

NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1956

Αρ. Φύλλου 509/268

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 509/268

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η κατευθυντήριος γραμμή

Αποφασιστικώς άντιμετωπίζεται από την όρμοδιαν ύπηρεσίαν του υπουργείου Ναυτιλίας το δύον θέμα του μεσογειοκού φορτηγού πλοίου. Ο κ. Παγώνης, ως προϊστάμενος της Διευθύνσεως Ναυτιλίας, το έχει ήδη πλήρως ανέρευνήσει. Ριζικάς λύσεις πρόκειται να εισηγηθή, όχι μόνον δια το ζήτημα της έκποιησεως των παρηλίκων μεσογειακών φορτηγών, αλλά και δια το σοβαρότερον της δυνατής ύποληλην σημαίαν έκμεταλλεύσεως των μικρών τούτων σκαφών, των τόσον πολυτιμών εις την έθνικη οικονομίαν, τόσης ζωτικής σημασίας διά την θέσην μας ως ναυτικής δυνάμεως εις τα γνώριμα υδάτα της Μεσογείου.

"Όπως έπανελημμένως αι σπλακά αύται ετόνισαν, εις τό ύπερμετρον κόστος της διαχειρίσεως του έλληνικου μεσογειακού θά πρέπει να άναψηται η βασική αφορμή, ήτις η ύποχρεων τους πλοιοκτήτας να ζητούν την άδειαν έκποιησεως των υπό την Κυανόλευκον σκαφών των, χωρίς και να στέργουν εις την άντικαταστασίν των διάλλων νεοαγοραζομένων. Η Παναμαϊκή ή Λιβεριανή σημαία παρέχουν τούναντον περισσοτέραν εύλειξιν και οικονομίαν εις την έκμεταλλευσιν και του μεσογειακού σκάφους. Πρός αύτας κατ' άκολουθιαν έστραφόσαν οι "Έλληνες έφοπλισται και υπ' αύτας έκάλυψαν σεβαστὸν ἀριθμὸν ἀγοραζομένων, κατά τα τελευταῖς ἐπὶ μεσογειακῶν φορτηγῶν.

Τώρα αἱ κρατοῦσαι καλαὶ τιμαὶ διὰ τὰ μεταχειρίσμενα πλοῖα παρέχουν τὴν εὐκαρίπαν ἔκποιησεως τῶν ἔλασσονος, ἄλλως τε, συναγωνιστικῆς ίκανότητος ἔλληνικῶν μεσογειακῶν. Τὸ σχετικὸν αἵτημα τῶν ἔφοπλιστων εἰνὲ λογικόν. Καὶ τὴν ύπηρεσίας, όμως, τοῦ υπουργείου δικαία ή ἀξιωσίας τῆς ἀντικαταστασίως τῶν ἔκποιησμένων. Θά καταντῆσῃ ἄλλως νὰ ἐκλείψῃ σὺν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου τὸ μικρᾶς χωρητικότητος ἔλληνικῶν φορτηγῶν σκάφος, αὐτὸν τὸ ἀξιόλογον ὅργανον τῶν έθνικῶν μας μεταφορῶν, τὸ εἰσκομίζον πολλὰ εἰς τὴν Οικονομίαν μας.

Τὸ οὕτω άνακυψαν πρόβλημα ἐπρεπε νὰ τύχῃ κάποιας ίκανοποιητικῆς ἐπίλυσεως. Οὔτε οἱ ἔφοπλισται θὰ ἐπρεπε νὰ στερεθοῦν τοῦ δικαιώματος τῆς ἔκποιησεως τῶν ἀκαταλλήλων πρὸς ἀπόδοτηκην ἔκμεταλλευσιν σκαφών των, ἀλλ' οὔτε καὶ ή σημαία μας νὰ χάσῃ τὰ ὑπολείμματα τῆς ἀλλού ἀνεντυγμένης εἰς χωρητικότητα «μαυρῆς μοίρας».

Δεῖ διέψυγεν, εύτυχώς, τῆς προσοχῆς τοῦ υπουργείου τῆς Ναυτιλίας τὸ ἀσθενὲς σημείον τῆς ὅλης ὑποθέσεως, ὅπερ καὶ δημιουργεῖ τὸ πρόβλημα ύποστάσεως διὰ τὴν μεσογειακήν μας ναυτιλίαν. Εἶναι τὸ ύπερτερον, ἔναντι τῶν συναγωνιστῶν μας Ἰταλῶν καὶ Τούρκων, κόστος τοῦ ἔλληνικου σκάφους, ἐν συνδυασμῷ, βεβαίως, πρὸς τὸ παρηλικὸν αὐτοῦ.

Ἄν, όμως, κατορθώσωμεν νὰ ὑποδιάσωμεν τὰς διαπάνας κινήσεως τοῦ ἔλληνικου μεσογειακοῦ, περιορίζοντες τὴν πολυτελὴ σύνθεσιν πληρώματος, περικόποντες τὰς παντοίας ἄλλας ἐπιβαύσεις, ἀκόμη χάριν οἰκονομίας καὶ τὰ διάφορα τέλη, εἰσφοράς καὶ δικαιώματα, ἐκ παραλλήλου δὲ χρηματοδότησμων με χαμηλὸν ὑπωδήποτε τοκοχρεώλυτον τὴν ἀγοράν νέων τινῶν, οἰκονομικῶν εἰς καυσίμων καὶ δαπάνας συντηρήσεως, σκαφών, θὰ θεμελιώσωμεν τὴν πρόσδον τῆς ἔλληνικῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας, θὰ διασφαλίσωμεν καὶ τὴν ἐπάνοδον τῶν πολλῶν ἡδὸν ὑπὸ τὰς ἀσυδύτους σημαίας καλυπτομένων πλοίων. Ἀκινδύνως τότε θὰ ἡδυνάμεθα νὰ παράσχωμεν τὴν ἀδειαν τῆς ἔκποιησεως τῶν παρηλίκων, προθύμως δὲ οἱ ἔφοπλισται θὰ ἐδέχονται τὴν ύποχρέωσιν τῆς ἀντικαταστασίας. Θὰ ἡσανθούμενοι μὲ τὸν ὑποδιάσμον τοῦ κόστους τῆς ἔκμεταλλεύσεως, δητὸι θὰ ἀπέδιετο τὸ ἔλληνικὸν σκάφος, οσα καὶ τὸ παναμαϊκόν, ἔστω καὶ ὀλιγότερα.

Ἡ κατευθυντήριος, συνεπέντε, γραμμή, τὴν ὄποιαν κατὰ τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ ὅλου προβλήματος προτίθεται νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ "Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἔγκειται ἐν συντομίᾳ: 1) Εἰς τὴν ἐπίτευξιν πάσης δυνατῆς οἰκονομίας εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ μεσογειακού φορτηγού. 2) Εἰς τὴν παροχὴν ὁδεισας ἔκποιησεως τῶν παρηλίκων σκαφών μὲ παραλλήλον τὴν ύποχρέωσιν τῶν ἔφοπλιστῶν τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστασίως τῶν ἔξερχομένων τοῦ ἔλληνικοῦ νηολογίου. 3) Τὴν χρηματοδότησην τῶν νέων ἀγορῶν, μέχρις ἐνός ποσοστοῦ γύρω τῶν 40%, ἀπὸ πιστωτικῶν τίνα ὄργανισμον, μὲ τόκον, ὑπωδήποτε χαμηλόν.

"Ἄν αὐτὰ τὰ ήδη μελετηθέντα μέτρα τύχουν ἐφαρμογής, ἐπιτευχθῇ δὲ ἡ συνεργασία καὶ τοῦ ἔφοπλισμοῦ εἰς τὴν καλὴν προσπάθειαν ἀνασυγκροτήσεως τοῦ μεσογειακοῦ μας στόλου, δικαιολογείται ή αἰσιόδοξος προοπτικὴ διὰ τὸ μέλλον τῆς μικρᾶς ναυτιλίας μας.

"Υπέρ πάσαν διόγκωσιν τῆς ύπερωκεανίου ναυτιλίας μας, αὐτὰ τὰ

μικρὰ φορτηγά εἰναι τὰ παραγωγικώτερα διὰ τὸν Τόπον μας, εἰναι καὶ θά εἰναι ὁ πυρήνη τῆς ναυτιλιακῆς μας ύποστάσεως. Δικαιουνται συνεπώς κάθε δυνατῆς προστασίας, τῆς προνομιακῆς μεταχειρίσεως.

Τὸ κέντρον ἐπισκευῶν

"Υπανεχώρησε — λέγουν αἱ κυβερνητικῆς πηγῆς πληροφορίαι — ο κ. Νιάρχος τῶν γνωστῶν προτάσεων του διά την ἔδω ὕδρου τοῦ κέντρου ἐπισκευῶν. Αὐτή, ἀλλως τε, η συμφωνία του μὲ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Καδίσ ἔρχεται νὰ ἐπιβεδαιώσῃ τὴν υπαναχώρησιν. Θά χρηματοδοτήσῃ ο κ. Νιάρχος τὸν συγχρονισμὸν τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν ισπανικῶν ναυπηγείων, ἵνα διὰ αὐτῶν ἔξασφαλίσῃ τὴν ἀπρόσκοπον διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πολλῶν πλοίων του.

Καὶ οὖμας, μετὰ τὰς τόσας συζητήσεις καὶ ἀμφιτάντευσεις, δὲν ἀνέμενον πλέον παρὰ η ύπογραφή του κ. Νιάρχου διὰ νὰ καταστῆ πραγματικότης μία ἔξοχως παραγωγικὴ διὰ τὸν Τόπον μας ἐπιδιώξεις. Επὶ μήνας πολλούς οὐ πολλούς οὐ μετακολεύσθησεν μὲ τὴν ιδέαν της συστάσεως τοῦ κέντρου ἐπισκευῶν. "Ἐπιτευχθεὶς εἰς τὴν σοδαρότητα τῶν προτάσεων του κ. Νιάρχου καὶ ἐθεώρησμεν, παρὰ τὰς προβληθεῖσας απὸ μέρους τοῦ κ. Ωνάση ἀντιδράσεις, ως γεγονός τετελεσμένον τὴν συναφίν συμφωνίας μὲ τὸ Δημόσιον. "Η Κυβέρνησης ἐπέδειξεν, ἔστω καὶ καθυστερημένη, δῆλη της τὴν πρόθυμον πρὸ τοῦ διάθεσιν.

Λέγεται, ὅτι ἐκ τῶν ὑπέρων ὁ κ. Νιάρχος ἐπανῆλθεν εἰς τὸ αἴτημα της χρηματοδοτήσεως ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τοῦ προνομίου τῆς ἀποκλειστικότητος. "Η Κυβέρνησης ἐθεώρησεν ἀπαραδέκτους τὰς ἀξιώσεις αυτὰς καὶ διέκοψεν, ως ἀνεκοινώθη, τὰς διαπραγματεύσεις.

"Ισως, οὖμας, νὰ ἐπέθην η φημολογουμένη ἀπὸ τίνος συμφωνία τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ μὲ τοὺς δύο γαμβρούς του καὶ αἱ ὑποβληθεῖσαι ηδη τὴν ἔργον νὰ είναι προτάσεις απὸ μέρους τοῦ κ. Ωνάση διὰ τὴν ἐκτελεσμένον τὸν λόγινο τοῦ θέρην νὰ είναι ἀπόρροια τῆς συμφωνίας αὐτῆς. "Ισως ὁ κ. Νιάρχος νὰ μετέχῃ τῶν νέων προτάσεων.

Φαίνεται, πάντως, ὅτι ο κ. Ωνάσης, μετὰ τὴν σύμβασιν τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνῶν, ἡρχισε νὰ ἐνδιαφέρεται ζωηρότερον διὰ τὰ ἔλληνικά πράγματα. Πιθανὸν τὸ ἐνδιαφέρον του αὐτοῦ νὰ μας ἐπιτρέψῃ νὰ ἀδειωμεν τὴν λόσιν καὶ εἰς τὸ θέμα τοῦ κέντρου ἐπισκευῶν. "Η Κυβέρνησης, καθ' ἄ πληροφορούμεθα, εἶνε διατεθειμένη νὰ ἐνισχύσῃ πατοιοτρόπως τὴν νέαν προστάσειν.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν, οὐτὶ τὴν φορὰν αὐτὴν εὐρισκόμεθα, ἐπὶ τέλους, εἰς τὸν ὄρθρον δρόμον. Αἱ προσεχεῖς ἔβδομαδες δὲ διαλύσουν τὰς ἀμφιδολίας. Τὸ κέντρον ἐπισκευῶν ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην ὅχι μόνον διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς τούς ἔφοπλιστας. Δυσκολίας μεγάλας, συναντούμενοι σύτοι ἀπὸ τίνος εἰς τὴν διενέργειαν τῶν μεχανισμῶν καὶ τῶν ἐπισκευῶν τῶν μεγάλων σκαφῶν των.

"Αν, οὖμας, παρ' ἐλπίδα, διὰ τὴν φορὰν αὐτὴν σύποτε τοῦ Καδίσ της ἀνασυγκροτήσεως τῆς πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας, διὰ τὴν προσκτήσεως μεγάλης δεξιεμένης καὶ τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἔργοστασίων. Πειραιῶς, ὅπως πληρέστερον ἔξοπλισθον τεχνικῶς.

"Ἀρκετά, ἀναμένοντες τὴν πραγματοποίησην τῶν ἔφοπλιστικῶν ἐπαγγελιῶν, καθυστερήσαμεν. Εἶναι καιρός γὰρ ἔκμεταλλευθῶν ἀποδοτικῶν προϊόντων μίαν πηγὴν ἔργασιας πλουτοφόρου διὰ τὸν Τόπον μας, τούς περικλείουσαν δυνατότητας ἀναπτύξεως.

"Ἐχομεν καὶ γεωτέρας πληροφορίας νὰ μεταδώσωμεν διὰ τὸ θέμα τῆς ιδρυσεως τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως.

Διαπραγματεύσεις ἐξ ἀρχῆς αἱ αναλογίανται ἐπὶ νέων ἐντελῶς βάσεων καὶ μὲ τρίτον τὴν φορὰν αὐτὴν ἐνδιαφερόμενον, τὸν κ. Σ. Λιβανόν, ὅστις ἦτοι καὶ ὁ ἐπιδειξας ἐνδιαφέρον πρὸ διετίας.

"Ἡ μεταξὺ δημοσίου καὶ τοῦ κ. Σ. Νιάρχου συμφωνία, ητὶς πρὸ ἔβδομαδον εἰς τὴν διατύπωσην σχεδίου συμβάσεως κατέληξε, δὲν ἰσχύει, ως φαίνεται, κατόπιν τοῦ ὑπογραφέντος — ως λέγεται — πρωτοκόλλου συνεργασίας μεταξὺ τῶν κ. κ. Νιάρχου, Ωνάση καὶ Λιβανοῦ. Βάσει αὐτοῦ συνεφωνή η ἐνίσια ἐπιχειρηματικὴ ἐμφάνισις καὶ τῶν τριῶν ἔφοπλιστῶν εἰς τὸ θέρην ἔργον, ἔξουσιοδοτηθέντος τοῦ κ. Λιβανοῦ, ὅπως ἀναλάβῃ τὰς μετὰ τὸ δημοσίου διαπραγματεύσεις.

Κατὰ τὰς αὐτὰς πάντοτε πληροφορίας, η ὑπὸ τῶν τριῶν ἔφοπλιστῶν ιδρυθησμένη ἐπισκευαστικὴ βάσις θὰ είναι τεραστία. Θὰ διαθέτῃ τεχνικὸν ἔξοπλισμόν, ἐπιτρέποντα τὴν εἰς τὸν συντομότερον χρόνον ἐκτέλεσιν τῆς δυσκολωτέρας ἔργασιας, ἐνώ τὰ κεφάλαια ὑπολογίζονται τὰς ὄποιας θά απητούντο διὰ τὴν ιδρυσην τῆς βάσεως υ' ἐνός καὶ μόνον ἔφοπλιστού.

"Η τοιαυτὴ ἔκτασις, τὴν ὄποιαν προσδιαμένει τὸ έργον, κατόπιν τῆς συμφωνίας τῶν τριῶν ισχυρῶν ἔφοπλιστικῶν παραγόντων, ἔχει ως

άμεσον συνέπειαν τὴν ἐπὶ ἐντελῶς νέων βάσεων διαπραγμάτευσιν μετὰ τοῦ δημοσίου. Οὕτω, ὁ κ. Σ. Λιβανός ἐνεργών καὶ διὰ λογαριασμού των κ. κ. Νιάρχου καὶ Ὀνάση, θὰ ζητήσῃ τὴν οἰκονομικὴν συμβολὴν τοῦ Κράτους εἰς τὸ ἔργον διὰ δανείου, ἐπὶ πλέον δὲ τὸ δικαιωμα τῆς ἀποκλειστικότητος. 'Η ἔκτασις τῆς ἐπισκευαστικῆς αὐτῆς βάσεως δὲν δικαιολογεῖ τὴν υπερβολήν καὶ ἄλλης ἐπισκευαστικῆς βάσεως. 'Ο προκληθημένος ἀνταγωνισμός, καθ' ὅλα ἐπιζημιος θὰ ἥτο.

Λέγεται ωσάντως, ὅτι μεταξὺ τῶν ὄρων οἵτινες ὑπὸ τῶν τριῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν θὰ τεθοῦν ὡς προύποθεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου, θὰ είνει καὶ ὡς τὴν ζένην ἐδινότητος τῆς ἐταιρίας. Δι' αὐτῆς πλέον ἀποτελεσματικὴ θὰ είναι, κατὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, ἡ διασφάλισις τῶν κεφαλαίων των. Τὸ ἀμετάθετον τῶν ὑπὸ μορφὴν ἐργοστασίων καὶ μηχανημάτων ἐπενδύσεων, δικαιολογεῖ τὸν ὄρον κατὰ τοὺς προτείνοντας, χωρὶς εἰς τὸ παράπαν νὰ μειούται ἡ παραγωγικὴ διὰ τὴν Ἑλλάδα σημασία, τῆς ἰδρυθημένης βιομηχανίας.

Ἄυτη εἶναι ἡ νέα τροπὴ ἡ, ἀκριβέστερον, ἡ νέα ἐκπλήξις εἰς τὴν ύποδεισιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως. Αἱ στήλαι αὐτοί, χωρὶς πλέον οὐδεμίαν πρόbleμαν νὰ προκινηθεύσουν, θὰ παρακολουθήσουν τὰς σχετικὰς ἔξελίξεις, προσπαθοῦσαι τὴν αἰσιοδοξίαν των καθ' οιονδήποτε τρόπον νὰ μην ἀποβαλλουν. Η δόλιη ύπόθεσις ὑπερμέτρως συνεξήτηση, ἀπὸ πολλά, τὰ πλέον ἀπίθανα στάδια διήλθεν. Εἴθε νὰ μην ἀπολέσῃ τελικῶς τὴν σοδαρότητά της!

Θὰ είμεθα ὑπερήφανοι

Εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀποπερατώσεως εὐρίσκονται τὰ κτίρια τῶν ναυτικῶν σχολῶν τοῦ Ασπροπύργου. 'Υψουνται ηδη ἐπιβλητικά μὲ τὰς συμμετρους ἀρχιτεκτονικὰς γραμμὰς των, κατάλευκα, περιβαλλόμενα ἀπὸ τὸ βαθὺ κυανὸν τὸν ὄρμο τῆς Ἐλευσίνος. 'Ενα ώραιον ὄραμα τῆς ναυτιλομένης χώρας μας εἰς τὴν τελείαν πραγμάτωσιν του!

Κατὰ τὴν πρὸ ἡμέρων ἐπίσκεψίν μας εἰς τὸ συγκρότημα τῶν σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου, περιεβαδὼς τὰ συνεργεία εἰργάζοντο διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν κουφωμάτων, τῶν ὑδραυλικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων θερμάσεως, διὰ τὸν ἀλαιοχρωματισμὸν ἐπίσης τῶν μεγάλων καὶ μικρῶν αἰθουσῶν καὶ τὴν τελικὴν διαιρόφωσιν τῶν δισπέδων τῶν δύο κυρίων οικοδημάτων. 'Εξ ἀλλοῦ εἰς ἑραγεῖσι εἰς τὸ κτίριον τοῦ μηχανουργείου ἐτελείωσαν σχεδόν — πρόκειται δι' ἓνα ἄνετον καὶ πετεινὸν χώρων ἐλάχιστο ἐνθυμίζοντα ἐργοστάσιον καὶ περισσότερον εὑρτατὸν αἰθουσαν διδασκαλίας — ἐνώ ἐπερτατῷ διαρρύθμισαν καὶ ἡ πιστεύει τὸν εἰς τὸν περίβολον τῶν σχολῶν ὑπάρχοντος ναΐδρου. 'Ηδη ὁ 'Αγιος Νικόλαος, εἰς καλαίσθητον βυζαντινὴν τοιχογραφίαν ἐπὶ τῆς προσόψεως τοῦ ναΐδρου, σκέπει τὸ τέμενος αὐτὸς τῆς πνευματικῆς καὶ τῆς ηθικῆς διαπαδαγωγῆσεως τῶν αὐριανῶν μας ναυτίλων.

Παραπλήνως ἥρχισε καὶ μὲ γοργὸν ρυθμὸν προχωρεῖ ἡ διαιρρύθμισις τοῦ μεγάλου χώρου, διτὶς περιβάλλει τὰ κτίρια τῶν σχολῶν. 'Εσχηματισθεῖσαν εὐρύτατα πρασιαὶ καὶ ἐφοτεύθησαν τὰ μικρὰ δενδρά, τὰ ὅποια δὲν θὰ ἀργήσουν νὰ σχηματίσουν σκιερὰ ἀλσύλια. 'Έχαραχθη ὡσάντως κάτωθι παλαιάς δενδροστοιχίας, ἡ ὅδος ητοις ἄγει ἐκ τῆς ἑξατερικῆς πύλης τοῦ συγκροτήματος τῶν σχολῶν εἰς τὸ κύριον οικοδηματαν αὐτῶν. 'Υπολείπεται ἡ διαιρόφωσις τοῦ χώρου τῶν ἀθλοπαιδίων, ἡ ὅποια καὶ δὲν θὰ καθυστερήσῃ. Τὴν Ιηνὸν Σεπτεμβρίου, ὅτε αἱ σχολαὶ θὰ λειτουργήσουν, ἡ χώρα μας θὰ ὑπερφανεύεται διὰ τὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τὰς ἐν γένει περιβάλλοντας ἐντὸς τοῦ ὅποιου οἱ μέλλοντες ποντοπόροι θὰ ἐκμαθοῦν τὴν ναυτικὴν τέχνην.

Ἡ προϋπόθεσις

'Υποτροφίας εἰς εὐρέιαν κλίμακα ἐπαγγέλλεται ὁ κ. Ὀνάσης διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν. Δαπάναις αὐτοῦ, οἱ καλύτεροι θὰ συνεχίσουν τὰς σπουδὰς των εἰς τὴν ζένην, ὑποχρεούμενοι μετὰ τὸ πέρας τῶν σπουδῶν των νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ κ. 'Ωνάση.

'Ἄξιεπαινος ἡ προσφορά καὶ ἀξιομίμητον τὸ παράδειγμα, ὑπὸ μιαν, ὅμως, ωρὴν προϋπόθεσιν: Νὰ συμμετάσῃ καὶ ὁ κ. Ὀνάσης εἰς τὸ ηδη συνιστώμενον «Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως». Νὰ συνεισφέρῃ, δηλαδή, εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον καὶ ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τῶν σχολῶν 'Υδρας, Κύμης καὶ Ἀσπροπύργου, διὰ νὰ δικαιούται κατόπιν, προσφέρων τὰς υποτροφίας, νὰ καταστήσῃ τὸν καλτέρους τῶν ἀποφοίτων στελέχης τῆς ἐφοπλιστικῆς του ὁργανώσεως.

Δὲν θὰ ἥτο δρόβην οὔτε καὶ δίκαιον, ἀλλοι νὰ συμπληρώσουν τὰς διαπάντας τῆς λειτουργίας τῶν σχολῶν, ἀλλοι νὰ φορούταισον διὰ τὴν διαπαιδαγώγησιν τῶν νέων νουτίλων καὶ μηχανικῶν μας καὶ ἀλλοι, ἀμέτοχοι τῶν δαπανῶν αὐτῶν, νὰ κερδίζουν τὰς καλάς υπορεσίας τῶν ἀποφοίτων καὶ μάλιστα τῶν πρωτευσάντων.

Τὰς προσφερούμενας ἀπὸ τοῦ κ. 'Ωνάσην υποτροφίας δῆλοι οἱ μεγά-

λοι ἐφοπλισταί μας θὰ ἔδεχοντο νὰ καταβάλουν, προκειμένου νὰ ἔξασθαι σφαλίσουν τὴν πρόσληψιν εἰς τὰ πλοιά των καλυτέρων ἐκ τῶν Σχολῶν ἔξερχομενών. 'Ἄς μειωθῇ, λοιπόν, ἡ προσφορά τῶν ὑποτροφίων του κ. 'Ωνάση, η ὑπολογιζούμενη ἀπὸ αὐτὸν εἰς τριακοσίας χιλιετίας δολαρίων, καθ' ὅσον ποσὸν θὰ χρειασθῇ νὰ καταβάλῃ οὗτος διὰ τὴν σύστασιν τοῦ «Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως». Τότε καὶ μόνον θὰ ἔχουν τὴν θέσιν των αἱ υποτροφίαι, αἱ χορηγουμεναι ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἐπὶ τινὰ ἀνάληψεως ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν σχολῶν. Πᾶντας ἄλλως θὰ ἔχῃ οὗτος τὸ δικαιώμα νὰ καρπωθῇ τῶν σχολῶν. Πᾶντας ἄλλως θὰ ἀποδώσουν;

Ἡ ἀντικανονικὴ σύνθεσις

Αὐτὰ τὰ ἀξιούμενα, λόγῳ ἀντικανονικῆς συνθέσεως, πρόστιμα ἀπὸ τὸ N.A.T. πρέπει νὰ καταργηθοῦν. 'Η ἐπίβολη τῶν ανήκει εἰς ἄλλην ἐποχήν, τὴν προπολεμικήν, ὅπε τὸ μεγάλη προσφορά ἐργασίας ὑπεχρέωται τὸ 'Κράτος νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν προστασίαν τῶν ἀνεργῶν, διὰ τῶν προστίμων τῆς ἀντικανονικῆς συνθέσεως.

Τώρα αἱ συνθῆκαι ἐργασίας ριζικῶς ἥλασαν. 'Αντι τῆς προσφορᾶς ἔχουν τὴν μη ἱκανοποιουμένην, ὀπωσδήποτε, ζήτησιν εἰδικευμένων ναυτεργατῶν. Τὰ κρύσματα τῆς ἀντικανονικῆς συνθέσεως ἔκεινεν ἔχουν τὴν ἀφορμήν.

Ἐίνει ἀδύνατον διὰ τὸν πλέον προσλημένον εἰς τὸν νόμον καὶ τοὺς κανονισμούς ἐφοπλιστὴν νὰ συμπληρώσῃ τὰς αὐτῶν τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου του. Τὰ κενά, ὅσον ἀφορά τὰς πτυχίους των πλοίων τους κατέχοντας ἀνάλογα διπλωματα πρός τὰ ἀσκούμενα παρ' αὐτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καθήκοντα, πάντοτε θὰ ὑπάρχουν, ἀφοῦ διαθέσιμοι ναυτικοί μὲ τὰ ἔκ του νόμον προβλεπόμενα προσόντα δὲν προσφέρονται πρὸς ἐργασίαν. 'Ολοι ἔπει τῶν ἐνόντων — σχιζούνται τὴν θέσιν των. Η κατάργησις τῶν ἐπιβατῶν. 'Αδικος, ἐκτὸς καταστάσεως, είναι ἡ προβολὴ μιας τοιαύτης ἀπαιτήσεως. Προκαλεῖ τὴν ἀντιδίκιαν, εἰς τὸ τέλος ἐλάχιστα ἐκ τῶν ἐπιβαλλούμενων προστίμων εἰσπράττονται καὶ τὸ N.A.T. ἀποβαίνει φορομητικὸν ἰδρυμα ἀπεχθέεις εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν.

Εἰμεῖα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι μὲ τὰς ὡς ἄνω ἀπόφεισι συμφωνούν καὶ αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Δὲν βλέπομε, λοιπόν, τὸν λόγον, ἀφοῦ δῆλοι ἔχουν διαπιστώσει τὸ ἀσκοποντὸς περιεργατού διατηρούσεως μέτρων κατὰ τῶν πλοίων ὀστυνομικῶν, μὴ ἔξυπηρετούντων καμμίαν σκοπιμούτητα, διατὶ δὲν ἐπιταχύνεται η κατάργησις των. Τὸ κέρδος θὰ είναι ἀξιόλογον χοι μόνον διὰ τὸ καλὸν δόνομα, τὰς ἀγαθὰς σχέσεις, τὴν ὑπόστασιν τέλος τοῦ N.A.T., ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν θέσιν τοῦ ἑλληνικού πλοίου ἔναντι τῆς κρατούσης ἀσυδοσίας εἰς τὰ παναμάκια καὶ τὰ λιβεριανά. Τὴν ἀσύδοσιαν βεβαιώσει τὴν δὲν τὴν συνιστῶνται καπόιαν ἐργασίαν. Τὸ ποντοπόρον πλοίον τὴν διευκολύνει.

Θύματα, βεβαίως, προσφέρονται παμπόλλα. 'Υπὸ τὴν οἵαν κατάστασιν τελεῖ σήμερον ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία, ἡ ἀνεργία — τῶν νέων κυρίων — είνει μεγάλη. Οι πάντες πρὸς τὴν θάλασσαν στρέφουν ἀγωνιώδην τὰ βλέμματα. 'Η φυγὴ είναι ἡ μόνη διέξοδος διὰ τοὺς ἀναζητούντας καπόιαν ἐργασίαν. Τὸ ποντοπόρον πλοίον τὴν διευκολύνει.

Δὲν είνει ἡ πρώτη φορὰ ποὺ ἐπισημαίνουν αἱ στήλαι αὐταὶ τὴν ἀσκομένην / ἐκμετάλλευσιν. Καμμία, δηλαδή, δὲν ἔξεδηλωθῇ ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργείου θετική ἐνέργεια διὰ τὴν σύλληψιν τῶν μεσαζόντων, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι συχνά αἱ καταγγελίαι ἔθεσαν μέχρις αὐτοῦ.

Ίσως τὸ κακόν νὰ περιωρίζετο ὃν τὸ G.E.N.E. ἔξετελει πλήρως τὴν ἀρχικήν του ἀποστολήν, ὃν ἀμεσώτερον παρηκαλούμενος πρὸς τὴν ἀνεργίας. 'Ίσως ἀκόμη νὰ ἐνετάθῃ τοὺς τελευταίους μῆνας ἡ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

**A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικὸς Διευθυντής ἐν
συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)**

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν σοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, τῶν ἐταιρειῶν BEN LINE, RADYO MAPKONI, RADAR, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντες δροὶ διὰ τὰς ἀσφαλιστικῆς διατάξεις δὲν τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ζένας ἀσφαλιστικᾶς ἐταιρείας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ υπηρεσίαι πρὸς τοὺς ἐλληνικὲς ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ υπηρεσίων διὰ τὴν διαπαιδαγώγησιν τῶν νέων νουτίλων καὶ μηχανικῶν μας καὶ ἀλλοι, ἀμέτοχοι τῶν δαπανῶν αὐτῶν, νὰ κερδίζουν τὰς καλὰς υπορεσίας τῶν ἀποφοίτων καὶ μάλιστα τῶν πρωτευσάντων.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 411 ΤΗΛΕΓΡ. GRECIAN-YOKOHAMA

δράσις των επιτηδείων, λόγω τῆς καθιερώσεως πλέον του διαβατηρίου διὰ τὴν ἐντεύθεν ἀναχώρησιν τῶν ναυτικῶν, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τοῦ Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας. Αὐτὸς εἰς τὸ παρελθόν ἥσκει κάποιον ἔλεγχον ἐπὶ τῶν ναυτολόγησεων. Τώρα η ἐκμετάλλευσις, χαρὶς καὶ εἰς τὸ διαβατήριον, εὐρίσκει πρόσφορον τὸ ἔδαφος.

Αἱ "σημαῖαι εὔκολίας"

'Εκ τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ("Ἐπιτροπαὶ Θαλασσίων Μεταφορῶν") ἀνεκοινώθη ἡ συντασις ἰδιαιτέρας ἐπιτροπῆς, ἥτις θὰ προδῷ εἰς εἰδικὴν μελέτην τῶν συνεπειῶν, αἵτινες προκαλοῦνται ἀπὸ τὴν ὄδρον ηνηλόγησιν πλοίων ὑπὲν τὰς γνωστὰς "σημαῖας εὔκολίας". Εἰς τὴν σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τούτην ἔτεσται, ὅτι ἀνεξάρτητως τοῦ κατὰ πόσον θὰ συνεισθῇ ἡ τακτικὴ αὐτῆς, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι δύναται νὰ προκαλέσῃ τοιαύτας καταστάσεις, αἵτινες εἶναι πιθανὸν νὰ ὑποχρεώσουν τὰς ἐνδιαφερομένας ναυτικὰς χώρας εἰς τὴν λῆψιν μέτρων ἀμύνης.

"Η πρὸς τὰς "σημαῖας εὔκολίας" προσφυγὴ τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ δέν δύναται, βεβαίως, νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς διάκρισις σημαίας, τὴν ὥποια συνήνως τὰ Κράτη ἀπευθείας ἀσκοῦν. Ἐμμέσως ἐν τούτοις, ἡ καθιερουμένη φορολογίκη καὶ διοικητικὴ ἀσύνδοσις εἰς τὰ πλοῖα τῶν "σημαῖων εὔκολίας" δύναται νὰ δημιουργήσῃ ἀκοετά ἐλκυστικὰς συνήκης διὰ τὴν καθεύδησην. Δέν εἶναι ἀκόμη δυνατὸν νὰ καθορισθῇ, ἀν τὸ θέμα τούτο ἐπιδέχεται τὴν παρέμβασιν τῶν ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων τῶν ἐπαράδοσεων ναυτικῶν χωρῶν, καθὼς καὶ ποίαν κατεύθυνσιν ἡ τοιαύτη ἐνέργεια θὰ πρέπει νὰ λάβῃ ἡ ἑαν — τούτης τοῦ θῆ ἀνακοίνωσης — τὸ ἐν λόγῳ ζῆτημα ἔγκειται μόνον εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν πρατοδοσίαν.

"Η Ἐπιτροπὴ, πάντως, εὐχαρίστως πληροφορεῖται, ὅτι τὸ ζῆτημα ἔχει ἡδη τεθῇ ὑπὸ μελέτην ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας χώρας καὶ μολονότι δὲν δύναται νὰ προδῇ εἰς σχετικὰς συντάσεις, ἐν τούτοις μετὰ προσοχῆς παρακολουθεῖ τὰς ἐπ' αὐτοῦ ἔξελίξεις.

Πρακτικώτερον σύστημα

Μελετοῦν εἰς ὑπηρεσίαν τοῦ N.A.T. τὴν ἀπλούστευσιν τοῦ συστήματος τῆς βεβαίωσεως, τῆς πληρωμῆς καὶ τοῦ ἔλεγχου τῶν πρὸς αὐτὸς εἰσφορῶν. Ἐπιμόνως ὁ κ. Κωτιάδης συνέστησε τούτο πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ταμείου.

Τὰ ὅσα αἱ στήλαι αὐτὰ διεξετραγάδωσαν διὰ τὰς περὶ τόκων ὑπερημερίας προβαλλομένας ἀπαιτήσεις καὶ τὰ ὅσα παράπονα συχνὰ ἀκούνονται διὰ τὸ καθυστερημένον καὶ γραφειοκρατικὸν σύστημα καταδόλης τῶν εἰσφορῶν εἰναι ἀρκετὰ διὰ νὰ πείσουν τοὺς διοικοῦντας τὸ Ταμείον καὶ τοὺς ἐφορεύοντας αὐτοῦ ἀρμόδιους τοῦ ὑπουργείου, ὅτι ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην ἡ ἀντιμετώπισις μὲ περισσοτέραν κατανόσιν τῶν ἐκ τοῦ γραμμάτου, ἵσως, τοῦ Νόμου καὶ τῆς στενῆς ἐρμηνείας αὐτοῦ προκαλουμένων ἀνωμαλιῶν.

"Ο.τι χρειάζεται νὰ τροποποιηθῇ εἰς τὸν ισχύοντα νόμον ἃς μελετηθῆ καὶ ἃς εἰσαχθῆ ἀμέσως πρὸς κύρωσιν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς Ἐξουσιοδοτήσεως. Τὸ θέμα εἰναι ἀπὸ τὰ πλέον ἐπειγόντα: ἔχει ἡδη καταστῆ συνειδῆσις τῶν εἰσφερόντων πλοιοκτήτων. "Ολοὶ ζητοῦν τὴν ἀπλούστευσιν τῶν διατυπώσεων, τὴν ὀλιγωτέραν ἀπασχόλησιν τῶν γραφείων τῶν μὲ τὸ N.A.T. καὶ τὰς εἰσφοράς του, τὴν ἀποφυγὴν τῶν στενοκεφάλων ἀπαιτήσεων, τῶν καθυστερημένων ἐλέγχων, τῶν ἀντιδικιῶν τέλων. Θὰ προσφέρῃ μίαν θετικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὰς ἀλληνικοὺς πλοιοὺς ὁ κ. Κωτιάδης ἀν ἐπιμείνη εἰς τὴν σύντασιν του πρὸς τὰς ὑπὲν αὐτὸν ὑπηρεσίας, ἀν τὸ ταχύτερον ἐπιτύχῃ τὴν ἀπλούστευσιν εἰς τὰς τοῦ καταδόλης τῶν εἰσφορῶν.

Ἐπισημαίνομεν τὸ ἐνδιαφέρον

Καταρτίζεται νομοθέτημα διὰ τοῦ ὥποιού ἡ ἐκπαίδευσις τῶν λιμενικῶν δοκίμων ἀνατίθεται εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν. Τὰ Λιμεναρχεῖα θὰ ὑπάγωνται εἰς τὰς κατὰ περιοχᾶς ναυτικὰς διοικήσεις, τὸ Β. Ναυτικὸν θὰ ἐφορεύῃ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν (ποίων μεταφορῶν, πότε καὶ πῶς δεν καθορίζεται) καὶ, τέλος, εἰς τὸ συμβούλιον κρισεώς τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν θὰ παρακάθηται ὡς μέλη τρεῖς Ναύαρχοι τοῦ B. N.

Καθ' ἡμᾶς, δῆλα αὐτὰ σημαίνουν πλησίστιον παρέμβασιν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὰς διοικήσεως τῶν Λιμενικού Ναυτικού Μεταποτοῦ. Αὔριον θὰ ἴωμεν, ἀσφαλῶς, ἐκδηλωμένας καὶ ἄλλας παρομοίας φύσεως παρεμβατικὰς διαθέσεις διὰ νὰ φθάσωμεν κάποτε εἰς τὴν συγχώνευσιν, την ἀπὸ μακρού ἐπικίνησιν. Τὸ Ἐπιτροπικὸν Ναυτικὸν θὰ καταλήξῃ νὰ τεθῇ ὑπὸ τῶν ἔλεγχων καὶ τὴν διοίκησιν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

"Αν τούτο συμφέρει τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἀνθρώπους της τὸ ἔχο-

μεν ἐπανειλημμένως συζητήσει. Δὲν χρειάζεται νὰ ἐπανέλθωμεν. Πρὸς τὸ παρὸν ἐπισημαίνομεν τὰς νέας ἐκδηλώσεις τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν κύκλων τοῦ B. N. διὰ τὸ "Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ τὸ σῶμα, τὸ τεταγμένον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου.

Διὰ τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν

"Ἐκ τῶν ἐνόντων ἀντεμετωπίσθη καὶ ἐφέτος ὁ παραθερισμὸς τῶν παιδιῶν τῶν ναυτικῶν μας, ἐφ' ὅσον ἡ ἀνεγειρομένη ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. μόνιμος κατασκήνωσις εἰς τὸν "Αγιον Ἀνδρέαν δὲν ὑπεπερασθόθη εἰσέτι.

Μικρότερος τῶν ὑπαρχουσῶν ἀντρικῶν θὰ είναι, συνεπῶς, κατὰ τὸ τρέχον θέρος ὁ ἀριθμὸς τῶν παιδιῶν, τὰ ὅποια θὰ ἔχουν τὴν εύκαιριαν ἐνός διλημμού παραθερισμοῦ, καὶ μεγαλύτερος ἡ πρὸς τοῦ διαπάνη, ἥτις ὑπὸ τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" θὰ καταβληθῇ. Συγκεκριμένως, 400 παιδιά, ἡλικίας ἀπὸ 6 ἕως 14 ἔτῶν, θὰ ἀποσταλούν εἰς τρεῖς περιόδους εἰς ιδιωτικὴν κατασκήνωσιν παρὰ τὴν Βαριμπόμπην—τὰ 200 ἀπεστάλησαν ἡδη—ἀντὶ ἡμερώσας διπάνης 30 δρυ. διὰ ἑκατὸν μικρὸν κατασκηνωτὴν. Εἰδίκη ἐπιτροπὴ ἐκ τοῦ Συμβούλιον τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" καὶ ἐνὸς λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ θὰ παρακολουθῇ τὴν καλὴν ἐνδιαίτησιν τῶν παιδιῶν αὐτῶν, ἐνώ συνεχῆς θὰ είναι ἡ μέριμνα διὰ τὴν εἰς δύο τὸ δυνατόν ἀφογού λειτουργίαν τῆς κατασκήνωσεως, ἥτις στηματιώσεων δὲν ἔχει δεχθῆ τροφίμους ἄλλης κατηγορίας. 'Ο "Οἴκος τοῦ Ναύτου", συμφώνως μὲ σχετικὴ δήλωσιν, θὰ καταβληθῇ κάθε προσπάθειαν, ὥστε οἱ περισσότεροι τῶν ὑποθληθεισῶν αἰτήσεων δι' ἀποστολῆς τὴν σχετικὴν διαπάνην. 'Η μέριμνα, ἄλλωστε, διὰ τὰς παιδιὰς κατασκηνωτὰς παρὰ τὸν θάλασσαν μακράν τῆς οἰκογενείας των, ὅποτελει μίαν τῶν κυριωτέρων ὑποχρεώσεων τοῦ Ιδρύματος, τὴν ὥποιαν καλεῖται τοῦτο εἰς τὸ ἀκέραιον νὰ ἐκπληρώσῃ, ἔστω καὶ ἀν ἐπ' ἀπειρονικούς τῆς θέλασσαν μακράν τῆς Βοιωτίας μετά τῆς ἀκτῆς τῆς Εύδοιας.

"Η ὑπάρχουσα σήμερον γέφυρα—ἥτις ὅνοιγει, ὡς γνωστόν, διὰ διευκολύν τὸ διατέλαιον τοῦ πλοίων ὑπὸ τῶν πλοίων—κατασκευασθεῖσα πρὸ ἐξήκονταστιας, δὲν δύναται πλέον οὔτε τὴν ναυτιλίακην, οὔτε τὴν δι' αὐτοκίνητων κίνησιν καλῶς νὰ ἔχυπερτησῃ. 'Εκτὸς τῶν ἄλλων δέ, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν τοῦ νομοσχεδίου, καὶ κίνδυνος ἀποτελεῖται τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν τοῦ πλοίου.

"Η νέα γέφυρα, διὰ τὴν μελέτην τῆς ὥποιας θὰ προκρυψθῇ διεθνῆς διαγωνισμός, δύει εἰναι ἡ πλέον συγχρονισμένη γέφυρα, ἥτις θὰ συνδέῃ εἰς τὴν χώραν μας δύο ὀπτάς, θὰ μετακινήσῃ δὲ ἡ καὶ θὰ ἀνψυχται, διὰ νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἐλευθέρων κάτωθεν αὐτῆς διέλευσιν καὶ μεγάλων πλοίων.

"Η διαποιημένη διαπάνη διὰ τὸ ἔργον προϋπελογίσθη ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Χαλκίδος εἰς ὅκτω περίου τὸ κατοικημένον δραμάν, θὰ καλυφθῇ δὲ ἐκ τοῦ διὰ τοῦ νομοσχεδίου ἐπιβαλλομένου τέλους ἐπὶ τῶν διερχομένων διὰ τῆς γεφύρας αὐτοκίνητων — 2 - 20 δρυ. δι' ἑκαστον — ὡς καὶ ἐκ διανείου, τὸ ὥποιον θὰ συναφθῇ τῇ ἐγγυήσει τοῦ ὡς ἄνω πόρου.

"Η προκήρυξις τοῦ διεθνοῦ διαγωνισμοῦ διὰ τὴν μελέτην τοῦ ἔργου θὰ καταστῇ δύνατη μετά ἔν τος, ὅτε καὶ τὰ πρώτα κεφάλαια θὰ ἔχουν πρὸς τοῦ συγκεντρώθη.

Τὰ μηνύματα τῶν ναυτικῶν μας

Θετικῶς πρόκειται νὰ ἔχυπερτησῃ τὴν ναυτικήν μας οἰκογενείαν τὸ καθιερωθὲν σύστημα τῆς διὰ τοῦ ἀσύρματου μεταδόσεως, μὲ χαμηλὸν κόστος μηνυμάτων (radio-messages) τῶν ὑπηρεούντων, καὶ ἐπὶ ξένων πλοίοις Ἐλλήνων ναυτικῶν. "Οφείλομεν νὰ ἔχαρωμεν τὴν καταβληθεῖσαν ἐπίμονον προστάθειαν ἀπὸ μέρους τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας παρὰ τὸ O.T.E., ήνα περιορισθῶν τὰ τέλη μεταδιάσεως, ἔξιστομενα πρὸς τὰ κρατοῦντα διὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα.

"Η συγχρότερα ἐπίκοινων τῶν θαλασσινῶν μας, μὲ τὴν Πατρίδα καὶ τοὺς οἰκείους τῶν ποικιλοτρόπων εἰναι ὠφέλιμος. "Ηθικῶς τοὺς ἐνισχύει

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ & ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Π.Ε.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΤΑ 1925

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

ΤΗΛΕΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙ : "ΦΙΛΙΣΙΑ."

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ AMERICAN PRESIDENT LINES, TORM LINES, SPERCO LINE,

ADRIAMARE LINE ΚΑΙ ΆΛΛΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΑΔΕΛΦΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝ ΓΕΝΟΥΗ ΙΤΑΛΙΑΣ

THE BALKAN'S NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.α.R.L.

VIA SAN LORENZO 8 (1^op.) ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "FILITAL", GENOVA

Οργανισμὸς τριάκοντα ἔτῶν ἐγγυώμενος ταχεῖαν
ἐντιμον καὶ εἰδικευμένην ἔξυπηρέτησιν

εις τὸ ἐπίμοχθον ἐπάγγελμά των θερμαίνει τὴν νοσταλγικὴν πρὸς τὴν γενέτειραν σκέψιν των.

Τὸ ἑρώτημα

Εἶναι τὸ ναυπηγούμενον καὶ ὑπὸ παραγγελίαν τοννᾶς φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ὑπέρτερον τῆς προβλεπομένης κατὰ τὰ ἀμέσως προσχῆ ἔτη ζητήσεως; Τὸ ἑρώτημα αὐτὸν ἔρχεται εἰς τὴν σκέψιν ὅλων τῶν παραπορητῶν τῶν προσφάτων ναυτιλιακῶν ἔξελίζεων, πρὸ τοῦ τεραστίου εἰς ὅγκον ἔργου, τοῦ ἐν σπουδῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία ὅλου τοῦ Κόσμου ἐπιτελουμένου.

Δύσκολος βεβαίως εἶναι ἡ ἐπὶ τοῦ ἑρωτήματος αὐτοῦ ἀπάντησις. Κανεὶς δὲν εἶναι εἰς θεσινὰ νὰ προδιαγράψῃ, κατ' ἀκριδῆ πως προσέγγισιν, τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας, αὕτινες θέλουν προκύψει εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον διὰ τε τὰ ὑγρὰ καὶ τὰ ἡρα φορτία. Οπως ἀπὸ τὰ πράγματα ἀπεδείχθη, αἱ περὶ αὐξῆσεως τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν προβλέψεις ὑπῆρχαν κατωτεραι τῆς σημειρινῆς, σταθερῶς διογκούμενης ζητήσεως. Δὲν εἶχον ἐπίσης προβλεφθῆ οὔτε καὶ αἱ μεγάλαι εἰς γαιανθράκα νάνγκαις τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Ἐνīαι πάντως γεγονός, ὅτι κατασκευάζονται ἡ ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου σκάφη 22 περίπου ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 13.750.000 ἀντιπροσωπεύουν τὰ τάνκερς. Καὶ διὰ μὲν τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαίων τὸ δεδομένον τῆς κατ' ἔτος αὐξησεως τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως κατὰ ποσοστὸν 5% (πέρυσι ἀνήλθεν εἰς 7%) παρέχει καποιαν ἐνδείξην τῶν εἰς χωρητικότητα ἀναγκῶν, λαμβανομένων ὑπὸ ὄψιν καὶ τῶν ἀντικαταστάσεων τῶν λόγω ἡλικίας καὶ ἀκαταλληλότητος ἔξερχομενών. Διὰ τὰς μεταφοράς, ὅμως, ξηρῶν φορτίων δὲν διαπιστούνται ἀπὸ τὰς τελευταῖς στατιστικὰς αὐξησίας τοσού μεγάλη, ώστε νὰ δικαιολογηῇ τὴν πρόμετρον διόγκωσιν τῆς προσφερόμενης χωρητικότητος διὰ τῆς ναυπηγήσεως τόσων μεγάλων καὶ ταχέων σκαφῶν.

Προβλέπεται νὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος νεότευκτα τράμπτα φορτηγὰ δύο περίπου ἑκατομμυρία τόνων d.w. Πολλὰ ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτά, ταχύτερα τῶν προηγουμένων, εἶναι προναυλωμένα. Ἐπὶ πλέον ὑπάρχουν ἀκόμη ὑπὸ παραγγελίαν φορτηγὰ σκάφη ἐξ ἑκατομμυρίων τόνων d.w., τὰ ὅποια θὰ παραδοθούν ἐντὸς τῶν τριών προσεχῶν ἔτων, μολονότι τὸ βάρος τῶν πρὸς παράδοσιν πλοιών πίπτει κυρίως κατὰ τὸ προσεχές ἔτος.

Ὑπάρχει, ὅμως, ἔνα δριόν εἰς τὸ ποσὸν τοῦ τράμπτου τοννᾶς τὸ ὅποιον δύναται ἡ ναυλαγορᾶ νὰ ἀπορροφήσῃ. Θὰ κρατηθοῦν ἄφρα γε, καὶ οἱ ναύλοι εἰς τὰ σημειρινά τῶν ἐπίπεδα, ἐνῷ ὁ στόλος τῶν τράμπτων θὰ βαίνη αὐξανόμενος κατὰ ποσοστὸν 10% ἔτησις; Θὰ είναι καὶ ὁ ὅγκος τῶν εἰς χύμα φορτίων κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν μεγαλύτερος; Αἱ στατιστικαὶ θὰ τὸ διαπιστώσουν*).

Τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων, τῶν σιτηρῶν, τῶν μεταλλευμάτων καὶ τῆς ξύλιας, τῶν βασικῶν αὐτῶν διὰ τὰ τράμπτα φορτίων, ὅσον καὶ ἀνὴ ζητήσεις τῶν σταθερά θὰ παραμείνῃ, λόγω τῆς διευρύνσεως τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς δραστηριότητος καὶ τῶν μεγάλων ἀναγκῶν

τῆς καταναλώσεως, δὲν προβλέπεται νὰ καλύψουν καὶ τὸ ὅλον τῆς προσφερόμενης χωρητικότητος κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη. Τὸ εὐπαθές, ὅλως τε, τῆς ναυλαγορᾶς ἀπεδείχθη κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ὅταν ἐπέκειστο ἡ ἔξοδος καὶ πάλι ἀπὸ τὰ ὄγκυροβολία τῶν ἐφεδρικῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν δεκάδων τινῶν λίμπετρις. Μὲ τὰς πρώτας περὶ ἔξοδου πληροφορίας χαλάρωσις τῶν ναύλων ἐσημειώθη.

Χωρὶς, λοιπόν, νὰ ἡμιπορή τις νὰ προκαθορίσῃ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ ἐπιφύλαξις διὰ τὸ ἀπώτερον μελλον, ἐνῷ τὰ ὑπὸ ἐκτελεσίν των ναυπηγικά προγράμματα εἰς τραπτές φορτηγά θὰ βαίνουν συμπληρούμενα, δικαιολογεῖται. Ἀλλὰ καὶ τὰ ἀπρόσπτα δὲν ἀποκλείονται. Εἰς αὐτὸν ὑπέλογοισαν τοιμηροὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, προέβησαν ἐν καιρῷ εἰς μεγάλα παραγγελίας καὶ τὰ πράγματα τοὺς ἔδικτοισαν. Θὰ συμβῇ τὸ αὐτό καὶ εἰς τὸ μέλλον; Θὰ εύρουν τὴν ἀποδοτικήν ἐκμετάλλευσιν τὰ ἀκριδᾶ φορτηγά σκάφη μὲ παράδοσιν τὸ 1959 ἦως τὸ 1961;

Διάφορος ἐμφανίζεται ἡ προοπτικὴ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Αἱ προβλέψεις διὰ διαθέσιμον τοννᾶς καὶ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας ἀπεδείχθησαν κατώτεραι τῆς πραγματικότητος. Ή ζητήσις πετρελαίων ὑπῆρξεν αἰσθητῶς, μεγαλυτέρα καὶ ἡμιπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι αὐταὶ αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων κατελήθησαν ἐξ ἀπρόσπτου πως μὲ τὴν σημειρινήν ζητήσιν. Οὕτω μόνον δικαιολογεῖται ἡ ἀπὸ ἔτους περίπου κρατούσα ζηρότης τῶν ναυλαγορᾶς διὰ τὰ τάνκερς.

Σήπτημα τώρα τίθεται ἡ θὰ ὑπάρχῃ πλέον τοννᾶς διαθέσιμον κατὰ τὸν προσεχῆ χειμῶνα, ὅπότε ἡ ζητήσις θὰ ἐνταθῇ. Δύσκολον φαίνεται νὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὸς ἀριθμὸς νέων πλοίων, διότι ὅπως διαπιστούνται ἀπὸ ὑπεύθυνους παραπορήτας, δὲν εύρισκονται ἐν τῷ περατούσθαι καὶ ὑπὸ παράδοσιν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν πολλὰ κατ' ἄριθμὸν σκάφη. Οἱ ἐφοπλισταὶ εἶναι ἀπολύτως πεπεισμένοι, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὸν διαθέσιμον τοννᾶς. Αὐτὸς διότις ζητήσεις τῶν ναύλων υψηλοτέρους.

Ἄλλα σταθερά διαγράφεται ἡ αὔξησης τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαίων καὶ καθ' ὅλην τὴν προσεχῆ διεκετάν. Μετ' αὐτὴν ὁ ρυθμὸς τῆς αἰνίουσῆς προβλέπεται νὰ ἐπιβραδύνθῃ πως. Ή ἀτομικὴ ἐνέργεια θὰ ἀρχίσῃ ἀφοῦντο νὰ ἀποδιδῇ ἐνέργειαν καὶ ὁ γαιάνθρας θὰ είνει περιστότερος. Υποτίθεται, ὅτι κατὰ τὰ ἔτη 1959 καὶ 1960 τὰ νῦν ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια θὰ είναι μάλλον περισσότερο, παρὰ ὅλιγοτερο τῶν τοτὲ ἀναγκῶν. Θὰ ἔχῃ, ισως, ἐξασφαλισθῇ μία ισόρροπος κατάστασις προσφοράς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος.

Εἶναι ἀναμφισθήτον, ὅτι περισσότερον πετρελαίων θὰ χρειασθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ εἰκόσιν ἔτη ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις. Διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν δεξαμενοπλοίων είναι τοῦτο ἀρκετόν. Οσοι εἰναι ίκανοι νὰ διακρίνονται, εἴσοδος καὶ μέσος ἀπὸ τὴν ἀχλὸν τοῦ ἀπωτέρου μελλοντος, τὰς πιθανὰς ἔξελίξεις καὶ γὰρ προσαρμόδουσιν τὴν ἐπιχειρηματικήν τῶν δραστηριότητα πρὸς αὐτάς, αυτοὶ θὰ είναι καὶ οἱ ἐπιτυχημένοι. Τὸ μέλλον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν δὲν είναι, βεβαίως, ἀπηλαγμένον ἀπρόσπτων καὶ ἐμποδίων. Ή ἀτομικὴ ἐνέργεια είναι προωρισμένη, ὅταν εύρυτερον θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνέργειας, νὰ ἀνατρέψῃ καταστάσεις, καὶ ὑπολογισμούς. Εν τῷ μεταξὺ τὸ γεγονός τῆς μεγαλυτέρας ζητήσεως πετρελαίων δημιουργεῖ τὴν ευοιώνων προοπτικήν διὰ τὴν καλὴν τῶν τάνκερς ἀπασχόλησιν. Αὐτὸς πρὸς τὸ

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

TAKTIKAI MHNIAIAI ANAXORHSEIS

APO ADRIATIKHN DIA

DAMMAM-BAHREIN-KUWAIT-BASSRA-KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

S.S. "MARZUK,"	9200 D.W. EX "SAN ANTONIO,"
S.S. "MAHFUZ,"	8300 D.W.
S.S. "AL-HORRIA,"	8200 D.W. EX "LIBERTAD,"
S.S. "MABRUK,"	7200 D.W.

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά: ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

παρὸν ἐνδιαφέρει τὸν ἐφοπλιστήν. Αἱ προναυλώσεις διευκολύνουν τὸ ναυπηγεῖα τὸν πρόγραμμα. Μέχρις ἐνὸς ὥρου χρόνου παραδόσεως, ἡ παραγγελία δεξαμενοπλοίων ἔχει προϋπόθεσιν ἀπόδοσεως σταθεράν. Τῶν φορτηγῶν, τούναντίον, τὸ ἀπότερον μέλλον ἐξαρτᾶται ἀπὸ πλείστους ὅσους ἀδήλους παράγοντας. Αἱ ἀκριβαὶ γαυπηγήσεις μὲν μακρινὰς παραδόσεις τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐνέχουν πλήρως τὸ στοιχεῖον τοῦ κερδοσκοπικοῦ ἔγχειραντος.

Μετριώτερος ὁ τόνος τῆς ἀναπτύξεως

Ἡ παρὰ τὸν Γραφείον τῶν Οἰκονομικῶν 'Υποδέσεων τοῦ Ο.Η.Ε. συνταχθεῖσα διὸ τὸ ἔτος 1955 «παγκόσμιος οἰκονομικὴ ἐπιθεώρησις» ἀνασκοπεῖ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν καὶ διαπιστώνει, ὅτι ἡ ἐπέκτασις τοῦ παγκοσμίου ἀπότομος ὑπῆρξε ραγδαῖος καὶ εὐρύτερος, ἐναῦτη τῆς σημειωθείσης μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον. Παρὰ ταῦτα, ἡ ἰστορία τῆς ῥηθείσης δεκαετίας «οὐδεμία δικαιολογεῖ διμετρὸν αἰσιοδίζιαν, ἐνῷ — τούναντίον — παρέχει ἔδαφος σοδαρῶν ἀνησυχιῶν». Τὸ μέγεθος τῆς ἀπελθούσης αὐξήσεως, ἐν μέρει μόνον ὥφειλετο εἰς εὐνοϊκούς καὶ μακράς πνοῆς παράγοντας, ἐνῷ κατὰ σημαντικὸν βαθμὸν ἐδασικεῖτο εἰς εἰδικὰ καὶ προσωρινά ἔργα σηματίου. Τὸ ρεκόρ τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, εἰχε τὸν χαρακτήρα ραγδαῖος αὐξήσεως, συνδεδουμένης ὑπὸ διακυμάνσεως μεταξὺ πληθωρικῶν καὶ ἀντιπληθωρικῶν πτερών, αἵτινες ἐσημειώθησαν εἰς πλείστας βιομηχανικὰς χώρας. Αὔται προεκάλεσαν διακυμάνσεις τῆς ζητήσεως, αἱ ὅποιαι ἔσχον ἀντίθετα ἀποτελέσματα εἰς τὴν οἰκονομίαν πρόσδοσιν τῶν ὑποαντιπτύκτων χωρῶν, ίδια δὲ διὰ τῶν ὑψηλῶν διακυμάνσεων τῶν τιμῶν ἔχαγωγῆς τῶν πρώτων προϊόντων.

