

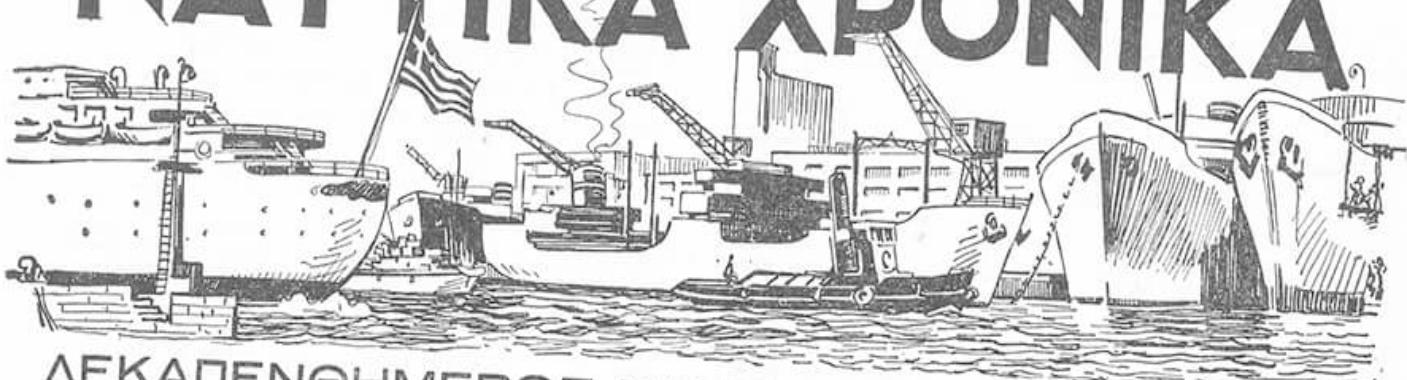
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1957

Αρ. Φύλλου 525/284

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 525/284

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΥΘΑΙΡΕΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

'Επανερχόμεθα ἐπὶ τοῦ κατ' ἐπανάληψιν ἀπασχολήσαντος τὰς στήσεων μεταξὺ πληρωμάτων καὶ πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ λας αὐτὰς φλέγοντος στήμερον ζητήματος τῆς τακτοποιησεως τῶν ἔνεας σημαίας.

'Η πρόσφατος νέα σύσκησις πιέσεως ἐκ μέρους τῆς «Διεθνούς Συν-

ομοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν» ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἀποβλέπει εἰς τὴν σύναψιν μετ' αὐτῆς τριών συμβασε-

ῶν, ἐξ ὧν μία θὰ ἀφορᾶ τὸ μισθολόγιον καὶ τους ὄρους ἑργασίας, καὶ ἡ τρίτη τὴν πληρωμὴν ὑπαγωγὴν εἰς συνδικαλιστικὴν Ὀργάνωσιν ὑπὲρ τῶν «Διεθνούς Κεφαλαίου Ψυχαγωγίας τῶν ναυτικῶν».

Καὶ αἱ τρεῖς αὐταὶ ἀξιώσις δὲν ἔχουν κανὲν ἀπολύτως νομικὸν ἡ-

δασιν τῆς περὶ ἡς προκειται Ὀργάνωσις εἰς ζητήματα διὸ τὰ ὄ-

ποια μόνη ἀρμόδιος νὰ κρίνῃ καὶ ἀποφασίσῃ εἰναι Ἡλλὰς καὶ αἱ ναυτικαὶ τῆς ὁργάνωσις, ἐφ' ὅσον οἱ ναυτικοὶ, τοὺς ὄποιος ἡ «Διε-

θνής» θέλει δῆθεν νὰ προστατεύσῃ, εἰναι Ἑλληνες πολιται. Ἀποροῦ-

καὶ κατηγορηματικὸν ἀπέναντι τῆς Ὁργάνωσης εἰσφορᾶς

Καὶ εἰναι μὲν ἀλλήθες, ὅτι ἡ Διεθνής τῶν Μεταφορῶν, λόγῳ τῆς

εὐρείας ἐκτόσεως τῆς, εἰναι εἰς θέσιν νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν ισχὺν τῆς ἀκόμη καὶ δι' ἐνεργείας ἐκτὸς πάσης ἀρμοδιότητος καὶ νομιμότητος,

ἄλλα δὲν ἀπατώμεθα, ὑπάρχει τρόπος νὰ ἀντιμετωπισθούν τοι-

Γραφείον Ἐργασίας, τῆς Γενεύης, ἡ παγκόσμιος αὐτὴ Ὁργάνωσις

μὲν τὰς εὐρυτάτας ἀρμοδιότητας καὶ τὴν τριμερή συγκρότησιν τῆς ἐ-

κτροσώπων τῶν κρατῶν, τῶν ἐργοδότων καὶ τῶν ἔργατων.

Ἡ προστασία τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἔστω καὶ ἔναν οὐτοὶ ἐργά-

κώς ἑλληνικὸν. Ἐχουμὲνον ὑπὲρ παρόμοιον ζῆτημα τῶν Ἑλλήνων, καὶ γαιαυθρακωρυχεία. Καὶ ἔκει ἐνεφανίσθησαν ὥρισμένα παράπονα,

σίσιν των, ἀναλόφεστης σχετική ἐνεργείας ὑπὸ τῆς μονῆς ἀρμόδιας

Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως.

Κατὰ τίνα, λοιπόν, τρόπον οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ, οἱ ὄποιοι ἐργά-

ζωταὶ εἰς πλοία ὑπὸ ζῆνας σημαίας, καὶ δη πλοία ἑλληνικῶν συμβε-

κότητος, ἀνευ πατρίδος, ἐγκαταλειμμένοι εἰς τὸ ἔλεος, δῆθεν, ἀπαν-

διεθνής Ὁργάνωσιν, σποτελουμένην καὶ διευθυνομένην ὑπὸ ζῆνος καὶ

ἐκπροσωπουσαὶ ζῆνα συμφέροντα;

Νομίζομεν, ὅτι οὕτω ἐπέτρεψε νὰ τεθῇ καὶ νὰ ὑποστηριχθῇ τὸ ζῆτη-

μα τοῦ θερμού ἀρμοδιογρήθη καὶ κατὰ τρόπον κατηγορηματικὸν καὶ εὐ-

θύς ὡς ἐνεφανίσθη τὸ πρώτον κρουσμα αὐθαίρεσις, κατεληφθησαν οἱ

ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ὑπὸ πανικοῦ καὶ οὕτω ἡ «Διεθνής»,

Νά ἐπόρειτο, τούλασθον, περὶ εἰλικρινούς ἐνδιαφέροντος πρὸς

ἀνθρώπους ἐγκαταλειμμένους καὶ γινομένους ἀντικείμενον ἐκμεταλ-

λεστεως ἐκ μέρους τῶν ἐργοδότων των, θὰ πό δυνατὸν νὰ δικαιολο-

γικοσμίως γνωστῶν, ὅτι οἱ υπερτερούντες ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ζῆνας ση-

ματίας Ἑλληνες ναυτικοὶ ἐργάζονται ὑπὸ συνθήκας καλτέρεας ἀντὸ-

ού φισταμένας εἰς πλοία πολλῶν ἄλλων σημαίων. Ἐκείνο ποιούς

εἶπε εἰναι ἡ κοινωνικὴ πρόνοια, καθὶ ἡ χρονικὸν διάστημα ὑπερτερού-

πού τῶν ξένων πλοίων. Ἀλλὰ καὶ οὕτω ἐπεκτείνεται ηδη καὶ ἐπὶ τῶν

ἔνας σημαίας, ἡ ὄποια, καίτοι οὐχὶ ποδὸν ἀρξαμένη, προχω-

εῖ κατὰ τρόπον, ὄπωδεσποτε, ἵκανοποιητικόν.

ΤΑΜΙΕΥΤΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ

Ἐκ τῶν τριών συμβάσεων, τὰς ὄποιας ζητεῖ ἡ «Διεθνής» νὰ ὑπογρά-

σου οἱ πλοιοκτῆται πλοίων ὑπὸ ὥρισμενας ζῆνας σημαίας, ἔκτος τῆς

ἡ ὄποια ἀφορᾶ τὸ μισθολόγιον καὶ τους ὄρους ἑργασίας, αἱ ἀλ-

λλὰ δὲν έχουν καμμίαν σχέσιν μὲ τὴν καλών νοσηνενην προστασίαν

τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ ἀπόδεπτον υπὸ ἀτέχνων συγκαλυπτομένην μορ-

νικήν της «Διεθνούς» καὶ τῶν παραφυαδῶν

Διότι τὶ εἶναι αὐτὴ ἡ βαρεία φορολογία τῶν πλοίων ἐκ τετρακοσίων περίπου λιρών Ἀγγλίας ἐτησίως ὑπὲρ τοῦ παραδόξου «Διεθνούς Κε-

φαλίου Ψυχαγωγίας τῶν ναυτικῶν», τοῦ ὅποιου οὔτε τὴν σύστασιν, οὔτε τοὺς σκοπούς, οὔτε τὴν δράσιν, οὔτε τὴν διαχείρισιν καὶ τὸν ἔ-

λεγχὸν γνωρίζει κανεῖς;

Ἡ τὶ εἶναι ἡ ἄλλη φορολογία τῶν ναυτικῶν διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ «Ειδίκον Ναυτεργατικὸν Τμῆμα» τῆς «Διεθνούς», καθὶ ἦν στιγμὴν οἱ «Ἑλληνες ναυτικοὶ ἔχουν τὰς ίδικας τῶν Ὀργανώτειας καὶ μάλιστα ἐνῷ προσφάτως ἀκόμη εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας ἔχει τεθῆ ζῆτημα καὶ υπεστηρίχθη ὑπὸ τοῦ εἰσηγητοῦ, ὅτι κατὰ τὸ Ελληνικὸν Σύνταγμα δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἡ ὑπαγωγὴ εἰς συνδικα-

λιστικὴν ὄργανων;

Ἄλλα καὶ ἄλλο τι εἶναι παράδοξον εἰς τὴν ὀλὴν παρέμβασιν τῆς Δι-

εθνούς. Εἰς τὸ διτοὶ οἱ «Ἑλληνες ναυτικοὶ οἱ ὑπηρετούντες ἐπὶ πλοίων

νὰ ἔνειας σημαίας χαρακτηρίζονται ὡς δῆθεν χωριστὴ τάξις ναυτερ-

γατών, μονίμως ὑπηρετούντων ὑπὸ ζῆνα σημαίας, ἐνῷ οἱ «Ἑλληνες ναυτικοὶ εἶναι οἱ ίδιοι ποὺ ὑπηρετοῦν ἄλλοτε εἴτε πλοίων ὑπὸ ἔλληνος

πιστεύομεν, ὅτι τὸ δόλον ζῆτημα ἀφέθη τὴν ἀλόγη τὴν ἀνώμαλον αὐ-

τικαὶ ναυτεργατικοὶ οργανώσεις ἀπεμπόλησαν τὰ δικαιωματά των ἡλλη-

κατηγοριδίητη των καὶ ἔδωσαν τὴν εὐκαιρίαν εἰς τὴν «Διεθνή»

ναυτικών ναυτικών ὑδωμένη ὑπὸ ὑπολύτων ὑποδειξεων ἄλλων κυ-
κλών, ἀποβλέποντων εἰς τὴν δημιουργίαν δυσχερειῶν εἰς τὴν θυμα-

της διαστήση των Ελλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιών, ἐκ

τοῦ πολλὰ ὀφελήματα ἀποκομίζουν οἱ «Ἑλληνες ναυ-

ρηματικαὶ ὑποδηπότες καὶ δικαιοδοσίας της καὶ διτοὶ ἀποτελεῖ κα-

τεφρων μειωσιν τοῦ γοντρου της ἡ ἀνάληψις τοῦ ἔργου τούτου ἀπ'

ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ

Εἰς ὡς σημείον ἔχει ὑπερόπου περιοχὴ τὸ ζῆτημα, λόγῳ κακοῦ χει-

ρισμοῦ ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς, εἰς μόνον τρόπος ἀντιμετωπίσεως ἔν-

των, τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυτεργατικῶν Οργανώσεων, τοῦ Κράτους καὶ

τῶν «Ἐφοπλιστῶν. Συγκεκριμένης ἔχουεν τὴν γνώμην, ὅτι κατὰ πρώ-

τον λόγον η Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπονδίας τῶν Μεταφορῶν», πρέπει κατηγορια-

κώς καὶ δηλώση εἰς τὴν «Διεθνή», ὅτι τὸ ζῆτημα τῆς προστασίας τῶν

«Ἐλλήνων ναυτικῶν, ὁπουδήποτε καὶ ἔκανεν ὑπηρετούν, εἶναι ζῆτημα τῆς ἀ-

πολειστικῆς ἀρμοδιότητος καὶ δικαιοδοσίας της καὶ διτοὶ ἀποτελεῖ κα-

τεφρων μειωσιν τοῦ γοντρου της ἡ ἀνάληψις τοῦ ἔργου τούτου ἀπ'

Δέν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι η Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπον-

εις καθεὶδρας σημείον μὲ τὸν ναυτεργατή τὸ ζῆτημα, καὶ ἔχει ἐπιτελέσθε τό-

τὸν «Ἐλλήνων έφοπλιστῶν καὶ στενῆς συνεργασίας μετὰ τὸ «Ἐλληνικὸν Κράτους, ἔξωθεν της ἀκβισμὸν κατὰ τὸν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχει-

ρήσεων, διὸ νὰ προκαλέσῃ εἰς αὐτὰς ἀνωμαλίας καὶ δυσχερείας, σι

ναυτικῶν.

Τὸ Ελληνικὸν Κράτος ἔχει, ἐπίσης, τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διαδηλώσῃ

ση τοὺς υπέρκοδους του, ἐάν οὕτω γίνωνται ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύ-

τέοντας εἰς τρίτους, καὶ δὴ ζένους, νὰ τὸ ύποκαταστήσουν.

Άλλα καὶ ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος ὄφελει νὰ κατανοήσῃ, ὅτι, ὑπὸ

κεφαλαίου καὶ ἑργασίας, ἔχει ώρισμένας υποχρέωσεις, ἀπὸ τὰς ὄποι-

ας δὲν ήπορει τὸ ἐκφύγη. «Ἐφ» ὅσον ὅλα τὸ Κράτη ἔχουν ἀποδεχθῆ

την ρύμισιν τῶν σχέσεων ἐργοδότων καὶ ἑργάτων διὸ συλλογικῶν

συμβάσεων, δὲν είναι δυνατὸν ὑπάρχουν ναυτεργάται ἑργαζόμενοι

εἰς τὸ κενόν μὲ ὄρους καθοριζόμενους ἀπὸ τὴν καλήν ἡ κακήν διάθε-

σιν τοῦ ἐργοδότου. Οὔτε είναι δυνατὸν οἱ ναυτεργάται οὗτοι νὰ μένουν

ζομένων.

Ἐπιτακτικόν, δύθεν, καθηρινοὶ προβάλλει διὰ τὰς ἑλληνικὰς ἐπιχεi-

ρήσεις, αἱ ὄποιαι ἐκμεταλλεύονται πλοία ὑπὸ σημαίας κρατῶν, ποὺ

προνοίας, νὰ προδούν αὐτοδύολως εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῶν υπηρε-

τούντων εἰς τὰ πλοία τῶν «Ἑλλήνων ναυτικῶν ἀπὸ τῶν πλευρῶν τούτων,

διάστησαν νὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τὴν «Διεθνή» τὸ πρόσχημα τῆς παρεμ-

πούσεως της.

Καὶ οὅσον μὲν ἀφορᾶ τὸ θέμα τῆς κοινωνικῆς προνοίας, διὰ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας εἰς τὸ N.A.T. ἐπιτυγχάνεται ἀπολύτως ικανοποιητική λύσις, ἀρκεῖ νὰ στεύσουν οἱ ἔνδιαφρόμενοι πλοιοκτῆται εἰς τὴν μημήσιν τοῦ παραδίγματος τῶν συναδέλφων των, οἱ ὅποιοι ἔχουν ἡδη ἀσφαλίση τὰ πλοιά των εἰς τὸ ἔδρυμα.

Οσον ἀφορᾶ τὸ θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἔχει γίνη ἡδη σχετική ἐργασία, ὡς ὅποιος, ὡς πληροφορούμεθα, ἔχει φθάση εἰς τὸ προτελικὸν στάδιον. Ἔννοεται, ὅτι ἡ ρύμησις καὶ τοῦ ζητήματος τούτου πρέπει νὰ γίνη ὑπὸ μορφὴν ἀποκλειστικῶς ἐλληνικήν, ἀποκλεισμένης ὑπωδήποτε πάσης παρεμβάσεως τῆς «Διείσεως».

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι καὶ οἱ τρεῖς ναυτιλιακοὶ παράγοντες, τὸ Κράτος, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάταις θὰ δώσουν καὶ εἰς τὸ σοβαρὸν αὐτὸς ζητῆμα τὴν ἐμπρέπουσαν λύσιν, καὶ δὴ ταχέως, ὥπως ἔκαμαν καὶ διὰ τὰ ἄλλα ζητῆματα, τὰ σχετικά μὲ τὰς σχερεῖς πλοίου καὶ ναυτικῶν προκειμένου περὶ τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν πλοίων.

ΤΑ "UPS AND DOWNS"

Ἡ κρισιμωτέρα ἀπὸ διείσις περίοδος διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν εἶνε ἡ παρούσα. Ἡ συγκρατημένη αἰσιοδοξία διὰ τὰς ἔξελίσεις τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ μετὰ περισκέψεως διαχείρισις τῶν προγραμμάτων νέων ναυτηγήσεων, ἡ ἀποφυγὴ ἀναλόφεως δανεικῶν ὑποχρεώσεων ὑπερμετρῶν κείνται ἐντὸς τῶν ὄρίων τῆς ἐπαγγελμάτων ὑπαγορευομένης πολιτικῆς.

Ἡδη ἡ ναυλαγορὰ τείνει νὰ ἀποκατασταθῇ εἰς ἐπίπεδα χαμηλότερα, ἀλλὰ καὶ ὄμολοτερα, διὰ τὰ ἦρα πορτία καὶ τὰ πετρέλαια, ἐνῶ τὸ ναυπηγικὸν κόστος σταθερῶν ἀνέρχεται. Ἐναὶ δηλεκίνητον πορθηγὸν τῶν 14—15 χιλ. τόννων προβλέπεται νὰ στοιχιστῇ μὲ παράδοσιν τὸ 1960/61 γύρω τῶν 4.2—4.4 ἑκατομ., δολαρίων καὶ ἐναὶ τάνκερ τῶν 40 χιλ. τόννων ὡς ὀλιγότερον τῶν 250 δολαρίων τὸν τόννον εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, μὲ παράδοσιν τὸ 1960.

Υπὸ τοὺς κρατούντας ναύλους τῶν τάιμ-τσάρτερς μία ἐννεαετία δὲν θὰ είναι, ἵσως, ἀρκετὴ — ἀν ὑπόλογοις καὶ οἱ τόκοι τῶν σχετικῶν δυνατῶν — διὰ τὴν ἀπόσεσιν τῆς ἀξίας τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν καὶ τούτῳ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι αἱ ἀποδόσεις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σταθερῶν θὰ διατηρηθοῦν καθ' ὅλην τὴν ἐν λόγῳ περίοδον.

Κανεῖς, βεβαίως, δὲν ἡμορεῖ τὴν προϋπόθεσιν αὐτὴν νὰ διασφαλίσῃ δι', ἕνα τόσον μακρὸν χρονικὸν διάστημα — προκειμένου ἴδια περὶ τῶν πορθηγῶν τράμπτες — καὶ κανεῖς, συνεπῶς, δὲν θὰ προεξοφλήσῃ τὴν καλὴν ἐκδιασιν τοῦ ἔχειριματος τῆς παραγγελίας ὑπὸ τὰς κρατούσας τιμᾶς ἐνὸς σκάφους, παραδότες μὲτὰ τριετίαν. Ὁ παράγων τῆς κερδοσκοπικῆς ἀδεβαιότητος ὑπεισέρχεται πλήρως.

Ἐπέτυχον μέχρι τούτου οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ὑπὸ τὰς καλυτέρας δυνατὰς συνθήκες νὰ ἔξασθαισον τὰς παραγγελίας ἑκοτάτων πλοίων πορθηγῶν καὶ τάνκερ, μὲ μέσην τιμὴν κόστους κατὰ 25—30% κάτω τοῦ ἡδη κρατούντος. Αἱ παραδόσεις ἔξικονται μέχρι τοῦ 1960/61.

Τὸ περαιτέρω ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ναυπηγήσεις δὲν κρίνεται ὡς εὔλογον ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς τολμήσαντας κατὰ τὴν παρελθούσαν διείσιαν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν εύρυτάτων ναυπηγικῶν προγραμμάτων. Ἡ ἀναμονὴ καὶ ἡ παρακολούθησις τῶν ἔξελίσεων ὑποδεικνύεται ὡς ἐπιβεβλημένη.

Ἡ ἐντάκτη ἐκμετάλλευσις τοῦ εἰς χειρας τῶν ἐφοπλιστῶν μας τονάντι, ἡ διατήρησις τῶν κεκτημένων, ἡ δημιουργία κυρίων ἀποθεματικῶν θὰ πρέπει νὰ ἀποτελέσουν, κατὰ τοὺς μετὰ τὴς δεύσης περισκέψεων ἀντιμετωπίζοντας τὰς συμερινὰς περιστάσεις, τὰς βασικὰς ἐπιδιώξεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Τὰ «ups and downs» δὲν ἀποκλείονται. Τὰ ἀποθεματικὰ κεφάλαια καὶ ὁ περιορισμὸς τῶν ἡδη μεγάλων δανεισκῶν ὑποχρεώσεων εἰνε, πρὸς τὸ πάρον, μια ἀνάγκη διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν. Καπέτω, μετὰ τετραετίαν ἵσως, ἐνῷ καὶ τῶν λίμνητων θὰ συντέμεναι ὁ χρόνος τῆς ὑπηρεσιακῆς τῶν ζωῆς. θὰ ἐπανέλθουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα, μὲ ἀκμαιοτέρας τὰς οἰκονομικὰς δυνάμεις καὶ μὲ τὴν κτηθείσαν ἐν τῷ μεταξὺ πείραν εἰς τὰς ἀποδόσεις τῶν πλοίων.

Ἡ ὑπεραισιόδοξος τῶν ἔξελίσεων προεξόφλησις, ὁ προϋπολογισμὸς τῶν μεγάλων κερδῶν, τὰ ὅποια θὰ ἐκάλυπτον τὰς ὑφισταμένας δανεικάς ὑποχρεώσεις καὶ θὰ ἐπέρκουν διὰ τὰς προκαταδολὰς τῶν νέων ναυπηγήσεων, δὲν φαίνεται νὰ δικαιολογούνται ἀπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὴν ναυλαγορὰν καταστάσεις.

Οσον καὶ ὃν ἡ παγκόσμιος οἰκονομία βαίνη σταθερῶς διευρυνόμενόν ἐσται καὶ ὃν αἱ ἀνάγκαι εἰς καύσιμα καὶ πρώτας ὑλας προδέπονται μεγάλαι κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπομένης ἔτη, δὲν πρέπει νὰ ἀποκλειώνεται τὸ ἐνδέχομενον τῶν μεταπτώσεων, τῶν ἀστομήτων παραγόντων, οὔτε καὶ τὴν ἔξισορρόπτησιν τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως τονάντι. «Ἄν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, ἀγωνιζόμενοι εἰς τὰς ἀκραίας ἐπάλξεις τοῦ στίβου τῶν ὑθαλασσίων μεταφορῶν, κατορθώσουν νὰ κρατήσουν τὰς προκεχωρημένας θέσεις των, ἐνισχύουν τὸν στόλον των μὲ τὴν ἡδη ὑπὸ παραγγελίας τετρακόσια περίου σκάφη, πορτήγα καὶ δεξαμενόπλοια, θὰ ἔχουν θεμελιώσει τὸ μέλλον τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας ἐπὶ βάσεων ισχυρῶν, θὰ κερδίσουν καὶ τὴν τελευταίαν μάχην τῆς ἐπικρατήσεως. Μετ' αὐτὴν εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῆς νίκης θὰ ἀποβλέψουν. Θά

διαθέτουν τότε τὰ ἄφονα οἰκονομικὰ μέσα, τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην τῆς διεθνούς χρηματαγορᾶς, ἵνα χωρήσουν καὶ ποδὸς τὴν πλήρη ἀπολαγή τῶν στόλων τῶν ἀπὸ τὸ παρόλικον τονάζ. Ἐν τῷ μεταξὺ — ὑποδεικνύουν οἱ ἀντικειμενικοὶ παρατηρηταὶ τῶν ἔξελίσεων, ἡ συντρητικὴ τῶν πραγμάτων ἀντιμετωπίσεις, ἡ ἀποφυγὴ τῶν κερδοσκοπικῶν δολιχοδρομιῶν δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται.

Η ΚΑΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Περιζήτητα τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα. Οἱ Ἐβραῖοι τῆς Ἀμερικῆς, νέοι ἀστέρες τοῦ διεθνούς εφοπλιστικοῦ στερεώματος, πληρώνουν τοὺς καλυτέρους μισθοὺς διὰ νὰ ἐπινδρήσουν μὲ «Ἐλληνας ναυτικοὶς, ἐπίσης, μεγιστῶν τῆς Ναυτιλίας Λούντβιχ προσπαθεῖ νὰ προσελκύσῃ τοὺς οἰκιστές της Κεντρικῆς Αμερικῆς δέν τοῦ φθάνουν. Αἱ ικανότητες τὰ πολλὰ προτερήματα τῶν ναυτικῶν μας διεθνῶς ἀναγνωρίζονται.

Μὲ τὴν ζητησιν αὐτὴν αἱ δυσκολίαις ἔξερεσις πληρωμάτων διὰ τὰς ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίοις ἀπόστρεψον ὅσημέραι μεγαλύτεραι καὶ μισθοδοτικοὶ αξιώσεις, λόγω καὶ τῆς ἀθρόας παρολαβῆσας τῶν νεοτεύκτων, θὰ αὐξάνουν. Δεῖν εἰναι ἀδικαιολόγητος ἡ πρόσλεψις, ὅτι οἱ μισθοὶ τῶν αἱ μηχανικοὶ εἰς τὰ μεγάλα σκάφη θὰ ἔξομισον μετ' ὀλίγον μὲ τοὺς μισθοὺς τῶν Ἀμερικανῶν συναδέλφων τῶν, γύρω τῶν 800 δολαρίων. Οἱ καλοὶ εύτυχῶν ναυτοὶ καλύπτουν, διὰ νὰ μη εἰπωμεν δικαιολογούν, τὴν καλυτέραν καὶ τῶν πληρωμάτων ἀντιμισθίαν. Μετέχουν καὶ οὐτό τὸ ἀπὸ μηνὸν πολλῶν πανδαισίας.

Εἰς δόλας τὰς ναυτικάς χώρας η Ἐλλειψις, εἰδικευμένων πληρωμάτων εἰναι καταδέηλος. Αἱ πλεισταὶ, ὅμως, ἔξι αὐτῶν, διὰ τὸν πρόλεψιν τῆς Ιταλίας, τῆς Ἰσπανίας καὶ τῆς Ἐλλάδος, διὰ τὸν διαστένουν οὐδὲ τοὺς νέους εἰς ἀπαρκὴ ἀριθμὸν, οἱ ὅποιοι εἰσερχόμενοι εἰς τὴν θάλασσαν δυνατῶν σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀποκτήσουν τὴν εἰδίκευσιν, νὰ γίνουν καλοὶ ναυτικοὶ, λόγω παραδόσεως η καὶ βιοποιητικῆς ἀνάγκης. Ἐδῶ η ὑποαπασχόλησις καὶ ὡς ἀνεργίας ἔνδημουν πλεον. Τὸ ναυτικὸν ἐπίγεια μελανίες μὲ τὰς δυνατότητας καὶ τὰς παραδόσεις τῆς φυλῆς μας, καταδεικνύεται ἐκ τῶν πραγμάτων, ὅτι εἰναι τὸ ἐπικερδεστέρον πάσης χερσαίας ἀπασχόλησεως. Διατι, ἀφοῦ η ζητησιν ὑπάρχει — ἡ ζητησιν τετράποδα καὶ οὐχὶ στενῶς ἐλληνική — ἀφοῦ η ἀξιοποίησις τῆς ἑλληνικῆς ἐργασίας δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ κατὰ τὸν ἀποδικώτερον τρόπον εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, νὰ μη διευρύνων τὴν κάθοδον πρὸς τὴν θάλασσαν τῆς ἑλληνικῆς νεολαίας. Αἱ τὸ κάθε πλοίον, ἀπὸ τὸν περιστέρων παντοπάιδων, πέραν, ὅμως, τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως. Ἄντι οἱ νέοι μας νὰ μεταναστεύουν καὶ σύν τῷ χρόνῳ νὰ λησμονῶνται τὴν γενέτειραν, εἰναι πολὺ προτιμότερον νὰ ναυτολογούνται ἐπὶ τὸν ἐλληνικὸν πλοιον, νὰ εξειδικεύονται εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ καθίστανται ἀποδικώτεροι διὰ τὴν οἰκογένειάν των καὶ τὴν Οἰκονομίαν μας. Η ζητησιν ἐργατικῶν χειρῶν εἰς τὴν θάλασσαν ὑπάρχει, ζητησιν ζωτάρια, ἥτις καὶ δὲν φαίνεται νὰ υποχωρήσῃ, ἀφοῦ τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίοι αὐξάνονται καὶ πληθυνονται. Αὐτὴν τὴν ζητησιν θὰ ἐξυπηρέτησουν οἱ πειστότεροι λευκοφυλλαδίται, περιοριζομένης τῆς δραματικῆς διὰ τὸν Τότον μας ἀνεργίας καὶ ὑποαπασχόλησεως.

Χρειάζεται, βεβαίως, νὰ μελετηθῇ ἐπισταμένως η ὅλη αὐτὴ ὑπόθεσις. Κατεύθυνσεις σταθεραὶ νὰ χορούνται καὶ αὐτάς νὰ ἀκολουθήσουν τὸ τε Κράτος καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ. Τὸ ζητημα εἰναι γενικωτέρας κοινωνικῆς καὶ παραγωγικῆς σημασίας διὰ τὴν Ἐλλάδα.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΕΙΣΩΔΗΜΑ

Εἰς 47.6 ἐκατομμύρια δολαρίων ἀνήλθε τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικὸν ἐσόδον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι τῶν 34.3 τοῦ 1955. Ὑπερέβη τὸ πέντε ἐκατομμύρια τὸν Ιανουάριον καὶ ἀν ἡ σημειωθεῖσα αὐξησης διατηρηθῇ. Ἐστοι, καὶ μικροτέρα, καὶ κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα θὰ φθάσῃ εἰς ἐπίπεδον τῶν προγονουμένου. Θα καλύψῃ, ἵσως, τὰ δέκα καὶ πλέον τοῖς ἐκατόν τῶν ηγεμόνων εἰσαγωγικῶν μας ἀναγκῶν.

Και αὐτὰ χωρὶς τὴν προβλεπομένη ἀπόδοσιν τῶν ναυπηγείων καὶ τοῦ κέντρου ἐπισκευῶν. «Οταν μετὰ διετίαν συνυπολογισθῇ καὶ αὐτῶν τὸ εἰς συνάλλασμα εἰσόδημα, τότε θὰ πρέπει νὰ ὑπολογίσωμεν εἰς ἐσόδον συναλλαγματικὸν ὑπέρ τὰς ἐκδόμησαντα ἐκατομμύρια δολαρίων, ἀφοῦ ἀφαιρεθοῦν καὶ αἱ εἰς συνάλλασμα δαπάναι τῆς νέας βιομηχανίας διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν πρότων υλῶν.

Τὸ κέρδος δὲν είναι μικρόν, ὅχι ὅμως καὶ τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον. Μὲ τιαν Ναυτιλίαν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας — ἀνεξαρτήτως σημασίας — δέκα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων τόνων, μία ωργανωμένη προσπά-

PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
CABLES: "MARITIME"
ADDRESS: P.O.BOX 306

θεια έκμεταλλεύσεως όλων των διαθεσίμων πόρων είσοδόματος διά την Οικονομίαν μας δεν άποκλείεται να άποδωση συναλλαγματικών είσοδημά εκατοντά πλοίων δολαρίων. Η συνεργασία του έφοπλισμού πρέπει να αποτελέσει την κατεύθυνσιν, την πλέον βασικήν, θα επρεπεί να στραφθεί. Είναι ή πλέον ένδιαφέρουσα, ή πλέον παραγωγή. Ποσάκις δεν τό υπεδειξαμεν!

* * *

Παρέχομεν διά την σύγκρισιν κατωτέρω τους σχετικούς με τους άδηλους πόρους άριθμούς και ένα συνεχεία των έξαγωγών μας. Καταφίνεται έτι περισσότερον τό διάστολον του γαντιλιακού παραγόντος:

ΑΔΗΛΟΙ ΠΟΡΟΙ (Εις έκατομμύρια δολλαρίων)

	1956	1955
Τουρισμός	31.2	29.1
Πρεσβείαι-άποστολοι	4.8	4.3
Μεταναστευτικά έμβασματα	60.9	50.6
Άλλα έμβασματα	16.5	15.1
Έσοδα Ναυτιλίας	47.6	34.3
Τόκοι-μερίσματα	5.8	2.5
Άσφαλιστρα	0.8	0.8
Κρατικά έσοδα	0.5	0.9
Διάφορα	0.8	1.4
Σύνολον	168.9	139.0
Μεταφορά κεφαλ.	30.2	26.1
Γενικόν σύνολον	199.1	165.1

ΕΞΑΓΩΓΑΙ

(Εις έκατομμύρια δολλαρίων)

	1956	1955
Καπνός	64.6	77.7
Σταφίς	27.1	28.0
Σύκα	2.7	2.6
Οίνος	3.5	3.3
Έλαιον-έλαια	4.3	8.3
Έσπεριδοειδή	7.3	3.5
Άλλα γεωργικά προϊόντα	6.7	7.3
Χημικά προϊόντα	11.4	5.9
Μεταλλεύματα	16.6	11.3
Βάμβας	28.7	27.7
Άλλα κλωστούφ. προϊόντα	1.4	27.7
Δέρματα	5.4	5.0
Τσιμέντα	3.2	2.2
Διάφορα	11.0	9.6
Παραγγελία N.A.T.O.	15.2	18.2

ΚΑΙ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΕΚΚΑΗΣΙΣ

Έπανερχόμεθα έπι τού θέματος της έκπαιδεύσεως της άπαραιτήτου διά την κάλυψιν των τεραστίων κενών της όλοντεν αύξανομένης ναυτιλίας μας στελεχών.

Ο χρόνος παρέχεται χωρίς οι ένδιαφέρομενοι έφοπλισταί νά συγκινούνται. Έξακολουθούν ύπολογίζοντες είς την έπανδρωσιν των πλοίων διά της συνεχίζομενης πλειοδοσίας είς τους μισθους των άξιωματικών. Καί αλλοτε έτονισαμεν, ότι δεν μάς άπασχοδει τό θέμα των μισθοδοτικών άξιωσεων των άξιωματικών. Εύφορος, άλλως τε, έξοκλουθει νά είναι ή έργασία της ναυτιλίας. Προεξοφλουντες, ζώμας, ότι ή διαρκώς έντεινομένη έλλειψη, ιδίας είς μηχανικούς, θά δημιουργήση σοδαράτηην κατάστασιν διά τά πλοία, έπισημαίνομεν και πάλι τού κίνδυνον.

Άυτην την φοράν, τό θέμα έχει περισσότερον συγκεκριμένην και έπειγουσαν την μορφήν, έξ αιτίας ένος έγγραφου, τό όποιον άπηγμαντε τό ύπουργειον Εμπορικής Ναυτιλίας πρός τάς Ένώσεις έφοπλιστών είς Αθήνας, Λονδίνον και Νέαν Υόρκην.

Η σοδαράτης τού θέματος καθιστά άπαραιτητον την δημοσίευσιν τού κειμένου του έγγραφου τούτου, χαρακτηριζόμενου ως έξαιρετικώς έπειγοντος. Ιδού αυτό:

1. "Έχομεν την τιμήν νά γνωρίσωμεν, ότι συμφώνως πρός τάς οικείας διατάξεις, προκειται κατά μήνα Απρίλιον νά έκδοση την προκρίξις εισαγωγικών έξετάσεων διά τάς Δημοσίας Σχολάς Πλοιάρχων και Μηχανικών, διά της όποιας θά προσδιορίζεται και ο άριθμός των εισακτών είς τάς Σχολάς ταύτας μαθητών.

2. "Έκ της μέχρι τούδε έκ της λειτουργίας των τεσσάρων Σχολών κτηθείστης πείρας, καταδεικνύεται, ότι τά διατιθέμενα ύπο τού Δημοσίου άριθμός ένος και τού Κεφαλαίου Ναυτιλιακής Έκπαιδεύσεως έχοντος τους οπημενούς του πόρους άπετρου, οικονομικά μέσα, δεν έπαρκουν διά την πλήρη άντιτεπώπισιν τών συνήθων δαπανών λειτουργίας τών Σχολών με περιορισμένον άριθμον τάξεων.

3. Ως έτοιμου, παρά τάς ύφισταμένας μεγάλας άνάγκας της Ναυτιλίας, η προκρήξη θά προβλέπει την κατάταξιν άνα τεσσαράκοντα τό πολύ μαθητών είς έκστην τών Σχολών Πλοιάρχων και τήν Σχολήν Μηχανικών.

4. Έτοιμοι οι Σχολαί είνουν την δυνατότητα νά έκπαιδεύσουν, ταυτοχρόνως, τούλαχιστον, 120—150 μαθητάς περισσότερους, έφ' όσον θά έξασφαλισθούν τά διά την λειτουργίαν τών προσθέτων τημπάτων και τήν πρακτικήν έξασκησιν τών μαθητών άπακτούμενα οικονομικά μέσα.

5. Τά οικονομικά ταύτα μέσα άνέτως δύνανται νά έξασφαλισθούν έτον πραγματοποιηθή ή ύπο τού Ν. Δ. 3539/1956 προβλεπομένη ή δύναται, έπεκτασις τής καταδολής τής έκ έξ (6) μηνιαίων εισφοράς ύπερ τού Κεφαλαίου Ναυτιλιακής Έκπαιδεύσεως και ως πρός τά συμβεβλημένα μετά τού Ν.Α.Τ. πλοίοι ύπο ζένας σημάσιες.

6. "Άρκετοί έκ τών διασχειριστών πλοίων τής καπηγορίας ταύτης, έν οίς οι κ. κ. Β. Γουλανδρής ή έκπρόσωπος των νίων Π. Γουλανδρή, Ι. Θεοδωράκοπουλος κ. α., κατά προφορικάς μετ' αύτών συζητήσεις τού θέματος, είχον άποδεχθή την ποιατήσιν έπειτασιν.

7. "Επίσης τό Διοικητικον Συμβούλιον τών Σχολών, όμοφώνως άπεφάνη, έτι είνε έπιβεβλημένη ή τοιαύτη έπεκτασις, ως άποτελούσα τήν μοναδικήν πρακτικήν λύσιν, ήτις θά έπιτρέψη τήν άπρόσκοπτον

ΤΟ ΜΕΓΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΡΑΤΟΣ

Κατά τό λήξην δεκαπενθήμερην έλαχις χώρην έν μέρα γεγονός Μέγα διά την έθυμηκή του σημασίαν, άλλ' ζητεί άλιγντερον σημαντικόν και διά την ναυτιλιακήν.

"Η άπελευθέρωσις τού Εθνάρχου Μακαρίου, πού άποτελει τήν χρήγην τού τέλους διά την τύχην τής μαρτυρικής μεγάλωνήσου Κύπρου, άπετέλεσε και τήν έμπρακτον άπόδειξην τής πολλάκις έπαναληγμένης άληθείας, έτι διάρχει έν συχρόνην ναυτιλιακήν Κράτος, τό όποιον προσωρινώς δέν καλύπτουν τά έλληνικά χρώματα, άλλά τό όποιον σκιρτά είς τήν φωνήν τής Μητρός Πατρίδος.

"Οπως κατά τήν προεπαναπτυκήν έποχην έπηρξε κατεσπαρμένος είς τά πέρατα τής γης, ίσχυρός Έλληνικός, έποιος έθελουσιών έτεθην είς τήν διάθεσιν τού άπελευθέρωτικού άγδηνος, έτοις και σήμερα είς διά τάς θαλάσσας ύπαρχει ίσχυρά ναυτική δύναμης με Έλληνηκόν πνεύμανα — τά θυμάταις πληρώματά μας — έτοιμην γά έπηρετήση τό Έθνος. Μάς τό άπεδειξεν έν συγκαρεμός τού Έλληνων έφοπλιστῶν οι όποιοι συνηγγνώσθησαν διά νά έξαρσαν τήν τιμήν τής παραλαβής τού Εθνάρχου άπό τον τόπον τής έξορίας του.

"Ο ύπογράφων ύπεστηρίζει πολλάκις άπό τον φιλοξένων στηγάλην τόν Ναυτικῶν Χρονικῶν τήν άγακην αὐξήσεως τής ύπο έλληνικήν σημαίαν χωρητικότητος, δι' έθυμούς, οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους. Άλλα δέν παρέλειψε γά τονίζη, έτι δέν είναι ή τυπική πράξης τής έγγραφης είς τό νησιόργιον, ή συνιστώσα τήν έθυμηκή θρέλειαν, διόπις δέν είναι ή έπηροκότης τού Έλληνης ιμπριάσματος τής Λαμπραντής τής Αιγαίου, τής Τουρκίας και τών άλλων χωρών πού μάς έγιναφέρει περισσότερον.

"Καί οι ίπο Έλληνηκήν και ίπο ξένην έπηροκότητα διογενεῖς δονούνται: άπό τον ίδιον παλμόν. Καί τούτο είνε πού μάς ένδιχφέρει. Ο παλμός τής καρδίας των. Τόν παλμόν αύτὸν μάς άπεδειξην είς "Έλληνες έφοπλιστῶν, δι' τόν έχουν έν πλεονασμό. Ήμείς, οι όποιοι ούδεποτε άμφεδάλαμεν, χαρετίζομεν τό γεγονός και προειδοποιούμεν άπαξ είτι τό Έθνος, έτι δικαιούμενοι νά κινδύνοδεξη γά δευτέρας μίαν ίσχυρά δύναμην τήν όποιαν θυμάται: νά κινδύνοδεξη γά θυνεν έν σύγχρονος κόσμος.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΤΟΥΡΝΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

και με τήν μεγίστην δυνατήν άπόδοσιν λειτουργίαν τών Σχολών.

8. Φέροντες θίνεν ύπ' ούφιν ύμών τά άνωτέρω παρακαλούμενοι θερμῶς θειαν, ώς και τήν άντιτεπωπίζομενην κατάστασιν προγμάτων, μάς γεγνωρίσητε μέχρι τών μεσών τού μηνός Απρίλιου, έσ: οι ένδιαφέρομενοι έφοπλιστῶν συμφωνούν είς τόν έφαρμογήν τού μέτρου τής καταδολής έσφορων έ, έξ (6) μηνιαίων ύπο τών συμβεβλημένων μετά τού Ν.Α.Τ. πλοίων ύπερ τού Κεφαλαίου Ναυτιλιακής Έκπαιδεύσεως: α) προκαλέσωμεν τήν έκδοσιν τού σχετικού Διατάγματος, β) προβλέψωμεν τήν άπο τού Σεπτεμβρίου λειτουργίαν τών Σχολών με τήν μεγίστην δυνατήν άπόδοσιν και άντιτεπωπίσωμεν τά έντειθεν άπορρέοντα ζητήματα.

Ο Υπουργός

Σ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

"Ως είμεθα είς θέσιν νά γνωρίζωμεν, αι άπαντησεις τών πρός άς τό έγγραφον άπειθενται έφοπλιστῶν Ένώσεων δέν έληφθον άκομη είς τό Υπουργείον. Τά πράγματα έπιβάλλουν όπως αι άπαντησεις τό έργον άποθέμενα έπειτης πείρας και είναι καταφατικά. Άλλως, θά ευρεθούμεν είς τήν Σχολάς λειτουργούμενας με μικρόν άριθμόν μαθητῶν έκστη, ένω δύνανται γα δεχθούν διπλάσιον και πλέον άριθμον μαθητῶν, καθ' έν χρόνον ή έλλειψις έντεινεται δόσημέσται και διά ηγετών ή έλλειψις περι άγακης ιδιύσεως και νέων Σχολών με τό δικαιολογητικόν, θά οι άπαρχουσαι δέν έπαρκουν!!

Αι Σχολαί Ασπροπόρου δύνανται νά δεχθούν, τούλαχιστον, 160 νέους μαθητάς πλοιάρχων και μηχανικούς τόν Οκτώβριον. Ο άριθμός, όμως αύτος σημαίνει λειτουργίαν πολλών τημημάτων δι' έκάστην πλοαπλασισμών τών δαπανών δι' άποζημώσεις καθηγητών, μέσα έκπαιδεύσεως δι' ήγημένον προσωπικόν συνεργειού κλπ. τας δαπανών δέ ταυτας τό Κράτος εύλογός δέ δύνανται μόνον νά άναψηση.

Κατά τό τρέγον έτοις τό Δημόσιον διέθεσε διά την λειτουργίαν τών Σχολών περίπου 1.200.000 δραχ. δηλαδή 15.000 λίρας Αγγλίας. Έτι πλέον τό Κεφαλαίου Ναυτιλιακής Έκπαιδεύσεως με τούς έκ τών έναντι συνολικών έπειτης περίπου 40.000 ήτις είνε κατά £ 15.000 μεγαλυτέρα τών δώσων τό Κράτος και τό Κεφαλαίου Ναυτιλιακής Έκπαιδεύσεως με τούς σημερινούς τού πόρους, δυνανται νά διασέλουν.

Τό ποσόν πού λείπειν και δέν δύνανται νά καλυφθή άπο τό Κράτος, είνε άσημαντον διά τόν έφοπλισμόν. Η είσφορά τών λιρών έξ (6) κατά πλοίον και κατά μήνα, έπεκτεινομένη είς τά 425 συμβεβλημένα

μετά τούς Ν.Α.Τ. πλοία που έχει σημαίας, θα αποδώσῃ ποσόν £ 30,000 έτησίως, δηλαδή, διπλάσια τών σημερινών απαιτούντων, ούτως ώστε με το πλεονάζον ποσόν να άντιμετωπισθή ή λειτουργίας και νέων Σχολών, ως και η δημιουργία αποθεματικού διὰ την άντιμετόπισην μιάς άλλης έπιτακτικής άναγκης των Σχολών της αποκτήσεως, δηλαδή, καταλλήλου εκπαιδευτικού πλοίου.

Θα είναι άπογοητευτικόν δι' αυτούς τούς έφοπλιστάς, έαν και ή έκκλησης αυτή τούς Υπουργείου δεν εισακουσθή και δεν αποδώσῃ το προσδοκώμενον απότελεσμα. Τό ζήτημα δεν έπιδεχεται περαιτέρω παρέλευσιν. Έαν τα χρήματα τα οποία χρειάζονται δεν έχουνερευσθούν, οι Σχολαί, ή ιδρυσις των όποιων δικαιών έχαιρετο άπο δύο λόγους, θα κλείσουν τάς πύλας των εις πολλάς δειάδας νέων, που φιλοδόξουν να σταδιοδρομήσουν εις το Εμπορικόν Ναυτικόν και τών όποιων τόσην άναγκην έχει η Ναυτιλία.

Έπλιζομεν, ότι ή εύκαιρια δεν θα χαθῇ. Έαν τὸ ἀντίθετον συμβῆ, ούδεν πλέον πλήρη έσυτών θα έχουν οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισταί να αιτιώνται διὰ την χειροτέρευσιν τῆς ἐπὶ των πλοίων των καταστάσεως. Τα συχνά άτυχηματα είναι άπλως προειδοποίησις τοῦ τούς συμβούν άργοτερον. "Ἄς το σκεφθούν οι άμεσως ένδιαφερόμενοι.

Εις ορισμένας άντιρρησιες, θεωρητικής μάλλον μορφής, προσκόπτει, ως πληροφοριμέθα, ή απόδοχη τῆς προταθείσης £ 72 λιρών έτησίως είσιφοράς τών ύπο ξένας σημαίας πλοίων, τών έπανδρωμένων μὲ έλληνικά πληρώματα.

Προβάλλεται, αϊφνης, τὸ ἐπιχείρημα, ότι διὰ λόγους «άρχης» δὲν πρέπει να ή επιβληθῇ διὰ τῆς νομοθετικῆς ὁδού ή πορεύεσσις εἰς πλοίο ύπο ξένας σημαίας, τὰ οποία προαιρετικῶς ήσφαλίσθησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., νὰ πληρώνουν καὶ τὴν είσιφοράν διὰ τὴν ναυτικήν έκπαίδευσιν, ἀλλὰ νὰ ξῆη ή είσιφοράν αὐτῆς προαιρετικήν μορφήν.

Υποστηρίζεται, ὅφ' ἔτερου, ότι δὲν είναι δικαιον νὰ πληρώνουν διὰ την ναυτικήν έκπαίδευσιν μόνον τὰ έλληνικά πλοία καὶ τὰ ήσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ύπο ξένας σημαίας τοιαύτα, νὰ έπιφελούνται δὲ καὶ τὰ ονασφάλιστα διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως στελεχών έκπαίδευσθων διάναψις ἄλλων.

Ορθαὶ καὶ λογικαὶ φαίνονται αἱ άντιρρησιες αὗται, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ καὶ μέχρις εὑρέσεως τῆς καταλλήλου λύσεως, ή ὅποια θὰ ίκανοποιῇ οἶους, ή λειτουργία τῶν σχολῶν τίθεται ἐν κινδύνῳ καὶ ἀχρηστεύεται κατὰ μέγα μέρος ή δυναμικῆς τῶν ἐλλειψών οὐλίγον χιλιάδων λιρῶν. Ἐπείγει, τὸ οὐλάχιστον, διὰ τὴν νεαν σχολικήν περίοδον, ή ἀμεσος έξευρεσι τῶν ἀπαραιτητῶν πόρων διὰ τὴν εἰδοδοχην ὥστε τὸ δυνατὸν περισσοτέρων μαθητῶν. Αὐτὸ προέχει σημερον καὶ ἐπ' αὐτοῦ ζητεῖται ή αμεσος συμβολὴ τῶν ένδιαφερομένων έφοπλιστῶν.

Δὲν είναι, νομίζομεν, δύσκολον νὰ έξευρεθῇ τὸ μικρὸν αὐτὸ ποσὸν ἔστω καὶ ύπο μορφην προαιρετικής είσιφορᾶς καὶ ύπο τύπων προσωρινότητος, μέχρις οὐ πανεξετασθῇ τὸ οὖλον θέμα καὶ έξευρεθῇ κάποια λύσις διὰ την μόνιμον ρύθμισιν του, ἀφοῦ ή καταβληθείσα προσπάθεια πρὸς συγκέντρωσιν τοῦ ποσοῦ τῶν τριακοσίων χιλιάδων λιρῶν ἐκ μέρους τῶν έφοπλιστῶν φαίνεται, δυστυχῶς, ώς ἀποτυχάνοντα.

ΑΣΥΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ:

Νὰ προσέξωμεν πρέπει ιδιαιτέρως τὰς κατωτέρω πληροφορίας. "Έχουν ύπευθυνον τὴν πηγὴν καὶ όμολογούμεν, ότι μᾶς άνησυχούν.

Διπλώματα λιθεριανὰ ήρχισαν άθρων ἐκδιδόμενα εἰς Ἑλληνας ναυτίλους ήσιωματικούς, κατόπιν τυπικῶν ἔξετάσεων, ἀπὸ τὸν ἐν Νέα Υόρκη ἐκπρόσωπον τῆς Λιθερίας, τὸν ἀρμόδιον ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἐλλειψις πλοιάρχων καὶ πρώτων ναυτίλων ήσιωματικῶν ἀναγκάζει τοὺς έφοπλιστάς νὰ στραφούν πρὸς τὴν λύσιν τοῦ λιθεριανοῦ διπλώματος. Πρόγονοι τους ήσιους κατὰ τὴν κρίσιν των ναυτίλων εἰς πρώτους πλοιάρχους καὶ ἀναβέτουν εἰς αὐτούς τὴν διακυβέρνησιν τῶν πλοίων των.

Οὐδὲν έστιν ἄλλως γενέσθαι. Νὰ πειρέμονται τὰς έξετάσεις διὰ τὸ έλληνικὸν διπλωματικόν περιεχομένον, οὐδὲν οὐδεὶς τοὺς έφοπλιστάς καὶ πρώτους πλοιάρχους εἰς τὸν παράδεισον τῆς ἀσυδόσιας, τὴν Λιθερίαν. Ο ἐν Νέα Υόρκη εἰδικὸς ἐκπρόσωπος της, ὁ ἀναλαόν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ λιθεριανοῦ ναυτικοῦ κώδικος, εἴναι πάντοτε πρόθυμος. Τὰ δικαιώματα τὸν ἐνδιαφέρουν. Μία ιατοική έξετασις καὶ μία γραπτὴ έκθεσις ιδεῶν ἐπὶ ναυτικοῦ θέματος εἴναι ἀρκεταί, μαζὶ μὲ τὴν βεβαιώσιν τῆς προϋπορείας, διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ διπλώματος.

Οι ἀσφαλισταὶ καὶ τὰ «Clubs» δὲν φέρουν καμμίαν ἀντίρρησιν. Τὸ διπλωματικόν προσφέρονται, ἀνεξαρτήτως τῶν συνθήκων ύφεστον, οὐδὲν οὐδεὶς τοὺς πλεόν γνωστῶν παγκοσμίων, εἰδικευμένων Οἰκων.

