

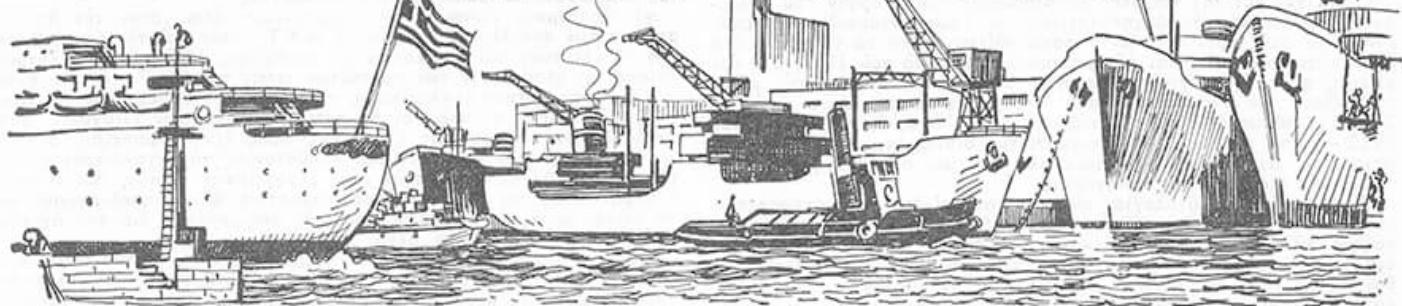
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1957

Αρ. Φύλλου 522/281

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 522/281

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΣΟΒΑΡΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Θά γνωρίσωμεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ως ἀμέσως ἐνδιαφερομένους, μίαν ὅχι εὐχάριστον κατάστασιν εἰς τὰς λειτουργίας τῶν Δημοσίων Σχολῶν Αστροπύργου.

Τὰ μαθήματα ῥηγίσαν απὸ τοῦ ὄκτωβρίου κανονικῶς καὶ διὰ τὰς δύο σχολάς. Εἰς ἔδομόηκοντα ἀνέρχονται οἱ εἰσαχθέντες εἰς τὴν σχολὴν ναυτίλων καὶ πεντήκοντα εἰς τὴν σχολὴν μηχανικῶν. Τοῦ χρόνου θά εἶναι διπλάσιοι οἱ φοιτώντες. Τὸ καθηγητικὸν προσωπικὸν ἐν πλήρει ἐπαρκεῖ ἐκτελεῖ τὸ καθῆκόν του, ἐνῷ καὶ ἡ ἐνδισιτησίς τῶν μαθητῶν ἀπὸ πάσας ἀπόφεως εἶναι ίκανονοποιητική. Τὰ γῆπεδα τῶν ἀθλοπαιδιῶν παρεδύσθαν απὸ τοὺς ἐργολάβους· ἡ προκυμαία εἶναι ἐν τῷ περατούσθαι καὶ τὸ μικρὸν ἐκπαιδευτικὸν ιστιοφόρον μετὰ βοηθητικῆς μηχανῆς — ἐλλείποντος ἀλλού καλυτέρου — προσφέρει τὰς ὑπηρεσίας του. Οἱ δόκιμοι ἐκμανιθάνουν ἐπὶ σύτου τὰς χειρισμῶν καὶ τὴν ναυσιπλοΐαν. Τὸ μηχανούργενον, τέλος, καὶ τὸ μηχανοστάσιον ὀλονέν συμπληρώνουν τὸν ἔξιτολμον τῶν διὰ τῶν παραλίμβανομένων μηχανημάτων. Μετά δίμηνον θά ἔχουν ὄρτιαν τὴν συγκρότησιν.

Αὐτὴν εἶναι ἡ εὐχάριστος πλευρά τῆς προσποθείας. 'Ιδου καὶ ἡ διάστασις:

Πληροφορούμενοι τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι τὰ διαθέσιμα κεφάλαια ἔχηντιθησαν. Τὸ Κράτος, μὲ τὰς πολλὰς ἀνάγκας καὶ τὸν ἰσχνὸν προϋπολογισμόν, συντηρεῖ ἀπὸ τοῦ ὑστερήματός του τὰς τρεῖς σχολὰς — 'Αστροπύργου, 'Υδρας καὶ Κύμης — ἀλλ᾽ οἱ παρεχόμενα πιστώσεις δὲν ἐπαρκοῦν. Στοιχείωδες ἀνάγκαιοι συντηρήσεων, τῆς καθεριότητος καὶ αυτῆς τῆς λειτουργίας τῶν Σχολῶν, παραμένουν ἀκάλπυτοι, σύν τῷ χρόνῳ δὲ οὐδὲ' αὐταὶ οἱ δαπάναι τῆς καλής ἐνδισιτησίας τῶν μαθητῶν καὶ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου δὲν θά ἀντικρύζουνται πλήρως. 'Ελλειμμα γύρω τοῦ ἡμίσεος καὶ πλέον ἐκατομμυρίου δραχμῶν προβλέπεται διὰ τὸ τρέχον σχολικὸν ἔτος. Τὰ ὅσα ἔσδονται τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως δὲν φθάνουν νὰ τὸ καλύψουν.

Νὰ αὐξηθούν τὰ δίδακτρα καὶ τὰ τροφεῖα τῶν μαθητῶν δὲν συμφέρει. Εἰς 10½ χιλ. δραχμῶν ἀνέρχονται τώρα ἐτησίως. 'Η αὐξησις θὰ καταστήσῃ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν ἀκριβήν, μὴ προσιτὴν εἰς τοὺς περισσότερους. Νὰ ζητηθούν ἀπὸ τὸ Κράτος συμπληρωματικαὶ πιστώσεις εἰνὲ ὀδύνατον. Πρέπει νὰ θεωρήται ὡς ἐπιτυχία τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσίων, ὅτι κατώρθωσαν νὰ ἐγκριθοῦν τὰ ὅσα ηδη παρέχονται ἀπὸ τὸν δημόσιον προϋπολογισμόν.

Δὲν ὀποιμένει, συνεπῶς, καμμία ἄλλη πηγή, ἐκ τῆς ὧδης ηδη, νὰ ἔξερουν τὰ ἀναγκαιούντα χρηματικὰ μέσα, ἀτινα ὃς ἐπιτρέψουν τὴν αὔντην τῶν Σχολῶν λειτουργίαν, τὴν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μαθητῶν καὶ τὴν ἀρτιωτέραν κατάρτισιν τῶν, παρὰ ἡ Ναυτιλία, οἱ ἐφοπλισταί,

"Ἄν αὐτὸς δὲν θελήσουν νὰ ἔλθουν ἀρωγοὶ εἰς τὴν προσπάθειαν, δύσκολος ἀποδείνει, δυσκολωτέρα, ἀν μὴ προδηλωματική, κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος προβλέπεται ἡ λειτουργία τῶν Σχολῶν. 'Η ἀπόδοσίς των, η ποιοτική καὶ ἡ ποσοτική, δὲν θὰ εἶναι ἐκείνη, που ἐπεδιώξαν οἱ συστήσαντας τὰς σχολάς. Κρίμα εἰς τὰ μεγαλοπρεπή κτίρια, τὰς ἀρτίας ἐγκαταστάσεις καὶ τοὺς ψυφετεῖς ὀρματισμούς!

Ἀπευθυνόμεθα, λοιπόν, πρὸς τοὺς ἐφοπλισταίς καὶ ζητούμεν τὴν συμπαράστασίν των. Αὐτοί, κυρίως, θὰ ὀφελθοῦν ἀπὸ τὴν ἀρτιωτέραν τῶν δοκίμων κατάρτισιν· αὐτοὶ ἔχουν ἀμέσως ἀνάγκην ναυτικῶν μὲ προηγμένον τὸ θῆρας καὶ τὴν μόρφωσιν. Πρέπει νὰ βοηθήσουν διὰ νὰ καλυφθῇ τὸ ἐλλείμμα τῆς διαχειρίσεως τῶν Σχολῶν· πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσουν, ἀπὸφασιστικά τὸ δῶλον πρόβλημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ὅπερ ἀκέραιον ὑφίσταται.

Εἶναι ἐντροπή διὸ μιαν Ναυτιλίαν, τῆς ἐκτάσεως τῆς ιδικῆς μας καὶ ὑπὸ τὰς σπουρινὰς μάλιστα κολαᾶς περιστάσεις, νὰ μη εἶναι εἰς θέσιν οὐδὲ τὰς στοιχείωδες ἐπιδιώξεις τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς νὰ ἀντιμετωπίσῃ. Εἶναι ἐντροπή νὰ ἀπευθύνωνται τόσαι καὶ τόσαι ἐκκλησίες πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, χωρὶς νὰ συναντοῦν τὴν κατανόησιν, ἔτι δὲ ἀχαρακτήριστος εἶναι νὰ ἀστέπταις ἔγγραφαν ἀκόμη ὑποχέσεων περὶ παροχῆς πτωχῶν τίνων εἰσφορῶν διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν εἰς ἐργαλεία τῶν Σχολῶν.

Χρόνια τώρα αἱ στήλαι αὐταὶ προσπαθοῦν νὰ προκαλέσουν τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν. Δὲν τὸ κατώρθωσαν, ἀτινά. Πλὴν τινῶν ἔξαιρεσεων, οἱ περισσότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν δήμιαφόρησαν εἰς τὰ ὅσα ἐντεύθεν πρὸς αὐτοὺς ὑποδεικνύονται.

Τὰ πράγματα, ὅμως, θὰ τοὺς ὑποχρεώσουν κάποτε νὰ κατανοήσουν τὴν ἀνάγκην. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον. 'Η Ἑλλειψις διπλωμα-

τούχων καθίσταται ὀσημέραι ὅξιτέρα, ἐνῷ καὶ οἱ ἐπὶ ἀδροτάτῃ ἀντιμισθία προσλαμβανόμενοι εἶναι ἀπροσάρμοστοι κατὰ τὸ πλεύσιον εἰς τὰ νεώτερα πρωστήρια μέσα καὶ τάς ἀπαίτησεις τῆς συγχρόνου ναυσιπλοΐας.

"Ἄν οἱ ἐφοπλισταὶ θελήσουν νὰ στηρίξουν τὸ ἔργον, ὅχι μόνον τῶν δημοσίων σχολῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν νυκτερινῶν τοιούτων, μετά μίαν τετραετίαν, τὸ πολὺ πενταετίαν, τὸ πρόβλημα τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ, τῆς ποιοτικῆς καὶ ποσοτικῆς ἐπαρκείας του, θὰ ἔχῃ ἐπιλυθῆ κατὰ τὸν καλύτερον δινάτον τρόπον καὶ μὲ τὰς ὀλιγωτέρας εἰς βάρος τῶν διπλανών ναυ-

σιπλοΐας.
Καὶ ἀφοῦ, ὡς φαίνεται, ἡ καταδηληθείσα εἰς τὸ Λονδίνον προσπάθεια δὲν ἀπέκειται τὰ ὅσα ἀρχικῶς προεβλέπησαν — εδόδομήκοντα μόνον χιλιάδας λιρών, λέγεται, ὅτι συνεκένθωσεν ἡ συσταθείσα ἐπιτρόπος διατί να μη μελετηθῇ ἀλλο τι σύστημα, ὅχι πλέον ἐκ ουσίᾳ αἰσφοράς, ἀλλ' ὑπὸ χρεώ τικής τοιαύτης; Τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καταβάλλει ήδη τὴν εἰσφοράν του εἰς τὸ κεφαλαίον ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Τὸ ὑπὸ έτην σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας εἶνε καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ἀσύνδοτον. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον νὰ μη δεχθούν οἱ ἐφοπλισταὶ — χωρὶς τὴν συγκατάστεσιν των τὸ Κράτος δὲν θέλει νὰ προβῇ εἰς τὸν καθηρώσιν τοῦ μέτρου — νὰ εἰσφέρουν καὶ τὰ ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν των ξένων πλοίων ἔξι, ἐστω, λιρών μηνιαίων εἰς τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

Πρὸς ἐτῶν ὁ κ. 'Ι. Κουμάνταρος εἶχε προτείνει τὴν εἰσφοράν αὐτῶν καὶ πολλοὶ προφρόνων τὴν ἐδέχθησαν. 'Ἐκτοτε, ὅμως, η κολὴ αὐτὴ σκέψις ἐγκατελείφθη, ισως διότι ἔδειψε τὸ ἐνδιαφέρον τῆς πρωσθῆσεως τῆς. Τώρα ἐπαναφέρεται ἐπὶ τάπτηος. 'Η ἀνάγκη τὸ καλεῖ, ἀφοῦ ἡ ἐκουσία εἰσφορὰ δὲν ἀπέδωσε.

Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ συζητήσῃ ὁ τρόπος τῆς εἰσπράξεως τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς. Τὸ πρῶτον ζήτημα, που ἐγείρεται, εἶναι τὸ πῶς θὰ καταστῇ ὑποχρεωτική. 'Ο ἐλληνικὸς νόμος δὲν ὑποχρεώνει τὸ ξένον πλοίον. Τὸ υποσχετικὸν εἶναι ἀρκετόν; Φόδος υπάρχει νὰ μὴ τηρηθῇ η ἀναλαμβανόμενη υποχρεώσεως, ἐνῷ θὰ ἔχουν δημιουργηθῆ αἱ διπλανών.

'Αποδοτικότερον θὰ ἡτο τὸ ἐφαρμοζόμενον καὶ διὸ τὰ ἐλληνικὰ σύστημα. 'Η εἰσφορά των συνεισπράττεται μὲ τὰ τέλη τοῦ Ν.Α.Τ. Τὸ 'Υπουργείον, ὅμως, η Ναυτιλίας δὲν δέχεται οὐδὲ νὰ συζητήσῃ τὴν πρότασιν αὐτῆς, χωρὶς τὴν ὑπεύθυνον τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπόδοχην της. Δὲν ἐπιθυμεῖ νὰ δισσηράνῃ τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς ασφαλίσεως ὅλων τῶν ύπὸ ξένας σημαίας πλοίων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ δὲν θέλει νὰ παρεχηγήθῃ ἀπὸ τοὺς κακοπίστους ἡ ἐπιβολὴ τῆς υποχρεωτικῆς εἰσφορῆς διὰ τὸν Ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, ὡς μία πρόσθετος ἐπιβαρύνση τῶν ξένων πλοίων, ὑποκρύπτουσα, καὶ ἀλλαγήσας μεταγενεστέρας ἐπιδιώξεις.

Καὶ ἔφοδον τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας δὲν δέχεται τὸν καθιέρωσιν τοῦ μέτρου, χωρὶς τὴν γνώμην τῶν ἐφοπλιστῶν, θὰ πρέπει αὐτοῖς, ἂν κρίνουν πρόσφορον τὸ μέτρον, νὰ προτείνουν τὴν θεσμοθέτησίν του.

Πιστεύουν τίνες, ὅτι τὸ ιδιον αὐτῶν πρόβλημα τῆς εἰς στελέχη ἐπαρκεῖσι πρόκειται νὰ λύσουν μὲ τὴν πρόσληψην ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν τῶν περισσότερων δοκίμων. Θέλουν νὰ ἀγνοοῦν τὸ γεγονόν τοῦ προστίθησαν, ὅτι τὸ πρόβλημα εἶναι καὶ θὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλους τοὺς ἐφοπλιστάς. 'Η ἀνεπάρκεια διτλωματούχων, καλῶς κατηρτισμένων, θὰ συνεχισθῇ. 'Αν ὁ ὄλφας ἐφοπλισταὶ κατατρίστησι μερικούς εἰς τὰ πλοία του, δὲν πρέπει να εἶναι, ὀπωδηπότε, θέβασι, ὅτι θὰ τοὺς διαφυλάξῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του, στον τὸ δέλταρε τοῦ μεγαλειτέρου μισθοῦ — τοῦ σταθερῶς αἰσθανόμενου — θὰ προσφέρεται. Θὰ τὸν ἐγκαταλείψουν, ὅπως ηδη τὸ ἐπράξαν οὐλοὶ ὀλίγοι εἰς τῶν δῆθεν πρώτων τοῦ ἐφοπλιστού συνεργατῶν. Διὰ τὸν βιοπαλιόντα ναυτικὸν ἡ υπόθεσις τοῦ καλυτέρου μισθοῦ κυριαρχεῖ εἰς τὸν σκέψι του. 'Η σημερινὴ ἐλλειψις εἶναι δι' αὐτὸν ἡ εὐκαταίρια. Η ζητησία εἶναι μεγαλειτέρη τῆς προσφορᾶς.

'Τὴν πρότασιν περὶ τῆς υποχρεωτικῆς εἰσφορᾶς τῶν ἔξι λιρών ἐδέχθησαν ηδη ἐφοπλισταὶ τίνες. 'Ἄς συζητήσῃ εἰς εἰδική συνεδρίσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανωσεων εἰμεθοθεῖσα, ὅτι οἱ διοι θὰ τὴν ἀποδεχθοῦν. Πρέπει, ὅμως, καποϊος νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς εἰσηγήσεως. 'Η ἐδώ 'Ενωσις τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἡ ἀρμοδιωτέρα, πιστεύουμεν. 'Απὸ αὐτὴν καὶ περιμένουμεν τὴν ταχυτέραν πρωθησίαν τοῦ ζητήματος. Αὐτὴ ἀς συνεννοθῇ με τὰς εἰς Λονδίνον καὶ Νέαν 'Υόρκην ὁργανώσεις.

'Εξ λίραι κατὰ μῆνα καὶ πλοίον εἶναι ἀρκετά, κατὰ τοὺς ἔγγυτερον παρακολουθοῦντας τὰ πράγματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, διὰ νὰ ἰδωμέν πρωσθμένην ἀπόδοτικώτατα τὴν προσπάθειαν. 'Ἄς συσταθῇ καὶ μία ἐπιτροπὴ διαχειρίσεως τῶν εἰσπραττομένων, ήτις ἐν στενή συνεργασίᾳ με τὰς ἀρμοδιαῖς υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου, θὰ ἔγριν τὰς ἀναγκαῖς πιστωσίες καὶ θὰ ἔφερεν εἰς τὰ τῆς διαθέσεως των.

Κάτι, ἐπὶ τέλους, πρέπει νὰ γίνη διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ ἐμψύχου

κοῦ, τοῦ ὁποίου τὰ ἔξοδα κινήσεως — διὰ πλοῖα φορτηγὰ 1500 τόνων γκρός — είναι κατά 300 λίρας μηνιαίοις περισσότερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀντιστοίχους διπάνας τοῦ ὑπὲρθεριανῆν σημαίαν ἡ παναμαϊκήν σκάφους, θὰ ἐπιφέρῃ μίαν οἰκονομίαν διακοσίων περίπου λιτρῶν. Αὐτὴ θέλει καταστῆση ἐλκυστικήν εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν την Κυανόλευκον.

Συγκεκριμένως προτείνεται:

^{a)} Ή έλαφρά μείωσις της συνθέσεως (διὰ πλοίον 1500 κ.ο.χ. μείωσις κατὰ 1 δόκ. πλοίαρχον, 1 δόκ. μηχανικόν, 1 θερμαστήν και ἀντιτίθεται 1 μαύρη δύναμης μουστάρδας).

β) Ή αέσφαρτη μείωσις τῆς φορολογίας (ἀπό 2½% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρτοῦ νούλου εἰς 1½%) σόσον καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, δεδομένου, ὅτι οἱ ἴδιοι καὶ ὑπέρτεροι λόγοι συνηγοροῦν πρὸς τοῦτο. Ή μείωσις τοῦ Δημοσίου δὲν θὰ είναι μεγαλείτερά των 20.000 Λ.Α. ἐτήσιών, προσωρινή, ὅμως, διότι θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον περισσότερα πλοιά. Ἐκτὸς τούτου τὸ ἔσσοδον θὰ σταθεροποιηθῇ, ἐνώς ἂλλως θὰ διαφύγῃ λίστα συντόμως.

Μετά τίν ενέργειαν τών ἀνώτερων θὰ πρέπει νὰ ἔρωτηθουν καὶ τάλιν οἱ ἐφοπλισταί, ἵνα ἐπιθυμοῦν νὰ πωλήσουν εἰς ἄλλοδαπούς τὰ παρῆλικα πλοιά των, ἀντικαθιστῶντες οὐτά διὰ νεωτέρων, ὅπότε διά τούς ἐπιθυμοῦντας, ἐνδείκνυται νὰ ἔλθῃ ἀρώγον τὸ Κράτος, παρέχον τὴν ἑγγύησιν του εἰς τὸν πιστωτὴν κατὰ τὰ εἰς τὴν σύσκεψιν συζητηθέντα.

"Ολα τ' ἀνωτέρω προτεινόμενα πρέπει νὰ μελετηθούν ἔξονυχιστικῶς καὶ νὰ θεσμοθετηθούν ἀμέσως σας θὰ κριθούν, ὅτι λυστείτε πετροῦ ή πρωθήσουν τὴν ἐπιδίωξιν, ποὺ δὲν πρέπει νὰ είνει ἄλλη πορά ἢ ἐνίσχυσις τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας, ἡ ἐπάνωδος ύπὸ την Κυανόλευκον τῶν τόσων καὶ τόσων ἀπαχολουμένων εἰς τὰς γύρω μας θαλάσσας ύπὸ ένεας σημαίας ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκαφών. Τὸ πρώτον θετικὸν βῆμα του ἐπαναπατρισμοῦ ἀπὸ τὰ μεσογειακά σκάφη ἐπιβάλλεται νὰ ἀρχίσῃ.

ΤΗΝ ΑΜΕΣΟΝ ΕΠΙΛΥΣΙΝ

Ανεργίας έκτάσεως σοδαράς ήρχισεν άπό τίνος νὰ σημειοῦται εἰς ώρισμένας κατηγορίας τῆς ναυτικής ἐργασίας, συγκεκριμένων τούς λογιστάς, τούς βαθαμπόλους, τούς τροφοδότας καὶ τὸ προσωπικόν του μαγειρέου, εἰς δλας, δηλαδή, τὰς εἰδικότητας τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιών τῶν ἐπιβατηγών πλοίων. Η πώλησης τῆς «Κυρηνείας» πρὸς διάλυσιν, ή μετατροπὴ εἰς φορτηγὸν τῆς «Τασμανίας», ὁ παροπλισμὸς τῶν δύο μεσογειακῶν, τοῦ «Ἀγαμέμνονος» καὶ τοῦ «Ἀχιλλέως», καθὼς καὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ «Ἐλονη» ἐστέρησαν τῆς ἐργασίας τῶν ὑπεροκτακοσίους ναυτεργάτας, οἱ τετρακόσιοι τῶν ὄποιων, ἀνήκοντες εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας, ἀδυνατούν νὰ ξεψύρουν ὅλην ἐπὶ πλοίων ἀπασχόλησιν.

Καὶ ἂν μὲν ἀναλάβουν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν τὰ δρομολόγιά των τὰ δύο μεσογειακά καὶ ἐπανέθη εἰς τὴν ἑνεργὸν ὑπερεσίαν ή ἀδικαιολογήτως παροπλισθείσα «Ἐλση», Διὰ ταξιές τῶν ἑνεργών ὅπωσδηποτε θά ἄραιαθοῦν. «Αν, ὅμως, τὸ Διμήσιον δὲν θελήση νὰ δώσω μίαν ἀμεσον λύστιν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν δύο μεσογειακῶν καὶ η Ἐθνική Τράπεζη δέν αὔρι τας ἐπιφύλαξεις της διὰ τὴν ἔκκινησην τῆς «Ἐλσης», σοδαρὸν κοινωνικὸν πρόβλημα δημιουργεῖται ἀπό τὴν ἀνεργίαν τόσων καὶ τόσων ναυτικῶν.

Παρακαλείται ὁ κ. Κωτιάδης, ὅπως ποινὴν ἡ ἀρχίσουν αἱ συγκεντρώσεις, αἱ διαιρατρίαι καὶ τὰ φύσιμα ποιῶν τῶν ἀνέργων, πρὶν ἡ κυριεῖς ἔξαντλήσουν οὐτοὶ τάξ εἰλαίστας οἰκονομίας των, καὶ καταφύγουν πρὸς τὸ Κράτος, ἔξαιτούμενοι τὰ μέσα τῆς συντηρησέως των, ἐπιληφθῆν τὸ "Υπουργείον τοῦ τῆς ζητήματος τῶν Μεσογειακῶν καὶ τῆς τακτοποίησεως τῆς ὑπόθεσεως Τόγια.

Καὶ τὸ δύο ζητήματα είνει ζωτικής σημασίας, όχι μόνον διὰ τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν, ἀλλὰ καὶ τὴν καθόλου Οἰκουμενίαν μας. Τὰ δύο ὑποδειγματικὰ μεσογειακὰ ἀμεσώςτατα χρειάζονται διὰ τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν. Ἡ ἔξοδος τῶν ἀπό τὸ ἀγκυροδόλιον τοῦ παροπλισμοῦ ἀποτελεῖ μίαν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῶν ἔωτερικῶν μας γραμμῶν. Το «Ελστρ» πρέπει νὰ ἐπανεξοπλισθῇ διὰ νὰ συμπληρώσῃ τὸ τοσσὸν ἐπικινδύνων ἀραιωθὲν δίκτυον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν.

Άν έντος των ήμερών δὲν δοθῇ μία λύσις εἰς τὴν ἀναιτίων, πρὸς ζημίαν καὶ μόνον τοῦ Δημοσίου, ἐγερθεῖσαν δικαστικὴν διένεξιν περὶ τὴν κυριότητα τοῦ «Ἀγαμέμονος» καὶ τοῦ «Ἀχιλλέως», πολὺ φο-
βουμέθα, οὐτὶ κατὰ τὰς ἀρχομένης τουριστικὴν περιόδουν θάτερη-
μεν τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν τῶν δυο αὐτῶν ταῦτα μαρτρῶν ἐπιβατηγῶν
σκαφῶν μας. Θάτο, πράγματι, ἀφέλης ἡ ηδη κατέχουσα αὐτὰ ἔται-
ρια, διατηρουμένης τῆς ἀντιδικίας, νά τὰ ἐπαναφέρει εἰς τὴν ἐνέρ-
γειαν, διὰ να ἐδεχθῇ αὐρίσιν τὸν σημώνας κακόπιστον κρατικὸν ἔλεγ-
χον εἰς τὰ διαχειρίσεων των καὶ μάλιστα ἐπὶ τῇ προόψει θετικῶν
ζημιῶν, λόγω τῆς κρίσεως εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν.

Εις τὸν κ. Κωτιάδην, ὃς ὑπέύθυνον Ὑπουργόν, ἐναπόκειται ἡ ὑποχρέωσις νὰ σπεύσῃ νὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀμέσου ἐπιλύσεως τοῦ ζητήματος τῶν μεσογειακῶν. Αὐτὸς ἐπί-

σης οφέίλει νά προέλθῃ είς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν διά τὴν ἀπόδοσιν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν τῆς «Ἐλσης».
Ἐπὶ τῇ προσφέι τὴν νέας τουριστικῆς περιόδου οφείλομεν, πρὸ παντός, νά ἔξασφαλίσωμεν ἄνετα τὰ μέσα τῆς ἐπικοινωνίας μας μὲ τὸ ἑξωτερικὸν καὶ τὴν ὄμβλοτην τῆς λειτουργίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, παρέχοντες, ἐκ παραλλήλου, τὴν ἀπασχόλησιν εἰς ἑκατοντάδας ναυτεργατῶν, στερουμένων ἡδη τῶν στοιχειώδων μέσων βιοπορισμοῦ.

ΑΝΑΓΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΣ

Καὶ ὄμιλοῦντες περὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν ἔχουμεν καὶ πάλιν νά τονίσωμεν, ὅτι τὸ περὶ αὐτὰς ζῆτημα ἔφθασε πλέον εἰς κρίσιμους στημεῖον. Τὰ ἐναπόμεναντα σκάφη εἰναι πλέον δύλιγα, μερικά δὲ ἔξι αὐτῶν ἀκταλλήλα. Ἀνυπέρβδητοι προβλέπονται αἱ δυσχέρειαι κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφροικῶν ἄναγκῶν, των στοιχειωδεστέρων. Ἄντι τῆς ἐπιβαλλομένης βελτίωσεως της ποιοτικῆς συγκροτήσεως καὶ τῆς ἐπαρκείας του πλωτού ὑλικού, παρατηρεῖται ὅπερ τριτίας πτώσις τῆς στάθμης δι' ἀμφοτέρας τας περιπτώσεις. Ἐαν τὸ Κράτος ἐπιθυμῇ τὴν διατήρησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν εἰς ἐπίδειν ἀνέκτων διὰ τὰ ταξιδεύοντα κοινοῖς καὶ ὀπωδόσιοι ποτε ἐξυπηρετικὸν τῶν κοινωνικῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς τουριστικῆς προσπαθείας, οφείλει νά ἀντιμετωπίσῃ μὲ ἀποφασιστικότητα τὸ δόλον ζῆτημα.

Μέτρα πολλά και ποικίλης μορφής δυνατόν να πρωτοβουνούν. Η Κυβέρνησης ας επιλέξει τα διλγάντερον επίβαρυνόντα τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν, προερχομένη, όμως, ἀριστὸς τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ητοι πολλὰ ἡμιπορεῖ να ἐπιτελέσῃ ἀν συναντήσῃ τὴν κατανόησιν.

Τό κεφάλαιον διὰ τὴν πρόσκτησιν νέων, καλυτέρων καὶ πλέον οἰκονομικῶν σκαφῶν πρέπει νὰ ἔξασθαισίσῃ ἐναὶ καλὸν τόκον καὶ ταχεῖς ἀπόδοσεις τοῦ πλωτοῦ ὄλικου. Ἡ υπαρξίς τῶν δύο προύποθεσεών, θὰ καταστήῃ ἐλκυστικὴν τὴν ἀκτοπλοικῆν ἐπιχείρισιν καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀγορὰν νέων πλοίων, καλυτέρας ἀπόδοσεως καὶ βελτιωμένης ποιότητος.

Εκεὶ όπου έφθασαν τὰ ἀκτοπλοικά πράγματα ἀναβολὴν δὲν ἐπιδέχεται ἡ κυβερνητική παρέμβασις. Η προσεχής θερινή περίοδος θὰ ἀποδείξῃ τὸ ἔπειγον τῆς παρεμβάσεως αὐτῆς.

Ἄρκει νὰ σημειωθῇ, ὅτι πρὸ ἡμερών, ἀκόμη, κατὰ τὴν μίσθωσιν τῶν ἄγονών γραμμῶν ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ὑπῆρξε τόσον πιεστική, ὥστε τὸ Κράτος ὑπερχερώθην νὰ δεχθῇ εἰς ὠρισμένας γραμμὰς τὴν προβολὴν ἀπαιτήσεων ὑπερβολικῶν, εἰς τὰς ὃποιας καὶ ὑπέκυψεν.

Н ТЛАЕТУПА

Μία φιλότιμος προσπάθεια καταβάλλεται παρά τούς 'Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως τακτοποιήθη μετά τού έξωτερικού σύνδεσης της 'Ελλάδος διά τηλετυπικού συστήματος. Είναι και τούτο μία περίπτωσις της δόλης κυβερνητικής έπιθυμίας, όπως άρθρο κάθε δυσχέρεια και καλλιεργηθή γούνινον τά έδαφος, διά την προσέλκυσιν εἰς τὸν Τόπον μας έλληνικῶν ναυτιλιακῶν βάσεων και συγκεκριμένως έφοπλιστικῶν γραφείων.

"Όπως δικαίως σύμφωνον έχουν διαυφερωθῆν τὰ αιτήσαστα τῶν ἐπικοι-

Όποια δημόσια στηρεόν είχουν διαμορφωθεί τα συστήματα των επικοινωνιών είς τάς διεθνεῖς και υπερποτονίους ἄνταποκρίσεις, δὲν εἰνεὶ δυνάτον νὰ θεωρῆται σοδάρου ἔνα ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον, ἢν περιορίζεται τὴν τηλεπικοινωνίαν του μὲ τὰ μέσα ποὺ παρέχει αὐτὴν τὴν στιγμὴν. Τόπος μας. Ἐδῶ τίποτε δὲν ἔχει προσαχθῆ μεταπολεμικῶν εἰς τὰς μετά τοῦ ἑξαετερικοῦ ἐπικοινωνίας μας. Ζόμεν εἰκόνη μὲ τὴν κοριστοποίησιν τοῦ κλασσικοῦ τηλεγράφου καὶ, ἐστω, καποτε, τοῦ δαπανηροῦ καὶ δυσχρήστου τηλεφώνου. Αἱ καθυστερήσεις πληροφοριῶν εἰνεὶ φαινόμενοι συνηθέσαται, μὲ ἐπακόλουθα τὰς ζημιάς, τὰς ἀπώλειας εύκαιριῶν καὶ τὰν ιδιωτικὰν απέρσιαν πάσσας ἐννοεύοντας.

την μονίμων στρεσήση παστών ενημέρωτος.
Είτε τοισάντην άπομέσαφαιραν, ἐμπλεκομένη οιαδήποτε ναυτιλιακή ἐπιχείρησις, προδικάζει τὴν καταστροφὴν της. Διότι τὸ ναυτικὸν γραφεῖον, περισσότερων πάστης ἀλλίς ἐπίχειρησθεῖσας, ἔχει μεγίστην τὴν ἀνάγκην επικοινωνίας ἀνά πάσαν στιγμὴν τοῦ εἰκοσιτετράρου.

Από δεκατέσσεις, περίπου, είς τὰ μεγάλα κέντρα τοῦ έξωτερικού ἔκαμε τὴν ἐμφάνισίν της μία νέα τηλεπικοινωνιακή ἐπινόησίς, ἡ τηλετυπία.

Ο ἔφοπλιστικός κόσμος κατέχει καλώς τὸ σύστημα τοῦτο διότι ἐκ τῶν πρώτων ἔσπευσε νά τὸ χρησιμοποίησε. Μὲ τὴν τηλετυπίαν ἀντικαθίσταται τὸ τηλέφωνον καὶ τὰ τηλεγράφηματα μεταξὺ τῶν γραφείων, δι' ὅλας τὰς ἀποστάσεις. Ἀντὶ τού μικροφώνου καὶ τοῦ ἀκουστικοῦ, τηλετυπικά μηχανήματα τοποθετοῦνται ἐκατέρωθεν τοῦ καλωδίου. Πρόκειται περὶ συσκευῶν μὲ πλήκτρα γραφομηχανῆς. Δι' αὐτῶν μεταβιβάζονται καὶ λιτμάνονται ἐγγράφως τὰ ἀνταλλασσόμενα κείμενα εύχερως καὶ ταχέως. Καὶ τὰ δακτυλογράφημά σαύτα κείμενα τῶν διστάξεων ἀποτελούν ἀναμφισθήτητα τεκμήρια εἰς τὰ ἀρχεῖα τῶν γραφείων, ποὺ δὲν ἐπιδέχονται οὔτε ἀμφιβολίας οὔτε ἀμφισβήτησες.

"Η γραφειοκρατία έκριζωνται μὲ τὴν τηλετυπίαν. Περιορίζεται, ἐπίσης, καὶ ἡ ἀλληλογραφία εἰς τὸ ἑλάχιστον. Τέλος, ἡ τηλετυπία ἔγγυά ται κάθε τηλεπικοινωνίαν σοβαρὰν μὲ τὸν ἀσφαλέστερον, ταχύτερον καὶ αξιότερον πάσιν."

εύχερέστερον τρόπον.
"Χρήσις τῆς τηλευτεπίας πολὺ ὅμοιάζει μὲ έκείνην τῶν τηλεφώνων.
"Εχει καὶ αὐτὴ τοὺς συνδρομητάς της, οἱ ὅποιοι συνδέονται μεταξὺ των
ἀκριδῶν, ὅπως καὶ μὲ τὰ τηλέφωνα, μὲ μόνην τὴν διαφοράν, ὅτι ἐντί^τ
φωνᾶς χρησιμοποιοῦνται τὰ πλήκτρα της γραφομηχανῆς. Εύνοης εἶνε
συνεπῶς, ἡ τεραστία ἔξυπηρτησίς εἰς τὰς συγχρόνους συναλλαγάς ἐξ
ἀποστάσεων, ποὺ δὲν πρέπει νὰ ἐπιδέχωνται καθυστερήσεις, ἀμφιβολί-
ας, ἀμφίστητήσεις τῶν συμφωνιῶν καὶ τῶν πληροφοριῶν μεταξὺ τῶν συν-
αλλαγοποιῶν.

Καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα ἡ τηλευτεία δὲν είναι ἄγνωστος. Δυστυχώς, ὅμως, — ἐφαρμονή της, διὰ πλήρεις ἀνταποκρίσεις — ἔπειτα καὶ ληγεῖ ψις — μόνον μεταξύ δύλιγχων πόλεων τοῦ ἐσωτερικοῦ ἔχει κατορθωθῆναι. Κυρίως, χρησιμοποιεῖται από τὰ ἀεροδρόμια τοῦ ἐσωτερικοῦ.

"Η προέκτασις τοῦ δυστίματος καὶ διὰ τὴν σύνδεσιν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ δὲ εἶναι, Βεβαίως, κατὶ τὸ ἀδύνατον. Αἱ δὲ προκύπτουσαι διστάσεις εἰνεὶ αἱ κάτωθι;

1) Οἰκονομικὴ ἀνεπάρκεια τοῦ Ὀργανισμοῦ Τηλεπικοινωνῶν τῆς Ἑλλάδος (Ο.Τ.Ε.), ὅλλα καὶ ἡ ἀπροθυμία τούτου νά ἀναλάβῃ τοιστὴν φύσεως ἐργασίας. Καὶ τούτῳ διότι, ὁ περιέργος αὐτὸς ὄργανισμός ἔνα ἀνέλασθε νά συγχρονίσῃ τὴν καταστασιν τῶν τηλεπικοινωνῶν, διὰ τῆς ἀπάλλαγῆς τούτων ἀπό τὴν κρατικῶν τροχοπέδων καὶ τὴν κρατικήν ἀποτοικολογήσιν, δυστυγχῶς ἐξημιούργησε μέγαν τραγέλαφον καὶ νέας καλένδας. Τὸ μόνον κατόρθωμά του εἶνε τὰ πολλὰ μέγαρα, τὸ πολυτελές

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 **SCHAARMEYER - HAMBURG**

θέστερον προσωπικόν του καὶ τὰ πολλά... μηδενικά του. Αψευδεῖς μάρτυρες, ἡ ιστορία τῶν τηλεφώνων, οἱ παράκτιοι ὀσύρματοι καὶ ἡ ἀπάθλωσις τῶν συνδιαλέξεων.

2) Ἡ ἀδύναμια τῆς ἀνάθεσεως τῆς συνδέσεως μετὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ, διὰ τηλεπικού συστήματος, εἰς ἄλλην ἀνάδοχον ἐταιρίαγ, λόγῳ τοῦ... προνομού τοῦ Ο.Τ.Ε. δι' ὅλας τὰς ἐργασίας τὰς ὀφορωτὰς την τηλεπικούνων.

Κατὰ πληροφορίας, αἵτινες συνελέγησαν ἀπὸ ἐντεταλμένον τῶν «NAYTIKA XRONIKON», περιελθόντας τὰς εἰδικάς καὶ μᾶλλον ὑπευθύνους πηγάς, ἡ ἐπέκτασις τῆς ἐπικοινωνίας διὰ τηλεπικού μὲ τὸ ἔξωτερικον δύναται νὰ γίνῃ καὶ μὲ τὴν χρησιμοποίησην τῶν καλωδίων καὶ μὲ ἀσύρματον. Ἡ χρησιμοποίησης τῶν καλωδίων εἶνε ἡ καλλιτέρα καὶ ἀσφαλέστερα. Ἀλλὰ μοιραίων διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς δέον ν' ἀναζητηθῇ ἡ συνεργασία μὲ διεθνεῖς ἐταιρίας καὶ θιάφορα κράτη διὰ τὴν χρησιμοποίησην τῶν ίδιοκτήτων τῶν καλωδίων.

Μὲ τοὺς ἀσύρματους δὲν παρουσιάζονται τοιαύτης φύσεως δυσχερεῖαι. Μόνον διὰ εἰς τὸν ἀσύρματον παρουσιάζονται κάποτε τὰ ἐμπόδια παρεμβολῶν ἢ αἱ γνωσταὶ ἐκκλήσεις, τὰ φέιτινγ, τῶν παριστάσθων. Δὲν πρόκειται πάντως περὶ σοδαρῶν ἀνωμαλιῶν. Χρειάζεται, ὅμως, μόνιμος ἐγκατάστασις ἀσύρματου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησην τῆς τηλεπικού, καὶ ἡ δημιουργία πλήρους δικτύου διὰ τὰς συνδέσεις τοῦ ἀσύρματου τούτου μὲ τὰ γραφεῖα τῶν συνδρομητῶν.

Ἡ οἰκονομικὴ πλευρά, εἴτε τῆς μιᾶς εἴτε τῆς ἄλλης προτιμήσεως, δέκιν εἰναι ἀπροσέλαστος. Χρειάζεται, Βεδαίως, χρήματα, πού ἀπὸ καποιον πρέπει νὰ διατεθῇ. Ἡ ἀξία, ὅμως, τοῦ συστήματος ὑπερβαίνει οἰανδήποτε δαπάνην.

Τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας διὰ τοῦ διευθυντοῦ κ. Π. Παγώνη διεξάγει συμενούσεις καὶ καταδάλλει φιλοτίμους προσταθείας, ὅπως εὐρεθῇ μία λύσις διὰ τὴν ἔφαρμογην καὶ ἐδὼ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς τηλεπικού μὲ τὸ ἔξωτερικόν.

Ἡ πρωτοβουλία τοῦ «Υπουργείου εἶναι πολὺ ἐπανειπτή. Θὰ ἡτο εὐτύχημα ἂν ἐπετύχανε. Ἀλλὰ δὲν δυνάμεθα ν' ἀποκρύψωμεν καὶ καποιαν ἀπάσιοδοξίαν, διότι πρόκειται ν' ἀντιμετωπισθῇ ἡ κατάστασις τοῦ Ο.Τ.Ε. καὶ τὸ περιφόρμον «προνόμιον» τοῦ Ο.Τ.Ε.

Θὰ τροφοδοτηθῶμεν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν μὲ προγραμματισμούς, μὲ ὑποσχέσεις καὶ μὲ πρόθυμον διάθεσιν διὰ συζητησίες, πού θὰ μένουν πάντοτε συζητησίες. Ἡ ἐπέκτασις, ὅμως, τῆς τηλεπικού δέν ἐπιτυγχάνεται μὲ τὰς συζητησίες. Δὲν καταφέρομεθα κατὰ προσώπων. Ἀσφαλῶς πταίει τὸ σύνθημα τοῦ ἀτελούς ὄργανοισμοῦ. «Ολοι μας ἡλπίσαμεν κάποτε, διότι μὲ ἔνα ἀνεδάρτητον ὄργανοισμόν, μίαν ἐταίριαν μὲ κεφάλαια καὶ μὲ λυτὰ τὰ χέρια ἐνέργειαν, θὰ ἀποκτούσαμε τηλεπικούνων. Καὶ τὸ μόνον πού ἐπετύχομεν ήτο τὸ «προνόμιον» μὲ γῆν φορέρην του τροχοτέδην.

Πόσον ἐπωφελεῖς θὰ ἡτο ἀν υπῆρχε τρόπος ν' ἀποδενθῇ ὁ Ο.Τ.Ε. ἀπὸ δοσα τούλαχιστον ἀδυνατεῖ νὰ παρουσιάσῃ καὶ νὰ ἡτο ὁ δρόμος ἀνοικτὸς πρὸς ἀνάζητησιν ἄλλων ἀναδόχων εἰς τὴν ἡμεδαπήν ἢ τὴν ἀλλοδαπήν. Ἀσφαλῶς τότε θὰ ἐλύνοτο ὅλα τὰ θέματα. Θὰ εἰχαμεν ἀπὸ πολλοὺς καὶ τηλεφωνα καὶ ἀσύρματους παρακτίους καὶ τηλεπικούς καὶ κάθε συγχρονισμούν εἰς τὰς τηλεπικούνων μας. Ἐνῷ τώρα έχομεν μόνον τὸ προνόμιον τοῦ Ο.Τ.Ε. μὲ δλα τὰ ἔκειθεν ἀπορρέοντα ἀμαρ-

τήματα.

Πολὺ συνεπῶς φοδούμεσα, διτὶ καὶ οἱ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας θὰ καταθέσουν συντόμως τὰ ὅπλα των. Εἴτε νὰ εἰμεθα κακοὶ προφῆται. Πάντως ἡ προσπάθειά των χρήζει ἔξαρσεως, ἐστω καὶ ἀν γίνεται ἐπὶ ματάϊο. Θ' ἀποδειχθῇ, τούλαχιστον, διτὶ δέν πρέπει νὰ ἐντοπιζωνται περὶ τὸ «Υπουργείον της Ναυτιλίας, δλαι αἱ κακοδαιμονίαι τῆς μεγαλυτέρας μας ὑποθέσεως, τῆς μεταπολεμονίας μεγάλης μας Ναυτιλίας.

AIA ΤΑΣ ΚΑΚΑΣ ΗΜΕΡΑΣ

Μάντεις δυσκόλων περιστάσεων διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Ναυτιλίας δέν θελομέν νὰ θεωρηθῶμεν. Τὰ πάντα προοινόντων μακρὰν τὴν περίοδον τῆς εύμερίας, ἐντατικὴν τὴν κινητὸν τῶν μεταφορῶν. Τὸ παρελθόν, ὅμως, εἰναι καὶ ἐν προκειμένω ἀρκετὰ διδακτικόν. Τὸ «*up and down*» είναι κύριον γνώρισμα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρίσεως. Συχνὰ εἰς τὸ παρελθόν ἐγνωρισαμεν τὰς περιόδους τῶν ισχνῶν ἀγελάδων. Δὲν θὰ πρέπει, κατὰ συνέπειαν, νὰ διαφεύγῃ τῆς προσποτικῆς διος τὸ μέλλον οἱ σκέψις τοῦ περιορισμού τῶν μεταφορῶν, τῶν πολλῶν παραπλισμένων πλοίων καὶ τῆς ἀνεργίας, ἡτις ἥθελε προκύψῃ.

Καὶ τὴν φοράν αὐτήν, ἀν μία τοιαύτη συστολὴ ἥθελε σημειωθῆ, ἡ ἐκτασίς τῶν συνεπειῶν διὰ τὴν μεγάλην ἐλληνικῆς δισχειρίσεως Ναυτιλίαν θὰ είναι σοδαρά. Τὰ ἀπασχολούμενα τώρα πληρώματα εἰναι πολλά, περισσότερα ἀπὸ κάθε ἄλλην ἐποχήν, πυκναὶ κατ' ἀκολουθίαν θὰ είνε καὶ τάξεις τῶν ἀνέργων.

Διακρινόμεθα πάντοτε διὰ τὴν ὄκρατον αἰσιοδοξίαν, μὲ τὴν ὄποιαν προσβλέπομεν εἰς τὸ μέλλον. Εἰς πλείστας οσσις περιστάσεις ἀπεδειχθήσανται ἐπιμερίες κατελθόμενον ἀπὸ τὰ γεγονότα. «Υπὸ τὴν αὐτήν κατάστασιν σκέψεως διατελούμενον καὶ τώρα, ἀνοικτός, ρόδινος διαγράφεται γύρω μας ὁ ὄριζων. Καμμια δυσίωνων προβλεψις δέν μας ἀνησυχεῖ δεν ἀντιμετωπίζομεν καὶ τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς, ἐξ ἀπρόσπτων τῶν σωστῶν, κακηὶ ἐξεδίξεως τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ ὅμως, στοιχειώδης πρόνοια μας ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην τῆς προετοιμασίας, ἵνα ἐν καιρῷ ἀποτελεσματικώτερον ἀντιμετωπίσωμεν τὰ ἐκ τῆς ἀνεργίας μέλλοντα νὰ προκύψουν κοινωνικά προβλήματα.

Τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας καλείται ἀκριῶς νὰ μελετησῃ ἀπὸ τούδο τὰ ληπτέα μέτσα, ἀτινα θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ Κράτος, εἰς περιπτώσιαν ἀνάγκης, νὰ προστατεύσῃ τὸν ἀνέργον ναυτικόν.

Αὐτὸ τὸ «Κεφάλαιον «Ανεργίας» πρέπει νὰ ἀνασυγκροτηθῇ διοικητικῶς καὶ οἰκονομικῶς, ἐπὶ τὴν προφέτη, διτὶ καποτε θὰ κληθῇ νὰ ἐπιτέλεσῃ εἰς εὔρυτάπτην ἐκτασίν τὴν ἀποστολήν του. Δὲν πρέπει νὰ παροράσῃ τὸ γεγονός, ὅτι μία ἀπευκταία κοίσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν θὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνεργίαν χιλιάδων πολλῶν—οχι πλέον ἑκατοντάδων ὅπως εἰς τὸ παρελθόν—«Ἐλλήνων ναυτεργάτην».

Αὐτὰς τὰς χιλιάδας τῶν ἀνέργων, διὰ χρονικὸν διάστημα, ὅπωσδηποτε μακρών, θὰ ὑποχρεωθῇ τὸ «Κεφάλαιον «Ανεργίας» στοιχειωδῶς, ἔστω, νὰ συντρήσῃ.

Δὲν πρόκειται εἰς τὸ σημείωμα αὐτὸν νὰ ὑποδείξωμεν καὶ τὰ ληπτέα μέτρα. Θέλομεν ἀπλῶς νὰ ἐφελκύσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν ἐπὶ τοῦ ζητήματος καὶ τῶν διαγραφούμενων κινδύνων, μὲ τὴν ἐπίσηδη, ὅτι θελήσουν νὰ ἐγκύψουν ἐπ' αὐτοῦ. «Ἡ κατανόησίς του καθίσταται εὐχερεστέρα καὶ οἱ διαγραφόμενοι κίνδυνοι περισσότερον αἰσθητοί, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὅφιν, ὅτι οἱ ἡδη ἀπασχολούμενοι «Ἐλλήνες ναυ-

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IPAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAH
ABADAN
BANDAR SHAPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBEIT

KUWAIT
MINA AL AHMADI

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ**

TANKER, FORTΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:

IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

20/10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMESCO OR AMESTER-BASRAH

IRAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAH

CABLES: AMESTER - KHORRAMSHAH

KOYBEIT: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMESTER OR AMISCO - BASRAH

τεργάται ύπολογίζονται εις τεσσαράκοντα δόλας χιλιάδας.

Τα ἄλλα ξένα ναυτικά κράτη ἔχουν ἥδη θεσμοθετήσει τὰ κατὰ τῆς ἀνεργίας μετρά. Βαρυτάτη θά είναι ἡ εύθυνη των κρατικών ἀρμόδιων, αν ἀγνοοῦντες τὰς υπόρωσεις των, διεν θελήσουν ἀπὸ τούδε να προ-
νήσουν και αὐτοὶ διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν δυσκόλων περιστάσεων,
ὅταν κατὰ κλιλάδας οἱ ναυτεργαταὶ θά ἀναζητοῦν τὸν βιοπορισμόν.

Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΣ ΓΟΥ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ

Απόλυτος ήτοι ή έπιτυχία του μέτρου διὰ του όποιου κατηργήθη ή
έκδοσις διαβαθμητών εἰς τους ναυτικούς καὶ ειδικότερον εἰς τους κα-
τόχους ναυτικῶν φυλλαδίων.

Ήδη είς χειράς τού Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπερσίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. περιήλθε πλήρως ὁ ἐλεγχός των ναυτολογίσεων. Καλώς γνωρίζουν πλέον ἄνα ταύταν ποιοι καὶ πόσοι εἰναι οἱ ἐπί τῶν πλοίων μας προσλαμβανόμενοι, ὡςτε να δύνανται να ἔφορμόδουν τὴν ἀνάλογον κατὰ τὰς περιστάσεις πολιτικήν προστασίας τοῦ ἐπαγγελματιού ναυτικού. Αὐτήν τὴν στιγμὴν τὸ ἀρμόδιον τῆμα τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας ἐλέγχει αὐτηπώς τὰς ναυτολογίσεις τῶν λευκοφυλλαδίτων. Μόνον τριῶν λευκοφυλλαδίτων ἐπὶ δέκα πτυχιούχων ἐπέτρεψε τὴν πρόσληψην. Διὰ τὰ ὅπλα ξένην παίαις σκάφη, τὰ ὅπια δὲν ἔχουν εἰσέτει ἀσφαλίση τὰ πληρωμάτα των, δὲν ἐγκρίνεται ἡ πρόσληψη λευκοφυλλαδίτων. Παρέχεται οὕτως ἡ εὐ-
καιρία πειθαναγκασμού τῶν πλοιοκτητῶν των. ὅπως καὶ οὗτοι μερι-
μῆσσον διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων των. Καλώς πράττει τὸ
Υπουργείον ἐκμεταλλεύμενον τὴν ἀνάγκην αὐτῆς τῶν ἀνασφαλίστων
πλοίων.

Χωρίς να προκυψή ουδεμία σχεδόν άνωμαλία κατηγράφη ή έκδοσις των διαβατηρίων διό τους ναυτικούς. Τα μέγιστα είς τὴν ἐπιτυχίαν του μέτρου συνέβαλον αἱ ἀρμόδιοι ὑπερεστιαὶ τοῦ Ὑπουργείου Ἔσω-τερικῶν, αἵτινες προθύμως, ἔστω καὶ ἀργά, ἔσπευσαν να ἐνισχύσουν τὸ δύσκολον αὐτὴν προσπάθειαν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Οὕτω ἐνῷ οὐδεὶς κάτοχος ναυτικού φυλλαδίου δύναται νὰ λάβῃ διαβατήριον, βάσει τῆς σχετικῆς διαταγῆς, αἱ ἔξαιρέσεις καθημερινῶν εἰνε πολλαὶ ἔφοσσον ἀποδειχθῇ, ὅτι τὸ τυχόν ὑπάρχον ναυτικὸν φυλλάδιον οὐδέποτε διὰ σταδιοδρομίαν εἰς τὴν θάλασσαν ἔχρησιμοποιήθη. Τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας ἐπιδεικνύει ἐπὶ τοῦ ποσκεμένου εὔρεσιν ἀντίληψιν. Θέλει νὰ ἀπόφυγῃ τὴν ἀσκόποτν ταλαιπωρίαν τῶν αἰτούντων διαβατήριον, αἵτινες ἔτών πραγμάτων ἀποδεικνύονται, ὅτι δὲν ἔχουν ουσιαστικὴν σχέσιν μὲ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἀντελήφθησαν οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι ἡ διατήρησις τοῦ μέτρου αὐτοῦ κατὰ μέγι ποσσότον ἀπὸ τὴν ἐλαστικὴν έσαουρογόν του θὰ ἔσπειθῇ.

την εφεύρουμενην των ου εξαρτησην.
"Υπήρχον έξι άλλου πληροφοριαί τελευταίως, ότι διελύθη μη ἀνανεώδεσσα εγκαίρως, ή στρατιό των Ἑλλήνων ἀνέργων, ητις είχε κατακλύση από ἑτούς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ἐπιζητούσα τὴν ἀπασχόλησιν της ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς πολιοκτησίας σκαφῶν. Ἀρκετοί ἦν τῶν ἀνέργων αὐτῶν ἐπέτυχον νὰ ναυτολογηθοῦν, ἀλλοι δὲ εἰς ὅλας ἐργασίας νὰ τραπουν. Ἐξ Ἑλλάδος, ὅμως, ὁφ' ὅτου τὰ διαβατήρια κατηργήθησαν, δὲν ἡδυνήθησαν νὸ μεταδουν ἕκει νέοι λευκοφυλλαδίται και μύτω ἔλλεις μια θιλερά υπόθεσις, ητις τὸ κύρος τῆς χώρας μας εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς οὐδὲνλογει προχύγκει.

την αλλοδαπήν ουσίων προηγαύνει.
"Ινα, όμως, το μέτρον της απόφυγής του διαβατηρίου έπιτυχη πλήρως θα πρέπει να άναγνωρίσῃ και η Ιαπωνία τό ναυτικὸν φυλλάδιον, ως πολιτιστικό το διαβατηρίου διὰ τούτου ἔκει μεταδίνοντας πρός παραλίην νευεπεύκτων πλοίων ναυτικούς. Το ζήτημα πρέπει να τύχη διαιτέρας προσοχῆς ἀπό μέρους του Υπουργείου, διότι πλείστοι οδοιοί δισταθμηρούχοι ή λευκοφύλλαδοι διὰ τῆς ὁδοῦ πρός την Ιαπωνία δισταθμηρούχοι τούτου εξεγκούν τοῦ ΓΕΝΕ

ΕΛΕΥΧΟΥ του Ε.Ε.Ν.Ε.
ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΣΥΔΟΣΙΑΣ

Η διεθνής συνομοσπονδία τών ελεύθερων έργατικών 'Οργανώσεων τονίζει εις τό τελευταίον Δελτίον της Πληροφορίων την απόλυτον ύποτηρξίν αυτής εις την μπολθείσαν άπό την διεθνή νομικήν 'Επιτροπήν έκθεσιν επί του καθεστώτων του νόμου της θαλάσσης. Δύο θέματα, απτινά πραγματεύεται ή έν λόγῳ έκθεσις, προκαλούν τό ιδιαίτερον ιδιοφέρον τού διεθνούς έργατικού κόσμου: 'Η έθνικότης τών πλοίων κοι τό δρια τών χωιστικών υδάτων. Αι «Έργατικαι 'Ενώσεις»—τονίζεται εις τό Δελτίον — υίοθετουν όλωφυσας τάς προτάσεις της 'Επιτροπής, ότι διά την άναγνωρισιν τού έθνικού χαρακτήρος ένος σκάρους από άλλο κράτος βά πρόπει νό ψιφισταί άμιγης δεσμούς έθνικοτήτος μεταξύ αυτού και τού κράτους. Αι Διεθνεῖς 'Έργατικαι 'Οργανώσεις άντιτίθενται απόλυτος εις την τακτικήν της νηοδογόσπεως πότι άλλας σμαριάς πρός απόφυγην υποχρέωσάνων, έναντι της έργαζο-έντου τάξεων και της πορείας αυτών διαβούλουμενοι μεταναστεύοντας.

Η γενική συνέλευσις των 'Ηνωμένων 'Εθνών συνέστησε την σύγ-
λησην διασκέψεων διά τον νόμον της θαλάσσης, πήτις συνερχομένη
κατά Μάρτιον του 1958 θά προβού εἰς τὸν καταρτισμὸν τῆς σχετικῆς
τυμβάσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ ζητήματα, μὲ τὰ ὄπια ἡσχολῆ-
νται ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνών ἐπί τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου καὶ
τῆς ὄπιας τὰ πορίσματα, ἀναφορικοὺς μὲ τὴν θαλάσσαν καὶ τὴν ναυ-
τιλίαν εἰχον ἐν καιρῷ δημοσιευθεῖ εἰς τὰς παρούσας στήλας. 'Η
πρωτοβουλία συγκλήσεως τῆς διασκέψεως, ἔγκριθείσα διὰ ψήφων δι-
πλατά οὐδέμια καὶ μὲ τρεις ἀπόχρις, ἀντέθη εἰς τὸν γενικὸν γραμ-
ματέα τοῦ Ο.Η.Ε.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΙΩΑΝΝΗΣ

Από τοῦ παρόντος σχολικοῦ έτους λειτουργεῖ εἰς τὴν Ἰθάκην τὸ εὐτέρον Ναυτικὸν Γυμνάσιον, ἐγκατασταθὲν εἰς τὸ νεόδημον, μεγαπρεπές καὶ ἀπολύτως συγχρονισμένον μέγαρον, τὸ ὅποιον κατέκευσθαι κατά τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἔξ εράνων τῶν φιλεληνιῶν ἀλβετικῶν ὄργανώσεων.

Τὸ οἰκοδόμημα διασθέτει ἔξ αιθούσας διδασκαλίας, μέγα ἀμφιθέαρον φυσικῆς καὶ χημείας, αιθούσαν ὄργανων, αιθούσαν τελετῶν καὶ παιανίων, βιβλιοθήκην, γυμναστήρια, πεδίον ποδοσφαίρου καὶ χώραν γιατρικῶν πραγμάτων, πάρκον μεγάλης έκτασης, κατασκήνωσην καὶ πάρκον για παιδιά.

ους ἀθληταὶ διών, τοὺς ὅποιους πλαισιώνει τὸ πράσινον παντάθεν.

Ο ἔξοπλισμὸς τῆς νέας ναυτικῆς ἐκπαιδευτικῆς μονάδος, δι' ὄρ-
άνων, λέμβων, ναυτικῶν συγγραμμάτων κλπ. συνεπληρώθη σχεδόν,
ὅρις εἰς τὰς γενναίας εἰσφοράς τῶν Ἰθακησίων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες
ἐπιτάκτικην στοργὴν καὶ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον παρακολουθούν τὴν λει-
στηρικὴν τοῦ Γυμνασίου καὶ φροντίζουν διὰ τὴν ἐν γένει ὀλοκλήρω-
τικὴν τοῦ ιδύματος.

Τό διδακτικὸν προσωπικὸν ἐμφορεῖται ἀπὸ ἀξιέπαινον ζῆλον ἀπὸ δόσεως, τόσον δὲ ὥθερητικὴ ὅσον καὶ ἡ πρακτικὴ ἐκπαίδευσις συντελουόνται κατὰ τρόπον ὑποδειγματικὸν.

Χαρακτηριστική ἀπόδειξις τῆς σημασίας τὴν ὅποιαν ἀποδίδει ἡ κοινωνία εἰς τὴν χρησιμότητα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ὡς πεδίου ἀπαγγελματικοῦ προσανατολίσμου τῶν νέων, εἶναι καὶ τὸ γεγονός, ὃτι ἔντονες πενταμῆνους ὑπὲρ τοὺς εἴκοσι μαθήταις ἔκ τῶν Γυμνάσιων τῶν περιξ τῆς περιοχῆς πόλεων, μετεγράφησαν εἰς τὸ Γυμνάσιον 'Ιθάκης πρὸς παρακολούθησαν τῆς εἰδίκης ἐκπαιδεύσεως. Ἐφόσον, ὡς πρό-
βλεποντις οἱ διωρηταί, κατασκευασθεῖ ἀπὸ τὸ προσεχοῦς ἔτους καὶ τὰ
ἀπαραίτητον Οἰκοτροφείον, δι' ἑκατὸν τροφίμους μαθήτας μη̄ 'Ιθάκης
σίους, τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον 'Ιθάκης 8^η ἀποδῆ τὸ καλύτερον ἐκπαι-
δευτικὸν λίκινον τῆς δυτικῆς Ἐλλάδος, ἀπὸ τὸ ὅποιον θὰ ἐκκινήσουν
οἱ νέοι 'Οδυσσεῖς. Δεῦ πρέπει, ἄλλως τε, γὰρ λησμονήται, ὅτι διὰ τῆς
'Ιθάκην ἡ ναυτικὴ σχολὴ ἀποτελεῖ μίαν παράδοσιν. Ἐκεὶ συνεστήθη τα-
πρώτον ἡ Σχολὴ Σταθάτου, ητις τόσους καλοὺς καρπούς ἀπέδωκε διὰ τοῦ
τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Τὰ πλέον ἐπίλεκτα στελέχη τοῦ κλάδου
τῶν ναυτιλίας ἀξιωματικῶν προέλευσιν είχον προπολεμικῶς τὴν Σχο-
λὴν ἑκείνην.

ΑΒΑΣΙΜΟΙ ΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

Ἐπεδιώδαμεν νὰ ἔχωμεν τάς ἀπόφεις τῆς διοκήσεως τοῦ Ο.Α.Π. ἐπὶ τοῦ ἔματος τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς. Ἐπειγόμεθα νὰ ίδωμεν τὸν Ὀργανισμὸν ἀποφασιστικῶν ἀντιμετωπίζοντα τὸ ὅλων θέμα τῶν ναυτικῶν πιστεύων εἰς τὸν Πειραιά. Τὸ ἕποντας ἄλλων τε ἐπανειλημμένος ἡ ἐπιχειρουμένη λιμενικὴ ἀνασυγκόστηση δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ ὀλοκληρωθῇ χωρὶς μίαν μεγάλην δεξαμενήν, ηῆτς θὰ προσελκύῃ αἱδίολογον ἐπισκευαστικὸν κύπρον πλέοντας τὸν πατέρα τοῦ ἀλλούτερον λιμένα.

ΟΚΕΑΝΟΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙ ΠΛΑΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΑΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.
Απομόνωθηκαν κατόπιν τούτου εἰς τὸν πρόδρομον τοῦ Ο.Π.Λ.κ. Παρασκευάν, οὐδεὶς καὶ μᾶς ἔξεθεσεν ὡς ἀκολούθως τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπώντες τούς.

Τοποθεσίου :

«Την διοίκησιν τοῦ Ο.Α.Π. ἀπασχολεῖ σοδαρῶς πάντοτε τὸ θέμα τῆς ἐγκαταστάσεως μιᾶς μεγάλης δεξαμενῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιώς, ηπειρικής θάλασσας, οὐδὲν τούτη τῇ ἔχοντα ἀνάγκην ἐπισκευῆς καὶ καθαρισμοῦ πλοιοῦ. Δεξαμενὴν αὐτὴν δύναται νὰ είναι πλωτὴ μὲν ονομάζεις ἀναλόγως τῶν ὀνοματικῶν δυνατοτήτων τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τοῦ ὑπάρχοντος χώρου διὰ τὴν ἐγκατάστασίν της. Διότι υφίσταται πάντοτε εἰς τὸν πρόβλημα χώρου διὰ τὴν ἐγκατάστασιν δεξαμενῆς εἰς τὸν Πειραιά.»

»Πάντως τὸ δῆλον θέμα Σὲν δύναται εἰσέτι εἰς τὰς λεπτομερείας του νὰ μελετηθῇ πρὶν ἡ διαμορφωθοῦν ἡ ἑστω καὶ διαφανοῦν αἱ προθέσεις τοῦ κ. Νιάρχου, ὡς πρὸς τὴν μορφὴν, τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν θέσιν ἐνθα δέ γε καταστοθῆ ἡ ὑπ' αὐτῷ ὑδρυθεσμένη μεγάλη ἐπισκευαστική βάσις. Φρονούμεν, ὅτι δὲν δυνάμεθα ἡμεῖς εἰς τὸ προχωρήσωμεν, ἕαν δὲν γνωρίζουμεν ἐπακριβῶς τὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν σκοπεύει νὰ πράξῃ ὁ κ. Νιάρχος. Ξέντες, διώμε, ὡς διαπιστωθεῖν αἱ προθέσεις τοῦ «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ, έχα ἐπίληφθωμένων τῆς μελέτης τοῦ θέματος, τοῦ δόποιος οὐ πραγματοποίησις ἄλλων τε, θα ἀπαιτήσῃ ἱκανὸν χρονικὸν διάσπουα.