Αἱ πολιτικαὶ τάσεις ἐπέφερον τὴν διατερεσίαν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας εἰς δύο καὶ σούτια ἀπομεμονωμένους τομεῖς, ἔκαστος τῶν ὅποιων ἀφιερώνει σημαντικὸν μέρος τῶν πηγῶν του εἰς στρατιωτικούς μᾶλλον, παρὰ εἰς σκοπούς ἔξυπητήσεως τῶν λαϊκῶν συμφερόντων. Τὸ πρόβλημα τοῦ διεθνοῦς οἰκονομικοῦ ισοζυγίου καὶ τῆς διεθνοῦς ἀναπτύξεως, πόρωρ εἰσέπει ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπιλυθῇ.

Ἡ ίδια οἰκονομικὴ ἐπιθεώρησης ἐπιστοπούσα τὸ τρέχον ἔτος 1956, ἀναφέρει, ὅτι αἱ κυβερνήσεις τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ἀναμένουν, ὅτι ἡ παραγωγὴ καὶ τὸ ἐμπόριον θὰ ἔνδοκλοισθήσουν νὰ αύξησουν, ἀλλ' ὑπὸ βραδύτερουν ρυθμὸν ἕκεινον τῶν δύο προηγούμενών ἀπό. 'Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ζητήσεως, ἡ κατανάλωσις ὥφειλετο εἰς τὰς ζητήσεις, καὶ ἡ ἀπένδυσις νέων κεφαλαίων δὲν ἀναμένεται νὰ αὔξησον τόσον κατά τὸ 1955. 'Ἡ τοιαύτη προστικὴ χαλαρώσεως τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἐπέκτασεως εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας — ὑπάρχουν ἥδη περὶ ταύτης πολλὰ ἔνδειξεις — δύναται νὰ πρακτελέσῃ ὑποχώρηστὶν τινὰ τῆς ζητήσεως διὰ μερικὰ εἴδη καὶ ίδιως δι' ἔκεινα, τὰς ὅποιας παρέμειναν σταθερὰ εἰς τὰς ἀγοράς, κατὰ τὸ 1955. 'Ἄν καὶ εἰς πολλὰ τὰ περιπτώσεις ἀπόλυτος ὑποχώρησης τῆς κατανάλωσης δὲν φαίνεται ν' ἀντιμετωπίζεται, ἐν τούτοις καὶ μικραὶ ἀκόμη μεταβολαὶ τῆς τρεχούσης ἡ τῆς ἀναμενομένης ζητήσεως, δύνανται, ἵσως, νὰ πρακτελέσουν ποτόπομα μεγάλας μεταβολάς τῶν τιμῶν. 'Ἐν σφεὶς οὖθεν ισχυρῶν δυνάμεων, τείνουσαν νὰ διαφυλάξουν εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας τὰς τιμὰς τῶν ἔχαγωγῶν ἀπὸ ὑποχώρησην, οὐδεμία μεγαλύτερα βελτίωσις τῶν γενικωτέρων συνθηκῶν τοῦ ἐμπορίου τῶν χωρῶν, αἱ ὅποιαι παράγουν πρώτων πόστησην, ὑποστρέψει. 'Ἡ γενικὴ ἐντύπωση, τὴν ὅποιαν δημιουργεῖ ἡ ἐπιστημονική, ἔγκειται εἰς τὸ διεύρισκό μεθα τοῦ μίαν περίοδον, καθ' ἣν ισχυραὶ ἀντίρροποι οἰκονομικοί δυνάμεις εἶναι πιθανὸν νὰ ἐμφανισθούν πρὸς δράστινον.'

Ἡ ὑπηρεσιακὴ νωχέλεια

Εἰς τὰς ἀτελειώτους γραφειοκρατικὰς διατυπώσεις, ισχυρίζεται ἡ διοίκησις τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ὀφείλεται ἡ μεγάλη καθυστέρησις, ἡ σημειωθείσα περὶ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν δωρεῶν διὰ τὸν δι' ἐπιστημονικῶν μέσων ἐφοδιασμὸν τοῦ ίδιούματος. 'Ἡ προμηθεία τῶν διαφόρων μηχανήμάτων καὶ ἐργαστηρίων, διὰ τῶν χρημάτων τὰ ὅποια εὐγένειας προσέφερον οἱ ἐφοπλισταὶ μας, εἶναι διὰ τὸν Οἴκον τοῦ Ναύτου», συμφωνῶς πάντοτε μὲ τὰς ἀπόψεις τῆς διοικήσεως του, ὑπόθεσις λιγοστής, ἐφ' ὅστον μίας μεγάλης γραφειοκρατικῆς διαδικασίας πρέπει αὐτῆς νὰ προηγηθῇ. Καὶ προέτεινον ἡ διοίκησις τοῦ ίδιούματος εἰς ἔκθεσιν τῆς πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν' τῆς Ναυτιλίας, διὰ τοῦ δι' ἔγγραφου του ἔξιτης νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τοῦ θέματος, τὰ ἀκόλουθα:

Νὰ συστηθῇ εἰς τοὺς δωρητὰς ὥφειλετο οἱ ίδιοι προδοῦν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μηχανήμάτων καὶ τῶν ἐπιστημονικῶν ἐργαστηρίων. Θὰ προμηθευθούν ταύτα εὑχερέστερον καὶ ταχύτερον ἀπὸ δι', ήταν δὲ τὰ ἐπρομηθεύτερο δο 'Οἴκος τοῦ Ναύτου' διὰ μειοδοτικῶν διαγωνισμῶν καὶ διὰ γνωμοδοτήσεων εἰδικῶν ἐπιστημόνων.

Ίσως ἡ πρότασις αὕτη νὰ μὴ πρέπει αὐσύζητη νὰ ἀπορριφθῇ, ἐφ' ὅσου ληφθῇ ὑπὸ δύψιν σοδαρῶς ἡ ἐπιδειχθείσα ἀδύναμια, ἀν δικαίως, διὰ τὴν διεκπεραίωσιν μιᾶς ὑποθέσεως, ήτις θὰ ἐπρεπε μόνον

οἰλίγους μῆνας νὰ είχεν ἀπασχολήσει τὴν ὑπηρεσίαν μὲ καποιον βεβαίως, ζέσιν καὶ περισσότερον ἐνδιαφέροντα. Διότι ἔχομεν τὴν γνώμην, ὅτι καὶ οἱ μειοδοτικοὶ διαγωνισμοὶ καὶ αἱ γνωματεύσεις τῶν εἰδικῶν καὶ οἰαδήποτε ἄλλη γραφειοκρατικὴ διατύπωσις θὰ είχον διεκπεραίσθη, ἐὰν τὸ θέμα τοῦ τεχνικοῦ καὶ ἐπιστημονικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» δὲν παρέμενε καθεύδοντας ἐντὸς ὑπηρεσιακῶν φακέλλων, τοὺς διποίους δὲν ἐπέτρεψαν ποτὲ νὰ ἀνοιχθοῦν η ὁκνηρία καὶ η εύθυνοφοδία τῶν ἀρμόδιων.

Δὲν γνωρίζομεν ἀν δὲ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας σκοπεύη νὰ υιοθετήσῃ τὴν πρότασιν τῆς διοικήσεως τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Φρονούμεν οἷμας ὅτι, ἐκτὸς τοῦ διτὶ αὐτῆς προδίδει τὴν ἀντιμητικὴν διοικητικὴν ανέπαρκτιν τῶν ὑπηρεσιῶν του, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ τὸ ὀλιγώτερον καὶ ὡς ἀήθης. Διότι εἰς τοὺς σπεύδοντας προθύμως καὶ γενιαφόροντας νὰ ἔνισχυσουν μίαν προσπάθειαν, ἐκφράζονται συνήθως εύχαρισταὶ καὶ οὐδέποτε τίθενται δρόμοι η καὶ διατυπώνται αξιώσεις. Εἰς τὸ κάστω-κάτω, οἱ δωρηταὶ δὲν δύνανται νὰ μεταβληθοῦν εἰς διεκπεραίωτὰς μιᾶς ὑπηρεσίας.

"Οχι μόνον τὰ κρηπιδώματα

Τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἀνδιαφέρεται μόνον διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἔργων τεχνικῆς ἀναμορφώσεως τοῦ λιμένος, παρέχει ἡ σημερινὴ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. 'Ἡ ἀπρόσκοπτος συνέχεια αὐτῶν, τὸ δυνατόν τῆς ταχυτέρας παραδόσεως των καὶ τὸ τῆς οἰκονομικής πατακευῆς των, ἔχει σχέδιον ἔξ διλοκλήρου ἀπόρροφήσεος τὰς φροντίδας τοῦ κ. Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ 'Οργανισμοῦ, καλῶς κατέχοντος ἀλλωστε τὰ τεχνικὰ ζητήματα. Λέγεται, μάλιστα, ὅτι συνέπεια τοῦ τοιούτου ἀνδιαφέροντος τοῦ κ., 'Ἀλέστα θὰ είναι καὶ διὰ τὸ 20 % εύθυνοτέρα τοῦ ἀρχικοῦ προϋπολογισμοῦ κατασκευὴ τῶν ὑπὸ τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου Πίπτα προδειπούμενά λιμενικῶν ἔργων. Εἰναι τὸσον μεγάλη ἡ σημασία τῶν ἐκτελουμένων ἔργων τοῦ πειραιαϊκοῦ λιμένος καὶ θὰ είναι τοιαύτη ἡ συμβολὴ αὐτῶν εἰς τὴν πειραιώτερην ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως τοῦ ἐπινείου, ώστε νὰ δικαιολογήται ἡ συστηματικὴ ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. παρακολούθηση ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀπόφεως τῆς δηλητής προσπαθείας. Καὶ οὐδέποτε βεβαίως θὰ ἔψευγε τὸ τοιούτου ἀνδιαφέροντος διοίκησης τοῦ Ο.Λ.Π. ἢ ἀν καὶ ἀλλαὶ ἔξ ίσου σπουδαῖαι λιμενικοὶ αἵραγκοι παρηκολουθούντο καὶ ἀποτελεσματικῶν ἀντεμετωπίζοντο. Διότι ἡ καταβαλλομένη σημερίνη σφροντίς διὰ τὰ ἔργα πληρῶν εχει ἐξασθενήσει τὸ ἀνδιαφέροντος τοῦ 'Οργανισμοῦ διὰ τὰ σοδορά πρέχοντα λιμενικά πρόβληματα. Καὶ είναι γεγονός ὅτι δὲν ὑπάρχει σημερίνη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἡ δημιουργικὴ ἀτμόσφαιρα καὶ δὲ πυρετώδης ἐκείνος ρυθμός ἐργασίας, δοτίσται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπέτυχε τὴν κατὰ τρόπον καθέτων σχεδίου λιμενικήν ἀναστυγκρότησιν. Τὸ ἀνδιαφέροντος ἔχει στραφῆ διὰ τὴν αὐριόν, διὰ τὸ μελλόν, ἐνῷ τὸ παρὸν πειραιώγων παραβλέπεται. 'Μόνα των—διὰ τὸν οὐρανόν—διὰ τὸν λιμένον στήμερον καὶ εἰς σύμπτωσιν δοφείλεται τοῦ γεγονός, ὅτι ταῦτα δὲν βαδίζουν πολὺ κακῶν.

Ποία δωμά εἰναι τὰ ἐπείγοντα καὶ σοδαρά ζητήματα εἰς τὸν λιμένα, τὰ ὅποια παραμένουν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. οὐσιαστικῶν ἀναπτυξτώπιστα; Πολλά. Τὰ κυριώτερα δωμά ἔξ αὐτῶν εἰναι δύο: 'Κατ' ἀρχὴν τὸ ἐργαστικόν. Τεταμέναι εύρισκονται αἱ σοδοράς στέρεοις μεταξὺ μονίμων ἔργων τοῦ διοίκησης τοῦ 'Οργανισμοῦ. Αλίτα, τὸ ἐκκομεύνη αἴτημα αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων, ἀλλὰ κυρίως ἡ ἀποφασισθεῖσα ὑπαγωγὴ τοῦ Ταμείου Ασφαλίσεων τῶν λιμενεργατῶν εἰς τὸ Ι.Κ.Α. Βεβαίως μία αὔξησις ἡ μερομισθίων δὲν είναι ἀπότιμη ὑπόθεσις, ἐφ' ὅστον δόλκληρον ἡ λιμενικὴ πολιτική, τὰ τελευταῖα ἔτη, ποδὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς μειώσεως τῶν τιμολογίων στρέφεται, δημοσίευση καὶ τὸ θέμα τῆς ὑπαγωγῆς τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἔογκατῶν εἰς τὸ Ι.Κ.Α. δὲν ὑπηγορεύθη ἐκ τυχαίων λόγων. Θὰ πρέπει δωμά—διὰ τοῦ καὶ ἡ σοδαρά αντιμετωπίσταις τοῦ ἐργαστικοῦ ζητήματος ἀπιδιλλετα—νὰ ἔξευρθον λύσεις, αἱ ὅποιαι διαδοτικοὶ ρυθμοὶ εἰς τὴν λιμενικὴν ἐργασίαν νὰ ἀποκαταστήσται τὸ ταχύτερον. Διότι στάσεις ἐργασίας ἔγενοντο ἥδη καὶ ἀπειλαὶ διὰ μίαν καλῶς ὠργανωμένην ἀπεργίαν ἐκτοξεύονται. Καὶ ἀπεδείχθη μὲν δυνατὴ ἐκ τῶν ἔνδοντων ἡ ἀντιμετώπιση μιᾶς ἀπεργίας διὰ τῆς χρηματοποίησεως ἐλευθέρων ἐργατῶν, αἱ εύστεραις δωμάς καθαρῶς ψυχολογικούς, ἀμέσως ἐπιδρῶντας καὶ ἐπὶ τῆς φήμης τοῦ λιμένος, θὰ πρέπῃ ὑπωσδήποτε νὰ ἀποφεύγονται καὶ νὰ προλαμβάνωνται.

Τὸ δεύτερον σοδαρὸν ζητᾶτο, τοῦ διποίου η ἐπίλυσις ἐπίσης ἀδικαιολόγως καθυστερεῖ, εἰναι τὸ τῆς διαρρυθμίσεως τῶν τιμολογίων. 'Απαιτεῖται ἀποτελεύτως μεγάλη χρονικὸν διάστημα μένοι καὶ τοῦ ἔξαιρετον πολλάκις ἐξικνούμενον, διὰ τὴν ἔκδοσιν καὶ ἐκκαθάρισμν τῶν λογαριασμῶν.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχτικαὶ δεκαπενθύμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχητων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ Άκτη Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ένδος πλοίου έκφορτωθέντος εις τὸν Πειραιά. 'Ο υπολογισμός τῶν δικαιωμάτων δι' ὅτι ἀφορᾷ τὸ στάδιον τῆς ἐργασίας ἔκφορτώσεως ἀπὸ «εσότο παλάγκο» εἰς ἀποθήκην καὶ ἀπὸ ἀποθήκην εἰς τὸ αὐτοκίνητον, δύο μετὰ τῆς ἔξτρα ἀμοιβῆς, δεδομένου, ὅτι αἱ περισσότεραι ἔκφορτώσεις συνεχίζονται καὶ κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας, ἀποτελεῖ λίστα πολύπλοκου ὑπόθεσιν, ἥτις δύναται εὐχερών νὰ ἀπλοποιηθῇ, ἐφ' ὅσον η διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφάσιζε νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ θέμα. Συγκεκριμένων ή ἐνοποίησις τῶν δικαιωμάτων διὰ τὰ δύο αὐτὰ στάδια τῆς ἔκφορτωτικῆς ἐργασίας καὶ δὲ καθορισμός παγίων ἔξτρα ἀμοιβῆς δι' ἐργασίαν ἔκτος τῶν κανονικῶν ὥρων λειτουργίας τοῦ λιμένου, θὰ καθίσταν δυνατὴν τὴν ἄμεσον καὶ ταχεῖαν ἔκδοσιν τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν. Καὶ ὁ λιμὴν καὶ οἱ ἀπό τοῦ συναλλασσόμενοι, ὅχι ἀπλῶς θὰ ὀφελοῦνται, ὅλα κυριολεκτικῶς θὰ ἀνεκφύγονται. Δυστυχώς, δύμα, οὔτε τὸ θέμα τοῦτο η διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀντεμετωπίσει. Απορροφήμενη ἔξι ὀλοκλήρων εἰς τὴν σχολαστικὴν παρακολούθησιν τῆς πορείας τῶν λιμενικῶν ἔργων, τῆς διέφυγεν η εἰκὼν τῆς συλλογικῆς λιμενικῆς λειτουργίας καὶ ἀπὸ δρυγανῶν ἀσκοῦν γενική κατευθυντήριον ἐπόπτειόν, ὑποβιδάζεται ἀφ' ἑαυτῆς εἰς μίαν ἀπλῶν διεύθυνσιν. Ἀλλὰ θὰ πρέπῃ νὰ γνωρίζῃ η διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ὅτι τὰ κρηπτιδώματα καὶ αἱ προβλήτες ἔχουν αξίαν, ὅταν καὶ ἐφ' ὅσον ὑπάρχῃ κίνησις ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατών. Καὶ αὐτὴ τὴν κίνησις τὸν τρέχοντα μήνα, πέραν τῶν ἐποχιακῶν λόγων, ἀδικαιολογήτως πρήξεις νὰ ὑποχωρήῃ. Προσοχή, λοιπόν, ὁ λιμὴν δὲν εἶναι μόνον κρηπτιδώματα καὶ προβλήτες.

'Ο ἐπίλογος τοῦ δράματος

Αἱ συνθῆκαι, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὸ ἴταλικὸν ὑπερακέανιον «Ἀντρέα Ντόριο» κατεβυθίσθη ἐντὸς ἔνδεκα ὥρων ἀπὸ τῆς συγκρούσεως του μὲ τὸ σουηδικὸν «Στοκχόλμη» ἔρχονται νὰ ἀποδεῖξουν, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἐγκαίρου διασώσεως τῶν ἐπιβατῶν ἐνὸς κινδύνευσθον νὰ βυθισθῆ σκάφους δὲν ἐλύθῃ ἀκόμη, παρὰ τὰς σχετικάς προβλέψεις καὶ τοὺς κανονισμοὺς τῶν δύο διεθνῶν συμβάσεων τοῦ 1929 καὶ τοῦ 1948 περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ.

Τὸ «Ἀντρέα Ντόριο» ἡτο ἐφαδιασμένον μὲ 16 μεγάλας σωσιδίους λέμβους, ἀνηρημένας εἰς ἐπωτίδας, τοποθετημένας ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος τοῦ σκάφους. Μὲ τὰς λέμβους αὐτὰς πλήρως ἔξωπλισμένας, θὰ ἡδύναντο νὰ μεταφερθοῦν δύο χιλιάδες ἀτόμω. Λόγω, δύμας τῆς βαρείας, ἀμέσως μετά τῆς συγκρούσεως, κλίσεως τοῦ σκάφους, αἱ λέμβοι τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν. Μόνον αἱ ὀκτὼ λέμβοι ήσαν διαθέσιμοι, αὐταὶ δὲ καὶ κατεβιδάσθησαν ἐγκαίρως.

Τὸ ζῆτημα ἀκριβῶς τῆς ταχείας παραλαβῆς τῶν ἐπιβατῶν κινδυνούντος σκάφους ἔχει μελετηθῆ ἐξαντλητικῶς, ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ἀπὸ τὰς μεγάλας ἐταιρίας ἐπιβατηγών ὑπερωκεανίων. 'Αντεμετωπισθηταί τελευταίων τὸ πρόβλημα τῆς κλίσεως τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «P. & O.» κατὰ τὴν μελέτην τῶν σχεδίων ἐνὸς νέου ὑπερωκεανίου της. Αἱ σωσίδιοι λέμβοι θὰ τοποθετηθοῦν εἰς κατώτερον κατάστρωμα τοῦ συνιώθως χρησιμοποιουμένου, κάτω τοῦ καταστρώματος περιπάτου, ὅπου θὰ εὑρίσκωνται καὶ οἱ κοινόρρηστοι χώροι. Τὸ κατάστρωμα αὐτὸν θὰ είνε τὸ ισχυρότερον, ἐνῷ δλαι αἱ υπέρ αὐτὸν κατασκευαὶ θὰ είνε ἀπὸ ἀλουμίνιον. Διὸ τὰς προτεινόμενης λύσεως καθισταται δυνατὴν ὑπὸ οἰσινδήποτε κλίσιν η κατεβιδάσις τῶν λέμβων.

Ἐτερον πρόβλημα ἀνακόψιαν ἔκ τῆς θυθίσεως τοῦ «Ἀντρέα Ντόριο», είναι η διαγωγὴ τοῦ σκάφους μετά τὴν δραματικὴν σύγκρουσιν. Τὸ «Στοκχόλμη», ως γνωστόν, βαθύτατα εἰσέδυσεν ἐντὸς τοῦ ἀτυχοῦς ὑπερωκεανίου, δὲν είναι ἐπομένως ἐπιληκτικόν, ὅτι τούτῳ κατεβυθίσθη ἐντὸς ἔνδεκα ὥρων.

Τὸ «Ἀντρέα Ντόριο» ἡτο διηρημένον εἰς πολλὰ στεγανὰ διαμερίσματα καὶ η ὅλη ἐξωτερικὴ τοῦ ὑποδιστίρεσις ἡτο τοισύτη, ὡστε χαριεῖ εἰς τὰ ὑδατοστεγή διαφράγματα νὰ κρατηθῇ ἐν ἐπιπλέυσει ἔστω καὶ ἂν είχεν τὸν θάλασσαν εἰς σεβαστὴν ἔκτασιν μίαν

τῶν πλευρῶν του. 'Η κλίσις δὲν θὰ ἡδύνατο, ἀμέσως μετὰ τὸ ἀτύχημα, νὰ ἡτο τόσον μεγάλη, δηση εἰς τὸ βυθισθὲν σκάφος παρετρήθη.

Ἡ διεθνής περὶ ἀσφαλείας σύμβασις προβλέπει, ὅπως ἔνα ἐπιβατηγὸν σκάφος εἶναι εἰς θέσιν νὰ βαστάσῃ ἔρματος 35 ποδῶν μῆκους, ἐκτεινόμενον ἀπὸ τὰς δεξιμενὰς ἔρματος μέχρι τοῦ καταστρώματος, ὅπου φθάνουν τὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα, εἰσῶντος δὲ κατά τὸ πέμπτον τοῦ ζυγού (καμάρι), χωρὶς τὸ σκάφος νὰ κλίνῃ αἰσθητῶς πρὸς τὴν μίαν του πλευρὰν η νὰ χάσῃ τὴν εὐστάθειάν του.

Φαίνεται, δύμα, ὅτι τὸ «Ἀντρέα Ντόριο» δὲν ἐπέδειξε τὰς ίκανότητας αὐτὰς κατά τὴν κρίσιμην στιγμήν. 'Ισως πολλοὶ ἀντίθετοι, ὅσον καὶ ἀστάθμητοι παράγοντες νὰ ἐπενήργησαν. 'Η ἀπότομος πάντων κλίσης τοῦ σκάφους προεκάλεσε τὴν ἀρχήστευσιν τῶν σωσιδίων ἐμέβων καὶ ἄν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι δὲν ἡσαν καλαί, δὲν προσπήρχοντο δ' ἐγκάριας εἰς βοήθειαν τὰ παραπλέοντα σκάφη, τὰ θύματα, ἀσφαλώς, δύμας πολλαπλάσια.

Ἐκ τῶν ἀνακρίσεων καὶ τῶν μετέπειτα συζητήσεων τῶν τεχνικῶν θὰ διαπιστωθοῦν τὰ αὐτοὶ τῆς μητέδοσεως τῶν ὄσων αἱ προβλέψεις τῶν διεθνῶν συμβάσεων τοῦ 1929 καὶ τοῦ 1948 καθώρισαν. Σκάφη, ὡς τὸ «Ἀντρέα Ντόριο», θεωρητικῶς τούλαχιστον, ἐκρίνοντο ὑπὸ ὡρισμένας συνθῆκας ἀδύνατα. Τὰ πράγματα ἀπέδειξαν, ὅτι αἱ προβλέψεις τῶν ναυπηγῶν δὲν ἐδικιάσθησαν. 'Η πικρὰ παντως πειρά αἱ προβλέψεις τῶν τεχνικῶν τοῦ «Ἀντρέα Ντόριο» πολλὰ θὰ διδάξῃ τοὺς τεχνικούς. 'Απὸ τὰς πρώτας, δύμα, ἐντυπωσίες συνόντησαν τὸ συμπέρασμα, ὅτι χωρὶς τὰς ἐφαρμογάς, τὰς προβλεπόμενάς εἰς τὰς περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐνθαλάσση συμβάσεις, τὸ σκάφος θὰ ἐθύμιζετο ταχύτερον καὶ η δισωσις τῶν ἐπιβατῶν θὰ ἀπέδαινε τότε προβληματική.

Τὸ κόστος τῶν νέων ναυπηγήσεων

Σχετικῶς μὲ τὰς κρατούσας ἀνά τὰ ναυπηγεῖα τῶν διαφόρων χωρῶν τιμάς διὰ τὴν κατασκευὴν δεξιμενοπλοίων, ἀναφέρονται ἐνθεικτικῶς αἱ τελευταίων κλεισθεῖσαι, διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοτιστῶν, παραγγελίαι δύο σούπερ-τάνκερς τῶν 46.000 τόννων d.w., μὲ παράδοσιν 33 καὶ 39 μηνῶν. 'Εκλεισθησαν αὐταὶ εἰς τὴν τιμὴν τῶν 195 δολλαρίων κατὰ τὸν πόλην d.w. Μὲ τὴν αὐτὴν τιμὴν προσφέρονται οἱ 'Ιάπωνες νὰ κατασκευάσουν καὶ δύο ἔτερα δεξιμενόπλοια τῶν 45.000 τόννων d.w., μὲ παράδοσιν 37 καὶ 43 μηνῶν καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον μόνον τῆς κλίμακος προσαρμογῆς διὰ τὸ κόστος τοῦ χάλυβος. 'Η προκαθωρισμένη, δηλαδή, κατὰ 100% τιμὴν ἀνήκει πλέον εἰς τὸ παρελθόν. 'Εγνώσθη τελευταίως, δηση δεξιμενόπλοιον τῶν 40.000 τόννων d.w. ἐκλείσθη εἰς τὰ 195 δολλάρια τὸν τόνον d.w., μὲ παράδοσιν 44 μηνῶν, ἐνῷ διὰ δύο δηζελοκίνητας τάνκερς τῶν 21.000 τόνων d.w., μὲ παράδοσιν τὸ θέρος καὶ τὸ φινόπτωρον τοῦ 1959, ζητοῦν οἱ 'Ιάπωνες 228 δολλάρια τὸν τόνον καὶ τὴν κλίμακα διὰ τὸ χάλυβο.

Ίταλοι, ἐξ ἄλλου, ναυπηγοὶ ζητοῦν διὰ τρία σούπερ-τάνκερα τῶν 45.000 τόνων, μὲ παράδοσιν 30,35 καὶ 42 μηνῶν, 217 δολλάρια κατὰ τὸν πόλην d.w., μὲ πλήρη τῆς κλίμακα, διση ἀφορᾶ τὰ υλικὰ καὶ τὰ ἡμερομίσθια. Βέλγοι ναυπηγοί, διὰ δεξιμενόπλοιον τῶν 36.000 τόνων, μὲ παράδοσιν τὸ θέρος τοῦ 1960, ζητοῦν τὴν 210 δολλαρίων κατὰ τὸν πόλην d.w., μὲ πλήρη ἐπίσης τὴν κλίμακα. Οἱ Σουηδοί καὶ οἱ Νορβηγοί ναυπηγοὶ μὲ τὰς αὐτὰς περίπου τιμὰς δὲν προσφέρουν παράδοσιν ἐνωρίτερον τοῦ 1960—61, τέλος δὲ οἱ Γιουγκοσλαβοί οἱ δισοὶ μέχρι πρὸ τηνος ἀκόμη δὲν ὑπελογίζονται μεταξὺ τῶν δυναμένων ν' ἀναλάβουν ναυπηγήσεις εἰς εύστεναν κλίμακα, ἐπέτυχον ἀρκετάς δένας παραγγελίας. Τελευταίως προσφέροντο νὰ κατασκευάσουν δηζελοκίνητον δεξιμενόπλοιον τὸν 19.000 τόνων d.w., μὲ παράδοσιν τὸ 1960, ἀντὶ τιμῆς 201 δολλαρίων κατὰ τὸν πόλην d.w., καὶ μὲ προκαθωρισμένην τιμὴν μόνον διὰ τὰ 60% τῆς ἀξίας τοῦ διῆλου κόστους.

Οσον ἀφορᾶ τὰ φορτηγά οἱ 'Ιάπωνες ζητοῦν δια 247—250 μὲ κλίμακα διὰ τὸν χάλυβα καὶ μὲ παράδοσιν 30—37 μηνῶν, διὰ σκάφη 13—14.500 τόν. d.w., μὲ μηχανάς γνωστῶν τύπων εύρωπαϊκῶν,

ΣΗΠΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ"

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἐξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμὰς λίαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA (Egypt)	: JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
PORT-SAID	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	: " " " " 82, James Street

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΙΤΟΝΑ ΝΟΤΙΟΣΛΑΥΙΑΝ

Η ΑΝΘΟΥΣΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΜΕΓΑΛΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Ηύπουχησε νὰ ἔχῃ ἡ φίλη Γιουγκοσλαυία ναυπηγικήν βιομηχανίαν ἀξιόλογον, ραγδαίως ἔξελισσομένην πρὸς τὴν πλήρη τεχνικήν τῆς ὄργανωσιν, πρὸς τὸν συγχρονισμὸν τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῆς. Διεπιστώσαμεν τὸῦτο κατὰ τὴν ὅλιγοντερον ἐπίσκεψίν μας εἰς τὴν Ριτζέκαν, ὅπου τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα «Μπροντογκρατιλίστε τῆς Ζῆς Μαῖου». Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν καθειλύσθη, ὡς γράφομεν εἰς ἄλλην σελιδᾶ, τὸ πρώτον γιουγκοσλαυικήν κατασκευῆς Ἑλληνικὸν φορτηγόν, τὸ «Μιμίνα» τοῦ κ. Ν. Εύσταθίου.

Δὲν εἶναι προσφάτον συγκροτήσεως τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριτζέκας. Πρὸ πεντηκονταετίας ἰδρύθησαν ἐπὶ Αὐστρο-Οὐγγαρίας, ἔχουν ἐκτὸτε ναυπηγεῖς 450 περίπου σκάφη, μικρὰ καὶ μεγάλα, συνεκεντρώσαν δὲ τὴν γνωστὴν τεχνικὴν καὶ ναυτικὴν παράδοσιν, απὸ τὴν ἐποχὴν τῶν ιστιοφόρων, τῶν Αὐστριακῶν ναυπηγῶν. Αὐτὴν τὴν παράδοσιν διετήρησαν κοι ὅπερι μερικοὶ κύριοι τῶν ναυπηγείων, οἱ Νοτιοσλαύοι. Τὰν ίδιαν, ἀλλως τε, ἔχουν κοι ὅπερι διάδοχοι τῶν ἰδρυτῶν προέλευσιν. Εἶνε ἀπόγονοι τῶν Δαλματῶν, καλῶν ναυτικῶν, τῶν εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀδριατικῆς κατελόθησαν Νοτιοσλαύοι.

Εἰς μίαν ἀναπεπτωμένην παραδίαιν τοῦ μηχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς, δόλια χιλιόμετρα δυτικώτερον τῆς Ριτζέκας, εἶνε ἔγκατεστημένα τὰ ναυπηγεῖα. Ἀλλοτε ἐλέγοντο «Ναυπηγεῖα τοῦ Φιούμε». Τώρα, ὑπὸ τὸ νέον νοτιοσλαυικὸν καθεστώς, φέρουν τὸ σύνομα τῆς Ζῆς Μαῖου, ἡμέρας, καθ' ἥν τὸ 1945 ἀπέλευθερώθη ἀπὸ τοὺς παρτιζάνους τοῦ Τίτο ἢ πόλις καὶ ὁ λιμὴν τῆς Ριτζέκας.

Ἡ πολεμικὴ κατακίης ἐκτεταμένες προύκάλεσες καταστροφὰς εἰς τὰ κτίσματα καὶ τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων. «Οταν παρῆλθε, μία ἀναδημιουργία μὲ πίστιν καὶ ἐπίμονη ἀνελῆθη. Κτίρια νέα ἀνγέρθησαν καὶ ὁ τεχνικὸς ἐξοπλισμὸς συνεπληρώθη. Τώρα τὰ ναυπηγεῖα ἐργάζονται ἐπλήρει ἀπόδοση. Ἀπασχολοῦν 3,500 ἐργάτας καὶ διαδέουν πέντε ἑσχάρας, διὰ σκάφη μῆκους 180 μέτρων καὶ χωρητικότητος 25 χιλ. τόννων.

* * *

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς «Ζῆς Μαῖου» εἶναι τὰ μεγαλύτερα τῆς Γιουγκοσλαυίας. Ἐπεξειργασθαν χάλιβα 7 χιλ. τὸν. τὸ 1950, 18 χιλ. τὸν. τὸ 1955, διὰ νὰ φθάσουν, ὅπως ὑπολογίζεται, εἰς τὰς 25 χιλ. τὸν. κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἀπὸ τοῦ 1954 ἐφηρμόσθη εἰς εὐρείαν κλίμακα ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις καὶ τὸ σύστημα τῆς προκατασκευῆς ὡρισμένων τημημάτων τῶν ὑπὸ ναυπηγησιν πλοίων. Τώρα ἔχουν κλείσει τὴν παραγωγὴν τῶν τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριτζέκας μέχρι καὶ τοῦ 1960. Πλὴν τῶν Ἐλεβέτων, τῶν πρώτων ἔνων που ἔδωσαν εἰς αὐτὰ παραγγελίας, ἔχουν ἐγγραφεῖς εἰς τὰ βιδία τῶν παραγγελίας μὲ παραδόσεις μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1960. Υπογράφουν συμβόλαια διὰ τὸ 1961.

Δύο μέχρι τοῦδε ἦσαν οἱ βασικοὶ παράγοντες τῆς ἐπιτυχίας τῶν ναυπηγείων τοῦ Φιούμε: Ἡ βραχεῖα χρονική περίοδος παραδόσεως τῶν σκαφῶν καὶ ἡ προκαθωρισμένη τιμὴ τῶν. Τώρα αἱ παραδόσεις ἐξικούνται μετὰ τέσσαρα καὶ πλέον ἐπὶ ἀπὸ σήμερον καὶ ἡ κλίμακα (Sliding scale) διὰ τὰ 60% τοῦ κόστους προβολλεῖται ὡς ὅρος εἰς τὰ νέα συμβόλαια ἔναντι τῆς πρὸ μηνῶν ἀκούμη προκαθωρισμένης τιμῆς.

Ἐν τῷ μετοδύ τὸ ναυπηγεῖα τῆς «Ζῆς Μαῖου», πλὴν τῶν ἀναπομενόντων τριῶν ἐλέβετικῶν πρὸς ναυπηγησιν σκαφῶν, ἔχουν παραγγελίας ἔνδεκα πλοίων διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ὁκτὼ μεγάλων φορτηγῶν γραμμῆς διὰ τὴν κρατικὴν γιουγκοσλαυικὴν ἔταιριαν («Γιουγκοσλαυένου Λόδδη»).

* * *

Νοτιοσλαυικὸν τὴν ἔθνικότητα εἶναι ὁ δόλκηρον τὸ προσωπικὸν — τεχνικὸν καὶ ἐργατικὸν — τῶν ναυπηγείων. Τὸ συλλογικὸν σύστημα διοικήσεως ἐφαρμόζεται, ὡς συνέπεια τοῦ κομμουνιστικοῦ καθεστώτος. Πολυμελές συμβούλιον ἐργατῶν ἐκλέγει τὴν ἐκτελεστικὴν ἐπιτροπήν, ὃ δὲ διευθύντης, νόμων ὅριζόμενος, εἶνε μέλος σύτης, ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ συμβούλου, ἔναντι τῆς κυβερνήσεως καὶ τοῦ συμβουλίου τῆς πόλεως, διὰ τὴν καλὴν ἐφαρμογὴν τῶν νόμων καὶ τὴν διαχείρισην τῶν ναυπηγείων.

Ἡ περισσότερον ὄρθιολογιστικὴ παραγωγὴ τῶν ναυπηγείων, ὡς καλύτερος ἐξοπλισμός τῶν διὰ νέων μηχανημάτων, ή καλυτέρᾳ ἀπόδοσις τοῦ ἐργάτου εἶναι αἱ ἐπιδιώξεις, τῆς διοικήσεως, Αἱ ἔγκαταστάσεις, πάντως, τῶν ναυπηγείων — εύρυτατα, ἀνέτοι κτίρια καὶ ἀναπτεπτωμένα κρητιδώματα — θεωροῦνται καὶ ἀπὸ τοὺς ἔνοντος εἰδικούς πλήρων ἱκανοποιητικαί. Ἡ τεχνική, ἐπίσης, ἐπίδοσις τοῦ προσωπικοῦ καλῆ, δχι μίας καὶ ἡ ἀπόδοσης. Περισσότερον ἐργαλεῖα χρειάζονται, ίνα περιορίσουν τὸν ἐργατικὸν μόχθον, ὅπωσδηποτε καθυστεροῦντα ἔναντι τοῦ ἔργου τῆς μηχανῆς, ἐνώ ἡ ριζικὴ ἀπλοποίησης τοῦ διοικητικοῦ στήματος — τοῦ τόσον γραφειοκρατικοῦ καὶ ὑπὸ μυρίους περιορι-

σμούς καὶ ἐλέγχους τελούντος — θέλει ἐπιταχύνει τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ἐργασίας.

Υπὸ τὸ κρατοῦν διοικητικὸν καθεστώς βραδεῖα εἶναι ἡ παραγωγή. Οἱ ἔργαται, μὴ ἀμειδόμενοι καλῶς — 1½ δολλ. περίπου τὸ ἔξαρον καὶ συμμετοχὴν εἰς τὰ κέρδη — ἐργάζονται ἀπὸ τῆς ὄγδοης πρωινῆς μέχρι τῆς δευτέρας μεταμεσημορίνης. Δευτέρα φυλακὴ δὲν υφίσταται. Εναὶ συνεπώς, φορτηγὸν σκάφος 10.500 τόννων d.w., καθελκύεται μετὰ ὀκτώμηνον ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος καὶ παραδίδεται μετὰ πεντάμηνον ἀπὸ τῆς καθελκύσεως. Μήνες, δηλαδὴ, δέκα τρεῖς ἡ, ἐπτώ, καὶ δώδεκα ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας, ἔναντι τῶν ἔννεα τῶν Αγγλικῶν ναυπηγείων, τὸ πολὺ ἐπτά, τῶν γερμανικῶν καὶ ἐπτά τῶν Ἱαπωνικῶν. Τὰ δύο τελευταία χρησιμοποιούνται εὑρυτάτην κλίμακα τὴν προκατασκευήν, διαθέτουν δὲ πειθαρχημένον καὶ ἀποδότικον προσωπικόν τοῦ τελείου τεχνικὸν ἔξοπλισμον.

Καθυστερεῖ, ὅμως, ἡ ἐργασία εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νοτιοσλαυίας καὶ ἀπὸ τὴν γραφειοκρατίαν, τὴν ἀσκουμένην ἐποπτειαν καὶ τὴν συνδιοίσην τοῦ ἐργατικοῦ πράγματος. Διὰ κάθε ἐγειρόμενον ζῆτημα ἡ εὐθύνη τῆς ἐπίλυσεως δὲν ἀναλαμβάνεται ἀπὸ τὸν προϊστάμενον ἔκαστον τηματος, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ὅπου οἱ τελεῖ ἡ ἐργασία. Συμβούλιον πρέπει νὰ συνέλθῃ διὰ πολιτικού τηματος, οἱ πρόσωποι τοῦ προϊστάμενου πράγματος, ἵνα πρέπει νὰ συνέλθῃ διά της ημέρας της Ζῆς Μαῖου.

* * *

Ἡ συντελουμένη πάντως ἐργασία εἶναι καλῆ ποιότητος. Καλυτέρα, κατὰ τοὺς εἰδῶτας, πολλῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων, δυναμένη νὰ συγκριθῇ μὲ τὴν ποιότητα τῶν γερμανικῶν κατασκευῶν. Τὸ ἡμεροίσθιον έξι ἀλλοι εἴναι χαμηλὸν καὶ παρὰ τὸ γεγονός τῆς καθυστερήσεως, τὰ νοτιοσλαυικὰ ναυπηγεῖα εἶναι εἰς θέσιν νὰ δέχωνται τιμὰς συναγωνισμοῦ. Τώρα, μὲ τὴν εἰς τὰ ἀνώτατον σμείον ζῆτησιν ἐσχάρων, ἐπέτυχον αἰσθήτως νὰ αὔξησουν καὶ τὰς τιμὰς τῶν. Πρὸ ἔτους ἀκόμη ἔνα φορτηγὸν 12.800 τόννων d.w. με κλειστὸν στέλεξεν τὸν πρόσωπον, μὲ μηχανὴν Σουλτζέρ δυνάμεως 4.400 ἴππων, μὲ καλῆν «σπεσιφικέσιον» ἥδυνατο νὰ κατασκευασθεῖ γύρω τῶν 700 χιλ. λιρῶν. Πρὸ ἡμέρων δι᾽ ἓνα παρόμοιον σκάφος ἐζήτησαν τὰ ναυπηγεῖα τῆς «Ζῆς Μαῖου» ἐν καὶ πλέον, ἵσως, ἐκατομμύριον λιρῶν, μὲ μηχανὴν Σουλτζέρ 5.500 — 6.000 ἴππων, μὲ παράδοσιν τὸ 1960!

Ἄς σημειωθῇ, τέλος, ἵνα ἀμύδρων εἰκόνα παράσχωμεν τῆς ἐπιτελουμένης εἰς τὴν Νοτιοσλαυίαν ναυπηγηκῆς ἀναπτύξεως, ὅτι τὰ 40% τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὰς ναυτικὰς κατασκευὰς χάλυβος εἶναι ἔγχωριον πόρου παραγωγῆς, μὲ πρόβλεψιν τὴν ἐντὸς τριετίας πλήρη ἐπόρειαν. Ελάχιστα θὰ είναι αἱ ἀγοραζόμεναι ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ποσότητας χάλυβος. «Ηρχισαν ἐπίσης τὰ γιουγκοσλαυικὰ ναυπηγεῖα νὰ κατασκευάζουν ἀπότομοις καὶ καθ' αἱ μας διεβεδαίσων οἱ ἀρμόδιοι τεχνικοὶ Σουλτζέρ, κατόπιν ἀδείες τῶν Ἐλεβέτων κατασκευαστῶν. Σχολαί, τέλος, τεχνικαί, μέσης καὶ στοιχειώδους καταρτίσεως, λειτουργοῦνται εἰς αὐτὰ τούτα τὰ ναυπηγεῖα. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἔργαται καὶ οἱ νεοεισερχόμενοι μαθητεύονται φοιτοῦν εἰς αὐτάς, τρίς της ἔβδομούς δι᾽ ὅλης της ημέρας. Τρεῖς ημέρας ἐργάζονται καὶ τρεῖς ημέρας καταρτίζονται εἰς τὴν τέχνην τῶν θεωρητικῶν. Ή φοίτησις εἶναι τριετής.

* * *

«ἇξει, ὅμως, ἡ Νοτιοσλαυία καὶ ἄλλα τρία, πλήρως συγκεκροτημένα ναυπηγεῖα, ἐν πλήρει τῷ ὅπιδος τοῦ τελούντα, τῆς Πόλας — τοῦ γνωστοῦ παλαιοῦ αὐτοκρατορικοῦ (Πόρτο Ρέ). Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου, ἐγκατεστημένα εἰς ἐπίκαιρον θέσιν τῆς δαματικῆς ἀπτῆς, ἀνεκαίνισθαι πλήρεις τὸ 1948. Οἱ ἐξοπλισμοὶ τῶν εἰναι ὁ τελευτέρος δὲλων τῶν ἀλλών. Ἐπιδαπτήσανται καὶ τὸ γιουγκοσλαυικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, παραγγελίες ὅμως καὶ ζένων ἀρκεταὶ — Νορδηγῶν καὶ Δανῶν ἐφοπλιστῶν — συνεκεντρώθησαν. Ή παραγωγὴ τῶν εἰναι καὶ συμβούλιον μὲχρι τοῦ 1960.

Κατολαβάνουν μίαν ἔκτασιν 485 χιλ. τετραγωνικῶν μέτρων, διαθέτουν 5 ἑσχάρας, πλωτῶν γερανῶν καὶ πλωτῶν δεξαμενῶν τῶν 7.000 τόννων, ἀπασχολοῦν 3 χιλ. ἐργατῶν καὶ δύνανται νὰ κατασκευάσουν σκάφη μέχρι 18.000 τόννων.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς «Οὐλγιάνικ» τῆς Πόλας μὲ τρεῖς ἑσχάρας, δύο πλωτῶν δεξαμενῶν καὶ μίαν μόνιμον, μὲ δύναμιν 3.000 ἐργατῶν δύνανται νὰ κατασκευάσουν σκάφη φορτηγά μῆκους μέχρι 550 ποδῶν ή 15 χιλ. τόννων φοτίου, καθὼς καὶ δεξαμενόπολις 20.000 τόννων. Μηχαναὶ δῆζει «Ι. & W.» κατασκευάζονται ἐπίσης, κατόπιν ἀδείες τῶν δανικῶν ἐργοστασίων.

Χρήσουν όμως καὶ τὰ ναυπηγεῖα αὐτὰ τελειοποιήσεως εἰς τεχνικὰ

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.
Ταχύτητις ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

μέσα, ένω και ή διοικητική των όργανωσις ύστερει, λόγω του γνωστού συλλογικού συστήματος διοίκησεως.

Τά ναυπηγεία, τέλος, της Κραλιεύτισας, με 3 έσχαρας μικρών διαστάσεων, προορίζονται διά την κατασκευή σκαφών 2-3 χιλ. τόννων, κόπτερς και έπιβατηγών. Είς τά ναυπηγεία αύτά είργασθη ως άπλους έργατης και ο Πρόεδρος της Γιουγκοσλαβίας Στρατάρχης Τίτο.

* * *

Αύτή είναι έν συντομία ή δόλη συγκρότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας της γείτονος χώρας. Η Νοτιοσλαβοί την έχουν πλήρως άξιοτοις ήσει. Αποδίδει τώρα πολλά, χάρις και εις τάς κολάς περιστάσεις της ναυπηγοράς. "Όλα τά νέα πλοϊα — λάινερς κατά κύριον λόγον — του Νοτιοσλαβού Εμπορικού Ναυτικού είς την έμπνευση ναυπηγεία κατασκεύαζονται, έπαρκες δε περιβάριον έσχαρων διατίθεται διά τάς παραγγελίες έκ του έξωτερικού. Είσκομιζουν αύται συνάλλαγμα είς την χώραν, παρέχουν τά κεφαλαία διά την τελειωτότηταν του τεχνικού έξοπλισμού των ναυπηγείων, ένισχυμένης ούτη της διεθνούς έμπιστους πρός αύτά. Παράδειγμα της μητιστούνης αύτης είνε το γεγονός, οτι εις την Ριτζέκαν συνήλθε πρό της διεθνες συνέδριον του «Ινστιτούτου των Ναυτικών Αρχιτεκτόνων». Παρεσχέθη ούτως είς τους Γιουγκοσλαβούς ή εύκαρια νά γνωρίσουν είς τους ξένους τεχνικούς τά έπιτεγματα της βιομηχανίας των.

Οι "Ελληνες έφοπλισται, με την άνωσην δραστηριότητα, που τους διακρίνει, έστραφονται, και πρός τά Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία, ήνα έξασφαλίσουν τό ταχύτερον περισσότερα νεότευκτα πλοϊα.

Πλήν των παραγγελιών του κ. Εύσταθιον — τέσσαρα φορτηγά — έχουν παραγγείει οι κ.κ. Άδελφοι Χρίστον Λαιμού τέσσαρα έπισης φορτηγά και έν δύο τάνκερ τών 25 κιλ. τόννων έκαστον, οι δέ κ.κ. Κώστας Π. Λαιμός και Χάρης Πατέρας άνα έν φορτηγόν τών 12.800 τόννων, με μηχανάς δήζελ, κατασκευής Σούλτζερ. Διαπραγματεύονται και άλλοι έφοπλισται την σύναψην συμβολαιών. Από τους φίλους Νοτιοσλαβούς έυπρόσδεκτος είνε ή έλληνική έργασσια. Ερχεται νά σταθεροποιήσης τους δεσμούς στενής φιλίας με τους όποιους ή Έλλας και ή Γιουγκοσλαβία συνδέονται, νά ισχυροποιήση την προσπάθειαν της οικονομικής των συνεργασίας.

D. N. K.



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).

EGYPT

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

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zaalmhaven 46 - 47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE
Klaarop, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Agnosstr. 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven,
Emden, & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE
359, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

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

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

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgt. 10/12
OSLO
(also at Bergen)
KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt. 81
KRSITIANSAND S.

Η άλληλογραφία μας

Τὸ τελετάῖπ,,

Κύριος Διευθυντά,

"Εξ αφορμής δημοσιευθέντος εἰς τὸ υπ' ἀριθ. 507)266 τῆς 15.7.56 τεύχους τοῦ ὑμέτερου περιοδικού σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τὸ τελετάῖπ», έχομεν τὴν τιμὴν νά γνωρίσωμεν υἱού, οὗτοι τὸ Υ.Ε.Ν. ἔζητησε διό τοῦ υπ' ἀριθ. 79501)22.12.1955 ἐγγράφου του ἀπὸ τὸν Υπουργεῖον Συγκοινωνῶν καὶ Δημοσίων "Ἐργαν", δῆπας ἔξετάση τῆς δυνατότητας τῆς ἐγκαταστάσεως τηλετυπικοῦ συστήματος ἀντιποκρίσεως (ΤΕΛΕΤΥΠΕ) εἰς τὴν Ελλάδα, ἐν τῷ σκέψει, οὗτοι τῷ τῆς περιφέρειας τοῦ έξωτερικοῦ τούχου ἐνδιαφερούμενας διό την ἐγκατάστασιν τῆς ἔδρας των εἰς τὴν Ελλάδα.

Τὸ Υπουργεῖον Συγκοινωνῶν μάς ἀπήντησε διά τοῦ υπ' ἀριθμὸν 114.333)2.1.1956 ἐγγράφου του, οὗτοι ἐνώ ἐγκαθίστανται συντόμως τηλετυπικά κέντρα εἰς τὴν Αθηνᾶς, Θεσσαλονίκην, Πάτρας, "Ηράκλειον, Ιωάννινα καὶ Κομοτίνη διά την τηλετυπικὴν σύνδεσιν μεταξὺ τῶν ἀνωτάτων μημονευμένων πόλεων, ἢ μεταξὺ τοῦ έξωτερικοῦ τηλετυπικὴν σύνδεσις διότι δύναται νά πραγματοποιηθῇ πρὸς τὸ πάρον λόγῳ ἀνεπαρκείας κυκλωμάτων μεταξύ Ελλάδος — έξωτερικοῦ.

Μετὰ τιμῆς

Πειραιεὺς 3 Αύγουστου 1956

'Ο Διευθυντής
Αντιπλοίστρος Λιμ. Π. Σ. ΠΑΓΩΝΗΣ

Τὰ πιστοποιητικά προϋπηρεσίας

Κύριος Διευθυντά,

"Ἐπιτρέψατε μου νά ἀπασχολήσω δι' ὁλίγων τάς στήλας τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας μὲν εἶνα θέμα μεγίστης κατ' ἐμέ σημασίας. Ἀφορά τοὺς Ελλήνας ναυτικούς τούς ἐργαζόμενους εἰς πλοῖα ἀντίας ἔχουν συνάψεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων των μὲ τὸ Ν. Α. Τ. Πλανητολογιούμενως, ἢ ἀσφαλίσις είναι ἐπιδειχθέντων καθηκόν ὅλων μας: Νά θεσπισθῇ καὶ ὡς ὀλοκληρωθῇ, ίνα οὕτω οἱ σημερινοὶ ἀπόμαχοι ζήσουν κατάπιας ἀνθρωπινά, ἐμεῖς δε αὔριον καλλίτερα. Λέγω καλλίτερα, διότι ἐπίπλωσι, σὺν τῷ χρόνῳ, νά νοικοκυρεθῇ ἀκόμη περισσότερον τός ἀσφαλιστικού μας ἰδρυματοῦ.

Σκοπός της παρούσης μου δὲν είναι η ἀπαρίθμησις τῶν ἔκ της ἀσφαλίσεως πλεονεκτημάτων. Ἐπιθυμῶ νά θίξω καπτοίο σχέτικον μὲ τὴν ἐπικύρωσιν τῶν πιστοποιητικῶν ὑπηρεσίας, διανυθείσης ἐπὶ πλοίον εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Πρίν οι ἀρμόδιοι καθορίσουν τὸν τρόπον ἐπικυρώσεως τῶν ἐν λόγῳ πιστοποιητικῶν, θὰ ἐπρεπε νά λάβουν υπ' ὄψιν τῶν πολλάς λεπτομερείας προηγουμένως, θὰ τεῦχε τὸ ἀπλούστερον διό τοῦ ναυτικούς καὶ τὸ οἰκονομικότερον διό τὸ Ν.Α.Τ. σύστημα (δεδομένου, διτί τὰ ἐντυπωτικά τοῦ πιστοποιητικοῦ. Μὲ τὴν κρατούσαν στήμερον κατάστασιν, ἀπαιτεῖται η κατὰ ταξίδιον ἐκδοσίς πιστοποιητικοῦ ὑπηρεσίας καὶ η θεώρησις αὐτοῦ υπὸ τῆς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Ἀρχῆς, ἐνώ είναι γνωστόν, οὗτοι τοιαύτη άρχησιν δέν πάροχοι εἰς δόλους τοὺς λιμένας προσεγγίσεως καὶ καταστάσεως ή θεώρησης δέν είναι παντοτε ἐφικτη.

"Άλλοι, δύμας, παράδειγμας, θαύμασται, καὶ ἀδύνατον, τὴν έπικυρώσεων τῆς θεώρησης τοῦ πιστοποιητικοῦ.

Μὲ τὰ σημερινὰ μέσα προτεκτόφων εἰς τὸ ἀλόχιστον, εἰδίκετορες διό την πετρελαιοφόρα, σπανίσας ὑπερβαίνει αὐτή τὸ εἰκοσιτετράροφον. Λαμβανούμενον υπ' ὄψιν, οὗτοι η φορτοεκφόρτωσις διενεγγείλεται υπὸ αὐτοῦ τούτου τοῦ πληρώματος καὶ εἰς θέσιν μακράν τοῦ κέντρου τῆς πόλεως, είναι ἀδύνατος η προσαγωγὴ τῶν πιστοποιητικῶν, ἀκόμη καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ πληθύνοντος τοῦ πιστοποιητικοῦ, ἐνώ είναι διανοητικόν της προξενικῆς ἀρχῆς. Δέν είναι δυνατόν νά διανοητικόν κανεῖς, οὐδὲ ὅ πλοιοφόρος εἰς τὸν ἀλαζιστὸν χρονικὸν διάστημα θά ἔχῃ τὸν καιρὸν νά ἀσχοληθῇ μὲ τὰς ἐπικυρώσεις τῶν πιστοποιητικῶν, ἐνώ καὶ οἱ ἀξιωματικοί είναι ἀπόησθαλημένοι μὲ τὴν φορτοεκφόρτωσιν. Οὔτε, δύμας, καὶ τὰ ναυτιλιακά ἐγγράφων τοῦ πλοίου, ἐπάνω διότι πιστοποιητικοῦ, διότι δύναται τὸν περιεχόμενον τοῦ πιστοποιητικοῦ, ἀφεύδοντα εἰς τὸ πλοίον. Προξενεῖον, ίνα καὶ καρδιά θεωρητῶσι καὶ ἀπόσταλωσι μερίμην τοῦ πράκτορος εἰς τὸ πλοίον. Χωρίς νά εἴμεθα βέβαιοι, οὗτοι οἱ κ. κ. Λάμπερτ Μπρόδερς, η οἱ κ. κ. Βίνκε, Φέρ, ἐπιείν, ἔχοντες τὴν διάθεσιν νά μάς παράσχουν μίαν τοιαύτην ἐξουπέρτησιν, ἀσχολούμενοι μὲ πράγματα καθέ αὖλο παρά σχετικά μὲ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἔναντι τοῦ πλοίου, ἐπράξαμεν καὶ τούτο. Παρ' ἐπίπλωσι, δύμας, ναὶ μὲν μάς ἀπέσταλησαν φροντίδι τοῦ πράκτορος, θεωρημένα καὶ ὑπογεγραμμένα δεόντως τὰ πιστοποιητικά, ἀλλὰ χωρίς τὴν σφραγίδα τοῦ Προξενείου, ἀφα τούτης, οὐδόλως ἔξυπηστούντων τὸν σκοπὸν τῆς ἐκδόσεως τῶν.

"Αύτά διά τρια ταξίδια τοῦ πλοίου μας, ὅπότε λιμὴν ἐκφορώσεως διότι συνεχῆ ταξίδια μέχρι καὶ τῆς στήμερον, είναι νά λιμὴν τῆς Νέας Υόρκης. Αὐτούς δύμας, συμβαίνει η ἡμέρα κατάπλου νά είνει Παρασκευή ἀπόγευμα η Σάββατον καὶ τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον δέν ἐργάζεται. Τότε καὶ τὸ ἔκτον κατά σειρὰν πιστοποιητικὸν ὑπηρεσίας κρύπτεται ἐπιμελῶς εἰς τὴν θαλίσταν ἐκάστου διά νημῶν διά να... θεωρηθῇ ἐν καιρῷ...

"Άλλα πολλὰ σημασίαν έχουν διά τοῦ πλοίου τοῦ Νόμου: Αφού αὐτοὶ δέν θά βρεθοῦν εἰς τὴν θαλάσσην τῆς Νέας Υόρκης, Αὐτούς δύμας, συμβαίνει η διάσπαση τῆς πιστοποιητικοῦ θά χρειασθεῖν, δεόντως ὑπογεγραμμένον καὶ θεωρημένον, διά να λάβουν μέρος εἰς τὴν τελετάῖπ,,

"Όλα αὖτά, δύμας, ως ἀποτέλεσμα έχουν τὴν διατύπωσιν παραπόνων, καπτοπλοίον δὲν καὶ διαμαρτυριών εἰκόνας τῶν πληρωμάτων — δίκαια η δίκαια ἀς κρίνη δ ἀναγνώστης — ἐνῷ καὶ τινες καχύποπτοι ἐκφράζουν

άκομη και φόδους διά τὴν τύχην τῶν εἰσφορῶν των εἰς τὸ Ν.Α.Τ. !

Διερωτῶμαι, λοιπόν, ἀν̄ ω μέχρι πρὸ τῆς ἀσφαλίσεως ισχύων τρόπος ἐπίκυρωσεως τῶν πιστοποιητικῶν προϋποεστας, δηλαδή, η ἔκδοσις ἐνός καὶ μόνον πιστοποιητικοῦ κατὰ τὴν ἀπόλυτιν, δὲν θὰ ἥτο καὶ δὲ καλλίτερος. Νομίζω, ὅτι ἀξίζει τὸν κόπον νὰ ἀσχοληθοῦν καὶ πάλιν οἱ ἀρμόδιοι μὲ τὸ σοδαρὸν αὐτὸ δι' ὅλους τοὺς ναυτικούς ζήτημα.

Ἐν πλῷ 24 Ιουλίου 1956

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΙΕΡΗΣ
Ἀνθ/ρχος Σ/Τ «Ομηρος»

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ο ἐπιστολογράφος μας εὐρίσκεται ἐν ἀπολύτῳ δικαίῳ. Πρέπει τὸ σύστημα τῆς θεωρησεως τῶν πιστοποιητικῶν προϋπηρεσίας νὰ τροποποιηθῇ. Η διευκόλυνσις τῶν ταλαιπωρουμένων ναυτικῶν μας εἶνε μία ὅλων μας ὑποχρέωσις.

Ο προστατευτισμός

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μὲ τὴν πεποίθησιν, ὅτι σᾶς ἑνδιαφέρει ἀμεσώτατα καὶ ἴνα μὴ ἔχουν οἱ ἐδῶ ἀρμόδιοι τὴν ἑντύπωσιν, ὅτι πράσσουν τοι τὸ ἐποικοδομητικὸν — ὁχι προστατευτικὸν — διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, σᾶς ἀποτελέλω συνημμένως ἔγκυκλιον τῆς Διασκέψεως τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μεσόγειον, ἀπὸ τὴν ὄποιαν δύνασθε νὰ πληροφορήθῃ ἑκπληκτικὰ τὸ δὲν τρέγματα. Καὶ ἄλλοι πιστοῖ προσέρχονται εἰς τὸν βωμὸν τῆς ἀσύδουσίας τοῦ Παναστᾶ καὶ τῆς Λιβερίας. «Ολοι διαθρύππονται ἀπὸ τὸ ὄνειρον τῆς ναυτιλιακῆς ισχύος.

