἐν λόγῳ δεξαμενοπλοίου.

Ιαπωνία

Στόλος μεταλλοφόρων

Αἱ τρεῖς μεγάλαις χαλκουργικαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς Ἱαπωνίας ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην ναυπηγῆσεως ἐνὸς στόλου εἰδικῶν μεταλλοφόρων, δοτὶς θὰ ἀπασχοληθῇ, κυρίως, εἰς τὰς μεταξὺ Φιλιππίνων νῆσους καὶ Ἱαπωνίας, μεταφοράς. Ἀντικειμενικὸς σκοπός, ὁ ὑποβιβασμὸς τοῦ μεταφορικοῦ κόστους τῶν μεταλλεύμάτων. Γίνεται λόγος περὶ 42 ἑδῶν μεταλλοφόρων τῶν 10.000 τόνων ἔκαστον, μὲ ἐμφόρον βυθίσμα 26.3 ποδῶν καὶ μηχανάς δυνάμεως 2800 ὑππων καὶ πέντε τῶν 1500 τόνων, μὲ ἐμφόρον βυθίσμα 29 ποδῶν καὶ μηχανάς δυνάμεως 4700 ὑππων. Προσετίθετο, δοτὶς τὰ δύο πρώτα σκάφη θὰ παραγγελθούν συντόμως, μὲ παράδοσιν τὸ 1957.

Αἱ ἔξαγωγαι πλοίων

Κατὰ τὸ 1955 ἡ Ἱαπωνία ἔχηγασεν 150 νεότευκτα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.234.000 τόνων, ἡτοι 75 δεξαμενόπλοια, 65 φορτηγὰ καὶ 10 σκάφη διαφόρων ἀλλών τύπων. Τὸ ἐν λόγῳ τονᾶς εἶναι ἀξιαν 560 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ ἡτο πενταπλάσιον τοῦ ἔχαχθεντος κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος.

Τὸ 12ον ναυπηγικὸν πρόγραμμα

‘Απὸ Ιης Ἀπριλίου ἐτέθη ὑπὸ ἐκτέλεσιν τὸ δωδέκατον κατὰ σειρὰν μεταπολεμικῶν ναυπηγικῶν πρόγραμμα διὰ τὴν ἀνασυγκροτησιν τῆς Ἱαπωνικῆς ναυτικῆς ιαπωνικῆς χωρητικότητος 300.000 τ. γκρος πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1956—1957, ἐκ τῶν ὁποίων 9 ἢ 10 πλοῖα, 80.000 τ. γκρος θὰ εἰνε λάινερς, 12 ἔως 14, χωρητικότητος 95.000 τ. γκρος, θὰ εἰνε τρόμπες, ἔτερα 4, χωρητικότητος 64.000 τ. γκρος θὰ εἰνε τάνκερς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 12 ἔως 14 σκάφων, χωρητικότητος 61.000 τ. γκρος θὰ εἰνε φορτηγὰ καὶ διαφόρων ἀλλών κατηγοριῶν, τῶν 3000 ἔως 4500 τόνων γκρος ἔκαστον.

Τὰ 55% τῆς ἥρματος δοσθενείσεως δὰ τὰ λάινερς θὰ προέρχωνται ἀπὸ τὸ κρατικὸν θεσμαροφυλάκιον, τὰ 35% ἀπὸ τὰς ἐμπορικὰς Τραπέζας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 10% ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. ‘Οσον ἀφορᾷ τὰ τράμπες, τὰ 45% τῆς ἥρματος δοσθενείσεως τῶν θα καταδηλθοῦν ἀπὸ τὰ Δημόσιον Ταμείον, ἔτερα 45% ἀπὸ τὰς Τραπέζας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 10% ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Αἱ τιμαὶ προβλέπονται κατὰ 10 ἔως 15% ἀκριβώτεραι, ἔναντι τῶν προηγουμένων τοῦ ἐνδεκάτου ναυπηγικοῦ προγράμματος.

Τὸ Κράτος, ἀφ’ ἔτερου, θὰ μετάσχῃ ὑπὸ μορφὴν ἐπιχορηγήσεως, εἰς τὴν καταδόλην τῆς διαφοράς τοῦ ὑψηλοτέρου τόκου ἥρματος δοσθενείσεως τοῦ προγράμματος ἀπὸ τὰς ιδιωτικὰς Τραπέζας.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας συνάλλαγμα

‘Η καθαρὰ συμβολὴ τῆς ἥρματος ναυτιλίας εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας ἀνήλθε τὸ 1955 εἰς 120 ἑκατομμύρια λιρῶν, μὲ μειώσιν 30 ἑκατομμυρίων, ἔναντι τοῦ 1954 καὶ ἔναντι καθαροῦ εἰσόδηματος 124 ἑκατ. λιρῶν διὰ τὸ 1953, 105 διὰ τὸ 1952, 132 διὰ τὸ 1951 καὶ 141 ἑκατ. λιρῶν διὰ τὸ 1950, ἔξαιρουμένων τῶν προσδόνων ἐκ τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ μειωμένον διὰ τὸ 1955 συναλλαγματικῶν τῆς καθαρίας ἔσοδον ἀποδίδεται εἰς τὴν ἀπασχόλησιν ἀφ’ ἐνὸς μὲν περισσοτέρου τέλους τονᾶς εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, μὲ συνέπειαν τὴν διαρροήν ναύλων εἰς τὴν συνάλλαγμα τῆς ἥλευθεράς λιόσιας εἰς τὰς εἰσαγωγὰς, εἰς τὴν μεγαλυτέρων ἐπίσης ἀπασχόλησιν τοῦ τόπου της διαφυγῆς των ναύλων ἀπὸ τὰς ἀγγλικά φορτηγὰ ἐκ μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν πρὸς έξαντας καὶ εἰς τὴν αὐξησην τῶν ναύλων. Μία περιτέρω ἀφορμή ὑπήρξε καὶ ἡ κατὰ Μάιον καὶ Ἀπριλίου τ.έ. ἀπεργία τῶν ἄγγλων λιμενεργατῶν.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀναφέρονται μόνον εἰς σκάφη ξηροῦ φορτίου καὶ εἰς τὰς συνάλλαγμα τῆς ἀποκομιδῶν ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν ἄγγλικῶν πλοίων διὰ φορτίας καὶ ἐπιβάτας, καθὼς καὶ ἀπὸ τὰς δαπάνας τῶν ἄγγλικους λιμένας, ἔξαιρουμένων τῶν μπάνκερς. ‘Απὸ τὰς ἀκαδημίστας ταῦτα ἔσοδα αφαιροῦνται αἱ δαπάναι τῶν ἄγγλικων πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν, αἱ δαπάναι διὰ ναύλους τῶν ἀπασχόληστων εἰς ἀγγλικάς μεταφορᾶς έξαντας πλοίων καὶ οἱ ναύλοι ἐπιβάτων

DET FORENDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χώρον φυγείου

·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, Τηλέφωνον 470.895

εἰς ξένα σκάφη. Οῦτω, τὰ ἑκάτην τῶν ὀντωτέρων πηγῶν καθοριζόμενα ἔσοδα ἔφθασαν τὸ 1955 εἰς 457 ἑκατομμύρια λιρῶν, μὲν αὔξησιν 50 ἑκατ. λιρῶν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου δωδεκαμήνου, μετὰ δὲ τὴν ἀράρεσιν τῶν ὡς ἄνω ἐπίσης καθοριζούμενών διπλανῶν, ἀνερχομένων εἰς 337 ἑκατ. λιρῶν (κατὰ 80 ἑκατ. λιρῶν περισσότερα, ἔναντι τοῦ 1954), ἀπέμεινε τὸ προαναφερθέν καθαρόν ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα, ὅπερ ἀπεκόμισεν ἡ δρεπανική οἰκονομία.

Νέον λάινερ τῆς «Ρ. ἐντ Ο.»

Ἡ «Πενίνουλαρ καὶ Ὀρίενταλ» ἀντιμετωπίζει τὴν ναυπήγησιν ὑπερωκεανίου τῶν 40.000 τόνων γκρός διὰ τὴν γραμμήν της πρὸς τὴν Αὐστραλίαν. Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ διοικητικού συμβουλίου τῆς ἑταῖριας ὁ πρόεδρος αὐτῆς κ. Ἀντερσον ἀνέκοινωσεν, ὅτι τὸ νέον λάινερ θὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 27 μιλλίων, ἥτοι 4 ½ μιλλία ἐπὶ πλέον τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπερωκεανίων τῆς κλάσεως «Ορκάντες», εἰς τρόπον ὡςτε θὰ δύναται νὰ ἔκτελη ἐτησίως πέντε κυκλικὰ ταξίδια Αὐστραλίας. Ἰδιαιτέρως ἔτονόθι παρά τοῦ κ. Ἀντερσον, ὅτι ὡς ἀπεδείχθη ἀπὸ τὰ πράγματα, ἡ πύκνωσις τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν καὶ γενικώτερον συναγωγισμούς τοῦ αεροπλάνου, οὐδένα τείνει νὰ προκαλέσῃ περιορισμόν εἰς τὸν διά τῶν ὑπερωκεανίων κίνησιν.

Διά τὴν ἐλάφρυνσιν τῆς φυρολογίας

Τὸ «Φαιρπλαΐου» σχολιάζουν τὰ προβλήματα, ἀπιναὶ θείγησαν εἰς τὴν ἐποίησιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου καὶ εἰς τὰς διμιλίας τοῦ προέδρου καὶ ἄλλων ρητόρων κατὰ τὴν τελευταίαν γενικήν συνέλευσιν τῆς ἐν λόγῳ ὄργανώσεως, γράφει τὰ κάτωθι ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἀσύδοτων σηματῶν:

«Ἐνεις γεγονός, ὅτι δὲν ἔχουν πλήρως ἐκτιμηθῇ οἱ περιπλοκαὶ τοῦ ιδιοτύπου τούτου προβλήματος. Παραλήλως, ὅμως, εἶνε βέβαιον, ὅτι τὰ πλήρη ἀποτελέσματα τῆς τυχαρπάστου ἀνταπέδεως τῶν στόλων τῶν ἀσύδοτων σηματῶν δὲν ἔγενονταν ἀκόμη αἰσθητά. Οἱ σημειώσεις καροὶ εἶνε ευοϊκοὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ ἀφθονοὶ προσφέρεται ἡ ἀπασχόλησις τῶν πλοίων. Καὶ ὁ πλέον, ὅμως, αἰσιόδοξος πλοιοκτήτης γνωρίζει, ὅτι θὰ ἔλθουν, βεβαίως, κάποτε εἰς τὸ μέλλον καὶ ἕπτην ἰσχών ἀγελάδων. «Υποχώρησας τῆς ναυλαγορᾶς θὰ φέρῃ ἀναμφιδόλως εἰς τὸ προσκήνιον, ἐν πλήρει ἐκτάσει, τὸν συναγωνισμόν, τὸν διότιον θὰ δύνανται νὰ ἀσκήσουν τὰ ὑπὸ λιθεριανήν, παναματίην καὶ ὄνθουριανήν σημαίαν σκάφους. Θὰ εἴνε ἀσύνετον νὰ ὑποθέσῃ τις, ὅτι τὰ πλοία ταῦτα εἰναι — κατά τινα τρόπον — πλοία κατωτέρα τοῦ προτότου. Πρόκειται, πράγματι, περὶ σκαφῶν, τὰ ὅποια ἔχουν καλῶς ἐπανδρωθῆναι, καὶ τοῦ πλοίου τοῦ πλοιοκτήτης ποὺ ἔχει ασφαλίσουν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των αἱ ἐν λόγῳ σηματίαι, δύνανται νὰ προσφέρουν εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς ὄργανα εἰς πολὺ χαμηλότερον κόστος ἐκείνου, που θὰ ἤδυναντο νὰ προσφέρουν οἱ δρεπανικοί πλοιοκτήται κατὰ τοὺς ἀντιδόους καιρούς».

Καὶ τὸ ἀγγλικὸν περιοδικὸν συνεχίζει: «Ἐφόσον οὐδὲν ὑπάρχει τὸ δυνάμενον νὰ ἀνασχαῖτισῃ τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας, ὅπως ἔξακολουθήσουν ἐγγράφονται τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰς ἀσύδοτους σημαίας καὶ ἐπεκτείνοντες ὑπὸ αὐτὰς τοὺς στόλους των, τὸ μόνον, ὅπερ, ἀπὸ ἀγγλικῆς πλευρᾶς, δύνανται νὰ γίνηται, εἰς ὅπως ἡ ἀγγλικὴ κυβερνητικὴ παράσχη εἰς τοὺς Βρετανούς πλοιοκτήτας ποιάν τινα, μακράς χρονικῆς διαρκείας, φορολογικῆς ἀνακούφισης, ἡ ὅποια θὰ ἐπέτρεψεν εἰς αὐτούς, κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον τῆς ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως τῶν σκαφῶν των, νὰ διατηρήσουν τοὺς στόλους τῶν εἰς καλήν ποιοτικήν κατάστασιν, ὡςτε νὰ είνει εἰς θέσιν, δταν αἱ συνθήκαι τῆς ναυλαγορᾶς χειροτερεύουσαν, νὰ διντεμετωπίσουν ἀποτελεσματικῶς τὸν δέσμον συναγωγισμῶν. Οἱ ὑπεύθυνοι παράγοντες, οἵτινες χαράσσουν τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν γραμμήν τῆς κυβερνήσεως, θὰ ἥτοι εύκτασιν νὰ δώσουν μεγαλύτερον προσοχήν εἰς τὰς προειδοποιήσεις τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», πρὶν ἢ εἴνε πολὺ ἀργα».

Τὸ «Ρένα ντέλ Μάρ»

«Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Χάρολαντ καὶ Βούλφ» τοῦ Μιτέλφαστ παρεδόθη, πρὸ ήμερῶν, εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταιρίαν «Πασίφικ Στήμ Ναβιγέστιον» τὸ νέον τῆς ὑπερωκεανίου «Ρένα ντέλ Μάρ», 20.225 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 20 μιλλίων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, ὅμοι μετὰ τοῦ λαίνερ «Ρένα ντέλ Πασίφικ», προορίζεται νὰ ἔξυπητετησῃ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τῆς ἑταῖριας ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ.

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

‘Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς Τροφοδοσίας.

BREMERHAVEN,
Tel. 44112
CUXHAVEN
2125

BREMEN,
81672)89172

510

BRAKE,
2443

ΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
Διευθυντής Έλληνικοῦ Τμήματος

represented by: AVGHERINO & APERGUIS
154 Bishopsgate
LONDON, E.C. 2.

Telegrams:
AGESILAUS London.

Telephone:
Bishopsgate 1343

Σοβιετικὴ Ρωσία

Ρωσοϊνδικὴ τακτικὴ γραμμὴ

Κοινὴ τακτικὴ γραμμὴ μεταξὺ Ἰνδίων καὶ Σοβιετικῆς Ρωσίας συνιστάται, κατόπιν σχετικῆς συμφωνίας ὑπογραφείσης πρὸ ήμερῶν εἰς τὸ Νέον Δελχί. Διὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν της, προβλέπεται νὰ διατεθῶν ἐξ ἑκατόρεως χώρας ἀνὰ 6 φορητὴ σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 55.000 τόνων καὶ μὲν ἀναχωρήσεις ἐν Βούδας καὶ Καλκούπας δι' Ὁδοσσὸν καὶ Νοβορωσίσκην, καὶ τάναπαλιν. Τὰ φορτία θὲ διατίθενται ἰσοπόδως καὶ τὰ σκάφη βά πατολαύνουν τῆς ρήτρας τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους. Φορολογία οὐδεμία θὰ ἐπιβαλλεται, προνομιακὰ δὲ θὰ είναι τὰ ἑτήσια ἀνεξαρτήτως προσεγγίσεως λιμενικά τέλη, ἐνῷ διὰ τὴν ταχυτέραν διεκπερασίαν τῶν φορτοεκφόρωσεων οἱ λιμενεργάται ἀμφιέρεστοι τῶν διπλανῶν τῶν χωρῶν θὰ ἔργαζονται καὶ κατὰ τὰς μὴ ἔργασιμους ημέρας.