„Ως είναι εύσοδον νά αντιληφθή τις, ή αγόρα και ή έγκατάστασης μιας πλωτής δεξαμενής εις τὸν Πειραιά, θά απαιτήση σημαντικήν διάπλανην, ἀνερχομένην, ίσως, εἰς τὰ όγδοηκοντα και πλέον, ἐκαπούμυρια δραχμών. Θά πρέπει ἐπομένως μετα πολλής σύνεσεώς και κατόπιν ἐνδελεχούς μελέτης τοῦ ζητήματος ὁ Ο.Λ.Π. τὸ κεφάλαιον τούτο νά διαθέτῃ. Βεβίως ὡς σημερὸν ἔχουν τὰ οἰκονομικὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ και δεδομένων τῶν εὐκολιῶν, αἵτινες δύνανται νά γίνουν διά τὴν ἀποτληρωμήν τῆς ἀγραστήσιομένης δεξαμενῆς οἰκονομικόν πρόβλημα ἐπὶ τοῦ προκειμένου δὲν υφίσταται. Δυνάμεθα, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τὰς ὁποίας προσανέφερα, νά ἀποκτήσουμενοι μιαν δεξαμενήν, ητις τὴν ἐπισκευαστικήν κίνησιν τῶν πλάνων θά ἔχει προτερήν καλῶς.

Θά διασωθώμεν με τὴν τόσην ἐπιφύλακτικότητα τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Δ.Π. Ἡ μεγάλη δεξαμενή εἰς τὸν Πειραιά είναι ύπόθεσις ὀλῶν ανέχαρτης ἀπό τὴν υπὸ τοῦ κ. Νιάρχου ἰδρυμένη ἐπισκευαστική βάσιν, ἔθοστον αὐτῆς είναι βέβαιον, ὅτι μακράν τοῦ Πειραιώς θὰ ἐγκατασταθῇ. Οισδήποτε ἔκτασις καὶ ἄν ηθελε δοθῆ εἰς τὴν ἐπισκευαστική βάσιν τῆς Πύλου ή τοῦ Λαυρίου, ἡ μεγάλη πλωτή δεξαμενή διὰ τὸν πρώτον ἑλληνικὸν λιμένα ἀποτελεῖ κατεπείγουσαν ανάγκην. Καὶ τούτῳ ὅχι διά σὴ θημωρυγηθῆ ἀποτελεῖ ἔσσοδον διὰ τοῦ Ο.Δ.Π., ἀλλὰ διὰ νὰ παρασχεθούν τὰ μέσα εἰς τὴν πειραικήν σιδηροδιοικησίαν καὶ τὴν πειραικήν οἰκονομίαν νὰ συγκεντρώσῃ ἔργασταν πολύτιμον, ηπις τώρα μᾶς διαφέρει.

Δένειται, ἀλλώς τε, σύγχρονος λιμὴν χωρὶς νόσια θέτει οὐδὲ παθήσεις. Δένειται, ἀλλώς τε, σύγχρονος λιμὴν χωρὶς νόσια θέτει οὐδὲ παθήσεις. Δένειται, ἀλλώς τε, σύγχρονος λιμὴν χωρὶς νόσια θέτει οὐδὲ παθήσεις.

ιτέραν ἀποφασιστικότητα ἐπιβάλλεται συ

τωπίσιον δὲ Ο.Δ.Π. τὸ σοδαρὸν τούτο θέμα. Ἐπιμένομεν καὶ τὰ πράγματα θὰ ἀποδεῖξουν συντόμως, διτὶ δὲν ἔχομεν ἀδικοῦ.

ΤΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου, τοὺς συγκεντρώντας διπωσδήποτε ἀξιόλογον κίνησιν καὶ τῶν ὁποίων τὸ μῆκος τῶν κρηπιδωμάτων δεῖ εἴτε τρέπει τὴν συχνήν, χωρὶς ἀργοπορίας, ἐπικοινωνίαν μὲν τὸ κέντρον τῆς πόλεως, τεποθετεῖται ἐπὶ τῶν πλιόνων, δι' ὃσον χρόνον διαφρέπει ἡ φορτοκέφρωσις αὐτῶν, τηλεφωνικὴ συσκευὴν. Καθίσταται οὕτω υψηλέρεις εἰς τοὺς πράκτορας καὶ τοὺς ἑνίσιαφερομένους διὰ τὸ φορτίον τοῦ στάφους, καθὼς καὶ τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς τεταγμένους διὰ τὴν παραλαβὴν ἢ παράδοσιν τοῦ φορτίου νάυα ἐπικοινωνῶν ἀνά πασαν στιγμὴν, νά λαμβάνουν ὅδηγος καὶ νά διακανονίζουν τὰ πολλὰ προκαλούμενα ζητήματα κατὰ τὴν ἐν ὄρμῳ παραμονὴν τοῦ πλοίου.

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ὁ τόσον πράγματι συγχρονισμένος εἰς μέσα φορτο-
εκφορτώσεως καὶ ἐναποθηκεύσεως, δὲν παρέχει τηλέφωνον εἰς τὰ καταπλέ-

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ουτα, σκάφη. Όρισμένα μόνον πλοία γραμμής, δύσα προσφερμίζονται πρό της Α.Θυσης Αποσκευών του παλαιού Τελωνείου έπικοινωνού τηλεφωνικώς με την Εργασία. Εις την βορεία πλευράν του λιμένος, όπου τα φορτηγά γραμμής έκφρωνον, δεν ύφιστανται η τηλεφωνική έπικοινωνία, ένω έκει είναι περισσότερον αναγκαία, λόγω της αποστάσεως από το κέντρον της πόλεως.

Πρόκειται περὶ παραλείψεως ουσιώδους, τὴν ὁποίαν ἐπισημαίνομεν, μὲ τὴν ἀπόδιπτην, δῆτα δ. Ο.Λ.Π. θὰ θελήσῃ νὰ τὴν λάβῃ ὑπ' ὅψιν του κατὰ τὴν μελέτην ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν νέων ἔργων, τῆς συμπληρώσεως του τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ του λιμένος.

Μία ιδιαιτέρευτη κεντρική τηλεφωνική γραμμή, διήκονσα από τοῦ ἀκραίου κρηπιδώματος Α—Β μέχρι τῆς Ἀκτῆς Τζελέπη θὰ ἥδηστο νὰ διευκολύνῃ τὴν διαδικασίαν της τηλεφωνικῆς συσκευῆς ἐπὶ τῶν πλοίων, καθισταμένης σύντονα τῷ διεισδύγοντι τὸν φορτοεκφρωτών της καὶ τῆς ὅλης ἐργασίας του λιμένος. Μικρὸν τι τέλος διὰ τὴν προσωρινὴν αὐτὴν ἐφ' ἔκστασιν πλοίου ἐγκατάστασιν του τηλεφώνου θὰ ἥδηστο νὰ ἀντικρύσῃ καὶ τὰς δαπάνας. Πέραν διμως τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς του ζητήματος, ή ἀνάγκη είνε τόσον προφανής, ώστε νὰ δικαιολογήσται ἡ ἀμεσος ἀντιμετώπιος της.

Η ΠΡΟ-ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

Μάς γράφουν: Οἱ ἀπόφοιτοι νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν διὰ ν' ἀποκτήσουν τὸ πτυχίον των πρέπει νὰ προσκομίσουν εἰς τὴν σχολὴν πιστοποιητικὸν ὑπηρεσίας εἰς ἐργοστάσια. Τὸ αὐτὸ καὶ εἰς τὸ 'Υπουργεῖον οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ναυτολογηθῶνται δόκιμοι μηχανικοί. Οὕτως ἔχονταν τῶν πραγμάτων, διατὶ τὸ 'Υπουργεῖον ζητεῖ καὶ πάλιν προϋπηρεσίαν ἐργοστασίων διὰ νὰ δώσῃ δικαίωμα εἰς τοὺς προαναφερθέντας νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ διπλωματικὸν τρίτου μηχανικοῦ; Διατὶ νὰ ζητοῦνται ἀπὸ τὸν ἀριθμόν της προϋπηρεσίαν ἐργοστασίων; Δὲν είναι κάπως ὑπερβολικόν; Ή ἀξίωμας ἐπίσης ἐπίκυρωσεως τῆς προϋπηρεσίας ἐργοστασίων μὲ ἔνσημα I.K.A. κ.λπ., χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν, δῆτα διηθληθεμένων μίαν ἀνώμαλων περιοδον κατὰ τὴν ὁποίαν οὔτε αἱ εἰσφοραὶ του I.K.A. κατεδάλλοντο ἀπὸ τοὺς ἐργοστασιάρχας οὔτε καὶ καταστάσεις ἐκρατοῦντο. Αὐτὴ η προσήλωσις εἰς τὸ γράμμα τῶν κανονισμῶν ἀδικεῖ μίαν μερίδα καλῶν καὶ πεπειραμένων μηχανικῶν. Παρεμποδίζεται ἡ σταδιοδρομία των.

Προκειμένου ἐπίσης διὰ τοὺς πτυχιούχους μηχανικούς (ἀπόφοιτους νυκτερινῶν σχολῶν — ἀνεγνωρισμένων), νομίζουμε, δῆτα είναι δικαιον καὶ ὀφέλιμον η ἀπάιτουμένη προϋπηρεσία ἐργοστασίων νὰ συμψφιζεται μὲ τὴν προϋπηρεσίαν θαλάσσης.

ΤΑ ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΜΙΣΕΩΣ

"Υπερχερώθη ὁ Ο.Λ.Π. πόσως ἀναθερηση τὸν ὑπ' αὐτοῦ ἐγκριθέντα πρὸ μηνὸς νέον κανονισμὸν τελῶν προσφορμίσεως καὶ παραδολῆς πλοίων εἰς τὸν λιμένα του Πειραιῶς. "Ητο μεγάλη καὶ ὀλως δικαιολογημένη η

ἀντιδρασις, τὴν ὁποίαν προεκάλεσαν αἱ διὰ τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ θεσπιζόμεναι αὐχήσεις. Ἐπειθερύνοντο μὲ ὑψηλὰ τέλη λιμενισμοῦ τόσου τὰ μεγάλα σκάφη προελεύσεως ἔξωτερικοῦ, δῆσον καὶ τὰ μικρότερα τῆς ἀκτοπλοίας, τὰ μότοριστας καὶ τὰ πετρελαιοικήτα, ἐπεδάλλετο δὲ διὰ πρώτων φοράν τέλος προσφορμίσεως καὶ εἰς τὰ ρυμουλκά, ἀνερχόμενον δι' ἔκστασιν εἰς δύο χιλιάδας δραχμᾶς μηνιαίως. "Ηδη καὶ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ του 'Υπουργείου Ναυτιλίας, νέον κανονισμὸν καταρτίζει ὁ Ο.Λ.Π. Δι' αὐτοῦ προσαυξάνονται τὰ τέλη προσφορμίσεως καὶ παραδολῆς τῶν πλοίων ἄλλ' ἐντὸς λογικῶν δριών καὶ διποσδήποτε εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα τῶν προσαυξήσεων τοῦ προγενεστέρου κανονισμοῦ. Τὰ ρυμουλκά ἔξηρεθησαν, ὡς ἐπεδάλλετο, καὶ παλιν τῆς καταβολῆς λιμενικοῦ τέλους.

Ἐπεκράτησεν δὴ ἀπαφίς μεταξὺ τῶν ἀρμοδιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. καθυστερημένη, ὅμως, δῆτα τὸ ὑψος τῶν ἔδω κρατούντων λιμενικῶν τελῶν δέν θὰ πρέπει νὰ συγκρίνεται μὲ τὰ εἰσπραττόμενα εἰς τοὺς ξένους λιμένας. Διαφέρουν, πράγματι, κατὰ χώρας αἱ οἰκονομικαὶ καταστάσεις. "Η ἔδω δραχμοδινῶτος ναυτιλιακὴ κίνησις — ἀγχιπλούσα ναυτιλία καὶ ρυμουλκά — δέν ἡμπορεῖ νὰ βαστάσῃ τὴν συγκρισιν μὲ τοὺς ξένους μὲ εύημερούσαν οἰκονομίαν λιμένας.

Ο ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ

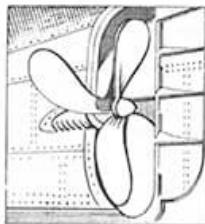
"Ἐπιτυχίαν ἀξιόλογον ἔσημείωσεν δὲ προκρυψθεῖς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀρχιτεκτονικὸς διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν δύο ἐπιβατικῶν σταθμῶν τῆς ἀκτοπλοίας. Περισσότερα τῶν δέκα σχεδίων ὑπεβολήσαν μέχρι στιγμῆς εἰς τὴν ἀρμοδιάν ἐκ καθηγητῶν τοῦ Πολυτεχνείου ἐπιτραπέτη καὶ δῆλος παρουσίαζουν ἓντας ιδιαίτερον αἰσθητικὸν ἐνδιαφέροντας καὶ χριστογάρα της προτερήματα.

Πρόκειται περὶ ἀπλῶν κατὰ κονόντα κατασκευῶν δυναμένων, ὅμως, κατὰς νότιος ἔξηπτητήσαν τούς διὰ τῶν πλοίων τοῦ ἐσωτερικοῦ διακινουμένους ἐπιβιάτας.

Τρίτον ἔτοντα καλυτέρων σχεδίων, συμφώνων μὲ τοὺς δρους τοῦ προκρυψθέντος διαγωνισμοῦ, θὰ λάβουν χρηματικὸν βραβεῖον ἐξ ἔβδομηκοντα, τεσσαράκοντα καὶ εἴκοσι χιλιάδων δραχμῶν, βάσει δὲ τοῦ πρώτου προκριθσομένου, θὰ ἀνεγερθοῦν ἀμφότεροι οἱ ἐπιβατικοὶ σταθμοί, χωρὶς τούτο νὰ ἀποκλεῖται τὴν χρηματοποιησιν καὶ δύο σχεδίων, ἔφθονοι μεταξὺ τῶν ταύτων θὰ ἔναρμονίζονται καὶ εἰς τὴν ὅλην κτιριακὴν ἐμφάνισιν τοῦ λιμένος καλῶς θὰ προσαρμόζωνται.

Μετὰ τὴν παρέλευσιν μηνός, δῆτα θὰ ἔχουν ἀνακοινωθῆ ἐπισήμως τὰ ἀποτέλεσματα τοῦ ἐν λόγῳ διαγωνισμοῦ, ὑπολογίζεται, δῆτα θὰ ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ ἐνδός ἐκ τῶν δύο ἐπιβατικῶν σταθμῶν τῆς ἀκτῆς Τζελέπη, ἐνώ παραλλήλως θὰ προκρυψθεῖ καὶ δεύτερος διαγωνισμὸς την φοράν αὐτὴν διὰ τὴν ἀρχιτεκτονικὴν μορφήν, τῶν δύο μεγάλων σταθμῶν διὰ τὰ υπερωκεάνια καὶ τὰ ἐπιβατηγά σκάφη τῆς Μεσογείου.

THE UNISLIP



PROPELLER

DIRECTORS :

W. CAMPBELL ALLAN Aca
A. H. W. DAWSON
W. R. JONES
ALEXANDER KARI
M. Sc. M.I.N.A. M.I.MAR.E
W. E. LOVERIDGE
J. E. SMITH

NORTHUMBERLAND ENGINE WORKS - WALLSEND - ON - TYNE
LONDON OFFICE: 101 LEADENHALL ST., E.C. 3. TEL. AVENUE 3761

UNISLIP PROPELLERS....

....are guaranteed to give an improvement in speed or a saving in fuel consumption.

....have been fitted to many hundreds of ships ranging from coasters to transatlantic liners including all classes and types of mercantile marine vessels.

....incorporate the benefits of knowledge and practical experience obtained by this Company over more than twenty eight years.

....are supplied in high class manganese bronze and high tensile cast iron.
....are manufactured with an extreme degree of accuracy.

SOLE REPRESENTATIVE IN CONNECTION WITH SHIPPING CONTROLLED BY
GREEK INTERESTS IN U.K., GREECE, CONTINENT OF EUROPE AND U.S.A.:—

THEODORE N. MICHAEL, M.Sc., M.I.N.A., M.I.MAR. E.
CHIEF CONSTRUCTOR ROYAL HELLENIC NAVY (Rtd.)

ἐν ἀριθμοίς ἐγχώριος παραγωγή χάλυβος, διὰ τὰ ἀλάσματα καὶ τὰ λοιπὰ ἔξαρτήματα τῶν κατασκευαζόμενων καὶ ἐπισκευαζόμενων πλοίων θὰ χρησιμοποιήσουται. Κατόπιν τούτου ἐκπρόσωπος τοῦ μεγάλου γερμανικοῦ Οἴκου Κρούπ συγνητήθη πρὸς ἡμέρων εἰς τὸ Σαλίν Μόριτς μετὰ τῶν κ. κ. Νιάρχου καὶ Ἀνδρεάδη, διὰ νὰ ἔξετασθῇ ἡ δυνατότης τῆς ταχείας ἐγκαταστάσεως μεγάλου χαλυβουργείου εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ως σχετικῶς ἐπληροφορήθημεν, αἱ συνεννοήσεις ἔχουν ἵκανοποιητικῶς προχωρήσει. Η ἐπεργασία τῶν σχεδίων ἀνετέθη ἥδη εἰς τοὺς εἰδικοὺς τοῦ Οἴκου Κρούπ.

Σημειωτέον, διὰ τὸ ὅπερ ιδρυσιν χαλυβουργείου θὰ είναι μεγάλης ἀποδόσεως — 500 χιλ. τόννων τὸν μήνα — καλύπτον τὰς ἀνάγκας τῶν ναυπηγείων, τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, μέρος τῶν ἐγχώριων ἄλλων ἀναγκῶν καὶ παρέχον τὸν πρωτογενῆ σιδηρον (ριείron εἰς τὰς ἥδη λειτουργούσας μικρὰς χαλυβουργίας, μὲν δυνατότητα ἔξαγωγῆς χάλυβος καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Η ΠΡΟΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

Διὰ τὸ ναυπηγεῖον ἀσχολούμεθα εἰς τὸ τέλος τῆς παρούσης ἑρεύνης. "Ἐχομεν δι' αὐτὸ τὰ περισσότερα θετικά βήματα νὰ σημειώσωμεν. Η δργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τοῦ ναυπηγικοῦ κέντρου ἀποτελεῖ τὸν πρῶτον ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τῶν κ. κ. Νιάρχου καὶ Ἀνδρεάδη. Η προεργασία διὰ τὴν ἐγκατάστασίν του ἥρχισεν ἥδη μὲ γοργὸν ρυθμόν. Ἀναφέρομεν ἀμέσως τὰς σχετικὰς πληροφορίας μαζ:

Μετὰ τὴν ἀγορὰν ἀπὸ τὸ Δημόσιον τοῦ χώρου ἔνθα εὑρίσκονται: αἱ παλαιὲς ναυπηγικαὶ ἐγκαταστάσεις τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ παρὰ τὸν Σκαραμαγκᾶν, ἀπὸ ποσοῦ 360.000 δολαρίων, ἐγκατεστάθησαν ἀμέσως τὰ πρῶτα συνεργεῖα, ἀτινα ἥρχισαν πυρετώδως νὰ ἐργάζωνται διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς δληγε περιοχῆς, βάσει τῶν καταρτισθέντων σχεδίων. Η ἀγορασθεῖσα περιοχὴ, ἐπὶ τῆς ὁποίας θὰ ἀναπτυχθῇ τὸ ναυπηγικὸν κέντρον, ἔχει ἔκτασιν 320 στρεμμάτων, δύναται δὲ εἰς τὸ μέλλον περισσότερον ἀκόμη νὰ διευρυθῇ.

Μέχρι σήμερον, καὶ εἰς λίαν μικρὸν χρονικὸν διάστημα, κατεδαχθεῖση ἀριθμὸς ἀκαταλλήλων διὰ περιττόρω χρησιμοποίησιν παλαιῶν κτισμάτων καὶ ἐπερατώθη σχεδὸν ἡ προεργασία διὰ τὴν θεμελίωσιν τῶν μεγάλων ὑποστέγων, ἀτινα θὰ στεγάσουν τὰ κυριώτερα τμῆματα τοῦ ναυπηγείου. Ἐπίσης ἐγένοντο αἱ ἀναγκαῖαι γεωτρήσεις τόσον εἰς τὴν χερσαίαν δύσον καὶ εἰς τὴν θαλασσινήν ἐπιφάνειαν τῆς περιοχῆς διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ναυπηγικῶν κλινῶν. Ἐν ἀρχῇ προσδέπεται ἡ ἐγκατάστασις τῆς πρώτης ναυπηγικῆς ἑσχάρας. Εθύνει μετ' αὐτὴν θὰ ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς δευτέρας προβλεπομένης τοιαύτης.

Ο σύντονος αὐτὸς ρυθμὸς τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν τεχνικὴν ὁρ-



Ο. Κ. Βασ. Φραγκούλης

γάνωσιν τοῦ χώρου τῶν ναυπηγείων εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν, ἐπιβάλλεται ἐκ τοῦ τεθέντος χρονικοῦ ὥρου διὰ τὴν λειτουργίαν των, μὴ δυναμένου νὰ ὑπερβῇ, ἀπὸ σήμερον, τὸ ἔν τος. Ακριδὸς μετὰ δωδεκάμηνον ὑπολογίζεται νὰ τεθῇ ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐν Ἑλλάδι: ναυπηγηθησούμενον πλοίου. "Ἄς σημειειθῇ, διὰ παρηγγέλθησαν καὶ ταχέως κατασκευάζονται: εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὰ σιδηρὰ ὑπόστεγα, ἀτινα μεταφέρονται εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν καὶ συναρμολογούμενα θὰ στεγάσουν τὰ κυριώτερα συνεργεῖα τῶν ναυπηγείων. Παραλήλως, σύντονοι προσπάθειαι καταδίλλονται: διὰ τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν καὶ τὸν ἐμφύχου διάλογο, τὸ ὅπερον ἐπίσης ἐντὸς ἔτους θὰ πρέπει νὰ είναι θέσιν τὰ ναυπηγεῖα νὰ ἐπανδρώσῃ. "Ήδη κατὰ τὴν λήξασαν ἑδδομάδαν ἀνεγέρρησε δι': Όλλανδίαν ἡ πρώτη ἀποστολὴ Ἑλλήνων τεχνικῶν πρὸς μετεκπαίδευσιν. Περιέλαβεν αὐτὴν εἰκοσιπέντε ἐμπειρίους λειτητοποιούς τῆς παλαιᾶς ἑλληνικῆς σιδηροδρομογραφίας, οἵτινες θὰ καταρτισθοῦν εἰς τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα N.D.S.M. εἰς τεχνίτας κατασκευῆς σκάφους. Ἐντὸς τῶν ήμερων ἐπίσης ἀναγωρεῖ διὰ τὴν Όλλανδίαν καὶ ἔτερα ἀποστολὴ συγκροτηθεῖσα ἡ ἡλεκτροσυγκολλητῶν. Αἱ ἀποστολὲς τεχνιτῶν εἰς Όλλανδίαν μὲ τὴν πάροδον τῶν ήμερων πυκνότεραι: θὰ καθοιστανται.

Μὲ χρίσιους περίπου τεχνίτας καὶ ἐργάτας ὑπολογίζεται τὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὸ πρῶτον στάδιον τῆς λειτουργίας των νὰ ἐπανδρωθοῦν. "Ἔξ αὐτῶν προσδέπεται ἔνας ἀξιόλογος ἀριθμὸς νὰ ἔχῃ τύχει καλῆς καταρτίσεως εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Θὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρήνα τῆς δι': Ήλλήνων τεχνιτῶν ἐπανδρώσεως: τῶν ναυπηγείων.

* * *

Διὰ τὴν χρηματοδότησιν καὶ τῶν τριῶν αὐτῶν μεγάλων βιομηχανικῶν ἔργων, ἔντι ποσόν ὑπέρτερον τῶν 25.000.000 δολαρίων θὰ διατεθῇ. Τὸ κεφάλαιον τοῦτο ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουλία καὶ ὁ ἐκ τοῦ ἔξωτερον διανεισιδεῖς θὰ παράσχουν. Τῆς ἑλληνικῆς ἐπιχειρηματικῆς ιδιωτικῆς κατόρθωμα τοῦ εἰναι: ἐπομένως κύτο τὸ δόλοκληρούμενον σιδηροδρομογραφίας συγκρότημα. Καὶ ὡς τοιοῦτον ὀφείλει: τὸ Κράτος νὰ τὸ ἀντιμετωπίσῃ. Μὲ κατανόησιν, μὲ θετικὸν ἐνδιαφέρον καὶ μὲ στοργὴν πρέπει νὰ πειριθῇ ἀπὸ τὰ πρῶτα τῆς βήματα ἡ τερατία αὐτῆς ἀκριψιῶν ἑλληνικὴ ἐπιχειρησιας. Η ταλαιπωροῦσα γραφειοκρατία καὶ ἡ στενοκέφαλος ἀντίληψις θὰ πρέπει: τὴν θέσιν των νὰ παραχωροῦν εἰς τὴν ἀπλῆ, λογικήν καὶ ἀποδοτικήν συνεργασίαν Κράτους καὶ ἐνδιαφερούμενων. "Ἄς μη διαφεύγῃ τὴν προσοχὴν σύδενδες ἀρμόδιοι, διὰ ἔξετάσεις καλούμεθα ἐν προκειμένῳ ὡς Κράτος νὰ δώσωμεν. Εάν ἐπιτύχωμεν τότε τὸ ναυπηγεῖον, η ἐπισκευαστικὴ βάσις, τὸ χαλυβουργεῖον, θὰ ἀποτελέσουν τὴν καλήν ἀρχήν. Πολλὰ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου μας είναι δυνατόν νὰ ἐπανολουθήσουν.

"Ο ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς διεγίρεται, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν σκάψιν τῆς εὐγενοῦς ἀμύλλης.

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA**

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENT:

GEORGE CARRAS INC.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

ΤΟ ΜΕΓΑ ΓΕΓΟΝΟΣ

Η ΕΛΛΑΣ ΑΠΟΚΤΑ ΤΕΡΑΣΤΙΟΝ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ Κ.Κ. ΣΤΑΥΡΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ, ΤΟ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΕΙΟΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ

Η έδρυσις μιᾶς συγχρονισμένης ήλληνικής σιδηροδιοικηγματικής, ύπο τὴν εύρυτέρων αὐτῆς μορφήν, δύνειρον παλαιών — πρὸ τεσταρκανούτετείας περίπου — τοῦ ἀειψινῆστον Λεωνίδα Ἐμπειρίου, πρέσβατος δὲ ἐπιδιωξίες τοῦ καλοῦ τέκνου τῆς Ἑλλάδος, τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, εἰσῆλθεν ἀπό τινας εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματώσεως. «Ἄριστοι εἰναὶ οἱ οἰωνοὶ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν.

Εἰς τὴν μεγάλην αὐτὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Νιάρχου, ἐνθουσιώδης ὅσον καὶ ισχυρὸς συνεργάτης, προσέρχεται ἔτερος διακεκριμένος παράγων τοῦ ἡλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης.

Πρόκειται νὴ Ἑλλάς, ὑπὸ τὴν δημιουργικὴν πνοήν τῶν δύο αὐτῶν μεγάλων ἐφοπλιστῶν μιας, νὰ ἰδῃ τὰ ὑψητέστερα ἐγχειρήματα εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν πραγματοποιούμενα. Πρόκειται νὰ ἀποκτήσῃ ὅχι μόνον τὰ ναυπηγεῖα εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν, ἀλλὰ καὶ τὸ συγχρονισμένον κέντρον ἐπισκευῶν τῆς Πύλου ἢ τὸ Λαυρίον, ἐκ παραλήγου δὲ — τὸ ἄκρον ἀντον τῆς συγκεκριμένης αὐτῆς ἐπιδιώξεως — τὴν ὑψηλῆς ἀποδόσεως βιομηχανίαν χάλυδος, ἵκανην νὰ προιημένη τὴν πρώτην ὅλην εἰς τὴν ἐγχώριον σιδηροδιοικηγματικήν καὶ νὰ ἐξαγάγῃ εἰς τὸ ἔξωτερον τὸ περίσσευτα τῆς παραγω-

‘Ο κ. Σταύρος Νιάρχος γῆς της.

Τὰ καλὰ πρὸς τὴν Πατρίδα κιεθήματα — ὅχι νὴ στενὴ τοῦ κέρδους ἐπιδιωξίες — ἔφερον τὸν κ. Νιάρχον, ὥλοι ληφθωμένον πλέον ἐφοπλιστήν, προεξέχοντα δὲν τὸν ἐφοπλιστῶν τοῦ κόσμου, εἰς τὴν ἀπόκτασιν τῆς ἐδῶ συστάσεως τῶν ναυπηγείων. Ἐπὶ διετίαν καὶ πλέον διεπραγματεύθη ὁ κ. Νιάρχος, καὶ ἐνίστα σκληρῶς, τὴν ἐπὶ ὑγρῶν βάσεων μεταφορὰν εἰς τὴν Ἑλλάδα μικροῦ ἔστω μέρους τῆς εὐρυτάτης ἐπιχειρηματικότητάς του. Ή ἀρχικὴ ἴδεα τοῦ κ. Νιάρχου τῆς ἔδρυσεως ἐνὸς κέντρου ἐπισκευῶν τεραστίαν προσέλαθε σὺν τῷ χρόνῳ ἔκτασιν. Ή ἀνήσυχος σκέψις του προσέδωκεν εἰς αὐτὴν τὴν μεγαλειώδη μορφήν, ὑπὸ τὴν ὀπίσιαν τῷρα διαγράφοντας καὶ μελλοντικαὶ ἐπιδιώξεις τὸν δύο συνεργαζομένων ἐφοπλιστῶν μιας.

Η ἐνεργός ἀνάμειξις τοῦ κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδη μᾶς παρέχει τὴν πρόσθετον κιεσιδοξίαν διὰ τὴν καλὴν ἔκδασιν τῆς ὅλης προσπάθειας. Μέρος τῆς ἀκαταπονήστου, ὅσον καὶ πολυσχέδιος δραστηριότητος του θὰ διοχετεύσῃ εἰς τὴν νέαν αὐτὴν μεγαλεπήδολον ἐξόρμησιν τοῦ ἡλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, παρακαλούσθων μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν διοικητικὴν πρωτοδουλίαν ἀμεσώτερον τὰ τῆς ὄργανωσεως καὶ τῆς λειτουργίας αὐτῆς, ἐφόσον οὗτος μονίμως ἔδωδικμένει.

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ

Κατὰ τὴν πρὸ τινων ἔδομιάδων συνάντησιν εἰς τὸ Σκίλι Μόριτς τῶν κ. κ. Νιάρχου καὶ Ἀνδρεάδη, συνείχητη οὐσία εἰς τὰς γενικὰς του γραμμάτας συνεφωνήθη τὸ δόλον θέμα τῆς συμμετοχῆς ἀμφοτέρων εἰς τὴν ὑπὸ έδρυσιν μεγάλην ἐπιχειρήσιν σιδηροδιοικηγμάτων.

Οὕτως, ὁ κ. Νιάρχος ἀναλαμβάνει τὴν προεδρίαν τοῦ διοικητι-

κοῦ συμβουλίου τῆς ἑταρίας, ἔχων τὴν γενικὴν ἐποπτείαν αὐτῆς, ἐνῷ δὲ κ. Ἀνδρεάδης, ὡς ἀντιπρόσεδρος τοῦ συμβουλίου, θὰ δύναται εἰκαστούσης σύνεγγυς νὰ ἐλέγχῃ τὴν δραστηριότητα καὶ τὴν ἀπόδοσιν διοικήστορού τοῦ ὑπὸ έδρυσιν βιομηχανικοῦ συγκροτήματος. Η γενικὴ διεύθυνσις τῶν ναυπηγείων ἀνετέθη εἰς ἓνα λαμπρὸν Ἐλληνικὸν τεχνικὸν, ἐξαιρετικὴν ἐπιστημονικὴν καταρτισεων, τὸν καθηγητὴν τῆς ναυπηγικῆς παρὰ τῷ Ἐθνικῷ Μετσοβείῳ Πολυτεχνείῳ κ. Β. Φραγκούλην. Τέλος, μὲ τὴν δληγή διοικητικὴν εὐθύνην τῆς ἐκτεταμένης αὐτῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπεφορτίσθη ὁ κ. Σ. Συριώτης, προσφάτως καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν παρατηθεὶς ἐκ τῆς διεύθυνσεως τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ. Πρόκειται περὶ ἐνὸς ἐπίσης διακεκριμένου ἐπιστήμονος, μὲ πλουσίαν διοικητικὴν καὶ δραγματικὴν πειραγμάτων.

Ως ἀνεφέρθη ἡδη, πρὸς τρεῖς κατευθύνσεις σταδιακῶς θὰ στρέψουν τὰς προσπάθειας των οἱ κ. κ. Νιάρχος καὶ Ἀνδρεάδης διὰ νὰ δραγμάτουν πλήρως τὴν βαρείαν αὐτὴν βιομηχανίαν. Λίγη πρώτως προσπάθειαί των, αἵτινες καὶ ἥρχισαν ἡδη, ἀφοροῦν τὴν έδρυσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κέντρου εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν, (περὶ αὐτοῦ θὰ ομιλήσωμεν κατατέρῳ διεξοδικῶς). Αἱ ἀμέσως ἐπόμεναι θὰ ἀφοροῦν τὴν έδρυσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως. Μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχει προκριθῆ ἡ περιοχὴ ἐνθα τὸ ἐργοστάσιον διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλείων θὰ ἐγκατασταθῇ. Πάντως μεταξὺ τοῦ δρμοῦ τῆς Πύλου καὶ τοῦ Λαυρίου θὰ γίνη ἡ τελικὴ ἐπιλογὴ. Απομένει, ἐπίσης, ἡ μετά τοῦ Δημιούρου διεξαγωγὴ τῶν σχετικῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ἀγορὰν ἢ τὴν ἀπαλλοτρίωσιν τῆς προκριθησιμήν ἐκτάσεως, ἵνα ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι τῆς τεχνικῆς δραγμάτωσεως καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ συγχρονισμένου τεχνικοῦ ἐφοπλισμοῦ τῆς βάσεως. Προβλέπεται, ως γνωστόν, ἡ ἡλληνικὴ ἐπισκευαστικὴ βάσις νὰ ἐνισχυθῇ διὰ πλωτῆς δεξαμενῆς χωρητικότητος 50.000 τόνων, κρατεῖ δὲ ἡ σκέψις διπλῶς εἰς τὰ ὑπὸ έδρυσιν ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ κατασκευασθῆ αὐτῇ.

Εἰς λίαν ἐπίκαιρον θέτει τῆς δόδου πρὸς τὸν Περισκόν Κόλπον εύρισκομένη ἡ ἡλληνικὴ ἐπισκευαστικὴ βάσις, καλῶς λειτουργοῦσσα καὶ μὲ ἐξηγραφικήν ἐργασίαν ἐπισκευῶν καὶ μόνον τῶν πλείων τῶν δύο συμβέβητον μεγάλων ἐφοπλιστικῶν Οἰκουμενικῶν, δύναται ταχέως νὰ ἐξελιχθῇ εἰς ἓνα μεγάλον ἐπισκευαστικὸν κέντρον διεθνούσιον ἀκτινοβολίας.

ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΕΙΟΝ: ΤΟ ΥΨΙΠΕΤΕΣΤΕΡΟΝ ΕΡΓΟΝ

Τὸ τρίτον στάδιον τῶν προσπάθειῶν τῶν κ. κ. Νιάρχου καὶ Ἀνδρεάδη θὰ ἔχῃ ως ἀντικείμενον τοῦ σκοπὸν τὴν ταχείαν έδρυσιν ἐν Ἑλλάδι μεγάλης ἀποδόσεως χαλυδουργείου. Θὰ είναι τὸ ὑψητέστερον μεταπολεμικὸν ἔργον διὰ τὴν χώραν μιας. Τεράστιαι δυνατότητες οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως δι’ αὐτοῦ δημιουργοῦνται. Ή Ἑλλάς εἰσέρχεται πλέον εἰς τὴν χορείαν τῶν ἀνεπτυγμένων βιομηχανικῶν χωρῶν. Εθεωρήθη ὑπὸ τοῦ κ. Νιάρχου ως ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τόσον τοῦ ναυπηγικοῦ κέντρου δύον καὶ τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, γ



ΕΙΣ ΤΟ "ΠΡΟΠΤΕΛΕΡ ΚΛΑΜΠ"

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΟΘΡΩΠΟΤΗΤΑ

Την μεσημέριαν της 20ης Φεβρουαρίου εις το ξενοδοχείο της «Μεγάλης Βρετανίας» το «Προπτελέρ Κλάμπ» παρέθεσε γεύμα πρὸς τιμὴν τοῦ «Υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στ. Κωτιάδη», κατὰ τὸ σποιον ὀμιλησεν οὗτος ἄγγυλιστι μὲ θέμα «Τὸ Ελληνικὸν δαιμόνιον εἰς τὴν θάλασσαν ἔξυπηρτει τὸν κόσμον».

Ο κ. Υπουργός ἀφοῦ προέδη εἰς ιστορικὴν ἀνασκόπησιν τῆς Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῆς σημερον, ὑπέμνησεν τὰς υπηρεσίας καὶ τὰς θυσίας τὰς ὁποὶ προσέφερεν αὐτὴ διὰ τὸ καλὸν τῆς ἀνθρωπότητος καὶ ἐξέδηλωσε τὴν ἀπόλυτον αἰσιοδοξίαν του διὰ τὸ μέλλον. «Η ὄμιλία του κ. Κωτιάδη ἔχει ως κάτωθι:



'Ο κ. Στ. Κωτιάδης

Κύριοι,
Εὔχαριστῶ θερμότατα διὰ τὴν εὐγενή σας πρόσκλησιν, νὰ σᾶς μιλήσω ὑπὸ τὴν ἰδιότητά μου ως «Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας». Εἶναι πολὺ γνωστὴ ἡ δρᾶσις τῆς Λέσχης σας, εἰς ζητήματα ποὺ ἐνδισφέρουν τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ναυτικοὺς καὶ ἀποτελεῖ μεγάλη τιμὴ γιὰ μένα, διὰ μοῦ δίδεται ἡ εὐκαιρία σήμερα νὰ ἐπικοινωνήσω μαζὶ σας.

Ὦς τίτλον την συντόμη διμοίλιας μου ἔγινε: «Τὸ Ελληνικὸν δαιμόνιον εἰς τὴν θάλασσαν ἔξυπηρτει τὸν κόσμον», διότι νομίζω, διὰ μοῦ δὲ πλευρὰ τῆς εὐκαιρίας ναυτικῆς δραστηριότητος δὲν ἔχει ἔξαρθρη ἀρκετὰ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας.

Κύριοι,
Τὸ φανόμενον αὐτὸ τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς δραστηριότητος, ὥστε ἐμφανίζεται, τούλαχιστον, σήμερον ως, κάτι τὸ μεγαλειώδες καὶ καταπληκτικὸν διὰ μίαν χώραν πτωχὴν καὶ μικράν ως ἡ Ἐλλάς, δὲν εἶναι νέον.

Ἐὰν ρίψωμεν ἐν βλέμματι εἰς τὴν ἀρχαίοτητα θὰ ἴδωμεν, διὰ τοῦ μεσαίου πολιτισμού την θαλασσοπόρους καὶ ἔξερευνητὰς τοῦ κόσμου, ἀπὸ τοὺς πρώτους ποὺ ἀνεκάλυψαν νέας χώρας εἰς τὸν πλανήτην μας, χρησιμοποιοῦντες τὰ πρωτόγονα τότε μέσα της θαλασσοπορίας. Δὲν θὰ σὰς κουράσω μὲ ἀπαριθμητικὸν γεγονότων, θὰ σᾶς μηνημονεύσω μόνον τὰς χάρις εἰς τοὺς «Ἐλλήνας θαλασσοπόρους ἀνακαλύψεις, διὰ τὸν τότε πολιτισμὸν τοῦ Κόσμου, τῶν Ἰνδῶν, τοῦ Εὔξεινου Πόντου, τοῦ Γιρδαλτάρ, τῆς Μασσαλίας καὶ τῆς Θουλῆς, τῆς σημερινῆς Ισλανδίας.

Οἱ πρώτοι γεωγραφικοὶ χάρται τοῦ τόπου γεννητοῦ κόσμου ὀφείλονται εἰς «Ἐλλήνας θαλασσοπόρους». Καὶ ἐπὶ τὸν προσπαθεῖμαν αὐτῶν ἔβασισθησαν οἱ μετεπίτεται ναυτικοὶ καὶ, εἰς τὰς ἐπιτεύξεις των διὰ νὰ γνωρίσωμεν τὸν πλανήτην μας καὶ νὰ κατακτήσωμεν τὸ ψυρὸν στοιχείον.

Ἡ τοιαύτη δραστηριότητης τῶν ἀρχαίων «Ἐλλήνων» εἶναι εὐεξῆγτος, ἐὰν λάθωμεν ὑπὸ ὅψιν τὴν γεωφυσικὴν σύστασιν τῆς χώρας μας, ἡ ὁποῖα, ὀρεινὴ καὶ ἀγνὸς μᾶλλον, πειρίθεται πανταχόθεν ὑπὸ τῆς θαλάσσης μὲ φυσικὸν διαμύρφωσιν τῶν παραλίων τῆς εἰς ἀπειρίαν ὅρμων, λιμένων, πατωμάτων καὶ μὲ πλήθος νήσων καὶ νησίδων, τῶν ὅποιων ἡ ἔξερεύνησις διῆγειρε τὴν περιέργειαν καὶ τὴν εύθυναν τῶν κατοίκων της.

«Ἡ Ἐλλὰς ἀπὸ τῶν πρώτων νηόνων τῆς τρισχιλιετοῦ ιστορίας τῆς ἀποδείνει χώρα καὶ ἔσχον ἐπιτηδείαν τῆς τρισχιλιετοῦ ιστορίας τῆς θαλάσσης, ἀποδείνει ἔνιοτε κατὰ τὸν ροῦν τῆς ιστορίας τῆς δύναμις ὑπολογίσιμος καὶ ισχυρά. Εἰς 1.200 σκάφη ὑπολογίζεται ἡ ναυτικὴ δύναμις τῶν «Ἐλλήνων» εἰς τὴν ἑκταρεῖαν κατὰ τῆς Τροίας.

Τὰ ομοιοκά ἔπι καὶ οἱ περίφημοι μῦθοι τῆς «Ἐλληνικῆς Μυθολογίας» εἶναι τηλήρεις ἀπὸ ναυτικὴν ἀπεισόδια τῆς ἐποχῆς ἑκείνης καὶ μαρτυροῦν τὴν μεγάλην σημασίαν τὴν ὁποῖαν ἀπέδιδαν οἱ «Ἐλλήνες εἰς τὴν θάλασσαν, ἀφοῦ ἀκόμη μὲ τὴν φαντασίαν τῶν ἀδημούρησαν καὶ εἰδικὸν θεόν, τὸν Ποσειδῶνα, κυρίαρχον τῶν θαλασσῶν».

Ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία τῆς ἀρχαίοτητος δὲν ὑπέρτησεν ἐν τούτοις ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τοὺς «Ἐλλήνας», διότι ἀσχέτως τῶν ἀνακαλύψεων νέων χωρῶν, τῶν ὁποίων ἐπωφήθησαν ὅδοι οἱ τότε γνωστοὶ λαοί, ὁποῖα οἱ Φοίνικες, οἱ Ασσύριοι, οἱ Αιγύπτιοι κλπ., ἡ ἀνάπτυξις τοῦ διεθνοῦς τότε ἐμπορίου καὶ ἡ χρησιμοποίησις τῶν πλοίων ως μεταφορικῶν μέσων διὰ θαλάσσας, δούλειαται ἀκριβῶς εἰς τὸν προσδευτικὸν καὶ ναυτικὸν αὐτὸν λαὸν ποὺ ήσαν οἱ ἀρχαῖοι «Ἐλλήνες». Καὶ τούτο εἶναι τὸ σημεῖον τὸ ὁποῖον θέλω νὰ τονίσω εἰς τὴν σημερινὴν μου ὄμιλον. «Οτι, δηλαδή, ἡ ἐλληνικὴ Ναυτιλία διώρα καὶ κάθε ἀλλοὶ ἐκδήλωσις τοῦ ἐλληνικοῦ πεντεώτατος, τῆς ἐλληνικῆς δραστηριότητος, τῆς ἐλληνικῆς ιδέας, δὲν ὑπέρθεται ἀποκλειστικὸν κτῆμα μόνον τῶν «Ἐλλήνων» διὰ νὰ κανοποιήσουν ιδίας αὐτῶν ἐπιδιώξεις καὶ ιδίας αὐτῶν ὠφέλη. Καὶ ἡ πατρο-

παράδοτος καὶ παροιμιῶδης ἄλλως τε φίλοισενία τῆς χώρας αὐτῆς τὶ ἄλλο μαρτυρεῖ ἀπὸ τὴν ἀλήθειαν αὐτῆν;

‘Ο Ἑλληνικὸς πολιτισμός τῆς ἀρχαίοτητος εἴτε εἰς τὸν τομέα τῆς φιλοσοφίας, εἴτε τῶν θετικῶν ἐπιστημῶν, εἴτε τῶν καλῶν τεχνῶν, ἡ τέλος, τῶν ιδανικῶν ἔκεινων τὰ ὅποια συνιστοῦν αὐτὸ ποὺ λέγεται πολιτισμός ὃς ἀνθρωπός, ἐξεπήγανεν ἀπὸ τὴν μικράν καὶ πτωχὴν αὐτὴν χώραν ἀλλὰ ἔγινεν κτῆμα διολόκηρον τοῦ κόσμου καὶ σχιζεῖ τῆς χώρας ταύτης, ἡ ὅποια παρέμεινε μικρά διώρα ήτο. «Η Ἐλλὰς ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν ἐνα περιεργον φαινομένον κοιτίδος δημιουργικῆς δραστηριότητος καὶ θυσίων διὰ τὴν γενικωτέραν πρόδοσιν τῆς ἀνθρωπότητος.

‘Η ιστορία μᾶς ἀδιάσκει τὴν σκληράν σαν σύντητην ἀλήθειαν.

‘Εάν ρίψωμεν ἐν βλέμμα ἀκόμη εἰς τὸ παρελθόν θὰ ἴδωμεν, ὅτι ἡ Ἐλλὰς ἀφοῦ ἀνίσταται ἐπιτυχῶν ἐπὶ αἰώνας εἰς τὰ ἀλλεπάλληλα κυματα τῶν βαρβάρων, ὑπότασσεται ἐν τέλει. ἀφοῦ, ὅμως, ἔχει δώσει ἐν τῷ μεταξύ εἰς τὸν κόσμον τὰ φωτὰ τῆς γνώσεως καὶ τοῦ πολιτισμοῦ. Εἰς τοὺς ἀγώνας αὐτοὺς πρωτεύοντα ρόλον παίξει ἡ Ναυτιλία μας καὶ πάλιν ως συντελεστής τῆς εἰρήνης καὶ ἐλευθερίας. Θά σᾶς θυμίσω μόνον τὸ παράδειγμα τῆς ἁστατικής ναυαρχίας, διόποι μικρὰ σχετικῶς ἐλληνικὴ ναυτικὴ δύναμις καθηυτέαν ἀσυγκρίτως ισχυροτέραν ἀντίπαλον. Τούτο ὑπέστηται, δημαρφισθήτως, εἰς τὰς ναυτικὰς δρεπάς τοῦ «Ἐλληνος» καὶ εἰς τὸ υψηλὸν φρόνημα ἀπὸ τὸ ὅποιον κατέχεται τὸ λαός αὐτὸς ἔναντι τοῦ βαρβάρου κατακτητοῦ.

Καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν βυζαντινῶν χρόνων θὰ ἴδωμεν, ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ὀλονεν ἀναπτυσσομένη καὶ τελειοποιουμένη, διαδραματίζει σοδαρώτατον ἐπίστης ρόλον, συντελούσα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῆς τότε γνωστῆς Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως. Καὶ αὐτοῦ εἶμαι Ρόδιος θὰ σᾶς μηνυμονεύσω τὸν περίφημον Νόμον Ροδίων Ναυτικῶν, θὰ διώσης τὸν ὅποιος εἰνε τὴν ἀρχαιοτέραν συλλογὴν τροχίων τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Μὲ τὴν πτώσιν τοῦ Βυζαντινοῦ Κράτους ἔξαφανίζεται ἡ ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ἀφοῦ ὅμως καὶ πάλιν χάρις εἰς αὐτὴν είχον ἀναπτυχθῆ ἀλλα ταυτίαις ως τὰς Βενετῶν, τῶν Γενούσιον καὶ τῶν Πιζατῶν. Καὶ πάλιν ἡ ἐλληνικὴ θυσία δὲν ἡτο ἐπὶ ματαίω εἰς τὴν τροχιάν τῆς προόδου τῆς ἀνθρωπότητος.

Πολὺ δίλγα ς έθην θὰ ἴδωμεντο νὰ ἐπιζήσουν ὑπὸ μακραίων δουλειῶν σκληρού καὶ ἀλλοθήρησκου κατακτητοῦ, τῆς σκοτεινῆς περιόδου τῆς ἐποχῆς, ἑκείνης τοῦ μεσαίωνος. Ἐν τούτῳ τὸ ἐλληνικὸν δαιμόνιον δὲν ἔξηστον. Διὰ συνθήκης τοῦ 18ου, αἰώνος οἱ υπόδουλοι καὶ κατεστραμμένοι «Ἐλλήνες ἀπόκτον τὸ δικαίωμα διώρας τὰ ιστιοφόρα αὐτῶν σκάφη ταξιδεύοντα καλυπτόμενα ὑπὸ ζένην σημαίαν, πράγμα ποὺ ἀποδεικνύει, διὰ τοῦ ζέπαντον μεταξύ σαν ψευδούντων τὰ πλινθούντων την θεωρούντων από τοὺς καλλιτέρους ναυτικών. Νά, λοιπόν, πάλιν ἡ ἐλληνικὴ Ναυτιλία εἰς τὸ προσκήνιον καὶ εἰς τὴν διάσησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, τῆς διεθνοῦς ἐπικοινωνίας.

‘Ἄπο τῆς θρυηνούσης ταύτης στιγμῆς ἀρχίζει πάλιν ἡ δημιουργία μιᾶς νέας «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας», ἡ ὅποια ἀναπτύσσει τὴν δραστηριότητα τῆς κυριώτατης τοῦ Μαύρου Θάλασσαν, διενεργούσα τὰς μεταφορὰς καὶ τὸ διεθνές ἐμπόριον. «Ἡτο πάντοτε καὶ εἰς τὴν ὑπερσείαν τῆς Πατρίδος συνταυτίζουσα τὴν τύχην της μετ’ αὐτῆς. Οὕτω ἀποτέλεσμα τῆς δραστηριότητος ταύτης τῆς ιστιοφόρου «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας» τῆς ἐποχῆς ἑκείνης ἡτο, διὰ τῆς δημιουργίας κερδῶν, κατασκευαὶ καὶ ἀλλῶν σκαφῶν καὶ ἡ προταίδευσις ναυτικῶν, ἀτινα στοιχεῖα ἔχρησιμοποιήθησαν τὸν πόλεμον τῆς Ελληνικῆς Βραδύτερον κατὰ τὸν ἀπελευθερωτικὸν ἄγωνα τῆς Ελλάδος τὸ ἔτος 1821.

Τὰ ἐμπορικὰ σκάφη μετετράπησαν ἀμέσως εἰς πολεμικὰ καὶ ἀντεμπώτισαν τὸν ισχυρότατον στόλον τῶν λιμενών τῶν περιοχῶν αὐτῶν. Ἄλλα ἡ «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία» δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὸ διεθνές ἐμπόριον. «Ἡτο πάντοτε καὶ εἰς τὴν ὑπερσείαν τῆς Πατρίδος συνταυτίζουσα τὴν τύχην της μετ’ αὐτῆς. Οὕτω ἀποτέλεσμα τῆς δραστηριότητος ταύτης τῆς ιστιοφόρου «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας» τῆς ηποκήσης ἑκείνης ἡτο, διὰ τῆς δημιουργίας κερδῶν, κατασκευαὶ καὶ ἀλλῶν σκαφῶν καὶ ἡ προταίδευσις ναυτικῶν, ἀτινα στοιχεῖα ἔχρησιμοποιήθησαν τὸν πόλεμον τῆς Πατρίδος, ἀλλὰ γενικώτερον τὸ ιδανικόν τῆς θαλασσῆς.

‘Ἀπὸ τῆς πραγματοποιήσεως τῆς ἀνεξαρτησίας τοῦ «Ἐλληνικοῦ Κράτους» καὶ συγκεκριμένως ἀπὸ τοῦ ἔτους 1836, τίθενται αἱ βάσεις, ἀπὸ τὸ νεοσύστατον τότε «Ἐλληνικὸν Βασίλειον», τῆς δημιουργίας μιᾶς νέας Ναυτιλίας. Ἀπὸ τὰ πρώτα νουοθετήματα τοῦ νέου «Ἐλληνικοῦ Κράτους», ὑπῆρχεν τὰ ἀφορῶντα τὴν «Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν», πράγμα ποὺ ἀποδεικνύει τὴν σημασίαν ποὺ ἀπέδιδε πάντοτε ὑπὸ ἐλληνικοῦ παράγοντος εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ πόσον εἶναι συνυφασμένη εἰς τὴν ζωὴν τῆς χώρας αὐτῆς δημιουργία καὶ ἡ ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας της.

‘Μὲ τὰ πρώτα βίντα αναπτύξεων τῆς «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας» εἰς τὴν ἀπελευθερωτικότηταν Πατρίδα, συμπίπτουν δύο γεγονότα διεθνούς σημασίας καὶ αὐτὰ εἰναι: α) ἡ διεθνής ἀναγνώσισις τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλεύθερίας τῶν ἀνοικτῶν θαλασσῶν, αἱ διώρας τὰς ἀποτέλεσματα την οικονομίας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ β) ἡ διεθνής καταδίκη τῆς πειρατείας.

‘Αμφότερα τὰ γεγονότα ταῦτα ἀσκοῦν εὐονίκην ἐπίδρασιν εἰς τὴν «Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν» ἡ ὅποια, ἐπιτυχῶς ἀναπτυσσομένη, ἔφθασε κατὰ τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰώνος νότιοις ἀριθμῆι περίπου 2.000 ιστιοφόρα σκάφη χωρητικότητος περίπου 350.000 κόρων. «Ἡ ἀπὸ τῶν μέσων ἔξ ἄλλου τοῦ 19ου αἰώνος γεγίκευσις τοῦ ἀποτέλεσματος την οικονομίας τῆς δημοκρατίας της Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀσύρματου τηλεγράφου ως μέσου συνεννοήσεως, αἱ διώρας τὰς ἀποτέλεσματα την οικονομίας τῆς δημοκρατίας της Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ἔπιχειρήσεως καὶ τὴν ἔπιχειρήσεως την οικονομίας τῆς δημοκρατίας της Ελληνικῆς Ναυτιλίας περιελάμβανε 295 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 500.000 περίπου κόρων. Ἀπὸ τὸ 1910—1915, διαρκοῦντος τοῦ Βαλκανικοῦ πολέμου, σημειούνται νέα ἀλματώδης ἀνάπτυ-

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE,"
SYDNEY - NSW
DIEΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΑΙΑΔΗΣ

TEL. - CABLES: «SPIRO» SYDNEY

Είς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὅποια σχεδὸν διπλασιάζεται. Τὸ γεγονός τοῦτο ὁρίζεται εἰς τὴν ἐπίτυχην ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας καὶ εἰς τὴν ἐπίτυχην ἐκμετάλλευσιν τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων καὶ προόδων ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων.

‘Η ἀτμῆρης αὐτὴ Ναυτιλίᾳ δὲν περιορίζεται ἐν τούτοις εἰς τὴν ἑπ-
πτέρησιν μόνον τοῦ Ἑλληνικού ἡμίπερου καὶ τῶν ἐλληνικῶν ἀναγκῶν.
Ἐπεκτείνει εὐθὺς ἔξ ὀρχῆς τούς πλόας τῆς ἀπάντωνού τῆς “Ὑδρογείου
καὶ ἑξυπρετεῖ τὰς διενθεῖς μεταφόρας ἀπόκτωσα κοσμοπολιτικὸν χα-
ρακτήρα. Τούτο είναι ἀξιονήσιτέρας σπημειώσεως διὰ μίαν μικράν Ναυ-
τιλίαν ἔνδον νέου καὶ μικρού Κράτους.

Κατά τὸν ἐπερχόμενον Α'. Παγκόσμιον Πόλεμον, αἱ ἀπώλειαι τῆς Ναυτιλίας ταῦτης ὑπόλογιζονται εἰς 415.000 κόρους ποὺ ἀποτελοῦν τὸ 54 % τοῦ συνόλου τῆς δυνάμεως αὐτῆς, ἐνῶ αἱ ἀπώλειαι τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἀποτελοῦν τὸ 43 % καὶ τῆς Γαλλίας τὸ 33 % τῆς δυνάμεως αὐτῶν. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι εἰναι ἀρκετὰ εύγλωττοι ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται νὰ ἐπιμείνω εἰς αὐτοὺς πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ίδεας, ὅτι η ἔννοια τῆς θυσίας ἐκριμάρχε, πάντες εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ὑπέρτευσαν σχὶς μόνον ἀτομικάς καὶ ἔθνικάς ἐπιδιώξεις, ἀλλὰ γενικετέρας ἐπιδιώξεις ἡ πηρετούσας το συμφέρον τοῦ Κόσμου καὶ τὰ ίθεώδη τῆς ἐλευθερίας.

Αἱ ἀνώτερα σοβαρώταται ἀπόλειαι τῆς Ναυτιλίας μας ἀποκαθίστανται ἐν τούτοις ταχέως ὑπὸ τῶν ἐφόπλιστῶν μας οἱ ὄποιοι, χάρις εἰς τὴν ἴκανότητα προσαρμογῆς των καὶ βοηθούμενοι ὑπὸ τῶν ἀριστῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἀντεπεξέρχονται ἐπιτυχῶς καὶ εἰς τὴν εὐθὺς μετά τὸν Α' Παγκόσμιον Πόλεμον ἐκδηλωθεῖσαν παγκόσμιον οἰκουμενικὴν κρίσιν.

Α.: Παγκοσμίου Πολεμού εκσημείωσαν παγκόρυφοιν οικονομικήν κρίσιν.
Είτε τάς παραπομάς του Β'. Παγκοσμίου Πολέμου ή "Ελληνική Ναυτιλία αγώνιζομένη μόνη, χωρίς καμίαν κρατικήν ένίσχυσιν, περιελάμβανε 556 ατμόπλοια, άτινα, όμου μετά τών ιστοφόρων, έφθανον το 1.850.000 κόρους. Κατά την έποχήν έκεινήν ή "Ελληνική Ναυτιλία κατείχε την θάλασσαν εις τον πίνακα των ναυτικών χωρών, το μέγιστο δὲ αυτής μέρος, αποχώρει το είς διεθνεῖς μεταφοράς. Ο επικρατῶν δὲ τύπος τού έλληνικού φορτηγού πλαίσιού ήταν τού «τράμιτ».

Από τον 1939 μέχι μέρος της ναυτιλίας ταύτης διατίθεται διά τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν τῶν συμμάχων, πράγμα τὸ δόποιον συνεχίζεται ἐντονώτερον μὲ τὴν εἰσόδου τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν Β'. Παγκόσμιον Πόλεμον κατὰ τὸ ἔτος 1940. Τότε ἡ Ἐλλὰς δι' ἐπισήμου αὐτῆς πράξεως, ἔθεσεν δόλοκληρον τὸν ἐμπορικὸν αὐτῆς στόλον εἰς τὴν διάθεσιν τῶν συμμάχων διὰ συμφωνητικοῦ χρονοναυλώσεως. Τὸ τοῦ ἐπετέλεος ή τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν Β'. Παγκόσμιον Πόλεμον, εἶναι, πράγματι, ἀξιον̄ ιδιαιτέρας μνείας καὶ προσοχῆς ἐάν ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν, ὅτι τὰ $\frac{3}{4}$ τῆς δυνάμεως αὐτού καὶ ἀρκετά κιλιάδες ναυτικῶν μας ἀπώλεθησαν. Εἰς δὲ τὸν τομέα τῶν ἐπιβατηγών πλοίων ἡ ἀπώλεια, ὑπῆρξε σχεδόν καθόδη. Εἶναι συντητήσιμον ἐάν ἀλλή χώρα ναυτική, ἐκ τῶν συμμάχων, ὑπέστη κατὰ ποσοστὸν, τόσας ζημιάς εἰς πλοῖα καὶ εἰς ἀνθρώπουν ύλικόν, ὃσον ἡ μικρὰ καὶ πτωχὴ Ἐλλάς. Διὰ μίαν ἀκόμη φοράν ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ἐξ ὑπηρετοῦσα τὰ γενικώτερα συμφέροντα τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου, ἔγενετο δόλοκαύτωμα εἰς τὸν βωμὸν τῆς θυσίας.

Μέ την βοήθειαν τῶν φίλων μας Ἀμερικανῶν καὶ μὲ τὴν ἔγγυησιν του Ἐλληνικοῦ Κράτους οἱ Ἐλληνες ἐφόποιται, παρὰ τάς μεγάλας ζημιάς αὐτῶν, ἀπόκτοντι κατὰ τὸ ἔτος 1946 ἑκατόν πλοιαὶ τύπου «Liberty» τὰ ὅποια, προστιθέμενα εἰς τὰ ὄλιγα διασωθέντα παλαιεὺς τύπου φορτηγά, συνιστοῦν τὴν νέαν δύναμιν τοῦ μεταπολεμικοῦ Ἐλληνικοῦ ἔμπορου στόλου.

Μέ τα πλοία αύτά οι ἐφόπλισται μας βοηθούμενοι πάντοτε ἀπό τά
θαυμάσια Ἑλληνικά πληρώματα, ἐπιδίδονται εἰς μίαν ἄνευ προηγουμένου
ἔξομπισιν καὶ ἀξίαν θαυμασμού ναυτιλικήν δραστηριότητα εἰς
τὸν θαλάσσιον στίθιον. Τὸ τὸ ἐπετέλεσθη ἔκτοτε μέχρι σήμερον εἶναι,
πράγματι, μεγαλειώδες καὶ καταπληκτικόν. Ὁ Ἑλληνικὸς ἐφόπλισμος
μὴ δυνάμενος διὰ πολλούς καὶ διαφόρους λόγους νὰ κινηθῇ καὶ νὰ ἀ-
ναπτυχθῇ μόνον εἰς τὰ πλαίσια τῶν ἑθνικῶν χωραριάς, ὥθουμενος δὲ
ἀπό τὸ ἐπίκειρηματικὸν αὐτοῦ δαιμονίον, θὲν ἔστισας νὰ χρησιμω-
ποιήσῃ σημαίας καὶ ἄλλων χωρῶν καὶ δὴ μὴ ναυτικῶν, ἐν τῷ ἀλματώ-
δει ἐξελεῖ του. Τὸ γεγονός τοῦτο ὅπερ ἔδωκεν ἀφορμὴν εἰς πολλὰ καὶ
ποικιλὰ σχόλια καὶ πολλάκις εἰς ἀντηρά τοκρίτην, δὲν είναι, ἐπι τού-
τοις, ἀνέψηγτον. Εἴναι γνωστὸν τὸ οἰκονομικὸν δόγμα, ὅτι τὸ ἐμπό-
ριον καὶ σὶ μεταφοραὶ ἀκολουθῶν τὸν εὐθήνοτερον ναύλον. Τὸ Ἑλλη-
νικὸν πλοίον, ἦτοι τὸ ύπτο Ἑλληνικῆν σημαίαν τοιούτον, λόγῳ τῆς Βα-
ρείας καὶ πλοπλόκου μᾶλλον φορολογίας κατά τὰ πρώτα μεταπολε-
μικά ἐτη καὶ τῆς ἐστρεπτικῆς ἀναταραχῆς ἡ ὁποία ἐπικαλούμεθε τὸν
πόλεμον, δὲν παρείχεν ὄρους πλεονεκτικούς εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ἐφόπλι-
σμον δ ὁποίος εὗδεν ως ἐπι τούτου ως μόνην φυσικήν διέξοδον τῆς δρα-
στηριότητός του, τὴν ποτὲ ξένας τινὰς σημαίας συνέχισιν καὶ ἀναπτυ-
ξιν τῆς ἀποστολῆς του.

Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἀντιληφθὲν τοὺς λόγους τῆς στραφῆς ταύτης τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰ πλοῖα ὑπὸ ζένας σημαίας, ἔλαβε στειρῶν μέτρων στάθε ἔνα μέρος τουλάχιστον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κεφαλίου νά προσελκυσθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.¹ Ή νέα αὕτη ναυτιλίας πολιτική ἔγκαινιασθε σα τὸ ἔτος 1953 διὰ τοῦ ἐκδοθέντος νόμου περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων² καὶ συμπληρωθείσα ἀπὸ τὴν παρούσαν Κυβέρνησιν Καραμανλή είχεν εύοικά ἀποτελέσματα διότι κατὰ τὸ διάστημα τῆς τριετίας 60 πλοῖοι χωριστικότεροι περίπου 450.

000 κόρων ὑψησαν τὴν Κυανόλευκον.