Πειραιεὺς 1 Αύγουστου 1956

Φίλικώτατος
ΘΕΟΔ. ΠΑΓΚΟΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δημοσιεύσωμεν κατωτέρω τὴν ἐν λόγῳ ἔγκυκλιον.
ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΑΝΑΤΟΛΗΣ, ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ
ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ ΑΥΤΗΣ

Κύριοι,

Σάς καινοτομούμενον κατωτέρω ἐν ἀντιγράφῳ ἐπιστολήν, ληφθείσαν ἄπὸ τὴν «Νορβηγικὴν ἑταῖριν Γραμμῶν Μεσογείου», ἔχουσαν σύτο:

Ἐλλάσσουν πορὰ τῆς Ἐνόσεως, Νορβηγῶν ἑφοπλιστῶν κείμενον δῆμρον δημοσιεύσθετον εἰς τὴν ἡμερίδον «Ἐμπόριος τῆς Ανατολής» περιέκοντος τὸ κείμενον νομοσχεδίου περὶ τοῦ Ἐμπορικού Ναυτικοῦ τῆς Συρίας, ὑπόβλημέοντος πρὸς ἔγκρισιν ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον Δημοσίου. Ἔγρων εἰς τὸ Υπουργικὸν Συμβούλιον.

«Ἄρθρον 1. Αἱ συριανοὶ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσονται δέοντα νὰ θεωροῦνται ὡς ἒδραματα δημοσίας ἑξπρετήσεως καὶ θὲν ἀπόλουσσον τῶν ἐπομένων δικαιωμάτων καὶ προνομούμονοι. ο. Ή ὁέις τῶν μετοχῶν καὶ τὰ κερδά δὲν ὑποκείνονται εἰς νομοσποτικὸν τίνα περιορισμὸν. β'. Ή ὁέις τῶν μετοχῶν καὶ τὸ κερδό εἴναι ἐπτελεγμένα παντὸς τέλους καὶ φορού. γ'. Τὰ σκάφη τῶν ἑταῖρων αὐτῶν, καθὼς καὶ πάνεισανδρόμενοι εἰδος διὰ τὴν ναυπηγησην καὶ τὴν συντήρησην τῶν σκαφῶν σύτονται πετρελαῖον. δ'. Τὰ σκάφη τῶν ἑταῖρων αὐτῶν ἀπαλλάσσονται τελενειακούς διοργανισμούς.

«Ἄρθρον 2. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὰ σκάφη τῶν ἑταῖρων αὐτῶν προτιμήσοντα διὰ τὴν μεταφορὰν εἰσαγωγέων ἢ ἔξαγομένων ἀγάθων, ἀνήσυχοντα εἰς τὸ κράτος ή ὁργανισμὸν δημοσίου δικαιού. Η αὐτὴ προτίμησις διὰ παρέκκλησης διὰ τὸν ἔμπορον περιορίζεται διὰ τὸν τόμον τῆς ιδιοτικῆς μεταφορᾶς, δόσκοις οἱ δρόι μεταφορᾶς εἰναὶ παρόποιοι πρὸς τὸν οἶρον συναγωγῶντων ξένων ἑταῖρων, μὴ συριανῶν, διλαβής, σκοφῶν. Γενικῶς ή Κυβέρνησης θὰ λάρη διὰ τὰ ἀνάγκαια μέτρα πρὸς ἀνάπτυξιν καὶ ἑνδρυντινοῖς τοῦ Συριανοῦ Ἐμπορικοῦ πλαιοῦ, συνιστώσα τοῦτο εἰς τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας καὶ ὀργανισμούς. Θα συνιστή, ἔπισης, τοῦτο εἰς πάσαν περίπτωσιν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ οἰκονομικοῦ τῆς προγράμματος, τοῦ σύναψιν ἐμπορικῶν συνθήκων καὶ τὰς συμφωνίας μετα τῶν ἑταῖρων πετρελαῖον.

«Ἄρθρον 3. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὰ σκάφη τῶν ἑταῖρων αὐτῶν προτιμήσοντα διὰ τὴν μεταφορὰν εἰσαγωγέων ἢ ἔξαγομένων ἀγάθων, διῆσπενθετος διὰ τὸν τόμον τῆς ιδιοτικῆς μεταφορᾶς, δόσκοις οἱ δρόι μεταφορᾶς εἰναὶ παρόποιοι πρὸς τὸν οἶρον συναγωγῶντων ξένων ἑταῖρων, μὴ συριανῶν, διλαβής, σκοφῶν. Γενικῶς ή Κυβέρνησης θὰ λάρη διὰ τὰ ἀνάγκαια μέτρα πρὸς ἀνάπτυξιν καὶ ἑνδρυντινοῖς τοῦ Συριανοῦ Ἐμπορικοῦ πλαιοῦ, συνιστώσα τοῦτο εἰς τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας καὶ ὀργανισμούς. Θα συνιστή, ἔπισης, τοῦτο εἰς πάσαν περίπτωσιν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ οἰκονομικοῦ τῆς προγράμματος, τοῦ σύναψιν ἐμπορικῶν συνθήκων καὶ τὰς συμφωνίας μετα τῶν ἑταῖρων πετρελαῖον.

«Ἄρθρον 4. Αἱ λεπτομερεῖακαὶ ἀναγκαῖαται πρὸς ἑφαρμογὴν τοῦ παρόντος τὸν νόμον καθορισθῶσαν διὰ διατάγματος.

«Ἄρθρον 5. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην του κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις, ἡ ὁποῖα διῆσπενθησίει τὸν Ανατότου Οἰκονομικοῦ Συμβούλιον.

«Ἄρθρον 6. Αἱ λεπτομερεῖακαὶ ἀναγκαῖαται πρὸς ἑφαρμογὴν τοῦ παρόντος τὸν νόμον καθορισθῶσαν διὰ διατάγματος.

«Ἄρθρον 7. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 8. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 9. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 10. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 11. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 12. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 13. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 14. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 15. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 16. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 17. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 18. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 19. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 20. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 21. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 22. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 23. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 24. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 25. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 26. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 27. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 28. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 29. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 30. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 31. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 32. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 33. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 34. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 35. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 36. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 37. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 38. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 39. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 40. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 41. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 42. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 43. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 44. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 45. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 46. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 47. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 48. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 49. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 50. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 51. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 52. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 53. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 54. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 55. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

«Ἄρθρον 56. Τὸ συριανὸν Κράτος θὰ πορεύῃ εἰς τὴν θεωρήσην τοιστῶν μετοχῶν τοιστῶν ἀτάσησι καὶ ἀνάλογοις.

ΤΟ Β'. ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΖΩΗΡΟΤΕΡΑ Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Εικόνα πλήρη τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ στόλου τῶν τράμπτες καὶ τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος κατὰ τὸ β'. τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους μᾶς παρέχει ἡ τελευταία μελέτη τῶν γνωστῶν παραπτηρῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐξελίξεων κ. κ. W. G. Weston Ltd τοῦ Λονδίνου.

Πολλά καὶ χρήσιμα τὰ συναγόμενα συμπεράσματα ἀπό τοὺς σχετικούς στατιστικοὺς ἀριθμούς, δηλωτικά μιὰς ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς φορτηγού ναυτιλίας καὶ τῆς σταθερότητος τῶν ναυλών διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλον. Οἱ ἀριθμοὶ πάντων τοῦ νεοτεύκτου τοννά, ὥπερ προστίθεται εἰς τὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, δικαιολογοῦν τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὰς ἀπωτέρας ἐξελίξεις τῆς ναυλαγορᾶς.

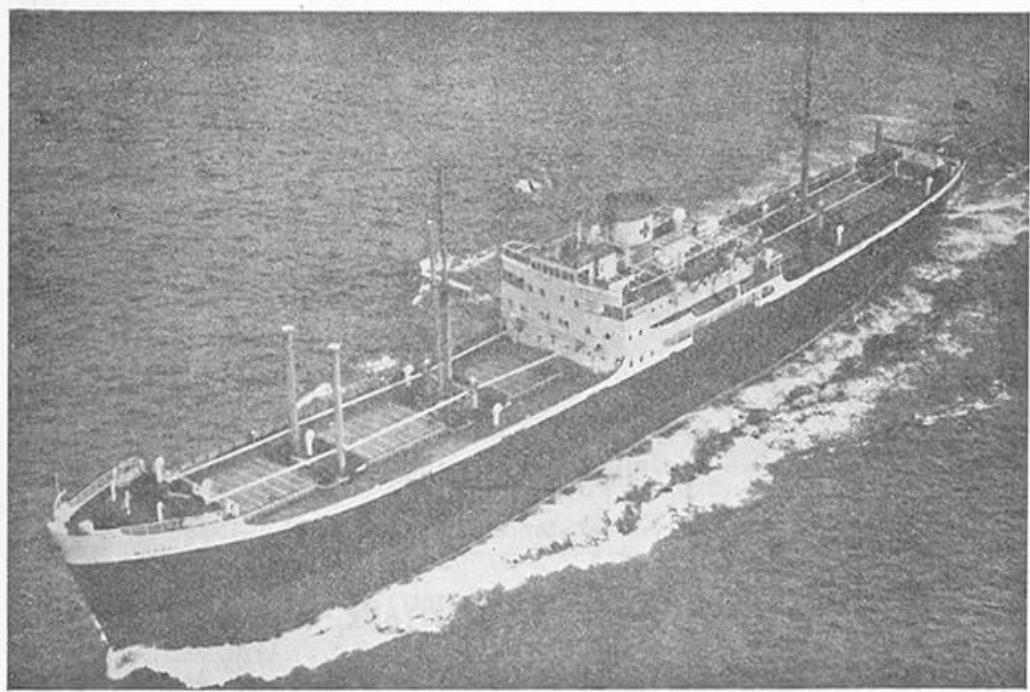
Τὸ συνολικὸν τονῶά πλήρη τῆς ἔτους φορτίου, τὸ ναυλωθὲν μὲ βάσιν τὴν μεταφορὰν κατὰ ταξίδιον ἀνῆλθε — κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς τῶν κ. κ. Γουέστον Λτδ — διὰ τὸ δεύτερον Ζεῦπον τοῦ τρ. ἔτους εἰς 24.080.000 τόν., ἐναντὶ 24.782.000 τόνων, τοῦ α'. Ζεῦπον ἐ. ἔ. καὶ 13.924.000 τόν., ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου δευτέρου τριμήνου τοῦ 1955. 'Ο ἐπόμενος πίνακας δεικνύει ἐν λεπτομερείᾳ τὴν κατανομὴν τοῦ ἐν λόγῳ τοννάς κατὰ κατηγορίας φορτίων:

Σύνολον ἀναγγελθεισῶν ναυλώσεων. (Εἰς χιλιάδας τόνων d.w.)			
Εἰδη	β' 3η 1955	α' 3η 1956	β' 3η 1956
Γαιανθρακες	7034	15414	15304
Σιτηρά	2613	5086	4212
Μεταλλεύματα	1864	1392	1613
Ζάκχαρις	585	345	820
Χηπ., προϊόντα-λιπάσματα	537	813	901
Ξυλεία	335	261	102
Πολασισθήρα	685	985	695
Διάφορα	271	486	433
Σύνολον:	13924	24782	24080
'Εξ ὀν.: Διὰ συνεχῆ ταξίδια	5187	14215	14530
» "Άμεσα ταξίδια	8737	10567	9550

'Η αὔξησις τῶν διαθεσίμων ἔργασιῶν μεταξὺ τοῦ πρώτου ἔξαμηνου τοῦ 1955 καὶ τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1956 ὀφείλεται, κατὰ μέγα μέρος, εἰς τὰς ηγένεμας ποσοτήτας σιτηρῶν, τὰς ὅποιας ἡ ηγαγάκητη νὰ εἰσπάγῃ ἡ Εὐρώπη πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ζημιῶν, ποὺ ὑπέστη ἡ ἑσδεδειά τῆς ἐκ τῆς κακοκαρίας τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου. Περὶ τὰ μέσα τοῦ τριμήνου αἱ ναυλώσεις διὰ σίτον ἐμεύθησαν σημαντικῶς, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐλαφρὰν κάμψιν τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυλώσεων διὰ γαιάνθρακας καὶ τὴν σημαντικὴν διαφορὰν ἐκ τῶν υπερτέρων ἐπαναπαραδόσεων σκαφῶν, ἔναντι τῶν παραδόσεων δι'. 'Ιουνίου, 'Ιουλίου καὶ Αύγουστου, ἐσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σημειωθεῖσαν περὶ τὰ τέλη Μαΐου πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλών. 'Η ἀγορὰ δὲν δύναται νὰ ἀποβλέψῃ εἰς τὴν ἐπανάληψιν τόσον μεγάλων ἔργασιῶν διὰ σιτηρά καὶ ἐν ἀλείψει εὐρείας ἀναζωγονήσεως τῶν ἔργασιῶν διὰ χρονοναυλώσεις, θὰ πρέπει νὰ ἀναμείνῃ, μέχρις ὅτου αἱ εἰς γαιάνθρακα ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης αὐθηθούν κατὰ τὸ φθινόπωρον, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ καλυτέρας συνθήκας ἔργασιῶν.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: 'Ο ἡδη κλεισθεὶς ὄγκος διὰ φορτώσεις μεταξὺ 'Ιουνίου 1956 καὶ 'Απριλίου 1957 ἀνέρχεται — κατὰ τὸν πίνακα — εἰς 14.5 περίπου ἑκατομμύρια τόνων. Ἐτερα 15 ἑκατομ. τόνων

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ



Τὸ δηζελοκίνητον 'Mihail K.', χωρητικότητος 11.000 τόν. d.w. μὲ κλειστὸν τὸ σέλτερ ντέκ. 'Εναυπηγήθη εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία Σβάν, Χάντερ καὶ Ρίτσαρσον διὰ λογαριασμὸν ἑταίριας τελούστης ὑπὸ τὸν διαχειρίστην τοῦ Γραφείου Κούλουσθρος Λτδ. Μηχανή πεντακύλινδρος Ντόξφορδ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, δυνάμεως 4.400 ἑπτά. Ταχύτης ὑπηρεσιακή 13½ μίλια.

χρειασθοῦν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τῆς αὐτῆς περιόδου. Κλειστόματα δι' ὄμεσον φόρτωσιν ἀνέρχονται κανονικῶς εἰς 1.000.000 τόνων μηνιαίως. Οὕτω, ἐπερα 6 ἢ 7 ἑκατομμύρια τόνων μένουν, προφανῶς, διὰ νὰ κλεισθοῦν κατὰ τὴν περίοδον ταύτην, μὲ βάσιν συνεχῆ ταξίδια.

Βάσει τῶν ὅσων ναυλώσεων ἐκλείσθησαν αἱ φορτώσεις γαιανθράκων προβλέπεται νὰ ἀνέλθουν εἰς ἑκτέσιν τῶν σχετικῶν ναυλώσιμφῶν ὡς ἔξης: Τόνοι 20.948 διὰ τὸ σύνολον τοῦ ἔτους 1956. Τόνοι 1858 διὰ τὸ 1957. Τόνοι 5591 διὰ τὸ 1958. Τόνοι 3356 διὰ τὸ 1959 καὶ τόνοι 1932 διὰ τὸ 1960.

Πέραν τῶν ἀντέρω ποσοτήτων, ὑπάρχουν καὶ 225.000 τ. κλεισθέντες διὰ φόρτωσιν τοῦ 1961.

ΣΙΤΗΡΑ: 'Ο χειμαρρος τῶν ναυλώσεων διὰ φορτώσεις σιτηρῶν, δστις ἐστημένω μετὰ τὴν κακοκαρίαν τοῦ Φεβρουαρίου, ἀνεκόπτη κατὰ τὸ πρώτον ὥμισον τοῦ δεύτερου τριμήνου. Ἐκτοτε, αἱ ναυλώσεις διὰ μεταφορῶν σιτηρῶν ἡκολούθησαν κλίμακα μὴ διαφέρουσα τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου. Πολὺ διλγίωτεραι ναυλώσεις ἐπραγματοποίησαν, ἐναντὶ τοῦ α', τριμήνου τρ. ἔτους, ὡς δεικνύει ὁ κατωτέρω πίνακας καὶ μέχρις ὅτου ὑπάρχουν δριστικαὶ πληροφορίαι περὶ τὸ πιθανόν ψηφισμόν τοῦ φορτώσεων σιτηρῶν, δέσμων σιδηρών συμβολαίων.

'Ημερομηνία φορτώσεων διὰ σιτηρά (Εἰς χιλιάδας τόν. d.w.)

1956	Σύνολον	1956	Σύνολον
'Ιανουαρίος	1118	'Ιούλιος	1207
Φεβρουαρίος	1028	Αύγουστος	528
Μάρτιος	1373	Σεπτέμβριος	305
'Απρίλιος	1534	'Οκτώβριος	173
Μάιος	2291	Νοέμβριος	155
'Ιούνιος	1945	Δεκέμβριος	45

Σύνολον: 11702

Σημειωτέον, ὅτι ἔχουν κλεισθή καὶ 19.000 τόν. πρὸς φόρτωσιν διὰ τὸ 1957.

'Ἐκ τοῦ δλου τονῶά τοῦ κλεισθέντος κατὰ τὸ α', ἐξάμηνον τοῦ 1956 πρὸς μεταφορὰν σιτηρῶν, τὰ 16% — δηλαδὴ 815.000 τόν. — ἐκαλυφῆσαν ἀπό δεξαμενόπλοια. Τὸ ποσὸν αὐτό, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δεύτερου τριμήνου, κατῆλθεν εἰς 625.000 τόν., πάντως, δύος, τὸ ποσοτήτου ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν κλειστικάτων εἶνε 15%. Αἱ ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων διὰ μεταφορὰν σίτον ὑπέρκριναν σημαντικά μόνον κατ' Ἀπρίλιον καὶ τὰς ἀρχὰς Μαΐου, μετὰ ταῦτα ἐνεφανίζοντο συμπτωματικῶς.

Ναυλώσεις εἰς μεγάλους κλίμακα διὰ διαδοχικά ταξίδια μεταφορᾶς σιτηρῶν διὰ δεξαμενοπλοίων συνήρθησαν κυρίως πρὸς μίαν κατεύθυνσιν, ήτοι ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου πρὸς τὸ Κόντινεντ.

Ἐις τὸ τέλος τοῦ β', τριμήνου, δταν πλέον εἰχον παύσει αἱ ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων διὰ σιτηρά, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰ τράμπτες ὑπεχώρουσαν εἰς τὰ 6813, οὕτως ὥστε ὁ τομεὺς οὗτος, μαζὶ μὲ πλείστους ἄλλους τομεὺς διὰ φορτώσεις σιτηρῶν, δὲν προσείλκει πλέον δεξαμενοπλοία, ἐφόσον ἡ ναυλαγορᾶ διὰ τὰ ὑγρὰ καύσιμα περέμενε σταθερά.

ΑΛΛΑ ΕΙΔΗ: 'Ολα τὰ λοιπὰ εἰδῆ φορτών, δμού λαμβανόμενα, ἀντιπροσωπεύουν τὰ 20% τοῦ συνόλου τῶν κλεισθεῖσης χωρητικότητος, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν συνεχῶν ταξίδιων. Ἐξαιρέσει τῶν τελευταίων τούτων, τότε τὰ λοιπὰ εἰδῆ ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 40% καὶ ἕναν. Κατὰ τὸ δεύτερον τριμήνον τοῦ ἔτους ἐκάλυψαν ἐπισύνολο 4.564.000 τόν., ἐναντὶ 3.796.000 τόν. τοῦ α'. τριμήνου τρέχ. ἔτους. Μόνης ἐξαιρέσιν τῆς αὐξόντης τάσεως ἀπετέλεσεν ἡ ξυλεία, τῆς ὁποίας τόσον αἱ ἔργασίαι, ὅστοι καὶ αἱ πρωτοπτικαὶ παραμένουν πενιχραῖ.

Αἱ ἔργασίαι διὰ παλαιοσιδήρα διετηρήθησαν σταθεραὶ καὶ εἰς ψηλὴν ἐπιπέδη, ή δὲ πτώσις ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου ἐ. ἔ. ὠφείλετο ἐν μέρει εἰς ἐποχικούς λόγους. 'Η ἐπέκτασις τῶν ἔργασιῶν περιωρισθή, ἐν τίνι μέτρῳ, λόγω τῶν δυσκολιῶν αὐξήσεως τῶν προμηθεύσαν ἔξαγωγικὴν χρώμαν, δηλαδή, ἀπὸ τὰς Ηγωμένας Πολιτείας, αἵτινες τὴν τὴν διαχείρισην έχουσι, καὶ ἔσωτερην καὶ ἔξωτερην τὴν τρέχ. έναντι τοῦ α'. τριμήνου τρέχ. ἔτους. Τὰ συνεχίζομενα ἐξ ἄλλου ψηλὰ ἐπίπεδα τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἐδημιούργησαν ἐπίσης μιαν αὐξήσιν τῶν ναυλώσεων διὰ μεταφορὰν κηπικῶν προϊόντων.

Αἱ κανονικαὶ τάσεις χαλαρώσεως τῶν ἔργασιῶν διὰ μεταλλεύματα καὶ ζαχάρεις, αἵτινες δέον νὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὴν αὐξούσιαν χρήσιν εἰδίκευμον τονῶά, φαίνεται, ὅτι ἔχουν προσωρινὰς ἀνατροπή. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ζαχάρεως πρόκειται περὶ ἐποχικής ζαχάρεως, ἐξελίξεως, ἐνῷ ἡ βελτίωσί των ἔργασιῶν διὰ μεταλλεύματα δοφείλεται εἰς τὴν ζήτησιν ἀπὸ τὰς Ηγωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Εὐρώπην, δπου σημειούνται ψηφλὰ ἐπίπεδα παραγωγῆς, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὴν αὐξη-

σαν χρησιμοποίησην πηγών, οϊα λ. χ. είναι ή Βραζιλία, έπι ζημία τών Ινδών, ένθα προδήματα φορτώσεων απέτρεψαν καὶ τοὺς ναυλωτάς ἀλλὰ καὶ τοὺς πλοιοκτήτας.

XRONONAYLΩΣΕΙΣ: 'Ο ἐπόμενος πίναξ δείκνυει τὰ τριμηναῖα πρότυπα χρονοναυλώσεων τῶν δέκα τελευταίων τριμήνων:

Χρονοναυλωθὲν τοννὰς (εἰς 1000άδας τόν. d.w.)				
	1954	1955	1956	
A'. τίμηνον	1974.8	2667.7	2112.5	
B'. τρίμηνον	1515.5	1335.1	1517.8	
Γ'. τρίμηνον	1690.1	1821.4	—	
Δ'. τρίμηνον	1974.1	1743.0	—	
Σύνολον:	7154.5	7567.2	—	

ΤΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ TONNAZ: Κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ 1956 ἔστημεθη καὶ πάλιν σημαντικὴ αὔξησις τοῦ στόλου τῶν τράμπων. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυνται αἱ ἐπελθοῦσαι μεταβολαὶ κατὰ τοὺς τελευταίους 12 μῆνας:

Μεταβολαὶ εἰς τὸ τράμπον τοννὰς (εἰς 1000άδας τόν. d.w.)

	1955	1956		
Γ'. 3μήνον	Δ'. 3μήνον	Α'. 3μήνον	Β'. 3μήνον	
Σύνολον εἰς τέλος προηγούμενου 3μήνου . . .	17.118.6	17.500.8	17.816.3	18.317.2
Νέαι ναυπηγήσεις . . .	152.6	126.1	331.6	336.4
Πρώην λάτινερς . . .	142.9	138.1	128.7	181.5
Μετατραπέντα τάνκερς . . .	53.0	45.9	88.7	10.5
'Απολλαγέντα ἀπὸ μεταφοράς μεταλλευμάτων . . .	34.8	28.0	28.8	—
Πρώην ἀκτοπλ. μεταφ. Η.Π.Α.	21.5	10.8	—	—
Σύνολον:	17.523.4	17.849.7	18.394.1	18.845.6

ΜΕΙΟΝ :

Διαλυθέντα	—	16.7	—	—
Πλωλθέντα διὰ λάτινερς	10.0	—	35.0	9.0
'Απολεσθέντα	12.6	16.7	41.9	41.9

Σύνολον εἰς τέλος 3μήνου 17.500.8 17.816.3 18.317.2 18.794.7

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς σκάφη τοῦ μεγέθους 4000 τόνων d.w. καὶ ἄνω.

Ο ἀριθμὸς ὁ δεικνύων σκάφων προηγουμένων ἐργαζόμενα εἰς μεταφορὰς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν ἐμφανίζει σημαντικὴ αὔξησιν, ὀφειλομένην εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ναυτικὴ ἑταῖρις Ρόπτερο διέκοψε τὰς ἔκ Μεγάλης Βρετανίας πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τακτικὰς ἐμπορικὰς γραμμάς της καὶ ἀπεδύθη εἰς τράμπον μεταφοράς.

Τὸ σημεριὸν ἐπίπεδον ναυπηγήσεων — περίου 350.000 τόν. — ισοδυναμεῖ πρὸς 1.400.000 τόν. ἐπησιώς, δηλαδὴ, πρὸς 8% κατ' ἔτος, φαίνεται δὲ βέβαιον, ὅτι τὸ ἴδιον θὰ είναι καὶ διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἔτους.

Ίδιαιτέρως σοθαρὸν ζήτημα είναι, ἀν μετὰ τὸ τέλος τοῦ 1956 θὰ ὑπάρῃ ἐπαρκῶς μεγάλη ἐπέκτασις τῶν μεταφορικῶν ἐργασιῶν (ἰδίᾳ δὲ γιασινθράκων) διὰ τὰ τράμπα, ὥστε νὰ ἀπορροφήσῃ τὴν ηύδημενην διαθέσιμον χωρητικότητα. Τὸ μέσον μέγεθος τῶν ὑπὸ παραγγελίαν τράμπων ἐξακολουθεῖ νὰ αὔξανῃ καὶ πολλῷ ἀπὸ τὰ νέα σκάφη κυμαίνονται μεταξὺ 12.500 ἔως 16.000 τόνων d.w., μὲ ταχύτητας μέχρι 15 μιλλίων. Πλείστα ἐκ τῶν ἐσχάτων παραγγελθέντων εἰναι παραδοτέα ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1958 μέχρι τοῦ 1959-60, καθόστον τὰ ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγεία είναι πλήρως κατειλημμένα διὰ τὰ δύο ἡ τρία προσεχῆ ἔτη. Σημειώτεον, ὅτι πλοιοκτήται τινὲς τοποθετούν παραγγελίας καὶ εἰς γιουγκοσλαυκὰ ναυπηγεῖα κατὰ σοδαρὸν ἀριθμόν, δεδομένου, ὅτι τὰ ναυπηγεία τῶν ἄλλων χωρῶν ἀδύνατον νὰ δώσουν συντομωτέ-

ρας παραδόσεις. Τὰ σημερινὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα τῆς ναυλαγορᾶς ἐνεθάρηναν ἔνιους πλοιοκτήτας νὰ προσδούν εἰς μεγάλας παραγγελίας καὶ μερικὰ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελία σκαφῶν τῶν ἔχουν ἀπὸ τοῦδε κλεισθῆ διὰ τάιμ-τούρτερος μέχρι 4 ἔτῶν, μὲ εὐνοικὰς τιμὰς ναύλων.

Αἱ ηδη προσφερόμεναι εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων ὑψηλαῖ τιμαὶ ἔχουν ἀποτρέψει τοὺς πλοιοκτήτας ἀπὸ τὰς μετατροπάς παλαιῶν δεξαμενοπλοίων τῶν εἰς φορτηγά ἔκρου φορτίου καὶ ἀνὴ σημερινὴ εύημερία συνεχισθῆ, προκειμένου διὰ τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων, τότε ἡ πηγὴ αὐτῆς τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ τοννά τῶν τράμπων φορτηγῶν εἶναι πιθανὸν νὰ στειρεύσῃ.

Ἄφ' ἑτέρου, παρὰ τὰς ραγδαῖς αὐξανομένας τιμάς, αἵτινες πληρώνονται διὰ σκάφη πρὸς διάλυσιν, οὐδένα ὀκεανοπόρον τράμπη ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τέχν. ἔτους, μολονότι πολλὰ τῶν ἀνά τὸν Κόσμον τράμπη εἰναι ἡλικίας 30 ἔτῶν καὶ ἄνω.

Τὸ τοννάς τῶν ὑπὸ παραγγελίαν τράμπης ἐξακολουθεῖ νὰ αὐξάνη καὶ κατέπτενται ἡδη φανερὸν — ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρου πίνακος — διτὶ τὸ συνόλον τῶν δοθεισῶν εἰς τὴν Γερμανίαν παραγγελίων ἔχει ηδη ὑπερβῆ τὰς τοποθετηθεῖσας εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. 'Η Ἰαπωνία ἐπίσης εἶναι πλήρης παραγγελίων.

Τοννάς ὑπὸ παραγγελίαν ἡ ναυπηγησιν ἀνὰ τὸν Κόσμον

(Εἰς 1000άδας τόνων d.w.)

Χώραι	31 Μαρτ. ἔ.ἔ.	30 Ιουν. ἔ.ἔ.
Μεγάλη Βρετανία	1128	1260
Γερμανία	1222	1460
Ἰαπωνία	997	1080
'Ολλανδία	378	411
Ίταλία	539	558
Σουηδία	482	540
Γαλλία	162	208
Δανία	128	105
Νορβηγία	80	93
Γιουγκοσλαυία	75	151
Ίσπανία	—	12
Βέλγιον	—	21

Σύνολον: 5191 5899

Αἱ νέαι παραγγελίαι ἐδόθησαν κατὰ μέρος διὰ τὴν Νορβηγίαν, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Λιβερίαν καὶ τὸν Παναμάν, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατετέρω πίνακος. Αἱ παραγγελίαι διὰ τὰς τέσσαρας ταῦτας σημαίας, δούμοι λαμβανομένας, καλύπτουν τὰ 70%, ὡς ἔγγιστα, τὸ συνόλον τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας.

Τράμπης ὑπὸ ναυπηγησιν ἡ παραγγελίαν, κατὰ σημαίας

(Εἰς 1000άδας τόνων d.w.)

Διὰ τὴν :	31 Μαρτ. ἔ.ἔ.	30 Ιουν. ἔ.ἔ.
Βρετανικὴν	782	942
Λιβεριανὴν καὶ Παναματικὴν	1943	2099
Ίταλικὴν	499	504
Ἰαπωνικὴν	75	285
Γερμανικὴν	497	605
Νορβηγικὴν	877	1050
Λοιπάς σημαίας	518	414

Σύνολον: 5191 5899

"Αν οἱ 5.899.000, ὡς ἀνωτέρω, τόνοι (ὑπὸ ναυπηγησιν ἡ παραγγελία) προστεθοῦν εἰς τὸν ὑφιστάμενον στόλον, ὡς οὗτος ἐμφανίζεται εἰς τὸν πρώτον πίνακα τοῦ κεφαλαίου τούτου (δηλαδὴ εἰς 18.794.000 τόν.), τότε ὁ συνολικὸς στόλος τῶν τράμπων — ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξουν διαλύσεις ἡ ἀπώλεια — θὰ ἀνέλθῃ, ὅταν συμπληρωθῇ τὸ σημερινὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα, εἰς 24.693.700 τόν.

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

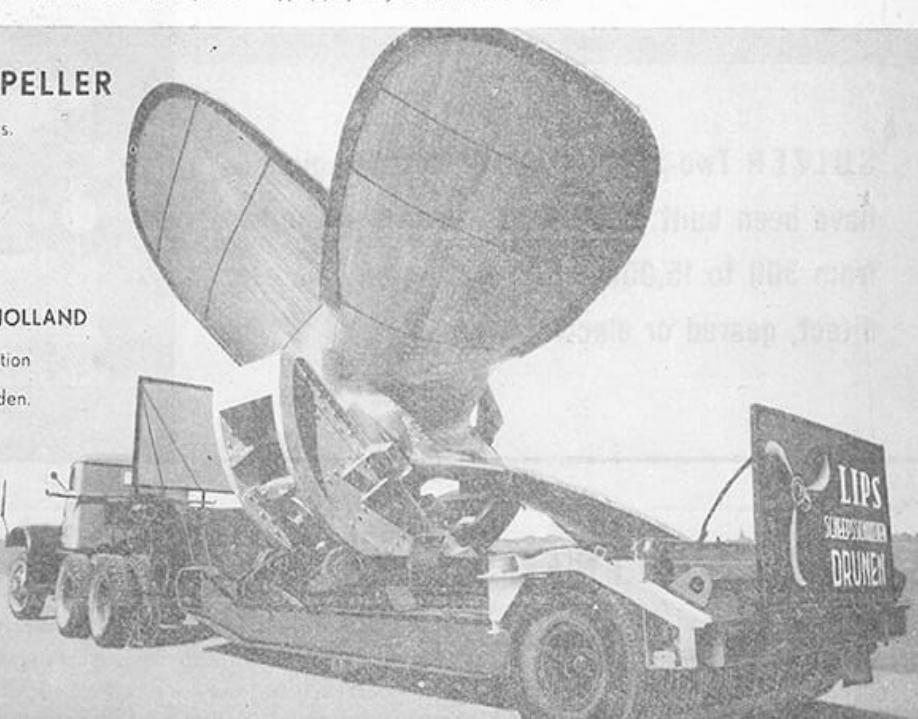
manufactured by

LIPS

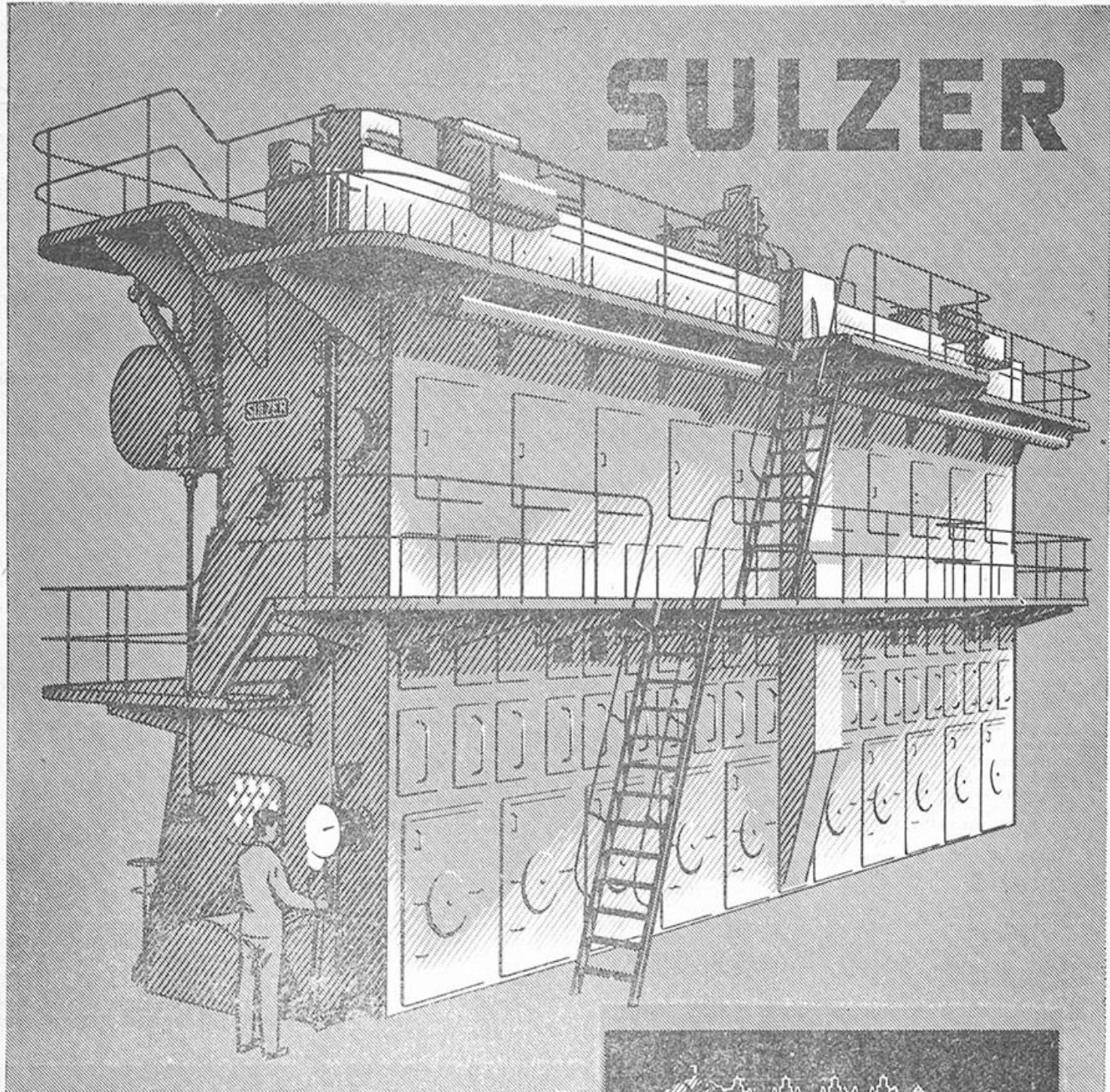
PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker, under construction

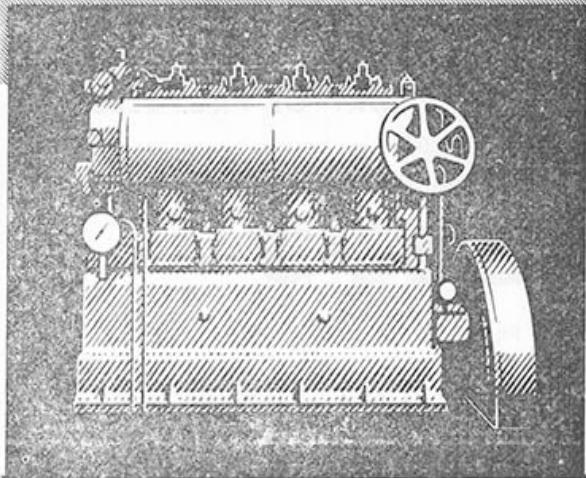
with UDDEVALLAVARVET A/B, Sweden.



SULZER



SULZER Two-Stroke Marine Diesel Engines have been built since 1905. At present units from 300 to 15,000 B.H.P. can be supplied for direct, geared or electric drive.



SULZER BROTHERS LIMITED, WINTERTHUR, SWITZERLAND

Sulzer Brothers have sales organisations in the following countries

GREAT BRITAIN - U.S.A. - FRANCE - GERMANY - BELGIUM - LUXEMBURG - ITALY - HOLLAND - IRELAND - SPAIN - PORTUGAL - DENMARK - NORWAY - SWEDEN - FINLAND
YUGOSLAVIA - GREECE - TURKEY - EGYPT - ALGERIA - TUNISIA - FRENCH AND SPANISH MOROCCO - SOUTH AFRICA - RHODESIA - BELGIAN CONGO - SENEGAL
AND FRENCH WEST AFRICA - IRAQ - IRAN - SYRIA - LEBANON - ISRAEL - INDIA - PAKISTAN - CEYLON - BRITISH MALAYA - THAILAND - INDO-CHINA - PHILIPPINE
ISLANDS - JAPAN - CANADA - MEXICO - COLOMBIA - VENEZUELA - BRAZIL - ARGENTINA - URUGUAY - CHILE - PERU - BOLIVIA - AUSTRALIA and NEW ZEALAND

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΑΙΜΟΝΙΟΝ

Η ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. Γ. ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΙΣ ΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΝ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΤΗΣ ΜΑΣΣΑΧΟΥΣΕΤΗΣ

Μεσουρανεί από τινος χρόνου είς τὸ στερέωμα τοῦ παγκοσμίου κύρους καὶ φήμης «Τεχνολογικοῦ」 Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης» (Μ.Ι.Τ.) μία νεαρά εἰσέτη ἐπιστημονικὴ φυσιογνωμία, ἔντονότατα ἀκτινοβολοῦσσε, τὸν συμπατρίωτον μας κ. Γεωργίου Χατζοπούλου. Καταπλήσσουν τὸν κόσμον τῶν σφῶν ἐπιστημόνων ἡ στιβαρὰ διανόησις τοῦ νέου αὐτοῦ ἐπιστήμονος, αἱ ἑντὸς ὅλιγου χρόνου κατακτήσεις τοῦ εἰς τὸν τομέα κυρίως τῆς θερμοδυναμικῆς, ἡ ραγδαῖα τοῦ ἄνδος εἰς τὸ ὑψηλότερα τῆς ἐπιστήμης ἐπιτεδα. Ως φαινόμενον μοναδικὸν διὰ τὰ χρονικὰ τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ἐπιστημονικοῦ ἰδρύματος χαρακτηρίζεται ἡ μέρικι τοῦδε βραχεῖα, ἀλλὰ τόσον ιλιγγώδης, τὸν ἀποδοτικὸν σταθικούριον τοῦ «Ἐλλήνος τεχνικοῦ. Κατώτερα παρέχομεν σύντομον περίληψιν μιᾶς καταπληκτικῆς ἐφεύρεσέως τοῦ, ἦτις, ἀν̄ θὰ φθάσῃ, ὥπως πιστεύεται, εἰς τὸ στάδιον τῆς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς, θὰ προκλήσῃ ἐπανάστασιν εἰς τὸ μέσα παραγωγῆς ἐνέργειας καὶ θὰ δοξάσῃ τὸν ἐφεύρεταιν καὶ τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα. Τὰ ιστορικὰ καὶ τὰ ὅλιγα ἐπὶ τῆς ἐφεύρεσεως τοῦ κ. Χατζοπούλου στοιχεῖα ὀφείλομεν εἰς τὸν κ. Πέτρον Μάρκου Νομικού, ὃστις ἔγγυότατα, κατὰ τὴν ἀκαδημαϊκήν του ζωὴν εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἐγνώρισε τὸν «Ἐλληνα ἐπιστήμονα.

Ἡ μετατροπὴ τῆς θερμότητος εἰς ἡλεκτρισμὸν ἀπετέλεσε πρωταρχικὴν ἐπιδιώξιν τῶν ἐπιστημόνων κατὰ τὴν τελευταῖαν ἑκατονταετίαν. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ἀποτελέσματος τούτου, αἱ συνήθεις μέθοδοι συνεπήγοντο διάφορας ἐνδιάμεσα στάδια, μεταξὺ τῶν ὅποιων κατέλεγοντα ἡ μετατροπὴ τῆς θερμότητος εἰς ἀτμόν, τοῦ ἀτμοῦ εἰς μηχανικὸν ἔργον καὶ τοῦ ἔργου εἰς ἡλεκτρισμόν. Ἡ ἀμερικὸς πάντων μετατροπὴ τῆς θερμότητος εἰς ἡλεκτρισμὸν ὑπῆρξε κατὰ τὸ παρελθόν ἀντικείμενον πολλῶν μελετῶν. Τὸ 1932, ὁ Οἶκος Οὐστικήχασος ἀνέλαβε σχέδιον διετῶν ἐρευνῶν περὶ τῶν δυνατοτήτων μιᾶς τοιστόπειρας ἀμέσου μετατροπῆς, ἀλλ' ἀφοῦ ἀδειαπάνησε περὶ τὰ δύο ἐκατομμύρια δολλαρίων, ἔγκατελεψε τὴν περιστέραν προσπάθειαν. Σήμερον, τὰ ἔργαστηρια τῆς «Ἐταιρίας Τηλεφώνων Μπέλλα» καταγίνονται εἰς παρομοίας ἔρευνας πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ἀποτελέσματος τούτου διὰ τῆς χρησιμοποίησεως θερμοκαύσιμων, καίτοι, θεωρητικῶν, εἴναι γνωστὸν διὰ ταῦτα παρέχουν χαμηλᾶς ἀπόδοσεις I μέχρι 5 % περίπου. Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ «Ἐλλήνος τεχνικὸς κ. Γεωργίος Χατζοπούλος, περὶ οὐ κατωτέρω γράφομεν, συνέλαβε τὸ 1953 πρωτότυπον ίδεαν, διὰ τῆς ὅποιας ἡ θερμικὴ ἐνέργεια μετατρέπεται ἀποδοτικῶς εἰς ἡλεκτρικὴν τοιαύτην.

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΦΕΥΡΕΣΕΩΣ: Κατ' Ὁκτώβριον τοῦ 1953, ὁ κ. Γ. Χατζοπούλος ὑπέβαλεν εἰς τὸν καθηγητὴν κ. J. Κενε τοῦ M.I.T. προκαταρκτικὴν ἔκθεσιν τῆς ίδεας του, τὴν ὅποιαν ούτος ὑπέδεχθη μετ ἀθευσιασμὸν καὶ τῷ ὑπέδειξεν, διὰ τὴν ἀπέτρεψην τῆς περιστέραν μελέτην ἐπὶ θεωρητικῆς βάσεως. Πράγματι, ὁ ὑποδειχθεῖσα μελέτη συνεπλήρωθε τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1954 καὶ ὑπεβλήθη εἰς ἐπιτροπὴν ἐπιστημόνων, τῆς ὅποιας μετεῖχον ὁ ἀντιπρόεδρος τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης δόκτωρ Στράττον, ὁ καθηγητὴς τῆς «Ἐπιπροποτὴς Εὑρεσιτεχνιῶν κ. Φόλος, οὐ περιστάθει. Σήμερον, τὰ ἔργαστηρια τῆς «Ἐταιρίας Τηλεφώνων Μπέλλα» καταγίνονται εἰς παρομοίας ἔρευνας πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ἀποτελέσματος τούτου διὰ τῆς χρησιμοποίησεως θερμοκαύσιμων, καίτοι, θεωρητικῶν, εἴναι γνωστὸν διὰ ταῦτα παρέχουν χαμηλᾶς ἀπόδοσεις I μέχρι 5 % περίπου. Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ «Ἐλλήνος τεχνικὸς κ. Γεωργίος Χατζοπούλος, περὶ οὐ κατωτέρω γράφομεν, συνέλαβε τὸ 1953 πρωτότυπον ίδεαν, διὰ τῆς ὅποιας ἡ θερμικὴ ἐνέργεια μετατρέπεται ἀποδοτικῶς εἰς ἡλεκτρικὴν τοιαύτην.

ΔΙΠΛΩΜΑ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ: «Ἡ έφεύρεσις ἐκοινολογήθη, κατόπιν τῆς ὑποβολῆς εἰς τὸ «Γραφεῖον Διπλωμάτων Εύρεσιτεχνίας» τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου, δηλώσεως τοῦ κ. Γ. Χατζοπούλου, κατ' Ἀποίλιον τοῦ 1954, προσυπογεγραμμένης καὶ παρὰ τοῦ καθηγητοῦ κ. Κεγε, «Ἐφόδου τὸ σχέδιον ἔτεσθη ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου, κάθε ἀπόφοιτος ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων εὔρεσιτεχνίας, ἀτίνα δύνανται νὰ ἀνακύψουν, διαφυλάσσονται ἀπό τὸ ρηθὲν Ινστιτούτον.

ΕΙΣ ΤΙ ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ Η ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ: Μερικὰ μέταλλα, ὡς λ. χ. τὸ θεριούχον τουγκανέτιον (βολφράμιον) ὅταν θερμαθθοῦν, ἐκπέμπουν ἡλεκτρόνια. «Ἡ έφεύρεσις συνίσταται εἰς τὸ νὰ δογματθῇ τὸ ἡλεκτρονικὸν αὐτὸ ρεῦμα, διὰ τῆς χρήσεως μαγνητικῶν καὶ ἡλεκτρικῶν πεδίων, κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπίτευξις ὀψεύσματος καθηγητῆς μέρους. 7) Χρησιμοποιήσιν καυσίμων χαμηλῶν βαθμῶν. Καὶ 8) Χρησιμοποιήσιν ἡλιακῆς ἐνέργειας υψηλῶν θερμοκρασιῶν πρὸς παραγωγὴν ἡλεκτρισμοῦ, μὲ μηδὲν κόστος διὰ καύσιμων.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΝΑΦΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΤΟΜΙΚΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ: «Ἡ εύρυτέρα χρήσις τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας στήμερον περιορίζεται ἀπό τὸ γεγονός, διὰ τοῦ παραγόμεναι εἰς τὴν ἀτομικὴν στήλην ὑψηλαὶ θερμοκρασίαι δέν δύνανται νὰ τεθοῦν εἰς ἀμεσον χρήσιν. Ἡ θερμότητος εἰς τὰς ψηφηλὰς αὐτὰς θερμοκρασίας (3,000°F.,) μετατρέπεται διὰ τῶν θερμο-εναλλακτῶν εἰς ἀτμόν, χαμηλοτέρων σχετικῶς θερμοκρασιῶν, δόστις χρησιμοποιεῖται εἰς τὰς συνήθεις στροβιλοθελεκτρικὰς ἐγκαταστάσεις. Ἡ μέθοδος αὐτῆ συνεπάγεται ψηφηλᾶς δαπάνας ἐγκαταστάσεων καὶ ἐποπτείας.

«Ἡ έφεύρεσις ἀκριβῶς τοῦ κ. Γ. Χατζοπούλου ἀποβλέπει εἰς τὴν κακοτργησιν τοῦ πλείστου μέρους εἰς ἐγκαταστάσεις ἐξοπλισμοῦ καὶ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς ὀψεύσματος ἐνέργειας ἐκ τῆς ἀτομικής στήλης.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ: 1) Μικροὶ τὸ μέγεθος μονάδες, χρησιμοποιούσσαι συνήθη καύσιμα διὰ τὴν παραγωγὴν ἡλεκτρισμοῦ, δόποι δέν είναι διαθέσιμας ούτος. 2) «Ἐγκαταστάσις παραγωγῆς ἐνέργειας. 3)

Πρώσις σκαφῶν. Καὶ 4) «Ἀπλοποιημένη πρόσωσις μηχανοκινήτων ὄχημάτων (δέν είναι ἀναγκαῖος ἐξοπλισμός μεταδόσεως η βοηθητικός ἐξοπλισμός).

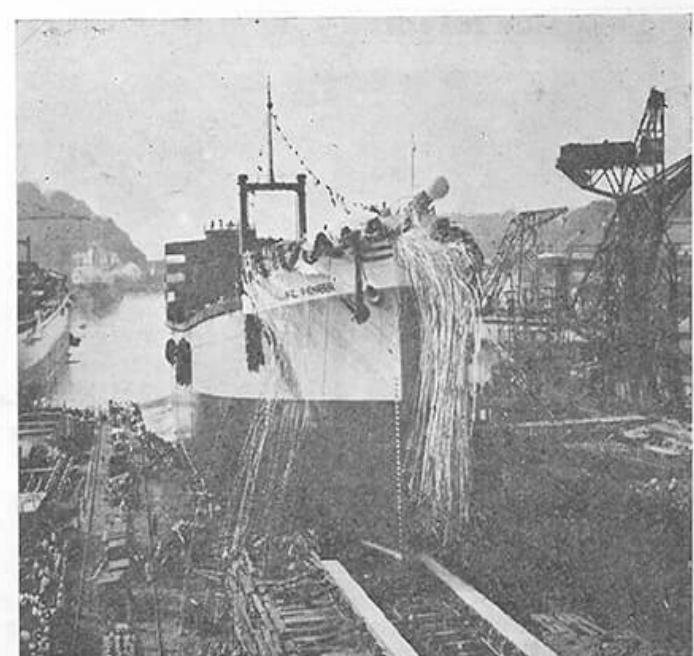
Η ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑΝ ΣΤΙΓΜΗΝ: «Ἐργαστηριακὸν πρότυπον τῆς θερμο-ἡλεκτρικῆς αὐτῆς μηχανῆς ἐλειτούργησε καὶ ἀπεδύσκεν ικανοποιητικά ἀποτελεσμάτων, ἀτίνα καὶ ὑπερέβησαν τὰς προσδοκίας. Ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῶν τῶν ἀποτελεσμάτων, ἐλπίζεται, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ μηχανὴ θᾶξη τελικῶν ἀποδοτικότητας μέχρι 50 %. Πρὸς ἐπίτευξιν δόμως τῆς ἀποδοτικότητος ταύτης θεωρεῖται ἐπάνοργκες νὰ διεκχθοῦν περαιτέρω ἐρευναὶ καὶ ἐργασίαι. Μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα εἶναι δύνατον νὰ κατασκευασθῇ πρότυπον βιομηχανικῆς χρήσεως, ὅπερ νὰ διδῇ ἀπόδοσην 10 %. Τούτο βεβαίως παρουσίᾳ μείζουν ἀποδοτικότητα, ἔναντι παντὸς μέχρι σήμερον παρομοίου μηχανῆματος τεθέντος ἐν λειτουργίᾳ. Τὰ θερμοκαύσιμά, η λιακὴ συστοιχία τῆς οὐεστιγκάους καὶ ἄλλα θερμοηλεκτρικά μηχανάσαι, οὐδέποτε ἐπέτευχον νὰ καταρθωθῆ.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ: «Ἐλαφίσηται ἡ οὐδεμία διατήρησις. «Ἐλαφρὸν βάρος. Καταλαμβάνει μικρὸν χώρον. Εὐθύνη τὴν κατασκευήν. Οὐδὲν κινήτην τημῆαν. Δύναται, ἐνδεχομένως, νὰ χρησιμοποιήσῃ πάν ταύτην. Εργάζεται εἰς υψηλὰ θερμοκρασίας καὶ ἔχει ἀπλῆν λειτουργίαν.

ΠΟΙΟΣ Η ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ: «Ο κ. Γεωργίος Χατζοπούλος, ἡλικίας 28 μόλις ἑταῖς, εἶναι κάτοχος τεσσάρων διπλωμάτων, προλύτου τῆς μηχανολογίας, μηχανικοῦ, μηχανολόγου καὶ διδάκτορος τῶν φυσικῶν ἐπιστημῶν, κατέχει δὲ δέσιν βοηθοῦ-καθηγητοῦ εἰς τὸ μηχανολογικὸν τμῆμα τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης. Μετὰ τὴν ἀποκτησιν τοῦ ἀνωτέρου διπλωμάτος μηχανολόγου, διωρίσθη ἐκπαιδεύτης εἰς τὸ Τεχνολογικὸν Ινστιτούτο τῆς Μασσαχουσέτης καὶ δύο ἔτη, βραδύτερον, (τὸ 1955) ὡνμάσθη βοηθός-καθηγητῆς. Είναι ἀντελὼν τῆς θεωρητικῆς θερμοδυναμικῆς ὡς κ. Χατζοπούλος ἐκέρδισε τὴν ἀπόκτησιν τῶν πουδασιοτέρων ἐπιστημονικῶν πρωσαπικοτήτων τοῦ κλαδού τούτου, τῶν θεωρουμένων ως αὐθεντικῶν διὰ τὸ Κόσμω, εἰδικῶς δὲ τῶν καθηγητῶν κ. κ. Κήνων καὶ Κεγε, ἀμφοτέρων κατεχόντων τὴν ἀνωτάτην κλίμακα αὐθεντίας ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς θερμοδυναμικῆς.

Τόση ἡτοῦ τὸν κ. Χατζοπούλον ἐκτίμησις τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης, ὡστε ἐξῆται ἡ πολυτελής της κανένεια. Ούτως, ὁ κ. Χατζοπούλος εἶναι σήμερον Ἀμερικανὸς πολύτης. «Ἐξετέλεσε ἐργασίαν ταξινομήσεως διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἀεροπορικὰς δυνάμεις καὶ διὰ τὸ ἔργον του τοῦτο ἐπέτυχε πολλὰ διπλώματα εὐρεσιτεχνίας. Ο κ. Χατζοπούλος καταλέγεται μεταξὺ τῶν προσώπων ἔκεινων, που προκαλοῦν τὸν θυμασμὸν διὰ τὴν ἀνωτέρας ύψης πνευματικήν του διαύγειαν, διὰ τὴν εἰς ύψιστον βαθμὸν ὁδύνοιαν καὶ κρίσιν, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως διὰ τὴν μετριόφροσύνην του. Δὲν περιορίζεται εἰς τὸ ἔργον τῆς μηχανικῆς μόνον. Εἶναι διανοούμενος, φίλος τῆς μουσικῆς καὶ ἔχει φιλοσοφήμενη τὴν σκέψιν. Ἀλλὰ πρὸ παντὸς εἶναι ἀνθρώπος ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ. Τὰ εὐγενικά του σιθίματα κατ' ἐπανάληψην διετράνωσε βοηθήσας ποικιλοτρόπως «Ἐλληνας σπουδαστάς τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης».

ΑΙ ΙΑΠΩΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ



Τὸ καθελκυσθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ούραγκα — πρῶτων μιᾶς σειρᾶς ἐκ τριῶν σκαφῶν, παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν κ. Ἰγκόρ Α. Πεζᾶ — δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ιαστίφικ Παιονίτη», τόννων 14.500, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ, αἴτινες μὲ υπερπλήρωσιν θάξης ἀναπτύσσουν ταχύτητα ὑπὲρ τὰ 18 μίλια.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΕΝΑΣ ΝΟΣΤΑΛΓΟΣ

“Ενας άνθρωπος έρχόταν κάθε αύγη και ξαπλωνόταν σε ένα καναπέ του διαδρόμου, που είναι έξι όπο το θάλασμα του άσυρμάτου. Είναι ταχτικός στην ώρα του. Λές και έρχεται νά κάνουμε μαζί την τελευταία νυχτερινή βάρδια. Προσχωρημένος στην ήλικια, στόν τελευταίο κύκλο της ζωής, όλλα καλοστοκύμενος και περιποιημένος.

— Θέλω είναι, είπα μέσα μου, κάποιος από τους καίνους που ή ζην έφορτωσε μάτσο τις ίδιοτροπίες. Που δέν μπορούν νά κοιμηθούν σε καμπίνα βατοριού. Που δέν άνέχονται νά μένουν μ' όλους σε στενό χώρο. Που τους ένοχλουν οι παραμικροί θύρωνοι, ή μυρούδια, ή ζέστη. Το άναμμένο φώς και τά τόσα που καλείται ν' άνεχθη ό ταξιδιώτης. Καθώς τον περιεργάζομενος από το παράθυρο, τον έβλεπα νά κάνη ένα σωρό γκριμάτσες. Ήρες-ώρες γελούσε, όλλοτε θύμωνε ή φαινόταν σάν νά περιμενει κάτι μ' αντιπομονήσια. Άλλοτε πάλι μονολογούσε.

‘Αλλά η περιέργεια μου έγινε μεγαλύτερη όταν διεπίστωσα ώρες δύλα αύτά τά νευρικά του έστατάματα γιώντων σαν κάθε φορά που έργαζομεν στόν άσυρματο ή όταν διάφορα σήματα έβγαιναν δυνατά από το μεγάφωνο του όπου δέκτη. Την έξηση την έδωσε μόνος του κάποια αύγη, όταν προσπαθούσα νά έπικοινωνήσω με τὸν άσυρματο της Αθήνας.

— Δέν σάς άπαντά, μου κάνει.

— Ποιόδεν μου άπαντά; έρωτώς έκπληκτος, πλησιάζοντας στό παράθυρο.

— Ό ‘Ες-βι-εϊ... Αύτός που καλείς, μου κάνει. Ο διάσυρματος Αθηνών.

— Και πώς ξέρετε σείς ότι καλώ τὸν άσυρματο Αθηνών; έρωτώς. Είσθε μήπως συνάδελφος;

— Ήμουν κάποιο συνάδελφος, όλλα πάνε χρόνια πολλά από τότε. Γι' αύτό έρχομαι κάθε πρωΐ και παρακολουθώ νά δώ αν θυμάμαι τίποτε από το παλιό έπαγγελμα. Λοιπόν δέν με πιστεψής; Είναι σάν ν' άφησα μόλις χθές τ' άκουστικά και τὸ χειριστήριο κι' ας πέρασαν τόσα χρόνια...

“Υστερά σηκώθηκε με κάποια δυσκολία—θά ήταν έξηντάρης—από τὸν καναπέ, πληρίασε στό παράθυρο και μου συστήθηκε. Είπε ένα δινούμα. Και τὸ δυναμα αυτὸν μου ήταν άγνωστο. Δὲν τὸν είχα γνωρίσει, βέβαια, όλλα έκει στά βάθη τῆς μηνής, στό πρώτο τέταρτο τοῦ αιώνος μας, δημοι οι ραδιοτηλεγραφητοί δέν περνούσαν τοὺς πενήντα, θυμώμουν πώς κάποιος με τέτοιο δυνομα έιχε ξεκόψει στὴν Αμερική... Από τότε δέν ξανάγινε λόγος για τ' δυνομά του.

‘Αφού χαιρετισθήκαμε, τὸν περιεργάσθηκα κάπως καλύτερα. Ήταν καλοντυμένος, καλοθερεμένος. ‘Όλα του έδειχναν πώς τὸν συντρόδευε ή έπιτυχιά στὴ ζωή και πώς καμμιά απογοήτευση δέν τὸν βασανίζει.

— Εστάθηκε τυχερός, του λέω, που έζηγες από τὸ θάλασσα. Έσύ μπόρεσες νά ρίξεις μαύρη πέτρα πίσω σου και πήρες τὰ· μάτια σου γιά νά ριζοδολήσης σε καλή χώρα. ‘Αφορες τὴν παληόζωή τῶν καραβιών και γλύτωσες. Ένω ἔμεις... Είμαστε άκομα κατά που μάς άφησες. Σέργουμε τὸ Σταύρο την Μαρτυρίου δλάκαιρη ζωή στὰ πέλαγα τῆς οικουμένης. Μάς ρίμασες ή σκληρή ζωή τοῦ θαυματοριού μέ δλες τὶς στερήσεις και τὸ έπακόλουθα που έρεις. Ούτε οίκογένεια εύχαριστηθήκαμε, ούτε τὰ παιδιά μας δέν γνωρίσαμε...