Σουηδία

Καθέλκυσις ὑπερωκεανίου

‘Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἀνσάλντο τῆς Γένοβας καὶ μὲν ἀνάδοχον τὴν πριγκίπισσαν τῆς Σουηδίας Μαργαρίταν καθελκύσθη τὴν 8ην Ἀπρίλιου τὸ νέον σουηδικὸν ἐπιβατηγὸν λαίνερ «Γκρίπσοχολμ» 24.000 τόνων γκρός, ὅπερ, μετὰ τῶν δύο ὑπαρχόντων ὑπερωκεανίων «Κούγκσοχολμ» καὶ «Στοκχόλμη», προρίζεται νὰ ἔχυπητετησῃ τὴν σουηδικὴν γραμμὴν ἀπὸ Γκότεμπουργκ, μέσω Κοπεγχάγης, πρὸ την Νέαν «Υόρκην. Τὸ «Γκρίπσοχολμ», μὲ μῆκος 643 ποδῶν καὶ μὲ μεταφορικὴν ικανότητα δι' 800 ἐπιβάτας πρώτης καὶ τουριστικῆς θέσεως, είνε τὸ μεγαλύτερον σουηδικὸν ὑπερωκεανόν. Η είσοδος του εἰς τὴν ὑπερεσίαν θὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τοῦ 1957.

Serving

ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL.

HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 80901

DIRECTORY OF SHIP'S AGENTS, STEVEDORES TUGOWNERS, SHIPCHANDLERS ETC.

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS SHIP'S STORE MERCHANTS
POR TADEA AIDE PROVIDORES LTD.	Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Monatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol» STEVEDORES
AMSTERDAM	STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 41 Cables: «Franswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.	Leake Street, FREMANTLE, Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS
ANTWERP	STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Franswart»	STEVEDORE	GEORGETOWN (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut» SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	GIBRALTAR	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James» SHIPCHANDLERS
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Károdi, Μπάρι, Ειδονόματος ή Λοδίνον 85)—, φόρτωσις 10—18 Νοεμβρίου. Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING	STEVEDORING	HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring» Hamburg STEVEDORES
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	BASTE & LANGE	Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions Tele: 36 62 0899
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	HULL	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipeo»	SHIP FITTERS	CABLES : «DUCAL» TEL. 31370	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL STEVEDORES
CURTIS BAY TOWING Co.	Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371	
JAM E MYRNIoudis	608 E. PRATT ST. Tel: Plaza 2-2561 ables: «Smyrniodi»	SHIPCHANDLES	KARACHI	COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES. KEAMARI, Cables: Jubilee SHIP CHANDLERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115 COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS	
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	2 Selkirk St. Tele: 8—1478 Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	LIVERPOOL	REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus» STEVEDORES
CASABLANCA	H. G. SMITH & C. Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos» SHIPCHANDLERS
L. BARBER LTD	(also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	MELBOURNE	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 STEVEDORES
PORTLAND STEVEDORING Co	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
DAKAR	21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5	SHIP'S FITTINGS
SOCOMAR	21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	Cables: «Fleetways»	
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES		Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 8155. Cables «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS
JOKELSON & HANDTSAEM	782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»		MORMUGAO	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR SHIPS AGENTS
DURBAN	J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	STEVEDORES	I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
NEW YORK			NAPLES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables : «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS
PENANG			NEW YORK	MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
S. V. K. PATCHEE BROS			PENANG	(Manium) SHIPCHANDLERS & Cables: «Ismalia» STEVEDORES

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658
ΑΘΗΝΑΙ: ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

‘Αντιπρόσωποι μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Οι κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS LONDON E.C. 3**Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις**

Τὰ 14 λίμπερτος

Σύσκεψις διὰ τὴν πολυθρύλητον ὑπόθεσιν τῶν 14 λίμπερτος ἔλαβεν χώραν τὴν 12ην Ἀπριλίου εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν. Πλὴν τῶν αρμόδιων ὑπουργῶν καὶ ὑπαλλήλων παρέστησαν εἰς αὐτὴν καὶ οἱ συνηγοροὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Προτάσεις, δῆθεν, συμβιβαστικαὶ διετυπώθησαν, αἵτινες, δῆμος, ἔξερχονται τῶν δυνατῶν ὅριων ὑποχωρήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς μίαν ὑπόθεσιν ἀπὸ τὴν ὁποίαν οὐδὲν ἄλλο ἀπέκομισαν παρὰ τὸν φυσικὸν κάμπτον καὶ τὸν ἄδικον διασυμόν.

Δύο νεότευκτα «κάργκο-λάινερς»

Κατὰ τὴν εἰραφαϊκάς πληροφορίας ἐκ Λονδίνου, τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον κάργκο-λάινερ «Ἐλληνικὴ Δόξα» 11.000 τόνων d.w., τῆς ἑταίριας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἐλληνικὴ» τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, παρελθθεῖ κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαμιλῶν καὶ υψώσαν τὴν Κυανόλευκον ἀπέτελεσθεν ἐκ Γλασκώνης διὰ Κόλπου Μεξικοῦ πρὸς τὸ πρώτων ἐπόμενον ὅδον ἀδελφῶν σκαφῶν, ἐδρομολογήθη δὲ εἰς τὰς ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Κόλπου γραμμὰς τῆς «Ἐλληνικῆς» πρὸς τὴν Μεσόγειον. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρθενικοῦ τοῦ ταξιδίου τὸ σκάφος θὰ προσεγγίσῃ καὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

— Ἐπίσης, μετὰ ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, παρελήφθη ἀπὸ τὰ Ιστιωνικά ναυπηγεῖα τὸν Αἴδη (τοῦ Αἴδη) τὸ κάργκο λάινερ «Ἐλλάς» 4250 τόνων d.w., ὅπερ εἶναι τὸ πρώτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων σκαφῶν παραγγελθέντων εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα ὑπὸ τῆς «Ἐλληνικῆς». Τὸ «Ἐλλάς» απέτελεσθεν ἥδη ἐξ Ιστιωνίας διὰ Μανιλᾶν, δῆθεν δὲ φορτώση κόπτρα διὰ Βενεζούελλαν. Ἐκείθεν θὰ κατευθυνθῇ εἰς Ἡνωμένας. Πολιτείας πρὸς φόρτωσιν διὰ Μεσόγειον, θὰ διατεθῇ δὲ εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Τουρκίας—Ἐλλάδος—Ἄγγλιας—Κόντινεντ.

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 8-8916 Cables: «Indepierco» TOWAGE
INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 8-8916 Cables: «Indepierco» STEVEDORES
MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6,
Tele: 8-5514, 8-5515 STEVEDORES

RANGOON COMOTTO SON & Co LTD. STEVEDORES &
P. O. Box No 139, Cables: «Macotto» SHIPCHANDLERS

ROTTERDAM STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
Tlee: 27190 Maaskade 113
Cables: «Fransswarts»

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

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

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphia» SHIPCHANDLERS
Wah Hin & Co Ltd. 62 Robinson Road, SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS
Tele. 22340-3884-3885-6127 IMPORTS & EXPORTS
Cables: «Provisions» RUBBER & RICE MERCHANTS

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

VANCOUVER B.C. Cables: «Motive» STEVEDORES

EMPIRE STEVEDORING Co
Tele: Pacific 8841/8 395 Railway Street
Cables: «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West. GRAIN FITTERS
Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louisw.Mes» AND STEVEDORES

WESTERN Stevedoring Company Limited.
Capt. C. W. McKAY, Manager
Main Office: 687 Powell t. Tele: 1626 STEVEDORES

Αἱ ναυπηγήσεις

Πληροφορούμεθα, ὅτι παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Σόρτ Μπρόδερς» φορτηγὸν, χωρητικότητος 10.500 τόνων μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ. Παράδοσις περὶ τὰ τέλη τοῦ 1959.

— Τὴν 30ὴν Ἀπριλίου πρόκειται νὰ τεθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ, τοῦ Κουνίσου, ἡ τρόπις τοῦ νέου Σεξαμενόπλοιού τῶν 46.000 τόνων d.w., ὅπερ πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ὀμίλου τοῦ «Νιάρχου καὶ νότιον τοῦ οἰκουμενικοῦ σηματίαν». Αἱ σημειώθη, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἔχῃ μῆκος 737 ποδῶν καὶ πλάτος 102 ποδῶν καὶ θὰ είνει κατὰ 50% μεγαλύτερον ἀπὸ δόλα τὰ τὰς πορτάς δεξαμενόπλοια.

Αἱ καθελκύσεις

Τὸ καθελκυσθὲν τὴν 1ην Μαρτίου ἐν Ιστιωνίᾳ δεξαμενόπλοιον «Αγιος Βασίλειος Β.», 32.000 τόνων d.w., θὰ συμπληρωθῇ τὸν Μάιον. Τὸ σκάφος ἐξειδισθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲ ἀτμοστροβίλου δυνάμεως 15.000 ἵππων, οἵτινες θὰ τῷ παρόντοιν ταχύτητα 16.5 μιλίων.

— «Αρ’» ἔτερον τὸ καθελκυσθὲν τὴν 2ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναγκόγια φορτηγὸν «Ατλαντικός Γκλαντιέτορ» 10.500 τόνων γκρός 16.000 τόνων d.w., θὰ παραδοθῇ καὶ αὐτὸν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μῆνος Μαΐου. Διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ έφωδιασθῇ μὲ ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 6.600 ἵππων, οἵτινες θὰ τῷ δέξασφαλίζουν ταχύτητα 14.85 μιλίων.

— Τὴν 5ην Μαρτίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ιστιωνίας, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οράιον», τὸ φορτηγὸν «Εύγενία Γ.», χωρητικότητος 10.400 τόνων γκρός 14.800 τόνων d.w., ὅπερ καὶ προβλέπεται νὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη Ιουνίου. Μηχαναὶ προσώσεως ἀτμοστροβίλοις, δυνάμεως 8.200 ἵππων καὶ προβλεπομένη ταχύτητα 15.8 μιλίων.

— Ἐν συνεχείᾳ, τὴν 8ην Μαρτίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμενος διὰ λογαριασμὸν ἡ έταιρία «Ρεζολιούτ» (τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Γ. Α. Ευπερίκου), τὸ νέον φορτηγὸν «Νότρια» 9.500 τ. γκρός 12.400 τόνων d.w. Παράδοσις περὶ τὰ μέσα Αὔγουστου. Μηχαναὶ προσώσεως ἀτμοστροβίλοις, δυνάμεως 4.300 ἵππων ἀξονοῦς, μὲ προβλεπομένη ταχύτητα 15.½ μιλίων.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίτη (τῆς Γιοκοχάμας) καθειλκύσθη τὴν 26ην Μαρτίου διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οράιον» τὸ σύμπερ-τάνκερ «Ἀνδρος Κέιπ», 26.000 τ. γκρός 41.400 τόνων d.w. Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοις, δυνάμεως 19.000 ἵππων, μὲ προβλεπομένη ταχύτητα 17 μιλίων. Παράδοσις περὶ τὰ τέλη Ιουλίου.

— Δημελοκίνητον φορτηγὸν 11.100 τόνων d.w. ἐπέρκειτο νὰ καθελκυσθῇ ἀπὸ τὰς ἑχάρας τῶν ναυπηγείων Χοδατσέρκε τοῦ Κιέλου διὰ λογαριασμὸν ἡ έταιρία πατέλουσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ. κ. Αθέλφων Λύρα Λτδ τοῦ Λονδίνου.

Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ γιουγκόσλαβικὸν φορτηγὸν «Γορία» 5729 τ. γκρός, 8900 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1918, ήγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Καραπίπερο (τῆς Βηρυττοῦ) ἀπὸ τιμῆς 95.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ περὶ τὰς ἀρχὰς Μαΐου εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ, τιθέμενον ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Λιμπίντο» 6851 τ. γκρός, 9033 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβέον τοῦ Οκταβρίου 1955, ἡγοράσθη παρὰ τὴν Ελλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ παραλαμβανόμενον τὸν προσεχῆ μῆνα θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

— Τὸ διπλέλικον ιδρυγικὸν μοτόρ-τάνκερ «Βεντορ» 8614 τόνων γκρός, 13.623 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1933, ἡγοράσθη, ἀντὶ 195.000 λιρῶν, ἀπὸ τὴν παναματίκην ἡ έταιρία «Μαίρη» καὶ θὰ μετατραπῇ εἰς ἀνθρακοφόρον. Σημαία Κοσταρίκας.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Οίλγα Ράις» 1182 τ. γκρός, 1600 τόνων φορτοῦ περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1910, ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς, ἀπὸ τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα παναματίκην ἡ έταιρία «Ναυτίλος».

— Τὸ ὑπὸ παναματίκην σημαίαν φορτηγὸν μας «Αγιος Γεώργιος» (ex «Θεόδωρος Σ.») 1276 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθη εἰς Δαυοὺς ἐφοπλιστάς, παραδοτέον ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται, ἀντὶ τιμῆς 17.750 λιρῶν.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθερισμὸν λίμπερτος τοῦ «Αλεξανδρεία» (ex «Φελίτσια») 7216 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἔτερους «Ἐλλήνας» ἐφοπλιστάς. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ παναματίκον φορτηγὸν «Πάλη» 5937 τ. γκρός, 9382 τόνων φορτοῦ καὶ ναυπηγήσεως 1926, ἐπωλήθη εἰς ἀλλόθεσπούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 220.000 λιρῶν μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Ιούλιον.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Παρέδοθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι (τῆς Σικουρατζίμα) τὸ νέον φορτηγόν μας «Καπετάγι Γέμελος» 10.019 τ. γκρός 14.000 τόνων d.w., περίπου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲ μηχανάς Ντήζελ, δυνάμεως 6250 ἵππων. Ταχύτης 14.75 μιλίων.

**“ΟΛΥΜΠΟΣ”
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

NAYTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARBANITIDHS & SIA

ΑΘΗΝΑΙ

Γιάν Σμάτς 4
Τηλ. 30.078 - 27.541ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Άκτη Μιαούλη 21
Τηλ. 42.328'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ
'Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων
'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: «ΟΛΥΜΠΤΟΥΡΣ»

— Έπισης, άπό τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία παρεδόθησαν, κατόπιν έπιτυχών δοκιμών, τὸ κάρυκο-λάινερ «Ελλάς» 4250 τ. γκρός, τὸ φορτηγόν «Γαλάτεια» 9350 τ. γκρός καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Μαριέττα» 31.000 τόννων d.w. Καὶ τὰ τρία ταῦτα σκάφη ἐκτελούν ἡδη τὸ παρθενικὸν τῶν ταξιδίων.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ναυτίλος» μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Urga Race» 1182 τ. γκρός (τοῦ 1910) παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα μετωνομάσθη «Νικόγια» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

Οἱ ἐπὶ ξένων πλοίοιν ἔργασθέντες

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου 1956 εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, 14.218 «Ἐλλήνες ναυτεργάται, εἰς τοὺς ὄποιους κατεβλήθησαν ώς ἀμοιδὴ διὰ τὸν μῆνα τούτον λίραι Ἀγγλίας 646.328. Καὶ εἰδικότητας οἱ ἔργασθέντες ναυτικοὶ κατανέμονται ώς ἔξῆς : Πλοιάρχοι 704, ὑποπλοιάρχοι 650, ἀνθυποπλοιάρχοι 738, δόκιμοι πλοιάρχοι 89, μηχανικοὶ α' 673, μηχανικοὶ β' 610, μηχανικοὶ γ' 808, δόκιμοι μηχανικοὶ 169, ραδιοτηλεγραφηταὶ α' 589, ραδιοτηλεγραφηταὶ β' 1, ναύκληροι 704, ναῦται 4021, ναυτόπαιδες 65, ἀρχιθερμασταὶ 676, θερμασταὶ 2182, λιπανταὶ 627, μάγειροι α' 690, θαλαμηπόλοι 91 καὶ βοηθοὶ θαλαμηπόλων 41.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου 1956 εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ξένας σημαίας 14.456 «Ἐλλήνες ναυτικοὶ, εἰς τοὺς ὄποιους κατεβλήθησαν λίραι Ἀγγλίας 675.821. Οἱ ἔργασθέντες κατανέμονται ώς ἀκόλουθως κατ' εἰδικότητας : Πλοιάρχοι 820, ὑποπλοιάρχοι 668, ἀνθυποπλοιάρχοι 764, δόκιμοι πλοιάρχοι 90, μηχανικοὶ α' 689, μηχανικοὶ β' 637, μηχανικοὶ γ' 826, δόκιμοι μηχανικοὶ 169, ραδιοτηλεγραφηταὶ α' 597, ραδιοτηλεγραφηταὶ β' 1, ναύκληροι 714, ναῦται 4109, ναυτόπαιδες 45, θερμασταὶ 2233, λιπανταὶ 648, μάγειροι 706, θαλαμηπόλοι 90 καὶ βοηθοὶ θαλαμηπόλων 38.