ρήθη. Πάντως ἡ κατάστασις τῆς ἀνάγκης διευκολύνεται. 'Ο ἔφοπλιστής έχει τὸν πλοίαρχον καὶ μαζίστοι εὐθύνεται ἀπὸ τὸν έξι Ελλάδος μετακαλούμενον παρήλικα καὶ ἀκατάλληλον.

Οσον ὁ χρονος παρερχεται καὶ τὰ περισσότερα πλοία προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας, τόσον αἱ δυσκολίαι έξευρετες πλοιαρχών καὶ μηχανικῶν θὰ καθίστανται μεγαλύτεραι. Μὲ ταχύτερον ρυθμὸν θὰ προάγωνται οἱ κατώτεροι καὶ τὸ διπλωματικόν πλεόν νὰ είναι τὸ ἐμπόδιον. 'Η Λιθερία διευκολύνει τοὺς έφοπλιστάς εἰς τὴν ραγδαίαν παγγελματικήν τῶν ἀνάπτυξιν, αὐτὴ τώρα φέρει καὶ τὰ πληρώματα πρὸς τὸν εὔκολον δρόμον τῆς ἀσυδόσιας. 'Ασύδοτα τὰ πλοία, σάσυδοτα καὶ τὰ πληρώματα τῶν.

Πρέπει, όμως, νὰ μᾶς ἐμβάλῃ εἰς σκέψεις ή θλιβερὰ αὐτὴ κατάστασις. Πρέπει νὰ τὴν ἀντιμετωπίσωμεν, πρὶν ή καὶ τὸ ἐμψυχον ὄλικον, μιμούμενον τὸν τὸν ἔφοπλιστήν, θελήσην νὰ τὸν ἀκολουθήσῃ ἐκπατρίζομεν. Τὸ λιθεριανὸν δίπλωμα, χωρὶς τοὺς κόπους καὶ τὰς δαπάνας τῆς πραπασκευῆς διὰ τὰς έξετάσεις εἰς τὸ φροντιστήριον, χωρὶς τὸ πολὺ μηνὸν ταξίδιον εἰς Ἐλλάδα καὶ τὴν άξιουμένην ἀπὸ τὸν ἐλληνικὸν νόμον προϋπηρεσίαν καὶ κατόπιν, ἔχυπητε τὰς σημερινὰς ἀνάγκας τοῦ πολίον καὶ αὐτοῦ τοῦ ἐπειγόμενου νὰ φθάσῃ εἰς τὰς ναυτιλίας ήσιωματικού. 'Η οὐσίον δὲν τὸν ένδιαφέρει. 'Αργετερὸν θὰ ἀποκτήσῃ καὶ τὸ ἐλληνικὸν δίπλωμα, αὐτὸ τὸ ἔχεγον τῆς παγγελματικῆς του σταδιοδρομίας. Πρὸς τὸ παρόν τὸ λιθεριανὸν είναι πρόσφορον, διατί νὰ μη ἐπωφεληθεί της ευκαιρίας; Φθάνει ταχύτερον εἰς τὰς ἀνωτάτας βαθμίδας τῆς ναυτιλίας ιεραρχίας, πράγματα πρόσθια τὰ περισσότερα.

Πρέπει, όμως, νὰ ἐπιτρέψωμεν καὶ τὴν ἐκτροπὴν αὐτὴν; Πρέπει νὰ μᾶς διασφύγῃ ὁ ἔλεγχος καὶ τῶν πληρωμάτων; Μήπως θὰ ἔπρεπε νὰ μελετήσωμεν τὶ δυνατὸν γενέσθαι, ίνα στο πρωσωριναὶ δυσχέρειαι εἰς τὰς τῆς πανδρώσεως τῶν πλοίων περιορισθούν;

Δικαιολογούνται, πράγματι, ἔκτατά τινα μέτρα, προκειμένου νὰ προλάβωμεν τὰ χειρότερα, τὸν ἐκπατρισμὸν καὶ τῶν Ἑλλήνων ήσιωματικῶν τοῦ Εμπορικού Ναυτικού, τὴν ἔγγραφην καὶ αὐτῶν εἰς τὸ λιθεριανὸν μητρώον... Ἐργατῶν θαλάσσης!

"Ἄς έχωμεν ὑπ' ὅψιν μας, ότι έχοντες τὰ πληρώματα ἐλέγχομεν, στοσδήποτε, καὶ τὸ ἐλληνικὸν ήσιωματικόν, ἀποκλείσται πρώτης ήσιους σημαίας πλοίοι. Χωρὶς τὸν "Ἐλληνα ναυτιλίας, ἀποκλείσται οριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως ὁ παπατρισμὸς τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλασίου, τὸν ὅποιον ὅλοι μας τὸν πιστεύομεν ως δυνατὸν εἰς τὸ ἀπότερον.

"Ἄν καποιος ἐπισκεφθῇ τὰ γραφεία τῆς Λιθεριανῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, θὰ ἀντιληφθῇ τὴν ἔκτασιν τῆς ἀσκούμενης προπατορίας διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὸ τόπον μητρώον... μητρώον ἔργατῶν θαλάσσης τῆς Λιθερίας.

"Ἐλληνες ύπαλληλοι ἀπασχολούνται εἰς τὸ νὰ διευκολύνουν τοὺς ναυτικούς, τοὺς αἰτουμένους τὸ λιθεριανὸν δίπλωμα, ὅπερ καὶ χωρὶς πολλὰς διατυπωσίες πρόκειται εἰς τὸν τόπον τῶν ἔργατων μητρώον ἀπόφασιστικά θὰ πρέπει διὰ τὸ σοδάρον αὐτὸ ζῆτημα ἐντεύθειν νὰ ληφθοῦν. 'Ἐπισημαίνομεν, πάντως, τὸν κίνδυνον. Διερωτώμεθα πράγματι: Θὰ γίνουν καὶ τὰ πληρώματα ασύδοτα;

ΕΠΙΜΟΝΗ ΚΑΙ ΥΠΟΜΟΝΗ

Διαμαρτύρονται ἐντόνως οἱ ἔφοπλισταί, ὅσοι ηδη ἡσφαλίσανται τὰ σκάφη των εἰς τὸ Ν.Α.Τ., κατὰ τῶν συναδέλφων των, τῶν ἀγνοούντων τὸ καθήκον του. 'Απειλούν τὴν ἀποκύρωσιν τῶν ἀπό τὴν ἀσφάλισιν καὶ ζητοῦν τὴν ληψιν μέτρων ἀποφασιστικῶν κατ' αὐτῶν. 'Υποδεικνύουν μεταξὺ ἄλλων καὶ τὴν μὴ ἀναγνώρισιν τῆς ὑπηρεσίας εἰς τοὺς ἔργατους μητρώους ἀπὸ ἀνασφαλίστων πλοίων διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλωματος. Τίνες φόδουν καὶ εἰς τὸ ἔσχατον μέτρον τῆς μὴ ναυτολογήσεως 'Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων μὴ παρεχόντων τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Ἀνεξαρτήτως τῆς ἀπωτέρας σκοπιμότητος τῶν ὑποδεικνύουν — θὰ βλάψῃ, πιστεύομεν, κάθε ἐν σπουδῇ λαμβανόμενον μέτρον — δὲν έχουν ἀδικον οἱ διαμαρτυρόμενοι. Αὐτοὶ ηδη πληρώνουν τὰς εἰσφοράς, ἐνώ οἱ ἄλλοι περιφρόνουν τὰ πάντα, βέβαιοι οὗτες, σπωδεῖς θεματίων εἰς τὸ τέλος θὰ είνει οι κερδισμένοι.

Εἰμεθα εἰς θεσιν νὰ γνωρίζωμεν, ότι ἀντιμετωπίζονται ηδη ἀπὸ τὸν Υπουργείον τὰ ληπτά κατὰ τῶν ἀνασφαλίστων πλοίων μέτρα, δὲν έξακολουθούμεν, ὅμως, νὰ πιστεύωμεν, ότι ἡ ισχυροτέρα πίεσις θὰ πρέπει νὰ ὀσκηθῇ ἀπὸ αὐτὰ τὸ πληρώματα. 'Ἄν οι ναυτικοί, κατανοοῦντες τὸ ίδιον τῶν συμφέρον, ἐπιμείνουν παρὰ τοῖς ἔφοπλισταίς διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν, ὃν ἀρνηθεὶν τὴν ναυτολογηγόν των ἐπὶ τῶν ἀνασφαλίστων πλοίων, οἱ ἔφοπλισταίς εἰς

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικός Διευθυντής ένν
συνεταπιρισμῷ μὲ τοὺς K.K. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Αμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν θέματος, οὐδὲν οὐδεὶς τοὺς πλεόν γνωστῶν παγκοσμίων Οἰκων.

Πράκτορες μὲ τοὺς πλεόν γνωστῶν παγκοσμίων Οἰκων.

φαίνει ωρισμένας ιδιοτυπίας και θασικάς διαφοράς εν συγκρίσει πρός την ασκησινή της πίστεως είς άλλους οικονομικούς τομείς. Ός ένθυμούμεθα, κατά το 1938, είχε καταρτισθή έν προσχέδιον ίδρυσεως τμήματος ναυτικής πίστεως παρά τη Κτηματική Τραπέζη της Ελλάδος, το οποίον περιείχε τοισύτας και τοσάτας δεσμεύσεις και διατυπώσεις και τοισύτους περιορισμούς, ώστε έκριθη άνεφαρμοστον ύπο των ιδιοσφερομένων, υπ' όψιν των όποιων έτεθη πρός έκφρασιν των απώσθων.

Ἐν ὅψει, ἐπομένως, τῶν περιστατικῶν τούτων νομίζομεν, ὅτι ἡ σχετικὴ μελέτη τοῦ ὄλου ζητήματος πρέπει νὰ ἀποκλείσῃ τὴν ἰδρυσιν ἀποκλειστικῶν Ναυτικῆς Τραπέζης καὶ νό ἀπόφυγη τὴν ἀνάληψιν ταῦτης ὑπὸ ιδρύματος λειτουργοῦντος, ὡς ἔκ της φύσεως του, ἐντὸς πλαισίων πειραιωτικῶν, λόγω τῆς καθ' οἰονδηπότε τρόπον έξορθησεώς του ἀπὸ τὴν κρατικὴν ἡ παρακρατικὴν παρέμβασιν.

Ἡ ασκησις τῆς ναυτικῆς πίστεως δύναται νὰ γίνη κατὰ τρόπου ικανοποιητικὸν μόνον ὑπὸ ἔνος τραπέζικου ιδρύματος. εὔρεος κύκλου ἐργασῶν εἰς διαφόρους τομεῖς, ἀπῆλαγμένου δεσμεύσεων και περιορισμῶν καὶ, ὡς ἐν τούτῳ, λειτουργοῦντος μὲ ἀρχὰς καὶ κατεύθυνσις καθαρῶς ἐμπορικάς.

Ἡ Ἐμπορικὴ Τράπέζη τῆς Ἑλλάδος, ἡ ὁποία ἀνέλθε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ιδρυσεως ἐν αὐτῇ κλάδου γαυτικῆς πίστεως, κατέχει πλήρως τὰς ἀνωτέρας ιδιότητας. Ἡ πρότασίς της, ὡς ἐκ τούτου περιέχει ὅλα τὰ ἔχενγα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ περὶ οὐ πρόκειται σκοποῦ. Ὑπὸ τὸ πρόστιμα, ὅθεν, τοῦτο νομίζομεν, ὅτι θὰ ἔπειτε νὰ μελετηθῇ τὸ ζῆτημα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Ν.Α.Τ. λαμβανομένου ὑπ' όψιν, κυρίως, ὅτι διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἀφ' ἔνος παρέχεται πλήρης ἔξασφαλίσις τῶν κεφαλαίων του καὶ, ἀφ' ἔτερου, ἐπιτυχάνεται ἡ πρόσφορος, τοποθέτησίς των εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἔξ ής, ἀλλως τε, καὶ ἔχουν τὴν προέλευσιν.

Ἡ ύπο τὸν διευθυντὴν τοῦ Ν.Α.Τ. πλοϊαρχον, κ. Θεοχάρην συσταθείσα ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην τῆς προτάσεως Ἀνδρεάδην περὶ χρησιμοποιήσεως μέρους τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τοῦ Ταμείου διὰ τὴν ιδρυσιν κλάδου γαυτικῆς πίστεως παρὰ τη Εμπορικὴ Τράπέζη, ἐμελέτησεν εἰς ἐπανειλημένας συνεδριάσεις τῆς λεπτομεωῶς τὸ ὄλον ζῆτημα.

Ἡδη, κατόπιν νέων ἐπαφῶν μετα τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Εμπορικῆς Τράπέζης κ. Κυριακοπούλου, καταβάλλονται προσπάθειαι, ὡς σχετικῶς παρεσχέθη ἡ πληροφορία, διὰ τὴν διευκίνησιν ὠρισμένων σημείων τῆς προτάσεως, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἔξασφαλίσεως τῶν μεγαλυτέρων δυνατῶν πλεονεκτημάτων διὰ τὸ ιδρυμα. Αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις διεξάγονται εἰς ἀπόσφακραν κατανοήσεως καὶ καλής θελήσεως ἔξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν.

ΝΑ ΖΗΤΗΣΩΜΕΝ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Ἡ Τουρκία ζητεῖ νὰ ἀγοράσῃ, μὲ παράδοσιν ἐντὸς διετίας, δέκα πέντε μικρὰς χωρητικότητος σκάφη ἀπὸ τὰ πασωτλισμένα ἀμερικανικά. Σχετικὸν νομοσχέδιον ὑπεβλήθη ὥδη εἰς τὸ Κογκρέσσον, χωρίς. Βεβαίως, νότιον εἶναι και γνωστὸν ἄντο τοῦ θὰ ἐγκριθῇ. Ὡς προύποθεοις πάντως τῆς παραχωρήσεως προβάλλεται ἡ μη ἀπασχόλησις των εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Αἱ μεσογειακοί, δύμως, μεταφοραὶ καὶ αἱ ἐνδοευρωπαϊκαὶ τοιαῦται, εἰς τὰς ὅποιας ἀσφαλῶς θὰ χρησιμοποιηθῶν τὰ ἐν λόγω σκάφη — εἴναι χωρητικότητος 5000 τόννων περίπου — δὲν εἶναι διεθνεῖς; "Αἱ ἀποκλεισθοῦν ἀπὸ τὰς πρὸς τὴν Ἀμερικὴν μόνον μεταφοράς, η Τουρκία προθύμως θὰ ἐδέχεται τὸν περιορισμόν.

Μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ ἐνίσχυεται σημαντικῶς ἡ Ναυτιλία τῆς γείτονος χώρας: ἐπιτυχάνεται ἡ πλήρης ἐπάρκεια ἑθνικοῦ τοννάς εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ τουρκικοῦ ἔξωτερικοῦ ἔπωποιου, εἰς βάρος, χειρίων, τῶν ξένων πλοίων, εἰς βάρος, ἀσφαλῶς, καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ. Καλύτερα πλοία θὰ είναι τὰ τουρκικά καὶ τὸ κόστος αὐτῶν αἰσθητῶς εὐθηνότερον.

Διερωτώμεθα, δύμως, διατὶ μόνον εἰς τὴν Τουρκίαν νὰ παραχωροῦν τὰ μικρὰς χωρητικότητος δηλελοκίνητα αὐτὰ σκάφη; Διατὶ καὶ ἡ Ἑλλὰς παρόμοιον αἴτημα νὰ μη ὑποβάλῃ εἰς τὴν Οὐασιγκτόνα, ὄφου ἐ μεσογειακός ιας στόλος ἔχει ἀνάγκην ἀμέσου ἀνανέώσεως καὶ ικανοποιήσεως;

"Ἄς θελήσῃ τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ ζητήσῃ σχετικὰς πληροφορίας ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτόνα. "Αν τὸ τουρκικὸν αἴτημα τούχη ικανοποιήσεως, διατὶ οἷ καὶ τὸ ἐλληνικόν;

ΤΑ "ΜΠΩΝΚΕΡΕΣ", ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Κατὰ τρία ὄλα δολάρια είναι ἀκριβῶτερον τὸ δηζελ-οἶλ τῆς αὐτῆς ποιότητος εἰς τὸν λιμένα της Πειραιώς παρὰ εἰς τὸ Γιβραλτάρ. Τὸν λόγον τῆς διαφορᾶς αὐτῆς κανεῖς δὲν ήμπορεῖ νὰ τὸν γνωρίζει, οὔτε βεβαίως καὶ οἱ περιφόροι κρατικοὶ ἀρμόδιοι. Είναι μυστικὸν τῶν ἐταιριῶν πετρελαίων, αἴτινες ἀνεξέλεγκτως καθορίζουν τὰς τιμάς, ἐπιβαρύνουν κατὰ τὸ δοκούν τὴν ἐδῶ κατανάλωσιν καὶ καθιστούν δύσκολον τὴν προσέγγισην πλοίων εἰς τὸν λιμέναν, μας πρὸς ἀνεφοδιασμόν.

"Ἄν δὲν ἀπατώμεθα τὰ διάφορα πετρελαιοειδῆ μᾶς ἔρχονται ἀπὸ τὰ διυλιστήρια τῆς Ιταλίας. "Ο ναύλος δὲν εἶναι ἀκριβώτερος ἀπὸ τὸν πρὸς τὸ Γιβραλτάρ. "Η ἐδῶ ψηλοτερά, συνεπῶς, τιμὴ δὲν δικαιούγεται ἀπὸ τὰ πράγματα.

Ο εἰς Νέαν Υόρκην ἐφοτλιστής ἐλληνικοῦ δηζελοκινήτου φορτηγοῦ ἐζῆτησε πρὸς τὸ ημερόν νό ἀνεφοδιασθῆ τὸ σκάφος του μὲ καυσίμα, υλικὰ καὶ τρόφιμα εἰς τὸν Πειραιό. Διότι, δύμως, η τιμὴ τῶν ψηπωνκέρες διεπιστώθη ἀνωτέρα τῆς τοῦ Γιβραλτάρ, τὸ σκάφος διετάχθη νὰ πλεύσῃ πρὸς τὰ ἑκατό. "Η ζημία τῆς πειραικῆς ἀγορᾶς εἶναι, πιστεύομεν, καταφανής. Καὶ τὴν ζημίαν αὐτὴν προεκάλεσεν ἡ εταιρία πετρελαίου, που προμηθεύει τὰ μπώνκερες.

Τὸ θέμα εἶναι ἀρκετά γνωστόν. Ἐπανειλημένως συνεζητήθη ἀπὸ τῶν σηπλῶν αὐτῶν. Κατὰ μίαν περιόδον, ὅτε τὰ ρωσικά πετρέλαια αὐτοῖς τούς προσέζησαν τὴν ἐλληνικὴν ἀγοράν, αἱ τιμαὶ τῶν «μπώνκερες» είχαν κατέλθει αἰσθητῶς. Τώρα, φαίνεται, ὅτι ὁ ἀπὸ βορρᾶ συναγωνιστικός παράγων έξελίτεται. Αἱ τιμαὶ εἶναι ἀκριβώτεραι.

ΚΑΙ ΠΑΛΑΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΕΣΑΜΕΝΗΝ

Δὲν υίθετε ἡ "Ενωσις Σιδηροδιομηχάνων τὰς ἐπιφυλάξεις τοῦ Ο.Α.Π. ὡς πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν μίας μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Πειραιό, ούτε καὶ συμφωνεῖ μὲ τὴν διατυπωθείσαν ἀποφυγήν, ὅτι πρὸ πάσης ἀλλῆς ἐνεργείας ὁ "Οργανισμός διείλεται νὰ ἀναμεινῃ τὴν ἐκδήλωσιν τῶν προθέσεων τοῦ κ. Νιάρχου ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν θέσην ὅπου θὰ ιδρυθῇ ὑπ' αὐτοῦ ἡ μεγάλη ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία.

Τούτεσται, σχετικῶς, ὅτι οὐδεμία σχέσις υφίσταται μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν θεμάτων. Μακράν του κέντρου τὸ Πειραιός θὰ ἐγκαταστήσῃ ὀπωδόσηποτε τὴν ἐπισκευαστικὴν του βάσιν. Εἰς τὸν Σκαραμαγκάν μονὸν η ναυπηγικὴ βιομηχανία θὰ συσταθῇ. "Ἐπομένως ὁ Πειραιεὺς παραμένει πάντοτε ἐλεύθερον πεδίον διὰ νὰ ἔργασθῇ ἀποδοτικῶς ἡ παλαιά πειραικὴ σιδηροδιομηχανία, ὑπὸ τῆς προϋποθέσιν, βεβαίως, ὅτι ὁ πρώτος ἐλληνικὸς λιμένας συντόμως θὰ διαθέτῃ μίαν ικανής χωρητικότητας πλωτῶν δεξαμενῶν.

Ὦτι πρὸς τὴν ἔκτασιν τὴν ὅποιαν προτίθεται ὁ κ. Νιάρχος νὰ προσδώσῃ εἰς τὴν ἐπισκευαστικὸν του συγκόστημα, παρατηρεῖται, ὅσον εὐρυτέρα είναι αὐτὴ τὸσον ἀναγκαιοτέρα καθίσταται ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς σιδηροδιομηχανίας τοῦ Πειραιώς. Διότι τὸ ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα τοῦ κ. Νιάρχου θὰ διαθέτῃ, ὡς ἀνεγράφη ἐπανειλημένων, πλωτὴν δεξαμενήν νό δεξαμενήν πλοίοι μέχρι καὶ 45.000 τόννων. Ἀλλὰ τὰ εἰς Πειραιό πρὸς ἐπισκευὴν καταπλέοντα σκάφη οὐδέποτε ησαν τὸσον μεγάλης χωρητικότητος. "Ἐπομένως μία μικρότερα δεξαμενὴ θὰ χρειασθῇ διὰ νὰ τὰ ἔξυπνητεται ἀποδοτικῶς. Τὸν συγκροτηματος Νιάρχου θὰ ἥτο δι' αὐτὴν διαπονητὰ πολυτέλεια, ἄν καὶ ἐφόδοι, βεβαίως, θὰ ἥτο ποτὲ διαθέσιμος νὰ τὰ δεχθῇ πρὸς δεξαμενήσμον.

Δὲν δικαιολογεῖ, λοιπόν, τὴν διστακτικότητα τοῦ Ο.Α.Π. διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλωτῆς δεξαμενῆς, ὡς ὑπὸ τοῦ κ. Νιάρχου ιδρυσις τῆς μεγάλης ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας. "Αὐτιθέτως, διατυπώνται ἡ ἀποφυγή, μεγαλυτέρων προθυμίαν ἐπρεπε νὰ ἐπιδείξῃ ἡ διοίκησις τοῦ "Οργανισμοῦ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν σχετικῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀγοράν δεξαμενῆς. Διότι τὴν φήμη διεθνῶν κέντρου διὰ τὰς ἐπισκευές των πλοίων θὰ ἀποκτήσῃ συντόμως ἡ Ἐλλὰς μὲ τὴν ἐγκατισταμένην ὑπὸ τοῦ κ. Νιάρχου εὐρυτάτης μορφῆς ναυπηγικής βιομηχανίαν εἰς τὴν χώραν μας. Καὶ ἡ φήμη αὐτὴ θὰ δημιουργήσῃ βαθμόδην τὴν ἄξιόλογον ἐκείνην ἐπισκευαστικὴν κίνησιν, ητίς καὶ τὴν παλαιὸν πειραικὴν σιδηροδιομηχανίαν θὰ είναι δυνατὸν νὰ διεκθίσῃ.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Εἰς τὸν κ. Παπαληγούραν ὑπεβλήθη τὸ πόρισμα τῆς πρὸ μηνῶν συστοβίσης εἰδικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας. Προκείται περὶ προσθετικῆς αὐτοῦ προθεσμίας, ἵνα αναχαιτισθῇ ἡ δεινὴ κρίσις, ητίς μαστίζει τὸν διοικητικὸν αὐτὸν κλάδον, χωρίς, βεβαίως, διὰ τὸ σχετικὸν ἀποτέλεσμα νὰ δύναται τὶς ἐκ τῶν προτέρων νὰ αισιοδοξη. Πολλὰ, πράγματα, ἐλέχθησαν ἐπὶ μίαν τώρα δωδεκαετίαν διὰ τὴν ἀνόρθωσιν τῆς τὸσον ταλαιπωρεύσις μεταπολεμικῶν σιδηροδιομηχανίας, θετικόν, δύμως, ἀποτέλεσμα δὲν ἔχει μέχρι τούδε ἐπιτευχθῆ. Δικαιολογημένως οἱ πάντες πιστεύουν, ὅτι ὁ ἀσθενῆς δὲν έχει πελάδας διασώσεως...

Τὴν φορὰν αὐτὴν ἡ συστοβίση εἶται ἐπιτροπή, ἔχουσα καὶ τὴν ἀρνητικὴν πείραν τοῦ παρελθόντος, δὲν προέτεινε λύσεις, αἱ ὄποιαις θὰ ὑδύνεντο δισκόλως εἰς τὴν πραγματικότητα τὰ διαθέσιμα δηζελοκινήτα της. "Απέφυγε νότιον πεδόνα δηζελούδολα καὶ ἀνεφόρωστα σχέδια, τὸν «φιλοδογίαν» περὶ τὴν ἀνόρθωσιν τῆς πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας. Πειραιώση νὰ διατυπώσῃ κατὰ τοόπον σαφῆ τὴν δύναταν κρίσιν, τὴν ὅποιαν η σιδηροδιομηχανία ἀντιμετωπίζει σήμεον, υποδεικνύουσα συγχρόνως τὴν ληψήν τῶν ἀναγκίων ἔκεινων μετρών, τὰς δηλητὰς καταστάσεως, μέχρις ὅτου προετοιμασθῇ το κράτος νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικῶς τὸ γενι-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENT:

GEORGE CARRAS INC.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

Cables: CARRASBRO

κώτερον θέμα.

Ούτως, τό πόρισμα, τό όποιον ό πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου καὶ πρόεδρος τῆς εἰδικῆς αὐτῆς ἐπιτροπῆς κ. Κουτσοκώστας ύπέβαλε πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν κ. Παπαληγούραν, παρουσιάζει ὡς τελείως φθίνουσαν τὴν πειραιών, σιδηροδιοικησίαν. Κατὰ τὸ 1956, ἀναφέρεται συγκεκριμένως, ἡ κίνησις εἰς ἐπισκευάς πλοίων ἐμειώθη ἔτι περισσότερον. Τὴν προσωρινήν αὐξήσιν ἐργασίας τῶν σιδηροδιοικησικῶν ἔργοστασιῶν, ἡτις ἐσημειώθη μετὰ τὴν καθίερωσιν τῆς σχετικῆς πριμοδοτήσεως, διεδέχθη μία πλήρης, ἀποσιά, ἐγγίζουσα τὰ δριτά τῆς ἀπονεκρωσεως, μετὸ τὴν κοινωνικήν ἀναπτυξιακήν. Τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν αὐτῆλθεν εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα, ἐνῷ ἡ ἐλλείψις μιᾶς ικανῆς χωρτικότητος πλωτῆς δεξιμενῆς εἰς τὸν πειραιών λιμένα, ἐπειράδυνεν ἐπικινδύνως τὸν ωθὺδον τῆς ἐπισκευῆς ἐνός πλοίου. Συνέδη πολλάκις νά αναμένουν ἐπὶ μέρους εἰς τὴν σειράν τὰ πλοῖα, διὰ νὰ δεξιμενισθοῦν εἰς τὰς δύο μονίμους.

Τὸ πάς προϋπόθεσεις αὐτάς, ἡ προσέλκυσις ἐπισκευαστικῆς κινήσεως εἰς τὸν Πειραιά δὲν εἶναι δυνατὸν σοβαρών νὰ ἀντιμετωπισθῇ, ἐνῷ ἡ κίνησις εἰς τὰς οικείας βιουχανίας εἶναι φυσικὸν ὅποιον ἡμέραν εἰς ἡμέραν νὰ κοβίσταται δύντερα. Ἀλλοὶ καὶ τὸ κράτος διὰ μίαν ἀκόμη φοράν διοπιστοῦται, οὐδέποτε εἰς τὴν πραγματικότητα ἐνδιφέροθη τὸν χειμῶναν σούτον ποραγωγικὸν κλάδον νὰ βοηθήσῃ. Τεράστιαι ἡσταὶ καὶ εἰς πάντοτε αἱ ἐπιβαρύνσεις εἰς φόρους, δασμῶν καὶ ιδίως ἐκ πολειῶν ὁφειλῶν τῶν ἐπιχειρήσων πρὸς τὰ διάφορα Ταμεία. Τὸ 75% τοῦ ἐργατικοῦ ἡμεροισθίου καλύπτει, σχεδόν, ἡ ἔξυπηρτησις τῶν ὄφειλμενών πρὸς τὰ Ταμεία αὐτά. Ήτο φυσικόν, λοιπόν, παλαιά καὶ μὲ ποράδοσιν ἐγγοστάσια νὰ χρεωκοπήσουν, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα μετὰ διάστασιν νὰ διατηροῦνται.

Οὕτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων καὶ ἐπειδὴ διεπιστώθη, ὅτι ἡ ἀνόρθωσις τῆς σιδηροδιοικησικῆς θὰ ἀπαιτήσῃ ἐπίμονον, συντονισμένην πρόσωπον, μακροχρόνιον προσπάθειαν τῶν ὀρμοδίων, τὸ πόρισμα τῆς ἐπιτροπῆς πειρέλαβε τὰς ἀκολούθους δύο ἀξιολόγους προτασίες:

Νὰ ἀνασταλοῦν ἐπὶ ἔνα ἔχαμηνον ὅλαις αἱ ὁφειλοὶ τῶν πειραιῶν σιδηροδιοικησικῶν, προκειμένου νὰ δοθῇ εἰς αὐτάς ἡ δυνατότητας νὰ διαμείνουν τὰ ἐν τῷ μετεξὺ ὑπέρ τοῦ κλάδου τῆς ληφθόσθενα κρατικὰ μέτρα. Νὰ συσταθῇ δὲ ἐξ ἄλλου εἰδικὸν διοικητικὸν δογανον παρὰ τῷ ὑπουργεῖῳ Ἐμπορίου, εἰς τὸ ὅποιον θὰ μετέχουν ἀνώτατοι τεχνικοὶ ἐκπρόσωποι τῶν ὀρμοδίων ὑπουργείων καὶ ἐκπρόσωποι τῶν σιδηροδιοικησικῶν ποός τεν σκοπόν, ὅπως προγραμματισθῇ ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς πειραιώς σιδηροδιοικησίας. Αἱ προτάσεις τοῦ ὄργανου αὐτοῦ θὰ ἔδει νὰ εἶναι ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργόν.

Δὲν ἔγνωσθη, ἀνὸ κ. Παπαληγούρας νίκισθε τὰ εἰς τὸ ἀνιστέρω πόρισμα προτεινόμενα μέτρα. Η ὑπουργικὴ ἀπάντησις δὲν ἐδόθη σύστηται. Ἀναμένεται, δέ, τὴν φοράν αὐτὴν τὸ κρατικὸν ἐνδισφέρον εἰλικρινέστερον νὰ στοργῇ πρὸς τὸν ἀντιμετωπίζοντα δεινήν κρίσιν βιουχανικὸν αὐτὸν κλάδον. Τὴν παρελθόνταν ἐβδομάδα, διαιλώνεις εἰς τὴν Βελιγράδην τῶν Οἰκονομικῶν ἐπὶ πασχεμφερούς θέματος, ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν προστασίαν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐντεπιοῦ διοικησίας πρόκειται νὰ λάβῃ σειράν μέτρων, διὰν συντόμως, μάλιστα. Καὶ εἶναι γεγονός, ὅτι ὑπέρχουν μόνον μικρὰ περιθώρια, ποσκειμένων ἡ πειραιώκη σιδηροδιοικησία αἴτο τὸν πλήρη ἀφανισμόν νὰ διασωθῇ. Αὐτὴν τὴν φοράν, τούλαχιστον, τὸ Κράτος ἡς κινητῇ δραστηρίᾳ. Δὲν εἶναι δέδαιον, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ δυνατότης δραδεύον, μὲ ἐπιτυχίαν, νὰ ἐπιληφθῇ.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δὲν γνωρίζουν οἱ πολλοὶ τὴν στενὴν συνάρτησιν, ἡτις ὑφίσταται μεταξὺ τῆς ἐπικρατήσασεως τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς τοῦ 'Αλαντικοῦ καὶ τῆς ἐύρυτερας τουριστικῆς αναπτυξέως τῆς χώρας μας. Προεκάλεσε διὰ τοῦτο, 'Βαθειανές ἐντύπωσιν ή δραστηριότης τῆς πλοιοκτητηρίας ἐταύριος τοῦ 'Βασιλίσσα Φρειδερίκη' εἰς τὸν τουριστικὸν τομέα, ὡς τὴν ἐξέθεσην ὁ διευθυντής αὐτῆς κ. Κ. Σαμαράκης κατὰ τὴν διάρκειαν δεξιώσεως πρὸς τιμὴν τῶν ἀντιπροσωπών τοῦ Τύπου ἐπὶ τοῦ συμβατικοῦ μεταξύ μεταξύ μεταξύ.

Πολλά καὶ τὰ τρία ἔτη τῆς δρομολογήσεως τοῦ 'Βασιλίσσα Φρειδερίκη' εἰς τὴν τακτικήν γραμμῆς Πειραιώς — Νέας 'Υδρκης ἐπετεύχθησαν διὰ τὴν τουριστικὴν προδολήν τῆς χώρας μας πέραν τοῦ ώκενον, ἐτόντισεν διὰ τοῦτο, Κ. Σαμαράκης. Τριακόσιαι πεντήνα χιλιάδες δολλαρίων δαπανώνται ἐπτήσιος εἰς τὴν 'Αιγαίην διὰ τὴν διαφήμιστον ὅχι τὸν τόσον τοῦ συμβατικοῦ μεταξύ μεταξύ μεταξύ τῆς σημειωτῆς 'Ελλάδος. 'Ἐπειδώμεν, εἶπεν ὁ ὄμιλος, νὰ προσελκύσωμεν ἀφ' ἐνὸς τὸν 'Ελληνα ὄμογενη διὰ μίαν κατ' ἔτος ἐπισκεψιν εἰς τὴν γενέτειραν καὶ ἀφ' ἐτέρου νὰ δημιουργήσωμεν ἔνα ταξιδιωτικὸν ρεύμα ἐκ τοῦ κυρίου σύγκου τῶν 'Αμερικανῶν τουριστῶν. Καὶ εἶχε μεχρι τούδες ἡ προσπάθεια μας αὐτὴ μίαν ἀξιολόγον ἐπιτυχίαν. Τριάντα πέντε χιλιάδες περίπου εἶναι ἀποδάσται τοὺς ὄποιους τὸ 'Βασιλίσσα Φρειδερίκη' μετέφερεν ἐξ 'Αμερικῆς εἰς 'Ελλάδα καὶ τάναπαλιν, κατὰ τὸ 1955 καὶ τὸ 1956.

Πολύμορφος καὶ ποικίλη ἡτοὶ ἡ προσπάθεια αὐτῆς τῆς 'Εθνικῆς 'Ελληνικῆς Γραμμῆς διὰ τὴν τουριστικὴν προβολὴν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὸν

Νέον Κόσμον, συνέχισεν ὁ κ. Σαμαράκης. 'Ωργανώθησαν μὲ ἐπιτυχίαν κρουαζίέραι 'Αμερικανῶν τουριστῶν εἰς τὸ Αίγαιον καὶ τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον. Δαπάναις τῆς ἐταιρίας μετεφέρθησαν πέρυσι εἰς τὴν 'Ελλάδα διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὸ Φεστιβάλ 'Αθηνῶν διασκεριμέναις προσωπικότητες τῆς πολιτικῆς, ἐπιστημονικῆς καὶ καλλιτεχνικῆς ζωῆς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. 'Ωργανώθη ὡσάντως ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ υπερωκεανίου Ἑκθεσίς τοῦ 'Ελληνικοῦ Βιβλίου, ἡ ὅποια ἐσχενεὶ εἰς τὸν 'Ελληνισμὸν τῆς Αμερικῆς. Τέλος, τὸ 'Βασίλισσα Φρειδερίκη' καθιέρωσεν ἐκτάκτους προσεγγίσεις εἰς τοὺς ἑπαρχιακούς λιμένας διὰ νὰ αποδιέξῃ ὡμογενεῖς καταγομένους ἐκ τῶν ἑκεῖ περιοχῶν καὶ διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὸν ἐν μαρσανώδεις προσαρμόσεις.

'Αλλὰ καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐτόνισεν ὁ ὄμιλητης, ἔχει ὄργανωθῆ σειρά παρούσιων ἐκδηλώσεων. Τὸ Ἀλληλικὸν ὑπερωκεανίον θὰ πλεύσῃ εἰς τὸν τίμην την 15ην Αύγουστου μὲ κιλίους περίπου ὅμογενες διὰ νὰ μετάσχουν οὗτοι εἰς τὴν πανήγυριν τῆς Μεγαλόχαρης. Τὸν Αὔγουστον ἐξ ἄλλου θὰ πραγματοποιηθῇ κρουαζίέραι εἰς τὸ Αίγαιον, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ μετάσχουν οἱ κυριώτεροι ἐκπρόσωποι τοῦ ιατρικοῦ κόσμου τῆς 'Ιταλίας, ἐνῷ διὰ δευτέρας φοράν ἐφέτος θὰ ὄργανωθῃ μεγάλη ἐκδρομή 'Αμερικανῶν δημάρχων εἰς τὴν 'Ελλάδα.

'Εκ τοῦ συντόμου αὐτοῦ ἀπολογισμοῦ δύναται τις νὰ διαπιστώσω, κατέληξεν ὁ κ. Σαμαράκης, ὅτι ἡ προσπάθεια τῆς 'Εθνικῆς 'Ελληνικῆς Γραμμῆς 'Αμερικῆς ἐξεπέρασε κατὰ πολὺ τὰ δριτά τῆς δραστηριότητος μιᾶς συνήθους ἐπιχειρήσεως, καὶ ἔτεινε νὰ ταύτισθῇ μὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐυρτερῶν τοῦ συμφέροντος τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου. Διὰ τοῦτο καὶ ὑπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτῆς, τὸ 'Βασίλισσα Φρειδερίκη' δύναται, πράγματι, νὰ θεωρηθῇ ἡμέραν.

Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ

Συγκαταλέγεται καὶ ὁ Πλοιάρχος κ. Σακάρης μεταξὺ τῶν πλέον διοικημένων στελεχών τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Εἰς αὐτὸν ἀνετέθη διοικητικής τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς. Εὔεργετη θὰ είναι ἀναψιφιδωλίας η παρουσία του καλού αὐτοῦ ἀξιωματικού εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα, σύστις, συνεχεῖς ἀναπτυσσόμενος, μεγάλα προβλήματα ὄργανωσεως καὶ ἀσφαλείας ἀντιμετωπίζει καθημερινῶς.

'Εχει πολευτὴ πειραν περὶ τὴν διοίκησιν τῶν λιμένων ὁ κ. Σακάρης. Εἰς δύλο σχεδὸν τὰ λιμενικά κέντρα τῆς χώρας κατὰ καιρούς ὑπηρέτησε, διατελέσας καὶ ἐπὶ μίαν ἔχαστιαν Κεντρικός Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης. 'Εξ ἄλλου κατὰ τὴν πρόσφατον θητείαν του εἰς τὸ ποδενικὸν λιμεναρχείον Λονδίνου είχε τὴν εύκαιριαν οὗτος νὰ ἐλθῃ εἰς ἀμεσον ἐπαφὴν μὲ τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῆς εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ναυτιλικὸν μας δραστηριότητον. Αὐτὸν τοῦτο τὸ γεγονός δύναται τὸν πλέον τηγανότερον πρόσωπον, καὶ ἀπέδεινεν ἡ χρησιμότοπίας τοῦ κ. Σακάρη, εἰς μίαν ἐπιτελικὴν ὑπεροχείαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Πάντως καὶ εἰς τὴν νέαν τοῦ θέσιν πολλὰς ὑπηρεσίες τοῦ διαστημάτου νὰ έχῃ τὴν δυνατότητα νὰ προσφέρει ὁ κ. Σακάρης, εἰς τὸν πρώτον ἀλληλικὸν λιμένα καὶ τὴν Ναυτιλίαν. Τοῦ εύχομεθα πλήσιον εύδοσιν τῶν προσπαθειῶν του. Δέν θὰ λείψῃ ἡ αναγνωρισίς.

Η ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΣΙΣ

Οι 'Ελληνες πλοιάρχοι ἐδικαίωσαν καὶ πάλι τὴν θετικότητα τῶν κρητηρίων των, ἀνανεώσαντες καὶ κατὰ τὰς τελευταίας ἀρχαιρεσίας τῆς πρὸ τὴν ηγεσίαν αὐτῶν ἐμπιστούμην τῶν. Τὸ ἐπανεκλεγέν, σχεδὸν ἐν τῇ διάτητῃ του, συμβούλιον, ύπο τὸν ὑπῆρχε κοινὸν συλλογικὸν ὅργανον στενῶν καλαθιών ἐπιδιώξεων. 'Εξαρθεὶ πάντοτε εἰς τὸ ὑπό τῶν περιστάσεων καὶ μὲ ἀντικειμενικότητα σταθμίσαντα πράγματα, πρόεταξε συστηματικῶς τὰ γενέμεραν τοῦ πλοιούρχου τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, δρῶνς συνδιέλουν καὶ τὴν πλευράν την πλοιούρχου τοῦ Τύπου πλοιαρχού ποδενικού πλοιού.

Εἰς τὸ συμβούλιο τῶν διαστημάτων τοῦ πλοιούρχου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὰς σχέσεις της μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, εἰς τὰ διαδηματά της πρὸ τοῦ κρατικοῦ δρωμοδίου, ὃ γίγαντις της πλοιαρχῶν, διὰ μόνον τὴν πλήρη κατανόησιν ἐπέδειξεν, ἀλλ' ἐπολογίας δέδωσε καὶ τὸν τόνον διὰ τὴν ὄρθρην ἐκτίμησιν καὶ τὴν τελεσφόρον διεύθυνσιν τῶν, ἐκάστοτε ἀναψυχούμενων σοθαρῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

'Η ἀποκατάστασις τοῦ πνεύματος τῆς ἀμφιλαφῶς σωστικῆς συνεγγασίας τῶν δύο συντελεστῶν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος εἰς τὴν 'Εωσιν τῶν Πλοιαρχῶν εύξε τὸ διασκιώτερον ἐρεισμά της. Χάρις εἰς τὴν ίδικην της συμβολήν, λόγω καὶ τῆς ιδιαίτερης θέσεως τῶν πλοιαρχῶν, οἱ ὄποιοι φέρουν τὴν εύδηνην καὶ πολὺς τὰ ἄνω καὶ πρὸ τὰ κάτω — ητοι, καὶ ἔναντι τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ ἔναντι τῶν πληγαμάτων — ἐτεμπατίσθη ἐπὶ τὸν 'Ελληνικὸν πλοιόν τὸ καθεστώς τῆς καταστρεπτικῆς ἐντιμαχίας, ἡ ὄποια καθίστα ἀλλοτε τὴν σημαίαν μας ἀντικειμένων τῆς διεθνούς χλεύης καὶ ὑποχειρίου τῶν δύσυνηρων ἀσφαλιστικῶν διακρίσεων.

'Οεν, θερμῶς συγχαίρομεν τὴν νέαν Διοίκησιν, ἀλλὰ καὶ τὰ μέλη τῆς 'Ενωσεως τῶν Πλοιαρχῶν διὰ τὸ ἀσφαλές τῆς κρίσεώς των, ἡ ὄποια δροῦεται τὴν οφειλομένην ἐπιβράδευσιν τοῦ μόχου τῆς πλοιαρχικῆς γησίας.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΔΙΑ ΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟΝ ΤΗΣ ΒΑΡΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Είς το τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» της 15.3.1957 έδημοσιεύθησαν και πάλι παράπονα τών άσυρματιστών του Έμπορικού Ναυτικού κατά τον Ο.Τ.Ε. διά την — ως ισχυρίζονται — μη ικανοποιητικήν έξιπτηρέτησιν της επικοινωνίας των ποντοπόρων, ιδίᾳ πλοίων μετά του παρακτίου σταθμού «Αθηνών αφ' ένος και την έλλειψιν τηλετυπικής έπικοινωνίας μεταξύ Αθηνών και των ναυτιλιακών κέντρων Λούδινου και Νέας Υόρκης αφ' έπερου, έξι ήτης αιτίας δὲν δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ η μετακίνησης της «Εδρας των εἰς τὰ ἀνωτέρω μεγάλα ναυτικά κέντρα» ἐγκατεστημένων ἀλληγορικών ἀπίκειρισεων. Εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀναγνωρίζομεν, ὅτι ο παρακτίος ἀνταποκρίσις δὲν εἴναι πράγματι, εἰς τὸ ψόφο ποιεῖται ὁ σύγκος τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας μας. Ο δημιουργούμενος, όμως, θόρυβος περὶ δήθεν ἀδιαφορίας του Ο.Τ.Ε. δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν πραγματικότητα καὶ αἱ ἀπειλαὶ περὶ ἀποκλεισμοῦ του Ἑλληνικού παρακτίου σταθμοῦ «Αθηνών ἀποτελούν ὑπερβολάς, ποὺ προσφέρουν κακήν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Έμπορική Ναυτιλίαν.

Δυναμεῖσα νὰ διαθεσιάσωμεν ὅλους, ὅτι ο Ο.Τ.Ε., ἐν συνεργασίᾳ μετά τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνῶν καὶ τοῦ ὑπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀντεμετώπισε καὶ ἀντιμετώπιζε σοβαρώτατα τὸ πρόβλημα τῆς βελτίωσεως τῆς παρακτίου ἀνταποκρίσεως. Οὕτω:

1) Κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον ἐτέθησαν δὲν λειτουργία δύο νέοι ισχυροὶ πομποὶ (3, 5 χ.β.), ἀνὰ εἰς διὰ τὰ μεσαῖς καὶ τὰ βραχέα κύματα μὲν ἔξαιρετηκή ἀπόδοσιν.

2) Ἀντικατεστάθησαν οἱ δέκται τοῦ Κέντρου Λήψεως διὰ νέων συγχρονισμένων τοιουτῶν καὶ παρηγγέλθησαν ἔτεροι 4 (τέσσαρες) δέκται νεωτάτου τύπου, ώς καὶ ὑλικά ιστάν·κεραίων διὰ τὰ Κέντρα ἐκπομπῆς καὶ λήψεως τῆς παρακτίου ἔπικοινωνίας.

3) Ἐτέθησαν ἐν λειτουργίᾳ κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τρεῖς (3) νέοι παρακτίοι Ραδιοτηλεφωνικοί σταθμοὶ εἰς Θεσσαλονίκην, Κέρκυραν καὶ Ἡράκλειον Κρήτης καὶ ἔγενετο διαγωνισμὸς προμηθείας ἔξι (6) πομποδέκτων διὰ τὴν ἐγκατάστασην ισταρίων σταθμῶν τῆς κατηγορίας ταύτης εἰς Ρόδον, Χίον, Σύρον, Καλάμας, Πάτρας κλπ.

4) Ἀπεφασίσθη καὶ ἤρχισεν ἡ σχετική προεργασία διὰ τὴν μετεγκατάστασιν τοῦ Κέντρου Λήψεως καὶ Τηλεχειρισμοῦ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ «Αθηνών» ἐκ τοῦ μη ἐπαρκοῦ ηδη εἰς χώρων κτίριον Γλυφάδας εἰς καταλληλότερον κτίριον του Ο.Τ.Ε. ἐν Λούτυ, ἔξοικον μηθεντος τοῦ σχετικοῦ χώρου διὰ τῆς ἀποφασισθείσης συγκεντρώσεως τῶν ἔγκατοτάσεων τῶν Κέντρων Λήψεως τῆς Διεθνοῦς Τηλεφωνίας εἰς ἔτερον κτίριον τῆς περιοχῆς ταύτης, σπέρ κατείχει μεχρι πρὸ τίνος ἡ ἀποχωρησασσα ἔξι Ἑλλάδος ἐταιρία «Cable and Wireless».

Εἰς τὸ νέον τοῦτο Κέντρον παρακτίου ἔπικοινωνίας θὰ ἔγκατασταθῶσιν αἱ συντόμως ἀναμενόμεναι νὰ παραληφθῶσιν νέαι συσκευαὶ ἀσυρμάτους καὶ νέον ὑλικὸν διὰ τὴν κατασκευὴν ικανού ἀριθμοῦ κεραίων. Ή πλήρης ἐπάρκεια τοῦ κτίριου εἰς χώρων θὰ ἐπιτρέψῃ πρὸς τούτοις καὶ τὴν πλήρη ἐνίσχυσιν τοῦ προσωπικοῦ ἐκμεταλλεύσεως του σταθμοῦ.

5) Διετάχθη ἡ ἀμεσος ἐνίσχυσις εἰς προσωπικὸν τοῦ ηδη εἰς τὸ παρόν την Γλυφάδα λειτουργούντος Κέντρου Λήψεως καὶ Τηλεχειρισμοῦ τῆς παρακτίου ἔπικοινωνίας, οὕτως νὰ ἔξυπητεούνται μὲ πλήρη συνθετική τεσσαράκοντα ὄλων ζωναὶ συνχωντήτων ἀντὶ τῶν δύο μεχρι τοιουτῶν, εἰς τὰ βραχέα κύματα(6, 8, 12 καὶ 16 MC/S). Κατὰ τὰς ἔορτας, καθ' ἄς παραπτεῖται ηὐξημένη κίνησις, ὅτε κυρίως διατυπώνται καὶ τὰ παράπονα λόγω καθυστερήσεως μεταβιβάσεως τῶν εὔχετηριών τηλεγραφημάτων, προεβλέφθη πρόσθετος ἐνίσχυσις τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἐλήφθη ἔπιστης μέριμνα διὰ τὴν εἰδικὴν ἔξυπητεσιν τῶν ὑπερωκεανίων.

Καὶ 6) Προσέληφθησαν κατόπιν διαγωνισμοῦ πέντε (5) ραδιοτηλεγραφηταὶ διὰ τὴν πλήρη ἐπάνδρωσιν τῶν λειτουργούντων ἐν Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα καὶ Κρήτη παρακτίων Ραδιοτηλεφωνικῶν Σταθμῶν.

Πλὴν τῶν ἀντώντων λόγων διέπεντον μέτρων ἔχει ἐγκριθῆ ὁ προγραμματισμὸς διὰ τὰς κατωτέρων προσθέτους βελτιώσεις:

α) Προμήθεια ἔνος πομποῦ μεγάλης ισχύος μετά ρομβικῆς κεραίας διὰ τὴν ραδιοτηλεφωνικήν ἔπικοινωνίαν μετά τινων ποντοπόρων πλοίων.

β) Προμήθεια δύο πομπῶν μεσαῖς καὶ βραχέων κυμάτων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν δευτέρου παρακτίου Ραδιοτηλεγραφικοῦ Σταθμοῦ εἰς Ἡράκλειον Κρήτης.

γ) Προμήθεια δύο πομπῶν βραχέων κυμάτων, δύο πομπῶν μεσαῖων κυμάτων καὶ 15 δεκτῶν.

καὶ δ) Προμήθεια ἐπτὰ πομποδέκτων διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ παρακτίου ραδιοτηλεφωνικοῦ δικτύου τῶν νήσων.

Ἐκ τῶν ἀντώντων λόγων διέπεντον μέτρων, ώς καὶ ἔκεινων τὰ ὅποια ἐνεκρίθησαν εἰς τὸν ἀναφερόμενον προγραμματισμόν, καταφαίνεται, ὅτι ο Ο.Τ.Ε. παν ἄλλο η ἀδιαφορεῖ διὰ τὴν παρακτίου ἀνταποκρίσιν.

Οσον ἀφορά τὰς ικανότητας καὶ τὴν προέλευσιν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἀπασχολούμενου εἰς τὴν παρακτίου ἀνταποκρίσιν, ο Ο.Τ.Ε. διέ-

πεται ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Ν. Δ. 2625 περὶ ραδιοτηλεγραφητῶν κατόχων τοῦ γενικοῦ πτυχίου χειριστοῦ ἀσύρματον καὶ διὰ τοῦ προσωπικοῦ τούτου μεριμνῶν, ὅπως συμπληρώνων ἐκάστοτε τὰ ὑφιστάμενα κενά, διὰ τῆς προκρύπτεως διαγωνισμῶν, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ ισχύουντος διά Νόμου Γενικοῦ Κανονισμοῦ τοῦ προσωπικοῦ.

Ἡ ἀπόδοσις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ παρακτίου Σταθμοῦ Ἀθηνῶν ἔχει ἀναγωρισθῆ εἰς πλεισταὶ περιπτώσεις καὶ ἔχει ἐξορθοποιηθῆ ποικιλοτρόπως καὶ παρ' αὐτῶν τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ Έμπορικοῦ Ναυτιλίας.

Τέλος, ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς διὰ τηλετύπων ἔπικοινωνίας τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων Νέας Υόρκης καὶ Λογδίνου μετὰ τῶν ἐν Ἑλλάδι Πρακτορείων των (σύστημα TELEX), αἱ Υπηρεσίαι τοῦ Οργανισμοῦ ἔχουσιν ἥδη ἐπιληφθῆ της σχετικῆς μελέτης καὶ ἔξετάζουν τὰς τεχνικὰς δυνατότητας πρὸς λύσιν τοῦ ζητήματος τούτου εἰς τὸν βραχύτερον δυνατὸν χρόνον. Ἐν τῷ μεταξὺ θὰ ἐπιδιωχθῇ ἐπαφὴ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν πρὸς ἔξυπητεσιν ἀναγκῶν.