Σήμερον ὁ Ἑλληνικός ἐμπορικός στόλος περιλαμβάνει ἐν ὅλῳ 520 πλοῖα χωρητικότητος περίπου 1.500.000 κόρων. Ή πραγματική, διως, δύναμις της Ἑλληνικῆς Ναυτίλιας μὲ δλα τὰ ὑπὸ ἔνεας σημασίας πλοῖο, ἀνέρχεται κατά μιαν στατιστικήν εἰς 1.800 περίπου σκάφων μὲ χωρητικότητα ὑπερβαίνουσαν τὰ 10.000.000 κόρων. Εἰς ταῦτα πρέπει να προστεθούν και τὰ ὑπὸ ναυπήγησαν 350 περίπου πλοῖα χωρητικότητος 16.000.000 κόρων. Μὲ τοιαύτην δύναμιν, ήτοι 16.000.000 κόρων, ἀλληλικός ἐμπορικός στόλος κατέχει οὐσιαστικῶς τὴν τρίτην θέσιν εἰς τὸν Κόσμον. Σημειώτεον ἀκόμη, ὅτι οἱ Ἑλληνες ἐφερπλισταὶ ὑπῆρχαν ἐκ τῶν πρώτων εἰς τὴν κατασκευὴν σούπερ-τάνκερες, τῶν διποίων ἀπεδειχθῆ πολυτιμος ἡ χρησιμότης διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὑγρῶν καυσίμων ἀνά τὸν κόσμον.

Αἱ ἐπίτευξεις αὐταὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ, ὡς εἴπον καὶ ἀνωτέρω, εἶναι, πράγματι, ἑκπληκτικαὶ καὶ ἄξιαι θαυμασμοῦ. Διὰ νὰ κατανοηθῇ τοῦτο καθὼς δεῖν νὰ ληφθῇ ὑπὸ σχεδόν τοῦτο τὸ Ἑλληνικὴ Κράτος καὶ ὅτι η Ἑλλάς, μία μικρὰ καὶ πτωχὴ χώρα χωρὶς πρώτας ὥλας, Βιομηχανίαν καὶ ναυπηγεία, μὲ περιωρισμένον ἔπιπδρον καὶ πληθυσμόν, χωρὶς ἀποικίας καὶ κεφάλαια διάθεσιμα, πρωτοστατεῖ σύμερον εἰς τὰς διειθέτες διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς διειδικούσα ήγειτήν θέσιν μεταξὺ χωρῶν πλουσίων, πανισχύρων, με μεγάλην ναυτικήν παράδοσιν καὶ πείσιαν.

Οι „Ελλήνες“ έφοτλισταί κατώρθωσαν μὲ έπιμονήν ἄκαμπτον, μὲ δραστηρότητα αξιοθάμαστον καὶ μὲ ικανότητας ἑξαιρετικάς, χωρὶς καμίαν δὲ καστικήν ενίσχυσιν, νὰ δημιουργήσουν γραφεῖα καὶ επιχειρήσεις εἰς ὅλα τὰ διεθνῆ Κέντρα του Κόσμου καὶ νάν τυχήσουν σήμερον τῆς ἐκτιμήσεως καὶ τῆς πίστεως μεγάλων Τραπεζιτικῶν Ὀργανισμῶν. „Ολα αύτά τα γεγονότα τιμούν πράγματα καὶ τοὺς „Ελλήνας“ έφοτλιστάς και τὴν Πατρίδα αὐτῶν. „Ενα μεγάλο μέρος τῶν μεταφορών του Κόσμου, τόσον τῶν Ἑρρών δύον καὶ τῶν ὑγρών φορτίων, διεξάγεται σήμερον ὑπὸ πλοίων Ἑλληνικής πλοιοκτησίας, ἀσχέτως ἔαν ταῦτα φέρουν τὴν Κυανόλευκον ή ἔνας σμαίας. „Υ πὸ τὴν ἔννοιαν αὐτήν, ἀναμυ- φισ οὐδὲ τητως. Ἡ „Ελληνικὴ Ναυτιλία ὡη πρετεῖ τὸν Κόσμον ὁλόκληρον. Σκεφθῆτε, ἀγαπητοὶ φίλοι, πόσα ναυπηγεία, πόσα γραφεία καὶ επιχειρήσεις, πόσοι ναυτικοὶ „Ελλήνες“ καὶ μῆ, πόσοι ἐργάζομενοι εἰς τὴν λιμέναν του Κόσμου ἀποζύουν σήμερον ἀπασχολούμενοι ἀπὸ τὸν Ἑλληνικὸν έφοπλισμόν. Σκεφθῆτε πόσες χιλιάδες τόνων φορτίων μεταφέρονται ημεροίως ἀνά τὴν Υδρόγειον διά τὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, τὰ διποία ὑπερβαίνουν τὸ 10% τῆς Πλαγκτονίου χωρητικότητος.

Είτε την μεγαλειώδη αὐτῶν προσπάθειαν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ δέν εἰσιστασαν οὐδὲ ἔλαβον ὑπὸ διψι τεύς κινδύνους τῶν ζημιῶν, οὔτε ἀπέ-
λεψαν εἰς ἀτομικὸν θησαυρισμὸν καὶ ἔξασφαλισιν τῶν κερδῶν αὐτῶν.
Τὰ κέρδη των τὰ ἐπενδύουν ἀμέσως εἰς νέα πλοΐα μεγαλυτέρας χωριτ-
κόπτος καὶ τελείστερα, διὰ νὰ πρωταγωνιστούν εἰς τὴν ἀποστολὴν αὐ-
τῶν. Μία εὐγένης ἄμιλλα ἔχει ἀντιτυχθῆ ποῖος θὰ καθεδύσῃ τὰ πε-
ρισσότερα καὶ τὰ τελείστερα σκάφη τοῦ κόσμου. Τὸ δῆτα τῆς σπ-
μαίας, οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, παρ' ὅλην τὴν ζωὴρὰν καὶ φυσικὴν αὐ-
τῶν ἐπιθυμίαν ἡνὶ διακριθοῦν εἰς τὴν Πατρίδα καὶ τὴν γενέτειραν αὐ-
τῶν, τὸ θεωροῦν Σύντερεῦν. Τὸ πρωτεύον δι' αὐτῶν εἶναι ή μεγαλυ-
τέρα δυνατὴ ἀνταπόκρισις εἰς τὰς ὁδούνεν αὐξανομένας μεταφορικάς ἀ-
ναγκάς του κοσμού καὶ τῆς δημιουργίας οὐτανένδιας εύτυχεστέρου μελ-
λογούς τῆς ἀνθρωπότητος.

κύριοι,
Ζώμεν εἰς μίαν ἐποχὴν κατά τὴν οποίαν ἡ ἀνθρωπότης ζητεῖ καλλι-
τέρους ὅρους διαβιώσας καὶ μεγαλύτερους δικαιοσύνην. Εἰς τὴν ἑκτι-
μησιν τῶν ἰδεῶν καὶ συστημάτων ἐν τῇ ἐπιδιόδῳ τοῦ σκοτού τούτου,
ὁ ἐλεύθερος Κόσμος πᾶ, μὲν ἄλλους λόγους, ὁ Δυτικὸς πολιτισμός, χρη-
στιμοποιεῖ τὴν ναυτιλίαν ὡς ἐν ἑκ τῶν κυριωτέρων μέσων διὰ τὴν δημι-
ουργίαν τῶν προϋποθέσεων μιᾶς καλλιτέρας ζωῆς τῆς αὔριον. Εἰς τὴν
ἐπαλήν ταύτην cι Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοί μας δίδουν σπ-
ιεον τὰ ὠραιότερα δειγμάτα τῆς καταγωγῆς των καὶ τῆς πλήρους
καὶ βαθείας συναισθήσεως τῶν ὑποχρεώσεων των καὶ τῆς ἀποστο-
λῆς των.

Ἔλλας ὡς Ἐθνος, ὡς Χώρα, ὡς Ἰδέα πάντοτε
ἔδωσε. Δὲν ἔζητησε νὰ κρατήσῃ τίποτε διὰ τὸν ἑαυτόν της. Τούτο
ηπρᾶξε πολλάκις μὲ θυσίας ἀνεύ δορίου. Ἐτέθη πάντα πρόμαχος εἰς
κάθε ίδειν πολιτισμού καὶ προόδου. Βλέπει σήμερον τὰ πλοῖα τῶν ἐ-
φοπλιστῶν της τὰ περισσότερα ἔξ αὐτῶν μὲ ξένιας σημαίας καὶ ἡ ζωγρά-
ρα της ἐπιθυμία είναι νὰ τὰ ίδι ύπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ πράττει τὸ
πάν διὰ τὴν προσελκυσιν τῶν. Παρὰ ταῦτα ἐκτιμᾶ ιδιαιτέρως τὸ συ-
τελούμενον ὑπὸ αὐτῶν σήμερον ὥφελιμον καὶ ἐποικοδομητικὸν διὰ τὸ
ένας καὶ τὴν ἀνθωπότητα ἔγον.

Σάς έχωριστο όθεωμά διά την ύπουμονήν την ὅποιαν ἐπεδείξατε να με ἀκούσετε. Ἐπίζω, δύμως, νὰ ἑπείσθητε. ὅτι πράγματι ή 'Ελληνική Ναυτιλία έχει πρέπεις και ὑπέρτερες τὸν Κόσμον δόλωληρον. Συχνὰ θα ἀκούσετε ἔνθουσιστικά σχόλια διὰ τὴν πρόδοσον αὐτῆς. Ἐπίζω τὰ σᾶς σας εἶπον σήμερον νὰ σάς βοηθήσουν γὰρ σχηματίσετε ἀντικείμενικήν κρίσιν διὰ την ἀπόδοσιν καὶ τας δυνατότητας τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ συμφωνήσετε μαζί μου εἰς τὰς προβλέψεις μας δι' ἓνα λαμπρότερο μέλλον αὐτῆς ἐπί' αγαθῷ τῆς Πατρίδος, τῆς διεθνούς είρηνής αἱ τῆς Εὐπίστασίας τοῦ Κόσμου.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ **ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως

ΠΑΘΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNOS

Τιμαὶ συμφέρουσαι

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΕΜΟΣ

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,
Μετ' ξειρετικού ένδιφέροντος άνέγνωσα τὴν πρὸς τὸν κ. Κουλουκούνην ἐπιστολήν τοῦ Πρωτοπουρούκ. Καθὼς καὶ τὰ ἐπί αὐτῆς σχόλια σας.

Εἶναι γεγονός αναμφισθότητον, ὅτι ὁ κύριος λόγος τῆς μεγάλης ἐπιφύλακτικότητος ἡν δεικνύουν οἱ ἔφοπλισται ὡς πρὸς τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν πλοίων τῶν εἶναι ὁ φόδος (θυστυχῶς ἐκ πείρας προερχόμενος) τοῦ τί θὰ πρᾶξῃ μία μελλοντικὴ Κυβέρνησις. Νομίζως ὅτι ἐπὶ αὐτῆς τῆς βάσεως ἡ ἐπιφύλακτικότης τῶν εἶναι λίαν δικαιολογημένη. «Οταν μετὰ κόπων καὶ μόχου καταρθών τις νά σηματίσῃ ἐπιχειρήσεις ὡς αἱ τῶν ἔφοπλιστων μας, δὲν δέχεται νά διακινδυνεύσῃ τὰ πάντα, λόγῳ τῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττῶν ἐπροσδευτικῶν» ίδεον τῶν δισφόρων πολιτικῶν κομμάτων.

Διερωτώμαι σῆμας: Δὲν ὑπάρχει λύσις τοῦ προδόλματος τούτου; Εἰδομεν δὲν πρὸ τινῶν ἡμέρων δλα τὰ κόμματα τῆς Γαλλίας νά κάμουν ἐπιστομον δῆλωσιν, ὅτι ἀνεξαρτήτως τῶν κομμάτων ἔξ ὥν θὰ ἀπαρτίζωνται αἱ μελλουσα κυβερνήσεις τῆς Γαλλίας, ἡ πολιτικὴ τῆς χώρας, ὃσον ἀφορά τὸ ζήτημα τῆς Ἀλγερίας, θὰ παρασείνη ἀμετάβλητος. Εἰ: ε βέδαια αὐτὸν ἔνα ζητημα ζωτικὸν διὰ τὴν Γαλλίαν. Άλλα μῆταις καὶ τὸ τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν πλοίων δὲν εἶναι ἔκ του ζωτικὸν διὰ τὴν Πετρίδα μας; Ποιὸς δὲν συγκινεῖται δραματιζόμενος ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἔνα στόλον δεκαπέντε εκατομμυρίων τόννων, μὲ δλα τὰ συνεπόμενα ἀγαθά;

Δὲν εἶναι, λοιπόν, δυνατὸν ἡ Κυβέρνησις ὅμοι μετὰ τῶν κυριωτέρων κομμάτων τῆς Βουλῆς νά ἔξερουν μίαν βάσιν συμφωνίας καὶ ἐπιμενων νά διακινδυνεύσῃ ἐπισήμως, ὅτι ἡ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας πολιτικὴ δὲν θὰ ἀλλάξῃ, ἀσχέτως τοῦ ἡποίων κομμάτων ἀπαρτίζεται ἡ Κυβέρνησις; Μία τέτοια ἐπίδιον εἶναι μῆπας παράλογος διὰ τὸν Τόπον μας;

Βεδε ('Ελλετίας) 18 Φεβρουαρίου 1957 Μετὰ πλείστης τιμῆς Ε. ΚΩΝΣΤΑΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο νόμος 2687/1953 είναι συνταγματικής ισχύος. Διὰ νὰ τροποποιηθῇ θὰ πρέπει ἡ Βουλὴ νὰ εἶναι ἀναθεωρητική. Σοδαρον τὸ ἐμπόδιον διὰ τὸν ἐπιδιώκοντα τὴν τροποποίησιν. 'Ανεξαρτήτως, σῆμας, τούτου, δὲν πιστεύουμεν νὰ εἶναι δύσκολος καὶ δλων τῶν ἀστικῶν κομμάτων ἡ συμφωνία ἐπὶ τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὸ ζήτησαν, σῆμας, οἱ ἔφοπλισται; Εἶνε τὸ μόνον τῶν αἴτημα; 'Ἄς τὸ ὑπόβαλουν.

Η "ΤΟΡΠΙΔΗ".

Κύριε Διευθυντά,
Ἐπιτρέψατε μου κοντὰ στὰ μεγάλα δύναματα, ποὺ σᾶς συνεχάροσαν διὰ τὰ 25χρονα τῶν ἀγαπημένων «Ναυτικῶν Χρονικῶν», νά προσθέσω καὶ τὸ δικό μου. Μὲ τὴν μικρὴ καὶ ἀδύνατη φωνὴ μου, πλὴν, δῆμως μὲ δλη μου τὴν δύναμι καὶ εἰλικρίνεια τῆς ψυχῆς μου, σᾶς ἀπευθύνων ἔνα θερμότατο «ΕΥΓΕ» διὰ τὸν ἀγώνα τὸν καλὸν, τὴν ἐπιτυχία καὶ τὴν κατὰ τὸν ὄρθρον τρόπου προδολήν τοῦ ἑθνικοῦ μας θέματος «Ναυτιλίας».

Ἐπιτύμωμα κατὰ τὸ δυνατὸν νὰ προσφέρω καὶ τὴν ἰδικὴν μου δύναμιν στὴν προκοπὴ τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας νομίζω, ὅτι ἐπιτυχάνω μίαν προσφορὰν μὲ τὸ νὰ σᾶς στέλλω καμμιά φορὰ ἐνα γράμμα γιὰ τὰ ζητήματα ποὺ ἀπασχολοῦν τὸ πλοῖον. Σάς εὐχαριστῶ ποὺ ἐτίμησατε τὰς γνώμας μου διὰ τῆς δημοσιεύσεώς των στὸ Σύγκριτο.

Ἄλλως τῆς μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας μου παρακολουθῶ πᾶν δι, τι σχετίζεται μὲ τὴν Ναυτιλίαν, μὲ μεγάλη αἰσιοδοξία, ἀλλὰ καὶ μὲ μεγάλη ἀγάπη πρὸς αὐτήν, ὥς ἐκ τῆς μακρᾶς οἰκογενειακῆς μου παραδόσεως εἰς τὰ ναυτικὰ ἔργα. Εἶμαι ὑπέρηφανος ὡς «Ἐλληνίς βλέπων τὴν συνεχῶς αὔξανομένην δύναμιν τοῦ ἑμπορικοῦ μας στόλου καὶ, ἐπὶ τέλους, τὴν ἀρχὴν τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς συμδιαίτητος του ἀπὸ μέρους του τε Κράτους καὶ τῆς Κοινῆς Γνώμης».

Δυστυχῶς στὴν ἔντονον διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν προσπάθειαν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, θεωρημούν καὶ ἀπὸ ὅλην θημέλιαν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν σπουδαιότητα τῆς Ναυτιλίας, κοινοβουλευτικὴν ὄμδα, ἔρχεται μία «τορπίλη» διὰ νὰ κλονίσῃ τὸν ἐμπιστοσύνην, τὴν δειλὰ ἐπανερχόμενην.

'Ιδου καὶ ἡ τορπίλη:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΟΡΙΑ ΦΟΡΟΛ. ΠΛΟΙΩΝ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Εν Πειραιὲ τῇ... Φ/ρίου 1957
ΠΡΟ Σ ΤΗΝ

Καλείσθε ὅπως ἐντὸς 150μέρου ἀπὸ τὴν λῆψης τῆς παρούσης ἀποστείλητε ἡμῖν ὅμαστικὴν κατάστασιν, κεχωρισμένως δι' ἔκαστον τῶν παρὰ πόδας σημειών ναυτολογίων, τῶν καταβληθείων ὑπερωριῶν εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα τοῦ πλοίου τὰ ναυτολογηθεῖτα κατὰ τὸ διάστημα τῆς ισχύος τῶν ναυτολογίων τούτων.

Ἐν ἐναντίῳ περιπτώσει πληροφορούμεν ὑπάρ, ὅτι θέλομεν προσῆγεις τὴν στοκεῖν βεβαίωσιν τῶν ἐπὶ τὸν δύναμην προσθέτων ὄμοιῶν αὐτούς τῶν δημόσιων στοιχείων.

Ἐπὶ τούτοις γνωρίζουμεν, ὅτι ἡ ἀρνητικὴ συμμορφώσεως πρὸς τὴν κείμενην φορολογικὴν νομοθεσίαν (μη ὑποβολὴ δηλώσεως, ἡ ἐπρόθεσμος δῆμαρτος καὶ ἀνακρίθηση τοιστού) ἐπισύρει κατὰ τὸν παραβάτον τὰς κατὰ περίπτωσιν ποικίλας κυρώσεις καὶ προσθέσεις.

Μελλοντικῶς ἡ ἐν λόγω κατάστασις, σὸν ἀφορᾶ τὰ μὴ ἐξοφληθεῖτα ναυτολόγια, δέοντας συνυποδόλληται εἰς τὰς Προξενικὰς Λιμενικάς Ἀρχὰς τοῦ Ἐπαρτίου ή Λιμενικὰς Ἀρχὰς τοῦ Επαρτίου μετά τοῦ οἰκείου ναυτολογίου διὰ τὸν σύγχρονον ἐλεγχον καὶ ὑπολογισμὸν τοῦ φύρου καὶ χαρτούμ.

Ο Διευθυντής Οἰκονομ., ΕΦΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
(Υπογραφή) N. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ
Σφραγίς

Καὶ τώρα ἐπιτρέψατέ μου, κ. Διευθυντά, νὰ σχολιάσω τὸ ἀνώτερων ἔγγραφον:

1) Τὸ ἔγγραφον, ὡς ἔγγραφον, δὲν ὑπολογίζει καὶ δὲν λαμβάνει ὑπὸ ὄψιν τὸ (συντάξες), ὅπτι ἀπευθύνεται πρὸς φορολογούμενού πολιτῆν καὶ μάλιστα ἐφοπλιστὴν, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν, δῆ, σήμερον πραγματικὸς ἀγών διεξάγεται διὰ τὴν συγκράτησιν του εἰς τὴν Πατρίδην καὶ ἀγών διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν ἡδη διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους τραπέντων εἰς φυγῆν.

2) Τὸ λεκτικὸν του ἐνθυμίζει διαταγὴν Προσταμένου Σταθμοῦ Χωροφύλακης πρὸς ἀφελεῖς χωρικοὺς ὀρεινῆς περιοχῆς.

3.) Ἡ ἐμφάνισης τοῦ ἔγγραφου καὶ ὁ φάκελλος δι' οὐ ἀπεστάλη τοῦ οὐδόλων ἀρμόδους οὓς τὴν σοβαρότητα καὶ ἀξιοπρέπειαν τοῦ Κράτους.

4.) Ἐλέγειτε παντελῶς ὁ πολιτισμός τρόπος, που θὰ ἐπρεπε νὰ εἴχε τὸ φραστικὸν τοῦ ἔγγραφου, τὴν στιγμὴν ποὺ ἀπευθύνεται πρὸς φορολογουμένους πολίτας, οἱ ὅποιοι μόνον κατανόησιν καὶ στοργὴν ζητοῦνται τὸ Κράτος διὰ νὰ ἐπαναφέρουν τὰ πλοῖα των ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

5.) Εφωτὼ κατὰ τὶ θὰ ζημιώσῃ τὸ Κράτος ἐάν εἰς τὰ ἔγγραφά του ἐν ἀρχῇ ἀναφέρεται:

Κύριοι, (η 'Αξιότιμοι Κύριοι)

Παρακαλούμεν δπως σημειώστε, ἡ λάβετε ύπ' ὄψιν κ.τ.τ.

6.) Ἐάν ιδιώτης τις μοῦ ἀπέστελλε τοιούτου ἔγγραφου θὰ τὸ ἀπέρριπτον ἀσύλητης, διότι περιέχει ἀνέ λόγου «πειταγήν» καὶ ἀπειλήν, τὸ δέχονται δὲ οι φορολογούμενοι πολίται μόνον καὶ μόνον ἀπὸ τὸ Κράτος, ἔστω καὶ κατὰ κατάχρησιν δυνάμεως, ἢν ἐν προκειμένων Πειραιῶν.

7.) Ἡ προεντηθεῖσα ἀλληγορίη ἐντύπωσις εἰς τοὺς κύκλους τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν γνωρίζω ἀν μὲ μονην τὴν σύστασιν πρὸς τὸν Οἰκονομικὸν «Εφορον Πλοίων δυνατα νὰ δισκεδασθῇ ἡ ἀπαιτείται βαρυτέρα τις κύρωσις, καθ' σδον διαφαίνεται υπαρκείς «Νεζείου» πνεύματος.

Υποστηρίζων πρὸ ημερών τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον δραστηριότητος τῶν ἐφοπλιστῶν μας, προέτρεπον ἐνίους ἔξ αὐτῶν ὅπως εἶναι ζητηματικῶν δημιουργίας προκειμένων πολλούς σημαίαν μας. 'Ιδου ἡ ἀπάντησις των: «Διά νὰ λαμβάνουμε τέτοια ἔγγραφα»;

8.) Ὁ ἔχει τὸ ἔγγραφον αὐτὸ δέοντον νὰ τεθῇ ἀμέσως ύπ' ὄψιν τοῦ Κ. Προδρόμου τῆς Κυβερνήσεως, δστις, δμολογούμενως, τὸ πάν πράττει διο τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων στὴν σημαία μας.

Ἐλπίζω καὶ πιστεύω, κ. Διευθυντά, ὅτι κρινόντες τὴν σπουδαιότητα τῆς λεπτομερειακῆς αὐτῆς περιπτώσεως θὰ θελήσητε νὰ μεριμνήσετε δπως ἀρθρὶ τὸ ἀπότον τοῦ. Τὸ ζήτημα νὰ τὸ ζητήσηται τὸν ἐπαναπατρισμὸν, δπως τὸ βλέπω, ἔχει χαρακτήρα μάλλον συνασθματικόν. Πιστεύω, ἐπομένως, ὅτι ἔνας καλὸς λόγος θὰ ἐπιτύχη δοῦσε δὲν θὰ μπορέσουν νὰ ἐπιτύχουν πολλοί Νόμοι καὶ Θεός φυλάξι, ἔγγραφα σὰν αὐτὸ ποὺ προεκάλεσε τὴν σχοινοτενὴν ἐπιστολὴν μου. Συγχωρήστε με, δῆμως, διά τοῦ, λαμβάνοντες ύπ' ὄψιν, ὅτι τὸ μέγεθος τῆς δύνηράς μου ἐντυπώσεως, τῆς ἀγανακτήσεως, ήμπορεὶ νὰ εἶπω, δὲν συγκρίνεται μὲ τὸ μέγεθος τῆς παρούσας.

Μὲ βαθεῖα ἐκτίμησι

Γ.Α.Ν.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ανεξαρτήτως τῶν ὄρθων παρατηρήσεων τοῦ ἐπιστολογράφου μας, προτούς δι' εύνοητους λόγους τὴν άνωνυμίαν, θὰ πρέπει τὸ θιγόμενον εἰς τὸ ἔγγραφον, τοῦ ἔφορου ζήτημα νὰ τύχῃ ὁριστικῆς τίνος ρυθμίσεως, δστο νὰ πρακτηρίζεται πράγματι, παρεμβάσεις τῶν οἰκονομικῶν δργάνων.

ΤΟ ΔΕΜΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,
Περιοδεύοντας τὰ ναυτικὰ χωριὰ τῆς Χίου δέχθηκα μιὰ παράκλησι τῶν κουρσατέμων ἀπὸ τὰς οἰκογενειακὰς εύθυνας γυναικῶν. Μοῦ ἐξητησον νὰ φροντίσωμε νὰ ἀφορολογήσω τὸ δέμα τοῦ ναυτικοῦ, αὐτὸ που στέλλει στὴν οἰκογένεια του ἀπὸ τὰ ζένα, κατὰ τὶς ήμέρες τούλαχιστον τῶν ἔορτων τοῦ Πάσχα καὶ τῶν Χριστουγένων.

Τὸ δέμα αὐτὸ καὶ ἔχει χαριόγελον δπίδιον καὶ χαράς στὴν σύγχυο, ποὺ χρόνια μὲ νὴ παλεύει γιὰ τὴν ἀνατροφὴ καὶ τὴ μόρφωσι τῶν παιδιῶν της δεκαδιάσης.

Δέν πειραίζεται σὲ περιγράφω τὶ γίνεται σὲ κάθε ποντοπόρο σκάφος, δὲν ἐπιστρέφει τὸ πληρῶμα του ἀπὸ τὴν ἀδειαν ἔξοδου στὰ ζένα λιμάνια. Οι ναυτικοὶ μὲ τὰ παντοειδή φώνια των — δλα νοικορυάτε καὶ ρούχα γιὰ τὸν δικοὺ των — ἀρχίσουν νὰ ἐτοιμάζουν τὰ δέματα. Δὲν πειραίζεται, ἐπίσης, ἡ χάρα τοῦ σπιτιοῦ δταν τὸ δέμα παραληφθῆ. Πραγματικὴ μυσταγαγία δικράνως συγκινήσως προκαλεῖται εἰν τὸ άνοιγμα τοῦ δέματος ποὺ δέσμωσα τὸν οἰκογένειαν τοῦ ναυτικοῦ.

Διαβιδάζω, λοιπόν, διὰ τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὴν παράκλησι τῶν μητέρων παιδιῶν καὶ τῶν πολυδασανισμένων ναυτικῶν μας πρὸς τὸν κ. Κ. Υπογραφούντας τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Οἰκονομικῶν, δπως διευκολούντων μὲ τὴν άνωνυμίαν την οἰκογένεια τοῦ: Παρακαλώ τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιούς νὰ δεχθῶν μὲ καλχούντη τὸ αἴτημα αὐτὸ τῶν ναυτικῶν μας καὶ τὸν δικών των. 'Η ζημιὰ τοῦ Δημοσίου θὰ είνει ἐλαχιστή. Δὲν συγκρίνεται μὲ τὴν μεγάλη χαρά, ποὺ θὰ δώσῃ ἡ ἀποδοχὴ τοῦ αἴτηματος εἰς τὴν ναυτική μας οἰκογένειαν.

ΜΑΡΙΑ Α. ΛΑΙΜΟΥ

'Αθήναι 8 Φεβρουαρίου 1957 Πρόεδρος τοῦ Γυναικείου Συνδέσμου «Οι φίλοι τοῦ Χιακού χωριού»

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Τὸ αἴτημα θὰ πρέπει νὰ μιοθετηθῇ πά τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα. 'Η «Ενωσις τῶν Εφοπλιστῶν» ἀς τὸ έποστηθῇ. 'Ορθότατα τὸ τοποθετεῖ ἡ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

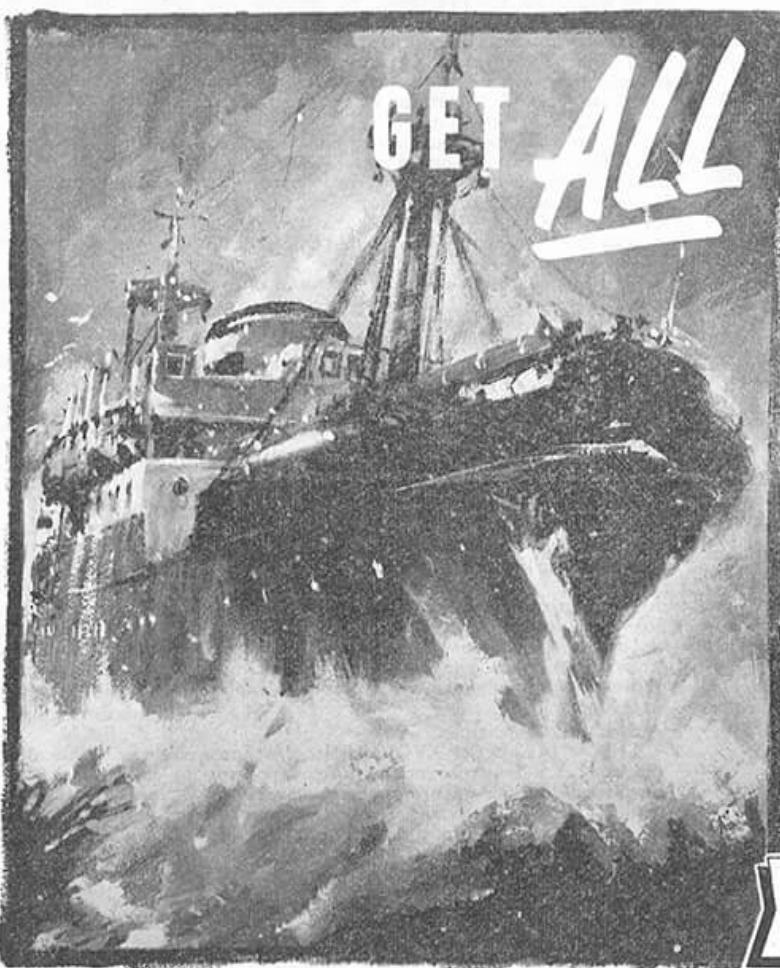
GAMLEN

CHEMICAL COMPANY

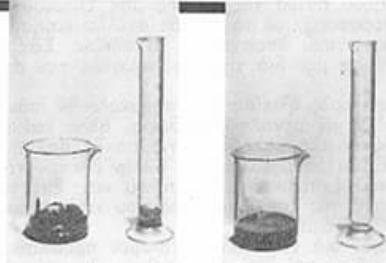
CHEMICALS AND SOLVENTS FOR CLEANING AND MAINTENANCE
OF EQUIPMENT IN INDUSTRY, TRANSPORTATION, SHIPS AND SHIPYARDS

GET ALL
THE
POWER
YOU
PAY
FOR !

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΘΕ
ΟΛΗΝ ΤΗΝ
ΚΑΥΣΙΜΟΝ ΥΛΗΝ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑΝ
ΠΛΗΡΩΝΕΤΕ
ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΝΤΑΣ
ΤΗΝ ΙΑΥΝ
ΕΙΣ ΚΑΥΣΕΛΑΙΟΝ



WATCH GAMLENOL WORK —
TURNS SLUDGE INTO OIL!



1.
1. Heavy sludge from
bottom of an oil tank
is placed in a beaker
with small amount of
Gamlenol.

2.
2. Sludge is completely
dissolved shortly there-
after. Action is chemi-
cal . . . takes place
while equipment is in
full operation.

3.
3. Liquified sludge in
graduate is completely
dissolved — flows read-
ily, handles easily, burns
completely.



SERVICE AND STOCKS IN PRINCIPAL CITIES
AND PORTS THROUGHOUT THE WORLD

Add Gamlenol to your fuel tank through filling line or sounding pipe—the effect is immediate!

Gamlenol dissolves sludge and reduces combustion deposits throughout the system—turns sludge into useful fuel. Gamlenol improves atomization and combustion; increases efficiency, gives more heat and power from each gallon of fuel. Continued use of Gamlenol prevents further sludge accumulations, reduces sulphur and vanadium corrosion.

Gamlenol is safe; non-explosive. Approved for ships' stores; contains no acids, alkalis, or chlorine compounds.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΟΜΟΡΡΥΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ :

812-881

NEW YORK : GAMLEN CHEMICAL CO. PHONE: WHITEHALL 4-3357 CABLE: GAMLENITE - NEW YORK

24 STATE STREET

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ:

"MIDLEASTCO.,

LONDON : GAMLEN (LONDON) LIMITED.

40, GREAT PORTLAND STREET,
LONDON, W. 1.

PHONE: LANGHAM 2431

CABLE: GAMLENITE - LONDON

ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΩΣ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΑΣ
ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΝΩ ΩΣ ΚΑΙ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ ΜΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΥΡΑΓΙΟ

ΤΑ ΤΡΙΑ ΔΕΙΝΑ

Τὸ μάθημα, ποὺ μᾶς διδάσκει ἡ ἐπιτυχία τῶν τριάντα (ἀριθ. 30) φαρμακοποιῶν τοῦ Πειραιῶς, ποὺ ἔγινε εἰς δάρος μας, μᾶς ὑποχρεώνει νὰ προσέξουμε τὰ αἵτια ἑκῖνα, ποὺ μᾶς ὑποβιδάζουν στὴν κοινωνία, μᾶς ταπεινῶνται καὶ σὲ συνέχεια μᾶς ζημιώνουν μὲ τὸν εὐκαλόπερντό.

Ἄλλὰ ἐπειδή, ίσως, οἱ ἀναγνώστες ποὺ βρίσκονται ἔξω ἀπὸ τὴν πατρίδα, δὲν ξέρουν περὶ τίνος πρόκειται, καλὸ θὰ είναι νὰ τοὺς κάμισουμε μιὰ εἰσηγητικὴ κατατόπιση.

Οἱ τριάντα, λοιπόν, φαρμακοποιοὶ τοῦ Πειραιῶς, μὲ εὔκολες ἐνέργειες, ἄλλας μὲ ἑξαφασίσμενη τὴν ὑποστήριξη ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴ κοινωνία, εἴτε αὐτὴ παρούσιασται μὲ μορφὴ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους, εἴτε σὰν Πολιτικὸς κόσμος ἢ καὶ Κυβερνητική, εἴτε, τέλος, σὰν κοινωνικὸ σύνολο, πέτυχαν τὴν κατάργηση τοῦ φαρμακείου τοῦ «Οἴκου Ναύτου». διότι, λέει, ἐπὶ τριάντα χρόνια ἐργάζεται παρανόμως.

Καὶ ἂν δικαιαὶ ἡ ἀδικα δυγῆκε μιὰ τέτοια ἀπόφασις, δὲν εἶναι τῆς ἀρμόδιοτης τοῦ ὑπογράφοντος νὰ ἐκφέρῃ γνώμη. Ἐδῶ, μὲ συμπράσματα καταπιανόμαστε καὶ τὶς συνέπειες ἀναμετρούμε. Οἱ δὲ συνέπειες, λένε, πῶς ἀπὸ ὅδον καὶ πέρα, οἱ Ναυτικοὶ θὰ είναι ὑποχρεωμένοι ν' ἀγοράζουν τὰ φάρμακά τους μὲ μιὰ ἐπιβάρυνση 50% ἀπὸ τὰ φαρμακεία τῶν τριάντα φαρμακοποιῶν τοῦ Πειραιῶς.

Ἄλλα καὶ πάλι δὲν πρόκειται νὰ συζητήσουμε γιὰ τὸ νέο αὐτὸ χαράστο «ὑπέρ τρίτων», ὑπὲρ τῶν συμπαθεστάτων καὶ παναξιῶν, δηλαδὴ, φαρμακοποιῶν. Πρὸς ἄλλη κατεύθυνση τραβᾶ ἡ σκέψη μας. Θέλω, γιὰ μιὰ ἀκόμη φορά, νὰ ἐπιστημάνω τὰ αἵτια ποὺ κουβαλοῦν στὴν ράχη μας τὴν κοινωνικὴ τῆς πατρίδος μας βουλιμία καὶ κάποτε ἀκόμη τὴν ἔχθρα.

Ξεκινῶ ἀπὸ τὰ ἀπροσπέλαστα ἐμπόδια καὶ ἀπὸ τὴν ἀποκαρδιωτικὴ ἀντίδραση ποὺ συναντοῦν οἱ ναυτικοὶ κάθε φορά, ποὺ ἀγνοίζονται νὰ περάσουν κάποιο ἀσήμαντο νομοσχέδιο γιὰ τὴν τάξη τους. Θέλετε μεγαλύτερη ἀπόδειξη ἀπὸ αὐτή ποὺ μᾶς παρουσιάσαν τὰ νομοσχέδια τῶν Ταμείων Προοίμιας καὶ τῶν φυματικῶν ναυτικῶν; Ταὶ ἀναφέραμε στὸ προηγούμενο τεύχος. Τὰ ἔναντικα καὶ τώρα. Ἐνώ, δηλαδὴ, ἐπρόκειτο περὶ Ταμείων, ποὺ μόνο οἱ ναυτικοὶ συνεισφέρουν καὶ κανενὸς ἄλλου οἰκονομικὸ ἐνδιαφέρον δὲν θίγεται, ὥστό σε, δυο χρόνια μαλλιοτραβιδάμαστε νὰ τὰ περάσουμε καὶ ἀκόμα, λένε, πῶς βρίσκονται στὴ Βουλή.

Καὶ τὴν ἴδια ἐποχή, τριάντα φαρμακοποιοὶ ὀρέγονται νὰ μᾶς δάλουν ἔνα χαράστο ὑπὲρ τῆς τάξεως τους. Καὶ τὸ πετυχαίνουν ραγδαία καὶ εἰδορύθα, διχώς παρελκύσεις, διχώς παρεμβάσεις, «τύπου Αποστολίδη», δίχως βραδυπορίες ἀπὸ ὑπουργικὴ ἀμέλεια. «Ως ποὺ νὰ νοιώσουμε τὶ μᾶς μαγειρεύουν, ἐδιαβάσαμε κι' διὰς τὰ ἀποτελεσμάτων.

Οὔτε λίγο, οὔτε πολύ. Διατάσσεται ὁ «Οἴκος Ναύτου» νὰ ἐκποτὴ ἐντὸς ἔξαμήνου τὰ φάρμακά του. Μετὰ δὲ τὸ ἔξαμηνο, οἱ ἐνδιαφέρομενοι θὰ προσκομίζουν τὶς συνταγές τους στοὺς φαρμακοποῖους, γιὰ νὰ ζήσουν καὶ αὐτοί.

Λοιπόν, ἀδελφοί μου ναυτικοί ἀκούσατε περὶ τίνος πρόκειται.

Μᾶς βαρύουν τρία δεινὰ καὶ είναι τὰ ἔξης :

1) Λαϊκὴ δοὺ μᾶς κατατρέχει. Ἀποκομίζουμε, λέει, χρυσάφι αὐτούσιο ἀπὸ τὴ δουλειά μας. Μίλαμε χρόνια τώρα μὲ τὴν τύχη μας. «Ἐχουμε δύο χρήματα θελούμε καὶ δύοπετο τὸ θέλουμε. Τὰ πολλὰ μεταπολεμικὰ καράβια, ἡ μεγάλη μᾶς ναυτιλία, είναι ἀπόλυτα συνδεδεμένη μὲ τὴ δική μᾶς τὴ μοίρα. Είμαστε, μὲ λίγα λόγια, οἱ ἀνθρώποι τῆς ἐποχῆς.

2) Ο ναυτικὸς δὲν ψηφίζει. Τὸ ἀπομό του στὴν ἐκτίμηση τοῦ πολιτικοῦ μας κόσμου είναι δίχως σημασία. Είναι ὁ ἀνάπτηρος καὶ ὁ ἀκίνδυνος. Κάθε ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν τύχη του καὶ τὴ ζωὴ του είνε χαμένος κόπος γιὰ τὸ Βουλεύτη καὶ γιὰ τὸν «Υπουργείου Ναυτιλίας». Μία ἀπόδειξη σ' αὐτὸ είνε καὶ τὴ τύχη τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας, ποὺ φιλοξενεῖ πάντοτε καὶ μὲ ἀμετάβλιπτο σύστημα τους νεοφύτωστους τῆς πολιτικῆς τοῦ τόπου».

Καὶ, δημος, καθὼς λένε, είμαστε σαράντα δόλοκληρες χιλιάδες, ποὺ ἀντιπροσωπεύουμε ἰστρίμες οἰκογένειες. Καὶ βλέπουμε πῶς οἱ σαράντα αὐτές χιλιάδες, ἀναμετρούμενες μὲ τριάντα μόνο φαρμακοποιούς τοῦ Πειραιῶς, κατατροπώνται στὸ «ἄψε-σθῆσε».

Αὐτὰ τὰ τρία αἵτια είναι καὶ τρία δεινά γιὰ τὴν τάξη μας. «Αν δὲν τὰ θεραπεύουμε ἡ ἀν δὲν τὰ ὑπερφλαγγίσουμε, μήν περιμένετε ἀσπρη μέρα γιὰ τὴν τύχη μας. Τὴν περιφρόνηση, τὴν ἀδιαφορία, τὴν ἐπίθετη καὶ τὴν ἀδικία θὰ ἀντιμετωπίζουμε εἰς αἰώνας— αἰώνων». Καὶ ποτὲ δὲν θὰ πάνωμε νὰ προσφέρουμε στόχῳ στὸν δρεκή καὶ τὴν βουλιμία τῶν τρίτων.

Σήμερα ἐπέδειμαν οἱ τριάντα φαρμακοποιοὶ τοῦ Πειραιῶς. Αὔριο, ίσως, οἱ γιατροὶ ἀξιώσουν καὶ αὐτὸν νὰ καταργηθῇ καὶ ἡ ιατρικὴ πρόνοια τῶν Ἰδρυμάτων μας. «Ἀργότερα, θὰ ξεσκηνώθων καὶ οἱ ἐστιάτορες, ἀξιούντες τὴν κατάργηση τῆς κουζίνας στὶς ναυτικές οἰκογένειες. ἀναλαμβανούμενης αὐτῆς τῆς λεπτομερείας ἀπὸ αὐτούς. Καὶ μὲ τὴ σειρά της κάθε ἀλλή στεργιάντη ἐπαγγελματικὴ τάξις θὰ πρέπει νὰ προσέλθῃ διεκδικούστη τὸ μερδικό της ἀπὸ τό... ψοφίμι.

Είμαστε ἔνα ἔξαιρετο υλικό γιὰ λεία ὑπὲρ οιουδήποτε τρίτου. Γιὰ δόλους είμαστε ἡ παχειά ἀγλέαδα. «Ἀκόμα καὶ γιὰ τὸ ίδιο τὸ Κράτος. Η ιδιαίτερη μεταχειρίση τῶν ναυτικῶν στὰ Τελωνεῖα, είναι μιὰ τρανή ἀπόδειξη. Τὶ ώφελούν οἱ διαμαρτυρίες; «Ἐδῶ ὑπάρχει πλά γενικὸ σύστημα, γενικὴ ἀντίληψη. Σού τραβούμε μιὰ ἀκατανόητη δικαιολογία γιὰ τὴν κατανάλωση καὶ ἀποστομώνεσται.

Αὐτὴ ἡ κατάστασις θὰ διαιωνίζεται, ἐκτὸς ἀν ἀποφασίσμενος καὶ ἀν καταφέρουμε νὰ προσβάλουμε καμμιά φορά μιὰν ἀντίδραση.

Οἱ τριάντα φαρμακοποιοὶ τοῦ Πειραιῶς μᾶς προσφέρουν τώρα τὴν εὐκαρία. Νομίμη, πῶς θὰ ἀξίζει μιὰ καλὴ ἀπάντηση. «Οχι πρὸς τοὺς καλοὺς καὶ καθ' ὅλα συμπαθεῖς ἐπαγγελματίες. Δὲν φταίνεις αὐτοὶ. Αὐτοὶ τὴ δουλειά τους κάνουν, τὴν τάξη τους κατοχυρώνουν, γιὸς τὸ ἐπάγγελμά τους ἀγρέουν νέους πόρους.

«Η ἀπάντησις χρειάζεται σὲ κείνους, ποὺ μὲ τὸση προθυμία καὶ τὸσο ἐλαφρή συνειδήση βγάζουν τὰ φερμάνια τους καὶ ἐκφέρουν τὰ σοφή τους γνῶμη ἡ, ἐπὶ τέλους, ἀφίνουν ἐπὶ τριάντα χρόνια ἔνα «Ιδρυμα, σὰν τὸν «Οἴκο τοῦ Ναύτου», νὰ λειτουργῇ παράνομα καὶ σκερέμασται.

Χρειάζεται μιὰ ἀπάντησις πρὸς τὴν «Ἑλληνικὴ Κυβέρνηση κατ' εὐθεῖαν, ποὺ θεωρεῖ τοὺς ναυτικούς σὰν ἀνθρώπους δευτέρας τάξεως καὶ ἀνάξιους προσοχῆς.

«Ισως νὰ μην μπορούμε νὰ διαβέτουμε δύναμη ψφεφόρου. Διαθέτουμε, δημος, τὴ δύναμη κουβαλητάδων συναλλάγματος.

Καλό, συνεπῶς, θὰ ἦταν νὰ ἀποφασίσουμε μιὰ μικρὴ διακοπὴ αὐτῆς τῆς προσφορᾶς μας. Θὰ ἦταν μιὰ ὠραία προειδοποίησις. Νὰ σταματήσουμε γιὰ δύο-τρεις μηνεῖς τὰ ἐμβάσιατα. Γιὰ νὰ γίνη αὐτό, ἀρκεῖ μιὰ Ἑκκλησίς τῆς Ναυτικῆς Όμοσποδίας.

Θὰ δινόταν μιὰ εὐκαρία νὰ ξεκουρασθούν γιὰ λίγο τὰ «Γκισέ» συναλλάγματος τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος. Θὰ δινόταν ἡ ὠραία εὐκαρία νὰ διαπιστωθῇ ἀπὸ τὸ Κοινό, ἀπὸ τοὺς πολιτικούς μας, ἀπὸ τὸν οἰκονομολόγους μας καὶ ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση μας, δῆτι ἔχουμε κι' ἔμεις κάποια δύναμη, πέραν τῆς ψφίμης. Θὰ πεισθῇ καὶ ὁ «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας» δῆτι καὶ τὸ δικό του «Υπουργείο» ξει πάντοιο σκοπό.

Θὰ πεισθοῦν, ἀκόμη, δῆλοι, δῆτι καὶ μόνο τὸ συνάλλαγμα τῶν ναυτεργατῶν έξει τὸ δρόμο πρὸς τὸ ἔδαφος τῆς Πατρίδος.

Μιὰ τέτοια ἀπίδειξης καὶ διαμαρτυρία, ἀσκοπή δὲν θὰ είναι. «Ισως, μ' αὐτήν, ἀνάκοπη ἡ βουλιμία καὶ ἡ δρεις τῶν τρίτων καὶ τὸς στὴ λαϊκὴ καὶ κρατικὴ συνειδήση πάψουμε νὰ θεωρούμεθα τὸ ψφίμη.

Οἱ τριάντα φαρμακοποιοὶ τοῦ Πειραιῶς μᾶς προσφέρουν τὴν εὐκαρία γιὰ ἔνα ἐγερτόριο σάλπισμα καὶ πρέπει σύντομα νὰ γίνη. Γιατὶ δὲν δίνειν, τὸ δὲν τὸ ἔχειν, αὐτὰ τὰ τρίτα δεινὰ ποὺ μᾶς διαρύνουν νὰ γίνουν πιὰ καὶ ἀπὸ μᾶς μιὰ συνειδήσης καὶ νὰ τὸ πάρομε γιὰ πάντα ἀπόφαση, πῶς είμαστε τὰ ψφίμηα καὶ οἱ προοριζόμενοι νὰ δίνουμε τὸ στόχο στὶς δρεις τῶν τρίτων τάξεων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



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



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

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

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΟΥ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

'Εάν θά ήθελε κανείς νά καθορίση τάς άλληλεπιδράσεις Ναυτιλίας και έλληνικού "Έθνους" θά επρεπε νά δανεισθή, μέτρη την ένδεικνυμένην εύλαβειν, την διατύπωσιν τοῦ Εὐαγγελίου: «Ἐν ἀρχῇ ἦν τὸ Ναυτικόν μας καὶ τὸ Ναυτικόν μας ἦν πρὸς τὴν Ἐλλὰς». Την ίδιαν διαπίστωσιν θά μημπορούσε νά καθορίσῃ κανείς διά τὴν χρονικήν αφετηρίαν τῶν δύο αὐτών ἐνοιών εἰς τὴν πορείαν τοῦ ιστορικού γίγνεσθαι διά τὴν περίοδον τοῦ νέου Έλληνισμού. Πράγματι, ἀπό τοὺς χρόνους τῆς Τουρκοκρατίας καὶ πρὸ τῆς ἔθνικῆς μας παλιγγενεσίας, μετά τὸ ρωσοτουσκικὸν πόλεμον του 1774 καὶ τὴν τερματίσασαν αὐτὸν συμβήκην τὸν Κιουτσούκ Καΐναρτζή (ἐνὸς μικροῦ χωρίου τῆς ἐν Ρουμανίᾳ Σιλιστρίας) ἀρχίζει ἡ σπαργάνωσις τοῦ Εμπορίου μας Ναυτικοῦ τῶν ραγιάδων.

Κατά τὴν συνθήκην ταύτην η Πύλη ἐπιτρέπει εἰς τοὺς Ρώσους ναυτιλούμενους, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀμοιβαιόπτος, τὴν ἐλευθέραν ναυσιπλοΐαν ἐντὸς τῶν τουρκικῶν ύδατων καὶ λιμένων καὶ δῆ εἰς τὸν Δούναβιν, Εὔξεινον καὶ εἰς τὸ Αἴγαον.

Τῶν διατάξεων τῆς ρήτρας αὐτῆς ἐπωφελήθησαν κυρίως οἱ "Ελληνες ραγιάδες ναυτικοί ταξιδεύοντες ὑπὸ ρωσικήν σημαίαν". Ἐστι ἀρχισαν καὶ ἀνεπτύχθησαν τὰ ναυτικὰ τῶν ιστορικῶν, μετὰ ταῦτα, νήσων τῶν Σπετσών, τῆς "Υδρας καὶ τῶν Ψαρῶν".

Χάρις εἰς τὴν σημαίαν ἔξαναγκασμοῦ ἀμύνης καὶ καταφυγῆς, ὅπως εἶνε ἡ ἀκρίδης τῶν πραγμάτων ἔκτιμησις, εἰς τὴν σημαίαν εὐκολίας ἡ ἀσύδοσίας, ὅπως θά ἔλεγαν οἱ σημερινοὶ δημοσιολόγοι τῶν ναυτικῶν μας πραγμάτων, ἐδημιουργήθη τὸ ναυτικόν, τὸ δόπον μὲ τὴν τότε κυριαρχίαν εἰς τὴν Μεσόγειον πειρατείαν καὶ τοὺς ἐπακολουθήσαντας Ναπολεοντίους πόλεμους καὶ τὸν ἀποκλεισμόν τῶν γαλλικῶν παραλίων, κατέστησε τὰ πληρώματα του ἐμπειροπόλεμα, ὥστε στὸν ἐσήμανεν ἡ ὥρα τῆς Ἐθνικῆς ἀναστάσεως νά προσφέρει εἰς τὴν ὑπέρεσίαν τοῦ ὑπέρ ἀνεξαρτησίας ἀγώνος τὸ κατὸ Βάλασσαν ὄργανον καὶ ὅπλον, τὸ δόπον ὑπῆρξε καὶ ὁ αποφασιστικὸς συντελεστής, ὁ παράγων διά τὴν κατάκτησην τῆς Ἐθνικῆς μας ἀνεξαρτησίας καὶ διά τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐλεύθερου μας Κράτους.

Τὰ πολεμικὰ πλοῖα, οἱ ναυμάχοι, οἱ πυρποληταὶ καὶ οἱ ἀτρόμητοι κατὰ θάλασσαν ἀγωνισταί, ποὺ μὲ τὰ ἀξιοθάμαστα ρεσάλτα εἰς τὰ μπυρόλατα τῶν κατὰ τῶν τουρκικῶν φρεγάνων, ἀπέδησαν οἱ κυριάρχοι τῆς "Ασπροῦ Θάλασσας" καὶ τοῦ Αἴγαιου, ἐδημιουργήθησαν, ἐξεπορεύθησαν καὶ ἐσκιάσθησαν κάτω ἀπὸ τὴν ρωσικήν παντίέρα τῆς συνθήκης τοῦ Κιουτσούκ Καΐναρτζῆ.

Ἡ ρωσική αὐτῆς παντίέρα δὲν ἐσκίαζε τὰ ὄντατα τῶν Ὁρλώφ—Μακάρωφ ἢ ἄλλων εἰς ᾧ-ῷδον ὄντατων, ἀλλὰ τὰ ὄντατα "Ἄρης—Θεμιστοκλῆς—Ἀχιλλεὺς" καὶ δῆτα τὰ ἡρωικὰ ὄντατα τῆς ἐλληνικῆς ἀρχαιότητος. Ἐτοι δὲν ὑπέρθετο κανένας κίνδυνος ἐκρωσισμοῦ τῆς Ἐλληνικῆς μας Ναυτιλίας, ἐρόσον ἡ ἔθνικη συνείδησις τῶν καραβοκυριών της ἡτο φλογισμένη καὶ ἐντὸνα προσφωλημένη πρὸς τὴν μεγάλην ιδέαν τοῦ Έλληνισμοῦ.

Μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς πρώτης ἐλευθέρας γωνίας τοῦ "Ελληνισμοῦ" εἰς ἀνεξάρτητον Βασίλειον, ἀνέπτυχθησαν τὰ ναυτικά τοῦ Γαλαξείδιου—"Ανδρου—Σύρου—Μικόνου—Σκιάθου—Σκοτέλου καὶ τὰ ὑπολείμματα ναυτικῶν" "Υδρας καὶ Σπετσῶν ως ἀκτοπλοΐα" μὲ τὴν Κυανόλευκον καὶ βραδύτερον τὰ ναυτικά τῆς Κεφαλληνίας—"Ιθάκης καὶ τὸν μετασχηματισμὸν τῶν εἰς τὴν ἀτμήν ναυτιλίαν.

"Ἄπο τὸν ἔθνικόν, ὅμως, ἀγώνα δὲν ἀπελυτρώθη ὀλόκληρος ὁ ἔθνικός μας χώρος. Ἡ Χίος, ἡ ὅποια ἔγινεν δλοκαύτωμα μὲ τὴν ιστορικήν κατὰ τὸ 1822 σφραγίδαν καὶ καταστροφήν της καὶ αἱ λοιπαὶ νῆσοι τοῦ Αιγαίου παρέμειναν ὑπὸ τὴν "Οθωμανικήν κυριαρχίαν". Ἀνέπτυξε τότε ἡ Χίος, κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 19ου αἰώνος, σπουδαῖον ναυτικόν πρὸ παντὸς εἰς τὴν ιστοφορίαν διὰ τῶν ναυτικῶν τῆς ιστιών Βροντάδου—Καρδαμύλων καὶ Οίνουσσων. "Ἐπίστης ἡ Ἰκαρία, ἡ Λέρος, ἡ Κάλυμνος, τὸ Καστελλόριζον, ἡ Λήμνος ναυτικά μικράς ἀκτίνος δράσεως. Τὸ ναυτικόν τῆς Χίου ἐδρασεν εἰς πλόας Μαύρης Θαλάσσης καὶ Μεσογείου καὶ πέραν τοῦ "Ατλαντικοῦ καὶ ἐπικάζετο ὑπὸ τὴν ἡμισέληνον, τὴν σημαίαν τῆς "Οθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας. "Η μησέληνος δὲν ἐσκίαζεν ὄντατα εἰς ὅγλον, ἀλλὰ Ποσειδῶν, "Ερμῆς, "Αθηνᾶ, "Ἀρχάγειος, "Αγιος Νικόλαος, "Παναγία "Ακάθιστος", Ταξιάρχης κλπ.

Εἰς αὐτὸ τὸ ναυτικόν ἐξεπαιδεύθησαν τὰ πληρώματα καὶ οἱ καρα-

κυρίοι των καὶ ἔξ αὐτοῦ μετεπέδησαν στὰ βαπτόρια, τὰ ὅποια ἔθεσαν κατὰ τὸν 20ὸν αἰώνα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ παρεσκεύασαν τὸ κατὰ θάλασσαν δργανον, ὅπερ ἐτέθη εἰς τὴν διάνεσιν τοῦ "Έθνους" κατὰ τοὺς βαλκανικοὺς πολέμους ὑπὸ μορφήν μεταγωγικῶν διὰ τὴν μεταφοράν στρατού καὶ διοδίον καὶ τὴν νικηφόρον διεξαγωγήν τῶν απολυτωτικῶν μας πλεόνων. "Ομιλούμενον διὰ τὸ Χιακόν Ναυτικόν, διότι καὶ τότε καὶ σήμερον κατέχει τὸ 4ον τῆς δυνάμεως τοῦ "Ελληνικοῦ Εμπορικοῦ στόλου.

"Ἡ θρησκευτικὴ σημαία ὡς σημαία ἔξαναγκασμοῦ, καταφυγῆς καὶ ἀμύνης δὲν ἔξισταις τοὺς Χίους θαλασσίους καὶ καραβοκύρδες, ἐφόσον ἡ Ἑλληνικὴ τῶν συνειδήσης πήτο ἐντονα προσηλωμένη πρὸς τὴν μεγάλην ιδέαν τοῦ "Ελληνισμοῦ, ἀλλ' ἀπεναντίας ὑπῆρξεν ἡ καταφυγὴ τῶν ραγιάδων τῆς Χίου διὰ τὴν ἔξασκησην τῶν εἰς τὸ θάλασσαν ἔργων, ὡςτε νά πυκνώσουν, μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς πατρίδος των, τὴν δύναμιν τοῦ "Ελληνικοῦ Εμπορικοῦ στόλου καὶ νά ὑπηρετήσουν καὶ κατὰ τὸν Α'. παγκόσμιον πόλεμον καὶ κατὰ τὴν Μικρασιατικὴν ἐκστρατείαν καὶ κατὰ τὸν Κράτος δέν ήτο εἰς θέσιν νά συμβάλῃ θετικῶς εἰς τὴν ὁδυγονοδότησην της, κατέγιναν μετὰ τὰ διάφορα διοικητικά τῶν μέτρα εἰς τὸ νά δύσουν τὴν χαριστικὴν βολὴν ἐναντίον της. "Ἀρχιζεν τότε τὰ πρώτα συμπτώματα ἀντιδράσεως. "Ἡ καταφυγὴ πρὸς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

Ἐς ὑπόμνημά της κατὰ τὸ 1932 ἡ "Ενστις" Ελλήνων Εφοπλιστῶν Σίδη Προέδρου της Κυριακίδη ἐπιστημέναι τὸ φαινόμενον. Τὸ πνεῦμα τῶν "Ἐπιλοχίων καὶ τῶν Καλαμαράδων, ποὺ διημύθησε τὸ παρωπλισμένη τὸν Εμπορ.Ναυτικού καὶ κατόπιν τὸ "Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπομακρύνει τὸν "Ωνάσην καὶ ἄλλους "Ελλήνες ἐποπλιστάς καὶ τοὺς ἔξαναγκάζει νά καταφύγουν εἰς τὴν σημαϊκήν σημαίαν.

Οἱ "Ἐπιλοχίαι καὶ οἱ Καλαμαράδες ἔξεφράζοντο μὲ τὴν παπαγαλίστικην κοινωνιοτήτην των, δτὶ ἡ "Ελληνική Ναυτιλία είναι θυησιγενῆς καὶ δτὶ, ἐπειδή δέν ἐπλήρωσαν τὸν ἀρθρολογισμένης ἐπιχειρήσεως, τοὺς ὅποιους ἔδιαβαζαν εἰς τὰ κοινωνιολογικὰ ἔγγειρίδια καὶ καθὼς παρηκολούθουν τὰ ναυτιλίας τῶν μεγάλων κρατῶν, "Αγγλίας, Γαλλίας καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, ἀπεφαίνοντα, προσεπάθουν καὶ κατέτεινον διὰ τὸ θεντικὸν συμφέροντα καὶ διὰ τοὺς κοινοὺς ἀγάθους καὶ διὰ τὴν πρόστισιν τῶν ἔργατικων δικαιώνων, ὡς ἔνδιμαν, εἰς τὴν διαγραφήν της καὶ τὸν ὄπωσδηπότε ἔξοντασιν της.

Μὲ τέτοια μαυλά καὶ μὲ τέτοια μέτρα ἡ ἀθάνατη Ναυτιλία μας, ποὺ εἶχε σκοπὸν νά ζήσῃ, διότι ἐπίστευεν εἰς τὸν ιστορικὸν τῆς ρόλον, αὐτὸν ποὺ ἐν ἀρχῇ τοῦ παρόντος ἀρθρου μας διετυπώσαμεν: "ἔστι ἐν ἀρχῇ ἦν τὸ Ναυτικὸν καὶ τὸ Ναυτικὸν ἡν πρὸς τὴν Ελλάσην ἀσφαλέστερον πρεπε νά ἐσται τὸν δύναμιν της θετικῆς ποικιλόχρωμας παντίέρων διὰ νά διασωθῆ, νά ἐπιβιώσῃ.

"Ἔστι καὶ μὲ τὰ θεντικὰ χρώματα (τὴν Κυανόλευκον) καὶ μὲ τὰ ποικιλόχρωμα (τῶν σημαών ἔξαναγκασμοῦ, καταφυγῆς καὶ ἀμύνης) ἐπορεύθη πρὸς τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον διά νά ὑπερτίσῃ τὸ θεντικὸν συμφέρον, ἔταχθείσας εἰς τὰς Δυτικάς συμμαχικάς δυνάμεις κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς μάχης τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ καταστάσασι διά νά διασωθῆ, νά ἐπιβιώσῃ.

Μετὰ τὸ τέρμα τοῦ β'. παγκοσμίου πόλεμου καὶ τὴν ἀπακολουθήσασαν ἀνασυγκρότησιν τῶν διαφόρων θεντικῶν ναυτιλιῶν νά δυνατότης τῆς θεντικορήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ὑπὸ τὴν θεντικήν μας σημαίαν περιορίσθη μόνον εἰς τὸ 100 λιμπετρά.

"Ἡ Κύβερνησης Τσαδερού δέν εἶχε προϊούσει κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν συμμαχικῶν δυνάμεων εἰς ἀντικατάστασιν μετὰ τὸν πόλεμον ποὺ διέτευκτον κατὰ τὸν ἀγώνα. "Αφῆκεν οὕτω ἔκθετον τὴν "Ελληνική Ναυτιλίαν εἰς τὴν καλὴν διάθεσιν τῶν συμμάχων καὶ ἐνησχολήθη, μετὰ τὸν πόλεμον, εἰς τὸ νά ἀποτείρθῃ τὴν δήμευσιν τῶν σφαλητικῶν ἀποκημάτων τῶν καταποντισθέντων πλοίων, ὡστε νά ἀποτελθῇ πάσα εἰλίπις διὰ τὴς ἐφοπλιστικῆς πρωτοθουλίας ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων.

"Ἔστι δέν δημιουργησε τὸ κλῆμα καὶ τὴν ἀτμόσφαιραν τῆς φυγῆς ἀπό

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

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΤΩ 1925

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

ΤΗΛΕΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "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^{ορ}). ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "FILITAL,, GENOVA

Οργανισμός τριάκοντα ἐτῶν ἐγγυώμενος ταχεῖαν
εντιμον καὶ εἰδικευμένην ἐξυπηρέτησιν

τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τῆς καταφυγῆς πρὸς τὰς παρουσιαζομένας εὐκαιρίας τῶν ποικιλοχρώμων σημαιῶν τῶν μικρῶν Νοτιοαμερικανικῶν Δημοκρατιῶν. 'Ο σπουδαιότερος δύναμις καὶ ἀποφασιστικός παράγων τῆς καταφυγῆς πρὸς τὰς ξένας σημαῖας ὑπῆρχεν ἢ ἀπαγόρευσις τῆς πωλήσεως πλοίων ἐκ τῆς αμερικανικῆς καὶ ἄγγλικῆς καὶ τῶν ἄλλων κρατῶν πλοιαργοράς μὲν ἀλλαγὴν σημαίας πρὸς τὴν ἐλληνικήν. .

'Η ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, μὴ εὐρίσκουσα τότε διέξοδον πρὸς τὴν Κυανόλευκον, ἦτο ἀνάγκη, ὁπωσδήποτε, νὰ ἐπενδυθῇ.

Τὸ ίδιον θέν συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς "Ἐλληνας τοὺς ὑποχρεωμένους γὰς ἐργασθέντες εἰς τὰς ξένας χώρας καὶ ἔξηντακασμένους νὰ προσθάσουν τὴν ὑπκρούστη τῆς χώρας ἑκείνης εἰς τὴν ποδίαν δροῦν καὶ συναλλάσσονται; 'Αναρτοῦν καὶ αὐτοὶ κατ' ἔξαντακασμόν καὶ κατ' ἄμμυν τὸ ξένον διασπαστήν, ἐνῷ ἡ ἐθνικὴ τῶν συνειδήσης παραμένει πάντοτε σταθερῶς προστηλωμένη πρὸς τὴν Ἐλλάδα. "Ετοι ἐδημοτυργήθη μετὰ τὸν πόλεμον ἵνα ἀξιόλογον τονιάζῃ ἐλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ ξένας σημαίας τελοῦν. Σύν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου καὶ μὲ τὴν βοήθειαν τῶν καλῶν ἐργαστηρῶν, τὸ δύναμον τῶν 'Ἐλλήνων ἑστηποτῶν ἐπέτυχε νὰ κερδίσῃ τὸν ξένας χρηματαγοράς καὶ πρὸ παντὸς τῆς Νέας 'Υπόρκης διὰ τῆς ἐπιτηδειότητος καὶ τῶν παντοίων ἄλλων Ικανοτήτων τῶν ἑροπλιστῶν μας, στοτε γὰρ προσεκλύσουν μεγάλας πιστώσεις πρὸς ἔξαπλουν καὶ ἐπέκτασιν τῶν ἐργαστῶν των.