Αἱ ἀσφαλίσεις παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου ὑπεγράφθησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι τριῶν πλοίοιν ὑπὸ ξένας σημαίας:

«Θεόδωρος Βλαστόπολος» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας τόννων γκρός 6997 ἐκπροσωπουμένου ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Παράσχου, «Σάντα Εἰρήνη» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας 7118 τόννων καὶ «Πότη» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας 7257 τόννων ἐκπροσωπουμένων ὑπὸ τοῦ κ. Μάνου Λαιμού, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1956.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίοιν τὰ δόπισα ἔχουν ἀσφαλισθῆ μέχρι τοῦδε ἀνέρχονται εἰς 141 τόννων γκρός 1.269.993.

Τὰ δύο ταμεῖα προνοίας

«Ο γενικὸς ίσολογισμὸς τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ε. Ν. τῆς χρήσεως 1954—55 ἐμφανίζει ἐνεργητικὸν 15.429.354,83 δραχ., μὲ κυριώτερα κονδύλια τὰ ἔξης : Εἰς Ταμεῖον καὶ παρὰ Τραπέζαις καὶ Ν.Α.Τ. δραχ. 3.663.973,80 καὶ εἰς ἀκίνητα καὶ οἰκοδόμησιν οἰκοπέδου Πειραιώς δραχ. 10.598.366,53. Εἰς τὸ σκέλος τοῦ παθητικοῦ τὰ κυριώτερα κονδύλια ἀναφέρονται εἰς τὰ ἔξης : Κεφάλαιον τῆς προηγουμένης χρήσεως καὶ πλεόνασμα τῆς χρήσεως 1954—1955 δραχ. 9.367.727,85 καὶ λογαριασμὸς λιρῶν καὶ διανείων εἰς δραχ. 3.895.941,85.

Ο ἀπολογισμὸς τῆς ίδιας χρήσεως διαπιστώνται διαπάντας 2.824.306,05 δραχμῶν, ἀναλογούμενας — ώς πρὸς τὰ κυριώτερα κονδύλια αὐτῶν — ώς ἔξης : Εἰς ἐφ' ἀπαξ μερίσματα, μηνιαῖς τοιαῦται καὶ ἐπιστροφάς εἰσιφορῶν 2.298.060,80 δραχ., καὶ εἰς διαπάνας διοικήσεως 308.859,45. Μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἔξδόδων, τὸ πλεόνασμα ἔφθασεν εἰς 3.097.065 δραχ. Τὰ ἔσοδα, ἔξ ἄλλου, ἐκ δραχ. 5.921.371,05 προήρχοντο, κυρίως, ἀπὸ τὰς καταστολὰς τῶν ἡσαφαλισμένων ἐκ δραχ. 5.244.158,75 καὶ ἀπὸ τὰς προσδόους τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου δὲ δραχ. 476.422,30.

— Άφ' ἔτερου ὁ γενικὸς ίσολογισμὸς τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε. Ν., τῆς ίδιας ως ἄνω χρήσεως παρουσιάζει ἐνεργητικὸν 12.263.274,30 δραχ., μὲ τὰ ἔξης κυριώτερα κονδύλια : Εἰς Ταμεῖον καὶ παρὰ Τραπέζαις καὶ Ν.Α.Τ. δραχ. 6.299.563,15 καὶ εἰς ἀκίνητα δραχ. 5.434.920. Εἰς τὸ παθητικὸν σπουδαιότερα κονδύλια εἰνε τέ κατωθι : Κεφάλαια ἐκ τῆς προηγουμένης χρήσεως καὶ πλεόνασμα τῆς χρήσεως 1954—55 δραχ. 10.681.645,95, ἀνεκκαθάριστα ἀποθεμάτων ἐξωτερικοῦ 985.522,75 δραχ. καὶ ὀφειλόμενα δοθηθήσατα 230.002,40 δραχ.

Ο ἀπολογισμὸς, ἔξ ἄλλου, τῆς ίδιας χρήσεως διαπιστώνει εἰς τὸ σκέλος τῶν δαπανῶν 6.216.858,50 δραχ., ἀναλογούμενας — ώς πρὸς τὰ κυριώτερα κονδύλια αὐτῶν — ώς ἔξης : Εἰς ἐφ' ἀπαξ δοθηθήσατα καὶ ἐπιστροφάς καταθέσεων δραχ. 3.510.241,10, εἰς δαπάνας διοικήσεως 316.156,10 δραχ., καὶ εἰς διαχείρισιν ἀκινήτων 537.760,90 δραχ. Τὸ σύνολον τῶν ἔξδόδων ἀνήλθεν εἰς δραχ. 4.420.233,40, μὲ πλεόνασμα διὰ τὴν χρήσην 1954—55 ἐκ δραχμῶν 1.796.625,10. Τὰ ἔσοδα ἐκ δραχ. 6.216.858,50 προήρχοντο, κυρίως, ἀπὸ τὰς καταστολὰς τῶν ἡσαφαλισμένων ἐκ δραχμῶν 5.198.269,10 καὶ ἀπὸ τὰς προσδόους τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου ἐκ δραχ. 967.278,45.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν

Διὶ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ «Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωντιάδη ἐποθετήθη εἰς τὴν Διεύθυνσιν Διοικήσεως τοῦ Υ.Ε.Ν. ὁ πλοίασχος-λιμενικὸς κ. π. Παπανικολάου, ἀντὶ τοῦ ὁμοιοδάμου τοῦ κ. Θ. Λοϊσίου τοποθετηθέντος εἰς τὴν Διεύθυνσιν Οἰκονομικῶν «Υπηρεσιῶν τοῦ αὐτοῦ ὑπουργείου.

Τύποι τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου

Οἱ κ.κ. Ἀδελφοὶ Λύρα, μέσω τοῦ ἐν Λονδίνῳ προξενικοῦ μας λιμενάρχου κ. Μ. Σακάπον, ἀπέστειλαν, ώς πρώτην δόσιν, 500 λίρας ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

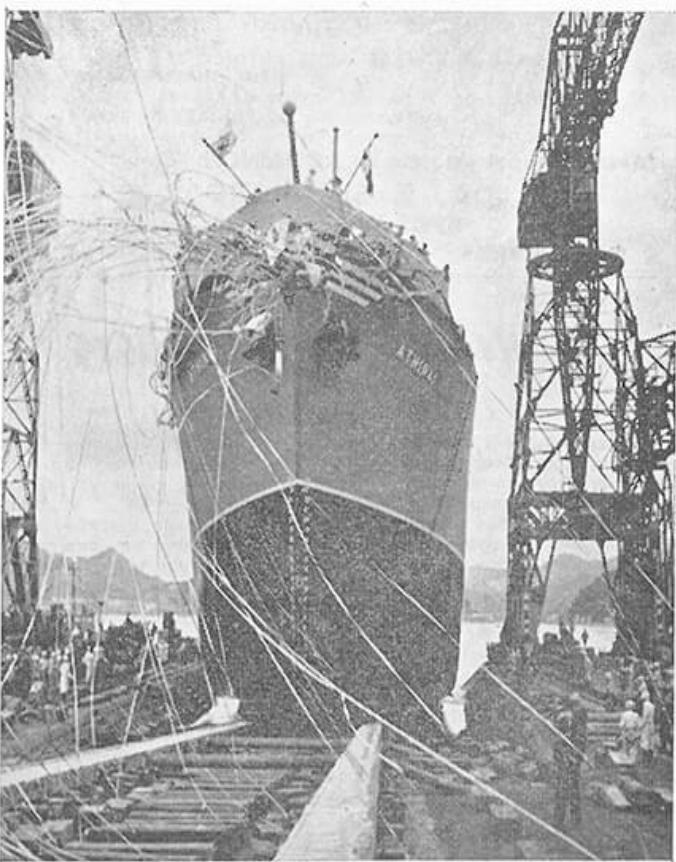
Τὰ νεότευκτα φορτηγά «Καπετάν Γέμελος» καὶ «Μπάρμπα Χρήστος» ὑποστάντα τὴν τελικὴν αὐτῶν καταστερηθησαν εὑρέθησαν 10.015 τ. γκρός τὸ πρῶτον καὶ 9922 τ. γκρός τὸ δεύτερον.

— Επίσης κατευτορίθη καὶ τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Ἀνδρος Κάστλ» εὑρέθην 23.469 τ. γκρός.

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸς καιροῦ παρ' Ἑλλήνων (τοῦ 1906), μέσῳ ἐπρόκειτο νά μετονομασθῇ «Καπετάν Αντώνης», ἔγκατελείφθη κατὰ τὴν ἐπιθεώρωσίν του. «Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἐπωλήθη εἰς Βέλγους διαλυτάς.

— Τὸ νεοαγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων «Γιάγκος» 7142 τ. γκρός (τοῦ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Ἐνῷ τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν κάρυκο-λάινερ τῆς «Ἐλληνικῆς Αθηνᾶς», τόννων 4.250, καθελκύεται ἀπὸ τὴν ἐσχάραν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων «Ιτσόν».

1942) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖρίας «Ντέλε Πατσίφικο».

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Σηκλάτιφ» 2752 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη «Ζοζέφινα».

— Επίσης τὸ ἀργόν εἰς τὴν Ἀιγαίρεσαν παναματικὸν φορτηγὸν μας «Μπάλι» (εκ «Κένταυρος») 6064 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετωνομάσθη «Λίμπρα».

— Τὸ προσφάτως παραδοθὲν ἐκ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων κάρυκο-λάινερ τῆς «Ἑλλᾶς» καταμετρηθὲν τελικῶς εὐρέθη 2749 τ. γκρός.

— Τὰ ὑπὸ ἀμερικανὴν σημαίαν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοια «Ἀμφιτρίτη» καὶ «Ποσειδών» 7949 τ. γκρός ἔκαστον (τοῦ 1938), ὑψωσαν τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ παρέμειναν ὑπὸ τὰ αὐτὰ ὄντα.

Ἐκδόσεις :

Η ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

«Υπὸ Ν. Μανουσοπούλου — Ἄναστ. Σγούρου

Τμηματαρχῶν Υπουργείου Ἐργασίας

Εἰς τόμον 170 σελίδων ἐξεδόθη προσφάτως παρὰ τῶν τμηματαρχῶν τοῦ Υπουργείου Ἐργασίας κ. κ. Ν. Μανουσοπούλου καὶ Α. Σγούρου μελέτη περὶ τῆς φορτοεκφορτωτικῆς νομοθεσίας.

Η πληρότητος τοῦ κειμένου, καλύπτουσα δλέκληρον τὸ πραγματεύοντος θέμα, ὑπὸ πάσαν ἐποψίην, μὲ μεθοδίκοτης τῆς κατατάξεως τῆς ὅλης, ἀλλὰ καὶ ἐξόχως σαφῆς καὶ ἀπλῆ φράσεις, ἢν μεταγειρίζονται οἱ συγχραφεῖς, καθιστάσι τὸ πόνημα τὸ μοναδικόν, ἵσως, διὰ τὸν σκοπόν, διὸ προορίζεται.

Πρόκειται περὶ πολυτίμου ὁδηγοῦ εἰς ὅλους ὅσους ἔχουν ἀνάμιξιν εἰς τὴν φορτοεκφορτωτικὴν ἔργασίαν, εἴτε διοικητικοὶ ὑπάλληλοι εἰνε σύντομοι θέματα, ἢν μεταξύ τοῦ φορτοεκφορτωτικῆς ἔργασίας, δι' ὃ καὶ μετά βεβαιότητος δύναται νὰ προβλεφθῇ, διὸ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ βασικὸν πόνημα εἰς τὴν μελέτην τοῦ τομέως τῶν φορτοεκφορτώσεων.

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ «Αρχαιότερον καὶ Τελεότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων, Ἰδρυθὲν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ «Ἀγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν

Τοῦ «Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου»

Τοῦ «Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

«Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσας φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξιμενήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἔργασίας ἀφοράσσει τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεδητοτοίσιν. — Οὔγγυονοκολλήσεις καὶ Ηλικτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον Οδειγάλου καὶ Χυτοσιδήνιον.

«Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεία : 68-70. Οδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφ. : R 591 Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «FRANGSON» ALEXANDRIA

Μπιζέρτα ή Τύνιδα (τοιμέντα είς χώμα) διά Πόρτρ Σουδάν 52)6, 'Απρίλιον. 'Από Σπαλάτον (τοιμέντα δι' 'Άδεν 58)— έως 59)— και άπό Βενετίαν (φωσφάτα είς σάκκους) διά Χάτιφαν έζητούντο δύο πλοϊα, ένα 3000 τ. δι' 'Απρίλιον και έπερν 2000 τ. διά Μάσιον, με ναυλων δολ. 6 φίο. 'Από Στρατώνι (μεταλλεύματα) διά Τεργέστην 35)—, ίδεα τών ναυλωτών και άπό την Θάσον (Σκάλα Μαριές) διος Γένοβαν (σιδηρομετάλλευμα 34)—. Έζητείτο σχετικών σκάφος 3 έως 4 χιλ. τόνων. 'Από Μεσογειακούς λιμένας της 'Ισπανίας έζητούντο σκάφη τών 2000 έως 3000 τ. (σίκαλιν είς σάκκους) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν 39)—, έως Ραβένναν 45)—, 'Απρίλιον—Μάσιον. Τέλος, υπήρχεν έργασία διά σκάφη τών 2000 τ. έξι Ερυθράς Θαλάσσης (φωσφάτα) διά Γιουγκοσλαβίαν είς τά 40)—, 'Απρίλιον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

«ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ» (λιβερ., δεξαμ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 14.000 τόν. γεννημάτων (700.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπή δολ. 140.000, όφιον διά φόρτωσην από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 145.000, έων άπο Κόλπου δολ. 170.000, όφιον δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς δολ. 5000 έξτρα (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξις 15—30 'Απρίλιον.

«ΕΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου (Βορείως του Χάττερας) 9500 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 14.75, όφιον από 'Αλμπανία, με συμπλήρωσην είς Νέαν 'Υόρκην δολ. 15, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 10—25 'Απρίλιον.

«ΠΙΑΓΚΟΣ» λιδερ. (εχ 'Βενετοπονδί) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ 74)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά γερμανικού λιμένα Βορείου Θαλάσσης 75)6, με 2500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 10—25 'Απρίλιον.

«ΝΑΥΛΟΣΥΜΩΝΩΝ» (της έτ. 'Τρίτων) από Χάμπτον ρόδης διά την μεταφορών 350.000 έως 400.000 τόν. γαιανθράκων είς 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 70)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Βόρειου Σαλλίαν 78)—, έλευθερον έκφορτωτικών, έναρξις 'Ιούλιον και λήξις Δεκεμβρίου.

«ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» (τάνκερ) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς, κατ' άποκοπή δολ. 147.000, όφιον διά φόρτωσιν από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 125.000, έων άποφτωσην έξι 'Αγίου Λαυρεντίου δολ. 120.000, 'εγκρός-τέρμης, φόρτωσης 15—30 'Απρίλιον.

«ΔΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9700 τ. γεννημάτων διά Γίνοβαν δολ. 16.50, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 13 'Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΑΝΑΡΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ 75)—, φόρτωσης 1—6 'Απρίλιον.

«ΕΜΑΡΚΕΛΛΑ» (παναρ.) από Χάμπτον ρόδης 5000 τ. γαιανθράκων διά Καίν δολ. 12.35, φόρτωσης Μάιον.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιβερ., δεξαμ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 19.000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς δολ. 9.75, έων άποφτωσην έκ 'Μόντρεαλ δολ. 10, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών (τρία συνεχή ταξίδια, έναρξις 20 'Απρίλιον—12 Μαΐου).

«ΕΛΛΑΣ» από Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρειαν 117)6, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 1—15 Μαΐου.

«ΔΙΔΩΝ» (σημ. ομηρικ.) από Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. γεννημάτων διά Τουρκίαν δολ. 19.50, με 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 'Απρίλιον.

«ΚΡΗΤΗ» από Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. γεννημάτων διά Τουρκίαν δολ. 19, με 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 5—20 'Απρίλιον.

ΦΟΡΤΗΤΟΝ (τήτ. έτ. Λιδανών) από Χάμπτον ρόδης (γαιανθρακες) 9500 τόν. δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ 59)9 (συνεχή ταξίδια έπι δύο έτη), έναρξις 'Ιούνιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΚΑ·Ι·ΡΗΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Γίνοβαν, Λιδερόν ή Νεάπολιν δολ. 17, ένα λιμένα διά 17.50 δύο λιμένας, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 1—26 'Απρίλιοι.