Μετά τιμῆς
Αθηνῶν 2 Ἀπριλίου 1957
Ο Γενικός Διευθυντής
ΕΠ. ΤΣΕΛΛΟΣ

ΜΙΑ ΑΥΘΑΙΡΕΤΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ φύλλον της Ιησούς τρέχοντος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀναγράφεται, ὅτι διὰ τοῦ καταρτισθέντος νέου νομοσχεδίου «περὶ τροποποίησης τοῦ νόμου 3170 (1955) περὶ Ν.Α.Τ.», λαμβάνεται πρόνοια, ὅποια νὰ ἀνανεωύνται τὰ ναυτολόγια ὅμα τη λήξει τοῦ ἔξαμνου ἀπό της ἐκδόσεως των, ἀσχέτως της ἐξοικλήσεως μηδὲν καθιστερήσεως εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν Μητρώων Ἐργατῶν, Θαλασσῆς.

Ἀνεγνωσά τον νέον νομοσχεδίον, χωρὶς νὰ κατορθώσω νὰ ἀνεύρω ἐπεξήγησιν τινὰ περὶ τῆς «λαμβανομένης προνοίσις» δι' ο καὶ διερωτώματι τίνι τρόπῳ ποιεῖται ἐπιτευχθῆ ἡ ἔγκαιρας ἀνανεώσις τοῦ ναυτολόγου ἐνὸς πλοίου, μη δυναμένου λόγω συνεχῶν ταξιδίων εἰς ὠρισμένας περιοχάς, νὰ προσεγγίσῃ, ὅχι μόνον κατὰ τὸ πρῶτον ἔξεμηνον, ἀλλὰ πολλάκις μετὰ παρέλευσιν δύο καὶ τριών ἔξαμνων, εἰς λιμένα, ἔνθα ύφισταταὶ προξενικὴ λιμενικὴ ἀρχή, ἐντεταλμένη νὰ ρυθμίζῃ τὰ τῶν ναυτολόγων.

Εἰς τὸ δημοσίευμά σας γίνεται μνεία καὶ περὶ τοῦ νόμου τῆς εἰσπράξεως προσθέτη πρόσθετα τέλη καὶ εἰς περιπτώσεις ἀκόμη ἐγκάριος καταστολῆς τῆς κατὰ ἔξαμνην εἰσφορᾶς καὶ τὴν τακτικὴν του νὰ εφαρμόζῃ ίδιον του λογιστικὸν σύστημα διὰ νὰ ἀποστά όσον τὸ δυνατόν περισσότερα ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας;

Ἐπεξηγῶν τὰ ἀνωτέρω, σᾶς πληροφορῶ, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. χρεώνει τὸν πλοιοκτήτην μὲ πρόσθετη τέλη υπολογιζόμενο ἐφ' ολοκλήρου τοῦ ποσοῦ τῶν εἰσφορῶν. ἀπὸ τῆς ἐκ δόσεως τοῦ Ναυτολόγου μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἐκκαθαρίσεως καὶ ούντι μετὰ τὴν παρέλευσιν τοῦ πρῶτου ἔξαμνου, ὅποτε τούτο καθισταὶται ληξιτρόθεσμον. Πιστῶν, βεβαίως, καὶ τὸν λογαριασμὸν τοῦ πλοίου μὲ πρόσθετα τέλη, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ τῶν ἀπό της ληξεως τοῦ πρῶτου ἔξαμνου καὶ μετέπειτα γενομένων πληρωμῶν.

Διὰ τοῦ εὐφυούς εἰς, ἀλλὰ προσκρούοντος εἰς πᾶσαν ἔννοιαν λογικῶν, τρόπου τούτου, ἐπιβαρύνεται, ώς μη ὠφειλεν, ὁ πλοιοκτήτης ἐνὸς λίμπερτο μὲ £ 200.0.0 ἔως £ 220.0.0 — κατὰ τὸ ναυτολόγιον. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ τόκου 2% μηνιαίως ἐπὶ τῶν εἰσφορῶν του πρώτου ἔξαμνου.

Η ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. κρίναντος ὅτι διὰ τοῦ νέου νομοσχεδίου πρέπει νὰ ἀποτραπῇ ἡ ἐπιστροφή τῶν μεχρι τοῦδε ἀχρεωστῶν εἰσπράχεντων, κατὰ τὸν ώς ἀνωτέρω ἐλέγχοντας κακόπιστον τρόπον, ἀποτελεῖ ἐμμεσον ἀναγνώρισιν τῆς γενομένης ἐπὶ μακρῷ καὶ συνεχιζόμενης καταφώρου ὀδικίας εἰς βάρος τῶν πλοίων, που δέχονται τὰ ταξίδια αὐτά, ἀντιμετωπίζουν τὸ ὄξυμωρον τχήμα, νὰ ἀποδέχωνται, ὅπως οι ναυάροι, δικαιώς ἄλλως τε, εἰσπράστωνται

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO LTD

33 RUE MAZENOD MARSEILLES

ALL DECK & ENGINE STORES

GAMLEN CHEMICAL TREATMENTS

PACKINGS & JOINTINGS
BELDAM ASBESTOS CO LTD

AGENT

GREEK DEPT: MR BETSIS



DISTRIBUTOR

TEL: CO 88-10 & CO 88-11

• REFRIGERANTS (FREON-12)

μέσω κληρικγκ 'Ελλάδος—Αιγύπτου, όπερ και έπιτρέπει ή αιγυπτιακή Κυβερνησίας, όταν, όμως, παρουσιασθούν διά νά είσπράξουν το ισόποσον των δραχμών, μενούν ανυπότακτον με την άπαντησην των όμροδιων της Τραπέζης της 'Ελλάδος, διότι δυστυχώς τα χρήματά των είναι «μπλοκέ». Τότε μόνον είναι δυνατόν νά πληρώνωνται, όταν τα ταξίδια έκτελούνται μεταξύ 'Ελλάδος—Αιγύπτου.

Δέν γιωργίζομεν εύστοχαν σιώ ώς ανά δικαιολογίαι, διότι το κληρικγκ 'Ελλάδος—Αιγύπτου είναι παθητικόν και δέν έπιδεχεται περαιτέρω έπιβαρυνσεις, φρονώ, όμως, ότι θά πρέπει νά εύρεθη ένας τρόπος νά λυθεί το έπιμαχον θέμα και νά ίκανοποιηθούν οι ένδιαφερόμενοι, διότι είναι κρίμα το Έλληνικον Μεσογειακόν πλοίον νά στερήται μιάς τοιαύτης πλουσίας πηγής έργασιας, φοδούμενον, ότι οι αποκομιζόμενοι ναύλοι, άπο τα ταξίδια αυτά, θά μείνουν «μπλοκέ» και θά είναι άγνωστος ή τύχη των.

Τό μεσογειακόν πλοίον, όπως δρθότατα ύποστηριζεται, χρειάζεται βοήθειαν, διότι είναι το πλοίον της «μαύρης μοίρας». Τι είδους, όμως, δονησεις του παρέχει το Κράτος, όταν του θέτη τοιούτους φραγμούς; Φρονώ, ότι μία έπιτροπη, πρέπει νά συσταθεί το συντομωτερον, από 'Ελληνας και Αιγυπτίους άρμοδιους, με πρωταρχικά στελέχη άντιπροσώπους από την 'Ενωσιν Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων, τα 'Επιμελητήρια και την Τράπεζην της 'Ελλάδος—ή παρουσία του κ. Ματιάτου ένδεικνυται—και ή όποια θά λάβη πρακτικά μέτρα διά το ώς ανά θέμα, έαν δεδαίως πιστεύωμεν ειλικρινώς είς εκείνην τά όποια λέγονται, ότι, δηλαδή, πρέπει νά ύποστηριζωμεν το Μεσογειακόν πλοίον και όχι να του στρέφωμεν τις πλάτες σπρώχνοντας και τούτο πρός την λύσιν των σημασιών εύκολιας.

Διατελέω μεθ' υπολήψεως
ΝΙΚ. Γ. ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Συμφωνώ απολύτως με τας παρατηρήσεις μας ώς πρός την 'Ελευθέραν Ζώνην του Πειραιώς, όσον άφορα τό διαμετακομιστικον έμποριον.

Παρατηρώ, χωρίς έξαιρέσεις, καθ' όλας τάς έπαφάς μου με ξένους έμπόρους, και διεθνούς άλκης Οίκους, ότι διενεργούν ούτοι όλας τάς διαμετακομιστικάς των έπιχειρήσεις, μέσω Τεργεστής ή Βηρυτού. 'Οσακίς έφιστω την προσοχήν των είς τό γεγονός, ότι δύνανται νά πρόσδουν τάς αυτάς έπιχειρήσεις είς τον λιμένα Πειραιώς (όστις και πλέον κεντρικάς και πολυωχνάστος είνε, καθώς και πλησιέστερος της Εύρωπης, έν σχέσει με την Βηρυτό), αντιμετωπίζαν την έκπληξην και την πλήρη άγνοιάν των, ώς πρός την υπαρξιν 'Ελευθέρας Ζώνης είς Πειραιά.

'Έκ πείρας έπίστης γνωρίζω τά λίαν ένδιαφέροντα κέρδη, άτινα άποφέρουν αι 'Ελευθέραι Ζώναι τών προαναφερθέντων δύο λιμένων. Τά κέρδη αυτά (εύκόλως έλεγγομενα από τάς δημοσιευμένας στατιστικάς) προέρχονται, ουχί μόνον από τό διαμετακομιζόμενον έμπόρευμα καθ' έαυτο, άλλα και από άλλας πηγάς, ώς αι προσεγγίσεις τών πλοίων, έπισκευας και έφοδιασμοί, που τα πλοία αυτά θά κάμουν είς τόν λιμένα κλπ. Ή κίνησις ένος λιμένος είνε φυσικόν νά αύξηθη σημαντικώς, ώς άποτελέσμα του διπλού χειρισμού του αύτου έμπορευματος.

Διερωτάται λοιπόν τις, διατί η τοιαύτη άγνοια έκ μέρους τών έμπόρων; Και είς τί χρησιμεύει ή θεωρητική υπαρξίας της 'Ελευθέρας Ζώνης, όταν τίποτε δεν γίνεται διό την διοφήμισιν της; Νομίζω, ότι, μία έμπειριστατωμένης έγκυλοις πρός τα 'Εμπορικά 'Επιμελητήρια διαφόρων χωρών καθώς και είς τάς διεθνείς έκδόσεις ναυτικών και έμπορικων περιοδικών και έφημερίδων, έκ μέρους τών άρμοδιων έλληνικών άρχων, θά είχε τό εύκτασιον άποτελέσμα.

Μετά πλείστης τιμῆς
Ε. ΚΩΝΣΤΑΣ

ΕΦΟΠΑΙΕΜΟΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τό ένδιαφέρον πού έπιδεικνύουν οι έφοπλισταί μας πρός έπέκτασιν της δραστηριότητός των και έκτος τού πεδίου της βασικής των άποσχολήσεως, είναι άξιον πάσης προσοχής. 'Άξιον θερμά συγχαρητήριο εις τούς έφοπλιστάς έκεινους, οι οποίοι έμπρακτως προχωρούν είς την πραγματοποίησην τών διαφόρων ίδεων εύρυτεράς συμμετοχής των είς την άνορθωσι της 'Εθνικής μας Οίκουνομιας.

Το Κράτος οφείλει από τού δύο νά μελετήση τούς δρους και τάς προ-υπόθεσεις έξασφαλίσεως πάσης, έπιτυχης εις τούς αναπτύσσοντας τοιαύτην πρωτοδυσίαν έφοπλιστάς. Μέτρα διευκολύνοντα (πέραν τών του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53) και ένθερμρύνοντα την προσέλκυσιν τών έφοπλιστών, ειδικά δι' έκστην συγκεκριμένην περίπτωσιν, πρέπει νά ληφθούν, ώστε νά καταστή τό έδαφος γονιμον και νά έξασφαλίζη την ευφορίαν τών νέων υπό δημιουργίαν οίκουνομιών μονάδων.

Βασική προϋπόθεσης έπιτυχιας είναι νά έκετασθη τό θέμα τού τί προσφέρεται ύπο τού ένων ένων ένωνέρων δρους και ποιοι αι πρός τού δυνατότητες της πατρίδος μας. Η φύσις μάς έχει προκίσει με ωρισμένα άγαθά, τό δρόσα, αυτά και μόνον, θά πρέπει νά άποτελέσουν τό άντικείμενον έκμεταλλεύσεως. Π. χ. τουδισμός, ίαματική πηγά, μεταλλεύματα, έθνικά γεωργικά προϊόντα δεκτικά βιομηχανοποιήσεως.

Τό νά ίδρυθούν διάφοροι βιομηχανίαι έκμεταλλεύσεως τού φυσικού μας πλούτου είνε έπιδειλημένον και ένδεικνυται άπολύτως άπο οίκουνομικής άποφέρων, έφόσον θά δύνανται νά άποδιδουν διά της έφαρμογής της ιστονομικής άρχης πρός πάσαν κατεύθυνσιν.

Εις τόν ίδρυσιν οιασδήποτε βιομηχανίας βασική άρχη είνε ή έξης: Τό κόστος ίδρυσεως (κτήρια, έγκαταστάσεις, άποσθέσεις κλπ.) και τά πάγια έξοδα παραγωγής άτινα πρέπει νά βαρύνουν έκστην μονάδα παραγομένου προϊόντος κατά τόσον ποσοστόν, ώστε νά διασφαλίζεται ή διεθνής συναγωνιστικότης τού προϊόντος και ή δυνατότης διαθέσεως του είς την άγοράν. Τούτο έξαρτάται άπολύτως και άπο τόν άριθμον τών παραγομένων μονάδων, έφόσον έχουμε την άριστην ποιότητα.

Ἐν παράδειγμα: 'Η Α' βιομηχανία ήλεκτρικών ειδών έν Άμερ- κή δίδει εις την άγοράν προϊόντα με κόστος Κ:Π=1. (Κ παριστά τό δίλικον κόστος παραγωγής, άξιαν έγκαταστάσεων κλπ. ώς άναφέρεται ανώτερως και Τό πάντα σούμιδον μονάδων).

Ἐάν παρούσια είναι τόν άριθμον τών παραγομένων μονάδων, διά τόν άριθμον τών παραγομένων μονάδων, διαμοιράζεται είς 1.000.000 μονάδας, έπιτυχηνομένης ούτω της τιμής τού προϊόντος.

Ἐάν η αυτή βιομηχανία έπικειριθθή έν Έλλαδι θά άποτυχη, άσφαλώς, διότι με κόστος (Κ) 1.000.000 άριθμος τών παραχθημένων μονάδων είνε διάδυτον νά φθάση τό 1.000.000 (Π). Η δυνατότης καταναλώσεως της έλληνικής άγοράς είναι κατά πολὺ περιωρισμένην. Και 500.000 μονάδες νά παραχθούν άμεσως τό κόστος θά γίνη 1.000.000 : 500.000 = 2. Τούτο είνε άσυμφορον, διόταν και θά προτιμηθή τό έξαρτον τό δρόπον παραγωγής διά πλάς τάς έπιβαρυνσεις του, μέχρις ούτον φθάση είς τόν 'Ελληνα καταναλωτήν, δεν θά φθάση τό 2.

Αύτό τό πλούτον παραδειγμα αντιοκονομικής έκμεταλλεύσεως πρέπει νά τεθή ύπ' όψιν τών νέων έπικειριτημάτων. 'Οπου έφαρμοζεται ή άρχη τής τυποποιημένης πληθωραγωγής (δέν είνε, όμως αυτή δυνατή παγού και δι' άπαντα προϊόντα) ή κατά μάζας παραγωγής άμιομορφών προϊόντων υποβιδάζεται τό κόστος έκστης μονάδος παραγωγής ήτον έλαχιστον, τό πλέον άνεπαισθητον σημειον.

Τούτο είνε δινατόν νά γίνη και είς την 'Ελλάδα, προκειμένου περι ίδρυσεως συγχρονισμένων βιομηχανιών άξιοποιήσεως τών έθνικών μας γεωργικών προϊόντων (χυμοί φρούτων, σινοί, μαρμελάδες, σταφίς, οινόπνευμα κ.τ.τ.) ή τόν εναλίου πλούτου.

Βασικόν στοιχείον τών έν προκειμένω δαπανών πρέπει νά είνε ο σύγχρονος τρόπος συναγωνισμού μέμορικής προβολής και διακρίσεώς των. 'Ορθολογιστικά μεδοποιοίδησιαφήμισεως και συσκευασίας τιμών και αυτηρώς έλεγχουμενής προτίμησης, είνε τά μαστικά τής έπιτυχιας, δεδομένης της παραδειγμένης άνωτερότητος τών έλληνικών προϊόντων.

Ίδού, λοιπόν, έκτος τών άλλων, ένα πεδίον προσφερόμενον είς τούς έφοπλιστας, οι οποίοι θέλουν νά βοηθήσουν τόν Τόπον τους και νά συνδέσουν τό διόνυμον τών με μεγάλης άξιας πράξιν. Λόγω τής δυνατότητος έξαγωγής τών τοιούτων προϊόντων δύνανται νά έφαρμοσθή ή άρχη της τυποποιημένης πληθωραγωγής με τά άναμφισθήτη αγαθά οίκουνομικά της άποτελέσματα.

Ἐπίστης ή όργανωσις τών μεταφορών κατά τόπον ώστε νά άπασχολούν αυταί μέρος της τεραστίας έλληνικής χωρητικότητος, πρέπει νά καταστή κανών, οι οποίοι θέλουν νά μη καλύπτωνται αι μεταφορικά μας άγακαι και άλλας έλληνικά πλοία, τά όποια περισσεύουν διά τόν σκοπόν αυτών. Βεβαίως ή προτίμησης θά γίνεται, τούλαχιστον, επί τοις πρός τά ένα άριστοις.

Ἡ προτίμησης είς τόν ίδρυσιν οίκουνομικών μονάδων με σκοπόν τόν άξιοποιήσεων τών έλληνικών προϊόντων, θά δώση την δυνατότητα καλύψεως κατά μέγιστον ποσοστόν τούς προϊόντων και τών είς τρόφιμα άναγκών τών έλληνικών πληρωμάτων διά τής διαθέσεως των υπό τον κονσερβοποιημένην μορφήν.

Αύτός είναι ίδεως, τρόπος εύεργετικής συνεργασίας τού έθνικου μας έφοπλιστικού κεφαλαίου με τών άφοβων διατίθεμένων έδω έπερον παραγόντα, τήν έργασίαν. 'Η πρός την πατρίδα άγαπτη τών έφοπλιστών μορφήν έπιδείξεως της έπι πεγίστη της άφελείσης της έθνικης μας οίκουνομιας και τών ίδιων. Φαντασθήτε πόση έθνική ύπερηφάνεια θά μας κατέχη, σταν σ' ένα πρόσημον πρόσωπον της έδαφος γονιμον και πράξινα και πρακτική συσκευασίαν, με Βάσιν την γνησιότητα και πή την θαυμασίαν ποιότητά των, τά έλληνικά προϊόντα δύνανται νά καταστούν περιζήτητα, έπ' άφελείσης και πότελαματος.

Ἄλλο παρόβεν πεδίον, είναι ή έκμεταλλεύσεις τών ίαματικών μας πηγών, μερικών, μαλιστά, μοναδικών είς τόν κόσμον, διά συγχρόνων μεθόδων (άνεγερσις ειδικών, ένοιδοσχεών, έξασφαλίσις και όργανωσις της έπικονωνίας και τής συγκοινωνίας με τόν τόπους τών πηγών κ.τ.τ.). 'Επίστης ή είς τόν τόπουν άνορύζεων τών, έπειργασίας τών μεταλλεύματων, ώστε νά έξαγωνται έπειργασμένα και έτοιμα πρός πρακτικήν πρωτηρισμούσιν. 'Ο τουρισμός, τέλος, έχει μεγίστας δυνατότητας προσελκύσεων ένων έφόσον έργανων συστηματική ή έκμεταλλεύσεις του. (Ξενοδοχεία, δούμοι, κέντρα ψυχαγωγίας, τεχνηκή Βελτίωσις τών τόπων με ψυκτικά καλλωνάς κ.τ.τ.).

Πάντα τάυτα σημαίνουν είσαγωγήν πολυτίμου συγαλλάγματος και οίκουνομικήν εύημεριαν. Είνε μεγάλα και σπουδαία τά ζητήματα αυτά

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ έπισκευαὶ.

Ταχύτητος έκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

παιτούντα τὴν κατανόησιν καὶ τὴν στοργικὴν μέριμναν τοῦ Κράτους πρὸς ἔξασφαλίν εἰς τοὺς ἐφόπλιστάς τῆς ἐπιτυχίας εἰς τὴν νέαν Ἐθνικήν των προσπάθειον καὶ πρέπει νὰ ἀπασχολήσουν σοβαρῶς τοὺς μᾶλλον εἰδήμωνας καὶ τὴν Κυβερνήσιν.

Αθήναι, 4 Απριλίου 1957

ΜΕ έκτιμησιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

TO NAYTI

Κύριε Διευθυντά,
Μὲ μεγάλην ίκανοποίησιν ἀνέγγωσα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς
15ης Μαρτίου, ὅτι τὸ Οἰκοτροφεῖον τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου Οἰνούσσων
εύρισκεται ὑπὸ ἀρχιτεκτονικήν μελέτην καὶ ὅτι θέλει λειτουργήσει κατά^{την}
τὴν ἔρχομένην ἐκπαίδευτικήν περίοδον. Ἐπειδὴ καὶ ὑμεῖς ὑποστηρίζετε,
ὅτι διὰ τοῦ νέου Οἰκοτροφείου οἱ μαθηταὶ θὰ διαιτῶνται καὶ θὰ σιτίζων-
ται καλύτερον, ἐπιτρέψατε μου νὰ σᾶς δώσω καὶ ἔγω μίαν ἀμύδραν ει-
κόνα τῶν ἐντυπώσεών μου ἀπὸ πρόσφατον ἐπίσκεψιν μου εἰς τὰς Οι-
νούσσας.

Αποτελεί αναμφισβήτητον γεγονός, ότι ή ίδρυσις τοῦ Οἰκοτροφείου θά έξιψωσθη περαιτέρω τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον, ἐνῷ καὶ ή σύστασις μονταζίου σχολῆς δι οὐτέπέραν ναυτικῶν κατάρτισιν, θά ἀποτελέσθη τὸ ἀποκορύφωμα τῆς ἔξειλεώς του. Οἱ Οἰνούστοι, ἀνέξαρτήτως θέσεως καὶ πλούτου, ἐνισχύουν δῆλοι διὰ τοῦ ὄβολοῦ των τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον, διότι φιλοδόξουν νὰ τὸ Αναδείξουν εἰς πρότυπον ναυτικῶν σχολείων, προσριζόμενον νὰ τροφοδοτή, τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν μὲ ἀρτίως καταρτισμένους ναυτίλους. Είναι διὰ τοῦτο ἄξιοι κάθε ἐπαίνου.

Οσον αφορα τους μαθητάς, διεπίστωσα, ότι το συστήμιον των είνε άρκοντας καλό και ή ένδιαίτοις των επιμελημένη, ένων και ή έξω σχολική ζωή των είναι πειθαρχημένη και έλεγχεται άγρυπνης εις δόλας τάς έκδηλωσεις της, παρά τών κ. κ. καθηγητών. Παραλλήλως και ή κοινωνία τών Οίνουσσών, προσηλωμένη εις τάς χριστιανικάς και οικογενειακάς παραδόσεις της πατριδός μας, παρακολουθεῖ αυθορμήτως τους μαθητάς καί, σταν ύπαρξη άναγκη, παρέχει μὲ καλωσύνην τας ουσιδουλάς τρις.

Πιστεύω, δτι αἱ Οἰνόσσαι ἀποτελοῦν τὸν πλέον κατάλληλον τόπον διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν νέων ναυτίλων μας. Τὸν υπσάκι· αὐτό, κατοικούμενον ὥπο ναυτικάς σίκογενείας, δημιουργεῖ ἀτμόσφαιραν, ἣτις προδιαθέτει τοὺς μαζίτες εἰς τὴν σκληράν ζῶν τῷ θαλασσινῷ καὶ ἐνσυειδήτως τοὺς ἀποδίδει εἰς τὴν βιοπάλην τοῦ ἐπαγγέλματος.

Πότερι 30 Μαρτίου 1957

ΙΩ. Γ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ
“Εμπορος ναυτιλ. ειδῶν

"ΚΟΡΥΤΕΑΣ,, ΣΥΝΕΧΕΙΑ

'ΑΞΙΩΤΗΣ Κ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ

Ανεγνώσαμεν και ήμεμε εἰς το Ἑγκρίτον περιοδικόν σας (φύλλον τῆς 15.3.1957), τὴν δημοσιευθεῖσαν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Μανουσηλίδη, ἀντι-προέδρου τῆς Α.Ε «Ἀκτόπλοια τῆς Ἐλλάδος», δημούλουσαν περὶ τῆς κρατικῆς κακοποίησις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἀ(ά)πο «Κορυτᾶ». Ήν διαμαρτυρίαν εύρισκομεν καὶ ήμεις ἀπόλυτῶς δεδικαστο-λογημένην.

"Ἄς ἐπίτραπῆ, ὅμως, εἰς ἡμᾶς νὰ προσθέσωμεν, ὅτι η ἀναφερομένη

αυτή ύπό τού κ. Μανουηλίδη πράξις κακοπιστίας ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, ωχρίδε πρὸ μιὰς μεγαλύτερας ἀδίκιας καὶ, μάλιστα, ἀξιοποίουν, που διέπρεπε καὶ ἔξακολουθεῖ εἰσέτι νὰ διαπράττῃ τὸ Κράτος ἔνοντα τοῦ πληρώματος τοῦ αὐτοῦ πλοίου «Κορυτσά», ὡς καὶ τῶν ἐτέρων δύο πλοίων «Κορινθία» καὶ «Ιωνία». Ἀπὸ τὰ πληρώματα τῶν ὧν ἀνώ επιτάκτων πλωτῶν, ἀπότελομενα ἀπό πτωχοὺς μισθοσυντηρήσουν ναυτικούς, τὸ «Ἐλληνικὸν Κράτος καθυστερεῖ εἴτι ἐπὶ τὸν ίδρωτα αὐτῶν, ήτοι ἔνα μέρος τῶν πολεμικῶν των ἐπιδιομάτων. Ἀρνεῖται μέχρι σήμερον νά τὸ καταβάλῃ, μολονότι ἡ αστάτησίς των αὐτῆς ἀνέγνωρισθη δι' ἀλεπαλλήλων τελεσιδικῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, αντίγραφα τῶν ὅποιων ἔχουμεν εἰς τὴν διάθεσιν ὑμῶν.

Συγκεκριμένως, είς τά έπιτακτα ύπό του Κράτους (Διεύθυνσις Θαλασσίων Μεταφορών), ως ανω πλοίοι, διασωθέντα, ως γνωστόν, είς τήν Μέσην Ανατολήν, μετά τὴν εἰσβολὴν τῶν γερμανῶν καὶ τελούντα εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἀπόδομου, τότε, Κυβερνήσεως, ὑπέρτετσαν καθ' ὅλην την περίοδον τοῦ πολέμου διάφοροι ναυτικοί, ἀποτελοῦντες τὰ συγκροτημένα αὐτῶν πληρώματα καὶ βάσει τῶν ὑπογραφεισῶν ἐν Λονδίνῳ ἀπό 5.8.1941 καὶ 2.7.1943 συλλογικῶν συμβάσεων, αἱ ὑπέρτεσιαὶ τοῦ Δημοσίου παρεκράτουν ἀπό τοῦ μηνιανοῦ πολεμικὸν ἐπίδομα τῶν ὑπηρετούντων πληρωμάτων ἐναὶ μέρος αὐτοῦ καὶ δῆ ἀπό τὰ κατώτερα πληρώματα τὸ $\frac{1}{4}$, ἀπό δὲ τοὺς ἄξιωματικοὺς τὰ 75%. Τὸ παρακρατούμενον πτοῦν, χαρακτηρίζουνται ὡς «ἄναγκας τική ἀποταμιεύσις»¹, ἔδει τὸ Δημόσιον, ὅπως παρακαταθέτῃ εἰς μίαν ἐκ τῶν πέντε ἐν Λονδίνῳ μεγάλων Τραπεζῶν ἐπί ὄντωματι ἔκστου δικαιούχου ναυτικοῦ, ἐπὶ τῷ τέλει, ὅπως τοῦ ἀποδοθῇ μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου. Ό πόλεμος ἐλέξει καὶ μολονότι παρέβολον ἐκτοει 12 ὀδόλκηρα ἔπι, τὸ Δημόσιον οὐκί μόνον δὲ παρακατέθεσε μέχρι σήμερον τὰ παρακρατηθέντα πορῷ αὐτοῦ ἀπό τοὺς δικαιούχους ναυτικούς ποσὰ εἰς μίαν, τῶν προαναφερεῖσῶν Τραπεζῶν, ἀλλ' ἀντιθέτως τὰ ἐσφετερίσθη ἀπροσχηματίστων. Εἰς τὰς ὑποβολθείσας τόσουν παρ' ἡμῶν, ὅσον καὶ τῶν δικαιούχων πρὸς τὰς ἀρμοδιάς τους ὑπουργείου ΗΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ὑπηρεσίας αἴτησης, κατόπιν, μάλιστα, σχετικῆς ἐπὶ τούτῳ ἀπόφασεως τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου πρὸς τὴν πληρωμὴν τῶν παρακρατηθέντων, ἀφοῦ ἐνεπαίχθησαν ἐπὶ δόλκηρον δεκαετίαν, ἐν τέλει τοὺς ἐδόθη ἀπάντησης ὄμοια πρὸς τὴν δοθεῖσαν καὶ εἰς τὸν κ. Μανούηλιδην. «Οτι, δηλαδή, τὰ παρακρατηθέντα ύπό τοῦ Δημοσίου πολεμικὰ ἐπίδοματα τῶν δικαιούχων ναυτικῶν δέοντα γε θεωρηθῶσι παραγγεομένα ύπερ τοῦ Κράτους.

Καὶ ἐρωτῶμεν: Είναι πρᾶξις ήθική καὶ συντιμος δι' ἓνα Κράτος καὶ τούς διοικοῦντας αὐτό, νὰ σφετερίζεται τὰ χρήματα, τὴν φύλαξιν τῶν ὀπίους του διεπιστέψθαν οἱ πολῖται του, χώρις, μάλιστα, νὰ δύναν-
ται νὰ ἀμύνθουν κατ' αὐτὸν διὰ προσφυγῆς των εἰς ἄρμοδιον Εἰσαγγε-
λέα, δεδομένου, ὅτι δὲν τὸ ἐπιτρέπει ὁ νόμος; Διότι, ὡς ἀντιλαμβάνεσθε,
ἐάν την πράξιν ταύτην τὴν ὑπεξαίρεσθε διειπρέπειν οἰσοδήποτε πολι-
τεῖς, ἀσφαλῶς, σήμερον θὰ εὑδίσκετο εἰς τάς φυλακάς, ἐνῷ τὸ Κράτος,
ἀνεμποδίστως, τὸν τίμιον ίδιωτα τῶν πτωχῶν νεατικῶν κατεχράσθη.
Εὔτυχως, ὅτι ὁ φάκελλος τῆς δῆλης ὑπόδεσσών περιήλθεν εἰς χείρας τοῦ
Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Y. E. N. κ. Δ. Ρεδιάδην, δόστις ἔχομεν τὴν πε-
ποιησίν, ὅτι, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν εύθυκρισίαν καὶ εύρυπτην ἀν-
τιλήψεως καὶ δεδαίαν εύνοικήν μίσθετην τοῦ θέματος παρά τοῦ ἀξιο-

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΜΕΣΩ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΔΙΑ
DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAHRA

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτιμοπλοίων:

S.S.	"MARZUK,"	9200 D.W.
S.S.	"MAHFUZ,"	8300 D.W.
S.S.	"AL-HORRIA,"	8200 D.W.
S.S.	"MABRUK,"	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

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Κ. Α. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

τίμου υπουργού της 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Κωτιάδη, άλλα και τών άρμοδιών ύπηρεσιών του Υ.Ε.Ν., θά έπιδιόχη, ώς, τούλαχιστον, μᾶς υπερσέχθη δημόση τό ταχύτερον την πρέπουσαν λύσιν, πρός ικανοποίησιν τών άδικουμένων μελών μας.

Εύκαιροιστών διή τήν φιλοξενίαν
ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ
Γενικός Γραμματεὺς Π.Ν.Ο.

ΔΙΚΑΙΑ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά.

Διαδιβάζομεν ύμιν συνημμένως άκριδες άντιγραφον έγγραφου της ἡ-μετέρας 'Ενωσεως πρός την «Ένωσιν Εφοπλιστών», μὲ τὴν θερμήν παράκλησιν, ήνα τὸ δημοσιεύσητε εἰς τὸ έγκριτον ύμῶν περιοδικόν.

Μετά τιμῆς
Ἐντολῆ Διοικήσεως

Ο Πρόεδρος
Γ. ΚΟΥΚΛΑΔΑΣ

Πρός τὴν "Ενωσιν Ελλήνων Εφοπλιστῶν

Ο Γεν. Γραμματεὺς

Π. ΘΕΟΔΩΡΑΚΗΣ

Α θήν ας

'Η Πανελλήνιος 'Ενωσις Θερμαστῶν Θαλάσσης της Στέφενσων εἶνε υποχρεωμένη νὰ φέρῃ εἰς γνῶσιν ύμῶν τὴν μεγάλην πικρίαν, τὴν ὁποῖαν αἰσθάνεται διὰ τὴν παραγνώρισιν τῶν δικαιωμάτων τῶν θερμαστῶν ἐκ μέρους του Εφοπλιστικού κόσμου.

Εἰς ἔποχην, κατὰ τὴν ὁποίαν τὰ ἑλληνικὰ καὶ τὰ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη διασχίζουν τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὥκεανούς, ἀπτσολημένα ἐντατικῶς, μεγάλος ἀριθμὸς θερμαστῶν εὐρίσκεται ἀνέργος;

"Οσον καὶ ἀν φάνεται τοῦτο ἀπίστευτον, εἶνε, ἐν τοιοῖς, ἀληθέστατον καὶ αὐτοποδείκτον από τοὺς πίνακας ἀνέργων τοῦ Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας Πειραιῶς. 'Οκτακόσιοι ἐπαγγελματίαι θερμασταὶ ζητοῦν σήμερον εἰς μάτην ἑργασίαν.

'Η 'Ενωσίς μας ἔχει τὴν γνώμην, διὸ τὸ παράδοξον αὐτὸν φαινόμενον τῆς ὑπάρχεως τόσον μεγάλου ὀρθριμοῦ ἀνέργων θερμαστῶν εἰς περιόδον ὑψηλῶν ναυλῶν καὶ ἐντατικῆς ἐργασίας τῶν πλοίων, ὀφελεῖται εἰς τὴν ἀδιαφορίαν τῶν ἐν 'Ελλάδι ἐκπροσώπων τῶν Εφοπλιστῶν. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι, παραγνωρίζοντες τὸ πραγματικὸν συμφέροντας τῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπεικόντες εἰς διαφόρους πιέσεις, ἀποστέλλουν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ πρὸς ναυτοδύοπιν, βάσει διαβατηρίου, νέους χωρὶς καμίαν προϋπηρεσίαν, τοὺς κοινῶς ἀποκαλουμένους λευκοφυλλαδίτας.

'Εξ ὅλου, εἰς τὸν Πειραιά δροῦν διάφορον ὑπόπτην πάτομα, τὰ ὅποια ἐπὶ κρήματος ἀποστέλλουν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ εἰς διάφορα ναυτικὰ κέντρα πρόσωπα ἔνεα πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Κατὰ συνέπειαν, τὰ παρουσιαζόμενα ἐκάστοτε κενὰ εἰς πλοῖον ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας συμπληρώνουν απόδοσις, εἴτε μάτην ἑργασίαν.

'Η ἀκολουθουμένη αὕτη τακτικὴ δὲν διάπειται μόνον τὰ συμφέροντα τῆς τάξεως μας, ἀλλὰ καὶ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, διότι οἱ ἀμάρτιες νέοι γίνονται πρόδεινοι πολλῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ πολλάκις ἐπιφέρουν βλάβας εἰς αὐτά.

Φέρομεν εἰς γνώσιν σας τὰ ἀνωτέρω δεδιαιοῦν δύντες, διὸ θὰ ἐπέμβητε ἀποτελεσματικῶς καὶ θά σταματήσῃ ἡ ἀπότομος αὕτη τακτικὴ. Η δημιουργώντα τόσα προβλήματα εἰς βάρος τῆς τάξεως τῶν θερμαστῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς Ναυτιλίας.

Διατελούμεν μετά πάσης τιμῆς

Ἐντολῆ Διοικήσεως

Ο Γενικὸς Γραμματεὺς
Π. ΘΕΟΔΩΡΑΚΗΣ

ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τά, χωρὶς δικαιολογίαν, προνόμια καὶ ἡ μεταχείρισις τῶν πολιτῶν μὲ δύο μέτρα καὶ δύο σταθμά, εἰναι κάτι τὸ πάντοτε ἄδικο καὶ ἀποκαρδιώτικο. Εἶναι κάτι ποὺ φέρει τὴν ἀπογοήθευσην καὶ τὴν κατακραυγή. Καὶ γ' αὐτὸ πρέπει κάτι τέτοια ζητημάτακας νὰ μὴ δημιουργούνται.

'Εχουμεν ὑπ' ὅψιν μας τὰ δρια τῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας, προκειμένου νὰ προσέθουμον οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος στὶς ἐξετάσεις γιατὶ νὰ ἀποκτήσουμεν μεγαλύτερο δίπλωμα. Στὶς λεγόμενες προσαγωγίκες, 'Εκεὶ, ὅσοι πρόσχονται από τὸ «Σχολές» ἀπαλλάσσονται τοῦ ἐνὸς τρίτου τῆς ἀπαιτουμένης θαλασσίας ὑπηρεσίας. 'Ενω ὅσοι δὲν φοίτησαν σὲ ἐπίσημη σχολή, ὀλλὰ πῆραν τὸ δίπλωμα μὲ τὸ ἀπολυτήριο τοῦ Γυμνασίου, μὲ τετρατῇ ὑπηρεσία στὸ βαθμὸ τοῦ ναύτου καὶ τὴν θεωρητήρια κατάρτιση σὲ ἀπλὸ φροντιστήριο, εἶνε ὑπόχρεωμένοι νὰ ἔχουν μεγαλύτερη ναυτικὴ ὑπηρεσία από τοὺς ἄλλους, κατὰ ἔνα τρίτο, στὰ ἐνδιαμεσατο χρονικὰ διαστήματα τῶν προσαγωγικῶν ἐξετάσεων.

Δὲν ξέρουμε ποιὸ σοφὸ κεφαλὴ πρωτοδιενόθη αὐτές τὶς διακρίσεις καὶ γιατὶ τὶς διενοήθη. Δὲν ξέρουμε καὶ μὲ ποιὰ ἐπιχειρήματα ἐπεισε τὸν 'Υπουργό, γιατὶ ὑπογράψῃ τέτοι νομοθέτημα. Περὶ ἔχαμβλωμάτος πρόκειται. 'Ασφαλῶν, κανεῖς, ἔστω καὶ μὲ ὑποπτωθεὶς ναυτικές γνώσεις καὶ ναυτικὴ πείρα δὲν θὰ εἰναι ὁ εἰσηγητὴς τῆς ίδεας. 'Αντίθετα, εἶνε πολὺ γνωστό, πώς οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος ποὺ η οίκουμενή τους ἀνεπάρκεια τοὺς ἀναγκάζει νὰ ἀκολουθοῦν γιατὶ τὸ δίπλωμα τὸ δρό-

μο τῆς τετραετοῦς ὑπηρεσίας στὰ καράβια μὲ τὸ ἀπολυτήριο τοῦ Γυμνασίου ὡς ἀφετηρία, γίνονται τελικά οἱ καλλίτεροι ναυτίλοι. Τούτο, δέναις, δὲν τὸ θεωρούμε ἀπόλυτο. Μὲ ποσοστὰ τὸ συμπεράνουμε. Καὶ ὃν δὲν ἀπατώμενα καὶ στὶς ἐξετάσεις ἀκόμη τὶς προαγωγικές, τὶς πρώτες κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίες τὶς κερδίζουν αὐτοὶ οἱ δυσμενῶς κατατασσόμενοι ἀπό τὸ κακό μέτρο. 'Ο λόγος δὲ ποὺ γίνονται καλλίτεροι δὲν εἰναι ὑπακολούθη νὰ ἀναζητηθῇ. Εἶναι διότι προερχόμενοι ἀπὸ ἀπορώτερες τάξεις ἡ καὶ διότι γιατὶ διαφόρους λόγους τοὺς εἰναι δύσκολο τὸ παρακολουθοῦν «Σχολές», παίρνουν τὴν θαειάτα προορίζονται, καὶ μὲ τὴν πιστή, ὅπερει πάντα νὰ βασισθοῦν περισσότερο στὸν έαυτό τους καὶ στὴ θέλησή τους. Καὶ τὸ πετυχαίνουν, μιὰ χαρά.

'Υποχρέωσις τοῦ Κράτους εἰναι νὰ τοὺς ὑποβάλλῃ πάντοτε σὲ καλὴ δοκιμασία ἐξετάσεων. Καὶ αὐτοὺς καὶ τοὺς ἄλλους τῶν «Σχολῶν», τοὺς προνομιούχους καὶ τοὺς χαῖδεμένους. 'Αλλ' οχι νὰ παρεμβάλῃ δύο μέτρα καὶ δύο σταθμά.

Οι προσερχόμενοι στὸν κλάδο, δίχως τῶν «Σχολῶν» τὰ καλλωπιστικὰ σεριφικάτα, εἶνε, κατὰ τὸ πλείστον, παίδια πτωχῶν οἰκογενειῶν. 'Εφαγον τὰ χρόνια τους σὲ πλώρεις καὶ σὲ καταστρώματα καὶ ἐφαδίσθησκαν μὲ τὴν πολύτιμη περά τοῦ ναυτύ, τὴν ὅποια ποὺ διοράσθησαν ν' ἀποκτήσουν οἱ προνομιούχοι τῆς 'Υδρας καὶ τῆς Κύμης.

Λέγονται αὐτὰ δέ της περιεργούμενοι στὸν κλάδο, δίχως τῶν Σχολῶν. Εἶναι καλές καὶ ἀγιες καὶ ἀποράστητες. Διότι, ὅτι παράχρουν πολλοὶ ζηλωταὶ τοὺς ἐπαγγέλματος, ποὺ δὲν ἔχουν τὴν εὐχέρεια νὰ φοιτήσουν σὲ σχολές, ὑπάρχουν ὄλοι, πολὺ περισσότεροι, ποὺ τοὺς εἰναι τελείως ἀδύνατο νὰ ζησουν σὲ πλώρεις καὶ νὰ ἔργαζωνται μιὰ τετραετία σὲ καταστρώματα, ως ποὺ νὰ μπορέσουν νὰ προσέλθουν σὲ ἐξετάσεις. Οι σχολές γι' αὐτοὺς εἰναι ὅτι χρειάζεται.

Άς κατεδαφισθοῦν συνεπῶς οἱ ἀσχημίες, εἰδικά τώρα διότι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτίλου ἀξιωματικοῦ μᾶς εἰναι πολὺ χρήσιμο καὶ περιζήτητο. 'Ἄς ἀρθονται οἱ ἀδίκειες καὶ οἱ ἀβασινίστες διακρίσεις ποὺ δημιουργούν παράπονα καὶ ὅτι μὴ χωρίζουμε τοὺς προσερχόμενοι στὴ θάλασσα σὲ καλὰ καὶ κακὰ παιδιά τοῦ Ελληνικού Κράτους.

'Ἄν την πειδάλληται νὰ θεσπίζωται μεγαλύτερα χρονικὰ δριανταὶ τὸ πειδάλληται, τὸ μέτρο νὰ ἔχῃ καθολικὸ χαρακτήρα. Στὰ τελευταῖσ, ἐκεῖνοι ποὺ πιθανὸν στερούνται ἐπαρκούς ναυτικῆς περίστασης, δὲν εἰναι οἱ «έξωσχολικοὶ» ναυτίλοι. Αύτοι πέρασαν, στὸ θέμα τοῦτο ἀπὸ μεγαλύτερη «Σχολή». 'Ἄπο τὴν πλώρη καὶ τὸ κατάστρωμα, μὲ καθηγητὴ τὸ «Γραμματικό», τὸ Καπετάνιο καὶ τὸν λοστρόμο. Καὶ τοῦτο, ἐπὶ μιὰ τετραετία ἐφαρμογή. Ποιός δὲ λόγος τώρα τῆς προσθήκης καὶ ἀλλας, ἀπὸ τὸν πότισμα;

'Ἄν πρόκειται, πάλι, μὲ τὸ μέτρο τοῦτο νὰ υποστηριχθοῦν οἱ σχολές καὶ νὰ ἀναγκάζουμε τοὺς μελλοντικούς ναυτίλους νὰ παίρνουν μόνο τὸ δρόμο τῶν Σχολῶν, δὲν μᾶς φταίνε τίποτε δσοὶ δὲν ἐπροφήτευσαν τὶς νεώτερες ἀπομνημίες μας καὶ δὲν μπήκαν σὲ Σχολές. 'Ἄς καταργηθῇ, λοιπόν, τὸ «Έξωσχολικό» σύστημα, μιὰ καὶ καλή. 'Ἄς κάνουμε μόνιμο δρόμο διπλωματοληψίας τὴν 'Υδρα, τὴν Κύμη καὶ τὸν Ασπρόπυργο.

'Άλλα διακρίσεις καὶ ἀδίκειες νομοθετικές διατάξεις, ὅτι μὴ γίνωνται.

Πειραιεὺς, 'Απρίλιος 1957

Μετά την παραβολή της ΝΑΥΤΙΛΟΣ

Η ΜΕΙΟΨΗΦΙΑ

'Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά.

'Αναφεούντος εἰς ἐπιστολὴν τοῦ κ. Παντιά Μαργαρώνη, δημοσιεύεται εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 478/237 τεύχος τοῦ Ἑγκρίτου περιοδικού σας δι' ἡσ οὗτος παρεπούντο διὰ τὴν δέσμευσιν τῆς πλειστηρίας ὑπὸ τῆς μειοψφίας ἐν συμπλοιοκτησίᾳ, θά μᾶς ἀπέτραπῃ νὰ ἐκδηλώσωμεν τὴν κατάπληξην μας διὰ τὸ πειρεχόμενό της. 'Ἔπι μίαν δῆλη δεκαπεντετάσιαν ὁ κ. Επιστολογράφος σας, διαχειριστής τυχώνων τοῦ πλοίου «Μάσουντ-Ροδόπη», αὐδ' ὅδοιν κατέβαλεν εἰς τοὺς μικροὺς κατὰ ποσοστὰ συμπλοιοκτήτας του, σύτε ποτὲ ἐλογοδότησε πρὸ αὐτούς. Κατοχυρώμενος εἰς τὸ γεγονός, διὸ παραμένει μακρὰν τῆς δικαιοδοσίας τῶν 'Ελληνικῶν Δικαστηρίων καὶ ἐκμεταλλεύμενος ἀνεβελέγχτως ὑπὸ τὰς συγχρόνους πατιγνώστων τῶν μεγάλων ναύλων τὸ δῶν πλοίου, αυτοὺς μὲν παραγγέλλει εἰς ιαπωνικό ναυτηγεία τρία μέχρις ώρας φορτηγά πλοία χωρητικότητος ἀνω τῶν 13.000 τόνων ἔκαστον, ήμάς δὲ τοὺς μὴ ὑπολογισμένους συμπλοιοκτήτας του θέλει νὰ ἀγονῇ. 'Απαξιοὶ νὰ ἀπαντήσῃ εἰς παγεωσμένας επιστολάς μας. Καὶ ἀντὶ οὗτος νὰ σιωπᾷ διότι τα πάντα ὑπέρ της πλειστηρίας ἔχουσι ταχθεῖ ἐν τῷ 'Εμπορικῷ ἡμῶν Νόμῳ, εύτοις ἀξιό, τὴν μεταβολὴν τῆς νομοθεσίας μας ἐπὶ τοσούτον δέσμευται νὰ γίνηται καὶ νόμω, δοσοὶ θὰ είχον τὴν ἀφέλειαν νὰ γίνωσι συμπλοιοκτήται ὑπὸ διαχειριστάς, ἀπροθύμους εἰς ἀναγνώρισιν τῶν δικαιωμάτων τῆς μειοψφίας, 'Εάν, λοιπόν, κατὶ πρέπει νὰ ἀλλάξῃ ἐν τῷ νομοθεσία μας, τούτο πρέπει, κυρίως, νὰ γίνῃ πρὸ διαστασίαν τῶν ἀποτελουτῶν τὴν μειοψφίαν τῆς πλοιοκτησίας, ὅταν μάλιστα ο κατά πόρον 291 Ε. Ν. διαχειριστής κατοικεδρεύει μακράν τῆς 'Ελληνικῆς γῆς.

Πειραιεὺς 18 'Απριλίου 1956

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ
ΙΑΣΩΝ ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAR - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΛΟΡΑΝ

B A S. P. B R A N A

Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν 'Ελλάδι — Διαβέτου — τὰ μοναδικὰ ἐν 'Ελλάδι ἡλεκτρονικὰ μηχανήματα (ραντάρ, γυροπυξίδες κ.ἄ. ἐν πλήρει λειτουργίᾳ). Τὰ μόνα αὐθεντικὰ συγγράμματα γυροσκοπικῶν πτυξίδων εἰς 'Αγγλίαν, 'Αμερικὴν καὶ Καναδάν.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

PANTAR - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΛΟΡΑΝ

B A S. P. B R A N A

Τὰ μόνα πλήρη ἡλεκτρονικὰ ἔργαστηρια — διαθέτοντα — πλήρη τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν δι' οἰνοδόπτες ἡλεκτρονικὸν μηχάνημα. 'Επιτελείον εἰδικῶν τεχνικῶν εἰδικῶν μετεκπαίδευσθαινούν εἰς 'Αγγλίαν, 'Αμερικὴν καὶ Καναδάν. Τεχνικοὶ ἀντιπρόσωποι διὰ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 471.041 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τέσι ασυρμάτου ή άνεπάρκεια συνεζητήθη και ή άκαταλληλότης τών μηχανισμάτων. Και επ' αύτού, λαδών τὸν λόγον ὁ παριστάμενος διεύθυντής τῆς Ραδιοναυτικής «Εταιρίας τῆς Ελλάδος» εἶπεν, ότι θὰ ήτο δυνατόν νὰ αὐξηθῇ ή έμβελεια τῶν ήδη χρησιμοποιούμενών σταθμών, αν ήθελε τροποποιηθῆ τὸ σύστημα τῶν κεραιών.

'Αλλὰ ή σύστασις αὐτή του γ. Μαγκάκη δὲν ἔχει καμίαν σχέσιν μὲ τὴν ὄρτιότητα τοῦ προσωπικοῦ εἰς γνώσεις, οὔτε πρόκειται νὰ λύσῃ τὸ ζῆτημα δεδομένου, ότι κατ' ἀρχὴν στερούμεθα μηχανημάτων καὶ ἐπαρκοῦς προσωπικοῦ. «Όταν αὐτὰ ἀποκτηθοῦν, ὅλα τὰ ἄλλα εἰναι τεχνικαὶ λεπτομέρειαι, ποὺ μόναι τῶν θὰ τακτοποιηθοῦν».

«Ωστε ἀς μὴν ἀνησυχοῦν οἱ συνάδελφοι ραδιοτηλεγραφηταὶ τοῦ παρακτικοῦ. Δέν τοὺς ἀμφισθητούμεν τὴν ικανότητα, οὔτε τὴν προθυμίαν. Καὶ οὐδέποτε θὰ διεκδικήσωμεν τὴν κατοχύρωσίν των εἰς τὰς θέσεις, ποὺ μάς εἰναι πολὺ προσφιλεῖς καὶ πολὺ χρησιμοῖ.

Τοῦτο ἀπὸ δύος κατανοεῖται, πλὴν τῶν διοικούντων τὸν Ο.Τ.Ε. «Ωστε αἱ ἀπόψεις, τόσον τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε. Ν., δσον καὶ ἑκίνων τοῦ παρακτικοῦ, συμπίπτουν καὶ διὰ τοῦτο αἱ ἔνεργοις τῶν πρέπει νὰ εἰναι συντονισμέναι καὶ κοιναι.

Ἐπὶ τὴν εὔκαιρια, ἐπαναλαμβάνομεν τὴν δῆλωσίν μας, ότι οἱ Ραδιοτηλεγραφηταὶ τοῦ Ε.Ν. κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν ἔλαθον τὴν ἀπόφασιν, ὅπως δοθῇ μία ὑστάτη πίστωσις χρόνου εἰς τὸν Ο.Τ.Ε., νὰ συνδέσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας μὲ μίαν ἀνεκτὴ ἐπίκοινων μὲ τὴν πατρίδα. Αλλὰ ή τοιαύτη πίστωσις δὲν εἰναι δύνατον νὰ παραταθῇ πέραν τῆς ἱης Ιουλίου ἔ.ξ. Ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς οἱ ἀσύρματοι δῆλων τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων τὸν ἄγοντος τὴν ὑπερέιν τοῦ παναθλίου ὀσύρματος τῆς Βάρης καὶ θὰ ἀναζητησοῦν, ὡς ὁδὸν τηλεπικοινωνίας μετὰ τῆς Ελλάδος, τοὺς ἀσύρμάτους τῶν ἄλλων κρατῶν.

Τοῦτο, δεδομένως, θὰ συνεπιφέρῃ τὴν ὑψωσιν τοῦ κόστους τῶν ἀνταποκρίσεων, καὶ τὴν φυγάδευσιν ἐλληνικοῦ συναλλάγματος. Δέν νομίζομεν, ὅμως, ότι διὰ ταῦτα θὰ φέρομεν καὶ τὴν εὐθύνην.