Ἄυται δύναμις αἱ πιστώσεις ἐδίδοντο ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς καταφυγῆς εἰς ξένας σημαίας, ἐκτὸς τῆς ἐλληνικῆς καὶ τούτῳ οὐχὶ διὰ λόγους κατὰ κυριολεξίαν ἀξιοχρέους καὶ φερεγγυότερος, ἀλλὰ διὰ λόγους πρὸ παντὸς πολιτικούς καὶ διεθνεῖς, λόγῳ τῆς ὑπαρχούσης τόπου ἐκ τῆς γεωγραφικῆς γειτνιάσεως μας μὲ τὸ στιθοῦν παραπέτασμα ἀναταραχῆς τοῦ συμμοριτοπολέμου καὶ τῆς ἀσταθείας τῶν ἐδῶ Κυθερνήσεων.

'Αλλ' εἰς τὶ ἐδίλαψεν ἡ καταφυγὴ αὐτῇ ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας; Δέν εἶναι, μήπως, ἐπανάληψης τῶν ιστορικῶν προηγουμένων τῆς ρωσικῆς σημαῖας τῆς συνθῆκης τοῦ Κιουτσούκ Καΐντερζήν καὶ τῆς τουρκικῆς τῶν παγιάδων τῆς Χίου; 'Υπῆρχεν αὐταὶ τὰ ναυπηγεῖα καὶ αἱ προταρακευαστικαὶ Σχολαὶ διὰ τὸν πολεμικὸν στόλον τῆς ἐθνικῆς ἀνεξαρτησίας τοῦ 1821—1830 καὶ τοῦ πολεμικού μεταγωγικού στόλου, ποὺ ἐτέθη ὑπὸ τὰς διαταγαγάς τοῦ Ναυάρχου Κουντουριώτου κατὰ τοὺς Βαλκανικούς πολέμους καὶ κατόπιν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ "Ἐθνους κατὰ τὸν Β." παγκόσμιος πόλεμον καὶ κατόπιν εἰς τὴν ἐπακολουθήσασαν μικρασιατικὴν ἐκστρατείαν καὶ καταστροφὴν. 'Ἐπισής κατὰ τὸν Β., παγκόσμιος πόλεμον κατὰ τὴν περιώνυμον μάχην τοῦ "Ἀτλαντικοῦ". Αἱ ποικιλοχρώμωι σημαῖαι τῶν ἀπιθάνων Νοτιοαμερικανικῶν Δημοκρατιῶν, κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ποὺ διερχόμενα, ὑπῆρχεν ἢ ἐπεξεργασία τοῦ νέου υλικοῦ καὶ τῆς νέας ἐφοπλιστικῆς ἀκμῆς ποὺ ὠδηγήσει εἰς τὰ ναυτεγεία τῆς υφαλοίσι. Καὶ ἔχομεν τώρα τὸ προνύμιον νὰ καταρτίζωμεν μίαν 'Εθνικὴν Ναυτιλίαν ἐκ του ἀρίστου πλωτοῦ υλικοῦ καὶ νὰ βλέπωμεν μὲν μεγαθήρια ύψωνται μὲ καμάρι καὶ λεβεντιά ἢ Γαλανόλευκη σημαία μας.

Τὸ συμπέρασμά μας εἶνε τοῦτο: Κριτήριον τῆς ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας δὲν εἶναι ἡ ἀντηρημένη εἰς τὸν πρυμναῖον ιστὸν τῆς σημαίας, ἀλλ' ἡ ἐθνικὴ συνειδήσης τῶν πλοιοκτητῶν καὶ αὐτὴ ἥντα εἶναι ἀκρασιφῶντας καὶ γνησίως 'Ελληνική.

Ἡ ἐλληνικότης τῆς Ναυτιλίας μας ἔχει ἀρραγῆ κρηπῆδα τὴν ἐθνικὴν συνειδήσιν τῶν ιδιοκτητῶν της. Ολοὶ οἱ φορεῖς τῆς ὑπῆρχεν γενήματα καὶ θρέμματα τοῦ ἐλληνικοῦ γεωγραφικοῦ χώρου, ἔγαλυσηθέσαν μὲ τὸ πινευματικὸν γάλα τῆς 'Ελληνικῆς Παιδείας, ἔθαπτισθέσαν καὶ ἐλούσθησαν παραδόσεών μας καὶ εἶναι δεμένοι μὲ τὴν 'Ελληνικὴν Πατρίδα. Δὲν συμβαίνει, δῆμος, τὸ ιδιοὶ καὶ μὲ τὰ παιδιά των ποὺ ἐγένενται καὶ ζῶνται εἰς τὸ ξένον περιβόλλον καὶ φοιτοῦν εἰς τὰ δένα σχολεῖα καὶ ἔχουν ως κύριον γλωσσικὸν δργανον τὴν ξένην γλωσσαν, διστάνε νὰ κινδυνεύῃ, κατό τὴν ἀντίληψιν μας, νὰ ἀλλοιωθῇ ἡ ἐθνικὴ τῶν συνειδήσης καὶ νὰ διαμορφωθῇ μισά ἀλλή ξένη πρὸς τὴν ἐλληνικὴν νοσταλγίαν καὶ προστήλωσιν κατάστασις. 'Οταν ἡ Ναυτιλία αὐτὴ περιέλθῃ κατὰ διαδοχὴν στὰ χέρια τους, θὰ κινδυνεύσῃ νὰ ἀλλοιωθῇ καὶ αὐτῆς ἡ ἐλληνικότης καὶ νὰ διακοπῇ οικιών τῆς ἐπαφῆ πρὸς τὴν γενέτειρα τῶν γονέων των καὶ σχι κινδύνου.

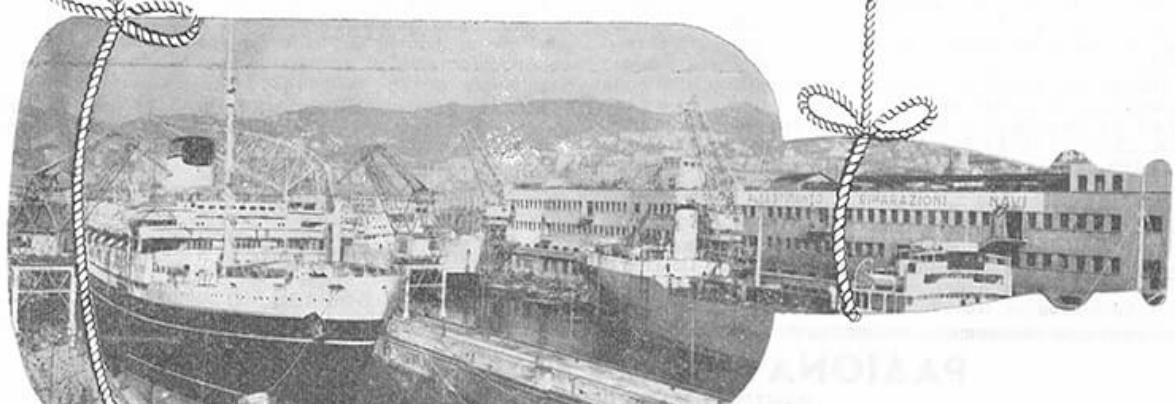
Ἄυτὸς εἶναι ὁ πραγματικὸς κίνδυνος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ αὐτὸν πρέπει νὰ προσέξουν καὶ ἡ Πολιτεία καὶ οἱ ιδιοί οἱ ἐφοπλισταί. 'Η Πολιτεία δημιουργούσα τὰς συνθήκας καὶ τὸ κλίμα καὶ τὴν ἀτμόσφαιραν ἐγκαταστάσεως τῶν ἐπιχειρήσεων των εἰς 'Αθήνας καὶ Πειραιᾶ καὶ οἱ ἐφοπλισταί μας, ἀντιλαμβανούσεις τὸν κίνδυνον τοῦ ἐλληνικοῦ ἀπαχρωματισμού τῶν ἐπιγόνων των, ἐάν δὲν τοὺς προκίσουν καὶ τοὺς κληροδοτήσουν τὴν 'Ελληνικὴν Παιδείαν ποὺ θὰ εἶναι ὁ ἀγαγός καὶ τῆς κληρονομίας τῆς ἐλληνικής συνειδήσεως των καὶ τῆς συγκρατήσεως εἰς αὐτὴν εἰς γενέας γενέων.

Ἐτοι μόνον θὰ ἐπιδιώσῃ ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία. Τὰ ἄλλα θέματα: 1) 'Ἐπαναπατρισμοῦ τῶν πλοίων. 2) 'Ἐγγραφῆς εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον περισσοτέρων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. 3) Μείζονος ἐκμεταλλεύσεως καὶ εἰσαγωγῆς εἰς τὸν Ἀλάδα τὸν ἀκαθαρίστον ναυτιλιακὴν προσόδουν εἶναι, καθ' ἡμάς, θέματα σημαντικά καὶ ἐπειγόντα καὶ ἐνδιαφέροντα τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισην τῶν 'Ελλήνων ἐργαζομένων καὶ τὸ ἐμπορικὸν ισοζύγιον τῆς χώρας μας καὶ τὴν ἐν γένει ἐθνικὴν μας ὁκονομίαν, θέματα τῆς παρούσης ὥρας. Τὸ θέμα, δῆμος, ποὺ θίγομεν εἴνε τοῦ μετά μιαν γενέαν χρόνου καὶ συνεπώς ἔναντι τῆς προοπτικῆς τούτου καὶ τοῦ βαρυτυμάντου καὶ ἀποφασιτικοῦ τῶν συντελεστῶν ἐπὶ τῶν πετρωμάνων τῆς Ναυτιλίας μας, ως συσχετισμὸς ἐννοιῶν καὶ ἀξιολόγησις, καταντοῦν δευτερεύοντα καὶ λεπτομερεισκά. Αὐτῶν τὴν μελέτην καὶ ἐπεξεργασίαν ἔθελομεν ἐπιχειρήσει εἰς ἄλλα μας ἀρθρα. Εἰς τὸ πασόδιον ἐπισημαίνομεν τὸν θεμελιώδη κίνδυνον, δὲ ποσοῖς ἔάν δὲν ἀποτραπῇ δὲν βλέπωμεν αὖτις ἀξιαν θὰ εἶχαν τὰ ὑπόλοιπα πρὸς συζητήσιν ζητήματα.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ
Βουλευτής Χίου

O A R N

Genoa's most efficient repairers.



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



OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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

TINA ΕΠΙ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ TOY MORTGAGE

УПО Г. И. КОЛУМБА

'Η ἀξίωσις τῶν ἐφοτλιστικῶν κύκλων ὅπως, τροποποιουμένης καταλήγως τῆς ἑστιατορίας ή μόνον νομοθεσίας, καταστῆ δυνατή ἡ συνομολόγησης, mortgage πρέπει ἐλληνικών πλοίων διευκολυνομένη τῆς τῆς προσεδάκευσης κεφαλαιών, κατόπιν τῆς παροχῆς τῶν ἔξασφοιστικῶν ὄρων τῆς ιδιοτύπου ταύτης συμβάσεως καὶ ἡ δημοσιευθεῖσα εἰδησίς περὶ συστάσεως ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰδίκης "Ἐπιτροπής πρὸς ὑπόδειξιν τῶν προσηκοντῶν νομοθετικῶν μέτρων, καθιστᾶ ἐπίκαιρον τὴν παρούσαν μελέτην ἐν ἣ ἔχεται ὁ θεσμός καὶ τὸ περιεχόμενον τῶν ἐκατέρωθεν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων.

1. Πραγματευόμενό το θέμα της μεταβίβασεως κυριότητος πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεως ή Συντακτική Ἐπιτροπή του Νόμου ΓΨΙΧ έκρινε τούτο σάξιον νομοθετικής ρυθμίσεως διότι — ώς λέγει (σελίς κα'). Τὴς ἐπισήμου ἐκδόσεως τοῦ Σχεδίου Νόμου περὶ τροποποιήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου) — τὸ συστήμα τούτο ὅπερ προσομοιάζει πρὸς τὴν ἀρχαίαν fiducia τῶν Ρωμαίων καὶ πρὸς νεκρὸν ἑνέχυρον τῶν "Αγγλῶν, ηὐδόκιμησε παρ' ἡμῖν πρὸς παροχὴν μετ' ἐμπιστοσύνης σπουδαίων χρηματικῶν κεφαλαίων, δι' ὧν ἐδημιουργήθη ἡ ἀστιγέννητος Ἑλληνικὴ ἀτμοπλοΐα.

Μολονότι, οώμας, δὲ θεμός τῆς μεταβίβασεως κυριότητος πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαίτησεως δὲν ἡτούησε μέχρι σήμερον ὡς βεβαιοῦ ή Εἰσηγητικὴ Ἐκθεσις τοῦ Σχεδίου Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαιου (σελ. 103) ἢ μεταβολὴ τῶν οἰκονομικῶν ὅρων ύψος οὐδὲ τελεί στήματος ἢ ποντοπόρος ίδια Ναυτιλία εἶναι τοιςάύτῃ, ὥστε εἶναι βέβαιον, ὅτι αἱ διατάξεις τῶν ἀσθρῶν 233—238 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου είναι τελείως ἀνενταρκεῖς πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ συγχρόνου κεφαλαιούχου, οἵτις πρότιθεται νὰ ἐνισχύσῃ τὸν Ἑλληνα πλοιοκτήτην τὸν τυχὸν παραμεινάντα νὰ μελετώντα νὰ ἐπανέλθῃ ὑπὸ τὴν πάτριον σημασιαν, ὅταν μάλιστα αἱ νομοθεσίαι τῶν λεγομένων «σημαιῶν εὐκόλων» δὲν ἀποστέρωσι, χάριν τῶν διατάξεων τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας, νὰ ἀποδεχθῶσι τὴν συνυμολόγησιν mortgage διὰ τὰ εἰς τὰ ινδολογία τῶν πλοίων.

Η ευθύγραμμισίς, συνεπώς, της έσωτερικής νομοθεσίας πρὸς τὸν θεσμὸν τοῦ mortgage παρίσταται ὡς ἐπιτακτική, ιδίᾳ μάλιστα κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ὅτε αἱ ἐκάστοτε Ἑλληνικαὶ Κυβερνήσεις δὲν ὀψήσαν εἰς τὴν λῆψιν νομοθετικῶν μέτρων πρὸς δημιουργιαν προϋπόθεσεων, αἵτινες διευκαλύπουν τὸν ἑφοπλιστικὸν νόσον.

Βασικοί τοιούτουν νομοθετικά υπήρξε το Ν. Δ. 2687 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας φερατέρων νομοθετικού» ούτινος τὸ ἄρθρον 13 ὡς αὐθεντικῶς ἥρμηνευθῇ διὰ τοῦ Ν. Δ. 2928/1954, ἔχοργησε τὴν δυνατότητα τῆς ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαιάν υπαγωγῆς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων, ὅστις καθημερινὸς αὐσάνει. Τὸ Ν. Δ. 2928/1954 προέβη ἐπὶ περαιτέρω, διότι προελείπει τὸ εδαφὸς διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ θεμοῦ τοῦ mortgage. Πράγματι, ἡ τετάρτη παράγραφος τοῦ μόνου ἄρθρου αὐτοῦ ἐπιτρέπει, ὅπως εἰς τὴν Ἑγκριτικὴν πράξιν νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαιάν περιλαμβάνονται ὅροι ἀφορώντες εἰς τὰ δικαιωματα τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν καὶ ίδια εἰς τὰ ἀφορῶντα τὴν προνομιακὴν ἱκανοποίησιν αὐτῶν εἴτε δι' ἀναγκαστικῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου εἴτε δι' ἐκποιήσεως τούτου ὑπὸ αὐτῶν, ἀνευ ἡ διὰ πλειστηριασμοῦ, καὶ ἐν γένει οἰονδήποτε ὄρον σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν ἀναγκαστικὴν ἐπὶ πλοίου ἑκτέλεσιν κατὰ παρεκκλισιν απὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 233 ἐπ. 263 ἐπ. τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου καὶ τῶν σχετικῶν διατάξεων τῆς Πολ. Δικονομίας, ὡς καὶ πάσης ἔτερας κειμένης διατάξεως. Ἀγωνιστον, Βεβαίως, ποιον λόγον εἶχεν ἡ εἰς τὸ μόνον ἄρθρον τοῦ Ν. Δ. 2928/1954 συμπερίληψις τῶν περὶ μεταβιβάσεως πλοίου πρὸς ἀσφαλείαν ἀπαγγειλεῖσθαις ἄρθρων 233 ἐπ. τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἐφ' ὅστον ὁ κατὰ τὰ ἄρθρα ταῦτα δανειστής δὲν εἶναι ἐκ τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν περὶ ὧν μεριμνᾷ τὸ Νομοθετικὸν τοῦτο Διάταγμα. Ἐν πάσῃ περιπτώσει εἶναι γεγονός, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ Νομοθετικὸν Διάταγμα, καίτοι ἐπρεπάζουν ἐκ τοῦ παρὸν ἡμίν ἰσχυντος ὑποθηκού συστήματος, δύναται νὰ θεωρηθῇ, ὅτι ἔκαμε τὸ πρώτον βῆμα διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ θεμοῦ τοῦ mortgage, ἀφοῦ προβλέπει τὴν ἀνευ πλειστηριασμοῦ ἀποτίσιμην τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου. Τὸ ἀλόγῳ Νομοθετικὸν Διάταγμα ὀμίλει περὶ προνομιακῆς ἱκανοποίησεως τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ «δι' ἀναγκαστικῆς διαχειρίσεως ε τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου». Κατὰ τε τὸ ἐν ιούντικον (Ε.Ν. 238) καὶ τὸ Σχέδιον Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (ἄρθρον 205 ἐπ. τέλει) τὰ προνόμια προργούνται τῆς ὑποθήκης, τὸ δὲ ἄρθρον 997 ΣΤ τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας προβλέπει σύμμετρον ἱκανοποίησιν τῶν δανειστῶν ὑπὸ τοῦ ἀναγκαστικοῦ διαχειριστοῦ. Ταῦτα πάντα, Βεβαίως, τίθενται ἡδη κατέ μέρος, ἀφοῦ τὸ Ν. Δ. 2928/54 ἐπιτρέπει τὴν ἐν τῇ Ἑγκριτικῇ πράξι τῆς νηολογήσεως συμπερίληψιν ὄρων, ἀποκλινόντων ἀπό τε τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου καὶ τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας, ἡ δὲ οὕτω κατὰ προήγησιν παντὸς ἄλλου ἔστω καὶ προνομιακοῦ δανειστοῦ ποιοῦται ποιεύμενη ἱκανοποίησις τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ

προσεγγίζει ἔτι περισσότερον τὴν κειμένην νομοθεσίαν πρὸς τὸν θε-
μὸν τοῦ mortgage, καίτοι ὁ ἐκ mortgage δανειστὴς δὲν προ-
γειται τῶν νομιτικῶν προνομιών κατὰ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ γενόμενα δεκτά
(Roscoe, Admiralty Practice σ. 55).

Όπωσδήποτε, αἱ κείμενα διατάξεις εἰναι ἀνεπαρκεῖς πρὸς ἴκανο-
ποίησιν του ἐφοπλιστικοῦ αἵτηματος περὶ δυνατότητος ἀπροσκόπου
υπομολογῆσεως mortgage ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίοιν, τούτῳ μὲν διότι αἱ
περιγραφεῖσαν διατάξεις (ἀναμφισθήτως καὶ αὐταὶ μὴ πλήρεις) δὲν
πετεκίνονται ἐπὶ πλοίοιν ἥδη τη νηολογημένων εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολο-
για, ἔκεινο δὲ διότι καὶ ἐπὶ πλοίων δυνάμει τοῦ ἄρθρου 13 Ν.Δ. 2867
νηολογημένων, αἱ παρεχόμεναι εὐέρειαι ἀποκλίσεως ἀπὸ τῶν κειμέ-
νων διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου καὶ τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας
προϋπόθετουν ἐνυπόθηκον δανειστήν, οἷος δὲν εἶναι ὁ δανειστής ἐν τη
περὶ mortgage συμβάσει.

II. Αποδείνει ήδη μετά τὰ ἐκτεθέντα χρήσιμος ἡ σύντομος ἀνασκόπησις τοῦ θεματοῦ τοῦ mortgage κατὰ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ ισχύοντα. Βασικαὶ διατάξεις εἰναῑ αἱ τῶν ἄρθρων 31 ἕως 46 τοῦ Merchant Shipping Act. Ρητέον ἐν ὅρχῃ, ὅτι ὁ νόμος προσβλέπει πρὸς τὸ mortgage ὡς πρὸς ἀσφάλειαν δανείου παρασχεντὸς εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Ἐπιβάλλεται η ἔγγραφος κατάτισις καὶ ἡ εἰς τὸν νηδόλυον ἔγγραφὴ τῆς τε συντακτικῆς πράξεως καὶ τῆς ἔξοφλησεως. Ρητὴ διατάξις ἡ τῶν ἄρθρων 34, προβλέπει, ὅτι ὁ δανειστὴς ἐκτὸς τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔχουσιν, τῶν παρενομένων αὐτῷ πρὸς πραγματοποίησιν τῆς ἀπαίτησεως του, θεωρεῖται κύδιος τοῦ πλοίου οὐδὲ παύει ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου κυριότης τοῦ ὄφειλέτου. Ο Νόμος ἐν ἄρθρῳ 35 παρέχει εἰς τὸν δανειστὴν δικαίωμα διαθέσεως τοῦ πλοίου, συνεπαγμένου πώλησιν τοῦ σκάφους καὶ παροχὴν ἀπόδειξεως καταβολῆς αὐτῷ τοῦ τιμάτου, συντερχόντων, ὅμως, πλειόνων δανειστῶν ἐκ mortgage, ἡ πώλησις τοῦ σκάφους πρὸ τοῦ μεταγενεστέρου δανειστοῦ δεῖται τῆς συγκαταθέσεως τοῦ προηγουμένου, ἀναπληρουμένης ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου. Ή πτώχευσις τοῦ ὄφειλέτου δὲν ἐπρέπει τα δικαιώματα τοῦ δανειστοῦ, σύστις προτιμῶν ταών λοιπῶν δανειστῶν. Τὰ ἐκ τοῦ mortgage δικαιώματα τοῦ δανειστοῦ εἰναῑ δεκτικά ἐκχωρήσεως, ἡ περὶ ἐκχωρήσεως, ὅμως, σύμβασις δεῖται καὶ αὐτὴ ἔγγραφης εἰς τὸ νηδόλυον. Διαδοχὴ εἰς τα δικαιώματα τοῦ δανειστοῦ λόγω π. χ. θανάτου αὐτοῦ σημειούνται ὥσπερτως εἰς τὸ νηδόλυον.

III. Αἱ ἀνωτέρῳ διατάξεις ἀποτελοῦν τὸ πλαίσιον τοῦ θεσμοῦ, ἐντὸς τοῦ ὅπου η πρακτικὴ ἀπήρτησε πρότυπον σύμβασιν περιέχουσαν τοὺς διαιτητέρους ὄρους καὶ συμφωνίας, ἡ δὲ διαιτέρᾳ σύμβασις (Deed of Covenant) καίτοι οὐχὶ κατὰ διάταξιν τοῦ νόμου, εν τούτοις δύναται νὰ μεταγραφῇ εἰς τὸ Νοληγίον καὶ είναι ἐνδιαφέρουσα καὶ παραθέτει τῶν συνθήμασι συμφωνουμένων εἰδικῶν ὄρων, οἵτινες δύνανται νὰ παράχωσιν ἡμί χρηστίμους ὑποδείξεις περὶ τῶν ἐπιδιόλμομένων τροποποιήσεων τοῦ ἐσωτερικοῦ ἡμῶν δικαίου. Ινα πραγματοποιηθῇ ἡ ἐπὶ ἐλληνικῶν πλαιών συνομολόγησις mortgage, τύπου μοισίου πρὸς ἔκεινον ὅστις σῆμερον, καθ' ἣ λέγεται, προσελκύει τοὺς εφεδραιούχους. Τῶν ὄρων τούτων ἀπεπειράθη συστηματικὴ πῶς κατατάξιν διευκολύνουσκαν κατὰ τὸ δυνατὸν τὸ Ἐλληνα ἀναγνώστην.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΦΕΙΛΕΤΟΥ

1. ΕΚΧΩΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ: Αυτή σημαίνει, διότι κατά την διάρκειαν της συμβάσεως τούς ναύλους είσπραττε ό δανειστής. Διά του ορού «ανύλως» νοούνται οι κατά ταξίδιον ναύλοι έπιβατων, το μίσθωμα που έχονται αναλώσει, άμοιβή έξι έπιθαλασσίου άρωματος ή ρυμυνήσκεσσας, τιμήμα πέπεραναμονής (έπισταλιών) ή κρατήσεως του πλοίου (detention) και πάσα είσπραξης του πλοίου πραγματοποιουμένη κατά την διάρκειαν της συμβάσεως. Οίκοθεν νοείται, διότι έναν κανονική έξυπηρετήσει τού δανείου ό δανειστής χορηγεί έκ τών ναύλων τ' άπαιτουμενα ποσά διά την ένα γένει έκμεταλλευσιν τού πλοίου.

2. ΕΚΧΩΡΗΣΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ: Νοείται ή εἰς τὸν δανειστὴν μεταβίσσας δὶ' ἐκχωρήσεως τῶν ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως πλοίου, ναύαλου ἔξιδων, κερδῶν, δικαιωμάτων τοῦ ὄφειλέου ὡς καὶ τῶν παρεπεμένων οἷον ἐπιστροφῆς ἀσφαλιστρῶν, ἐκπτώσεων κλπ.

3. ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ: Ο οφειλέτης άναλαμβάνει την ύποχρέωσιν να διατηρή τὸ πλοίον υηδογημένον καθ' δόλην τὴν διόρκειαν τῆς συμβάσεως ὡς τοῦτο ἥτοι κατὰ τὴν σύναψιν αὐτῆς, ἔχων ἄμφα τὴν ύποχρέωσιν νὰ μὴ προβῇ εἰς ἐνέργειαν συνεπαγόμενήν καὶ ἀπώλειαν μαսμένην γ' ἀγάγων τὴν διαγραφὴν τοῦ πλοίου ἐξ τοῦ νηολογίου.

4. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝ: 'Ο όφειλέτης υποχρεούνται νά καταβάλῃ τακτικώς τους κατά την διάρκειαν τής συμβάσεως καθισταμένους ἀπαίτητους φόρους, τέλη και δικαιώματα τά βαρύνουν τά πλοϊον.

5. ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΛΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ: Ό όφειλέτης ύποχρεούται νά διατηρή την κλάσιν του πλοίου παρά τώ Νηογνώμονι, οπου είναι τούτο έγγεγραμμένο, προβάσιν εις τὰς πρός τούτο άναγκασίς έπικαιωνεις της παρόπονώστε το πλοίον νά ή πάντοτε κατάλληλον

6. ΕΞΟΦΛΗΣΙΣ ΟΦΕΙΛΩΝ: Όταν ο όφειλέτης δεν πληρώνει την απόσταση που έχει συμβαλθεί, η επιχείρηση μπορεί να απαιτήσει την επιτάχυνση της πληρωμής.

ANSWER

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΑΣ - ΛΟΡΑΝ
ΒΑΣ Π ΒΡΑΝΑ

Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν Ἑλλάδι — Διαθέτουν — τὰ μοναδικὰ ἐν Ἑλλάδι ἡλεκτρονικὰ μηχανήματα (ραντάρ, γυροποιίδες κ.ἄ. ἐν πλήρει λειτουργίᾳ). Τὰ μόνα αὐθεντικά συγγράμματα γυροσκοπικῶν πυξιδίων καὶ ραντάρ. Τους ἀρίστους τῶν ἑκπαιδευτῶν, εἰδι-
κῶς μετεκπαιδεύμεντας εἰς Ἀγγλίαν, Ἀμερικὴν καὶ Καναδᾶν.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ
ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

Τὰ μόνα πλήρη ηλεκτρονικά έργα στήριξις — διαθέτοντα — πλήρη τεχνικούς έξοπλισμόν δι' οιονδήποτε ηλεκτρονικών μηχανημάτων.
Επιτελείον ειδικών τεχνικών ειδικός μετεκπαιδευθέντων εις Αγγλίαν, Αμερικήν και Καναδάν. Τεχνικοί άντιπρόσωποι διά
ελλάδο, RADIO CORPORATION OF AMERICA : R.C.A.

έγκαιρως τάς ύποχρεώσεις τού πλοίου έναντι τρίτων ώστε νά μή συντρέξῃ περίπτωσις νά έπιληφθων ούτοι αύτού πρός ικανοποίησήν των.

7. ΕΞΕΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ: 'Ο φειλέτης της ύποχρεούται νά έπιτρέπη είς τὸν δανειστὴν ἢ τὸν ἐντολοδόχον αὐτοῦ νά προβαίνῃ κατά καριού εἰς ἔξετασιν τῆς καταστάσεως τού πλοίου, φέρει δέ καὶ τὴν δαπάνην τῆς διενεργείας τῆς τοιαύτης ἑξακριβώσεως, ύποχρεούμενος νά συμμορφούται πρός τὰς τάξις ὑποδείξεις τῶν ἀπαιτουμένων ἐπισκευών, τού δανειστού δικαιουμένου νά προβῇ εἰς ταύτας δαπάνας τού φειλέτου, ἀν δὲ τελευταῖς ούτος ἀμελήσης νά συμμορφούμενης ταχθησομένης αὐτῷ ὑπὸ τού δανειστού εὐλόγου προθεσμίας.'

8. ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ: 'Ο φειλέτης ύποχρεούται νά ἀσφαλίζῃ καὶ διατηρήῃ ἡσαφαλισμένον τὸ πλοίον καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως. 'Η ἀσφαλίσις ὁρᾶ πλοῖον καὶ ναύλους κατὰ θαλασσών κινδύνων καὶ πυρός, συγκρύσεως, στάσεων, ἐπαναστάσεων, δολιοφθορᾶς, ἀπεργίας, συλλήψεως, πολεμικῶν κινδύνων, κινδύνων ἐκ ναρκών. 'Ο ἀσφαλιστής καὶ δὲ τύπος τού ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου τελούσιν ὑπὸ τῆς ἔγκρισιν τού δανειστού. 'Ωσαύτως, ὁ φειλέτης ύποχρεούται νά τηοπή τὸ πλοίον ἡσαφαλισμένον παρά τινι 'Ἀλληλασφαλιστική' Ὀργανισμῷ (Club) ἐπίσης τῆς ἔγκρισεως τού δανειστού. 'Ο φειλέτης της ύποχρεούται νά 'ἀσφαλίζῃ ἐπ' ὄνματι τού δανειστού ἢ νά ἐκγράφῃ τ' ἀσφαλιστήριος συμβολαίου καὶ νά συμπράττῃ μετ' αὐτοῦ διὰ τὴν εἰσπραξίν παντός ποσοῦ ὀφειλόμενου ἐκ τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων καὶ νά χορηγῇ τῷ δανειστῇ τὸ δικαίωμα, ὅπως αὐτὸς ἀσκήσῃ τὰς ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων ἀγωγάς.'

9. ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΤΗΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ: 'Ο φειλέτης ύποχρεούται νά ἔκμεταλλεύεται τὸ πλοίον κατὰ τρόπον σύμφωνον πρὸς τοὺς ὄρους τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων, ύποχρεούμενος ιδίᾳ νά μή προβαίνῃ εἰς ἐνέργειας ἀντιθέτους πρὸς τούτους καὶ δυναμένους ν' ἀγάγωσιν εἰς ἀκύρωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως.'

10. ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΣΥΝΝΟΜΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ: 'Ο φειλέτης ύποχρεούται νά ἔκμεταλλεύεται τὸ πλοίον κατὰ τρόπον σύμφωνον πρὸς τοὺς νόμους ἀποφεύγων μεταφοράς ἀπηγορευμένας ἢ δυναμένας νά ἔκθεσοι τὸ πλοίον εἰς λῆπτιν.'

11. ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ: 'Ο φειλέτης ύποχρεούται αἴτησι τού δανειστού νά παρέχῃ αὐτῷ κατὰ καριού πληροφορίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἔκμετάλλευσιν, τὰς ἀνελκυσμένας ύποχρεώσεις καὶ τὴν θέσιν τού πλοίου, τυχὸν ἐπιβαλάσσον ἀρωγὴν ἢ ρυμουλκησιν καὶ νά παρέχῃ αὐτῷ ἀντιγραφα παντὸς ἐγγράφου ἀφορώντος τὸ πλοίον.'

12. ΠΑΡΟΧΗ ΕΝΤΟΛΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΔΑΝΕΙΣΤΗΝ: 'Ο φειλέτης διορίζει καὶ ἀποκαμιστὰ τὸν δανειστὴν ἀνεκκλήτως ἐντολοδόχον, δυναμένον νά ἐνεργῇ ἀντ' αὐτοῦ (τού φειλέτου) πάν δι αὐτὸς ούτος θὰ ἐνηργει ἐν σχέσει πρὸς τὸ πλοίον καὶ τὴν ἔκμετάλλευσιν αὐτῷ, ὁ δανειστὴς, δύμως, δὲν θ' ἀσκήσῃ τὰ ἐντεύθεν δικαιώματα εἰμὴ μόνον ἐν περιπτώσει παραδόσεως ἢ μή παρήσεως τῶν ἐκ τῆς παρούσης ύποχρεώσεων τού φειλέτου. 'Η ἐκ μέρους τού δανειστού ἀσκησις τῶν ὡς ἐντολοδόχων δικαιωμάτων αὐτοῦ τεκμάριον ἔναντι τῶν τρίτων ἀμάχητως τῆς ἐκ μέρους τού φειλέτου παράδασιν τῶν συμπεφωνημένων, ὁ δανειστὴς, δύμως, εἶναι ὑπεύθυνος ἔναντι τού φειλέτου διὰ τὴν μή δέουσαν ἀνάληψιν τῶν ἔξουσιών τού ἐντολοδόχου.'

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΟΥ

1. 'Ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῶν ύποχρεώσεων τού φειλέτου δανειστῆς δικαιούται: α) 'Ἄσκων τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματα αὐτοῦ νά θεωρήσῃ ὡς ἀπαιτητὸν πᾶν ποσὸν ὀφειλόμενον αὐτῷ παρὰ τού φειλέτου ἐξ οἰστητοῦ αἴτιας, β) νά λάβῃ εἰς τὴν κατοχὴν τού πλοίου προδαίνων εἰς τὴν κατὰ τὴν κρίσιν τού ἔκμετάλλευσιν αὐτοῦ μέχρι τῆς ἔξευσεως ἀγόραστου, ν' ἀπόλυτη καὶ προστατεύσαντα πλοίαρχον καὶ πλήρωμα, νά ἐπισκευάζῃ καὶ ἐγγράφῃ τούτῳ εἰς νηογνώμονα, νά εἰσπράττῃ πᾶν ποσὸν ὀφειλόμενον εἰς τὸ πλοίον ἢ νά ἐνάγῃ πρὸς εἰσ-

πραξιν αὐτοῦ ἐπ' ὄνματι τού φειλέτου, νά ἔξοφλη ύποχρεώσεις τού πλοίου καὶ νά συμβιδάζεται ἐπ' αὐτῶν καὶ ἐν γένει νά ἐνεργῇ ὡς ἐάν ήτο κύριος τού πλοίου. Διὰ τὴν τοιαύτην διαχείρισιν τού πλοίου ὁ δανειστὴς, αὐτόπροσώπως μὲν διεισγάνων ταύτην, δικαιούται ἐκτὸς τῶν ἔξδων καὶ ἀμοιβῆς, διὰ τρίτων δὲ προσώπων διενεργῶν αὐτῆν, καταβάλλει αὐτὸς τὰ τε ἔξδων καὶ τὴν συνήθη ἀμοιβῆν. Κατ', ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τὴν δαπάνην φέρει ὁ φειλέτης, γ) νά πωλήῃ μετ' εἰδοποίησιν, ἢ ἀνευ εἰδιποίησεως πρὸς τὸ πλοίον ἐν ὅλῃ ἢ ἐν μέρει, μετρητοῖς ἢ ἐπὶ πιστώσει καὶ ἄλλοις ἐν γένει δροῖς τῆς ἀπολούτου κρίσεως αὐτοῦ. 'Ο δανειστὴς δικαιούται ν' ἀναβάλῃ τὴν πώλησιν κατ' ἔλευθεραν κρίσιν μή ύποχρεούμενος εἰς ἀποζημίωσιν διὰ ζημίαν ἐπελθούσαν ἐκ τῆς τοιαύτης ἀναβολῆς.'

2. Τὸ προϊόν τῆς πωλήσεως δικαιούται ὁ δανειστὴς ν' ἀγάγῃ εἰς ἔξοφλησιν κατὰ πρώτων λόγου τῶν ἔξδων τῆς πωλήσεως ἢ ἄλλων ἔξδων καὶ μετὰ ταῦτα εἰς ἔξοφλησιν τού κεφαλαίου καὶ τόκων.

3. 'Ο δανειστὴς δικαιούται καὶ δύναται κατὰ τὴν ἀπόλυτον αὐτοῦ κρίσιν νά μεταβιδάσῃ ἐν δλω ἢ ἐν μέρει τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματα αὐτοῦ ἢ ἀνευ εἰδιποίησεως πρὸς τὸ τόδιον δικαιώματος περατέρω μεταβιδάσεως αὐτῶν.

4. 'Ο δανειστὴς δύναται νά μή ἀσκήσῃ ἐν δλω ἢ ἐν μέρει τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματα αὐτοῦ, χωρὶς, δύμως, ἐπὶ τῆς τοιαύτης μή ἀσκήσεως γάρ θεωρῆται, διὰ παρητήρη τού δικαιώματος, δηποτας, ἀσκήσεως ταῦτα.

5. 'Ο δανειστὴς δικαιούται νά προσφύγῃ εἰς τ' ἀγγειλικὰ δικαστήρια δισκίας ἐκ τῆς παρούσης συμβάσεως τίθεται ζητῆμα ἐπιδεές δικαστικῆς παρεμβάσεως. Τὴν παρούσαν σύμβασιν καταλαμβάνει καὶ ρυθμίζει τὸ δικαίον.

6. 'Ο δανειστὴς προτιθέμενος νά προβῇ εἰς ἔγγραφον τίνα εἰδοποίησιν πρὸς τὸν φειλέτην, δικαιούται νά πράξῃ τούτῳ δι' εἰποτῆς ἀπευθυνούμενης εἰς τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματος περατέρω μεταβιδάσεως αὐτῶν.

7. 'Ο δανειστὴς δύναται δέν εύθυνεται διὰ πάσαν ζημίαν ἀνυπαιτίων προενθείσαν κατ' ἀκολουθίαν τῆς πωλήσεως τού πλοίου ἢ τῆς ἀσκήσεως τῶν ἐν τῆ συμβάσει δικαιωμάτων αὐτοῦ.

8. Τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματα τού δανειστού ἐπεκτείνονται αὐτοδικίων ἐπί τὰ πάσαν ύποχρεώσεως ἢ δηλωθείσαν ἔδραν τῆς ἐπιχειρίσεως τού φειλέτου, ἀρκούση τῆς εἰς τὸ Ταχυδρομεῖον παραδόσεως τού σχετικού φακέλλου.

ΠΟΤΕ ΤΟ ΧΡΕΟΣ ΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ ΑΠΑΙΤΗΤΟΝ

Τὸ διά τῆς συμβάσεως ἔξασφαλίζομενον χρέος δύναται νά θεωρήσῃ δανειστὴς ὡς ἀπαιτητὸν εἰς τὰς ἀκολούθους περιπτώσεις:

1. 'Ἐὰν ὁ φειλέτης δέν καταβάλλει ἐμπροθέσματα δισσοῦ ἔδει νά καταδάλη δυνάμει τῆς συμβάσεως καὶ τῶν ὅρων καὶ συμφωνιῶν αὐτῆς.

2. 'Ἐὰν ὁ φειλέτης δέν καταβάλλει ἐμπροθέσματα τ' ἀσφαλίστριος ἢ δέν ἐκχωρήσῃ ἢ δέν ὀπισθογράψῃ ἢ δέν παραδώσῃ τὰ ἀσφαλίστρια ἢ δέν διά πράξεως ἢ παραλειφεως αὐτῷ κατὰ τὴν ἀπόλυτον κρίσιν τού δανειστού, καταστήσῃ ἀκυρὸν τὴν ἀσφαλίσιν ἐν ὅλῃ ἢ μέρει ἢ ἐκθετη τὴν ἀσφαλίστριον συμβασιν εἰς κίνδυνον ἀκυρώσεως.

3. 'Ἐὰν ἡ ἀπιχείρησις τού φειλέτου τεθῇ ὑπὸ ἐκκαθάρισιν καὶ διορισθῇ διαχειρίστης (ἐξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως καθ') ἢ δέν τη συγκαταθέσει τού δανειστού τίθεται αὐτὴ ὑπὸ ἐκκαθάρισιν ἐπί σκοπῷ συνενδέσεως ματ' ἀλλής ἀπιχειρήσεως) ἢ ἀν αὔτῃ ἀναστείλῃ τὰ πληρωμάς της ἢ τὰς ἐργασίας της ἢ συμβιδασθή μετά τῶν δανειστῶν της ἢ ἀν κατὰ τὴν ἀπόλυτον κρίσιν τού δανειστού περιήλθεν δισσοῦ δυσχερείας.

4. 'Ἐὰν λάβῃ χώρων ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις κατὰ τού φειλέτου δι' οἰονήποτε ποσόν.

5. 'Ἐὰν ὁ φειλέτης δέν εύθυνεται τὴν ἔγγραφου συναινέσεως τού δανειστού παραχωρήσῃ ἔπειραν τὸ πλοίον, τους ναύλους ἢ τὴν ἀσφαλίσιν αὐτοῦ.

6. 'Ἐὰν κατασχεῖται τὸ πλοίον καὶ δέν ἀρθῇ ἢ κατασχεῖται ἐντὸς δεκατένεται τὴν ἡμερών ἀπὸ τῆς ἀποδολῆς της.

7. 'Ἐὰν δημευθῇ ἐν δλω ἢ ἐν μέρει τὸ πλοίον ἢ ἀν συνεπεία ἐνεργείας τού φειλέτου δημιουργήται κατὰ τὴν ἀπόλυτον κρίσιν τού δανειστού, κίνδυνος τοιαύτης.

8. 'Ἐὰν ὁ πλοίορχος τού πλοίου, ἀνευ τῆς προηγουμένης ἔγγραφου ἔκμετάλλευσεως τού δανειστού δημιουργήσῃ ἔπειραν ὑπὲρ τού δικαιούχου ἐπί τού πλοίου ἢ τού ναύλου ἢ παραχωρήσῃ τοιούτο προνόμιον, προηγουμένων της ἀπαιτητήσεως τού δανειστού.

9. 'Ἐὰν ἀνευ τῆς προηγουμένης ἔγγραφου ἔκμετάλλευσεως τού δανειστού, παραδοθῇ τὸ πλοίον πρὸς ἐνέργειαν ἐκτεταμένων ἢ μεγάλης ἀξίας ἐπισκευῶν, ἐκτὸς ἐν δλω ὁ μελλών νά ἐνεργήσῃ τὰς ἐπισκευάς παρατητῆς τού πλοίου προνούμιον τού διά τὴν ἐκ τῶν ἐπισκευῶν ἀπαίτησης.

10. 'Ἐὰν ὁ φειλέτης δέν διατηρήσῃ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν καὶ εἰς τὴν κανονικήν πληρωμήν τῶν μισθῶν τού πλοιάρχου καὶ τού πληρώματος καὶ περὶ τού δὲν ὑφίσταται ἀπαίτησης δι' ἔξδω τού πλοίου παρεκτός τῶν ἀσφαλίσης τού πλοίου τού πλοιάρχου τού ταξίδιον κατὰ τὴν συνήθη ἐκμετάλλευσιν τού πλοίου.

11. 'Ἐὰν ἀνευ τῆς ἔγκρισεως τού δανειστού ναυλώσῃ ἢ ἀλλώς πως δεσμεύσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τού πλοίου διαχρόνως πέραν τῶν 6 μηνῶν, ἔξαιρεται τῆς δανειστού.

12. 'Ἐὰν τὸ πλοίον παρητήρη ἐν δλω ἢ ἐν μέρει ἀνευ τῆς προηγουμένης ἔγγραφου συγκαταθέσεως τού δανειστού.

13. 'Ἐὰν ὁ φειλέτης δέν διατηρήσῃ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν καὶ εἰς τὴν περιπτώσεων κλάσιν αὐτοῦ (ἔξαιρουμένων τῶν περιόδων ἐπισκευῶν) ἢ δέν συμμορφωθῇ πρὸς τοὺς ἀφορῶντας τὸ πλοίον κανονισμούς καὶ νομούς.

14. 'Ἐὰν ἔξαιρεται τῆς περιπτώσεως τῆς ἀνωτέρας βίας, ὁ φειλέτης δέν τηρήσῃ ἀνειλημμένας ύποχρεώσεις αὐτοῦ ἐκ συμβάσεως ναυλώσεως ἢ δέν ἔξοφληση ύποχρεώσεις ἀναλογηθείσας νομιμως ὑπὸ τού πλοιάρχου.

15. 'Η ἀνωτέρω παραθετική περιπτώσεως τού πλοίου διατηρήσεται ἡ προσθήτη ἀλλώς δρων πρὸς ἡ προσφέρεται τὸ ὑπὸ τῆς ἀπολούτου παντοδυναμίας της συμβάσεως κυριαρχούμενων ἀγγλικῶν δικαιοίων τῶν ἐνοχῶν. 'Ἐν πάσα, δύμως, περιπτώσεις της ποδεικύνουσιν ούτοι σαφῶς ποίειν ἢ ἐπιδιωκούμενη ἐκτασίας τῆς ἔξασφαλίσεως τού δανειστού καὶ συνεπῶς ποίει δέοντας νά είνει καὶ ἡ παρ' ἡμῖν νομοθετικὴ ρύθμισις τού μέλλοντος νά είσαχθη θεσμοῦ.

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

ΚΑΤΑΠΛΗΣΣΟΝΤΕΣ ΑΡΙΘΜΟΙ

Εις ειδικήν έδοσιν της έγκυρου ιαπωνικής έφμεριδος «Ναυτικά και Εμπορικά Νέα» καὶ υπό τὸν τίτλον «Οἱ Ἐλλῆνες φέρουν τὴν εὐημερίαν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα», παρέχονται ἐν λεπτομερείᾳ λίαν ἐνδιαφέροντες στατιστικοὶ ἀριθμοὶ τῶν ἑλληνικῶν παραγγελών, αἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἐδόθησαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ οἱ ὅποιαι, ὅπως ἀποδεικνύεται, ὑπῆρχαν ὁ κύριος παράγων τῆς ηὔημένης παραγγελίας τῶν τελευταίων ἔτων.

Ἀνεξαρτήτως ἀνακριθεῶν τινῶν, μὴ οὐσιωδῶν, σσον ἀφορᾶ τὰ ὄνοματα τῶν διαχειριστῶν ὡρισμένων ξένων ἑταῖρων ἑλληνικῶν συμφερόντων καὶ τῆς συγχύσεως τῆς προερχομένης ἐκ τῆς συνωνυμίας (Γουλανδρῆς, Νομικός καὶ ἄλλοι), οἱ δημοσιευμένοι εἰς τὴν ἐλληνικήν έδοσιν πίνακες ἀποδίδουν τὴν ἀκρίβειαν, κατὰ προσέγγισιν. Αἱ ἑλληνικαὶ παραγγελίαι εἰσὶ τὴν ιαπωνικήν ἐφημερίδος. Μεταξύ, πάντως, τοῦ Ἀπριλίου τοῦ 1948 μέχοι τῆς 30ῆς Νοεμβρίου 1956, τὸ ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν ἐνέκοινε, κατὰ τὴν ἐλληνικήν στατιστικήν, τὴν ναυπηγήσιν διὰ λογαριασμῶν ξένων ἐφοπλιστῶν 338 σκαφῶν, τόννων γκρός 4.824.115 (7.551.358 τόν. d.w.).

Ἐκ τοῦ συνόλου τούτου 168 σκάφη, 2.668.740 τόν. γκρός (4.178.523 τ. d.w.) παραγγέλθησαν ἀπὸ 19 ἑλληνικούς ἐφοπλιστικοὺς Οἶκους, περιλαμβανομένους εἰς τὸν Πίνακα Α΄ τῆς στατιστικής 50 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, καὶ τὰ 55.3 % τοῦ συνολικοῦ τοννάς ἀναφέρονται εἰς παραγγελίας τῶν 19 αὐτῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Εἰς τὸν Πίνακα Β΄ τῆς στατιστικῆς δι' 170 σκάφη 2.155.375 τόν. γκρός, ὑπὸ τῶν τίτλον «Ἄλλοι ἐφοπλισταί», περιλαμβάνονται καὶ τὰ ὄντα αἴτησις Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ἄλλων ἑταῖρων ἑλληνικῶν

Πίνακας τῶν ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου 1948 μέχρι 30ῆς Νοεμβρίου 1956 παραγγελίων εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀπὸ ἑλληνικὰ ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα.

Οἶκοι	Πλοία	Τ. γκρ.	Τ. d.w.	Πλοία	Τ. γκρ.	Τ. d.w.	Πλοία	Τ. γκρ.	Τ. d.w.
Γουλανδρῆ	23	523.960	843.400	(*) 15	167.100	258.998	38	691.060	1.102.398
Ἐμπειρίκου	3	62.700	96.000	1	8.000	12.400	4	70.700	108.400
Κουμαντάρου	—	—	—	1	8.600	14.800	1	8.600	14.800
Λεμού	8	190.000	300.500	(*) 10	156.050	239.500	18	346.050	540.000
Βεργωτῆ	5	96.700	152.300	2	16.400	25.000	7	113.100	177.300
Νιάρχου	10	246.000	387.000	3	23.400	37.200	13	269.400	424.200
Κευλευκούντη	10	160.000	244.000	4	32.050	48.500	14	192.050	293.100
Νευκού	2	41.400	64.800	1	7.200	11.800	3	48.600	76.600
Λιβανού	5	111.500	176.000	12	122.000	168.000	17	233.500	344.000
Καλλιμανοπούλου	1	13.000	20.320	6	26.600	38.000	7	39.600	58.320
Χανδρῆ	2	42.000	65.000	2	15.200	24.800	4	57.200	89.800
Πατέρα	—	—	—	3	20.700	34.500	3	20.700	34.500
Α. Λούζη	—	—	—	5	52.300	82.763	5	52.300	82.763
I. M. Καρρᾶ	9	137.250	215.300	3	24.900	39.900	12	162.150	255.200
Σ. Γ. Ἀνδρεόδη	8	195.700	312.000	3	28.630	42.450	11	224.330	354.450
Π. Μαργαρώνη	—	—	—	(*) 3	26.700	42.192	3	16.700	42.192
Α. Σ. Ὁνάση	2	50.000	80.000	—	—	—	2	50.000	80.000
Λυκιαρδοπούλου	2	33.200	52.100	2	13.900	23.600	4	47.100	75.700
Δάρμπαση	—	—	—	2	15.600	24.800	2	15.600	24.800
Σύνολον:	90	1.903.410	3.009.320	(*) 78	765.330	1.169.203	168	2.668.740	4.178.523
Λοιποὶ ἐφοπλισταὶ (**) :	97	1.641.030	2.574.225	73	514.345	798.610	170	2.155.375	3.372.835
Γενικὸν Σύνολον:	187	3.544.440	5.583.545	151	1.279.675	1.967.813	338	4.824.115	7.551.358

(*) Εἰς τὰ 78 φορτηγά, 765.330 τ. γκρός ἡ 1.169.203 τόννων (l.w.), περιλαμβάνονται καὶ 5 φορτηγά εἰδικῶν τύπων (μεταλλοφόρα κλπ.) 127.200 τόν. γκρός π. 193.542 τόννων (l. w.). Ἐξ αὐτῶν 1 χωρητικότητος 25.000 τόν. γκρός ἡ 37.600 τόννων (l.w.), ἀνήκει εἰς τὸν Οἶκον Γουλανδρῆ, 3 χωρητικότητος 88.500 τόν. γκρός ἡ 193.542 τόννων (l. w.), εἰς τὸν Οἶκον Λεμού καὶ 1 χωρητικότητος 13.700 τόν. γκρός ἡ 20.942 τόννων (l.w.), εἰς τὸν Οἶκον Π. Μαργαρώνη.

(**) Τὰ 170 σκάφη, 2.155.375 τόν. γκρός δὲν παραγγέλθησαν ὅλα ἀπὸ «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς». Πολλὰ ἀνήκουν εἰς ξένας ἑταῖριας. Τὰ ἑλληνικά συμφερόντων σκάφη τῆς ὄντας περιπτώσεως «Λοιποὶ ἐφοπλισταὶ» ἀνέρχονται εἰς 21 φορτηγά καὶ 23 τάνκερες, τόν. γκρός 735.460.

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

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

Evaporators (salt water)

Coils (heat exchange)

Coils (water heater)

Liners (bronze)

Heat Exchange

Rope, Manila

Wire

Anchors

Chain (anchor)

→ WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC

125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N.Y.

ΤΑ ΝΕΑ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΡΑΜΠΣ

ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΤΟΝΝΑΖ;

Πρόσφατον δελτίον του Γραφείου Ούεστον, ασχελεῖται μὲ τὸ θέμα τῶν νέων μεγάλων τράμπς. Μία κλασική σκαφών — γράφει — κατέλαβεν ἐσχάτως ἔξεχουσαν θέσιν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν τράμπς. Διακρίνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν τύπον, λόγῳ τοῦ μεγάλου μεγέθους του (12.000 τόνων d. w., καὶ ἄνω), τῆς μείζονος ταχύτητος καὶ συνήθους λόγῳ τοῦ γεγονότος, ὅτι εἶναι πρωταρισμένον νά ἐργάζεται, εἴτε μὲ ἀνοικτόν, εἴτε μὲ κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ». Δύναται μᾶλλον νά χαρακτηρισθῇ, ὡς «φορτγὸν διά χώμα φορτίου» (bulk carrier), παρά ως τράμπ. Εἰς τὴν μελέτην δὲν περιελήφθησαν τὰ εἰδικὰ μεταλλοφόρα ἢ τὰ μεταφορικὰ βω-ξίτου.

Ἡ σύνθεσις τοῦ στόλου τῶν μεγάλων τράμπς ἀναλύεται ἀπὸ πλευ-ρᾶς μεγέθους, ἥλικίας καὶ σημασίας. Ἀριθμός τις τῶν σκαφῶν τούτων, ἀτίνα εἰργάσθησαν κατὰ τὸ 1956, ἔξητάσθη πρὸς καθορισμὸν τῶν τύ-πων φορτίου καὶ τοῦ ἀριθμοῦ ταξιδίων ἑκάστου εἰδούς φορτίου. Διὰ τὴν σύγκρισιν, ἐλήφθη πρὸς μελέτην παράδειγμα συνήθους τράμπ φορτγοῦ, τύπου «λίμπερτ». Οἱ δύο οὐτοὶ τύποι παρέχουν δεδομένα χαρακτηριστι-κῶν ἔμεταλλευσεων ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς ύψισταμένας ἀπὸ ἀ-πόσθεως βυθίσματος δυνατότητας τῶν διαφόρων λιμένων.

ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΡΑΜΠΣ: Ἡ ποικιλία εἰς τὰ μεγέθους τῶν ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ μεγάλων τράμπς εἶναι σχετικῶς μικρά, ἀν παραβληθῆ πρὸς τὰ μεταλλοφόρα καὶ τὰ δεξαμενόλοια. Τὰ ὑπάρχοντα μέχρι τέλους τοῦ 1956 μεγαλύτερα φορτγὰ εἶχον μέγεθος μεχρὶ 20.000 τόνων d. w., ἐνῷ πολὺ ὀλίγη τοῦ ἐν λόγῳ μεγέθους τε-λούν ἥδη ὑπὸ παραγγελίαν. Ὁ λόγος δέον νά ἀναζητηθῇ εἰς τὸ ὅτι τὸ στάδιον χρησιμοποίησας τοιούτων σκαφῶν εἶνε λίαν περιωρισμένον, ἔξαι-ρέσει τῶν μεταφορῶν μεταλλεύματος. Ἀλλὰ καὶ ἐντὸς τῆς ἀκτίνος μεγεθῶν μεταξὺ 12.000 ἑως 20.000 τόνων d. w. μικρὰ μόνον υφίσταται ἀναλο-γία σκαφῶν, ἀτίνα ὑπερβαίνουν τὰς 16.000 τόνων d. w.. Ὁ τελευταῖος οὐτος ἀριθμός δύναται νά ληφθῇ ως τὸ ἐσχάτον ὅριον διά σκάφη γενικῆς ἀπασχόλησης. Ἀκόμη καὶ ταῦτα τείνουν νά ἐργάζονται ἐπὶ ὀλίγων, μᾶλλον, τομέων μεταφορῶν παρά εἰς μεταφορὰς καθ' ἄπαντα τὸν κό-σμον. Ὁ κατωτέρω πίνακας ἔμφανιζε τὴν ὑπάρχουσαν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 χωρητικότητα εἰς μεγάλα τράμπς:

Μέγεθος d.w.	Πλοια	T. d.w.	%
12.000 ἑως 12.999	71	890.600	46.4
13.000 ἑως 13.999	19	252.600	13.2
14.000 ἑως 14.999	24	346.700	18.1
15.000 ἑως 15.999	20	307.800	16.1
16.000 ἑως 16.999	5	80.400	4.2
19.000 ἑως 19.999	2	38.300	2.0
Σύνολον:	141	1.916.400	100.0

Τὸ ημισυ σχεδὸν τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος ἀναφέρεται εἰς μεγέθη οὐχὶ μεγαλείτερα τῶν 13.000 τόνων d. w. καὶ τὰ 78 % ἀναφέρονται εἰς σκάφη κάτω τῶν 15.000 τόνων d. w. Κατὰ πλειονότητα, οἱ τόνοι d. w. ἀφοροῦν σκάφη μὲ κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ», οὕτως τὰς ἐν τὰ σκά-φη τῶν 12.000 ἑως 12.999 τόνων d. w. ἥσελον χρησιμοποιηθῇ μὲ ἀνοι-κτὸν «σέλτερ-ντέκ», μεταφέρονται εἰς τὴν κανονικὴν διάδα τῶν συνήθους τράμπς τῶν 10.000 ἑως 11.000 τόνων d. w.. Τούτο, Βεβαίως εἶναι ἀπί-θανον νά συμβῇ κατὰ τὰς παραύσας περιστάσεις, καθ' ἃς ἡ πίεσις ζη-τήσεως διὰ πλοίων προέρχεται ἀπὸ τὰ βαρύτερα σχετικῶς εἰς χώμα φο-τία, ἥτοι τὸ γαϊδανθρακα, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὸν σίτον. Μία, δυνα, μεταδολή εἰς τὸ παρόν κλίμα τῶν ναυλαγορῶν δύναται νά ἔχῃ ὡς ἐπα-κόλουθον τὴν μετατροπὴν τῶν μεγάλων τράμπς ἀπὸ τὸ κλειστὸν εἰς τὸ ἀνοικτὸν «σέλτερ-ντέκ», καθισταμένων οὕτω τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ικανῶν νά συναγεύζωνται λίαν ἀποτελεσματικῶς τὰ φορτγὰ λάινερς, ναυλω-νόμενα ἀπὸ ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν, δεδουμένου, διτι παρουσιάζουν μεγαλυτέραν ταχύτητα, υψηλὴν κυβικὴν χωρητικότητα καὶ χαυηὴν κα-θαρά (νέτ) τοιούτων. Τὰ τελευταῖα τάυτα πλεονεκτήματα παρέχουν εἰς τὸν νέον στόλον τῶν μεγάλων τράμπς μείζονα εύκαμψιάν, ἔναντι δύο ὄλλων στόλων, ἥτοι τῶν μεταλλοφόρων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰς πε-ριόδον χαμηλῶν ναύλων ἔτεινε δυνατόν ἡ μεταφορικὴ χωρητικότης τῶν τράμπς νά μειωθῇ μέχρι 20%, χωρὶς νά παροπλισθούν σκάφη ἑως, ἀφ' ἑ-τέρου τὰ καταβαλλόμενα παρ' ἔκστους σκάφους ποσὰ λιμενικῶν τελῶν θὰ εἶναι μικρότερα, ἀποζημιουμένων οὕτω ἐν μερὶ δι' ἔλλειψιν φορτίου. Πρὸς τὸ πασὸν — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν Ούεστον φόρδον — τοιούτη περίπτωσις δέον νά θεωρηθῇ ως πόρρω ἀπέχουσα, ἀλλ' ἔχων τὶς ὑπ' ὄψιν τὴν ιστορίαν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράμπς, δὲν δύναται νά τὴν πα-ραβλέψῃ.

ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: Ἡ μικρὰ ἥλικια τῶν μεγάλων τράμπς δύ-

ναται νὰ ἐκτιμηθῇ ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ 65 % τοῦ ἐν λόγῳ στόλου ἐ-ναυπηγήθησαν τὸ 1956 καὶ ὅτι ἡ μέση ἥλικια τοῦ στόλου τούτου εἶναι ἡ τῶν 3 ½ ἑτῶν. Ἡ νέα αὔτη κατηγορία τράμπς πρήστεν ἀναπτυσσό-μενη ἀπὸ τὸ 1955 καὶ σήμερον διανυεῖ τὸ στάδιον τῆς εὐρύτερας ἐ-πεκτάσεως. Ἀξιοσημείωτον εἶναι, ὅτι πολλὰ ἐκ τῶν παλαιοτέρων σκα-φῶν (μεγέθους 12.000 τόνων d. w. καὶ ἄνω) ἡσαν πρώτη φορτγ-γὰ-λαίνερς.

Ναυπ.	Πλοια	T. d.w.	%
1956	90	1.250.000	65.2
1955	19	255.000	13.3
1954	2	26.500	1.4
1953	3	37.200	1.9
1952	2	25.900	1.4
1951	1	13.200	0.7
1946—50	1	12.500	0.7
1940—45	12	152.700	7.9
1939 καὶ πέραν	11	143.400	7.5
Σύνολον:	141	1.916.400	100.0

Ὁ στόλος τῶν τράμπς, ἐν τῷ συνόλῳ του λαμβανόμενος, δεικνύει με-γάλην συγκέντρωσιν λιμπερτούς, ναυπηγήθεντων μεταξὺ τῶν πολεμικῶν ἐτῶν 1940—45, ἔχει δὲ μεσηνή ἥλικια 16 ἑτῶν. Συνεπῶς, τὸ ἐπίταχυνθὲν τελευταῖαν ναυπηγικὸν πρόγραμμα διὰ μεγάλα τράμπς δύναται νὰ θεωρηθῇ ως ἀποδέπτον εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ μεγάλου ὄγκου σκα-φῶν, ἀτίνα θὰ καταστοῦν παρθῆλικα ἐντὸς τῶν προσεχών δέκα ἑτῶν. Ἐν όψιν τούτοις, τῆς ταχείας διευρύνσεως τῆς μεταφορικῆς ζωρότητος, οὐδὲν σημείον ὑποδεικνύει, ὅτι τὰ μεγάλα τράμπς ἔξετόπισαν ἥδη τὸ τυπικὸν τράμπ, ἐκτὸς τῶν εἰς τὸν ὑπερατλαντικὸν τομέα τῆς μεταφο-ρᾶς ἀμερικανικῶν γαιανθράκων.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΤΡΑΜΠΣ: Ἡ κατανομὴ τῶν με-γάλων τράμπς κατὰ σημασίας, παρουσιάζει προεξαρχούσας τὰς σημα-σίας τῆς Λιβερίας, Νορβηγίας, Ιταλίας, Παναμᾶ καὶ Ἐλλάδος, αἵτινες — ὅμοι λαμβανόμεναι — κατέχουν τὰ 87 % τοῦ στόλου. Ἡ τοιούτη συγκέντρωσις πλοιοκτησίας διατηρεῖται καὶ ὡς πρὸς τὰ μεγέθη καὶ τὴν ἥλικιαν. Τὴν κατανομὴν κατὰ σημασίας (μὲ τὸ ἀντίστοιχον δι' ἔκστον ποσταστόν), δεικνύει ὁ κάτωθι πίναξ:

Σημασία	Πλοια	T. d.w.	%
Λιβερίανη	54	754.500	39.4
Νορβηγική	27	350.500	18.3
Ιταλική	15	214.200	11.2
Παναμαϊκή	9	123.600	6.4
Γερμανική	9	115.400	6.0
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8	109.500	5.7
Όλλανδική	5	62.700	3.3
Σουηδική	3	39.300	2.0
Κοσταρικής	3	38.000	2.0
Ηνωμένων Πολιτειῶν	3	37.400	2.0
Μεγάλης Βρεταννίας	2	33.000	1.7
Ίαπωνική	2	25.800	1.3
Δανική	1	12.500	0.7
Σύνολον:	141	1.916.400	100.0

Ἡ κατωτάτη θέσις τὴν ὁποίαν καταλαμβάνουν εἰς τὸν ἀνωτέρω πί-νακα μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι, ὅπως αἱ Ηνωμέναι Πολιτείαι, ἡ Μεγάλη Βρεταννία καὶ ἡ Ίαπωνια, προκαλεῖ ἐντύπωσιν, μολονότι δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται τὸ γεγονός, ὅτι αἱ Ηνωμέναι Πολιτείαι ἐλέγχουν, ὄπωσδη-ποτε, τὸ ὑπὸ τὰς σημασίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ τοντάζ.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΤΡΑΜΠΣ: Ἀπὸ τὰ δεδομένα τῶν ἐπὶ έις τοξιδίων διὰ τὰ μεγάλα τράμπς εἶναι δυνατόν νὰ προ-έλθῃ της εἰς μιαν προχειρόν ἔκτιμησην τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ οὐφισταμένου εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 στόλου μεγάλων τράμπς (1.916.400 τόνων d. w.), ὡς ἀκολούθως:

Φορτία	Σύνολο. t. d.w.
Γαιάνθρακες	11.100.000
Μεταλλεύματα	4.000.000
Γενινάτα	1.900.000
Λοιπά φορτία	4.200.000
Σύνολον:	21.200.000

“Ας σημειωθῇ, ὅτι τὸ σύνολον τῶν εἰσαχθέντων εἰς τὴν Εὐρώπην ἔξ

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 306

Αμερικής άνηλθεν εἰς 38 έκατομμύρια τόννους.