«ΑΝΑΡΟΣ» (λιβερ.) από Σατίν Τζών ή Χάλιφας 9500 τ. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην 'Αγγλιας 102)6, όφιον διά Μάντσεστερ 105)—, μίασος φόρτωσης.

«ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ» (λιβερ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9800 τ. γεννημάτων διά Μπλαφούτ, Λιδερπουλ ή 'Ειδουμάσιον 95)—, όφιον Χούλλα 100)—, φόρτωσης 15—30 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (δδ. Γευλανδρή) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τόν. γεννημάτων δι'

'Ειδουμάσιον 95)—, φόρτωσης 10—25 Μαΐου.

«ΜΕΔΙΝΑ ΠΡΙΝΣΕΣ» (σημ. άγγλική) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ 72)6 (τέσσερα συνεχή ταξίδια, έναρξις Μάιον).

«ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ» (παναρ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δολ. δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς 114)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, 'εγκρός-τέρμης, φόρτωσης 1—12 Μαΐου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9100 τ. παλαιοιστιδρών (520.000 κ.π. διό δέματα) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπή δολ. 190.000, φόρτωσης 28 'Απρίλιον—8 Μαΐου.

«ΤΑΜ·ΠΟΓΚΑΛ» (λιβερ. δεξαμ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 17.500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς, κατ' άποκοπή δολ. 180.000, όφιον διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 184.000, έων άπο Κόλπου δολ. 214.000, όφιον δι' 'Αμβέρσαν δι' Ρόττερνταμ δολ. 4000 έπι έλαπτον (τέσσερα συνεχή ταξίδια), έναρξις 1—25 Μαΐου.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναρ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν δι' 'Αμστερνταμ δολ. 12.25, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 20—30 'Απρίλιον.

«ΑΡΓΚΟΜΠΕΚ» από 'Αλμπαν, με συμπλήρωσην είς Νέαν 'Υόρκην, 9500 τ. γεννημάτων διά Βρέμην δολ. 13.50, φόρτωσης 7—25 Μαΐου.

«ΟΚΕΑΝΕΙΑΝ ΠΟΡΟΝ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης δι' Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Υμουνίτεν 75)6, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 25 'Απρίλιοι—15 Μαΐου.

«ΛΙΜΠΠΕΡΕ·ΤΟΡ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δολ. δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς 118)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 1—12 Μαΐου.

«ΑΚΡΩΝ» (όνδουρ.) από Χάμπτον ρόδης δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς 118)—, έπι έλαπτον (τέσσερα συνεχή ταξίδια), έναρξις 18—25 Μαΐου—Αύγουστον.

ΝΑΥΟΣΥΜΦΩΝΟΝ (με την έτ. Παπαδάκη) από Χάμπτον ρόδης διά την μεταφορών έντος τετραστίας 500.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν δι' Ρόττερνταμ δολ. 7.18, έναρξις Ιανουάριον 1957.

«ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚΗ» (λιβερ., τάνκερ) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τ. άρασίστου διά Τεργέστην δολ. 15.75, φόρτωσης Μαΐου.

«ΚΙΜΟ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον 120)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωσιν 'εγκρός-τέρμης', φόρτωσης 3—14 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιβερ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 14.000 τ. γεννημάτων διά Πελονίων (Δάντσιγκ) δι' Γδυνιάτ δολ. 15, με 1300 τόν. έλευθερον έκφορτωσιν, φόρτωσης 1 έως 15 Μαΐου.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ» (λιβερ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 10.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ δολ. 10.25, φόρτωσης 10—30 Μαΐου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΜΑΡΙΜΠΛΑΓΚΑ» (λιβερ.) έπι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμστερνταμ δολ. 18.75, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 14—31 Μαΐου.

«ΜΕΝΤΟΡ» έπι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διά Βλαδισούστοκης ή Ναχόντης δολ. 18.75, με φόρτωσην Μάιον δολ. 18.50 με φόρτωσην 'Ιούνιον.

«ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ.) από Πρίνς Ρούπερτ 9500 τ. κρήθη δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς δολ. 20.55, όφιον διά δύο λιμένας έκφορτωσεων 20.95, με 3000 τ. έκφορτωσιν 'εγκρός-τέρμης', όφιον διά Λονδίνον, Ειδουμάσιον δολ. 22.50, με 1000 τ. έκφορτωσιν 'εγκρός-τέρμης', φόρτωσης 30 'Απρίλιον — 15 Μαΐου.

«ΠΕΡΑ Α·Ι·ΑΝΤ» (λιβερ.) έπι Βρετανικής Κολομβίας, Πούγκετ Σουντ, Κολούμπια Ρίβερ ή Πόλτραντ ('Ορεγκον) 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς 145)—, με 1000 τόν. έκφορτωσην και 1500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσης 10—20 'Απρίλιον.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΖΑΦΕΙΡΩ» (σημ. άγγλική) έπι Ρόττερνταμ 930 τ. θειηκής άμμωνίας είς χώμα δι' Ιψεύτης 17)6, φόρτωσης 13—16 'Απρίλιοι.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΣΑΡΙΖΑ» (λιβερ.) έπι Μπόνας 10.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά Ρόττερνταμ δι' Βλαδρύτικην 40)—, με 2000 τ. φόρτωσην 2)— και 2000 τ. έκφορτωσιν 2)—, φόρτωσης 5 'Απρίλιον — 20 Μαΐου.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ, Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, ΙΘΑΚΗΝ, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Δ)Π "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,,

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ. μ. διά ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : 'Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033. Διεύθυνσης : Τηλ. 470.895 και είς όλα τά Γραφεία Ταξιδιών.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

31

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Κεστορίκας) έκ Μπόνας 4200 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά Ρότερντομ 42/6, μέ 1000 τ. φόρτωσιν 2)— καὶ 1500 τ. έκφρότωσιν 2)—, φόρτωσις 12—25 'Απριλίου.

«ΑΝΝΕΛΕΝ» (παναρ.) από Βασιλικό Μπαΐ 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Κροτόνε 28/6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΦΡΑΓΚΙΣ» έξι 'Οδησσού 1000 τόν. γαστινθράκων διά Πειραιά 31)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΖ» (παναρ.) έξι 'Οδησσού 9400 τ. δισιφόρων μεταλλευμάτων διά Μπουένος "Άρες 105)—φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδιῶν καὶ 'Απω 'Ανατολής

«ΝΟΡΑ» (έντυρο) από Ντώρμπαν ή Κέιπ Τάουν 9500 τ. ἀράβοσίτου χόμα δι' 'Αρμέρσαν—'Αμβούργον ρέιντζ 112/6, ώφιον διά Ντώρμπαν καὶ Κέιπ Τάουν 115)—, έων διά δύο λιμένων έκφρότωσιν 2) 6 εξτρ., φόρτωσις 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΜΑΧΑΦΟΥΖ» Κεστορίκας (οχ 'Εγγιη) από Βιζαγκαπτάρη ή Μαντράς 7500 τ. μεταλλευμάτων διά Ριγίκεν 130)—φίο, μέ 700 τ. φόρτωσιν καὶ 1000 τ. έκφρότωσις, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» από Καράτσι 5800 τ. μεταλλευμάτων διά Τζακάρταν 87/6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Μπραθμουσιάν 9500 τ. λιπασμάτων διά Κορέαν, κατ' ἀποκτήνη δολ. 235.000 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΚΑΣΠΙΑΝΑ» (λιθερ.) από Λορέντζο Μόρκες 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 14, μέ 1.25 έκφρωτων, ώφιον από Ντώρμπαν δολ. 14.30, φόρτωσις 20 Μαΐου—25 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΝΟΛΙΤΟ» (Κεστορίκας) από Κέιπ Τάουν ή Ντώρμπαν 9500 τ. ἀράβοσίτου χόμα διά Βενετίαν 125)—φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

Ai χρονοναυλώσεις

«ΠΗΓΑΣΟΣ» (Κεστορίκας) 10.900 τόνων (l.w. (490.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' ἔνα υπεραστικόν τοξίδιον 39/6, παράδοσις Λιθερόπουλος 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΔΙΠΡΦΥΣ» 10.865 τόνων (l.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο 3 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 5.60, δύμεσος παράδοσις εἰς Μπρικένεντ.

«ΒΑΛΕΝΤΙΑ» (παναρ.) 10.850 τόνων (l.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 2 έως 3 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 5.60, δύμεσος παράδοσις εἰς Μόρπιτα.

«ΕΚΡΑΝΤ ΕΡΜΙΝ» (σημ. ἀγγλική) 10.270 τόνων (l.w. (480.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 22—24 τόν. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 11 έως 13 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.75, ἔναρξις Μάιου—'Ιουνίου.

«ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ» λιθερ. (εχ 'Νούτον) 10.870 τόνων (l.w. (486.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 24—25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 6 έως 7 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 5.20, παράδοσις εἰς Λευδίνον 9—19 'Απριλίου.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. ἀγγλική) 10.750 τόνων (l.w. (484.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο τοξίδια Δυτικών 'Ινδιών 37/6, παράδοσις εἰς Μασσαλίαν, 'Απριλίου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ» (λιθερ.) 10.864 τόνων (l.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 24 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 6.75, διά δύο τόν. πρώτως 12 μηνας καὶ δολ. 3.75 διά τούς υπόποιτους 12 μηνας, ώφιον δι' ἔξαρτην παραδοσίου δολ. 4.25, παράδοσις εἰς Κέπον τῇ ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες) Μάιον—'Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΙΟΣ» (λιθερ.) 10.850 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' ἔνα υπεραστικόν τοξίδιον 44), παράδοσις εἰς τὴ διελεύση τοῦ Ἑργαρτάρτου, 5—14 'Απριλίου καὶ ἐπαναπαρδοσίς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ η Μεσόγειον, οὐνί ἀνατολικώπερα τῆς Δυτικῆς 'Ιταλίας.

«ΝΤΕΒΩΝ» (λιθερ. 15.000 τόνων (l.w. (750.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 15—15 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 42 έως 44 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 7 έως 8 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 7, παράδοσις εἰς Χιροσίμα 15 'Ιουνίου έως 15 'Ιουλίου).

«ΑΡΣΕΝΑ» (παναρ.) 10.800 τόνων (l.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 5 έως 6 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 5.30, παράδοσις εἰς Κόντινεντ 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ» (παναρ..) 10.722 τόνων (l.w. (498.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων) τάιμ-τσάρτερ διά 12 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.80, παράδοσις εἰς 'Αγγλίαν Μάιον.

«ΣΗΛΛΑ-Ι-Φ» (λιθερ.) 10.800 τόνων (l.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά τοξίδιον ἐπιστροφῆς εἰς 'Ισπανίαν εἰς Εύρωπην (μέσω Σαγίκων) 49/3, παράδοσις εἰς Ισπανίαν 20—30 'Απριλίου, ἐπαναπαρδοσίς εἰς γαλλικὸν λιμένα Μεσογείου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΓΛΕΣΣΗΣ» 8240 τόνων (l.w. (370.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 21—22 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ἐπιστροφῆς εἰς Περιοχή Κόλπου εἰς Εύρωπην 40), παράδοσις εἰς Κουδετήτ 10—30 'Απριλίου, ἐπαναπαρδοσίς εἰς Αμβρέσαν—'Αμβούργον ρέιντζ.

Tά δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΖ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.500 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες), 21 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες), 21 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες), 40 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 25.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 32 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διὰ Βενετίαν 39 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 28 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΑΔΡΙΑΣ» (λιθερ.) 20.600 τόνων (l.w. τάιμ-τσάρτερ διά τέσσαρα ἔτη (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) δολ. 3.75, ἐὸν διὰ μεταφορᾶς εἰς περιοχὴν τῆς λίμνης Μαρκάπομπο δολ. 4, ἔναρξις 5 Μαΐου.

«ΑΙ-ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 19.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες), 5% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 5 'Απριλίου.

«ΖΙΝΙ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες) 7 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 'Απριλίου.

«ΒΙΤΖΙΑΝΤ» (παναρ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες) 7 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 4 'Απριλίου.

«ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΙΟΝ (τού κ. Στ. Λιδουνού) 30.000 τόνων (l.w. τάιμ-τσάρτερ δι' 10 έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) δολ. 3.50, μέ ἔναρξις 'Απρίλιον τού 1956 καὶ μέ ώφιον διὰ τάκην τεντώντας 10 Μαΐου.

ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΟΝ TANKER (τού κ. Ν. I. Γουλανόρη) 40.000 τόνων (l.w. τάιμ-τσάρτερ διά 15 ἔτη (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) δολ. 2.45, πολέσις τὸ 1957.

ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΟΝ TANKER (τού κ. N. I. Γουλανόρη) 40.000 τόνων (l.w. τάιμ-τσάρτερ διά 15 ἔτη (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) δολ. 2.45, πολέσις τὸ 1957.

ΛΑΡΙΑΣ (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.500 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες) 35 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 12 'Απριλίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ (λιθερ.) από λιμένας 'Ηκουμένης Πολιτείων 12.500 τόνων (l.w. διά τάκην διοικητών μεταξύ λιμένων 'Ηκουμένης Πολιτείων 12 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 'Απριλίου.

ΑΙ-ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά Τρινιτάνων 45% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 17 'Απριλίου.

ΑΙ-ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (λιθερ.) ἐκ λιμένων Περιοκού Κόλπου 17.000 τόνων (l.w. διά τάκην διοικητών μεταξύ λιμένων Περιοκού Κόλπου 12 'Απριλίου.

ΑΙ-ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (λιθερ.) ἐκ λιμένων Περιοκού Κόλπου 17.000 τόνων (l.w. διά τάκην διοικητών μεταξύ λιμένων Περιοκού Κόλπου 12 'Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Περιοκού Κόλπου 26.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, μέ ώφιον Μεσόγειον, εἰς τὴν βάσιν τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 'Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Περιοκού Κόλπου 26.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 52 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 15—25 'Απριλίου.

«ΠΕΤΡΟΣ» ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ἀνατολικὴν ὄπτη Νοτίου Αμερικῆς 15 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 19 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.500 τόνων (l.w. πετρελαιοειδῶν δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερες) 42 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 30.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 37 1/2 % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 19 Μαΐου.

«ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ» (παναρ.) 16.570 τόνων (l.w. τάιμ-τσάρτερ διά 12 μηνας (μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) δολ. 4, ἔναρξις Μαΐου.