Σύ γυρίζεις εύτυχισμένος, δημωσήποτε. ‘Εζησες τὴ ζωή σου και θὰ διλυσεις τὸ πρόβλημα γιά τὰ χρόνια που άπουμένουν. Εμάς... κλάμε μας. Θά διγουμεις αύριο-μεθαύριο από τὰ πλεούμενα και θ' άρκεσθούμε στὶς λίγες ψωροδραχμές τοῦ Απομαχικοῦ. Και θὰ έμαστε οι τυχερώτεροι. Γιατὶ οι περισσότεροι από τὸ δύσους άφορες δέν έφθασαν στὶς μέρες μας. Τοὺς συνεπήρε τὸ έπαγγελμα με τὰ συναπαντήματά του. Πόλεμος, ναυγία, άρρωστεις, χίλιες διδό άναποδίες και παγίδες στὸ δρόμο μας. Σένα σὲ φώτισε δ Θεός και ξέψυγες.

— Νομίζεις! μου κάνει μ' ένα ξέσπασμα, άφου παρακολούθησε με-

λαγχολικά τὶς άπασισδοξίες μου. Νομίζεις ότι έζησα καλύτερα. Πώς γελιέσαι! Πώς γελιέστε όλοι σας.. Λοιπόν θά με πιστέψεις; Οι καλύτερες μέρες τῆς ζωῆς μου ήσαν αὐτές που έκαμα στὰ καραβία. Τότε που έλευθερο πουλι, μακριά από τὸν κόσμο, μακριά από τὶς ένοιες του γύριζα στὰ πέλαγα. ‘Άργεντινα, Ινδίες, Καναδάς, Μαύρη Θάλασσα.. Δέν εκτιμάτε τὴ εύτυχια σας. Σάς τὸ λέω έγω αυτό, που τὰ δοκίμασσα δλα. ‘Οταν έκοψα στὴν Αμερική, νόμιζα ότι έμπαινα στὸν παράδεισο. Άλλα δέν άργησα νά μετανοιώσω πικρά. Θά γύριζα πίσω, άν δὲν παντρεύόμουν, γιά νά «νομιμοποιηθώ» στὴν παραμονή τῆς Αμερικῆς. Ποτέ, ούτε γιά μία στιγμή δέν λησμόνησα τη θάλασσα. Τὰ καραβία. Τὰ ταξίδια.

— Οταν μου έμενε καιρός, κατέβαινα στὸ λιμάνι και ξεχιώμουν ώρες δλόκηρες νά χαζεύω τὰ καράβια. Πολλές φορές άκομα άποτραβώμουν στὰ κέντρα έκεινα τὸν λιμανιού που τὰ συνηλάσουν ναυτικοί και άγαλαίσσανται νά τους παρακολουθώ στὴ συζήτηση. Κι' αὖ τύχαινε κανένα καράβι έλληνικό, τότε άφινα και τὴ δουλειά μου νά ζω λίγο κοντά του. Αύτό ήταν τὸ καλύτερο μου διασκέδαση.

— Οταν μου έμενε καιρός, κατέβαινα στὸ λιμάνι και ξεχιώμουν ώρες δλόκηρες νά χαζεύω τὰ καράβια. Πολλές φορές άκομα άποτραβώμουν στὰ κέντρα έκεινα τὸν λιμανιού που τὰ συνηλάσουν ναυτικοί και άγαλαίσσανται νά τους παρακολουθώ στὴ συζήτηση. Κι' αὖ τύχαινε κανένα καράβι έλληνικό, τότε άφινα και τὴ δουλειά μου νά ζω λίγο κοντά του. Αύτό ήταν τὸ καλύτερο μου διασκέδαση.

— Δέν ονταλγεῖς τὴ θάλασσα, τοῦ άπαντω μὲ σοφία. Τὰ νειάτα σου νοσταλγεῖς. ‘Ετσι είναι πάντοτε. Νοσταλγεῖς κανεὶς κάθε τὶ που είναι ζυμωμένο μὲ τὶς μέρες τῆς νειότης του. Αύτὸν είναι. Σὺ τώρα γυρίζεις στὴ πατρίδα και φανταζούμενος πηγαίνεις νά περάσῃς τὶς πρώτες. Θά γυγής στὸ λιμάνι μὲ τὰ μπαούλα σου, μὲ τὶς άποσκευές σου, μὲ τὴν άξιοποίηση του κόπου σου στὸ άκέραιο. ‘Αν θέλης ρίξε και μιά κατιά πώς θά γούν και μερικοί ναυτικοί που ταξίδευσαν μαζί μας. Θά δης πάλι τὸν περίφημο «Σάκκος φουσκωμένον μὲ τ' άθλια τὰ μπαγάζια τοῦ έπαγγελματος. Μὲ τὶς ιτισεράδες, τὶς άρδιλες, τὰ κακοπλυμένα ρούχα, τὰ τσαπατίλια τῆς Αργεντίνας, τὰ παντοφλάκια τοῦ Ρόττερνταμ, τὰ φτηνά ένθυμια τῆς Ιαπωνίας και τῆς Ινδίας. Τὰ κάρτ-ποστάλ και τὶς φωτογραφίες τῶν λιμανιών που άποθανατίζουν τὴν δχαρή και τὴν άμαρτωλή ζωή μας.

— ‘Αχ, αύτό άκρινδως δέν λησμονώ, έκαμε μὲ ένα δασύνους θάλασσαν πόλιος. Κάνε με νά ζησω μιὰ τετοια στιγμή την χαρίζω δι'. Ήταν έσταση μου στὸ δρόμους. Σὺ τὶ έπασες; Γυρίζεις εύτυχισμένος όπως δέν θέλω. Μὲ τὰ ρούχα κακοπλυμένα, άσιδέρωτα, νοτισμένα με τὴν άλμυρα τῆς θάλασσας και νά μπριζουν πλώρη. Πλώρη φορτηγού.

— ‘Ε! δέν είμαστε καλά, χριστιανέ μου, τοῦ λέω. Μου θυμίζεις τὸν Γιάννη-Αγιάννη τοῦ Ούγκω, που νοσταλγεῖς τὴ φυλακή του και σταν τὸν άφοραν έλευθερο, ξαναγύρισε πίσω, γιά νά περάσῃς έκει μέσα έθελοντικά δηλα του τὴν ύπόλοιπη ζωή. Άλλα κείνος τούλαχιστο δέν μπρούσε νά κάμινα διαφορετικά. ‘Η κοινωνία τοῦ είχε φραγμένους δλους τὸν δρόμους. Σὺ τὶ έπασες; Γυρίζεις εύτυχισμένος όπως δέν θέλως;

— Δέν έρω τί μουλές δέν πάντα. Κάνε με νά ζησω λίγο τὴν ζωή σας. Δώστε μου τὸ έπαγγελμά σου!

Δώστε μου τὸ έπαγγελμά σου! Είστε μουλές δέν πάντα τὸ ποτάμια τῆς Αργεντίνας. Νά έχη στὴ χαδούζα του ζωντανά άρνια και μοσχάρια από τὴ Μπαχιά-Μπλάνκα και κόττες ζωντανές από τὸ Ροζάριο. Νά πλένω τὰ ρούχα μου υε «Σάν-λάτη» και νά βρέχω τὸ μαλλί μου μὲ τὸ Φλόριδα

κάταφέρω τῷ μισθῷ. Θέλω μονάχα νά ξαναγυρίσω στὰ πέλαγα, εστω γιά νά χρόνια μονάχα.

— Εστο ηγιάντας, «σαλάδο», ζεστό νερό και θολό από τὰ ποτάμια τῆς Αργεντίνας. Νά έχη στὴ χαδούζα του ζωντανά άρνια και μοσχάρια από τὴ Μπαχιά-Μπλάνκα και κόττες ζωντανές από τὸ Ροζάριο.

Νά πλένω τὰ ρούχα μου υε «Σάν-λάτη» και νά βρέχω τὸ μαλλί μου μὲ τὸ Φλόριδα

κάταφέρει γιά τὸ μισθό. Θέλω μονάχα νά ξαναγυρίσω στὰ πέλαγα, εστω γιά νά χρόνια μονάχα.

— Εστο ηγιάντας, «σαλάδο», ζεστό νερό μονάχα.

— Εστο ηγιάντας, «σαλάδο», ζεστό νερό μονάχα.

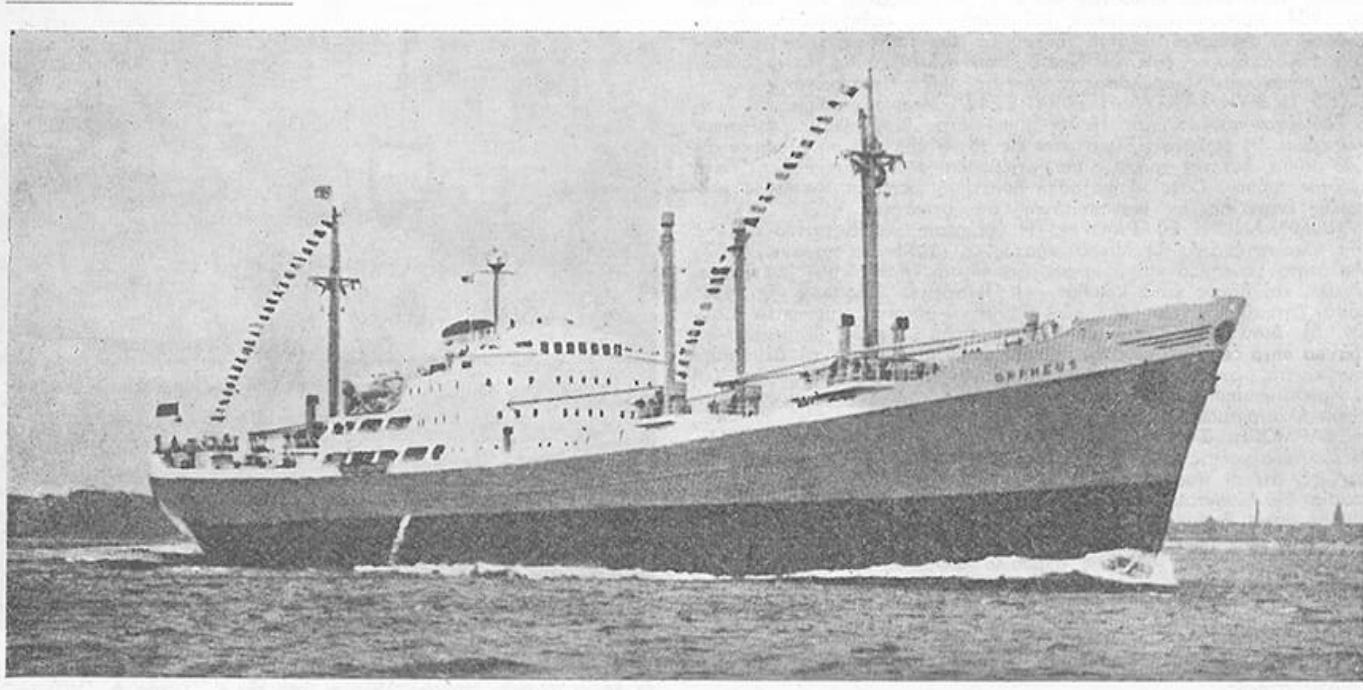
— Λέω νά πάτα καλύτερα νά διασκαθήσης σὲ κανένα καλὸ πατά. Κάμε δην θέλης και καμμιά λειτουργία, κανένα εύχελαιο.

— Ισως άπαλλαγής από αυτούς τοὺς πειρασμούς.

— Άλλη συμβουλή, έγω τούλαχιστο, δέν θέλω σου δούσω.

ΘΑΝΑΣΗΣ Ζ.

ΤΟ ΕΠΙΛΕΚΤΟΝ ΣΚΑΦΟΣ



Τὸ έλληνικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν ‘Οφρεύς’, ὅπερ πρὸ ήμερῶν παρεδόθη εἰς τὸν ιδιοκτήτα του (Γραφεῖον Αδελφοὶ Λύρα Λτδ). Θεωρεῖται ώς ένα από τὰ πλέον ισχετικά σκάφη φορτηγά, που έναντι της ημερήσιας του. Τρία ἀλλα ὄβλεψα σκάφη φορτηγά, οὐδὲν παραγγελθεῖ εἰς τὰ ναυτηγεία τοῦ Κιέλου διὰ λογαριασμὸν τῶν αὐτῶν πλοιοκτητῶν. Τὸ ‘Οφρεύς’ εἶνε τόννων d.w. 13.080 μὲ κλειστὸν τὸ σλέτερ-ντέκ. μὲ βύθισμα 29.9 1/8 ποδῶν. Μηχανὴ δηζελές τύπου Σουλτζέρ, δυνάμεως 7.000. Πίπων. Τοχυτής υπηρεσιακή εἶναι εμφόρτως καταστάσει 16 μιλ. ‘Αν τὸ σύστημα τῆς υπερπληρώσεως έφαρμοσθῇ — ή μηχανὴ εἶναι προτομασμένη νά τὸ δεχθῇ — ή υπερπληρωτικὴ τοχυτής θά φθασῃ εἰς τὰ 17 μιλλία, μὲ δύναμιν 9.000 ιππων.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

Την άγωνιώδη προσοχήν σύμπαντος τοῦ Κόσμου συγκεντρώνει, μετά τὴν έθνικοποίησιν, τὸ ζῆτημα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. «Ολοὶ ἔνδιαφέρονται ὅπως ἡ ζωτικὴ αὐτὴ διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν ἀρτηρίᾳ παραμείνῃ πάντοτε ἀνοικτῇ εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυσιπλοῖαιν ἀνεύ διακρίσεως τίνος καὶ μὲν τὸ χαρητήραν κατὰ τὸ δυνατόν διόδια. Η ναυτιλία ιδιαιτέρως ἀμεσώτατον ἔχει ἐνδιαφέρον, ὅπως ἡ Διώρυξ, διὰ τῆς ὅσπιμεραι βελτιώσεως τῶν ἔγκαταστασεων της, διὰ τῆς αὔξησεως τοῦ βιθύσματος της, διὰ τῆς καλῆς τῶν ἔργων συντηρησεως καὶ τῆς ἑξειδίνευσεως τοῦ ἀπανθολουμένου εἰς αὐτὴν προσωπικού, παρέχει τὸ μέγιστον δυνατὸν βαθμὸν ἀσφαλείας, ταχύτητος τοῦ διάπλου καὶ ἀνέσεως εἰς τὰ πλοῖα.

Η πληρωσίς τῶν προϋποθέσεων αὐτῶν θὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὴν ηδη κυρίαν τῆς Διώρυγος Αἴγυπτον. Θὰ τὰς παράσχῃ προθύμως, διότι τὸ συμφέρον τῆς αὐτὸν ὑποδεικνύει.

Χάριν τῶν ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρέχομεν κατωτέρω συντομὸν περιγραφήν, μετά τινων στατιστικῶν ἀριθμῶν, τῆς Διώρυγος καὶ τῆς κινήσεως τῆς. Η ὁμαλὴ διενέργεια τῆς διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀπὸ τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ ἐν πολλοῖς ἔξαρταται. Ο κατέκων αὐτὴν κατέκει, πράγματι, τὴν κλειδὰ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

Η διώρυξ τοῦ Σουέζ, ὑδατίγιον ὅδος εἰς τὸ θυροῖς τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης — ἀπῆλλαγμένη δηλαδὴ ἀπὸ ὑδατοφράκτας — ἐνώπιον τὴν Μεσόγειον ἀπὸ Βορρᾶ μὲ τὴν Ἐρυθρᾶ Θάλασσαν πρὸς Νότον, μέσω τοῦ ισθμοῦ τοῦ Σουέζ. Ἡ ἀνατολικὴ τῆς δύνη κείται ἐπὶ τῆς ἀστικῆς ἡπείρου καὶ ἡ δυτικὴ τῆς ἐπὶ τῆς ἀφρικανικῆς ἡπείρου καὶ πρὸς τὴν πρωτεύουσαν περὶ τὴν διώρυγα πόλεις εἶναι τὸ Πόρτ Σαΐδ καὶ τὸ Πόρτ Φουάτ εἰς τὴν βόρειον ἄκρων της, ἡ Ἰσμαήλια παρὰ τὴν λίμνην Τίμισα καὶ τὸ Πόρτ Τεολίνη πλησίον τοῦ Σουέζ πρὸς νότον. Τὸ μῆκος τῆς διώρυγος ἀπὸ τοῦ φάρου τοῦ Πόρτ Σαΐδ μέχρι τῆς συμβολῆς τῆς μὲ τὴν Ἐρυθρᾶ Θάλασσαν εἶναι 105 μιλλίων. Ὑπάρχουν ἐπὶ πλέον μία διώρυξ προσπελάσεως εἰς Πόρτ Σαΐδ μικους 5½ μιλλίων καὶ ἔτερα εἰς Σουέζ μικους 2½ μιλλίων. Εἰς πολλὰ σημεῖα, τὸ πλάτος τῆς διώρυγος φθάνει τοὺς 500 πόδας εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῶν ὑδάτων, τὸ βάθος τῆς — διπερ διαρκῶς ἔκσκαπτεται — εἶναι σήμερον 46 ποδῶν ἐνῷ τὸ ἐπιτρεπόμενον βύθισμα τῶν διαπλεόντων αὐτὴν σκαφῶν ἔχει δρισθῆ εἰς 34,6 ποδῶν. Εἰς τινὰς περιπτώσεις ἐπιτρέπεται διάπλους καὶ εἰς πλοῖα ἔχοντα βύθισμα 35 ποδῶν, τὸ δὲ διρον τοῦ προβλεπται νὰ αὔξηθη προσεχῶς εἰς 36 πόδας.

Πλοῖα, κινούμενα κατ' ἀντίθετους διευθύνεσις, δύνανται νὰ διασταυρώθων, χωρὶς νὰ σταθεύσουν, εἰς τρεῖς μονον περιοχὰς τῆς διώρυγος, ἥτοι εἰς τὴν λίμνην Τίμισα, εἰς τὴν Πικρὰν λίμνην καὶ εἰς ἔνα παραλληλοῦν δίσιλον μικους 7 μιλλίων, εὐρισκόμενον 30 μιλλίων νοτίων τοῦ Πόρτ Σαΐδ. Δύο ἔτεροι δίσιλοι ἔπιτρέπονται τῆς διαστάσων τῶν σημερον τὴν κινήσει πλοίων, τελοῦν εἰσεῖται ὑπὸ κατασκευῆς. Φωτεινοὶ σημαντήρες εἰναι τοποθετημένοι καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς διώρυγος, ὡς μέσω τῆς ὑποίας διάπλους διεξάγεται καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ 24ώρου. Τὸ ἔδαφος τῆς διώρυγος πρὸς Βορρᾶν εἶναι ἐλλαδες, εἰς τὰς κεντρικὰς περιοχὰς τῆς μᾶλλον ἀμμώδες καὶ μόνον μεταξὺ Πικρῶν λιμνῶν καὶ Σουέζ εἶνε κάπως δραχῶδες. Ο διάπλους τῆς διώρυγος ἀπαιτεῖ, κατὰ μέσον ὅρον, 15 ὥρας. Εἰς τὸ παρελθόν ἀπητεῖτο περισσότερος χρόνος, λ. x. 18 ὥραι τὸ 1929, 24 ὥραι τὸ 1900 καὶ τὸ 1870 48 ὥραι. Η κεκανονισμένη ταχύτης διάπλου διὰ σκάφη ἔνορο φορτίου εἶναι ἡ τῶν 7,5 μιλλίων (14 χιλιόμετρα), διὰ δὲ τὰ ἐμφόρτα δεξαμενόπλοια ἡ τῶν 7 μιλλίων τὴν ὥραν (13 χιλιόμετρα). Διὰ νὰ ἔξουδεταιρωθούν αἱ χρονοτριθαί, αἱ ὁποῖαι προέκυψαν ἐπὶ τῆς σημαντικῆς, μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, αὔξησες τῆς κινήσεως τῆς διώρυγος, καθιερώθη τὸ σύστημα διάπλου ἐν κλειστοὶ ὀχηματισμῷ. Τέσσαρες δηλαδὴ νηοπομπαὶ, ἔκαστη τῶν διόπλους ἀποτελεῖται ἀπὸ 8 ἕως 10 πλοῖα, διαπλέουν τὴν διώρυγα ἀνὰ 24ώραν, ἥτοι δύο νηοπομπαὶ πρὸς Βορρᾶν καὶ δύο πρὸς νότον. Εἰς ήμερας ζωητότερας κινήσεως δύνανται αἱ νηοπομπαὶ ἵα εἶναι, ἐνδεχομένη, μεγαλύτεραι, ήμερηταὶ δὲ διέλευσις μέχρι 55 πλοῖων δὲν ἀποτελεῖ σήμερον γεγονός ἀσύνθετος διὰ τὴν διώρυγα.

ΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ: Τὸ 1870, πρῶτον ἔτος τῶν ἐργασιῶν τῆς διώρυγος, διέπλουσαν ταύτην 486 μόνον πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 436.609 τόνων. Μετὰ πεντήκοντα ἔτη — τὸ 1920 — ὁ ἀριθμός τῶν διελεύσεων περιέλαβε 4.009 πλοῖα, 17.574.657 τόνων νέτ, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 1955 εἰς 14.666 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 115.756.000 τόνων νέτ. Έκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σκαφῶν, 7878 ήσαν δεξαμενόπλοια.



Η διώρυξ τοῦ Σουέζ

ΦΟΡΤΙΑ: Τὰ μέσω τῆς διώρυγος διακινούμενα ἐμπορεύματα ἐμφανίζουν δι' ὅλα τὰ ἑτη καταπληκτικὴν αὔξησιν. Απὸ 25 ἑκατομμύρια τόνων πρὸ τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πολέμου, ἔφασαν τὸ 1948 εἰς 70.609.700 τ., διὰ νὰ ἀνέλθουν τὸ 1950 εἰς 107.508.000 τ. (ήτοι 87.426.000 πρὸς δόρειον καὶ 20.082.000 τ. πρὸς νότιον κατεύθυνσιν). Κατὰ τὸ 1950 τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ πετρέλαιοις εἰδη ἀντεπροσώπουν τὰ 64 % ὅλων τῶν μέσω τῆς διώρυγος διακομισθέντων φορτίων.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ: Η μέσω τῆς διώρυγος ναυσιπλοὶα ἐλέγχεται ἐκ τοῦ κεντρικοῦ γραφείου τῆς Ἰσμαήλιας, ὅπερ ἐπικοινωνεῖ τηλεφωνικῶς, τηλεγραφικῶς καὶ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μὲ τὸ Πόρτ Σαΐδ καὶ τὸ Σουέζ, καθὼς καὶ μὲ ὅλα τὰ πλοῖα τὰ εύρισκόμενα εἰς τοὺς λιμένας καὶ ἔντος τῆς διώρυγος. Η συνεχῆς αὐτὴ ἐπικοινωνία ἐπιτυγχάνεται διὰ 14 σταθμῶν, οἵτινες εύρισκονται εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰ πλοῖα διὰ τὸν ἀσυρμάτον καὶ δι' ὅπετκων σημάτων. Αμα τῷ εἰσπλωκῷ καὶ πρὶν ἡ προχωρήσουν τὰ πλοῖα πρὸς τὴν διώρυγα, λαμβάνουν οἱ πλοιαρχοὶ τῶν διὰ τῶν πλογῶν τῆς ἑταιρίας ἀντίγραφον τῶν Κανῶν καὶ Κανονισμῶν διάπλου, συντεταγμένους γαλλιστὶ καὶ ἀγγλιστὶ. Αὐτῷ τῶν 15 πλογῶν ἀπατούνται διὰ τὴν εύρυμον ὑπηρεσίαν τῶν διελεύσεων. Απαρτίζονται οἱ πλογοὶ οὐδὲν διεθνές Σῶμα ἐμπειρογνωμόνων καὶ πέραν τῶν τεχνικῶν τῶν γνώσεων, ὀφείλουν νὰ γνωρίζουν τοὺς ναυτικοὺς δρους εἰς 13 διαλέκτους.

Οι προσεφέρμειν, αἱ διελεύσεις τῶν πλοίων γίνονται εἰς τέσσαρας νηοπομπὰς ἡμερησίων. Δύο νηοπομπαὶ ἀπὸ τὴν Μεσόγειον πρὸς τὴν Ἐρυθρά Θάλασσαν ἀναχωροῦν καθ' ἔκαστην 11 π. μ. καὶ 11 μ. μ. καὶ δύο ὄλαι εἰς Ἐρυθρά Θάλασσης πρὸς τὴν Μεσόγειον ἀναχωροῦν 6.30 π. μ. καὶ 36.00 π. μ. Οι πλογοὶ παρέχουν δῆγίας χειρισμού τῶν πλοίων καὶ θέτουν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ πλοιάρχου τὴν πειράν των καὶ τὰς πρακτικὰς αὐτῶν περὶ τῆς διώρυγος γνώσεις, τὴν δῆλη διάμος εὐθύνη χειρισμοῦ τοῦ πλοίου φέρει μόνον ὁ πλοιάρχος. Η αὔξουσα κίνησις τῆς διώρυγος καταδεικνύει, στὶς ποσοδοτήσεις της Λιβερίας, οὐδὲν διεθνές Σῶμα ἐμπειρογνωμόνων μεταξὺ Ανατολῆς καὶ Δύσεως, εἰναι ἀπαραίτητος καὶ πολύτιμος διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

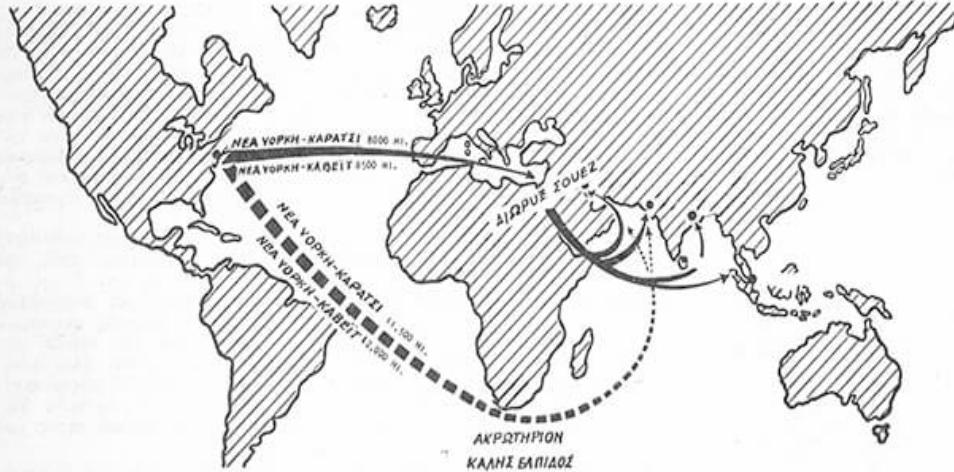
Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ: Τὸ 1955 διέπλευσαν τὴν διώρυγα πλοῖα 48 χιλ. Καὶ κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸν, δηλαδὴ καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, κυριώτερος πετάπτης ὑπῆρχεν η Μεγάλη Βρετανία, μὲ συμμετοχὴν 28.3 % ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς κινήσεως, μολονότι τὸ βρετανικὸν αὐτὸ προβάδισμα μειούσται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Δευτέρα εἰς τὰς διελεύσεις ἔρχεται ἡ νορβηγικὴ σημαία, μὲ ποσοστὸν 13.5 % ἐπὶ τοῦ συνόλου, τρίτη ἡ λιβερικὴ σημαία, μὲ ποσοστὸν 12.1 % καὶ τετάρτη ἡ γαλλική, μὲ ποσοστὸν 8 %. Τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν σκάφη ἔρχονται εἰς τὴν ἔνατην θέσιν, δεδομένους, δημως, διὰ πολλὰ ἀμερικανικὰ σκάφη φέρουν τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας, καὶ τὸ Παναμά καὶ τῆς Ονδούρας, η ἀστρέσσα — ἐν τῷ οὐσίᾳ — κατέκει τὴν δευτέραν θέσιν.

ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ: Τὸ Σουέζ θεωρεῖται ὡς μία ἀφτορία σφυγμομετρήσεως τοῦ παγκόσμιού ἐμπορίου. Μία ἐπισκόπησις τῶν μέσω τῆς διώρυγος ταύτης διακινθέντων φορτίων προτίτην, τὸ ποσοδό της ιστορικής κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ο πυρήνη ἐργασίας τοῦ αύξανομένου τονῶς ἔνορο φορτίου ἀποτελεῖται, γενικῶς εἰπεῖν, ἀπὸ φορτίων εἰς Ἄμερικη καὶ Εὐρώπην βιομηχανικῶν εἰδῶν ἔξοπλισμοῦ καὶ κατειργασμένων προϊόντων, εἰς τέσσαρας περιόδους, καὶ τὸ ποσοδό της ιστορικής κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, τοῦ Πόρτ Σαΐδ καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου αὔξανεται σταθερῶς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Απὸ 4.000.000 τ.—κατὰ μέσον ὅρον—πρὸ τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πολέμου, ἔφασε τὸ 1951 εἰς 42.000.000 τ., διὰ νὰ ἀνέλθῃ τοῦ 1954 εἰς 56.000.000 τ. καὶ τὸ 1955 εἰς 67.000.000 τ., ὡς ἔγγιστα, καλύπτουσα τὰ 76 % ὅλων τῶν πρὸς Βορρᾶν φορτώσεων. Κυριώτεροι εἰσαγωγεῖς τοῦ πρὸς Βορρᾶ διακινθέντος πετρελαίου ήσαν η Μεγάλη Βρετανία (19.688.000 τ.), η Γαλλία (12.085.000 τ.) καὶ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι (8.650.000 τ.).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ: Πρὸς μεταφοράν τῆς διώρυγος δεξαμενοπλοίων, ἕκαστα μέριμνος δεξαμενοπλοίων. Έκ τοῦ συνόλου τῶν 6000 σκαφῶν, ὡς ἔγγιστα, ἀτίνας διέπλεον κατ' ἔτος τὴν διώρυγα πρὸ τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πολέμου, μόνον τὰ 1100 ήσαν πετρελαιοφόροι. Αντιθέως, ἐκ τῶν 14.666 διελθόντων τὴν διώρυγα σκαφῶν κατὰ τὸ 1955, τὰ 8000, ὡς ἔγγιστα, ἀνέφεροντο εἰς δεξαμενόπλοια. Παρὰ τὸ γεγονός, διὰ αἱ αὔξανονται αἱ μεταφορέοι μεναι ποσότητες πετρελαίου, ἡ ἀναλογία μεταξὺ δεξαμενοπλοίων καὶ σκαφῶν ἔνορο φορτίου παρέμεινε κατὰ τὰ τελευταῖα διάλιγα ἔτη ὀπωδότητο τοῦ πετρελαίου (μεταξὺ 50 καὶ 53 %), διότι ἡ μέση μεταφορική ικανότητα τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ διάριμμός τῶν πλοίων ἔχονται παραλλήλως.

ΤΑ ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ: Κατὰ τὸν νόμον τὸν ἐπικυρῶντα τὴν παραχώρησιν τοῦ προνομίου, ἡ ἑταιρία Διώρυγος τοῦ Σουέζ δικαιού-

ται νὰ εἰσπράτη διόδια ἐφ' δὲν τῶν διερχομένων σκαφών, ύπό τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ ἐν λόγῳ τέλη θὰ ἔφαρμόωνται ἀδιακρίτως η ἀνευ εὔνοιας δι' δὲν τὰ σημαῖας καὶ ὅτι δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὰ 10 χρονά φράγκα (δολ. 3.23) κατὰ καθαρὸν τὸν Σουέζ καὶ κατὰ ἐπιδάτην. Τὸ τοινάξ εἶναι η ὠφέλιμος χωρητικότης τῶν σκαφών, ὡς αὕτη μετράται ὑπὸ τῶν ἀρμοδιών ἀρχῶν τῆς χώρας, τῆς ὥποιας τὴν σημαῖαν φέρει τὸ σκάφος. Τὸ ἀνώτατον ὄριον τελῶν ποτὲ δὲν ἔφρομόθι, ἀπὸ τῶν πρότων ἔτην λειτουργίας τῆς διώρυγος μέχρι σήμερον. Τούναντίον, εἰκοσιτετράκοινος, ἐντὸς διαστήματος 85 ἔτῶν, ἐμειώθησαν, μὲν δύο μόνον περιπτώσεις προσωρινῶν αὐξήσεων, ἀμφοτέρων εἰς πολεμικάς περιόδους, ὅποτε η μέσω τῆς διώρυγος κίνησις εἶχε κατ' οὐσίαν σταμάτησε. Αἱ ισχύουσαι σημειώσαι τιμῆι διοδίων, αἱ χαμηλότεραι δὲν ἔν τὴν ιστορία τῆς Διώρυγος—ποτὲ λιγότερον εἰς ἀμερικανικὸν νόμισμα—εἶναι 97½ σὲντες κατὰ καθαρὸν τὸν Σουέζ διὰ τὰ ἔμφορτα πλοῖα. Ἐπὶ ἔβδομηκοντα καὶ πλέον ἐπὶ μειωμένα διόδια εἰσεπράττοντο πλοῖα τὰ ὑπὸ ἔριμα σκάφοι. Καὶ τὰ τελή ταῦτα, 27άκις μειοθέντα, ἔφθασαν τὸ 1954 εἰς τὸ χαμηλὸν ὄριον τῶν 44½ σὲντες κατὰ τὸν Σουέζ.



Ἡ σύντησις τῶν ἀποστάσεων διὰ τῆς Διώρυγος, ἐπιβάτας τέλη κατηργήθησαν τὸ 1950, ἐνῷ τὰ κάτω τῶν 300 τ. σκάφη ἀπήλαγχησαν ἀπὸ τὸν 1949 πάσης πληρωμῆς.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΣ: Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ μειούται η ἀπόστασις μεταξὺ Νέας Ύρδρης καὶ τῶν ἐν τῇ Ἑρυθρᾷ Θαλάσσῃ λιμένων φράγωσες μαγγανίου κατὰ 6700 μίλια καὶ ἡ μεταξὺ τῶν ἀνταποκέντρων ἀκτῶν τῶν Ἕνων μεταξὺ τῶν Πολιτειῶν καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόπου ἀπόστασις κατὰ 3500 μίλια. Ἡ ἀπόστασις μεταξὺ Νέας Ύρδρης καὶ Κουβαΐτ εἶναι 12.000 μίλια, ὃν τὸ ταξίδιον γίνεται μέσω τῆς Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλεπίδος καὶ 8400 μόνον μίλια, ὃν γίνεται μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ἔμφορτον δεξαιομένων «Τ.2» χρησιμοποιούν τὴν πρώτην δόδον μὲν ταχύτητα 15 μιλίων, χρειάζεται 66 ἡμέρας διὰ τὸ ταξίδιον, ἐνῷ μέσω τοῦ Σουέζ χρειάζεται μόνον 48 ἡμέρας. Ἡ μείσιος τοῦ ἐπώνυμου φράγματος, μεταξὺ τῶν 18 ἡμέρας ἀντιπροσωπεύει οἰκονομικά 46.000 δολλαρίων κατὰ ταξίδιον, μετά τὴν πληρωμὴν τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος, ἀνερχομένων εἰς 2400 δολλάρια περίπου διὰ τὸ ταξίδιον μεταβάσεως καὶ εἰς 5200 δολλάρια διὰ τὸ ἔμφορτον ταξίδιον ἐπιστροφῆς. Ἐπιπρόσθετα, ἐνῷ ἔντα δεξαιομένων «Τ.2» δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ ἐπίτα κυκλικὰ ταξίδια κατ' ἓπος μεταξὺ Νέας Ύρδρης καὶ Κουβαΐτ, μέσω Σουέζ, εἶναι λύτημα ὃν θὰ δυνηθῇ νὰ πραγματοποιήσῃ πέντε ταξίδια κατ' ἓπος μέσω τοῦ Ακρωτηρίου. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι η διώρυγος τοῦ Σουέζ τὰ μεγίστα συμβάλλει εἰς τὰς ἔργασίας τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δὲν τῶν κόσμου.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΟΥ ΠΟΡΤ ΣΑΐΔ: Συνεπείᾳ τῆς ραγδαίας αύξησεως τῆς κινητήσεως τῆς διώρυγος, ὡς λίμνη τοῦ Πόρτ Σαΐδ ἐπέτυχε νὰ συγκεντρώσῃ τὴν μεγαλυτέραν κίνησιν, ἐνώπιον δὲν τῶν λιμένων τοῦ κόσμου. Τὸ 1955 τὰ ὕψεστα σκάφη, ἀτίνα διῆλθον ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Πόρτ Σαΐδ, εἶχον συνολικὴν χωρητικότητα 157.829.000 τόννων γκρός, ὅτοι διπλασίαν περίπου ἀπὸ τὴν σημειωθείσαν κίνησιν πλοίων εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ύρδρης.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ: Μέχρι τὸν 1853 ἐπιστεύετο εύρυτατα, ὅτι η ἐπιφάνεια τῆς Ἑρυθρᾶς Θαλάσσης ἦτο ὑψηλοτέρα τῆς ἐπιφανείας τῆς Μεσογείου καὶ ὅτι ἡ ἀπὸ εὐθείας διάνοιξις διώρυγος διὰ τοῦ ισθμοῦ τοῦ Σουέζ θὰ προεκάλει καταστρεπτικὰ πλήμυμα. Μεταγενέστεραι ἐπιτόπιοι μελέται ἀπέδειξαν ἐσφαλμένην διανοίξεως διώρυγος διὰ τοῦ ισθμοῦ, παρατηθεῖς τῆς ὑπηρεσίας του, εἰς ἥλικιαν 50 ἑτά, ἐπεδόθη εἰς γεωργικάς ἔργασίας εἰς τὸ ἀγρόκτημά του. Ἡ πρώτη εύκαιρια πραγματοποιήσεως τῶν ὄνειρων του παρουσιάσθη τὸ 1854, ὅταν δὸν Μωχάμετ Σαΐδ, μετά τοῦ ὅποιον τοῦ συνέδεον δεσμού πολυετούς φίλων, ἀνεκτερύχθη ἀντιβασιλέας τῆς Αίγυπτου. Ὁ Λεσσέψ εσπευσεν εἰς τὴν Αλεξανδρείαν, ὅπου ἔγινετο μετὰ τιμῶν δεκτός ἀπὸ τὸν νέον κυβερνήτην Ἐναντίον τοῦ ισθμοῦ τοῦ Σουέζ,

ἵνα κατασκευάσῃ διώρυγα μεταξὺ τῶν δύο θαλασσῶν.

Ἡ δευτέρα πράξις παραχωρήσεως ὑπεγράφη τὸ 1856. Ειδικῶς ὥριζετο δι' αὐτῆς ὡς μεγάλη θαλάσσης διώρυξ καὶ οἱ εἰς αὐτὴν ἀνήκοντες λιμένες θὰ παραμείνουν πάντοτε ἀνοικτοὶ εἰς οὐδέτερον διάπλουν παντός ἐμπορικού πλοίου διερχομένου ἀπὸ τῆς μάς θαλάσσης εἰς τὴν ἄλλην, ἀνευ διακρίσεως, ἀποκλεισμού η προτιμότερων ἀτόμων τῆς Ἐθνικότητος». Ἡ διώρυξ ἡρχίσει κατασκευαζόμενή τὸ 1859 καὶ τὰ ἔγκαινιά της ἔγενοντο ἐπιστήματα τὸ 1869.

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: Ἡ Ἑταίρια, ἡτὶς ἐδημοιούργησε καὶ διαχειρίζεται τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, εἶναι μετοχική Ἑταίρια, συσταθεῖσα κατὰ τὸ Αίγυπτικὸν Σύνταγμα. Τὰ γραφεῖα τῆς διοικήσεως της εἶναι ἔγκατεστημένα εἰς Παρισίους, ἡ νόμιμος ὁδρα τῆς Ἑταίριας εἶναι ἐν Αίγυπτῳ. Ἡ Μεγάλη Βρετανία κατέχει τὰ 44% τῶν μετοχῶν (πωληθεῖσῶν εἰς αὐτήν τὸ 1875 ἀπὸ τὸν Χεδιόνην Ιομᾶτη) καὶ ἐλέγχει τὰς τρεῖς ἐκ τῶν 32 ἔδρων τοῦ διοικητικού συμβουλίου. Αἱ ὑπόλοιποι μετοχαί εὑρίσκονται εἰς κείρας ιδιωτῶν, καθ' ἄπαντα τὸν κόσμον καὶ ἐξ αὐτῶν τὰ 78% εἰς κείρας Γάλλων. Ἡ παραχώρησις ἰσχύει δι' 99 ἔτη ἀπὸ τῆς ἑνάρεως τῆς λειτουργίας τῆς διώρυγος, ἡ διέσχιση της θὰ ἐξέπνει τὸ 1968, ὅποτε η διώρυξ θερήσει (έλευθέρως παντὸς βάρους) εἰς τὸ Αίγυπτικὸν Κράτος. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιο τῆς Ἑταίριας περιλαμβάνει 16 Γάλλους, 9 Ἄγγλους (τρεῖς ἀντιπροσωπεύοντας τὸ Κράτος καὶ 6 βρετανικά ναυτιλιακά συμφέροντα), 5 Αίγυπτους, 1 Αίγυπτίους, ἐναὶ Ολλανδὸν καὶ ἐναὶ Ἀμερικανὸν.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ: Τὸ κεφάλαιον τῆς ἑταίριας ἀπαρτίζεται ἀπὸ 800.000 μετοχῶν, ἐκάστη τῶν ὅποιων ἔχει ὄνομαστικόν ἀξίαν 250 χρυσῶν φράγκων (80.50 δολλαρίων). Ὁρισμένος ἀριθμὸς μετοχῶν ἀποσύρεται κατ' ἑταῖρον διὰ κληρώσεως. Οἱ κάτοχοι τῶν κληρωθείσων μετοχῶν λαμβάνουν τὴν Ισότιμον ἀξίαν ἐδιδομένης μετοχῆς ἐπικαρπίας, ἡτὶς παρέχει τὰ αὐτὰ δικαιώματα ψήφου καὶ μερίσματος πρὸς τὰ τόν ιδρυτικῶν μετοχῶν. Αἱ τελευταῖαι ἐναπομείνασαι ιδρυτικαὶ μετοχαὶ θὰ ἀποσυρθοῦν κατὰ τὸ τελευταῖον ἔτος τῆς παραχώρησεως. Αἱ τιμαὶ τῶν ιδρυτικῶν μετοχῶν, εἰς τὸ Χρηματιστήριον τῶν Παρισίων, ἐνεργάντισαν κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν τὴν κατωτέρω διακύμανσιν, ὑπολογισθεῖσαι δολάρια:

	1955	1954	1953	1952	1951
Ἀνωτέρα, δολ.	355.70	354.20	278.50	305.10	248.50
Κατωτέρα, δολ.	267.20	242.80	240.20	228.80	199.80

Τὰ 71% τῶν ἐπὶ πλέον κερδῶν (μετ' ὅλας τὰς ἀφαιρέσεις) διενεμήθησαν εἰς τοὺς μετοχούς. Τὰ τελευταῖα μερίσματα διὰ μετοχῶν ἔχων τὴν Γάλλιας ἡσαν: Τὸ 1951 δολ. 23.89, τὸ 1952 δολ. 23.83, τὸ 1953 δολ. 24.72 καὶ τὸ 1954 δολ. 24.72.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ: Ἡ ἑταίρια, ἐν τῇ εὐθύνῃ τῆς δότος εὐρίσκεται πάντοτε εἰς θεσινὰ νὰ ἔξυπηρτε τὴν διαρκῶν αὔξουσαν κίνησιν τῆς διώρυγος εἰς ἀριθμὸν καὶ εἰς μεγέθη τῶν πλοίων, ἀπεινὰς τὴν διαπλέουν, ἀντιμετώπισε κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς ιστορίας της σοβαροῦ προβλήματα. Πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἀπηλτήμησης την πραγματοποιήθησαν ἔργα βελτιώσεως καὶ τῶν τεχνικῶν θεμάτων παρ' ἐμπέριων προσώπων. Τὸ ἀρχικὸν βάθος τῆς διώρυγος ἦτο 26 ποδῶν καὶ τὸ πλάτος αὐτῆς ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας ἀπὸ τῶν ὑδάτων 177 ποδῶν. Κατὰ τὰς τρεῖς τελευταῖας 25τατίας παραστατικὸν διάγραμμα.

Μεγαλύτερα δὲν οὐδὲν πλοῖα διαπλέουν τὴν διώρυγα, ὅπως στήμερον η Διώρυξ νὰ ἔχῃ βάθος 46 ποδῶν καὶ πλάτος 510 ποδῶν, ἐπιτέρευτα τὸν διάπλουν εἰς σκάφη ἔχοντα βύθισμα μέχρι 35 ποδῶν. Ἡ δηνηκὴς αὐτὴ δημιουργία—ώς ἀπεκλήθη—συνεχίζεται ἀνέν διακοπῆς πρᾶξης, οὕτως ὡστε ἔντος δύο τριῶν ἔτων θὰ δύνανται νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα πλοῖα ἔχοντα βύθισμα 36 ποδῶν.

Σταθερῶς εὐρύνεται ἡ διώρυξ, ἀφὸ στού δηνηκού. Ἡ αρχικὴ κατασκευή της ἀπήγαγην 97 ἑκατομ. κυβικῶν υαρδῶν χώματος, ἐνῶ αἱ κατὰ τὸ 1954 ἐνεργηθεῖσα βελτιώσεις απῆταισαν τὴν παταγωγὴν 235 ἑκατομμύριων κυβικῶν υαρδῶν χώματος, ὅσον δηλαδὴ ἐχειάσθη διὰ τὴν ἔκσκαψην τῆς διώρυγος τοῦ Παναμά. Ἔτερον πρόγραμμα βελτιώσεων, τελούν ἡδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν, θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἔκσκαψην, ἐπιπροσθέτος, 81 ἀκόμη ἑκατομμύριών κυβικῶν υαρδῶν χώματος. Εἰς τοὺς ἀριθμούς αὐτούς δὲν περιλαμβάνονται αἱ μεγάλαις ποσότητες χώματος, ἔξαγομένου κατὰ τὰς συνήθεις καὶ συνεχεῖς ἔργασίας συντηρήσεως. Πολλάκις αἱ ποσότητες αὐταὶ περιθένονται τὸν διάπλουν ἔχοντας τὴν διώρυγαν θέσιον. Ἐν συνέχεια, περιστέρον ἀπὸ πέντε φοράς, ἔναντι τοῦ ἀρχικῶς ἔξαγομένου τῆς διώρυγος χώματος, ἔχει ἔξαγομένη μέχρι τοῦ 1955 διὰ τὰς δεκτά διετίωσεις.

Ἐν τῷ μεταξύ, παρὰ τὴν σημαντικήν αὐξήσιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον, ὁ μέσος ὄρος τοῦ βιθίσματος τῶν διαπλευσάντων τὴν διώρυγα σκαφῶν κατὰ τὸ 1955, παρέμεινε κάτω τῶν 26 ποδῶν. Τὰ πλοῖα, ἀτίνα εἶχον ἀνάγκην πολλούς ἀναλογίαν κατωτέρων τῶν 34 ποδῶν, ἀντεπροσώπουν τὸν τρόποδος ἡτο πάντοτε πέραν τῆς ζητήσεως.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ: Μέγας ἀριθμὸς βυθοκόρων, ρυμουλκῶν, πλωτῶν γερανῶν, φορτηγιδῶν καὶ ἀκάτων διατίθενται διὰ τὴν κίνησιν καὶ τὴν συν-

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

τήρησιν τῆς Διώρυγος. Πλωτός γερανός ίσχυος 150 τόννων, διάσχιρότερος είς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, καὶ εἰς ἔτερος ἀνώψικτικής δυνάμεως 80 τόννων, εύρισκονται ἐν λειτουργίᾳ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐκτελουμένων ἔργων.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ: Τὸ μισθολόγιον τῆς Ἐταιρίας ἐν Αἴγυπτῳ, κατὰ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου 1955, ἡρίθμει 5068 πρόσωπα, περιλαμβανομένων 589 τοῦ διοικητικοῦ ἐπιτελείου, 407 τῆς ναυτικῆς καὶ τεχνικῆς ὑπηρεσίας καὶ 4072 ἕργατῶν. Τὸ προσωπικὸν ἀνήκει κατ' ἔθνικότητας εἰς 19 διαφόρους χώρας.

Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΑΙ Η ΑΙΓΥΠΤΟΣ: 'Η Διώρυξ τοῦ Σουέζ παρεῖχεν εἰς τὴν Αἴγυπτον ὑπὸ τῷ καθεστώς τῆς Ἐταιρίας ὁφέλη τινὰ οἰκονομικῆς φύσεως. Οἱ Λεσσέψεις ἔχουν ὑποστρέψει, διτὶ ἡ Αἴγυπτος ἐπέτρεψε νάξονας τῆς διοίκησης τῆς Ἐταιρίας καὶ διχά μόνον ἐκάλεσε τὸ αἰγυπτιακὸν κράτος νάξονας ἕγγραφον εἰς τὸ κερδαλιον, ἀλλὰ περιέλαβεν εἰς τὸ καταστατικὸν τῆς Ἐταιρίας καὶ διατάξεις, αἵτινες προέβλεπον ἐπέτριαν καταβολὴν εἰς τὴν Αἴγυπτον 15 % ἐπὶ τῶν κερδῶν. 'Η Αἴγυπτος ἐλάσει τὰ 44% τῶν ιδρυτικῶν μετοχῶν, ἀλλὰ τὰς ἐπώλησε τὸ 1875 εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Πέντε ἔτη Βραδύτερον ἐπώλησε καὶ τὰ δικαιωμάτων τῆς ἐπησίας πρὸς αὐτήν καταβολὴν καὶ τὰ 15% τῶν κερδῶν, ἀλλὰ τὸ 1949, κατόπιν συμφωνίας μὲ τὴν Ἐταιρίαν. ἡ Αἴγυπτος ἀποκοτεστάθη ὡς μέτοχος τῆς ἐπιχείρησεως. Κατὰ τὴν ἐπόχην συμφωνίαν, ἡ ἐπησία ἔκ 300.000 λιρῶν εἰσφορά πρὸς τὴν Αἴγυπτον μετετράπη εἰς συμμετοχὴν αὐτῆς κατά 7% εἰς τὰ κερδά της κερδῶν. Τούτο, δύο μὲ ἀλλας καταβολὰς καὶ φόρους, προσπορίζει εἰς τὸ αἰγυπτιακὸν θηταροφυλάκιον 17 ἑκατομμύρια δολαρίων κατ' ἔτος. Τὸ ισοδύγιον ὅθεν τοῦ ἔθωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Αἴγυπτου ἐνισχύετο ἐπησίη διὰ τοῦ συναλλάγματος που εἰσέπραττεν η Ἐταιρία ἔκ τῶν διοδίων.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΑΥΞΗΣΙΣ

Εἰς διαφόρους μελέτας καὶ ἄρθρα, προσφάτως δημοσιευθέντα, τονίζεται ἡ αὔξουσα σπουδαιότης τῶν πετρελαίων, ὡς πηγῆς ἐνέργειας δι' ὀδόκληρον τὸν Κόσμον, ιδιαιτέρως δὲ διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ὅπου ἡ θερμοπλαστικὴ γαιανθράκος ἔχει προσλάβει τὸν χαρακτήρα χρονίας νόσου. Αἱ πλέον ἀξιοσημείωτοι διαπιστώσεις προέλευσον ἔχουν μελέτην τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, πρόσφατον ἄρθρον τοῦ Λονδινίου «Ἐκόνομιστ», μελέτην τοῦ «Δελτίου Στατιστικῆς» τῶν «Ηνωμένων». Εθνών ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τελευταία ἐξέλιξις τῆς παγκοσμίου καταστάσεως τοῦ πετρελαίου καὶ τέλος μίαν ειδικῆν ἔκδοσιν τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμς» τοῦ Λονδίνου. Εἰς αὐτήν ἐκτίθενται ἡ πορεία τῆς καταναλώσεως πετρελαίου καὶ τῆς παραγωγῆς του, ἡ θέσις τῶν ἀποθεμάτων, ἡ συνατότητη τῆς διύλισεως, ἡ σπουδαιότητα τοῦ στόλου τῶν δεξεμενοπλοίων — στοῖς καταλαμβάνει σήμερον σημαντικὴν θέσιν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ιδιόζυντος, δύως, χαρακτήρος, λόγω τῶν ἀντικτύων που δημιουρεῖ ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἐργασιῶν καὶ μεσῶν — καὶ τέλος ἐξετάζεται ἡ κατάστασις εἰς τὰς κυριωτέρας πετρελαιοπαραγωγῶν χώρας.

Ἐν τῇ ἀνασκοπήσει τῶν ἔξελίξεων ποὺ ὑπέστη ἡ παγκόσμιος οἰκονομία πετρελαίου, τονίζεται ἡ ἀρχῆ, ὅτι τὸ πετρέλαιον, ἡ σπουδαιότητα τοῦ στόλου τῶν δεξεμενοπλοίων — στοῖς καταλαμβάνει σήμερον σημαντικὴν θέσιν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ιδιόζυντος, δύως, χαρακτήρος, λόγω τῶν ἀντικτύων που δημιουρεῖ ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἐργασιῶν καὶ μεσῶν — καὶ τέλος ἐξετάζεται ἡ κατάστασις εἰς τὰς κυριωτέρας πετρελαιοπαραγωγῶν χώρας.

Ἐν τῇ ἀνασκοπήσει τῶν ἔξελίξεων ποὺ ὑπέστη ἡ παγκόσμιος οἰκονομία πετρελαίου, τονίζεται ἡ ἀρχῆ, ὅτι τὸ πετρέλαιον, ἡ σπουδαιότητα τοῦ στόλου τῶν δεξεμενοπλοίων — στοῖς καταλαμβάνει σήμερον σημαντικὴν θέσιν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ιδιόζυντος, δύως, χαρακτήρος, λόγω τῶν ἀντικτύων που δημιουρεῖ ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἐργασιῶν καὶ μεσῶν — καὶ τέλος ἐξετάζεται ἡ κατάστασις εἰς τὰς κυριωτέρας πετρελαιοπαραγωγῶν χώρας.

Ἐν τῇ ἀνασκοπήσει τῶν ἔξελίξεων ποὺ ὑπέστη ἡ παγκόσμιος οἰκονομία πετρελαίου, τονίζεται ἡ ἀρχῆ, ὅτι τὸ πετρέλαιον, ἡ σπουδαιότητα τοῦ στόλου τῶν δεξεμενοπλοίων — στοῖς καταλαμβάνει σήμερον σημαντικὴν θέσιν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ιδιόζυντος, δύως, χαρακτήρος, λόγω τῶν ἀντικτύων που δημιουρεῖ ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἐργασιῶν καὶ μεσῶν — καὶ τέλος ἐξετάζεται ἡ κατάστασις εἰς τὰς κυριωτέρας πετρελαιοπαραγωγῶν χώρας.

Ἐνδιεικτικῶς καὶ ἡ ἡμερησία καταναλώσις πετρελαίου εἰς τὰς κατωτέρω χώρας ἐστιμεῖσθε τὴν ἀκόλουθον αὐξήσιν: Ἐις τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἀπὸ 245.000 (τὸ 1946) εἰς 588.000 βαρέλια τὸ 1955. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἀπὸ 93.000 εἰς 396.000 βαρέλια, εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἀπὸ 34.000 εἰς 255.000 βαρέλια καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν ἀπὸ 43.000 εἰς 246.000 βαρέλια. Ἐν τῷ συνδόλῳ της, ἡ καταναλώσις πετρελαίου εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ηὔξησε τὸ 1946 — τοῦ πρώτου, δηλαδόν, μετά τὸν πόλεμον ἔτοις — εἰς ἄνω τῶν 14 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων. τὸ 1955. Εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἡ αὔξησις ἔφθασεν ἀπὸ 700.000 βαρέλιων ἡμερησίων τὸ 1946 εἰς 2.5 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων τὸ 1955.

Ἐνδιεικτικῶς καὶ ἡ ἡμερησία καταναλώσις πετρελαίου εἰς τὰς κατωτέρω χώρας ἐστιμεῖσθε τὴν ἀκόλουθον αὐξήσιν: Ἐις τὴν Λατινικὴν Αμερικὴν ἔφθασεν ἀπὸ 600.000 βαρέλιων ἡμερησίων (τὸ 1946) εἰς 1.2 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων, τὸ 1955, εἰς δὲ τὴν Μέσην καὶ Ἀπωλέσιον καὶ τὴν Ἀφρικήν, ἀπὸ 600.000 βαρέλιων ἡμερησίων, τὸ 1946, εἰς 50%, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ 75%, εἰς τὴν Λατινικὴν Αμερικὴν κατά 1.5% ἡμερησίων καὶ εἰς τὴν Μέσην καὶ Ἀπωλέσιον καὶ τὴν Ἀφρικήν κατὰ 60% περίπου.

Εἰς τὸ ισοδύγιον τῆς δι' ἐνέργειαν καταναλώσεως ἐν τῷ ἐλευθέρῳ Κόσμῳ, ὁ γαιάνθραξ μετέχει σήμερον κατὰ ποσοστὸν 42%. Τὸ ἐν λογω ποσοστὸν προβλέπεται νὰ μειωθῇ τὸ 1975 εἰς 30%. Ἡ καταναλώσεως φυσικοῦ ὀπρίου, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἐπίρρειον, θὰ φάσῃ τὸ 1975 εἰς τὰ 16% περίπου, ἐπὶ τῆς διάλκης τοιαυτῆς. Ἡ συμμετοχὴ εἰς ἄλλου τοῦ πετρελαίου εἰς τὸ ισοδύγιον ἐνέργειας τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου εἶναι σήμερον 38%, προβλέπεται δὲ, διτὶ θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν γαιάνθρακα κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, ὡς ἡ μείζων πηγὴ ἐνέργειας. Ἡ ἀπομική ἐνέργεια κατὰ τὸ 1975 θὰ προμηθεύη μόνον τὰ 4% περίπου τοῦ συνόλου τῆς ἐνέργειας.

Τὸ προσεχῆ ἔτη, ὡς ἡ περιοχὴ τοῦ γαιάνθρακος εἰς τὴν συνολικὴν παραγωγὴν ἐνέργειας θὰ ὑποκρᾶσθαι ἀπὸ τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῶν 68% εἰς τὰ 48%. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τὸ πετρέλαιον καλύπτει τὰ 44% της συνολικῆς καταναλώσεως ἐνέργειας. Εἶναι πιθανόν νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν του κατὰ τὰ προσεχῆ εἰκοσιτρίαν, παρὰ τὸν ζωρὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦ γαιάνθρακος, ἐπ' ἐσχάτων δὲ καὶ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου, ὃπερ διαινέμεται δι' ἄγωγῶν εἰς μακρινὰ ἀποστάσεις.

Αἱ χώραι τῆς Κεντρικῆς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς βασίζουν τὴν μελλοντικὴν ὄργανων σπουδαιότης τῶν ἐπόμενων καυσίμων. Τὸ πετρέλαιον ἀντιπροσωπεύει σήμερον τὰ 75% περίπου τοῦ συνόλου τῆς εἰς ἐνέργειαν καταναλώσεως. Τὸ ποσοστὸν τούτο ἡ κατὰ ἀνάτολην, θὰ πάρηκε τὸ 1975. Υπολογίζεται, διτὶ ἡ καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου, ἡ διπλάσια σήμερον τὰ 14 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων, θὰ ἀνέλην τὸ 1975 εἰς 29 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων, ἐκ τῶν ὅποιων 5.8 ἑκατομμύρια βαρέλιων θὰ καταναλίσκονται εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην (έναντι 2.5 ἑκατομ., βαρ., καταναλωθέντων τὸ 1955), 14 ἑκατομ., βαρέλιων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας (έναντι 8.4 ἑκατομ· βαρ., τοῦ 1955) βαρέλιων τοῦ 1955).

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΑΣ ΧΩΡΑΣ: Αἱ υπάρχουσαι ἔδιφόρων πηγῶν πληροφορίαι περὶ τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς εἰς τὰς χώρας τῆς Ἀνατολῆς ἐφανίζουν, διτὶ ἡ παραγωγὴ εἰς τὴν Σοβιετικὴν «Ἐνωσι», ἡ οποία εἶχε σήμερον τὰ 70 ἑκατομμύρια τόνων, προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1969 εἰς 135 ἑκατομμύρια τόνων. Εἰς διλας τὰς ὑπὸ σοβιετικήν ἐπιρροήν τελούσται σήμερον τὰ 14 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων, θὰ ἀνέλην τὸ 1975 εἰς 29 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἡμερησίων, ἐκ τῶν ὅποιων 5.8 ἑκατομμύρια βαρέλιων θὰ καταναλίσκονται εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην (έναντι 2.5 ἑκατομ., βαρ., καταναλωθέντων τὸ 1955), 14 ἑκατομ., βαρέλιων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας (έναντι 8.4 ἑκατομ· βαρ., τοῦ 1955) καὶ 1.2 ἑκατομ. βαρέλιων τοῦ 1955).