Δίδεται κατωτέρῳ τῷ ποσσούτον τοῦ καταναλώθεντος χρόνου ἐν δρμῷ, ἐν πλῷ με φορτίον καὶ ἐν πλῷ ὑπὲ ἔρμα δι' ἕνα μεγάλο τράμπη, ἐν συγκρίσει πρὸς ἓν λίμπερτ:

		Ἐν πλώ			
Πλοΐα	Εις λιμ.	Ἐμφορτ.	Μέ έρμα	Σύνολον %	
Μεγάλο τράμπ	30.9	39.6	29.5	100.—	
Λίμπερτο τράμπ	32.8	40.7	26.5	100.—	

Αι δύο σειραί αρίθμων συμπίπτουν, όπωσδήποτε, μολονότι τὸ ποσ-
στὸν τοῦ ἐν λιμένι χρόνου εἶναι χαμηλότερον διὰ τὰ μεγάλα τράμπς.
Ἀν ἡ θηθὶ οὐπὲ φίψις ἡ υψηλοτέρα ἐν πλῷ ταχύτης τῶν μεγάλων τράμπς
(13 ἔως 14 μίλια, ἔναντι 9 ἔως 10 τῶν λίμπερτς) τὸ μεγάλο τράμπ
διαίνει περισσοτέρους τόνους-μίλια, ἔτησίως, μὲ φορτίον, ἢτοι κατὰ
προσεγγίσιμην 46.800, ἔναντι 33.900.¹ Η βελτιώσις αὐτῆς είναι ἀνάλογη
πρὸς τὴν ταχύτητα μόνον (ότι ἐν πλῷ χρόνος ἐμφόρου σκάφων είνει τε-
ρίπου ὁ αὐτὸς καὶ διὰ τοὺς δύο τύπους). Εἳς ἄλλου ὁ ἐν πλῷ χρόνος οὐ-
πέρω ἔρμα είναι μεγαλύτερος εἰς τὰ μεγάλα τράμπς. Τοῦτο δύναται νὰ
ἐξηγηθῇ ἐκ τῆς ταξεως συνεχῶν ταξιδίων ἐπὶ τῆς αὐτῆς δόδου μὲ τὸ
σκέλος τοῦ ταξιδίου ὑπὸ ἔρμα. Καὶ πάλιν, ὅμως, ὃ ἐν πλῷ χρόνος ὑπὸ²
ἔρμα δὲν είναι τόσον μέγας, ὅπως είς τὰ δεξαμενόπλοια, καθότου πολ-
λὰ μεγάλα τράμπς, διενεργούντα υπέρωκεινίους μεταφοράς, κατορθώ-
νουν νὰ ἔξευρισκουν φορτία καὶ διὰ τὰ ταξίδια ἐπιστοφῆς τῶν.

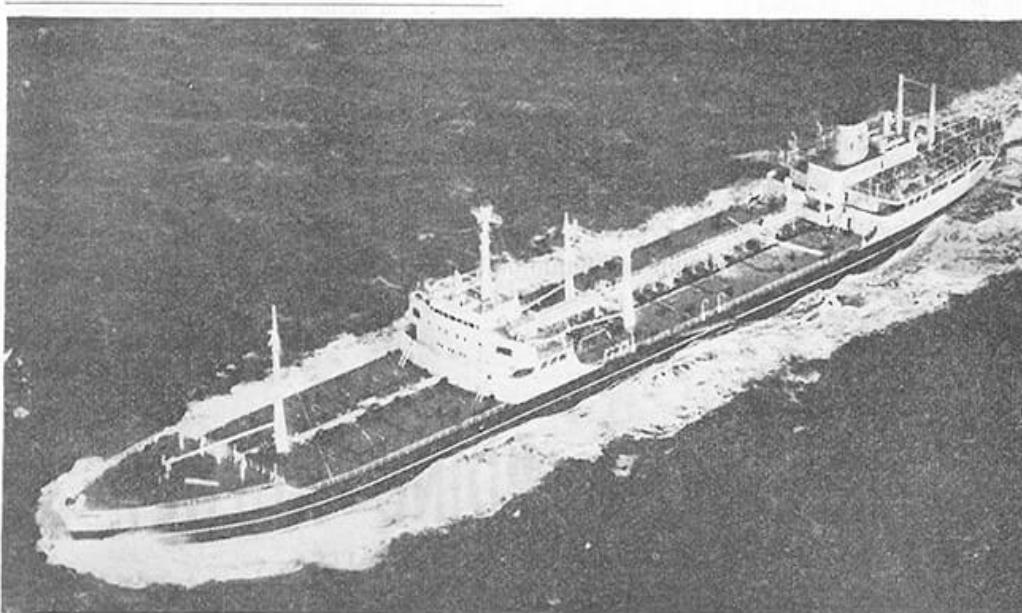
"Η έκμετάλλευσις μεγάλων και ταχυτάτων τράμπων άποδεικνύεται έξι τών πραγμάτων λίαν οίκονομική. "Εναντί του λίμπερτου τών 10.000 έως 11.000 τόνων d.w., ή κατανάλωσης ένος μότοροπι τών 13.500 τόνων d.w. είναι ή αύτη, ή και η έποισις ικανότητος του εἰς φορτία d. w. τόνους-μίλλια, ή μπορεί να είναι σχεδόν διπλασία της του λίμπερτου. Τό όρχικον κόστος του μεγάλου τράμπι είναι, βεβαίως, υψηλότερον, αλλά ή συντήρησις και αί δπανάι έπανδρωσέως δέν διαφέρουν αισθητώς. Λαμβανομένων υπ' όψιν τών δεδομένων τούτων — συμπεραίνεται έντι τή έκθεσι — είναι έκπληκτικόν, ότι τόσον όλίγα τράμπις υπερβαίνουν τάς 16.000 τόνων d.w. Δύναται τούτο νά έχηγηθῇ ἀπό τὴν σχέσιν μεταξύ τουνάκι και βύθισματος. Τὰ λίμπερτος δέν έχουν βύθισμα μεγαλύτερον τῶν 28 ποδῶν, ένω τὰ μὲ κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ» τράμπις τῶν 12.000 έως 13.000 τόνων d.w. έχουν βύθισμα γύρω τῶν 30 ποδῶν. Μερικά έντοτοις μεγάλα φορτηγά τοῦ τύπου «bulky carrier» έναυπηγήθησαν μὲ βύθισμα 28 ποδῶν μόνον διά τουνάκι γύρω τῶν 16.000 τόν. d.w.

Έξ αλλου, μίσ έρευνα τών παρεχόμενων βιθίσμάτων και χώρων πλευρίσσων είς 255 άνά τὸν Κόσμον μεγαλύτερους λιμένας ἀπέδειξεν, δι τοι 159 λιμένες, μὲ συνολικὸν μῆκος προκυμαιῶν 314 μιλλίων, προσφέρουν βιθίσματα 30 ποδῶν καὶ ἄνω, ἐνώ 96 λιμένες, μὲ συνολικὸν μῆκος προκυμαιῶν 333 μιλλίων, προσφέρουν βιθίσματα 31 ποδῶν καὶ ἄνω. Ἐπομένως τὰ μεγάλα τράπεζα, μὲ ἔντα περιφράσμένων βιθίσματα 30 ποδῶν κατά το, μόνον τα 38 % τῶν 255 λιμένων εἰναι ικανά νά τὰ δεχθῶν.

ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ: Σημειώναται μία έκτασις παραγγελιών «σουύπερ-τράμπτς», όπως συνέβη και με τα «σουύπερ-τάκερς». Ουτών, τα ύπτο παραγγελιών και ύπτο κατασκευών μεγάλα τράμπτς, είναι υπερδιπλασίας συνοικικής χωρητικότητος (4.718.000 τ. d.w.) από το ηδη φιαστεμένον τοννάλ (1.916.400 τ. d.w.). 'Η δι' αυτό έργασία κατανέμεται εις δώδεκα ναυπηγικά χώρας, με επίτι κεφαλής την Γερμανίαν (1.924.000 τ. d.w.) και μετ' αυτήν την Ιαπωνίαν (745.000 τ. d.w.). "Οσον αφορά τὰς παραδόσεις, δείκνυνται αὗται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

Παράδοσις	T. d.w.	%
1957	1.514.000	32,1
1958	1.290.000	27,3
1959	1.157.000	24,5
1960	513.000	10,9
1961	231.000	4,9
1962	13.000	0,3

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΩΠΑΙΧΤΩΝ ΜΑΣ



Τόια πανικής κατασκευής (ναυπηγεία Χιτάτσι) πρὸ τριμήνου παραδοθὲν εἰς τοὺς "Ελληνας ίδιοκτήτας του δεξαμενόπλοιον «Σαδίνια», τόνων γκρός 20.935 και d.w. 33.473. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι δυνάμεως 15.000 ἵππων. Ταχύτης εἰς τὰς δοκιμάς 17 μῆλλα.

ΑΓΩΓΟΙ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΙΑ ΣΟΥΕΖ & ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ

Η κρίσις τού Σουέζ έδωκεν άφορμήν νά έπιχυθή πλήρες φώς είς ένα σημαντικόν θέμα, τό της έξαρτησεως, δηλαδή, τών παραγωγικών και καταναλωτηριών χωρών από τάς χώρας διά των όποιών διακινούνται τά προϊόντα. Η Αίγυπτος και ή Συρία άπεδειχαν πόσον έξαιρετική τρωτή είναι ή ζωτική δόδος μεταφορών τών πετρελαίων τής Μέσης Άνατολής πρός τήν Εύρωπην, άλλα και πόσον εύκολωτέρα είναι ή καταστροφή έγκαταστάσεων και ή καταβύθισης πολίων πρός έμφραξην τής διώρυγος, από τήν έκφραση αυτής πρός άποκατάστασην τής ναυσιπλοΐας και τής φυσικής διακινήσεως τών πετρελαίων από τάς πηγάς τής παραγωγής είς τούς τόπους τής καταναλώσεως. Η αυτή κρίσις έπειτερεψ νά σταθμισθή κέν νέου ή αξία τών δύο καλύτερών μεθόδων μεταφοράς, τού πετρελαίου χύμα, τής χρησιμοποιήσεως, δηλαδή, δεξαμενοπλοΐας και πετρελαισαγωγών.

'Αριθμοί, δημοσιευθέντες από την 'Οργάνωσιν των 'Ηνωμένων 'Εθνών, υπογραμμίζουν τὸ παραδεδεγμένον γεγονός, διὶ μὲν οἰκονομικῆς δόσης διὰ τὴν ὑπὸ τῆς Εὐρώπης προμήθειας ἀκαθάρτου πετρελαίου, εἰνὲ δὴ διὰ τοῦ ἄγνωστοῦ Μέσης 'Ανατολῆς πρὸς τὴν ἀκτὴν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τέκιθεν διὰ δεξαμενοπλοίων πρὸς τὴν Εὐρώπην. Ἐπὶ τῆς ὁδού ταύτης εἰς τὸν νόον δ. w. δεξαμενοπλοίου δύναται νὰ μεταφέρη, ὡς ὑπελογίσθη, 112 βαρέλια ἔπησίων. Τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη ἔχτασαν ἀκόλουθως τρεῖς ἀλλαγές ὃδους μεταφορᾶς πετρελαίου εἰς τὴν Εὐρώπην. Ἡ εὐθὺς μετὰ τοὺς ἀνωτέρω τρόπους οἰκονομικῶτερα ὃδος εἶναι ἡ ἐπὶ τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης πρὸς τὴν Εὐρώπην, ὅποτε ἡ κατὰ τὸν νόον δ. w. μεταφορά διὰ δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν Εὐρώπην ἀνέρχεται εἰς 70 βαρέλια ἔπησίων. Ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἔρχεται, ἐν συνεχείᾳ, ἡ μεταφορά πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολῆν διὰ δεξαμενοπλοίων, μέσω Σουέζ, ὅποτε ἡ ἔπησία κατὰ τὸν νόον δ. w. μεταφορᾶς ἀντιστοιχεῖ εἰς 50, περίπου, βαρέλια. Ἄν το ἀυτὸ δεξαμενοπλοίου ὑποχρεωθῇ νὰ ταξιδεύσῃ διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος, τότε ἡ ἔπησία κατὰ τὸν νόον δ. w. μεταφορᾶς πίπτει εἰς τὰ 25 βαρέλια.

Αμερικανός είδικός έπει τής κατασκευής πετρελαιαγωγών, άπηριθμησε προσφάτως μερικά έπιχειρήματα υπέρ τής κατασκευής προσβέντων άγωγών και έτερα έναντιον αύτής. Είς την πρώτην θέσιν τών παραγόντων, πού άπαιτουνταν διά την έπιτυχη λειτουργίαν τῶν πετρελαιαγωγών, έθεσεν ο 'Αμερικανός τεχνικός την πολιτικήν σταθερότητα την μὴ κρατικήν παρέμβασιν και την ίκανότητα πραγματοποιήσεων κέρδους. Τὰ κτημέντα διδάγματα ἀπό την πείραν τῆς έπαιριας πετρελαίων τοῦ Ἰράκ πείθουν, διτι, σάκις οἱ ἀνωτέρω παράγοντες δὲν πηρούνται, τότε τεραστία ἐπένδυσις κεφαλαίων σχρηστεύεται. 'Ενα ἔκ τῶν μειονεκτημάτων είνεν ἡτο ἐντελῶς καθηλωμένων μεταφορικὸν μέσουν', τὸ μὴ παρέχον, δηλαδή, ἐλαστικότητα κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν του. 'Αφ' ἔτερου «έννα δεξαμενόπλοιον ἔχει ὥρισμένα πλεονεκτήματα ἐλαστικότητος». Λόγου χαριν, «ἄν μια δόδις καταστῆ μη κερδόφορος ἢ ἣν ὑπάρξῃ ἐπέμβασις οἰουδηποτε εἰδους ἐπὶ κανονικῆς διαχειρίσεως, δηναταὶ τούτῳ πολὺ σύντομα νὰ ἀλλάξῃ δόδον». 'Εξ ἄλλου, ή κυρία ἀξία τοῦ πετρελαιαγωγοῦ ἔγκειται εἰς τὸ διτι η τοποθέτησίς του εἰς εύθειαν, κατὰ τὸ δυνατόν, γραμμήν, μειώνει τὴν ἀπόστασιν, τὴν ὥποιαν ἔχει νὰ διασυνήτη πετρέλαιον μέχρι τῶν τόπων τῆς κατανάλωσεως. 'Αποτελεῖ ἀξίωμα, διτι, μιλλιον πρὸς μιλλιον, ἐπὶ ἵσης ἀποστάσεως. Ἡ μεταφορὰ πετρελαίου είναι οἰκονομικάτερα ἴδια τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοιών, παρὰ διά τῶν πετρελαιαγωγών. 'Ἐπι παραδείγματι, ὁ πετρελαιαγωγὸς είνεν οἰκονομικὸς μόνον, διότι μέσω αὐτοῦ τὸ πετρέλαιον μεταφέρεται κατ' εὐθείαν εἰς τὴν Ἀνατολικὸν Μεσόγειον ἐπὶ ἀποστάσεως 1.000 μιλλίων, ἐνώ τὸ ταξίδιον πλοίους διὰ τοῦ γύρου τῆς Ἀραβικῆς Χερσονήσου, μέσω τοῦ Σουεζ, καλύπτει ἀπόστασην 2.500 μιλλίων. 'Η ἐ-

ειποτσασιν 2.500 μιλιών. Η απόφασις έν τούτοις, τής έταιρίας πετρελαίων του Ιράκ δὲν είνε, ἀν πρέπει νά χρησιμοποιήσῃ άγνωστούς, άλλα πού νά έγκαταστήσῃ αυτούς, δεδομένου, διτά τα πετρελαιοφόρα πεδία του Κιρκούκ κείνται εἰς άπόστασιν 400, περίπου, μιλιάνων ἀπό την ἐνδοχώραν, τόσους ἀπό την Μεσόγειον. οσον καὶ ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον. Θὰ ἡδύνατο, Βεδσίων, νά κατασκευάσῃ πετρελαιαγώγων εἰς διερχομένων καθ' ὅλην την διαδρομήν του ἐπί ἔδαφους του Ιράκ. Ἀπό πλευρᾶς ἀσφαλείας καὶ σταθερότητος, ο ἐν λόγω πετρελαιαγώγος θὰ ἔχῃ πολλὰ πλεονεκτήματα, ἔντα, ἔντα ἐκ τῶν ὄποιων—οὐχὶ μικρότερον—γίγκεται εἰς τὸ δῆμο, ἐφόσον αἱ σχέσεις ἔταιρις καὶ Κράτους παραμένουν ἑγκάρδιοι θὰ ύφισταται ταῦτης συμφερόντων, πρὸς ἐπίτευξιν του δυνατοῦ διά την ἐνίσχυσην τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων. Ή δυσκολία ἀναφέρεται, ἀναψιφίδωλως, εἰς τὸ δῆμο το πετρέλαιον, διακινούμενον 400 μιλίοι πρὸς Νότον, θὰ ἔχῃ νά διανυσθή ἀκόμη 2000 ναυτικά μίλια, ἔως ὅτου φθάστη εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς αγοράς καὶ συγχρόνως νά διέλθῃ ἐκ τῆς διώρυγος του Σουεζ, ἡ δοτία, μετά την γνωστὴν κρίσιμην, δὲν ἀποτελεῖ πλέον ὅδον ἀπηλλαγμένην ἀνώμαλιῶν. "Αν ή διά Σουεζ ναυσιπλοΐας θίβελ διακοπῆ καὶ πάλιν, τότε τὸ πετρέλαιον· θὰ ἀντιμετωπίσῃ ταξιδίον διά τοῦ Κείπ Τάουν, μῆκος 11.000 μιλίων. Ἐπὶ

τῇ βάσει ἐπίσης τῶν προαναφερθέντων ἀριθμῶν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ή χωρητικότης δεξαμενοπλοίων θά πρέπει να ἀνέλθῃ κατὰ 450 %, περίπου, πρός μεταφοράν, μέσω Κέιπτ, τῆς αὐτῆς ποσότητος πετρελαιών τοῦ Ἰράκ. Δεν είνε, δύσκολον να προΐσθη τις, οτι τὸ πετρέλαιον τοῦ Ἰράκ θα τιμολογήται ἔξω τῶν ἐπιπέδων τῆς ἀγορᾶς.

"Επέρα, κατ'" ἐναλλαγήν, λύσις θά̄ητο νά̄ ἔκλεγη διά τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ πετρελαιαγωγοῦ μία ἄλλη ὅδος πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Διὰ μίαν τοιαύτην ὁδὸν λογικὸν θά̄ητο νά̄ ληφθῆ ὑ̄π' ὅψιν τῆς Τουρκίας. "Η χώρα αὕτη συνδέεται με τὸ Ἰράκ διά τοῦ συμφώνου τῆς Βαγδάτης καὶ ἔχει ὀριστικῶν προσανατολισθή, ὡς μέλος τοῦ N.A.T.O., πρὸς τὴν Δύσιν. Τοιούτου πετρελαιαγωγὸς διὰ διηρχετο διά τοῦ ἔγγυος πρὸς τὴν Τσερκίων πεδίου τοῦ Ρωσιῶν Ντάγ. "Η διώρυξ τοῦ Σουεζ̄ δὲν δύναται, ἐλαφρῇ τῷ καρδιά, νά̄ παραμερισθῇ διά τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς παραγωγῆς τοῦ Ἰράκ, τοῦ Κουβέιτ, τοῦ Κατάρ καὶ τοῦ Μπαχρέϊν καὶ ἀπό τὴν δυνητικήν παραγωγὴν ἀπὸ τὰς περιοχάς Ὁμάν, Χαντραμάουτ, "Αδ-εΐν, καὶ Υεμένης.

Άρχικώς, ή διώρυξ είχε βάθος 26.6 ποδῶν καὶ πλάτος (εἰς τὸν βυθὸν) 72 ποδῶν. Ὁταν, μὲν τὴν ἐθνικοποίησιν, ἀνελήφθη ὑπὸ τῶν Αἰγυπτίων, τὸ βάθος τῆς ἐποικίλλε μεταξύ 41 ἔως 46 ποδῶν καὶ τὸ πλάτος τὸ βυθὸν τῆς ἔσθαι τοὺς 197 πόδας. Ἡ συνεχῆς διέμυρνσις τῆς εἰς βάθος καὶ πλάτος ἐπέτρεψεν εἰς σούπερ-τάνκερς τῶν 46.000 τ. l.w., μὲν βύθισμα 35 ποδῶν, νῦν χρησιμοποιούν τακτικάς τὴς διώρυγας κατὰ τὰ ένα ή δύο προγύμνενα ἔπι. Στοχεῖον τῆς παλᾶς ἔταιρις Διώρυγος προέδειπτο διά τοῦ 1958 ἐκβάθυνσιν, ἐπιτρέπουσαν τὴν διέλευσιν σκαφῶν με βύθισμα 36 ποδῶν. Τὸν ἀλόγων πρόγραμμα θὰ ἔστελείν ἀντί δατάνης 50 ἑκατομμυρίων δόλαρίων ἐντὸς τετραετίας, ητόνησεν, δῆμως, ἀφ' ὅτου ἐκριτικοποιήθη ἡ Διώρυγε.

Κατωτέρω δημοσιεύουμεν και πίνακα τών «Οίκονομικών Τάιμς» (τού Λονδίνου), όπτις δεινήνει τό ύπολογιζόμενον κόστος τῆς μεταφορᾶς πετρελαιών από τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Εὐρώπην. Προκύπτει ἐξ αὐτοῦ, ὅτι δεξαμενόπλοιον 45.000 τόνων d. w., πλήρως ἐμφορτον, δύναται νὰ μεταφέρῃ διὰ τὸ γύρον τῆς Ἀφρικῆς πετρέλαιον, δύνηστερὸν ἀπὸ ἓνα δεξαμενόπλοιον τῶν 19.500 τ. d. w., ἀκολουθῶν τὴν ὁδὸν τοῦ Σουεζ και ὅτι ἓνα δεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τ. d. w., ἔκτελον μεταφορᾶν μέσω Κέιπ, εἶνε εὐθηντερὸν δεξαμενόπλοιον τῶν 32.000 τ. d. w., χρησιμοποιούντος τὸ Σουεζ ἢ ὅτι κοστίζει τὸσον πρέπουν, δοσον και ὅταν ἡ μεταφορὰ γίνεται, μέσω Σουεζ, διὰ δεξαμενόπλοιον τῶν 45.000 τόνων d. w. Ἀπὸ μίαν γραφικὴν παράστασιν, τὰ δεδομένα ταῦτα μᾶς ἀποκαλύπτουν. ὅτι τὸ κατὰ τόνων κόστος μεταφορᾶς τοῦ πετρελαιού πίπτει ἐν σταθερᾷ ἀναλογίᾳ μέχρις ὅτου φθάσωμεν τὸ σπηλεῖον τῶν 45.000 τόνων d. w., πέραν τοῦ ὅποιον παρουσιάζει λίαν σημαντικὴν εὐθυγράμμισιν. Εἰς τὴν ἀκτίνα τῶν 20.000 ἥως 45.000 τόνων, τὸ διάγραμμα ἐμφανίζει οἰκονομιάν κόστους κατὸ 20 μονάδας διὰ πάσαν προστιθεμένην δεκάδα χιλιάδων τόνων. Δι' ἐκάστην. δομῶς, εἰκοσάδα χιλιάδων ἄνα τῆς ἀκτίνος ταύτης μέχρις 65.000 τόνων ἡ οἰκονομιά κόστους εἰνει μόνον 6 μονάδες ἢ 3 μονάδες δι' ἐκάστην προστιθεμένην δεκάδα χιλιάδων τόνων. «Αἱ ἡ ἀναλογία τῆς πτώσεως τοῦ κόστους ἐμπλέει νὰ διατηρηθῇ σταθερᾶ — πράγμα ἀπίθενον — τότε δεξαμενόπλοια τῶν 100.000 τόνων ἡ ἔφθαναν τὴν μονάδα τῶν 75. Εἰνε, ἐν τούτοις, προφανές, ὅτι λειτουργεῖ ὁ νόμος τῆς μειώσεως τῶν ἑσόδων και θεωρεῖται λίαν πιθανόν, ὅτι ἡ ἀναλογία αὐτῇ βά τὴν ἔφθανε τὰς 80 μονάδας. «Υπάρχει, προφανῶς, ἕνα δριον εἰς τὸ ποσὸν τῆς οἰκονομίας κόστους, εἰς τὸ διότοιν δύναται νὰ φθάσῃ τὶς ἀπλῶς διὰ τῆς αὔξεσεως τοῦ πεχθέοντος τῶν δεξαμενοπλοίων.

**ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΟΝΑΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ
ΕΚ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΩΔΟΥ ΦΙΞ ΕΥΡΩΠΗΝ**

Τάνκερς		Διάτα	Σουέζ	Διάτα Κέιπ
19.500	τόννων d. w.	.	100	139
32.000	»	88	118	
38.000	»	82	103	
45.000	»	85	91	
65.000	»	—	85	

Ο βασικός άριθμός 100 είς τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα δεικνύει τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐνὸς τόννου πετρελαίου, μέσω Σουέζ, διὰ τάνκερ τῶν 19.500 τόννων Δ. W.

"ΤΡΙΤΩΝ,, Η ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουντουριώτου 147 (Βος δρόφος) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφ. 470-225

Διευθυνταί: Πλοίαρχοι Β.Ν. έ.ά. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

- 1) Προπαρασκευάζει τους ύψηφθίους πλοιάρχους Α, Β, Γ τάξεως, τούς Εύεργετικούς Πλοιάρχους Γ, Κυβερνήτας, Ναυκλήρους.
 - 2) Λειτουργεί καθημερινά από 8.30—12.30 διά πλοιάρχους Α, Β, Εύεργετικούς Γ. Πλοιάρχους Κυβερνήτας, Ναυκλήρους και από 16.00—22.00 διά πλοιάρχους Γ.
 - 3) Πεπειραμένον και έλεκτρον εκπαθεύτικόν προσωπικόν από Αξιωματικούς Β.Ν. και Λιμενικού Σώματος.

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Ν. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Β. Ν. Ε. Α. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

Έπι 15ετίαν Καθηγητής Ναυτιλίας εις Σ. Ν. Δοκίμων
και ἐπὶ 10ετίαν Ἀρχιναυτίλος Τ.Α.Ε.

- 4) Διαθέτει απαντά τὰ ἐκπαιδευτικά Βίβλια, περιέχοντα τὴν ἔξειταστέαν ὅλην εἰς θέματα, βάσει τοῦ ἀναλυτικοῦ προγράμματος ἔξειτασεων δημοσιευθέντος εἰς Φ. Ε. Κ. 29(1954)29-11-1954.
 5) Διδάκτρα προστιά. — Διὰ τούς στρατευσίμους ιδιαιτέρα την

Αιώνια προσποτέρες πληροφορίες αποτελούνται:

- α) Εις τά Γραφεία τῆς Σχολής ἀπό 09.00-12.00 & 17.30-20.00
β) Εις τους διατελέσαντας ἀποδεδειγμένους μαθητάς τῆς Σχολής.

Η ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

ΠΩΣ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΟΝΤΑΙ οι ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Περιγράφουν οι «Τάιμς» της Νέας Υόρκης είς τελευταίον των φύλλων τούς συνθυσμούς και τό πρωτότυπον σύστημα διεξαγωγής των, διά την νηολόγησιν, χρηματδοσίας, ναύλωσιν και παρόδους ἀπό τα ναυπηγεία ἐνός ἀπό τα μεγάλης ἀξίας κατοικεύομένων συνέπεταν κερκών. Ἀφορμή λαμβάνει ἡ ἀμερικανική φημική από τὴν σχετικήν δραστηριότητα τοῦ Οἴκου Νιάρχου. Γράφει σχετικῶς:

Αι ἀπὸ μακρᾶς ἀποστάσεως συναλλαγαὶ κατέστησαν ἀναγκαῖαι, κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ὡς συνέπεια τῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν εἰς ἔξας χώρας, ἄτινα νηλογούνται δι' ἔτερας χώρας καὶ ἀνίκουν εἰς πλοιοκτήτας ἐγκατεστημένους εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Ἡ ἀκριβεῖα καὶ ἡ χρονικὴ ρύθμισις, στοιχεῖα οὐσιώδη διὰ τοὺς ἀθλητικοὺς στίβους, χρειάζονται καὶ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐλύγων σκαφῶν. Ἀντὶ τῆς μετακίνησίς των, οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται δύνανται νὰ καλύψουν ἀποστάσεις διὰ τοῦ πραδιότεροφόνου, μεγαλύτερας τοῦ ἥμισος τοῦ κόσμου, διὰ νὰ ἐπικοινωνήσουν μὲ τὰ πλοιά των. Τούτῳ, ἐπαναλαμβάνοντος ἐν Ἀμερικῇ ἔξακις ἡ ἐπτάκις — κατὰ μέσον δόρυ — ἐπτσιῶν, ἀπέβη ἀνάγκη, λόγω τῶν ποταμομεριῶν τῆς χρηματοδοτήσεως, συνθεωμένης μὲ τὴν ναυπηγήσιν γένου τοννᾶς δεξαμενοπλοίων.

Κατά γενικόν κανόνα, είς τάς περιπτώσεις ταύτας, τραπεζιτική πίστωσις χρησιμοποιεῖται διά τὴν χρηματοδότησιν τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, έναντι αὐτῆς ταύτης τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τῶν μελοντικῶν κερδῶν του. "Οταν ἐπιστῆ ἡ στιγμὴ τῆς παραδόσεως καὶ υπολογίσεως, ἔχει πλέον ὠρίμασι, καὶ ὁ χρόνος μετατροπῆς τῆς προσημειώσεως εἰς τακτικὴν πρώτην ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ σκάφους.

Συνήθως, ύπάρχουν τρεις ή τέσσαρες συμβαλλόμενοι, οι πλοιοκτήται, τὸ παρέχον τὸ δάνειον πιστωτικὸν "Ιδρυμα, ἡ χώρα ηηολογήσεως καὶ οἱ ναυπηγοί. Μίαν Παρασκευήν, πρὸ τινῶν ἔδησμάτων, τὰ φωτά τῶν ἐν τῇ 36ῃ ἀνατολικῇ ὁδῷ Κετρικῶν Γραφείων τῆς "Υπερωκεανού Ναυτικῆς 'Εταιρίας", ποὺ χρησιμεύουν ὡς στρατηγείον τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ κ. Νιάρχου, ήσαν ὅλα ἀναμένεται κατὰ τὰς πρώτας πρωινάς ὥρας. Οι ὑπάλληλοι τοῦ κ. Νιάρχου ἐπέφορτον νὰ λάβουν τοὺς τίτλους τοῦ ναυπηγηθέντος εἰς τὴν 'Ιστονίαν δεξαμενοπλοῖον «Παγκόσμιος 'Επιρροή» 40.500 τόνων ι.ω. Παρίστατο, ἐπίσης, καὶ ὁ κ. Αλέδρος Ρούντης ἀντεπίτροπός ἦτι τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων τῆς δημοκρατίας τῆς Λιβερίας, τῆς ὀποίας τὴν σημαῖαν ἐμέλλει νὰ ύψωσῃ τὸ σκάφος, μετὰ μίαν ἡμίσεον τηλεφωνικῶν συνδιάλεξιν. Εἰς τὴν ἄλλην ἄκρην τῆς ἐπικοινωνίας, δηλαδὴ εἰς τὸ Ναγκασάκι, εὐρίσκετο ὁ πρέσβεος τῆς Λιβερίας, ἀντιπρόσωπος τῶν ναυπηγείων, ἀντιπρόσωπος τοῦ Νηογνωμονος καὶ ἐπικόρωπος μιᾶς Τραπέζης, ηττις θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἔγγραφην πρότητην ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὸ ἡγετικὸν πρόσωπον εἰς τὴν δῆλη ταύτην διαδικασίαν ἦτο ὁ κ. Ρούντικ ὑπὸ τὰς ὁδηγίας τοῦ ὅποιου εἶχον ἐτοιμασθῆ ἐις τὴν Νέαν Υόρκην τὰ ἔγγραφα νηολογήσεως καὶ εἶχον ἀποσταλῆ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν διὰ τὰς τελικὰς διατυπώσεις. «Δύο πράγματα — εἴπεν εἰς ἀντίπροσωπούς τοῦ τύπου ὁ κ. Ρούντικ — είναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν ὁμαλήν διεκπεραίωσιν τῆς ύποθέσεως, Ἐλεγχος, δηλαδή, τῆς ιδιοτήτος καὶ πιστοποίησης παρ' ἐπιθεωρητὸν Νηογνώμονος, ὅτι τὸ πλοϊόν ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὰς προκαθωρισμένας προϋποθέσεις ή, ὅπερας λέγοιν ἡμεῖς, εἴνε ἐν τάξει». Καὶ συνέχισεν: «Εὐθὺς ὁ ἥδη ἐν τὸν πλοίον πρόβενος μοὶ εἶπη, ὅτι οἱ δύο οὗτοι ὄροι ἔξεπληρώθησαν, τὸν ἔξουσιοθεατὸν να ὑπογράψῃ τὸ πιστοποιητικὸν τῆς νηολογήσεως τοῦ πλοίου, καθισταμένου οὐτῷ αὐτοῦ ἐμπορικού σκάφους, ἔχοντος τὸ δικαιωμα νὰ φέσονται τὸν λιθεούσιν πιπαζόνταν».

Ἐπειρον οὐσιώδες θέμα τῶν τεκίλων διατυπώσεων είναι ἡ ἔγγραφή της ὑποθήκης. «Εὔθυνς ὁς ὁ πρόδενος μοὶ ἀναγγείλη τηλεωνικῶς — συνέχειν ὁ κ. Ρουπτίν — διε-ΠΤΠΛηρωθήσαν αἱ διατυπώσεις τῆς ὑποθήκης, τοῦ λέγου τὸν στίχον καὶ τὴν σειλίδα τοῦ ἐν τῷ Γραφείῳ μου τηρευμένου βιβλίου καταχωρίσεως ὑποθηκών. Ὁ πρόδενος χρειάζεται τὴν πιλοφορίαν ταύτην, δια να συμπληρωθεῖ τὴν ἐν τῷ πιστοποιητικῷ νηολογήσεως ὑποθηκούσαν τὴν ἴστησην».

Τό πιστοποιητικόν υηδολγήσεως ἀπότελει ούσιώδες ναυτιλιακὸν ἔγραφον. Είνει «διαβατήριον» καὶ συγχρόνως «πιστοποιητικὸν γενήσεως καὶ γενεalogίας». Ἀνευ αὐτοῦ ἔνα σκάφος ούδεμίᾳ ἔχει έθνικὴν ή οἰκεγενειακὴν κατάστασιν καὶ δὲν δύναται νὰ ὑπηρετῇ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Πλήρης ἡ αρχαργόραφσις πρώτης υπόθετης είνει ἀναγκαῖα, διὰ νὰ ἐμφανίζεται ἡ ἀληθῆς οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ σκάφους, ἔναντι ἐνδεχομένης κατ' αὐτοῦ μελλοντικῆς ἀπαιτήσεως.

"Η μεταξύ Νέας "Υόρκης και "Ισπανίας διαφορά 14 ώρών, ύπαγορεύει, συνήθως, τὸν καθορισμὸν τοιούτων τελικῶν διατυπώσεων διὰ τὰ πλοῖα, εἰς ὥραν ὀλίγων μετὰ τὸ μεσονύκτιον, όποτε ἐν "Ισπανίᾳ εἶνε μεσημβρία. Εἰς ἑκάτην λόγων τῆς διαδικασίας ταύτης ἔγκειται εἰς τὴν ἀπλοποίησιν, ἐν περιπτώσει δικαστικῶν διενέξεων, ὅπως ὅλα τὰ ἔγγραφα εἰνεχονται χρονολογημένα κατὰ τὴν ίδιαν ἡμέραν. "Ἐτερος λόγος εἰναι διὰ ἀργοῦντα τὰ νέα πλοῖα ἔχουν δαπάνα. Κάθε, συνεπῶς, πλοιοπτῆτης ἀδημονεῖ νὰ ἔχῃ τὸ σκάφος του ἀμέσως πρὸς ἐκμετάλλευση, εὐθὺς ὡς τοῦτο, νομικῶς καὶ οἰκονομικῶς εἶνε ἔτοιμον νὰ πλέυσῃ. Εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Πλαγκόσμιος "Ἐπιτροπή», μόλις ἡ μελάντη ἐστέγνωσεν ἐπὶ τῶν ἔγγραφων, τὸ σκάφος ἔγκειται τελείως τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὸ παρενθεικὸν του ταξιδίου πρὸς τὴν Περσικὴν θάλασσαν.

Τὴν νύκτα ἀφ' ἑτέρου μᾶς παρεθύσας Δευτέρη, παρόμοιοι τριπλαῖ τελίκαι διατυπώσεις ἔλαβον χώραν, ἀνεύ ἐμπόδιου τινός, εἰς τὰ έν Οὐώλ Στρήγ γραφεία τῆς «Φέρστ Νασιονάλ Μιτάνκ». Ή διαδικασία στήριξεν ή ίδια. Ἐπρόκειτο περὶ σκάφους ὑπὸ νορβηγικὴν σημαίαν, αυτοψηγέντος εἰς Ἰαπωνίαν, μὲ ἀμερικανικά κεφάλαια καὶ ἀμερικανικήν ὑπόθηκην. Ἐχειάσθη εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς τριπλή σύνδεσις : Νέα Υόρκη — Τόκιο — Οσλο. Τὸ σκάφος ἦτο δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 20.000 τόννων. «Οταν ὅλα ἡσαν ἔτοιμα, μία δραχμὴν νορβηγική φωνῇ ἀπό τὸ «Οσλο ἡκουόθη εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, λέγουσα πρὸς τὸν ἕκει Νορβηγὸν πρόξενον, ὅτι ἡ ἐπί τοῦ πλοίου ὑπόθηκη ἐνεργούσα εἰς τὰ ἄντες».

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings Lipson Street
Tele: J. 1582/3 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: 529238 Cables «FRANSSWART»

JOSEPH J. LEE & CO.
17, Batavia Street,
Tele: 35.61.36.-35.61.37-35.61.64
Cables «LEE»

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

STEVEDORING CO. GYLSEN

Rue de Genes 7, STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
Tele: 35.08.82-35.09.68 Cables «GYLSEN» WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

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

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

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 5239

Cape Town

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

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH-STAR

(RIERA & AMARANTINIS)
Falange Espanola 59,
Teleph.: 1613 & 2278 Cables: RIHERMA or
AMARANTINI

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

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

JOKELOSON & HANDSAEM
8 Place des Nations
Tele: 7825 Cables «JOKELOSON»

Durban

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

GUNDELFINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8387, Teleprinter DX 61. Cables: «MIDSHIPMAN»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

STEVEDORES

STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORING SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN

WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORES

SHIP FITTERS

TOWAGE
also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-PING & PAINTING CONTRACTORS

SHIPCHANDLERS

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES AND GRAIN FITTERS

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

Finland

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

Fremantle

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

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

Leake Street, FREMANTLE.

Telephone: L-1036-7-8 Cables «PROVIDORE»

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

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

STEVEDORES

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
11, Redon Road-HULL
Cables: «DUCAL» Tel. 51370

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

COWASJEE & SONS
KEAMARI, Cables «JUBILEE»
Telephones: 33362, 55109, 32010, 5115

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

Liverpool

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

STEVEDORES

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO
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 FORCE PTY LTD.
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road 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 Porta di 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: 1086 15 Bishop Street Cables «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΑΡΙΘ. 18828/55 ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

—Ο ἀποζημιώνων ἐπὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως τὴν ζημίαν ἀσφαλιστῆς ὑποκαθιστάται εἰς τὰ δικαιώματα τοῦ ἡσφαλισμένου. Διατυπώσεις ὑποκαταστάσεως καὶ ἔξαιρέσεις αὐτῆς ἐπαγωγή ζημίας ὑπὸ τοῦ Δημόσιου. Σύγκρουσις πλοίων καὶ ιδιότης τινὸς ἐξ αὐτῶν ὡς πολεμικού, ἀνεφάρμοστον τῶν ἄρθρων 436—442 Ε. N. καὶ ἐφαρμογὴ τῶν κοινῶν περὶ ἀποζημιώσεως ἀρχῶν.

Ἐπειδὴ ἀληθῶς ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τοῦ ἄρθρου 210 Ε. N. καθ' ἓν ἐφαρμογὴν ἔχουσαν κατ' ἄρθ. 463 E. N. καὶ ἐπὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως ὁ ἀποζημιώνων τὴν ζημίαν ἀσφαλιστῆς ὑποκαθιστάται ἀπέναντι τῶν τρίτων εἰς τὰ δικαιώματα τοῦ ἡσφαλισμένου, τὰ λόγω τῆς ζημίας εἰς τούτον ἀνήκοντα. Δὲν πρόκειται περὶ νομίμου ἐκχωρήσεως οὐδὲ περὶ ὑποκαταστάσεως προσώπου, προϋποθετούσης πληρωμῆς ἀλλοτρίου χρέους, ἢ τοι ὅρου μὴ συντρέχοντος ἐν προκειμένῳ ἀφοῦ διαφοριστής πληρώνων τὸ ἀσφαλίσμα ἀπότιει ίδιαν αὐτοῦ ὄφειλην, ἀλλὰ περὶ νόθου, οὐτως εἰπεῖν, ὑποκαταστάσεως ἐπερχομένης αὐτόκινας καὶ ἀδιατυπώτων τρίτων εἰς τὰ δικαιώματα αἱ κατὰ νόμον ούσιαστικαὶ προϋποθέσεις τῆς, χωρὶς νὰ ἀπαιτήται ίδιασιέρα δηλωσις τοῦ ἡσφαλισμένου περὶ μεταδιάδεσης τῶν δικαιωμάτων του, οὔτε ἀπόδοση ταύτης ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ οὐδὲ πολλὴ ἥττον ἀνακοίνωσίς την περὶ τούτου ἐκ μέρους τοῦ τελευταίου πρὸς τὸν τρίτον ὑπάρχοντον τῆς ζημίας. Μ' ὅλα ταῦτα ἐν διῃ τῆς ὥρης καὶ ἐπιτακτικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 86 τοῦ N. ΣΙΒ (ἄρθρον 17 § 2 τοῦ K. Δ/τος τῆς 26 Ιουνίου/10 Ιουλίου 1944 «περὶ Κώδικος τῶν νόμων περὶ δικῶν τοῦ Δημοσίου») καὶ τοῦ εἰδικοῦ σκοποῦ εἰς ὃν τοῦτη ἀποδέπει, συνιστώμενους εἰς τὴν ἀποτρύνσην διπλῆς ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου πληρωμῆς, δέον νὰ γίνη δεκτόν, ὅταν ὑπάρχοντο τῆς ζημίας εἰναι τὸ Δημόσιον, ὅτι εἰς τὰ διλοκληρούντα τὸν νομιμοποίησην τοῦ καταβαλόντος ταύτην ἀσφαλιστοῦ, στρεφομένου κατ' ἀναγωγὴν κατὰ τὸ Δημοσίου, περιστατικά, ἀνήκει καὶ ἡ ἀπειλήσυσις παρ' αὐτοῦ τόσον τῆς πρὸς τὸν ἀρμόδιον Ταμίαν δηλωσεως παραχωρήσεως, δύον καὶ τῆς πρὸς τὸν Υπουργὸν εἰς ὃν ἐπάγεται ἡ διαπάντην νομίμου ειδοποίησης, περὶ ὃν ἡ διάταξις ἐκείνη καὶ ὃν τινῶν τὴν ἐλλειψιν οὐδόλως ἀναπτυροῦ μόνη ἡ ἀπ' εὐθέias ἐγέρθεισται ἀναγωγὴ τοῦ ἀσφαλιστοῦ κατὰ τὸν Δημοσίου.

Ἀπητεῖτο, διην καὶ ἐν προκειμένῳ διὰ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ἐκ τοῦ εἰρημένου ἄρθρου 210 E. N. μεταδιάστατοῦ ἀποτελέσματος καὶ τὴν νομιμοποίησην τοῦ ἐνεργούντων ἡ πρωρισμένων ὅπως ἐνεργωτῶν ἐν τῇ ἀσκήσῃ τῶν ἐκ τούτου ἀπορρεόντων δικαιωμάτων, ἡ παρ' αὐτοῦ ἐκπλήρωσις τῶν ὡς ἀνὰ διαταπώσεων. Ἐφ' ὅσον, δύως, συνεμφρόθη πράγματι οὗτος πρὸς τούτοις ὡς τούτῳ δείκνυται ἐκ τῶν ἐπικαλούμενῶν καὶ προσαγομένων παρ' αὐτοῦ ἐγγράφων, προθάς ἐγκαίρως εἰς τὰς ὡς ἐιρηταὶ δηλωσιν καὶ εἰδοποίησιν, καὶ δῆ πρὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς κρινομένης ἀναγωγῆς, διὰ τοῦ συνόλου τῆς ὁποίας γίνεται ἔμμεσος, πλήν σαφῆς, ἐπικληπτικῆς καὶ τῶν περιστατικῶν τούτων, δὲν ἔπασχεν αὐτῆς ἐλλειψιν τινὰ οὐδὲ ἐπὶ τῆς ἀπόφεως ταύτης, δύοις δὲ ἐν τῷ ἀποτέλεσματι ἐκτιμήσασα τὸ θέμα καὶ ἡ προεκδιθείστα προδικαστική ὥρης ἔκρινεν, οὐδενὸς λόγου πρὸς ἀνάκλησιν τῆς καὶ ἐν τούτῳ συντρέχοντας, καὶ ἡ περὶ τοῦ ἐναντίου εὐχή τοῦ ἐναγομένου ἀπορριπτέα ἐπίστης.

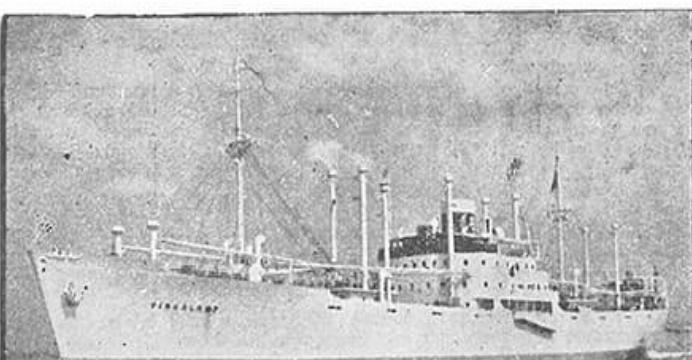
Ἐπειδὴ, αἱ διατάξεις τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος ἐφαρμόζονται οὐχὶ ἐπὶ παντὸς πλοίου, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ τοιούτων ἐνεργούντων ἡ πρωρισμένων ὅπως ἐνεργωτῶν ἐν τῇ ἀσκήσῃ ναυτιλιακᾶς ἐργασίας ἐπὶ κέρδει. «Οθεν, καὶ ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων, δέταν τὸ ἐν τούτων εἰναι πολεμικὸν καὶ ἐν γένει στερεῖται τῶν διοτήτων ἐκείνων αἵτινες θὰ προσέδιδον αὐτῷ τὸν χαρακτήρα πλοίου ὑπὸ τὴν ἀνὰ ἔννοιαν, δὲν ἔχουσιν ἰσχὺν οἱ συναφεῖς ὅρισμοι τῶν ἄρθρων 436—442 Ε. N. οὐδὲ ὁ ἐπίσταν παραγραφὴν τῶν ἐντεῦθεν ἀγωγῶν καθιερῶν διμοιος τοῦ ἄρθρου 512 ἐδ. α. αὐτοῦ καὶ συνεπῶς ἡ ἐπὶ ἀντιθέτου προϋποθέσεως στηριζομένη ἐνστασίς τοῦ ἐναγομένου περὶ παραγραφῆς τῆς ἐπίδικον ἀξιώσεως λόγω συμπληρώσεως ἔτους καὶ πλέον ἀπὸ τῆς γενέσεως, αὐτῆς μέχρι καὶ τῆς ἀποδισσεως τῆς ὑπὸ τοῦ κρίσιν ἀναγωγῆς στερεῖται βασιμότητος, ὥρης δὲ ὡς τοιαύτη καὶ ὑπὸ τῆς προδικαστικῆς ἀπερρίθητη καὶ τὰ περὶ τοῦ ἐναντίου ἀπορριπτέα.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 210 τοῦ E. N. θεσπίζοντος τὴν ἀσφαλιστικὴν λεγομένην ὑποκατάστασιν, ὁ ἀσφαλιστῆς καταβαλὼν τὸ ἀσφάλισμα, ὑποκαθιστάται ἀκριῶς εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἡσφαλισμένου, ἐνασκῶν κατὸ τῶν τυχὸν ὑπαιτίων τῆς ζημίας τρίτων τὰς ἀξιώσεων τοῦ τελευταίου. «Ἐπομένως καὶ ἡ ἀναγωγὴ ἦν εγείρει παρὰ τοῦ φυσικοῦ δικαιούχου της μόδων, δέον, δσα ποιοτικῶν καὶ ποστικῶν δικαιωμάτων ἀκέκτητο ὁ ἡσφαλισμένος, ταῦτα δικαιοῦνται νὰ ἀσκήσῃ καθ' ὑποκατάστασιν καὶ ὁ ἀσφαλιστῆς αὐτοῦ καὶ οὐδὲν πλέον τούτων. Εἰς περιπτώσιν καθ' ἧν ὁ ἀσφαλιστῆς ἐπ' εὐκαίρια τῆς ζημίας ὑπεβλήθη πλὴν τοῦ ἀσφαλισμάτος καὶ εἰς ἔτερας καταβολὰς, ὡς ἐὰν ὑπέστη ὠρισμένης δαπάνας δι' Ιατρικᾶς ἀμοιδᾶς, δικαστικᾶς ἔξοδα, προμήθειαν τῶν ἀπαραιτήτων, διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ ἀσφαλισμάτος χρηματικῶν μέσων κ.λ.π. δὲν δύναται νὰ ἀξιώσῃ καὶ ταῦτα καθ' ὑποκατάστασιν, ἀφοῦ δικαίωμα ἐπ' αὐτῶν οὐδόλως προσθέντη. Ἀλλ' οὐτε καὶ ἐξ ίδιου δικαιούνται νὰ ἀναζητήσῃ τὰς δαπάνας ταύτων ἀπὸ τὸν τρίτον, ἐφ' ὅσον αὐταὶ, ὡς καὶ τὸ ἀσφάλισμα, εἰναι συνέπειαι τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως τὴν ἐλεύθερην κατέρχονται, καὶ ὡς τοιαύται εἰς τὰ γενικὰ ἔξοδα τῆς ἐπιχειρήσεως συμπεριλαμβανόμεναι, δέον τελικῶς νὰ βαρύνωσι τὸ ἀσφαλιστικὸν φορέα, ἀποκλειομένης οἰασθῆτο πάντης ἀναγωγῆς τούτου δι' αὐτάς. «Ἐκ τῶν ἀνωτέρω σαφῶν προκύπτει, ὅτι ἐκ τῆς ἐκτάσεως καὶ τοῦ περιεχομένου τῆς καθ' ὑποκατάστασιν μεταβιβάζομενης εἰς τὸν καταβαλόντα τὸ ἀσφάλισμα ἀσφαλιστῆς ἀξιώσεως τοῦ ἡσφαλισμένου ἔκαρτωμένης καὶ προσδοιριζόμενης κατ' ἔκτασιν οὐ μόνον ἐκ τοῦ ποστοῦ τοῦ ἀσφαλισμάτος, ἀλλὰ κυρίως ἐκ τοῦ μεγέθους τῆς ζημίας καὶ τοῦ εἰδοῦς καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς καταβλητέας ὑπὸ τοῦ ὑπαιτίου ταύτης ἀποζημιώσεως, οὐδέποτε ὁ ἀσφαλιστῆς δικαιοῦται νὰ ἀξιώσῃ παρὰ τοῦ τελευταίου, εἰς τοιαύτην ὑποκατάστασιν στηριζόμενος, ποσὸν μεγαλύτερον οὐτε ἐκείνου ὅπερ πραγματικῶς κατέβαλε τὸ βλαβερόν εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, ἀλλὰ οὐτε καὶ ἐκείνου ὅπερ οὐτος (ὁ ζημιώθεις τούτοσιν ἡσφαλισμένος), ἔδικαιοῦτο λαβεῖν παρὰ τὸν τρίτον ζημιώσαντος τρίτου ἀξιώσεως ἀπὸ τοῦ δικαιούχου ἡσφαλισμένου εἰς τὸν

ἀσφαλιστὴν οὐδεμίαν ἐπιφέρει ἀλλοίωσιν εἰς ταύτην, οὐδὲ ἐπιηρεάζει καθ' οἰονήποτε τρόπον τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπὶ ταύτη περιοχῆς, ὅπερ σύμφωνον πρὸς τούτοις εἶναι καὶ πρὸς τὸ ἀναλόγως ἐφαρμοστέον ἄρθρ. 462 τοῦ A. K. καθ' ὃ ὁ ἐκχωρηθεὶς ὁφειλέτης ἔχει πρὸς τὸν ἐκδοχέα τὰς ςτὰς ὑποχρέωσεις, ἀς καὶ πρὸς τὸν ἐκχωρητὴν εἶχε. Μετὰ ταῦτα καὶ ἐφ' ὅσον ἔξ αυτοῦ τοῦ περιεχόμενου τῆς ὑπὸ τοῦ κρίσιν ἀγωγῆς οὐδὲ δεδομένον ὅτι ἡ κατὰ τοῦ ὑποχρέου ἐναγομένου ἀπαίτησης τῆς ἡσφαλισμένης παρὰ τῷ ἐνάγοντι πλοιοκτήτριος εἰς δραχμᾶς συνιστάτο, δὲν ηδούντο οὐτος, καὶ ἐὰν ἔτι πρὸς πληρωμήν τοῦ ὑποκαταστάσης εἰσήγαγε λίρας στερλίνας ἐκ τοῦ ἔξωτερικού, ἀλλο ἢ τέκτονται δραχμῶν νὰ ἀπαίτηση, διασφόρως δὲ σκεψαμένη ἡ ὡς εἴρηται προδικαστικὴ καὶ νόμω βάσιμον κρίνασα τὸ ἐπὶ ἀπόληψιν τοιούτων λιρῶν κύριον τῆς ἀγωγῆς αἴτημα ἐφάλη καὶ εἰναι ὡς ἐκ τούτων ἀναλαμπέα, μεθ' ὃ ἀπόρριπτομένης τῆς ἀγωγῆς κατά τὸ πέρι οὐ πρόκειται αἴτημα εύσταθούσα νόμω κρίνεται, αὕτη, καὶ ἐρευνητέα μόνον κατά τὸ ἐπικοινικὸν τῆς αἴτημα, τὸ εἰς ἀπόληψιν προσέθεμον.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Διὰ τὰ προκύπτοντα ζητήματα ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως βλ. τὰς ἔξης ἀποφάσεις: A) Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἐμρηνείαν τῶν ἐντύπων ὥρων εἰς φορτωτικάς καὶ ἀσφαλιστήρια τὴν ὑπ' ἀριθ. 228/1949 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 260 σελ. 22). B) Δι' ἀκυρότητα ἀντιθέτου συμφωνίας εἰς ζητήματα δημοσίας τάξεως φορτεοκφορτώσεως πλοίων εἰς λιμένας τῆς ὑπ' ἀριθ. 824/1954 ἀπόφ. Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» T. 247 σελ. 22). Γ) Δι' εύθυνην μεσιτῶν λόδιον, φύσιν ἀσφαλίσεως ταύτης καὶ ἀκυρότητας ἐὰν ἀντιθαίνη δημοσίαν ταξιδεύειν τὸν περιστατικὸν τούτων, δὲν ἔπασχεν αὐτῆς ἐλλειψιν τινὰ οὐδὲν πλέον τούτων. Δι' εύθυνην μεσιτῶν λόδιον, φύσιν ἀσφαλίσεως ταύτης καὶ ἀκυρότητας ἐὰν ἀντιθαίνη δημοσίαν ταξιδεύειν τὸν περιστατικὸν τούτων, δὲν ἔπασχεν αὐτῆς ἐλλειψιν τινὰ οὐδὲν πλέον τούτων.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOLE", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΩΝ 100 ΧΙΛ. ΤΟΝΝΩΝ

Τό ενα μετά το άλλο τά άνα τὸν Κόσμον κυριώτερα ναυπηγεία προσαρμόζονται εἰς τὴν ἀνάγκην ἐπιμηκύνσεως τῶν ἑσχαρῶν τῶν, ἵνα ἀποκτήσουν τὴν ἱκανότην κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων ἔμαυθι. Οὖτι, μετά τὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτς-Βέρετ», ἀγγέλεται, ὅτι καὶ τὰ ναυπηγεῖα «Χοδαλτσέρκες», τοῦ Κιέλου, κατασκευάσουν δεξαμενήν, δυναμένην ὑπὲρ τὴν κατασκευὴν τῆς ἑπικευήν δεξαμενοπλοίων τῶν 100.000 τόννων ί.ν. Θά είναι αὐτὴ ἡτούπη πρὸς ἑκατόλευσιν ἐντὸς τοῦ δευτέρου ἔξαμηνος τοῦ 1958, ὅποτε καὶ θὰ ἀρχίσῃ ἀπασχολούμενη μὲ τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων τῶν 65.000 τόν. ί.ν. Ταύτοχρόνως πρὸς τὴν κατασκευὴν τῆς νέας ἑσχάρας-δεξαμενῆς θὰ ἐνισχυθοῦν καὶ αἱ λοιπαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων προσαρμόζονται μὲ τὴν ἀνωτέρω ἐπέκτασιν τῆς ἀπόδοσέων τῶν.

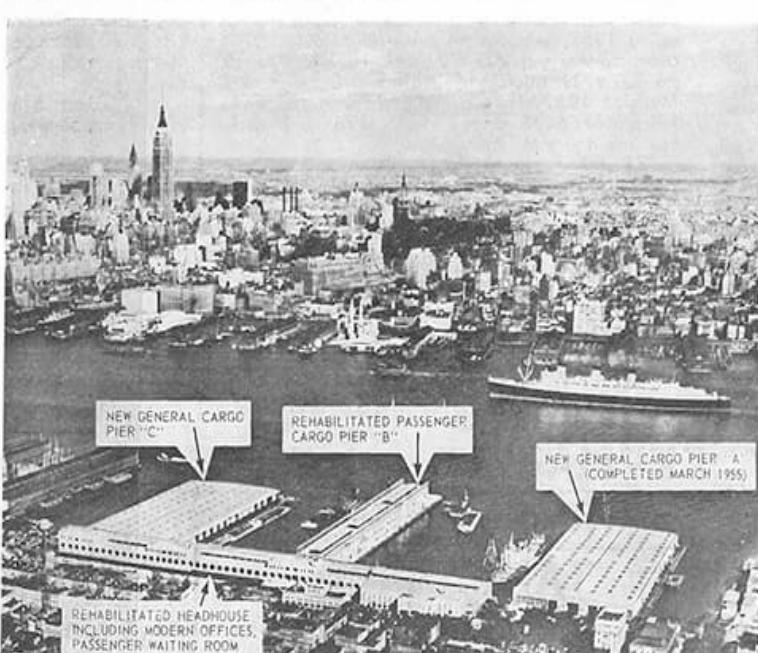
— Εἰς τὴν Σουηδίαν ἔξι ἄλλου, τὰ ναυπηγεῖα «Οὐντεβθαλαβάρβετ» ἀνέλαδον τὴν κατασκευὴν ἑσχάρας μῆκους 300 μέτρων καὶ πλάτους 45 μέτρων, ἴκανης διὰ τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων τῶν 100.000 τόννων ί.ν. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἑσχάρᾳ θὰ τεθῇ ὑπὸ ναυπηγήσιν περὶ τὰ μέση τοῦ 1958 ἔνα σούπερ τάνκερ τῶν 65.000 τόννων. Παραλλήλως διερύνονται καὶ αἱ βοηθητικαὶ ἐγκαταστάσεις τοῦ ἴδιου ναυπηγείου. Θὰ κατασκευασθῇ παρὰ τὴν νέαν ἑσχάραν κρηπίδωμα μῆκους 200 καὶ πλάτους 50 μέτρων. Προβλέπεται ἀκόμη καὶ μία δευτέρα ἑσχάρα μῆκους 250 μέτρων καὶ πλάτους 40 μέτρων, διὰ τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων χωρητικούτης μέχρι 80.000 τόννων ί.ν. Σημειούνται ἐπ' εὐκαριότητα τὰ ναυπηγεῖα «Οὐντεβθαλαβάρβετ» ἔχουν ἥδη ἑσταφάλισει παραγγελίας 6 σούπερ-τάνκερ τῶν 65.000 τόννων ί.ν., διὰ λογαριασμὸν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Αἱ πρώται πληροφορίαι, περὶ τῆς καταναλώσεως τῶν τριῶν ἑκ τῶν τεσσάρων πειραματικῶν λίμπερτυον, τῶν ὅποιων τὸ πρωστήριον σύντημα ἀντικατεστάθη, διδοὺς τὰ κάτωθι ἀποτέλεσματα, δύον ἀφορὰ τὰ ἀναλωθέντα παρὰ αὐτῶν καύσιμα. Εἰς τὸ πρώτον λίμπερτον, τὸ «Βενιαμίν Τσιούν», διεπρήθησαν τὸ ἀρχικὸν σχῆμα τοῦ σκάφους καὶ οἱ λέβητες αὐτοῦ, ἐποπθετήθησαν, ὅμως, νέοι ὑπερθερμαντῆρες, ἐτροποποιήθησαν τὰ ψυγεῖα καὶ ἀντικατεστάθη ἡ ἀτμομηχανὴ δι' ἀτμοστροβίλου μὲ μειωτήρας στροφῶν. Τὸ δεύτερον λίμπερτον, τὸ «Θωμᾶς Νέλσων», ἐπεμηκύνθη κατὰ 20 πόδας καὶ ἐγκατεστάθησαν ἐπ' αὐτοῦ δύο δηξελομηχαναί. Τὸ τρίτον σκάφος, τὸ «Τζών Σέρτζαντ», ἀπετέλεσε τὴν πλέον ἐνδιαφέρουσαν μετασκευὴν, διότι ἡτο τὸ πρώτον ἐμπορικὸν πλοῖον, ὅπερ ἀποκλειστικῶς προωθεῖται δι' αἱρεστροβίλων. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἐπε-

ΤΑ ΝΕΑ "ΝΤΟΚΣ,, ΤΗΣ "ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΞΠΟΡΤ,,



Τὰ νέα ντόκσ, τὰ ὅποια ἔξεχώρησεν ἡ Λιμενικὴ Ἀρχὴ Νέας Ὑόρκης εἰς τὴν "Αμερικανή Εξπορτ Λάινς μὲ 15ετες συμβόλαιον ἐπὶ ἔνοικι 1.470.000 δολαρίων ἐπιστοίως. Τὰ ἔργα ἔστοιχοισιν 18 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ εἰναι ἀπὸ τὰ τελειότερα τοῦ κόσμου. Η κίνησις εἰς τὰ ἐν λόγῳ ντόκσ διὰ φάση τῶν 800.000 τόννους φορτίων ἐπιστοίως, τροφοδοτούμενη ἀπὸ τὰ 28 φορτηγὰ πλοῖα τῆς ἑταίριας μὲ 150 ταξίδια ἐπιστοίως ἀνὰ τὴν Μεσόγειον, Μέσην Ἀνατολήν καὶ Ἰνδίας.

μηκύνθη κατὰ 20 πόδας. Τέλος, τὸ τέταρτον λίμπερτον «Τζών Πάτερσον» ἐπεμηκύνθη καὶ ἐγκατεστάθη ἐπ' αὐτοῦ μία γεννήτρια μὲ ἐλύθερα ἔμβολα καὶ μία μονάς ἀεριστροβίλου. Διὰ τὸ τελευταῖον αὐτὸ σκάφος δὲν ἀνεκοινώθησαν ἀκόμη τὰ ἀποτελέσματα τῶν πρώτων του ταξιδίων.

Τὸ «Βενιαμίν Τσιούν» διανύσσαν ἀπόστασιν 9928 μιλλίων κατηγοριάς 294 βαρελία καυσίμου ἡμερήσιως, τὸ «Θωμᾶς Νέλσων» ἐπὶ ταξιδίων 10.336 μιλλίων εἰχεν ἡμερήσιαν κατανάλωσιν 152 βαρελίων καὶ τὸ «Τζών Σέρτζαντ» μὲ ταξιδίσια ἐπὶ 8426 μιλλίων κατηγοριάς 236 βαρελίας ἡμερήσιως. Οι ἀνωτέρω ἀριθμοὶ εἰναι εἰσέτι ἀτελεῖς, ἐνδεικτικοὶ, ὅμως, τῶν τελικῶν ἀποτελέσματων. Τὰ τρία πρώτα ταξιδίσια ἔχετε σθητούν πάρα πολλά καταστάσεις ἀρκετά δυσχερεῖς. Παρὰ ταῦτα, οὐδεμία ἀνώμαλία ή μειονέκτημα ἔσημειώθη εἰς τὴν ὅλην ἐγκατάστασιν τοῦ πρωστηρίου συστήματος.

Τὰ ἀποτελέσματα παρακολουθοῦνται ἐπισταμένως ἀπὸ τὴν «Κρατικὴν Διοίκησιν» τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, διότι ἐπ' αὐτῶν θὰ στηριχθῇ ἡ ἀξιοποίησις τῶν παρωπλισμένων λίμπερτυον, ἐν περιπτώσει ἐθνικῆς ἀνάγκης.

ΙΣΡΑΗΛ

Ο ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΑΚΑΜΙΤΑΣ

Τὰ πλέον φιλόδοξα σχέδια δραματίζεται τὸ Ισραὴλ διὰ τὸν Κόλπον τῆς Ἀκάμιτας καὶ τὴν ἑκεὶ σύστασιν ἐνὸς μεγάλου λιμένος. Ἐκεῖνεν καὶ ἡ ἐπίμονος ἀρνησις νὰ ἀποκράψησον τὰ στρατεύματα του.