ARGO SHIPPING & TRADING CORP.,

Pier D, Berth 34
Long Beach 2, CALIFORNIA

TRAMP SHIP AGENTS

at

LOS ANGELES - LONG BEACH HARBORS

CABLE ADDRESS: «ARGOSHIP», Long Beach

TELEPHONE: HEmlock 6-7255 (Day & Night) TWX: IB 8139

Representatives:

NEW YORK: World Steamship Service Company

LONDON: Avgherino and Aperguis

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU
Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph { 475652
470851
470798
NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU
NAYTIKOI PRAKTOREIS — NAYLOMΕSITAI
PIRAIEYES
Aktή Ποσειδώνος 3 Τηλ. 475.652 470.851 470.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	ἔφθ. Τουάφ 10 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» ..	54	6498	ἔφθ. Αμβέρσαν 6 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λόδα»	54	8450	ἔφθ. Χάδρην 6 'Απρ. καὶ Ρουέν 8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εὐγενία I. Χανδρή	18	2974	ἀνεχ. Λάγκος 6 'Απρ. διὰ Πόρτ Χάρκουρτ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Λάζ Πάλμας 2 'Απρ. διὰ Μαρακάτιπο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθε Κολόμπο 2 'Απρ. διὰ Ριγιέκαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρες	43	7231	ἔφθ. Χάλιφας 9 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ἔφθ. Φρίμαντλ 8 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΝΙΚ. Νικολέρη	27	1887	παραλαμβάνεται εἰς Ἀγγλίαν, Μάϊον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψάνης	20	844	εἰς Πειραιά ἀπὸ 23 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Ἀναστασάτος	18	2858	ἔφθ. Βίζαγκαπτάμ 9 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	διῆλθε Σουέζ 3 'Απρ. δι' Αδεν, ἔφθ. 8
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ἐλληνική»	56	4250	εἰς Ἰαπωνίαν ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	ἔφθ. Μοντεβίδεο 7 'Απρ.
ΑΚΤΗ	'Αδ. Λιβανού' A.E.	44	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 8 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	όδ. Τσουρινάκη	20	1115	εἰς Ρόδον 1 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	ἀνεχ. Ἀμβούργον 22 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A.E.	43	7229	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούντζ	43	7176	Ίδε : «ΕΛΛΗΝΙΣ», ως μετωνυμάσθη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	διῆλθεν Ἀλγέριον 6 'Απρ. διὰ Νεάπολιν, ἔφθ. 10
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Παναμάν 5 'Απρ. διὰ Κορέαν
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	διῆλθε Λόδη 'Αντζελές 5 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κουδύλη	42	7191	διῆλθε Θέουταν 5 'Απρ. διὰ Ριγιέκαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	ἔφθ. Λείκ Τσάρλς 2 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 7 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	εἰς Ἀμβούργον ἀπὸ 3 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΑΡΓΩ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	ἀνεχ. Μουρόραν 9 'Απρ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπιξ»	44	7240	ἔφθ. Αλγέριον 2 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	ἔφθ. Αμστερνταμ 28 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἔφθ. Μπατόν Ρούζ, 1 'Απρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	διῆλθε Θέουταν 4 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πουπαλός & Σία	11	1881	ἔφθ. Μομπάσσα 1 'Απρ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	ξ' Ελληνική A.E.	46	2035	ἀνεχ. Πειραιά 12 'Απρ. διὰ Κων.) πολιν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 30 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική A.E.	44	1923	ἀνεχ. 'Αιμούργον 6 'Απρ. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 10
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική A.E.	46	2016	ἀνεχ. Λαμπέρσαν 5 'Απρ. διὰ Πάτρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Λομπίτο 7 'Απρ. διὰ Βάλδις Μπαίη
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Επειρίκου	21	5728	ἔφθ. Οδησσὸν 23 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Τακάμα πάτο 14 Μαρτ. διὰ Βομβάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 Μαρτ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	ἔφθ. Σαλούθιππον 7 'Απρ.
ΓΚΡΑΣΧΟΛ (ψυγείον)	Γ. Άρκουλης	43	486	εἰς μεταφορὰς Μεσογείου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 6 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	ἀργεῖ Πειραιά 4 'Απρ. διὰ Βάλδις Μπαίη
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Φάσο 23 Μαρτ. διὰ Μπαλίκ Παπάν
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάντος — Δούκας	23	1634	ἔφθ. Τεργέστην 5 'Απρ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2728	ἀνεχ. Σλούσκιλ 6 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Yioi Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Μιτιζέρταν 30 Μαρτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	ἔφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ ΣΦΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτῆ	44	7232	διῆλθε Κολόμπο 29 Μαρτ. διὰ Βασσόραν
ΔΗΜΟΣ ΣΦΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	διῆλθε Κιβραλτάρ 10 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντισμάντε»	55	6110	ἀνεχ. Πόρτ 'Εθεργκλαντ 2 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	ἀνεχ. Βρέμην 26 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΔΟΥΚΙΣΣΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (δεξ.)	Στ. Λιβανός	52	11767	ἀνεχ. Φάσο 23 Μαρτ. διὰ Μπαλίκ Παπάν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἔφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	ἔφθ. Τρινιντάντ 4 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. 'Επειρίκος»	27	4142	διῆλθε Τρινιντάντ 22 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» A.E.	44	7253	ἀνεχ. Λάιττα Πέντρο 6 'Απρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	διῆλθε Κιβραλτάρ 2 'Απρ. διὰ Κόρραμ Σάχρ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διῆλθε Σουέζ 9 'Απρ. διὰ Μασσάδαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Μπαρρόου 9 'Απρ. διὰ Μελίλλαν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική A.E.	56	2746	ἐν πλ. ἔξι Ιστανούντας διὰ Μανίλαν, 'Απρ. 10
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 3 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» A. E.	39	6281	διῆλθε Σουέζ 28 Μαρτ. διὰ Τζέδδαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	διῆλθε Θέουταν 22 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	56	7200	ἀνεχ. Γλασκώνην 7 'Απρ. διὰ Κόλπον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 26 Μαρτ. Είτα Κων.) πολιν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρου 6 'Απρ. καὶ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. Λούζη	43	7176	διῆλθε Πόρτα Σαΐδ 2 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΕΠΙΠΑΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	ἀνεχ. Στρατώνι 1 'Απρ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» A.E.	43	7253	διῆλθε Θέουταν 9 'Απρ. διὰ Σάϋρδιλλ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρετ. — Σταθάτος	44	7251	εἰς Νοβοράσικην ἀπὸ 16 Μαρτ.
ΕΡΜΗΣ (ἐπιβατ.)	έτ. «Ηπειρωτική»	16	2557	εἰς τουριστικὰ ταξίδια Μεσογείου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυρούγκα — Κολυμβά	21	2369	ἔφθ. Τζέδδαν ἀπὸ 22 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A. E.	43	7194	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά-'Ελευθεριάδη	17	3976	ἔφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΟΙΑ	Yioi Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Απρ.

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ : Κόπτερον πωλεῖται εἰς τὸ ήμισυ τῆς ἀξίας του. Καινούργια πανιά καὶ τέντες, σχοινιά Νάύλων, κάβοι, βίντσα, ἀλυσσίδες γαλβανισμένες, μηχανή «ΛΙΣΤΕΡ» 30 HP, καλοθάλασσον, ἀρίστης κατασκευῆς μὲ δύο καμπίνες, 4 κρεβδάτια, 'Αγγλικὸν W. C. κουζίνα, ψυγείον, δύο κοκέττες πληρώματος, ἥλεκτροφώτιστον κλπ. Πληροφορίαι: Τηλ. 30-610.

THEODORE J. ECONOMAKIS

SHIPPING AGENT

THESSALONIKI : I. Dragoumi Str. 5
Tel. Address CARAVI. Teleph. 32-13 & 72-742

ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ..	άδ. Κουλουκουντή ..	38	5548	διήλθε Θέουταν 4 'Απρ. δι' 'Οδησσόν άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Απρ. διά Χαδάννων
ΗΡΩΝ II ..	Δημ. Ν. Κουφός ..	44	1923	άνεχ. Μασσαλίαν 1 'Απρ. διά Κόνακρου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ..	έτ. «Ιόνιον» ..	44	7257	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδ άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΘΕΜΩΝΗ ..	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. ..	44	7198	εις 'Αμβούργον από 26 Μαρτ. έπισκευή
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΔΩΔΙΓΗΤΡΙΑ ..	'Απ. Πεζάς ..	55	8250	
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ ..	«Θεοφανώ» Α.Ε. ..	37	4815	
ΙΑΚΩΒΟΣ ..	Γ. 'Αγγελίδης ..	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ από έτών άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρι 9 'Απρ. διά Γκρείντζενμάουθ
ΙΓΟΡ ..	'Απ. Πεζάς ..	43	7207	διήλθε Παναμάν 8 'Απρ. δι' 'Ατλαντικόν άνεχ. Βαγκούνιερ 5 'Απρ. διά Κέιτ Τάουν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ ..	Υιόν Δ. 'Ιγγλεσή ..	42	7035	ανέχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπος
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ..	άδ. Γουλανδρή ..	44	7176	
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ ..	έτ. «Αθηνᾶ» κ.λ.π. ..	44	10441	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ ..	Ι. & άδ. Κ. Χ.' πατέρας ..	43	7255	άνεχ. Χάλιφαξ 4 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ ..	Ίω. Παράστος κλπ. ..	13	1877	έφθ. Μπάρον 8 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ ..	άδ. Κουλουκουντή ..	43	7229	διήλθε Λόδς 'Αντζέλες 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΟΣ ..	«Κάσσος» Α.Ε. ..	39	5215	έφθ. 'Άλεξανδρειαν 8 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ ..	άδ. Γράτσου ..	44	7260	διήλθε Τρινιτάν 4 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ άνεχ. Καρθαγένην 6 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε. ..	43	10448	διήλθε Πειραιά 7 'Απρ. διά Τεργέστην διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ..	άδ. Τυπάλδου ..	52	1793	εις Τάϊν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΕΧΡΕΑ ..	Θ. 'Επιφανειάδης ..	44	7224	έφθ. "Άλμπαν (N.Y.) 9 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ ..	Μ. Νομικός ..	56	8000	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 4 'Απρ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΚΡΗΤΗ ..	Ν. Κονδύλην ..	44	7253	έφθ. Αμβούργον 27 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΟΝΙΣΤΡΑ ..	Θ. 'Επιφανειάδης ..	43	7198	διήλθε Κολόμπο 8 'Απρ. διά Πειραιάν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Απρ. δι' 'Αμερικαν
ΚΟΡΩΝ ..	άδ. Γουλανδρή ..	23	4693	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΙΟΣ ..	Μ. 'Επειρίκος ..	45	3805	εις Τζέδδαν από 22 Μαρτ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.) ..	έτ. «Τρανσόπετρόλ» ..	20	6416	έφθ. Βομβάν 29 Μαρτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ ..	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7527	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΚΥΜΑ ..	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε. ..	43	7244	
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ..	άδ. Κ. Πατέρα ..	43	7223	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. ..	Γ. 'Ηλιόπουλος ..	05	2527	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ..	Ν. 'Απόδιακος ..	45	7176	
ΚΩΣΤΗΣ ..	άδ. Λώς ..	56	7600	
ΛΑΚΩΝΙΑ ..	'Αλεξάτος — Δούκας ..	25	964	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ ..	Θεόδ. Τεργιάλας ..	43	7176	έφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ..	Θρ. Βογιατζίδης ..	28	28	διήλθε Λάραντ 1 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ ..	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ. ..	22	1535	εις θέσιν 54 B. καὶ 11 A., 'Απρ. 4 διά Δάντσιγκ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ..	«Μιχαλινός» Α.Ε. ..	43	7176	διήλθε Σουεζ 8 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ ..	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. ..	25	5531	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Απρ. διά Ηνωμένης Πολιτείας
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ ..	Εύάγγ. & M. Νομικός ..	43	7229	άνεχ. Φλώσιγκ 7 'Απρ.
ΛΥΔΙΑ (έπιβατ.) ..	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	32	2696	έφθ. Νάντην 7 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ ..	«Λιδιανός» Α.Ε. ..	45	7176	
ΜΑΙΩΤΙΣ ..	άδ. Συνοδινού ..	19	3858	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ..	'Αντ. Παπαδάκης ..	42	7044	
ΜΑΝΕΣ ..	Ν. Εύσταθιος ..	55	8526	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ ..	Εύγ. I. Χανδρή ..	20	5401	
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.) ..	έτ. Χανδρής ..	21	6703	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ ..	Γ. Μ. Κουλουκουντής ..	43	7187	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ ..	Γερ. Σταθάτος ..	43	7204	
ΜΑΡΙΑΜ ..	«Ελισμηνός» Α.Ε. ..	44	7258	
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ ..	Οθων Κ. Λέφας Τετενές ..	43	2400	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ..	έτ. «Ματζεόλια» ..	20	6546	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) ..	Μάρκος Νομικός ..	54	11577	
ΜΑΡΙΟΣ II ..	Μιχ. Καραγεώργης ..	23	1175	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ..	άδ. Κουλουκουντή ..	38	5500	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ..	έτ. «Ηλιος» ..	44	7254	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ..	Νικολέος - Παπαζούλου ..	16	2081	
ΜΕΝΤΩΡ ..	Έκτωρ Κ. Δρακούλης ..	41	7157	
ΜΙΧΑΗΑ ..	«Άδαμαστος» Α.Ε. ..	43	7176	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ..	Ν. Εύσταθιος ..	44	7176	
ΜΥΚΗΝΑΙ ..	Έλην. Γραμμή N. 'Αιερ.	34	2709	
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ ..	έτ. «Ντέλ Κάριμπ» ..	43	7176	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ ..	'Ιω. Καρράδης ..	44	7247	
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ..	άδ. Γουλανδρή ..	22	16991	
ΝΕΔΩΝ ..	έτ. «Εύγενια» ..	43	7230	
ΝΕΣΤΟΣ ..	«Θεοφανώ» Α. Ε. ..	43	7231	
ΝΗΡΕΥΣ ..	'Ηλ. E. Χατζηλιάς κλπ. ..	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ ..	Κ. Πατέρας & Σία ..	43	7176	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ..	Γ. Βατικιώτης ..	11	1459	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ..	άδ. Σιτινά ..	43	7254	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ ..	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης ..	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III ..	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. ..	41	7176	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ ..	έτ. «Λά Πλάτα» ..	55	9250	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ ..	έτ. Γ. Νικολάου ..	44	7207	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ ..	έτ. «Λά Πλάτα» ..	56	9250	έφθ. Πόρτ "Αρθουρ 1 'Απρ.
ΟΛΓΑ ..	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική ..	44	7284	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΝΤΡΥ ..	Κ. Γράτσου ..	45	7176	άνεχ. Δουσλίνον 7 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ ..	Κων. B. Σκαρβέλης ..	43	7235	διήλθε Πούλη Μπούκων 28 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ ..	Δ. Ψυχογιούδης ..	17	3703	διήλθε Τζιμπούτι 6 'Απρ. διά Καράτσι
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ ..	«Ωκεανός» Α.Ε. ..	19	5182	διήλθε Τζιμπούτι 12 'Απρ. διά Γκάλιεστων
				άνεχ. Κάλιθες 23 Μαρτ. διά Ούεστ
				έφθ. Κολόμπο 6 'Απρ.
				έφθ. Ντεμεράρων 10 'Απρ.
				άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. διά Τζέδδαν
				έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.
				έφθ. Κων. πολιν 10 'Απρ.

S. ELEFTERIU LTD SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.2905

Telegrams: «LENICA» Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES:

Contractors	Provisions
Stevedoring	Deck & Eng. Stores
Painting	Fresh Water
Shifting Boards	Radar
Cleaning Boilers	Gyrocompass
» Deep-Tanks	Radio Equip. etc.
» Holds	

ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάτος — Δουκας	21	1001	έφθ. Κων)πολιν 5 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ'	έτ. Χατζηπαπέτρα	43	7250	έφθ. *Ωκλαντ 4 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	εἰς θέσιν 49 B. και 17 Δ. 'Απρ. 5 διὰ Χάδρην
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοισ»	45	7240	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 1 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5187	ειηλθε Τζιμπουτί 29 Μαρτ. διὰ Ραγγούν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 9 'Απρ.
ΠΑΡΓΑ	Παπάς — Έλευθεριάδης	15	999	εἰς Πειραιά πότε 24 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική Α.Ε.	47	2754	έφθ. Γερακινήν 9 'Απρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Θέρεναρτ 1 'Απρ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νασσάου 9 'Απρ. διὰ Παστελλίλο
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλιανδρή	44	11473	διηλθε Παναμάν 5 'Απρ. ἐκ Περουβίας
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διηλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Απρ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιά	16	1808	εἰς μεταφοράς Κωνστάντζης — Πειραιώς (πετρέλαιο)
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16566	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Απρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούν
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	άνεχ.. Μομπάσσα 5 'Απρ. διὰ Μογκαντίσιο
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλασίας»	45	7253	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική Α.Ε.	44	1923	διηλθε Θέρευταν 2 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	18	5563	διηλθε Κων(ων)πολιν 2 'Απρ. δι' Ισραήλ
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	άνεχ. Πειραιά 12 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ίγγλεση	43	7176	άνεχ. 'Αμμέρσαν 23 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άνεχ. 'Αυδούργον 24 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	εἰς Τζέδδαν 3 'Απρ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άνεχ. Χάιφαν 5 'Απρ. διὰ Ριγιέκαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	55	31000	εἰς Μπάρρουν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	55	6250	εἰς Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άνεχ. Τεργέστην 26 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ.
ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφών Τυπάλδου	11	2255	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ. διὰ Τεργέστην
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Απρ. διὰ Τουρκίαν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	40	11672	έφθ. Μελβούρνην 3 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Απρ. διὰ Μαρακάιμπο
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 9 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Μένα έλλ 'Αχμάντι 10 'Απρ. διὰ Βασσόραν
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άνεχ. Κων(ων)πολιν 9 'Απρ. διὰ Βηρυττόν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλόπατης	27	755	έφθ. Κωνστάντζαν 6 'Απρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256	διηλθε Νέαν 'Υόρκην 1 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπαπέτρας	44	7238	άνεχ. Χάλιφαξ 1 'Απρ. διὰ Νεάπολιν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7246	έφθ. Λός 'Αντζελες 1 'Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζός	55	8225	διηλθε Ντόρερ 6 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	έφθ. Χιούστον 1 'Απρ.