Οἱ Ελληνες Ραδιοτηλεγραφηταὶ μίαν καὶ μόνην εὐθύνην ἔχουν ἐπωμιδοῦ. Αυτὴ εἰναι ἡ συνεχῆς καὶ ἀπρόσκοπτος ἐπίκοινων τῶν πλοίων, ὑπὸ οἰανδήποτε μορφῶν. Εἴτε αὐτὴ ἀφορᾷ τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸν ἔργο-έότην, εἴτε τοὺς ἀπιβάτας, εἴτε τὰ πλοράματα.

ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Ραδιοτηλεγραφητής 'Y) κ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη»

Γιβραλτάρ, 17 Μαρτίου 1957



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

**THE PEROLIN COMPANY, INC./
THE PEROLIN COMPANY, LTD.**

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

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

EGYPT

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

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 46 - 47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE
Klapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Agnesstr. 38
HAMBURG
(also at Bremen, Bremerhaven,
Emden, & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegaade
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.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.
No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO
(also at Fukuoka, Hakodate, Hirohata,
Kamaishi, 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
KRISTIANSAND S.

ΟΡΙΑ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΓΝΩΣΕΩΣ

ΤΟΥ Κ. ΓΙΑΝΝΗ Ε. ΡΟΔΙΝΟΥ

Ἐλάθομεν ἐκ Γερμανίας δύο ἄρθρα τοῦ κ. Γιάννη Ε. Ροδινοῦ, ἀναφερόμενα εἰς τὸ δύσκολον θέμα τῆς διατυπώσεως ἐκάστοτε ἀσφαλῶν προγνώσεων (*). Ἐκείνης γε κατανοεῖται τῆς οἰκονομικῆς ἐξελίξεων. Μολονότι η ἐπειργασία τοῦ ὄλου τούτου θέματος, ὅπερ ὁ ἄρθρογράφος μας τίτλοφορεῖ: «Ορία καὶ δυνατότητες τῆς οἰκονομικῆς προγνώσεων» κατέχει τὸν ἀνάγκην τῆς ἀπόφασης με τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα, ἐκδηλος ἐν τούτοις καθίσταται η σχέσις τῆς μελέτης, ἐν τῷ συνόλῳ της, μὲ τὰ ἐνδιαφέροντα τὸν ἀφοτίσμον τημένα τὰ ἀναφορέματα εἰς τὴν ἀσφαλεστέραν πρόγνωσιν τῶν μελλοντικῶν ἐν τῇ ἐργασίᾳ τοῦ ἐξελίξεων. Κατωτέρω δημοσιεύομεν τὸ πρότον ἄρθρον του διατύπωσις τῶν συμπερασμάτων, ἐλπίζομεν γὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἐδιαφερομένων κύκλων, διότι ἀποτελοῦν τὰ ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Εἰς τὰ πλαίσια τοῦ παρόντος σημειώματος θὰ καταδειχθῇ, ότι δὲν ἀποτελεῖ κατάχρησιν τῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν αὐτῶν η προθεσίς μας νὰ τὰς ἀπασχολήσωμεν μὲ θέματα πίστωσις χρόνου εἰς τὸν Ο.Τ.Ε., νὰ συνδέσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας μὲ μίαν ἀνεκτὴν ἐπίκοινων μὲ τὴν πατρίδα. Αλλὰ ή τοιαύτη πίστωσις δὲν εἰναι δύνατον νὰ παραταθῇ πέραν τῆς ἱης Ιουλίου ἔ.ξ. Ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς οἱ ἀσύρματοι δῆλων τῶν μελλοντικῶν δεδομένων πᾶν τὸν ἀποτέλεσμα τοῦ «Ναυτικὸς Χρονικό». Ή μέχρι τούτης συνήθης ἐπισκόπησις τῶν εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας ἐξελίξεων διὰ τῆς παρασέσεως πάραστικής την παραδοσίαν τῆς συγκριτικῆς ἀντιπαραθολῆς στατιστικῶν δεδομένων πᾶν, διὰ τῆς παρατάξεως πάστης φύσεως συγκεκριμένων στοιχείων, δημητρεῖ διὰ τῆς πλήρους ἐνημερώσεως ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε καταστάσεων, εἰς μίαν ἀληθίων ἐνδιαφέρουσαν καὶ ἐποικοδομητικὴν συμπερασματολογίαν, τῆς ἀποτομῆς ή σύνθετης δέν τιθεταινοντος διά φύσιδος. Πέραν, ὅμως, τῆς ὡς ἀναθέτουσαν προσπάθειαν, διάδοτην μεταξύ τοῦ θεωρήσεως — ίδιατέρως εἰς ἐποχαῖς ὡς η σημερινή — ή ἐκ παραλλήλου προσπάθειας διὰ μίαν εἰς αὐτὸν διερεύνησην τῶν δυνατεῖτων.

Πρώτων βῆμα η παραχώρησις τοῦ λόγου εἰς τὴν Θεωρίαν, δηλαδή, εἰς τὸ σύνολον τῶν Νόμων τοῦ καθολικοῦ γίγνεσθαι. Συνειδότες τὰς δυνητικές, ὄφειλομεν κατὰ περῶν τὰ παραδεχθῶμεν, όπιστες της θεωρητικῆς καὶ μόνην συμβολῆς δὲν δυναται νὰ ἐπιζητηθῇ κατάκτησης ἀπολύτου γνώσεων παρελθόντος ἢ μελλοντος: «Ἀξιός δηλαδή, γνώσις τῆς αὐτού θεωρίας δὲν ἀρκεῖ διὰ τῆς ιστορίκην συγγραφον, ούτως δὲν ἀπέρκει διὰ τῆς ιστορίας τοῦ μελλοντος. Τὸ λογικὸν κατεργασμένον σχῆμα — η Θεωρία — ἔχει ἀνάγκην ἐνὸς ἀμφόρου περιεχομένου, ίνα ἀποτελέσῃ μετ' αὐτοῦ ἔνα φυσικὸν σύνολον. Σχῆμα ἐστερημένον περιεχομένου εἶναι Rationalisimus τὸ ἀντίθετον ρωμανισμούς. Άρα εἰς τὴν σύνθετον τῶν ἀνωτέρω δύο θασικῶν στοιχείων θὰ ἀναζητήσωμεν τὴν βασίν οὗδον.

Σκοπὸν μας εἰς τὰ πλαίσια τῆς παρούσης μελέτης ἀποτελεῖ ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ δρᾶ της ποποθετησίας τοῦ προβλήματος ἀφ' ἔτερου δὲ η ἀναμετρησία τῶν δυνατοτήτων ἐπίπλους τοῦ. Ο ἔμπειρος ἀναγνώστης θὰ κατανοήσῃ εύκολως τὴν σημασίαν μιᾶς τοιαύτης προσπαθείας καὶ θὰ διδοῖ τὴν εὐεργειακήν συμβολήν τῆς μεθοδικῆς ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης εἰς τὴν ἐπιτυχὴν ἀντιμετώπισην τῶν συγκεκριμένων προβλημάτων τῆς σημερινῆς περιεργήσεως.

Μὲ τὴν καταπληκτικὴν γιγάντωσιν τῶν διαστάσεων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς ἡμέρας μας ἔχει αὐξηθῆ ἀπολύτως καὶ ὅ στατητος παράγων τῆς οἰκονομικῆς ἀβεβαθτος ὁ περιλαμβανόμενος ἀναγκαστικῶς εἰς τὴν πάσην φύσεως ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα. Ἐξ αλλοίων αἰ πενδύσεις αἰσθαντος τοῦ ἀποφάσεων ἀναλαμβάνομενον «τίκτων» ἀμεσος συμπράτησης καὶ τοῦ χρόνου διαφράσεων τοῦ μελλοντος. Μακροοικονομικῶς ἔξακολουθεῖ ὑφισταμένη ἡ αὐτὴ ὡς καὶ πρότερον κατάστασις. Μόνον ιδιωτικοί οἰκονομίας σηματεῖσαν δύναται νὰ ἔχουν αἱ σημερινοὶ κατ' ἔχοντη χρησιμοποιούμεναι μέθοδοι πραναυλώσεων time charter, διὰ τὸν δέ τούτον δυναμέθα νὰ προχωρήσωμεν εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ θέματος παραβλέποντες τεχνικὰς τινὰς λεπτομερείσεως.

Τὸ γεγονός, ότι διὰ σειρᾶς εύνοικων τρόπων χρηματοδοτήσεως τῶν νέων ἐπενδύσεων ή διὰ τῆς πραναυλώσεως τῶν ὑπὸ ναυπηγησης σκαφῶν καταστεῖται καὶ ἐμέρηται ἐπιχειρηματικὸς κίνδυνος δὲν ἀλλοίωνει τὴν βασικὴν σκέψιν: Πρόκειται, εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, περὶ μεταποτίσεων καὶ μόνων τοῦ ἀπειχειρηματικοῦ «τίκτων», περὶ ἑνὸς εἰδους ἀσφαλίσεως, κατ' οὐδένα δὲ λόγον περὶ πλήρους διασφαλίσεως τοῦ ναυτιλιακού κλάδου. Μακροοικονομικῶς ἔξακολουθεῖ ὑφισταμένη ἡ αὐτὴ ὡς καὶ πρότερον κατάστασις. Μόνον ιδιωτικοί οἰκονομίας σηματεῖσαν δύναται νὰ ἔχουν αἱ σημερινοὶ κατ' ἔχοντη χρησιμοποιούμεναι μέθοδοι πραναυλώσεων εἰς τὰ πλαίσια τοῦ παρόντος σημειώματος σκέψεις ὡς μία βιζαντινολογικὴ περιτολογία!

Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω — ἔστω καὶ περιωρισμένης βαρύτητος — παραδείγματος ἀπορρέει ως πρώτη διαπίστωσις η σημασία γενικῆς σταθεροποιήσεως τῆς οἰκονομικῆς συγκυρίας. Δύναται, δηλαδή, τὸ δόλον ὑπὸ μελέτην πρόδηλη μὲν ἀνασχῆ η εἰπίτεπον — τὸ τῆς συγκυρικῆς πολιτικῆς — καὶ οὕτω νὰ ἔργωνται μεταφράσεις τῆς ἀφαρμογῆς τῶν οἰκονομικῶν προγνώσεων εἰς ένα διά της τρέυνης επὶ τῶν «ορίων» ἐντοπίζεται καὶ θεμελιώνται τὸ δόλον πρόδηλη περιωρητικῶς.

(*.) Παρό τὸ γεγονός, ότι διό τῆς ἀποριμότησεως τῶν «δυνατοτήτων» καθορίζονται διάσεις καὶ τὸ «φέρια», θεωρώνται τὸν ὃντα τούτοις έχει σχέσιν μὲ τὸ θέμα καὶ τὴν σημασίαν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν οἰκονομικῶν προγνώσεων εἰς ένα διά της τρέυνης επὶ τῶν «ορίων» ἐντοπίζεται καὶ θεμελιώνται τὸ δόλον πρόδηλη περιωρητικῶς.

Εις τὸ σημεῖον τοῦτο, καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἐπικινδύνων παρανοήσεων, καθίσταται ἀπαράτητος ὁ αὐτηρὸς ἐντοπισμὸς τῆς ὑποστηριζομένης θέσεως:

1) Σκοπὸν τῆς καλῶς ἐννοουμένης θεωρητικῆς οἰκονομικῆς δὲν δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ἡ πρόθεσις ἀντικαταστάσεως ὑπὸ αὐτῆς τοῦ τεθνεώτας Μαντείου. Τὰ ὄρια ἑντὸς τῶν ὅποιων ἀναγκαστικῶν περιορίζεται ἡ συμβολὴ τῆς Θεωρίας καθορίζονται σαφῶς ὑπὸ μάκις πληθώρας ἀντικειμενικῶν δεδομένων. Ἐντὸς τῶν ὄριων αὐτῶν καὶ ὑπὸ σαφῶς καθερίζουνται προϋποθέσεις δύναται ἡ οἰκονομική θεωρία νὰ διατυπωθῇ προγνώσεις ὥρισμένων φύσεως. Μίαν τοιστόπουν πρόγνωσιν ἐκφράζει, κατ' ἀνάγκην, κάθε οἰκονομικό ὑπότιμον του. Οὕτω, π. χ., ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως ἀποτελεῖ μίαν πρόγνωσιν τὴν ὅποιαν δύναται τὶς νὰ ἐκφράσῃ μετὰ πλήρους βεβαιώτητος: «Ἐὰν περιορισθῇ ἡ παραγωγὴ (προσφορά) ἔνος ἀγαθοῦ θὰ σημειωθῇ αὔξησις τῆς τιμῆς αὐτοῦ — ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν σταθερᾶς συμπεριφορᾶς ἀπάντων τῶν λοιπῶν παραγόντων».

2) Συχνάκις καλείται ὁ οἰκονομολόγος νὰ ἀποφανθῇ ἐὰν ἡ τιμὴ τοῦ σίτου πρόκειται κατὰ τοὺς ἔξι προσεχεῖς μῆνας νὰ σημειωθῇ ἄνοδον ἡ ἐὰν ἡ ναυλαγορά θὰ ἐξακολουθήσῃ παραμένουσα σταθερά. Ἀναγκάζουν, ἀρά γε, τὴν οἰκονομολόγον αἱ σῦτη διατυπωθῆναι ἀπαντήσεις νὰ ἔξελθῃ τῶν δοιῶν τῆς δικαιοδοσίας του ἵνα καταλήξῃ εἰς ἀπαντήσεις:

Καὶ δύνανται αἱ ἔκαστοτε ἀπαντήσεις του νὰ θεωρηθοῦν ικανοποιητικαὶ, ὡς ἔνεχουσι τινὰ βεδαιότητος;

Τέλος, ἔαν γενικῶς παραδεχθῶμεν ὡς δυνατὴν τὴν μέχρις ἑνὸς σημείου εὑρυτέρων αὐτὴν οἰκονομικὴν πρόγνωσιν, τίθεται τὸ ἐρώτημα: Διὰ ποιῶν μέσων καὶ διὰ ποιῶν μεθόδου καθίσταται τῷ ὄντι δυνατὴ καὶ σύμφωνος ἡ ἐν λόγῳ πρόγνωσι;

Διὰ τῶν τελευταίων αὐτῶν ἔρωτημάτων θιαγράφεται σαφῶς πλέον τὸ ἀντικείμενον τοῦ παρόντος σημειώσατος. Ἡ σημασία ἑνὸς θετικοῦ συμπεράσματος ἐπὶ εὐρείᾳ βάσεως είνει προφανῆς τεραστία: Μία καθολικὴ οἰκονομικὴ πρόγνωσις εἰς τὴν ἰδιαίτην μορφήν θὰ κατώρθως νὰ περιορίσῃ τὸ ἔλαχιστον του Βαθμὸν αὐθαιρεσίας τῆς παραμέτρου οἰκονομικῆς ἀθεβαίοτητος. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ ἐκέρδιζεν ἡ θεωρία τὸν ἀγόνα τῆς πράξεως! Εἰς τὴν ἑτὶ μέρους περίπτωσιν τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καθέ δυνατότητας προγνώσεως θὰ εὑρισκεν ἄμεσον ἔφασμογόνη μὲν εὐεργετικὸν ἀποτελέσματα.

β) ΤΥΠΟΙ ΠΡΟΓΝΩΣΕΩΝ

Πρίν προχωρήσωμεν εἰς τὴν συστηματικὴν διερεύνησιν τοῦ προβλήματος, θὰ ρίψωμεν εἰς τὰ βλέμματα τῆς χθενικῆς ἐμπειρίας. Γέμει οἰκονομικῶν προγνώσεων τὸ παρελθόν. Ὁ ἔκαστοτε λοιπὸς εργοποίησης, ὡς ἀφηρημένην ψυχολογικὴν ὄντότητην, παρέμεινεν ἐν τῇ ιστορικῇ ἔξελιξι ἀμετάλητος. Ἐπὸ τῆς Ροδινονιάδος μέχρι τῆς σημερινῆς προπηγμένης κοινωνικῆς μορφῆς, τὸ κίνητρον του μοχεύντος ἀνθρώπου πειθαρίστηκε τὸ φύεσσαν κοινωνικής, σκοπὸς του δὲ πρωταρχικὸς ή κατὰ τὸ δυνατὸν πληρεστέρα ικανοποίησις τῶν ἀναγκῶν του. Διὰ τὸν οἰκονομικούντος ἀνθρώπου εἰχεν ἀγέκαθεν ἡ ἔννοια του χρόνου φυσικάς διαστάσεως. Πρὶν δύνετον ὁ ἥλιος — πρὶν σταματήσῃ τὸ κυνήγι — ἔπειτεν ὁ κάμπτος τῆς ἡμέρας νὰ ἔχῃ ἀποδώσει τὰ ἀπαραίτητα ἀγαθά. Νεώτεραι κοινωνικαὶ μορφαὶ ἐδημιούργησαν νέας συνθήκας συλλογικῆς διαδιώσεως, αἵτινες καὶ κατέσπουν δυνατήν τὴν πνευματικήν ἀπασχόλησιν καὶ τὴν δημιουργίαν. Ἡ ἔννοια του χρόνου ἐγαλούχησεν ἔδω μυρίας μεταφυσικάς ἀνησυχίας καὶ ἔγινεν ἀντικείμενον στοχασμῶν.

«Επειθάρεψε σὺν τῷ χρόνῳ ό «Ἄλλος ἀνθρώπος — ίσως ὁ Κινέζος ποιητής ὃντας δέλγει: «Οἱ Μόρες εἰν' ὅλες γραμμένες, ἀνάγκη καμμιά νὰ ρωτηθοῦν οἱ Μάτηδες».

Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ λοιπὸν εργοποίησες ἀλλάζοντας συνεχῶς μορφὴ πέραν ἀμέτρητα στάδια μοχθῶν καὶ παράγων. Νομάς, καλλιεργητὴς καὶ κτηνοτρόφος, πολεμιστής, θαλασσοπόρος, πειρατής, τεχνίτης καὶ ἐργάτης, μὲ λίγα λόγια «δούλευτής», ἔφθασε στήμερα ἐκεὶ ὅπου διλοὶ τὸν βλέπουμε. Ἡ μακρὰ περεία τοῦ ἔχαριστος πειράν, γνώσιν καὶ τσις ὑπέρμετρον αὐτοπειθήσιν. Τὴν διασφάλισί του τοῦ παρόντος ἐπίζητε νὰ ἐπιτύχῃ διὰ τῆς γνώσεως τοῦ μελλόντος. Μία πλήρης ιστορικὴ ἀνασκοπησίας θὰ μᾶς παρέσυρε πέραν τῶν προβλήματος σημειώσατος. «Ἀρκούμενος, λοιπόν, μόνον εἰς τὴν παράθετην ὥρισμένων τύπων οἰκονομικῶν προγνώσεων, τοὺς ὅποιους καὶ ἀντλούμεν διὰ μίας βραχείας ἀναδρομῆς εἰς τὸ παρελθόν.

Ἐν πρώτοις, τὸ περιόδον Βαρόμετρον τοῦ Ηαγνηνὶ περὶ τὰ 1920: Τὸ οἰκονομολογικὸν τοῦτο Μαντείου συνίστατο ἡ ἑνὸς συστήματος τριῶν καμπυλῶν, αἵτινες ἐνεφάνιζον τάσεις ἄνοδου ἢ πτώσεως κατά μίαν ὥρισμένων διαδοχήν. Οὕτω ἡδύνατο τὶς νὰ προΐδῃ τὴν συμπεριφοράν τῶν δύο τελευταίων καμπυλῶν, εύθυνος ὡς πρῶτης ἡ ἡρχής μεταβαλλομένη. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον πτώσις τῆς πρώτης ἐν λόγῳ καμπύλης προειμήνειν οἰκονομικὴν ύπερσειν (Depression), ἀνδρὸς αὐτῆς οἰκονομικῆς ἀνθησίας. Ἐν ἔτει 1929 ἐπανεπτάθησαν αἱ καμπύλαι. Δέν προστίγγιειν τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν κρίσιν καὶ ὡς ἐκ τούτου κατεδικάσθησαν ἔκτοτε εἰς ἀδάνειν.

Μεταξὺ Χριστουγέννων καὶ Νέου «Ετούς 1929 συνήλθον οἱ Ἀμερικανοὶ οἰκονομολόγοι πρὸς σύντησιν καὶ — ίσως (!) — ἐπίλυσιν ὥρισμένων ἐπικαίρων οἰκονομολογικῶν προβλημάτων. Οἱ πλέον αἰσιόδοσιοι ἔχοντες προέβλεπον τὸ τέλος τῆς ἡδη ἀρξαμένης οἰκονομικῆς κρίσεως ἐγγίζον. Οἱ ἀπαισιόδοσιοι ἐπρέσθενον, ὅτι θὰ δίπρεκει ἡ κρίσις μέχρι τοῦ φινιοπώρου 1930. Εἶναι παγκόνιας γνωστόν, ὅτι μόλις κατὰ τὰ ἔτη 1932/33 ἐλαθεν ἡ κρίσις τὰς πλέον τραγικάς της διαστάσεις.

Ο περίφημος, τέλος, οἰκονομολόγος Irving Fisher ἐρωτηθεὶς σχετικῶς ὅλιγας ἡμέρας πρὸ τοῦ χρηματιστηριακοῦ κρατή τῆς Νέας Υόρκης (1929) ὑπὸ ἀνταποκριτοῦ ἀμερικανικῆς ἐφημερίδος, ἔξεφρασε τὴν γνώμην, ὅτι οὐδὲν ὁ παραμικρὸς λόγος ἀνησυχίας ὑφίσταται καὶ διτὶ αἱ χρηματιστηριακαὶ τιμαὶ τῶν μετοχῶν εἰνες ἀπολύτως δικαιολογημέναις ὡς ἔκφράζουσαι πραγματικὴν δίξιαν. «Ολίγας ἡμέρας ἀργότερον συνετρίψα τὸ χρηματιστηριον τῆς Νέας Υόρκης ἀπό τὸ τραγικότερον

Ο αὐτὸς ὡς ἀνὰ δημοσιογράφος ἐζήτησε ταύτοχρόνως καὶ τὴν γνῶμην τοῦ ὄλιγώτερον γνωστοῦ οἰκονομολόγου Baldwin. Οὕτως προέβλεψε μετ' ἀκριδείας τὴν ἐπέλθουσαν καταστροφήν.

Τὰ ἀνώτερα ἀντιπροσωπευτικὰ παραδείγματα οἰκονομικῶν προγνώσεων εἴτε ἐπέβαλλον τὰς ἑκάστασες δέν προσκομίζουσι πειστικά στοιχεῖα εἰς τὴν ὅλην διερεύνησιν. Αναφέρονται ἀπόλλων καὶ μόνον διὰ νὰ συμβάλλουν καὶ αὐτὰ εἰς τὴν ὄρθιην τοποθέτησιν τοῦ προβλήματος:

Σημασίαν δὲν ἔχει μόνον ἡ διαπίστωσις μιᾶς αὐτοτράς νομοτελείας καὶ ὁ ὑπολογισμός βάσει αὐτῆς πιθανῶν μεταβολῶν ἑνὸς ἐνδιαφέρον-

τος οἰκονομικοῦ μεγέθους. Παρὰ τὴν πολυτελεῖτον ἀλληλεξαστοσιν τῶν οἰκονομικῶν μεγεθῶν δόληγει μία τοιστὴ νομοτελεία εἰς συμπεράσματα θυμαστῆς ἀκριδείας ἑκάστης. δύναται, δηλαδὴ, αἱ ἐπιδράσεις εἰς οἰκονομικῶν παραγόντων φύσεως ωχολογικῆς, πολιτικῆς ἢ κοινωνιολογικῆς μορφῆς, ἀλλοιώνων τὰ δεδομένα ἑκκινήσεως — τὴν ἐκάστοτε «σταθεράν» τοῦ συστήματος — εἰς Βαθμὸν μὴ ἐπιτέποντα πλέον αὐτοτράς θεωρητικὴν ἐπεξεργασίαν τῶν δεδομένων. Συνειδητὴ ἀπαλοιφὴ τὴν ὄλγην ἐξωσικούμικων ἐπιδράσεων θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ὑπέρτατος Νόμου τῆς, ιστορικής ἐξελίξεως καὶ θὰ ὀδήγηει εἰς ἐπεξεργασίαν κοινωνικῶν σχημάτων ἔνων προσεισιν.

Τὸ ἐλευθερίας ἐκλογῆς μεταξὺ δύο διαδοχικῶν δυνατοτήτων τῆς ὅποιας ἀπολαμβάνει τὸ ἀτομον εἰνε συνάμα θεματοφύλακας οὐρανού τοῦ ιδεώδην προσεισιν. Παραδειγματικαὶ αἱ αὐτοτελεσματικῆς οἰκονομικῆς ὄργανωσεων αἱ αὐτοτράς μεταξὺ οὐρανού σατούνται τὸν οἰκονομικὸν βίον κρίσεις, ἡ ἐν μέρει ἀστοκόπος φθορὰ ζωτικῶν δυνάμεων εἰς διαρκείας ἀγώνων διὰ τὸν ἄφανισμον τοῦ πλάνου οὐρανού σατούνται τὸν οἰκονομικόν προσεισιν. Τὸ πρότερόν τοῦ ηλευθερίας εἰνε συνάγωριζεται ἡ ὑπερτάτη δύναμις μιᾶς φυσικῆς κοινωνικῆς ἐξελίξεως, εἴτε διότι ἡ ἔκαστοτε ἐλευθερίας ἐκλογῆς διαμορφώνται εἰς Βαθμὸν δύστε νὰ ὑποτάσσεται σύτη ἐν τέλει ἀσυνείδητως εἰς ἔνα πρότερον νόμον — αἱ διαφορετικαὶ αὐτοὶ ἀπόψεις δὲν θὰ μάς απασχολήσουν ὡς πηγάδευσαι κυρίως ἀπὸ τὸν φίλοσοφον Determinismus καὶ τὸν ὄποιον δὲν δυνάμεια αἱ ἀνεψιλάκτως νὰ ἀσπασθῶμεν. Έξ αὖτοῦ θὰ ξέχασεν τὸ δύλον θέματος εἰς ἐνδιαφέρον.

Τὸ ἐπόμενον βῆμα — εἰς τὸ πρόσεκτο τεύχος — θὰ μάς οδηγήσῃ εἰς συστηματικὴν ἐπεξεργασίαν τῆς ςτητικῶν ἐπιστημῶν προς τὸ τὸν κοινωνικῶν τοιούτων. Τυδιγγη, Φεβρουάριος 1957

ΓΙΑΝΝΗΣ ΡΟΔΙΝΟΣ



MARINE CHEMICAL
PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



N. 61 DETERGENT COMPOUND
cleaning of cargo tanks from black oil to grain, etc.



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

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

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

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΑΓΚΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

«Η ε'Επιτροπή 'Ανάγκης», Μέσης 'Ανατολής, ή συγκροτηθείσα άπό δύμαδα 15 έταιρών Πετρελαίου, αίτινες συνεφώνησαν μετά τὴν ἐμφραξίν τῆς Διώρυγαύ. Συνέζ, νὰ ἀνεφοδιάζουν τὰς διαφόρους περιοχάς τοῦ κόσμου μὲ πετρέλαιον, διαλύεται, κατόπιν ἐπαναλήψεως τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν διώρυγα καὶ ἐπαναλειτουργίας τῶν πετρελαιαγάνων. Τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Πετρελαίου εὐδυγραμμίζον, ἐν τῷ μεταξύ, τὴν τακτικὴν του πρὸς τὰς ἐπικείμενας, δόσον ἀφορὰ τὸ πετρέλαιον, ἔξελίζει, κατηρτίσει, διὰ τῆς ἐπιτροπῆς του ἐπὶ τῶν εἰς δεξαμενόπλοια ἀναγκῶν, μίαν ἔκθεσιν, ἀναφερομένη εἰς τὰ διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς ὑγρῶν καυσίμων καὶ περιλαμβανούσαν πίνακα — κατ' ὄριθμὸν καὶ μέγεθος τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν ἡ καὶ σχεδιαζόμενων εἰσέτι δεξαμενοπλοίουν, ἀπὸ σήμερον μέχρι καὶ τοῦ 1965. Περιλαμβάνονται, ἀκόμη, εἰς τὴν ἔκθεσιν καὶ τὰ παραγγελθέντα δεξαμενόπλοια, τῶν ὅποιων δέντρον εἰσέτι ἡ ναυπήγησις καὶ εἰγεῖ ἐνδεχόμενον νὰ αὐξηθῇ τὸ μέγεθός των.

Η ἐπιτροπὴ συνοψίζει εἰς τὴν ἔκθεσιν τὰ πορίσματά της, ὡς ἔξης:

1) 'Ο παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου τρέχ., ἔτους μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1965 κατὰ 82%.

2) 'Η πραγματικὴ ἰκανότης τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων, λαμβανομένων ὑπὸ ὅμην καὶ τῶν ἐπιβαδύνσεων, αἵτινες εἶναι πιθανόν νὰ σημειωθοῦν, ἀποκαλύπτει, ὅτι τὰ ἀνὰ τὸν κόσμον ναυπηγεῖον θὰ εἴναι πλήρως ἀποχρολημένον μέχρι τέλους τοῦ 1961. 'Η ἐργασία τῶν ἀντη ἀντιπροσωπεύει τὴν μεγαλυτέραν χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων, ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν, πῆται ἐστημέιωθι μέχρι σήμερον.

3) 'Ἐὰν πάντα τὰ τελικῶν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν σχεδιασθέντα δεξαμενοπλοίαν κατασκευασθοῦν, τότε ἡ ἰκανότης τῶν ναυπηγείων θὰ ἔχῃ πλήρως καλυφθῆ καθ' ὅλον τὸ 1964 καὶ μέχρι τοῦ 1965.

4) 'Υπάρχει ἔνδειξης ἐλλείψεως χάλυβος καὶ εἰνεῖ πιθανὸν αἱ ναυπηγικαὶ ἔργασίαι εἰς τίνας χώρας νὰ ἐπιβραδυθοῦν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

5) 'Ἡ ἰκανότης τῶν ναυπηγείων φθάνει εἰς 300 ισοδύναμα πρὸς «Τ. 2» σκάφη, κατ' ἔτος, ἀπὸ σήμερον καὶ μέχρι τέλους τοῦ 1965. Διὰ τὴν πρώτην ἡμίσεων περίσσον ταύτην, ἡ ἰκανότης θὰ εἴναι κατὰ τι μικροτέρα τῶν 300, ἀλλὰ κατὰ τὸ ὑπόλιπον διάστημα θὰ εἴναι ἐλαφρῶς ὀντέρα τῶν 300 ισοδύναμών τάνκερος. Καὶ

6) 'Σημαντικὸν ἔργον ἀποτελεῖται διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων των, περιλαμβανομένων δεξαμενῶν καὶ ἐργοστασίων ἐπισκευῆς διὰ τὸ ἥδη ναυπηγόμενα μεγάλα δεξαμενόπλοια η διὰ τὰ τελούντα εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τοῦ σχεδίου.

'Ἀνολογικώτερον, τὸ κείμενον τῆς ἐνδιαφερούσης ταύτης ἔκθεσεως παρατίθεται κατωτέρω.

• • •

Η ἐπὶ τῶν εἰς δεξαμενόπλοια ἀναγκῶν 'Επιτροπὴ, προκειμένου νὰ καταρτίσῃ τὴν παρασύναν ἔκθεσίν της, ἐλαβε πληροφορίας περὶ τοῦ ἐνέργεια παγκόσμιου στόλου, τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τοῦ ὄριθμοῦ τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν τάνκερος, παρασχεθείσας ὑπὸ τῆς 'Ναυτικῆς Διοικήσεως', τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, καθὼς καὶ παρ' ὅλων τῶν ἐντιπροστατευομένων εἰς τὴν 'Επιτροπὴν ἑταῖοιών πετρελαίου, ὡς, ἐπίσης, καὶ ἀπὸ ἄλλας πηγὰς, λ.χ., ἀπὸ τὸ «Συμβούλιον τῶν 'Αμερικανῶν Ναυτηγῶν, τὴν 'Ενωσιν τῶν Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν», ἀπὸ μελέτας, ἐπὶ τῶν ναυτικῶν μεταφορῶν καὶ απὸ σημειώσεων τῶν μεσιτῶν δεξαμενοπλοίων. 'Η 'Επιτροπὴ ἐνύμοδην τὸ συγκεντρωθὲν πλούσιον ὑλικόν, ὃσον ἥτο δυνατὸν καλύπτειν. Παραλλήλως, ἀπεστάλησαν ἀπιστολαὶ πρὸς ὅλους τοὺς μεγαλυτέρους ἀνὰ τὸν ἑλεύθερον κόσμον ἰδιοκτήτας δεξαμενοπλοίων, μὲ τὴν παράκλησιν, ὅπως οὕτοι ἐλέγενον καὶ δι-

ερμῶσαν τὰς πληροφορίας, καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰς ιδίας αὐτῶν ἐπιχειρήσεις. Παρεκαλούντο, ἀκόμη, νὰ πληροφορήσουν τὴν 'Επιτροπὴν, ποιά δεξαμενόπλοια είχαν τελικῶς σχεδιάσει πρὸς παραγγελίαν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1965. Αἱ ἐπιστολαὶ ἀπεστάλησαν πρὸς 103 ἔταιρας καὶ ἀπό τὴν πρότην εἰς αὐτὰς αἱ 89, ἐνώ ἡ 'Ενωσις τῶν Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν ἀπήντησε διὰ λογαριασμῶν τοῦ συνδέοντος τῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων. Διενηρήθη, ἐν συνεχείᾳ, συσχέτισις τῶν διαδικασθέντων στοιχείων, εἰς τρόπον, ώστε τὰ προκυψαντα στατιστικὰ δεδομένα νὰ ἀντικαπτοπτίζουν κατὰ τὸ μεγαλύτερον δυνατόν ποσοστὸν τὴν πραγματικότητα.

Απὸ τῆς 1ης Δεκεμβρίου 1956, τὰ ἀναγγελθέντα ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν ἡ δριστικῶς σχεδιασθέντα ὑπὸ τῶν ιδιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων σκάφη, ὡς ἡ δριστική συνάθροισην ἀπό 28.922.600 τ. d.w., εἰς 37.988.720 τ. d. w., ἡ τερατίσια αὕτη αὔξησις, ἡ καλύπτουσα μίαν χωρητικότητα 9.066.120 τόνων d. w., ἀνασφέρεται εἰς συμβόλαια διὰ 4.000.000 τόνων, ὑπογραφέντα κατὰ τὸ δίμηνον Ιης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1956, ἡ ὑπόλοιπος χωρητικότητα ἀνάγεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν σχεδιασθέντων καὶ ἥπλων, ὡς ἀποτέλεσμα τῶν ἀναγκῶν τῶν μεγαλυτέρων ἐν τῷ κόσμῳ πλοιοκτητῶν.

Τὴν 1ην Ἰανουαρίου τρέχ., ἔτους, ὡς ἐν ὑπηρεσίᾳ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων — μῆπερισμανομένων 180 κρατικῶν, 2.773.495 τ. d.w., οὔτε τῶν ἀνόρκωντων εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν καὶ τὰς δορυφόρους χώρας — ἀνήσκητο εἰς 2.353 σκάφη (τῶν 6.000 τ. d.w. καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 41.070.323 τόνων d. w. 'Αν υπολογισθῇ ἡ ικανότης τοῦ ἐν λόγῳ τονών εἰς ισοδύναμα «Τ. 2» (16.600 τ. d. w. καὶ τοχύτης 14.6 μιλλίων) — μῆπερισμανομένων πάντοτε τῶν κρατικῶν καὶ τῶν ὑπὸ σημαίας τοῦ Παραπετάσματος ἀνέρχονται εἰς 2.389 «Τ. 2». Πέντε υπερήλικα ἡ σοδαρῶν βεβλασμένα ἀντιστοιχοῦν εἰς 3 «Τ. 2».

Ἐξ ἀλλοῦ, τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἐ. ἔ. ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν — ἔξαιρεσι τῶν κρατικῶν, τῶν ρωσικῶν καὶ τῶν δορυφόρων — 902 δεξαμενόπλοια (τῶν 6.000 τ. d.w. καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 26.842.605 τόνων d. w., ἀντιστοιχοῦντα πρὸς 1772 ισοδύναμα «Τ. 2». Διὰ τὰ σκάφη ταῦτα είχον υπογραφή δριστικὰ συμβόλαια,

Απὸ τὰς ἀποσταλεῖσας ἀφορᾷ ἐτέρους ἀπαντήσεις ὑπὸ τῶν μεγαλυτέρων τῶν ὑφισταμένων πλοιοκτητῶν τάνκερες, προκυπτεῖ, ὅτι τὰ σχεδιαζόμενα νὰ κατασκευασθοῦν δεξαμενόπλοιοι, μὲ παράδοσιν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1965, ἀνέρχονται εἰς 11.146.115 τ. d.w., ἀντιστοιχοῦντα πρὸς 73.5 ισοδύναμα «Τ. 2».

Βάσει τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, ἡ 'Επιτροπὴ ὑπελόγισεν, ὅτι τὸ σύνολον τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀτίνα θὰ παραδοθοῦν μέχρι τέλους τοῦ 1965, καλύπτει μίαν χωρητικότητα 37.988.720 τόνων d.w., ἀντιστοιχοῦσαν πρὸς 2.507 «Τ. 2», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, πάντοτε, ὅτι ἡ ικανότης τῶν ἐν τῷ κόσμῳ ναυπηγείων θὰ περιστραφῇ γύρω τῶν 300 ισοδύναμων «Τ. 2», ἐπησίως. Σύστασις νέων ναυπηγείων καὶ ἐπέκτασις εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν υφισταμένων, δέον νὰ θεωρηθοῦν ὡς πρόσθετος ικανότης. 'Επιπρόσθετος, ἐπίσης, ικανότης δύναται νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς εἰς εύρυτερα κλίμακα ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τῆς προκατασκευῆς καὶ ἀλλών τινῶν ἀποδοτικῶν μέσων. Πάντα ταῦτα θὰ τείνουν νὰ αὔξησουν τὴν ναυπηγικὴν ικανότητα εἰς περισσότερα τῶν 300 «Τ. 2» ἐπησίως. 'Η παρασύνα, ἐν τούτοις, ἐπαρχίες ἐπαρχίας ποσοτήτων χάλυβος, καθὼς καὶ ἡ Ἐλλείψις ἐργαστηκαντάνων εἰς τὰ ναυπηγείων ἐνίων χωρῶν, δύναται, ἵσως, νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐπαύσησιν τῆς παραγωγικῆς ικανότητος κατὰ τὰ δόλια προσεχῆ ἔτη. Πάντως, ἡ υπολογισθεῖσα παραγωγὴ 300 «Τ. 2», ἐπησίως, θὰ πραγματοποιήται, κατὰ μέσον ὅρου, ἀπὸ σήμερον καὶ μέ-

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ & ΔΥΝΑΤΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΕΙΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑ & ΤΙΜΑΣ

"ΑΡΩΜΑ,,

ΤΗΣ ΚΑΠΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

"Γ. Α. ΚΕΡΑΝΗΣ,, Α.Ε.

ΖΗΤΕΙΤΕ ΕΠΙΜΟΝΩΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ ΣΑΣ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ

"ΑΡΩΜΑ,, & "ΕΘΝΟΣ,,

ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ & ΥΙΟΣ

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 43.035 & 475.432

ΧΡΙ_ΤΕΛΟΥΣ_ΤΟῦ_1965.

'Εννοείται, ότι η ικανότης των ναυπηγείων διὰ παραδόσεις δεξαμενοπλίων βάθι πρέπει κατ' ανάγκην νά έπειρασθῇ ἀπό τὴν κατασκευὴν σκαφῶν ἔχοντος καὶ πλοίων ἄλλων τύπων, οὕτως, ὥστε θὰ ποικιλλή μὲν ἀπό ἑτούς εἰς ἕτος η παράδοσις δεξαμενοπλίων, χωρὶς, ὅμως, καὶ νά ἀλλιούνεται ὁ γενόμενος παραδεκτὸς μέσος ὅρος ναυπηγήσεως 300 Ισοδυνάμων «Τ. 2» κατ' ἕτος. Εἰς τὸν πινακά A'. αἱ σημειώμεναι διά τὰ ἔτη 1957 καὶ 1958 παραδόσεις, ὡς αύτὰ οἱ αναγράφονται εἰς τὰ σχετικά συιδόλαια, κείνηται πέραν τῆς ὑπόλογισθείσης ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς ικανότητος, πιστεύεται, ὅμως, οτι η ἐκτροπὴ τῶν συμπεφωνημένων ημερομηνῶν παραδόσεως θὰ εὐθυγραμμισθῇ μὲ τὰς πραγματοποιηθουμένας τοιωτάς, συμφώνων πρᾶς τὴν ὑπόλογισθείσαν περὶ τῆς 'Ἐπιτροπῆς ικανότητος τῶν ναυπηγείων.

ΠΙΝΑΞ Α'. : Δεξιαμενόπλοια ύπό ναυπήγησιν
(Χρονολογία παραδόσεων)

Ναυπηγεία	Άριθ.	T. d.w.	Ιασδ. T.2
Ηνωμένων Πολιτειών	80	3.013.010	211.2
Μεγάλης Βρετανίας	168	4.242.780	281.8
Καναδά	1	6.150	0.4
Σουηδίας	124	3.321.175	220.6
Νορβηγίας	62	1.340.950	89.1
Δανίας	24	596.100	39.6
Γαλλίας	49	1.717.184	114.1
Ισπανίας	13	227.410	15.1
Ολλανδίας	80	2.064.930	137.2
Ιταλίας	47	1.506.476	100.1
Βελγίου	19	498.750	33.1
Ιαπωνίας	143	5.317.180	353.2
Γερμανίας	95	2.868.810	190.6
Πορτογαλίας	1	16.700	1.1
Γιουγκαραλανίας	4	88.200	5.9
Σιλλανδίας	2	16.800	1.1
Σύνολον :	902	26.842.605	1794.2

Έξι άλλου, δύναμης Β'. παρουσιάζει άναλυσιν, κατά κατηγορίας μεγέθους, των δριστικών ύπό ναυπήγησιν ή παραγγελιαν ή σχεδίω τελούντων δεξαμενοπλοίων, συνολικής χωρητικότητος 37.988.720 τόνων d.w. Εκ του συνόλου τουότου, 24 δεξαμενοπλοία είναι χωρητικότητος 100.000 τόνων d. w. και άνω έκστασην και έπειρα 39 κυμαίνονται μεταξύ 60.000 έως 100.000 τόνων d.w.

Τά άποτελέσματα της διαλύσεως δεξιαμενοπλοίων, έν συνδυασμῷ μὲ τὴν πιθανὴν μετατροπὴν τάνκερς εἰς σκάφη ξηρού φορτίου, μετατλοφόρα κλπ. καὶ μὲ οἰανδῆτος ἀπώλειαν ἐθαλασσίναν κινδύνων, θὰ ιστορίσουν ἐν, μέρει τὴν προβλεπομένην προσθήκην περαιτέρω τανάλλας εἰς τὸ παγκόσμιον στόλον τῶν τάνκερων, συνεπέις τῶν ὑπόλογοιζομένων μελλοντικῶν παραγγελιῶν. Ἡ Ἐπιτροπὴ φρονεῖ, ὅτι αἱ πιθαναὶ αὐταὶ μειώσεις βάθι ἔινε μᾶλλον δυναμαστικά. ἀνερχόμεναι, κατὰ μέσον ὄρου, εἰς 25 Ισοδύναμα *«T. 2»* ἑπτησίως καὶ κατὰ τὴν περίοδον 1957—61. Διὰ τὴν περιόδον, δῆμως, 1962—65 (συμπεριλαμβανομένου), θὰ σημειωθῇ αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τούτου εἰς 125 *«T. 2»* — κατὰ μέσον ὄρου — ἑπτησίως, ἡ δὲ αὔξησις τῆς ἐν λόγῳ μειώσεως θὰ ἀναφέρεται εἰς τὰ παρ-
ήλικα *«T. 2»*, τὰ νωπυγρήθεντα, κατὰ τὸ πόλεμον.

Έπειν είς τὸν ἐνέργεια κατὰ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου ἔ.ξ. στόλον τῶν δεσμανευτόπλοιών ἀποτελούμενον ἀπὸ 2.389 ισοδύναμα «Τ.2», προστεθοῦν τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν, διὰ τὰ ὅποια ἔχουν ὑπογραφὴ δριστικά συμβόλαια, (ἀνερχόμενα εἰς 1.772 ισοδύναμα «Τ.2») καὶ εἴτα ἀφαιρεθοῦν αἱ μείωσεις κατ' ἀναλογίαν 25 «Τ.2» ἐπησίως διὰ τὰ ἔτη 1957—61 καὶ 125 «Τ.2» ἐπησίως διὰ τὰ ἔτη 1962—65, προκύπτει, ὅτι ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 1ην Ἰανουαρίου 1957 μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1963 κατὰ 64 %. Τούτῳ ἀναβιδάζει τὴν σύνθετον ἐπησίαν αὐξῆσιν κατὰ 8.6 % διὰ τὰ προσεχῆ ἔξι ἔτη. «Εάν δὲ προστεθοῦν καὶ τὰ ὀριστικῶς σχεδιασθέντα δεσμανεύτοποια, ληφθῇ δὲ καὶ πάλιν ὑπὸ ὅψιν ἡ μείωσις, λόγῳ πορηλίκου 25 «Τ.2» ἐπησίως ἀπὸ τοῦ 1957 μέχρι τοῦ 1961 καὶ 125 ἐπησίως ἀπὸ τοῦ 1962 μέχρι τέλους τοῦ 1965, ὁ στόλος τῶν δεσμανευτόπλοιών θὰ ἀνέρχεται, τότε, εἰς 4.346, ὡς ἔγγιστα, σκάφη, ισοδύναμα πρὸς «Τ.2», μὲ αὐξῆσιν 82% τὸ 1965, ἔναντι τῆς σημερινῆς του δυνάμεως.

Η Έπιτροπή διευκρίνιζε, δηλαδή αν αἱ ἀναλογίαι τῶν δεξαμενοπλοίων ἔχασκαν θήσουν νὰ είνε σταθερά κατά τὸ 1960, συνεπείᾳ ἐλλείψεως τονών, πρὸς ἵκανοποιήσιν τῆς ζητήσεως, τότε, πασιάι σκάφη συμπληριλαμβανομένου καὶ ἀριθμοῦ τίνος «Τ 2». Ήταν παραμεινόν στον ἄπτηρο τοῦ 1965, ἀφοῦ προηγουμένης ἐπισκευασθούν ἡ ἀνακατασκευασθούν. Φρονεῖ, δημει, ἡ Έπιτροπή, ὅτι ἡ ἀναλογία — ώς προανεφέρθη — τῆς αὔξησεως τοῦ πταγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς, θὰ είνε συντοπική.

Είναι δύσκολον να ύπολογισθή ο τόποιμδς των ήδη ύπαλ πτοραγγελίων δεξιευνοπλοίων, των όποιων θά ήτο δινατόν να αύξεθη τό μέγεθος πι-

στεύεται, δώμας, ότι τοιαύτη αύξησις θά ήτο δυνατή ιδιαιτέρως εἰς τινά ναυπηγεία διά τά δεξαμενόπλοιο, τά προγραμματισμένα, μέ παράδοσιν ἀπό το 1959 και πέρα. Πρόχειρος, ύπο τάς συνθήκας ταύτας, υπόπολογισμός θτέ ένεσθάντεν 25 λιών 50, περίπου, πλοίοι, τά οποία τά ήδη βάνταντο νά αύξηθούν μετέρι, 60.000 τεύνων Λ.Λ. ή και περισσότερον. Τό δικριθές, ἐν τούτοις, ποσόν του προσθέτου τονάζ, διπερ θά ήδιντανο νά πρυκυψή ἐπί τῆς ἐπαυξήσεως τού μεγέθους τῶν σκαφών, πέραν του ἀρχικού, κατά την παραγγελίαν ὥρισθεντος. Θά ἀποτελήθεωντικάν ἀριθμόν, δεδομένου, ότι αὔξησις τού μεγέθους ἔκαστου δεξαμενοπλοίου θά συνεπήνετο ἐπιθράδυμνσιν τῆς ἀποπερατώσεώς του καὶ θά ήλαττωνε τὸν ἀριθμόν των παραδόσεων. Α'κόμη κτί μὲ τὴν παραδίσιν μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων, ή πιραγωγική ίκανότης τῶν ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγείων δὲν θα πύξανε, πέραν τῆς προαναφερθείσης ἐπησίας, κατὰ προσ-

ν ή παραγγελίαν την ίνη Ιανουαρίου 1957 ν εις ισοδύναμα «Τ. 2»).		1957	1958	1959	1960	1961	1962	1953	Αγωστ.
29.1	65.9	45.4	34.5	9.4	—	—	—	26.9	
97.7	73.3	56.1	35.5	12.0	—	—	—	7.2	
0.4	—	—	—	—	—	—	—	—	
57.4	36.5	38.8	25.4	19.8	5.8	5.3	31.6		
16.3	15.5	13.7	14.3	12.9	8.2	1.3	6.0		
8.7	9.4	4.8	3.4	2.3	2.3	—	—	8.7	
30.7	24.1	12.4	25.3	4.4	—	—	—	17.2	
1.2	1.2	3.4	3.4	—	—	—	—	5.9	
27.6	21.1	17.5	24.8	12.9	3.0	—	—	30.3	
21.5	34.3	29.0	4.8	—	—	—	—	10.5	
6.5	8.0	7.2	6.9	4.5	—	—	—	—	
126.1	105.7	36.1	15.2	2.2	—	—	—	67.9	
28.0	43.9	31.0	35.5	9.1	—	—	—	43.1	
1.1	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1.3	1.3	—	—	—	—	3.3	
—	—	—	—	—	—	—	—	1.1	
452.3	438.9	296.7	230.3	89.5	19.3	6.6	260.6		

έγγισιν, παραγωγής 300 ίσοδυνάμων πρὸς «T.2» σκαφῶν.

ΠΙΝΑΞ Β': Παγκόσμιοι ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων
την 1ην Ιανουαρίου 1957

(Περιλαμβανομένων και τῶν ὑπολογιζομένων νὰ συναφθοῦν νέων

Μέγεθος εις τ. δ.ώ.	συμβολαιών	Άριθ. σημαφόρων	Σύνολον τ. δ.ώ.	Ποσού προς Τ.2
6.000—16.000	37	468.650	31
16.001—20.000	297	5.574.360	371
20.001—30.000	130	3.248.700	217
30.001—40.000	323	11.237.711	749
40.001—50.000	220	9.813.680	652
50.001—60.000	9	507.400	34
Επίνεια τῶν 60.000	63	5.110.669	340

Σύνολον: 1079 35.961.170 2394
Προσθέτεον:
 Συμβόλαια ύπογραφέντα και ύπα-
 κειμενα είς έγκρισιν Κυβερνήσεων,
 συμβόλαια υπό διαπραγμάτευσιν και
 συμβόλαια έν σχεδίῳ, μὲ παράδοσιν
 πρὸ τοῦ 1956 - - - 2.027.550 135

Γενικὸν σύνολον: — 37.988.720 2507
Γενικῶς, δεξαμενόπλοιοι ἄνω τῶν 45.000 τόνων d. w. δύνανται σήμερον νὰ χρησιμοποιήσουν ἀπόδοτικῶν εἰς τινας μόνον εἰδικάς μακράς μεταφοράς, ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀκμάθαιτον πετρελαίου, λ. x., ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, καθὼς καὶ ἀπὸ τοὺς μεγαλυτέρους λιμένας τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης πρὸς τινας λιμένας τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Δεξαμενόπλοιοι τῶν 60.000 τόνων d.w. καὶ ἀνώ δύνανται νὰ παραλάβουν πλήρες φορτίον εἴτι τινας λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κοινὸν νὰ ἔκφορτώσουν τιλῆρος ἐμφόρτα εἰς Χάροπην, ἐπωφελούμενα τῆς παλιρροίας, εἰς Πόρτ ντε Μπούκ, ὃν ἐλαφρώσουν κατά τὸ το φορτίον των καὶ πιθανῶν εἰς Ντελάγουσα Μπαΐτη καὶ εἴτι τινας λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν

Πολλοί δέ διήγοι λιμένες δύνανται νά δεχθούν δεξαμενόπλοια τών 80.000 έως 100.000 τόνων π.ν.^ν. Θά ἀπαιτηθῇ εἰς τὸ μέλλον μία τερψτία ἐργασία πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων. Εἰς τοὺς διπόνους θὰ δύνανται τὰ πραγματικά, νά προσεγγίζουν τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια ή τὰ ἔτι μεγαλύτερα, τὰ τελούντα εἰσίτοι εἰς τὸ στάδιον τῆς καταστρώσεως τοῦ σχεδίου. Τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ δυνάμενα νά διαπλεύσουν τὰς διώρυγας τοῦ Σενέκ καὶ τοῦ Παναδά, εἰνε περιαρισμένου μεγέθους. Πρὸ τῆς ἑφράξεως τοῦ Σουέζ, ἔχρησιμοποιούν τὴν θαλασσήν ταύτην ὅδην σκάφη ἔχοντα μεγίστου βύθισμα 35 ποδῶν, ἥργα δὲ εἰχον ἔξαγελθή πρὸς ἐπάλξησιν τῶν βαθῶν, ὅστε νά διέρχωνται καὶ σκάφη μὲ βύθισμα 36 ποδῶν. Πρεταίρεω περιορίσμος υφίσταται συνεπεια τῶν προκαλούμενῶν ἐπὶ τῶν ἀμμαδῶν ὄχθων τῆς διώρυγος ἀποτελεσμάτων ἐκ τοῦ σχηματιζομένου γύμνατος καὶ τῆς δίνης τῶν ὑδάτων, ποὺ προκαλεῖ καθέ διαπλατηνὴν διώρυγα σκάφος. Ἀπὸ διερεχθείσας δοκιμᾶς ἀπεδείχθη, ὅτι τὰ ἀλόγα ἀποτελέσματα εἰνε λίσιν ἐδηλοῦ, ὅταν ἡ βρεχμένη ἔγκαρσιος τομὴ τοῦ πλοίου, πρὸς τὴν περιοχὴν τῆς ἔγκαρσιού τομῆς τῆς διώρυγος, φθάσῃ εἰς δρίον 1 πρὸς 4.5, ὅταν τὸ πλοίον προχωρᾷ μὲ ἐλάχιστην ταχύτητα 6 ἑώς 7 μιλλῶν. Τὸ τελευταῖον τούτῳ δρίον περιορίζει τὴν χρησιμοποίησιν τῆς διώρυγος παρὰ δεξαμενόπλοια τῶν 60.000 έως 65.000 τ. π. μ., μὲ βύθισμα 30 ποδῶν, ἐνῷ μικρότερα δεξαμενόπλοια, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 35 ποδῶν δύνανται νά τὴν διαπλεύσουται.