Διὰ τοῦ Κόλπου τῆς Ἀκάμιτας, τὸ Ισραὴλ ἀποκτήσῃ ἐλευθέρων ἐπικοινωνίαν πρὸς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν καὶ τοὺς Ἀσιατικοὺς λιμένας καὶ ἀγνοεῖται ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ. Τὸ Ισραὴλ ἀποδέπτει εἰς τὴν κατασκευὴν μεγάλου ἀγωγοῦ πετρελαίου καὶ σιδηροδρομῆς γραμμῆς ἀπὸ τοῦ λιμένος Ἐλάθ πρὸς τὴν Μεσόγειον. Τὰ πετρελαῖα τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τὰ ἐμπορεύματα τῆς Μέσης καὶ Ἀπολλῆς πρὸς τὴν Εύρωπην θὰ διεκομίζονται διὰ τοῦ λιμένος Ἐλάθ, ἀποβεγμένης τῆς δαπάνης καὶ τῆς καθυστερήσεως τοῦ διάπλου τῆς Διώρυγος.

Οἰκονομία θὰ ἐπήρχετο, λόγω τῆς μὴ καταβολῆς διοδίων καὶ τὸ Ισραὴλ θὰ ἀπέβαινεν ἡ χώρα διαμετακομιστικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τεραστίας ἐκτάσεως.

Κεφαλαῖα ἀνάζητοῦνται διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν σχεδίων αὐτῶν. Χρείάζονται πολλά. Ἡ Γαλλία προθυμοποιεῖται, Ἡ Αμερικὴ δὲν φαίνεται νὰ συμμετάσχῃ εἰς μίαν κατὰ τῆς Αίγυπτου τόσον ἔχθρικὴν ένέργειαν.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ ΠΑΝΤΑ ΚΑΙ ΑΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ

Εἰς τὴν 155ην ἐποίαν ἔκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως Ἀσφαλιστῶν», τοῦ Λίβερπούλ, τονίζεται ιδιαίτερως ἡ παραπτηρούμενη ἀπὸ μέρους τῶν πλοιάρχων ἀβελτηρία περὶ τὴν αὐτόπτην τήρησιν τοῦ 16ου ἀρθρου τῶν Κανονισμῶν διὰ τὴν πρόβλεψιν συγκρούσεων ἐν τῇ θαλάσσῃ. Τὸ ἐν λόγῳ ἀρθροῦ προβλέπει, ὅπως σκάφη ταξιδεύοντα ὑπὸ κακῆν ὀρατούρων μὲ μειωμένην τὴν ταχύτητά των. Ἡ μὴ τήρησις τοῦ κανονίου τούτου — ἀναφέρεται ἐν τῇ ἑκάστῃ — ἐμβάλλει εἰς κίνδυνον τὴν ζωὴν ἀνθρώπων καὶ ἀσφάλειαν πλοίων καὶ φορτίων, εἶναι δὲ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καταδίκαστη.

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν, 52 σκάφη, 500 τόνων καὶ ἀνὰ ἔκαστον, ἐφωδιασμένα δὲ μὲραντάρ, περιλαμβάνονται μεταξὺ τῶν ὑποστάτων κατὰ τὸ 1956 τὰς σημαντικὰς ὀλίκας ἡ μερικὰς ἀπωλείας ἐκ συγκρούσεως, προκειμένου διὰ σκάφη προσληπόμενά εἰς τὴν ἐν λόγῳ «Ἐνώσιν». Παρὰ τὰ ἀπεναλημμένα προειδοποιήσεις, τὰς γενομένας ὑπὸ τῶν οἰκείων δικαστηρίων, κατὰ τὴν ἔξετασιν ἀπωλείῶν ἡ ζημιῶν εκ συγκρούσεως, τὰς ἀναφερούμενάς εἰς κακὴν χρῆσιν τοῦ ραντάρ, ἔρχονται — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — εἰς τὴν δημοσιότητα, ἀκόμη καὶ περιπτώσεις, καθ' ἓπειρα ταξιδεύοντα ὑπὸ πυκνῆς διώχλης, ἀναπτύσσουσιν ὑψηλάς ταχύτητας. Τὸ γεγονός τοῦτο ἀποδεικνύει, ὅτι οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων βασίζονται ὑπερμέτρως εἰς τὸ ραντάρ, παραμελούντες τὴν κανονικὴν προφύλαξιν δι' ἐπιμελούς διοπτεύσεως.

Αἱ αναφέρονται οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λίβερπούλ εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν τοῦ ἔτους 1954, εἰς τὴν ὄποιαν ὑπέδειξαν, ὡς ἐπειγόντων ἀνάγκην, τὴν ἔξασκησην τοῦ ἀρμοδίου προσωπικοῦ τῶν πλοίων εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ ραντάρ. Ἡ ἐφετεινὴ ἔκθεσις παρατηρεῖ περαιτέρω, ὅτι, ἐφόσον κατ' ἔτος περισσότερα πλοῖα ἐφοδιάζονται μὲραντάρ, ἡ ὑποχρέωσις καλῆς χρῆσεως του καθισταταὶ μᾶλλον ἐπείγουσα καὶ ἐπιτακτική. Τονίζεται συναρός ἐν τῇ ἑκάστῃ, ὅτι ναυτικοὶ τινες ἔταιροι εἴχουν ὄργανώσει εἰδικὰ μαθήματα ἀσκήσεως ἀξιωματικῶν τῶν εἰς τὸ ραντάρ, ἐπιπροσθέτως τῶν μαθημάτων, ποὺ ἐπεδλήθησαν ὑπὸ τοῦ Υπουργείου Μεταφορῶν εἰς λιμένας τινὰς τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

«Ἐν τούτοις — συνεχεῖται ἡ ἔκθεσις — μία ἐπισκόπησις τῶν ἀστικῶν ἀποφάσεων δι' ὑπόθεσεις συγκρούσεων, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, πλοίων ἐφωδιασμένων μὲραντάρ, καθιστᾶ ἀπαραίτητο τὸν ἀνάγκην διὰ μίαν ὑποχρεωτικὴν ἀσκησην ἐπὶ τῆς χρῆσεως τοῦ ραντάρ».

Σχετικῶς πρὸς τὰ ἀνωτέρω, ὑπῆρξε λίαν ἰκανοποιητικὴ ἡ ἀνακοίνωσις τοῦ Υπουργείου Μεταφορῶν, καθ' ἧν διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς πλοίων θὰ εἴναι ἐφερῆς ὑποχρεωτικά τὰ διπλώματα πετραρτηροῦ ραντάρ. Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου θὰ τύχῃ τῆς διομέδους ἐπικροτήσεως, τόσον ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, δοσον καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν. Προστίθεται, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὴν ἔκθεσιν, διὰ τὴν πρωτοβουλίαν ποὺ ἀνέλαβεν, ἐν προκειμένῳ, ἡ Μεγάλη Βρετανία, πρέπει νὰ τὴν υιοθετήσουν — καὶ μάλιστα ἀνέναν ἀναδολῆς — ὅλαι αἱ ναυτικοὶ χώραι, ἀν πρόκειται νὰ ἐπέλθῃ οὐσιώδης μείωσις εἰς τὰ «ρεκόρ» τῶν συγκρούσεων σκαφῶν, ἐφωδιασμένων μὲ συσκευὴν ραντάρ.

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΛΙ ΝΑΥΤΙΓΗΓΗΣΕΙΣ

Πληροφοριώμεθα, ότι Έλληνες έφοροι της εύρισκεται είς διαπραγματεύσεις με Βελγικόν ναυπηγείον διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε πλοιωνυψείων, τῶν 3200 τόνων ἔκαστον, ειδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ὄπωρων. Ή παραπότης προβλέπεται ταχυτάτη, ἐντὸς τῶν ἑταῖρων 1958—59.

— Ανεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην ἡ ἔγκρισις ὑπὸ τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν αἴτησεων διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα — ως ἔχομεν ἥδη προσαναγγείλει — ἐνὸς δεξαιενοπλοίου τῶν 45.000 τόνων δ. w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Κουλουκουντῆ, ἔτερου τῶν 45.500 τόνων δ. w. διὰ τὸν αὐτὸν Οίκον, ἐνὸς τῶν 32.650 τόνων δ. w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου K. Πατέρα καὶ ἐνὸς φορτηγοῦ τῶν 20.000 τόνων δ. w. (bulk carrier) διὰ τὴν ἐταιρίαν «Αντράνθος» (τοῦ κ. 'Αντ. Δ. Μάνου).

ΑΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Φέρνες καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν κυρίαν Βασιλείου Μαυρολέοντος καθειλύκουθη τὴν 16ην Φεβρουαρίου τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Πήγασος» 15.900 τόνων δ. w. διὰ λογαριασμὸν τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκῆς ἐταιρίας «Κάνοπος» (διαχειρίσις τοῦ Οίκου Κουλουκουντῆ). Τὸ σκάφος ἔχει μῆκος 518 ποδῶν, ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανᾶς Ντόξφορον καὶ διαθέτει ἀνετα διαμερισμάτων δι' 65 πρόσωπα, πέραν δηλαδὴ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτος του.

— Απὸ τὰ ναυπηγεία τῆς Ούραγκας καθειλύκουθη χθές 28ην Φεβρουαρίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Σάν Τζόρτζ» τὸ νέον φορτηγὸν «Σάντα Δέοπινα» 14.900 τόνων δ. w. μὲ κλειστὸν σέλτερνέκ. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 8100 ἵππων εἰς τὰς 110 στροφὰς κατὰ λεπτόν. Προβλεπομένη ταχύτης ἡ τῶν 18 μιλιάρων κατὰ τὰς δοκιμάς, ἐμφόρω καταστάσει κατὰ τὸ 115. «Ἀπαντοῦ τὰ βοηθεικά μηχανάτων θὰ είνε ἀτμοκίνητα.

— Εξ ἄλλου τὴν Υπ. Φεβρουαρίου καθειλύκουθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χοδαλτσέρκε, τοῦ 'Αμβούργου, τὸ νέον ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ἐύγενις Σ. Ε.» 8700 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λός Σάντος», ἐλεγχούμενόν ἀπὸ τὸν Οίκον «Σ. Γ. Ἐμπειρικός, Λτδ».

— Αφ' ἔτερου σήμερον ίην Μαρτίου καθειλύκεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Σάνα, Χούντερ καὶ Ούγκαυ Ρίτσαρδον» Σία λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Ἀντρία» (διαχειρίσις τοῦ Οίκου «Κουλουύρος Λτδ») τὸ νέον φορτηγὸν «Πολυεύην Κ.» 13.000 τόνων δ. w., μὲ κλειστὸν σέλτερνέκ.

— Ως εἶχομεν προσαναγγείλει, καθειλύκουθη τὴν 15ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Βέλερ (τοῦ Μπρεμερχάρφεν) τὸ νέον φορτηγὸν «Οθων» 9000 τ. γκρός ἡ 12.500 τόνων δ. w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νέα Τύχη» (τοῦ Πειραιῶς), τοῦ Οίκου Φαφαλιού. Σημαία ἐλληνική.

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, καναδικῆς ναυπηγῆσεως φορτηγὸν «Ἀσπίς» (ex «Peterstar») 7119 τόν. γκρός, 10850 τόνων δ. w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1955, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Μόντερν» εἰς ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἐν Νέα Ύόρκη, ἀντὶ τιμῆς 1.696.800 δολλάρια, μὲ παράδοσιν Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

— Τὸ μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Menhir Bras» 2893 τόν. γκρός, 4400 τόνων δ. w. καὶ ναυπηγῆσεως 1944, ἐπωλήθη παρὰ τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα λιβεριανῆς ἐταιρίας «Πλάμελ», ἀντὶ μῆ ἀνακοινωθείσης τιμῆς. «Ἄμεσος παραλαβὴ εἰς τὴν Μασσαλίαν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας μικρὸν φορτηγὸν «Δέσποινα» 1184 τ. γκρός, 1600 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγῆσεως 1921, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Χούλη ἀντὶ τιμῆς 37.500 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴ εἰς Πειραιῶς—νήσων.

— Τὸ γερμανικὸν ὀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης «Geeste» 460 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ θά μετατραπή εἰς ἐπιβατηγόν, προκειμένου νὰ δρομολογηθῇ εἰς ταξίδια Πειραιῶς—νήσων.

— Τὸ φορτηγὸν «Δάναντρις» 2740 τ. γκρός, 4100 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγῆσεως 1921, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Συνδιδούν εἰς τοὺς κ.κ. Δ. Εύδημούς καὶ Σία ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Πειραιὰ καὶ διατήρησιν τοῦ πληρώματός του. Θά διατηρηθῇ ἐπίσης ἡ ἐλληνικὴ σημαία.

— Τὸ φορτηγὸν μαρ' «Ἀδριατική» 2858 τ. γκρός, 4019 τ. d.w. (τοῦ 1918) τοῦ κ. Α. Π. Ἀναστασάτου, ὅπερ εἶχε πρὸ μηνῶν ὑποστῆ εἰς τὴν Βαλτικὴν σοσσαράς ζημίας ἐκ προσαράξεως, ἐπωλήθη εἰς «Αγγλίους διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Λινκετόν» 5230 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς Τάιν, ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Παρμαρίνα», ἐγγραφὲν εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἐταιρίας «Μαρίνα» καὶ ἐπανδρωθὲν μὲ ἐλληνικὸν πληρωμά.

— Τὸ ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας καναδικὸν φορτηγὸν «Μαρίνα Χίλλ» 7151 τ. γκρός (τοῦ 1943) ὑπέστειλε πρὸ ἡμερῶν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψώσαν τὴν λιβεριανὴν μετωνομάσθεν «Φωτουλίδιο».

— Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινουπόλεως ὑπέστειλε πρὸ ἡμερῶν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Μάστερ Νικόλας» 1556 τ. γκρός (τοῦ 1924) καὶ ὑψώσαν τὴν Κυανόδελευκον μετωνομάσθη «Νικόλας Τσαβλίρης».

— Παρελήθη εἰς τὴν Μασσαλίαν παρὰ τῶν Ἑλλήνων ἀγορασθῶν τοῦ τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Menhir Bras» 2893 τ. γκρός (τοῦ 1944). Τὸ σκάφος ἐθέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Ἀθηνᾶ».

— «Ἐξ ἄλλου εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ παρελήθη τὸ ἀγορασθὲν πρὸ καιροῦ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kembridge» 5588 τ. γκρός (τοῦ 1941) καὶ ὑψώσαν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Καπετάν Αντώνης».

— Παρελήθη πρὸ ἡμερῶν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Νικ. Λαμπίρη μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «C. W. S. Progress» 967 τ. γκρός (τοῦ 1931). Τὸ σκάφος ὑψώσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Γεώργιος Λ.».

— Εἰς ἄλλου τηλιανὸν φορτηγὸν «Sini Patrio» 2032 τόν. γκρός (τοῦ 1917). Τὸ σκάφος ὑψώσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαίρη Β.».

— «Ἀφ' ἔτερου παρελήθη εἰς τὴν Ισπανίαν τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Χίου τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Sterling Victory» 7472 τ. γκρός (τοῦ 1941) καὶ τεθέν ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Ἀλμά».

ΤΑ ΛΕΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ β'. 15θμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ὑπεγράφησαν αἱ κάτωθι συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας, εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Τομεῖον :

«Συνήτ Γουώτερ» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 10172, ἀπὸ 20 Φεβρουαρίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. N. Καλιανέση. «Νέπτουνς» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 5686 ἀπὸ 1 Απριλίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Εύθυμου. «Σιράδη» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 7146 ἀπὸ 1 Μαρτίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αν. Βαρθολομαίου. «Νόρθ Λαίντα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 5079, ἀπὸ 1 Απριλίου 1957, «Νόρθ Μπαρανές» λιβεριανὸν ἀπὸ 1 Απριλίου 1957, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Εμίρη. «Καλλιόπη» λιβεριανὸν τόνων γκρός 8.200 ἀπὸ 1 Μαρτίου 1957 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Τηλ. Ματαράγκα. «Παντάνασσα» παναμαϊκὸν, 6598 τόνων γκρός, ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Γαλάτη. «Ἀλμάς λιβεριανὸν, τόνων γκρός 7472, ἀπὸ 10 Μαρτίου 1957, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. N. Μιχάλου, «Άμιτπα» λιβεριανὸν 6706 τόνων γκρός, ἀπὸ 1 Μαρτίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. N. Μιχάλου, «Βαπτιστής» λιβεριανὸν, 6438 τόνων γκρός, ἀπὸ 10 Μαρτίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. M. Λαμπίρη.

«Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ Προδενικὸν Λιμεναρχεῖον Νέας Ύόρκης ὑπεγράφησαν αἱ κάτωθι συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας : «Λρμάρ» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7273, ἀπὸ 1 Φεβρουα-

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χρόνον ψυγείου

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

Αἱ ἐμπορεύματα καὶ πληρωφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ Αχτή Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ρίου 1957 έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ιωάννη Ταξιάρχης λιβεριανὸν 7208 τόννων γκρός, ἀπό 4 Φεβρουαρίου 1957, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ιωάννη Πανώρα, «Χέραλντ» λιβεριανὸν, 7242 τόννων γκρός, ἀπό 1 Φεβρουαρίου 1957, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ιωάννη Μίχα, «Τίουνγκ» λιβεριανὸν, τόννων γκρός 7258, ἀπό 23 Φεβρουαρίου 1957, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ιωάννη Μαύρου, «Κάππατιν Τζώρτζ» λιβεριανὸν, τόννων γκρός 7253, ἀπό 20 Φεβρουαρίου 1957, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Κ. Πρωΐου.

Τέλος, εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου ύπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων: «Ἀντζε» παναμαϊκόν, τόννων γκρός 2170, ἀπό 1 Απριλίου 1957, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ρίτσαρδον καὶ «Μπάλτικο» ύπό σημαίαν Κοστασίκων, τόννων γκρός 2302, ἀπό 1 Φεβρουαρίου 1957, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Βλασποτάρου.

Ούτω, τὸ σύνολον τῶν ύπό ξένας σημαίας πλοίων, τῶν ὅποιών τὰ πληρωμάτα εἶχον μέχρι τέλους Φεβρουαρίου 1957 ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν. Α. Τ. ἀνέρχεται εἰς 397, τόννων γκρός 3.616.035.

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΙΟΥ Ν.Α.Τ.

Αἱ συσταθεῖσαι ἐπιτροπαὶ πρὸς ἀναθεώρησιν τῶν παρεχομένων ύπό τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπόμαχικοῦ Ταμείου συντάξεων, συνεχίζουν, μὲ ἔντατον ρυθμὸν, τὸ ἔργον των. Μέχρι τοῦδε οἱ ἀναθεωρηθέντες συνταξιοδοτικοὶ φάκελοι, ἀλλὰ οἱ ἀσφαλίσεις αὐξήσεως, δικαιουμένας μεγαλυτέρου ποσοστοῦ αὐξήσεως συντάξεις. Η ὑπολογιζόμενη νὰ παρασχεθῇ εἰς ταύτας αὔξησις θα κυμαίνεται ἀπό 20 ἔως 60 τῆς σπιερινῆς συνταξιοδοτήσεως. Πρὸς τοῦτο θ' ἀπαιτηθῇ ποσὸν 9 ἀσφαλίσματος δραχμῶν, ἵνα ποσοστὸν, ἐναντὶ τῆς καταβαλλομένης σήμερον διπλάνης πρὸς παροχὴν συντάξεων, 19.5 %.

Ἀπομένουν εἰσέτι πρὸς ἀναθεώρησιν 3940 συνταξιοδοτικοὶ φάκελοι, ἐκ τῶν ὅποιων 2200, περίπου, δὲν θὰ δικαιωθούν καμμιαὶ αὐξήσεως, βάσει τοῦ νέου νόμου, ἀλλὰ οἱ δικαιουμένοι θὰ λαμβάνουν τὴν παλαιάν των σύνταξιν, ἥτις, πάντως, εἶναι ἀνιστέρα τοῦ προδειπομένου σήμερον κατώτατον ὄριον συντάξεως ἐκ δραχμῶν 330 μηνιαίων.

Τέλος, ἔξετάζεται υπὸ τῆς Διοικήσεως τοῦ Ταμείου ἡ περίπτωσις τῶν ύπολοίπων 3500 ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 13000, περίπου, συνταξιούχων, οἵτινες σήμερον λαμβάνουν σύνταξιν τὰ κατώτατον ὄριον, ἥτοι τὰς 330 δραχμάς μηνιαίων καὶ οἵτινες οὐδὲδόλως δικαιούνται αὐξήσεως.

Διὸ τὴν κατηγορίαν ταύτη τῶν συνταξιούχων αἱ ὑπηρεσίαι συγκεντρώνουν διάφορα στατιστικά στοιχεῖα, τὰ ὅποια θὰ θέσουν ὑπὸ διάφορης τῆς Διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ ν' αποφασίσῃ, ἐὰν θ' αὐξήσῃ τὸ σημερινὸν κατόπιν τῶν παρεχομένων εἰς αὐτοὺς συντάξεων.

Μὲ βάσιν τὰς 500 δραχμάς, ὡς κατώτατον ὄριον συντάξεως, ὑπολογίζεται, διτὶ θ' ἀπαιτηθῇ τὸ ποσὸν τῶν 8, περίπου, ἀσφαλίσματος δραχμῶν ἑπτοίων. Πάντως, τὸ θέμα θὰ τεθῇ ὑπὸ δψιν τοῦ Συμβουλίου καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ δψιν τοῦ κ. ὑπουργού τῆς Ναυτιλίας, διὰ νὰ ληφθῇ ὄριστική ἀπόφασις.

Διὸ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν ἀπαιτουμένων κονδυλίων πρὸς παροχὴν τῆς μελετωμένης ἀναπτροσφρογοής τῶν δικαιουμένων αὐξήσεως συνταξιούχων, ἔχει ὑπόλογισθη τὸ ἔκ τῶν ἀσφαλίσεων τῶν ύπὸ ξένην σημαίαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, τὸ ὅποιον, μὲ δάσαν 388 πλοίων, ἀνέρχεται σήμερον εἰς τὸ ποσὸν τῶν 46.689.800 δραχμῶν. Τὸ ποσόν, δῆμος, τοῦτο, μὲ τὴν συνεχιζόμενην ἀσφάλισιν, θ' αὐξήσῃ ἔτι περισσότερον.

Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ η αὔξησις τῶν συντάξεων θὰ ἔξαγγελθῇ ἀπὸ τῆς Ἀπριλίου 1957 καὶ ἐφ' ὅσον, φυσικά, θὰ ἔχῃ ἐγκρίθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς ὁ νόμος, ὁ ὅποιος τροποποιεῖ τὸν «περὶ Ν.Α.Τ. 3170(1955 νόμον» καὶ εἰς τὸν ὅποιον ἔχει περιληφθῆ σχετικὴ διάταξις, προβλέπουσα τὴν ἀναπτροσφρογοήν τῶν συντάξεων ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

ΝΕΟΙ ΝΑΥΤΙΛΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Κατά τὰς διενεργήθεισας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ναυτιλίου γ', τὰξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Γ. Αθηναϊός, Μ. Αλτούδας, Νικ. Ασάνης, Ιωάννης Ασυνάγολου, Κωνστ. Αθηναϊός, Μ. Βερβεράκης, Κωνστ. Βαλαντάσης, Τ. Βενετσιάνος, Εύ. Βενιζέλος, Δ. Βούλγαρης, Κ. Γαλιατζάτος, Γ. Γλύπτης, Ν. Γιαλούρης, Ιωάννης Γ. Γουργουράκης, Π. Γιανουόπουλος, Εύσ. Γρίβας, Αντ. Γεωργούλης, Δ. Γεωργόπουλος, Σπ. Γιανιώτης, Αν. Γκιζώρης Λεων., Δεπάτας, Χρ. Δημόπουλος, Δ. Διακάκης, Δ. Δημητρίου, Δ. Εύθυμιος, Χρ. Ζαΐρης, Α. Κουτλάκης, Α. Κατσάκος η Λευκαντίνος, Β. Καράβολος, Γ. Καζάνας, Α. Κόνιας, Στ. Καψής, Φ. Κοντογούρης, Ιωάννης Καραβόλος, Δημ. Κούλουριδης, Αλ. Κουγιανός, Ν. Καπετάνιος, Ιωάννης Λιβανός, Π. Λεωτσάκος, Δ. Λαζαρού, Γ. Λεβαντής, Μ. Λειβαδάς, Βρ. Λαζανώνικας, Μ. Λυγνός, Χρ. Λυγουριάτης, Επ. Λογοθέτης, Χρ. Μαλακάσης, Γ. Μαθιούδης, Α. Μπενέτας, Σ. Μπόγδανος,



Ο 'Υπουργός τῶν Εξωτερικῶν κ. Εύαγγ. Αδέρωφ ἀπονέμει τὸ παράσημον τοῦ Ανωτέρου Ταξιάρχου τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Π. Γ. Καλλιμανόπουλον

Θ. Μώμος, Εύ. Μακρυγιάνης, Χρ. Μάτσας, Χρ. Μεταξᾶς, Ιω. Μαρκούσης, Γερ. Μινέτος, Ιω. Μαυρέας, Γ. Μαργέτης, Εύ. Μαυρῆς, Στ. Μωρομάλος, Φ. Μανωλάτος, Θ. Νικολέτατος Γεώργ. Νικολαΐδης, Στ. Παχούδας, Αντ. Πρέκας, Γ. Πετρώνιος, Αχ. Πανταζόπουλος, Γ. Παπάγος, Τ. Πετρουλῆς, Κ. Πασάσας, Κ. Παλόρος, Λ. Προγούλης, Ανδ. Πολαιοκρασσᾶς, Ιω. Πρωτοπαππᾶς, Μηνᾶς Παπανικολάου, Χαρ. Πρώιος, Θ. Παπαμιχαήλ, Γ. Παπαντζῆς, Ιω. Ρούσσος, Αντ. Ρούσσος, Εμμ. Σάρδης, Μιχ. Σκαρβέλης, Χρ. Σταυρίανδς, Αντ. Σταβαρής, Ν. Σοροκάκης, Κωνστ. Σβάνος, Β. Σταματάδης, Αδ. Σαράντης, Ανδρ. Σαμωνᾶς, Μιχ. Συρρῆς, Γ. Συμεωνίδης, Μ. Στεφάνου, Λ. Στυλανός, Δ. Τοπολάτζας, Σ. Τσαγκάτος, Π. Ταθλαμάς, Αντ. Τέλης, Κ. Τατάκης, Αν. Τσάκος, Ηλ. Τσώνης, Μ. Φιλιππακόπουλος, Δ. Φραγιάδης, Ν. Φουντουλίδης, Αν. Φραγκούλης, Μ. Φαρμάκης, Γ. Χαλικάς, Αν. Χατζηγεωργίου, Θ. Χέρας, Εύ. Χατζηγιάνης, Νικ. Χρήστου, Νικ. Χωραΐτης καὶ Μάρκος Ψαρρός.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Κατά τὰς διενεργήθεισας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος ἀπομηχανικοῦ σ', τὰξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Γ. Βαρλάς, Δ. Μοισιτάκας, Α. Χατζόπουλος η Χατζῆς καὶ Λ. Τριανταφύλλου.

* * *

Ἐπίσης, διὰ τὸ δίπλωμα ἀπομηχανικοῦ β' τὰξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Π. Αυτωνιάδης, Στ. Δάμαπασης, Δ. Ζαβράδης, Π. Κάλφας, Σ. Κούσης, Γ. Καμπάσης, Ν. Κικίλας, Εμμ. Λυρίτσης, Ν. Μαυρογιάνης, Ι.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

**Α. Ε. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικὸς Διευθυντής ἐν
συνεταιρισμῷ μὲ τούς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)**

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρειῶν ΒΕΝ LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντες ὄροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικάς ἔταιρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πράκτορεισαι καὶ προσωπικοὶ υπηρεσίαι ἐπί τῶν ἀλλαγῶν της ιαπωνικῆς ναυπηγίας, μετατροπαὶς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάζεις, προμήθειαν θοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγοῦ συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίων Οἰκων.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 411

ΤΗΛΕΓΡ. GRECIAN-YOKOHAMA

Μαρματσούρης, Άρ. Μαρκέτος, Έλ. Παπαλάμπρου, Στ. Παξινός, Β. Ρώτας, Ιω. Σανούδος, Νίκ. Τσουρογάκης και Π. Τσάκος

Κατά τὰς διενεργηθείσας, ωσάντως, έξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀττικού μηχανικού γ., τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Ι. Ἀντωνιάδης, Γ. Ἀνδρέου, Β. Ἀρκαδάκης, Δ. Ἀγύέρης, Δ. Ἀθανασίου, Γ. Βεντούρης, Ν. Βουκελάτος, Ιω. Βενετσάνος, Ε. Βογιατζίδακης Ν. Βασιλακόπουλος, Ιω. Βαρδολομαῖος, Μ. Γελαδᾶς, Ιω. Γκιόκας, Χρ. Γραμματικόποιλος, Α. Δάφρινος, Δ. Δρακόπουλος, Δ. Δόδος, Α. Διαμαντόπουλος, Σ. Εὐαγγελίου, Ιω. Ζαντιώτης, Στ. Ζαχαρόπουλος, Ιω. Ιωαννίδης, Σ. Κοχελάκης, Γ. Κυβανίες, Κλ. Κλημεντίδης, Ιω. Καλόδηλος, Φ. Κυπραίος, Π. Καρακαστάνης, Εμμ. Κόλλιας, Ιω. Καμπούρης, Μ. Κυπραίος, Α. Καμπανάρος, Ιω. Κορωνίδης, Ν. Κομιάς, Ν. Κουτσουμπῆς, Γ. Καλογρίδης, Α. Κουρτέσης, Στ. Λαγιάς, Λ. Λέκκας, Στ. Μπεγλερής, Ελ. Μπέτσος, Μ. Μαρκόζανης, Ν. Μάγκος, Χρ. Μηλιάδης, Νικόλαΐς Μάγκος, Γ. Μπουρδάκος, Αντ. Μερκουριάδης, Ιω. Μουσουλέας, Δ. Μπαλής, Δ. Ντατσόπουλος, Π. Μαναγιώτου, Π. Πισιρτζής, Γ. Πάνου, Αν. Πολέμης, Αθ. Παντελής, Απ. Πανλάκης, Ιάκ. Παρασκευᾶς, Ν. Παπακωνσταθήτινος, Αν. Πετροπάκης, Π. Πολύζος, Αν. Παπαδασιαλείου, Π. Πετρόπουλος, Άλ. Ρούσσης, Ιωάν. Ραγκούσης, Ν. Ροδίτης, Κωνστ. Σταυρίδης, Ελ. Σάρδης, Μ. Σουρῆς, Ελ. Σεκιρζής, Οδ. Σεραφειμίδης, Π. Συράκας, Στ. Τσατίρης, Κ. Τσαλαγκίρας, Κ. Τσαβαρῆς, Σ. Τρικαμάνης, Ν. Τηλιακός, Δ. Τσάσης, Ιω. Φίλιππας, Χ. Χιωτέλης, Γ. Χονδρήλης Μ. Χανιώτης και Λ. Χατζηγεωργίου.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτοποθετήθη ὁ πλωτάρχης κ. Ἐλ. Καθαδέλας ως διοικητής Ναυτικῆς Σχολῆς Κύμης καὶ ὁ ὑποπλοίαρχος κ. Γ. Ἀμαραντίδης λιμενάρχης Χίου. Τέλος, παρὰ τὴν Διεύθυνσι τῆς Λιμενικῆς Ἀστυνομίας ἐτοποθετήθη ὁ ἀνθυποπλοίαρχος κ. Ιω. Κόλλιας.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὸν σημαίαν λίμπετρο-τάνκον «Κυρά» 7330 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἑταίριας «Βάντα», μετωνομάσθη «Ταξιάρχης».

— Τὰ νεότευκτα φορτηγὰ «Καδοντόρος» καὶ «Φωτεινή» ὑποστάντα τὴν τελικὴν αὐτῶν καταστροφὴν εὑρέθησαν 10122 τ. γκρός τὸ πρώτον καὶ 10483 τ. γκρός, τὸ δεύτερον.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν ἐλληνικῆς πλοιοκτηρίας «Tridale» 7165 τ. γκρός (τοῦ 1943) μεταφερθὲν εἰς τὸ λιθεριανὸν νηολόγιον μετωνομάσθη «Χάρριερ».

— Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Shingrover» 7621 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Δωρίς» (διαχείριστης κ. Δρακούλη) μετωνομάσθη «Ευδόξια» διατηρηθεῖσης τῆς ἀγγλικῆς σημαίας.

— Τὸ ἔλληνικὴν πλοιοκτήσιας παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Αρίων» 5672 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετωνομάσθη «Σαΐντ 'Ελευθέριος».

ΕΙΣ ΤΟ ΜΟΝΤΡΕΑΛ

Ο Εφοπλιστής κ. Φρίδος Β. Παπαχροστίδης, τοῦ ὅποιού εἶναι γνωστὴ ἡ πατριωτικὴ δρᾶσις, ἐπινεκτελέγει πρόεδρος, μὲ διετή θητείαν, τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος τοῦ Μόντρεαλ.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ

Ο κ. Σταύρος Νιάρχος ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως 80.000 δολλαρίων, ἵνα διατεθοῦν ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν. Ο Βασιλεὺς ἔγνωσε δι' ἐπιστολῆς του εἰς τὸν δωρητὴν ὅτι αἱ 50.000 δολλαρίων θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν προικοδότησιν ἀπόρων κορασιδῶν καὶ αἱ ὑπόλοιποι 30.000 διὰ τὴν ἀνέγερσιν περιπτέρου τῆς ὄργανώσεως «Η Μητέρα», τὸ ὄποιον καὶ θὰ φέρῃ τὸ δόνομα τοῦ κ. Νιάρχου.

Η ΔΙΕΝΕΞΙΣ ΤΟΥ Κ. ΝΙΑΡΧΟΥ ΜΕ ΤΗΝ «ΣΑΝ ΟΙ'ΛΑ»

Σχετικῶς μὲ τὴν διένεξιν μεταξὺ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου καὶ τῆς ἀμερικανικῆς ἑταίριας «Σάν Οι'λ», ηττις κατέθεσεν ἀγωγὴν διὰ ποσὸν 150 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, συνεπεία της οποίας μιᾶς ναυλωτικῆς συμβάσεως, ἔγνωσθησαν τὰ ζῆται: Ἱσχυρίζεται εἰς τὴν ἀγωγὴν τῆς ἡ «Σάν Οι'λ Κόμπαν», ὅτι ὁ κ. Νιάρχος καὶ ἡ παρ' αὐτοῦ ἀλεγχούμενη «Γουόρλντ Τάνκερς Κορπορέσιους» δέν ἔξεπληρωσαν πλήρως τὸ συμβόλαιον διὰ τὴν μετοφοράν 32.000 βαρελίων σκαβάρτου πετρελαίου ἡμερησίων ἀπὸ τὴν Μέσην ἀπὸ τὸ Μάρκους Χούκ, τῆς Πενσυλβανίας. Η ἐν λόγῳ ἑταίριος διατείνεται, ὅτι τὸ ἔξετον διαρκείας συμβόλαιον τῆς, ὑπογραφέν τὴν 31ην Μαρτίου 1955, ἐπηρήθη μόνον μέχρι τοῦ Νοεμβρίου 1956. Μετὰ τὴν χρονολογίαν ταύτην, «Γουόρλντ Τάνκερς» ἥρθη μὰ δισθέση σκάφη, διότι ἐθεωρεῖ τὸ ναυλοσύμφωνό της μὲ τὴν «Σάν Οι'λ», ὡς λῆξαν. Ός ἐκ τούτου, ἡ ἐνάγουσα υπέστη τὴν «Σάν Οι'λ», ὡς λῆξαν.

Εἰς ἀνάκοινων, ἐφ' ἔτερον, τῶν ἐν Λουδινῷ Γραφείων τῆς ἑταίριας τοῦ κ. Νιάρχου, δημοσιεύεσθαι εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον, τονίζεται, ὅτι ἡ διένεξις μὲ τὴν «Σάν Οι'λ» χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου. σχετικῶς μὲ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων τῆς Περσικοῦ Κόλπου εἰς τὰς «Ηνωμένας Πόλεις». Η «Σάν Οι'λ» δέν ἔδεχτο τὴν καταβολὴν προσθέτου ναύλου, μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ. Συνεφανῆται κατ' ἄρχας, διότι ἡ διαφορὰ ὑποβλήθη εἰς διατηρίαν, ἀλλὰ διὰ λόγους ἀγνώστους εἰς τὴν «Γουόρλντ Τάνκερς», ή «Σάν Οι'λ» δέν ἔτηρησε τὴν ύποσχεδίη της καὶ προσέφυγε εἰς τὰ δικαστήρια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β.» (λιβ. 6εξ.): Ἐπεκενθάσει εἰς Γιβραλτάρ ζημιάς τοῦ λέθητος του καὶ ὑπέλειυσε.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Ἐπεθεωρήθη εἰς τὴν Λισσαβώνα πρὸς ἔξαρκινσιν ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας. Νοεμίς τινὲς εἰς τὸ φόρπικ εὐρέθησαν θραυσμενοί, λόγῳ δὲ διαφροτῆς κατεσκεύασθησαν τρία τοιμενικότιβα. Ἐτερον τοιμενικότιβα κατεσκεύασθη εἰς τὸ «ἀρτερ-πήρ». Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐπισκευῶν του, διὰ τὰς δοιαῖς θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ ἐνόρθωται τημάτος φορτίου, τὸ σκάφος θὰ συνεχίσῃ τὸ διὸ Κολόποι τοιδιόν του.

«ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ» (παναρ.): Προερχόμενον ἐκ Βαλτιμόρης προσήρχεν ἐπὶ σύμμαχον βυθοῦ εἰς λοριάν ρόδος, ἀλλ' ἀνειλκυσθῆσεν ζημιῶν, μὲ τὴν πολίρροιαν, τὴν Βοηθεία τεσσάρων ρυμουλκῶν.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ» (λιβ. 6εότευκτον): Κατέπλευσεν ἐκ Βαγκούνερ μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὸν στρόβιλον ὑψηλῆς πιέσεως (κατασκευῆς Μιτσουμπίσι, τοῦ Κόμπε). Εὔρεθησαν βλάσται εἰς τὰ πτερύγια, ἐκάπσαν δὲ καὶ τὸ έδρανα. Ο στρόβιλος ἀπεστόλη ὑφεστορικῶς εἰς Κόμπε διὰ τὴν κατασκευὴν νέων πτερυγίων. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ναυλοσύμφωνον τοῦ σκάφους διῆ. Εύρωπην ἡκυρώθη καὶ συνήφθη ἔτερον διὰ

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

TAKTIKAI MNHIAIAI ANAXORHSEIS
APO ADRIATIKHN MESSΩ AKRWTHTPIOY DIA
DAMMAM-BAHREIN-KUWAIT-BASSRA-KHORAMSHAHR

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

S.S. "MARZUK,"	9200 D.W.
S.S. "MAHFUZ,"	8300 D.W.
S.S. "AL-HORRIA,"	8200 D.W.
S.S. "MABRUKE,"	7200 D.W.
S.S. "AL-RIYADH,"	8200 D.W.
EX "BHARATJAL,"	

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND
Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20
GENÈVE

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.
Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ταξίδιον πρός τὴν Κορέαν, ώστε μετά τὴν ἐκφόρτωσιν, νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς τὰ ιαπωνικὰ νουπηγεῖα δι'. ἐπισκευάς. Ἐδόθη ὅδεια νὰ ταξιδεύσῃ τὸ πλοιόν διὸ Κορέαν μὲ τὸν στρόβιλον τῆς χαριλῆς μόνον πιέσεων καὶ μὲ ταχύτητα 7 ἔως 8 μιλίων εἰς τὰς 50 μητρόφας κατὰ μέγιστου ὥριον κατὸ λεπτόν.

(Φεβρ. 20)

«ATLANTIK NTIOYK» (λιβερ. δεξ.): Ἀφοῦ ἐξέτελεσεν εἰς Λάς Πάλμας ικανοποιητικὰ δοκιμάτα διὸ τὸν παρούσασαν ἐλαφρὸν ὑπερθέρμανον Νο 5 κύλινδρον ἀπέπλευσε. Βραδύτερον ἀνέφερεν, ὅτι παρετηρήθη ἐκ νέου ὑπερθέρμανος καὶ ὅτι τὸ σκάφος, ἀφοῦ ἐσταμάτησεν ἐπὶ τίνας ὥρας, προχωρεῖ εἰς τὸν προορισμὸν του μὲ λειτουργίαν τῶν τεσσάρων μόνον κυλίνδρων της μηχανῆς του. (Φεβρ. 15-18)

«ΑΥΓΗ» (λιβερ.): Ἀπὸ Αμερικανὸν κενὸν διὸ Χάμπτον ρόδι, ἐπόδισεν εἰς Πούντα της Ντελγκάντα δι' ἐπισκευάς.

(Φεβρ. 11)

«B100ANTO» (λιβερ.): Ἐδεξαρενίσθη εἰς Νάνην πρὸς ἀπίτεωρησιν καὶ ἐπισκευὴν ζημιῶν του ἐπειρείας τρικυμίας.

(Φεβρ. 11)

«ΕΠΟΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ»: Ἔπεισκευάσεν εἰς Νέαν Ὀρλεάνην ημίσιας τῶν λεδίτων του προκληθείσας τὸν παρεθόντα «Οκτώβριον καὶ Νοέμβριον ἐξ ἀμείεις τοῦ πληρώματος, κατὰ ταξίδιον του σκάφους ἐκ Φιλαδελφείας εἰς Ἑλλάδα». Ἀντικατοστάθησαν 286 αὐλοὶ καὶ ἐκκενώθησαν οἱ λιδητές.

(Φεβρ. 5)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΡ» (λιβερ. δεξ.): Ἐξ Ἀρδούρου διὸ Περισκοπὸν Κόλπον ὄντερει διὸ τὸν ὄσυρμάτον του, ὅτι εἰς θεῖν πλάτους 0-2 N. καὶ μήκους 50-2 A., ἐστάθμευσεν ἐπὶ ὄπαυρον, τὴν 17η Φεβρουαρίου, λόγω ζημιᾶς εἰς τὰς ὀδοντούσεις τοῦ μειωτήρας τῶν στροφῶν. Ἐθραύσθησαν 6 ὀδόντες. Μετὰ προσειρίους ἐπισκευάς ἐν πλώ, τὸ σκάφος πλέον μὲ ταχύτητα 8 μιλίων, ἐφθασε τὴν 24ην εἰς Μομπάσο δι' ὀρίστας ἐπισκευάς.

(Φεβρ. 17-24)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ» (λιβερ. δεξ.): Συνεπειὰ ὀνταμάζου λειτουργίας τῶν μηχανῶν του ὡς ρυμουλκήθη ὥπερ «Ἀγιον Βικέντιον» μέχρι τοῦ λιμένος προορισμοῦ τοῦ φορτίου του.

(Φεβρ. 20)

«ΔΙΠΡΥΞ»: Ἐξετέλεσεν εἰς Νιούπορτ Νιούς ἐπισκευάς ζημιῶν του εἰς τὸ σκάφος, τὸ πηδάλιον καὶ τὴν ἐλίκα, συνεπειὰ προσκρουσίων ἐπὶ πάγων καὶ συγκρούσεως του μὲ τὴν παγοδραυστικόν.

(Φεβρ. 20)

«ΕΙΡΗΝΗ Λ.» (λιβερ.): «Οταν ἐπιθεωρήθη εἰς Πουέρτο Ὀρντότ, ὀπεκαλύφθη, ὅτι είχον βλαβή οἱ ὀδοντούσεις τῆς κυρίας προσστρίου μηχανῆς του. Ὁδόντες ἐθραύσθησαν εἰς τοὺς μειωτήρας στροφῶν τῆς χαριλῆς καὶ τὸν στρόβιλον ὑψηλῆς πιέσεως, οἱ δὲ πλαισιότηται εἰδοποίησαν τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, καὶ ὅπερεστείλουν τὸ ταχύτερον μηχανικὸν. Ἄν δέν καταστοῦν δυνατοί αἱ προσωρινοὶ ἐπισκευαὶ εἰς Πουέρτο Ὀρντότ, τότε τὸ σκάφος ὡς ρυμουλκήθη εἰς λιμένα τὸν Ἡν. Πολιτειών. (Φεβρ. 18)

«ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ» (παναμ.): Ἀπὸ Μπάρκες κενὸν διὸ Χάμπτον ρόδι ὑπέπειτα ζημίας εἰς τὰς μηχανάς του, συνεπειὰ τρικυμίας. Τὸ πλήρωμα προσπαθεῖ νὰ ἐπισκεψάσῃ προσωρινῶν τὰς ζημιὰς, ἵνα φθάσει τὸ σκάφος εἰς τὸν προορισμὸν του.

(Φεβρ. 17)

«ΖΕΦΥΡ» (Κοσταρ.): Ἐξ «Ἀμέρησος διὸ Χάμπτον ρόδι ἐπόδισεν ἐπὶ μίαν ἡμέραν εἰς τὰς μηχανάς του. (Φεβρ. 18-19)

«ΚΑΒΑΛΛΑ» (λιβερ.): Κατέπλευσεν εἰς Ρουέν, ἐφρόντων ὅπερ Χάμπτον ρόδι, μὲ ζημίας ἐκ τρικυμίας εἰς τὸ καταστρώμα του καὶ εἰς τὰς σωσιδίους λέμβους καὶ μὲ μικρορρωγμάτων εἰς τὰς γωνίες τῶν στομίων τῶν κυτῶν.

(Φεβρ. 18)

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιβερ.): Κατέπλευσεν ἀπὸ Χάμπτον ρόδι εἰς Μπρόκις μὲ ζημίας εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς του ἐκ τρικυμίας.

(Φεβρ. 18)

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ»: Ἀπὸ Λιβρόν διὰ Χάμπτον ρόδι ἐπόδισεν εἰς Λός Πόλμας μὲ ζημιῶν εἰς τὴν ἀντίλιαν κυκλοφορίας καὶ μὲ εἰσροήν υδάτων ἐκ τῆς τρικυμίας εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 3 κύτη του. Μετὰ τὰς δύσουσας ἐπισκευάς καὶ τὴν ἀντίλιαν τῶν υδάτων, τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του, ὅπου καὶ θά δεξαμενούση.

(Φεβρ. 10-16)

«ΜΑΡΤΖΟΥΚΑ» (Κοσταρ.): Ἀπὸ Μορμουγκά διὰ Τεργέστην προσπράζει εἰς τὰς ἀνέλκυσιν τοῦ ποταμοῦ Ταλιαμέντο. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ὑπεγράφη συμβόλαιον τοῦ ποταμοῦ Λόδη.

(Φεβρ. 19)

«ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ» (Κοσταρ.): Συνεκρούσθη διὰ εἰς Φλώσιγκ μὲ τὸ ἀτρόπλαιον «Μπενεδύν» ὑπόστας ἐλαφρὸς ζημιᾶς.

(Φεβρ. 13)

«ΜΑΤΑΝΤΟΡ» (παναμ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεωρήσην του εἰς Γιβραλτάρον εὑρέθησαν δύοι οἱ λέδητές του διαρρέοντες. Αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ θά ἐπερτάζονται τὴν 24ην Φεβρουαρίου, ἐνώ οἱ ἀμετοπίαι τοιαύταις θαίσανται θά διεσχιθούν εἰς τὸν λιμένον τοῦ προορισμοῦ του.

(Φεβρ. 15)

«ΜΠΑΤΗΣ» (λιβερ. νέοτερον): Μὲ σοβαρός ζημιᾶς εἰς τὰς μηχανάς του ἐρυμαλήθη εἰς Κόρδην καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χιροσίμας. Τὸ ἐδραναὶ τὶς τούς ἀτροπτροβίλους χαρηλῆς καὶ υψηλῆς πιέσεως εὑρέθησαν βεβλαμμένα. Αἱ ζημιὲς προβλήθησαν ὅπολλητη λίπανσιν. Οἱ ἀτροπτροβίλοι θά συνοιχεύσουν πρὸς ἐπιθεωρησιν, καθὼς ἐπίσης τὸ κιβώτιον ταχυτήτων καὶ τὸ σύστημα λιπάνσεως.

(Φεβρ. 15)

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΧΟΠ.» (λιβερ.): Απὸ Κάρδιφ διὰ Πουέρτο Ορντότ ἐπόδισεν εἰς Λάς Πόλμας, μὲ εἰσροήν υδάτων, λόγω τρικυμίας, εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 1, 3 καὶ 5 κύτη του καὶ μὲ ζημιᾶς εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν. Διεξήχθη ἐπιθεωρησὶ καὶ ὑπεδειχθήσαν αἱ δύσουσαι ἐπισκευαὶ.

(Φεβρ. 11-14)

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ»: Απὸ Χάμπτον ρόδι ὑπέστη ζημιᾶς ἐκ τρικυμίας, περὶ τὸ 120 μιλίαν ἀντοτολικῶν τοῦ Κέπιτ Χένρυ, ἀλλ' ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του.

(Φεβρ. 14)

«ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ» (λιβερ. δεξαμ.): Εἴμαρτον ἐκ Μπάρμον διὰ Ρότερνταμ ἐξέπλευσε τὴν 15η Φεβρουαρίου τὸ Ν.Ο.Ν., συνεπειὰ συγκρούσεως του, λόγω ὄμιχλης, μὲ τὸ γερμανικὸν φορτηγό «Τίλλι Μπόγκε», εἰς τὸν Βόρειον Θάλασσαν, πορὰ τὸς ὀλαντίων ἀκτῶν. Πυρκαϊά ἐξελιγμένη μετὸ τὸν σύγκρουσιν, ἀλλά κατεσδύθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Εἰς τὸν ὄπαυρον τοῦ πληρώματος ἐχηφανίσθη. Τὸ σκάφος ὑπέστη ρωγμαὶ καὶ πασόδητη πετρελαϊού διέρρευσεν εἰς τὴν θάλασσαν. Βραδύτερον τὸ Ν.Ο.Ν., ἀκρωτάρησε τὸ σκάφος εἰς Χούκ οὗ Χόλλαντ δι'. ἐκφόρτωσιν καὶ ἐπισκευαὲ.

(Φεβρ. 15)

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (λιβερ.): Κατέπλευσεν ἀπὸ Κόρπους Κρίστι εἰς Μόδι μὲ ζημιᾶς εἰς τὸ πρόδιον καὶ εἰς τὴν διαφράγματα.

(Φεβρ. 17)

«ΣΑΜΟΣ»: Ἐδεξαμενούθη εἰς τὴν Χάρδην πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὸ κατόστρωμα καὶ τὰς ὑπερκατασκευάς του ἐκ τρικυμίας.

(Φεβρ. 15)

«ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΤΖΙ» (λιβερ.): Κατέπλευσεν εἰς Μόδι μὲ ζημιᾶς εἰς τὰ τολμήτων του. Διετρέψαν αἱ πιέσεις.

(Φεβρ. 12)

«ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ» (λιβερ. δεξαμ.): Εξετέλεσεν εἰς Κάρδικ δριστικῶς ἐπισκευαὲ τὸν προσφέρασσαν ζημιῶν του.

(Φεβρ. 18)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δύσκολον ὑπῆρξε τὸ διαρρέυσαν β' δεκαπεντήμερον τοῦ Φεβρουαρίου διὰ τὸν ἀφοτίστηκον τὸν σκάφος της έγγυτέρων ήμερομηνῶν ἀπετεμόπισταν δυτικερεῖς διὰ τὴν ἐξεύρεσιν ἐργασίας, χωρὶς νὰ δεχθούν ναῦλον κατώτερον. Η ναυλαγορά, πράγματι, σαφῶς τὴν κατιούσαν ηκολούθησεν. Η ἐκ τῆς κρίσεως τῆς Διάρωγος προελθούσα ζωηρότης τῶν ναύλων θά πρέπει νὰ ωθερθῇ ὡς ἔνα ίστοριον γεγονός, παρελθόντος ἡδη. Κατὰ 30 καὶ πλέον σελλίνια οἱ ναῦλοι διὰ τοὺς γαιάνθρακας καὶ τὰ στηριὰ ἐξέπεσαν ἀπὸ τὴν ἀρχὴν τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου. Αἱ προβλέψεις τοῦ ἀμεσωτέρου μέλλοντος διαγράφουν τὴν πτώσιν εἰς βαθυτέρων ἔκτασιν.

Η ἀπόφασις, ἡ ὡς «προσωρινὴ» θεωρουσενη, τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἐξαγωγῆς παλαιοιστιδήρων, ἀμέσον ἔσχε τὸν ἀντίκτυπον εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν τράμπης. Τὰ παλαιοιστιδήρα παρείχουν μίαν καλὴν ἐργασίαν εἰς αὐτὰ. Τὰ φορτία, ἐξ ἄλλου, τῶν σιτηρῶν ήσαν ολίγα, μηδὲνάμενα νὰ ἀντισταθμίσουν τὴν ἀπολεσθεῖσαν ἐργασίαν τῶν παλαιοιστιδήρων καὶ ὡς ἐκ τούτου σκάφη εἰκανοποιοῦνται διά τοῦ ἀριθμοῦ 12-17.

«ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ» (παναμ. δεξαμ.): Εξεκύεινεις Λαττά Μίζερο «Αίδαντ» ἔχων θά τούς Σάλεμ, τῆς Μασασσουάσετης, ἀλλ' ἀνέλκυσθεν οὐδημέρον καὶ ἀνέ βοστείας, κατέπλευσεν εἰς τὴν Βοστώνην.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ»: Επεισκέψανεν εἰς Νέαν Ὀρλεάνην ημίσιας του ἐκ συγκρούσεως εἰς διάφορα ἱλάσματα του.

(Φεβρ. 12)



ΑΓΓΛΙΚΑ;
ΓΑΛΛΙΚΑ; ΙΤΑΛΙΚΑ;

ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ;
ΡΩΣΣΙΚΑ; κλπ.

**Κάθε γλώσσα
εἶναι εὔκολη
ὅταν μαθαίνετε
μὲ LINGUAPHONE**

Δένει μεταφράζετε ποτὲ μιλῶντας! Σκέπτεσθε ὅπερ εύεις θείας στὴν ζένην γλώσσα ποὺ τὴν μαθαίνετε στὸ οπίτι σας. Ἀποσχόλησος ἐνός τέταρτου μέσα στὴν ήμέρα είναι ἀρκετή, καὶ μετὰ τοῦ πρώτου άρκετης τοῦ ημέρας εἶναι ἀρκετή, καὶ μετὰ τοῦ δευτέρου άρκετης τοῦ ημέρας εἶναι ἀρκετή, καὶ μετὰ τοῦ τρίτου άρκετης τοῦ ημέρας εἶναι ἀρκετή, καὶ μετὰ τοῦ τέταρτου άρκετης τοῦ ημέρας εἶναι ἀρκετή, καὶ μετὰ τοῦ πέμπτου άρκετης τοῦ ημέρας εἶναι ἀρκετή, καὶ μετὰ τοῦ ξενοδοχείου οὐδὲν μέλλει μεταφράζειν ποτὲ μιλῶντας! Σκέπτεσθε ποτὲ μιλῶντας μὲ τὸ φυσικὸ τρόπο. Τίποτε δέν εἶναι πιὸ εὔκολο, πιὸ γρήγορο, πιὸ ὀποδοτικό

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ LINGUAPHONE

Πανεπιστημίου 10 - ΑΘΗΝΑΣ.

Παρακαλῶ στεῖλτε μου χωρὶς ύποχρέωσι μου τὸ «Αναλυτικό σας τεχνο». Έσυκλείστως δρ. 3 σ. γραμματόδημα γιά ζύδα. «Η γλώσσα ποὺ μ' ἔνδιασθείρει εἶναι ή . . .

· · · Ονομα · · ·

· · · Επάγγελμα · · ·

· · · Δύναις · · ·

Έλατε ν' ὀκύνθετε τὸ
LINGUAPHONE. Θά σας γίνεται
δόθη καὶ τὸ ἀναλυτικό τεχνο.
· · · Μας δωρεάν. «Άν έμποδίσθε μ' ἔν μένετε σὲ
ἐπαργά τοῦ στεῖλτε μας συμ-
πληρωμένο τὸ παραπλέυρως
δελτίο.

G. MERGOUPIS & C°.

MARINE CONSULTING ENGINEERS

ANTWERP - BELGIUM

TELEGRAMMES:

MERCOMAR-ANVERS

TELEPHONE : 38-32-85

28, RUE MIRCEUS

SHIP: REPAIRS-CONVERSIONS-LENGTHENINGS
SPECIFICATION FOR NEW CONSTRUCTIONS

FOR ALL EUROPEAN HARBOURS.

τλαντικού, δεν είχεν έπιδρασίν τινα δυσμενή είς την διακίνησιν τῶν φορτίων. Ή έλλειψις, τούναντίον, φορτίων διαθεσίμων είς τούς λιμένας φορτώσεως υπήρχεν ή ζφορμή δυσχερεών είς τάς ναυλώσεις.

Οι ναυλοί γιασινθρακών από τὸ Χάμππον ράδες από τὰ 89 καὶ 88 σελ-λίνια, κατέπεσαν εἰς τὰ 85 διά τὸ Κόντινεντ (Μάρτιον), ἔναντι τοῦ ανωτάτου τῶν 119 σελ., κατά τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ καὶ τῶν 79 σελ., πρὸ αὐτῆς. Αἱ προβλέψεις φέρουν τοὺς ναυλούς εἰς σημεῖον κατώτερον τῶν 83 σελ. ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν. Διὰ τὸ Μπουένος "Αὔρες ἐπληρώθησαν δολ. 14.25. Πέντε συνεχῆ ταξίδιον ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 80)— καὶ διὰ συνεχῆ δύο ἔτῶν (120.000 τόν. ἔτησιν), προσφέροντα 73 σελ. καὶ τεσσάρων ἔτῶν 66) δολ., μὲν ἔναρξιν Μάιον.

Περιωρισμέναι εἰς ἀριθμὸν αἱ ναυλώσεις διὰ σιτηρά. Τὰ 116) 3 ἐπληρώθησαν από τὸν Κόλπον δι' Ἀγγλίαν καὶ δολ. 24.50 (Μάρτιον) καὶ 24 δολ., διὰ τὸν Ἀπρίλιον. Διὰ Πειραιᾶ δολ. 19.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερον ρέιντζ διὰ Δυτ. Ἰταλία δολ. 16 καὶ κατόπιν 15 ἐπληρώθησαν. Διὰ τὴν Ἀμβρέρσαν δολ. 12 (Μάρτιον). Λιπάσματα από τὸν Βαλτιμόρη διὰ Τσιταγκόκ 30 δολ. φίο. Μάρτιον.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούδας μὲ τὴν αὐτὴν ὑποτιμήσεως κατάστασιν ἐτέλουν. Ἀρκετά σκάφη ἐναυλώθησαν δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 127) 6 φίο ἐντὸς στάσιν. Ἐν συνεχείᾳ, 120)— φίο (Ἀπρίλιον—Μάιον).

Τὸ Πλεῖτ χωρὶς ἐνδιαφέροντος. Ἐναυλώθη σκάφος (τέλος Μαρτίου) απὸ Νεκτάσεα διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 151) 3.

Ο Βόρειος Ειρηνικός μὲ καλὴν ἐργασίαν, δχι, δημως, ἀρκετὴν νὰ ἀπασχολήσῃ τὰ κενά καὶ ἀνάλωτα πλοια τὰ ἔκει καταφεύγοντα εξ ἄλλων ἄγρων τῆς "Ἀπω" Ἀναπτοῦ. Συνέπεια η χαλάρωσις. Αἱ διαταγαί, εύτυχος, διὰ φορτία σιτηρῶν πρὸς τὰς Ἰνδίας συνεκράτησάν πتو τὴν ἀγοράν. Χωρὶς αὐτὰς, η πτώσις τῶν ναυλῶν θὰ ἥτο σοδαρά. Τὰ 215 σελ. ἐπληρώθησαν κατ' ἀρχὰς διὰ τὴν Δυτ. Ἀκτὴν τῶν Ἰνδίων (Μάρτιον—Ἀπρίλιον), ἀλλὰ καὶ 200 σελ., δι' Ἀπρίλιον—Μάιον καὶ ἐν συνεχείᾳ 190)— καὶ 192) 6. Διὰ τὴν Ἰταπωνίαν ἐπληρώθησαν 16.50 δολ., καὶ διὰ τὴν Κορέαν δολ. 18, μὲ ἐκφόρτωσιν εἰς τὸ Πουσάν.

Ἀπραξία καὶ εἰς τὴν Αύστραλιαν. "Ολίγη ἐργασία προσφέρετο δι' Ἰταπωνίαν. Ή ἔλλειψις, ἐξ ἄλλου, φορτίων καὶ η ἀναμονή τοῦ ἀνοίγματος τῆς Διώρυγος προεκάλεσε τὴν ἀπραξίαν καὶ εἰς τὰς Ἰνδικὰ μεταλλεύματα. Ἀπὸ τὴν Μαρμαγκόαν διὰ Τεργέστην ἐπληρώθησαν 127) 6 φίο ἐντὸς τριμέντος, (Ἀπρίλιον—Μάιον), 20 σελ., κατὰ τοῦ πληρωθέντος ναύλου πρὸ 150θμέρου πιλότων διὰ φόρτωσιν Φεδρουσαρίου—Μαρτίου. Ἀπὸ τὴν Βομβάην διὰ Γένοβαν η Πιούμπινο 190) —

Τὰ μεσογειακά μεταλλεύματα μὲ καλὴν ἐργασίαν. Ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Μπόναν διὰ τὸ Κόντινεντ 45)— καὶ μαροκινὰ φωσφάτα διὰ τὴν Νότιον Ἀφρικήν ο χαμηλὸς ναύλος τῶν 78) 6 καὶ διὰ τὸ Ρόττερνταμ 38)—

Τὰ τάιμ-τσάρτερς μὲ περιωρισμένον ἐνδιαφέρον. Ναύλους χαμηλοτέρους ἐπεδίωκον οι ναυλωταί. Ταξίδιον πρὸ τὴν Ἰνδονησίαν απὸ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθη 52) 6 (σκάφος μὲ πετρέλαιον). "Άλλο σκάφος ἐπληρώθη δολ. 7.20 διὰ ταξίδιον πρὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, μέσω Νόρδερον ρέιντζ, καὶ διὰ κυκλικὸν Περού—Πλεῖτ δολ. 6.50. Κυκλικὸν ἐπίσης Ἰνδίων μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Σαβόναν ἐπληρώθη 46)— εἰς σκάφος 10.900 τόνων.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

"Ησυχος η ἀγορὰ τῶν πετρελαίων, λόγω τῆς ἔλλειψεως τοννάζ ἔγγυ-

τέρων ἡμερομηνῶν καὶ τῆς ἐπιφυλακτικότητος τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν περίειαν τῶν γαύλων. Ο ναύλος τῶν 310 πλέον τῆς Κλίμακος διετηρήθη σταθερός, ἐνώ σωμπερ-τάκερ ἐδέχθη τὰ 295 ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν δι' Ἀγγλίαν (Μάρτιον). Ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπληρώνοντο 195% πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου διὰ τὴν Εύρωπην. Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον τὰ 335% πλέον τῆς Κλίμακος ἐπεκράτησαν εἰς δόλας τὰς ἐκείθεν ναυλώσεις. Διὰ τὸ Μπουένος "Αὔρες ἀσκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 185 ἐως 210% τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὶς Ιταλίαν δολ. 11 εἰς μικρὸν σκάφος (10.000 τόν.).

Τάιμ-τσάρτερ δέκα ἔτῶν διὰ σκάφη 65) 184.000 τόν., ἐπληρώθησαν μεταξὺ 3 καὶ 3.20 δολ., μὲ παράδοσιν τὸ 1960 καὶ σκάφος 40.000 διὰ 5 ἐτη εἰς τὰ 31) 7 μὲ παράδοσιν 1961, ἐν συνδυασμῷ μὲ ἄλλο σκάφος διὰ συνεχῆ ταξίδια 3 ἔτῶν.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἀρκετά νέα ρωσικά διαταγαί ἐτέθησαν ἐν κυκλοφορίᾳ κατὸ τὸ δεύτερον ἥμιον τοῦ Φεβρουαρίου, ὅλιγα, δημος, ναυλώσεις ἀνηγγέλθησαν, ἀναφέρομεναι καὶ αὐτοὶ εἰς ξένα πλοια. Οὕτω, οἱ Ρώσοι εύρισκονται μὲ ζῆτησιν τονός διὰ φορτία βαθεῖαν ἢ ξένα πλοια. Στέπανος η Στέπανος μὲ ναύλον 23)— ἔως 24)—, ἐνώ συγχρόνως η ζητούν προσφοράς διὰ διά φορτίαν 600 τ. φελλῶν ἐν Βερείου Αφρικῆς δι' Οδησσόν, Μάρτιον καὶ διὰ φορτώσεις βαρύων γεννητρῶν ἐν Μαύρη Θάλασσῃ διὰ Ροδέναν, χτυπούμενοι ἀπὸ Χερσονῆαν η Όδησσον διὰ Γένεδαν καὶ φωσφάτων ἀπὸ Ρένι (τοῦ Δουνάβεως) δι' Αλεξανδρείαν. Διὰ φορτίαν διαφόρων μετάλλων ἀπὸ Όδησσον δι' Ιστίας, (μίσθιο Κέιπ Τόβου) ἐπληρώθησαν εἰς ξένου σκάφος 222)—, μὲ φόρτουσιν Μάρτιον. Εγγειτο πίστης χωρητικότης διὸ ρυμανική ζητεῖσαν (φορτίο 3000 ἐως 4000 κ. μ.) διὰ λιμένας ἀνατολικῆς ἀκτῆς Ἀγγλίας. Εξ ἄλλου μιος διαταγὴ ζαχάρωσε εἰς σακκούς ἀπὸ Ροδέναν διὸ: Κωνσταντίναν ἐκλείσθη ἀπὸ ιταλικὸν σκάφος μετρίου μεγέθεως εἰς τὰ 31)—, Μάρτιον. Διὰ φωσφάτων χώρα μὲτο Βιρτυτῶν διὸ Σαδόναν ἐπληρώνεισαν 32) 6 καὶ διὰ μεταλλεύματος ἀπὸ Θάσου διὰ Πιούμπινο 40)—, Μάρτιον.