Τὸ 1952 ἐπανελήφθησαν εἰς μετρίαν κλίμακα αἱ ἐξαγωγαὶ ρωτικῶν πετρελαίων εἰς τὸν ἐλεύθερον Κόσμον εἰς ποσότητα μεταξὺ 5 ἔως 6 ἑκατομμύριων τόνων ἡμερησίων. Ἐκ τούτων, τὸ ἡμισυ τῆς σοβιετικῆς προσελεύσεως καὶ τὸ ὑπόλοιπον πουμανικής. Τὸ σημαντικότερον μέρος τῶν ἐν λόγῳ ἐξαγωγῶν προωρίζεται διὰ χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, τῆς οποίας αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ εἰκοσιέτην πρότερον τῶν πετρελαιοφόρων κοιτασμάτων τῆς κοιλάδος Οὐραλίων — Βόλγα, ἡ οποία συνεισέφερε κατὰ τὰ τήμισυ εἰς τὴν σοβιετικήν παραγωγὴν τοῦ 1955. Θὰ αύξηθη ἐπίσης καὶ ἡ δυναμικότης διυλίσεως, ἐνώ προβλέπεται καὶ ἡ κατασκευὴ ἀγωγῶν μακρών ἀποστάσεων.

Τὸ 1952 ἐπανελήφθησαν εἰς μετρίαν κλίμακα αἱ ἐξαγωγαὶ ρωτικῶν πετρελαίων εἰς τὸν ἐλεύθερον Κόσμον εἰς ποσότητα μεταξὺ 5 ἔως 6 ἑκατομμύριων τόνων ἡμερησίων. Ἐκ τούτων, τὸ ἡμισυ τῆς σοβιετικῆς προσελεύσεως καὶ τὸ ὑπόλοιπον πουμανικής. Τὸ σημαντικότερον μέρος τῶν ἐν λόγῳ ἐξαγωγῶν προωρίζεται διὰ χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, τῆς οποίας αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ εἰκοσιέτην πρότερον τῶν πετρελαιοφόρων κοιτασμάτων τῆς κοιλάδος Οὐραλίων — Βόλγα, ἡ οποία συνεισέφερε κατὰ τὰ τήμισυ εἰς τὴν σοβιετικήν παραγωγὴν τοῦ 1955. Θὰ αύξηθη ἐπίσης καὶ ἡ δυναμικότης διυλίσεως, ἐνώ προβλέπεται καὶ ἡ κατασκευὴ ἀγωγῶν μακρών ἀποστάσεων.



NAYTIKA XΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ

"UNITED,"

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΑΙΓΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

THE UNITED PAINT COMPANY LTD

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

Phone :

- | | |
|------------|--------------------------|
| LONDON: | - LONDON WALL 44267-8-9 |
| LIVERPOOL: | - LIVERPOOL CENTRAL 4517 |
| CARDIFF | - CARDIFF 29085 |
| NEWCASTLE: | - NEWCASTLE 20404-5-6 |
| HULL | - HULL CENTRAL 15121 |

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ - ΠΟΙΟΤΗΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11.
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, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΩΝ (Λίμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΦΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΕΩΣ, ΝΑΥΠλΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, 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 & ΚΑΪΡΩ,

Ταχεία πληρωμὴ ἐμβασμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀγορὰ
Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF 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**

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Αύγουστος— Οι άρμόδιοι κύκλοι της πετρελαιοδιομηχανίας και της Ουάσινγκτων, ένωπιον της ασταθείας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μέσης Ανατολής, προχισαν πλέον ἡ αντιμετωπίσουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐντατικῆς παραγωγῆς πετρελαίων εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ Δυτικοῦ Ημισφαίριον. Τονίζεται σχετικῶς, ὅτι οι οἰκοδημοτες διατηρούνται εἰς τὰς ἔκθεσις τῆς Ανατολής προμηθείας διὰ δύναται νὰ καλυφθῇ ἀπολύτως ἀπὸ τὸ Δυτικό Ημισφαίριον, τόσον διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, δοσοὶ καὶ τοῦ ὑπόλοιπού ἐλευθέρου Κόσμου. Ἡ διαφορά — ἀνέξαρτής των ὄλων τῶν ἀλλών συνεπειῶν — εἶναι τὸ στὶς θά λειψουν τὰ διαλλαγαὶ, διὰ νὰ πληρωθῶν τὰ ἐν λόγω πετρέλαια.

— «Ηδη, ἀπὸ μέρους τῶν Αμερικανῶν ιδιοκτητῶν πετρελαιοπηγῶν, τῶν ὅποιων η παραγωγὴ εἶχε περιορισθῆ διὰ λόγους μελλοντικῆς ἐπαρκείας, προχισαν νὰ ἀσκοῦνται πιέσεις διὰ τὸ ἀνοιγμα τῶν φρέάτων καὶ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν εἰσαγωγῶν.

• Ίδου περικοπαὶ τίνες ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τοῦ Ο.Η.Ε. ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας: «Η παραγωγὴ εἰς τὰς χώρας τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου εἶναι κατὰ τὰ 2/3 μεγαλύτερά τῆς προπολεμικῆς, ἀλλὰ τὸ χάσμα μεταξὺ ἀνεπτυγμένων καὶ υποαναπτυκτῶν χωρῶν διηγεύνθη. Άλι Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὁ Καναδᾶς, ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη, ἡ Ιαπωνία, ἡ Αυστραλία, ἡ Νέα Ζηλανδία καὶ ἡ Νοτιοαφρικανική «Ενωσις» ηὔθησαν τὴν βιομηχανικήν καὶ τὴν γεωργικὴν παραγωγὴν τῶν, καθὼς καὶ τὴν ἀνάρρευσιν εἰς τὰ μεταλλεῖα τῶν, κατὰ 75%. «Ολαὶ οἱ ἄλλαι χώραι ἐνεφάγησαν αὐξησιν κατὰ 40% μόνον.

— «Η αὐξησις, δῆμως, τοῦ πληθυσμοῦ ἐπέτεινε τὴν δυσαναλογίαν. Κατὰ κεφαλὴν ἡ παραγωγὴ ηὔξηθη 47% διὰ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ 5% διὰ τὰς υποαναπτυκτῶν. Ὁ δύκος ἐπίσης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἦτο κατὰ 50% μεγαλύτερος, ἔναντι τοῦ 1938. Δέκα ἔτη μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον ἐμπόρευμα, τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν ἦτο 30% ἀνώτερον, ἔναντι τοῦ 1913. Ἡ ἀπαγωγὴ βιομηχανοποιημένων προϊόντων ἦτο κατὰ 50% μεγαλύτερα, ἔναντι τοῦ 1948 καὶ κατὰ 60% ἔναντι τοῦ 1938.

— «Οσον ἀφορᾷ τὰς χώρας τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος, ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία ηὔχεσε τὴν παραγωγὴν κατὰ 160% καὶ αἱ δορυφόροι χώραι τῆς Ανατ. Εὐρώπης κατὰ 150%.

— «Οπωδόποτε δῆμος — τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι — συγκεκρατημένην πρέπει νὰ εἶναι ἡ αἰσιοδοξία διὰ τὸ μέλλον. Τὸ πρόβλημα, κυρίως, τῆς πτωχείας τῶν λαῶν εἰς μέγιστο τοῦ Κόσμου, ἐνῷ οἱ πληθυσμοὶ αὔξανονται ταχύτατα, εἰνὲ ὅσιον ίδιαιτέρας προσοχῆς.

— «Ἀνησυχίας ἐπίσης ἐκφράζονται, ἀν καὶ κατὰ πόσον τὰ συνεχισθῆ ἀκόμη καὶ εἰς τὰς παραγμένας ἡ εὐδαιμόνειας ἡ εὐδαιμόνειας ἀγαθῶν, ἡ πλήρης ἀπασχόλησις, καθὼς καὶ ἡ πλήρης χρησιμοποίησις τῶν πηγῶν ἐπὶ μονίμῳ βάσεως.

• Ίδου καὶ μερικαὶ στατιστικαὶ ἐπὶ τῆς ρωσικῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαρτον τοῦ 1956, ἀναφερόμεναι, δῆμως, εἰς τὰ γυναστὰ ποσοστά τοῖς % καὶ οὐχὶ εἰς συγκεκριμένους ἀριθμούς: Οὕτως, ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἦτο ἀντότερα κατὰ 12%, ἔναντι τοῦ ἀντίστοιχου ἔξαρτου τοῦ 1955, μὲ προβαδίσουσαν τὴν βαρείαν βιομηχανίαν. «Ἀναλυτικώτερον, ἡ παραγωγὴ τοῦ χυτοσιδήρου ἦτο κατὰ 9% ἀνώτερα, τοῦ χάλυβος κατὰ 8%, τῶν ἔλασμάτων κατὰ 7%, τῶν γαιανθράκων κατὰ 10%, τῶν πετρελαίων κατὰ 12% καὶ τῆς ηλεκτρικῆς ἐνέργειας κατὰ 14%.

— «Ἀναφέρεται ἐπίσης αὐξησις, πέραν τῶν προβλέψεων, τῆς παραγωγῆς ἀγαθῶν καταναλώσεως, καθὼς καὶ μείωσις κατὰ 4% τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς. Αἱ σπαρεῖσαι ἐκτάσεις πρειλέδουν 194 ἑκατομμύρια ἑκταρίων, μὲ αὐξησιν 37 ἑκατομμύρια ἑκταρίων ἐντὸς τριετίας. Τέλος, σημειώνεται εἰς τὰς αὐτὰς στατιστικάς αὐξησις, τοῦ ἔξωτερού ἔμπορου κατὰ 6% καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργαζομένων κατὰ 1.200.000. Οἱ εἰδικεύοντες, οἱ περατούντες ἐφέστος τὰς ἀνώτερας τῶν σπουδάς, ἀναβιδάζονται εἰς 750.000.

• «Η ἐπίταξη 26 βρετανικῶν τράπων (ναυλωθέντων «μπέαρ-μπότε» δι' 6 ἑδδομάδαν) προεκάλεσε καπτοιαν ἀνωμάλιαν εἰς τὴν προσφοράν καὶ ναυλωσιν τονών εἰς τὴν ναυλαγοράν. «Ἀποτέλεσμα ὑπῆρξεν ἡ μικρὰ ἀντίμησης τῶν ναυλῶν, ἔναντι τῶν προηγουμένων ἐπιτελέων. Πιστεύεται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστούς κύκλους, ὅτι ὅν αἱ ἐπίταξεις διατηροῦνται καὶ ἀπεκταθοῦν, τότε οἱ ἀμερικανοὶ γαιανθράκων θά μεταφέρωνται εἰς Κόντινεντ μὲ ναύλον 80) — κατὰ τόνον.

• «Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὠρισμένοι ἐφοπλιστοὶ ἐκαλύφθησαν ἀσφαλιστικῶς διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν περισσοτέρων δαπανῶν των, ἔσοδον θὰ ὑπερχεοῦντο τὰ σκάφη των νὰ μὴ χορηγησούσαν τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. «Προλογίζεται, πράγματι, ὅτι ἔνα λίμπερτον θὰ ἢδυντο νὰ ὑποτεθοῦν δαπάνη 15.000 λιρῶν, ἔναν ἡναγκάζετο νὰ ταξιδεύσῃ διὰ τοῦ γύρου τῆς Αφρικῆς, χωρὶς καὶ νὰ δύναται νὰ ἀξιώσῃ ταύτην ἀπὸ τοὺς γαυλωτὰς του.

• Διαπιστούνται ἔξι ὑπευθύνων πηγῶν, ὅτι κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη ἡ Δυ-

τικὴ Γερμανία θὰ χρειασθῇ, ὅπωσδηποτε, νὰ εἰσαγάγῃ σημαντικάς ποσότητας γαιανθράκων. Ἡ ἐγχώριος παραγωγὴ τῆς δὲν πρόκειται γὰ ἐπαρκέστη. Παρεσχέθη ἡδη ἡ ἀδεια διὰ τὴν εἰσαγωγὴν 30.000.000 τόνων ἀμερικανικού γαιανθράκους ἀπὸ τοῦ 1958. Αἱ πλεσταὶ τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων καλύπτουν τὰ 20% τῶν εἰς στερεὰ καύσιμα ἀνάγκων των, μὲ ἀμερικανικὸν γαιανθράκα.

— Διὰ τὸ 1956 προβλέπεται ἡ εἰσαγωγὴ 12.000.000 τόνων. Ἐν τῷ μεταῦν κατὰ τὸ α', ἔξαμπον τοῦ τρ. ἔτους ἡ ἐγχώριος γαιανθράκο-παραγωγὴ ἔφθασεν εἰς 67 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 64.5 ἑκατομμύριων τοῦ ἀντίστοιχου ἔξαμπον π. ἔτους. «Ἡ αὔξησις αὐτῆς, ἀναλογοῦσα εἰς ποσοστὸν 5%, εἶναι κατωτέρα τῆς δῆλης βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἥτις η οὐέθη κατὰ ποσοστὸν 10%. «Οπωδόποτε, ἡ ἐγχώριος παραγωγὴ, λόγω καὶ τῶν ὄλων παρεχομένων ἀνέσεων ἐργασίας εἰς τοὺς γαιανθράκωρύχους (ἀντιμετωπίζεται ἡδη καὶ ἡ περιποτή τῆς ἐδδομαδιαίσας ἐργασίας τῶν 45 ὥρων) δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ αὐξηθῇ.

— «Ηδη, ἡ ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν προεκάλεσε τὴν πρόσληψιν, ἐπὶ τριετεῖ συμβάσει, 500 Ιαπωνῶν, οἵτινες θὰ ἀναλάβουν ἐργασίαν εἰς τὰ γερμανικὰ ἀνθράκωρυχεῖσι ἀπὸ τὸ φινιτόπωρο. Ἡ προσφυγή, δῆμως, εἰς τὰς ἔνας ἐργατικὰς χειραὶ δὲν θεωρεῖται ικανοποιητική, ὡς ἀλλως ἀπεδειχθεῖ τοῦτο εἰς τὸ Βελγίον καὶ τὴν Γαλλίαν.

— «Υπολογίζεται, ὅτι αἱ συνολικαὶ εἰς γαιανθράκας γερμανικαὶ ἀνάγκαι καὶ φθάσουν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος Ἀπριλίου 1956—Μαρτίου 1957 εἰς τὰ 105 ἑκατομμύρια τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 80% μόνον θὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τὴν ἐγχώριον παραγωγὴν. Τὰ ὑπόλοιπα 20% (περίπου 25 ἑκατομμύρια τόνων) θὰ πρέπει νὰ εἰσαχθοῦν κατὰ μέγιστον ἐξ Ἀμερικῆς.

• «Ἀπὸ τὴν Μπόνην μετεδόθη ἡ πληροφορία, καθ' ἦν τὰ συναφέντα μέχρι τῆς Ιανουαρίου 1962, ναυλοσύμφωνα διὰ φορτώσεις μέχρι τοῦ 1961, προβλέπουν τὴν ἔξι Ἀμερικῆς μεταφορὰν γαιανθράκων 23 ἑκατομμυρίων τόνων.

• «Εἰς 139 ἑκατομμύρια τόνων ἔφθασεν ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1955, ἔναντι 123 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1954.

— «Ἡ χρησιμοποίησις ἔξι ἀλλοὶ εἰς τὴν Εὐρώπην δῆλων τῶν τύπων ἐνεργείας ἔχειασθη ἐπειδὴ τὴν κατανάλωσιν καυσίμων, ἔξιστον μένον πρὸς 755 ἑκατομμύρια τόνων γαιανθράκων. Τὸ 1975 θὰ χρειασθοῦν καύσιμα ἔξιστον μένον πρὸς 1200 ἑκατομμύρια τόνων γαιανθράκων.

• «Ἡ Δυτικὴ Γερμανία παρηγορεῖ κατὰ τὸ πρῶτον ἔξιμον τοῦ τρέχοντος έτους 500 τ. γαιανθράκων καὶ 19.525.900 τ. κώκ χυτηρίων, ἔναντι ἀντίστοιχων ἀριθμών τοῦ α'. δημήτου π. ε. 64.517.900 τ. διὰ τὸν τοῦ 10.500 τόνων ἡμεροπίσιον ἔναντι τοῦ 1955.

— «Παρηγορεῖ, ἐπίσης, ἡ Δυτικὴ Γερμανία 11.296.193 τ. χάλυβος, ἥτοι 9.8% ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ α'. δημήτου ποσοστὸν 1955. Διὰ τὸ τρέχον έτος προβλέπεται συνολικὴ παραγωγὴ 24.000.000 τόνων, ἔναντι 21.3 ἑκατομμυρίων τόνων τοῦ 1955. «Ἡδη τὰ χαλυβουργεῖα εὐρίσκονται ἐν πλήρει ἀπόδοσει. «Ἡ περιτέρω αὐξησις τῆς παραγωγῆς τῶν γαιανθράκων ἔχειασθη ἀπὸ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων.

— «Πτωχὴ καὶ ἡ ἐφετεῖνη ἐσδομὴ στηρῶν εἰς τὴν Γιουνικοστάνιον. «Ἡ εἰσαγωγὴ μεγάλων ποσοτήσων ἔκτοτε τοῦ πληθυσμοῦ. «Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ σταθερά, τὰ εἰσαχθέντα τὸ παρελθόντος ἔτος, τὰ τῆς περιόδου 1956—1957 θὰ εἶναι μεγαλύτερα.

— «Τὴν κατασκευὴν τῶν ἔργων ὑδρολεκτρικῆς ἐνεργείας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ζαμπετά, εἰς Καρίμπα Γκόρτζ τῆς Νοτίου Ροδεσίας, ἀνέλαβον, κατὰ τὸ μεγίστον αὐτῶν μέρος, ἀπολικαὶ ἐπιχειρίσεις. Τονίζουν σχετικῶς οἱ ἀγγλικοὶ βιομηχανικοὶ κύκλοι, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ γεγονός ἔρχεται εἰς ἐπίρρωσην τῶν λεχθέντων πρὸ τίνας παρά τοῦ Αγγλού πραμύδου περιποτή, περὶ τὸν οἶκο της Επιχειρησιακού μεταφορικοῦ γραμμάτου — ὑπεγράψθη μετὰ Ροδεσιανοῦ Οίκου, δῆτις, ἐν τῇ πραγματικότητι, εἶναι Οίκος ἐπιχειρησιακοῦ παρ' ἄλλης ιταλικῆς ἐταιρίας.

— «Δὲν εἶναι εὐχάριστον διὰ τοὺς Αγγλούς νὰ σκέπτωνται, ὅτι ἐπέτυχον οἱ Ιταλοὶ εἰς ἀγγλικήν ἀποκίστη μίαν τόσην ἀξίας ἐργασίαν.

• «Ἡ ἀπεργία τῶν ἀμερικανικῶν χαλυβουργείων ἔληξε τὴν 3ην Αύγουστου, κατόπιν διασκεισ 34 ἡμερῶν. Αὔξησις τῶν ημερομισθῶν παρεχωρήθη διὰ συμβιασμού τῶν ἑκατότερων ἀπόψεων, τριετῆς δὲ ὠρίσθη διάσκεια τῆς ὑπογραφείσης νέας συλλογικῆς συμβάσεως.

• «Δύο δεξαμενόπλοια τῶν 37.800 τόνων μ.ν. είχον παραγγελθῆ εἰς τὰ

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 306

ναυπηγεία του Νιούπορτ Νιούς από την άμερικανική έταιριαν «Εσσο». Η κυβέρνησης της Ουασιγκτώνος εδέχθη νά καταβάλῃ δαπάνην 770.000 δολαρίων, η οποία αύξηθη στην άπο 16.3 μιλλια, εις 18.3 μιλλια, ώστε νά καλύψτωται αι άνάγκαις της έθνικής άμυνης.

• Δύο, προσφάτως παραγγελθέντα σούπερ-τάνκερς, θά έχουν ως πρωστήριον αύτών σύστημα μηχανάς Ντήζελ, τάς ισχυροτέρας έξι δισ. μέχρι τούδι έγκατεστάθησαν εις τοιαύτα σκάφη. Τό ένας δεξαμενόπλοιον, παραγγελθέντα εις τα γαλλικά ναυπηγεία, θά είνει χωρητικότητος 47.350 τόνων d.w. και θά εφοδιασθή με δύο δημοπληρώσεις (supercharge), με διάμετρον κυλινδρών 740 χιλιοστομέτρων και συνολικής δυνάμεως δι' άμφοτέρας 22.500 ίππων. Τό έτερον δεξαμενόπλοιον, παραγγελθέντα εις συστηδικά ναυπηγεία, θά είναι χωρητικότητος 39.500 τόνων d.w. και θά εφοδιασθή με δύο δημοπληρώσεις, δηκτακινήδρους, διχρόνους, απλής ένεργειας, με υπερπλήρωσιν, συστήματος Γκοταδέρεκον, με κυλινδρούς 760 χιλιοστομέτρων, συνολικής δυνάμεως 20.000 ίππων. Τό σκάφος θά είναι διπλέλικον και διά την καλυτέραν προβαλιούχησιν του εις την χαμηλήν ίδια ταχύτητα, όταν θά διαπλένη την διώρυγα του Σουέζ, θά έχη δύο πηδαλία.

• Αύξανονται τά παγκόσμια απόβεμάτα σιτηρών, παρά τάς μεγάλας έπισιτιστικάς άνάγκας της Οικουμένης, του έλεγχου έπι της παραγωγής των ηγένημένων ρυθμών των συναλλαγών.

— Τά απόβεμάτα ηγένημένων κατά 1 έκατομ. τόνων τό 1954—55 και θά αύξηθουν κατά 2.2 άκρομή έκατομ. διά την περίοδον 1955—56.

— Μεγαλύτερα διαπιστούται η παραγωγή εις την Καναδάν και την Αυστραλίαν, μικρότερα εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας, την Γαλλίαν και την Έργεντινή.

• Κατά τάς τελευταίας ήμέρας του Ιουλίου ή Βραζιλίας ήγόρασεν όπό τάς Ήνωμένας Πολιτείας 1.865.000 μπούσελς σίτου. Η Γαλλία έπισης εύρισκετο εις την άγοράν διά την προμήθειαν 7.500.000 μπούσελς σίτου.

• Η Βραζιλία πρέδην εις την άγοράν διά τάς Ήνωμένας Πολιτείας 1.700.000 μπούσελς σίτου, ένώ και ή Αίγυπτος, ζέτησε προσφοράς διά 3.730.000 μπούσελς σίτου και 20.000 τ. άλευρων.

• Η κυβέρνησης της Έργεντινής έπεκρύωσε την διεθνή σύμβασιν του 1948 «περὶ ασφαλίεως της ζωῆς έν τη θαλάσση». Θά έφαρμόζεται αύτη από 1ης Δεκεμβρίου έ. έτους έφ' άλλων τών άνωχωρων των άπο τους άργεντινους λιμένας πλοίων. Ως άποτέλεσμα της τοιαύτης έπικυρώσεως, θά έπιβαλλονται από της άνωτέρων ήμερημηνίας εις τα πλοϊα τά ξύλινα διαχωρίσματα διά την ασφαλή στοιβασίαν τών σιτηρών.

• Γερμανικόν φορτηγών 15.000 τόνων d.w., τελούν ύπό κατασκευήν, έκλεισθη διά μίαν δεκαετή περίοδον πρός μεταφοράν γαιανθράκων, εις τά 48—50—διά τά πέντε πρώτα έτη και με όψιδη τών ναυλωτών διά τά υπόλοιπα έτη. «Έναρξεις εις τάς άρχας τού 1958. Πρόκειται περι τού μεγαλύτερου συμβολαίου, ένωσης μεχρι την συνήθησαν διά μεταφοράς γαιανθράκων.

— Ενας άλλο ύπό ναυπηγησιν, αύτοστοιβακτον ήλλανδικόν σκάφος, έκλεισθη από Όλλανδους φορτωτάς, «τάσιμος τσάρτερ» διά πέντε έτη εις τά δολ. 4.90, με παράδοσιν τό 1958.

— Τέλος, η ταύτοχρονος ναύλωσης έπτα νορβηγικών δεξαμενοπλοίων με πεντετές συμβολαίουν και με παράδοσιν τού 1959 και 1960, εις τά 30— διά τα μετρίου μεγέθους και 27)6 διά τά δύο μεγάλα, (24—26 χιλ. τόνων) απότελονταν δρκετά χαρακτηριστικά γεγονότα, ώς πρός την έκτασιν την οποίαν έχει προσλάβει ή άνωγκη διά χωρητικότητα και διά την προβλεπόμενην τοιαύτην κατά τά έπομενα έτη.

• Πρό τού τέλους τού έτους ή γερμανική χαλυβουργία θά παράγη δύο έκατομμύρια τόνων μηνιαίων. Η έπεκτασις τών έγκαταστάσεων της ηρχισεν απόδιδουσαν και έντος 2 ή 3 μηνών ή χαλυβουργία θά εύρισκεται έν πλήρει παραγωγική άκυρη.

• Κατά 80% προβλέπεται νά αύξηθη μέχρι τού 1960 ή κατανάλωσης τού πετρελαίου εις την Δυτική Γερμανίαν.

— Τά έτη τού διυλιστήρια — παρά την έπελθούσαν τά τελευταία έτη άναπτυξιν των — δέν θά είνει ικανά νά καλύψουν την ζήτησην αυτήν πετρελαιοειδών, κυρίως τού φιούλ-διλ.

• Έντος 3 ή 4 έτων ή πληθυσμός τών Ήνωμένων Πολιτειών θά αύξηθη κατά 10 έκατομμύρια ψυχών. Τό προσεχές θέρος (1957) θά φθάση εις τά 170 έκατομμύρια. Ο ρυθμός της αύξησης βαίνει έπιταχυνόμενος. Τέσσαρα έπη έχειρισθησαν διά την προηγουμένη αύξησην τών δέκα έκατομμύριων (άπο 150 εις 160 έκατομμύρια).

• Δύσκολα τά οικονομικά πράγματα της Έργεντινής. Η νομισματική κυκλοφορία αύξανεται — είνε κατά 20% άνωτέρα, αφ' στου ό Περόν έπεσεν — οι έργαται ζητούν αύξησης τών ήμερομισθίων, ή Κεντρική Τράπεζα υπέρεργωθη νά πωλήση χυσόν 60 έκατομ. δολ. έν τού άσφαλτικού απόδειματος, ένω δύο έκατομμύρια τόνων σιτηρών καταστρέφονται, λόγω έλλειψης μέσων μεταφοράς των εις τους λιμένας και τά κέντρα κατανάλωσης.

• Έλλειψει άρρενων έργατων άπασχολούνται ηδη και γυναίκες εις τά γερμανικά ναυπηγεία διά την έργασίαν της ήλεκτροσυγκολλήσεως. Έπαναλαμβάνεται τό κατά τόν πόλεμον έφαρμοσθέν εις τά άμερικανικά ναυπηγεία μέτρων.

Ο ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΑΓΩΓΟΣ ΤΗΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

ΜΙΚΡΑ Η ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΙΣ ΤΟΝΝΑΣ

Τό γνωστόν διά τάς έπη τού πετρελαίου και τών πετρελαιοφόρων στατιστικά του Γραφείου «Τέλων Τζάκομπς και Σία», τού Λονδίνου, προβαίνει εις υπολογισμών τών απότελεσμάτων, τά όποια διά έχη ό σχεδιασμένος νά κατασκευασθή πετρελαιαγωγός, μεγάλης δυναμικότητος, από την περιοχήν της Μασσαλίας μέχρι τών Διπλοτηρών της Βορείου Εύρωπης. Διά τόν λόγω άγοράν διάμετρον πετρελαίου της Μεσοποταμίας Ανατολής, έπιστοίως, πρός τροφοδότησην της Γαλλίας, τού Βελγίου, τών Κάτω Χωρών, τού Λουξεμβούργου και της Δυτικής Γερμανίας.

Κατά τόν υπόλογισμόν τού έν τόν λόγω Γραφείου, τό σύνολον τού εισαχθέντος από τάς άνωτέρας χώρας δικαθάρου πετρελαίου έκ της Μέσης Ανατολής κατά τό 1955, έφθασεν, ώς έγγιστα, εις 40 έκατομμύρια τόνων. Αν γινή Σεκτόν, ότι ο σχεδιασμένος άγοράς θά αρχίση νά λειτουργή κατά τό 1960 και οι οπαίστη τόν πεσαλαδούν έως τότε χρονικόν διάστημα θά υπάρξη έπτσια αύξησης — φέρ' επιπεν — 12% τών έν λόγω εισαγωγών, τότε τό σύνολον τών θά φθάση τό 1960 εις 64 έκατομμύρια τόνων, ώς έγγιστα, έπιστοίως.

Τό αύτό Γραφείου υπόλογισμή, ότι ή κατ' εύθειαν μεταφορά της ποσότητος ταύτης διά δεξαμενοπλοίων εις τους συνήθεις λιμένας της Ηπειρωτικής Εύρωπης θά απαιτηση τό ισοδύναμον 550 περίποτον τάκερων τού πότου «Τ.2», έν συνεχεί υπηρεσία. Αν τά 30 έκατομμύρια τόνων μεταφερθούν εις γαλλικούς λιμένας της Μεσογείου και έκειθεν διά τόν άγοράν διοχετευθύνειν εις τους τόπους τού προορισμού τών, τό δέ υπόλοιπον ποσόν μεταφερθή εις τους λιμένας της Βορείου Εύρωπης διά τής θαλασσίας άδον, τότε τά απαιτηθόμενα ισοδύναμα «Τ.2» θά μειωθούν εις 490. Θά υπάρξη, δηλαδή, μειώσις κατά 60 σκάφη, ισοδύναμα «Τ.2», ήτοι κατά 11%, κατά προσέγγισην, τόν τοντών τών ειδικών τούτων μεταφορών. Τονίζει έν τούτοις, τό Γραφείου Τζάκομπς, ότι δεδομένου θίτοι ο παγκόσμιος στόλος τών δεξαμενοπλοίων θά φθάση μέχρι τέλος τού 1960 εις 3400, κατά πάσαν πιθανότητα, ισοδύναμα «Τ.2», τό έξοικον μηδημόσιμον διά της χρησιμοποίησεως τού έν λόγω πετρελαιογωγών τονάζ, υπολογιζόμενον επί παγκόσμιον βάσεως, θά είναι μάλλον ολιγότερον τόν 2%.

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: AMTRADISC

G. C. GRIMBILAS President

125 BROAD STREET

NEW YORK 4. N.Y.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Πλοῖον «καταπλεῦσαν» καὶ πληρωμὴ ἐπισταλιῶν

Ἐνώπιον τῶν ἄγγελικῶν δικαστηρίων ἥκθη διένεξις τῆς γερμανικῆς ἑταῖρίας «Ρόλαντ» καὶ τῶν παραληπτῶν ἐνὸς σιτοφόρου μεταφερθέντος διὰ σκάφους της εἰς παραδίκην τριῶν ἀγγελικῶν σιτεμπορικῶν Οἰκουμ. Η ἔναγουσα ἑταῖρια διεξεδίκει ἀποζημιώσιν, διότι τὸ πλοῖον της καθυστέρησεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χούλλ, κατ' [Ιανουάριον] τοῦ 1955, ἐπτὰ ἡμέρας, πέραν τοῦ καθωρισμένου διὰ τὴν ἐκφρότων του χρόνου. Ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του διὰ δικαστής κ. Σέλερης ἀνεστόπτει τὸ ιστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως. Τὸ φορτηγὸν «Βερρανστάιν» ἐναυλώθη ὑπὸ τῆς Αὐστραλιανῆς Ἑπιπροτήτης Σίτου τὴν 10 Σεπτεμβρίου 1954 πρὸς φόρτωσιν μερίδος φορτίου σίτου εἰς χύμα καὶ μεταφοράν του εἰς ἔνα ἀσφαλῆ λιμένα τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς Ἀγγλίας. Οἱ τρεῖς ἐναγόμενοι παραληπταί, γνωστάτοι εἰς τὸν κύκλον τῶν σιτεμπόρων, ἦσαν κομισταὶ τριῶν φορτωτικῶν, φερουσῶν χρονολογίαν 19ης Νοεμβρίου 1954, ήτά των δόπιων ἑθεδαιούτοῦ ἢ φόρτωσις ὀδοκλήρου του ὑπὸ μεταφορῶν φορτίου. Ἐκάστη τῶν φορτωτικῶν περιελάμβανε ρητῶς ὅλους τοὺς ὄρους, συνήθικας, ρίτρας καὶ ἀπάλλαγάς τοῦ ναυλούσυμφωνου. Ἐν παντὶ χρόνῳ οἱ ἐναγόμενοι ἦσαν οἱ κύριοι καὶ παραληπταὶ τῶν μερίδων τοῦ φορτίου.

"Η έναντιόν των απαίτησις τών πλοιοκτητών προέκυψεν άπό τα περιστατικά που ἐπέκρατσαν, διαν τὸ πλοῖον ἔβασεν εἰς τὸ δέλτα τοῦ ποταμοῦ Χάμπερ. Ἐκεῖ ἀκριβῶς καθυστέρησεν ὑπέρ τὴν ἔδησμάδα, πρὶν ἡ δυνιθῆ νὰ ἐκφορτώσῃ καὶ παραδόσῃ τὸ φόρτον εἰς τοὺς ἑναγόμενους. Ἡ απαίτησις τῶν ἑναγόντων ἐδισσίσθη εἰς τὸ γεγονός, διτὶ τὸ ναυλούσμαφωνον ἐπέτασσεν, ὅπως οἱ ἑναγόμενοι παραλήπται πλήρωσουσκατ' ἀναλογίαν διὰ τὴν ἐγώ περιόδον ἀναμονῆς τοῦ πλοίου, ἐπὶ τὸ βάσει 18 πλην κατὰ τὸνον γκρός ἡμεροπίσιος, ὅπως ἀκριβῶς καὶ οἱ ἑναγόμενοι ἔταιριαν θὰ ἔδικαιούντο εἰς παρομοίαν ἀποζημίωσιν, ἐν περιπτώσει ῥήξεως τῆς συμβάσεως, ὑπάτιοπτη τῷ θῶν ἑναγόντων. Τὸ πλοῖον — συνέχεισεν δικαστής — καθυστέρησεν ἀναμφιβόλως, λόγω τοῦ διτὸν ὑπῆρχε διαθέσιμον μέρος πρὸς ἐκφόρτωσιν, εἰμὶ μόνον μετὰ πάροδον ἔδησμάδος, ἥπ' ής κατέλευσεν εἰς τὰ δύτα τοῦ ποταμοῦ Χάμπερ. Τὸ 1925, δ. λόρδος δικαστής Σκρώπτου, εἶχεν ὑποδείξει διτὶ καθόστων ἡδύνατο νὰ ἔνθυμηται, ὑπῆρχε πάντοτε ἡ διένεξις μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν ἐπὶ τοῦ ποίος ἐπρεπε νὰ φέρῃ τὸν κινδυνὸν τῆς ἀναμονῆς τοῦ πλοίου πρὸς ἑξένευσιν θέσεως πρὸς ἐκφόρτωσιν. Καὶ εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν — εἶπεν — ἀντικείμενον τῆς διενέξεως ήτο τὸ αὐτὸ ἔρωτημα.

Μέχρι του Αύγουστου 1954 δύο ντόκς ήσαν συνήθως ἐν χρήσει εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χούλλα πρὸς ἐκφόρτωσιν σίτου, ητοι τὸ ντόκ Βασιλέως Γεωργίου καὶ τὸ ντόκ Ἀλεξάνδρας. Μόνον εἰς τὸ πρώτων ντόκ διετίθεται ἔγκαταστάσεις ἀνώψιτηρων, ἐνώ εἰς τὸ δεύτερον ντόκ ἐκφόρτωσις διείχγετο εἰς φορτηγίδας κατόπιν τοποθετήσεως τοῦ σίτου εἰς σάκους.

Οἱ λιμενεργάται τοῦ Χούλλ χαρακτηρίσαντες τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς σάκους, ὡς μέθοδον ἀπροχαώμενην, ἥριθμοσαν νά ἔργασιν. Ἀντὶ δὲ νὰ συνείσουν τὴν ἔργασιν των μέχρις ὅτου καταστή δυνατή ἡ χρησιμοποίησις μηχανικῶν μεθόδων, ἀπήργασαν καὶ ἡ ἐκφόρτωσις εἶχε διακοπή μέχρι λήξεως τῆς ἀπεργίας των. Πρὸ τῆς ισχύος συνεπέδω τοῦ ἐπιμάχου ναυλοσυμφώνου, τὸ μόνον μέρος εἰς τὸ Χούλλ, ἐνθά ἐξεφορτώνετο ὁ σίτος, ἦτο τὸ ντόκ Βασιλέως Γεωργίου διὰ τῶν ἑκάτην ἀνώνυμωτήρων. Τὸ γεγονός τούτο καὶ ἡ διακοπὴ ἐκφορτώσεως σίτου εἰς τὸ ντόκ Αλεξάνδρας, λόγῳ τῆς ἀπεργίας, προεκάλεσαν συμφόρησιν ἔργασίας καὶ ὅταν τὸ «Βερραντάς» έθεσαν εἰς τὸν ποταμὸν Χάμπερ, δόσα τὰ μηχανικά μέσα ακέφορτώσεως καὶ αἱ θέσεις πλευρίσεων εἰς τὸ ντόκ Βασιλέως Γεωργίου ἦσαν κατειλημένα.

“Οταν τὸ «Βερρανστάτιν» εύρισκετο ἔξωθι τοῦ φάρου Σπόρου, ἐγγὺς τοῦ στομίου τοῦ ποταμοῦ Χάστερ, Ἐλαῖος παρὰ τοῦ πλοποῦ τὴν πληροφορίαν, διὶ οὐδὲν ἀγύρωδούλιον ἦτο διαθέσιμον καὶ ὅτι ἔπειτε νὺν σταθμεύσῃ, ἐν ἀναμονῇ εὑθέτου χρόνου πρὸς πλεύρισιν. Ὡς κορήγησις θέσεως, ὅπως προσθριμισθῇ τὸ πλοῖον, ὀπτετέλει ἔργον τῆς Βρετανίκης. Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν, ἥτις καὶ ἡτοῦ ἡ ὑπεύθυνος ῥάχη τοῦ λιμένος. Ἀν δὲν ὑπῆρχε συμφόρτως κινήσεως εἰς τὸν λιμένα καὶ αὖτις αἱ ἄρχαι ἢ τῶν ιτάκης τὸ ἐπέτρεπον, σκάφος τοῦ μεγέθους τοῦ «Βερρανστάτιν» θὰ ἤδυνατο νὰ παραμείνῃ πλησίον τῆς νησιοσαντολικῆς γωνίας τοῦ τόκου Βασιλεῶς Γεωργίου. Φαίνεται, δώμας, ὅτι καὶ ἡ θέσις αὐτῆς δὲν ἦτο διαθέσιμος, διὶ ὁ καὶ δὲν ἐπετράπη εἰς τὸ πλοῖον νὰ εἰσπλεύσην.

Τρία ήσαν εις Χούλλ τά συνήθη ἄγκυροβόλια διά τὰ εἰς αὐτὸν προσεγγίζοντα σάκφον. Τό έν ήπο ή κεφαλή Σπόρων, γνωστών μέσους ὑπὸ τὸ δόμους «Κάτω ἀπό τὸν Βούδη», τὰ δὲ δύο ἄλλα ήσαν τὸ Χόκ Ρόδ και τὸ Σάνκ Ρόδ. Τὸ «Βερραντάιν» ἄγκυροβόλησεν εἰς τὴν κεφαλήν Σπόρων τῆς 2αν μ.μ. τῆς 9ης Ιανουαρίου 1955 και παρέμεινεν ἐκεῖ μέχρι τῆς 9,45' μ.μ. τῆς 16ης Ιανουαρίου. Εν λόγω ἄγκυροβόλου απειχεὶ περὶ τὰ 22 μιλία ἀπό τοῦ ντόκ Βασιλέων Γεωργίου. «Ἐπικρωτῶ - εἶπεν δικαστής - τὴν ἄγκυροβολίαν ταῦτην καὶ κρίνω, διτὶ ἂν τὸ σκάφος ἐπροχώρει ποδὸς τοῦ ντόκ Βασιλέων Γεωργίου, θὰ τὸ πάνουντο τὸν εἰσπλουν, ὅπτε βαθὺ μπορεῖσιν μάτι ἐπαναπλέεται εἰς Σπόρων. Σὺν

φος τού μεγέθους τού «Βερραντάτιν» δεν ήδην από νά σκυροδολήση μέσα στην περιοχή και δεν τού έπειτε πέπονο νά παραμείνη εις το δέλτα τού Χάμπερ, πλησίον τών κρηπτιδωμάτων.

Φαίνεται, διτά δὲν υπάρχει καταστατικόν περιγραμμα τῆς περιοχῆς τού λιμένος τού Χούλλα. Ἐν τούτοις, υποτίθεται ἀπό πάσης δυνατής απώλειας, διτά τρία συνήθη ἀγύκυροδόλια δὲν ἔκειντο ἐντός τῶν γεωγραφικῶν, νομικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὡρίων τού λιμένος τού Χούλλα, ἀλλά ὅτι πάσαν προσπεκτιμένα με τὸν λιμένα μέρη καὶ συνήθη ἀγύκυροδόλια μεγάλων σκαφῶν, ἀναμενόντων νά εἰσπλέουσσον εἰς Χούλλα. Ὁ κύριος λιμένης εἶχε τοιαῦτα ἀγύκυροδόλια ἐντός τῶν μᾶλλον στενῶν ὡρίων του καὶ τά ξενώθι αὐτοῦ ἀγύκυροδόλια παρειχούν ευκολίαν, ἀνεύ τῆς ὅποιας μεγάλων θά βάλλουσε παραπλέοντα.

Έφοσσον τὸ Χούλλη ἡτοί ἀναγεγραμμένον εἰς τὰς φορτωτικάς, ως τόπος προσρισμοῦ, ή ἔκφρωσις ἐπέτρεψε νά γινή εἰς οἰονδήποτε ντόκ, προκυμαίαν ἢ προδῆλτα τοῦ Χούλλη, ἐντὸς τοῦ κρηπτιδώματος Βασιλέως Γεωργίου. Οἱ ναυλωταὶ ἡ οἱ πράκτορες αὐτῶν οὐδεμίαν, ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας, εἶχον ἐπιλογὴν, ώς πρὸς τὸ ντόκ, ἀλλ᾽ ἡδύναντο νά δύσουσιν ἐντολὴν εἰς τὸ σκάφος νά προσσημισθῇ εἰς Ιδικύτερον ἀγκυροδόλιον, ὅπως καὶ ἐνδεχομένως ἐπραξαν. Τὸ ἐκ μέρους τῶν ἐναγομενῶν ἐγερθὲν ζῆτημα, πότι ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἐθεωρείτο ώς «*καταπλεύσιν*» καὶ διατάσσουν αὐτό, ὅπως κατευθυνθῇ εἰς οἰονδήποτε ντόκ, προκυμαίαν ἢ προβόλητα, δι᾽ οἵ και οὐδεμία τοιαύτη ἐντολὴ ἐδόθη. Ή πρόδλεψις θέδειν δι᾽ ἐπισταλίας, κατὰ τὸν Ισχυρισμὸν τῶν ἐναγομενῶν, δὲν ἄρχεται Ισχυρισμός, εἰμὶ μόνον ἀφ' οὗ στιγμὴς δοθῇ τοιαυτὴ διαταγὴ. Ισχυρισμόν, δηλωτὴ, οἱ ἐναγομενοί, διτὶ ἢ εἰς τὴν ρήτραν 2 πράθλεψιν, καθ' οἵ δένται νά πληρωθούν ἐπισταλίαι «δι᾽ δόλον τὸν μετὰ ταῦτα χρόνον ἀναμονῆς», ἐσήμαινε τὸν διαφρένonta χρόνον μετὰ τὴν ἐπίδοσιν διαταγῆς περὶ μέρους ἐκφρότωσεως. Υπεοτήριζαν, διτὶ ἐπάστη περιπτώσει τὸ πλοϊον οὐδέποτε κατέπλευσεν εἰς Χούλλη πρὸ τῆς 17ης Ιανουαρίου καὶ διτὶ κατὰ συνέπεται ὁ χρόνος ἀναμονῆς δὲν ἡδύνατο νά ἀρχίσῃ, παρὰ μόνον μετὰ τὴν ἡμέραν ταῦτην.

Οι πλοιοκτήται αφ' έτερου ισχυρίσθησαν, ότι κατά τας φορτωτικάς, το σκάφος των είχεν ύμεντου διαστάθηκε νά προσορμισθῇ εἰς τὸ ντόκ Βασιλέως Γεωργίου, ὅπερ ἥτο τὸ μόνον σύνημος μέρος πρὸς ἐκφόρτωσιν σιτηρῶν. Ἀλλως ὑπεστήριξαν, ότι οἱ ἐναγομενοὶ διέρρηξαν τὴν σύμβασιν, μὴ δύσαντες διαταγῆν, ἀν τοιαύτη διαταγὴ ἥτο ἀναγκαῖα. Ὁ δικαστὴς ἔτονειν, διτεί πισταλίαι δὲ δύνανται πρὸς πληρωθῶν, ἐκτὸς ἔτι τὸ σκάφος ἐκρατήθῃ ἐν ἀναμονῇ, λόγῳ μὴ ὑπάρξεως ἀμέσου διαθεσίμου θέσεως πρὸς φόρτωσιν. Τὸ μέρος ἐκφόρτωσεως ἔδει κατ' ἀνάγκην νὰ εἶναι γνωστόν, πρὶν ἡ διαπιστώθῃ ἥτο διαδέσιμον ἢ ὁxi. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις δὲν εἶναι τούτῳ γνωστόν. μέχρις ὅτου κοινοποιηθῇ ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν ἡ τῶν πρακτικῶν των, ὅμα τὰ ἀφίξει τοῦ σκαφοῦς. «Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ σκάφος ὠφείλε νὰ ἐκφόρτωσῃ εἰς τὸ ντόκ Βασιλέως Γεωργίου καὶ ἥτο ἐν παντὶ χρονικῷ διαστήματι προφανές, ότι οὐδεμία διαθέσιμος θέσις, ἐντὸς τοῦ ντόκ, ὑπῆρχε διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Καταπλέον τὸ σκάφος ἡδύνατο νὰ πλεύσῃ εἰς ἔνα τῶν ἀγύκροδοιών, ἵνα ἀναμείνη τοὺς παλίρροιαν ἢ ρυμυσιλκόν ἢ λόγω βλάβης αὐτοῦ ἢ ἀσθενείας μέλους τοῦ πληρωμάτος του. Ἐπὶ τοιούτου τινὸς περιστατικοῦ δὲν δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι τὸ σκάφος συνεπλήρωσε τὸ πρός τὸ Χούλλα ταξιδίον του, ὅταν εύρισκεται 22 ἀκόμη μίλια μακράν αὐτοῦ. «Εἰς τὴν προκειμένην, ὁμως, πρίπτεων — συνέχισεν ὁ δικαστής — εἶμαι διατεθειμένος νὰ ἑκετάσω, ἂν είναι ἀνάγκη νὸ θεωρῆθη τὸ σκάφος ὥς. «Ἐτ α π λ ἐ ὑ σ α ν» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χούλλα. Ὅταν πάτεται ἀσκόπων καὶ περιττήν διατύπωσιν διὰ τὸ σκάφος νὰ ταξιδεύσῃ 22 μίλια πρὸς τὸ Χούλλ καὶ είτα νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ ἀγύκροδοιον τοῦ Σπόρου, πρὸς τὸν μοναδικὸν σκοπὸν νὰ ἔδρασισθαι τὰ δικαιωμάτα του καὶ νομίζεις, δτο οἱ δροὶ τοῦ ναυλοσυμφόνου δέν τῷ ἐπιβάλλουν τὴν ἀνάγκην ταυτῆν.

»Η οὐσία τοῦ δικαίου τῆς ἀπαιτήσεως — κατὰ τὴν πρόβλεψιν τῆς

σχετικής ρήτρας — είναι, ότι τό πλοιόν ἔκρατήθη ἐν ἀναμονῇ, διότι δὲν ὑπῆρε θέσις ἐκφορτώσεως καὶ διαθέσιμος· καὶ τούτῳ ἀποτελεῖ τὸ οὐσιῶνδες ζῆτημα τοῦ γεγονότος, ὅπερ παρέχει τὸ δικαίωμα ἀποζημώσεως, ἐπὶ τῇ καθορίζουσαν ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ βάσει. Τότε ἐν λόγῳ δικαίωμα είνεται τελείων ἀνέδρατην καὶ διάφορον ἀπό τὸ δικαίωμα ἐπισταλίας, ἃν ηρχισαν νὰ διαρρέουν αἱ ἡμέρας σταλίας.

Τά τρία ἄγκυροδόλια ἀπέτελουν τὰς συνήθεις θέσεις ἀναμονῆς μεγάλων πλοίων καταπλέοντων εἰς Χούλη καὶ ήσαν ἀνεγγωρισμένα μεταπρεόχομένα παρὰ τοῦ λιμένος εἰς τὰ πλοία, οὐχὶ ήσσονς σημασίας· καί τὴν πλευράν, ἣν πότιον θά είχον, ἀν εύρισκον ἐντὸς τῶν δρίών του λιμένος.

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

J. JONES & SON, INC.

817 Board of Trade Bldg.

PORLAND, OREGON

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. Marginal Way
SEATTLE-WASHINGTON

τὸν λιμένα τοῦ Χούλλ, ἥτο ἔτοιμον πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ ὑπερχεώθη νὰ ἀναμένῃ, διότι δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμος θέσις πλευρίσεώς του πρὸς ἐκφόρτωσιν. Κατὰ τὴν γνώμην μου—εἶπεν ὁ δικαστής—ἡ πρόβλεψις τῆς ρητρᾶς ἀφορᾶ τὸν χρόνον ἀναμονῆς πριν ἀρχίσουν νὰ διαρρέουν αἱ ημέραι σταλάς καὶ προνοεῖ ἀκριβῶς τοιάστην περίπτωσιν, οἰα ἔχει ἀνακυψει εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν.

Η εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσην.
‘Η εἰς τὴν ἀναμονὴν πρὸς ἔκφρωταν ὁ φειλομένη ἀπώλεια χρόνου, πρέπει νὰ ἐπιτέσσερη ἐφ’ ἐνδὸς τῶν συμβαλλομένων διὰ τὸ ἔχειρόμα τῆς μεταφορᾶς καὶ τοῦτο ἔξαρτάται, ἀναμφίβολως, ἐπὶ τῷ ὄρων τῆς ουσιαστικῆς τῶν. Δεδομένου, δημοσίας, ὅτι τὸ σκάφος ἔφθασεν εἰς τὸ ἀνεγνωρισμένον μέρος ἀναμονῆς, οὐδὲν ἄλλο, ἡδύνατο νὰ πράξῃ. πέραν τοῦ νὰ εἶναι ἔτοιμον πρὸς ἔκφρωταν. Οὐ κύριος τοῦ φορτίου ἔχει — κατὰ τὸ συμβόλαιον — τὴν ἐκλογήν τοῦ τόπου ἔκφρωτσεως καὶ δὲν φαίνεται καθόλου ὡς μὴ ὅρθιον τὸ ὅτι, ἀν ἐπῆλθεν ἀπώλεια, λόγῳ ἀναμονῆς θέσεως πρὸς πλεύρισιν, ἡ ἀπώλεια σύπτη θά δεῖ νὰ βαρύνῃ τοὺς παραπλήπτας. Τὸ πλοίον ὑποχρεούνταν ν' ὀντιμετωπίσῃ «τὰ τυχῆρα τοῦ ταξιδίου» καὶ ἡδύνατο νὰ χροντρίσῃ, λόγῳ τρικυμίας, διόχλητος, πατιρούινος ἢ ἄλλων γεγονότων. Διὰ τὴν ρήτραν, δημοσία, 2, ὁ χρόνος ἀναμονῆς ἐν τῷ ἀγκυροδίῳ θά ἡδύνατο ὅμοιως νὰ καταστοίσθι ἐπὶ τοῦ πλοίου, διότι θά ἐφαίνετο, ἀπὸ πάστης ἀπόψεως, ὁ χρόνος οὗτος, ὃς ὁ ἐνωρίτερος χρόνος, καθ’ ὃν θά ἡδύνατο τὸ πλοίον νὰ θεωρηθῇ ὡς κατατλεῦσταν, οὕτως δὲ ὁ χρόνος ἔκφρωτσεως θά ἦτο εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν, διταν τὸ πλοίον θὰ εἰσέπλεεν εἰς τὸ ντόκ Βασιλέων Γεωργίου. Δὲν ήδυνθήτη νὰ πράξῃ τούτο. Εἴη μάνον ὅταν πρόγραμματι εἰστελέσειν.

Οι ἑναγόμενοι ἐπέκλεψθησαν πολλάς αὐθεντίας, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ζῆτημα, πότε ἔνα σκάφος θεωρεῖται «κ α τα πλ ε υ σ σ α ν», ὥστε νὰ γνωστοποιηθῇ εἰς τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτίου ἢ τοὺς πράκτοράς των, οἵτινες ἔτοιμοι πρὸς ἐκφόρτωσιν. Ο δικαστής ἔκρινε, ταῦτα δὲν ἔχουν σχέση μὲ τὴν ἀπάτησιν τῶν ἑναγόντων καὶ οἵτι, ἃν οὗτοι ὠφειλούν να ἀποδείξουν, ὅτι τὸ σκάφος τῶν ἦτο «π λ ο ι ο ν καταπλεύσαν» ἢ «ἐπέτυγχαν εἴ την ἐπιδίωξιν τῶν.

"Ἡ κατ'" ἀναλλαγὴν ὑποστηρίχεισα ὑπὸ τῶν ἐναγόντων ρῆξις τῆς συμβάσεως — κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ — δὲν εἶχε λόγον ἔξετάσεως. Οἱ ἐναγόμενοι ὑπεστήριξαν, ὅτι οὗτοι ὡς κομισταὶ τῷ φορτωτικῷ καὶ ὡς παραδῆπται, οὐδέμιαν ὑπέχοντο εὐθύνην καὶ ὅτι τοιαύτην εὐθύνην δύνανται νὰ φέρουν οἱ ναυλωταί. Ἐν τούτοις, δὲ δικαστὴς ἔκρινε, ὅτι κατὰ τηνὸν δρον ἐκάστης φορτωτική, πάντες οἱ δροι, συθῆκαι, ρήτραι καὶ ἀπαλλαγαὶ τοῦ ναυλοσυμφώνου δέονται νὰ ἐνσωματωθῶνται εἰς τὰς φορτωτικὰς καὶ διὰ συνεπῶς, οὐδέντων τὸ ἀσύμβιδστον ὑπάρχει διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν σχετικῶν δρών τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν.

"Η σήμων θίνει τών έναγοντων πλοιοκτητών έκριθη βάσιμος και οι έναγόμενοι κατεδικάσθησαν να πληρώσουν τὰ κάτωθι ποσά: 'Η ἑταῖρος Σπίλλερ 614.4.6 λίρας, ἡ ἑταῖρα Τζόζεφ Ράνκ 409.9.8 λίρας και ἡ ἑταῖρα Μίκης Λάμπερι 614.4.6 λίρας, μετά τὰ δύο δικαστικῶν ἔξδων. 'Ο δικαστῆς ἔχοργησεν ἀναστολὴν ἐκτελέσεως, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι θὰ ἱσκείτο ἐφεστι πρὸ τῆς 14ης Ὀκτωβρίου ἐ. ἔ.

Έλληνικά Δικαστήρια

ΑΡΙΘ. 2146/1955 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ
—Οι Διαιτηταί τῆς Ἐπιτροπῆς Διαιτησίας κρίνουν βάσει τῆς κρατούσης ναυτιλιακής πρακτικής, ἐπικουρικής, δὲ καὶ τῶν ναυτιλιακῶν καὶ ἀστικῶν διατάξεων. Ως παράδεισις ἔννοείται κακή ἐμρνεία καὶ ἐφαρμογὴ, νόμου, ἐφ' ὅσον ἐφηρμόσθη ὑπὸ διαιτησίας. Προϋπόθεσίς διαλύσεως ναυλώσεως ἔνευ ἀποζημιώσεως τοῦ ὄρθου 373 Ἑπτοῦ. Νόμου.

Όρος 373 Εμπορ. Νομού.
Η ύποτε κρίσις έφεσις, στρεφομένη κατ' αποφάσεως τής Διαιτηρίας 'Επιτροπής τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, έκδοθείσης κατά τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ Διαιτησίας τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, έγκριθέντος ύποτε τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ κατ' ἄρθρα 1 καὶ 17 τοῦ Ν. Δ. 644) 1948. έκδοθείσης Β. Δ. τῆς 1115 Δεκεμβρίου 1948 ἐπὶ ναυτιλιακῆς διαφοράς, ἐμπορεύσμας καὶ νομοτύπων ἡσκήθη κατ' ἄρθρ. 14 στοιχ. β' καὶ ἄρθρ. 15 ἑδάφια δεύτερον καὶ τρίτον τοῦ ρηθέντος κανονισμού καὶ ἀμοδιώς εἰσάγεται κατὰ τὰς ὃς ἀνω διατάξεις καὶ τὰ ἄρθρα 736 ἐπ. Πο. Δικ. καὶ δέον νὰ γίνῃ δεκτὴ κατά τύπους καὶ υπερασπιζεται κατ' αὐτόν.

Ἐπειδὴ κατὰ μὲν τὸ ἄρθρ. 11 τοῦ ρηθέντος κανονισμού διαιτησίας οἱ διαιτηταὶ κρίνουν κυρίως ἐπὶ τῇ βάσει τῆς κρατούσης ναυτιλιακῆς πρακτικῆς, ἐπικουρικῶς δὲ καὶ τῶν ναυτιλιακῶν καὶ ἀστικῶν διατάξεων καὶ κατὰ τὴν ίδιαν αὐτῶν πεποιθσίαν δυνάμενοι νά τόποφαίνωνται καὶ ἐπὶ τῇ βάσει πλήλων τεκμηρίων ἢ τῶν ίδιων αὐτῶν γνώσεων ἐφ' οἰουδήποτε πραγματικού γεγονότος, ἀρκεῖ νά ἀναφέρουν τοῦτο εἰς τὴν ἀπόφασίν των. Ἡ ἀπόφασις τῆς Δ.Ε.Ν.Ε.Ε. είναι πάντοτε ητοιογημένη καὶ δριστική. Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 15 αὐτοῦ οὐδὲν ἔτερον πλὴν τῆς ἐφέσεως ταστικοῦ ἢ ἔκτακτον ἔνδικον μέσον χωρεῖ κατὰ τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως. Λόγῳ ἐφέσεως εἶναι: α) Παράβασις διατάξεως τοῦ παρόντος κανονισμού, ἐφόσον αὕτη κατὰ τὴν κυριαρχικὴν κρίσιν τοῦ Ἐφετείου κριθῆ ὑστερώσα καὶ βλάπτουσα τὸν διάδικον, β) παράβασις ναυτιλιακῶν ἢ ἀστικῶν διατάξεων, ἐφ' ὃσον συμπληρούν τὸν παρόντα κανονισμὸν καὶ ἐφ' ὃσον η παράβασις θίθεται κατὰ τὴν κυριαρχικὴν κρίσιν τοῦ Ἐφετείου κριθῆ ὑστερώσης καὶ βλάψασα τὸν διάδικον καὶ γ) ἀκρούτη τῆς συστάσεως τῆς διαιτησίας, ὑπέρβασις τῆς ἐντολῆς τῶν διαιτητῶν ἢ διαιτιολόγητον τῆς ἀποφάσεως. Κατὰ τὴν ὅρθινην ἐννοιαν τῶν ἀνων διατάξεων, τὴν συνυγομένην ἔκ τοῦ συνδυαστικοῦ τούτων μεταξὺ τῶν καὶ πρὸς πάσας τὰς λοιπὰς διατάξεις τοῦ ρηθέντος κανονισμοῦ ἔνθει καὶ τοῦ νομοθετικού τῶν λόγων καὶ τοῦ σκοποῦ των. μεταξύ τῶν ἐφ' ὅρθων 15 ἀποδεικτικῶν καὶ πειοδιστικῶν διαφερουμένων λόγων ἐφέσεως, δὲν συγκαταλέγεται μὲν καὶ λόγος ἐφέσεως ἔνεκα κακῆς ἐκτιμήσεως τῶν ἀποδειξεων, διότι ἀποκλείεται ἀπολύτως ὁ ὑσιαστικὸς ἔλεγχος τῆς κρίσεως τῶν διαιτητῶν, εἰς οὓς ἔδοθε πλήρης καὶ ἀπεριόριστος ἐλεύθερις μορφώσεως δικαινικῆς πεποιθσίας τοῦ κατ' ἀπονομήν τοῦ κατ' οὐσίαν δικαίου, δυναμένους ν' ἀποφαίνωνται καὶ ἐπὶ τῇ βάσει ἀπλῶν τεκμηρίων ἢ τῶν ίδιων τοπίων γνώσεων ἐπὶ οἰουδήποτε πραγματικού γεγονότος, ἀρκεῖ μόνον ν' ἀναφέρουν τοῦτο εἰς τὴν ἀπόφασιν των, τοῦ Ἐφετείου ὑπαρχευούσεν νά δεν θῇ τὴν προαγωγική περιοστοτική, ὡς ἐδέχθησαν ταῦτα οἱ διαιτηταί, συγκριταλέντεται. διατὰς λόγων ἔδειστες ἔνεκα πασοδάσεως, ητοι ἐσθλεῖτος ἐπικυρωτικῆς ή πειρατικῆς ή πειρατείας καὶ οὐσιαστικῶν ναυτιλιακῶν ἢ διπτηλῶν διαιτητικῶν διλλαγῶν οὐδένας ἔθορον ἐκ τῆς ἐνκλωπούσεν ἀποφάσεως τῆς Δ.Ε.Ν.Ε.Ε. προκύπτει διτοι οι διαιτητοί δὲν ἔκοιναν βάσει τῆς κρατούσης ναυτιλιακῆς πρακτικῆς, διλλὰ ἐν ἐλλείψει κανόνων ταύτης ἐπι

συγκεκριμένου κριθέντος ζητήματος, ἔκριναν βάσει τῶν ἐπικουρικῶν ἐφφορμαζούμενών ναυτιλιακῶν καὶ δικονομικῶν διατάξεων. Κατ' ἀκόλουθιαν τούτων ἀπόφερρπτέοι τυχάνουν ως ἀδύνατοι οἱ λόγοι ἐφέσεως περὶ κακῆς ἐτίμησεως τῶν ἀποδείξεων καὶ, περὶ παραβάσεως τῶν σάρθρων 181, 300, 362 καὶ 363 τοῦ Α. Κ. ἀφού ως ἐκ τῆς ἐκκαλούμενής σαφῶς προκύπτει, οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν οὐχὶ βάσει τῶν ἄνω ἀστικῶν διατάξεων ἀλλὰ βάσει τῆς κατισχυρότητος τούτων κρατούσης ναυτιλιακῆς πρα-
κτικῆς.