Είς τὴν περίπτωσιν τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ τὰ ὄρια εἶνε μέγιστον πλάτους 107 ποδῶν, μέγιστον δύνθισμα 37.6 καὶ μέγιστον μῆκος 900 ποδῶν, τοῦθ' ὥπερ περιορίζει τὴν ὑδρτήν ταῦτην ὅδον, ιδίως ὡς πρὸς τὸ δύνθισμα καὶ ἐπιτρέπει τὴν διόδον εἰς δεξαμενόπλοια σούχη πολὺ μεγαλύτερα τῶν 60 ἔως 65.000 τόννων Δ.·W. Τέλος, ὑφίσταται ἀνά τὸ κόσμον καὶ ἔνα ὄριον διὰ τὰς δεξαμενάς, εἰς τὰς ὁποίας δύναται νὰ δεξαμενοθῇ δεξαμενόπλοιον τοῦ μεγέθους τῶν 60.000 τόννων Δ.·W. τῇ ἄνω.

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE

Cables «LATHIPHIJA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

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

**SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES**

**Agents In United Kingdom: JONES ROBERTS & Co
Chapel Street. LIVERPOOL**

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ ΤΟΥ ΣΟΥΖ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΩΝ

Η έξελιξις πρὸς ἔνα σύστημα μείζονος εὐκαμψίας εἰς τὰς μεταφοράς πετρέλαιών ἐκ Μέσης 'Ανατολῆς δι' Εύρωπην ἀπέτελεσε τὸ ἀντίκειμενον Ιδιαίτερα πρόσχος τῆς πετρέλαιοις μηχανίας. Αἱ πηγαὶ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς εἶναι ἀφθονοὶ καὶ ἡ Εύρωπη δὴ καλύπτη ἐξ αὐτῶν τὰς εἰς πετρέλαια ἀνάγκας τῆς ἐπὶ μακρῷ εσέτι χρονικὸν διάστημα. Τὸ πρόβλημα οὖν ἔγκειται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν διαφόρων ὅδων μεταφορᾶς καὶ εἰς τὴν ἔξουσιερωσιν νέας τιὸς διακοπῆς. Φειλομένης εἰς οἰστρόδηποτε ἀνωμαλίαιν τῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς,¹ μέσω ποιῶν διακινεῖται τὸ πετρέλαιον. Ἀπὸ τῆς διακοπῆς τῆς διὰ Σουεζίου συστηλοῦς κατὰ τὸ παρεδόθην φινόπωρων, ἥρχισε νὰ μελετᾶται σοβαρῶς τὸ δίπτημα τῆς εἰς τὸ ἐλάχιστον μειώσεως τῶν κινδύνων εἰς τὰς ὁζούς ροῆς τοῦ πετρελαίου, παρὰ τε τῶν κυβερνήσεων, οὓσον καὶ παρὰ τῆς πετρελαιοϊδιομηχανίας.

Πρό μηνός τὸ πρόδολμα ἀνέπτυχη εύρυτατα εἰς γεννομένην ἐν Λονδίνῳ συγκέντρωσιν ἀντιπροσώπων ὁκτώ διεθνῶν ἑταῖριῶν πετρελαιού ἐνώ παραλλήλων ἀπῆσχολης τοῦ Ἀμερικανὸν Πρόεδρον καὶ τῷ Βρετανῶν Πρωθυπουργῷ κατὰ τὴν τελευταίαν συνάντησιν τῶν εἰς τὰς Βερμούδας. Κατὰ τὴν ἐν Λονδίνῳ συγκέντρωσιν, αἱ συζητήσεις περὶ στράφησαν ἐπὶ προτάσεων ἐπεκτάσεως καὶ βελτιώσεως τοῦ δικτύου πετρελαιαγωγῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Συμφωνῶς πρὸς τὰς γνωσθεῖσας πληροφορίας, αἱ ωμιλίαι ἀνταῦ άφεώρων τὴν κατασκευὴν. ἀπὸ σημείου κειμένου ἔγγυς τοῦ μικροῦ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἐνὸς νέου πετρελαιαγωγοῦ, μὲ τέρμα τὴν Ἀλεξανδρέτταν ἐπὶ τῆς Μεσογείου, διερχομένον δὲ μέσω ἑδαφῶν τοῦ Ἰράκ καὶ τῆς Τουρκίας, παραπλέυρου πρὸς τὰ σύνορα τῆς Συρίας. Συνεζητήθσαν ἐπίσης ἡ μεταθεσίς τῶν τερμάτων δύο πετρελαιαγωγῶν ἀπό τῆς Χάϊφας, τοῦ Ἰσραήλ, εἰς τὴν Σιδώνα, τοῦ Λιβάνου καὶ ἀπόφασις ἐλόθη διὰ τὰς μονίμους ἐπισκευάδας τοῦ πετρελαιαγωγού, δόσις ἔχει ἀφετηρίαν τὴν πετρελαιούδορον περιήχνη τοῦ Κιρκούκος καὶ τέρμα τὸν λιμένα Μιτάνιας, τῆς Συρίας. Ὁ πετρελαιαγωγὸς ούτος τελευταῖς εἶχεν ἐπισκευασθῆ προσωρινῶς ἀπό τὰς ζημίας του, τὰς ὀφειλομένας εἰς σαμποτάζ, ἀπό μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῆς Συρίας. Ἐθίγη ἀκόμη καὶ τὸ βέμα τῆς ναυπηγήσεως προσοθέτων δε-ξαμενοπλοίων, ἀκάθοματικῶς, διωκει. καθόδον αἱ διά δεξαμενοπλοίων με-ταφοραὶ θὰ ἀφεθοῦν εἰς τὰς Ιδιωτικὰς ἑταῖριας.

'Η κατασκευή τού πετρελαιαγωγού 'Ιράκ-Τουρκίας θὰ ἀπαιτήσῃ χρονικόν Νιάστημα τριών ἑτανών. Ο ἐν λόγῳ ἄγωγός θὰ ἔχῃ μεγάλην δυναμικότητα, φέανουσαν, Τούς, τὰς 500.000 Βαρελίων ήμερστιών, δεδομένου δὲ ὅτι θὰ διέρχεται δι' Ἰράκ καὶ Τουρκίας ἐὰν χρειασθῇ νὰ συναφθῶν μετά τῶν ἐν λόγῳ χωρών συμφωνίαι διὰ τὰ τέλη παροχεύεταις εώς τού πετρελαίου καὶ δι' ἑτέρα τινα ζητήματα. Τὸ μέγεθος τοῦ ἄγωγοῦ θὰ ἔκπτηθῇ ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἑταίρων, αἵτινες θὰ μετάσχουν εἰς τὴν κατασκευὴν τού. 'Αν θὰ συνεργασθούν μόνον αἱ ἑταίριαι ἐκεῖναι, αἱ ὅποιαι ἐργάζονται εἰς τὸ Ἰράκ, τότε, πιθανώτατα, ὁ ἄγωγός νὰ μὴ ἀρχίξῃ ἀπὸ νότου, πέραν τῆς πετρελαιοθύρας περιοχῆς τοῦ Κιρκούκ καὶ νὰ ἔχῃ διάμετρον 30 περίπου ἵντσων. 'Αν, δομά, συνεργασθούν καὶ αἱ ἑταίριαι αἱ ἐργάζομεναι εἰς Κουβέιτ, Σαουδικήν 'Αραβίαν καὶ Ἰράκ, ὁ ἄγωγός θὰ είναι μεγαλύτερος ἢ — ἐνδεχομένως — θὰ κατασκευασθῶν δύο παράλληλοι ἄγωγοι. Νιαμέτρου 30 ἵντσών ἔκστος καὶ θὰ ἐκτείνωνται ἀκριβώς πρὸς βορρᾶν τού Περσικού Κόλπου. 'Απὸ τοῦ σημείου ἐκείνου θὰ ὑπάρχουν ἄγωγοι τοσφοδότησεως φθάνοντες εἰς τὸ Κουβέιτ, τὸ Ἰράκ καὶ την Σαουδικήν 'Αραβίαν.

Ο κύριος άγωγός θα άκολουθη την κοιλάδα του Τίγρητος και θα εισέρχεται είς τὸ τουρκικὸν ἔδαφος, ἐγγὺς πρὸς τὰ σύνορα τῆς Συρίας, ἀλλὰ χωρὶς νὰ ἀπτεται αὐτῷ. Εκεῖνον θὰ άκολουθῇ τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν ἐντὸς τοῦ τουρκικοῦ ἔδαφους καὶ θὰ καταλήγῃ εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀλεξανδρέατας. Αἱ ὁ ἄγωγός κατασκευασθῇ ἀπὸ τὸν μυχὸν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, θὰ ἔχῃ μῆκος 1000 μιλλίων και ἄν ἀρχίσῃ ἀπὸ τὸ Κίρκουκ θὰ ἔχῃ μῆκος 675 μιλλίων. Μονός άγωγός θὰ καστιστεί γύρω των 350 ἐκαπομημέριών δολλαρίων και δύο η 2½ φοράς ἐπὶ πλέον, ἄν ἐπεκταθῇ.

Ο αγώνας Κιρκούκ-Χάιφας δέν έχει χρησιμοποιηθή από το 1948, δύτε έξερράγη ό πλέομενος με τὸ Ἰσραὴλ. Ἀπαρτίζεται ούτος ἀπό ἕνα ἄγωνάν των 18 ἵντσών, ἔτερον τῶν 12 ἵντσών μέχρι τῶν συνόδων τοῦ Ἰσραὴλ καὶ ἀπό ἑπτά τρίτον τῶν 12 ἵντσών μέχρι τῆς Χάιφας. Ἀν κατορθωθεῖ νότιο ἐπίτευχθῇ συμφωνία μεταξὺ τῆς Ἰορδανίας καὶ τοῦ Λιβάνου, πάραχει προσποτική ἐγκαταστάσεως ἐνὸς ἄγωνάν τῶν 12 ἵντσών ἀπό σημείους κειμένου ἐντός τῆς Ἰορδανίας καὶ σχεδόν παραλλήλου πράξης τὸν ἐξ Ἀραβίας ἄγωνόν, τὸν ἔχοντα τέρμα εἰς Σιδώνα, τού Λιβάνου. Ο νότιος ὅμως ἄγωνός θα ἔχῃ ὡς ἀπότολέσμα τὴν αὐξήσιν κατά 100.000 ἔως 150.000 Βαρελίων ἡμερησίως τῆς ροῆς τοῦ πετρελαίου τοῦ Ἰράκ πρὸς τὴν Μεσόγειον.

Συνεπεία της άδειοτητος πολιτικής καταστάσεως ἐν Συρίᾳ, ύφισταται ποιά τις άμφιβολία περὶ τῆς ἀνακατασκευῆς τῶν τριῶν σταθμῶν

άντλησεως, οιτίνες κατεοπράφησαν άπό τὰ στρατεύματα τῆς Συρίας. Διὰ τῆς χρηματοποίησεως του ἑνὸς σταθμοῦ ἀντλήσεως ἐν Ἰράκ, είναι διαχειτεύνωνται μόνον 220.000 Βαρελίων ἡμεροπίσιων, ἔνστοι 550.000 Βαρελίων προηγουμένων. Θά ἀπατηθῇ ἐν τούτοις χρονικὸν διάστημα πλέον τοῦ ἔτικα διὰ τὰ ανακατασκευὴν τῶν ἐν λόγῳ σταθμῶν, ἐνώ — ἐπιτροπήσθετος — ὑπάρχει καὶ διαφορά μὲ τὴν Συρίαν, ἀναφορικῶς μὲ τὰ διόδια. Ἡ ἀπόδασις, πάντως, διὰ τοὺς ἀγωγούς Κιρκούκ-Χάΐφας καὶ τοὺς ἐν Συρίᾳ σταθμοὺς ἀντλήσεως, θά ἐπηρεάσῃ πάς τοῦ μέγεθος τοῦ προτεινομένου μεταξὺ Ἰράκ καὶ Τουρκίας πετρελαιαγωγῶν.

Έξ αλλού τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων κατηρτίσθη τὸ παρελθόν θέρος, ὅπε τὸ πρώτον ἡ πειλήθη διακοπή τῆς διά Σουεὲν ναυπηγίας. Μέ τὰ ναυπηγεία σήμερος πλήρως ἀπόσχολημένα διά τὰ πρεσεχῆ τέσσαρα ἔπι, ὅλιγα θά είχον νά ἐπιτελεσθούν ἀπό τὴν ἐν Λονδίνῳ συγκέντρωσιν, εἰς τὸν τομέα τῶν τάνκερς. Ὑπολογίζεται, ὅπι τε λίγον ὑπὸ ναυπηγήσης ἡ παραγγελίαν ἢ ἔχουν τελικῶς σχεδιασθῆ νά παραγγελθοῦν, περὶ τὰ 225 δεξαμενόπλοια τῶν 40.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω ἕκαστον. Πολλὰ τῶν ἐν λόγω σούπερ-τάνκερς (τινά ἔξ αὐτῶν εἶναι 65.000 ἡσά 80.000 τόνων l.w.) δύνανται νά διοπλεύσουν τὴν διώρυγα τοῦ Συεὲν μόνον μὲ ἔρμα η ἐλαφρώς ἐμφορτα. Εἰνε, θίεν, τὰ σκάφη ταῦτα πρωτοσιμένα νά ἀκολουθοῦν τὴν ὁδὸν τοῦ Ἀκρωτηρίου, ὅπαθα εἰνε πλήρως ἐμφορτα. Κατὰ πρόσφατον ἔκθεσις τοῦ «Εθνικοῦ Συμβουλίου Πετρελαιού», συνταχθεῖσαν τῇ αἰτήσει τῶν «Ηνωμένων» Θεοφίλου, τά ὑπὸ ναυπηγήσης ἡ παραγγελίαν ἡ ὄριστικῶς ἀπόφασισθέντα νά κατασκευασθούν, καθ' ὅλον τὸν Κόσμον. δεξαμενόπλοια, ἀνέρχονται εἰς μίαν χωρητικότητα 38 ἑκατομμυρίων τόνων l.w., ἐνώ καὶ ὁ ἐνεργεία στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων καλύπτει μίαν συνολικήν χωρητικότητα 44.5 ἑκατομμυρίων τόνων d.w.

ПЕНОН

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΙΩΑΝ. ΔΑΜΠΑΣΗΣ

Ο άποβιώσας έν Μαΐάμι της Φλωρίδος την 22αν Μαρτίου έ. Ε. έφοπλιστής Δημοσθένης Ι. Δάμαπας έκηρεύθη επί του Μητροπολιτικού ναυαγού της Νέας Υόρκης, ένταφισθείς είς το νεκροταφείον Woodlawn. Τὸν νεκρὸν ἀπέχαιρετησεν ἐν τῷ ιερῷ ναῷ κατὰ τὴν νεκρώσιμον ἀκόλουθιαν ὁ κ. Κώνστας Ν. Χατζηπατέρας διὰ τῶν κάτωθι:

«Υπάρχουν ἄνθρωποι, ποὺ θάλεγες, πώς δὲν θὰ λείψουν ποτὲ ἀπ' αὐτή τὴ ζωή, τόσο κοντά σου τοὺς νοιῶντες. Γεμίζουν τὸ περιβάλλον μὲ ζωντανά, μὲ μιὰν ἄφθαρτη φωτοδολία. Οἱ ἄνθρωποι αὗτοὶ δὲν φέρουν τὴν ἡλικία τῶν χρόνων τους, ἀλλὰ τὴν ἡλικίαν τῆς πάντοτε νεάς καρδιᾶς τους.

‘Ο σεβαστός, ὁ ἀγάπημένος νεκρός, ποὺ δλοι κλαίομε σήμερα, φεύγει ἀπὸ κυντά μας καὶ ἀφήνει τὸ κενόν, θάλεγε κανείς, ποὺ θ’ ἀφηνει χαμόδι εἶναι νέου. ‘Η μορφή του, παρ’ ὅλα τὰ λευκά μαλλιά καὶ τὰ ἱκνητοῦ χρόνου, ἔχτινοβολουσε νέοττα κι’ ἐνθουσιασμό, μιαν ἀκατανίκητη ζωτικότητα, πού σὲ παρέσυφε δημιουργικά, σάν ρεύμα ὄμρητικό καὶ σὲ ἐνδυνάμωνε καὶ σὲ ἐνέπινες.

"Ομως, ό πρεσφιλής νεκρός κι' ἄν ἔμεινε νέος στὴν καρδιά, ἔφυγε φορτωμένος χρόνια, πείρα καὶ ἐργα. Μά, ἡταν ἡ δυναμικότης του τόση, πού, παρ ὅλη τὴν ἡλικία του, δὲν μποροῦμε ὀκύμην νὰ πιστέψωμε, πώς ὁ Καπετανὸς Δημοσθένης, ὁ πρωτοπόρος ἐφοπλιστής, ὁ στοργικὸς οἰκογενειάρχης, ὁ πιστός φίλος, δὲν βρίσκεται πιὰ ἀνάμεσά μας. Μπροστά στὰ θλιψμένα μάτια μας ἔτυλιγεται ὁ μεστός ἀπὸ ἐργα δίος του. Σαν νὰ τὸν ὀκούμε νά μᾶς διηγῆται πάνω 13 ἑτάν παιδὶ τῆς Ἀνδρου, γιοὺς καραβοκύρη, πρωτομπαράρχης στὸ ιστοφόρο του πατέρα του καὶ ἀγάπησε καὶ ἐδάμασε τὴ δουλειά του. Πῶς ἐργάστηκε σκληρά τὰ πρώτα χρόνια. Τὸν ἀκούμε νά μᾶς φέρνη χειροπιστά μπροστά μας, μὲ τὴν παροιμιώδη μηνύτη του, τοὺς ἀγώνες, τὸ μακρύνω παρελθόν τῆς ἀλπικῆς Ναυτιλίας, τὸ παρελθόν τοῦ μόχθου καὶ τῶν στερήσων, που ἐσφυρηλάτησε τὸ νικηφόρον παρόν. Τὸν ἀκούμε, σᾶν τώρα, νά ἀναπολῆ χρόνο μὲ χρόνο, μέρα μὲ μέρα, τίς καλές καὶ δυσκολες χρονιές τῆς δουλειάς, τὸ Βαθματιό γιγάντωντα της Ναυτιλίας, που δικαία εκάμφωνεν, ἀφού κι' αὐτὸς ὑπῆρχε ἔνας ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους συντελεστὰς του. "Ηταν ὁ ἀνδρώπος του σώφρονος μέτρου. Συνεδύασε τὴν συντροπικότητα τοῦ χθεινοῦ καραβοκύρη μὲ τὴν τολμηρή καὶ πολύμορφη δράση τοῦ συγχρόνου ἐφοπλιστή. Τὸ καράβι τὸ ἀγαπούσε, σᾶν νά είχε ψυχή, τὸ καμάρων, τὸ πονούσε. Μᾶς μιλούσε για πλοΐα κι' η περί του, οἱ ίδεες του ἔξεχειλίζαν κι' ἔμενε κανεὶς κατάπληκτος μπρὸς στὶς γνώσεις καὶ τὴν ὀξύδερκεια του, ποὺ ζεπηδούσαν σᾶν φωτεινές δέσμες μέσ' ἀπὸ τὸ πρίστα του νεανικού του σφρίγους, τῆς εύθυκρισίας καὶ διορατικότητος του.

‘Αλλ’ ἡ ποσωπικότης τοῦ Καπετάν Δημοσθένη δὲν ἀκτινοβολοῦσε μόνος στὸ πεδίον τῆς ἐπαγγελματικῆς δράσεως. ‘Υπῆρξε καὶ ὁ ὑποδειγματικὸς οἰκογενειάρχης, ὁ ἔμπρακτος Χοιστιανός, ὁ πλούτιως φίλος

**ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ν.Φ.Ε.Ν**

Γραφεία—Διδακτήρια: 'Εντός της ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ο «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ» ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΗΓΑΔΑΣ
ΤΗΛ. 470930 — ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Μηχανικοί,

Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ ΗΡΧΗΣΑΝ.

Λειτουργούν ιδιαίτερα τμήματα διά τους ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ και Μ.Ε.Κ.

Διὰ τούς προσερχομένους βραδύτερον ιδιαίτερα μαθήματα, χωρὶς ἐπὶ πλέον ἐπιβάρυνσιν.

Τὸ Φροντιστήριον
ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΤΟῦ
ΜΟΝΟΥ ΤΟῦ ΟΠΟΙΟΥ
ΣΧΥΛΟΤΑΤΟΡΩΣΙ
ΑΙ ΑΝΙΔΑΤΩΝ
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ
ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ
ΕΚΑΣΤΟΤΕ έξετάσεις.

ΕΓΡΑΦΤΕ ΤΟ ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΟΝ ΔΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΤΕ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΣΑΣ.
ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΜΑΣ ΤΑΚΤΟΠΟΙΕΙ ΤΑΧΥΤΑΤΑ ΚΑΘΕ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΑ ΣΑΣ

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

Τό καλό σύνομα, πού κληροδότησε στά παιδιά του, άποτελεί τό πολυτιμότερο στολίδι τους. Μέσα στίς τόσες διηγήσεις του, δέν παρέλειπε ποτέ νά αναφέρει τούς δικούς του, διακριτικά, σεμνά, τήν άγαπη, πού είχε για τήν σύντροφο τής ζωῆς του, τό καμάρι, πού ένοιωθε για τά παιδιά του, τούς άξιους συνεχιστάς τού έργου του. Στοργικός σύζυγος και Πατέρας, εύγνωμον ως τόν Θεό για τήν εύτυχία του. «Ηταν και δ' ανθρώπος ο εύθυς, ο μαχητικός, τή γνώμη του τήν έκσφενδονίζε αφοβα, με ξυπνητή, δύναμη λεπτότητα, πού σε κατακούσε. Ούδεποτε σε ταπείνωνε. Τις συντροφίες έγέμιζε ή ζωγόνος παρουσία του, ή αδελφή έλληνική εύφροσύνη του, τό κέρι του, τό γέλοιο του, τό άντανακούσε τήν καλοκάγαθη ψυχή του. Ποτέ δέν έκανυάτο, ποτέ δέν έκυνηγούσε τούς έφημερους καρπούς τής ματαιοδοξίας. Συχνά έβγαζε από τό σημειωματάριο του μιά περικοπή του Απόστολου Παύλου και μάς τήν έδινε νά την διαβάσωμε : «Λε μή γινώμεθα κενόδοξοι, άς μή προκαλούμε όξνας τόν άλλον, άς μή φθονούμεθα κι' άς μή άλληστρωγάμεθα, άλλα άς υπηρετούμε όξνας τόν άλλον μέ πάσαν ταπείνωσιν».

Μὲ συγκίνηση ἀπευθύνομε τήν βαθεία μας συμπόνια στή σεβαστή και ἀγαπημένη του σύζυγο, στά παιδιά του, πού θά τά συνοδεύη ή εύχη του, στή σεβαστήν αδελφή του. Είνε πικρή ή ώρα τού χωρισμού, ἀλλ' άς τούς παρηγορή ή σκέψις, οτι δ' Καπετάν Δημοσθένης έφυγε εύτυχη σμένιος. «Αντιμετώπισε τόν θάνατο, οπως και τή ζωή, μὲ τήν ψυχή άλορθη, χωρὶς δειλία, μὲ ἀκράδαντη πιστή στόν Θεό».

Λίγες μέρες, πρίν πεθάνη, μάς έλεγε ψιθυριστά : «Τό καντηλάκι σύνει». «Οχι, Καπετάν Δημοσθένη, τό καντηλάκι δέν έσβυσε, ή φλόγα του, ή φλόγα τής παρουσίας σου, δέν έσβυσε. Κοντά μας θά μείνης. Μέ τό σύγαθο σου χαμόγελο, μὲ τίς σμορφες και σταράτες κουβέντες σου, μὲ τίς ναυτικές ιστορίες σου, τό σπινθηροδόλο αστείο σου, τό πάντα πρόδυμο και στοργικό φίλι σου. Θ' άνοιγμε τήν πόρτα και θά σ' αντικύρωμε στό κατώφλι, νά μάς προσμένης μὲ τ' άνοιχτόκαρδο γέλοιο σου. Θά μάς μίλας για τά καρδιά, για μπουνάσες και για φουρτούνες, για τό μακρύν νήσι σου, πού τόσον ἀγάπησες κι' έκτιμησες, γιά τούς ἀγαπημένους σου. Κοντά μας θά μείνης. Κι' άπως έγραφε σ' Σολωμός : «Πάντ' άνοιχτά, πάντ' άγυρυπνα τά μάτια τής ψυχῆς σου». Και θ' άκουμε ένδομα τήν γαληνια φωνή σου νά μάς λέη τούς ἀγαπημένους σου στίχους τού Πολέμη, που κρυφοδιάδαξες τίς τελευταίες ήμερες. στό κατώφλι τής αίλωντόπτος :

Μέσα στίς τόσες σκέψεις μου,
στά τόσα σνειρά μου.
ένα άγγελούδη έρχεται και κάθεται σιμά μου.
Μού φέλνει μὲ χαμόγελα
ούρανίας τραγουδάκια
και ψύρω-γύρω μου πετά
μ' άλλευκα φτεράκια.

Αιώνια σου ή μηνή, ἀγαπημένε μας Καπετάν Δημοσθένη. Ή μηνή σου θά μείνη αἰώνια».

ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

—ΡΗΕΙΣ ΝΑΥΛΟΣΥΓΜΦΩΝΟΥ

Ἐπι διενέξεως ἀφορώσης ρῆξιν ναυλοσυμφώνου, συναφθέντος μεταξὺ τῆς «Ἐταιρίας Παγκοσμίων Μεταφορών», πλοιοκτήτριας τού ὑπό ἀμερικανική σημαίαν λιμπερτού «Αικατερίνη Μ. Γουλανδρή» και τού ναυλωτού τού σκάφους Πλέστρο Τσιτάτι, τού Μιτσένεος. «Αὔρη, ἐφ' ής ἔξεδόθι διαιτητική ἀπόφασις ύπερ τῶν πλοιοκτήτων, ἀξιούντων ἀποζημιώσιν, ήκολουθησεν ἡ ἔκδοσις και ἀποφάσεως τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων, ὑπὸ τήν κρίσιν τῶν πποίων ηχητή ή διαιτησία. Υπεστηρίχθη ὑπὸ τῆς πλοιοκτήτριας ἔταιρίσας, ὅτι ο ναυλωτής ρήξεως τού ναυλοσυμφώνου, διότι παρέλειψε νά κατονομάσῃ τόν φορτωτὴν ή τόν τόπον ἀγκυροθεόλιας τεύ πλοίου και διότι παρέλειψεν, ἐπίσης, νά ἔχῃ έτοιμον πρός φορτωσην τό προβλέπομένον φορτίον ἀπό 6000 μετρικούς τόνους παλαιστιδήρων. Τήν 18ν^η Ιουλίου 1951 οι πλοιοκτήται ήκύρωσαν τό ναυλοσυμφώνων και προεδρησαν εἰς ἔτεραν ναυλωσιν τού σκάφους των, μὲ τό αιτιολογικόν, διότι ο ναυλωτής διά τῆς συμπεριφορᾶς του ἔξεδήλωσε τήν πρόθεστην νά μή ἔκτελεση τήν ναυλωσιν.

Ο διαιτητής ἔκρινε, ὅτι πράγματος ή ναυλωτής ἔξεδήλωσε τοιαύτην πρόθεστην και διότι ἡ πόλοδος πρός τούς πλοιοκτήτας δι' ἀποζημιώσιν. Τό νομικὸν ζήτημα διά τό δικαστήριον ἦτο, ἄν οι πλοιοκτήται είχην τό δικαίωμα νά ναυλωσουν τήν 18^η Ιουλίου 1951, διότι ἔπαισαν κατ' αὐτήν ή ισχύς τού ναυλοσυμφώνου των, συνεπεία ρήξεως αὐτού, ὑπατιότητη τού ναυλωτού. Εξάλλου ο ναυλωτής ισχυρίσθη, διότι ο διαιτητής ἀπέφασθη πεπιλημένων ύπερ τῶν πλοιοκτήτων.

Ἐκδίδον τήν ἀπόφασιν του δύ δικαστής κ. Ντέλιν, εἶπεν, διότι είς τήν προκειμένην ὑπόθεσιν ήγειροντα τά δύσκολα ἐρωτήματα: «Ἐπι πόσον χρόνον ἔνα πλοίον είνε υποχρεωμένον νά παραμένη ἐν ἐπισταλίᾳ και ποιά είνε τά δικαιώματα τού πλοιοκτήτου, ὅταν ο ναυλωτής κατακρατήτη τό σκάφος του ἐπί τόσον χρόνον. Κατά τήν ἐρμηνείαν τού νόμου περὶ μεταφορῶν διά θαλάσσης, ἔκει διόπιον ο χρόνος δέν ἀποτελεῖ τήν ούσιαν τής συμβάσεως, ἀγακύπτει τό ἐρώτημα πόσον πρέπει νά διαρκεῖ η καθυστέρησις, πρίν ὅτι διαρκεῖν ως τόν συμβαλλομένων θά δύναται δικαιωματικῶν νά άνατρέψῃ τήν σύμβασιν. Ο θιγόμενος ἐκ τῶν συμβαλλομένων ἀπαλλάσσεται τών ἐν λόγω υποχρεωσέων του, διότι η καθυστέρησις είνε τόσον μεγάλη, ώστε νά θίγη τήν ούσιαν τής συμβάσεως και νά ἄγη εἰς ἀποκρέζιν της. Τό βασικὸν ἐρώτημα είνε, ποιά ή σημασία, τήν όποιον λογικῶν σκεπτόμενος πλοιοκτήτης, δύναται νά ποιοσδήποτε είς τήν συμπεριφοράν τῶν ναυλωτῶν. Ενώπιον τού ἐρωτήματος τούτου εύρεθεις ὅ διαιτητής ἀπορίθμησε 16 πιθανάς ἐμμηνίες, είς τρόπουν ώστε, ἀπό νομικῆς πλευρᾶς, νά υπάρχει διορήγησις τού θέματος. Κατά τόν συνήγορον τῶν πλοιοκτήτων, αἱ 16 ἐρμηνείαι διά δικαστήρων ήταν ίκανοποιούν τό θέμα, διότι ὅ διαιτητής ὠφείλε νά καθορίσῃ ποιά θά ήτο ή άλλης ομηρίας, ύπο τό φῶς προηγουμένων γεγονότων, καθὼς και τών τελευταίων τοιούτων. Ο δικαστής Ντέλιν ἀπησχολήθη μὲ ἐρώτηματα, ώς τά ἀκόλουθα: Ποιά άκριδῶν ήταν τά γεγονότα, ποιά πραγματικά συμπεράσματα ἦ-

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΕΝ ΠΛΩ ΤΩΝ DOUBLE BOTTOM ΚΑΙ DEEP TANKS

ΔΙΑ ΤΟΥ

GAMLEN SEA-CLEAN TO SEA-CLEAN ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΦΛΕΞΙΜΟΝ ΕΚΡΗΚΤΙΚΟΝ ΔΙΑΒΡΩΤΙΚΟΝ

Δέν ΠΕΡΙΕΧΕΙ ΟΞΕΑ ούτε ΚΑΥΣΤΙΚΑ ΕΙΝΑΙ ΑΟΣΜΟΝ και ΑΚΙΝΔΥΝΟΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ-ΕΥΚΟΛΟΧΡΗΣΤΟΝ

ΚΑΤΑ ΤΟ 1)3 ΕΥΘΥΝΟΤΕΡΑ ΟΙΔΑΣ-ΔΗΠΟΤΕ ΑΛΛΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΚΑ-ΘΑΡΙΣΜΟΥ.

ΑΣΦΑΛΕΣ | ΔΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ | ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

NEW YORK : GAMLEN CHEMICAL CO.
24 STATE STREET

LONDON : GAMLEN (LONDON) LIMITED.
40, GREAT PORTLAND STREET.
LONDON, W. 1.

AΘΗΝΑΙ : ΟΜΟΡΡΥΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

PHONE: WHITEHALL 4-3357

PHONE: LANGHAM 2431

CABLE: GAMLENITE - NEW YORK

CABLE: GAMLENITE - LONDON

THA. 812-881 THA.DIEGO. MIDLEASTCO

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Τό SEA-CLEAN είναι ύγρον ἔξαιρετικά ἀποτελεσματικόν, ἐπιτυγχάνει δὲ είς τοιούτον βαθμόν καθαριότητα ώστε ἐπιτρέπεται ή ἀμεσος εἰσχώρησις εἰς τάς δεξαμενάς δι' ἐπιθεώρησιν και ἐπισκευήν τῶν DOUBLE BOTTOM και DEEP TANKS.

Αι ούτω καθαρισθεῖσαι δεξαμεναί διά τού SEA-CLEAN ἐπιθεωρηθεῖσαι ἀμέσως μετά τήν ἀφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τόν λιμένα ἐπιστοποιήθησαν ώς (SAFE FOR MEN AND FIRE) και ἔτοιμαι διά τήν παραλαβήν ΕΔΩΔΙΜΟΥ ΕΛΑΙΟΥ.

δύναντο νὰ ἔξαχθοῦν, ποῖα σημεῖα δι' ἑκάτερον τῶν διαδίκων παρέμενον ἀκάλυπτα καὶ ὑπὸ ποίας περιστάσεις ἔσει ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις νὰ παραπεμφθῇ πρὸς περατεῖων κρίσιν.

Την 17ην Ιουλίου 1951 τό φορτηγόν «Αικατερίνη Μ. Γουλανδρή» εύρισκετο άκομη εις Μασρά, προσέδεμένων ἐπὶ πέντε μήμερας εἰς σημαντήρα. Πρέπει νὰ κατέστη σκάφες εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, διὰ οὐδὲν φορτίον ἔδη παρελαμβάνετο ἐπί τινα χρόνον. Τὴν 18ην Ιουλίου, οἱ πλοιοκτήται προέθησαν εἰς ἔτεραν ναυλώσιν τοῦ σκάφους των. Ἀμφότερα τὰ διάδικτα μέρη παρεδέχθησαν, ὅτι ἡ 18η Ιουλίου ἦταν ἡ κρισιμῆς ήμέρα καὶ ὅτι κατ' αὐτὴν οἱ πλοιοκτήται, δικιώμας ἡ ἀδίκως, ἀντερψαν τὴν ναυλώσιν. «Ἄν αἱ σταλίσαι — εἴπεν δὲ δικαστής — ληφθεῖν ὡς ἀρχόνειν απὸ τῆς 12ης Ιουλίου, διτε τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς Μασρά, τότε ἔληγον τὴν 21ην Ιουλίου, εἰς τρόπον ὥστε, διτανὴ ναυλώσις ἡ κυρώθη, αἱ ἡμέραι σταλίσαι εἶχον διαφέρεσσει κατὰ τὰ 2) 3) αὐτῶν. Οἱ πλοιοκτήται ἔδικατολόγησαν τὴν, περὶ ἀκυρώσεως τοῦ ναυλο-
υμάφωνου πράξιν των, μὲ τὸν ισχυρισμόν, ὅτι τὴν 18ην Ιουλίου ή καὶ πρὸ αὐτῆς, ὁ ναυλωτὴς ὑπέτεσσεν εἰς ἐνεργὸν ἡ προκαταβολικὴν παράδασιν τῶν ἐτοῦ ναυλούμαφωνού ὑποχρεώσεων του, αὐτίνες συνιστάοντο: 1) Νὰ κατονομάσῃ τὸν φορτωτὴν. 2) Νὰ προσδιορίσῃ τὸ ἀγκυροδόλιον. 3) Νὰ προμηθεύσῃ φορτίον. Καὶ 4) Νὰ περατώσῃ τὴν φορτωσιν πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῶν ἡμερών σταλίσαις. Ὁ ναυλωτὴς ἔξ ἄλλου ἀντέτακεν, ὅτι οὐδὲμιάν ὑποχρέωσιν ὑπέχει νὰ κατονομάσῃ τὸν φορτωτὴν. Παρεδέθη, διτι ὑπεχρεούτο νὰ προσδιορίσῃ τὸ ἀγκυροδόλιον καὶ νὰ προμηθεύσῃ τὸ φορτίον, ἀλλ' ισχυρίσθη, διτι παράδασις ἐκατέρας τῶν ὑποχρεώσεων του τούτων δὲν ὑφίστατο, εἰμὴ μόνον μετά τὴν ἐκπνοήν τῶν ἡμερῶν σταλίσαις.

Κατά τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ, ὁ Ισχυρισμὸς οὗτος τοῦ ναυλωτῶν δὲν ἦτορ ὄφρος. Ἐφόσον οὐδεὶς χρόνος ἐμνημονεύετο ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ, ἐντὸς τοῦ ὅποιου αἱ ρηθεῖαι ὑποχρέωσεις ἐπρεπενά ἐκπληρωθεῖν, ἔξυπηκούετο ἐκ τοῦ νόμου «εὐλογὸς τις χρόνος». Ὑπάρχουν διάτην φόρτωσιν προκαταρκτικοὶ ύποχρέωσεις, αἱ ὅποιαι εἰς τὴν πρακείμενην ὑπόθεσιν είχον προδιαγεγραμμένον χρόνον. Τούτο προέκυπτεν ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὥσπερ ἀφούνε νόντηθι. Διτὶ ὁ ναυλωτής, θὰ ἐτέλει ἐν ᾧ ῥήξει τῆς συμβάσεως, ἀν παρέλειπε νά φορτώσῃ τὸ σκάφος ἐντὸς τῶν ἡμερῶν σταλίας. Ὁ διαιτητὴς — συνέχειν ὁ δικαστής κ. Ντέλλαν — εὑρεν, οἷς οἱ προβολέμονει 6000 τόνοιοι φορτίου δὲν ἦτο δυνατὸν ἡπαταληφθεῖν κατὰ τὰς ὑπολοίπους ἡμέρας σταλίας. Κατ' ἀκολουθίαν, τὴν 18ην Ἰουλίου ὁ χρόνος διά τὴν προμηθείαν φορτίου καὶ προσδιορισμὸν τοῦ ἀγκυροβολίου εἶχε κατ' οὐσίαν ἔκπενεύει. Περατώ, ὅμως, ὁ διαιτητὴς ἔτοντινεν, ὅτι ὁ «εὐλογὸς χρόνος» προμηθείας τοῦ φορτίου καὶ προεδρισμού, τοῦ ἀγκυροβολίου δὲν ἔξεπτε τὴν 18ην Ἰουλίου. Τὴν ἀντίφασιν ταύτην τῆς διαιτητικῆς ἀπόφασεως ἐδικαιολόγησεν ὁ δικαστής μὲ τὴν ἀποφιν, ὅτι ὁ διαιτητὴς δὲν είχεν ὑπολογίσει τὸν «εὐλογὸν χρόνον», καθ' οἰον τρόπον ἐφρόνει ὁ δικαστής, ὅτι ἐπρεπε νά ὑπολογισθῇ, ὡς νομικὸν θέμα. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου θεῦν ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις δὲν ἥδηνατο νά εὔσταθμησο.

Διηρωτήθη έν συνεχεία δικαϊστής κ. Ντέλβιν, άν το πλοιοκτήται είχοντας ή ού τό δικαίωμα νά άκυρώσουν τό ναυλοσύμφωνόν των την 18η Ιουλίου. Είς αδικηλάδμενος — είπε — δέν δύναται νά ζητή απεριορίστως αναδοχήν, διά καταδοχής αποζημιώσεως και είς ναυλωτής δέν δύναται — ίσως — κατά τόν ίδιον τρόπον, νά κρατή επ' ἀριστών ένα πλοίον έν επιστολία. "Όταν ή καθυστέρησις παρατείνεται τόσον, ώστε νά θίγεται αυτή αυτή η υπόσταση τής συμβάσεως, τότε δι βγύοντας εκ τών συμβαλλομένων δικαιούται εις άκυρωσίν της. Ποιόν, όμως, ήπο τό μέτρον, διά τού δρόσου έδει νά, υετρηθή τό μηκος τής καθυστερήσεως; Τό έρωτημα τουτο, την τά βάσει τού νόμου περι διαιτησίας, δύσται νά άγγιχει δύο απόψεις: Πρώτον, τήν διτήλων περι «εὐλόγου χρόνου» και δευτερον, τοισιάντην καθυστέρησιν, ήπις θά έματαιώνε τό ναυλοσύμφωνον. Προφανώς, δι διαιτητής προετίμησε τό πρώτον, ένω, κατά την γνώμην τού δικαϊστου, τό δευτερον, έχει ήδη κριθή κατά τό παρελθόν, εις μέχαν διαθέμενον απόσαρσεων. Ω τό διδάνω.

Κατά τὸν συνήγορον τῶν πλοιοκτητῶν — συνέχισεν ἐν τῇ ἀποφάσει του δικαιστῆς — εἰς τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν ὑπάρχουν πολλὰ τὰ διφορούμενα, γεγονὸς ὅπερ τὸν καθιστᾶ ἀπαράδεκτον, ἐκτὸς ὃν αὐτὴ παραπεμφῆ δὲ οὐ νέου εἰς τὸν διαιτητὴν πρὸς διόρθωσιν. Οἱ διοῖς ἐπίτης συνήγορος ὑπεστήριξεν, ὅτι δὲ διαιτητής, ἢν ἡκούσθη ὡσδὴν κρίσιν, θὰ ἔπειτε νά εὔρῃ, ὅτι ὑπῆρξε ματαιώσις. Ἐκ τῶν γεγονότων λ.χ. πράκτικουν ἐκδήλωσ, ὅτι τὴν 18ην Ἰουλίου ὁ ναυλωτὴς οὐδὲν φορτίον διέθετε πρὸς φόρτωσιν, οὐδένας πράγματι φορτωτὴν εἶχε καὶ ὅτι ὁ ποτρωμένος ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν, πρὶν ἡ ἐκπνευσή ο χρόνος σταλιών, ἀναζητήση φορτωτὴν, δῆτι καὶ δὲν ἦτο εὔκολον νά ευαερθῇ.

Μετά τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήσατο περὶ τοῦ μέτρου ἐκτίμησεως τοῦ χρόνου, τὸ ἐπόμενον θέμα πρὸς καθορισμὸν ἦτο, ἢν τὴν 18ην ἰουλίου ναυλωτὴς ἡτο πρόδυμος καὶ ικανὸς νὰ προμηθεύσῃ τὸ προβλεπόμενο φορτίον ἐντὸς τόσου χρόνου, ὥστε νὰ γῇ ματαθῆῃ ὡς συμπεφωνημένη μεταφορά. Ἡ εἰς τὸ ἔρώτημα τούτῳ ἀπάντησις θὰ ἔτεμπρατίζει τὴν πόσισιν. Εἰς τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν — εἴπεν ὁ δικαστῆς — τὸ κύριον ἐπιχείρημα ἔδασιζετο ἐπὶ προκαταθολικῆς ρήξεως καὶ ὑπεστηρίζετο μετ' ἐμφάσεως, ὅτι ὑπῆρχεν ἐγκατατέλειψις τῆς ναυλώσεως. Τὰ κύρια σημεῖα τῆς διαιτητικῆς ἀπόφασεως ἐστηρίζοντο ἀποκλειστικῶς καὶ αὐθικῶς ὀλοκληρωταὶ εἰπὲ τὰς ἐνυπαρχούσας.

Παραπτήσης ή ἐγκατάλειψις κάθυντο νά γινή διὰ λόγων ή διὰ συμπειφοράς, ύπο τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε, ὅτι προέκυψε σαφῶς, ὅτι ὁ απαριθμός τῆς ἀπαντούμενος τὴν σύμβασιν «ἔειδήλωσε τὴν πρόθεσιν νά ἐπίσχῃ τῆς συμβάσεως. Ἡ ἔξετασις τῆς περιπτώσεως, ἢν τρόπεσις οὕτη ἐπαρκός ἐξειδήλωθη διὰ τῆς συμπειφορᾶς, κείτο εἰς ὃ οὖν δ ἀπαριθμόνενος τὴν σύμβασιν ἐκ τῶν συμβαλλομένων ἐνήργησε ἀτὰ τοιούτων τρόπων, ώστε νά δόγμησται ἔνα λογικά σκεπτόμενων ἀντωπον εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὅ ἐπερος τῶν συμβαλλομένων δὲν ἐσκότει νά ἐκπιληρώῃ τὸς ἐκ τῆς συμβάσεως ἀπορρεούσας ὑποχρεώ-

εις του.
Αγέπικαλεσθή τις, διά λόγων ή συμπεριφοράς, άνικανότητα πρὸς κτέλεσιν, ἔτερος τῶν συμβαλλομένων δύναται κάλλιστα νὰ ἐνεργήσῃ πι τὴ βάσει αὐτοῦ, χωρὶς νὰ ύποχρεούνται, ὅπως ἀπόδεξῃ, ὅτι υφι- το τῷ δύντι τοιαύτη άνικανότητα, καθ' ἣν στιγμὴν είχεν ἐπίστοι ὁ ρόνος ἐκτέλεσσε τῆς συμβάσεως. Ἐφόδον τις πρόπειτι νὰ είνει ἔτοι- ος καὶ νὰ θέλῃ τὰ ἐκτέλεση τὴν σύμβασιν, ή διά λόγων ή συμπερι- ορᾶς ἐμφάνισται άνικανότητος ἀπότελει, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν, ἐγκατά- εψιν. Συχνάκις, δημοσίως, ή μὲν ὑπαρκεῖ θελήσεως καὶ ή ἀνίκανότητες εἰν- ούσκολον νὰ διακριθωδύνων, ὅποτε καὶ καθίσταται ἐπάνωγκες νὰ κατα-

61ηηθή πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην κάθε περαιτέρω δυνατή προσπάθεια.

Αναλύουν τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεώς του δικαστής κ. Ντέλιν εύνοισεν, διτὶ διανομήρων τοῦ ναυλωτοῦ είχεν ύποστηρίξει διά τὴν προκατοδικήν ρῆξιν τοῦ ναυλοσυμφωνοῦ, διτὶ δὲ ανικάνοντός πρέπει νὰ εἴνει ἐσκευμένη καὶ νό μὴ προέρχεται ἔξι ἀμέλειας ή γά τινεν συμπτωματικός. Ἔπι τούτῳ διαιτητής ἔθεωρησεν ως γεγονός καὶ ἔκρινε νομικῶς, διτὶ ναυλωτής είχεν ἐκδηλώσει τὴν πρόθεσιν νό μὴ ἐκτελέσθη τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ ἐπετέλεσθε προκατοδικήν ρῆξιν αὐτοῦ. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ διαιτητοῦ, θά ἔπρεπε νὰ συμπεράνουν οἱ πλοιοκτήται, κατὰ τὴν 18ην Ιουλίου, διτὶ δὲ ναυλωτής ηθελε πάντοτε νὰ ἐκπληρώσῃ τὸ ναυλοσύμφωνον, αν δῆνατο, διτὶ ἐπίσπος οὐδέποτε θά ἡτο εἰς θεῖν νά τὸ ἐκπληρώσῃ ἐντὸς τῶν ὑπολοίπων ἡμερῶν σταλίας ἡ ἐντὸς «εὐλόγου χρόνου» καὶ διτὶ δῆνατο νά τὸ ἐκτελέση, πρὶν ἡ ἡ καθυστέρησης ἀπόδινε ματαίωσις τῆς συμβοσεων. Κατὰ τὸν δικαστήν, ἡ δευτέρα κρίσις ἀντίκειται εἰς τὸν νόμον. Μια τετάρτη κρίσις τοῦ διαιτητοῦ ἀνέφερεν εἰς τὸ τόδι, ἀν οἱ πλοιοκτήται είχον τὸ δικαίωμα νὰ ἐμρηνεύσουν ἕκεινον, ὅπερ ἔθεωραν ως «συμπεριφοραν» τοῦ ναυλωτοῦ κατὰ τὴν 18ην Ιουλίου, θά κατέληγον εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ δὲ ναυλωτής δὲν ἡτο ικανὸς νὰ ἐκτελέσῃ τὴν συμβοσιν, πρὶν ἡ ματαίωση ταύτης ἡ καθυστέρησης. Οἱ πλοιοκτήται ἔδι νόμον νό ἐπιτύχουν — ἔξηκολούθησεν ὁ δικαστής — ἐνώπιον αὐτῶν, ἀν θά ησαν εἰς θεῖν νά τὸν πείσουν, βάσει τοῦ λόγου παραπτήσεως, διτὶ διαιτητής ούχι ὄρθως ἀπέρριψε τὴν τελευταίαν κρίσιν.

Ο δικαστής έποντος περαιτέρω, ότι αν ό συνήγορος τών πλοιοκτητών ήδυναν ν' αποδείξῃ εκ της διαιτητικής απόφασεως, ότι ό ναυλωτής ήτο ανίκανος νά προμηθεύσῃ τό φορτίον έντος χρόνου, σστις θάηγεις εις ματαίωσιν τού ναυλοσυμφώνου, τότε οι πλοιοκτήται νά δικαιωθοῦν. Τό νομικόν ζήτημα διὰ τὸν δικαστὴν ήτο, αν οι πλοιοκτήται ἐπὶ τῷ βάσει τῶν διαιτωθέντων γεγονότων, είχον τὴν 18ην Ἰουλίου τὸ δικαίωμα νά θεωρήσουν ἀκύρον τὸ ναυλοσυμφώνον, συνεπεια τρέεων αὐτοῦ παρὰ τού ἀντιδίκου των, καὶ κατὰ συνέπειαν νά ἀπόζημιαθοῦν. Κατέληπτον δικαστής εἰς τό συμπέρασμα, ότι ἐνώ ὑπόρχουν πολλαὶ ἐνδιέξεις περὶ τοῦ πώς ὁ διαιτητής ἀντιμετώπισε τὸ ζήτημα, δὲν ὑπάρχει ἐγ τούτοις σαφῆς καὶ τελική ἑτανγορά εἰπεῖ τοῦ θέματος ἀδύναμίας τῆς ἐκτέλεσσεως. Κατά τὴν διαιτησίαν, οι διάδικοι είχον προβάλει ἐπιχειρήματα περὶ ἔγκαταλειψεως καὶ ουχι περὶ ἀδύναμιας.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ δικαστής κ. Ντέλδιν ἐτόνισεν, διτὶ ἀνὴρ περοσπίτερων κρίσις ἀπόδημος ὑπέρ τοῦ ναυλωτοῦ, ἢ διαιτητική ἀπόφασις, καθόδησαν ἀφόρά την παράργαφον 37, βάζοντας ἔχην ισχύν. "Ἄν, ὄμως, καὶ κρίσις εἶνε ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, τότε ὁ δικαστής, λόγω τῶν ἀντιφάσεων τῆς διαιτητικῆς ἀπόφασέως, εἰνε ὑποχρέωμένος νὰ παραπέμψῃ ταῦτην εἰς νέαν διαιτήσιαν. Πρόγυμνος, ὁ δικαστής ἐπέστρεψε τὴν ἀπόφασιν εἰς τὸν διαιτητήν, προκειμένου οὕτως νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὸ κάτωθι ἔρωτημα: "Ἄν τὴν 18ην Ιουλίου 1951 ὁ ναυλωτής ἐπεθύμει καὶ ήτοι ίκανός να ἐκτελέσῃ τὸ ναυσιμψωφων ἐντὸς τοιούτου χρόνου, διτὶς δὲν θὰ ἐμπατιώνει τὸ ἀντικείμενον τῆς συμβάσεως. Ἔπιστης, νὰ ἀναθεωρήσῃ τὰ τῶν δικαστικῶν ἐκπανῶν, ἂν ἔθεωρει τοῦτο πρόσφορον.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

—ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΣΤΟΙΒΑΚΤΟΥ

Τό δινώτερον δικαστήριον τῆς Οὐασιγκτώνως ἀπεφάνθη, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐνδός σκάφους δὲν δύναται νὰ ἔνασχῃ προσωπικώς, ὡς ὑπαίτιος σωματικής βλάβης, τὴν ὁποίαν ὑπέστη ἐργάτης στοιβακής, συνεπειὰς σφαλμάτως τοῦ πλοιαρίχου. Εἰς τὸν ἐν λόγῳ ὑπόθεσιν, εἰς στοιβακής ἐτραυματίσθη, καθ' ὃν χρόνον είργαζετο ἐπὶ πλοιέσι ἀνήκοντος εἰς τοὺς ἐργοδότας του. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι, ὑπὸ τὴν ιδιότητα καὶ τῶν ἐργολάθων στοιβασίας, ἐδέχθησαν καὶ κατέβασιν σχετικήν ἀπόζημιώσιν, ἀλλ' ὁ τραυματισθεὶς ἐξῆτησεν, ἐν συνεχείᾳ, ν' ἀπόζημιωθῇ παρὰ τοῦ πλοιαρίχου, μὲ τὸν ισχυρισμόν, ὅτι ἐτραυματίσθησκός του φεύγειτο εἰς ἀμέλειαν τοῦ πλοιαρίχου. λόγῳ μὴ καταβολῆς τῆς δεούσης φροντίδας.