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθανας»	21	3275	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διὰ Πειραιά
ΑΓΑΘΟΗ	έτ. «Ντέλ. Μάρ»	44	7158	έφθ. Λίβερπούλ 2 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	21	1173	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ Ι. (λ.δ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	21500	εἰς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκρίνιλλ»	44	7210	άνεχ. Χιούστον 26 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βέρντε»	17	1288	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ, εἰς Κοπεγχάγην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	εἰς ταξίδια Πειραιώς—Τζέδδας (τσιμέντα)
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	έφθ. Βαγκούνεος 8 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άνεχ. Κύπρον 26 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανασέανικα»	42	7223	διηλθε Νέαν 'Υόρκην 1 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.δ.)	έτ. «Άδιλα»	43	7238	άνεχ. Αμστερνταμ 1 'Απρ. διὰ Κάσσα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7224	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 21 Μαρτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	άνεχ. Ριγιέκαν 4 'Απρ. διὰ Θέουταν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άγκελεφ»	25	2310	έφθ. Σαΐν Ναζαΐρ 6 'Απρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούπλικη»	53	13675	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλουερς»	44	7176	άνεχ. Λονδίνον 8 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)	Μ. Κοτταρόπουλος	22	2542	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 7 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	άνεχ. Κόρτους Κρίστι 2 'Απρ. διὰ Κιουρασάο
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	άνεχ. Μπάχρειν 9 'Απρ. διὰ Μορμούγκαο
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενς»	44	7161	διηλθε Τρίνινταν 3 'Απρ. διὰ Ντεμεράρα
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	44	7242	έφθ. Αθηναίος 'Αύρες 5 'Απρ.
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανας»	29	3958	διηλθε Λάς Πάλμας 3 'Απρ. διὰ Τάϊν
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	διηλθε Θέουταν 8 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρη
ΑΙΓΕΥΣ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	άνεχ. Γκουαγιακίλ 5 'Απρ. διὰ Πίσκο
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιδερ.)	έτ. «Μπούλλα»	44	7259	άνεχ. Βαλτιμόρη 6 'Απρ. διὰ Πουέρτο Ρίκο
ΑΙΟΛΟΣ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	εἰς Νέαν 'Υόρκην 10 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Κωνστάντζαν 5 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ. Ετζέ»	44	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Μοντονέντο»	43	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Απρ.
ΑΚΟΥ·Ι·ΤΑΝΙΟΥΣ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Λόρκο»	45	10448	διηλθε Παναμάν 4 'Απρ. ἐκ Περουβίας
ΑΚΡΙΤΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Αϊλσ»	42	7025	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
 SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA
 P. O. Box 1746

PORT-SAID
 P.O.Box 55

SUEZ
 P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.
 TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. διά Χάδρην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άνεχ. Αμβέρσαν από 17 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΑΚΤΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Χιούστον 5 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΕΑΛ	έτ. «Ωνάστης»	54	28738	διήλθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	διήλθε Θέουταν 9 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Οσεαν Έντερπράϊζ»	44	7216	άνεχ. Σητάτη 30 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ.δεξ.)	έτ. «Λαζιμπίριαν»	55	21600	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιο»	18	5555	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 3 'Απρ. διά Φιλλανδίαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Αλέξανδρος»	33	12223	διήλθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Περούβιαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βαγκούδερ
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Αλίτσια»	24	5026	άνεχ. Βικτώνιαν (Βραζ.) 28 Μαρτ. διά Γρύνιαν
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7063	διήλθε Τρίνινταν 6 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμός»	43	7176	άνεχ. Σαντιέγκο από 17 Μαρτ. διά Μαντζανίλλο
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Μπεΐραν 4 'Απρ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξέραμάρ»	44	7233	άνεχ. Αμέρερσαν 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ.
ΑΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7221	άνεχ. Μοντεδίδε 2 'Απρ. διά Σαίν Βίνσεντ
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Άλδ Πλάνα»	19	5729	είς 'Αμβέρσαν από 7 Μαρτ.
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7306	είς λιμένας "Απω Ανατολής 1 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνος»	18	8571	έφθ. Κιέλον 1 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Απρ. διά Ρέντι
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	είς θέσιν 48 Β. καὶ 45 Δ., 'Απρ. 8 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10573	άνεχ. Χαλτιμόρην 2 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7306	όνευ. Πιεύεστο Οριντάζ 27 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΜΙΠΑ (λιθ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	είς Βοστώνην από 11 Μαρτ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	38	7949	άνεχ. Πρόδιντενς 24 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΑΕ (λιθ.)	έτ. «Αναξ»	55	6462	έφθ. Λίβερπολ 7 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Νητέρνα»	42	8195	έφθ. 'Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	55	13500	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τραυζόσεαν»	55	20176	διήλθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	έφθ. Ρόττερνταν 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Ρόττερνταν 5 'Απρ. διά Πουέρτο Οριντάζ
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πιατοίφικα»	43	7188	έφθ. Σαίν Τζόν 2 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	άνεχ. Νέαν Υόρκην 30 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53	17845	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙ·Π (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	26000	είς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23469	είς Γιοκοχάμαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24200	είς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Σάντος 30 Μαρτίου διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	είς Τόκιο, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	54	6112	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόνιβαλ»	21	4358	είς θέσιν 26 Ν. καὶ 43 Δ., 'Απρ. 7 δι' 'Αμβούργον
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Βασιλικό Μπαίν 7 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Ταρτέρειγκ»	45	7149	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	έφθ. Κοκούμπο 6 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Ανίτσα»	44	7165	διήλθε Ντώρμπαν 29 Μαρτ. διά Τζακάρτα
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	36	5017	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 21 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Βασιλάρων 5 'Απρ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιθ.)	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7208	είς Κιούρε, ύπο μετατροπήν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Βικτώσιαν (Βραζ.) 28 Μαρτ.
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρήνθιλλ»	43	7244	άνεχ. Χιούστον 27 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	έφθ. Βαλτιμόρην 30 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διήλθε Τατζόγκ Ούμπαν 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	είς Γκέφλ από 27 Ιαν πάγοι
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7304	άνεχ. Λόδ "Αντζελες 4 'Απρ. διά Γκουαγιακίλλ
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	11000	είς Κόμπε, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	έφθ. Γένοβαν 5 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	έφθ. Χάλιφαξ 3 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Γουόρκιγκτων 1 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	διήλθε Λόδς "Αντζελες 20 Μαρτ. διά Νότ. Κορέαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	38	10277	έφθ. Σάντος 7 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριόπτο»	43	7244	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 24 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	40	10224	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΡΙΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Αρίων»	44	7216	έφθ. Νέαν Ολέρανην 28 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρής»	21	5672	άνεχ. Ροζάριο 6 'Απρ. διά Λά Πλάταν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Φερπλαίνη»	53	1498	έφθ. Κωνσταντζαν 4 'Απρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αστρα»	43	18288	έφθ. Κωνσταντζαν 5 'Απρ.
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	είς Γένοβαν από 4 Οκτ., έπισκευή
				έφθ. Μάντζεστερ 1 'Απρ.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

"Ο ΘΑΛΗΣ,"ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Διά τον από 1-10-1948 Β. Διατάγματος

"Ετος ιδρύσεως 1946

Πλήρης θεωρητική και δι' έφαρμογών κατάρτισης Ραδιοτηλεγραφητών Ε.Ν.
Έργοστηριον και έγκαταστάσεις δι' έξασκησιν.Σ.η.μ.: Εις τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας τῶν ἔξτασεων τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπ.
Ναυτιλίας τοῦ παρελθόντος μηνὸς ήδην πρώτος ὁ Γιαννακών Σπυρ. και
δεύτερος ὁ Ποτεντσιονάκης Δημ. ὁμόφεροι απόσφοιτοι τῆς Σχολῆς μας.Πληροφορίαι ἔτη Σχολῆς, 'Αριστοτέλους 88 Α (Πλατεία Βικτωρίας)
τηλέφ. 811-349, ΑΘΗΝΑΙ.**MICHEL SROUR & SON**

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS

Meats, Vegetables, Groceries, Deck & Engine Equipment

PORT STREET,

TRIPOLI - MARINE - LEBANON

Assuring to all Vessels

Prompt deliveries, personal attention

and complete satisfaction.

Τηλ. Λιεύθ.: MASROUR P.O.Box 566 Τηλ. { Office : 4-51
Res : 4-61

United Kingdom Agents : AVGHERINO & APERGUIS,

Telephone : 154 Bishopsgate Telegrams :

Bishopsgate 1343. LONDON AGESILAUS-LONDON

ΑΡΣΕΝΑ		έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	άνεχ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)		έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 1" Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)		έτ. «Τσαλιμάνκο»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 6 'Απρ. διὰ Τζαμάικαν
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)		έτ. «Λαϊμπ. Σὴ Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. Υμουίντεν 30 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ		έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άνεχ. Γάνθη 30 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Μπρειερχάφεν 22 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)		έτ. «Πενέντο»	44	7161	εἰς Οδησσὸν ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διῆλθε Ντακάρ 7 'Απρ. διὰ Εύρωπην
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Λειψίδες 4 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Φάργουΐν»	42	7176	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 27 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	διῆλθε Θέουταν 4 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (ἐπιβιστ.)		άδ. Τυπάλδου	22	5856	άνεχ. "Εμδεν" 29 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττικά»	27	5214	άνεχ. Περούδιαν 5 'Απρ. διὰ Παναμάν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λόρκα»	44	10712	έφθ. Σαγκούσα 1 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΒΙΑΔΑ		έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	άνεχ. Πρόδιντεν 6 'Απρ. διὰ Κιουρασσάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ (δεξαμ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. 'Αρούμπαν 28 Μαρτ. διὰ Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εἰς Ναγκόγια, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	56	10500	εἰς Ναγκόγια, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιβερ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	56	10500	έφθ. Λός "Αντζελες 5" 'Απρ. (διὰ Νότιον Αφρικήν)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7176	άνεχ. Μόλι 30 Μαρτ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	49	17062	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	49	9869	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	54	10758	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	54	9833	διῆλθε Τζιμπούτι ἀπὸ 13 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7176	διῆλθε Παναμάν 28 Μαρτ. δι' 'Αυδέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		έτ. «Ατάλαντικ»	44	7176	άνεχ. Φόλεϋ 4 'Απρ. διὰ Βενεζουέλλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	55	12985	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Απρ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	53	11322	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαρτ. διὰ Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	54	11248	άνεχ. Μοντεβίδεο 10 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	55	11241	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	53	12696	διῆλθε Παναμάν 1 'Απρ. διὰ Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	53	12712	διῆλθε Πόρτ Σα-δ 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7200	άνεχ. Ασούπαν 28 Μαρτ. διὰ Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	52	10930	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	50	8631	διῆλθε Σουέζ 5 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 30 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	48	10928	διῆλθε Λάδσεντ 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ»	49	10908	έφθ. Κωνστάντζαν 10 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ		έτ. «Ατάλαντικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαρίτιμας	45	7160	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 'Απρ. διὰ Χάϊφαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		έτ. «Ατάλαντικ»	44	7247	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλμέα»	42	7177	διῆλθε Πόρτ Σα-δ 6 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	διῆλθε Σουέζ 5 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Βασιλίδος»	44	7198	έφθ. Λαδσεντ 9 'Απρ. διὰ Πέρνις
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)		έτ. «Άιλας»	42	7010	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Μαρτ. διὰ Βαγκούθερ
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)		έτ. «Νουέρα Βαλέντσιο»	44	7276	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	διῆλθε Τζιμπούτι 27 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	έφθ. Γένοβαν 4 'Απρ.
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)		έτ. «Βαπόρες»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Αίδαλη»	44	7242	διῆλθε Πόρτ Σα-δ 6 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Νουέρα Βίστα»	55	10507	διῆλθε Σουέζ 5 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολίσιπτο»	12	5944	έφθ. Σιγκαπούρη 20 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Οσεανίκο»	43	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ.
ΒΕΝΟΥΣ (δύσιορ.)		έτ. «Γκλώντο»	20	7631	άνεχ. Παρανάγκουα 25 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολιστρέα»	10	8089	εἰς θέσιν 38 Β. καὶ 8 Α. 'Απρ. 9 διὰ Νεάπολιν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Μαρσταμάντε»	52	11362	άνεχ. Χάλιφας 5 'Απρ. διὰ Χιούστον
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)		έτ. «Αλγιάνο»	09	2890	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διὰ Ηγετόργυν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)		έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	έφθ. Ταυπίκο 8 'Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.		έτ. «Βιργινία»	44	7281	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8427	έφθ. Ταυπίκο 8 'Απρ.
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίο»	42	7076	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μαρίν»	56	8550	εἰς Κόμπε 5 'Απρ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβερ.)		έλληνικὰ συμφέροντα	56	9462	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)		έτ. «Βαγύλα»	56	9350	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 5 'Απρ.
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνας»	43	7156	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γρένοντας»	43	7271	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ. διὰ Βέζερ
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιβ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Νάρβικ 27 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)		έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβ.)		έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. δι' Αύλωνα
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζέλια»	27	5407	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διὰ Βαγκούθερ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μονρόβια»	51	5739	έφθ. Τάϊν 3 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Χρυσάνθη»	96	1552	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Ατάλαντικ "Οίλ»	54	18790	άνεχ. Νάρβικ 21 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)		άδ. Λύρα	55	10490	διῆλθε Σουέζ 6 'Απρ. διὰ Βουβάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 29 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ. «Άρκουσ»	22	1871	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαρτ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)		έλληνικὰ συμφέροντα	42	7142	εἰς Λύμπεκ ἀπὸ 26 Μαρτ. ἐπισκευή
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)		έλληνικὰ συμφέροντα	19	5182	

SIEPT VAN BRETHORST
SHIP SUPPLY
Provisions, Deck- and Engine Stores
EMDEN
NEUER HAFEN