Ἐπειδὴ τὸ ἄρθρ. 373 Ἐμπ. Νόμου καθ' ὃ ἐὰν πρὸ τοῦ ἀπόπλου ὁ διὰ τῶν τόπων προορισμού πλοῦς ἀπαγορεύθη ὑπὸ δινάμεως τίνος, συμβάσις τῆς ναυλώσεως διαλύεται ἀνευ ἀποκημάτωσεως οὐδένος τῶν συμβαλλομένων ἔχον ἐφαρμογὴν κατὰ τὴν ὄρθην ἐννοιαν αὐτοῦ, καὶ εἰς πᾶσαν ἄλλην περιπτώσιν ἀντέρεις βίᾳς, ητίς υφίσταται καὶ ὅταν ἀπαγορεύεται ὑπὸ τῆς ἀρχῆς η προεγγιῶς καὶ φορτωτικὰς ἐκ τίνος τοῦ πλοίου τίνος ἀνευ ὑπαπήτητος τοῦ πλοιοκτήτου η πλοιάρχου, προϋποθέτει ἄγνοιαν ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ πλοῦ εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ (Φορτώσως κλπ.) καὶ ὅτι ἀποκλειστικὸς τόπος προορισμού ὡρίσθη ὡς τόπος δι' ὃν ἡ ἀπαγορεύσις τοῦ πλοῦ. Δὲν ἔχει δὲ ἐφαρμογὴν ὅταν ἀμφότερα τὰ μέρη πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἥσαν γνώσει τῆς ἀπαγορεύσεως η καὶ ἐάν ἐτέλουν ἐν ἀγνοίᾳ ταῦτης, ἐν τούτοις ὡρίσων πλείονας τόπους προορισμού, εἰς οὓς ὥδινατο νάντη γίνη ἡ συμφωνηθεῖσα φόρτωσις η ἐκφόρτωσις. Οὐθὲν ἡ ἐκκαλούμενη, δεχθεῖσα μετ' ὀνέλεγκτον ἐκτίμησιν τῶν ἀποδείξεων, ως ἐξ αὐτῆς δείκνυται, τὸ μὲν ὅτι ἡ ὑπαρξίς δυσχερειῶν διὰ τὴν μετάδοσιν τοῦ πλοίου εἰς Ρόδον ἥσαν γνωσταῖ (προδότης πρὸ τοῦ ἀπόπλου) εἰς ἀμφότερα τὰ μέρη, τὸ δὲ ὅτι οἱ εἰς τὸ ναυλοσυμφωνητικὸν ἀναφέρομενοι τέσσαρες λιμένες φορτώσεως (Ρόδα, Πετρίστον Μπείτσα, Βουδιά) εἶχον τεθῆ εἰς τὸ ναυλοσυμφωνητικὸν ἀθροιστικὸν, ἀνευ εἰδικῆς διά τινα εξ αὐτῶν προτιμήσεως καὶ ἀνευ καθορισμοῦ τῆς ἔκαστου λιμένου παρακληπτέας ποσόστητος, καὶ ἀποφανθείσα, διτὶ δὲν ὑπάρχει περίπτωσις ἐφαρμογῆς τῶν ἄρθρων 372—374 τοῦ Ἐμπ. Νόμου, ὥρθως τὰς ἀνω διατάξεις καὶ εἰδικώτερον τὴν τοῦ ἄρθρου 373 ἡρμηνεύεσσι καὶ οὐδεμίαν ἐτέρων ναυτιλιακῆν η ἀστικὴν διάταξιν παρεδίσειν, ὃ δὲ περὶ τοῦ ἐναντίου λόγου ἐφέσεως ἀπορριπτέος τυγχάνει ὡς ἀδόσιμος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Διὰ πρώτην καθ' ὅσον γνωρίζουμεν, περίπτωσιν, ἀτόφασις Ἐφετείου ἀσχολεῖται μὲν ζητήματα διαλύσεως ναυλώσεως κατά τὰς διατάξεις τοῦ Ν. Δ. 644)48. Διὰ τοῦ διατάγματος τούτου ιδρύθη τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος ἵνα «διὰ τῆς ιδιαίτερης γνώσεως καὶ ἐμπειρίας τῶν μελῶν αὐτοῦ γνωμοδοτή ἐπὶ ζητημάτων ἀφορώντων τὴν προστασίαν καὶ προσαγωγὴν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας». Διὰ τοῦ λόγου Ν. Δ. ἐκρίθη, ὅτι τὸ Ν.Ε.Ε. ἐν τῇ ρυθμίσει τῶν ὑπὸ τὴν κρίσιν του τιθεμένων ζητημάτων δὲν πρέπει νά δεσμευτεῖ τῶν ὑπὸ τοῦ Νόμου τεθειμένων, καὶ προσιδιάζοντα μᾶλλον εἰς ἀνώνυμους ἔταιρις, ἄλλα καὶ δύναται ταχέως καὶ εὐχερῶς νὰ ἐπιλαμβάνεται τῆς πεταζόμενης προβολαλούμενων ζητημάτων καὶ νὰ ἐφεράρῃ ἐγκαίρως τὴν γνώμην αὐτοῦ, πρὸ τούς ἔχοντας ἀνάγκην ταύτης, εἴτε τὸ Κράτος είναι τούτο, εἴτε ἄλλοι ἐνδιαφερόμενοι.

ΣΠΥΡΙΔΟΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Harbour, coastwise and deepsea towage

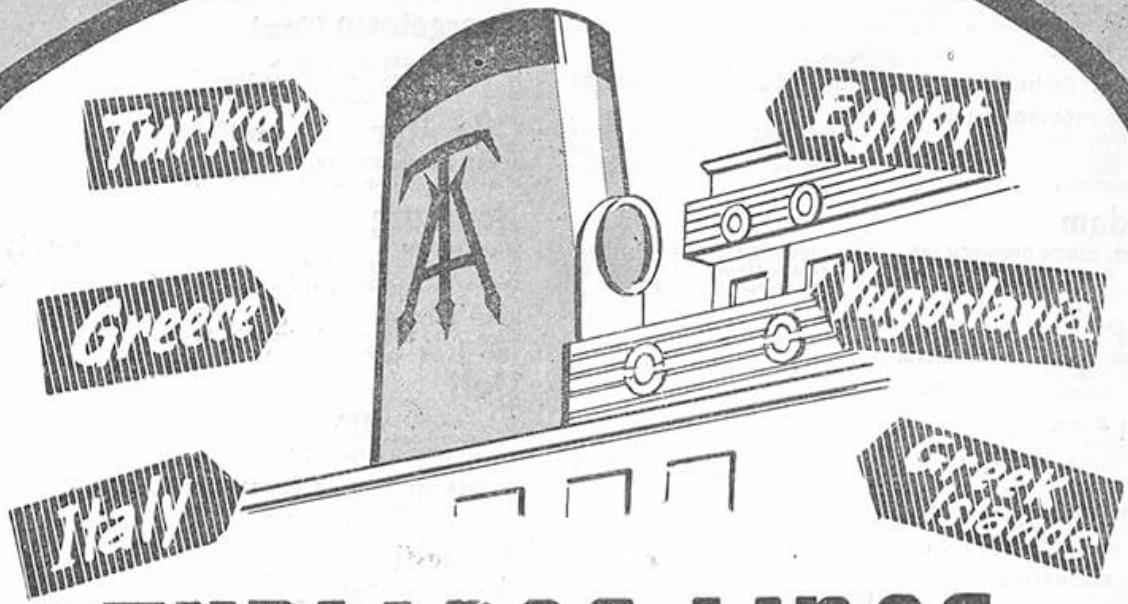


Docking, undocking and moving ships in New York harbour is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE - NEW YORK CABLE: "MORANTOWN"



TYPALDOS LINES

VISIT THE FAMOUS
CANVAS VILLAGE OF
XYLOCASTRON

MEDITERRANEAN LINES

T.S.S. "AEGAEON,"

Fortnightly regular service between

VENICE - DUBROVNIC - BRINDISI - CORFU
- PIRAEUS - RHODES - ALEXANDRIA

T.S.S. "MEDITERRANEAN,"

Regular weekly service between

VENICE - BRINDISI - PIRAEUS - ISTANBUL

T.S.S. "ANGELIKA,"

Regular weekly service between

BRINDISI - CORFU - ITHAKA - CEFALONIA (Same)
- PATRAS - PIRAEUS - CRETA

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436, Cables «SIEVEDORE»
PORT ADELAIDE PROVIDORE LTD.
Tolley's Buildings Lipson Street
Tele: J. 1582(2) 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Amsterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables «FRANSSWART»

Antwerp

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Kattendijk Dock W. 27
Tele: 329238 Cables «FRANSSWART»

Baltimore

JOSEPH J. LEE & CO.
17, Batavia Street,
Tele: 33-61-36 - 33-61-37 - 33-61-64
Cables «LEE»

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.
Avenue d' Italie 92,
Tele: 337-846 Cables «BELBUNKER» Telex An. 212

STEVEDORING CO. GYLSEN

Rue de Genes 7, STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
Tele: 33-08-82 - 33-09-68 Cables «GYLSEN» WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

CURTIS BAY TOWING CO.

Mercantile Trust Building
Tel. MULberry 5-8700
Cable & Radio «CURTISBACO»

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5339

Cape Town

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

Casablanca

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

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

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

"SOCOMAR,"
Tele: 108 21 Bd Pinet, La Prairie Cables «OVERALL»

Dunkirk

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
Tele: 470 2 Quai Freycinet Cables «TRAVINDUS»

JOKELSON & HANDTSAEM
8 Place des Nations
Tele: 7825 Cables «JOKELSON»

Durban

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

Finland

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

Fremantle

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

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

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN
21, Koenj Tele: 33-28-41(42)
Cables «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
11, Redon Road-HULL
Cables «DUCAL» Tel 31370

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

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

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

Liverpool

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

STEVEDORES

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

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

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

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

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5233 8913 Lorimer St, SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

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

SHIP'S FITTINGS

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

STEVEDORES & CONTRACTORS

Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.
Cable «LEMUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA
Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa
Cables «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

New York

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

TUGOWNERS

Penang

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

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

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

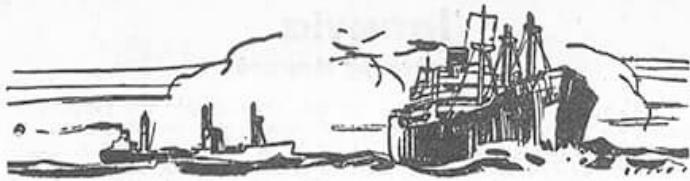
TOWAGE

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

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.
The Burse Philadelphia 6. Tele 3-5514, 3-5515

STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αίγυπτος

Μετά την έθνικοποίησην της διώρυγας

Δεν προεκάλεσε μέχρι σήμερον άνωμαλίαν τινά εις τάς διελεύσεις ή έθνικοποίησης τής διώρυγας τού Σουέζ. Τα αμερικανικά σκάφη έσκαλουσθούν νά πληρώνουν τά διόδιά των εις την Αίγυπτον, όπως και κατά τό παρελθόν, ένώ τά λιβεριανά και τά παναματικά φαίνεται, ότι άκολουθον τό παράδειγμα τών αμερικανικών. Τα νορβηγικά έσφαρμόδουν τήν άγγλικην τακτικήν, ητις κανονίζει τά δικαιώματα διά λογαριασμὸν τῆς έταιριας τῆς διώρυγος, ή δέ αίγυπτιακή κυβέρνησης, έ προκειμένω δέν έξεδόλωσεν εἰσέτι τήν πρόθεσην νά δάσκηση μέ πάσαν αυστηρότητα τάς ἐπί τών διοικών αξιώσεων. Παρά τό γεγονός, δη πλειότα σκάφη δέν καταβέθουν τά τέλη διελεύσεως διά λογαριασμὸν τού Αίγυπτιακού Δημοσίου, έ τούτοις ούδεμία έσπουειώθη παρεμπόδισις διελεύσεως. 'Όπωσδήποτε, φαίνεται ως, γεγονός, δη μερικοί συντηρητικοί πλοιοκτήται, μεταξύ τών δύο ποιών και 'Ελληνες, προετίμησαν νά αποφύγουν τήν διώρυγα και διέταξαν τά κατευθυνόμενα πρός την 'Απω Ανατολήν σκάφη των νά άκολουθήσουν τήν δόδον τού 'Ακρωτηρίου.

Γαλλία

Τό ναυπηγικόν πρόγραμμα τῆς «C.G.T.»

'Ο πρόεδρος τῆς «Κομπανία Ζενεράλ Τρανσατλαντική» άνεκοίνωσε πρό δημερῶν εις τήν γενικήν συνέλευσιν τών μετόχων τό νέου ναυπηγικούν πρόγραμμα τῆς έταιριας. 'Άναφέρεται τούτο εις τήν κατασκευήν ένός πολυτελούς σδύπερ-λάινερ, τών 55.000 τόνων γκρός διά τήν γραμμὴν τού Βορείου 'Ατλαντικού, εις τήν τιμὴν τών 19.7 εκατομμύριων φράγκων. 'Η κυβέρνησης θά καλύψῃ τό 28/72 τού έναντομένοντος κόστους, βάσει τού νόμου περί ναυπηγικών έπιχορηγήσεων. Προβλέπει έπιστης τό πρόγραμμα και σειράν διηγήσεων ναυπηγήσεων. Ούτω, θά άντικατασταθῇ τό έκτελον δήπη την γραμμὴν Κορσικῆς άτμοπλοίου της Πόλις τού Αίσκου δι' έπερνον νεοείδους, θά συγχρονισθῇ δέ και ο φορτηγός στόλος τῆς έταιριας, βάσει τών έξης δεδομένων: τής διανοίξεως τής νέας διώρυγος τού 'Αγίου Λαυρεντίου, τής φορτώσεως μεταλλευμάτων εις ειδικά μεταλλοφόρα σκάφη άπό μακρυνός άποστασίες, τής έπανασθλησεως τών έμπορικών σχέσεων μέ την Ρωσίαν και τής άποφάσεως τῆς έταιριας, δη πρός την Λένινγραδ.

Πρός έξπορητησην τών άνωτέρω έπιδιωξεων θά ναυπηγηθούν δύο δηζελοκίνητα φορτηγά τών 6075 τ. γκρός έκαστον, διά τήν γραμμὴν πρός τάς Μεγάλας Αμερικανικάς Λίμνας, δύο ειδικά μεταλλοφόρα τών 20.000 τόνων δ.λ. έκαστον, δύο ειδικά πλοια-ψυγεία διά τήν μεταφόραν βανανών και τέσσαρα φορτηγά τών 9000 τ. έκαστον διά τάς τακτικὰς γραμμὰς πρός τήν Βόρειον και Νότιον Ειρηνικόν. Διά τής έφαρμογῆς τού άνωτέρω προγράμματος θά άπαιτηθῇ διπάνη 37 έκατομμύριαν

Rangoon

COMOTTO SON & CO. LTD.
P. O. Box No 139, Cables «MACOTTO»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DIS-
CHARGING ALL CARGOES

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

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

Sydney n.s.w.

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

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

WESTERN STEVEDORING COMPANY LIMITED
Capr. C. W. McKAY, Manager
Main Office: 687 Powell St. Tele: 1626

STEVEDORES

γαλλικών φράγκων. 'Ο στόλος τῆς «C.G.T.» άπηρτίζετο κατά τήν 31 Δεκεμβρίου π. έτους άπό 48 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 359.267 τ. γκρός, περιλαμβανομένων δημόσιων και τών έταιρικών παραφύλων τού 'Ομιλου, καθώς και τών άνωτέρω σκαφών τών προβλεπομένων ύπό τού νέου ναυπηγικού προγράμματος, θά φάσση σύντος γύρω την 77 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 499.064 τόνων γκρός.

Ην. Πολιτείαι

Πρός ένισχυσιν τών ναυπηγήσεων

Τό ψηφισθεν παρά τού Κογκρέσου μέτρον παροχής τῆς κρατικής έγγυησεως διά τά 100% τού κόστους ένός νεοναυπηγήστο πλοιού, χαρακτηρίζεται ως ένα σημαντικόν δῆμα πρός ένισχυσιν τής προσπαθείας άντικαταστάσεων τού παραθίλιου αμερικανικού τονάζ. 'Ο έκπρόσωπος τόν έπιχορηγουμένων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων τακτικών γραμμών έδήλωσε σχετικώς, δη έντος τής έρχομένης δεκαετίας προβλέπεται νά διαπανηθούν τρία δισεκατομμύρια δολαρίων διά τήν άνανεωσιν τού έμπορικού στόλου τών Ηνωμένων Πολιτειών. Τό ιδιωτικόν κεφάλαιον είπε—κατόπιν τής παρεχομένης κρατικής έγγυησεως, εύχερέστερον πλέον θά τοπειθεῖται εις τήν ναυτιλίαν.

Η παραχώρησις τών λίμπερτυς

Τό αίτημα τής νεουσταθείσης έταιριοίσ τού προέδρου τών 'Αμερικανών γιανθρακωρύχων Λιούϊς διά τήν παραχώρησην 30 λίμπερτυς πρός μεταφόραν γαιανθράκων εις τήν Δυτικήν Εύρωπην άντιπροσώπους τήν ισχυρών άντιδρισιν τών ωραγωμένων αμερικανικών έφοτλιστικών συγρέφων. Κατά τήν διεξαχθείσαν άκροσαματικήν διαδικασίαν ένώπιον τού άσμοδίου έκπροσώπου τής 'Κρατικής Διοικήσεως τής Ναυτιλίας' προεδρήσθησαν από μέρους τών άντιπροσώπων τών έφοτλιστικών δραγμών πλειόταστα σσα εώστηματα πρός τό πρόεδρον τού διοικητικού συμβουλίου τής νέας έταιριας, άτινα και δέν έτυχον ίκανοποιητικής άπαντησεως. Πάντως, άνηγγειλεν ούτος τήν σύγοραν ένός αμερικανικού λίμπερτυ, τήν έκπνησην σχεδιεύσαν κατά τού πάντοπλον τών μεγάλων αμερικανικών έταιριών έξεπροσωπήσαν κατά την διαδικασίαν, διότι έκριθη διά ζήτημα αρχής θά πρέπει νά είναι διατήρησης τής έφοτλιστικής ίδιοτητος εις τάς έπιχειρήσεις τών θαλασσών μεταφορών. 'Η παρέμβασις παραγόντων ένων πρός τόν έφοτλισμόν θεωρεῖται ως παραβλάπτουσα τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας, ώς παρεμποδίζουσα τής άναπτυξιν της. *

Κατά τήν έμφανσίν τού ένώπιον τής έπιτροπής ό πρόεδρος τών γαιανθρακωρύχων κ. Λιούϊς ύπέδειξεν, δη τά σκάφη τού έφεδρικού στόλου έναντη σταθερήσεων διά τήν ναύλων τήν καθορίστη ούτε τόν ναύλων διά τό κόστος διασφερίσεως τών αμερικανικών σκαφών, άτινα διά πασχοληθούν εις τάς μεταφοράς ταύτας. 'Ηρεσθη άπλως νά τονίση, δη ούδεν κέρδος έπολογίζεται νά άποκομίση διά έταιρια άπό τόν έκμετάλλευσιν τών πλοιών και δη μοναδικός σκοπός τής είναι νά διευκολύνη τό εύθυνότερον κόστος τού αμερικανικού γαιανθρακος. Σημειώνεται, δη τά συμφέροντα τών μεγάλων αμερικανικών έταιριών διά την διασφερίσεων διότι έκριθη διά ζήτημα αρχής θά πρέπει νά είναι διατήρησης τής έφοτλιστικής ίδιοτητος εις τάς έπιχειρήσεις τών θαλασσών μεταφορών. 'Η παρέμβασις παραγόντων ένων πρός τόν έφοτλισμόν θεωρεῖται ως παραβλάπτουσα τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας, ώς παρεμποδίζουσα τής άναπτυξιν της.

Κατά τήν έμφανσίν τού ένώπιον τής έπιτροπής ό πρόεδρος τών γαιανθρακωρύχων κ. Λιούϊς δέν ήταν σταθερήσεως τών γαιανθράκων, περιωρίσθη έντελη κακοκαιρία. Κατηγράσθησαν διά τό Λιμενίον τήν σημερινήν συγκρότησιν τής αμερικανικής ναυτιλίας ώς «άξιοθρήνητον», διά νά έπιτελεση τόν προορισμόν της και διηρωθήσθη διάτι οί κ. Κ. έφοτλισται δέν άποκτησται διά την παραλία σκάφη τών δηλητηρίων μέ άλλα άποττικώτερα. 'Επι πλέον διά τό Λιούϊς δέν ήταν σταθερήσεως τών τράμπης είναι άπειροιςτοι και δη τό άνοιγμα τής διώρυγος τού 'Αγίου Λαυρεντίου θά προκαλέσῃ κίνησιν διανομήσων, άκομη και διά τήν φόντωση γαιανθράκων από τό Όχαίο. Καταπλήγων διά τό Λιούϊς ήτηλησεν, δη έν περιπτώσει άπορρίψεως τής παραχώρησεως τών 30 λίμπερτυς, θά έπερπετε τό Κογκρέσον νά ασχοληθῇ έπι τής δηλητηρίων σκάφη της χώρας. Τό δημόσιον συμφέρον — είπε — δέν έπιτρέπεται τό προτιμητικόν μονοπάλιον, δη δέν άσκεται ήδη εις τήν ναυτιλίαν.

Όταν ήρωτήθη διά τό Λιούϊς έπι τού ναύλου τόν όποιον αύτός θεωρεῖ ως λογικόν διά τήν μεταφόρων τών γαιανθράκων, περιωρίσθη έντελη κακοκαιρία είπη, δη έταιρια του θά έχη σαφεστήσει έπι τού έθεματος τούτου ίδεν, δη τό θά άποκτησῃ περίσσαν έπι τής διασφερίσεως τών πλοιών.

Έχητασθη άκολουθως διά ναυλομεσίτης κ. Σπανιόλι, δησις έδηλωσεν,

ATHANAS MAVROUDIS
Cables:
«NASSOS»
«P.O. BOX»

STEAMER POINTS

PHONE
2096

ADEN

I227

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS :

UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGUIS

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

GREECE

LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

στις τά ζητούμενα τριάκοντα λίμπερτς δὲν πρόκειται νὰ δημιουργήσουν εύνοικωτέραν κατάστασιν διὰ τὰς μεταφοράς γαιανθράκων, λόγω τῆς συνεχώς αύξανομένης ζητήσεως τού ἀμερικανικού γαιανθράκου. Α'νέφερε σχετικῶς, στὶς διάφορές των δολ. 75.00, τὸν ὁποῖον προέβαλεν εἰς ἐκπρόσωπος τῆς ἔταιριας, εἶνε δὲ αὐτὸς ἀκριβῶς μὲ ἕκεινον ποὺ ἐπληρώθη ἡδη εἰς τὴν ἑλεύθεραν ναυλαγοράν διὰ συνεχῆ ταξίδια τεσσέρων ἑταῖρων.

Τὴν ἐπομένην ἡμέραν τῆς ἀκροαματικῆς διαδικασίας, ἐκπρόσωπος τῆς βιομηχανίας τοῦ γαιανθράκου ἐτέμεινεν εἰς τὴν ἀποψιν, διὰ της χρειάζονται περισσότερα πλοῖα, ἐνῷ ἐκπρόσωπος τῶν σιδηροδρομικῶν ἔταιριών ἐκ τῶν μετεχουσῶν τῆς ἔταιριας, ἐτόνισεν ὅλως ἰδιαίτερως, στὶς αἱ ἀνάγκαι δι' ἄμερικανον γαιανθράκα εἰς τὸ ἔξωτερικον Βασινούν αὐξανόμενα κατὰ ποσοστὸν 10% ἐτησίως καὶ στὶς τὸ 1960 ὑπόλογιζεται νὰ ἔξαχθον 100 ἑκατομμύρια τόνων.

Τέλος οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν ὅργανῶσεων ἀντέκρουσαν τὰς ἀποψίες τοῦ κ. Λιούις, δὲ πρόδρομος τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν τῶν τραύματος κ. Στιούαρτ πτὸ δὲ πραπατάρξας τὰς ισχυρότερας ἐπιχειρήματα. "Αὐτὸν γίνουν ἀπόδεκται — εἶπεν — αἱ ἀποψίεις τοῦ κ. Λιούις, καταστρεπτικὰ θὰ είναι τὰ ἀποτελέσματα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἄμερικανον ναυτιλίας. 'Εκεῖνο, ποὺ ἔν τῇ πραγματικότητη ζητεῖ δὲ κ. Λιούις — ἐπέρανεν δὲ κ. Στιούαρτ — δὲν εἴναι ἀλλο τι, παρὰ δὲ ἐπιχορήγησης τῆς βιομηχανίας τοῦ γαιανθράκου εἰς βάρος τοῦ ἐφεδρικού στόλου τῆς χώρας.

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις

Κατὰ τὸ Συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν, τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαιν σκάφη εἰς τὰς κυριοτέρας χώρας τοῦ Κόσμου ἑκάλυπτον τὴν Ἰην' Ιουλίου ἐ. ξ. μίαν χωρητικότητα 21.612.409 τ. γκρός, ἔναντι 12.569.534 τ. πρὸ ἔτους. Ἡ Μεγάλη Βρετανία συγκεντρώνει τὴν περισσοτέραν ἐργασίαν μὲ ποσοστὸν 22.1%, ἔναντι 30.6% τῆς ἀντιστοιχοῦ ἡμερομηνίας τοῦ 1955, ἔχουσα ὑπὸ κατασκευὴν 7 παραγγελίαν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 4.778.889 τ. γκρός, ἔναντι 3.857.362 τ. πρὸ ἔτους. Ἡ Ἰαπωνία σημειούνται μὲ ἐργασίαν 3.978.295 τ. γκρός ἢ 18.4%, ἔναντι 1.365.700 τόν. ἢ 10.8% πρὸ ἔτους, ἡ Γερμανία μὲ 3.229.201 τ. γκρός ἢ 14.9%, ἔναντι 1.783.265 τ. ἢ 14.1% πρὸ ἔτους καὶ ἡ Σουηδία μὲ 2.172.700 τ. γκρός ἢ 10%, ἔναντι 1.360.000 τόν. ἢ 10.8% πρὸ ἔτους. Τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά διὰ τὰς ἄλλας χώρας ἔχουν ὡς ἔξι:

Χώραι	1 Ιουλ. 1956	%	1 Ιουλ. 1955	%
Όλλανδια	1.755.362	8.1	1.083.691	8.6
Γαλλία	1.388.250	6.4	853.826	6.8
Ιταλία	1.208.980	5.6	706.290	5.6
Νορβηγία	992.760	4.8	544.773	4.3
Ην. Πολιτείαι	565.360	2.6	214.060	1.7

'Ομιλῶν ἀφ' ἑτέρους κατὰ τὴν ἔξαμηνιαίν γενικήν συνέδεσιν τοῦ ἀμερικανοῦ Νησιούνονδε ὁ πρόδρομος αὐτοῦ κ. Γουώλτερ Γκρήν ἑδήλωσεν, διὰ τὴν πάραχουν σήμερον εἰς τὸν Κόσμον 15.148 ἐπιπορικά σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 129.975.000 τόνων δ.ν., πτοι κατὰ 48.6 ἑκατομμύρια τόνων δ.ν. ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1939, ὅτε ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη 81.000.000 τόνων δ.ν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἔναυπηγήθησαν 172 δεξαμενότοις 2.225.000 τόνων δ.ν., 377 φορτηγά ξηροῦ φορτίου 1.980.000 τόνων δ.ν. καὶ 17 ἐπιβατηγά 137.000 τόνων γκρός. Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ γκρός τονάκ, ἡ Ἀγγλία μετείχεν εἰς τὰς παραγγελίας μὲ ποσοστὸν 27%, ἥρχετο δὲ μετ' αὐτήν ἡ Δυτικὴ Γερμανία μὲ 17% καὶ ἡ κολούθει εἰς τὴν τρίτην θέσιν ἡ Ἰαπωνία μὲ 10%.

Τὰ ὑπὸ ἑκτέλεσιν ἀνὰ τὸν Κόσμον ναυπηγικά συμβόλαια κατάπτουν μίαν χωρητικότητα 19.700.000 τόνων, γκρός, χαρακτηριστικὸν δὲ γνώρισμα τῆς ἐπικρατούσας ναυπηγικῆς δραστηριότητος ἀποτελοῦν τὰ μεγάλα σούπερ-τάνκερ καὶ μεταλλοφόρα τῶν 40.000 τόνων δ.ν. καὶ ἕτα.

Σχολιάζων δὲ κ. Γκρήν τὴν ἐντατικὴν ἀπασχόλησιν ἐνὸς τόσον μεγάλου τονάκ, παρεπήσει: «Παριστάμεθα μεταπολεμικῶς εἰς μίαν σταθερῶν αὔξησιν τοῦ συνολικοῦ ἐπήσιου δύκου τῶν μεταφορῶν καὶ δλαὶ αἱ ἐνδείξεις πειθουν, διὰ τὸ συνεισθῆται τὰς αὔτη, ητοις ἔρχεται εἰς σοφῆ ἀντίθεσιν πρὸς τὴν προπολεμικὴν κατάστασιν, ὅτε αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀπετέλουν ἀπλῶς μίαν ἔξαγωγικήν χώραν. "Ηδη, λόγω τῆς ηὐξένης ἐσωτερικῆς καταναλώσεως, κατέστησαν ἀναγκαῖαι αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαϊών, στηριζομέταλλεύσατων, βωξίσιν καὶ ἄλλων πρώτων ύλῶν. Χρειάζεται, κατὰ συνέπειαν, ἑνα πρόσθετον τονάκ καὶ πλείστα δσαὶ ἐκ τῶν νέων σκαφῶν, αὐτὰς ἀκριβῶς τὰς μεταφορὰς πρώτων ύλῶν προορίζονται νὰ ἔξυπηρετήσουσιν.

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

Ίαπωνία

Τὰ τάνκερς Μαμμούθ

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖσα τοῦ Κούρε καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ γιαστοῦ ἀμερικανοῦ ἑφοπλιστοῦ κ. Λούντβιχ καθειλκύσθη τὴν 9ην Αὔγουστου τὸ μαγαλύτερον δεξαμενόπλοιον τοῦ Κόσμου «Γιούνινερς Λῆντερ», χωρητικότητος 84.730 τόνων δ.ν. "Εχει τὸ ἐν λόγω σκάφος διαστάσεις μῆκος 780 ποδῶν καὶ πλάτους 114 ποδῶν, ἔνισι δὲ τὸ πέμπτον ἐν τῷ Κόσμῳ μακρύτερον πλοίον. Αἱ τεράστιαι αὖται διαστάσεις τοῦ δὲν τῷ ἐπιτρέπουν νὰ εἰσέλθῃ εἰς καμιάν ἀπὸ τὰς ὑπαρχούσας ἀνὰ τὸν Κόσμον δεξαμενάς, οὔτε καὶ νὰ διαπλεύσῃ τὰς διώρυγας Παναμᾶς καὶ Σουεζ. "Ἐνο διεύθερον ἀδελφὸν σκάφος πλεῖον τελεῖ ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ αὐτὰ ναυγελθῆ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λούντβιχ.

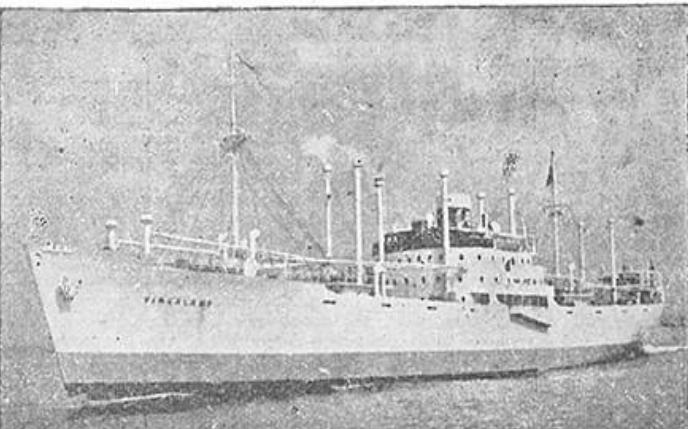
Ιταλία

Τὸ «Ἀντρέα Ντόρια II».

Ἀπεφασίσθη ὅπως ἀντικατασταθῆ τὸ «Ἀντρέα Ντόρια» διὰ νεοτεύκτου ὑπερωκεανοῦ, φέροντος τὸ αὐτὸ διόματον περισσότερον, δίως, συγχρονισμένου καὶ μεγαλύτερας χωρητικότητος κατὰ 3 χιλ. τόν. (32.083 τόν.). "Ἡ ναυπηγὴσις τοῦ θὰ ἀπαίτησῃ δύνα καὶ ημιση ἔτη καὶ τὸ κόστος τοῦ θὰ ὑπερδῇ τὰ 30 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Ἡ ἀπόφασις ἐλήφθη πρὸ ημερῶν ἀπὸ τὸ Ἰταλικὸν 'Υπουργικὸν Συμβούλιον, ἀφοῦ τὰ μέλη του ἐλαδόν γνώσιν της ἐκθέσεως τοῦ πλοιάρχου τοῦ βυθισθέντος σκάφους.

"Ο ὑπουργὸς τοῦ Θραυσμούφυλακίου ἔνετάλη νὰ παραχωρήσῃ εἰς τὴν Φινιμάρε τὰς ἀναγκαῖας πιστώσεις.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS 'ESOEL', GOTHEBORG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHEBORG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

"NAYTIKA XRONIKA,"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

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

BEVIS MARKS HOUSE LONDON E.C. 3

BEVIS MARKS

Nautikai Eidoseis

'Η καθειλκυσίς της «Μιμίνας»

'Εν μέσω θερμών έλληνο-γιουγκοσλαβικών έκδηλώσεων, καθειλκύσθη τήν 2αν Αυγούστου από τάς έσχάρας τών ναυπηγείων τής Ριτέζες (Φιούμε) τό πρώτον μάς σειράς έκ τεσάρων φορτηγών σκαφών δηλοκίνητων, παραγγελθέντων από τὸν έφοπλιστικὸν Οίκον τοῦ κ. Εύσταθίου.

Άναδοχος τοῦ σκάφους ήτον ή κα. Βάσω Γερακάρη. "Εδωσεν εἰς αὐτό τὸ δίνομο «Μιμίνα», εἰς ἀνάμενην Ιστοφόρου πλοίου τοῦ πατρὸς τῆς άναδοχού καὶ τῆς ἀδελφῆς τῆς Κας Μαριέττας Ν. Εύσταθίου.

Τὸ «Μιμίνα» προβλέπεται νὰ παραδοθῇ τὸν 'Ιανουάριον. Πρόκειται περὶ σκάφους χωρητικότητος 12.860 τόν. d.w., μὲ κλειστὸν σέλετρον τεκέ. Μία μηχανὴ Συζύζερ, ἐλεβητικὴ κατασκευῆς, δικταύλινόρος, δυνάμεως 5.600 ππων πρόκειται νὰ τοποθετηθῇ ἐπ' αὐτῷ. ητις καὶ θελεῖ προσδώσει εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14½ - 15 μιλλίων καθ' ώραν, μὲ κατανάλωσιν 17 τόνων φιούελ-δίλ.

Εύθυνς μετά τὴν καθειλκυσίν ὁ κ. Μιχ. Ν. Εύσταθίου εἰς προσφώνησιν τοῦ Γενικοῦ Διεύθυντοῦ τῶν ναυπηγείων, ἀπηνύθυνε εἰς τὴν γιουγκοσλαβικὴν γλώσσαν ποδὸς τοὺς προσκεκλημένους, τοὺς ἐπισήμους, τὰς ἄρχας τῆς πόλεως τῆς Ριτέζες καὶ τῆς ἔργατας τῶν ναυπηγείων τὰς εὐχαριστίας τῶν πλοιοκτητῶν. «Ἐορτάζοντες τὴν σημειρινὴν ήμέραν — εἴπεν ὁ κ. Εύσταθίου — οἱ πλοιοκτήται, οἱ πράκτορες αὐτῶν καὶ οἱ προσκεκλημένοι τῷν, ειλικρινῶς ἀπὸ τὸ βάθος τῆς καρδιᾶς τῶν, ἐπιθυμούν νὰ εὐχαριστήσουν τὸν διεύθυντον τῶν ναυπηγείων, τὸ τεχνικὸν πρωσωπικὸν καὶ διλούς ἔκεινούς που συνέδαλον διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους αὐτοῦ. «Ἐπλίζουν οἱ πλοιοκτήται, οἵτι τὸ «Μιμίνα» θὰ είνει ἀποδοτικὸν καὶ ἐδὴ τὸ συνδεύσουν εἰς τὰ ταξίδιά του οἱ εὐχάριστοι δλῶν μας.

«Κλείω τὰς ὀλίγας αὐτὰς εἰς τὴν Γιουγκοσλαβικὴν λέξεις μου ὑπογραμμίζων, οἵτι ὁ ἡμέτερος ἐφοπλιστικὸς Οἰκος είχε τὴν εὐχαριστήσιν καὶ τὴν τιμὴν νὰ συνάψῃ τὸ πρώτον ἔλληνο-γιουγκοσλαβικὸν ναυπηγικὸν συμβόλαιον. Είμαι βέδινος, ὅτι ἔαν οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ θέλουν νὰ ναυπηγήσουν καλὰ πλοῖα ἀπὸ ἔνα καλὸν ναυπηγεῖον, θὰ γνωρίζουν πλέον τὸν δρόμον ποὺ θὰ πρέπει νὰ οκλούσθησον».

Γένουμα ἐσυνεχείᾳ παρετέλλεται ἀπὸ τὸν παρακάθισμαν οἱ προσκεκλημένοι, ἔκπρωσωποι τοῦ τεχνικοῦ καὶ ἔργατοι πρωσωπικοῦ καὶ οἱ ἀρχαὶ τῆς πόλεως τῆς Ριτέζες. "Η Κυανόλευκος ἔκάλυψε τὸ καθειλκυσθὲν σκάφος, ἐνὸς παντοῦ εἰς τὸν χώρον τῶν ναυπηγείων αἱ σημαῖαι τῶν δύο φίλων καὶ συμμάχων χωρῶν ἐκεμάτιζον κατά τὴν ήμέραν τῆς καθειλκύσεως.

Θά πρέπει νὰ τονισθῇ ὅλως ίδιαιτέρως ἡ καλὴ ποιότης τοῦ ἐπιτελεσθέντος ἔργου κατά τὴν κατασκευὴν τῆς «Μιμίνας». Αἱ ὥραιαι, αἱ πράγματι ὅρμονικαὶ ναυπηγικαὶ του γραμματί, μὲ τὴν προεξήγουσαν πάρων καὶ τὸ ὑψηλὸν πρόστετον ἀπέτελος μίαν ἔκπληξην διὰ τοὺς πρωστάτας εἰς τὴν καθειλκυσίν τοῦ σκάφους. "Ἄς σημειωθῇ ἐπιπρόσθέτως, ὡς δείγματι καὶ αὐτὸς τῆς στερεότητος τῆς κατασκευῆς, δοῖ ή ἡλεκτροσυγκόλλησις συνεδάσις μὲ τὴν κάρφωσιν. Τὰ δεχόμενα τὰς μεγαλυτέρας πέισεις τμῆματα τοῦ σκάφους είναι δλῶς καφωτά.

Εύθυνς ὡς τὸ «Μιμίνα» καθειλκύσθη, ἐποθετήθη εἰς τὴν αὐτὴν ἔσχάραν ἥ τρόπις τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 447 πλοίου, τοῦ δευτέρου κατὰ σειράν ἀδελφοῦ σκάφους διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Εύσταθίου.

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον

"Υπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθησαν αἱ ἀποφάσεις, διὰ τῶν ὅποιών παρέχονται τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 πλεονεκτήματα διὰ τὴν ὑφաσματικὴν σημαίας εἰς τὰ κάτωθι πλοῖα: 1) «Ολλανδία» τῆς Α. E. 'Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η 'Ελληνική», τὸ ὅποιον ναυπηγεῖται εἰς 'Ισπανίαν, 4250 περίποτον τόνων d.w., καὶ 2) τῶν ἀγορασθέντων ὑπὸ τῆς «Κομπανίας Φιλιόρι ντε Νανγκοστίονε Α. E.» τοῦ Παναχαντικοῦ φορτηγῶν ἀτμοπλοϊκῶν «Λαμπραντόρ» 7124 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, τελούντος ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν,

καὶ «Κινιλγουορθ» 7125 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, τελούντος ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν. 'Εξ αὐτῶν τὸ μὲν πρώτον θὰ ονομασθῇ «Ποσείδων», τὸ δὲ δεύτερον «Αἰολος».

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Εύσταθίου

Πλὴν τῶν τριῶν ήδη παραληφθέντων νεοτεύκτων φορτηγῶν, ἔχει ἀκόμη ὁ κ. Εύσταθίου ὑπὸ παραγγελίαις τὰ ἔξης σκάφος: Τέσσαρα ἢ δύο εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, μὲ παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1958, δύο εἰς τὰ σκωτικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπερτατίλαντ, μὲ παράδοσιν τὸ 1958 καὶ 1959 καὶ δύο εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Εμδεν, μὲ παράδοσιν 1957 καὶ 1958.

Πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ παραγγελθῇ ἔνας ἀκόμη σκάφος — ή μηχανὴ τοῦ εἶναι ἡδη ἔτοιμη — μὲ παράδοσιν τὸ 1959, ἵνα συμπληρωθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν δύο δικαιούμενων νεοτεύκτων δηλελοκινήτων — δύλων μὲ μηχανὰς Σουλτέρ — φορτηγῶν σκαφῶν, χωρητικότητος γύρω τῶν 12.500 τόνων d.w.

Διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριτέζες ἀρχίζει κατ' αὐτὰς ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς εὐμεγέθους θαλαμηγοῦ δηλελοκινήτου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Εύσταθίου. Θά φέρῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

Πληροφορούμεθα, ὅτι ὁ κ. Εύσταθίου πρόκειται νὰ διαθέσῃ τὸ ναυπηγούμενον σκάφος εἰς ἑκαταδιευτικὸν πλόας τῶν μαθητῶν — ναυτίλων καὶ μηχανικῶν — τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως.

Αἱ καθειλκύσεις

Απὸ τὴν ισπανικὴν ναυπηγεῖαν Καβασάκι καθειλκύσθη τὴν 24ην Ιουλίου τὸ νέον σούπερ-τάνκερ «Λάργο» 24.000 τ. γκρός ή 38.000 τόνων ή, διὰ λογαριασμὸν τῆς καλυπτούσης Ἐλληνικῆς συμερερόντα ἐταπίριας «Σάγκα». Τὸ καθειλκυσθὲν δεξαμενόπλοιον ἔωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 20.250 ππων, μὲ ποσθετοπομένην ταχύτητα 17½ μιλλίων, θά παραδοθῇ δὲ τὸν προσεχῆ 'Οκτώβριον.

— Τὸ καθειλκυσθὲν ἀρχ' ἐτέρου τὴν 5ην Ιουλίου ἀπὸ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖαν Σιουίζον σκάφος τοῦ κ. Ιω. Μιχ. Καρρᾶ, εἰς τὸ ὅποιον ἔδθη τὸ δίνομο «Ἀλεξανδρός», εἶναι φορτηγός καὶ οὐχὶ δεξαμενόπλοιον, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. "Εχει χωρητικότητα 10.000 τόν. γκρός ή 13.300 τόνων d.w., ἔωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 7.000 ππων, προβλέπεται γ' ἀπαπύτυση ταχύτητα 16 μιλλίων καὶ θά παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον.

Τὸ σούπερ τάνκερ «Εύγενία Νιάρχου»

Τὴν 9ην Αυγούστου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Βίκεος-Αρμεστρογκ» καὶ μὲ ἀνάδοχον τῶν σύλιγον τοῦ γενικοῦ διεύθυντοῦ τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγείων, καθειλκύσθη τὸ σούπερ τάνκερ «Εύγενία Νιάρχου» 47.150 τόνων d.w., ὅπερ εἶναι ἀδελφὸν τοῦ ἐν ὑπερστοιχίᾳ τελόντων «Σπύρος Νιάρχος» καὶ τὸ τελευταῖον ἐκ μιᾶς παραγγελίας δέκα δεξαμενόπλοιων. «Ουμιλῶν κατὰ τὴν καθειλκυσίν ὁ διεύθυντος τοῦ Οίκου «Νιάρχος-Λόντον, Ατό» κ. Ντότζ οπτεκάλυψεν, οἵτι μελετᾶται παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου ή ναυπηγήσις δεξαμενόπλοιον τῶν 100.000 τόν. d.w. Τὸ καθειλκυσθὲν σούπερ τάνκερ ἔχει διαστάσεις μῆκους 750 ποδῶν, πλάτους 97.2 καὶ μεγίστου βύθισμα 37.9 ποδῶν. ἔωδιάσθη δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 20.000 ππων. Προσθετούμενην ταχύτης ή τῶν 17 μιλλίων.

Αρχίζει ή λειτουργία των

Δι᾽ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου Ναυτιλίας δρίζεται, οἵτι εἰςαγωγικαὶ ἔειται σειραὶ διὰ τὰς Δημοσίας Σχολὰς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θὰ διενεργηθοῦν τὴν 12ην Σεπτεμβρίου ἀντὶ τῆς 4ης Σεπτεμβρίου, ὡς ποσθετοπεινή πόρταντος τῆς Αγορᾶς έγκυλοις. Η 'Αναβολὴ κατέστη συναγκάσια συνεπεία τῆς καθυστεούσεως εἰς τὴν ἐπιψήφισην ὑπὸ τῆς Βουλῆς τοῦ επερὶ 'Οργανώσεως τῶν Σχολῶν Νόμου. Αἰτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων θὰ γίνωνται δεκταὶ μέχρι τῆς 22ας Αύγουστου.

Μέχρι τοῦδε ὁ συνολικὸς ἀοιδυμὸς τῶν ὑποβαθαλόντων αἰτήσεις ὑποψήφιων ἀνέργεται εἰς 75. ἔξακολουθεῖ δὲ ζωηρὰ ή ζήτησις ἐγκυκλίων καὶ πλοηφοριών, παρ' ἐνδιαφερομένων νέων.

Ἐν τῷ μεταῦν συνεχίζεται ή ἔργασίς ἔξοπλισμοῦ καὶ ὄργανωσεως τῶν Σχολῶν. Οὕτω κατέκυρωσαν οἱ διενεργηθέντες διαγωνισμοὶ διὰ τὴν προμήθειαν μηχανηπούτων καὶ ἔργαστων τοῦ Συνεργείου τῶν Σχολῶν. συνολικῆς ἀξίας 50.000 δολαρίων περίπου.

Πασαλλήδων ἀνέτέθη εἰς τὸ Σιδητανίδειον ίδιουμα ή κατασκευὴ σιδηρῶν ἐπίπλων τῶν Σχολῶν, μὲ προϋπολογισθέσιαν δαπάνην 1.000.000 δραχ. περίπου.

Ηδη μελετᾶται τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ διενεργηθέντος διαγωνισμοῦ διὰ τὴν προμήθειαν ναυτικῶν δρυγάνων, ἵνα ἀποφασισθῇ καὶ ἡ προμήθεια αὐτῶν.

Ἐξ ὅλου, ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῶν Σχολῶν ἐνεκρίθη τὸ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίκης Ναυτιλίας καταστοθέντων ἀναλυτικῶν πρόνοιασμα εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν, ἐνī τὸ πρόγραμμα ἑκαταδιεύσεως τῶν ναυτίλων τελεῖ πῆδη ὑπὸ ἑπεξεργαστῶν. 'Αμφότερα τὰ προγράμματα στηρίζονται εἰς τὰ ισχύοντα εἰς ἀντ-

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 N.Y.

GENERAL AGENT:
GEORGE CARRAS INC.

Cables: CARRASBRO

στοίχους δύο ειδείς σχολάς των άλλων ναυτικών χωρών και είναι άπολύτως συγχρονισμένα.

Αι σημαίαι εύκολιας

Τό 24ον κογκρέσου της «Διεθνούς των Μεταφορών», τό συνελθόν είς την Βιένην μεταξύ 18ης και 26ης Ιουλίου, ήσχολήθη, ως άλλως τε άνεμεντο, και με τό ζήτημα τών σημαίων εύκολιας. Άφου έτονοθη, ότι ή τακτική αύτη συνεχίζεται με μείζονα έντασιν και άφου υπελογισθη, ότι αι ναυτιλίαι τών έν λόγω σημαίων έβασαν είς τά 10 έκατομμύρια τόνων γκρός, υπεδειχθήσαν είς έγκριθείσαν άποφασιν οι κίνδυνοι που προκαλούνται διά τήν οικονομίαν όλων τών έκ παραδόσεων ναυτικών χωρών και έγενοντα έπικλησις πρός τάς ένδιαφερομένας κυβερνήσεις και τάς Διεθνείς Έργατικής Οργανώσεις, ήνα παρέμβουν πρός έξειρεσιν λύσεως τού προβλήματος.

Εις έτέραν άποφασία διατυπώνται ή ικανοποίησις τού κογκρέσου όπό την πρόσφατον ένέργειαν τής κυβερνήσεως της Κοσταρίκας — τής όποιας ή σημαία περιλαμβανεται είς τάς άσυνδότους — όπως άναστειλη τήν έγγραφην ξένων πλοίων είς τό νηολογίον της. Τό κογκρέσον θησαγκάριει τήν Κοσταρίκαν και καταδικάζει τάς χώρας έκεινας (Λιβερίαν, Παναμάν και Όνδούραν), αι όποιαι έπιτρέπουν τήν κατάχρησιν σημαίων των όπό τους πλοιοκτήτας, οίτινες έπιδικώνται ή άποφύγουν βάρη και εύθυνας, έναντι τής έθνικής των κοινωνίτος.

Η ασφαλίσιας παρά τώ N.A.T.

Κατ' άναφοράν τού προξενικού λιμενάρχου Νέας Υόρκης πρός τό ύπουργειον Ναυτιλίας υπεγράφησαν έκει συμβάσεις ασφαλίσεως των πληρωμάτων τών πλοίων «Σαλαμάντ» ύπό σημαίαν Κοσταρίκας 4105 τόνων διλικής χωρητικότητος και «Μάρκον» ύπό σημαίαν Λιβερίας 7062 τόνων διλικής χωρητικότητος, έκπρωσωπουμένων ύπό τού κ. I. Νταϊφά. Η σύμβασις ασφαλίσεως σφρεται άπό τής 1ης Σεπτεμβρίου 1956. Επίσης μεταξύ τού διευθυντού τού N.A.T. και τού κ. Θ. Θεοφάνη υπεγράφη συμβάσις ασφαλίσεως του πληρώματος του ύπό παναμαϊκήν σημαίαν φορητού μόδιστος «Φλώρα», τόνων διλικής χωρητικότητος 2678, άπό 20 Αύγουστου 1956. Ούτω, τό σύνολον τών πλοίων ύπό ένας σημαίας, τών όποιών τά πληρώματα είναι ήσφαλισμένα είς τό N.A.T., άνερχεται είς 180, τόνων διλικής χωρητικότητος 1.600.031.

Οι έργασθέντες έπι ξένων πλοίων

Κατά τά στατιστικά στοιχεία τής άρμοδιας υπηρεσίας τού Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, κατά τό μήνα Ιούλιον είργασθένταν έπι πλοίων ύπό ένας σημαίας, έλληνικής πλοιοκτησίας, 15.280 Έλληνες ναυτικοί, εις τους όποιους κατεβλήθη διά τό μηνα τούτον τό ποσόν τών λιμών Αγγλίας 713.244. Επί τό πλέον οι ώνταν ναυτικοί έλαβον είς υπερωρίας λίσας Αγγλίας 142.648, ητοι συνολικώς κατεβλήθησαν είς αυτούς 855.892 λίραι Αγγλίας.

Οι έργασθέντες ναυτικοί κατανέμονται ώς άκολουθως κατ' ειδικότητας: Πλοίαρχοι 750, υποπλοιάρχοι 702, άνθυποπλοιάρχοι 798, δόκιμοι πλοιάρχοι 105, μηχανικοί Α' 727, μηχανικοί Β' 662, μηχανικοί Γ' 865, δόκιμοι μηχανικοί 189, ραδιοτηλεγραφηταί Α' 636, ραδιοτηλεγραφηταί Β' 2, ναυλκροί 756, ναύται 4343, ναυτόπαιδες 66, άρχι-θερμασταί 730, θερμασταί 2355, λιπανταί 698, μάγειροι 732, θαλασσητόλοι 115 και βοσθοί 43.

Έξ αλλού κατά τό πρώτον έξάμηνον τού 1956 είργασθένταν κατά μέσον όρον είς πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας ύπό ένας σημαίας 14649 Έλληνες ναυτικοί, οι όποιοι έλαβον ώνταν ήσοιδην λίρας Αγγλίας 817.098, συμπεριλαμβανομένων και τών υπερκρίων.

Η ύπόθεσις τού φορητού «Μαριάνθη»

Τό προσφάτως πωληθέν μεταξύ Έλληνων παναμαϊκών φορητού «Μαριάνθη» (εκ «Μπάτλι», εκ «Κένταυρος») ήτο πραναλωμένον. Βάσει τού ολλανδικού νόμου, υπερχερούται και δ' νέος πλοιοκτησίης νά εκτελέσῃ τό ναυλοσύμφωνον, τό συναφθεν είς τάς Ηνωμένας Πολιτείας ύπό τών πληπτών. Εις τό συμβόλαιον τής άγοράς τού πλοίου δὲν έγένετο, σημειώτεον, μνεία τής ύποχρεώσεως αύτής του άγοραστού, διά τ' ίδης οι νέοι πλοιοκτητήται ήρημησαν νά τού εκτελέσουν, ένων οι ναυλωταί ήξισαν σχετική άποζημιώσιν. Η διένεξης ήχθη ένώπιον τών διλανδικών δικαστηρίων, άλλα πρό τής έκδοσεως τής άποφάσεως των έπιληθε συμβιβασμός διά την κατασδόλη άποζημιώσεως τίνος άπό τους νέους πλοιοκτητάς εις τους ναυλωτάς, οίτινες ούτω και παρηγόρησαν πάσχας άξιώσεως των. Ας σημειωθή, οτι τό σκάφος είχε κατασχεθή είς Φλάσιγκ και δι' οφειλήν πρός έργοστάσιον έπισκευών. Ήδη, τό «Μαριάνθη», άπεπλευσεν έκ Φλάσιγκ διά Βόρειον Αμερικήν.

Τοποθετήσιες λιμενικών

Διά διαταγής τού Υπουργού Ναυτιλίας τοποθετούνται οι κάτωθι λιμενικοί ήξιωματικοί: Πλοίαρχος Θ. Λοΐσιος διοικητής Σχολών Έμπορικης Ναυτιλίας Ασπροπόταργου. Αντιπλοιάρχοι: N. Βλαδιμήρος ώς δι-

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: LB 8139

Representatives:

NEW YORK: WORLD STEAMSHIP SERVICE COMPANY
LONDON : AVGHERINO AND APERGUIS

ευθυνής Γενικής Διαχειρίσεως Y.E.N. A. Παπαδασαλείου διευθυντής οίκονομικών ύπηρεσιών, Γ. Δρακόπουλος διευθυντής Ταμείου Προνοίας ήξιωματικών E.N. Z. Σδούγκος, πλωτάρχης, ύποδιοικητής τών Ναυτικών Σχολών Ασπροπόταργου, Θ. Καρπούζογλου, ύποπλοιάρχος, παρά τής Επιθεωρήσει Έμπορικού Ναυτικού κατ' I. Άλαφούζος, άνθυποπλοιάρχος, παρά τών Κεντρικών Λιμεναρχείων Πειραιώς.

Διά διατάγματος προήχθησαν είς άντιπλοιάρχους οι κάτωθι πλωτάρχαι λιμενικοί: Nik. Μιχαλίτσιάνος, Βασ. Γράβρης, Αίας Ματαράγκας και Παν. Ταμπουρλός.

Αι παραγγελίαι

Ο Οίκος «Άδελφοι Λαιμού, Λτδ» έχει παραγγείλει έ δλω είς τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία, τής Ριτζέκας, τέσσαρα φορητηγά τών 12.800 τόνων d.w. έκστον, με παραδόσεις μέχρι τού 1959. Παρά τού άυτού Οίκοι έκλειθησαν τελευταίας έσχάραι τών ίδιων ναυπηγείων διά τής κατασκευήν δύο δεκαεπολιούτων τών 25.000 τόνων d.w., με παραδόσεις τό 1959 και τό 1960.

Άγοραπλοιάρχης πλοίων

Τό αγγλικόν φορητού «Agypton» 2117 τ. γκρός, 3420 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1924, με λήξασαν τήν έπιθεωρησήν του, ήγοράσθη παρά τού κ. Αγγελάτου, άντι τιμής 48.000 λιρών, με παραλαβήν είς Αγγλίαν έντος τού Άγυρουστου. Σημαία Κοσταρίκας.

— Εξ άλλου τό ύπό λιμενικών σημαίων, άμερικανής ήδιοκτησίας φορητού «Trade Winds», με έναντι πλατώρωμα και «Séletter-vték», 5949 τόνων γκρός, 7580 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1929, καταναλοίσκον πετρέλαιον, με ληγόρασθη παρά τής έταιριας «Kontinentál» άντι τιμής 550.000 δολαρίων, με άμεσον παραλαβήν είς τήν Αμέρισαν.

— Τό αγγλικόν φορητού «Heming» 2926 τ. γκρός, 4570 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1945, με σερβέν τού 1955, ήγοράσθη παρά την Ελλήνων, άντι μην γνωσθείσης την παρά τη νηολόγιον τής Λιβερίας. Αμεσος παραλαβήν είλι αγγλικόν λιμένα.

— Επίσης τό ίνδικον φορητού «Jalaratna» 3960, τ. γκρός, 6540 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1930, με σερβέν τού 1952, ήγοράσθη παρά την Ελλήνων άντι τιμής 140.000 λιρών. Παραλαβήν είς τήν Καλκούταν έντος τού μηνού Άγυρουστου.

— Τό ύπό σημαίων θηρεοκίντον φορητού μας «Τζών Λύρας» 7513 τ. γκρός, 11.500 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1942, έπωληθη άντι τιμής 1.750.000 δολαρίων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δέν έγγρασθησαν.

— Αφ' έτέρου τό βρετανικόν λίμπερτο «Miguel de Larrinaga» 7235 τ. γκρός, 10.918 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, με σερβέν τού 1956, ήγοράσθη παρά την Ελλήνων άντι τιμής 500.000 λιρών και με παραλαβήν τήν προσεχή Νοέμβριον.

— Τό ύπό σημαίων «Ονδούρα» 10.865 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, έπωληθη άπό τήν έταιριαν «Φάραλον» είς έτέρους Έλληνας άγοραστάς, πελάτας τού Γραφείου άδελφων Λαιμού. Τιμή 500.000 λιρών. Άλλαι λεπτομέρειαι δέν άνεκοινώθησαν.