Είς τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαιστηρίου ἐτονίζετο, οὐδὲν ζῆτημα ἡγείρετο, πέρων τοῦ δι τὸ πλοιαρχὸς ἔνος σκάφους ἔχει καθήκον νὰ ἐκπληρῷ τὴν υπόχρεωσιν τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς τοὺς ἑργαζομένους ἐπὶ τοῦ πλοίου στοιβάκτας, προστατεύων τὴν ἀσφάλειαν των. Αἱ πράξεις, ὅμως, τοῦ πλοιάρχου, προσλαμβάνουν τὸν χαρακτήρα πράξεων καὶ συνπειροφράς τοῦ πλοιοκτήτου, ἐν τῇ περιπτώσει παραδειγμάτων τοῦ πλοιαρχοῦ πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν καθηκόντων του. Κατὰ συνέπειαν ὁ τραυματισθεῖς στοιβάκτης ἥδηντο νὰ στραφῇ δι' ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως μόνον κατά τὸν πλοιοκτήτου, διότι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἦτο καὶ ὁ ἐργοδότης τοῦ παθόντος στοιβάκτου.

Calling at **COLOMBO?**

COLOMBO ?

contact

FOOD & SHIPPING CO. LTD.

(SHIP CHANDLERS)

For all your ship's requirements
of

PROVISIONS FRESH & FROZEN-DECK & ENGINE STORES & C.

5th Floor

3rd Floor,
NEW CAFFOOR BUILDING,
Church Street,
COLOMBO I.

'grams: "FUDSHIPPER,
78823
81154

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ



ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ DIRECTORY OF REPRESENTATIVES ABROAD

PORT	NAME	ADDRESS	TELEPHONE	CABLES
ALEXANDRIA	JOHN ANGOURAS & CO. Surveyor: Cdr. I. G. ZOURIS, M.I.N.A., M.I.Mar. E.	23 Brd. Saad Zaghloul P.O.B. 548	29-965	ANGOURAS
ALGIERS	SOCIETE ALGERIENNE D'AGENCE MARITIME COMMERCIALE Surveyor: J. VIDALET	9, Boulevard Carnot Vinke Co. Ltd. 10 Gedersdekade	392-49 & 347-99	AMARCOM
AMSTERDAM	CAPT. ANDR. BORDONIS	Lange Leemstraat 301		
ANTWERP	G. ORCULAS Engineer - Marine Surveyor	Syndesplassen 2	39.18.64	
BERGEN	J. M. LARSEN Engineer - Marine Surveyor		13713	GLACIER
BOMBAY	JOHN F. FIDELE Consulting Engineer & Marine Surveyor	Botawala Bldg. 4th Floor II, Elphinstone Circle	34089	SHIPVEYOR
GENOA	GREGOS & CO Surveyor: Ing. Dott. Cap. MARINO CORSI	Via Balbi 4	22-827 & 28-377	GREGOS
HABANA	CAPT. J. P. HADJILIAS N.C.	Maritima Neptunia S.A. Edificio Embassy, Avenida de las Misiones 5-7	A - 0821, W - 9618	ANTIL
HAIFA	HARVEY N. MARSH Marine Surveyor & Naval Architect	5, Bank Street	3112	MARSURVEY
HAMBURG	ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO K.G. Surveyor: FR. WITT, Consulting Engineer & Marine Surveyor	Stubbenhuk 10"	34 60 22)24 62 25 52	ERMIS-HAMBURG
ISTANBUL	C. SISKIDI Surveyor: GIAN GIACOMO JOGNA, Ship's Surveyor	Galata-Istanbul	42-612	NAFTAN
ITALIAN PORTS: ANCONA, BARI, BRINDISI, CATANIA, LEGHORN, MESSINA, PALERMO, SA- VONA, SIRACUSA, SPEZIA.	Through THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Via Balbi 30—GENOA	67-541	MEDOV
LISBON	CARLOS GOMES & C^ LTD Surveyor: J. VALENTE DE ALMEIDA	4, L. Vitorino Damasio	668-087	VANTE
LONDON	D. G. LEMOS, B.Sc.	SHIPPING AGENCIES & MARINE ENGI- NEERING Co Ltd. 166/168 Bishopsgate, LONDON E.C. 2	0545)6	NAVENCONS LONDON
MALTA	PIERRE DACOUTROS Surveyor: RICHARD CALLEJA, M.I.M.E.			DACOUTROS
MARSEILLES	S. A. MICHAELIDES, Surveyor: M.FRAGER, Consulting Engineer & Marine Surveyor	7, Rue Beauvau	18-33 & 18-34	MICAL MARSEILLES
MELBOURNE	THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Australian Building, 49 Eliza- beth str, 2nd Floor No 1.		
NAPLES	C. TOMASOS	Piazza della Borsa 8.	20-365	CHIOS
NEWCASTLE ON TYNE, I & ALL OTHER U.K. PORTS	ANTONAROPULO BROS Surveyor: T. B. WHITELAW, A.M.I.MECH. E., M.C.M.S. Consulting Engineer & Marine Surveyor	Maritime Building, 15, King Str. 2-5414 Quayside,		ANTONARO
NEW YORK	P. DORIZAS, Consulting Engineer - Marine Surveyor	1120 Park Avenue N.Y. 28	8-8576	PETGEDOR
PHILADELPHIA	JAMES W. BOAKES Marine Engineer - Marine Surveyor	6, South Broad Str. Woodbury, New Jersey	2-3828	
PORT OF SPAIN (TRINIDAD)	J. H. EDEN M. I. Mar. E. Consulting Engineer - Marine Surveyor	12-14 London Str., Port of Spain, Triinidad, B.W.I.	32816	LANDRYCO
PORT SAID & PORTS OF SUEZ CANAL	ELIAS ANGELIDIS Captain M.M.	C.T.O. Building, Rue Sultan Hussein, Port Said		
ROTTERDAM	WORLDWIDE TRANSPORT CO LTD	Westerlaan 3	24-510	
TRIESTE	G. GIANOLI - GIANNOPULO Surveyor: GIUSEPPE VERGINELLA, Marine Engineer	Via Fabio Severo No. 20	27574	
VENICE	MANTACAS & VINTIADIS Surveyor: ARTURO ANTONINI, Engineer	S. Moisé 1470	24-822	VINTIADIS
VIGO	JOAQUIN LOREDO	32 Avenida Monteros Rios	3225	LOREDOS

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Απρίλιος. — Δέν διαδέπουν οι παρατηρηταί τής άμερικανικής οικονομίας κινδυνόν τινα, έστω και άπωτερον, κρίσεως οξείας.

— Τὴν υφεσιν τῶν ἔργασιν δὲν τὴν ἀποκλείουν, ὡς ἀπαρχὴν μιᾶς νέας μεταπολεμικῆς ἀναπροσαρμογῆς. Θὰ εἶνε, δῆμος, βραχεῖας, χρονικῆς διαρκείας καὶ σχὶζεταις εὐρύτητος, ἐν συγκρισει πρὸς τὰς υφεσιν τοῦ 1949 καὶ τοῦ 1954.

— Τὸ γεγονός τῆς μὴ ἔκδηλωσεως κερδοσκοπικῶν διαθέσεων εὑρύτητος στηματικῆς, παρὰ τὴν ἐπὶ μακρὸν διαπήρησιν τοῦ «μπούμ» τῶν ἔργασιν, ἐπιτρέπει τὴν αἰσιόδοξιν διὰ τὸ μέλλον. Ἡ ἀναπροσαρμογὴ θὰ τείνῃ εἰς τὴν ἔνισχυσιν τῆς οικονομίας καὶ δχὶ τὸν κλευσμὸν αὐτῆς.

— Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων καὶ τῶν προβλέψεων διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον, συμφωνοῦν οἱ πλεῖστοι τῶν Ἀμερικανῶν οἰκονομολόγων.

• Τὸ γεγονός, διὰ τὰ 65 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἀμερικανικῶν οἰκογενειῶν, ἔχουν εἰσόδημα ἀνωτέρον τῶν 4.000 δολ., ἐπησιωτικής, θεωρεῖται ὡς ἐγγύησις τῆς σταθερᾶς ὄγοραστικῆς ικανότητος τοῦ λαοῦ τῶν Ἕνωμένων Πολιτεῶν καὶ, συμπεπτ., τῆς εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα παραγωγῆς καὶ ἀπασχολήσεως τῶν ἔργατικῶν χειρῶν.

— Αἱ σημειώσῃ, ἀκόμη, ὡς ἀπόδειξις τῆς κρατούμενης εὐημερίας, ὅτι ἔναντι τοῦ προστοῦ 64% τῶν ἔχοντων εἰσόδημα κάτω τῶν 4.000 δολ., κατὰ τὸ 1952, διεπιστώθη, κατὰ τὸ 1956, ή μείωσις τοῦ ἐν λόγῳ προστοῦ εἰς τὰ 45%.

• Ἔντονος διαπιστοῦται ἀπὸ τὰς ἀμροδιαὶς ὑπηρεσίας τῆς Οὔσισγκτῶνος ὁ ρυθμὸς τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτεῖας κατὰ τὸ α' δίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους.

— Η παραγωγὴ συνεχίζει τὴν ἀνοιδόντων, αἱ τιμαὶ ἡσαν ὑψηλότεραι καὶ τὸ εἰσόδημα ἀνωτέρον, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου διμήνου τοῦ 1956.

• Εἰς τὸν 646 σελίδῶν, δὲ Ὁργανισμὸς τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν παρέχει πλήρη στατιστικής εἰκόνα τῆς παραγωγῆς ικανότητος τοῦ κόσμου, τις ἑδηπλασιάσθη, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Ἡ ὄγδοη αὐτῆς ἔκδοσις τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Η.Ε. ἀναφέρει, διὰ τοῦ βιομηχανίας καὶ τὰ μεταλλεία τοῦ κόσμου — ἔξαιρεσι τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν — εἴχον κατὰ τὸ 1955 διπλασιαν παραγωγήν, ἔναντι οἰουδῆποτε προπολεμικοῦ ἔτους.

— Οἱ σιδηρόδρομοι διεκίνησαν διπλάσιους δγκον φορτίων καὶ τὰ πλοῖα περισσότερων φορτίου κατὰ 2), 3), ἐνῶ καὶ διὰ τοῦ ὄδικοῦ δικτύου ἐκινήθησαν διπλάσια εἰς ἀριθμὸν αὐτοκίνητα.

— Περὶ τὰ μέσα του 1955 ὁ πληθυσμὸς τοῦ Κόσμου ἔθεταν εἰς 2691 ἑκατομμύρια ψυχῶν, ἔναντι 2013 ἑκατομμυρίων τοῦ 1930. Περισσότερους τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἐν λόγῳ πληθυσμοῦ ζῆεις τὴν Ἀσίαν.

— Μερικὰ ἄλλα σημεῖα τῆς ἐπιτελεσθεῖσης ἀνά τὸν Κόσμον πρόδου — ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας — ἀναφέρονται ὡς ἔξης: Παραγωγὴ πετρελαίου 182%, ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια 230%, σιδηρομεταλλεύματα 63%, χάλυψ 88%, τσιμέντα 147% καὶ αὐτοκίνητα 147% (ἔναντι τοῦ 1937).

• Μεγάλαι ἔξαγωγαὶ ἀμερικανικῶν σιτηρῶν προβλέπονται λίαν προσεχῶν. Ἀδειαὶ συνεταιρίας πολλαὶ παρεχωρήθησαν, ὡστε αἱ ὑγοραὶ ἀπὸ πλείστας δσας χώρας, μεταξὺ τῶν ὅποιων ή Ἐλλὰς καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία, νὰ διευθυνθῶν.

— Πρώτη ή νωραγορά θὰ αἰσθανθῇ τὸν ἀντίκτυπον τῆς ζωηροτέρας ἔξαγωγῆς κινήσεως.

• Ὁριστικοποιοῦνται αἱ πρὸς τὴν Πολωνίαν προσφοραὶ τῆς Ἀμερικανικῆς βοηθείας. Ἀπὸ ἀπόγεως μεταφορῶν, διακόσιαι ἔως τριακόσιαι χιλιάδες τόνων σιτηρῶν ἑπτοῖς πρόκειται ἀπὸ τὰ γεωργικὰ ἀποθέματα νὰ παραχωρηθοῦν. Ἐπὶ πλέον τὰ μεταστατα, βάσιδες, λίπη, γεωργικά καὶ ἄλλα ἔργαλεία θὰ περιληφθοῦν εἰς τὴν δοθεῖν, ητὶς ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 75 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

• Ἐπεκύρων ή ἀμερικανικὴ Γερουσία τὴν ἄρσιν τῶν περιορισμῶν διὰ τὰς ἐπ' ἀνταλλαγῆς πωλήσεις γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῶν ἀποθέματων πρὸς τὰς χώρας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος. Ὁ σχετικὸς νόμος παρέχει τὸ δικαίωμα εἰς τὸν Πρόεδρον νὰ διαπραγματεύεται: ἀλιθόγα τὰς τοιωτάς πωλήσεις, αὔξανσιν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξίας τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ἀποθεμάτων ἀπὸ 3 ἐώς 4 δισεκατομμύρια δολλαρίων, πληρωτῶν εἰς ἔναν νομίσματα. Αὔξανονται ἐπίτοιμος κατὰ 300 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ αἱ δωρεαὶ γεωργικῶν προϊόντων πρὸς χώρας ἀπειλούμενας ἐκ λιμοῦ.

• Ἀναστέλλονται οἱ περιορισμοὶ ἔξαγωγῆς παλαιοιστιδήρων ἐξ Ἀμερικῆς. Θὰ ἐπιτρέπεται ἡ πωλήσις εἰς φιλικὰς χώρας, ἔχουσσις ἀνάγκην παλαιοιστιδήρων διὰ τὴν χαλυβουργίαν των.

— Ολαι αἱ χώραι, πλὴν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἐπειγόντων χρειάζονται παλαιοιστιδήρων. Αἱ μεταφοραὶ προβλέπεται νὰ ἐνταθοῦν.

• Περιωρισμένα διαπιστοῦνται τὰ ἀποθέματα τοῦ γαιάνθρακος εἰς τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινοπραξίας περὶ τὸ τέλος Ἰανουαρίου. Ἄνηρχοντο εἰς 5½ ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 6 ἑκατομμ., τόνων εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου καὶ 7.1 ἑκατομμ., τόν. εἰς τὸ τέλος Ἰανουαρίου 1956. Τοῦ κῶν επίσης τὰ ἀποθέματα ησαν μικρότερα. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐξ Ἀμερικῆς κατ' ἀνάγκην θὰ ἐνταθοῦν.

• Ἐλαφρά βελτιώσις διαπιστοῦται διὰ τὰς εἰς γαιάνθρακα ἀνάγκας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Ἡ κρίσις, ητὶς διεφαίνετο, κατὰ τὸ παρελθόν φυσιόπωρων, μετὰ ἔνα χειμῶνα διάρην καὶ μετὰ τὴν περιπέτειαν τοῦ Σουέζ, ἡμιδύλινη, ὅπωσδηποτε, λόγω τοῦ ἡπίου καιροῦ κατὰ τὸν παρελθόντας χειμῶνα. Εἰς ποσότητα γύρω τῶν 9.000.000 τόνων προβλέπεται νὰ φθάσῃ διὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ ἔτους ἡ εἰσαγωγὴ ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς τὰς ἔξι εὐρωπαϊκὰς χώρας τῆς Κοινοπραξίας Γαιανθράκος — Χάλυδος.

• Ἡ ἐπανάληψις τῶν φορτώσεων σιτηρῶν ἀπὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον" — ἐπανάληψις προσωνίζουσα ζωηρότητα μεταφορικήν, λόγω τῆς πωλήσεως εἰς τὴν Πολωνίαν μεγάλων ποσοτήτων σιτηρῶν — ἀναμένεται μετ' ἐνιαφέροντος ἀπὸ τοὺς έφοπλιστάς. Ἀνατιμητικὴν θὰ ἔχῃ τὴν ἐπιδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

• Τρία φορτία σιτηρῶν ήγόρασαν τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου Τούρκια καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία. — Ἡ Τουρκία ἐπιτροποθετῶς ἐπέτυχε πίστωσιν ἐπτά ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τὴν ἀγορὰν καὶ ἀλλων σιτοφορτίων.

• Ἀπὸ μίαν ἑκθετήσαν τῆς κινήσεως τῆς κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη καὶ ἐπὶ τῶν δειπνώσεων, αἵνινες κρίνονται ἀναγκαῖαι διὰ τὴν ἐξηπηρέτησιν τῆς κινήσεως αὐτῆς, παραλαμβάνομεν τοὺς κάτωθι ἀριθμούς :

— Κατὰ τὴν ἔρχομένην 15ετίαν τὰ διὰ τῆς Διώρυγος πετρελαιοφορτία τὰς ἔνεπταπλάσια, ἀπὸ 69 ἑκατομμύρια τόν. τοῦ 1956 εἰς 335 ἔκατ. τόν. τὸ 1972. Ἡ δῆλη κινήσις τῶν παντὸς εἰδούς φορτίων ἀπὸ 108 ἔκατ. τόν. εἰς 389 ἔκατ. τόν. τὸ 1972.

— Οἱ ἀριθμοὶ τῶν πλοίων ἀπὸ 14.666 τοῦ 1955, θὰ φθάσῃ εἰς 31.455 τὸ 1972.

— Εἰς 287 ἔκατ. δολλ. ὑπολογίζονται αἱ δαπάναι δειπνώσεως καὶ ἐκβαθύσεως τῆς Διώρυγος, ὡστε σκάφη δυθισμάτος μέχρι 40 ποδῶν καὶ εἰς τριάδιμόν περιστότερον νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα.

• Συνέρχονται τὸν προσεχῆ μῆνα εἰς νέαν διάσκεψιν εἰς τὸ Λονδίνον αἱ ὄκτω μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίων. Θὰ λάσσουν γνώσιν τῶν εἰσηγήσεων διαφόρων ὑπεστητροπῶν καὶ θὰ προέλθουν εἰς δριστικὰς ἀποφάσεις ἐπὶ ζητημάτων τῆς Διώρυγος καὶ τῶν πετρελαιοφορών.

— Σημαίνονται θὰ ἀσκήσουν ἐπίδρασιν αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις καὶ διὰ τὴν μελοντικήν ἀπαρχόλησην τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ πυκνότερον δικτυον τῶν ἀγωγῶν ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν πρὸς τὴν Μεσόγειον θὰ περιορίζει καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν τόνων.

— Υπολογίζεται, διὰ τὸ τοῦ 1965 θὰ μεταφέρωνται ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην 200 ἑκατομ. τὸν. τοῦ πετρελαίου ἐπτίσιον, ἔναντι τῶν 90 ἑκατομ. τὸν. τοῦ 1955.

• Ἐδήλωσε πρὸ τῆς πρόεδρος τῆς «Στάνταρ Οίλ Κόμπανυ», τῆς Νέας Υερσένης: «Παρὰ τοὺς σχεδιαζόμενους νέους πρὸς τὴν Μεσόγειον πετρελαιοφορῶν διὰ τὴν μεταφοράν τῶν πετρελαίων τοῦ Ἰράν, τοῦ Ἰράν, τοῦ Κουβεΐτ καὶ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, διὰ τῶν ὅποιων διπλασιασθὴν ἡ παροχήσεις τοῦ θά κοστίσουν 800 ἑκατομμύρια δολλαρίων, με χρόνον κατασκευῆς τεσσάρων ἑτῶν, δὲν δύναμεις νὰ ἀγοράσωμεν τὴν ἀνάγκην τῆς ύπαρξεως περισσοτέρων δεξαμενοπλοίων. Αὐτεῖναι αὐτῶν θὰ είνει δύσκολον ν' ἀντιμετωπίσωμεν τὴν τερατίστιαν μεταφορικὴν κίνησιν.

• Αἱ προβλέψεις διαγράφουν δύσκολον κατάστασιν μετά τινα ἔτη διὰ τὴν διακίνησιν τῶν πετρελαίων ἀπὸ τὴν Μέσην ስτατήν.

— Η Διώρυξ τοῦ Σουέζ δὲν εἰναι ἀρκετή, ἀφοῦ τὰ σούπερ - τάνκερς δὲν ἡμιπορούν νὰ τὴν χρησιμοποιήσουν. Ἡ ἐπαρκὴς ἐκδάμανσις καὶ διπλάνυντος τῆς εἰναι ζητημάτων πρὸς τὴν χρόνου πολλοῦ καὶ κεφαλαίων μεγάλων.

— «Ἐνα εὐρύ δίκτυον ἀγωγῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὰ πολλὰ σούπερ-τάνκερς θὰ είνει τὰ μέσα, ποὺ θὰ ἐξυπηρέτησουν τὴν αὐξουσίαν μεταφορικήν κίνησιν κατὰ τὴν ἔρχομένην δεκαετίαν.

— Η ἀμερικανικὴ Κυβερνησία συμφωνεῖ μὲ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐπιτίσιων πετρελαίου καὶ τὰς ὑποστηρίζει. «Ημίσιον, περίπου, δισεκατομμύριον

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ητὶς ἔξασφαλίζει πλέον ίκανοποιητικὴν ἔκτελεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰς «Λίμπερτς» ιδίως, διὰ τὰ ὅποια ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHS EKTELESEWES EΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

KOΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθήκων ἔργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL GULFOIL καὶ ΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

ον δολλαρίων θά χρειασθή διά τους υπό μελέτην άγωγούς, ένώ διά τά τάνκερς ή πρωτοδουλία έναποτίθεται εἰς τους έφοπλιστάς και τάς έταιριας πετρελαίων, χρηματοδοτούμενους από την άμερικανική, κυρίως, χρηματαγοράν.

• Κατά τάς απώνεις έμπειρογνωμόνων τής πετρελαιοδιομηχανίας θά συνεχισθή κατά τά έπόμενα έτη ή αύξησης τής παραγωγής τόσον εἰς τάς Ήνωμένας Πολιτείας, σσον και εἰς τάς ξένας χώρας. Υπολογίζεται, δι τό 1965 αι Ήνωμένας Πολιτεία θά καταναλίσκουν 15 έκατομμύρια βαρελίων πετρελαίου ημερήσιας, διπερ σημαίνει αύξησην 50% έναντι τής σημερινής καταναλόσεως.

— Χαρακτηριστική είναι ή παρά τής πετρελαιοδιομηχανίας δαπάνη μεγάλων ποσών σιά τήν περιάτερων άναπτυξιν της. Έφετος της πρόκειται νά διατεθούν πρός τόν σκοπού αύτόν 6 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Σεβαστόν κονδύλιον έκ τού ποσού τού θά δαπανηθή εἰς έκμεταλλευσιν και παραγωγήν, έτερα δὲ ποσά εἰς τά μέσα διύλισεως και κατανομής, καθώς και διά νέας έρευνας.

• Η 'Άραμπο προβάνει ήδη εἰς τήν άναπτυξιν νέων πετρελαιοφόρων πεδίων εἰς τήν Σαουδικήν Αραβίαν, τών όποιων ή άπόδοσης προβλέπεται μεγαλυτέρα και αύτής άκρη τού Τέξας. Υπολογίζονται εἰς 30 έως 40 δισεκατομμύρια βαρελίων τά εἰς τήν περιοχήν ταύτην υφιστάμενα άποθέματα πετρελαίου.

• 'Εδιπλασιάσθη έντός πενταετίας — καθ' & έτη Λοιδίνου μεταδίδεται — ή πετρελαιοπαραγωγή και εἰς τήν Ρωσίαν. Άπο 42 έκατομμύρια τόνων, τού 1951, έφθασε τό παρελθόν έτος εἰς 84 έκατομμύρια τόνων. Η αύξησης άποδίδεται εἰς τήν άναπτυξιν ένός νέου Μπακού, εἰς τήν περιοχήν μεταξύ Βόλγα και Ούραλιων. 'Αποδίδει τούτο τά 2)3 τής ολης ρωσικής πετρελαιοπαραγωγής, τής όποιας τό ύπολοιπον 1)3 προσέχεται από τά παλαιά πετρελαιοφόρα κοιτάσματα τού Καύκασου.

— Τό ήδη έν έκτελέσει πενταετές σχέδιον προβλέπει αύξησην τής παραγωγής εἰς 135 έκατομμύρια τόνων διά τό 1960. 'Ας σημειώση, δι τού' αναλογίαν βαίνει αύξουσα και ή κατανάλωσις, ίσως, μάλιστα, εἰς βαθμόν μεγαλύτερον τής παραγωγής, λόγω έκδιμηχανίσεως τής χώρας.'

— Αι κατά τό 1956 έξαγωγαί πετρελαίων έκ Μαύρης Θαλάσσης πρός τόν έλευθερον Κόσμον άνηλθον εἰς 6 έκατομμύρια τόνων, χωρίς και νά διαφαίνεται τάσις αύξησεώς των κατά τό προσέχει μέλλον.

• 'Η Σαχάρα συγκεντρώνει τώρα τάς θετικάς έλπιδας διά τήν προαγωγή τής γαλλικής Οικουμένας.

— Θυσαρούν, πιστεύεται, δι το περικλείει τό έδαφός της και αύτών τήν έκμετάλλευσιν άνελασε τό γαλλικόν κεφάλαιον. 'Εταιρία μέ άρχικον κεφάλαιον 100 έκατομ. φράγκων συνεστήθη καί δι κ. Μπονέ, άλλοτε πρεσβευτής τής Γαλλίας εἰς τήν Αμερικήν, ώρισθη ώς πρόεδρός της. Τό ξένων κεφάλαιον και ή τεχνική Βοήθεια τών Αμερικανών και τών Γερμανών έπικητεύτη.

• Μεγάλα άποθέματα υπογείου πλούτου λέγεται δι τό άπεκαλύφθησαν εἰς τήν Ρωσίαν και τήν Δυτικήν Γερμανίαν. Οι Ρώσοι άνηγγειλαν τήν έπιοήμανσην κοιτάσμάτων σιδηρομεταλλεύματος παρά τόν ποταμόν 'Ομπ, τής Δυτικής Σιδηρίας, περιεκτικότητος 10 δισεκατομμυρίων τόν-

ων. Θεωρούνται τάυτα ώς τά μεγαλύτερα άποθέματα σιδηρομεταλλεύματος, άνωτερα και τής άμερικανικής Λείπ Σποτέριο.

— Ο διμίος Κρούπ αφ' έτέρου ανεκόνυσε τήν άποκαλύψιν νέων κοιτάσμάτων γιασινθράκων, ήτις και δι σημάνση τήν έναρξην τού πρώτου άπο τού 1939—μεγάλου σχεδίου άναπτυξεως τών άνορύζεων, μέ προσπικήν αύξησης τής παραγωγής κατά 2.000.000 τόνων έπιστως.

• Αι τιμαί τού χάλιθος θά αυξηθούν και πάλι περί τά μέσα τού έτους κατά 5 έως 6 δολλαρία τόν τούν, όταν ή νέα συλλογική σύμβασης μέ ποσών έργατας θέλει συναφθη. 'Η αύξησης θά είναι μικρότερα, έτοντας τής 92% τής παραγωγικής ικανότητος, μεγαλύτερα δέ, έτοντας τής αύξησης αυτοκινήτων κατά τους άμεσων προσεχείς μήνας αύξηση άποτομά.

• 'Η άμερικανική βοήθεια θά παρασχεθή είς μεγαλυτέραν έκτασιν υπέρ τόν υποαναπτύκτων χωρών, συμφώνως πρός μελέτην άρμοδιας έπιτροπής επί τής οικονομικής άναπτυξεως τού κάσμου. 'Η έν λόγω μελέτη δέν άρνεται τού βοήθειαν είτας τών κυριας χώρας τού άμυντικού συγκροτήματος τού Δυτικού Κόσμου, αλλά' άπακαλύπτει, δι τό έλλαξιον ποσόν, μόλις 3.3 δισεκατομμύρια δολλαρίων, έναντι τής συνολικής δαπάνης 57 δισεκατομμυρίων δολλαρίων έντός ένδεκαστίας, διετέθησαν διά τάς καθιστηράκων χώρας, αι όποιαι άντιπροσωπεύουν πληθυσμόν 1000 έκατομμυρίων μηχανών.

— Κατά τό 1955—56 αι χώραι αύται έλασον μόλις 450 έκατομμύρια δολλαρίων, έναντι τόν 5000 έκατομμυρίων δολλαρίων, άτινας έδαπταν ένθησαν είτας βοήθειαν. 'Η έν λόγω έπιτροπή διά τήν οικονομικήν άναπτυξιν άποτελεί 'Οργάνωσιν, τής όποιας μετέχουν 150 οίκονομολόγοι, Βιομήχανοι και άλλοι έπιστημονες.

• Αύξανεται σταθερώς η κατανάλωσης πετρελαίου άντι γατάνθρακος είς τήν γερμανικήν χώραν, μηχανώνθρωπον.

— Εις 19.4% ήτο τό ποσοστον τού ύγρου καυσίμου τό 1955 και είς 19.4% κατά τό παρελθόν έτος. 'Αναλόγος ύπηρξεν ή μείωσης τής κατανάλωσεων τού γατάνθρακος.

— Αύξησης μεγαλυτέρα προβλέπεται κατά τά έπόμενα έτη.

• Δάνεισιν 35 έκατομ. δολλ. συναφέν είτας τήν άμερικανικήν χρηματαγοράν, από τήν Κοινοπραξίαν Χάλιθος και Γατάνθρακος τής Δυτικής Εύρωπης, θά χρησιμοποιηθή κατά τά 2)3 είτας τήν ένισχυσιν τής γατάνθρακος παραγωγής.

— 'Ας σημειώθη, δι τού διά τάς έξι χώρας τής Κοινοπραξίας ή παραγωγή γιασινθράκων κατά τό 1956 ύπελείθη κατά 15 δολαρίου, τόνων τής παραγωγής τού 1955 (264 έκατομ. τό 1955 και 249 έκατομμύρια τό 1956).

— Τής 'Αγγλίας ή παραγωγή ήτο σχεδόν ή αύτη κατά τήν παρελθόνταν (225.600.000 τό 1956 έναντι 225.100.000 τό 1955).

• Τεράστια είνται τά διαπιστωμένα γιασιογικώς κοιτάσματα γιασινθράκων είτας τήν Ρωσίαν, 17 πλάστια τών άγγλικων. 'Υπολογίζονται είτας 748.000 έκατομ. τόν. Κείνει τού βάθος άπωσηποτε μικρόν, ώστε ή άνορυζες των μη είνε δύσκολος.

— 'Η Ρωσία στηρίζεται κατά μέγα μέρος διά τήν κάλυψιν τών σταθερών αύξανομένων ένεργειακών τής, άναγκών είτας τήν γατάνθρακα.

• Οι Πολωνοί ζητούν τήν βοήθειαν τών χωρών τής Δυτικής Εύρωπης,

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

TANKERS, FORTΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKA GRAFEIA:

IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

20)10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMEASTER-BASRAH

IRAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAH

CABLES: AMEASTER - KHORRAMSHAH

KOYBEIT: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMEASTER OR AMISCO - BASRAH

ὅπως και τῆς Ἀμερικῆς, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν ὄψιν τῶν γαιανθρακωρυχείων τῆς Ἀνω Σιλεσίας, τὰ ἀποθέματα τῶν ὅποιων ὑπόλογιζονται εἰς 60 δισεκατομμύρια τόνων.

—Μηχανήματα και ἀγάθα καταναλώσεως θὰ είσαχθοῦν και δι' αὐτῶν θὰ ἐνταθῇ ἡ παραγωγὴ και θὰ πληρώνωνται οἱ γαιανθρακωρυχοί.

—Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ ἔχῃ διὰ μακρὸν περίοδον ἀνάγκην στερεῶν καυσίμων. Τὴν εύρυτέρων καταναλώσιν δὲν ἡκολούθησε και δὴ μεγαλύτερα παραγωγή, ἐδήλωσεν ὁ Πολωνὸς ἀντιπρόσωπος εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν Καυσίμων, τὴν συνελθούσαν πρὸ τινῶν ἔβδομάδων εἰς τὴν Γενεύην.

• Ἔφ' οὖτος τὰ μεταλλωρυχεῖα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας δὲν προσφέρονται ἐν ἐπαρκείᾳ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς χαλυβουργίας, αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματων ἔκ τοῦ ἔξωτερικοῦ σταθερῶς ἀπό ἔτους εἰς ἔτος θὰ αὐξάνωνται. Εἰς τὴν περιοχὴν Κεμπέκ—Λαμπτραντὸν συγκεντρούσαν περισσότερον ἡ προσοχὴ, δεδουμένης και τῆς πλουσιωτέρας εἰς σίδηρον περιεκτικότητος τῶν ἑκεῖ μεταλλείων και τῆς πλησιεστέρας ἀποστάσεως πρὸς τὰ χαλυβουργεῖα.

—Αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ μεταφοραὶ ἀνήλθον ἀπὸ 23.4 ἑκατομμύρια τόνων, τοῦ 1955, εἰς 30.5 ἑκατομ., τόνων τὸ 1956, ἐνῷ διὰ τὸ 1957 προβλέπεται νὰ φθάσουν εἰς 33.5 ἑκατομ. τόνων, σταθερῶς αὐξανόμεναι και εἰς τὸ μέλλον ἔκ παραλλήλου πρὸς τὴν αὐξήσιν τῆς καταναλώσεως τοῦ χάλυβος.

• Εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 31 ἑκατομμυρίων τόν., ἔφθασαν αἱ ἀμερικανικαὶ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος κατὰ τὸ 1956. Ἀπὸ τὸν Καναδάν εἰσήχθησαν 15.400.000 τόν., τὴν Βενεζουέλαν 10.400.000, τὸ Περού 2.000.000 τόν., και ἀνὰ ἐν ἑκατομμύριον τόν. ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν, τὸν Χίλιον και τὴν Λιβερίαν.

—Ἡ ἐπίδρασις εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀπὸ τὰς ἀθρόσις αὐτὰς εἰσαγωγὰς εἶναι αὐτονόητος. Τὸ 1946 μόδις 3.100.000 τόν., εἰσήχθησαν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Ἡ διαγραφομένη και εἰς τὸ μέλλον αὐξήσις τῶν εἰσαγωγῶν σημαίνει αὐξήσιν και τῆς ζητήσεως πλοίων. "Ενας νέος τομεὺς ἐργασίας ἀποδοτικῆς ἀνεπτύχθη διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν.

• Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς Ἀγγλίας, τῆς Ἰαπωνίας και ἄλλων συμμάχων χωρῶν, ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι χαλαρόσεως τῶν υψησταμένων περιορισμῶν διὰ τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς τῶν χωρῶν τοῦ ἐλεύθερου κόσμου μὲ τὸν κομμουσιτικὴν Κίναν.

—Τὸ ζῆτημα ἔτεθη εἰς τὰς Βερμούδας και θὰ ἐπανασυγκρητηθῇ μὲ τὸν Ἱάπωνα πρωθυπουργὸν εἰς τὴν Οὐαστιγκτώνα. Μία ἐλεύθερια συναλλαγῶν μὲ τὴν Κίναν εἶναι ἀναμφισβήτητον, διὰ θὰ προκαλέσῃ ζωηρότητο μεταφορικῆν. Ἡ Ναυτιλία πολλὰ θὰ ἔχῃ νὰ ἀποκομίσῃ.

• Ἡ ἀπεργιακὴ κίνησις εἰς τὴν Ἀγγλίαν προεκάλεσεν ἐντύπωσιν ἀσταθείας εἰς τοὺς ξένους κύκλους, τὴν νέαν ἔκπτωσιν τῆς στερλίνας, ἀναντὶ τοῦ δολλαρίου, εἰς τὸν ἐλεύθερον ἀγοράν, εἰς τὰ κατώτερα ἐπίπεδα διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Μία λίρα = 2.78 πεδίτοι.

• Αἱ εἰς πετρόλαια αὐνάγκαι τῆς Εὐρώπης θὰ καλυφθοῦν κατὰ τὸ 95 % κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους. Τὰ ἀποθέματα ἐπίσης προβλέπονται περισσότερα.

—Ἡ δελτίωσις — ἀπὸ 85% τοῦ α' τοιμήνου εἰς 95% διὰ τὸ β', τρίμηνον — προέρχεται, κυρίως, ἀπὸ τὸν πετρελαιαγωγὸν τοῦ Ἰράκ πρὸς τὴν Μεσόγειον.

• Εἰς 70 ἑκατομμύρια βαρελ. ἀνήλθον τὰ φορτία τῶν πετρελαιοισιδῶν, τὰ μεταφερόντα εἰς Ἡνωμένας Πολιτείων εἰς τὴν Εὐρώπην ἀπὸ τῆς Ιης Νοεμβρίου, διὰ τὴν η κρίσις τῆς Διώρυγος και τῶν πετρελαιοιαγωγῶν ἔξερράγη. Ἀπὸ τοῦ γ', δεκαπεντέρου τοῦ Μαρτίου τὰ φορτία βαίνουν ἐ-

λαττούμενα.

• Ἡ Τουρκία, αἱ Ἰνδίαι και τὸ Μεξικὸν ζητοῦν νὰ ἀγοράσουν ἀμερικανικὰ κρατικὰ φορτηγὰ πλοῖα. Ἡ Κυβέρνησις τῆς Οὐαστιγκτώνος φαίνεται δισταθειμένη νὰ ἱκανοποιήσῃ τὸ αἴτημα, ὑπὸ τὸν ὄρον, ὅπως τὰ δοστὰ παραχωρηθοῦν σκάφη ἀποσχοληθεύνεις τὰς ἀκτοπλοικὰς μεταφοράς.

—Δέκα πέντε σκάφη ἐντὸς διετίας ζητεῖται τὸ Τουρκία, τοῦ τύπου τῶν 5.000 τόνων, δηζελοκίνητα. Δώδεκα αἱ Ἰνδίαι λίμπερτος και τέσσαρα τὸ Μεξικόν. Νομοθεσία εἰδική διὰ τὴν παραχώρησιν θὰ χρειασθῇ.

• Εἰς 215 ἀνέρχονται τὰ κρατικὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, διὰ τὰ ὄποια ἐδόθη ἡ ἀδεια τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Ἐξ αὐτῶν 127 μόνον ἀπεσύρθησαν τῶν ἀγυροδολίων παροπλισμού, ἐκ τῶν ὅποιων πάλι 35 διενέλασθον εἰσέτι ὑπηρεσίαν. Δυσκολίαις ἐπανδρώσεως, ὑπέρμετροι διαπάναι ἐπισκευῶν και ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν, μετά τὴν ὑποχώρησιν τῶν ναυλῶν, καθιστοῦν ἀμφιβολοῦ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν ὅλων τῶν σκαφῶν, τῶν ὅποιων ή μίσθωσις ἐπεπράπη.

• Κατὰ σχετικὰς δηλώσεις τοῦ κ. Μόρς, τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας ἔχηκοντα ἔξι τάκερς ἀμερικανικὰ μετερέθρησαν εἰς τὰ νηολόγια τῆς Λιβερίας και τοῦ Παναμᾶ και ἀντ' αὐτῶν παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου 1956, εἰκοσι τρία δεξαιμενόπλοια χωρητικότητος 32—40 χιλιάδων τόνων, ταχύτερα τῶν μεταφερθέντων.

• Διαπιστώσουν και οἱ ἀμερικανοὶ ἀσφαλισταὶ τὰς συχνάς ζημιάς και τὰ πολλὰ ἀποχήματα τῶν ὡκεανοπόρων πλοίων. Αἱ προβλέψεις τῶν διακρίνονται διὰ τὴν ἀπασιοδοξίαν. Παράγων σημαντικός τῶν σημειουμένων ἀνωμαλιῶν θεωρεῖται ἡ Ἑλλειψις εἰδίκευμένου προσωπικού αὐτῆς και προκαλεῖ τὰς συγκρουσίες, τὰς βλάβας τῶν μηχανῶν και τὰ πολλὰ ἀποχήματα εἰς τὴν ναυτιλίαν.

—Ἡ συμμετοχὴ τοῦ Συνδικάτου τῶν Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἀσφάλισιν ἔνων σκαφῶν, αὐξάνει ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος (1648 πλοῖοι διὰ τὸ 1956, κατὰ 435 περισσότερα, ἐναντὶ τοῦ 1955).

• Μία μέση αὐξήσις τῶν διομηχανικῶν ἡμερομισθίων εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατά 5% θεωρεῖται ἀναπόδευτος.

—Οἱ διομήχανοι τὴν δεχονται, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι εἶναι μεγαλούτερο τῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους τῆς ζωῆς. Ἐπιδιώκουν, δημαρ, παραπλήσιως τοῦ αὐξήσιν και τῆς παραγωγικότητος εἰς ἀντιστάθμισμα τῆς ἐπιδρούσεως.

—Εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐπίσης, αὐξήσεις εἰς τὰ ἡμερομίσθια, κατώτεροι, πάντως, τῶν ἀγγλικῶν παραχωρούνται. Εἰναι μεγαλούτεροι τῆς οὔξησεως τοῦ κόστους τῆς ζωῆς. Τὸ μέχρι τούδε ἐκ τῶν χαμηλῶν ἡμερομισθίων πλεονέκτημα τοῦ γερμανού διομηχάνου ἀρχίζει νὰ χάνῃ τὴν ἀξίαν του.

• Τὸ μεγαλύτερον σύπερ-τάνκεο τοῦ Κόσμου, τὸ «Γιούνιβερς Κουμάντερ» 84.730 τόνων Ι.Π., καθειλκύσθη τὴν 30ή Μαρτίου ἀπὸ τὰ ἰσπανικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τοῦ γνωστοῦ Ἀμερικανού ἐπιχειρηματίου Λούιστιχ. Εἰναι ἀδελφὸν σκάφους τοῦ «Γιούνιβερς Λήντερ», ὅπερ παρεδόθη τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον και ἔχει διαστάσεις μῆκους 858 ποδῶν, πλάτους 125.7 και ὑψους 61.3 ποδῶν.

• «Ἐναντίον διληπτήρων, μὲ ικανότητα ἐπεξεργασίας 3.2 ἑκατομμύριων τόνων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐτησίως, πρόκειται νὰ ιδρυθῇ εἰς τὴν Τουρκίαν ἀντί δαπάνης 48 ἑκατομμύριων Σολλαρίων. Αἱ ἐταιρίαι «Μπρίτις Πετρόλεουμ», «Σέλλα», «Σόκον» και «Κάλτεξ» ἀνέλαβον τὴν ἀνέγερσιν και τὴν ἔκμετάλλευσιν του. Ἡ σχετικὴ σύμβασις, προβλέπουσα παράδοσιν τοῦ νέου διηλιστηρίου τὸ 1960, ύπεγράφη πρὸ ημέρων εἰς τὴν Ἀγκυραν.

STOCKS

BONDS

INVESTMENT SECURITIES

DROULIA & CO.

Members New York Stock Exchange

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΟΥΛΙΑΣ - SENIOR PARTNER

TELEPHONE:

DIGBY 4-6700

25 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLE ADDRESS:

"DROULIA,, - NEW YORK

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. 1882/J 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Amsterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 41800 Binnenvaart 47
Cables «FRANSSWART»

Antwerp

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

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 33.08.82-33.09.68 Cables «GYLSEN» STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
320 Chamber of Commerce Bldg.
Tele: Lexington 1800-61 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 Selkirk Street
Tele: 3-1478 Cables «HERMES»

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH-STAR

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

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

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

Dunkirk

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

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

Durban

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

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
SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

SHIPCHANDLERS

SHIPPING, CLEARING AND
TRAVEL AGENTS

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS

SHIPCHANDLERS

UNITED STEVEDORING PTY LTD.

Telephone: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5

Cables «FLEETWAYS»

SHIPBROKERS &

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

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

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

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

Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

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

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

Liverpool

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

STEVEDORES

London

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

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

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

M. KASSIMATIS
62, Avenue Alvaro Cabral
Tele: 5254 Cables «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

M. SELVARAJALOU CHETTY & CO

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

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

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

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5231 9113 Lorimer St. SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

Messrs. E. P. & A. FRASER

«Phosphate House», 515, Collins Street
Tele: MB 3155 Cables «STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

Mormugao

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

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cables «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΙΟΠΤΟΣ

ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Τό επιτελεσθέντας έργον πρός έπαναρχίαν της διά Σουέζ ναυσιπλοΐας, υπερέβιν κάθε προηγούμενον. Η έργασία άντεθη είς δύο ναυαγοσωστικούς Οίκους, άριθμωντας ζωήν έκατον και πλέον έτών, ήτοι είς τὸν Δανικό Όικον «Σεβίτζερ» και τὸν «Ολλανδικὸν «Σμίτ». Οι δύο σύντοι Όικοι συνεβλήθησαν μὲ τέτρας ναυαγοσωστικὰς ἐπιχειρήσεις, ίταλικάς, γιουγκοσλαυκάς, σουηδικάς, τῶν Κάτω Χωρῶν καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, εἰς τὰς δύοις και ἀνέθεσαν σχετικάς έργασίας. Η ἔκκαθαρίσιας τῆς Διώρυγος ἀπὸ τὰ ναυάγια καὶ ἀλλα εὔποδις, ἥρχισεν ἀμέσως καὶ ἐπραγματοποιήθη μὲ ταχύτατον ρυθμόν. «Ἐξ ρυμουλκᾶς ἀνειλκύθησαν κατὰ τὰς πρώτας ολίγας ἡμέρας, ἐνώ καὶ διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν συντριμμάτων τῆς γεφύρας ΛΑ-Φερντάν ἐργασίαν ἀνειλκύθησαν δύο μόνον ἡμέραι.

Διεφάνη πρὸς στιγμήν, οὐδεὶς αἴ ναυαγοσωστικαὶ ἐπιχειρήσεις θα ἡδύναντο τοὺς νάνος νάνος ἕκκαθαρίσουν πλήρως τὴν διώρυγα, πρὶν ἢ η Αἰγαίου πομπήρωσι τὰς πολιτικὰς συζητήσεις, ἀντὶ θάξιδιον η μὴ παραχωρήσεις εἰς τὰς δύοις τὰς χρηματοποιεύσας τῆς Διώρυγας. Αἱ προβλέψεις ἔκκαθαρίσεως τῆς Διώρυγος, πρὸ πάστοις πολιτικῆς συμφωνίας, δὲν ἐδίκαιαί θαντίαν. Ἀπηγορεύθη πράγματι εἰς τὰς δύοις ναυαγοσωστικὰς ἕταιριας νάνος ἕλκουνται πολλάς τὰς δύοις καταρράπτει τὸν ισχυρισμὸν διαφόρων ἐπικριτῶν τοῦ νέου συστήματος, οἵτινες ὑποστηρίζουν, ὅτι η μεταφορὰ διὰ ρυμουλκήσεως «μπαλόνιας-δεξαμενών» θα είναι βραδυτέρα, ἔναντι τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὰ συνήθη δεξαμενόπλοια.

«Ἐνα μπαλόνι ἔκ πλαστικῆς ψήλης θα στοιχίσῃ, κατὰ μέγιστον δύοιν, 45.000 δολαρίων, τρεῖς δέ τοιανται «δεξαμενούς» καὶ ἔνα ρυμουλκὸν μὲ μηχανὰς δυνάμεως 3000 ἵππων, κατάλληλον δι' ὑπερωκεανίους ρυμουλκήσεις, θα στοιχίσουν γύρω τῶν 714.000 δολαρίων, ἔκ τῶν ὅποιων 58.000 δολαρίων θὰ ἀντιπροσωπεύσουν τὴν ἀξίαν τοῦ ρυμουλκοῦ. Αἱ τιμαὶ αὐταὶ θεωρούνται, ὡς ἀποτελούνται τὸ μέγιστον δύοιν συνολικού κόστους.

«Δεξαμενόπλοιον δυνάμεων νὰ μεταφέρῃ τὴν ίδιαν ποσότητα μὲ τὰ τρία «μπαλόνια-δεξαμενά», ήτοι 24.000 τόνους πετρελαίου, κοστίζει περισσότερα τῶν 5 ἑκατονταυρών δολαρίων. Ἐπὶ πλέον, τὰ συνήθη δεξαμενόπλοια είναι υποχρεωμένα νὰ παραμένουν ἐπὶ πολλάς ἔδρασμάδας εἰς τὰ ναυπηγεία, κατ᾽ ἓτος, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκευών. Τὸ γεγονός τοῦ — προσθέσεων ὃ ἐφεύρεται — καταρρίπτει τὸν ισχυρισμὸν διαφόρων ἐπικριτῶν τοῦ νέου συστήματος, οἵτινες ὑποστηρίζουν, ὅτι η μεταφορὰ διὰ ρυμουλκήσεως «μπαλόνιας-δεξαμενών» θα είναι βραδυτέρα, ἔναντι τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὰ συνήθη δεξαμενόπλοια. Τὸ ἡμερήσιον ἔξι ἀλλοὶ κόστος τῆς μεταφορᾶς πειριζεῖται ἀπὸ 4000 δολαρίων τῶν συνήθων τάκερες εἰς 500 μόνον δολαρία, λόγω τῆς μικροτέρας καταναλώσεως καυσίμου ἀπὸ τὸ ρυμουλκὸν καὶ τοῦ ολίγωντέρου πληρώματος του. «Ἐπερον πλεονέκτημα — εἰδικῶς διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν — ἔγειται εἰς τὸ διανοτικόν εὐκόλων νὰ ἀποκρύψῃ τὰ εἰς πετρέλαια ἐφοδιά του, ἀντὶ τοποθετήσης βάρη εἰς τὰ ἔμφορτα «μπαλόνια» καὶ τὰ βυθίσια προσωρινών. Τὰ «μπαλόνια-δεξαμενά», ἀπολλασσόμενα ἀπὸ τὰ ἔν λόγω δάρη, ἐπιπλέουν κανονικῶν καὶ εὐκόλων, δεδομένου, ὅτι τὸ έκ πετρελαίου φορτίου των είναι ἀλφαρίτερον τοῦ ὄστας.

Ο ΔΙΑΠΛΟΥΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΔΑ

Κατόπιν τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων καὶ κυρίως τῶν τάκερες καὶ τῶν μεγάλων φορτηγών ξηροῦ φορτίου, κατέστη ἐπείγον τὸ πρόβλημα ἑκαθανύσεως τοῦ κάτω Ελλασ. Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν — τούντις εἰς σχετικὴ ἀνακοίνωσιν τῆς διοικήσεως τοῦ Αμβούργου — προβλέπεται καὶ ἡ κρατικὴ συμμετοχὴ εἰς τὰς δαπανας. «Η πόλις τοῦ Αμβούργου θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἑκαθανύσειν τοῦ τηματοῦ Ελμπα-Αμβούργου, πραγματοποιηθοσμένην εἰς τρία στάδια καὶ ὁμοσπονδιακὴ κυβέρνησης τῆς Μπόνινης τὴν ἑκαθανύσειν τοῦ κάτω Ελμπα καὶ τῶν ἑκβολῶν του. Εἰς αὐτὸν τὰ τημάτα οὐ πολογίζεται νὰ ἔξασφαλισθῇ ενος Βάθος ὑδάτων 12 μέτρων, τὸ δὲ ὅλον ἔργον προέπειται νὰ κοστίσῃ 60 ἑκατομμύρια μάρκων.

«Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸν ποοπολογισμὸν τῆς πόλεως τοῦ Αμβούργου ἐνεγράφει τὸ σημαντικὸν κονδύλιον διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος, ἐνώ καὶ ἀπόφασις τῆς διοικήσεως ἀλφίθη διὰ τὴν ἐγκατάστασιν δικτύου ραντάρ εἰς τὸ ποταμὸν Ελβανῶσ τὸ διανοτικόν εὐκόλων παραποτήσην. Τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ δικτύου, ὅπερ θὰ ἔκτείνεται ἀπὸ τὸ φορτοπλοίου Ελμπα I. μέχρι τοῦ Αμβούργου, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 16.5 ἑκατομμύρια μάρκων.

Rotterdam

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

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

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Bolnes Cables «BOELE»

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS
Tele: 23168 Willemstad 21 Cables «ADVANTAGE»

STEVEDORES

Singapore

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

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele: 22340-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

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

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO. PTY LTD.
Tele: B 4087 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVE»

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

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

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

TUGOWNERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

Philadelphia
INDEPENDENT TOWING CO
Pier 4, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIRCO»

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

Rio de Janeiro
THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.
Praça Maua No 7. Sala 1709. Cables: «PANELLENICA»-Rio Janeiro

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ "ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΪΝΕΡ,"

Τὸ γένον ἀμερικανικὸν ἐπίβατηγὸν λάῖνερ, ἀδελφὸν τοῦ «HNωμέναι Πολιτείαι», οὐτίνος ἡ ναυτηγήσις ἀπεφασίσθη πρὸ καιροῦ, θὰ κοστίσῃ 109.436.289 δολλ., συμφώνως πρὸς τὰς ὑποβληθείσας ἡδὶ προσφοράς ἀπὸ μέρους τριῶν ναυτηγείων. Τὴν μικρότεραν προσφοράν ὑπέβαλον τὰ ἔτη τῆς Νέας Υόρκης, ναυτηγείσα. «Τὸ αὐτὸν κατὰ 2.763.711 δολλ. κατωτέρα τῆς προσφοράς τῶν ναυτηγείων τοῦ Νιούπορτ Νιούς, ἄτινα εἶχον κατασκευάσει τὸ ὑπερωκεανὸν «HNωμέναι Πολιτείαι». Τὰ ἐν λόγῳ ναυτηγεία εὖδωμα προσφοράν δὶ 112.200.000 δολαρίων, ἐνῷ ἡ προσφορά τῶν ἐν Κοινῷ (τῆς Μασσαχουσέτης) ναυτηγείων τῆς ἐταιρίας Μπέθλεμ ἀνεφέρετο εἰς ποσὸν 117.730.000 δολαρίων. Καὶ τῶν τριῶν ναυτηγείων αἱ προσφοραὶ παρουσιάζουν κόστος σημαντικῶς ἀνώτερον τοῦ τελικοῦ κόστους ναυτηγήσεως τοῦ ὑπερωκεανοῦ «HNωμέναι Πολιτείαι», διπέρ ἐτέθη ἐν ὑπερεσίᾳ τὸ 1952. Μὲ χωρητικότητα 53.000 τ. γκρός, τὸ «HNωμέναι Πολιτείαι» ἐστιμεῖσε νέον ρεκόρδ διάπλου τοῦ 'Ατλαντικοῦ πρὸς ἀμφότεράς τὰς κατευθύνσεις κατὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον καὶ ὑπῆρξεν ἀπὸ τοῦ πρώτου ἐμπορικοῦ ταξιδίου του κερδοφόρος σκάφος.