Phone: 2426 Telegrams:
Brethorst, Emden

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9

Τηλέφ. 614-313

ΓΙΟΥΡΩΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτη. «Γιουρόπα»	43	7207	εις * Ήστ Λόντον από 19 Μαρτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτη. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Λονδίνον 9 'Απρ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτη. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διηλθε. Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΟΡ	έτη. «Πάλμαρ»	43	7252	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτη. «Μίντ Ατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Τσάρλεστων 2 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΓΚΟΛΤΕΝΤ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Ντέλ Νόρτε»	55	20900	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 'Απρ.
ΓΟΥ·ΙΝΤ	έτη. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	52	20131	διηλθε. Σουέζ 10 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 28 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτη. «Διεθνής»	55	20432	διηλθε. Σουέζ 2 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·ΙΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτη. «Διεθνής»	55	20432	διηλθε. Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)	έτη. «Πανοσεάνικ»	55	25317	εις θέσιν 12 Β. καὶ 45 Α., 'Απρ. 6 διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝ (δ.)	έτη. «Διεθνής»	54	20035	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Λονδίνον 6 'Απρ. διὰ Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)	έτη. «Διεθνής»	53	20536	άνεχ. 'Αρούμπαν 30 Μαρτ. δι' 'Αργεντινὴν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10448	όνεχ. Δυσιλίνον 3 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Τρινινταντ 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	52	20125	άνεχ. Ντώρμπαταν 7 'Απρ. διὰ Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΠΤ (λ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος .	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες από 19 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	Στ. Νιάρχος .	42	7257	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	Στ. Νιάρχο .	44	7210	άνεχ. Χάλιφας 6 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	έτη. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Φόλεϋ 8 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	49	10892	διηλθε. Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. * Ηστχαμ 10 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	55	22000	διηλθε. Ντόρερ 29 Μαρτ. διὰ Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτη. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Πούντα Καρντόν 3 'Απρ. διὰ Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ·Υ (λ. δεξ.)	έτη. «Ιντερμάριν»	54	20235	διηλθε. Σουέζ 10 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτη. «Ιντερμάριν»	55	20355	έφθ. Πέρνις 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθερ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μπέλφαστ 22 Μαρτ. διὰ Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ·Ι·Λ (δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10195	άναχ. Μπαντάρ Σαπούρ 2 'Απρ. διὰ Γκότεμπουργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Σάντος 4 'Απρ. διὰ Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡΣ (δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10448	εις 'Αρούμπαν 2 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 2 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10488	άνεχ. Δουλίνον 3 'Απρ. δι' Ούατχαφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΟ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Λίβερπουλ 28 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Μπέλεμ (Βραζ.) 7 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Τζάκσονβιλ 29 Μαρτ. διὰ Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	44	10448	έφθ. 'Αρούμπαν 30 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτη. «Διεθνής»	44	10448	άνεχ. Χάλιφας 22 Μαρτ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτη. Νιάρχου .	44	10448	εις θέσιν 16 Β. καὶ 117 Α., 'Απρ. 5 δι' "Αγ. Φραγκίσκου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ (δεξ.)	έτη. Νιάρχου .	44	10172	άνεχ. Μπουνέος "Άύρες 23 Μαρτ. διὰ Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτη. Νιάρχου .	43	10448	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 'Απρ. διὰ Νότ. Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτη. «Διεθνής»	43	10195	διηλθε. Γίβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λκ δεξ.)	έτη. «Ορίενταλ»	52	12705	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ. δεξ.)	έτη. «Ορίενταλ»	53	12705	
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτη. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέριν 9 'Απρ. δι' 'Ειβονμάουθ
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτη. «Χίαν»	45	7259	εις θέσιν 32 Β. καὶ 42 Δ., 'Απρ. 4 δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτη. «Ρίο "Αντον»	45	7252	διηλθε. Παναμάν 27 Μαρτ. ἐκ Κούβας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτη. «Ούλτραμάρ»	21	1184	έφθ. Κοπεγχάγην 1 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτη. «Γιουρόπα»	44	7216	διηλθεν «Άδεν 28 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτη. «Γουέστ "Αφρικαν»	55	6100	διηλθε. Γίβραλτάρ 29 Μαρτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΔΕΣΠΩ	έτη. «Εσπεράντα»	44	7207	έφθ. "Άδεν 2 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτη. «Σάντα 'Αγγελίκας	43	2878	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτη. «Στενίες»	20	4992	έπόδισε Μπιζέρτων από 2 Μαρτ., έπισκευή
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθερ.)	έτη. «Καρντενόζα»	55	10200	εἰς Χιροσίμα, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτη. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Αμδούργον 1 'Απρ. διὰ Καναδᾶν
ΔΩΡΙΣ	έτη. «Δωρίς»	54	6042	διηλθεν "Άζορας 2 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτη. «Γουορληντουάΐν»	43	7031	άνεχ. Σαβόναν 9 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΒΗ (λιθερ.)	έτη. «Μπάλκο»	43	7247	διηλθε. Πούντα 'Αρενάς 21 Μαρτ. διὰ Βαλπαραΐσον
ΕΒΗΚΥΝΩΙΑ	έτη. «Σάν 'Εμίλιο»	44	7249	όνεχ. Σεμπού 8 'Απρ. διὰ Νταβάσ
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτη. «Ρίο Καρίμπια»	44	8327	άνεχ. Πουέρτο 'Ορούτας 30 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτη. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. διὰ Γαλλίαν
ΕΒΗΜΠΕΛΑ	έτη. «Σήκρεστ»	44	7253	διηλθεν Τρίνινταν 4 'Απρ. διὰ Σάντος
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	1462	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 5 'Απρ. διὰ Κότκα
ΕΙΡΗΝΗ	έτη. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	όνεχ. Μορμαγκάδ 7 'Απρ. διὰ Τεργεστήν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτη. «Είρινα»	11	4465	διηλθε. Θέουταν 7 'Απρ. διὰ Γκρειντζενμάουθ
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτη. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	εἰς Νταμάρι από 9 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	36	8064	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. διὰ Χαδάνναν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτη. «Πουέρτο Λιμπερτάντ»	44	7213	διηλθεν Φλώσιγκ 1 'Απρ. διὰ Κολόμπο
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτη. «Γουόρλτ Τάνκερς»	43	7218	έφθ. Κόμπη 5 'Απρ.
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτη. «ΟΞίλιαρο»	30	4123	διηλθε. Σίλλυ "Αίλαντ 8 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτη. «Ελλήσποντος»	44	7189	διηλθε. Παναμάν 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΑΜΙΡΑ (λιθερ.)	έτη. «Μορέλος»	43	7190	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 26 Μαρτ.
ΕΛΑΠΙΣ (λιθ.)	έτη. «Καζόταμιλ»	44	7229	έφθ. Κίελον 28 Μαρτ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτη. «Τρανσπασιφίκα»	43	7207	εἰς Σύρον 6 'Απρ.
ΕΜΙΔΥ	έτη. «Βιδάλετ»	28	2407	εἰς Νοβορωσίσκην από 23 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτη. «Γόλφ «Αζούλ»	42	7058	άνεχ. Μπάχια Μπιλάγκαν 23 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτη. «Ενσενάντω»	44	7207	άνεχ. Βαλτιμόρη 27 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτη. «Λατσιούρους»	43	7264	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 4 'Απρ. διὰ Πολωνίαν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτη. «Λόγγος»	41	7122	όργει Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ.)	έτη. «Ντε Μάρφιλ»	44	7245	διηλθε. Σουέζ 27 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτη. «Εντυ»	25	3320	άνεχ. Δουγκέρκην 6 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτη. «Ενωσις»	12	2171	εις θέσιν 23 Β. καὶ 39 Δ., 'Απρ. 5 διὰ Πλέιστ
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτη. «Αλδάρερς»	44	7176	
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτη. «Πέντεγκραλ»	44	7255	

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL: II3994-II3984-24510

Telegrams: DIOSKUROI

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL: 40115

ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	έφθ. 'Οδησσόν 5 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Σουνιτατλάντικα»	22	7765	διήθεν Ούζαν 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Μάντσεστερ 26 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	7900	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18736	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφ Ντεζέαντο»	44	7264	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 Μαρτ. διά Κουνταμάτου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διήθεν Πούλο Μπούκομ 2 'Απρ. διά Κεελόγκ
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουεστ' Ατλάντικ»	36	9927	εις Βρέμην ἀπό 9 Μαρτ.
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουεστ' Ατλάντικ»	43	7874	άνεχ. Χιούστον 7 'Απρ. διά Χαδάνναν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντώνιο»	45	7176	διήθεν Σουέζ 5 'Απρ. διά Κοσσέρ
ΕΦΦΗ (λιβ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Βορδώ 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Ντελφζύλ 6 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 2 'Απρ. διά Κολομβίαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	διήθεν Σιγκαπούρων 23 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουάντιν Κρός»	52	12556	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ZΟΖΕΦΙΝΑ	έτ. «Οσσόριο»	44	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. 'Ατυχίδης	20	7638	εις Μπουένος "Άυρες ἀπό 18 Μαρτ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	έφθ. Νιούπορτ 6 'Απρ.
ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	έφθ. Αμέρσον 9 'Απρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊλα Μπέλλα»	28	2407	έφθ. Νορρέζουντμπι 6 'Απρ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	έφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρι Μπή»	42	6997	διήθεν "Άγιον Βικέντιον 9 'Απρ. Si 'Αμβούργον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντετζουμα»	43	7132	άνεχ. Χιούστον 2 'Απρ. (διαταγάς)
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κομμέριαλ»	43	7188	διήθεν Πούλο Μπούκομ 29 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	έτ. «Λάξ Περλάς»	28	5068	άνεχ. Μπράκε 23 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέριαλ»	43	7185	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 5 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	άνεχ. Τεργέστην 3 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	διήθεν Σαβάνναν 5 'Απρ. διά Γκάλβεστων
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Μοντεβίδεο 26 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαύρη»	56	10422	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανόσεσαν»	53	15826	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Απρ. διά 'Ινδονησίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	«Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήθεν Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Πόρτλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανόσεσαν»	53	13485	εις Τζέδδαν ἀπό 19 Μαρτ.
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	Τυρογάλδας — Ζαμπάζας	15	1255	άργει Μασσαλίαν πλέον τοῦ ἔτους
ΙΡΙΣ «Κοσταρ.»	Κωτταρόπουλος	20	909	
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Μαγιάτλαν 28 Μαρτ.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουΐπα»	43	7257	άνεχ. Πόρτ Πρέν 4 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	διήθεν Βαλένσιαν 3 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΑΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	εις Όζακαν, ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Λουντειονίδιο»	24	5185	διήθεν Γιβρατάρ 10 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	διήθεν Παναμάν 27 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διήθεν Κωναταντινούπολιν 1 'Απρ. διά Λαττάκια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	εις Νταμάρι 7 'Απρ. διά Μαντράς ρόδς, έφθ. 9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	άνεχ. Κολούπιο 7 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπιτ»	55	8798	διήθεν Γιβρατάρ 9 'Απρ. διά Σάφιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	άνεχ. Νόρτεγκαμ 30 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπιτ»	54	8005	εις Τζέδδαν ἀπό 20 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	έφθ. Χουέλδαν 22 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	εις Κόντινεντ, ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7281	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπιτ»	55	8902	άνεχ. Τεργέστην 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	έφθ. Βαγκούνερ 5 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβ.)	έτ. «Άλταμιρά»	45	7211	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόππα»	44	7123	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Ταμπίκο 7 'Απρ. διά Τάμπαν
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Λιβερτούλ 1 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)	έτ. «Οσεαν»	17	7574	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 28 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πιονιρ»	36	10291	έφθ. Αμέρσον 7 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	άργει Πειραιά ἀπό 2 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άνεχ. Γιοκοχάμαν ἀπό 6 Μαρτ. διά Νέαν Καλληδονίαν
ΚΑΛΗ	έτ. «Μαρίν»	43	7166	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πλανάρ»	43	7245	άνεχ. Κόμπε 2 'Απρ. διά Σαΐγκον
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μιτερνάντο»	45	7255	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. διά Αμέρσον
ΚΕ-Ι-Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	άνεχ. Σέτουμπαλ 3 'Απρ. διά Σέτταν
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ.
ΚΕ-Ι-Π ΩΡΑ	έτ. «Λαυμπίτριαν»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ. διά Ούζαν
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	εις Χάμπτον ρόδς 10 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7233	άνεχ. Λαϊτή Πέντρο 5 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	διήθεν Μόπιλ 21 Μαρτ. διά Αμστερνταμ
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έφθ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Τράμπιτ»	43	7248	διήθεν Λάδσεντ 10 'Απρ. διά 'Υμουντεν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	«Κολούμπελλα»	43	7239	έφθ. Οζάκαν 4 'Απρ.
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διήθεν Σαίν Μικέλ 4 'Απρ. διά Χάλιφας
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Μονάρκω»	43	7250	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 9 'Απρ.
ΚΟΡΦΙ	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	διήθεν Φλώσιγκ 22 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7252	έφθ. Μιτσούΐ 6 'Απρ. καὶ Σασσέμπο 10
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διήθεν Σουέζ 8 'Απρ. διά Πιούπτινο
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άνεχ. Τοκοπίλας 8 'Απρ. διά Κρίστομπαλ
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	διήθεν Παναμάν 9 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Ζικλαντ 7 'Απρ. διά Βάγκαρελ
ΚΥΜΟ (Κοστ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	διήθεν Ντόρερ 8 'Απρ. διά Μπρεμερχάφεν
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	έφθ. Νιούπορτ 18 Μαρτ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Βάντω»	43	7330	άνεχ. Βαγκούνερ 4 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Σάντα Βαρθάρω»	21	2294	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. (διά Τζέδαν)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Μπάρρο 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	έφθ. Καμαΐσι 8 'Απρ.

ΚΩΣΤΗΣ (λι6.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	άνεχ. Γάνδην 22 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργάτα»	53	11262	διῆλθε Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διῆλθε Σουέζ 3 'Απρ. διὰ Φάσο
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πεντρέγκολ»	45	7247	έφθ. Νέαν Όρλεανην 8 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ. διὰ Μπάρι
ΛΙΛΗ (λι6.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΩΡ	έτ. «Πιαναμερικάνα»	44	7256	έφθ. Λίβερπουλ 7 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	διῆλθεν Ούζάν 10 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΙΝΤΑ (λι6.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. δι' Ολλανδίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	άνεχ. Ράτζ Τανούρα 7 'Απρ. διὰ Νταμμάρι
ΛΟΙΝΤΑ (λι6.)	έτ. «Ρίο 'Άζούλ»	44	7256	έφθ. Βαλτιμόρου 7 'Απρ.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λι6.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες Σή»	44	2127	έφθ. Κούδαν 4 'Απρ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Εβρερεστ»	19	974	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΛΟΥΛΟΥ (Λιδάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	έφθ. Τσεμπάριεν 6 'Απρ.
ΛΥΡΙΚ (λι6. δεξ.)	έτ. «Θήατρο»	43	10428	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 9 'Απρ. διὰ Σουέζ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετ»	27	6192	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ				
ΜΑΕΝΤΑ (Κοστ.)	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	διῆλθε Παναμάν 1 'Απρ. διὰ Μαντζανίλλο
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	έφθ. Κωνσταντίζαν 28 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (λι6.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	άνεχ. Σήχαμ 8 'Απρ. διὰ Λονδίνον
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοστ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	96	1594	όνεγ. Πειραιά απά 6 'Απρ. διὰ Τζέδδαν
ΜΑΚΡΩΝ (λι6.)	έτ. «Κομπάσ»	43	7208	άνεχ. Λιβόρνο 8 'Απρ. διὰ Κόντινεντ
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοστ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 3 'Απρ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	εἰς λιμένας Περσικὸν Κόλπου 1 'Απρ.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιδάνου)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	διῆλθε Παναμάν 1 'Απρ. διὰ Μπέριαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λι6.)	Φ. Κυπριανού	19	5670	έφθ. Καλκούτταν 1 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Κόμπε 6 'Απρ. διὰ Βαγκούμερ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Σάσουθερν Κρός»	44	7244	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΜΑΡΙΑ II. (λι6.)	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	διῆλθε Λάδσεντ 10 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Βέγασ»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ. διὰ Ριγιέκαν
ΜΑΡΙΕΛ (λι6.)	έτ. «Αρκούλα»	22	4949	άνεχ. Ροζάριο 7 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δι' Ικουϊκ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιδερ. δεξ.)	έτ. «Ντέλα Νόρτε»	56	21000	διῆλθε Πούλο Μπούκο 8 'Απρ. διὰ Σαγκάην
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Μενούμπε»	41	4729	διῆλθε Πούλο Μπούκο 7 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λι6. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8202	έφθ. Κίελον 2 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λι6.)	έτ. «Γκαλλογουαίη»	44	7303	διῆλθε Περιμ 3 'Απρ. διὰ Φάσο
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίεντα»	24	4701	διῆλθε Λός Αντζελες 30 Μαρτ. διὰ Καβασάκι
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λι6.)	έτ. «Μαριπιτλάγκα»	47	8190	έφθ. Μπούνενος Αύρες 22 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7242	έφθ. Βαγκούμερ 7 'Απριλίου (δι' Αγγλίαν)
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Κεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Λιβερούπολη 2 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΚΟΣ (λι6.)	έτ. «Εύκαρπερ»	43	7033	έφθ. Θιούταν Τρουθίλο 9 'Απρ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λι6.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 4 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	όργει Βρέμην ἀπό 12 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	24200	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λι6.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπίτσα»	54	18763	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλα»	27	6144	
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	12	5254	
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάτικα»	45	7254	
ΜΕΛΟΝΤΥ (λι6.)	έτ. «Λινάρές»	44	7198	
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	
ΜΕΡΑΙΝ (λι6.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	
ΜΕΡΟΠΗ (Κοστ.)	έτ. «Σάπατο»	43	1934	
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	
ΜΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	
ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλας Μπλάγκα»	20	4098	
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λι6.)	έτ. «Σαίν Μικέλ»	29	2666	
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λι6.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	55	8500	
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λι6. δεξ.)	έτ' «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λι6.)	έτ. «Αντρια»	56	8000	
ΜΟΝΟΒΙΑ	έτ. «Ηστερν»	43	6674	
ΜΠΑΛΙ	έτ. «Αλαίν»	19	6064	
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπαλτία»	00	2302	
ΜΠΑΖΙΑ II. (λι6.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λι6.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Γκαρφραγουαίη»	42	7303	
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	56	10200	
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόιλ»	30	9243	