Η ΔΙΩΡΥΞ

Τὸ θέμα τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ναυσιπλοΐας μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, προσέλαθεν ηδη μορφήν περισσότερον πολιτικήν, παρὰ τεχνικήν, ὡς πρὸς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυαγίων. Αἱ αἰσιόδοιοι προβλέψεις διὰ τὴν ἐκφραξιν δὲν εἰνε— μεταφώνως πρὸς τὰς νεωτέρας ἐξ Αίγυπτου πτητοφρίας — καὶ τόσον ἐνθαρρυντικαὶ, δεδομένου, διὰ αἱ πολιτικαὶ ἀνωμαλίαι δὲν διηθετήθησαν εἰσέτι. Κατὰ τὴν ὄγδοην ἐδδομάδαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ναυαγούσωτακίων ἐργασιῶν καὶ μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἄταλας» 1.200 τ. καὶ τῆς Βιθυκόρου πτητοφρίας 160 χιλ. νοτιῶς τοῦ Πόρτ Σαΐδ, υφίστανται ἀκόμη τέσσαρα ναυαγίαι, ἀτίνα πρέπει νὰ ἀνελκυσθεῖν, διὰ νὰ ἐπιτραπῇ διάπλωμας σκαφῶν ἀνά τῶν 10.000 τόνων. Τὰ δύο ναυαγίαι ἀναφέονται εἰς διυθοκάρους, τὰ δι' ἔτεος δύο εἰνε τῶν «Ἐντυγκάρ Μπονέ» καὶ «Άρμπουκίο». Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν δύο πρώτων ἐργάζονται ηδη τὰ ναυαγούσωτακίων ἐργασιῶν, ἐνῷ διὰ τὰ δύο ἄλλα ἀναμένεται, πρὸ πατέστις ἐργασίας, η γνωστοποίησίς της αγγυπτιακῆς κυβερνήσεως, διὰ δὲν περιέχουν ἐκρηκτικά ὄλας. Ἀπὸ τὴν ἀνέλκυσιν αὐτῶν, κυρίως, τῶν δύο δαστικῶν ἐμποδίων, ἐξαρτάται ἡ ἐπανάληψις τῆς ναυσιπλοΐας, δεδομένου, διὰ ηδη ἔχει διανοιγῆ διαυλος πλάτους 20 μέτρων μόνον, ἐνώ χρειάζεται νὰ διατηλατυθῇ εἰς τὰ 50 μέτρα, τούλαχιστον, ίνα διέρχονται δεξαμενόπλοια μέσης χωρητικότητος. Γεγονός, πάντως, εἰνε, διὰ ημερομηνία ἀνοίγματος τῆς Διώρυγος μετετέθη πάλιν διὰ τὴν 10ην Μαρτίου.

Telephones :
1001-1002

Cable Address
TONIO-COLON

"TAGAROPULOS CORPORATION, COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter,,

General Representatives and Suppliers of Greek products for the Latin America through the Colon Free Zone.



S. & E. & A. METAXA COGNAC BRANDY
"PARNASSOS," OLIVES OF TOULIATOS C.
JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY
OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΩΝ

Εις τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους 960 δεξαμενόπλαισι, συνολικῆς χωρητικότητος 29.859.950 τόννων π.ν., ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελία, συμφώνως πρὸς σχετικὴν ἔρευναν τοῦ Οἴκου «Τζάκομπς, Λτδ», τοῦ Λούδινου. Ή χωρητικότης αὐτὴ ἀντιπροσωπεύει τὰ 85 % τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ ὑπὲρθεραία στόλου τῶν δεξαμενοπλαιών, δῆστις τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἀνήρχετο εἰς 44.377.344 τόν. π.ν., ἐκ τῶν ὁποίων 17.305.727 τόν. ἀνήκουν εἰς ἑταῖρας πετρελαίων καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἔχει 22.655.462 τόν. εἰς Ιδίωτας ἀφοτλιστας. Ἐντὸς τοῦ δευτέρου δυμάνων τοῦ π. π. ἡ χωρητικότης τῶν δεξαμενοπλαιών μηδὲν κατὰ 4.3 %, δι' ὀλόκληρον δὲ τὸ 1956 κατὰ 10 %, ἔναντι 6 % τοῦ 1955. Ἔντος τοῦ δευτέρου δυμάνων π.ν., ἔναντι 7 ἑκατοντα. τονών τῶν δύο προηγουμένων ἔξαμηνιών περιόδων. Αἱ παραδόσεις ἔχει ἄλλου ἀπό τὰ ναυπηγεῖα προβλέπονται ὡς ἔχει:

Διά τὸ 1957 πλοῦτα 215 τ. π.ν.	5.836.200
» 1958 » 224 » 6.500.300	
» 1959 » 225 » 7.071.850	
» 1960 » 154 » 5.107.000	

Οσον ἀφορᾶ τὴν πλοιοκτησίαν τοῦ ὑπὸ ναυπηγησίν καὶ παραγγελίων τοινά, προβλέπεται νὰ νηολγυγησθῶν ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ σκάφοι 11.300.000 τ. π.ν., ὑπὸ τὴν νορθηγικὴν 5.375.000 τ. καὶ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν 4.900.000 τ. π.ν. Εἰδικῶτερον διὰ τὰ ἐλληνικῶν συμφερόντων δεξαμενοπλαισια, πασσά τὰς δυσκολίας διακριθῶσεως τῆς πλοιοκτησίας τῶν διαφόρων συνιστωμένων δι' ἔκστασις σκάφος ἑταῖριῶν, ὑπελογιζέτο — κατὰ τὴν ἔρευναν Τζάκομπς — ὅτι σκάφη 5.250.000 τόνων π.ν. ἔλεγχουνται παρ' Ἑλλήνων, μὲ προεξέουσαν τὴν δραστηριότητα αὐτῶν εἰς τὰ μεγάλα σούπερ-τάνκερα μέχρι καὶ τοῦ μεγέρουν τῶν 106.500 τόνων π.ν.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 ἡ ὑπάρχουσα χωρητικότης δεξαμενοπλαισιαν κατενέμετο εἰς τὰς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας:

Σημαίαι	T. π.ν.	Σημαίαι	T. π.ν.
Ην. Πολιτειῶν	7.954.985	Γαλλίας	2.002.295
Μεγ. Βρετανίας	7.823.750	Ιταλίας	1.897.802
Νορβηγίας	6.663.681	Ολλανδίας	1.514.043
Λιβερίας	5.827.201	Σουηδίας	1.348.534
Παναμᾶ	3.160.556	Ιαπωνίας	1.085.749

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΠΛΟΒΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ ἔτερον π. π. 90)6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὸ Βόρειον Γαλλίου 98)6, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν (δύο συνεχῆ ταξίδια). Εναρξὶς Σεπτέμβριον.

«ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ ἔτερον π. π. 98)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Φεβρουαρίου—Μαρτίου.

«ΖΟΖΙΑΝ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 10.000 τ. γαιανθράκων διὸ Γένοβαν, Σεδόνιαν, Σπέτζιαν η Πιορτίνο δολ. 15, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 14—26 Φεβρουαρίου.

«ΑΛΜΠΑ» (πανα.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ δολ. 19.50, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.200 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ δολ. 19.50, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου — 10 Μαρτίου.

«ΑΚΤΗ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος ἡ Βολτιμόρη 9600 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ—Αμετέρνταμ η Σεπτεμβρύγκε 99)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ γερμανικούς λιμένα Βόρειον Θαλάσσης 100)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—15 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Κ.» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρισαν—Αμεδουργόν ρεῖτζ δολ. 16.25, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—11 Μαρτίου.

«ΤΖΩΝ Κ.» (σημ. ὀμέρικ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Καλλάσ δολ. 14.30, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—30 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ» λιβερ. (ὑπὸ τότιμο-τόστρετ) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Αμετέρνταμ (συνεχῆ ταξίδια δύο δύο ἔτη) 77)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ γερμανικούς λιμένα Βόρειον Θαλάσσης 78)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—10 Ιουνίου.

«ΒΑΛΑΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Τόρπον 9400 τόν. πολαισισθήρων (475.000 κ. π. διὰ δύματα) δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Αμετέρνταμ, κατ' ὀποκόπην δολ. 221.000 φίο, φόρτωσις ὄρχος Μαρτίου.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τόν. πολαισισθήρων (475.000 κ. π. διὰ δύματα) δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Αμετέρνταμ κατ' ὀποκόπην δολ. 219.000 φίο, φόρτωσις ὄρχος Μαρτίου.

«ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισ-

σαν—Ρότερνταμ ἡ Τερνέουζεν (δύο συνεχῆ ταξίδια) 97)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΑΡΧΑΝΑ ΡΑΦΑΗΛ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος ἡ Βολτιμόρη 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ ἡ Αμετέρνταμ 99)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ γερμανικούς λιμένα Βόρειον Θαλάσσης 100)6, μὲ 2500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Αμετέρνταμ 98)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ δυτικὴν ἀκτὴν Αγγλίας 107)6, ἐπὸν Μάντζεστερ 108)6, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐλληνικόν) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἐλλάδα δολ. 15.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου—άρχος Μαρτίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τοῦ κ. Μαργαρίνη) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μοντεβίδεο δολ. 16, μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὸ 60 σάντς, φόρτωσις ὄρχος Μαρτίου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (Κεσταρίκας) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γένοβαν, Σαδόνιαν, Σπέτζιαν η Νεάπολιν δολ. 15, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ Παλέρμου 15.60, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—13 Μαρτίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (ἀδ. Γευλανδρῆ) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἐλλάδα δολ. 15.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου—άρχος Μαρτίου.

ΑΙΓΑΙΑΝΤΙ ΕΙΤΟΡΠ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 13.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ ἡ Αμετέρνταμ 97)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ γερμανικούς λιμένα Βόρειον Θαλάσσης 98)6, μὲ 2500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

ΕΙΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» (η ἔτερον) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9800 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ—Αμετέρνταμ η Ζεμπρούγκε 96)3, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—15 Μαρτίου.

«ΕΣΑΜΟΥΑ» (πανα.) ἀπὸ Γκάλεστου 7500 τόν. θείου χύμα δι' Ἰρμιγχαρ 130)—, εγκρός-τέρρας, φόρτωσις 15 Μαρτίου—8 Απριλίου.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρισαν η Ρότερνταμ δολ. 15.50, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

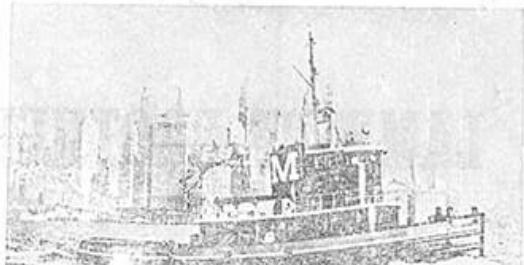
ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ κ. Γ. Λαμπού) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν δολ. 15, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—13 Μαρτίου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (τοῦ κ. Ν. Ι. Γευλανδρῆ) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. τὸ ἔνα 14.000 τ. τὸ ἔτερον (γαιανθράκες) δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Τερνέουζεν (συνεχῆ ταξίδια μέχρι τέλους Δεκεμβρίου τοῦ 1958) 90)— διὸ τὸ 1957 καὶ 78)6 διὰ τὸ 1958, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ Βόρειον Γαλλίου 8)— εἴτηρα, μὲ 1500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Εναρξίς Ιουλίου.

«ΕΦΦΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Τερνέουζεν 97)— μὲ φόρτωσις Απριλίου η 98)— μὲ φόρτωσις Μάιον, 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, μὲ ὄφιον διὰ Βόρειον Γαλλίου (δύο), Εναρξίς Απριλίου—Μάιον.

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος ἡ Βολτιμόρη 11.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρισαν—Ρότερνταμ η Αμετέρνταμ 97)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION
17 BATTERY PLACE - NEW YORK CABLE: "MORANTOW"

GENERAL SHIPPING AGENCY
E. ARVANITOPOULOS
SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY - 24
P.O.B. 394

SUEZ

P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES - PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) όπό Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 95"—, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά δυτικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 104)—, έαν Μάντζεστερ 105)—, έαν δι' ἀνατολικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 106)—, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξες 20 Μαρτίου—15 Απρίλιον.

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ-Ι-ΟΝΣ» όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 92"—, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά δυτικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 101)—, έαν Μάντζεστερ 102)—, όφιον δι' ἀνατολικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 103)—, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών (τέσσερα συνεχή ταξίδια), έναρξες Μάρτιον—Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» (σημ. αγγλική) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν (έξι συνεχή ταξίδια 88)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, έναρξες Μάρτιον—Απρίλιον.

«ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 11.500 τ. γαιανθράκων διά Ριγιέκαν η Τεργίστην δολλ. 16.25, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» όπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ—Τερνέουζεν ή Γάνδην, κατ' ἀποκοπή δολλ. 218.500 φίο, φόρτωσις 11—25 Μαρτίου.

«ΝΤΟΠΙΑΝ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 12.500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 96")3, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 6—15 Μαρτίου.

«ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 87)6, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Βόρειου Γαλλίαν 8)—έξτρα (συνεχή ταξίδια μέχρι τέλους της πρέσοντος έπους), έναρξες 15 Απρίλιου—15 Μαΐου.

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 96")3, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Βόρειου Γαλλίαν 8)—έξτρα, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1 έως 11 Μαρτίου.

«ΝΤΟΠΙΟΝ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 96")3, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις Μάρτιος—Απρίλιον.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

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

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland)-Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3.LN 870)

«ΠΗΓΑΣΟΣ» (Κοσταρίκας) ή «ΤΡΙΤΟΝΙΑ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τόν. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σαβόναν, Τοιβιταβένιαν ή Νεάπολιν δολλ. 13.60 (τρία συνεχή ταξίδια) με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Μπρέι, Βενετίαν ή Τεργίστην δολλ. 1.40 έξτρα, έαν διά δύο λιμενών 35 σύντης επί πλεόν με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15 Μαρτίου—5 Απρίλιον.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» (Κοσταρίκας) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 86)—(με έναρξην όπό Ιούνιον) συνεχή ταξίδια μέχρι Δεκεμβρίου, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, έναρξες Μάιον—Ιούνιον.

«ΚΑΡΡΕΤΟ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίον δολλ. 22.50, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιούλιον—Αύγουστον.

«ΛΟΡΔΟΣ ΓΛΑΔΣΤΩΝ» (σημ. αγγλική) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 93)6, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά δυτικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 103)6, έαν δι' ἀνατολικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 104)6, με 1500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 9—25 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) όπό Χάμπτον ρόδις 11.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ολλανδίαν 88)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις Φεβρουαρίου—Μάρτιον.

«ΠΟΠΗ» (Κοσταρίκας) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σαβόναν ή Σπέτζιαν δολλ. 14, όφιον διά Παλέρμο δολλ. 14.50, με 3000 τόν.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (παναμ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τόν. γαιανθράκων διά Βικτορίαν (Βραζιλίας) δολλ. 13.50, «γκρός-τέρμη», φόρτωσις 15 Μαρτίου—5 Απρίλιον.

«ΔΕΛΦΙΝ» (λιβερ.) όπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 24.50, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—28 Μαρτίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (της «Οράιου») όπό Μόντρεαλ 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 14.75 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (λιβερ.) όπό ένα ή δύο λιμένας Α. Καναδά 1200 φάδοις ξυλείς δι' 'Αγγλιαν 350)—το φάδοι, φόρτωσις 1—31 'Ιούλιον.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (τού κ. Παπαδόπουλο) όπό Χάμπτον ρόδις 8000 έως 11.200 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 92)6, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά της 'Ιρλανδίας 9)—έξτρα, έαν Μάντζεστερ 102)6, όφιον δι' ἀνατολικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 102)—βάσιν επί πλέον, με 1500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 Μαρτίου.

«ΚΡΙΟΣ» όπό Χάμπτον ρόδις 5000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 91)—, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά δυτικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 100)—, έαν Μάντζεστερ 101)—, όφιον δι' ἀνατολικήν ὀκτήν 'Αγγλίας 102)—βάσιν, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 12 Μαρτίου—1 'Απρίλιον.

«ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩΝ» όπό Χάμπτον ρόδις 11.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 89)—, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 28 Μαρτίου—8 'Απρίλιον.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 14.75, με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 11—25 Μαρτίου.

«ΜΠΕ-ΥΛΩΡ ΒΙΚΤΟΡΥ» (άμερικ.) όπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Πειραιά δολ. 20.85, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ» όπό Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 11.200 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 85)—, με όφιον διά γερμανικούς λιμένας Βερείου Θαλάσσην 116 έξτρα με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Μαρτίου—2 'Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (παναμ.) όπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 13.75, με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 Μαρτίου.

«ΣΑΜΟΥΑ» (παναμ.) όπό Γκάλιστενς 7500 τ. θείου δι' 'Αγγλίαν 122)6 ένα λιμένα, φόμπ, φόρτωσις μίσσα 'Ιουλίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 11.500 τ. κριθῆς διά Κορέαν δολ. 20.39, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΑΡΓΚΦΩΑΞ» (σημ. αγγλική) όπό Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων διά Δυτικήν 'Ισταλίαν 215)—«γκρός-τέρμη», φόρτωσις 20 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων διά Νεάπολην δολ. 21, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) όπό Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τόν. γεννημάτων διά Χάφαν δολ. 25.50, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 11—25 Μαρτίου.

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιβερ.) όπό Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9800 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν ὀκτήν 'Ισιδιων 215)—«γκρός-τέρμη», φόρτωσις 20 Μαρτίου—13 'Απρίλιον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τού κ. Λιδανού) έκ Καλιφόρνιας 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δεματα) δι' ένα ιαπωνικό λιμένα, κατ' ἀποκεπή δολ. 225.000 φίο, φόρτωσις 6—25 Απρίλιοι.

«ΙΓΟΡ» ή «ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) όπό άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων διά Βορέαν 197)6, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ιντσόν δολ. 19.89, όφιον κριθή 20.39, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

«ΗΡΩΝ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' ένα ιαπωνικό λιμένα δολ. 16.25 φίο, με 2500 τόν. φόρτωσιν και 1000 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

«ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ» ή «ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορέαν 196)3, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Απρίλιο—20 Μαΐου.

«ΚΑΣΠΙΑΝΑ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Πουσόν δολ. 18, όφιον δι' 'Ιντσόν 18.50, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΤΥΧΑ» (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κλεομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 162)6, με 1000 τόν. έκφορτωσιν, όφιον δι' 'Αμέρισαν—Αμερικής δολ. 20.50, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—31 Μαρτίου.

"ATLAS," STORES

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ST. PAULUS STR. 13 ANTWERP BELGIUM. TEL. 327363

«ΚΕΙΠ ΠΑΛΜΑΣ» (λιθερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάν 210)—, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων διά Βομβάν δολ. 27.05, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Απριλίου—25 Μαΐου.

«ΤΕΛΑΜΩΝ» (Κοσταρίκας) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάν 210)—, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιθερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων διά Πουσάν δολ. 18, όμιον δι' Ιντσάν 18.50, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαρτίου—25 Απριλίου.

«ΑΡΓΚΥΛΛΑ» (λιθερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων διά Πουσάν δολ. 18, όμιον δι' Ιντσάν 18.50, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις τέλη Μαρτίου—όρχις Απριλίου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» άπό άμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων διά Βομβάν 195)—, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Απριλίου—15 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΕΛΑ» (λιθερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάν δολ. 27.05, φόρτωσις 25 Απριλίου—15 Μαΐου.

«ΘΑΡΡΟΣ» (λιθερ., νέοτερυκτον.) έκ Βορείου Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων διά Βομβάν 208)—, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» (λιθερ.) έκ λιμένων Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. γεννημάτων διά Γιακεχάμαν—Κόπτη ρέιντζ δολ. 16.50, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 Μαρτίου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ» άπό άμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάν 200)—, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—20 Μαρτίου.

«ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Κοσταρίκας) άπό Βόρειου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάν 196)3, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΗΣ» (Κοσταρίκας) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάν 190)— νέτ, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 5—22 Απριλίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τού κ. Μαργαρώνη) άπό ένα λιμένα Βραζιλίας 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' ένα άμερικανικό λιμένα Ατλαντικού (βορειών του Χάττερας) τιμή νούλου δέν άνεκοινώθη, φόρτωσις Απριλίου.

«ΚΟΡΩΝΙΟΝ» άπό λιμένας Ρίβερ Πλέιτ 6800 τ. γεννημάτων δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 170)—, φόρτωσις 15 Μαρτίου—10 Απριλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ» (λιθερ.) άπό άμερικανικούς λιμένες Νοτίου Ατλαντικού 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ—Αμστερνταμ—Τερνέουζεν ή Γάνδην, κατ' άποκοπήν δολ. 214.000 φίο, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΟΚ» (λιθερ.) έκ Ρίου Ιανείρου 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικό λιμένα Ατλαντικού (βορειών του Χάττερας) δολ. 11.25 φίο, φόρτωσις 15 Μαρτίου—5 Απριλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιθερ.) έκ Ρίου Ιανείρου 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 11.25 φίο, φόρτωσις Μαρτίου.

«ΑΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (λιθερ.) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Χάμπτον ράδη δολ. 10.50 φίο, φόρτωσις 2 Απριλίου—25 Μαΐου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Τρίτων») έκ Ρίου Ιανείρου 9500 τόν. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορειών του Χάττερας) δολ. 10.75 φίο, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» άπό Ρότερνταμ 7000 τ. γαστονθράκων διά Τσιτιταβέκιον 38)—, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) άπό Ρότερνταμ 3000 τόν. λιπασμάτων διά Σπέτζιαν 30)—, φόρτωσις άρχας Μαρτίου.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΟΜΟΝΟΙΑ» Κοσταρίκας (εκ «Ενωσικής») άπό Καρβαγένη 3500 τ. πυρίτου δι' Άλεξανδρειαν 43)— φίο, φόρτωσις 13—25 Φεβρουαρίου.

«ΜΥΡΤΩ» (λιθερ.) έκ Μήρου 3000 τ. μεταλλευμάτων βαρυτήνης δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου (μέσω Κείπ Τάουν) 242)—, ώψιν διό λιμένας 244)6, όψιν μεσω Σουεζ 160)— βάσιν, ζμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΛΜΙΤΑ» (Κοσταρίκας) άπό Βασιλικό Μπαΐν 7500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 66)6, εγκρός-τέρμης, με 1500 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις 16—28 Φεβρουαρίου.

Πρότιμοντες την ΕΤΑΙΡΙΑΝ
Προτιμώντες την ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

και τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ τῶν ζῆτημας ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωνιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσιν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

«ΓΚΡΑΝΦΟΡΝΤ» (σημ. όγγυλική) άπό Μπόναν 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 47)—, με 2000 τ. φόρτωσιν εἰς τά 2)— και 2000 ίκφόρτωσιν 2)—, φόρτωσις 18 Φεβρουαρίου — 7 Μαρτίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.» (σημ. Λιδάνου) άπό Ναύπλιον και Ηράκλειον 2000 τ. έσπεδεται δηδη δι' Οδοσσόν δολ. 9, ζμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ» άπό Σέριφον 2800 τόν. μεταλλευμάτων διά Πιούμπιο 32)—, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

«ΦΛΩΡΙΝΑ» άπό Στρατώνι 1500 τ. μεταλλευμάτων διά Κωνστάντζαν 27)—, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΛΟΥΚΙΑ» (παναμ.) έκ Χαϊφας 1200 τ. παλαιοισιδήρων διά Τεργέστην, κατ' άποκοπήν δολ. 10.000 φίο, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ» άπό Βασιλικό Μπαΐν 2000 τ. μεταλλευμάτων διά Ποτζουόλο ή Μπανιόλι 38)—, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ» έκ Νεαπόλεως 2000 τ. άλευρων διά Τζέδδαν (μέσω Σουέζ) κατ' άποκοπήν, λίρας 9.500, φόρτωσις Μόρτιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ» έκ Μπόνας 2800 τ. φωσφάτων διά Βάρναν ή Κωνστάντζαν 38)—, ζμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» άπό Σφάξ 7000 τόν. φωσφάτων δι' Ιμιγχαρ 57)6, φόρτωσις Μαρτίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έκ Μπόνας 3000 τ. φωσφάτων διά Βάρναν ή Κωνστάντζαν 38)—, φόρτωσις άρχας Μαρτίου.

«ΜΑΙΡΟΥΛΑ» έκ Νεαπόλεως 1300 τ. άλευρων διά Βηρυττόν, κατ' άποκοπήν λίρας 3000, ζμεσος φόρτωσις.

«ΦΡΑΓΚΙΣΙ» άπό Σαδόνα 1000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διά Τρίπολιν (Λιδάνη) 30)—, ζμεσος φόρτωσις.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (φορτηγόν) έξ Ιτέας 4300 τ. βωβίτου διά Λονδίνον 62)6, με 500 τ. φόρτωσις 1)— και 500 τ. έκφορτωσιν 1)—, φόρτωσις 25 Μαρτίου—15 Απριλίου.

«ΕΝΙΚΟΓΙΑ» (Κοσταρίκας) άπό Αρέβη, Οράν και Νεμούρ 820 τ. χορτονεμής διά Βάτσετ 135)—, φόρτωσις 28 Μαρτίου—10 Απριλίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΕΙΙΟΣ» άπό Πότι 10.000 τ. μεταλλευμάτων διά Μίδδλεσμπρο 90)—, φόρτωσις 13—30 Μαρτίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.» (σημ. Λιδάνου) έξ Οδοσσού 2000 τόν. μετάλλων διά Βηρυττόν ή Λαττάκια 63)6, φόρτωσις άρχας Μαρτίου.

«ΡΙΤΑ» έκ Κωνστάντζας 3000 κ. μ. ξυλείας διά Μασσαλίαν 60)— τό κυδικόν μέτρον, φόρτωσις Μόρτιον.

«ΣΟΥΖΑΝΝΑ» (Κοσταρίκας) έκ Κωνστάντζας 1600 κ. μ. ξυλείας διά Βηρυττόν ή Λαττάκια 38)— ένα λιμένας, 40)— δύο λιμένας, φόρτωσις Φεβρουαρίου.



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)
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 Barletta, Civitavecchia, Naples,
Palermo, Ravenna, Savona, Spezia,
Trieste & Venice)

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussein
PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46 - 47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE

Kielpoort, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.

Agnesstr. 38
HAMBURG

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

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliagade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

359, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

GREECE

D. N. VLACHOS

7, Leocharous Street—Tel. 42.249
PIRAEUS

SYRIA - LEVANON

PAPADOPoulos & CO.

LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon
& Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.

No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO

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

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. I.

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS

Dronningensgt. 10)12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt. 81
KRSITIANSAND S.

«ΔΑΝΑΗ» έξι 'Οδησσού 2000 τ. γαιανθράκων διά Πειραιά 49)6, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» από την 'Οδησσού 1700 τ. γαιανθράκων διά Πειραιά 49)6, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

'ΕΣ Αύστραλίας, 'Ινδιών και "Απω' Ανατολής

«ΓΕΡΟΝΤΑΣ» (παναμ.) έκ Βορδάς 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Πολωνίαν 207)6 (μέσω Κείπ Τάουν) ή 157)6 (μέσω Σουέζ) φίο, φόρτωσις 28 Μαρτίου — 20 Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τών κ. κ. Μαρίου και Φράγκου) από Μαρμαγκός 10.000 τόν. γαιανθράκων διά ένα ιαπωνικόν λιμένα 127)6 φίο, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 31 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» από Ραγούν 5400 τόν. δρύης εις σάκους διά Κολόμπο 77)6 φίο και στόσουντ, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΝΕΛΕΝ» (παναμ.) από Μαρμαγκός 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Τεργέστην 127)6 φίο (μέσω Σουέζ), φόρτωσις 'Απριλίου—Μάιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τών κ. κ. Μαρίου και Φράγκου) από Βιζαγακαποτάρη 9500 τ. μεταλλευμάτων διά 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 24.50 (μέσω Κείπ Τάουν) ή δολ. 22.50 (μέσω Σουέζ) φόμπ, με 1000 τ. έκφόρτωσιν εις τό δολ. 1.25, φόρτωσις 'Απριλίου.

«Α.Ι.-ΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» ή έτερον (λιβερ.) από Βιζαγακαποτάρη 9500 τ. μεταλλευμάτων διά 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 22.50 (μέσω Κείπ Τάουν) ή δολ. 20 (μέσω Σουέζ) φόμπ, με 1000 τ. έκφόρτωσιν εις τό δολ. 1.25, φόρτωσις 'Απριλίου.

'Εκ παντοίων ᄂλλων άγορῶν

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ» (λιβερ.) από Κείπ Τάουν 9000 τ. ράβδοσιτον χύμα διά 'Αμερικανικούς λιμένας 'Αγκρές-τέρμης, φόρτωσις 5—25 'Απριλίου.

«ΑΙΝΟΣ» (παναμ.) από ένα λιμένα Βορείου ή Νοτίου Κούβας 2800 τ. ζυχάρων διά Νέαν 'Ορλάνη 45 σέντες κατά σάκου, «γκρές-τέρμης, μέσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ» από Γκουαγικίλ και ή Πούνα 9000 τ. ζυχάρων διά Κωντάντζου δολ. 30 φίο και στόσουντ, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

«ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ» (παναμ.) έκ Περούδιας 9600 τ. ζυχάρων εις σάκους διά 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 22.50 (μέσω Κείπ Τάουν) ή δολ. 20 (μέσω Σουέζ) φόμπ, με 1000 τ. έκφόρτωσιν εις τό δολ. 1.25, φόρτωσις 'Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (παναμ.) από Πίπελ 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Φιλαδέλφειαν ή Βαλτιμόρην δολ. 6.75, με 2000 τ. φόρτωσιν εις τό 30 σέντες και 2000 τ. έκφόρτωσιν δολ. 1, φόρτωσις 6—25 'Απριλίου.

«Π. ΠΡΕΚΛΑ» (λιβερ.) έκ Κούβας 9500 τ. ζυχάρων διά Καζαμπλάγκαν δολ. 18 φίο, φόρτωσις 10—28 Μαρτίου.

«ΠΑΙΔΑΜΙΤΑ» (Κοσταρίκας) από Κόνακρα 8000 τ. μεταλλευμάτων διά Πολωνίαν (τρία συνεχή ταξίδια) 82)6 το πρώτον ταξίδιον, 80)— τό δεύτερον και 77)6 το τρίτον ταξίδιον, έναρξις 1—20 'Απριλίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΓΚΡΑΝΤ ΕΡΜΙΝ» (σημ. άγγλική) 10.270 τόνων δ. w. (490.271 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μέσος φόρτωσις 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά 48 έως 49 μήνας (πραγκόμενοι μεταφορών) δολ. 4.50, παράδοσις Νόρδερν πείντζ—Τρίνινταν Μπαϊ, 22 Μαΐου—31 Ιουλίου, έπαναπαράδοσις εις Κόλπον, Νόρδερν πείντζ ή Μόντρεαλ.

«ΚΟΜΜΟΝΤΟΡΕ ΓΚΡΑΝΤ» (σημ. άγγλική) 10.384 τόνων δ. w. (470.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων μέσος φόρτωσις 25 έως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής εις 'Απω' Ανατολής εις Ευρώπην (μέσω Ιαπωνίας και ή Σιγκαπούρης) 47)—, παράδοσις εις Χόγκ Κούκ 1—9 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις εις 'Αγγλίαν—Κόντιντεντ ή Μεσόγειον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) 11.850 τόνων δ. w. (537.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 13 ½ έως 14 μιλίων, μέσος φόρτωσις 18 τ. φιούζ), τάιμ-τσόρτερ διά πέντε έτη, δολ. 6.60, έναρξις 'Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΟΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μέσος φόρτωσις 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά δύο ταξίδια Ειρηνικού, δολ. 6.50, παράδοσις εις ένα λιμένα Ιαπωνίας, άρχοντας Μαρτίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μέσος φόρτωσις 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά ταξίδιον έκ Μεσογείου εις Ιαπωνίαν (μέσω άμερικανικών λιμένων Κόλπου) δολ. 7.25, παράδοσις εις Μασσαλίαν, Φεβρουάριον, έπαναπαράδοσις εις Ιαπωνίαν.

«ΧΑΡΡΙΕΡ» λιδερισιόν (ex 'Tridale') 10.300 τόνων δ. w. (480.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μέσος φόρτωσις 26 έως 27 τόν. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά ταξίδιον ή Εύρωπης εις Ινδονησίαν, 52)6, παράδοσις εις 'Αμερικής περιπολησιά 18 έως 30 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις εις Ινδονησίαν.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Κοσταρίκας) 8282 τόνων δ. w. (405.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μέσος φόρτωσις 21 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά δύο ταξίδια Περούδιας δολ. 6.50, παράδοσις εις Πλέι, Φεβρουάριον—Μάρτιον.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» 10.865 τόνων δ. w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων μέσος φόρτωσις 22 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά ταξίδιον ή Ινδιών εις Ιαπωνίαν (μέσω δυτικής άκτης Ινδιών, έξαιρουμένου του Μορμούγκα) 50)—, παράδοσις εις Καράτσι 10—31 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις εις Ιαπωνικόν λιμένα.

«ΑΓΓΕ» (παναμ.) 3420 τόνων δ. w. (ταχύτης 10½ μιλίων, μέσος φόρτωσις 12 τ. φιούζ διλ.), τάιμ-τσόρτερ διά πέντε έτης μήνας (ταξίδια Βορείου Θαλάσσης) 47)6, όφελον διά ταξίδια Θαλάσσης Κοράδο 2)6 έπι πλέον, παράδοσις Κόντιντεντ Μάιον—σύχος Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιδερισιόν) 12.700 τόνων δ. w. (608.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14½ μιλίων μέσος φόρτωσις 25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά δι' 24 έως 26 μήνας (πραγκόμενοι μεταφορών) δολ. 7.35, παράδοσις έντος τού 1957.

«ΠΑΝΑΓΟΣ» (παναμ.) 10.900 τόνων δ. w. (497.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων μέσος φόρτωσις 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά δύο ταξίδια Βορείου Ινδιών, 46)—, παράδοσις εις Σαδόνιαν 1—5 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις εις Αγγλίαν—Κόντιντεντ ή γαλλικόν λιμένα Βορείου Αφρικής ή εις λιμένα Δυτικής Ιταλίας.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Κοσταρίκας) 2221 τόνων δ. w. (90.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9 μιλίων μέσος φόρτωσις 11 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσόρτερ διά 6 μήνας (ταξίδια ινδικής άκτης πολιποδίας) 54)—, παράδοσις εις Βορδάνη 5—20 Μαρτίου.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τόν. πετρελαιοειδών διά 'Αμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 265 % έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 16 έως 26 Φεβρουαρίου.

«ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΑΦ» (δύνδωντριανόν) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 14.000 τόν. πετρελαιοειδών διά 'Αγγλίαν—Κόντιντεντ, 310 % έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 16 Φεβρουαρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά 'Αμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας), 195% έπι πλέον της βάσεως του Άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 24 Φεβρουαρίου.

«ΠΙΝΑΟΣ» έκ Οδησσού 10.000 τ. πετρελαιοειδών διά 'Αλγύριον (ιδιαίτερο δροι), φόρτωσις 7 Μαρτίου.

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (παναμ.) έκ Σιδώνος 10.500 τόν. πετρελαιοειδών διά Ιταλίαν 300% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ» (λιβερ.) από Αμυραϊτή Μπαϊ 20.000 τ. πετρελαιοειδών διά Μπουένος Αὔρες 211½% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 26 Φεβρουαρίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (παναμ.) έκ Βάρης 8500 τ. πετρελαιοειδών διά Γαλλικούς λιμένες Μεσογείου δολ. 11.50, φόρτωσις 15—22 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.500 τ. πετρελαιοειδών διά Μπουένος Αὔρες 235% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

ΔΥΟ ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΑ (της έταιριας «Νέες») τών 65.000 τόνων δ. w. έκαστον, τάιμ-τσόρτερ διά δέκα έτη (πραγκόμενοι μεταφορών πετρελαιοειδών) δολ. 3, το ένα και 3.20 το έτερον, έναρξις το 1960.

ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΟΝ (τού κ. Στ. Νιάρχου) τών 65.000 τόνων δ. w. τάιμ-τσόρτερ διά δέκα έτη (πραγκόμενοι μεταφορών πετρελαιοειδών) δολ. 3.15, έναρξις το 1960.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδών διά άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 260% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Φεβρουαρίου.

«ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (δύνδωντριανόν) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά έκαστον έτη (πραγκόμενοι μεταφορών πετρελαιοειδών) δολ. 3.15, έναρξις το 1960.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τόν. πετρελαιοειδών διά άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 200% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου.



ΣΤΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ"

- Οι άντιπροσωποι της Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τους κάτωθι λιμένες του έξωτερικού διατηρούν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς άμεσον έξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοιων
- | | |
|--------------------|--|
| 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 | : GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street |
| FREMANTLE | : » : » : 82, James Street |
| (Australia) | |

"ΑΛΕΚΤΩΡ"

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. Κάρυκα 'Οσεάνικα	56	11350	είς Γκρήνοκ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	διῆλθε Πειραιά 21 Φεβρ. διά Βοιβάνη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Πειραιά 11 Φεβρ. διά Κόλπον
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρα»	54	8450	έφθ. Χάδρην 22 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά ἀπό 16 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Σαίν Κίττ'ς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υλι Η. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Λισσαδάνα 14 Φεβρ. (διά Κολόμπο)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X.' πατέρας	43	7231	έφθ. Τακόμα 19 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διῆλθε Κολόμπο 2 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρης	27	1887	άνεχ. Μπόναν 24 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοφαύτης	20	844	είς Πειραιά ἀπό 30 'Ιαν.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. 'Αναστασάτος	18	2858	ΕΠΩΛΗΘΗ, πρός διάλυσιν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	είς Γένοβαν ἀπό 25 'Ιαν.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	διῆλθε Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανούς Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψας	42	7191	έφθ. Πρόβατενς 7 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Φεβρ. διά Κίελον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουμιάνη	20	1115	εἰς θέσιν 16 B.—71 Δ., Φεβρ. 21 διά Γερμανίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανών» Α.Ε.	43	7234	έφθ. Τεργέστην 21 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Είνεν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΑΣ	έτ. «Ανας»	55	6462	έφθ. Κων)πόλιν 18 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	έφθ. Ντελφύλ 19 Φεβρ. καὶ "Εμδεν 22
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Βερμούδας 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1556	διῆλθε Βερμούδας 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. διά Αμέρισαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Πούντα Καρτόν 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	εἰς θέσιν 16 B.—71 Δ., Φεβρ. 21 διά Γερμανίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	έφθ. Τεργέστην 21 Φεβρ.
ΑΡΓΩ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	άνεχ. Είνεν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	έφθ. Κων)πόλιν 18 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Ντελφύλ 19 Φεβρ. καὶ "Εμδεν 22
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμας	39	1008	διῆλθε Βερμούδας 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Λά Γκουλέττ 15 Φεβρ. δι' 'Αγκώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	διῆλθε Λά Γκουλέττ 15 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (έπιδ.)	άδ. Τυπάλδου	22	5856	άνεχ. Πούντα Καρτόν 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	άνεχ. Σπέτζιαν 17 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. διά Οζάκαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	Ν. Πουπαλς & Σία	11	1881	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 18 Φεβρ. δι' 'Ακάμπαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	διῆλθε Βερμούδας 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Θέουταν 11 Φεβρ. διά Ντέριντζε
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διῆλθεν Αλόρας 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	εἰς θέσιν 34 B.—27 Δ., Φεβρ. 19 δι' 'Εκουατόρ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Φλώστηκ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	Ν. Λαμπίρης	31	967	άνεχ. Πέρσικόν 14 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθε Βερμούδας 23 Φεβρ. διά Χούελδαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	διῆλθε Θέουταν 11 Φεβρ. διά Ντέριντζε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διῆλθεν Αλόρας 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδης	43	7233	εἰς θέσιν 34 B.—27 Δ., Φεβρ. 19 δι' 'Εκουατόρ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	άνεχ. Φλώστηκ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Πέρσικόν 14 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	διῆλθε Βερμούδας 21 Φεβρ. διά Χούελδαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2728	διῆλθε Θέουταν 11 Φεβρ. διά Ντέριντζε
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διῆλθεν Αλόρας 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΗΜΗ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιο Η. Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	εἰς θέσιν 34 B.—27 Δ., Φεβρ. 19 δι' 'Εκουατόρ
ΔΗΜΟΣ ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άνεχ. Μορμουγκάο 20 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	διῆλθε Βερμούδας 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	διῆλθε Λορέντζο Μάρκες 12 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	διῆλθε Βερμούδας 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρας	43	7232	έφθ. Εμδεν 22 Φεβρ. επόδισε Νέα Σκωτίαν 17 Φεβρ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	διῆλθε Τρίνινταν 3 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανεΐον
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	διῆλθε Τρίνινταν 22 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανεΐον
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4142	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	έφθ. Αμέρισαν 15 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκιών» Α.Ε.	44	7253	ένεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Μόδι 1 Φεβρ. διά Βαγκούδερ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Νέα Ορλεάνη 18 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Βειλέρην 20 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Θέουταν 19 Φεβρ. διά Τσιθιταβέκιαν
ΕΛΛΑΣ	έτ. Λ. Λαϊμός	56	2746	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1055	έφθ. Πειραιά 29 Φεβρ. καὶ Σύρον 21
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Χιούστον 13 Φεβρ. διά Νταμάμ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανούτ.	44	7207	διῆλθε Σφάξ 1 Φεβρ. διά Νέα Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Κουέιτ 22 Φεβρ. διά Κόρραυ Σάχρο
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	άνεχ. Κολοντάμ 9 Φεβρ. διά Νέα Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Χιούστον 21 Φεβρ. διά Νέα Ορλεάνην. έφθ. 22

S. ELEFTERIU LTD.

(SHIPPING AGENCY DEPARTMENT)
(WILL IN FUTURE OPERATE AS:)

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS:
ARGOSHIP - MONTEVIDEO

TELEPHONES
8-22-26

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7203	έφθ. Κοιλδοτάμ 18 Φεβρ,
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	8000	είς 'Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. 'Επιχ.	43	7176	έφθ. Νάντην 20 Φεβρ.
ΕΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Κροτόνε 7 Φεβρ. διά Στρατώνι
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Ρουέν 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7251	άνεχ. Λονδίνον 8 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	2369	έφθ. Καρθαγένην 21 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	διήλθε Λός "Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — 'Ελευθεριάδη	17	3976	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. δι' Οδησσόν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Φεβρ.
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Πειραιά
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δ.δ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Έθνος 22 Φεβρ.
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Τζάκοσονβιλ 21 Φεβρ. διά Κορντένας
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άπ. Πεζάς	56	8250	έφθ. Αμβέρσαν 25 Φεβρ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	διήλθε Ήσευταν 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες 21 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. Φασαλιού	56	9050	άνεχ. Γκάλβεστων 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υίόν Δ. 'Ιγγλεση	42	7035	άνεχ. Μορμουγάκο 21 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Παναμάν 16 Φεβρ. δι' Αιμέρσαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. δι' Αιμμουαίν Μπαΐν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7255	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Σερίφον 11 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	διήλθε Παναμάν 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	56	6330	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. δι' Αιμέρσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κολουκουντή	43	7229	έφθ. Σαδόναν 24 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	διήλθε Ήσευταν 13 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράσσου	44	7260	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. διά Δανίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 14 Φεβρ. διά Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	άργει Πειραιά από 13 'Ιαν.
ΚΕΧΡΕΑ	Ο. Επιφανειάδης	44	7224	διήλθε Ήσευταν 24 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	άνεχ. Λάκς Πάλμας 31 'Ιαν. διά Κόλπον
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	διήλθε Τρίνινταν 13 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διήλθε Τρίνινταν 14 Φεβρ. διά Σάντος
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόδη»	20	6416	διήλθε Πούλο Μπούκομ 14 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Τζάκοσονβιλ 9 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Μπράκε 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9074	άνεχ. Μομπάστας 25 Φεβρ. διά Τζιμπουτί
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Απόδιακος	45	7176	έφθ. Κωνσταντζαν 23 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λώς	56	8450	άνεχ. Χάιφαν 19 Φεβρ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΛΑΚΩΝΙΑ	Άλεξάντος — Δούκας	25	964	διήλθε Πούλο Μπούκομ 20 Φεβρ. διά Καράτσι
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Ήστχαμπο 21 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Κολόμπο ρέιντη 19 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άνεχ. Πόροτ Εδεργκλαντ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & G. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	διήλθε Τρίνινταν 12 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Τάγ' 5 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	άνεχ. Ρουέν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	διήλθε Πούλο Μπούκομ 20 Φεβρ. διά Καράτσι
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	έφθ. Ήστχαμπο 21 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώτη	17	2032	έφθ. Κολόμπο ρέιντη 19 Φεβρ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	άνεχ. Μόμπιλ 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Αιμέρσαν 18 Φεβρ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιον	55	8526	άνεχ. Πόροτ Εδεργκλαντ 18 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Σάλεμ 16 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά Βρέμην
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	άνεχ. Ρουέν 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	άνεχ. Βουδάπητη 19 Φεβρ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Οθων Κ. Λέσας Τετενές	43	2400	έφθ. Αγκώνα 16 Φεβρ. και Πειραιά 24
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεοίλια»	20	6546	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	είς 'Αλεξάνδρειαν 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Miy. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντής	48	5500	έφθ. Ημεδεν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φωτίσια»	57	8900	έφθ. Κολόμπο 14 Φεβρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Ρουέν 21 Φεβρ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκταρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	είς Ριγιέκαν, ύπό παραλαδήν
ΜΙΜΙΝΑ	N. Εύσταθιον	56	9000	άνεχ. Ρουέν 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Ήσευταν 21 Φεβρ. διά Τακοράντι
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	άνεχ. Ρίο Γκράντε 20 Φεβρ. διά Σάντος
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή N. Άμερ.	54	2709	έφθ. Μασαλίαν 18 Φεβρ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 Φεβρ. δι' Αιμούργον
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7247	έφθ. Μπρεμπάρχαφεν από 14 'Ιαν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	διήλθε Παναμάν 12 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΛΕΞ. ΛΑΜΠΡΟΥ

ΔΙΣΙΣ: Α.Λ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

Ο άρτιώτερος ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β, Γ τάξεως & ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ. Τό επίλεκτον διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν Φροντιστηρίων ἀποτελούμενον ἀπὸ ἄξιωματικοὺς τοῦ Β. Ν. ἐν ἐνεργείᾳ καὶ πεπειραμένους καθηγητάς, ἔξασφαλίζει τὴν τελείαν προπαρασκευὴν τῶν ὑποψήφίων καὶ ἔγγυάται τὴν ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς ἔξετάσεις.

Εἰς τοὺς προπαρασκευαζόμενους ὑποψήφίους, Γ'. Μηχανικούς λειτουργούν ἀνεξάρτητα Τμῆματα 'Ατρού καὶ Μ. E. K. εἰς ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ. Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον λειτουργούν ιδιαίτερα τμῆματα μὲ πολύωρον διδασκαλίαν καὶ ἀνενιέτερα ἀμοιβῆς. Καὶ διατίθενται ιδιαίτεραι αἴθουσαι πρὸς μελέτην διὰ τοὺς διαιμένοντας μακράν.

Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ ειδικὸν τμῆμα πληροφοριῶν καὶ διεκπεραιώσεως τῶν πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν δικαιολογητικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις.

ΓΡΑΦΕΙΑ: Βασιλέως Κωνσταντίνου 54 β, τηλέφ. 42962 ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Μπουμπουλίνας 18, τηλέφ. 42070.

ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. 'Αμβέρσαν 15 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Χατζηλιάς κ.λ.π.	37	5205	διῆλθε Μαΐου 11 Φεβρ. διὰ Λουδίνον
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7176	διῆλθε Λός 'Αντζελες 1 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	διῆλθε Κων(πολιν 14 Φεβρ. διὰ Ραβένναν, ἔθ. 20
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	ἔθ. Ρουέν 23 Φεβρ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7254	διῆλθε Παναμάν 24 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.	έτ. «Μιχαλινός Α.Ε.	41	7176	ἔθ. Περούβιαν 17 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άλ. Πλάτα»	55	9250	άνεχ. Ζευμπρούγκε 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1564	ἔθ. Κωνσταντζαν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	ἔθ. Κανδήν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ	Χρ. Σαρλής κλπ.	19	1023	ανεχ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διὰ Πάτρας
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9000	εἰς Μπρεμερχάφεν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Άλ. Πλάτα»	56	9217	ἔθ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ.
ΟΛΓΑ	Έμπορ. — Εφοπλιστική	44	7284	ἔθ. Μακάρι 21 Φεβρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	διῆλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7235	άνεχ. Γιασάτα 5 Φεβρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογούσ.	17	3703	ἔθ. Ραγγούν 2 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	διῆλθε Τρίνινταν 18 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεὺς»	56	8479	ἔθ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Άλεξάτος — Δούκας	21	1001	εἰς ταξιδίῳ 'Ανατ. Μεσογείου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	άνεχ. 'Οζάκαν 9 Φεβρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — Χ. / Πατέρας	43	7250	άνεχ. Καμάτι 17 Φεβρ. διὰ Σαΐγκον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διῆλθε Κιουρασάο 16 Φεβρ. διὰ Χάδρην
ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ	Άν. Κανδηλιώτης	42	1445	άργει Πειραιᾶ 27 Φεβρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ	έτ. «Εϋπλοια»	45	7240	ἔθ. Λουδίνον 8 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	άνεχ. Τεργέστην 12 Φεβρ. διὰ Κύπρου
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διῆλθε Θεούταν 22 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	διῆλθε Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διὰ Βουδάνη
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	ἔθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ.
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11473	διῆλθε Παναμάν 24 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Νεάπολιν 5 Φεβρ. διὰ Τσάρλεστον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεχ. Γιασάτα 15 Φεβρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	άνεχ. Σιδώνα 22 Φεβρ. διὰ Ραβένναν, ἔθ. 20
ΠΙΝΤΑΡ	«Κομμέρσα:α» κ.λ.π.	54	6129	άνεχ. Λιβερτουρά 20 Φεβρ. διὰ Κούδαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διῆλθε Ντόρμπιταν 13 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Άλ. Πλάτα»	56	7232	εἰς θέσιν 20 Ν. — 11 Δ., Φεβρ. 18 θιό Βομβάνη
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλίορι»	43	7124	διῆλθε Λός 'Αντζελες 18 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιά	16	1808	εἰς μεταφορὰν Κωνσταντζης—Πειραιῶς (πετρέλαιοι)
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16566	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 20 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούν
ΡΙΤΑ	Υιοί Σ. Σιγάλα	25	1412	διῆλθε Κων(πολιν 24 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν, ἔθ. 22
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ Ι ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' Αιμούντογον
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	όνεχ. 'Αιμούντρογον 16 Φεβρ. διὰ Λουδίνον
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετράλ»	18	5563	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Ιαν. διὰ Βενεζουέλαν
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Α. 'Ιγγλεστ	43	7176	ἔθ. Χάδρην 19 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 Φεβρ. διὰ Βηρυττάν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	ἔθ. Οδησσόν 25 Φεβρ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	ἔθ. Πειραιά 1 Φεβρ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	διῆλθε Τρίνινταν 13 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8800	διῆλθε Αιμούντρογον 19 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	ἔθ. Μόλι 22 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	ἔθ. Βαλτιμόρην 5 Φεβρ.
ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφων Τυπάλδου	11	2255	ἔθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Άδ. Βλαστόπούλοι	43	7244	διῆλθε Χονολουλού 9 Φεβρ. διὰ Ναγκασάκι
ΤΑΞΙΑΡΧΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	40	11672	έργει Μασσαλίαν ἀπὸ 25 Ιαν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	ἔθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 9 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΤΡΙΤΟΝ	έτ. «Τρανσπαστούκ»	56	2745	ἔθ. Αιμούντρογον 15 Φεβρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Γράτσοι	44	7250	ἔθ. Γένοβαν 6 Φεβρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Κληρ. Αθ. Κουλόυρα	30	4557	άνεχ. 'Αιμούντρογον 29 Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΦΛΩΡΙΝΑ	Λουκάς Νομικός	21	1783	διῆλθε Μπάσαραν 7 Φεβρ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Κ. Παπαγεωργίου κ.λ.π.	20	985	άργει Πειραιά ἀπὸ 31 Ιαν.
ΦΡΥ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	άνεχ. Σαβόναν 16 Οκτ. διὰ Τρίπολιν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	άνεχ. Τζέδδαν 3 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Κάσος Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 14 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. 'Αιμούντροταν 13 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΧΙΟΣ	Κάσος Α.Ε.	44	7246	ἐπόδισ Νέαν 'Ορλεάνην 4 Φεβρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10580	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταν
ΨΑΡΑ	'Απ. Πεζάς	56	8225	διῆλθε Τρίνινταν 12 Φεβρ. διὰ Καράτσι
	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	άνεχ. Ρόττερνταν 24 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδης

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθανς»	21	3275	διῆλθε Κέιπ Τάουν ἀπὸ 11 Ιαν. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντελ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. δι' Εύρώπην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	21	1173	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκο»	56	20140	διῆλθε Πόλμας 16 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.)	έτ. «Αιτά ντε 'Ορο»	24	2107	ἔθ. Βουδάνη 20 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Γκρίνιλλ»	44	7210	ἔθ. Χάμπτον ρόδης 22 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	διῆλθε Κολόμπα 12 Φεβρ. διὰ Νταμμάτη
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	έλληνικά συμμέροντα	44	7214	ἔθ. Τακόμην 19 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	Μαρίνος — Φράγκος	21	6803	ἔθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άνεχ. Σούσα 17 Φεβρ. διὰ Τύνιδα, ἔθ. 18

Τὸ ἀρχαιότερον Ελληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

XYDIA, ALLAM & C^o.

PORT - SAID
Head Office
27, Sultan Hussein Street
Telephone 661
Telegrams: XYDAL
or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch
117, Mosque Attarine
Telephones: 21641 and 22175
Telegrams: XYDIA
or XYDAL

SUEZ
Rached street
Telephone 2149
Telegrams: XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	άνεχ. Βηρυττόν 17 Φεβρ. διά Κύπρον
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνκα»	42	7223	άνεχ. Ρουέν 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20250	διῆλθε Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.)	έτ. «Άδιλα»	43	7238	άνεχ. Μόμπιλ 14 Φεβρ. διά Δουγκέρκην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτσ»	43	7176	έφου. Μορμουγκάσ 18 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Αρούμπιαν 13 Φεβρ. διά Μαρακάζιπτο
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφου. Αιμέροραν 24 Φεβρ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	άνεχ. Κιουρασάο 16 Φεβρ. διά Σιουάρεν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	έφου. Οδησσόν 10 Φεβρ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενς»	44	7161	άνεχ. Μορμουγκάσ 12 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πάμελ»	44	2893	εἰς Μασσαλίαν, υπό παραλαβήν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	διῆλθε Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανα»	29	3958	άνεχ. Βομβάτη 10 Φεβρ. διά Μιτανιόλι
ΑΙΓΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέας»	31	9063	άνεχ. Φάλμουθ 20 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	έφου. Γκάλβεστων 19 Φεβρ. (διά Χάιφαν)
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	άνεχ. Χάλιφας 14 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	άνεχ. Λίδανον 19 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΑΙΤΖΙΑΝ Α-Ι-ΛΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Άγκουτλλα»	57	8440	εἰς Μπερντάιλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Τραίντιγκ»	56	9200	έφου. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έπτέρ»	44	7240	έφου. Ενόδιαν 11 Φεβρ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφου. Νέαν Όρλεανην 13 Φεβρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	έφου. Γκάλβεστων 14 Φεβρ. κα Χιούστον 22
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	εἰς Σπέτζιαν ἀπό 28 Ιαν.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	έφου. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Άρ. Όνάσης	54	28738	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΑΛ — ΡΙΒΑΝΙ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	30	4696	εἰς Ίνδιας, υπό παραλαβήν
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.)	έτ. «Άρκτούρους»	43	7244	διῆλθε Σιγκαπούρην 16 Φεβρ. διά Βομβάτη
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Δουβλίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.)	έτ. «Κολόνα»	56	10482	διῆλθε Τζιμπούτι 14 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λαμπτίνιαν»	55	20926	έφου. Ρόττερνταμ 1 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζελία»	18	5555	έφου. Οδησσόν 14 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	έφου. Γένοδιαν 21 Φεβρ.
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	έφου. Σπέτζιαν 4 Φεβρ.
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλκιδιάνης»	42	7066	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά Ρίον Ίανείρον
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφου. Βιζαγκαπατάμ 19 Φεβρ.
ΑΛΜΑ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	7472	εἰς Ισπωνίαν, υπό παραλαβήν
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	άνεχ. Ρίον Ίανείρον 19 Φεβρ. διά Ύμαυντεν
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Βαλτιμόρδην 15 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλλάμπτα»	43	7231	άνεχ. Αμέρερσαν 9 Φεβρ. διά Ήν. Πολιτείας
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	50	10776	άνεχ. Μπάρχρειν 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	έφου. Κουβέντ 20 Φεβρ.
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	έφου. Κορούνναν 18 Φεβρ.
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8459	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 28 Ιαν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	διῆλθε Άλγερίου 16 Φεβρ. διά Χάιφαν, έφου. 24
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	εἰς μεταφοράς Αρούμπας—Μαργκάζιπτο
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτερός»	11	3015	διῆλθε Ντακάρ 7 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	διῆλθε Θέσουταν 4 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΑΜΕΙΔΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Βρέμην 20 Φεβρ. διά Αμμουδιή Μπαΐν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	έφου. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8462	άνεχ. Λίδερπούλ 1 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΜΙΠΑ (λιθ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	εἰς Νέαν Ύόρκην ἀπό 20 Ιαν., έπισκεψή
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ηστημπάσοντ»	38	7949	“Ιδε : ΑΝΑΞΑ”, σημαία έλληνική
ΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Αναέ»	55	6462	διῆλθε Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διά Μπουένος “Αύρες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	έφου. Βοστώνην 22 Φεβρ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενθέντο»	45	7331	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	έφου. Σάντος 22 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	έφου. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Ρούτερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφου. Μπάρχρειν 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Α' Αλαντίς»	38	6219	έφου. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ.
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πατσίφικο»	43	7188	έφου. Μπάρχρειν 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	έφου. Τρίνιαντ 3 Φεβρ. διά Καμπτάνα
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	11568	άνεχ. Κόμπιε 19 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53	17845	άνεχ. Βαλτιμόρδην 16 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΙΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ-Λ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10150	διῆλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Ινδίας
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10200	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Βόρ. διά Αμερικήν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	25000	εἰς Ισπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ-Ι-Π (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24526	άνεχ. Κόμπιε 19 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23469	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 26 Ιαν. διά Νότ. Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Λοριάν 8 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	έφου. Λός Αντζελες 16 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8486	διῆλθε Φάλμουθ 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	11534	διῆλθε Αγ. Βικέντιουν 19 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	άνεχ. Γλασκώνη 29 Ιαν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	41	8325	έφου. Σέπταν 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	διῆλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Ατλαντικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24200	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 18 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Ship's Agent, Brokers for sale, purchase and chartering.

Agents for BRITISH PAINTS (Torpedo Brand)
Offices at Osaka. Kobe and Yokohama and
sub-agents at all principal ports in Japan.

DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

Teleph | 475652
40851
40798

NAYTIKOΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

NAYTIKOΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

* Ακτή Ποσειδώνος 3 — Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	44	7242	διήλθε Λός "Αντζελες 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΙ (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	56	23280	έφθ. Λός "Αντζελες 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	56	10080	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	43	8479	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	43	7224	διήλθε Λός "Αντζελες 30 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	44	8453	έφθ. Χάμπτον ρόδις 16 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ριο Βεντουράντο»	53	18735	διήλθε Τενερίφαν 9 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουεστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρπίμπιτα»	45	10735	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 Φεβρ. διά Μαρακάϊπο
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	4992	έφθ. Γένοβαν 2 Φεβρ.
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ. (διά Καράτσι)
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Χερβούργον 19 Φεβρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 17 Φεβρ διά Βρέμην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Τόκιο 15 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	έφθ. Χάιφαν 19 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Ραγγούν 18 Φεβρ. διά Κολόμπο, έφθ. 24
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8465	διήλθε Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διήλθε Λάς Πάλμας 24 Φεβρ. διά Τζιρεμπόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κρινίλλα»	43	7244	έφθ. Μασαλίαν 14 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σποάριγκ»	43	7131	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. δι' Ειρηνικὸν
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων	10	3314	έφθ. Αλεξάνδρειαν 16 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Άθηνιαν»	57	9500	εις Σάουθ Σήλδος, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Σάντος 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκάβια»	56	10180	διήλθε Τρίνιντατ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	άργει Σπέτζιαν όποιο 13 Ιαν., επίσκευή
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φονίνι»	44	7078	άνεχ. Μπάρρου 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανούεδα»	56	10200	εις Χιροσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Αλμπιον»	43	7265	άνεχ. Μπέλφαστ 16 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	άνεχ. Αδεν 20 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδαν, έφθ. 23
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	57	12500	εις Σουρούμι, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χοιν.)	έτ. «Αριστομέντος»	43	7254	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 12 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μιραφόλρεψ»	38	10277	άνεχ. Λά Πλάταν 4 Φεβρ. δι' Αμμουσίη Μπαΐν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΑΝ	έτ. «Αριστομέντος»	43	7244	άνεχ. Γάνδην 21 Φεβρ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Ιαν. δι' Αμμουσίη Μπαΐν
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	έφθ. Νέαν Ορδεάνη 9 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ελεύθεριο»	19	5672	Ίδε : «ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ», ώς μετωνομάσθη
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	άνεχ. Πόρτ Σουδαν 18 Φεβρ. διά Μπάρσαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	εις Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάιη»	53	18288	έφθ. Αιγαίνουργον 14 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	άνεχ. Σεμαίνους 18 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούνετ»	43	7236	διήλθεν Τρίνιντατ 18 Φεβρ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενβενίτο»	43	7232	έφθ. Χιούστον 18 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΧΑΝΑΔ (λιθ.)	έτ. «Λαϊμπ. Σή Τράνσπ.	43	7288	έφθ. Βοέιην 20 Φεβρ.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. Σιέρρα»	45	7198	έφθ. Μεσοιγιακό 20 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Φάλμουθ 29 Ιαν. διά Γκάλβεστων
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπτρίελ»	43	7198	έφθ. Χιούστον 18 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	διήλθε Βιρραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπτρίελ»	44	7176	άνεχ. Γένοβαν 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγάκιτικ»	43	7142	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΑΣΠΙΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΑΣΠΙΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7119	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 Φεβρ. δι' Εύρώπην
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Αντές»	45	7318	άνεχ. Τσάρλεσων 7 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φαργούιντ»	42	7176	άνεχ. Ριζίν 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ύδος
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	διήλθε Κέ-π Τάουν 11 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκο»	27	5214	έφθ. Ινάγκουα 19 Φεβρ.
ΑΤΛΑΒΙΛΛ	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	άνεχ. Μένον Αμπιτουλά 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	όνεχ. Αρούμπαν 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	11307	όνεχ. Αρούμπαν 16 Φεβρ. δι' Αμμουσή Μπαΐν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	εις Ναυκόγια, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΝΤΙΑΞ·Ι·ΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	έφθ. Σπάττα 16 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	διήλθε Παναμάν 20 Φεβρ. δι' Εμδεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. δι' Αυστερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Αστρολούες»	44	7250	άνεχ. Σάν Ζουάν 8 Φεβρ. διά Σάν Πιέντρο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden
Day and Night Phone: 2426-2427

Ship supply. Fresh and dry stores. Bonded stores. Deck and Engine stores. Agents of Mobil Oil A.G. of Germany, Hamburg

Emden, Neuer Hafen Telegrams: Brethorst-Emden

Manager of Greek Department: NIC. XANTHOPOULOS

MARSEILLE
CABLE: LYDRIKSON
SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ETS
A. LYDRIKSON S.A.
CAPITAL: 13.000.000
GENERAL SHIPCHANDLERS
ESTABLISHED 1892
QUAI DU LAZARET, PARCELLE F
TEL.: CO 98-84 - 98-85 - 98-86
DIRECTOR: A. KATSIKALIS
EXCLUSIVE AGENTS FOR: - MARGARINCENTRALEN
J.L. TIEDEMANNS TOBAKSFABRIK - HOUSEMANN & THOMSON LTD,
A/S JACOBSENS FARVEUDSALG PAINTS-UNITOR A/S-MONOPOLE PAINTS
DIRECT IMPORT OF SCANDINAVIAN STORES AND PROVISIONS
AGENTS UK: AVGERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	49	17062	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 17 Φεβρ. διά Σιμίζου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	49	9869	άνεχ. Ρόπτερντου 15 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	54	10758	διηλθε Τενερίφαν 1 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΡΩΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	54	9833	διηλθε Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	άνεχ. "Αμπερνταμ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	56	15200	διηλθε Μογκαντίσιο 6 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντίκ»	44	7176	διηλθε Πάναμαν 8 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	55	12985	άνεχ. Φάσ 7 Φεβρ. διά Λισσαβώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	53	11322	άνεχ. Φάσ 19 Φεβρ. διά Λισσαβώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	54	11248	άνεχ. Βοστώνην 14 Φεβρ. διά Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	55	11241	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 16 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	53	12696	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διά Τρίνινταντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	53	12712	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 14 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δ.)	έτ. «Αντλάντικ»	52	11767	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 12 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7200	άνεχ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤ'ΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	52	10930	εις θέσιν 23 Β.—28 Δ., Φεβρ. 18 διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΙ.ΛΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	50	8631	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 16 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	διηλθε Λός "Αντζελες 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	48	10928	άνεχ. Μπάχρειν 28 Ιαν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	49	10908	άνεχ. Χιούστον 9 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	διηλθε Παναμάν 19 Φεβρ. έκ Περουνίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ.Υ.	οτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	άνεχ. Κόμπτε 19 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Τακόμα 12 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΆΛ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	56	10100	διηλθε Κέιπ Τάουν 15 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ.ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μπήθερ»	56	10500	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθερ.)	έτ. «Παλμέα»	42	7177	άνεχ. Ρόπτερνταμ 24 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΥΡΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	άνεχ. Βερμούδας 18 Φεβρ. διά Σαβάνναν, έφθ. 23
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έφθ. Ρόπτερντα 21 Φεβρ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αϊλας»	42	7010	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Φεβρ. διά Βρέμην
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέντα Βαλέντσια»	44	7276	έφθ. Βέρα Κρούζ 18 Φεβρ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσεύκικα»	30	9720	έφθ. Νεαν Όρλεάνην 20 Φεβρ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. 'Αινδουργον 22 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	διηλθε Κιουρασάο 13 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΒΑΡΚΑ (λιθ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	άνεχ. Γλασκώνη 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Φαγιάλ 23 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊδαληρ»	44	7242	άνεχ. Καράτσι 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	55	10507	έφθ. Μορμουγάσι 21 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιππο»	12	5944	άνεχ. Οζάκαν 19 Φεβρ. διά Νιέγκο Σουαρέζ
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φιλία»	42	6751	διηλθε Τενερίφαν 24 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7253	έφθ. Βρέμην 21 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόύπο»	20	7631	άνεχ. Καράτσι 22 Φεβρ. εις Φιλιππίνας Νήσους 2 Φεβρ.
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	άνεχ. Μπέιραν 19 Φεβρ. διά Νιέγκο Σουαρέζ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστομάντε»	52	11362	διηλθε Πόρτερνταμ 24 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	έφθ. Φαγιάλ 23 Φεβρ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλγαίον»	09	2890	άνεχ. Λισσαβώνα 19 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (λιθ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	έφθ. Νάντην 11 Φεβρ. εις Τζις ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	56	12000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 7 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνεχ. 'Αμβούργον 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Ερούτας»	43	7271	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 11 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Ορλεάνη 11 Φεβρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ράιτλαντ»	44	7205	άνεχ. Ρόπτερντα 2 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΓΕΩΒΙΛΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	άργει Πειραιά από 12 Ιαν., έπισκεψή
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλια»	27	5407	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	άνεχ. Οζάκαν 15 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ "Οίλ"»	54	18790	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 13 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Μπαντάρι 16 Φεβρ. διά Μπότανο Μπαΐν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κρέτας»	43	7273	έφθ. Βρέμην 15 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	1871	άνεχ. Α' Άμπερσαν 14 Φεβρ. διά Κολόμπι
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	διηλθε Θέουταν 18 Φεβρ. διά Τεργεόστην, έφθ. 24
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έτ. «Γιούνιτα»	19	5182	έφθ. Βορδώ 12 Φεβρ.
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕ.ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	διηλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Βορδώ
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διηλθε Λός "Αντζελες 2 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΚΑΛΑΝΤΙΓΚΑΝ	έτ. «Πλάμερ»	43	7252	διηλθε Κολόμπι 22 Φεβρ. διά Ποντίτσερν
ΓΚΑΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	έφθ. Φιλαδέλφεια 21 Φεβρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλαντίκ»	43	7229	άνεχ. 'Αμβούργον 8 Φεβρ. διά Μεξικόν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 27 Ιαν. διά Φόλεϋ
ΓΚΟΥΑΦΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	έφθ. Γκουαγιακίλ 20 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. Τσαδίρη»	42	7181	έφθ. Τζακάρτα 16 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α.Ι.Λ.Σ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	56	8800	εις Λούπτεκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥ-ΙΝΤ	έτ. «Καρέττα»	44	7247	άνεχ. Ρόπτερντα 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	άνεχ. Μένα Αχαμάντι 7 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Αγιον Βικέντιου 31 Ιαν., ζημιάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διηλθε Λός Πάλμας 6 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	έφθ. Μομπάσα 24 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	έφθ. 'Αμβούργον 27 Ιαν., έπισκεψή
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι.Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 15 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι.Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	διηλθε Λός Πάλμας 12 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

PORT-SAID
10, Sultan Hussein Street
Telephone : 3273

Telegrams : ATLANTIC

SUEZ
Rached Street
Telephone: 3111

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μπωμόδην 5 Φεβρ. διὰ Φίνναρτ εἰς Γιοκοχάμαν, υπὸ συμπλήρωσιν διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 21 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 23 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ εἰς Ναγκασάκι. ύπὸ συμπλήρωσιν ἀνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 18 Φεβρ. διὰ Νότιον Γαλλίαν ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 15 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ ἀνεχ. Λόδης 'Αντζελες 11 Φεβρ. δι' Οζάκαν διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτεας ἀνεχ. Σαβάνναν 16 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ ἔφθ. Βίλμιγκτων (N. K.) 11 Φεβρ. διῆλθε Λάς Πάλμας 19 Φεβρ. δι' Αραβίαν εἰς Κουίνση, υπὸ συμπλήρωσιν εἰς Σπάρρους Πόιντ, υπὸ συμπλήρωσιν διῆλθε Ντάρμπιαν 16 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον Σιηλίθεν 'Αγιον Βικέντιον 12 Φεβρ. διὰ Χάρδρην ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 7 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διὰ Κιουρασσάο εἰς Μάλιο, υπὸ συμπλήρωσιν διῆλθε Λάς Πάλμας 19 Φεβρ. διὰ Περσίαν ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 6 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Φεβρ. διὰ Φόλευ ἔφθ. Σιμότου 24 Φεβρ. ἔφθ. Αρούμπιαν 17 Φεβρ. ἀνεχ. Ράς Τανούρα 10 Φεβρ. διὰ Μένα Σαούντ ἀνεχ. 'Αμμέρσαν 22 Φεβρ. διὰ Χιούστον ἀνεχ. Τάϊν 10 Φεβρ. διὰ Κεί Ούεστ ἀνεχ. Ούμην Σαΐδ 17 Φεβρ. διὰ Μελβούρην ἀνεχ. Κρίστομπαλ 16 Φεβρ. δι' Αμμουσάίν Μπαίν διῆλθε Θέουταν 10 Φεβρ. διὰ Μαρακάιμπο ἀνεχ. Ράς Τανούρα 24 'Ιαν. (διαταγάς) λάνεχ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 'Ιαν. δι' Αραβίαν ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. 'Αρούμπιαν 15 Φεβρ. δι' Αμμουσάίν Μπαίν διῆλθε Πούλο Μπούκομ 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν ἔφθ. Τάμεσιν 22 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 25 διῆλθε Κέπιτ Τάουν 13 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ ἔφθ. Κόμπη 18 Φεβρ. διῆλθεν 'Αζόρας 19 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ ἀνεχ. Λονδίνον 20 Φεβρ. διὰ Μπαντάρ Σαπούρη ἀνεχ. Ριγιέκαν 21 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας ἀνεχ. Παλέρμο 5 Φεβρ. διὰ Χιλήν ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Σεπτ. ΕΠΟΛΗΘΗ ἀνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 19 Φεβρ. διὰ Λά Παλλίς ἀνεχ. Τόκιο 17 Φεβρ. διὰ Σημάτηλ ἀνεχ. 'Οράν 23 Φεβρ. διὰ Γενόβαν διῆλθε Τρίνινταν 11 Φεβρ. δι' Αργεντινὴν ἀνεχ. Τάϊν 10 Φεβρ. διὰ Χάλιφας ἀνεχ. 'Αμμέρσαν 14 Φεβρ. διὰ Κόλπον διῆλθε Λάδεστην 21 Φεβρ. δι' Υμουΐντεν ἔφθ. Τοιβιτάδεκιαν 13 Φεβρ. διῆλθε Τρίνινταν 6 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες ἔφθ. Χάμπτον ρὸδης 14 Φεβρ. ἀνεχ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ ἔωθ. "Αματερνταμ 2Φ Φεβρ. διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 21 Φεβρ. διὰ Λίβανον ἔφθ. Χάμπτον ρὸδης 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ ἔφθ. Χιροχάτα 1 Φεβρ. ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Φεβρ. διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 21 Φεβρ. διὰ Λίβανον ἔφθ. Βρέμην 21 Φεβρ. διῆλθε Κολόμπο 17 Φεβρ. δι' Αμμέρσαν ἔφθ. Πουέρτο 'Ορντάζ 21 Φεβρ. ἔφθ. Ιμιγχαμ 25 Φεβρ. ἀνεχ. Ντακάρ 14 Φεβρ. (διαταγάς): ἀνεχ. Βρέμην 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρὸδης ἔφθ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ. ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ. διὰ Σαντιέγκο διῆλθε Ντόρμπαν 7 Φεβρ. διὰ Πιούπτινο ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Φεβρ. ἀνεχ. Ναγκόγια 4 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρὸδης διῆλθε Τρίνινταν 11 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον ἔφθ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ. ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 ΔΕΚ., ἐπισκεψὴ ἀνεχ. Τακόμα 5 Φεβρ. διὰ Βομβάνη ἔφθ. Χάμπτον ρὸδης 22 Φεβρ. ἀνεχ. Όσλο 29 'Ιαν. διὰ Νέαν 'Υόρκην διῆλθε Ντόρμπαν 7 Φεβρ. διὰ Πιούπτινο διῆλθε Λόδης 'Αντζελες 17 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν ἀνεχ. Σαΐν Τζών 21 Φεβρ. διὰ Χάρδρην ἀνεχ. Νέαν Σκωτίαν 19 Φεβρ. διὰ Κούνδαν διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 19 Φεβρ. διὰ Τουάψ διῆλθε Ντακάρ 11 Φεβρ. διὰ Μαντράς ἔφθ. Γκάλισταν 19 Φεβρ. εἰς 'Αμμουργον, υπὸ συμπλήρωσιν ἀνεχ. Κόμπη 16 Φεβρ. διὰ Ράς Τανούρα
----------------------------------	---------------------	----	-------	--

HELLAS TECHNICAL SHIP SUPPLIERS G.M.B.H.

SPECIALIST ON DIESEL ENGINES

REPAIRS ON DIESEL ENGINES
DOCKING ARRANGEMENTS AND SUPERVISINGDIESEL ENGINE SPARE PARTS
LINERS AND PISTONS CAMS FUEL PUMPS

CABLES: ERGANI

HAMBURG 1 - BRANDSENDE 24

PHONE: 33 46 41
33 46 42

ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30150	διήλθε Λάς Πάλμας 14 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντο»	44	7264	άνεχ. Ἀμβούργον 20 Φεβρ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν νικόλας»	56	8985	ἔφθ. Χάμπτον πάδι 19 Φεβρ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάν νικόλας»	52	15869	άνεχ. Μπουένος 'Άυρες 14 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν νικόλας»	43	7176	άνεχ. Χιούστον 16 Φεβρ. διά Κοσσέρι
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	36	9927	άνεχ. Χιούστον 16 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	43	7874	ἔφθ. Σαβάνναν 20 Φεβρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	διήλθε Χονόλουλον 19 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Βρέμη 3 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΕΦΦΗ (λιβ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Βαλτιμόρη 9 Φεβρ. δι' Ἀμστερταμ
ZANE Β. Λ. (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7232	διήλθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' Ἀτλαντικὸν
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζανής»	08	1982	εἰς Περιαριά ἀπό 7 Ἰαν., ἐπισκεψή
ΖΕΩ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεστόπουκιο»	44	10641	διήλθε Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. (διαταγάς
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέρυρος»	43	7231	άνεχ. Φάλμουθ 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οὐλτραμάρ»	44	4296	ἔφθ. Ρεσίον 19 Φεβρ.
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κρός»	52	12556	άνεχ. Ράς Τανόύρα 9 Φεβρ. διά Γιασσοιούγκ
ZOZIAN (Κοσταρ.)	Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διά Γένοβον
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	ἔφθ. Σύμριπη 11 Φεβρ.
ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	διήλθε Τενερίφον 20 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΗΛΙΑΣ (λιβ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	εἰς Λύμπεκ 20 Φεβρ., ἐπισκεψή
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Μουρόραν 19 Φεβρ. διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	διήλθε Ντακάρ 19 Φεβρ. δι' Ἐμδεν
ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10100	εἰς Κόμπη, ὑπό παραλαβήν
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊλα Μπέλλα»	28	2407	διήλθε Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Λάγκος
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	ἔφθ. Μομπιλ 16 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δάρρα»	45	7151	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (άνδ.)	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	άνεχ. Λάς 'Αντζελες 16 Φεβρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Μοντεζόύμα»	43	7132	άνεχ. Κούζ Μπαίη 2 Φεβρ. δι' Ὁζάκαν
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	άνεχ. Τακόμα 16 Φεβρ. διά Κόμπη
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Φεβρ. διά Τόκιο
ΙΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζ»	43	1934	άνεχ. Βηρυτόν 18 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
ΙΘΕΟΦΟΡΟΣ (άνδ.)	έτ. «Εύτολμία»	43	7176	ἔφθ. Οζάκαν 22 Φεβρ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Πατακόνια»	35	8072	άνεχ. Ήστχαμ 12 Φεβρ. διά Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάϊρ»	56	10410	διήλθε Κολόμπο 11 Φεβρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Νάδικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	ἔφθ. Ντάρμπαν 23 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετόδλεουμ Κ. Κ.»	53	13555	εἰς θέσιν 18 Β.—68 Δ., Φεβρ. 14 δι' Ἀμμουαίη Μπαίη
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϋδίρι»	56	10422	ἔφθ. Βαγκούνερ 20 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. δι' Ἀιμουαίη Μπαίη
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθε Τρίνινταν 14 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 6 Φεβρ. δι' Ἀμδέρσαν
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	«Οθωα Κ. Λέφας-Τετενές	15	1265	ἔφθ. Πειραιά 6 Φεβρ., ὑπόει Μασσαλίαν ἀπό διετίας
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωπταράρθοιους	20	909	ἔφθ. Ρουέν 17 Φεβρ.
ΚΑΒΑΛΑ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	εἰς Τόκιο, ὑπό πυμπλήρωσιν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	56	10122	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διήλθε Θέουταν 6 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιβ.)	έτ. «Πατορίφικα»	41	7176	εἰς Τάραντα, ὑπό παραλαβήν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Ασυρόρα»	56	8200	διήλθε Θέουταν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούΐτα»	43	7257	ἔφθ. Αμδέρσαν 4 Φεβρ., ἐπισκεψή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	εἰς Κόντινεντ, ὑπό παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	41	5588	ἔφθ. Γκάρστον 23 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	άνεχ. Αμδέρσαν 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Βιζαγκαπατάν 20 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφούνιδη»	24	5185	άνεχ. Αμδέρσαν 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	ἔφθ. Λίδανον 17 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	ἔφθ. Μπουένος 'Αύρες 15 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	ἔφθ. Βομβάν 18 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 Φεβρ. δι' Ἀμδέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	ἔφθ. Ρουέν 21 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	ἔφθ. Αμδέρσαν 22 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	διήλθε Τζίμποτι ἀπό 15 Ἰαν. διά Μασσαλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άνεχ. Καλκούτταν 21 Φεβρ. διά Πόρτ Ελίζαμπετ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Αμδέρσαν 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπι»	55	8799	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΓΓΙΑΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ίρις»	42	6782	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαυίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Ταμπίκο 16 Φεβρ. διά Τζάκσονβιλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7123	διήλθεν 'Αγ. Βικένιον 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γιούνιτας»	43	7253	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. δι' 'Υμουίντεν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	ἔφθ. Πόρτ Αρθουρ 16 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7588	άνεχ. Ταμπίκο 16 Φεβρ. διά Τζάκσονβιλ
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιβ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Νέαν Καλλιδονίαν 1 Φεβρ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις

A DEN THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,"

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτι. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	άνευ. Ρόπτερνταμ 22 Φεβρ. διά Γκοτέμπουργκ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λι6.)	έτι. «Πίονιρ»	42	9796	άνευ. Ρόπτερνταμ 18 Φεβρ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λι6. δεξ.)	έτι. «Οσεαν Κάργκο»	36	10291	διήλθε Θέουταν 10 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λι6. δεξ.)	Γ. Σιγάλας	57	20630	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτι. «Καρρέτο»	20	1618	έφθ. Οδησσόν 20 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λι6.)	έτι. «Πανιάρ»	43	7245	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 18 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτι. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	διήλθε Πούλο Μπούκου 22 Φεβρ. διά Μανίλλαν
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτι. «Φροσίνο»	13	2000	έφθ. Ιρουέν 14 Φεβρ.
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ	έτι. «Χάρτλαντ»	42	7176	έφθ. "Εμδεν 4 Φεβρ.
ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ (λι6.)	έτι. «Οσεάνικα»	44	7141	έφθ. Τόκιο 13 Φεβρ.
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτι. «Λαστιμπίριαν»	44	7281	άνευ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 8 Φεβρ. διά Ολλανδαν
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ	έτι. «Γκάλλαρος»	37	5282	άνευ. Ρόπτερνταμ 15 Φεβρ. διά Σιδενύ
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λι6.)	έτι. «Οτσεάνικα»	43	7233	άνευ. Ρόπτερνταμ 26 Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λι6.)	έτι. «Κάνοντους»	41	7431	άνευ. Γιαβάτα 4 Φεβρ. διά Ινισσίμα
ΚΕΦΑΛΟΣ (λι6.)	έτι. «Τζ. Σ. Τράουπορτ»	26	5717	άνευ. Μπράκε 22 Φεβρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λι6. δεξ.)	έτι. «Βόλκαν»	56	20639	έφθ. Μορμούρια 18 Φεβρ.
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτι. «Νταλχάσους»	57	8500	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 20 Φεβρ. διά Δουγκέρκην
ΚΛΑΣΣΙΚ (λι6.)	έτι. «Μπελμάρ»	44	7190	εις Τάν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΝΟΖΑ	έτι. «Τράμπι»	43	7248	άνευ. Κοίλδοττάμ 19 Φεβρ. διά Σάύρβιλλ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτι. «Οργύιας»	44	7159	διήλθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λι6.)	έτι. «Κολουμπέλλα»	43	7239	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτι. «Νεπτούνια»	13	9424	άνευ. Όζάκαν 15 Φεβρ. διά Σημάττλ
ΚΟΜΕΤ (λι6.)	έτι. «Μονάρκας»	43	7250	άργει. Ρόπτερνταμ 25 Ιαν., έπισκευή
ΚΟΝΔΩΡ	έτι. «Άγκουιλλα»	19	2949	διήλθε Ντάρερ 21 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λι6.)	έτι. «Σάν Άγκουστιν»	42	7178	άνευ. Σπέτζιαν 18 Φεβρ. διά Πόρτ Μπρέιρα
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτι. «Ρόλα»	19	662	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ.
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτι. «Οξίλιαρ»	41	5173	εις Λονδίνον από 27 Ιαν.
ΚΟΡΘΙ	έτι. «Μοντεπάρτο»	45	8390	έφθ. Γένοβαν 2 Φεβρ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λι6ε.)	έτι. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνευ. Τάν 30 Ιαν. διά Βενεζουέλαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λι6ε.)	έτι. «Φριγκούέρας»	56	10567	διήλθε Παναμάν 3 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΝΤ	έτι. «Ζίτα»	43	7075	άνευ. "Αμπούργον 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΥΗΝ	έτι. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	άνευ. "Αμπούργον 16 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΣΜΙΚ (λι6. δεξ.)	έτι. «Χόμι»	56	29500	εις Γιοκοχάμαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΡΗΝΗΣ (λι6. δεξ.)	έτι. «Μάρα»	56	24000	άνευ. Καλκούτταν 23 Φεβρ. διά Βουλώνην
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λι6ε.)	έτι. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	άνευ. Ρόπτερνταμ 7 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΟΝΟΣ (λι6.)	έτι. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνευ. Κόμπιε 19 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτι. «Κάνοπος»	54	10608	εις Γιοκοχάμαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λι6.)	έτι. «Κυανός»	43	10448	άνευ. Καράτσι 25 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτι. «Εσκριούλα»	44	7292	διήλθε Ντάκαρ 16 Φεβρ. διά Αραβίαν
ΚΥΜΟ (λι6. δεξ.)	έτι. «Γκλάρα»	56	26000	άνευ. Ριγέκαν 21 Φεβρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΥΡΑ (λι6. δεξ.)	έτι. «Βάντα»	48	7330	άνευ. Χάρρην 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτι. «Σάντα Βαρθάρω»	21	2294	Ίδε : «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ», ώς μετωνομάσθη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτι. «Κογκιστάντορ»	45	7157	άνευ. Αλγερίουν 20 Φεβρ. διά Σάφι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτι. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άνευ. Βαλτιμόρην 22 Φεβρ. διά Ούζαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λι6.)	έτι. «Εστρέλλα»	16	1999	έφθ. Τακοράντι 22 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ (λι6.)	έτι. «Κωστής»	44	7243	διήλθε Λισσαδώνα 22 Φεβρ. διά Θέουταν
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΥΘ	έτι. «Εργάκα»	53	11262	διήλθε Παναμάν 11 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτι. «Μπάτικο»	43	10195	άνευ. Περσικόν Κόλπον 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΛΑΜΥΡΑ	έτι. «Πλέντρεγκαλ»	45	7247	άνευ. Ρόπτερνταμ 12 Φεβρ. διά Γκάλεστων
ΛΑΡΓΚΟ (λι6. δεξ.)	έτι. «Σάργκα»	56	23880	εις θέσιν 40 B. — 42 Δ., Φεβρ. 18 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτι. «Κρούζ»	24	3658	άνευ. Περσικόν Κόλπον 9 Φεβρ. διά Φόλεϋ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτι. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Νοδορωσίσκην 12 Φεβρ.
ΛΙΛΑ (λι6.)	έτι. «Ελληνικά συμφέροντα»	43	7156	άνευ. Λά Πλάταν 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΙΜΠΕΡΕΙ·ΤΟΡ	έτι. «Φορταλέζα»	43	7030	άνευ. Λιττή Πέντρο 15 Φεβρ. διά Μπατόν Ρουζ
ΛΙΝΤΑ (λι6.)	έτι. «Πλαναμερικάν»	44	7256	έφθ. "Αμστερτάμ 9 Φεβρ., έπισκευή
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτι. «Ρίο ντέ Κάστρο»	43	7262	άνευ. Αστόρια 18 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΛΙΩ·Ι·ΝΤΑ (λι6.)	έτι. «Ατλαντικά»	43	7176	έφθ. Ρόπτερνταμ 1 Φεβρ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λι6.)	έτι. «Ρίο Αζούν»	44	8536	άνευ. Ριγέκαν 17 Φεβρ. (διαταγάς)
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λι6.)	έτι. «Γουέστ Ιντιες»	44	1910	άνευ. Τάν 12 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτι. «Ερεβεστ»	44	2127	έφθ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ.
ΛΟΥΔΟΥ (Λιβάνου)	έτι. «Σάργκα»	19	974	άνευ. Χαβάναν 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΛΟΥΣΥ (λι6.)	έτι. «Λέβαντ»	17	1936	άνευ. Τέργεστην
ΛΥΡΙΚ (λι6. δεξ.)	έτι. «Μονρόβια»	57	7550	άνευ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σατούρ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτι. «Θήσατρο»	43	10428	εις Ουέστ Χάρτλεπου, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτι. «Βιβλελέπ»	27	6192	άνευ. Πρόβιτενς 6 Φεβρ. διά Τέξας Σίτυ
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λι6.)	έτι. «Μπράοντ»	44	7160	άνευ. Νέαν Υόρκην 12 Φεβρ. διά Αμέρεσαν
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτι. «Μαγγαλλάνες»	44	7215	εις Χούλλ, ύπα παραλαβήν
ΜΑΙΡΗ (λι6.)	έτι. «Παρένα»	21	1489	άνευ. Πειραιά 19 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτι. «Μονρόβια»	49	5685	διήλθε Παναμάν 12 Φεβρ. διά Οζακαν
ΜΑΚΡΩΝ (λι6.)	έτι. «Κάννασα»	96	1594	άνευ. Φιλιπποβίλ 19 Φεβρ. διά Τέξας Σίτυ
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτι. «Γουέστερνη»	43	7161	άνευ. Πιούμπινο 20 Φεβρ. διά Παραμαρίμπο
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτι. «Χερέντια»	18	3756	έφθ. Κουβέντι 17 Φεβρ.
ΜΑΝΟΣ (λι6.)	έτι. «Ολμέντο»	43	7210	άνευ. Μπάχιαν Μιτλάγκαν 13 Φεβρ. διά Αμέρεσαν
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου)	έτι. «Μάρα»	29	8971	άνευ. Γκρήνοκ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λι6.)	Φ. Κυπριανού	19	5670	διήλθε Σιγκαπούρων 11 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λι6.)	έτι. «Μάσοντ "Ολύμπους»	19	2042	άνευ. "Εμδεν 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτι. «Παρανάλτο»	43	7189	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Γενοβαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λι6. δεξ.)	έτι. «Ράλλη»	19	6862	έφθ. Πενσακόλαν 25 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (νόνδουρ.)	έτι. «Οσεαν Κάργκο»	56	20500	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΓΚΩ	έτι. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνευ. Λός Αντζελες 21 Φεβρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΑ II. (λι6.)	έτι. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διήλθεν Αλγερίου 22 Φεβρ. διά Παλέρμον
ΜΑΡΙΑ Δ. (λι6.)	έτι. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνευ. Βέζερ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Κ. (λι6.)	έτι. «Κοντάνια»	56	8500	άνευ. Μόντιλ 21 Φεβρ. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτι. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	έφθ. Ρεσιφ 22 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτι. «Βέγας»	43	7176	έφθ. Καλκούτταν 12 Φεβρ.
	έτι. «Αρκουλ»	22	4949	

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.
 STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP
 80 BROAD STREET
 NEW YORK, N.Y.

ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουεστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διηλθε Λισσαβώνα 21 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	άνεχ. Ρεουνίον 19 Φεβρ. διά Χάβρην
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενσαμπέ»	41	4729	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 12 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	όργει Πειραιά 5 Φεβρ., έπισκευή
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίεντα»	24	4701	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	όργει Τάιν άπό 22 Ιαν., έπισκευή
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκερασίμο»	20	3483	άνεχ. Σαντιέγκο 19 Φεβρ. διά Πόντος
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7033	εἰς θεσιν 42 Β. — 31 Δ., Φεβρ. 10 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Άμμερσαν 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5185	έφθ. Τεργέστην 19 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικη»	55	23871	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 15 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπότο»	54	18763	άνεχ. Βερσικόν Κόλπον 2 Φεβρ. διά Φόλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	έφθ. Άμμερσαν 14 Φεβρ.
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	έφθ. Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. (διά Ριγιέκαν)
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	άνεχ. Σιδώνα 17 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χωνδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικη»	43	7176	έφθ. Νέαν Ύόρκην 22 Φεβρ.
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπη»	12	5254	διηλθε Ντακάρ 28 Ιαν. διά Κολόμπο
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάικας»	45	7254	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ.
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	διηλθε Παναμάν 9 Φεβρ. (διαταγάς)
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ.
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Λογδίνον 13 Φεβρ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	διηλθε Παναμάν 10 Φεβρ. δι' Ατλαντικόν
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διηλθε Σιγκαπούρων 18 Φεβρ. διά Σιμότσου
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικη»	25	6806	άνεχ. Λογδίνον 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Η. Κοριόπτη»	44	7215	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 16 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σαΐν Μικέλη»	29	2666	έφθ. Γάνδην 15 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	έφθ. Περουβίαν 20 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Αντρια»	56	8000	διηλθε Ντάρμπιταν 11 Φεβρ. διά Τσιτταγκόγκ
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	έφθ. Τρίνινταντ 20 Φεβρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «Η' Ήστερνη»	43	6674	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ") 15 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιβ.)	έτ. «Καλλάσ»	43	7129	διηλθε Φάλμουθ 10 Φεβρ. δι' Αλμέριαν
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτια»	00	2302	διηλθε Κολόμπο 15 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έποδισε Χιροσίμα 15 Φεβρ., έπισκευή
ΜΠΑΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Σπέτζιαν 18 Τεβρ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Έλλαρριερς»	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ.
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπτα»	44	7256	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουαΐη»	42	7303	διηλθε Μπέρεραν 12 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Περουβίαν 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάιτε»	56	10061	άνεχ. Περουβίαν 18 Φεβρ. δι' Αύρες
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανάϊλη»	30	9243	διηλθε Τρίνινταν 4 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Αγιον Φραγκιόκον 13 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Οζάκαν 16 Φεβρ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Άριστα»	43	7176	έφθ. Πειραιά 22 Τεβρ.
ΜΥΡΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	άνεχ. Τακόμα 10 Φεβρ. δι' Ιντσόν
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Μπόναν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	διηλθε Λάς Πάλμας 22 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΕΣ ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20899	άνεχ. Μπαχρέιν 9 Φεβρ. δι' Ιβακούνι
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20250	εἰς Ινσιόμα, ύπό συμπλήρωσιν.
ΝΑΕΣ ΚΡΟΥΣΣΑΝΤΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Τρίος»	56	21600	διηλθε Ντάρμπιταν 9 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΕΣ ΠΑΝΘΗΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νόρμαν»	54	15841	άνεχ. Λίνερπουλ 24 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νίγκα»	43	8500	διηλθε Τρίνινταν 9 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Φίλαδελφειαν 13 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεβέρντη»	45	7176	άνεχ. Βιζαγκαπτανά 25 Φεβρ. διά Λορεντζό Μάρκες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιβ.)	έτ. «Βιάννα»	56	10000	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Αμβερσαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Φίλαδελφειαν 13 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ-Υ-ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	άνεχ. Φίλαδελφειαν 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 11 Φεβρ. διά Τάιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένα»	45	7255	άνεχ. Αμβούργον 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Αντριθάπορ»	43	8428	διηλθε Λάς Πάλμας 15 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ

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

JAMES SMYRNILOUDIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE
608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

CABLE ADDRESS :
"SMYRNILOUDI, BALTIMORE"

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

Phones { Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES
PORT - SAID (Egypt)
Agents for: HELLENIC LINES LIMITED., Piraeus and New York, since 1938
and other leading Greek and Foreign Shipping Companies.

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

ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεδάδως	29	4142	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ.
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	διηλθε Πιραλάρ 25 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	άνεχ. Όρλεάνην 20 Φεβρ. διά Σιμίζου
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΠΤΟΥΝΤΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	διηλθε Χερβούργον 19 Φεβρ. διά Μαδέρας, έφθ. 23
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Ράς Τανώρα 13 Φεβρ. διά Σάντος
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόεσσα»	18	3335	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά Μπάρι
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ. «Μίνως»	19	2178	έφθ. Αλεξανδρειαν 12 Φεβρ.
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Βρέστην 22 Φεβρ. διά Νιούπορτ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	εις Θεσιν 1.20 Β.—11.28 Δ., Φεβρ. 21 δι' Αραβίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Αλεξάντερ»	20	6109	διηλθε Λάς Πάλμας 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	έφθ. Μπασασένι 22 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονδζό»	44	7255	διηλθε Παναμάν 25 Ιαν. διά Ριγιέκαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λειδαίας»	43	7121	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	άνεχ. Κιουρασάα 14 Φεβρ. διά Σαιν Βίνσεντ, έφθ. 24
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	διηλθε Λός Αντζελες 2 Φεβρ. διά Τόκιο
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ.
ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ.
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλα Ναθαρένα»	43	7197	εις Ντέριντζε 4 Φεβρ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άνεχ. Πούντα Καρντόν 21 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	άνεχ. Δουγκέρκην 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πλασμέντες»	56	7600	εις Γλασκώθην, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Πλετρόλεας»	52	12191	διηλθε Κείπ Τάουν 19 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπουν
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λιβ.)	έτ. «Πολαμύρω»	53	5826	άνεχ. Βέγκεζακ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έλληνικα συμφέροντα	41	5079	έφθ. Αμέρερσαν 25 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ., έπισκεψη
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πρίμουλας»	43	7027	Σαδόναν 21 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεος»	52	12029	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρη 18 Φεβρ. διά Βομβάην, έφθ. 23
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	διηλθε Βιραλτάρ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Αμέρερσαν 5 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	διηλθε Λάς Πάλμας 19 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διηλθε Γιραλτάρ 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΥΤΣΙ (λιβ.)	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	έφθ. Μόλι 20 Φεβρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λιουπέρ, Φράγκετο»	44	7061	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 3 Φεβρ.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Αρούμπαν 18 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΤΕΒΟΝ (λιβ.)	έτ. «Βιδάλετ»	24	5789	άνεχ. Πούντα Καρντόν 12 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤ-ΤΟΡ	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	άνεχ. Σάμπονταν 19 Φεβρ. διά Βρέμην
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Παρασασόφ»	44	7256	διηλθε Γιραλτάρ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	46	8257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	διηλθε Λάς Πάλμας 15 Φεβρ. διά Κόνακρου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	54	11208	έφθ. Πούντα Καρντόν 8 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	56	8176	διηλθε Τρίνινταν 14 Φεβρ. διά Καράτσι
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	55	11380	διηλθε Μίρι 11 Φεβρ. διά Κελόγκ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	55	8690	άνεχ. Νάουρου 11 Φεβρ. δι' Είβονμάουθ
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Γκαμπρός»	44	7244	διηλθε Ντακάρ 6 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	έφθ. Τάμπαν 8 Φεβρ.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ρεζολούτ»	56	10580	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσοτοσεάνικα»	54	5653	άνεχ. Νεάπολιν 22 Φεβρ. διά Μπόναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	έφθ. Τσαρλεστων 23 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διηλθε Λάς Πάλμας 13 Φεβρ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652	άνεχ. Μένα Σαουντ 12 Φεβρ. δι' Εύρώπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΞ (τάνκερ)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	άνεχ. Μπάχρειν 22 Φεβρ. δι' Ούμι Σαΐδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	άνεχ. Αμπούργον 27 Ιαν. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221	διηλθε Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διά Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	14009	άνεχ. Παρεύτο λά Κρούζ 19 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17725	έφθ. Λά Πλάταν 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678	έφθ. Ντούκες 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	έφθ. Αμπούργον 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ. δι' Είβοντέιλ
	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	άνεχ. Περσικὸν Κόλπουν 9 Φεβρ. διά Λά Πλάταν

Τὸ νεότευκτον δαλαμηγὸν
“ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.διά
ΠΑΤΡΑΣ, ΣΑΜΗΝ, ΙΘΑΚΗΝ
ΚΕΡΚΥΑΡΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ,
ΤΡΙΤΗΝ 19 Φεβρουαρίου 6 μ.μ.
ΧΙΟΝ—ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, ΙΘΑΚΗΝ, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	55	13709	άνεχ. Κόρυτον 10 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13713	διηλθε Ντρόμπαταν 8 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ ή (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	55	13934	διηλθε Τενερίφφαν 19 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13665	διηλθε Λάς Πάλμας 14 Φεβρ. διά Περοίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσουθ' Ατλάντικ»	55	18790	διηλθε Τενερίφφαν 7 Φεβρ. διά Μένα Σαούντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ-Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	55	13934	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	20595	διηλθε Λάς Πάλμας 1 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13665	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	49	17792	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 Φεβρ. διά Πούντα Καρντούν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπάλμας»	54	14047	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	49	17794	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ-ΙΜ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	50	17791	διηλθε Ντακάρ 19 Φεβρ. δι' Αραδίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13580	διηλθε Ντακάρ 20 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανόντο»	54	20611	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 20 Φεβρ. διά Πόρτα ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοδάρ»	43	7028	διηλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7256	άνεχ. Λάς "Αντζέλες 20 Φεβρ. δι' Αμέρσαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρείντερ»	44	7211	έφθ. Ταλκαχουάνο 20 Φεβρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-Ι-ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	έφθ. Τόκιο 19 Φεβρ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόρδερς»	27	8627	άνεχ. Κιουρασάο 6 Φεβρ. διά Κολομβίαν
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2174	έφθ. Καρθαγένη 20 Φεβρ.
ΟΠΟΡΤΣΤΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Δάλα Έμπρεσσα»	55	20616	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ.
ΟΥΑ-Ι-Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούδαι Στάρ»	44	7248	άνεχ. Κολουμπία Ρίβερ 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΑΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 20 Φεβρ. διά Χάρην
ΟΥΡΑΝΙΑ ΔΕΞΕΙ.	έτ. «Ούρανια»	32	6430	έφθ. Νέαν 'Ορλέανη 21 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	διηλθε Τρινινταντ 14 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθγ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρασόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Μόμπιλ 19 Φεβρ. διά Χιούστον
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	διηλθε Τρινινταντ 15 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	42	7221	άνεχ. Άμμούργον 4 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	7256	διηλθε Τρινινταντ 13 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	είς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊππο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ	έτ. «Άουνταν»	23	7246	διηλθε Κολόμπο 25 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορια»	56	12807	άνεχ. Άμπανταν 1 Φεβρ. δι' Ωκλαντ
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7224	έφθ. Παραμαρίμπο 21 Φεβρ.
ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	άνεχ. Γλασκώνη 19 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντας είς Κύπρον 22 Φεβρ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμας»	20	5182	άνεχ. Γιοκάσι 24 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Αρίας»	56	10486	άνεχ. Γιαβάτα 20 Φεβρ. διά Τόκιο, έφθ. 24
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπτφώ»	44	7223	άνεχ. Μίδδλεσεμπρο 26 Ιαν. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολισκάλα»	26	4494	έφθ. Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. (διά Γιβραλτάρ)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άνταρίος»	44	7212	έφθ. Χάιφαν 20 Φεβρ., είς ταξίδια Έριθρος Θαλάσσης
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνατίο»	44	7281	έφθ. Νέαν 'Ορλέανη 17 Φεβρ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	09	715	διηλθε Πειραιά 21 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ (δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ματζεδόλια»	29	6598	έφθ. Κουνδίνον 15 Φεβρ. διά Γάλανην
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παραπόρτιο»	25	4687	έφθ. Κωνσταντίνοβα 17 Φεβρ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Τάιν 19 Φεβρ. διά Βρεταν. Γουϊάναν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Μαρίνα»	43	5230	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ-Ι-ΟΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Κωνσταντίνοβα 21 Φεβρ. διά Κόμπε
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10060	έφθ. Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Τόκιο, έφθ. Οζάκαν 17 Φεβρ.
ΠΑΜ	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	άνεχ. Γιαβάτα 4 Φεβρ. διά Λάς "Αντζέλες
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Κορόνα»	20	3594	άνεχ. Άμμερσαν 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρο»	45	7251	άνεχ. Λουδίνον 15 Φεβρ. διά Γκάλεστων
ΠΕΡΑΜΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	έφθ. Χάρην 21 Φεβρ. διά Βαγκούνερ 22 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212	έφθ. Ενοβαν 21 Φεβρ.
ΠΕΡΛ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7139	είς Τίτις, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μάντασκα»	36	7236	άνεχ. Λουδίνον 15 Φεβρ. διά Πούγκετ Σούντ
ΠΕΡΛ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδιο»	55	8001	έφθ. Φράνκλιν 15 Φεβρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδιο»	56	8240	άνεχ. Λουδίνον 15 Φεβρ. διά Πούγκετ Σούντ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοτους»	55	15800	έφθ. Φράνκλιν 23 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πήγασος»	43	7221	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	είς Τίτις, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ελλήσταντος»	45	7056	άνεχ. Λουδίνον 15 Φεβρ. διά Πούγκετ Σούντ
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	έφθ. Φράνκλιν 15 Φεβρ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μάρ έλ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Μπόναν 19 Φεβρ. δι' Ισραήλ
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Χάμπτον ρόδις 19 Φεβρ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Δουκέρην 7 Φεβρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Λισσαδώνα 19 Φεβρ.
	έτ. «Σαιντ 'Ανάργυροι»	24	1435	

ATHANAS MAVROUDIS
 CABLES: STEAMER POINT
"NASSOS," ADEN
 "P. O. BOX," 1227
 SHIPCHANDLER
 GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES
 AGENTS:
 UNITED KINGDOM: **AVGHERINO & APERGUIS**
 154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.
 GREECE: **LYCOUDI BROS**
 33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 4Δ · ΤΗΛΕΦ. 32-823 & 24-303
 ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ, ΤΑΜ. ΠΡΟΝΟΙΑΣ
 ΚΑΤ. ΠΛΗΡ. Ε.Ν., ΑΣΤΗΓΟΣ 6 · ΤΗΛ. 41-111
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING
 HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, KOLOKOTRONI STREET.
 SURVEYING STAFF: ASTINGOS STREET PIRAEUS, PHONE: 41-111
 AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Egypt,
 England, France, Germany, Holland, India & Pakistan,
 Italy, Malta, Morocco, Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	έφθ. Βαλτιμόρη 22 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Φιλαδέλφεια 8 Φεβρ. διά Ρόττερνταϊ καθελκύεται εἰς Αγγλίαν 1 Μαρτίου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λι6.)	έτ. «Άντρια»	57	8000	άνεχ. Είσινυμάσι 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 23 Φεβρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαΐης»	38	2646	έφθ. Βαλτιμόρη 23 Φεβρ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Βαγκούμερ 20 Φεβρ. διά Μαντράς
ΠΟΡΤΑΡΙΤΣΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	άνεχ. Μόντπιλ 21 Φεβρ. διά Χιούστον
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λι6. δεξ.)	ελληνικά συμφέροντα	43	10576	έφθ. Σαβδόνια 19 Φεβρ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	διήλθε λός "Αντζελες 21 Φεβρ. δι' Ιντσόν
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	έφθ. Σπέτζιαν 18 Ιαν., έπισκεψή
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ Όμερση»	24	4928	εἰς Σπέτζιαν άπο 20 Δεκ., έπισκεψή
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Νόρτεγχαμ 5 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λι6.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 Φεβρ. δι' Αμέρερσαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λι6.)	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	έφθ. Σιμίζου 19 Φεβρ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	"Ιδε : «ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ», ώς μετωνομάσθι
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	έρη. Χάρηση 21 Φεβρ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λι6.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	εἰς θέσιν 79 B.—14 Δ., Φεβρ. 8 διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λι6.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	διήλθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	άνεχ. Λίβερπουλ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λι6.)	ελληνικά συμφέροντα	44	7132	άνεχ. Τέρσικον Κόλπον 10 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΡΟΚΟΣ Β. (λι6. δεξ.)	έτ. «Χουέστερν Σῆ»	55	21050	άνεχ. Τάμπαν 19 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΡΟΥΛΑ II. (λι6.)	έτ. «Μαρκούστα»	24	5509	διήλθε Ντώρμπαν 20 Φεβρ. διά Περσικόν
ΡΥΘΜΟΣ (λι6.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Φεβρ. διά Λίβερπουλ
ΣΑΒΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	εἰς Κίγκατον 16 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Σαίν Έλευθερίο»	19	5672	έφθ. Χάμπτον 21 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λι6.)	έτ. «Σούπρεμ»	43	4233	διήλθε Πούλο Μπάκικομ 18 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σάιντ»	44	7176	έφθ. Ραγγούν 21 Φεβρ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	διήλθε Σαίν Μικέλ 21 Φεβρ. διά Σαβάναν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727	άνεχ. Χιούστον 21 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Ταμπίικο 18 Φεβρ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	διήλθε Ντώρμπαν 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασίζα»	23	5372	έφθ. Ραγγούν 21 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν "Αντόνιο»	17	5685	άνεχ. Πόρτο Σουδάν 19 Φεβρ. διά Αμβούργον
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	έφθ. Μπρεμεράχφεν 17 Φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	διήλθε Θέουταν 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	έργει Τάϊν άπο 9 Νοεμ., σερβές
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτίστης»	23	4884	έφθ. Αμέρερσαν 25 Φεβρ.
ΣΑΝΘ (λι6.)	ελληνικά συμφέροντα	42	7125	διήλθε Παναμάν 7 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Βιρτζιτόν 21 Φεβρ. διά Κων)πολιν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	εἰς Ιαπωναν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λι6.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	10000	είς λιμένας Περσικού Κόλπου 1 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Βαλτιμόρη 21 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 Φεβρ. διά Ναγκασάκι
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λι6.)	έτ. «Σάιν Τζών»	44	7176	άνεχ. "Ειδεν 13 Φεβρ. διά Υόρκην
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λι6.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Ρόττερνταν 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνσ»	43	7164	είς μεταφοράς — Αραύμπας — Μαρακάιμπο
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λι6.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	διήλθε Γιρσαλάτρα 2 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΜΠΗΝΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κόκλο Σ.»	45	10656	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	είς μεταφοράς — Αραύμπας — Μαρακάιμπο
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άθια»	20	2606	διήλθε Γιρσαλάτρα 2 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Ταμπίκο 13 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Χάλιφας 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΕΒΙΛΛΑ (λι6.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Αδελαΐδα 13 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	άνεχ. Βαλτιμόρη 21 Φεβρ. διά Μπελέμ
ΣΗ ΓΟΥ-ΙΝΤ (λι6.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7175	είς θέσιν 10 N. — 44 A. Φεβρ. 19 διά Μπάχρειν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λι6.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7251	άνεχ. Μόζι 11 Φεβρ. διά Σηπτάτλ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άνεχ. Λός "Αντζελες 19 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λι6.)	έτ. «Γιουπίτερ»	43	8432	άνεχ. Μπράκε 2 Φεβρ. δι' Ηνιωμένας Πολιτείας
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Ρόττερνταν 1 Φεβρ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	8485	είς μεταφοράς — Αραύμπας — Μαρακάιμπο
ΣΗΚΟΡΑΑ (λι6.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	άνεχ. Πούέρτο Ορντάζ 12 Φεβρ. διά Μίδδλεσμπρο
ΣΗΦΟΡΤ (λι6.)	έτ. «Κάργκα ντελ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Λιβερπουλ 11 Φεβρ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Ριγιέκαν 3 Φεβρ. διά Περουβίαν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λι6.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Αδελαΐδα 19 Φεβρ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Αμβερσαν 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έτ. «Μαγκλίδερας»	45	8197	άνεχ. Γλασκώνιν 1 Φεβρ. Σιά Κόλπον
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	είς Λά Πλάταν άπο 20 Ιαν.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Κιέλου 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Εκλόμπο»	19	6547	έφθ. Τσιτιταθέκιαν 17 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΣΟΦΙΑ Κ. (λι6.)	ελληνικά συμφέροντα	56	10200	έφθ. Βιρτζιτόν 29 Φεβρ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	Κ. "Ατυχίδης"	25	6810	είς Χιροσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίσορας»	43	7199	διήλθε Γιρσαλάτρα 19 Φεβρ. διά Κάλλιαρι
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Αμβερσαν 30 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γκόβικ»	57	21000	άνεχ. Γιαβάτα 28 Ιαν. διά Νευμέα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30159	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 24 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	διήλθε Κολόμπο 23 Φεβρ. διά Γένοβαν

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εἰς ΕΛΛΑΔΑ 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 2-0900

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άνεχ. Αμερίσαν 13 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. καὶ Γιβραλτάρ 24
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (θεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Νέαν Υόρκην 13 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. καὶ Γιβραλτάρ 24
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	άνεχ. Νέαν Υόρκην 13 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	44	7330	άνεχ. Νέαν Υόρκην 11 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άτανάσιο»	15	2557	άνεχ. Μομπάσα 25 Φεβρ. διὰ Τζιμπουτί
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μόναρχ»	43	7131	έφθ. Ταματάδην 21 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	διῆλθε Παναμάν 20 Φεβρ. διὰ Λός Αντζελες
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	έφθ. Κόμπε 21 Φεβρ.
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Σικερρίερς»	43	7231	άνεχ. Μπράκε 15 Φεβρ. διὰ Β. Αμερικήν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Γενόβαν 10 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άνεχ. Κάσσα Αϊλάντ 15 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκόριτια»	20	3526	έφθ. Τακοράντι 22 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (θεξ.)	έτ. «Μπαλμπότα»	54	18717	άνεχ. Λονδίνον 7 Φεβρ. διὰ Σαιν Κίττς
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	27853	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Γιοκοχάμαν
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός	52	12523	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΤΙΝΑΜΑΡ	Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	έφθ. Χαδάνων 19 Φεβρ.
ΤΙΡΥΝΣ (λιθ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ.
ΤΟΡΜΟΙΛΑ (λιθ.)	έτ. «Άντρας»	44	7254	διῆλθε Κιουρασάο 4 Φεβρ. διὰ Βρέμην
ΤΟΤΙΛΑ	έλληνικά συμφέροντα	26	4528	εἰς Μπρεμερχάφεν ἀπὸ 19 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άνεχ. Κεσσίν ἀπὸ 13 Ιαν. διὰ Μπατάρ Αμπάς
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	έφθ. Χουνούλου 17 Φεβρ. (διὰ Νότιον Αμερικήν)
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΑΦ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9795	έφθ. Ρίον Ιανείρου 15 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	έφθ. Βάντο 20 Φεβρ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	άνεχ. Κόμπε 9 Φεβρ. διὰ Γκότεμπουργκ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ.
ΤΡΙΤΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάννουν»	45	10448	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 Φεβρ. διὰ Βενεζουέλαν
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Σάντι»	20	5686	άνεχ. Γενόβαν 23 Φεβρ. δι' Οδησσόν
ΤΣΑ	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Μαντράς 24 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Φ. Κυπριανού	18	5729	διῆλθε Νότιερ 20 Φεβρ. διὰ Σάντερλαντ
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούγιαλ»	42	7035	άνεχ. Γιαδάτα 22 Φεβρ. διὰ Βόρ. Είρηνικόν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 10 Φεβρ. διὰ Νότ. Γαλλίαν
ΥΨΗΛΑΟΥ	έτ. «Νοδενγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 17 Φεβρ.
ΦΑΙΡΤΡΕΙΝ (λιθ.)	έτ. «Φαΐρτρείντ»	21	6675	εἰς Χούλλ 20 Φεβρ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	διῆλθε Τατζόγκ Ούμπαν 13 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Ειδεν 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΦΑΤΙΝΑ (Ιλιάνου)	Κ. Αργύρος	17	1875	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διὰ Λίβερπουλ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουοίνς»	36	2678	έφθ. Οσλο 15 Φεβρ. καὶ Μπέργκεν 22
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	44	7279	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Φεβρ. διὰ Γιαδάτα
ΦΟΙΝΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντιπέντεντ»	43	7237	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 18 Φεβρ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Νεάπολιν 19 Φεβρ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντον»	21	3522	έφθ. Βοστόνην 10 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Καλόν»	56	10483	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7151	εἰς Λίβερπουλ 20 Φεβρ.
ΧΑΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίλ»	57	24000	ε ε Κόμπε, ύπο συμπλόρωσιν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεχ. Πόρτ Αρθρου 7 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΧΕΡΑΛΔ (λιθ.)	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	άνεχ. Αμπαντάν 3 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιθ.)	έτ. «Πτερωτής»	43	7224	διῆλθε Κέιπ Τάουν 15 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	έφθ. Τόκιο 8 Φεβρ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15749	έφθ. Αλγερίου 15 Φεβρ. (δι' Ιταλίαν)
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Λίδων»	44	7150	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	διῆλθε Κιουρασάο 3 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΧΡΥΣ (λιθ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	άνεχ. Αμπαντάν 3 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΧΡΥΣ Χ. (λιθ.)	έτ. «Ούντησωρ»	43	7243	διῆλθε Κέιπ Τάουν 15 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Σεντράλ»	43	7180	έφθ. Τόκιο 8 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Γιούν. Σίππερς»	55	23930	έφθ. Αλγερίου 15 Φεβρ. (δι' Ιταλίαν)
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιθ.)	έτ. «Μαρακάι»	44	7256	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	διῆλθε Κιουρασάο 23 Φεβρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ρόμπλον ντέ Όρο»	40	5557	άνεχ. Σιμότσου 22 Φεβρ. διὰ Σηάττλ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	διῆλθε Πιέρατσι 22 Φεβρ. διὰ Παλέρμου

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE.

London Agents: JAMES A. MCLAREN & Co Ltd.
65 Bishopsgate E.C. 2

PHONES: DAYS MA 5-6989
NIGHTS MA 3-6316

CABLE: COLSHIP

COLONIAL SHIP SUPPLY, INC.
QUALITY STEWARDS — DECK — ENGINE
CABIN — BONDED STORES

LOUIS SERETIS
BENNY BROCK

4114 COLLEY AVE
NORFOLK, VA.

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

HELLENIC SUPPLY

DION. ASKITIS & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ ΑΜΒΟΥΡΓΩ,,
Fresh and dry stores, Bonded stores,
Deck-and Engine Stores

Office and Warehouse: HAMBURG-FREERPORT
Brooklorkai 12
After office-Hours: 45 21 21

Telegrams: ASKITIS
Telephone: 33 85 77
(13 Lines)

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP-CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι
των Έλληνικών πλοίων

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

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Tel. Addrs: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΔΙΟΚΥΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΑΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής, καταστρώματος
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί άντεπόδιστοι των AMEROIDS εις Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ
2, Selkirk Street—CAPE TOWN

S. G. COTTAKIS

SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63, Rue Nebi-Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI ALEXANDRIA

GALANOS SHIP SUPPLY - CO.

20. South Water Street

MOBILE, ALA.

NICK GALANOS

PHONES | DAY 3-0464
or 3-5730
NIGHT 6-4564

ESTABLISHED IN 1869
HEAD OFFICE: 9. RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—
C. P. FRESHWATER, 10, Leadenhall Street, London E. C. 3.
Telegrams: "FRESUPPLY, FEN." Telephone: AVEnue 4773

LIVERPOOL: POLLEXFEN & CO. LTD., Chapel Chambers North
28, Chapel Street.
Telegrams: "POLLEXFEN." Telephone: CENtral 72067

GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "LINDEN." Telephone: CENtral 1914

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158)9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

57)65, FONTENOY STREET, LIVERPOOL, 3,
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

E. E. SHARP & SONS (NORTHERN), LTD
BOROUGH ROAD NORTH SHIELDS.

LIVIERATO & CO.

P. O. Box 1224
"PIRAMIS," ADEN
SHIPCHANDLERS
SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ-ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ" ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD-CORFOU

JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas, J. Paraskevas & Co. Succrs)
SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel. Addres: ANGOURAS

Telephone: 29965

HELLENIC SHIPSTORES

BREMEN

NIC. FOTOU & CO.

Νωπά και ξηρά έφοδια, έφοδια τράνζιτ
ύλικά μηχανής και καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office:
Bremen 8, Nordstr. 344)46
Telefon 838867

Night phone:
N. Fotou 83095.
Cables: FOTOU, Bremen

KARL LEICH

Ships-, Tanks - and Boiler - Cleaning

HAMBURG 4, BERNHARD NOCHTSTR. 77

TELEPHONE: 42 07 29 (NIGHT CALL: 45 72 01)

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΦ.: PULOS, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ.: 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139)141 Park Road

LIVERPOOL 8.

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχη όμεσον και άμεστον έξυπηρέτησιν.

183)185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH" ALL PORTS

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 2614648 OFFICE SCHLACHTE 29

Telegrams: AUSRUETUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G.

HAMBURG

BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON

PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53-7 38

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

CABLE ADDRESS: "VARCADOS,"

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices
and Entire Satisfaction.

EIS THN ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG III GERMANY
THΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΔΑΣ
F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

CABLES: 15 & 16 HONG KONG STREET TELEPHONE:
"FOODTON," P. O. Box 1263 22894, 21504
34561

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE,
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate: 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

Telephones:
AVenu 2671)2

For World Wide Information

Regarding Port Facilities and Charges, Repairs, Stevedoring, Grain Fittings, Agency,
Towage, Tallying, Water, Stores and Provisions, "Laying up" Facilities etc., etc.
Costs Relating to above services, Investigated

CONSULT **A. E. SHEPPARD & CO.** BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

Cables:
"AESALPORTS," London

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannibollwerk 10 Telefon 35 16 31
Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea
and Western Baltic

Wireless Call - Signal: D A A B
All kinds of salvages and towages undertaken

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."

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS
PROVISION & MARINE HARDWARE

TELEPHONE:

DAY : Pacific 2635
NIGHT: Marine 5949
Cedar 8094

193 EAST HASTINGS STREET
VANCOUVER 4, B.C.
CANADA

CABLES:

"SHIPSTOR,"
VANCOUVER, B.C.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL. 113994 - 113984 - 24510
TELEGRAMS: DIOSKURO!

N. MAVROLEON AMSTERDAM
SHIPBROKERS & AGENTS
DAMRAK 89
TEL. 40115

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.
BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phone: Office 59.33
Residence 58.39

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

36 CAMOMILE ST. E.C. 3 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. SEABURDOCK
STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
Λιμένας
Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ Ναυ-
τιλιακά ζητήματα.

SHIPSTORES

RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικών
καταστρώματος και μηχανῆς. Τροφοδοσίαι.

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

CUXHAVEN 2125 ΤΑΧΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΟΥΝΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE LONDON, E.C. 2.
Teleg.: "AGESILAUS," LONDON
"AGESILAUS," LONDON

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

CABLE ADDRESS:
SENOJ - PORTLAND, OREGON
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

GRAIN FITTING & TRIMMING

W. J. JONES & SON, INC.
817 BOARD OF TRADE BLDG.
PORTLAND, OREGON

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

AGENTS AT PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY COMPANY
14a George Skouze Street - Tel. No. 44.479

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

Cable Address: COLOMBO 1. (CEYLON) Telephone:
COMPLYSHIP. "HIRDARAMANI BUILDINGS,"
65 CHATHAM STREET Office: 6406
Stores: 5937 Residence: 81738

For quality prompt and efficient service

in
Provisions and Groceries
Fresh and Frozen Meats Engine
and deck Supplies

United Kingdom Agents: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams: "AGESILAUS," London

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

Best of work - Most Moderate prices
The only yard in Continent to skim crank
pins on board the ship on the spot with
their own designed machine

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 four lines Tel. Address: POLITROMM

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

Telephone: ROYAL 7981

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION
80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone : 5082
Whitehall 3 | 5083
5084

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικόν μή δξειδούμενον διά δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι ξύλου καὶ γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διά ἐπαναχρωματισμόν.

"CAMERONS", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ

Ειδικῶς παρασκευασμένα διά τροπικά κλίματα

"CAMARINE", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΗΤΠ-ΤΑΝΚΣ
Διά τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου καὶ υδατος.

"CAMLAC", ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΑΠ.
Παρέχει ἔξαιρετα ἀποτελέσματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

CAMREX PAINTS LTD.

CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephone:
4401 SUNDERLAND or
2362 AVENUE-LONDON
26,832 CARDIFF

Telephones:
"CAMREX", SUNDERLAND
CARDIFF

PORT OF LIVERPOOL REA LIMITED

Pacific Building, James Street, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Telephone: Nos 3361.36-3361.37-3361.64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp

JOSEPH J. LEE & CO.

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES BATAVIA STREET 17
ANTWERP

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,
18/19, GT. ST. HELEN'S
LONDON, E.C. 3. TELE: AVENUE 5048
AND
AVGHERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE,
LONDON E.C. 2. TELE: BISHOPSGATE 1343

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΤΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

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

ΑΘΗΝΑΙ
ΤΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 42.328

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικών Σιδηροδρομικών και 'Ατμοπλοϊκών Εισιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Ἐργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ"

ARGO SHIPPING & TRADING CORP.,

530 West Sixth Street,
Los Angeles 14, CALIFORNIA

TRAMP SHIP AGENTS

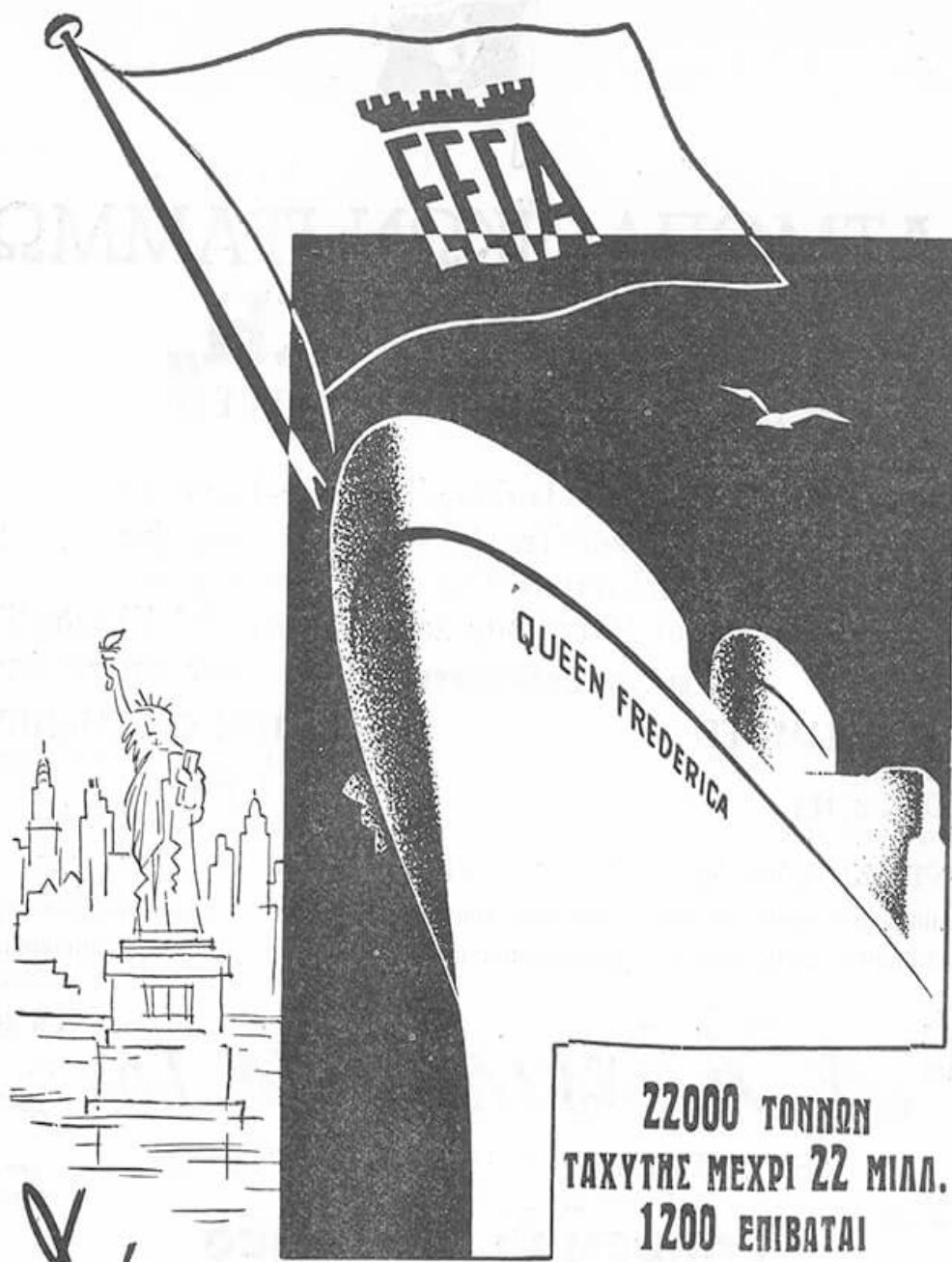
at

LOS ANGELES - LONG BEACH HARBORS

Cable address: "ARGOSHIP", Los Angeles Teletype: LA 1876
Tel: MUtual 6247, MUtual 6248

Representatives:

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



22000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

άνα ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τὸν ἰστὸν τοῦ ὅποιου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ανεσις - Ἐλληνικόν πλήρωμα -
Ἐλληνικό γλέντι - Ἐξαιρετική Ἐλληνική κουζίνα - Πολυτελῆ δια-
μερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 10 - ΤΗΛ. 30-875-76

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," (HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

Έξι Λιμένων Κόλπου Μεξικού-Ιταλίας-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν
Έξι Λιμένων Βρ. Ατλαντικού-Ιταλίας-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν
Έξι Λιμένων Βρεσίου Ατλαντικού διὰ Περσικὸν Κόλπου
Έξι Λονδίνου-Αμβούργου-Ρόττερνταμ καὶ Αμβέρσης δι' Έλλαδα-Τουρκίαν καὶ τάναπαλιν.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y.
Cables: «ELLINIKI» NEW YORK

KENTRIKON: Ίω. Δροσοπούλου 17, ΠΕΙΡΑΙΑ, —Τηλέφωνα: 43.027, 42.870

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C. 3.
Telegrams: «FENBURY» - LONDON

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

Telephones: Day 525
Night 4456

K.R.KNIGHT & CO
101 Leadenhall St.
LONDON E.C. 3

Bankers:
THE STANDARD
BANK OF S.A. Ltd.

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS

Telephones:
MANSION HOUSE 9131

LOURENCO MARQUES

LARGE STOCKS: Fresh and Frozen Meats, Poultry Fish, Dairy Products, Bacon, Hams, Vegetables, Fruit and a large variety of all kinds of Canned-Foodstuffs always available on prompty delivery. All kinds of BONDED STORES PROVISIONS and cigarettes.

Live stock of all kinds can be supplied at short notice.

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
62 Av. ALVARES CABRAL

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως
ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Αντιπρόσωποι ἐν Έλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χωμάτων τῶν γνωστοτάτων
Ἐργοστασίων τῆς Αγγλίας χοησιμοποιούμενων ἀπὸ τῆς τοπιδος μέζοι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήρα TRANSITO τῶν "NELSON," καὶ "EMPIRE," COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: "Εν Πειραιεῖ" Ακτὴ Μισούλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "Εξωτερικοῦ": «UNION»,
>, "Αθήνας": Εύπολιδος 10, Τηλ. 21.441, 81.680. Εσωτερικοῦ": «ΟΥΝΙΟΝ»,

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."

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνάς 14α
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνών 114
ΒΑΙΩΝ	» Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάνη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιφιγενείας και Λεωφ. Θηραίων
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	» Θεμιστοκλέους 4
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Παν. Τσαλδάρη (Πειραιώς) 87

ΚΟΛΩΝΟΥ

ΚΥΨΕΛΗΣ

ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ

Ν. ΙΩΝΙΑΣ

ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ

ΠΛΑΚΑΣ

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ

'Οδός Συρράκου 5

» Κυψέλης 86

Γαννια Μαυρομιχάλη — Καλλιθροίου

'Οδός Μικρας Ασίας 11

» Εύτυχιδου 23

» Παπησίων 164

» Νέτεα 11 & Πανδρόσου

Λεωφ. Έλ. Βενιζέλου 2

'Οδός Σωκράτους 31

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

'Οδός Ιωάνν. Δροσοπούλου 15

ΚΑΜΙΝΙΩΝ

» Αθηνών & Ήπειρου

ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ

» Κανελλοπούλου στρ. 6

Μ. ΣΤΟΑΣ

Λεωφ. Δ. Γούναρη 3

ΝΙΚΑΙΑΣ

'Οδός Αντιοχείας 2

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ - ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΛΗΦΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β', ΛΙΣ, 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 ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ & ΚΑΪΡΩ,

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτερον, ἀγορὰ Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. **STRATIS G. ANDREADIS**

BRANCHES:

ALEXANDRIA : 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO : 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907



Οδός Φιλονού 51β' Μέγαρον Σπυράκη — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγραφική Λνστ: SNEAL Τηλέφωνα: 470.241, 470.242, 470.243



ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ
ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ

ΑΓΓΛΙΑΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑΝ & ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