«Η πλοιοκτήτρια ἔταιρια ἐπεδύμει ἔκτοτε νὰ ἀποκτήσῃ ἓνα δεύτερον ἀδελφὸν λάῖνερ, ἐνῷ ἐνὸς μὲν διὰ νὰ διατηρηστῇ ἑδδομαδιαῖαν τὴν γραμμήν της μεταξὺ Νέας Υόρκης—Σαουθάμπτον, ἀφ' ἔτερου δὲ διὰ νὰ αντικαταστήσῃ τὸ μικρᾶς ταχύτητος λάῖνερ τοῦ 'Αμερικα', διπέρ τὸ 1960 θὰ καθιστατο παρθηλίκον. Αἱ προσφοραὶ διὰ τὸ λαῖνερ ἐγένοντο διὰ σκάφος ἐφωδιασμένον μὲ σταθερωτὰς εὐσταθείας ἢ καὶ ἀνευ αὐτῶν. Αἱ χαμηλότεραι προσφοραὶ ἀφεώρων, ὡς ἡτο ἐπόμενον, σκάφος ἀνευ συστήματος εὐσταθείας. Τὰ ναυτηγεία τῆς Νέας Υόρκης ὑπελόγισαν τὸ κόστος εἰς 111.595.543 δολλ. μετὰ σταθερωτῶν εὐσταθείας, τὰ τοῦ Νιούπορτ Νιούς εἰς 114.190.000 δολλ. καὶ τὰ Μπέθλεμ εἰς 119.934.000 δολαρίων. Διὰ τὸ χρόνον συμπληρώσεως τῆς ἔργασίας, τὰ ναυτηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιούς ὑπελόγισαν, διτὶ θὰ ἀπαιτηθούν 1090 ημερολογιακοὶ ἡμέραι, τὰ τῆς Νέας Υόρκης 1155 ἡμέραι καὶ τὰ Μπέθλεμ καθώρισαν χρόνον παραδόσεως την 31ην Οκτωβρίου 1962, ἐνῷ ἡ παραγγελία ἐδίθετο εἰς αὐτὰ ἀμέσως.

Αἱ προδιαγραφαὶ εἰς τὰς προσφοράς ἀνέφεραν ἔλικας ἀπὸ νίκελ — ἀλουμίνιον καὶ ὄρεχαλκον, ἀντὶ τῶν ἐκ μανγανίου-ὄρεχαλκου ἔλικων τοῦ λαῖνερ «HNωμέναι Πολιτείαι». Τὸ νέον σκάφος θὰ διαθέτῃ ἑέσεις διὰ 1967 ἐπιβάτας καὶ διὰ πλήρωμα 1068 ἀνδρῶν, ἔναντι θέσεων τοῦ «HNωμέναι Πολιτείαι» διὰ 1967 ἐπιβάτας καὶ διὰ πλήρωμα 1093 ἀνδρῶν. Τὸ ἐπόμενον βῆμα διὰ τὴν ναυτηγήσιν τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ θὰ ἔγκειται εἰς τὴν σύνταξιν τῶν συμβολαίων μεταξὺ τῆς εἰς ιουνάτεντ Σταίτης Λαΐνης καὶ τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως», θὰ προβλέπεται δὲ διὰ αὐτοῦ καὶ τὸ ποσοστὸν τῆς κρατικῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς δαπάνας τῆς κατασκευῆς.

ΤΟ "ATOMIKON", ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

«Ἀνώτερος ἀξιωματοῦχος ἐπὶ τοῦ κλάδου ναυτικῶν ἀντιδραστήρων, τῆς «Ἐπιτροπῆς Ατομικῆς Ἐνέργειας», δ. κ. Ε. Κέμπερ Σούλλιθαν, ὅμιλων εἰς «Ἄγιον Φραγκόκον επ' εὐκαιρία γενεύματος εἰς τὸ «Προτελλερ Κλάμπτο», ἐτόπισεν, διτὶ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, τὰ κινουμένα διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας, θὰ είνει δυνατὸν νὰ συναγωνίζωνται τὰ συνήθη ἐμπορικὰ σκάφη. Τὰ ἀτομικά πλοῖα — εἰπε — θὰ ἔχουν ηγεμένην Ικανότητα διὰ κέρδη, λόγω ἐπωφελεστέρας χρησιμοποίησεως τοῦ χώρου των, μειώσεως τοῦ κόστους κατασκευῆς των καὶ μεγαλυτέρας αὐτῶν ἀποδοτικότητος. Πιστεύεται, διτὶ οἱ παράγοντες οὗτοι θὰ ἀποφέρουν ὑπέρτερα ἀποτελέσματα ἀπὸ τὴν ἀπλῆν ισοφάρισιν τοῦ ὑψηλοτέρου ἀρχικοῦ κόστους τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου.

Τὸ κυριώτερον πλεονέκτημα τοῦ ἀτομικοῦ πλοίου ἔγκειται εἰς τὸ διὰ δὲν θὰ ἔχῃ τοῦτο ἀνάγκην νὰ φέρῃ μεγάλας ποσότητας ὑγρῶν καυσίμων

διὰ τὴν πρόσωσίν του, αἴτινες διὰ ἔνα ἔτος ἀντιπροσωπεύουν διὰ τὸ σύνθετος φορτηγῶν, χώρων 1.000.000 κυβικῶν ποδῶν, πέραν τῆς καταναλώσεως πολυτίμου χρόνου δι' ἀνεφοδιασμόν. Ο χώρος οὗτος δύναται, διὰ καταλήλου διασκευῆς, νὰ χρησιμοποιηθῇ στὸ τὸ ἀτομικὸν σκάφος πρὸς μεταφορὰν ὀφελίμου φορτίου. Ἐκείπονταν ἐπίσης διὰ τὸ ἀτομικὸν πλοίον οἱ ἀπώλειαι λέθητος καὶ οὕτως αἱ ἔγκαταστάσεις πυρηνικῆς ἐνέργειας καθιστοῦν τὸ σκάφος ίκανὸν νὰ συναγωνίζεται εὐνοϊκῶς τὰ πλοῖα τὰ ἐφωδιασμένα μὲ τὰ συνήθη πρωστήρια συστήματα. Αἱ διεξαγθεῖσαι μελέται αἱ προσφοράς, διτὶ ἡ καθολικὴ θερμικὴ ἀπόδοσίς εἰς τὸ ἀτομικὸν σκάφος ἀνέρχεται εἰς 35 %, ἔναντι 25 % διὰ τὰ συγχρονισμένα σημειρινὰ ἐμπορικά πλοῖα.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος — συνέχισεν ὁ ὄμιλητής — ἡ τεχνικὴ δὲν ἔφθασεν ἀκόμη εἰς τὸ σπινεῖον μιάς πλήρους ἑδδοφαλίσεως τῆς ὑπεροχῆς τοῦ ἀτομικοῦ πλοίου εἰς τὸ θέμα τῶν κερδῶν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν του, ἀλλὰ ἡ γενομένη εἰς τὸ πεδίον τοῦτο πρόσδοσις ἀποδεικνύει, διτὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ κατασκευασθοῦν ἀντιδραστῆρες εὐθηγότεροι τῶν σημερινῶν. Τὸ μέχρι τῆς στιγμῆς σημαντικότερον ἐπίτευγμα ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς έταιρίας «Μπάμπικον καὶ Οὐλίκον» νὰ προμηθεύσῃ στοιχηία μὲ ἐμπλουτισμὸν «ούρανον 235». Μελετῶνται ηδη τὰ σχέδια διὰ τὸ μέγεθος, τὸ σχῆμα καὶ τὸ ἔξοπλισμὸν ἐνὸς μικτοῦ διὰ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀτομικού σκάφους, δυναμένου νὰ μεταφέρῃ ἐπαρκὲς ὀφελίμου φορτίου πρὸς οἰνοδήποτε ἐκ τῶν μεγαλυτέρων λιμένων τοῦ Κόσμου. Τὸ πρώτον τοῦτο μὲ ἀτομικὴν πρώσων ἐμπορικὸν πλοίον προβλέπεται νὰ συμπληρωθῇ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960.

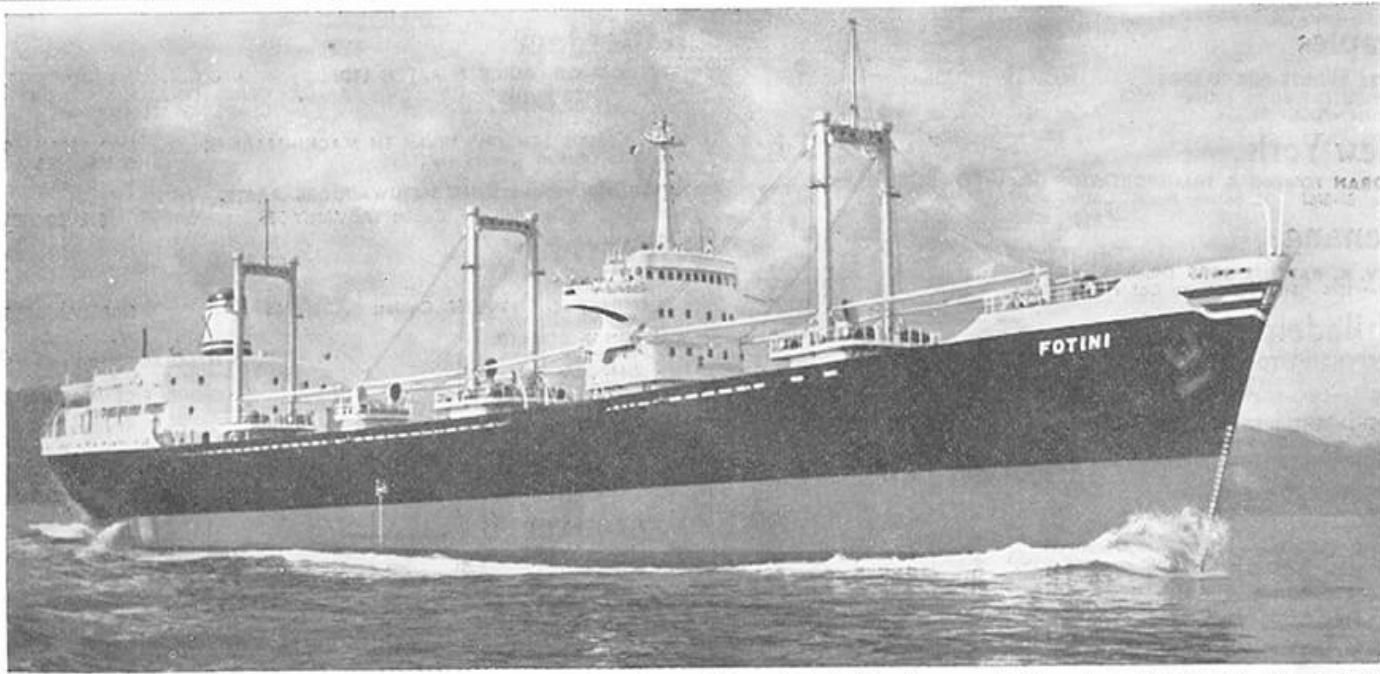
ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

«Ο πλοιάρχος κ. Χιούλεππ Ρ. Μπίσποπ, διευθυντής τῆς παρακτίου ἀτλαντικῆς ὑπηρεσίας τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως», ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν, διτὶ πολλαὶ συγκρουσίες ἐν τῇ Ἑλλάσῃ θὰ προελαμβάνοντο, ἔναν τὰ πλοῖα εἰχον σχεδιασθῆ μὲ καλὰ οἰακιστήρια καὶ ἀσφαλεῖς καὶ ἐπαρκεῖς γεφυράς. «Ἄν τις ὑπόλογίση, διτὶ χίλιαι συγκρουσίες σκαφῶν λαμβάνουν χώραν τὸ έποισθαν, ἀνά τὸν Κέσμον, ηδη τρεῖς τὴν ἡμέραν, ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἀρκούντων θὰ μειωθῇ — εἴπεν ὁ κ. Μπίσποπ — ἔφοσον ηθελοντος οὐιοθετηθῇ αἱ συστάσεις του. Ἀνέφερε χαρακτηριστικῶς τὸ παράσειγμα τῶν κατασκευασθῶν αὐτοκινήτων, οἱ διποίοι σχεδιάζουν τὰ ὀχήματα μὲ ἐλευθέρων πανταχόθεν τὴν θέαν, ώστε οἱ καθημενοὶ ἐντὸς τοῦ αὐτοκινήτου νὰ βλέπουν πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις. Ἀντιθέτως οἱ σχεδιασταὶ πλοίων ὀρυκτουνόδολοίηρους νύκτας σκεπτόμενοι πρὼς θέαν εἰσέριουν ἐμπόδια διὰ τὸν ἀπὸ τῆς γεφύρας θέον.

«Οταν σχεδιάζεται μιὰ γέφυρα πλοίου. ορίζεται ὁ σχεδιάζων αὐτὴν νὰ καταστήσῃ τὸν πλοιάρχον ίκανὸν νὰ βλέπῃ ἐλευθέρως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς εἰς τὴν ἀλλήν, ἐπὶ τοῦ οἰακιστήριου, χωρὶς νὰ είναι ὑποχρεωμένος νὰ σπεύδῃ εἰς τὸν τηλέγραφον ή νὰ καταφέυγῃ εἰς τὰς πυξίδας, τὸ ραντάρ ή τὸ γραφείον ήμερολογίου. Ἐπειομανε σχετικῶς ὁ κ. Μπίσποπ τὴν ἀνάγκην ἐγκαταστάσεως τοῦ πλευρῶν εἰς τὸ ἐμπροσθέν μέρος τοῦ πυρηνικοῦ σκάφους εἰς τρόπον ὡστε νὰ μεταδίωνται σὶ διαταγαί, χωρὶς νὰ είναι ὑποχρεωμένος ὁ ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἀξιωματικὸς νὰ ἀποστρέψῃ τοὺς οὐδέταλιμούς του ἀπὸ τὴν γραμμὴν πλεύσεως. Συνέστησεν ἐπίσης ὡς ἐπείγον μέτρον τὴν τοποθέτησιν φωτὸς ειδικού χρώματος (ώς λ.χ. τοῦ ίνδικον «πορτοκαλόχρου») εἰς τὰς συρίκτριας πλοίου, ώστε τοῦτο νὰ ἀνάπτη, εὐθὺς ὡς αἱ συρίκτριαι τίθενται εἰς λειτουργίαν.

Κάθε ναυτικός — εἰπε — γνωρίζει, διτὶ ὁ ἔξερχόμενος ἀπὸ τὴν συρίκτριαν ἀτμός καθισταται ὄφατός, πρὶν ἡ ὁ συριγμὸς ἀκουσθῇ. Τοῦτο, διμάς είνε ἀδύνατον κατὰ τὴν νύκτα, ὅποτε δὲ ἀτμός τοῦ συριγμοῦ δὲν είνε ὄφατός καὶ ἀν πρόκειται νὰ διασταυρώσουν πλοῖα περισσότερα τῶν δύο, ἀποδαίνει συχνάκις δύσκολος δὲ καθορισμὸς τῆς προελεύσεως τῶν συριγμῶν. Κάποτε, μάλιστα, ἀν ἐπικρατῇ ἀντίθετος ἀνέμος, δὲν ἀκούονται καν οἱ συριγμοί. Μὲ τὸ σύστημα, διμάς, τῆς ἀφῆς φωτὸς τῆς συ-

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ



Τὸ ιαπωνικῆς κατασκευῆς νεότευκτον «Φωτεινή» ἀνῆκον εἰς ἔταιρίαν τελούστην τοῦ Οίκου I. M. Καρρά, τὸν. d.w. 15.500 (πορέλασθε προσφάτως φορτίον ἀπὸ τὸ Βανκούμερ 15.000 τόνων), ταχύτητος 17 μιλλίων. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι. Πρόκειται περὶ ὑπειργματικοῦ σκάφους δικαιώσαντος δλας τὰς προβλέψεις των ιδιοκτητῶν του εἰς τὰ τῆς αποδοσεών του.

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. Α. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Έπειτα τη 25η περίοδο τών «Ναυτικών Χρονικών» δέ έφορτιστής κ. Φρίξος Παπαχρηστίδης έθεσεν εἰς τήν διάθεσιν τού κ. Δημητρίου Κωττάκη τὸ ποσὸν τῶν δέκα πέντε χιλιάδων δολλαρίων, ἵνα σύντος τάς χρησιμοποιήσῃ κατὰ τὸν προσφορώντερον τρόπον. Ο κ. Κωττάκης θά διαέσει τὴν δωρεὰν τού κ. Παπαχρηστίδη εἰς σκοπούς σχετικούς μὲ τὴν ναυτικήν έκπαιδευσιν.

ΔΩΡΕΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Οι έφορτισται κ. κ. Φρίξος Παπαχρηστίδης καὶ Ιωάννης Θεοδωράκόπουλος Σιέθεσαν τὸ ποσὸν τῶν δέκα ὅκτω χιλιάδων δολλαρίων διὰ τὴν ἀγοράν ἐνὸς φορητοῦ ἐπ' αὐτοκινήτου ἀκτινογραφικοῦ μηχανήματος, διὰ τῆς οποίας πέντε χιλιάδων δολλαρίων, ἵνα σύντος τάς χρησιμοποιήσῃ κατὰ τὸν προσφορώντερον τρόπον. Ο κ. Κωττάκης θά διαέσει τὴν δωρεὰν τού κ. Παπαχρηστίδη εἰς σκοπούς σχετικούς μὲ τὴν ναυτικήν έκπαιδευσιν.

ΕΝΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Κατὰ σχέδιον τοῦ γνωστοῦ “Ελληνικού ναυπηγείου καὶ μηχανολόγου κ. Εὐγενίου Παναγοπούλου, παρηγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεία Ούραγκα, τῆς Ιαπωνίας, δὰ λογαριασμὸν τού κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου ἐνα πρωτοπορειακὸν σκάφος. Θὰ είναι χωρητικότητος 28.000 τόνων d.w., καὶ θὰ δύναται, νὰ μεταφέρῃ οἰνοδήποτε εἰδοῦς ξηροῦ ἢ υγροῦ φορτίου εἰς τὰ αὐτὰ κύτη, 18 τὸν ἀριθμόν. Αἱ σωληνώσεις διὰ τὴν θέρμανσιν τῶν υγρῶν φορτίων εἰς τὰ διπύθευματα τοῦ σκάφους ὑπὸ τὰ κύτη, εἰδικοὶ δὲ μετακινούμενοι φορτωτήρες θὰ χρησιμεύσουν διὰ τὴν φορτεκόρτωσιν τῶν ξηρῶν φορτίων (μεταλλευμάτων, γαιανθράκων κλπ.). Τὸ μηχανοστάσιον (άτμοστροβίλοι) θὰ ἔγκατασταθῇ πρύμνηθεν. Ταχύτης ὑπερστακή 15 μιλιών. Κόστος 6.7 ἑκατομμύριο δολλαρίων καὶ παραδόσις εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1959. Πληροφορούμεθα, διὰ τοῦ οποίου περιγραφή τοῦ σκάφους, ἐλληνικῆς ἐπινοήσεως καὶ ἡμέτερος διευθυντής κ. Δ. Κωττάκης.

ΑΙ ΛΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΝΑΤ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ Απριλίου 1957 ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων εἰς τὸ N.A.T. ὑπὸ τῶν ἑκτροσῶπων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἑνας σημαίας ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας: «Εμιλύ» παναματικὸν 2407 τόνων γκρός ἀπὸ 1 Απριλίου 1957 ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Δημ. Εύθυμιον, «Καστιόπια» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7150 ἀπὸ 1 Απριλίου ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Εύτ. Γκούμα, «Θέο» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας τόνων γκρός 2407 ἀπὸ 16 Απριλίου, ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Ιω. Κουλουκουντή, «Μάσουν Δελφοί» λιθεριανὸν τόνων γκρός 2042, ἀπὸ 1 Μαΐου 1957 ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Γ. Καθρέπτη, «Πλάμα» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7136 ἀπὸ 15 Απριλίου 1957 ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Κ. Μίλα, «Προσπέριτο» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7119 ἀπὸ 1 Μαΐου 1957, ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Αναρ. Μπουκάκη, «Βίκυ» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας τόνων γκρός 2890 ἀπὸ 10 Απριλίου ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Νικ. Νικολαΐδου καὶ «Άτλαντικ Έμπερο» λιθερια-

νὸν 17062 τόνων γκρός ἀπὸ 15 Απριλίου ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Ιω. Ζανάρα.

Ἐξ ἄλλου εἰς Λοιδίνον ὑπεγράφησαν αἱ κάτωθι συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ἑνας σημαίας: «Κέφαλος» λιθεριανὸν τόνων γκρός 5717 ἀπὸ 21 Μαρτίου 1957 ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Π. Πανά, «Ταύματος» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7131 ἀπὸ 1 Μαΐου 1957 ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Εξαδακτύλου, «Αἴτζιαν Αἴλαντ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 8440 ἀπὸ 1 Ιουνίου 1957, «Μιχαήλ Κ.» λιθεριανὸν τόνων γκρός 8000 ἀπὸ 1 Απριλίου 1957, «Αντονού» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7126 ἀπὸ 1 Μαΐου 1957, «Ούρανιος» παναματικὸν τόνων γκρός 7265 ἀπὸ 1 Μαΐου 1957 καὶ «Κυπρίνω» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7133 ἀπὸ 15 Μαΐου 1957 ἑκπροσωπούμενα ὑπὸ τού κ. Λεων. Εξαδακτύλου. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἑνας σημαίας πλοίων τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἥσφαλισθησαν εἰς τὸ N.A.T. ἀνέρχονται εἰς 427, τόνων γκρός 3.869.467.

ΟΙ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον εἰργάσθησαν εἰς Λοιδήνες ναυτικοὶ ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἑνας σημαίας ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Κατ’ εἰδικότητας οἱ ἐργασθέντες ναυτικοὶ κατανέμονται ὡς ἀκολούθως: Πλοίαρχοι 860, ὑποπλοίαρχοι 803, ἀνυποτοποιορχοί 918, δόκ. πλοίαρχοι 122, μηχανικοὶ Α', 835, μηχανικοὶ Β', 755, μηχανικοὶ Γ', 991, δόκ. μηχανικοὶ 232, παραδοταί Α', 729, ναυληροί 860, ναύται 5001, ναυτόπατες 67, ωρχιθερμασταὶ 837, θερμασταὶ 2716, λιπανταὶ 805, μάγειροι 845, θαλαμηπόλοι 133, βοηθοί θαλαμηπόλοι 66 καὶ καθαρισταὶ 7.

Εἰς τὸν ὡς ἄνα ναυτικούς κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον 1957 λίραι Αγγλίας 1.040.461 ὡς ἀπόδοσια.

ΝΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Κατ’ ἀνακοίνωσιν ἐκ τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Μάρτιον ἔχορηγήθησαν τὰ ἑξῆς νέα διπλώματα εἰς ἀξιωματικοὺς Εμπορικούς Ναυτικούς: Πλοίαρχοι α' τάξεως 3, Πλοίαρχοι β' τάξεως 4, Πλοίαρχοι γ' τάξεως 65, Μηχανικοῦ α' τάξεως 5, Μηχανικοῦ β' τάξεως 19, Μηχανικοῦ γ' τάξεως 104. Μηχανικοῦ ‘Εσωτερικῆς Καύσεως α' τάξεως 2 καὶ Μηχανικοῦ ‘Εσωτερικῆς Καύσεως γ' τάξεως 14.

ΑΙ ΝΑΥΤΙΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὰ καναδικὰ ναυπηγεία Νταΐνου, τῆς Λωζόν, παρηγέλθη παρὰ τῆς ἐδρευόντος ἐν Μόντρεαλ ἐταιρίας τού κ. Παπαχρηστίδη, ἔνα δεξιαμενόπλοιον τὸν 40.000 τόνων d.w., ἀντὶ προβλεπούμενης τιμῆς γύρω τῶν 11 ἑκατομμυρίων δολλάρων καὶ μὲ παράδοσιν τὸ 1960. Τὸ παραγγελλέν σκάφος προεναυλώθη ἡδη διὰ μίαν εἰκοσαετίαν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σέλλα» (τοῦ Καναδᾶ). Θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 710 ποδῶν καὶ βύθισμα 36 ποδῶν, δυνάμενον νὰ ἀναπλέῃ τὸν “Αγιον Λαυρέντιον” μέχρι τοῦ Μόντρεαλ, δὰ παραλαμβάνῃ δὲ φορτίον 280.000 δορείων ἀκαθάρτου πετρελαίου, ὅπερ ίσοδυναμεῖ πρὸς τὸ φορτίον 2 ½ τάνκερ τοῦ τύπου «T.2». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶνε τὸ μεγαλύτερον, ἔξ δυσαν μέχρι τοῦδε κατεσκευασθησαν εἰς ναυπηγεία τοῦ Καναδᾶ.

— Παρὰ τῆς «Λόντον» καὶ «Οθέρσης Φράγκερ, Λτδ» (τοῦ Λονδίνου) συνεστήθησαν, ὡς γνωστον, μὲ ἔδραν τὰς Βερμούδας, δύο ἐταιρίαι παραφάσεως, ἡ «Tanker Investment Trust, Ltd» καὶ ἡ «London καὶ Overseas Bulk Carriers, Ltd», ‘Υπὸ τῆς δευτέρας παρηγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ ‘Εμδεν δύο σκάφη ξηρού φορτίου εἰς χύμα, χωρητικότητος 25.000 τόνων d.w., ἔκαστον, μὲ παράδοσιν τὸ 1960 καὶ 1961. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν προεναυλώθη ἡδη διὰ μακράν χρονικήν περίοδον πρὸς μεταφορὰν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς Γερμανίαν, μὲ τὸν ναύλον καταβλητέον εἰς δολλάρια. Διὰ παρομοίαν χρονοναύλωσιν καὶ τὸ δευτέρου διεξάγονται ἡδη ἐπιτυχῆ διαπραγματεύσεις.

— Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Τάραντος παρηγέλθησαν ἔξ διζελοκίνητα φορτηγά, τῶν 15.000 τόνων d. w., ἔκαστον, ἡτοι πέντε διὰ λογαριασμὸν τοῦ ‘Ομίλου Δρακούλη καὶ ἔνα διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Λυκιαρδούπολου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῶν διὰ τὴν πρώσων τῶν μὲ μηχανάς Fiat, δυνάμεως 9.000 πτώνων, μὲ προβλεπούμενην ταχύτητα 17 μιλιών.

— ‘Ενα πέπτον κατὰ σειρὰν «σούπερ τάνκερ» τῶν 65.000 τόνων d.w. παρηγέλθη παρὰ τού κ. Ωνάσης εἰς τὰ ναυπηγεία «Χοβαλτσέρεκς» τοῦ Κιέλου. Εἰς τὰ αὐτά ναυπηγεῖα δὲ κ. Ωνάσης ἔχει ἐπίσης παραγγείλει δύο δεξιαμενόπλοια τῶν 40.000 τόνων d.w., ἔκαστον καὶ ἔνα τῶν 26.000 τόνων d.w.

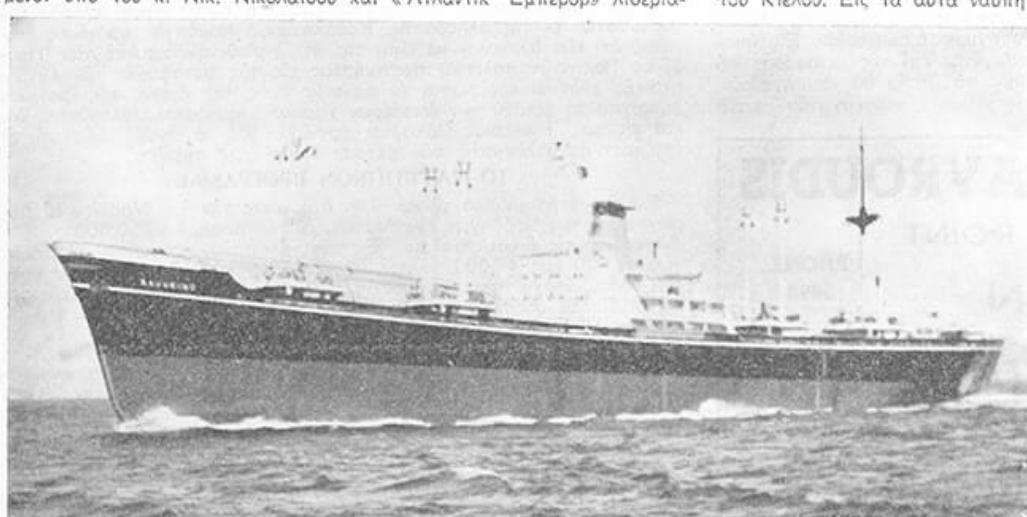
ΑΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

‘Απὸ τὰ ναυπηγεία «Χοβαλτσέρεκς», τοῦ Κιέλου, καθειλκύσθη τὴν 2αν Απριλίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ιαπωνικῆς έταιρίας «Αμφίων Σίπιπη Κορπορέϊσσον» τὸ νέον φορτηγὸν «Φίδες» 8000 τ. γκρός ἢ 13.000 τόνων d.w., ‘Υπερβλητής ήδη αἵτησις υψώσεως ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους τῆς Κυαναλέουκου.

— ‘Απὸ τὰ ιαπωνικά ἔξ ἄλλου ναυπηγεία καθειλκύσθησαν διὶς ἐλληνικὸν λογαριασμὸν τρία ἀκόμη σούπερ-τάνκερς καὶ ἔνα φορτηγὸν «Καλλιόπη», τῆς ιδίας έταιρίας.

— ‘Απὸ τὰ ιαπωνικά ἔξ ἄλλου ναυπηγεία καθειλκύσθησαν διὶς ἐλληνικὸν λογαριασμὸν τρία ἀκόμη σούπερ-τάνκερς καὶ ἔνα φορτηγὸν γραμμῆς, ὡς κάτωθι:

— Τὴν 1ην Μαρτίου ἀπὸ τὰ ναυπη-



Τὸ νεότευκτὸν φορτηγὸν «Ναυαρίνον», κατασκευῆς τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Χιτάτσι, ἀνήκον εἰς ἑταῖρον τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οίκου Nik. I. Γευλανδρῆ Λιτδ. Τὸ ἑκτόπισμά του ἀνέρχεται εἰς 14.000 τόνων. Καθειλκύσθη τὴν 6ην Οκτωβρίου 1956.

Ο ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ ΤΗΣ 25ΕΤΗΡΙΔΟΣ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

'Επ' εύκαιρία τής παρουσίας είς τὴν Νέαν 'Υόρκην τοῦ ἡμετέρου Διευθυντοῦ κ. Δ. Κωττάκη παρετέθη πόσις τιμῆς την 30ην Μαρτίου δείπνον ἀπὸ μέσους τῆς 'Ενώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Νέας 'Υόρκης, εἰς τὸ «Μετροπόλιταν Κλάμπ» ἐπὶ τῆς Πέμπτης Λεωφόρου.

'Υπερεξήκοντα πρόσωπα παρεκάθησαν εἰς τὸ ἑοσταστικὸν τῆς 25ετηρίδος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν δείπνον, θερμαὶ δὲ προπόσεις ἡγέρθησαν ἀπὸ μέρους τῶν κ. κ. Μανώλη Κουλουκούντη, Νίκου Κουλουκούντη, Περικλέους Καλλιμανοπούλου, Γ. Βεργωτῆ, Γ. Γουλανδρῆ, Δ. Γράτσου, Δημ. Κονδύλη, Γ. Μ. Λιβανοῦ, Κ. Χατζηπατέρα, Μπάμπη Κιοσέογλου, τοῦ Πλοϊάρχου Βέσπα, τῆς «Χόμ Λάινες», Δημ. Δρίτσα, τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου κ. Γ. Δρακοπούλου καὶ ἄλλων. Ή ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας προσπάθεισαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν ἔζηρθι ὅλως ιδιαιτέρως.

Τέλος, ὁ κ. Γ. Μοάτσος προσφωνῶν τὸν κ. Κωττάκην παρέδωσεν εἰς αὐτὸν, ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας 'Υόρκης, βαρύτιμον κύπελλον με τὴν ἔξης ἀφίέρωσιν : «Εἰς τὸν Δημήτριον Κωττάκην ἀν θ' ὅσων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας εἰσερευνόντας

Ο κ. Κωττάκης ἐν καταφανεῖ συγκινήσει ηγάριστησε θερμῶς τὴν «Ενώσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» τῆς Νέας 'Υόρκης διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἔργου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν, διτὶ μὲ τὸ αὐτὸν θερμὸν ἐνδισφέρον θὰ παρακολουθήσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν παραπλεύρως εἰκόνα ὁ κ. Μοάτσος, παρισταμένων τῶν κ. κ. Μανώλη Κουλουκούντη καὶ Γ. Βεργωτῆ, παραδίδει εἰς τὸν κ. Κωττάκην τὸ κύπελλον τῆς 'Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν.



Ἐκ δεξιῶν πρὸς τὰ ἀριστερά : Οἱ κ. κ. Παν. Φαφαλιός, ὁ ιατρὸς Μπόζης, Ἰωάν. Θεοδωρακόπουλος, Δημ. Κωττάκης, Ἰωάν. Μιχ. Καρρᾶς, Μπάμπης Κιοσέογλου, Γεώργιος Μοάτσος καὶ Φρίξος Παπαχρηστίδης.

γεία Νίτπον Κοκάν (Τσουρούμι) καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς 'Εταιρίας «Ἐλντοράντο» (διαχείρισις Οίκου Ν. I. Γουλανδρῆ) καθειλκύσθη τὸ δεξαιενόπλοιον «Ανιά» 25.000 τ. γκρός ἡ 40.500 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 17.500 ἵππων καὶ προβλεπομένην ταχύτητα 16 μιλλίων. Παράδοσις περὶ τὰ τέλη Μαΐου.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι καθειλκύσθη τὴν 4ην Μαρτίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Στάρ» (διαχείρισις Οίκου Λαϊμού) τὸ δεξαιενόπλοιον «Νάπιερ» 24.000 τ. γκρός ἡ 38.000 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 20.250 ἵππων. Προβλεπομένην ταχύτητα 17.25 μιλλίων καὶ παράδοσις τέλη Μαΐου. Ή προσεχῆς καθέλκυστις ἔτα σαφέρεται εἰς τὸ ἀδελφὸν δεξαιενόπλοιον «Ράννερ», τῆς ίδιας ἑταῖρίας.

— Τὴν 30ὴν Μαρτίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οσεαν Τάνκερ» Λτδ (διαχείρισις κ. Σ. Λιβανοῦ) τὸ νέον δεξαιενόπλοιον «Ἀτλαντικ Κίγκ» 25.000 τ. γκρός ἡ 40.000 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 19.000 ἵππων, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 17.500 μιλλίων καὶ παράδοσις τέλη Μαΐου. Προσεχῆς καθέλκυστις διὰ τὴν αὐτὴν ἑταῖρίαν θὰ είνε ἡ τοῦ ἀδελφοῦ δεξαιενόπλοιος «Ἀτλαντικ Κουήνα».

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ινο» καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς 'Εταιρίας «Ἐλληνική» (τοῦ κ. Π. Κολλιμανοπούλου) καθειλκύσθη τὸ φορτηγὸν χραμμῆς-«Ἐλλην-Ηρωας» 7300 τ. γκρός ἡ 10.500 τόνων d.w., μὲ μη-

χανάς Ντήζελ (τόπου M.A.N.), δυνάμεως 8100 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 17 μιλλίων καὶ παράδοσις τέλη Ιουνίου.

— Τὴν 3ην 'Απριλίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ τοῦ Σπάρους Ποιντ καθειλκύσθη διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἑταιρικοῦ συγκροτήματος Νιάρχου τὸ 32.650 τόνων δεξαιενόπλοιον «J. E. Dyer», Ή θυγάτηρ τοῦ πραέδου τῆς ἑταῖρίας πετρελαίων «Σίνκλαϊρ» δις Μόνικα Ντάιερ, ἡτο ἀνάδοχος.

Τὸ σκάφος εἶνε προναυλωμένον διὰ μίαν 20ετίαν «bare-hoat» εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἑταῖρίαν. Θό φέρη τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ «Ἐμδεν καθειλκύσθη τὴν 4ην 'Απριλίου τὸ νέον φορτηγὸν μας «Μάστερ Στέλιος» 9000 τ. γκρός ἡ 13.000 τόνων d.w. περίου, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Μουρδία Μότορσπιτ Κορπορέϊσον», τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Εύσταθίου.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθησαν ἀπὸ διάφορα ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὰ κάτωθι τεσσαρα φορτηγὰ καὶ τρία δεξαιενόπλοια, ἀνήκοντα εἰς ξένας ἑταῖρίας, καλυπτούσας ἐλληνικὸν συμφέροντα.

— Τὴν 5 Μαρτίου παρελήφθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι (τῆς Χιροσίμας) τὸ φορτηγὸν «Άργκυλ» 10.657 τ. γκρός ἡ 15.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Βιλλανούέντα» (διαχείρισις Οίκου N. I. Γουλανδρῆ). Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι, δυνάμεως 7150 ἵππων.

— Τὴν δην Μαρτίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι τὸ

Η ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ

Πομφόλυγες ή νέα κατά του κ. Όνασης έπιθεσίς από μέρους του 'Αμερικανού βουλευτού Ζελίνκο διά την έπιλυσιν της γνωστής αντιδικίας με το 'Αμερικανικό Δημόσιον.

'Εκπρόσωποι του 'Υπουργείου της Δικαιοσύνης και της κρατικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας έδηλωσαν εἰς την άρμοδιαν κοινοβουλευτικήν έπιτροπήν, την ασχολούμενην με το θέμα της μεταφοράς πλοιών άμερικανικών εἰς τὰς ξένας σημαίας, ότι ό επελθών συμβίσασμός με τὸν κ. Όνασην ήτο δικαύτερος διὰ τὰς άμερικανικά συμφέροντα. Εἰς 23 πλοιά τάνκερ, βίκτορες και λίμπερτος άνεφέρετο.

'Επτά έκατομμύρια δολαρίων κατεβλήθησαν εἰς τὸ Κράτος, ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Όνασης καὶ έγγυήσεις έδόθησαν, ότι τὰ παραμείναντα υπὸ τὴν άμερικανική σημαίαν πλοιά τῶν έταιριών Όνασης θὰ τελούν ύπὸ τὸν ἀπόλυτον άμερικανικὸν θέλεγχον.

'Απεκαλύφθη, ἀλλως τε, ότι η κειμένη νομοθεσία δὲν ήτο ἀρκετή, οὐα διαχθόνιον ποινικῶς καὶ τιμωρηθοῦν οἱ παραβάται τοῦ περὶ παλῆσσας εἰς ξένους πλοιῶν γνωστοῦ νόμου τοῦ 1936.

'Η ύπόθεσις τῆς γνωστῆς συμφωνίας τοῦ κ. Όναση μετὰ τοῦ 'Αμερικανικού Δημοσίου ἀπηχόλησεν εἰς σειράν συνεδριάσεων τὴν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς. Οἱ ἀρμοδιώτεροι παράγοντες, μεταξὺ τῶν ὄποιων περιελαμβάνετο καὶ ὁ πλοίαρχος κ. Γκράνθιλ Κονγουαΐ, πρόεδρος τοῦ ἀμερικανικοῦ ἔταιρικοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Όναση, ἐκλήθησαν κατὰ τὴν ἀκροματικὴν διαδικασίαν νὰ ἀναπτύξουν τὰς ἀπόψεις τῶν. 'Ο κ. Κονγουαΐ ἀνέφερε τὸ ιστορικὸν τῆς συμφωνίας, διὰ τὴν ὄποιας ἔνα δεξαιρεόπλοιον τῶν 107.000 τόνων δ. w. καὶ δύο ἔτερα τῶν 46.000 τόνων δ. w. θὰ κατασκευασθοῦν εἰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμῶν τῶν ἀμερικανικῶν ἔταιρων τοῦ κ. Όναση, ἐνῷ δύο λίμπερτος καὶ δώδεκα τάνκερς «T.2» θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸ λιβεριανὸν νησόδυον, ἀλλὰ θὰ ἐλέγχωνται, πάντως, ἀπὸ τὴν «Γκαϊς Νάσιοναλ Μπάνκ», ὡς ἐκπρόσωπον τοῦ συσταθέντος τράστ διὰ τὴν κηδεμονίαν τῶν δύο ἀνήλικων τέκνων τοῦ κ. Όναση, 'Αμερικανῶν υπόκρων.

'Ἐτούσιεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Κονγουαΐ, διὰ τὰ κέρδη τῶν λιβεριανῶν ἔταιρων τοῦ κ. Όναση θὰ χρηματοιθεύσῃ εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν κεφαλαίων διὰ τὰς νέας ἀμερικῆς ναυπηγήσεις του. 'Εὰν δὲν ἐπετρέπετο — εἶπεν — ἡ τοιαύτη μεταφορά τῶν πλοιῶν, δ. κ. Όνασης δὲν θὰ ἀνελάμβανε τὴν ναυπηγήσην εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ υπὸ τὴν 'Αστερόεσσαν σκαφῶν ἀξιας 51 ἑκατομμύριον δολαρίων. Διέψευσεν ἐξ ἀλλού κ. Κονγουαΐ, διὰ τὸ περιβόλιον τοῦ κ. Όναση οἰδαπότε αὐτοῖς παροχῆς τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως διὰ τὰ συναφθήσοντα δάνεια πρὸς ναυπηγησιν τῶν δεξαιρεόπλοιών.

'Ἐκπρόσωπος ὁ κ. Επιτρόπης, πάνω ὑπερχερεύθη ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ Κυβερνήσεις νὰ προέλθῃ εἰς συμβίσασμόν μετὰ τοῦ κ. Όναση, ἀφοῦ ἡ προσπάθεια τῆς ποινικῆς διώξεως καὶ τῆς ἐκδικάσεως τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ 'Αμερικανικού Δημοσίου ἐνώπιον τῶν Σικαστρίων, ἀπέτυχεν. 'Η δοθείσα λύση — προσέθηκε — θεωρήθη ὡς ἡ πλέον συμφέρουσα διὰ τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον, ἀλλὰ καὶ ὡς ἡ μόνη δυνατή.

'Τὸ ζήτημα τῆς διαφωνῆς φόρων τοῦ Δημοσίου ἐκ τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐπιμάχων σκαφῶν εἰς λιβεριανὴν ἔταιρον ἀπηχόλησεν ἐπίσης τὴν 'Επιτροπήν. 'Από τὸν Βουλευτὴν κ. Ζελίνκο (τῆς Νέας 'Υόρκης), δοτικού προεκάλεσε τὸν νέον ἐπὶ τῆς υποθέσεως τοῦ κ. Όναση θόριον, ὑπεδείχθη, διὰ τὴν 500.000 δολαρίων διὰ τὰ λίμπερτος καὶ τῶν 900.000 δολαρίων διὰ τὰ δεξαιρεόπλοια «T.2», ἡ ἀναφερούμενή κατὰ τὸν μεταβίσασιν τῶν πλοιῶν εἰς τὸ «τράστ», ἥτο πολὺ χαμηλή, ἔναντι τῆς τότε τρεχούσης τιμῆς εἰς τὴν ἀγοράν. 'Εὰν βάσει τῶν τιμῶν τῆς ἀγορᾶς ὑπελογίζετο ἡ ἀξία τῶν σκαφῶν, τότε θὰ ἐπρογματοποιεῖται μᾶς αὐτοὺς αὐξησης πλαστίου (capital gain) 21 ἑκατομμύρια δολαρίων, ὅποτε δ. κ. Όνασης θὰ υπερχερεύσῃ νὰ καταβάλῃ διὰ φόρου εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον ποσὸν 7.000.000 δολαρίων. Αὐτὸς περίπου τὸ ποσὸν ἐδέχθη δ. κ. Όνασης νὰ καταβάλῃ, κατὰ τὴν ἐπελθούσαν συμφωνίαν, ἐντὸς δύο ἔτων.

ΤΟΤΟΦΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διατάγματος ἐνεργοῦνται οἱ κάτωθι τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀγιωματικῶν : Πλοίαρχοι Μιχ. Σακάρης κεντρικοὶ λιμενάρχης Πειραιῶς, Θ. Λοΐσιος πρόεδρος τῶν Διοικ. Συμβούλιων τοῦ N.A.T. καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας E. N., Π. Νταλιάνης διοικητής τῶν Σχολῶν Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Ασπροπότερου.

Αντιπλοίαρχοι : Ξεν. Αντωνιάδης παρὰ τῷ ύπουργείῳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Ζαχ. Παλύδης τηματάρχης Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως, Νικ.

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

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1925

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

ΤΗΛΙΚΗ 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.a.R.L.

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

Όργανισμός τριάκοντα ἐτῶν ἐγγυώμενος ταχείαν
ἔντιμον καὶ εἰδικευμένην ἐξυπηρέτησιν

Μιχαλίτσιάνος προξενικός λιμενάρχης 'Αμβούργου.

Πλωτάρχαι : 'Ελ. Γεωργαντόπουλος τηματάρχης Μελετών, Δ. Γιάκος προξενικός λιμενάρχης Κάρδιφ, 'Ιω. Γελαδάκης κεντρικός λιμενάρχης Ρόδου.

Υπόπλοιαρχος : M. Κάμαρης παρά τῷ Προξενικῷ Λιμεναρχείῳ Νέας Υόρεκης.

ΑΙ ΕΚ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ ΕΙΣΦΟΡΑΙ

Εἰς έγκυλιον τοῦ N.A.T. παρατίθεται πίναξ τῶν μηνιαίων είσφορῶν ἐκ ναυτολογίων φορτηγών πλοίων ἀπό 800 τόνων ἀν. π. καὶ ἄνω, προϋπολογισθείσων κατὰ προσέγγισιν, βάσει τῆς νομίμου συνθέσεως ἔκαστης κατηγορίας πλοίων καὶ τῶν νέων συμβατικῶν μισθολογίων, ὡς καὶ τοῦ ἀπὸ Ιης Φεβρουαρίου ἐ. ἐ. ισχύοντος ποσοστού είσφοράς ὑπὲρ N. A. τοῦ 15 %. Πρὸ τῆς ἀντικατάστασεως ναυτολογίων — τούτες εἰς τὴν έγκυλιον — τῆς ὡς ἄνω κατηγορίας πλοίων, ἀπαίτεταις δεδιάσισις, εἴτε ἐπὶ τῶν εἰς χεῖρας τοῦ πλοιάρχου εὐρισκούμεναν ἀποδεικτικῶν καταθέσεων γενομένων ἐν Πειραιεῖ, Λονδίνω ἢ N. Υόρκῃ, εἴτε ἐγγράφου ἢ πλευραρχικού εἰδοποίησεως τοῦ N.A.T. ἢ τοῦ προξενικού λιμενάρχου Λονδίνου ἢ N. Υόρκης, προκαλούμενής ἐκάστοτε ὑπὸ τοῦ ναυτιλιακοῦ γραφείου τοῦ διαχειριζομένου ἢ πρατορεόντος τὸ πλοίον, περὶ τῆς γενομένης καταδοής, ἐναντὶ τῶν ἐκ τοῦ ἀντικαθισταμένου ναυτολογίου ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου ποσοῦ ἵσου τοῦ τούλαχιστον πρὸς τὸ προκύπτον ἐκ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ συμφώνων πρὸς τὸν κατωτέρω πίνακα προϋπολογιζόμενου μηνιαίου ποσοῦ είσφορών πλοίου ἀντιστοιχούς κατηγορίας, ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν μηνῶν, οἵτινες ἔχουν παρέλθει ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἀντικαθισταμένου ναυτολογίου.

Τυχὸν ὑπάρχουσα ἡ ἐπένδυση περὶ πλέον διαφορὰ ὄφειλῆς ἐκ τῶν ὑπὸ τὴν προαναφερθείσαν ἀντικαθισταμένων ναυτολογίων θέλει διαπιστωθῆ ἐκ τοῦ λεπτομερειακοῦ ὑπολογισμοῦ καὶ ἐλέγχου, τὸν ὅποιον θέλει ἐνέργησε ἡ ὑπερεσία τοῦ Τύματος 'Ἐλέγχου τοῦ N.A.T., εύθυνς ὡς ἀποστολὴ αὐτὴ τὸ ἀντικατασταθὲν ναυτολόγιον καὶ θέλει ἀνακοινωθῆ ἐν συνεχείᾳ ὡς τοῦ πλοιαρχῆτος ἢ τὸν διαχειριστὴν ἢ τὸν ἀντιπρόσωπον αὐτῶν διὰ τοῦ ἐκδοθησμένου καὶ κοινοποιηθησμένου αὐτῷ φύλου ἐκκαθαρίσεως.

'Ο πίναξ τῶν μηνιαίων είσφορῶν — κατὰ προσέγγισιν — ἔχει ὡς ἔξης :

		Τόνων ε.ν.ω.	Πλήρ. Λίραι
Φεστιγγά	ἀπό	801,00	1000 13 125
"	"	1000,01	2000 17 160
"	"	2000,01	2500 18 175
"	"	2500,01	3000 18 190
"	"	3000,01	3250 18 200
"	"	3250,01	4500 21 215
"	"	4500,01	6500 27 260
"	"	6500,01	9000 28 290
"	"	9000,01	13000 30 300
"	"	13000,01	17000 35 330

Προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων, τὰ ὡς ἄνω ποσά δέον νὰ λαμβάνωνται πύξημένα κατὰ 10 %.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

Κατά τὰς ἀπό διάνοιαν διεξαχθείσας ἀρχαιρεσίας τῆς Πανελλήνιου Ενώσεως Πλοιάρχων Ε. Ν. πάσης τάξεως, συμφώνως πρὸς τὰ ἀπολέσματα τῆς διενεργηθείσης τὴν 30ήν Απριλίου διαλογής ὑπὸ τῆς προερευμένης παρὰ τοῦ Πρωτοδικοῦ Πειραιῶς κ. Γ. Κώνστα 'Εφορευτικῆς 'Επιτροπῆς τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον κατηρτίσθι, κατὰ σειράν ἐπιτυχίας, ἐκ τῶν κ. κ. Δημ. Μελέτη, ΝΙΚ. Σίσικου, Γεωργ. Ταχιάσερ, ΝΙΚ. Παπαγγελ. Παν. Καταγά. ΝΙΚ. Βότση, Λουκά 'Αδαμοπούλου, "Εκ". Δεναζά, Λεων. Λεωνίδα, Κωνστ. Φιλίπη, Δημ. Κονά, Πολυχρ. Πολυχρονίδη, Γεωργ. Βελώνια, Αναστ. Νικήτα, Χρ. Πάνου, ΝΙΚ. Μπερεστιάνου, Εύαγγ. Κατσαπάτη, Βασ. Κορογιανάκη, Διον. Μεταξά, Παν. Δυσκέλη, Λεβ. Αναστάτου, Σταμ. Λεγάτου, Σπυρ. Φερεντίνου, Κωνστ. Αγαπούση, Βασ. Ρούσου, Εύαγγ. Πιλάλη καὶ Κέκου Μαχαιριώτου.

Τὸ νεοελέγχεν συμβούλιον, συνελθὼν εἰς τὴν πρώτην του συνεδρίασιν τὴν δην. Απριλίου, κατηρτίσθι εἰς σώμα, ἔξελέγησαν δὲ παρμψφει πρόεδρος ὁ κ. Δ. Μελέτης, ἀντιπρόσωπος οἱ κ. κ. Αναστ. Νικήτας καὶ Κων.

MARSEILLE
CABLE: LYDRIKSON

PORT-DE-BOUC
LAVERA - BERRE
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 98-34 - 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 U.K.: AVGERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

Φιλίνης, γεν. γραμματεὺς ὁ κ. Δημ. Κονᾶς καὶ ταμίας ὁ κ. Λουκᾶς 'Αδαιμόπουλος.

Σημειωτέον, διτὶ διὸ πρώτην φοράν εἰς τὰ ἐκλογικὰ χρονικά τῆς δργανωσέως μετέσχε τὸ ὑψηλὸν ποσοστὸν τῶν 85% τῶν δικαιουμένων φύφου μελῶν εἰς τὰς ἀρχαιρεσίας, ἐνῷ συνήθως τὸ ποσοστὸν τούτο πολὺ χαμηλότερον, λόγω τῆς διασπορᾶς τῶν πλοιάρχων εἰς δῆλα τὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου. 'Η θυτεία τῆς νέας Διοικήσεως θὰ είνε τριετῆς (1957—1960).

ΔΩΡΟΝ ΔΙΑ ΤΟ ΠΑΣΧΑ

Η «Πανελλήνιος 'Ενωσις ὑπαλλήλων φορτηγού ναυτιλίας» ἀπέστειλε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς τὴν κάτωθι ἔκκλησιν:

Κύριοι,

Γνωρίζοντες τὴν στοργικὴν ὑπέρ τῶν ὑπαλλήλων σας μέριμναν θερμότατα σᾶς παρακαλούμενον δῆποτε θελήσητε εἰς τὴν εὐγενὴν προσωριτικὴν χειρονομίαν τῆς καταδολῆς ἐνὸς μισθοῦ ἐπὶ ταῖς εόρταις τοῦ Πάσχα 1957, ὡς δώρου πρὸς τοὺς ὑπαλλήλους σας.