J. & E. PARISSIS
Established 1912

SYRA

SHIPPING AGENTS

Tel. Address—PARISSIS—Syra

Telephone 17

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

ΜΥΚΗΝΑΙ (λι6.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Χάλιφαξ 8 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Απρ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Άριστα»	43	7176	εις θέσιν 47 Β. και 172 Δ. 'Απρ. 5 διά Λός "Αντζελες
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	έφθ. Μιτάρρου 7 'Απρ.
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λι6.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20250	εις Ναγκασάκι, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λι6.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Ριγιέκαν 6 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διηλθε Βιραλτάρ 30 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10500	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ορτεγκαλ»	43	7238	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 3 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ-ΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	7228	διηλθε Ντόρερ 9 'Απρ. δι' 'Εμδεν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λι6.)	έτ. «Ολύμπια»	43	8363	έφθ. Λίθερπουλ 3 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένο»	45	7255	διηλθε Βιραλτάρ από 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λι6.)	έτ. «Άντριβάπορ»	43	8428	διηλθεν Ούζαν 9 'Απρ. δι' 'Εμδεν
ΝΕΒΑΔΑ (λι6.)	έτ. «Νεβάδα»	29	4142	έφθ. Καλκούταν 2 'Απρ.
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	διηλθε Βιραλτάρ 3 'Απρ. δι' 'Αγκώνα
ΝΕΠΤΟΥΝ (λι6.)	έτ. «Εσπέρια»	54	5669	έφθ. Νάπιεο 1 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	άνεχ. Κόπτη 8 'Απρ. διά Κεμπέκ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πέργκας»	52	11267	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Απρ. διά Σάντος
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόεσσα»	18	3335	άνεχ. Χουέλβαν 4 'Απρ. δι' 'Αλγέριον
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	διηλθε Θέουσταν 8 'Απρ. διά Λιβόροι
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Μαρτ. διά Σάντος
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	6109	διηλθε Λάς Πάλμας 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Κωνσταντίζαν 5 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	έφθ. Βαλτιμόρη 8 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λι6.)	έτ. «Λειθάρια»	43	7121	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λι6.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	έφθ. "Ιμιγχαμ 9 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λι6. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	διηλθε Σουέζ 9 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	διηλθε Βιραλτάρ 4 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΝΙΚΥ (λι6.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ. δι' Ούζαν
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλα Ναδαρένα»	43	7197	άνεχ. Καμαΐσι 4 'Απρ. διά Μανίλαν
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λι6. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	έφθ. Ρουέν 29 Μαρτ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Πλέιτ από 19 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΝΟΡΑ	έτ. "Ηστερον Σιφάριγκα"	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 24 Μαρτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	έφθ. Μουπάσσα 7 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λι6.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	άνεχ. Βενετίαν 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΟ. ΜΟΝΑΡΧ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18000	εις Γλασκώνη, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ (λι6.)	έτ. «Ντιάνα»	35	4975	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διηλθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	έφθ. Λάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Άτλαντικα»	44	7054	έφθ. Καζαμπλάγκαν 26 Μαρτ.
ΝΟΡ.ΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Λονδίνον από 18 Μαρτ. διά Χάλιφαξ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην από 27 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΝΟΥΤΣΙ (λι6.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράυτερ»	44	7061	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ.
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	έφθ. Ταλκαχουάνο 8 'Απρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	έφθ. Γάς Τανούρα 6 'Απρ.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβλάτη»	24	5789	διηλθε Βιραλτάρ 27 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΝΤΕΒΟΝ (λι6.)	έτ. «Βιλλανούσεά»	56	10200	εις Χιρσίμα, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ. διά Χάναραλ
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λι6.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	46	8257	έφθ. Σούμπον ρόδς 7 'Απρ.
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	διηλθε Βιραλτάρ 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα	54	11208	διηλθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθερ.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	55	6620	εις Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λι6. δεξ.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα	55	11380	έφθ. Κιουρασάο 3 'Απρ. (διά Ντουάλα)
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λι6.)	έτ. «Παναμέτ. Εουρόπα»	55	8690	διηλθε Λός "Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπότα»	44	7244	εις Όδησσον από 20 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	διηλθε Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ. διά Μάλταν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λι6.)	έτ. «Ρεζόλουτ»	56	9800	εις Ισπανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ιρλαμ 30 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	εις θέσιν 30 Β. και 44 Δ. 'Απρ. 5 δι' 'Ειδονμάσουθ
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	διηλθε Φαγιάλ 7 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ (δεξ. λι6.)	έτ. «Πλάμας»	54	13665	άνεχ. Βομβάνη 3 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασαύρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13652	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Απρ. διά Βιραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	20453	άνεχ. Βαλτικόν Κόλπον 3 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	48	11298	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	14047	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Απριλ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	50	17791	διηλθε Σουέζ 9 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	53	14221	άνεχ. Λονδίνον 22 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτος»	53	14009	διηλθε Πόρτλαντ 7 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	49	17725	άνεχ. Ντώρμπαν 8 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ-Ι-Κ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13678	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΙΟΥΝΤΑΙΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	53	13660	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	διηλθεν Αζόρας 8 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13934	έφθ. Χάρην 5 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	55	13709	άνεχ. Μπαντάρ Σαΐδ 3 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-Ι-Λ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13713	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Απρ. διά Καλιφόρνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	55	13934	διηλθε Σουέζ 5 ,Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13665	διηλθε Ντόρερ 7 'Απρ. διά Λίθανον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	διηλθεν Ούζαν 8 'Απρ. εξ 'Ολλανδίας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ· (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	55	13934	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Απρ. δι' Αμμουαίη Μπαίη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	20595	έφθ. Μπουένος "Αύρες 6 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13665	διηλθε Σουέζ 7 ,Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	49	17792	διηλθε Κιασοσιύκ 10 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	14047	έφθ. Τάμεσιν 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	49	17794	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκα	43	13019	εις τὸν Ανταρκτικὸν φαλαινοθήρια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	50	17791	διηλθεν Ούζαν 9 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οϊλ»	54	13580	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	διηλθε Σουέζ 2 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΟΣ (λι6.)	έτ. «Μονοθάρη»	43	7028	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.

ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7256	έφθ. Γκάλβεστων 1 'Απρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	έφθ. Μπουένος "Άυρες 1 'Απρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-Ι-ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	διηλθε Παναμάν 3 'Απρ. διὰ Ντώρμπαν
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 11 Μαρτ. διὰ Κιουρασάο
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λά' Έμπρέσσα»	55	20900	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΥΑΙ-Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	διηλθε Πούλο Μπούκοι 8 'Απρ. διὰ Κόμπε
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιβ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	διηλθε Τρίνινταντ 29 Μαρτ. διὰ Βραζιλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	διηλθε Μπάρταντος 1 'Απρ. διὰ Φιλανδίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβερ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	διηλθε Παναμάν 27 Μαρτ. διὰ Σάν Βιτσέντε
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Νόρδο»	43	7211	άνεχ. Μουρόραν 26 Μαρτ. διὰ Λός "Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ-ΥΛΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδις 7 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάννονερ»	43	7256	άνεχ. Γάνδη 5 'Απρ. διὰ Καναδάν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ	έτλ. «Λουντάκ»	23	7246	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 5 'Απρ.
ΠΑ-Ι-ΛΟΤ				
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)				
ΠΑΝ				
ΠΑΝΑΟΣ				
ΠΑΝΑΓΙΑ				
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάπτρι»	17	992	
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αντάριος»	44	7212	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Σάν Ραφαέλλη»	43	7220	
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έλληνικά συμφέροντα	09	715	
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	
ΠΑΘ	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	
ΠΑΜ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πάθη»	26	5937	
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Κορόνα»	20	3594	
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.)				
ΠΕΡΑ ΑΙ-ΛΑΝΤ	έτ. «Πεγκόρα»	45	7251	εἰς Λιμπερτάντ από 19 Μαρτ., έπισκεψή
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	έφθ. Χάμπτον ρόδις 6 'Απρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212	άνεχ. Αμπούργον 5 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	διηλθε Τζιμπούτι 21 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΙΝΤΑΡ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	55	8320	άνεχ. Φιλαδέλφειναν 4 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΙΟΝΕΡ	M. Κουλουκούντης	55	15800	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Πλήγασος»	43	7221	άνεχ. Λίβερπουλ 5 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Παράνας»	54	6129	άνεχ. Λίβερπουλ 6 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Ντέλε "Εστε»	44	7190	διηλθε Κωισταντινούπολιν 2 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρ έλ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Εμδεν 6 'Απρ. δι' Αράχους
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Πόρτ Πρένε 8 'Απρ. διὰ Τόκιο
ΠΟΛΙ	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	άργει Γιβραλτάρ από 12 Δεκ., ζημιαί
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΠΟΠΟΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαιντ Ανάργυροι»	24	1435	άνεχ. Λά Πλαίας 5 'Απρ. διὰ Καζαμπλάκαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Παναμάς	54	9188	εἰς θέσιν 43 Β. καὶ 26 Δ., 'Απρ. 5 δι' 'Αμβέρσαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Αδεν 6 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Άρρης»	43	7257	άνεχ. Λίβερπουλ 29 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουένα Γρανάδα»	45	7267	εἰς θέσιν 20 Β. καὶ 45 Δ., 'Απρ. 7 διὰ Πουέρτο Ορντάς
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Πιονιρ»	38	7949	άνεχ. Γκάλβεστων 2 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	εἰς Μεταφόρας Τζάκσονσιλλ—Λάς Πιέντρας
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβερ.)	έτ. «Τράνσπορτ Οθερστη»	24	4928	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΡΑΓΚΕΡ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Ραβέννα 2 'Απρ.
PANTIANT (δεξ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Λήθ 6 'Απρ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	διηλθε Πούλο Μπούκοι 25 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ				
ΡΙΟ ΜΑΡ				
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	διηλθε Θέουταν 4 'Απρ. διὰ Χιούστον
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Λιμπερίσιαν»	43	7243	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δι' Άλγεριον
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 8 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοστ.)	έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	έφθ. Χονολουλού 8 'Απρ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 8 'Απρ. δι' Αραδίαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	έφθ. Λονδίνον 8 'Απρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άνεχ. Κοκούμπα 6 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II (Κοστ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	18	5727	εἰς θέσιν 2 Β. καὶ 28 Δ., 'Απρ. 6 διὰ Γερμανίαν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Σάν «Αντώνιο»	27	5185	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 9 'Απρ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Τρίνινταντ 6 'Απρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Μπουένος 19 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Ορντάς
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Γιαδίζια»	23	5372	άνεχ. Ρόττερνταμ από 19 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Σάν «Αντώνιο»	17	5685	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ. διὰ Κουβέιτ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 5 'Απρ. διὰ Ραβένναν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Αιθλάντικα»	44	10546	άνεχ. Βοστώνη 9 από 19 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	διηλθε Τρίνινταν 5 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανείρον
	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άνεχ. Σαιν Τζών 3 'Απρ. διὰ Μάντζεστερ
	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	διηλθε Σουεζ 8 'Απρ. δι' Ερυθράν
	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	διηλθε Λός "Αντζελες 30 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Κίγκ' λανν 8 'Απρ.
	έτ. «Πολύφημος»	18	1260	

WESTERN STEVEDORING COMPANY LIMITED
BACKED BY YEARS OF SEA SERVICE AND STEVEDORING SINCE 1933

CAPT. C. W. MCKAY, MANAGER

MAIN OFFICE:

687 POWELL S.

VANCOUVER, B.C.

Tel.: Pacific 4391-2



BRANCH OFFICE

PORT ALBERNI, B.C.

Telephone 1626

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Σόλωνος 39—ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 610-635

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Βαγκούνιερ 4 'Απρ. (διά Νότ. Αφρικήν) άνεχ. Γιασιάτα 6'Απρ. διά Βαγκούνιερ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7176	έφθ. Γκάλθεστων 1 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακούνα»	43	7164	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Αρουραν 21 Μαρτ. διά Νιουχάφεν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Γκάλθεστων 4 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Αβίας»	20	2606	άνεχ. Καμαρίσι 6 'Απρ. διά Πόρτλαντ
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διήλθε Βιρμαλτάρ 10 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Κόρπους Κρίστι 6 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοντος»	55	16216	εις Περισκόν Κόλπον 11 'Απρ.
ΣΗ ΓΟΥ-ΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Συτρέιντερς»	44	7176	άνεχ. Λά Πλάταν 4 'Απρ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	έφθ. Ντεμεράραν 8 'Απρ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	έφθ. Σαιν Τζών 2 'Απρ.
ΣΗΓΚΑΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Ονδουράς Σίππιγκ»	44	7248	διήλθε Παναμάν 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΓΚΑΙΡΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7256	άνεχ. Χιροχάτα 3 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Βαλτιμόρη 7 'Απρ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	8485	έφθ. Γλασκώθην 8 'Απρ.
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	έφθ. Μόντρεαλ 6 'Απρ.
ΣΗΛΑ-ΙΦ (λιβ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	διήλθε Λός "Αντζελες 15 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΣΗΛΕ-ΙΝ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	9179	εις Κιούρι, ύπό μεταπροπήν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβ.)	έτ. «Ονδουράς Σίππιγκ»	44	7212	άνεχ. Οζάκαν 26 Μαρτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΗΦΟΡΤ (λιβ.)	έτ. «Κάρυκα ντέλ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Κόμπε 24 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7275	διήλθε Λός "Αντζελες 6 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7261	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Αυδέρσαν 8 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έλληνικά συμφέροντα	45	8197	άνεχ. Αδελαΐδα 4 'Απρ. διά Δουγκέρκην
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλενθία»	42	6907	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	διήλθε Σουέζ 3 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ατυχίδης»	25	6810	άργει Εμδεν άπό 17 Φεβρ., έπισκευή
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Άιολος»	43	7199	διήλθε Παναμάν 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	εις Θέσσαλην 33 Β. και 35 Δ., 'Απρ. 9 διά Μαντράς
ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	εις Κάρδιφ άπό 11 Μαρτ.
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάνα»	41	7111	διήλθε Παναμάν 5 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Απρ. διά Λιβερπούλ
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Απρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	44	7207	άνεχ. Λορέντζ Μάρκες 16 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	διήλθε Πόρτ Σαιδ 10 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	διήλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Κόμπε
ΤΑ-ΥΓΕΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μόνασταρ»	43	7131	έφθ. Κωνσταντζαν 2 'Απρ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	έφθ. Ντιέκο Σουαρέζ 8 'Απρ.
ΤΖΕ-ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Σικερρίερς»	43	7231	άνεχ. Βούδαν 8 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Κουβέιτ 7 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ.
ΤΖΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Γκλοριάνα»	44	7055	άνεχ. Ροέν 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Λούδην 2 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Κονκόρτια»	20	3526	έφθ. Ρούέν 1 'Απρ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	διήλθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. δι' Ιωνιναν
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	25010	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 1 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΤΙΟ (αιθιοπ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διήλθε Σουέζ 28 Μαρτ.
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	έφθ. Κιέλον 28 Μαρτ.
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7258	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Μαρτ. διά Β. Γαλλίαν
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	έφθ. Τεργέστην 3 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9100	άνεχ. Γαλλίδεσταν 26 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νηρέυς»	30	9097	άνεχ. Σαντιγκό 3 'Απρ. διά Μαϊάμι
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τρανσαστλάντικ»	43	9795	έφθ. Λονδίνον 1 'Απρ.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	διήλθε Σουέζ 29 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΤΥΧΑ	έτ. «Σάντι»	20	5686	άνεχ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Εγδρούσσα»	55	20900	έφθ. Μπάνιας 1 'Απρ.
	έτ. «Νοβεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 1 'Απρ.
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 'Απρ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΕΛΙΞ Ρ. Π.» (λιβερ.)	έτ. «Ντιπγούωντερ»	43	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ. δι' Ολλανδίαν
ΦΛΟΙΣ ΣΒΟΣ II. (λιβ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΟΙΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντιπέντεν»	43	7237	διήλθε Σουέζ 29 Μαρτ. διά Τσιτταγκόγκ
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Κόλιντος»	21	3522	άνεχ. Καλλάς 29 Μαρτ. διά Παναμάν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10400	
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβ.)	έτ. «Γκόδθαμ»	43	7242	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15749	έφθ. Αμδούργον 8 'Απρ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Χάλιφαξ 3 'Απρ. διά Χούλλ
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Εινερνάστοναλ»	42	7092	έφθ. Λά Πάλμας 5 'Απρ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	έφθ. Δουγκέρκην 8 'Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	διήλθε Τατζόγι Ούμπαν 27 Μαρτ. διά Σαγκέι Πακινγκ
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	άνεχ. Αμδούργον 8 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.)	έτ. «Ούνινσωρ»	43	7243	έφθ. Γενοβαν 25 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Γουν. Σίππερς»	55	24000	άνεχ. Κόμπε 6 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντεο»	53	18732	εις λιμένα Φιλιππίνων νήσων 1 'Απρ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτ. «Μαρακαϊύ»	44	7256	έφθ. Βίλμιγκτον 24 Μαρτ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	άνεχ. Τάιν 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5557	διήλθε Σουέζ 3 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