Παραλαβαί και παραδόσεις

Τά ύπό βρετανικών σημαίων καναδικά φορητηγά «Kenilworth» 7142 τόνων γκρός (τού 1944) και «Eligradon» 7124 τόν. γκρός (τού 1943) άνηκονται είτη τήν έταιριαν τού Οίκου Φασιλού, τιθέμενα κατ' αύτάς ύπό έλληνικην σημαίαν θά μετονομασθούν «Αίολος» τό πρώτον και «Ποσειδών» τό δεύτερον. Διά τήν άναγνώρισήν των ώνταν έλληνικών, βάσει τού νόμου περί προσελκύσεως κεφαλαίων, ύπεβληθη ήδη σχετική αίτησης είς τό ύπουργειον «Έμπορικης Ναυτιλίας, ήτις και ένεκριθη. Ο έν Κεμπέκ "Ελλην πρόεδρος διετάχθη νά χορηγηση είς τά δύο ταύτα σκάφη προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

— Επίσης τό καναδικής ναυπηγήσεως φορητού «Mount Royal» 7129 τ. γκρός (τού 1943) ύποπτελον είς Αιδούργον τήν άγγλικην

Πρὸς τοὺς κ.α. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυνομάτου

Προτιμῶντες τήν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πάν ζήτημα ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν και συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίευν, ραδιογνωιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων και λοιπῶν μηχανημάτων και ἀνταλλακτικῶν αύτῶν, ἔχετε εἰς τήν διάθεσίν σας και εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τής άνηρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: BOULEVARD DU REGENT

BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ: 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

σημαίαν ὑψώσει τὴν λιβεριανὴν καὶ μετωνομάσθη «Μόντε Ρίκο». Τὸ σκάφος ἐπήνδρωθη ἥδη μὲν ἐλληνικὸν πλήρωμα, ὅπερ καὶ ἡσφαλίσθη εἰς τὸ N.A.T.

— Τὴν βρετανικὴν σημαίαν πρόκειται κατ' αὐτὰς ν' ἀντικαταστήσῃ διὰ τῆς λιβεριανῆς καὶ τὸ ἐλληνικῆς πλαισιοτητοῦς καναδικὸν φορτηγὸν «Kingsbridge» 7125 τ. γκρός (τοῦ 1944).

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων παναμαϊκὸν τάνκερ «Monde Estoril» 10.455 τ. γκρός (τοῦ 1938) παραληφθὲν εἰς Καρθαγένην μετωνομάσθη «Μίνως». Ή παναμαϊκὴ σημαία διετηρήθη.

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Κοντινεντάλ» λιβεριανὸν φορτηγὸν «Trade Wind» 5949 τ. γκρός (τοῦ 1929) παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀμερικὴν μετωνομάσθη «Τρανσαρίμπιτ». Καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην διετηρήθη ἡ λιβεριανὴ σημαία.

— «Ἐξ ἄλλου εἰς τὴν Καλκούτταν παρελθόθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Shielbank», 7318 τ. γκρός (τοῦ 1945). Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Ἀστερόπαιας» καὶ ἔτεθη ὑπὸ την σημαίαν Παναμᾶ.

ΟΙ Ἀμερικανοὶ δῆμαρχοι διὰ τὸ ὑπερωκεάνιον μας

Ο ἀρχηγὸς τῆς ἐκδρομῆς τῶν Ἀμερικανῶν δημάρχων εἰς τὴν Ἑλλάδα, δῆμαρχος Ἀθηνῶν τῆς Πολιτείας τῆς Γεωργίας κ. Τζάκ Οὐέλλες, ἐπεισέθη τὴν παρελθούσαν ἐδδομάδα τὸν ἐντεταλμένον σύμβουλον τῆς Ἐθνικῆς Ἑλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς κ. Ν. Κομνηνόν, εἰς τὸν ὄποιον καὶ ἐπέδωκε διπλωμα, διὰ τὸν ὄποιον ἀπόνεμεται εἰς αὐτὸν ὁ τίτλος τοῦ ἐπιτίμου δημότου τῆς ἀμερικανικῆς αὐτῆς πόλεως. Ἐπίσης εἰς τὸν κ. Κομνηνόν ἐνέχειρον σύμαια διπλώματα διὰ τὴν κ. Μαρ. Σίμου, ἀδελφὸν τοῦ ὀπεινήστου Εύγ. Εὐγενίδη, ἰδρυτοῦ τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας τοῦ ὑπερωκεάνιου «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», διὰ τὸν κ. Ν. Βερνίκον—Εὐγενίδην πρόεδρον τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας καὶ διὰ τὸν κ. Χαρ. Κεσέγολον διευθυντὴν αὐτῆς. Τὰ ἐν λόγῳ διπλώματα ἀπενεμήθησαν εἰς ἔνδειξιν θερμῶν εὐχαριστιῶν τῶν Ἀμερικανῶν δημάρχων διὰ τὰς ὑπηρεσίας, τὰς ὄποιας προσέφερεν εἰς αὐτοὺς ή Ἐθνικὴ Ἑλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς κατὰ τὸ ταξίδιον τῶν εἰς Νέας Υόρκης πρὸς τὴν Ἑλλάδα διὰ τοῦ ὑπερωκεάνιου «Βασιλίσσα Φρειδερίκη».

Ρεκόρ τοῦ λάινερ «Ομηρικός»

Τὸ πολυτελὲς ὑπερωκεάνιον «Ομηρικός», τῆς «Χόμ Λάιν», ἐκέρδισε τὸ ρεκόρ ταχυτάτου διάπλου. Κευτέκ—Χαρδρῆ εἰς 4 ἡμέρας, 23 ὥρας καὶ 25' λεπτά, μὲν ταχύτητα 21.02 μιλλίων, κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον τοῦ επὶ αποστάσεις 2630 μιλλῶν. Τὸ προηγούμενον ρεκόρ κατείχετο ἀπὸ τὸ νεότευκτον ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνιον «Ἐμπτέρες δός Μπρίταιν», μὲ ταχύτητα 21.66 μιλλίων. Εἰς τὸν αὐτὸν τομέα τὸ προπολεμικὸν ρεκόρ ἀνεφέρετο εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 21.01 μιλλίων.

Υπέρ τῶν σεισμοπλήκτων Θῆρας

Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα μάτεστελναν εἰς τὸν κ. Μάρκον Νομικὸν 1000 δολάρια ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων Θῆρας.

Εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα

Μεταξὺ τῶν ἐκλεγέντων μελῶν εἰς τὴν Κεντρικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος περιλαμβάνεται καὶ ὁ κ. Κώστας Μ. Λαζιμός, τῆς ἑταῖριας «Τρίπολης Σύντηγκ Κόμπανου».

Αἱ τροπολογίαι τοῦ Ν. Δ. περὶ Ναυτικῶν Σχολῶν

Υπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐδουσιοδοτήσεως τῆς Βουλῆς καὶ μετὰ διεξοδίκην συζήτησης ἔγενετο δεκτὸν κατ' ἀρχὴν, ἄρθρον καὶ σύνολον τὸ σχέδιον Ν. Δ. «περὶ ρυθμίσεως θεμάτων τινῶν ἀφόρων τὴν ἐκπαίδευσιν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ», ὡς ἐτροπολογήθη.

Αἱ κυριώτεραι τροπολογίαι εἰς τὸ ψηφισθὲν νομοσχέδιον, τὸ ὄποιον ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμὸν 504)263 τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Ιουνίου 1956, εἶναι αἱ ἄκολουθοι:

Εἰς τὸ ἄρθρον 1 προστέθη ἡ παράγραφος:

«Δευτεροετεῖς μαθηταὶ μάχιμοι τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων, κάτοχοι δὲ ἐνδεικτικοῦ ΣΤ'. τάξεων δημοσίου γυμνασίου καὶ τῶν λοιπῶν γενεικῶν καὶ ειδικῶν προσόντων δύνανται νὰ μετέχωσιν εἰσαγωγικῶν ἐξετάσεων διὰ τὰς δημοσίας Σχολὰς Πλοιάρχων».

Εἰς τὸ ἄρθρον 3, ἐγένετο ἡ ἀκόλουθος τροπολογία, ἀναφερομένη εἰς τὰ διόδακτρα τῶν ἀπόρων:

«Μεταξὺ ὧν οἱ γονεῖς ἡ κτημένοις εἰνεὶ ἀποροὶ τῆς Α'. κατηγορίας, ἐπιτυγχάνοντες βαθύνον ἐπιμελείας μεγαλύτερον τοῦ 15, ἀπαλλάσσονται τῆς καταβολῆς διδάκτρων».

Αἱ παραγράφοι 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 7 ἐγένοντο δεκταὶ τροποποιηθεῖσαι ωἱ ἀκόλουθως:

Παράγρ. 3: «Ἐάν ἡ μετεκπαίδευσις ἀφορᾶ πρακτικὴν εἰς ναυπηγεῖα ἢ ἐργοστάσια κατασκευῆς κινητρίων μηχανῶν ναυπηγουμένων πλοίων ἐξασκητικήν, ὡς οὕτω διευθυντεῖς χρόνος δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀντὶ θαλασσίας ὑπηρεσίας πρὸς συμπλήρωσιν προσάντων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ καὶ μέχρις ἔξι μηνῶν».

Παράγρ. 4: «Ο χρόνος τῆς τοιούτης πρακτικῆς ἔξασκήσεως βεβαιοῦται διὰ πιστοποίησης ἐκδομένης ὑπὸ τοῦ ναυπηγεῖου ἢ ἐργοστασίου κατασκευῆς τῶν μηχανῶν, θεωρουμένης διὰ τὸ ἀκριβές τοῦ περιεχομένου

“ΤΡΙΤΩΝ”, ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουντουριών 147 (βος δροφος) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφ. 470-225

Διευθυνταὶ: Πλοιάρχοι Β.Ν. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — Δ. ΜΟΥΡΑΜΑΣ

α) Λειτουργεῖ συνεχῶς ἀπὸ 9 π.μ. διὰ πλοιάρχους Α.Β.— καὶ ἀπὸ 5.30 μ.μ. διὰ πλοιάρχους Γ'

β) Ίδιαίτερα μαθήματα διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον.

γ) Διαδικτικὸν προσωπικόν, «Ἄριστοι άξιοματικοὶ τοῦ Β.Ν. καὶ τοῦ Διμενικοῦ Σώματος».

δ) ΕΠΙΤΥΧΙΑ κατὰ τὰς ἔξετάσεις Ιουνίου 1956—Εἰς μόνον

μαθητῆς ἀπεριόριθμη εἰς τὰ Ἀγγλικά.

ε) Διαβάθετει ἀπάντα τὰ ἐκπαιδευτικὰ κείμενα, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς

νέας ἐκπαιδευτικῆς ὑλῆς εἰς τιμᾶς ΚΟΣΤΟΥΣ.

ζ) Διδάκτωρα προσίσται. Διὰ τοὺς στρατευμένους ίδιωτερά τιμῇ.

η) Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ζητήσατε τοιαύτας ἀπὸ

ύπὸ τῶν κατὰ χώρας προδεινικῶν λιμενικῶν ἢ ἐλλέιψει ὑπὸ τῆς πλησιεστέρας ἐλληνικῆς ἀρχῆς.

Τέλος εἰς τὸ ἄρθρον 9 ἐνέπειτα δεκτὴ ἡ ἀκόλουθος τροπολογία:

«Κυρούνται ἀφ' ἡς ἔξεδόθη ἡ υπ' ἀριθ. 34404)4705)4.6.56 ἐγκύλιος Υ.Ε.Ν. περὶ προκρυπτέος εἰσαγωγικῶν ἔξετάσεων διὰ τὰς δημοσίας Σχολὰς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως».

* * *

«Ἡ Ἐπιτροπὴ Ἐδουσιοδοτήσεως κατὰ τὴν συνεδρίασίν της τῆς 10ης Αὐγούστου ἐνέκρινε τὸ Ν. Δ. «περὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ κωδικοποιημένου Ν. Δ. 2689)1953», ὡφελοῦ ἐπέφερεν ὡρισμένας τροπολογίας, κυριώτερα σημεία τοῦ ὥποιού είναι τὰ ἔξι:

“Ἄρθρον 1ον: Θαλασσία ὑπηρεσία διανυμένη παρ' Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπί πλευρῆς σημαίας, τῶν διόποιον τὰ ὄποιαν τὰ ἐλληνικὸν πληρώματα είναι συλλογικοὶ ἡσηματικοὶ παρά τὸ Ν.Α.Τ. καὶ λοιποὶ Ταμείοι, ὑπόλοιποι. Ιζεται εἰς τὸ ἀκέραιον ἀφ' ἡς αὐτοῖς ἐναυτολόγησθαν ἐπὶ τῶν ἡσηματικῶν πλοίων, πρὸς συμπλήρωσιν προσόντων δι' ἀπόκτησιν ἀπόδεικτον ναυτικότητας ικανότητος.

“Ἄρθρον 2: 1) Ἡ ἀπαιτουμένη πρὸς συμμετοχὴν διπλωματούχων τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν Μηχανικῶν εἰς εξέτασην πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτου μηχανικοῦ Γ'. τάξεος καὶ πρὸς ναυτολόγους ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ ἐπὶ πλοίων ὀπλικούς ισοχρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ ἐπὶ πλοίων διπλωμάτου 5000 κόρων. 2) Ἡ ὑπηρεσία ἐργοστασίου, ἀπόκτατοι: α) κατὰ τὰς εἰκόσι τουλάχιστον μηναῖς εἰς μηχανουργεῖα διαθέντων πλήρη ἐξοπλισμόν. β) κατὰ τὸ ὑπόλοιπον διάστημα ὡς αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν. Δ. 2689)53 ὥριζουσι. 3) Ἡ κατὰ τὴν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου διαστήματος προσθέτων εἰς τὸν διάστημα τοῦ 25 ἵππων χαλινωτηρίου.

Εἰς τὸ ἄρθρον 4 παράγρ. 2 ὥριζεται, ὅτι πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων ἀτέμονης δεκαοπτηνῆς ὑπηρεσίας δύνανται εἰς ἀντικαθίσταται ἡνὶ ὑπὸ ιδιότητα μαθητευομένου μηχανικοῦ γενικοῦ ισεριστού θαλασσίας ὑπηρεσίας ὑπὸ ιδιότητα μαθητευομένου μηχανικοῦ γενικοῦ ισεριστού θαλασσίας διανομής τουλάχιστον 25 ἵππων χαλινωτηρίου.

Εἰς τὸ ἄρθρον 3 παράγρ. 2 ὥριζεται, ὅτι πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων ἀτέμονης δεκαοπτηνῆς ὑπηρεσίας δύνανται εἰς ἀντικαθίσταται ἡνὶ ὑπὸ ιδιότητα μαθητευομένου μηχανικοῦ γενικοῦ ισεριστού θαλασσίας διανομής τουλάχιστον 25 ἵππων χαλινωτηρίου.

Εἰς τὸ ἄρθρον 5ον. 4 παράγρ. 11 τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ Ν. Δ. 3170 τροποίεται ὡς ὁ κολούθως :

“Δι' ἀπόφασεων τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐγκρινομένων ὑπὸ τοῦ πορευούμενού δύνανται α) νό μειούται ἡ κατὰ τὸ ἄρδα γ'. τῆς παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου τακτικὴ εἰσφορά τῶν πλοιοκτῶν καὶ τῶν ναυτικῶν κατὰ πορσοτὸν μέχρι τοῦ 1)3) τῆς εἰσφορᾶς ταύτης. β) Νά αὐδομούνται αἱ τακτικαὶ εἰσφοραί, νά καθορίζονται ἀλλας ἡ κλίμαξ χωρικοτήτων: ή αἱ κατηγορίαι τῶν πλοίων.

Ἀρχαιρεσίαι

Γενομένων ἀρχαιρεσίων διὰ τὴν ἀνάδειξιν τοῦ Ε'. Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς Ἐνάσσεως Ἐφοπλιστῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων, ἐξελέγησαν οἱ ἔξης κ. κ.: Μανόλης Πλάσσος πρόεδρος, Δημητρίος Μελαχροίνος ἀντιπρόεδρος, Νικόλαος Δουμεστίνης γραμματεὺς, καὶ σύμβουλοι οἱ κ.κ.: Παναγοδόμητρος Λυκούδης, Ἀλκιβιάδης Ιωάννου, Διούντιος Θεοδόσης καὶ Ἀντώνιος Καστογεώργης.

Νέα ἔκδοσις Ναυτιλίας δι' Ἐμποροπλοιάρχου

Ἐξεδόθη ὁ πρώτος τόμος τῆς Νέας ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ δι' Ἐμποροπλοιάρχου Α. Δ. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Πλοιάρχου Β.Ν. ἐ.ἄ.

Περιέχει τὴν αἰτουμένην ὑλὴν διὰ τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν δι-

πλωμάτων Πλοιάρχων Α', Β', καὶ Γ', τάξεως ύπο μορφήν συντόμων καὶ περιεκτικών απαντήσεων εἰς τὰς ἀντιστοίχους παραγράφους τοῦ τελευταίου Ἀναλυτικού Προγράμματος, αἵτινες ἀποτελούν θέματα ἔξτατέων.

Ο δεύτερος τόμος, περιέχει τὴν ὅλην ΚΟΣΜΟΓΡΑΦΙΑΣ, ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ καὶ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, θά ἐκδοθῇ ἐντὸς δλίγου.

Πωλεῖται εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς «ΤΡΙΤΩΝ» ἀπὸ ὥρας 6-8 μ.μ., Κουντουριώτου 147, Πειραιεύς.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΙ·ONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιθερ.): 'Εξετέλεσεν εἰς Μασσαλίαν ἐπισκευάς ζημιῶν ἀναθή τῆς Ισάλου γραμμῆς, τὰς ὁποίας ὑπέστη ἐκ προσκρούσεως μὲ τὸ γαλλικὸν «Καλληνονίε». (Ιουλ. 27)

«ΑΛΚΗΣ» (λιθερ.): 'Απολέσαν τὴν Ἐλικά του ἐρρυμουλκήθη εἰς Τσέστερ, ἐνθα καὶ θὰ τὴν ἀντικαταστήσῃ. (Ιουλ. 25)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ»: 'Εφθασεν εἰς Βαλτιμόρην ρυμουλκούμενον, συνεπείας ἀπωλείας τῆς Ἐλικός του. (Ιουλ. 27)

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (Κοσταρ.): 'Ἐρρυμουλκήθη τὴν 31ην 'Ιουλίου εἰς Χάρλιγκεν, ὅπου θὰ ἐπισκεψάσῃ βλάβην τοῦ προδαλίου του καὶ ζημιάς τινὰς ἐκ συγκρούσεως. (Ιουλ. 31)

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (Κοσταρ.): 'Εμφόρτον ἀπὸ Μορμουγκάο δι' 'Εμδεν παρέμεινεν ἀκύρωτην 450 μιλίων ἀπὸ τοῦ 'Άδεν καὶ 30 μιλίων νοτίων τοῦ Ράς Φαρτάκ, συνεπεία ἑξαντλήσεως τῶν καυσίμων του. Εἰς Βοϊθείαν τοῦ ἐποτεύει τὸ ναυαγοσωστικὸν «Προτέκτωρ», ὅπερ καὶ τὸ ρυμουλκεῖ.

«ΕΜΥΡΤΩ» (δύνδουρ.): 'Εσπουμεώθη ἐναρδις πυρκαϊᾶς, ἐκ σιγαρέττου, εἰς τὰ διαιμερίσματα τοῦ πληρώματος, ὅπαν τὸ σκάφος ἐναύλοδει εἰς Λιμερικ. Τὸ πῦρ κατεσβέσθη ἐγκαίρως. (Αὔγ. 6)

«ΕΝΟΥΤΣΙ» (λιθερ.): 'Απὸ Σέρδεν 'Αιλαντος διὰ Βαλτιμόρην προσῆρεν εἰς Κέιπ Χένρου, ἀλλ' ἀνειλκυσθή ἐγκαίρως μὲ τὴν βοήθειαν ἐνὸς ρυμουλκοῦ καὶ ἐφθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του. (Ιουλ. 28)

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ» (λιθερ.): 'Εμφόρτον ἐξ 'Αμπου Τζενίμα διὰ Φιλαδέλφειαν προσῆρεν εἰς Μάρκους Χουκ, ἀλλ' ἀνειλκυσθή ἀνέν ζημιῶν καὶ κατέπλευσεν εἰς τὸν προορισμὸν του. (Αὔγ. 11)

«ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ» (Κοσταρ.): 'Ἐρρυμουλκήθη εἰς Βαλτιμόρην, ὅπου καὶ θὰ ἐπισκεψάσῃ τὰς ἐκ προσαράξεως ζημιὰς του. (Αὔγ. 2)

«ΦΟΙΝΙΞ»: 'Εφθασεν εἰς Γιβραλτάρ ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ δόλανδικον ναυαγοσωστικὸν «Σάβρτε Ζῆ». Η ρυμουλκησίς θὰ συνεχισθῇ μέχρι Βαλτιμόρης. (Αὔγ. 6-7)

«ΧΡΥΣ» (λιθερ.): 'Κενὸν ἀπὸ Χιροχάτα δι' 'Αγιον Φραγκίσκον, παρέμεινεν ἀκύρωτην 400 μιλίων ἔξωθι τοῦ δευτέρου λιμένος, συνεπεία θραύσεως τοῦ ἀξονός του. 'Εσταλή βοήθεια καὶ τὸ σκάφος ἐφθασεν εἰς 'Αγ. Φραγκίσκον, ὅπου θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν ἀξονά του. (Αὔγ. 8)

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιθερ.): 'Απώλεσε τὴν Ἐλικά του 115 μιλία θορείων τοῦ Κέιπ Χένρου, Ναυαγοσωστικὸν σπεύσαν εἰς βοήθειαν του τὸ ρυμουλκησεν εἰς Τσέστερ. (Αὔγ. 2)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο τόνος τῆς ναυλαγορᾶς ὑποτιμητικός κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ α'. δεκαπενθήμερου τοῦ Αύγουστου, ἐπανέκτησε τὴν ζωρότητά του, μετὰ τὴν ἐπίταξιν τριάκοντα περίπου ἀγγλικῶν φορτηγῶν σκαφῶν διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν στρατιωτικῶν μετακινήσεων πρὸς τὴν Μεσόγειον τῆς Ἀγγλίας. Διαταραχή ἐπήθη ἀπὸ τὴν ἐπίταξιν αὐτῆν εἰς τὴν προσφοράν ἐπίοιμον χωρητικότητος.

Η χαλάρωσις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐπομεύθη, κυρίως, εἰς τὸν τομέα τοῦ Βόρ. 'Ατλαντικοῦ, λόγω ἀφ' ἐνὸς τῆς περιωρισμένης πως κυκλοφορίας διαταγῶν διὰ γαιάνθρακας καὶ σιτηρῶν καὶ τῆς προσφορᾶς ἐπίοιμου χωρητικότητος. Η ζήτησις πάντως σταθερά διετηρήθη διὰ συνεχῆ μακροχρόνια ταξίδια καὶ διὰ φορτωσεις γαιανθράκων ἀπωτέρων

ἡμερομηνιῶν. Ή ναύλωσις διὰ δεκαετοῦς διαφερείας συνεχῇ ταξίδια γαιανθράκων γερμανικού νεοτεύκτου εἰς τὰ 48) — διὰ τὰ πρώτα πέντε ἔτη καὶ δόλανδικού εἰς τὰ δολ. 4.90 (τάιμ-τσάρτερ) διὰ πέντε ἔτη εἰνες χαρακτηριστικαὶ τῆς ζητήσεως. 'Απλά ταξίδια ἐπληρώθησαν 68) διὰ τὰς ἄρχας τοῦ 15θημέρου καὶ ἐν συνεχείᾳ 70) δι' Αύγουστον—Σεπτέμβριον. Μὲ τὸν αὐτὸν ναύλον ἐπληρώθησαν σκάφος διὰ τρία ταξίδια. Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἐκλεισθησαν σκάφη τινὰ εἰς τὰ 11.50 δολ. Γάλλοι ναυλωταὶ ἐπληρώσαν διὰ 12 συνεχῆ ταξίδια, μὲ ἔναρξιν Νοέμβριον—Δεκέμβριον, 67) διὰ τὸν Κόλπον, μὲ ώψιόν διὰ γαλλικῶν λιμένων 7) —, μὲ 2000 τὸν ἐκφόρτωσιν ήμεροποίως. 'Εν συνεχείᾳ, καὶ μετὰ τὴν ἐπίταξιν τῶν ἀγγλικῶν σκαφῶν, οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ δέκαθησαν τὸν προσφερόμενα ναύλον τῶν 71) — διὰ τὸ Κόντινεν. Δύο συνεχῆ ταξίδια εἰς μότορσπιτ ἐπληρώθησαν 69) διὰ τέσσαρες διὰ τρία συνεχείᾳ 70).

Τὰ σιτηρὰ ἐπίσης ἐπέδειξαν τὴν αὐτὴν χαλάρωσιν εἰς τοὺς ναύλους. 'Ελλασία τησσαὶ καὶ τὰ φορτία. 'Επληρώθησαν περὶ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ιουλίου καὶ τὰς ἄρχας Αύγουστου 101) διὰ τὸν Κόλπον δι' Ἀγγλίαν (Αύγουστον—Σεπτέμβριον) ἐναντὶ τῶν 102) διὰ προγραμμένων καὶ ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Μασσαλίαν δολ. 11.50. 'Εν συνεχείᾳ, καὶ μετὰ τὴν ἐπίταξιν τῶν ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἐπληρώθησαν 105) — διὰ τὸν Κόλπον δι' Ἀγγλίαν, μὲ ἀρκετάς διασταγάς σιτηρῶν ἀπὸ τὸν τομέα τῆς Βορ. 'Αμερικῆς καὶ μὲ πρόβλεψιν καλυτέρων ναύλων. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 23 καὶ διὰ τὴν Αμερικανὴν Ρότερνταμ ἐπληρώθησαν δολ. 13.75 ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, δηλαδὴ 1.25 δολ. περισσότερων τῆς προγραμμένης διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν ναύλωσεως. 'Απὸ τὸ Πόρτο Τσωρτσιλή προσεφέροντο 95) —, ἐνῷ ἐξητούντο 97) διὰ τὰς ὁποῖας καὶ ἐπληρώθησαν. 'Ερμαροί φορτασταὶ, ἐπεδείκνυν ένδιαφέρον διὰ τὴν μεταφοράν φορτίων στηρίζονται ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον.

Τὸ Πλέιτ μὲ ζωητοτέρων πως κίνησην. Σκάφη Σεπτέμβριού, προσφέροντα κυβισμὸν 62 κ.π. ἐκλεισθησαν δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 167) διὰ πεπτέμβριον. Σκάφη Αύγουστου ἐπληρώθησαν 155) —. Διὰ τὴν Αμερικανὴν Αμεριδρούγον 147) διὰ πεπτέμβριον—Οκτώβριον.

Απραξία καὶ εἰς τὴν Κούβαν. Ζαχάρεις ἀπὸ τὸ Σάν Ντομίγκο διὰ Λονδίνου εἰς τὰ 127) διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώθη ὁ βελτιωμένος ναύλος τῶν 190) — φίο καὶ διὰ τὸ Καράποτο δολλ. 26 φίο ἐντ. στόσουεν.

Τὰ αὐτοτραλιανὰ γεννήματα μὲ ἀρκετὸν ἐνδιαφέρον δι' ἀπωτέρας κυρίων ἡμερομηνίας, λόγω τῆς ἀλλαγῆς φορτίων δι' ἐγγυτέρας φορτωτικῶν. 'Αρκετάς σκάφη ἐκλεισθησαν διὰ τὰς 'Ινδίας μὲ ναύλον 158) — διὰ Σεπτέμβριον—Οκτώβριον ἀπὸ Νότ. Αύστραλιαν καὶ 160) δὲν συνεχείᾳ. Μερίδες φορτίων ἀπὸ Νέαν Νότιον Ουαλίαν διὰ τὸ Κόντινεν εἰς τὰ 160) — (Σεπτέμβριον—Οκτώβριον) καὶ Οκτώβριον—Νοέμβριον.

Γερμανικὸν μότορσπιτ ἐναύλωση διὰ σόγια ἀπὸ τὸ Ντάρεν διὰ τὸ 'Αμπτο εἰς τὰ 180) — φίο (Σεπτέμβριον—Οκτώβριον). 'Αρκεταὶ διαταγαὶ δι' ίνδικά μεταλλεύματα. Προσφερόντο ἀπὸ τὸ Βίζαγκαπατάμ διὰ Γύδιναν 125) — φίο. 'Αραβόσιτος ἀπὸ τὸ Κέιπ Τάουν διὰ τὸ Κόντινεν 122) διὰ Σεπτέμβριον. 'Απὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν κίνησης περιωρισμένης ἐκτάσεως ἐστημένη. Σίτος διὰ Χιλήν ἐπληρώθη δολ. 12 καὶ 15.50, ἀνάλογως μεγέθους καὶ διὰ Βραζιλίαν (Αύγουστον—Σεπτέμβριον) δολλάρια 16.75. Διὰ τὴν Δουνκέρκην δολ. 19.50 μεγάλο σκάφος διὰ τὴν Αμερικανὴν Ρότερνταμ δολ. 16.60 καὶ διὰ Μασσαλίαν (μεγάλο σκάφος) δολ. 19.50. Τὰ παλαιοσίδηρα δι' Ιαπωνίαν (σκάφος Σεπτέμβριον) ἐπληρώθησαν 190 χιλ. δολ. φίο καὶ οὐλεία κατ' ἀποκοπή δι' Αύγουστον δολ. 277 χιλ. φίο εἰς σκάφος Σεπτέμβριον—Οκτώβριον.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον (Μελίλλαν) διὰ τὸ Κόντινεν εἰς τὰ 41) διὰ Αγγλίαν 38) διὰ Πυρίται απὸ τὴν Χουέλβαν διὰ Μπέλφαστ 56).

Τὰ τάιμ-τσάρτερα μὲ ναύλους σταθερούς. Κυκλικὸν Δυτ. 'Αφρικῆς ἐπληρώθη 41) — καὶ μότορσπιτ 47) διὰ Κυκλικὸν Είρηνικον (ἀτμοκίνητον σκάφος) δολ. 6.35

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σταθερά ή ναυλαγορᾶ διὰ τὰ πετρέλαια. Τὰ γεγονότα τῆς Διώρυγος οὐδεμίαν ἔσχον ἐπ' αὐτῆς ἐπιδρασιν. Τόσον διὰ συνεχῆ, ὃσον καὶ διὰ πλήρα ταξίδια ή ζήτησις ὑπῆρξε καλὴ καὶ οἱ ναύλοι περὶ τὰ γνωστὰ

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

Τὰ νεότευκτα καὶ υπερπολυτελῆ πλοῖα τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μιλλίων

Κινηματογράφος—Πισίνα—Air Conditioning

ΑΧΙΛΛΕΥΣ,

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,

Δι' Αλεξάνδρειαν — Λεμεσσόδον — Βηρυττόν — Πόρτα Σάτιδος — Αλεξάνδρειαν.

Τετάρτην 15, 29 Αύγουστου 12, 26 Σεπτεμβρίου 3 μ.μ.

Διά Γένοβαν—Μασσαλίαν
νέσωσ Ισθμοῦ.

Τετάρτην 22 Αύγουστου, 5 καὶ 19 Σεπτεμβρίου 12ην μεσημβρινήν.

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ Έκαστην Πέμπτην 5 μ.μ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

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

έπιπεδα διεκυμάνθησαν. 'Επληρώθησαν 100—97½ τοῖς έκατὸν πλέον τῆς Κλίμακος διὰ ταξίδια 'Ανατολικής Μεσογείου—Αγγλίας—Κόντινεντ, αναλόγως θεσεών πλοίους (άκαθαρτά φορτία). 'Από τὸν Περσικὸν Κόλπον ἡ ζήτησις έκαλύφθη εἰς τὰ 30% πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου δι'. Εύρωπη, 35 δὲ τοῖς έκατὸν ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν διὰ Γαλλίαν καὶ 32½ τοῖς έκατὸν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ Βόρ. Ἀμερικήν (Αύγουστον). 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὴν Αγγλίαν—Κόντινεντ ἐπληρώθησαν εἰς μεγάλα σκάφη 45% πλέον ζῶντα Κλίμακος (άκαθαρτά φορτία), ἀλλὰ καὶ 20% πλέον διὰ σκάφος μικρὸν (9500 τ.). Καθαρά φορτία ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Απω 'Ανατολήν ἐπληρώθησαν 11½ τοῖς έκατὸν πλέον τῆς Κλίμακος καὶ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν Χάρδρην 69) (Σεπτέμβριον). Τὰ ταξίδια τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτῆς εἰς τὰ 32½ τοῖς έκατὸν πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια ἐπληρώθησαν 35%. Συνεχὴ ταξίδια τριῶν ἔτων διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν 7½ τοῖς έκατὸν πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου καὶ μὲ τὴν βάσιν αυτοῦ διὰ τέσσαρα ἔτη. 'Εναρξις μέσον 1957. 'Επτὰ νορδηγικά σκάφονταν θεσσαλίησαν τάιμ-τσάπτερ πενταετούς διαρκείας εἰς τὰ 30)—διὰ τὰ πέντε, μετρίας χωρητικότητος καὶ 27) διὰ τὰ 24—26.000 τόνων, μὲ παράδοσιν 1959 καὶ 1960. Τάνκερ 19 χιλ. τόνων, μὲ παράδοσιν 1960, ἐκλείσθη εἰς τὰ 30)—διὰ πέντε ἐπὶ τάιμ-τσάπτερ. 'Ετερον (15.820 τ.) μὲ παράδοσιν 1961 ('Ιανουάριον) 29) διὰ πέντε ἔτη.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Αφθονία διαταγῶν ἐν κυκλοφορίᾳ παρατηρεῖται, μὲ ἔλλειψιν, δημοσ., ἔλληνικῶν ναυλώσεων, ἔλλειψις διαθεσίμου χωρητικότητος. Αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ὑποστηριγμέναι. 'Απὸ Κωνσταντζαν (τσιμέντα) διὰ Περσικὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν 95)—φίο, ὑπάρχει δὲ μεγάλη ζήτησις τοννάζ. 'Επίσης διὰ τσιμέντα ἐπιλέγεται διὰ Περσικὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν 92) 6 φίο, Αύγουστον—Σεπτέμβριον. 'Ἐκ ρωσικῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔζητετο σκάφος 6000 τ. δ. w. (γενικά εἶδον), δι' ἐνα λιμένα 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, διὰ φόρτωσιν Σεπτέμβριον. 'Υπεδεικνύετο ἡ ὑπότοπη προσφορῶν. Πλοᾶς ἐπίσης ἔζητοντες ἐν Μαύρης Θαλάσσης πρὸς μεταφοράν ρωσικῶν σιτηρῶν εἰς Γιουγκοσλαβίαν μὲ ναύλῳ 56)—ἔως 95)—φίο διὰ Αύγουστον—Σεπτέμβριον. Τὰ σκάφη ἔδει νὰ είναι κατάλληλα διὰ φόρτωσιν σιτηρῶν. Τὰ ἔλληνικά μεταπλεύεται μὲ συνήθη κίνησιν. 'Επληρώνοντο ἀπὸ Στρατῶν διὰ Σλούσικιλ ('Ολλανδία) 58)—διὰ Σεπτέμβριον—'Οκτώβριον καὶ ἀπὸ 'Ιτεάν διὰ Χερούλων 23)—ἔως 24)—Σεπτέμβριον. 'Η προαναφερθεῖσα διαταγὴ διὰ 5500 τ. ζαχάρεως ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο δι'. 'Ελλάδα εἰς τὰ δολ. 19, παραμένει εἰσέτι ἐν κυκλοφορίᾳ. Τὸ ὑπὸ ἀγγλικήν σημάσιαν φορτηγὸν «'Αντριου» (τοῦ κ. Τσαβλίρη) ἐναυλώθη ἀπὸ Μαριούπολιν 2300 τ. γαιανθράκων δι'. 'Άδριατικὴν 53), φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Ἐκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«MONTE RIKO» λιδεριανὸν (οχ. «Mount Royal») ἀπὸ Χάμπτον ρόδος δι'. 'Αβατίμορην 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 70), ὑφίσιο ἀπὸ Φιλαδέλφειαν 70) 6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΠΙΝΤΑΡ» ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μασσαλίαν δολ. 13.50, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—31 Αύγουστου.

«ΠΛΑΝ» (λιδερ.) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 13.000 τ. σόγιας καὶ γεννημάτων δι'. ἐνα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 21.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Δεκέμβριον—'Ιανουάριον.

«АЗОҮЕРО» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων διὰ Μπέλφαστ, Λίδερτον, Μπίρκενχετ ή 'Ειδονγάριον 102) 6, φόρτωσις 18 ἔως 31 Αύγουστου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τόν. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι'. 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 156.000 φίο, φόρτωσις 20 Αύγουστο—5 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν, δολ. 11.50, φόρτωσις 25 Αύγουστο—15 Σεπτέμβριον.

«ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» (λιδερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 14.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ριζίκεαν, δολ. 11.50, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» ἐπὶ Φιλαδέλφειας 12.500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ, δολ. 9.60, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Αύγουστου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» (λιδερ.) ἐπὶ Φιλαδέλφειας 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ, δολ. 9.55, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες δολ. 13, μὲ 750 τ. ἐκφορτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, ὑφίσιο διὰ Βίλλαν Κονοτίτιούσιον δολ. 13.25, μὲ 650 τ. ἐκφορτωσιν, φόρτωσις 18—31 Αύγουστου.

«ΤΡΑΙ-Ι-ΛΑΝΤ» (οημ. ἄγγλικη) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 9600 τόν. γεννημάτων δι'. ἐλεκτονὲς λιμένας δυτικῆς 'Αγγλίας 101) 3, βάσιν ἐν λιμένα, φόρτωσις 28 Αύγουστου—3 Σεπτέμβριον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Κοσταρ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 7500 τ. παλαιοσιδῆρων (405.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ δυτικῆς ἀκτῆς 'Αγγλίας κατ' ἀποκοπὴν λίρας 43.500 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐπὶ Νόρδερν ρέιντζ 9800 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι'. 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ κατ' ἀποκοπὴν δολ.

155.000 φίο, φόρτωσις 10—30 Σεπτέμβριον.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 11.500 τ. γαιανθράκων δι'. 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 70), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, καντσέλλο 5 Σε-

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

“Ο ΘΑΛΗΣ”

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Διὰ τὸν ἀπὸ 1-10-1948 Β. Διατάγματος

"Ετος Ιδρύσεως 1946

Εἰσιτήριοι εξετάσεις 20—28 Σεπτέμβριον ἐ.

Πλήρης θεωρητικὴ καὶ δι' ἐφαρμογῶν κατάρτισις Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε. Ν.

Ἐργαστήριοι καὶ ἐγκαταστάσεις δι' ἔξασκησιν

Εἰς τὰς ἔξετάσεις τοῦ 'Υπουργείου Εμπορ. Ναυτιλίας πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε. Ν. ή Σχολῆ μας είχεν επιτυχίαν 100ορο.

Πληροφορίαι καὶ ἐγγραφαι καθ' ἔκστην εἰς τὴν Σχολὴν

Αριστοτέλους 88α (Πλατεία Κυριακοῦ—πρόων Βικτωρίας)

Τηλέφ. 811.349 ΑΘΗΝΑΙ

πτεμβρίου.

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιδερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες δολ. 13, ὑφίσιο δι'. διὰ λιμένα Ποταμοῦ 13.25, μὲ 750 τ. φόρτωσιν 60 σέντες καὶ 650 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (παναμ. δεξαμεν.) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 10.600 τ. γεννημάτων δι'. 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, κατ' ἀποκοπὴν δολ.

127.560, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Αύγουστου—15 Σεπτέμβριον.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιδερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 12.000 τ. γαιανθράκων δι'. 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 70), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΑΡΟΣ» (λιδερ.) ἐκ Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι'. 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 13.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Αὔγουστου.

«ΔΗΜΟΣ ΖΕΝΗΣ Δ.» (λιδερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 13.500 τ. γαιανθράκων δι'. 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ (τρία συνεχῆ ταξίδια) 70), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ» (δεύτερον ταξίδιον) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων δι'. 'Αμβέρσαν—Αρμόύρων 13.75, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Αύγουστου—10 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ» (δεύτερον ταξίδιον) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων δι'. 'Αμβέρσαν—Αρμόύρων δολ. 23, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 Οκτωβρίου.

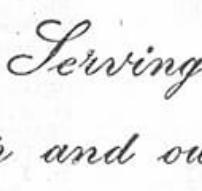
Έκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» (λιδερ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων δι'. Σάντα Αντωνία δολ. 12, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Πούγκετ Σούν—Κολούμπια Ρίβερ 9500 τ. παλαιο-οιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι'. ἐν λιμένα 'Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 180.000, ὑφίσιο διὰ δεύτερον λιμένα δολ. 3500 ξέτρα, φόρτωσις 1—25 Σεπτέμβριον.

«ΣΤΕΡΑΙΓΚ ΒΑΚΙΓΚ» (οημ. ἄγγλικη) ἀπὸ Βρετανικῆς Κολομβίας—Πόρτλαντ (Ορεγκον) 9900 ἔως 10.000 τόν. παλαιο-οιδήρων (511.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ δολ. 200.000, ὑφίσιο διὰ δέματα 205.000, φόρτωσις 1—31 Οκτωβρίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιδερ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων (Συνέχεια) ναυλώσεων εἰς τὴν 44ην σελίδα)



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.S.LN 8090!

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ., Σιγάλας	04	2425	διηλθε Κων)πολιν 7 Αύγ. διά Ζυτάνωφ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» ..	54	6498	άνεχ. Γκέραλτον 10 Αύγ. διά Καράτσι
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώχ»	54	8450	έφθ. Υμουίντεν 1 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Ευγενία I. Χανδρή»	18	2974	έφθ. Λάγκος 2 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Φιλεδέλφειαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιο Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διηλθεν "Άδεν 1 Αύγ. διά Βομβάρη, έφθ. 9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρες	43	7231	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Χιούστον 4 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρης	27	1887	έφθ. Βρατίλαν 8 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψάτης	20	844	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασίδης	18	2858	έφθ. Ζογκούλδας 6 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 1 Αύγ. διά Σέτταν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Λά Παλλίς 6 Αύγ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	έπθ. Μιτουένος "Άυρες 29 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. Φαφαλιού	14	7142	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΚΤΗ	«'Αδ. Λιδανού» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 30 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1115	εις Πειραιά 5 Αύγ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	διηλθε Λός "Αντζέλες 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιδανού» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρής	21	1037	εις ταξίδια 'Ανατολ. Μεσογείου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λασιμός & Πατέρες	42	7177	άνεχ. Άμβέρσαν 2 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	έφθ. Χούλι 1 Αύγ. καὶ "Ιμιγχαμ 9
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλης	42	7191	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Βαγκούδερ
ΑΞΙΟΣ	«Λιδανός» Α.Ε.	43	7176	διηλθε Σιγκαπούρην 3 Αύγ. διά Τσιμπά
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λασιμός & Πατέρες	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & G. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	εις μεταφοράς "Οδησσού — Πειραιῶς (πετρέλαια)
ΑΡΓΩ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» Α.Ε.	41	7460	διηλθε Σημάτη 1 Αύγ. διά Κορέαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διηλθε Ρίον 'Ιανέριον 1 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	53	13415	εις Πειραιά 14 Αύγ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμα	39	1008	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΣΤΕΡΙΣ	'Εκτώ Δρασκούλης	43	7176	έφθ. Μόμπιλ 4 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7227	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	έφθ. "Άδεν 5 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πουτάλης & Σία	11	1881	διηλθε Θέουταν 9 Αύγ. διά Λονδίνον
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδας
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	διηλθε Κων)πολιν 8 Αύγ. διά Βίσμαρ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Βατούμ 9 Αύγ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άνεχ. Θεσσαλονίκην 23 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Άμβέρσαν 1 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Μπούενος "Άυρες 7 Αύγ. διά Ρεσιφ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου	21	5728	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Χάμπτον ρόδας 9 Αύγ.
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διηλθε Κων)πολιν 8 Αύγ. διά Χερσώνα
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάντρη — Δούκας	23	1634	έφθ. Χάμινα 2 Αύγ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2728	εις Τζάκσονσιλλ ἀπὸ 22 Μαΐου, ἐπισκευή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	έφθ. "Εμδεν 3 Αύγ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιο Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Μοντεβίδεο 2 Αύγ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	έφθ. Τσάρλεστων 28 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιμάντε»	55	6110	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	διηλθε Χάμπτον ρόδας 28 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιδανού	37	4839	άνεχ. Μόμπιλ 3 Αύγ. διά Χιούστον
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	εις Μούμρανακ 5 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4142	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυών» Α.Ε.	44	7253	διηλθε Πούλο Μπούκομ 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. 'Οζάκαν 2 Αύγ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 5 Αύγ. ἐξ 'Ερυθρᾶς
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. "Ιμιγχαμ 7 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Κων)πολιν 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	διηλθε Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λασιμός	43	7176	έφθ. Κων)πολιν 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. διό Νταμμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 7 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7200	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 8 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 28 'Ιουλ. δι' Ούζαν

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

Head Office: KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS
P.O.B. 116 Tel. 2450	P.O.B. 184 Tel. 2450	P.O.B. 69 Tel. 90	Rizari Building Tel. 40175

ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
P.O.B. 15 Tel. 281	P.O.B. 6 Tel. 187	P.O.B. 63 Tel. 8	P.O.B. III5 Tel. 488	P.O.B. 312 Tel. 2311	P.O.B. 55 Tel. 681

UNDER THE STYLÉ : —

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all Offices: "PHRONTIS,"

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	Έθο. Κουβέιτ 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7203	άνεχ. Μόδιπιλ 3 Αύγ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. Λούζης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΕΑΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	έθο. Χάμπτον ρόδς 9 Αύγ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρέπ. — Σταθάτος	44	7251	έθο. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	2369	έθο. Κωνσταντίνα 1 Αύγ. και Πειραιά 13
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — Έλευθεριάδη	17	3976	έφθ. Οδησσόν 10 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Λίππη Πέντρα 7 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Λονδίνον 10 Αύγ. διά Βασόραν
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 9 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	άνεχ. Μονρόδιαν 27 Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άπ. Πεζάς	56	8250	εις θέσιν 36B. — 20 Α., Αύγ. 1, διά Φλωρίδα
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Ιουλ. διά Ζευμπρούγκε
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Άγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδι από έτον
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιόν Δ. Ιγγλέση	42	7035	έφθ. Βενετίαν 5 Αύγ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	εις Λάς Πιέντρας 2 Αύγ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7255	διήλθε Λός "Αντζελες 23 Ιουλ. διά Τόκιο
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	εις θέσιν 49 B. — 4.1 Δ., Αύγ. 6 δι' Ιψουίτς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	56	6330	άνεχ. Μπορτράτιλαν 9 Αύγ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7229	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 8 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Μπράκε 6 Αύγ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άργει Καρθαγένην 8 Αύγ. διά Σιδώνα
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	έφθ. Σαδάνων 26 Ιουλ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7224	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. δι' Ούζαν
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	διήλθε Λάδσεντ 5 Αύγ. διά Χαβάνων
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	διήλθε Νότρερ 1 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν, έφθ. 7
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ευτερίκος	45	3805	άργει Πειραιάς από 30 Ιουλ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	άνεχ. Αλμπάκες από 18 Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Ελλην. Μεσογ., Γραμμαί	11	7527	άργει Πειραιάς από 23 Ιουν., επισκευή
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Καρθαγένην 8 Αύγ. διά Σιδώνα
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7223	έφθ. Σαδάνων 26 Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	διήλθε Λάδσεντ 5 Αύγ. διά Χαβάνων
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Αποδιάκος	45	7176	διήλθε Νότρερ 1 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν, έφθ. 7
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	7600	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΛΑΚΟΝΙΑ	Αλεξάτος — Δαύκας	25	964	άνεχ. Αλμπάκες από 30 Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	άργει Αλμπάκες από 18 Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΛΕΣΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Πόρτ ντε Μπούκ 7 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 28 Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	εις μεταφοράς Ιτέας — Οδησσού
ΛΙΑΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	άνεχ. Λός "Αντζελες 8 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Ε. Νομικός	43	7229	διήλθε Θεούσταν 6 Αύγ. διά Τσιταγκόγκ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α.Ε.	45	7176	εις θέσιν Νοβορωσκην 5 Αύγ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	έφθ. Πόρτ από 30 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Τεργέστην 6 Αύγ.
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιος	55	8526	διήλθε Νέαπολιν από 27 Ιουνίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άνεχ. Βρέμην 1 Αύγ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	εις θέσιν 9 B. — 67 Α., Αύγ. 3 δι' Ιστανίναν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	άνεχ. Δουγκέρκην 28 Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΜΑΡΙΑΜ	«Οθων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	έφθ. Νοβορωσκην 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	έτ. «Ματζεολία»	20	6546	έφθ. Τεργέστην 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Μάρκος Νομικός	54	11577	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Ποιγιάκ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	διήλθε Θεούσταν 28 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΟΣ II.	Άρ. Κουλουκούντη	48	5500	άνεχ. Νάπτην 29 Ιουλ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	διήλθε Λός "Αντζελες 24 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Βομβάνην 7 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Θεούσταν 28 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΝΤΩΡ	Ν. Εύσταθιος	56	9000	έφθ. Ριγιέκαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΙΜΙΝΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. δι' Ούζαν
ΜΙΧΑΗΛ	Ν. Εύσταθιος	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Κωνσταντίνα 13
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	διήλθε Κιουρασάο 27 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	Ίκ. Καρράς	44	7247	άνεχ. Μπάρα 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Αύγ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	έφθ. Σεμαίνους 8 Αύγ.
ΝΕΔΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΝΕΣΤΟΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	άνεχ. Λός Παλλίς 2 Αύγ. δι' Ηνωμ. Πολιτείας
ΝΗΡΕΥΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	διήλθε Θεούσταν 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	Γ. Βατικώτης	11	1459	άνεχ. Χάρφαν 3 Αύγ. διά Μερσίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι' Ούζαν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	άδ. Σιτινάν	43	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Χάρην
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Καΐρης	43	7244	διήλθε Βομβάνη 20 Ιουλ., επισκευή
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	έφθ. Αμέρεσαν 6 Αύγ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Λά Πλάτσα»	55	9250	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Γ. Νικόλαου	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Λά Πλάτσα»	56	9250	άνεχ. Φρήματη 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	Έμπορ. — Εφοπλιστική	44	7284	εις ισπανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΓΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2800	άνεχ. Φρήματη 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ				

THE HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS G. E. AMANATIDES

Cables:
 «GRECO» CEUTA
 Phone 3936

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
 ΤΑΣ ΕΠΙΣΤΟΛΑΣ ΣΑΣ ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΕ
 ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΜΑΣ

CEUTA
 Post O.Box 87
 CEUTA
 Codes used
 ABC 5th & 6th Edi.

ΟΝΤΡΥ
 ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ
 ΟΡΟΣ ΚΥΛΗΝΗ
 ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ
 ΟΡΦΕΥΣ
 ΠΑΝΑΓΙΑ
 ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.
 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.
 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
 ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ
 ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ
 ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.
 ΠΑΡΓΑ
 ΠΑΤΡΑΙ
 ΠΕΡΙΚΛΗΣ
 ΠΕΤΑΛΟΙ
 ΝΕΤΡΟΣ
 ΝΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ
 ΝΗΝΕΙΟΣ
 ΠΙΝΤΑΡ
 ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)
 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ
 ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ
 ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)
 ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)
 ΡΙΤΑ
 ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ
 ΡΟΔΟΠΗ
 ΡΟΔΟΣ (δεξ.)
 ΣΑΜΟΣ
 ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
 ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.
 ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ
 ΣΤΑΜΟΣ
 ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
 ΣΤΑΥΡΟΣ
 ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
 ΣΤΕΛΙΟΣ
 ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ
 ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)
 ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)
 ΤΡΙΤΩΝ
 ΥΔΡΑΙΟΣ II.
 ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ
 ΦΛΩΡΙΝΑ
 ΦΡΑΓΚΙΣ
 ΦΡΥ
 ΧΑΔΙΩΤΗΣ
 ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ
 ΧΕΛΑΤΡΟΣ
 ΧΙΟΣ
 ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ
 ΨΑΡΑ

Κ. Γράτσος 45
 Κων. Β. Σκαρβέλης 43
 Δ. Ψυχογιός 17
 έτ. «Ωκεανός» Α. Ε. 19
 έτ. «Ορφεύς» 56
 'Αλεξάτος — Δούκας 21
 Α. Καραβίας 43
 Δράκος — Χ' Πατέρας 43
 Πάνος Κουμάνταρος 44
 'Αν. Κανθηλιώτης 42
 έτ. «Εύπιοιο» 45
 Γαγάνης 20
 Παπάς — Έλευθεριάδης 15
 «Ελληνική» Α.Ε. 47
 «Ιόνιον» Α.Ε. 43
 Μαρ. 'Εμπειρικός 45
 Υἱοί Π. Γουλανδρή 44
 Μάρκος Νομικός 42
 έτ. «Αθηνᾶ» 44
 Στρ. 'Ανδρεάδης 43
 έτ. «Λά Πλάτα» 56
 Φαφαλιού 43
 Βαγιάνης & Σίσ 16
 έτ. «Άλλαρις» 55
 Υἱοί Σιγάλα 25
 έτ. «Γλαζίας» 45
 «Ελληνική» Α.Ε. 44
 έτ. «Τρανσπετρόλ» 18
 Υἱοί Δ. 'Ιγγλεσόπ 43
 Υἱόν Σιγάλα 43
 Α. Πρίντεζης 28
 Νικ. Παπαδάτος 22
 έτ. «Φάραλλον» 55
 έτ. «Εντίνα» 56
 έτ. «Κάσος» 44
 'Ιω. Κουμάνταρος 44
 άδελφων Τυπάλδου 11
 άδ. Βλασσόπουλοι 43
 'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί 40
 Εύγενια Ι. Χανδρή 43
 άδ. Γράτσοι 44
 Κληρ. 'Αθ. Κουλούρα 30
 Λουκάς Νομικός 21
 Κ. Παπαγεωργίου κ.λ.π. 20
 Θ. Σταφυλοπάτης 27
 Καθρέπτη — Φουντή 07
 «Κάσος» Α.Ε. 45
 Χ. Χατζηπατέρας 44
 «Κάσος» Α.Ε. 44
 έτ. «Ναυτικ. Πράκτορες» 56
 'Απ. Πεζάς 55
 έτ. «Νέα Τύχη» 45

7176
 7235
 3703
 5182
 9200
 1001
 7258
 7250
 7244
 1445
 7240
 1331
 999
 2754
 7253
 3822
 11473
 7176
 6129
 10193
 7232
 7207
 6129
 7124
 1808
 16566
 1412
 7253
 1923
 5563
 7176
 7176
 1660
 2201
 6250
 8800
 7223
 7176
 2255
 7244
 11672
 10448
 7250
 4557
 1783
 985
 755
 1056
 7256
 7238
 7246
 10783
 8225
 7255

έφθ. Οζάκαν 6 Αύγ.
 έφθ. Χούλι 1 Αύγ.
 διήλθε Κολόμπο 30 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
 άνεχ. Βρέμην 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
 άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Γιουγκοσλαβίαν
 ες ταξίδια 'Αναπτολ. Μεσογείου
 έφθ. Χάμππτον ρόδς 3 Αύγ.
 έφθ. Λάρνακα 27 'Ιουλίου
 έφθ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 3 Αύγ.
 έφθ. Τεργέστην 1 Αύγ.
 άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
 έφθ. Κων. πολιν 9 Αύγ.
 άργει Πειραιά από 24 Μαρτ., έπισκευή
 έφθ. 'Αμβούργον 6 Αύγ.
 διήλθε Κιβραλτάρ 8 Αύγ. διά 'Αμερισαν
 διήλθε Παναμάν 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
 διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Χάμππτον ρόδς
 έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ.
 έφθ. Βορδώ 1 Αύγ.
 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
 διήλθε Παναμάν 7 Αύγ. διά 'Αμερισαν
 διήλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Σαΐν Ναζάρη
 έφθ. Κωνσταντζαν 8 Αύγ.
 έφθ. Πόρτλαντ (Με) 7 Αύγ.
 έφθ. Χέρνοσαντ 5 Αύγ. (διά Πειραιά)
 έφθ. Λορέντζο Μάρκε 8 Αύγ.
 έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
 άνεχ. Πούντα Καρντόν 1 Αύγ. διά Ρεσίφ
 άνεχ. Χάμππτον ρόδς 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
 έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουλ.
 είς Γένοβαν 1 Αύγ.
 είς Αρχάγγελον 8 Αύγ.
 έφθ. Μπαγγόν 2 Αύγ.
 είς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
 διήλθεν 'Ακαπούλκο 7 Αύγ. διά Λάδσεντ
 άνεχ. Χάμππτον ρόδς 6 Αύγ. διά Λάδσεντ
 έφθ. Ριγιέκαν 7 Αύγ.
 άνεχ. Γκάλεστων 1 Αύγ. διά Λιθερόπουλ
 άνεχ. Μελβέρσουν 1 Αύγ. διά Σίδνεϋ
 έφθ. Τάιρι από 22 'Ιουν., έπισκευή
 άνεχ. Γάνδην 28 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
 έφθ. Χαβάναν 1 Αύγ.
 άνεχ. Βασσόραν 25 'Ιουλ. διά 'Αδεν
 είς Λαττάκια 1 Αύγ.
 άνεχ. Σαδόναν 4 Αύγ. διά Ζάκυνθον
 άργει Πειραιά από 27 'Ιουν., έπισκευή
 άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Χάμππτον ρόδς
 έφθ. Μορμουγκάο 27 'Ιουλ.
 έφθ. 'Αστρούρια 5 Αύγ.
 άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. διά Χάμππτον ρόδς
 έφθ. Ειδεν 4 Αύγ.
 έφθ. Μασσαλίαν 5 Αύγ.

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ
 ΑΓΑΘΩΝ
 ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)
 ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΟΙΟΣ Β. (λ. δεξ.)
 ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.)
 ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
 ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)
 ΑΔΑΜΑΣ
 ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)
 ΑΖΙΑΝ
 ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)
 ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ
 ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ
 ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)
 ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)
 ΑΖΟΥΕΡΟ
 ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)
 ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)
 ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοσταρ.)
 ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)
 ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)
 ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβερ.)
 ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)
 ΑΙΓΑΥΣ (λιβ.)
 ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.

έτ. «Άδανς» 21
 έτ. «Ντέλ Μάρ» 44
 έτ. «Σάντα Αγγελίκα» 21
 έτ. «Μαριμπλάγκα» 56
 έτ. «Γκρίνιβλλ» 44
 έτ. «Αίτζιαν Μάρ» 10
 Α. Κ. Χατζηπατέρας 44
 έτ. «Εσπεράντζα» 44
 έτ. «Άδωνις» 14
 έτ. «Πανοσεάνκα» 42
 έτ. «Άβιλας» 43
 έτ. «Μαρίνα» 43
 έτ. «Λά Πλάτα» 43
 έτ. «Άγκελεφ» 25
 έτ. «Ρεπούμπλικ» 53
 έτ. «Άζουέρο» 44
 Μ. Κοτταρόπουλος 22
 έτ. «Άγιος Παύλος» 44
 έτ. «Μαρίτσα» 20
 έτ. «Άθενες» 44
 έτ. «Άτλαντικ» 54
 έτ. «Σάν Ραφαέλ» 44
 έτ. «Άθανας» 29
 έτ. «Σάν Ραφαέλ» 43
 έτ. «Σάν Γκρεγκόριο» 43

3275
 7158
 1173
 20500
 7210
 1471
 7214
 7265
 2467
 7223
 7238
 7224
 7176
 2310
 13675
 7176
 2542
 7246
 5227
 7161
 18784
 7242
 3958
 8394
 7176

άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
 άνεχ. Χάμππτον ρόδς 30 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
 έφθ. Κων. πολιν 9 Αύγ.
 είς θείον 43 Β.-36 Δ., Αύγ. 3 διά Σαΐν Κίττης
 έφθ. Χάμππτον ρόδς 5 Αύγ.
 έφθ. Τσιτταγκόγκ 5 Αύγ.
 έφθ. Βόλδις Μπαίν 8 Αύγ.
 έφθ. Τακόμαν 6 Αύγ.
 διήλθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Κοσσέιρ
 άνεχ. Χάμππτον ρόδς 8 Αύγ. διά Λάδσεντ
 έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 4 Αύγ.
 διήλθε Τρίνινταντ 3 Αύγ. διά Γόρτ "Αλφρεντ
 διήλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Πακιστάν
 άνεχ. Κέιπ Τάουν 1 Αύγ. διά Ντώμπραν
 άνεχ. Αρούπταν 30 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
 άνεχ. Βόρδω 30 'Ιουλ. διά Χάμππτον ρόδς
 έφθ. Καζαμπλάγκαν 29 'Ιουλ.
 άνεχ. Τζάκσονσβιλ 2 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
 διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Καράτσι
 άνεχ. Τσάκσονσβιλ 7 Αύγ. διά Γενόβαν
 άνεχ. Περσικόν Κόλπου 8 Αύγ. διά Λάδσεντ
 έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
 διήλθε Ντώρμπταν 25 'Ιουλ. διά Αίγυπτον
 άνεχ. Πουέρτο Όοντάζ 1 Αύγ. διά Αγγλίαν
 άνεχ. Μόντρεαλ 8 Αύγ. διά Ιαπωνίαν

N. D. COTZIAS LTD.

ESTABLISHED 1893

SWORN SHIPBROKERS, CHARTERING & STEAMSHIP AGENTS

PIRAEUS

SALE)PURCHASE & CHARTERING OF TONNAGE

TELEGRAMS: NICOTZIAS

TELEPHONE: 40571

CODES: BOE, LOMBARD, ETC.

ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μπούλλα»	44	7259	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	άνεχ. Σαδάνων 3 Αύγ. δι' Αρεύμπαν
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Λαππάκια 30 Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέρ»	44	7240	διηλθε Τρίνινταν 29 Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μοντούεντο»	43	10448	διηλθε Ντώρμπαν 27 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΑΚΟΥ-Ι-ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λόρκας»	45	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 1 ΟΑύγ.
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.)	έτ. «Αίλα»	42	7025	άργει Ντακάρ 6 Ιουλ., ζημιαί
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Χάππτον ρόδος από 18 Ιουλ. δι' Ούζαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	εις Γαλλεσταν 11 Αύγ.
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διηλθε Παναμάν 9 Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	έτ. «Ωνάσης»	54	28738	άνεχ. Σιδώνα 1 Αύγ. διά Χάρον
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Ιουλ. διά Μονρόδιαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	διηλθε Ντόρερ 3 Αύγ. διά Σαβόναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)	έλληνικα συμφέροντα	56	8300	εις Σιμίζου, υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λαιμπιρίαν»	55	20926	άνεχ. Φλαδέλφειαν 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	18	5555	άνεχ. Τάμεσιν 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Αλέξανδρος»	33	12223	έφθ. Εμδεν 7 Αύγ.
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ. διά Λόγκειον
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αλίτσια»	24	5026	άνεχ. Ράχαν 5 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιδιάδης»	42	7066	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Αλκιμος»	43	7176	έφθ. Σουάνζ 27 Ιουλ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Εέρτραμπ»	44	7233	άνεχ. Άμβερστ 5 Αύγ. διά Σμαλκάλνεν
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	έφθ. Βενετίαν 1 Αύγ.
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221	έφθ. Μαυρόραν 8 Αύγ.
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	διηλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Νταμάμ
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λά πλάνα»	19	5729	έφθ. Κορούναν 4 Αύγ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	έφθ. Χάρτλεπουλ 7 Αύγ.
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιγκούνα»	18	8571	άργει Πειραιάς από 4 Μαΐου
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	έφθ. Φάσ 8 Αύγ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	άνεχ. Γένοβαν 4 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΜΕΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άνεχ. Τάμπα 2 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	έφθ. Γλασκώνην 7 Αύγ.
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Αύγ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	εις θέσιν 39 Β. — 52 Δ. Αύγ. 6 διά Χιούστον
ΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Ηστητάπουντ»	38	7949	διηλθε Τζιμπούτι 24 Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άναξ»	55	6462	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	8195	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Αύγ. διά Μπέλφαστ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπιενέντο»	45	7331	άνεχ. Τροντχέιμ από 14 Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13500	έφθ. Σαρόμπι 4 Αύγ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	20176	διηλθε Αγίου Βικέντιουν 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Ιουλ. δι' Ολλανδίαν
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντις»	38	6219	άνεχ. Χάρτλεπουλ 20 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Μασαλίαν 27 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διηλθε Παναμάν 26 Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	εις Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΡΑΜΑΙΡ» (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	10100	εις Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	26000	έφθ. Κόμπε 10 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23469	άνεχ. Λόδη, Αντζελες 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. Λόδη, Αντζελες 5 Αύγ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	διηλθε Παναμάν 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	έφθ. Παλέρμο 26 Ιουλ., έπισκευή
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπιτσ»	45	10735	εις μεταφοράς Αραύμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόνδαλ»	21	4358	έφθ. Βίλλας Κοντιτούσιον 8 Αύγ.
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	εις Στεττίνον 1 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμι Ταράτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Αύγ. διά Λάθσεντ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Αύγ. 8' Ούζαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	εις Κέϋ Ουέστ 10 Αύγ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνας»	08	1763	έφθ. Αλεξανδρειαν 21 Ιουλ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	έφθ. Ρουέν 5 Αύγ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	εις θέσιν 45 Β. — 36 Δ. Αύγ. 6 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γκρίνιδιλλ»	43	7244	άνεχ. Μόζι 23 Ιουλ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	έφθ. Χιούστον 20 Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7249	έφθ. Μαζουλιμπατάμ 24 Ιουλ.

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής Τροφοδοσίαι.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 44412 81672/83172 510 2443

TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
Διευθυντής Ελληνικού Τμήματος
Represented by: AVGHERINO & APERGUIS
154 Bishopsgate
LONDON, E.C. 2.

Telegrams:
AGESILAUS London.

Telephone:
Bishopsgate 1843

ALEX. PEREIRA & Co. SHIP-CHANDLERS

Estd. 1898

CONTRACTORS TO :

Messrs. The Aberdeen & Commonwealth Line, Shaw Savill & Albion Co., Ltd
Goe, Thompson & Co. Ltd, Coulouthers Ltd, Prince Line Ltd, Athel Line Ltd
Tankers Ltd, Houlder Brothers & Co., Ltd, Bullard King & Co., Ltd,
Rethymnis & Kulukundis Ltd, The London & Overseas Freighters Ltd,
The Acadia & Overseas Freighters Ltd, The Counties Ship Management
Co., Ltd, (alternate vessels) etc, etc.

FRESH PROVISIONS SUPPLIED AT SHORT NOTICE

32 1/2 Upper Chatham Street, Fort, COLOMBO.

Cable address: «AXEL» Colombo.

Telephones 2433 & 81801

ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	έφθ. Μόρφου Μπαΐν 5 Αύγ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Έμδεν 4 Αύγ. διά Πουέρτο Όροντας
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	11000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	έθ. Δυτράχιον 1 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτ. «Αλμπιου»	43	7265	έθ. Θρή Ρίθερς 7 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	άνεχ. «Αρχάγγελον 5 Αύγ. διά Χάτλεπουλ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Ρίον 'Ιανέιρον 28 'Ιουλ. διά Καραϊβικήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έθ. Βίλμιγκτων (Ν. Κ.) 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτιμ»	40	10224	άνεχ. Κιουρασάο 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΡΙΩΝ (λιβ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	άνεχ. Λήγτη Πεντρό 6 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	19	5672	έφθ. Ροζάριο 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αριών»	28	1707	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 6 Αύγουστου δι' Άλεξανδρειαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	έθ. Βραΐλαν 1 Αύγ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάσιη»	53	18288	όργει Γένοβαν από 4 Οκτ. 1955, έπισκευή
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Άστρος»	43	7273	άνεχ. Βαγκούμερο 22 'Ιουλ. διά Λονδίνων
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουνέντε»	43	7236	έθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΑΡΤΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενθενίτο»	43	7232	ες έσιν 45 B.—7 Δ., Αύγ. 6 διά Ταΐν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	διήλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Σαβάννας 8 Αύγ. διά Κλάιμσυντ
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λασίμπ. Σή Τράνσπ.	43	7288	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σίερρα»	45	7198	άνεχ. Λεϊκ Τσάρλς 25 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Βοστώνην 1 Αύν. (διαταγάς)
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	έθ. Σαϊγκόν 2 Αύγ.
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.η)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έθ. Μαντράς 8 Αύγ.
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Άντετς»	45	7318	διήλθε Γιοκοχάμαν 9 Αύγ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάτργουΐντ»	42	7176	εις Μπόρτντάιλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8500	άνεχ. Κολλό (Β. Αφρικής) 6 Αύγ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άνεχ. Πειραιά 2 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (έπιβατ.)	άδ. Τυπάλδου	22	5856	έθ. Λήγη 22 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκο»	27	5214	έθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	44	10712	έθ. Μαντάντζας 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΒΙΛΛ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έθ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εις μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	έθ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	άνεχ. Λός 'Αντζελες 27 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10500	εις Ναγκόγια, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 27 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έθ. Μπουένος 'Αύρες 2 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	άνεχ. Αμοτερνταμ 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	έθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έθ. Αμβούργον 10 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε άνοικτά Τζιμπούτι 1 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-ΙΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	15200	εις Σκωτίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	διήλθε Τζιμπούτι 20 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	διήλθε Κέπι Τάουν 6 Αύγ. διά Ράς τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	έθ. Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	εις μεταφοράς 'Αρούμπας-Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο από 19 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 1 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	έθ. Αμέρερσαν 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. 'Αρούμπαν 30 'Ιουλ. διά Τζαμάϊκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έθ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 'Ιουλ. διά Καμπάνα.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έθ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Παναμάν 7 Αύγ. διά Περούδιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βρέμην 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Λίβερπουλ 23 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έθ. Μάντζεστερ 7 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	εις Ρόττερνταμ από 18 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έθ. Αμερτερνταμ 8 Αύγ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αίλα»	42	7010	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέρα Βαλέντσια»	44	7276	άνεχ. Καλαί 4 Αύγ. διά Σιαλκόλτεν
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπιλέαντ»	43	7229	έθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάν»	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)	έτ. «Βαστόρες»	43	7176	άνεχ. Σόρελ 3 Αύγ. διά Γεωργίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έθ. Ιργουέλ 8 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊδασλά»	44	7242	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 7 Αύγ. διά Γενόβαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Φόλμουθ 25 'Ιουλ. διά Σαίν Κίττες
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσισπο»	12	5944	διήλθε Σουέζ 9 Αύγ. δι' Ερυθράν Θάλασσαν.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	έθ. Τζάκομποταντ 2 Αύγ.
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	διήλθε Λός 'Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόντο»	20	7631	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι' Ιστινίαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστόμαντε»	52	11362	άνεχ. Θέουταν 2 Αύγ. δι' Αραβίαν
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	έθ. Μπέιραν 4 Αύγ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαιον»	09	2890	διήλθε Θέουταν 2 Αύγ. δι' Αμερτερνταμ
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «Ινσούλαρ»	44	7058	εις θέσιν 48 B—13 Δ., Αύγ. 7 διά Χάρην.

S. ELEFTERIU L^{TD}

SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS

Address: COLON 1570

MARINE SERVICES:

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

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.2905

Telegrams: «LENICA» Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.		έτ. «Βιργίνια»	44	7281	Έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Πρίο Γκουάμπο»	40	8427	διηλθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίος»	42	7076	διηλθε Θέουταν 27 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μαρίν»	56	8550	άνεχ. Βαγκούνερ 2 Αύγ. διά Βρέμην
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.)		έτ. «Αντες»	56	9462	άνεχ. "Αμστερνταμ 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)		έτ. «Βόγλας»	56	9462	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 9 Αύγ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	εἰς θέσιν 49B—12 Δ., Αύγ. 1 διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιβ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Βρέμην 3 Αύγ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)		έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άνεχ. Νάρβικ 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβ.)		έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζέσλια»	27	5407	εἰς Βόρειον Θάλασσαν 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μονρόβιος	51	5739	άνεχ. Γιακοσούκαν 5 Αύγ. διά Νιού Ούεστμινστερ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Χρυσάμθη»	96	1552	έφθ. Λονδίνον 3 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18790	όνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Αύγ. διά Πόρτλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)		άδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Ριον 'Ιανέριον 6 Αύγ. διά 'Αμμουδαίη Μπαΐα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Μπράκε 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ. «Άρκουλ»	22	1871	άνεχ. Νεαπόλιν 8 Αύγ. διά Θέσσαλον
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	ειηλθε Παναμάν 3 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)		έτ. «Γιούνιτι»	19	5182	διηλθε Κολόμπο 4 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	έφθ. Βοέμπιν 3 Αύγ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Νόρτεγχαμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΛΙΤΙΓΤΟΡ		έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	έφθ. Κέιπ Τάουν 3 Αύγ.
ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)		έτ. «Μίντ Ατλαντικ»	43	7229	άνεχ. Τσάρτσιλ 7 Αύγ. (διαταγής)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20900	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΙΝΤ		έτ. «Καρρέτο»	44	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20131	εἰς θέσιν 8B.—70A., Αύγ. 6 διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λιβ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Μένον 'Αχμάτι 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΟΣ (λιβ.)		έτ. «Πανοσεάνικ»	55	20432	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	54	25317	άνεχ. Φόλεϋ 28 'Ιουλ. διά Μπανίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20035	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20431	διηλθε Σουέζ 6 Αύγ. διά 'Αραδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (λ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	53	20536	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20125	διηλθε Πόρτ σαΐδ 8 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.)		Στ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 28 'Ιουλ. διά Κόμινε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)		Στ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)		Στ. Νιάρχος	44	7210	έφθ. Μοιρόδιαν 9 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Βαλτιμόρη 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Χέζζαμ 9 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διηλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	22000	έφθ. Μάλμε 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΪ (λ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	έφθ. 'Αδεν 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διηλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	55	20355	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά 'Αραδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΛ (δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Μασσαλίαν 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10193	έφθ. Σάντος 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Φόλεϋ 3 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10488	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθεν 'Αδεν 4 Αύγ. διά 'Αραδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Μοντεδίδιο 2 Αύγ. διά 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	45	10470	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ (δεξ.)		έτ. Νιάρχος	44	10448	άνεχ. Σάντος 1 Αύγ. διά Ντόρμπταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δεξ.)		έτ. Νιάρχος	44	10448	εἰς θέσιν 28B.—49A., Αύγ. 7 διά 'Αραδίαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΝΟΜΦ (δεξ.)		έτ. Νιάρχος	44	10172	διηλθε Πόρτ σαΐδ 8 Αύγ. διά Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)		έτ. Νιάρχος	43	10483	έφθ. Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιβ. δεξ.)		έτ. Νιάρχος	52	12705	διηλθε Πόρτ σαΐδ 8 Αύγ. διά 'Αραδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιβ.)		έτ. «Σεγκόδια	56	11000	εἰς Κόμπε, υπό παραλαβήν
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)		έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	διηλθε Τζιμπούτι 29 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)		έτ. «Χίαν»	45	7259	διηλθε Τζιμπούτι άπο 18 'Ιουλ. διά Κάλιαγκετ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)		έτ. Ρίο «Αντον»	45	7252	έφθ. Ταλκασούάνο 29 'Ιουλ. διά Κάλιαγκετ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	21	1184	έφθ. Χόρλιγκαν 1 Αύγ. (διά Πειραιά)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Γιρουρότα»	44	7216	άνεχ. Ντόρμπταν 4 Αύγ. διά Τσοκοράντι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)		έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	55	6100	εἰς θέσιν Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ.
ΔΕΣΠΩ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	διηλθε Θέουταν 2 Αύγ. διά Κωνιπολιν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντα 'Αγγελικα»	43	2878	έφθ. Αλεξανδρειαν 4 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Στενίες»	20	4992	εἰς θέσιν 15B—52A., Αύγ. 7 διά 'Εμδεν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβ.)		έτ. «Καρτενεύζα»	55	10200	άνεχ. Αμέρερσαν 8 Αύγ. διά Φάλμουθ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 28 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)		έτ. «Γουορλγουάνιν»	43	7031	άνεχ. Βενετίαν 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & "ΟΑΥΜΠΟΣ,

TELEGRAMS: LOUCAS - JEDDAH

ΕΒΗ (λι6.)	έτ. «Μπάλκο»	43	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αὔρες.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λι6.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	εἰς Ισπωίαν, ύπὸ συμπλήρωσιν.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάνν 'Εμιλίο»	44	8247	άνεχ. 'Αμβέρσαν 2 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΒΗΛΙΖ (λι6.)	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	8327	άνεχ. Ρόττερντα� 7 Αύγ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΜΑΡ (λι6.)	έτ. «Σάνν 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 4 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	εἰς Κόμπε, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΘΟΝΟΣ (λι6.)	έτ. «Τρίτων»	56	10500	άνεχ. Φάλμουθ 4 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	άνεχ. 'Αμστερνταμ 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Λέιψ Τσάρλς 2 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	εἰς Χακοδάτην, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10331	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	εἰς Μπάνιας 6 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ (λι6.)	έτ. «Παραμάσουντ»	22	7366	άνεχ. Τρινιταντ 5 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	έφθ. Αμβέρσαν 7 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λι6. δεξ.)	έτ. «Γουέρλην Τάνκερς»	43	7218	έφθ. Μπιλμπάσο 6 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλίσιρ»	30	4123	έφθ. Χάρφατος 5 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ (λι6.)	έτ. «Τρίτων»	56	10500	έφθ. Χαράπτοι 6 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Ελλήποποντος»	44	7189	διηλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διὰ Νέαν Σκωτίαν
ΕΛΛΙΜΠΑΡΑ (λι6.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Τοώρτσιλλ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΛΠΙΣ (λι6.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	7229	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διὰ Οδησσόν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΩΡ	έτ. «Τρωνσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. διὰ Χάβρην
ΕΜΙΔΑ	έτ. «Βιθάλετο»	28	2407	έφθ. Κόμπε πάτο 19 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ένσενάντα»	44	7207	έφθ. Κόμπε, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατσιόφερος»	43	7264	άνεχ. Τοώρτσιλλ 2 Αύγ. διὰ Σαδόναν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόνγγος»	41	7122	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ. διὰ Χάβρην
ΕΝΤΟΥΚΕ-ΙΤΩΡ (λι6.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	έφθ. Επίληθε Ράξ Τανούρα απὸ 17 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΝΤΥ (λι6.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	εἰς θέσιν 43 B. — 49 Δ., Αύγ. 5 δι' Ούζαν
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσις»	12	2171	διηλθεν Αλγερίου 2 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΕΠΟΣ (λι6.)	έτ. «Άλθαρές»	44	7176	άνεχ. Μορμουκάδο 8 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 1 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6.)	έτ. «Οσφαν»	42	6975	άνεχ. Έξ Αγγίου Φραγκίσκου 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λι6.)	έτ. «Οράσιον»	56	10053	εἰς Αγγλίαν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ "Οίλ"»	54	18736	άνεχ. Καράπτοι 6 Αύγ. διὰ Μορμουγκάδο
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νέππουν»	56	30500	έφθ. Λός Αντζελες 8 Αύγ.
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Κόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λι6.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διηλθε Κολόντο 27 'Ιουλ. διὰ Μπρεμερχάφεν
ΕΥΡΥΚΛΕΑΙ (δεξ. λι6.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Έξ Αγγίου Φραγκίσκου 1 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Καράπτοι 6 Αύγ. διὰ Μορμουγκάδο
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ουέστ Ατλαντικ»	36	9927	έφθ. Καράπτοι 6 Αύγ. δι' Αμμουαίη Μπαΐη
ΕΥΡΥΠΛΥΟΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	43	7874	άνεχ. Καίρην απὸ 16 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιος»	45	7176	εἰς Μπρεμερχάφεν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΤΑΝ (λι6.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Δουγκέρκην 28 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΦΦΗ (λι6.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Καράπτοι 26 'Ιουλ. διὰ Λάς Πιεντρας
ΖΕΟ Γ. (λι6. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διὰ Χαμπάν
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Καράπτοι 9 Αύγ. διὰ Κεύθαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Ουλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 'Ιουλ. διὰ Μόμπιλ
ZINI (λι6. δεξ.)	έτ. «Γουνάιτεντ Κρός»	52	12556	διηλθε Κιρβαλτάρ 9 Αύγ. διὰ Μόμπιλ
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. Αποχίδης	20	7638	διηλθε Φάρδεν Πότιν 3 Αύγ. απὸ Κεμπέκ
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	έφθ. Μασσαλίαν 4 Αύγ.
ΗΓΚΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	έφθ. Κόρραι Σάχρ 4 Αύγ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. δι' Αμβέργον
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίλα Μτέλλα»	28	2407	άνεχ. Γκρήνοκ 1 Αύγ. δι' Ιγκάρκα
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	διηλθε Θέσιον 6 Αύγ. διὰ Χιούστον
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δάρρα»	45	7151	έφθ. Πόρτ Αλφερεν 6 Αύγ.
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	διηλθε Μπέλλ Αλιαντ 3 Αύγ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λι6.)	έτ. «Μοντεζόμα»	43	7132	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διὰ Γάνδην
ΘΕΟΝΥΜΟΦ (λι6.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον απὸ 17 'Ιουλ. δι' Ισπωίσιον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	διηλθε Τρίνινταντ 28 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Αλφερεν
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	43	1934	άνεχ. Λένινγραδ 9 Αύγ. διὰ Μάντζεστερ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	έφθ. Κόρραι Σάχρ 4 Αύγ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Γκαλέρεστων 8 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	56	10400	έφθ. Βομβάην 23 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπάλ»	44	7176	διηλθε Σέμαραγκ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετοδέλεουμ Κ. Κ.»	53	13555	έφθ. Βομβάην 29 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λι6.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	56	10422	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διὰ Λός Αντζελες
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άργει Νέαν Υόρκην απὸ 12 'Ιουλ., έπισκευή
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπάλ»	44	7198	έφθ. Μακέυ 3 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. δι' Αραβίαν
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	Τυρογαλάς — Ζαμπάζας	15	1255	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Αύγ. διὰ Τζέδδαν
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωτταρόπουλος	20	909	άργει Μασσαλίαν πλέον τοῦ έτους
ΚΑΒΑΛΑ (λι6.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουλ. διὰ Χάβρην
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουτίπα»	43	7257	άνεχ. Τρινιταντ 6 Αύγ. διὰ Μόμπιλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	εἰς θεσιν 14B.—71Δ., 'Ιουλ. 27 διὰ Μάλτραν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	έφθ. Μπάρρου 8 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	εἰς Νέαν Ορλεάνην απὸ 4 'Ιουλίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διὰ Λάδσεντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Βηρυττὸν 2 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διὰ Λίβερπουλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	έφθ. Γδυνιάν 10 Αύγ.
	έτ. «Τράμπ»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διὰ Γερμανίαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	έφθ. Γεννιαίαν 4 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	άνεχ. 'Αμβούργον 8 Αύγ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνινο»	22	1048	έφθ. Σουέζ από 10 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουσίνο»	19	5331	έφθ. Λεϊκ Τσάρλς 2 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	διηλθε Λίζαρτ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπι»	55	8902	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Γρίζα»	42	6782	διηλθε Λάδσεντ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιθ.)	έτ. «Άλταμιρά»	43	7129	έφθ. Ναγκόγια 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρο»	31	8873	διηλθε Ουνούλοβο 30 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7588	άνεχ. 'Αρούμπατ 2 Αύγ. διά Βισκάσετ
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	έφθ. Χάμπτον ρόδος 8 Αύγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	διηλθε Πούλο Μπούκοι 1 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίουρ»	36	10291	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβανού)	Γ. Σιγάλας	20	1618	άνεχ. Σουντόβαλ 2 Αύγ. διά Ρίγαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	διηλθε Σουέζ από 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7245	έφθ. Χάμπτον ρόδος 5 Αύγ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. διά Κοπεγχάγην
ΚΕΙ-Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΕΙ-Π ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	έφθ. Γάνδη 6 Αύγ.
ΚΕΙ-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαζιμπέριαν»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Αύγ. δι' Ούζαν
ΚΕΙ-Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλαρο»	37	5282	άνεχ. Χούλι 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)	έτ. «Ότσεάνικα»	43	7233	άνεχ. 'Οζάκαν 6 Αύγ. διά Λόδς 'Αντζελες
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άνεχ. 'Αμβούργον 25 'Ιουλ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τζ. Ση Τράνσπορτ»	26	5717	άνεχ. Μπάρεν 1 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΚΙΤΓ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20900	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διηλθε Πούλο Μπούκοι 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράπετ»	43	7248	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Όρογια»	44	7159	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	διηλθε Λός 'Αντζελες 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διηλθε Σαουθάμπτον 9 Αύγ. διά Κεμπτεκ
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διηλθε Ιλισσαδόνα 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	έφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Αύγ.
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «ΟΞΙλιαρ»	41	5173	διηλθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Τσιτταγκόκ
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτον»	45	8390	έφθ. Σάν 'Αντώνιο 30 'Ιουλ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθε.)	έτ. «Σάν Πλέντρο»	45	7176	έφθ. Δουγκέρκην 5 Αύγ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθε.)	έτ. «Φιγκούνερας»	56	10500	εις Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άνεχ. 'Αμβέρσαν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΡΙΕ-ΙΤΩΡ (λιθε.)	έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Δουγκέρκην 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Κείπ Τάου 22 'Ιουλ. διά Μπαύτάουν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άργει Φάλμουθ από 15 'Ιουλ., επισκευή
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΥΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Αύγ. διά Ταμπικό
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άργει Πειραιά από 9 'Ιουν., επισκευή
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Λίβερπουλ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άνεχ. Κόρραλ 28 'Ιουλ. διά Λόδς 'Αντζελες
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διηλθε Σιγκαπούρην 29 'Ιουλ. δι' 'Αραβίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλτίκο»	43	10195	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Χάρθρην
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 Αύγ.
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	24000	εις Κόμπτε, υπό συμπλήρωσιν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραμόντε»	53	13406	άνεχ. Βοστώνην 4 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΙΑΗ (λιθ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7256	άνεχ. Τόκιο 29 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ρίο υπὲλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Μόρπιλ 28 'Ιουλ. διά Σάντος
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντιο»	27	4966	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 27 'Ιουλ. δι' 'Ομουίντεν
ΛΟΕΞ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765	έφθ. Κωνστάντζαν 7 Αύγ.
ΛΟΙ-Ι-ΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλη»	44	7256	έφθ. Βαγκούρη 8 Αύγ.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες Σή»	44	2127	άνεχ. Χιουστον 6 Αύγ. διά Μπωμόν
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	διηλθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΟΥΛΟΥ (Λιβανού)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άνεχ. Λάγκος 28 'Ιουλ. διά Χούμπερ
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θάστρο»	43	10428	έφθ. Σαγκούα 5 Αύγ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	διηλθε Κωνιόποιον 6 Αύγ. διά Βενετίαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράοντ»	44	7160	διηλθε Λίζαρτ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένω»	21	1489	έφθ. Ούλον 30 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	έφθ. Πρόδιντες 3 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	έφθ. Βραζίλιαν 28 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ Π. (λιθ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 Αύγ. δι' Ούζαν
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερ»	43	7161	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντιο»	18	3756	έφθ. Κουβεΐτ 22 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	έφθ. Σπαλάτον 1 Αύγ.
ΜΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μάρα»	29	8971	εις Γκρήνοκ από 19 'Ιουλ., διασκευή
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβανού)	Φ. Κυπριανού	19	5670	έφθ. Ραγγούν 3 Αύγ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιθ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Μάντζεστερ 22 'Ιουλ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδοντρ.)	έτ. «Σάουθερν Κράς»	44	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. δι' 'Αμστερνταμ
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνεχ. 'Αμβούργον 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΜΑΡΙΑ K. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	έφθ. Θιουτάντ Τρουθίλλο 8 Αύγ.

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.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Τ. (Κοσταρ.)	έτ. «Παναρίκα»	19	6064	διήλθεν Ούζάν 5 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλ»	22	4949	εφθ. Μπουενός "Αύρες 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουεστ' Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διήλθε Πόρτ Σαιδ 10 Αύγ. διὰ Ταγκού
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	21000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διὰ Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενισαμπέ»	41	4729	εἰς ζέσιν 43 B. — 41 Δ. Αύγ. 6 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8202	άργει Νεάπολιν ἀπό 11 'Ιουλ., ἐπισκευὴ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Ορίενταλ»	44	7242	άνεχ. Νιούπορτ 4 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	24	4701	διήλθε Σουέζ 1 Αύγ. διὰ Καράτσι
ΜΑΡΙΝΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	εφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	εφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Σαντιέγκο 1 Αύγ. διὰ Πόντσε
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερες»	43	7033	διήλθε Ντόρερ 2 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	εφθ. Τεργετήν 5 Αύγ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. δι' Ούζάν
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Μοριουκά 27 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	24200	εφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18763	εἰς θέσιν 48 B. — 17 Δ. Αύγ. 5 διὰ Λά Παλλίς
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 1 Αύγ. διὰ Φόλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Ντακάρ 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ματζεούλια»	27	6144	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ. διὰ Σάντος
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	άνεχ. Ριγιέσαν ἀπό 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	εἰς θέσιν 27 B. — 45 Δ., Αύγ. 2 διὰ Τουρκίαν
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	εφθ. Καράτσι 1 Αύγ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Λινάρες»	44	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. δι' Ινδίας
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νούεβα Γρανάδα»	45	7198	διήλθε Νταμάνη 27 'Ιουλ. διὰ Μαγιάτλαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διὰ Γερμανίαν
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	άνεχ. Τάιν 5 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	άνεχ. Βορδώ 4 Αύγ. διὰ Ντεμεράραν
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Καστέλλας»	55	20630	εφθ. Μίδδλεσμπρο 7 Αύγ.
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Ράς Τανόρα 26 'Ιουλ. διὰ Σιμότσου
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	38	10455	διήλθε Πόρτ Εδερχλαντ 28 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΜΙΝΩΣ (δεξ.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	εφθ. Μασσαλίαν 25 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Σαίν Μικέλ»	29	2666	διήλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διὸ Βαλτιμόρην
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Αντρές»	53	11289	άνεχ. Σαντιέγκο 6 Αύγ. διὰ Μόμπιλ
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δεξ.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	55	8500	εφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	εφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άντριας»	56	8000	άνεχ. Σάν Ζουάν 5 Αύγ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Ισαβέλλας»	18	3089	έπόδιος Φιλάστιγκ 10 'Ιουλ., ἐπισκευὴ
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ήστερν»	43	6674	άνεχ. Αμερέσταν ἀπό 17 'Ιουλ. διὰ Χαδάνναν
ΜΟΝΟΒΙΟΥ (λιβ.)	έτ. «Καλλάσ»	43	7129	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ. δι' Αμέρερσαν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιβ.)	έτ. «Μπάλτια»	00	2302	άνεχ. Αμβούργον 29 'Ιουλ. δι' Ήνομένας Πολιτείας
ΜΠΑΛΑΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουσάιν»	42	7303	εφθ. Πόρτ Αλφρεντ 5 Αύγ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διήλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	διήλθε Πόρτ Σαιδ 1 Αύγ. διὰ Λίβερπουλ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόιλ»	30	9243	εφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Αύγ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Μπαντάριον 5 Αύγ. διὰ Βουβάνην
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	εφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Άριστας»	43	7176	άνεχ. Λίμερικ 9 Αύγ. διὰ Κόρκ
ΜΥΡΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Τόξα»	18	2297	διήλθε Μουρμάνσκ 6 Αύγ. διὰ Θάλασσαν Καρά
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Μπάρρους 3 Αύγ. δι' Αλγερίου
ΝΑΕΣ ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20900	εἰς Ιννοσίμα, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20250	εἰς Ναγκασάκι, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 1 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΥ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Μόρι 20 'Ιουλ. διὰ Μαϊτζάρον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεθέρντι»	45	7176	εφθ. Τρίνινταντ 1 Αύγ. (διὰ Καναδᾶν)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΤΤΟΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	εφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Σουέζ 6 Αύγ. δι' Ιράν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	10500	άνεχ. Βαγκούνερ 8 Αύγ. δι' Αμέρερσαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Ρόττερνταν 2 Αύγ. διὰ Πουέρτο Όρντας
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	διήλθε Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	8363	άνεχ. Λίβερπουλ 25 'Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν
ΝΑΣΙΟΝΑΥ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένα»	45	7255	εφθ. Πόρτ Αλφρεντ 2 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Αντριδάπτορ»	43	8428	άνεχ. Γλασκώνη 19 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Όρντας
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεδάδα»	29	4142	άνεχ. Οζάκαν 4 Αύγ. δι' Ιτοζάκι
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλας»	38	5106	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. δι' Αγκάνα
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	άνεχ. Γλασκώνη 2 Αύγ. διὰ Κέϋ Ούεστ
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νέπτουνια»	20	10519	άνεχ. Κεμπέν 4 Αύγ. διὰ Γερμανίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Αύγ.
ΝΙΚΦΙΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόδεσσα»	18	3335	άνεχ. Ιμπριγχαν 2 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	εἰς λιμένας Νιγηρίας 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	εφθ. Κευτέκ 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Άλεξάντερ»	20	6109	διήλθε Λάς Πάλμας 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταν

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.

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

United Kingdom Agents :
AVGHERINO & APERGUIS,
Telephone : 154 Bishopsgate Telegrams : AGESILAUS-LONDON
Bishopsgate 1343, LONDON

"ΟΛΥΜΠΟΣ,"
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARBANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ
Γιάν Σμάτς 4
Τηλ. 30.078 - 27.541

'Εκδόσεις : 'Αεροπορικών Σιδηροδρομικών και
'Ατμοπολικών Είσιτηρίων
'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι
Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Άκτη Μιαούλη 21
Τηλ. 42.328

ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	έφθ. Κόκτα 3 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόσ»	44	7255	άνεχ. Λός "Αντζέλες" 25 Ιουλ. διά: Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά: Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΣ II. (λιβ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	έφθ. Κέμι 25 Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	έφθ. Άμερισαν 1 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Παναμά»	42	7290	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 Αύγ. δι: "Ειδεν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζόρες»	45	7003	έφθ. Κόμπε 7 Αύγ.
ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αίλα Ναβαρένα»	43	7197	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπας»	28	9002	έφθ. Νεάπολιν 28 Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπας»	28	6857	άργει Σύρου από 14 Ιουλ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστέρη Σιφάριγκα»	43	7176	έφθ. Κόρπους Κρίστι 30 Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	διηλθε Σουέζ 4 Αύγ. διά: Περσικόν Κόλπου
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά: Κιαστιούγκ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέα»	55	18000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά: Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	έφθ. "Άιλ φ Γκράιν 8 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	έφθ. Αμβέρσαν 9 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Άτλαντικα»	44	7054	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Κίελον 2 Αύγ. δι: "Ηνωμ. Πολιτείας
ΝΟΥΕΒΑ ΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διηλθεν "Αιγαίου Βικέντιον 8 Αύγ. διά: Βαλτιμόρην
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 7 Αύγ. διά: Μορμουγκάο
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέρ Φράγτεο»	44	7061	έφθ. Βαλτιμόρην 29 Ιουλ.
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Τένεραλ»	22	7053	έφθ. Τρίνινταντ 29 Ιουλ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Καμπάνα 3 Αύγ. διά: Λάς Πιέντρας
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβλάτε»	24	5789	διηλθε Βιβραλτάρ 6 Αύγ. διά: Νόρντεγχαμ
ΝΤΑΤΣΕΣ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ Τάνκερς»	52	11767	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. διά: Ρόττερνταμ
ΝΤΕΒΟΝ (λιβ.)	έτ. «Βιλλανουέβας»	56	10545	εις Χιροσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παριασόδος»	44	7256	άνεχ. Κοκούνιπο 30 Ιουλ. διά: Βαλτιμόρην
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	46	8257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Ιουλ. δι: Ούζαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	άνεχ. Μδλεσμπρο 4 Αύγ. διά: Μπόναν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο	54	11208	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. διά: Γιβραλτάρ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπας	55	6620	άνεχ. Αμέρισαν 1 Αύγ. διά: Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπος	55	11380	έφθ. Τρίνινταντ 4 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα	55	8690	έφθ. Νιούπορτ 7 Αύγ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	διηλθε Θόρνστατη "Αίλαντ 5 Αύγ. διά: Γαλλίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Χαδάναν 4 Αύγ. διά: Πόρτ "Αρθουρ
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ρεζόλουτ»	56	10580	εις Αΐδη (Ιστωνίας), ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	"Ιδε: «ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ», σημαία έλληνική
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	άνεχ. Νάουρου 30 Ιουλ. δι: "Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά: Νέαν "Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά: Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ Όιλ»	54	13652	διηλθε Σουέζ 30 Ιουλ. διά: Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διηλθε Σουέζ 1 Αύγ. δι: "Αραδίσιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·Μ·Σ (τάνκερ)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	48	11298	άνεχ. Μιτάχρειν 5 Αύγ. διά: Γκουάμιδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·Ν·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	14047	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 30 Ιουλ. δ.ά: Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	50	17791	διηλθε Σουέζ 4 Αύγ. διά: Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	53	14221	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. διά: Τενερίφαν
ΟΛΥΜΠΙΚ Λ·Α·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτους»	53	14009	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά: Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	49	17725	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 Αύγ. διά: Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	13678	διηλθε Κινεζικόν 7 Αύγ. διά: Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	53	13660	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ. διά: Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. Σιδώνα 26 Ιουλ. διά: Νέαν "Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	13934	έφθ. Ντούκε 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά: Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Γ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	13713	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 29 Ιουλ. διά: Καμπάνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (τι.λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	55	13934	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 6 Αύγ. διά: Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	13665	άνεχ. Βουδάνη 8 Αύγ. διά: Μπαντάρο Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	55	18790	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Ιουλ. διά: Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	55	13934	άνεχ. Τσάρλεστον 8 Αύγ. διά: Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	20595	άνεχ. Πακινγκ 7 Αύγ. διά: Λός "Αντζέλες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 1 Αύγ. διά: Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	49	17792	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. δ.ά: Φιλαδέλφειαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Αύγ. διά: Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	49	17794	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ·	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	50	17791	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 4 Αύγ. διά: Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οιλ»	54	13580	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Αύγ. διά: Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 Αύγ. διά: Γιβραλτάρ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μονοβάρ»	43	7028	έφθ. Ρούεν 3 Αύγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7211	διηλθε Θέουταν 25 Ιουλ. διά: Βαλτιμόρην
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7256	διηλθεν "Αιγαίου Βικέντιον 5 Αύγ. διά: Βαλτιμόρην
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 29 Ιουλ. διά: Λάς Πιέντρας
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λά Έμπρεστσα»	55	20900	άνεχ. Σιμόπουλος 1 Αύγ. δι: "Αΐτιοι
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούάτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 3 Αύγ. δι: "Ιστωνίαν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιβ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Αύγ.

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

Cables:

FOOTON,

15 & 16 HONG KONG STREET

P.O. Box 1263

Telephone:
22894, 21504
34561

SINGAPORE I (Malaya)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS

154 Bishopsgate,
LONDON E.C. 2.Telephone:
Bishopsgate 1343Telegrams:
AGESILAUS, London

J. & E. PARISSIS

Established 1912

SYRA

SHIPPING AGENT

Tel. Address—PARISSIS—Syra

Telephone 17

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
Τηλέφ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	έφθ. Ντώρμπαν 5 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	άνεχ. Πόρτ Πρένς 8 Αύγ. διά Μακόρις
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Αρντρόσσαν 7 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Περουΐδιαν 4 Αύγ. διά Παναμάν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβγ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	έφθ. Βαλτιμόρην ἀπό 17 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκβίλλ»	43	7176	διηλθε. Παναμάν 5 Αύγ. δι' Είδουμάσουθ
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	7256	διηλθε. Τρίνινταντ 30 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Άουντα»	23	7246	έφθ. Γιαδάτα 7 Αύγ.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7174	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΛΑΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πλάμα»	20	5182	διηλθε. Πούλο Μπουκού 23 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΠΑΝ	έτ. «Αρίας»	56	8000	εις 'Αϊόι ('Ιαπωνίας), υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Μουρόραν 9 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	διηλθεν Ούζαν 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	έφθ. Χούλλ 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιος»	44	7281	έφθ. Κολόμπο 1 Αύγ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220	έφθ. Γένοβαν 6 Αύγ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	09	8070	εις Πειραιά 1 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Ίργουελλ 2 Αύγ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Πλαρπόρτι»	25	4687	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ.
ΠΑΡΑΔΑΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Παραδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Αύγ. διά Σέτταν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	8070	εις Γιοκοσουκάν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΘ	έτ. «Πλάθ»	26	5937	άνεχ. Μοντεβίδε 3 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	έφθ. Γουόρκιγκτων 4 Αύγ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Σάμοκο»	45	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πλάιζαντ»	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΛ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδινα»	55	8001	έφθ. Χερβούργον 6 Αύγ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάνοντους»	55	15800	άνεχ. Αμβούργον 6 Αύγ. διά Φάλμουθ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πληγασσος»	43	7221	διηλθε. Παναμάν 27 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Ελλήνισποντος»	45	7056	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διηλθε. Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Κούνδαν
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ Έλ Πιρέο»	16	1449	έφθ. Στέττινον 26 'Ιουλ.
ΠΙΤΣΑ Χ	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Σέβεν "Αιλαντ 6 Αύγ. διά Βοστώνην
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Νταγκάν 29 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	εις Τεργέστην ἀπό 9 'Ιουλ., μὲ ζημιάς
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μιτάχις Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαιντ Άναργυροι»	24	1435	διηλθε. Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΠΟΙΑΙ	έτ. «Πλανάμας»	54	9188	έφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	διηλθε. Λός "Αντζελες 5 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρρης»	43	7257	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2646	έφθ. Κυμάσι 5 Αύγ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέρα Θρανάδα»	45	7267	διηλθε. Ντακάρ 4 Αύγ. διά Τεργέστην
ΠΟΥΚΟΥΛΑΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	έφθ. Νεάπολιν 5 Αύγ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ Όθερση»	24	4928	διηλθε. Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διό Νιούπορτ
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοταρόπουλος	19	2256	έφθ. Μασσαλίαν 8 Αύγ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	διηλθε. Σουέζ 7 Αύγ. διά Βομβάνη
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήνισποντος»	43	7128	άνεχ. Αλγέριον 6 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	άνεχ. Αμβούργον 27 'Ιουλ. διά Τσάρτσιλ
PANTIANT (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 'Ιουλ. δι' Αγιον Φοαγκίσκου
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Αμβούργον 3 Αύγ. δι' Ούζαν (διαταγάς)
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Κολούμπια Ρίδερ 5 Αύγ. διά Τεργέστην
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατούσικα»	44	7226	άνεχ. Γιαβάτα 5 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΡΟΚΟ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 26 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5727	διηλθε. Θέουταν 2 Αύγ. διά Λαττάκια
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγυστου διά Γερμανίαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Μπόγκουτσαν 28 'Ιουλ. δι' Αρουμπάταν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασίζα»	23	5372	διηλθεν Αγιον Βικέντιον 1 Αύγ. δι' Αργεντινήν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άντόνιο»	17	5685	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Πιομπίνο
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άνεχ. Αρχάγγελον 7 Αύγ. διά Γκάρατον
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άνεχ. Βιστώνη 1 Αύγ. διά Κολούμπια
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άνεχ. Βαγκούκερ 3 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 2 Αύγ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	εις Υγκάργκα 10 Αύγ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	έφθ. Καράτσι 3 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Κεμπέν 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφημος»	18	1260	άνεχ. Γκούλ 3 Αύγ. διά Κότκα
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Ντώρμπαταν ἀπό 18 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 21 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	εις Γιοκοσουκάν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	7800	διηλθε. Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Ταμπίκο
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακούνα»	43	7164	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Τζορτζάουν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Παναθήνια»	43	7179	έφθ. Χαδάννα 4 Αύγ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	εις θέσιν 45 Β.— 46 Δ., Αύγ. 6 διά Βρέμην
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	

A. PAPALIOS & S. PETROVITS

STEAMSHIP AGENTS

P. O. B. 1905. ALEXANDRIA
Tel. Address: "PAPESHIP". Telephones 20740 & 35063
ALSO

N. PAPALIOS, S. PETROVITS & CO.

STEAMSHIP AGENTS

P. O. B. 85 PORT SAID Telephone 693
P. O. B. 22 PORT TEFICK (SUEZ) Telephone 2149
Tel. Address: "PAPESHIP"

WESTERN STEVEDORING COMPANY LIMITED

BACKED BY YEARS OF SEA SERVICE AND STEVEDORING SINCE 1933

CAPT. C. W. McKAY, MANAGER

MAIN OFFICE:

687 POWELL ST.

VANCOUVER, B.C.

Tel.: Pacific 4391-2



BRANCH OFFICE

PORT ALBERNI, B.C.

Telephone 1626

ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Καλλάο 5 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Ρουέν 25 'Ιουλ. διά Βρετ. Γουιάνων
ΣΕΒΙΛΛΑ (λι6.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	εις θέσιαν 47 B. — 15 Δ., Αύγ. 5 διά Ρουέν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΣΗ ΓΟΥΙ·ΝΤ (λι6.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7176	διήλθε Πλαναμάν 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λι6.)	έτ. «Οσεαν T. P.»	44	7257	έφθ. Βαγκούμερ 4 Αύγ. (διά Μάντζεστερ)
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	διήλθε Σουέζ 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΓΚΑΙΤ (λι6.)	έτ. «Ονδούρας Σιππιγκ»	44	7248	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 30 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (λι6.)	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7256	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Αρούμπαν 28 'Ιουλ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	8485	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 7 Αύγ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΣΗΚΟΡΑΛ (λι6.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΣΗΛΑ·Φ (λι6.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ.
ΣΗΦΑΙΗΘ (λι6.)	έτ. «Ονδούρας Σιππιγκ»	44	7212	εις Σασέμπτον ἀπό 14 'Ιουλ., ἐπισκευὴ
ΣΗΦΟΡΤ (λι6.)	έτ. «Κάρυκα ντελ Σύρ»	44	7254	διήλθε Πουλό Μπουλόκι 5 Αύγ. διά Βομβάνη
ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Φρητάνος 5 Αύγ. διά Κείτ Τάουν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λι6.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	διήλθεν "Αντζελες 3 Αύγ. δι' Αμέρισαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 2 Αύγ.
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έτ. «Μαγκιλιδέρας»	45	8197	διήλθεν "Άδεν 3 Αύγ. διά Βομβάνη
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπό 5 'Ιουλ. ἐπισκευὴ ζημιῶν
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτας	44	7238	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Αύγ.
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Βέλεστινα 6 Αύγ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	K. «Ατυχίδης	25	6810	ἐν πλῷ ἐκ Θεσσαλονίκης διά Βόρ. Αμερικήν, Αύγ. 1
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	άνεχ. Αμέρισαν 26 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάτο»	43	7232	διήλθε Κολόμπα 26 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νεππούν»	56	30519	διήλθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Στέρ»	44	7162	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	άνεχ. Μοντεδίο 2 Αύγ. διά Τεργέστην
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Κολομβία Ρίβερ 7 Αύγ. διά Περού
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνο»	43	7282	άνεχ. Βαμπάνα 1 Αύγ. δι' Εμδεν
ΣΥΜΦΟΝΥ (λι6.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	44	7207	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 27 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διήλθεν "Άδεν 6 Αύγ. διά Σουέζ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	έφθ. Καλκούτταν 24 'Ιουλ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άτανάσιο»	15	2557	άνεχ. Λένινγκραδ 5 Αύγ. διά Γκρειντενμάουθ
ΤΑ·Υ·ΓΕΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Μόναρβα»	43	7131	διήλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. δι' Ούζαν
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Σικέριερς»	43	7231	έφθ. Χιούστον 26 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ. «Γκλόριαννα»	44	7026	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Πουέρτο Σεγκόρο»	53	9149	άνεχ. Περτ "Εθεργκλαντ 5 Αύγ. δι' Ολλανδίαν
ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άνεχ. Ρόττερνταμ ρόδς 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπόρα»	54	18717	διήλθε Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Μπορτάϊλαντ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτο»	53	25010	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Φόλεϋ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Λός "Αντζελες ἀπό 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιος»	18	1461	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Πώλσμπορρω
ΤΙΟ (αιθ.οπ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	έφθ. Βασσάρων 7 Αύγ.
ΤΙΡΥΝΣ (λι6.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΤΟΡΜΟ·Ι·Α (λι6.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουνίου, ἐπισκευὴ
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λι6.)	έτ. «Ε'ντεριαρές»	30	9100	άνεχ. Αιούδερσαν 26 'Ιουλ. διά Κόλπον
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Νηρεύς»	30	9097	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9795	διήλθε Κέιτ Τάουν 27 'Ιουλ. διά Σάντος
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	διήλθε Μπρόνυμποττελ 3 Αύγ. διά Σιδώνα
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Σάντιο»	20	5686	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. δι' Ούζαν
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Φ. Κυπριανού	18	5729	άνεχ. Καράται 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	ἀργεὶ Πειραιάς ἀπό 1 'Ιουνίου, ἐπισκευὴ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20900	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ.
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Νοδενγκάντες»	45	7256	έφθ. Αιούδερσαν 5 Αύγ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Τρινινταντ 1 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Γιαβάτα 1 Αύγ. διά Βαγκούμερ
ΦΑΤΙΝΑ (λιδάνου)	K. «Αργύρης»	17	1875	διήλθε Μπρόνυμποττελ 4 Αύγ. διά Ζογκουλδάκ
ΦΕΛΙΞ Ρ. Π. (λι6.)	έτ. «Ντιπιγουώντερ»	43	7232	διήλθε Πούντα Αρένας 1 Αύγ. διά Βαλπαραΐσον
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λι6.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΦΟΙΝΙΣ (λι6.)	έτ. «Ιντιπέντεντ»	43	7237	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Κοβένας
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άνεχ. Χιούστον 28 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λι6.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10400	άνεχ. Αιμπύργον 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΕΡΑΛΤ (λι6.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	διήλθε Τρινινταντ 25 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λι6.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λι6. δεξ.)	έλληνικα συμφέροντα	38	9475	παρασλαμδάνεται ἐντὸς τοῦ Αύγουστου
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	54	15749	άνεχ. Αιμπύργον 25 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ.
ΧΟΥΔΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Λίδων»	44	7150	διήλθεν "Αγ. Βικέντιου 1 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Καμπάνα 7 Αύγ. διά Λάζ Πιέντρας

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εἰς ΕΛΛΑΣ ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΥΠΤΟΝ.— Ταχεία και άκριβής ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οικονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.
Έξαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA
960 Avenue of the Americas
at 35th Street, New York I
Telephone : Oxford 5-5400

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
REctor 2-O900

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτη. «Γκράουντ»	43	7258	έέφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 6 Αύγ.
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.)	έτη. «Ούινδσωρ»	43	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιβ.)	έτη. «Σέντραλ»	43	7180	εἰς Αμβέρσαν ἀπό 7 Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτη. Γιουν. Σίππερες	55	24000	διηλθε Μόρθαλτάρ 7 Αύγ. διά Φόλεϋ
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)	έτη. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Μανίλαν 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτη. «Μαρακαϊύ»	44	7256	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Κολούμπια Ρίβερ
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτη. «Τρανσότσεανίκας	42	7084	έφθ. Λός "Αντζελες 8 Αύγ. (διά Βορδώ)
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτη. «Ρόμπλον ντε "Ορο»	40	5557	άνεχ. Μιτόγουντ 3 Αύγ. διά Αμβέρσαν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτη. «Οκεανοπόρος»	44	7293	

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 31ης σελίδος)

διά Σάν Αντόνιο, δολ. 11.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15 ἔως 30 Σεπτεμβρίου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' ένα ή δύο λιμένας Βραζιλίας (οὐχί νοιτώρευτον τοῦ Ρίου Ιανείρου), δολ. 16.75, μὲ 1000 τ. ἐκφορτωσιν εἰς τὰ 60 σέντς, φόρτωσις 25 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐκ Καλιφορνίας 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 190.000 φίο, φόρτωσις 29 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ» ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Δουκεγκέρην δολ. 19.50, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΞ-ΙΤΩΡ» (λιβερ.) ἀπό Στόκτων 11.000 τ. φορτίου δι' Ιαπωνίαν δολ. 13.25 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΛΛΑΣ» ἀπό ένα ή δύο λιμένας Πούγκετ Σούντ—Κολούμπια Ρίβερ η Λός "Αντζελες 9000 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Ναγκόγια και Γιοκοχάμαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 190.000 φίο, ένα λιμένα ή 3500 δολ. ἔξτρα ἔως και ἀπό δεύτερον λιμένα φορτώσεων, ὅφιοι διά φόρτωσιν ἐκ δολ. "Αντζελες 5000 δολ. ἔξτρα, φόρτωσις 25 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΕΘΟΝΟΣ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανίκης Κολορίδας 14.500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Αμβέργον πεντή δολ. 16.60, ὄφιον δι' Αμβέργον—Ρόττερνταμ 16.35, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, έναν δύο λιμένας ἐκφορτώσεων 35 σέντς ἔξτρα, φόρτων ἐκ Βορείου Ειρηνικού διά Μασσαλίαν δολ. 19, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ κ. Λιβανοῦ) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων διά Μασσαλίαν δολ. 19.50, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου—15 Οκτωβρίου.

Έκ Νοτίου Άμερικής

«ΑΝΝΑ» (λιβερ.) ἀπό Ρίβερ Πλέιτ 6500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Αμβέργον πεντή δολ. 15.00, ὄφιον δι' Αγγλίαν 155)—, φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» δολ. έναν τοῦ Σάν Λορέντιο, μὲ συμπληρώσιν εἰς Μπουσένος "Άρες 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Αμβέργον πεντή 147)6, ὄφιον διά φόρτωσιν ἐκ Μπουσένος "Άρες ή Μπάχιας Μπάλγκας 145)—, τὸν δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' Ημερτερνταμ 216 βάσισην ἐπὶ θάττου, φόρτωσις 7—28 Σεπτεμβρίου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (Κεσταρίας) ἀπό Ρίβερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Αμβέργον πεντή 145)—, ὄφιον δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ δι' Ημερτερνταμ 2)6 ἐπὶ θάττου, φόρτωσις 1—25 Οκτωβρίου.

Έξ Αγγλίας—Κόντινεντ

«ΠΑΝΔΩΡΑ» (Κεσταρ.) ἀπό Χούλλα 1000 τ. κώδια διά Κοπεγχάγην 31)—, φόρτωσις μέσα Αύγουστου.

«ΠΑΝΔΩΡΑ» (Κεσταρ.) ἀπό Σεπτέμβριον 1000 τ. κώδια διά Σούντσοβαλλ 19 σου-δίκος κορδάνας, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

«ΑΝΝΕΛΕΝ» (παναρ.) ἀπό Σεπτέμβριον 4000 τόν. γαιανθράκων διά Μαντιλούσοτο 21)6, ἀμεσος φόρτωσις.

Έκ Μεσογείου και Άδριατικής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἀπό Στρατών 7600—8200 τόν. μεταλλευμάτων διά Σλούσικιλ 56)—, «γκρές-τέρερ», μὲ 1)8 φορτωτικά και μὲ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 2)6, φόρτωσις μέσα Αύγουστου.

«ΠΑΝΔΩΡΑ» (Κεσταρ.) ἀπό Σεπτέμβριον 1000 τ. κώδια διά Σούντσοβαλλ 19 σου-δίκος κορδάνας, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

«ΕΜΕΓΓΛΑΟΧΑΡΗ» ἀπό Σφάξ 4200 τόν. φωσφάτων διά Πειραιά 28)6, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΣΟΥΖΑΝΝΑ» (Κεσταρ.) ἐκ Δυρραχίου 1250 τ. μεταλλευμάτων χρωμίου διά Πολιών 71)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΛΟΥΚΙΑ» (Παναρ.) ἐκ Τύνιδος 1250 τ. φωσφάτων διά Πόρτ Σουδάν 54)—, ἀ-μεσος φόρτωσις.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἐκ Κόλπου Σούδας 4000 τόν. μεταλλευμάτων (τμῆμα φορτίου) δι' Ερβεν 57)—, μὲ 800 τ. φόρτωσιν εἰς τὰ 2)— και 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—, φόρτωσις 9—20 Αύγουστου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Ζνιάνωφ 2500 τόν. γαιανθράκων διά Βόλον 38)—, φόρτωσις μέσα Αύγουστου.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (Κεσταρ.) ἀπό Ζνιάνωφ 2500 τ. γαιανθράκων διά Πειραιά 38)—, φόρτωσις μέσα Αύγουστου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» ἀπό Μπουργκάς 2850 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' Αλεξανδρείαν 39)— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» (β'. τοξίδιον) ἐκ Νοβορωσίσκης 2850 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' Αλεξανδρείαν 44)— φίο, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

«ΦΑΤΙΝΑ» (σημ. Λιβάνου) ἀπό Ζνιάνωφ 2500 τόν. γαιανθράκων διά Πειραιά 38)—, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

Έξ Αστραλίας, Ινδίων και Απω Ανατολής

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ Α-Ι-ΑΝΤΕΡ» (λιβερ.) ἐκ Νοτίου Αστραλίας, Βικτωρίας η Νέας Νοτίου Ουαλλίας 13.500 τ. διάλυρων διά Κολόμπο 165)—, φόρτωσις 25 Αύγουστου — 20 Σεπτεμβρίου.

έέφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 6 Αύγ.	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
εἰς Αμβέρσαν ἀπό 7 Ιουλ.	διηλθε Μόρθαλτάρ 7 Αύγ. διά Φόλεϋ
άνεχ. Μανίλαν 7 Αύγ. (διαταγάς)	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Κολούμπια Ρίβερ
άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Τάμπαν	έφθ. Λός "Αντζελες 8 Αύγ. (διά Βορδώ)
άνεχ. Μιτόγουντ 3 Αύγ. διά Αμβέρσαν	

Έκ παντοίων άλλων άγορων

«ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ» ἀπό ένα ή δύο λιμένας Βορείου η Νοτίου Κούδας 6000 τ. ζαχάρεως (τμῆμα φορτίου) δι' Ιράν δολ. 24.15 φίο και στόσουεν, φόρτωσις 27 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ» (λιβερ.), ἀπό Κείπ Τάουν η Ντώρηπταν 9000 έως 9800 τ. όρασεσιν δι' Αμβέρσαν — Αμβούργον — Αμερικής (122)6, όψιστος διά Λονδίνον 127)6, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—5 Οκτωβρίου.

«ΓΟΥΟΡΝΤ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ.) ἀπό Μονρόβιαν 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Μόντρεαλ δολ. 8, μὲ δολ. 1 ἐκφορτωτικά, φόρτωσις 7—25 Αύγουστου.

«ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗΣ» (λιβερ.) ἀπό Σάν Ζουάν (Περούδιας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ δολ. 13 φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» (λιβερ.) 1000 τ. φίλανθρις 1000 φάδομάς ζυλείας διά Ζογκουλδάκ 410)— τότανταρ, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 4—29 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.» ἀπό Πόρτ Σουδάν 2100 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 87)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» ἀπό Ακάμπαν 2450 τ. φωσφάτων διά Ριγιέκαν 45)— φίο, φόρτωσις αρχές Αύγουστου.

ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (λιμπερ.) ἀπό Ακάμπαν 3100 τ. φωσφάτων διά Ριγιέκαν 43)— φίο, φόρτωσις ἀρχάς Αύγουστου.

«ΑΝΝΕΛΕΑΝ» (παναρ.) (παναρ.) 1000 τ. φίλανθρις 1000 φάδομάς ζυλείας διά Ζένοβαν 60)—, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

«ΠΑΝΔΩΡΑ» (Κεσταρ.) ἐκ Σονδίας 250 στόνταρτες ζυλείας διά Πειραιά και Μιτιλήνην 450)— τότανταρ, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λιβερ.) 1000 τ. φωσφάτων διά Νόρδερν 2000 τ. ζυλείας διά Νόρδερν 60)—, πέντανταρ, φόρτωσις 25 Αύγουστου.

«ΤΡΑΝΣ ΤΡΕΝΤΙΣ ΣΙΟΝ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά Καναδάν 25% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 Αύγουστου.

«ΤΡΑΝΣ ΓΟΥΚΟΥΛΑ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 13.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Ιαπωνίαν (συνεχή ταξίδια διά τρία έτη) 7½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 Αύγουστου.

«ΤΡΑΝΣ ΖΕΝΟΙΚΑ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 13.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Ιαπωνίαν (συνεχή ταξίδια διά τέσσαρα έτη) εἰς τὴν βάσιν τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 Αύγουστου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ.» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Γαλλίαν, 30% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού Σκέπη, φόρτωσις 10 Αύγουστου.

«ΝΤΑΡΠΝΙΣ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αμερικής 32½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αμερικής 32½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 Αύγουστου.

«ΑΓΥΓΛΑΝ 70%» ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού Σκέπη, φόρτωσις 3—20 Αύγουστου.

«ΝΤΑΡΝΕΛ» (Κεσταρίκας) ἀπό Τρίνινταν 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν 50% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού Σκέπη, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΜΙΧΑΗΑ Λ.» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Μπουσένος "Άρες 50% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 14 Αύγουστου.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑΣ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 16.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν 32½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 4 Σεπτεμβρίου.

«ΜΙΝΩΣ» (λιβερ.) ἐκ Λιβάνος 14.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Ραβένναν δολ. 3.90, φόρτωσις 23 Αύγουστου.

«ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (όνδορη) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 14.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Μόντρεαλ 35% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

Τελεγράφη ΕΠΙΚΟ, Πορ Σαΐδ
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12

Phones | Office 2195
Night 3084
3089

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT - SAID (Egypt)
FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5, Tantah Street
30, Fouad Street
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012
Port - Tewfik (Suez)