Ἐστε βέβαιοι, 'Ἄξιότιμοι Κύριοι, διτὶ θὰ αἰσθανθῆτε θερμὴν τὴν εἰλικρινὴν εὐγνωμοσύνην τῶν ὑπαλλήλων σας καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, διὰ τὴν τοιαύτην ἐκδήλωσιν τῶν Χριστιανικῶν σας ἐναντὶ τούτων αἰσθημάτων ἀγάπης.

Πεποιημένοι, διτὶ ἔξελεταις αἰσθανθῆτε τὴν ἀπέραντον χαρᾶν τῆς ἔξι αἰτίας ταχαράς ἐκαπονάδων ψυχῶν, ἀπευθύνομενον ὑμῖν ἐκ τῶν πρατέρων τάς θερμάς μας εὐχαριστίας καὶ διεμρεύσεωντες ἀπὸ τούδε τὰ δυνατά αἰσθημάτα εὐγνωμοσύνης τῶν Μελῶν μας.

Σάς εὐχόμεθα ΚΑΛΟ ΠΑΣΧΑ

Ο Γεν. Γραμματεὺς

Γ. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

Αθῆναι 10 Απριλίου 1957

Η ΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Η κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Οἰκονομικῶν καὶ Συντονισμού περὶ παροχῆς αὐξήσεως τοῦ Παρατάξης τοῦ Απριλίου 1957 εἰς τοὺς συνταξιούχους τοῦ N.A.T., τῶν ὅποιών αἱ συντάξεις ἀνεθεωρήθησαν ἢ θὰ ἀναθεωρήθουν ὑπὸ τῶν συνταξιούχων εἰδικῶν ἐπιτροπῶν, διὰ τοῦ Ν. 3170 (1955), εὑρίσκεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ πρὸς ὑπογραφήν. Εὑρίσκεται πάτη τὴν ὑπογραφὴν τῆς ἀποφάσεως, θὰ ἀρχίσῃ τὴν καταδεληφία τῆς αὐξήσεως εἰς τοὺς συνταξιούχους.

Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ἐπιτροπαὶ συνεχίζουν τὸ ἔργον τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν συντάξεων, μέχρι τοῦ διεθέσης δέ τοι προτερήσεων τῶν αὐξήσεων διατάξεων, διά τοῦ παρατάξης τοῦ Απριλίου 1956, πρὸς τοῦ Λαζαρίου 3500 εἰσέτι φάκελλοι συνταξιούχων, ἐκ τῶν ὅποιων, δύμως, 2500 δὲν δικαιούνται αὐξήσεως, καθόσον κέκτηνται ὑπηρεσίαιν κάτω τῶν 15 ἑτῶν.

ΔΙΑΚΟΠΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κ. Δημ. Λ. Μάτσας, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ κ. Brock ἐν Πειραιεῖ, μάς πληροφορεῖ, ὅτι ὁ κ. Βενην. Brock (Παταθρητήριος) ἀπεγύρωσε τῆς έταιρίας «Colonial Ship Supply Inc» τοῦ Νόρφολκ (Βιργινίας) διακόφας τὴν περαιτέρω συνεργασίαν τοῦ μετ' αὐτῆς.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ἐχορηγήθη ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς τοῦ φορτηγοῦ «Κρι-ς», 3805 τ. γκρός (τοῦ 1945), ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ἀντικαταστάσεως του διὰ τοῦ λιθεριούν λίμπετον «Προποντίς» 7127 τ. γκρός (τοῦ 1943), ὅπερι θὰ ὑφίσται τὴν Κυανόλευκον.

Τὸ πρεσφάτως καθελκυσθὲν ἀπὸ τὰ ὀλλαρικά ναυπηγεῖα φορτηγὸν «Εύρυμ 6» 8000 τ. γκρός, ἐτέθη ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν.

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. 'Αγγελικούση, Εύθυμιον καὶ Σια φορτηγὸν «Δάναπτης» 2740 τ. γκρός (τοῦ 1924), μετωνομάσθη «Αρμόνιον».

Ἐπίσης, τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Πιρέο» 1449 τ. γκρός (τοῦ 1916), μετωνομάσθη «Γεωργίος Αντωνιάδης». Η σημαία διετρήθη.

Τὸ φορτηγὸν «Πανδώρα» 719 τ. γκρός (τοῦ 1909), ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας, μετωνομάσθη «Παντοράτα ωρωρά».

Τὸ φορτηγὸν «Αναξα», μετατράπεν εἰς κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ» καὶ ἀνακαταμετρηθὲν, εὐρέθη 8.332 τόν. γκρός.

Ἐπίσης, τὸ μετατράπεν διὰ ἡρόην φορτίον δεξαμενόπλοιον «Μάνα» ἀνακαταμετρηθὲν, εὐρέθη 8.930 τ. γκρός. Τὸ σκάφος ἐτέθη τελικῶς ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας,

Τὸ αγοραστὸν τοῦ μικρού φορτηγοῦ «Παναγία» 1001 τ. γκρός (τοῦ 1921), εἰναι οἱ κ. κ. Α. Γιολδάσης 23%, 'Ι. Αντωνίου 19%, Γ. Μαρούλης 15%, Δ. Αντωνίου 14%, Χρ. Αντωνίου 14%, Ν. Γιολδάσης 9% καὶ Ν. Αντωνίου 6%. Τιμὴ ἀγορᾶς 35.000 λιρῶν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ II» (λιβερ.): 'Επεσκέψαντεν εἰς δεξαμενή εἰς τὴν Μασσαλίαν διαφορετικές ζημίες, τὰς δηνοὶς ὑπέστη ἐτρικυμίας κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Χάμποτον δέδοσε εἰς Ζηνήν Απριλίου καὶ τὸ σκάφος ἀπεπλέυσε.

(Μαρτ. 29—Απρ. 3)

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κεστρ.): Κατέπλευσεν εἰς Κόρμη περὶ ζημίας ἐκ την Τριποτάνη τὸν δι' αὐτὸν 3 καὶ 4 κυτῶν του.

(Απρ. 5)

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΠΕΝΤ» (λιβερ.): 'Ακυδέρητον, συνεπείσαται πάλωνεις τῆς Ελλικός τευ, ὡς εἶχον προσανφέρει: Τὸ ἀποσταλὲν ναυαγοσωστικὸν τοῦ ἀμερικανοῦ Π.Ν. ἔσθος παρὰ τὸ πλοίον, καὶ ἥρισε νὰ τὸ ρυμουλκή πρὸς τὸν λιρένα τοῦ Χονολουλού, σπουδαὶ καὶ ἀνεμένετο νὰ καταπλεύσῃ τὴν 12ην Απριλίου. 'Εν τῷ μετασχημάτισμα τοῦ πλοίου προσέτθησε πάρα πολλά πλούτα τοῦ Ανδρος Τριπεντού εἰς τὸν λιμένα τῶν Ην. Πολιτειῶν, πρὸς ἐπισκευήν. ('Απρ. 1—12)

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΙΡΠΛΕ-Υ» (λιβερ. δεξαμ.): 'Απὸ Ρουέν κενὸν δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν παρεισένεισαν ἀνέκαστων 440 μιλία ἀπὸ τὸν Χάλιφας καὶ ἐπέπλευσε βοηθείαν. Ναυαγοσωστικὸν σπεύσαν τὸ συνώδειον μέχρι τοῦ Χάλιφας, ὅπου τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ φύσῃ τὴν 8ην Απριλίου, διὰ τὸν διάδοχο τοῦ Ανδρος Τριπεντού προστάτην τοῦ Ασύρδον Φαίρπλεων συνήτησε μεταξὺ 2δῆς Μαρτίου καὶ ηγ. Απριλίου σφρόδρωτον τρικυμίαν, ὑποστάτην ζημίας τινας εἰς ἐλάσσωτα καταστρόματος παρὰ τὰ στόμια τῶν κυτῶν, εἰς τὸ πηδάλιον, τὰ τάκια καὶ τὴν κυρίαν αὐτοῦ μηχανήν.

(Απρ. 6—8)

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» (παναμ.): Έπεσκεύασεν εις Γιοκοχάμαν πολιαράς ζημιάς του, τις τόν άδνας και είς τινα έλασματα, προενθέσας έκ προσάρξεως εἰς Ρίο Γκράντε πρό ένους και έκ τρικυμίας κατά τὸν παρελθόντα Νοέμβριον.

(Άπρ. 1)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ» (παναμ.): Προερχόμενον έκ Περουβίας κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν με ζημιάς τινας έκ τρικυμίας.

(Μαρτ. 30)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ» (λιβερ. δεξαμ.): Έρρυπουλήθη ἐπότερντο εἰς Αμερικανόν πρός έπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὰς μηχανάς του.

(Μαρτ. 30)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατέπλευσεν εἰς "Αγιον Φραγκίκον από Κομπάνα με διαφόρους ζημιάς εἰς στριμόνια τινὰ έλασμάτων και νομέων και βλάδας εἰς τὰ πετρεγάλια τῆς έλικος του, συνεπεία προσκρύψεως ἐπὶ άγνωστων υποδρυχίων ἀντικείμενον. Αἱ ζημιάς αύτας, καθώς και αἱ ζημιάς του ἐπὶ τὸν καταστρόματος, συνεπεία τρικυμίας, κατά τὸ προηγούμενον ταῖδιον τοῦ ἀπό Ρας Τανύρος δι' "Αγ. Φραγκίκον, έπισκευάσθησαν εἰς τὸν τελευταῖον τοῦτο λιμένα.

(Μαρτ. 30)

«ΔΙΡΦΥΣ»: Έπισκευάσαν ὥρισμένας ζημιάς του ἐκ πάγων, εἰς Σίδνευ (τῆς Νέας Σκοτίας) ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν διὰ Χάμπτον ρόδων.

(Άπρ. 4)

«ΕΙΡΗΝΗ Λ.» (λιβερ.): Έρρυπουλήθη εἰς τὴν Βαλτιμόρην πρός έπισκευὴν τῶν μηχανῶν του.

(Άπρ. 8)

«ΧΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»: Έπεσκεύασεν εἰς Φλάσιγκ τὰς ἐκ συγκρότεων ζημιάς και λαδὸν πιστοποιητικὸν ναυσιτολοίας ἀπέπλευσε διὰ Χάμπτον ρόδων.

(Μαρτ. 31)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Κοσταρ.): Συνεπλήρωσεν εἰς Καλκούταν τὰς ὑποδικείσας παρὸ τὸν ἄρμεδον ἐπιθεωρητοῦ ἐπισκευας.

(Μαρτ. 27)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.): Έδεξανεισθή τὴν 26ην Μαρτίου εἰς Παλέρμον πρός ἐπιθεωρητοῦ ζημιῶν τοῦ πηδαλίου τοῦ ἐκ προσάρξεως εἰς Ταῦλον τὸν παρελθόντος Οκτωβρίου και ἔπειτα ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας εἰς τὰς ὑπερκατασκευας και μίαν σωσίδιον λέμβον του. Ή ἐκτέλεσις ἐπισκευῶν ἀνεβλήθη δι' ἐνετώτερων χρόνων.

(Μαρτ. 28)

«ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ» (λιβερ. δεξαμ.): Ἀπὸ Φόλευ διὰ Περσικὸν Κόλπον κατέπλευσεν εἰς Κεῖτ Τάσου με ἀνωμαλία εἰς τὴν γεννήτριαν αὐτοῦ. Αναζητεῖται ἡ αἰτία τῆς ἀνωμαλίας.

(Άπρ. 8)

«ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.): Υπέστη δισφόρους μικροζημιάς εἰς ἔλασματα τοῦ καταστρώματος και τῶν διαφραγμάτων, συνεπεία τρικυμίας τῶν παρελθόντων Φεβρουάριον, καθ' ὃν χρόνον ἐτοξίδευε κενὸν ἀπὸ Ρόττερντον εἰς Βαλτιμόρην. Έπισκευασθεὶς διεγένθησαν.

(Μαρτ. 29)

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.): Έμφραγμόν ἀπὸ Χάμπτον ρόδω διὰ Γιογκοσλαβίαν κατέπλευσεν εἰς Λάς Πόλας. Συνεπεία ἑκρήσεως κυλίνδρων ἀμμονίας ἐτρωματίσθησαν πέντε ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρωματος του. Εἰς τὸ σκάφος οὐδεμίᾳ ζημιά ἐγένετο.

(Μαρτ. 30)

«ΝΙΚ. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ»: Ένω ὅπερεν ἐπὶ Δραπετσώνας τὴν 26ην Μαρτίου προσέκρουσεν ἐπὶ ὑπόρυχον ἀντικείμενον, μὲν ὅποτελεσμα τὴν θραυστὸν μιὰς πτέρυγος τῆς ἔλικος του. Υπέδειχνη ἐπιθεωρητοῦ τοῦ ἀξονος και ἀλλογὴ τῆς ἔλικος. Τὸ σκάφος παρομένει εἰς Πειραιά, ἀλλοφειρίῳ ἀριστού έλικος.

(Άπρ. 10)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ·Κ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Πουέρτο λά Κρούς εἰς Βαλτιμόρην ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸ κατάστρωμα και τοῖς τοῦ πηδαλίου του, συνεπεία σφόδρας τρικυμίας τὴν ὅποιαν συνήντησε μεταξὺ 8ης και 12ης Μαρτίου. Τὸ σκάφος ἐδεξανεισθή εἰς Βαλτιμόρην, όπου και ἔξετελεσε τὰς ὑποδειχθείσας ἐπισκευας.

(Μαρτ. 22)

«ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ» (λιβερ.): Μέ φορτον γαιανθράκων ἀπὸ Νόρφολκ δι' Αμερικανὸν ὄντερον διὰ τὸ ουρηράτον του, ὅτι ὑπέστη ζημιάν τοῦ πηδαλίου του, ὄντος εύρισκοτο εἰς θέσιν πλάτους 39—58 Β. και μήκους 48—20 Α. Νωναγοσωστικὸν τοῦ Οίκου Μεράν ρυμαλεῖ τὸ σκάφος εἰς Χάλιφες.

(Άπρ. 5)

«ΠΕΤΑΛΟΙ»: Αποπλεύει ἀπὸ Χιούστον διὰ Νέαν "Ορλέανην συνεκρύσθη ἀλαφράς ἔγγυς τῆς υφάλου Ρένν Φός μὲ τὸ φορτηγὸν «Μπεντίτα», όπερ προήρχετο έπι Σπέτζιας. Τὸ «Πεταλοί» θά ἐπισκευάσῃ εἰς Νέαν "Ορλέανην μικροζημιάς εἰς τὴν πρόρυγο του.

(Άπρ. 1)

«ΠΕΡΑ Α·Ι·ΑΝΤ»: (λιβερ.): Προερχόμενον ἐκ Βαγκούμερ κατέπλευσεν εἰς Αμερίσων μὲ φορτίον σίτου. Καθ' ἂν διέφερεν ὡς πλοίοσρχος, τὸ σκάφος ὑπέστη δισφόρους ζημιάς εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς του, συνεπεία σφόδρας τρικυμίας κατά τὴν 26

Φεβρουαρίου.

(Άπρ. 2)
«ΣΑΒΙΝΑ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατέπλευσεν εἰς Λάς Πόλας πρὸς έπισκευὴν δημιας ἐλάσματος του.

(Άπρ. 1)

«ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ» (Κοσταρ.): Έδεξανεισθή εἰς Μπουένος "Αύρες πρὸς έπισκευὴν δύο θραυσμένων ἐλάσματων του.

(Άπρ. 1)

«ΣΤΕΝΙΕΣ» (παναμ.): Κενὼν ὅπερ Μιδδλεσμπρο διὰ Πουέρτο "Ορντός ἐπόδισεν εἰς Φόλιασθ με ζημιάς εἰς τὴν πρώρων του, συνεπεία συγκρούσεως του με τὸ βελγικὸν δεξαμενόπλοιον «Εσσο». Αντιερπτα, 20 μίλια N. Δ. τοῦ Σαΐν Κάθρην Πόιντ.

(Άπρ. 5)

«ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ» (Κοσταρ.): Ήσησ οδησσού διὰ Καλκούταν ἐπόδισεν εἰς Λάς Πόλας πρὸς ἐπιθεωρησῶν τῶν λεβήτων του.

(Άπρ. 11)

«ΑΡΑΛΗΣ» (παναμ.): Απὸ Χάμπτον ρόδω διὰ Γιογκόμαν προσήγγισεν εἰς Κριστούπολ πρὸς έπισκευὴν τοῦ λεβήτος. Θά ὄντεχρωτη τὴν ΙΙην Απριλίου συνχιονιστὸ τοιούτοιο τε.

(Άπρ. 9)

«ΦΑΝΚΟ ΛΙΖΙ» (παναμ. δεξαμ.): Έδεξανεισθή εἰς Νέαν "Υόρκην πρὸς έπισκευὴν διαφόρων ζημιῶν του ἐκ προσάρξεως κατά τὴν 9 Φεβρουαρίου (Μαρτ. 29)

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Εσημείωτας κάρφων ἡ ναυλαγορά κατά τὸ διαρρέων α'. 150ήμερον τοῦ 'Απριλίου. Οι ναῦλοι πρὸς τὴν κατίσιαν ἐστράφασαν. Τὸ φορτία τῶν γαιανθράκων εἰς εὐτρίπτα μὲν κίλαρκο προσειρέστο, λόγῳ και τῶν χαμηλοτέρων ναύλων, χωρὶς ὄμως και νόλα τοιούτων συγκρατήσουν τὴν ύποτιμησιν. Κατὰ 5—6 σελλίνια ὀλιγάτερον ἐπηρώθησαν ὅπλα τοιούτων γαιανθράκων ὃπερ τὸ Χάμπτον Ρόδης διὰ τὸ Κόντινεν (64/6—65/— διὰ τὸ Ρόττερνταμ). Αἱ υπονομώσεις (relet) κατὰ 4 σελ. ἡσαν υπηρότεραι. Διώσκο συνεχὴ τοξίδια (ὑπονομώσεις) ἐπηρώθησαν 70)— μὲν ἐναρξίν "Ιεύλιον—Αὔγουστον. Διὰ τὴν Λισσαβώνα ὅπλα τοιούτων γενέντος δολ. 9.50 και τὴν Ιαπωνίαν δολ. 20.50 (Μάϊον).

Αἱ προβλέψεις δεδομένης τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάκης τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου ὃπερ τὴν Δυτ. Ηύρωπον (εννία εκαπτωμέρια τὸν τοῦ θεατῶν θύ εἰσαγάγουν αἱ ἔξι χώραι τῆς Κοινοπραξίας Χάλυβος και Γαιάνθρακος), διὰ διαγράφουν κατάστασιν δυσκολον διὰ τὸ πλοίο. Οι ναῦλοι δὲ στορεοποιηθοῦν περὶ τὸ κρατούντο τῶν παράγοντα τῆς ζητήσεως τῶν στοφτίων. Αὐτὸν δὲν φαίνεται κατὰ τὸν τοράντον τοῖς παράγοντα τῆς ζητήσεως τῶν στοφτίων. Αἱ προσφέρουσεν διατάσσουν δολ. 12—. Αἱ πράται ἐπίσης διατάσσουν διὰ τὴν μεταφοράν εἰς Πολωνίαν καναδικῶν σιτηρῶν ἐκυκλοφόρησαν, μὲν προσφέρονταν ναύλων δολ. 12 ἀπὸ τὸν "Αγίον Λαυρέντιον. Εἰς 22 υπότεροι λεγίζονται τὸν ἀμέσως φορτωθεὶς φορτία τοῦ τούς ἀντοτολικοὺς και τοὺς δυτικοὺς λιμένας τοῦ Καναδᾶ.

Τὰ πολαιοστόρα — παράγων σημαντικὸς διὸ τὴν ἀπασχόλησην τοῦ φορτηγοῦ πλοίου — μὲ περισσότερας διατάσσου διὰ τὸ Κόντινεν και τὴν Ιαπωνίαν. Φαστά ποτὲ τὸν Τάμπον δι' Ιαπωνίαν δολ. 19.25 (Μάϊον—Ιούνιον).

Ημερος κατάστασις διετηρήση εἰς τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν, λόγῳ τῆς ἀνυπορίας διατάσσων διὰ στηρά. Διὰ Μάϊον ἐπηρώθησαν δολ. 14.50 δι' Ιαπωνίαν και διὰ Μάϊον—Ιούνιον διὰ Καλκούταν 165 σελ. Ξελεία δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 22 δολ. και φορτίον (Μάϊον—Ιούνιον) διὰ τὴν Νότιον Αφρικήν ἐκλείσθη εἰς τὰς 262 χιλιόδες δολ. φίο. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας μὲ δόλιας διατάσσου. Διὰ τὴν Αγγλίαν ἐπηρώθησαν 107).

Αἱ ἀγοραὶ τῆς "Απω Ανατολῆς ἐν ἡρεμίᾳ και χωρὶς προβλέψεις διὰ τὴν ζωηροτέραν τῶν κίνησιν. Απὸ τὴν Ανατολαδίαν, (ἀνατολικοὶ λιμένες), στηρά δι' Αγγλίαν εἰς τὰς 205)— τοῦ Ιανουάριον. Απὸ τὴν Δυτ. Αύγουστον δι' Ιανουάριον δολ. 120—. Αἱ πράται διατάσσου διὰ τὴν Μεσογείου και τὸ Κόντινεν. Οἱ προσφέρομενοι ναῦλοι ἀνάλογοι πρὸς τὴν γενικὴν ὑποτιμητικὴν τασιν τῆς ὁγράς. Απὸ ἀνατολικοὺς λιμένας Ινδίων διὰ τὴν Κωνσταντζαν ἐπηρώθησαν 123)6 και ἀπὸ τὸ Μαυράς δι' Ιαπωνίαν προσφέροντα 122)6. Αραδόσιτος ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἐπη-

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

"PARNASOS, 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

ριθήν 100) — (Μάιον—Ιούνιον) διά τό Κόντινεντ, εκοσισιά σηλίνια κάτω από τός προ μηνός ναυλώσεις.

Τά τάχινος—τασφέρες με όρκετην κίνησιν. Κυκλικά ταξίδια Δυτ., Αφρικής έπληρωσην 42)6 — 47)6 ανάλογως πλοίους και καυσίμου. Κυκλικόν «Απω Ανατολής 37) — Διετής χρονοσύλωσις (στηρά Μπούγκε) έπληρωση 43) — (δηζελόπλοιον) και 40) — διά τρεις ή τέσσερας μήνας διά σκάφους αναλίσκου πετρέλαιον.

Τό μεσογειοκά μεταλλεύματα με όρκετος διαταγάς. «Από Μπούζ διά Μίντλεσπρ προ 42) — διά τρεις ή τέσσερας μήνας διά σκάφους αναλίσκου πετρέλαιον.

Τό μεσογειοκά μεταλλεύματα με όρκετος διαταγάς. «Από Μπούζ διά Μίντλεσπρ προ 42) — διά τρεις ή τέσσερας μήνας διά σκάφους αναλίσκου πετρέλαιον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταδιαρεώτερά ή άγορά, λόγω ζητήσεως σκοφών από ναυλώστες έκτος τών μεγάλων έπιπεριον. Τό ζηγός τονάς έπληρωση ναυλώσους καλυτέρους. Ζητησίς έπισης καλή έπιμελέσθη είς τόν ομέρικανον τομέα, προβλεπται δέ ότι και σι μεγάλους έπιπεριον θή επονέθουν δίων προσεχώς είς τόν υπόρουν διά τών ναυλώσουν σκαφαν. Ή άσεσαιστης περι τόν Διώρυγα όποτελεσ περάγοντα αναστατικόν τής εύρυτέρας κινήσεως τής ναυλαγοράς. Σουρδοί ναυλώσου εκείσοντα σύρκετα σκάφη με ναυλώσου γύρω τών 40 — 45 % πλάνων τής Κλίμακος. «Από τόν βορειοανατολικόν τομέα έπληρωσην ναυλώσου διά πρώτην φορά ή πλάνων μηνών κάτω του ομέρικανον ναυλογίου 15 %. Τό άκτοπλοκά με ξωροτρόφον κίνησιν έπληρωσην 5—15 % πλάνων τον ιανθολογίου. Ιόπωνες και Αμερικανοί φορτωτοί ένωνται σκάφη από τόν Περιοράν Κόλπον είς τά 15 % έως 25 % πλάνων τού ομέρικανον ναυλογίου.

«Από τόν Μαύρων Θάλασσαν έπληρωσην 45% πλάνων τής Κλίμακος, ίσως δέ και περισσότερα. Η έμφανισις είς τάν άγοράν προσκύνει τάνερης ποικιλά προσκολετες σχόλια. Η πολιτική σκοπιμότης υπογραμμίζεται.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΑΓΟΡΑ

Μέ οίγας διαταγάς ένικ κυκλοφορία και με ζλειφίν γενικωτέρον διάθηλθε τό πρώτων ήμερων τού Απρίλιον. Μοναδικαί φορτωτοί ήσαν αί τών τοιμέντων εξ Ελλάδος δι. «Ερμύρων Λόλασσον είς τάν συνθήσεις τημάς. Μία διαταγή από Νοσοφορασίσην (τοιμέντων) διά Πόρτα Σουδάν έκαλύψθη διά σοβιετικού σκάφους. «Από τή Μήλου υπέρκρον δύο διαταγούν γύρω τών 3000 τ. έκαστη (βαρυτήν είς σακκευς) δι. Ένα ή δύο λιμένας Περσικού Κόλπου, με φορτωσιν 10—25 Μαίου ή μια και 5—25 Ιούνιου ή έτερα, προσεφέροντο δέ 117)6, με 2)6 φορτωτικά και 6) — έκφορτωτικά. Ένωνταν διά τό πάστρα σκάφη: «Ιόνιον εξ Οδησσού 1400 τόν. γαιανθράκων διά Πειραιά 40), — Απρίλιον και είνι συνεχείς έπι Πειραιώς 1400 τόν. τοιμέντων διά Τζέδδαν 65) —, συνήθεις ήρους και «Σουσάννα Παπαδάτου από Σφάξ 3300 τ. φυσιφάτων διά Πειραιά 26), δημεσίας φορτωσις.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

«Εκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 11,000 τόν. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή «Αμστερνταμ 72) —, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις Απρίλιον.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 12,000 τόν. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή «Αμστερνταμ 70)6, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 5—21 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 14,000 τόν. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή «Αμστερνταμ 71)6, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις Απρίλιον.

«ΝΕΟΤΥΚΤΟΝ» (της έτ. «Τρίτων») από Χάμπτον ρόδες 14,000 τόν. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή «Αμστερνταμ 71) —, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 13—27 Απρίλιον.

«ΕΛΕΝΗ Β.» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικήν Ιούλιον δολ. 10, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 5 — 15 Απρίλιον.

«ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων διά Μόδι—Μερύρων ρέιντς δολ. 22,25, φορτωσις 1 Μαΐου—30 Ιουνίου.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 13,000 τόν. γαιανθράκων δι. «Ολλανδίαν—Βελγίου 71)6, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 10—21 Απρίλιον.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρην 12,500 τόν. γαιανθράκων δι. ένα δόλλαρινον λιμένα δολ. 22,25, φορτωσις 1 Μαΐου—30 Ιουνίου.

«ΑΜΠΑΡΜΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 13,000 τόν. γαιανθράκων δι. «Ολλανδίαν—Βελγίου 71)6, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 10—21 Απρίλιον.

«ΕΠΑΤΕΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ» από Χάμπτον ρόδες 12,500 τόν. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή «Αμστερνταμ 71)6, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις Απρίλιον.

«ΕΜΠΑΡΛΙΝ» (λιβερ.) από ομέρικανον λιμένα «Ατλαντικού 9800 τόν. σίτοις δι. ένα λιμένα Γιουγκοσλαβίας δολ. 13,75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 20 Απρίλιον—15 Μαΐου.

«ΠΙΟΝΙΡ» (πανωμ.) από ομέρικανον λιμένας «Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας) 9800 τόν. γενημάτων δι. ένα γιουγκοσλαβίανον λιμένα δολ. 13,75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 10—30 Μαΐου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» από ομέρικανον λιμένας «Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας) 9500 τόν. πολαισισθρων (475,000 κ.π. διά δέματα) δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ—Αμστερνταμ—Τερνέουζεν ή Γάνδην, κατ' άποκοπή δολ. 150,000 φίο, φορτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΚΑΣΟΣ» από ομέρικανον λιμένας Κόλπου 8000 τόν. γενημάτων δι. Ιράν δολ. 28,50 (μέσω Κείπη) ή δελλ. 25,50 (μέσω Σούεζ), με 1 δολ. φορτωσιν και 750 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (πανωμ.) από Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ—Αμστερνταμ—Τερνέουζεν ή Ζεμπρούγκε 72)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις διά γερμανικόν λιμένων θορείων Θαλάσσης 73)6, με

2500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντς 9400 τόν. πολαισισθρων (475,000 κ.π. διά δέματα) δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ—Αμστερνταμ—Τερνέουζεν ή Γάνδην, κατ' άποκοπή δολ. 155,000 φίο, φορτωσις Απρίλιον.

«ΒΑΣΙΛΗΣ» (Κοσταρ.) από Νόρδερν ρέιντς 9500 τόν. γενημάτων δι. ένα Γιανγκοσλαβίανον λιμένα δολ. 13,75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 20 Απρίλιον—5 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντς 14,000 τόν. γενημάτων δι. ένα γιανγκοσλαβίανον λιμένα δολ. 13,75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 5—20 Απρίλιον.

«ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ» (πανωμ.) από Νόρδερν ρέιντς 9800 τόν. γενημάτων δι. ένα γιανγκοσλαβίανον λιμένα δολ. 13,75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 18 Απρίλιον—5 Μαΐου.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (πανωμ.) από ομέρικανον λιμένα δολ. 280,000 φίο, φορτωσις 8—20 Απρίλιον.

«ΜΙΧΑΗΛ Κ.» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρην 10,500 τόν. γαιανθράκων, φορτωσις δι. «Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ 70)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 12—15 Απρίλιον.

«ΣΤΡΙΤΟΝΙΑ» από Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρην 9500 τόν. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σπάτζιαν, Μπανιόλη δολ. 10, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 10—12 Απρίλιον.

«ΝΑΥΛΟΣΜΟΥΝΟΝ» (μέ έλληνηκ σταρία) από Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρην διά τήν μεταφοράν 30,000 τόν. γαιανθράκων είς Τεργέστην—Ριγίεκαν ή Βενετίαν δολ. 12,15, με 2500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών είς Τεργέστην ή 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών είς Ριγίεκαν—Βενετίαν, φορτωσις δι. Άμερίσραν—Ρότερνταμ—Αμστερνταμ ή Ζεμπρούγκε 70)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 1—31 Οκτωβρίου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» (ελληνικον) από ομέρικανον λιμένας Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας) 9200 τόν. πολαισισθρων (468,000 κ.π. διά δέματα) δι. Αγγλίαν κατ' άποκοπήν λίρας 53,000, φίοιν από ομέρικανον λιμένας Νοτιού Ατλαντικού και ή Σαδόνων λίρας 54,000, λίραιν από δύο λιμένων φορτώσεων ή διά δύο λιμένας έκφορτωτων 900 λίραις έτηρα, φορτωσις 20 Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» από Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρην 9300 τ. γαιανθράκων διά Βενετίαν—Τεργέστην—Ριγίεκαν δολ. 12,25, με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 26 Απρίλιον—21 Μαΐου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ.» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι. «Αμερίσραν—Ρότερνταμ—Αμστερνταμ ή Ζεμπρούγκε 70)—, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 18 Απρίλιον—6 Μαΐου.

«ΑΡΓΚΟΒΑΝ» (σημ. διγύλικη) από ομέρικανον λιμένας Κόλπου 9400 τ. πολαισισθρων (475,000 κ.π. διά δέματα) δι. Ίστανπονίαν, κατ' άποκοπή δολ. 280,000 φίο, φορτωσις 10—30 Απρίλιον.

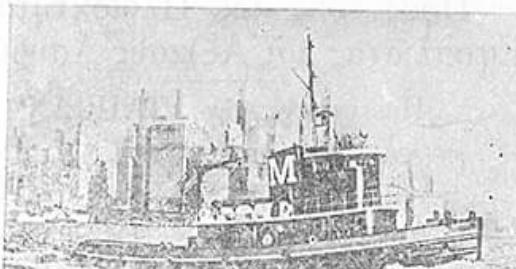
«ΣΥΓΜΦΟΝΥ» (λιβερ.) από ομέρικανον λιμένας Κόλπου 9500 τ. γενημάτων διά Βρετανίας δολ. 12, φορτωσις Απρίλιον—Μάϊον.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» από ομέρικανον λιμένας Κόλπου 9500 τ. όρυξες είς σάκκους δι. Ίνδονησίαν, δολ. 28, φορτωσις Απρίλιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΑΝΤΙΕΙΤΟΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδες 14,000 τ. γαιανθράκων φορτωσις 15—30 Απρίλιον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (σημ. κ. κ. Λαιμού) από Χάμπτον ρόδες 14,000 τ. γαιανθράκων δι. Αμερίσραν—Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ—Τερνέουζεν—Γάνδην.

«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"

τικών, όφιον διά γερμανικόν λιμέναν Βορείου Θαλάσσης 70)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΠΟΛΙ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 11.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερικήν 70)—, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. «Τρίταν») ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέριον δολλ. 9.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέριον δολλ. 9.75, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Χάμπτον ρέιντζ δολλ. 12.25, όφιον δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν δολλ. 12, όφιον 'Αγγλίαν 95), φόρτωσις 25 'Απριλίου-5 Μαΐου.

«ΒΙΡΤΓΙΝΙΑ» (λιβερ.) ἀπό Νόρτερν πρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ, κατ' ἀποκοπή δολλ. 155.000 φίο, όφιον ἀπό άμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού δολλ. 153.000 φίο, φόρτωσις 26 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» ἀπό Νόρτερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΑΥΓΑ» (λιβερ.) ἀπό Νόρτερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΘΘΩΝ» (νεότεκτον) ἀπό Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν 64)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών (τρία συνεχή ταξίδια, έναρξης 'Απριλίου.

ΝΑΥΟΣΥΜΦΩΝΟΝ (με τὴν ἑτ. Λύρα) διά τὴν μεταφοράν ὅπο Χάμπτον ρόδις 60.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν 64), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, έναρξης 'Απριλίου—Μαΐου καὶ λήξης Δεκεμβρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.» (παναρ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Ιαπωνίαν, δολλ. 28 φίο, φόρτωσις 21—25 'Απριλίου.

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. ἀράβοσιτού διά Νότιου Κερέαν δολλ. 22.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Απριλίου—20 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 13.000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 65)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 8000 τ. γαιανθράκων διά Ρίου 'Ιανέριον δολλ. 9.75, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΔΙΡΦΟΥΣΣ» ὥπο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν 64), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 'Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ κ. Κ. Λώτ) ὥπο Χάμπτον ρόδις δι' Βαλτιμόρην 9500—11.500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερικήν—Ρόττερνταμ δι' Τερένουζ 70) (συνεχὴ ταξίδια διὰ δύο εκατοντάρια) μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, όφιον διά Βόρειον Γαλλίαν 77)—, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, ἔτα φόρτωσιν ἀπό Φιλαδέλφειαν 1)— ἔξτρα, ἔναρξης Ιούλιον—Αγούστου.

«ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ειδονέασθ 95)—, φόρτωσις 1—11 Μαΐου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (Κοσταρίκας) ἀπό 'Αγιον Λαυρεντίου 9500 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος διά Δυτικήν 'Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπή δολλ. 165.000 φίο, φόρτωσις 18—30 'Απριλίου.

Ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΝΕΔΩΝ» (ἡ ἔπειρον) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9800 τόν. γεννημάτων διά Βορεάλην 180)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15—29 'Απριλίου.

«ΑΛΙΚΗ» ἀπό ἣν δύο λιμένας Καλιφορνίας 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Ιαπωνίαν, δύο λιμένας μεταξὺ Ναγκασάκι—Μουρόραν ρέιντζ, κατ' ἀποκοπή δολλ. 205.000 φίο, όφιον διά Φορμόζαν δολλ. 225.000 φίο, φόρτωσις 15 'Απριλίου—3 Μαΐου.

«ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΛΛΤ» (παναρ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων, γεννημάτων διά Βορεάλην 175)—, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 8—20 Μαρτίου.

«ΓΚΑΛΛΟΓΟΥΑΙΝ» (λιβερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. παλαιοσιδήρων δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπή δολλ. 204.000 φίο, όφιον ἀπό Καλλιφορνίαν δολλ. 206.500 φίο, φόρτωσις 20 'Απριλίου—3 Μαΐου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΗΜΕΝ» (οημ. ἀμερικ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων διά Καράτας δολλ. 30, φόρτωσις 25 'Απριλίου—25 Μαΐου.

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

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

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ
ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ: 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

«ΤΖΩΝ Κ.» (σημ. ἀμερικ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων διά Χίλιην δολλ. 19.75, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων διά Χίλιην δολλ. 13.25, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΠΙΤΣΑ Χ.» (λιβερ.) ἀπό Βαγκαύδηρη ἡ Νιού Ούεστριντερ 9500 τ. θεικής ὄμιλης διά Μαντράς δολλ. 22, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

«ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ» (λιβερ.) ἐκ Καλιφορνίας 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Ιουνίου, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς ἑτ. «Οράιον») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων διά Ιανουάριαν δολλ. 14.25, όφιον κρίθην δολλ. 14.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων διά Καλκούτταν 167)6, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίου.

«ΚΑΙΤΗ Δ.» (λιβερ.) ἐκ Βρεταννικῆς Κολομβίας 10.000 τ. ξυλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν δι' 'Αγγλίαν δολλ. 21 φίο, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΜΑΝΟΛΙΤΟ» (Κεσταρίκας) ἀπό Σμαλκάλδεν, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Τρίνινταν 9500 τόν. βαζίτου δι' ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου δολλ. 6 ἀπό Σμαλκάλδεν καὶ δολλ. 4 ἀπό Τρίνινταν, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού 10.000 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματος δι' 'Ιουνίου, φόρτωσις 6—20 'Απριλίου.

«ΔΕΛΦΟΙ» (λιβερ.) ἀπό Ρεσιφ 9500 τόν. ζαχάρεως διά Χίλιην δολλ. 16, μὲ 750 τόν. φόρτωσιν καὶ 750 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» ἀπό άμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού 9500 τόν. παλαιοσιδήρων δι' 'Ιουνίου, φόρτωσις 6—20 'Απριλίου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) ἐκ Ρίου 'Ιανέριου 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρτερν ρέιντζ 6—20 'Απριλίου.

«ΣΥΜΦΟΝΥ» (λιβερ.) ἐκ Ρίου 'Ιανέριου 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρτερν ρέιντζ δολλ. 9 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. «Τρίταν») ἀπό Ρίου 'Ιανέριου 9500 τ. μεταλλευμάτων δι'

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 80501

άμερικανικόν λιμένα «Ατλαντικού (θυρείως τοῦ Χάττερας) δολλ. 8.35 φίο, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 'Ιουλίου.

'Εξ Αγγλίας—Κόντινεντ

«ΑΡΜΟΝΙΑ» (εχ. «Δάναπτρις») ἐκ Κορούνας 4000 τόν. λιπασμάτων διὰ Ρόττερνταμ 23)—, ὥμεσος φόρτωσις. «ΑΡΜΟΝΙΑ» ἀπὸ Ρόττερνταμ 4000 τόν. λιπασμάτων δι' 'Αλεξανδρειαν 58)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τόν. γαιανθράκων δι' ένα ελληνικόν λιμένα 52)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΛΜΟ» (παναρ.) ἐξ 'Αριδέρης 5000 τ. τοιμέντων καὶ γενικών εἰδῶν δι' ένας τρεῖς λιμένας μεταξὺ Βοιωτίας—Τοιτταγκόγκ ρέιντζ 130)— φίο, ένα λιμένα, μὲ 2/3 έξτης δι' ἕκαστον πρόσθετον λιμένα, φόρτωσις 1—25 Μαΐου.

«ΕΛΕΩΝΙΔΑΣ» ἐκ Λαονίδου 7000 ἔνας 7400 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Πόρτ Σουδάν 110)— (διά Σουεζή η 170) — (διά Κέιπη), φόρτωσις γκρές-τέρμης, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικων, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—20 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΓΙΑ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Ρόττερνταμ 1500 τ. γαιανθράκων διὰ Μεσοπόνταν 25)—, φόρτωσις 25 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΗΝ» (Κοσταρίκας) ἐκ Λαονίδου 7000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Μπάστρον 125)— (μέσω Σουεζή η 185) — (μέσω Κέιπ Τάουν), φίο καὶ στόσουεντ, φόρτωσις 12—20 'Απρίλιον.

'Εκ Μεσογείου καὶ 'Αδριατικῆς

«ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ» ἀπὸ Σμύρνην 1500 τόν. ἐλαιοπλακούντων διὰ Κωνστάντζαν 37)6, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΟΥΑ» ἀπὸ Καλόμας καὶ Γύθειον 1350 τόν. ἔγγωριων προϊόντων δι' 'Αλεξάνδρειαν δολλ. 5.50, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» ἐξ Νεαπόλεως καὶ Κατάνης 1500 τόν. γενικών εἰδῶν δι' 'Αλεξάνδρειαν, κατ' ἀποκοπή δολ. 10.000, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΕΙΡΗΝΗ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Καλαμάκι 2500 τόν. ἐσπεριδοειδῶν δι' 'Οδησσον δολλ. 8.50, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΝΑΗ» ἀπὸ Βενετίαν 2000 τόν. θεικῆς θμμωνίας διὰ Χαλκίδα 23)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΣΩΤΗΑ Τ.» ἀπὸ Θεσσαλονίκην 750 τόν. δισφόρων εἰδῶν διὰ Βηρυττόν, κατ' ἀποκοπήν λίρας 3500, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» ἐκ Βηρυττού 1000 τόν. γενικών εἰδῶν διὰ Πόρτ Σουδάν λίρας 3000 ὄψιν διὰ Μασσάδαν λίρας 3500, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΙΩΝΙΟΝ» (σημ. Λιβανοῦ) ἀπὸ Ιτίαν 1500 τόν. μεταλλευμάτων βιάζιτου διὰ Χερσόνηα 24)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.» ἐξ Πειραιῶν 1200 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Πόρτ Σουδάν 65)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» ἐξ Πειραιῶν 1700 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Τζέδδαν 65)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΝΑΗ» ἀπὸ Κόλπου 'Ελευσίνος 2000 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Πόρτ Σουδάν 60)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἀπὸ Στρατονί 3600 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Βραΐλαν 27)—, φόρτωσις όρχας 'Απρίλιον.

«ΡΙΤΑ» ἀπὸ Νεάπολιν 2000 τόν. ὀλεύρων διὰ Τζέδδαν, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 8500, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.» ἀπὸ Δυρράχιον 2000 τόν. ἀσφάλτου διὰ Μαύρην Θάλασσαν δολ. 6 ὄψιν διὰ Βραΐλαν 6.50, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΓΙΑ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Σφαδή η Σουσά 820 τ. χορτονομῆς διὰ Μόστου 138)9 φίο καὶ στόσουεντ, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (ὑπὸ τάιμ-τσάρτερ) ἐκ Τουρκίας 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (θυρείως τοῦ Χάττερας) δολλ. 9.35, ὄψιν διὰ Μόστηλ 9.85 φίο, μὲ 600 τόν. φόρτωσιν καὶ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (Κοσταρίκας) ἐκ Κωνστάντζαν 7000 τόν. τοιμέντων διὰ Πετρικὸν Κόλπον 117)6 φίο, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ» ἀπὸ Κωνστάντζαν 2200 κ.μ. ξυλείας διὰ Βηρυττόν 38)—, ὄψιν διὰ Λαττάκια 40)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Νοβορωσίσκην 1400 τόν. κριθῆς διὰ Πειραιᾶ 50)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΡΓΑ» ἀπὸ Κωνστάντζαν 1800 κ.μ. ξυλείας διὰ Λαττάκια 38)— τὸ κυβικὸν μέτρον, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.» ἀπὸ Κωνστάντζαν 2000 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Τζέδ-

δαν 80)— (συνεχὴ ταξίδια), ξυλείας 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.» ἀπὸ Κωνστάντζαν 2000 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Πόρτ Σουδάν 90)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΗ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Κωνστάντζαν 2100 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Πόρτ Σουδάν 90)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἀπὸ Γαλάται 4300 κ.μ. ξυλείας διὰ Γκάροτον 86)—, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ» ἀπὸ Κωνστάντζαν 2000 κ.μ. ξυλείας δι' 'Ελλάδα δολ. 4.50, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΔΙΟΓΙΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» ἀπὸ Κωνστάντζαν 4400 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' ένα λιμένας Ούμη Σαδίο—Ντομάρι—Κούδετη η Μπαχρέην 110)— φίο (διά Σουεζή), φόρτωσις 10—25 'Απρίλιον.

'Εξ Αὐστραλίας, Ινδιῶν καὶ 'Απώ Ανατολῆς

«ΒΕΡΓΚΜΟΝΤ» (σημ. ογγύλικη) ἀπὸ Καλκούπιαν 2300 τόν. γαιανθράκων διά Στιταγκόνης 53)6, μὲ 1/6 στοιβακτικά καὶ 3)— ἐκφόρτωτικά (δύο συνεχὴ ταξίδια), ξυλείας 1 'Απρίλιον.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἀπὸ Μορμουγκάδα 9500 τόν. μεταλλευμάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 16.70 φίο, μὲ 700 τόν. φόρτωσιν καὶ 1500 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Απρίλιον—20 Μαΐου.

«ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ» λιβεριανὸν (ῆ έπερον) ἀπὸ Μορμουγκάδα 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Γένοβαν δολ. 14.40 (μέσω Σουεζή) ἢ δολ. 20 (μέσω Κέιπη), μὲ 700 τ. φόρτωσιν καὶ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» (λιβερ.) ἡ έπερον, ἀπὸ Μορμαγκόδα 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Γένοβαν δολ. 14.40 (διά Σουεζή) ἢ δολ. 20 (μέσω Κέιπη) μὲ 700 τ. φόρτωσιν καὶ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 17 'Απριλίου—12 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ» ἀπὸ ένα δύο λιμένας ἀνατολικῆς ἀκτῆς 'Ινδιῶν 6000 τ. μεταλλευμάτων διά Κωνστάντζαν 123)6 φίο, φόρτωσις 11—15 'Απριλίου.

'Εκ παντοίων ἀλλών ἀγορῶν

«ΚΡΙΟΣ» ἀπὸ Κοσταλοκόσκος 5500 τόν. θείου δι' Αμβέρσαν δολ. 13.30 φίο, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΑΛΕΜΕΡΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Πουέρτο Καμπέλλο 6800 τόν. ζαχάρεως διὰ Βορδώ—Ρόττερνταμ ρέιντζ 113)6 ένα λιμένας η 115)6 δύο λιμένας, φίο καὶ στόσουεντ, μὲ 750 τόν. φόρτωσιν καὶ 250 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 17—30 'Απριλίου.

«ΜΑΙΡΟΥΛΑ» ἀπὸ Πόρτ Σουδάν 1350 τόν. διαφόρων εἰδῶν διὰ Μαύρην Θάλασσαν 42)6, ὄψιν Βραΐλαν 45)—, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΑΥΣΙΣ» ἀπὸ Μασσάδαν 2400 τόν. βαμβακούσπορου διὰ Γένοβαν 105)—, λάνιερες-τέρμης, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» ἀπὸ Πόρτ Σουδάν 1700 τόν. φυστίκια διὰ Βενετίαν, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 7700, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ» (εχ. 'Πίγεος) ἀπὸ Αρχάγγελον 730 στάνταρτς ξυλείας διὰ Μπιστού Σαννέν 375)— (δύο συνεχὴ ταξίδια), ξυρξίς Μάιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἐξ 'Αρχαγγέλου 980 στάνταρτς ξυλείας δι' ανατολικήν ἀκτῆν 'Αγγλίας 345)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» ἀπὸ Σαράγκα 4000 τόν. φωσφάτων διὰ Κολόμπο 130)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΙΤΑ» ἀπὸ Πόρτ Σουδάν 2000 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Μαύρην Θάλασσαν 42)6, ὄψιν Βραΐλαν 45)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΝΥΜΦΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Κέιπ Τάουν—Ντάρυπτον 9800 τ. ἀραβοσίτου δι' 'Αμβέρσαν—Αρδεύρων ρέιντζ 100)—, ὄψιν διὰ Ρόττερνταμ 113 ἐπὶ Ελαττον., μὲ 3000 τ. ἐκφόρτωσιν «γκρές-τέρμη», φόρτωσις 25 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΑΜΥΡΙΑΝ» (δύσινος) ἀπὸ Τερμινάδας 'Αιλάνης 9500 τ. πολαιοισιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διὰ Γεωργίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 210.000 φίο, ὥμεσος φόρτωσις.

«ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ» ἀπὸ Μπεζίρων 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (θυρείως τοῦ Χάττερας) δολ. 14.40, φόρμη, μὲ δολ. 1.20 δι' ἐκφόρτωτικά, φόρτωσις 18 'Απριλίου—3 Μαΐου.

Αἱ χρονοναυάλωσεις

«ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιβερ.) 10.750 τόνων (l-w. (490.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλλών, μὲ κατανάλωσις 26 ἔως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διὰ ταξίδιον ἀπὸ Κόντινεντ εἰς 'Ινδονησίαν, 45)— ποράδοσις εἰς 'Αμβέρσαν 22—30 'Απριλίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένας 'Ινδονησίας.

«ΣΑΡΠΙΖΑ» (παναρ.) 10.800 τόνων (l-w. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλών, μὲ κατανάλωσις 26 ἔως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διὲ ένα ταξίδιον Ειρηνίκου, δολ. 6.50, ξαρξίς μεσαν 'Απριλίου.

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)

Evaporators (salt water)

Coils (heat exchange)

Coils (water heater)

Liners (bronze)

Heat Exchange

Rope, Manila

Wire

Anchors

Chain (anchor)

MANILA and WIRE ROPE DELIVERED FROM STOCK AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Adress: AMTADISC

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

125 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

«ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ» (σημ. άγγλική) 9050 τόνων d.w. (457.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον από αμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού εἰς 'Απω-'Ανατολήν δολ. 10.50, παράδοσης εἰς λόδη 'Αντζέλες 5—10 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης εἰς 'Ιαπωνίαν.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον από 'Αργεντινή διά Νόρδερν ρέιντς, μεσώ δυτικής όκτης Νοτίου 'Αμερικής δολ. 14.75, παράδοσης εἰς Μπουένος 'Αύρες, 'Απρίλιον—Μάιον, έπαναπαράδοσης εἰς αμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (θορείων τού Χάρτης).

«ΚΛΑΙΡΗ Τ.» (σημ. άγγλική) 10.500 τόνων d.w. (512.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον από Κόντινεντ εἰς Περιοχήν Κόλπου, 47(6), παράδοσης εἰς Κίελον 6—15 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσης εἰς λιμένα Περσικού Κόλπου.

«ΣΤΟΡΚ» (παναμ.) 10.900 τόνων d.w. (489.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον από Κόντινεντ εἰς Περιοχήν Κόλπου, 47(6), παράδοσης εἰς Ρουέν 28 Μαρτίου—5 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης εἰς λιμένα Περσικού Κόλπου.

«ΛΙΝΤΑ» (λιβερ.) 10.886 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά 7 έως 8 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 5.40, παράδοσης εἰς Κόντινεντ 'Απριλίου.

«ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ» (παναμ.) 10.976 τόνων d.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά 7 έως 8 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 5.40, παράδοσης εἰς Κόντινεντ 'Απριλίου.

«ΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (Κοσταρ.) 3335 τόνων d.w. (173.900 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 14 τόν. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά 7 έως 8 μήνας (ταξίδια τομέων 'Ινδιών') 50—, παράδοσης εἰς Κολόμπο 15—30 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης εἰς Κολόμπο.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (Κοσταρ.) 7606 τόνων d.w. (340.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 23 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά 7 έως 8 μήνας (μεταφοραί τομέων 'Ινδιών—Περσικού Κόλπου') 42(6), παράδοσης εἰς Κουβεΐτ 5—31 Μαΐου, έπαναπαράδοσης εἰς Κολόμπο.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. άγγλική) 9490 τόνων d.w. (532.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, με κατανάλωσιν 10 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον Δυτικής Αφρικής, 43(6), παράδοσης εἰς 'Αγγλίαν, Δουβλίνον, 'Αμερέσαν—Ρότερνταμ ή 'Αμεριτρόπου, 25 'Απριλίου—4 Μαΐου.

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον Εύρωπης—'Ιαπωνίας (μεσώ Νόρδερν ρέιντς) δολ. 6, παράδοσης εἰς Γιρδαλόρ, 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης εἰς 'Ιαπωνίαν.

«ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΑΔΑ» (λιβερ.) 10.850 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον 'Ινδιών—'Ιαπωνίας (εξαιρουμένου τού Μαρμαριγάδα) 44—, παράδοσης εἰς Καρδάτοι 6—25 Μαΐου, έπαναπαράδοσης εἰς λιμένα 'Ιαπωνίας.

«ΓΚΡΑΙΝ ΣΟΥΖΑΝΝΑ» (σημ. άγγλική) 10.550 τόνων d.w. (512.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον 'Ιαπωνίας, 52(6), παράδοσης άμα τη διοδίου του υπό Τρίβαντρο, 18—30 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης εἰς 'Ιαπωνίαν.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΚΥΜΟ» (λιβερ.) ἐκ Καλιφορνίας 35.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 20% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης τέλη 'Απριλίου.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» (όνδορι) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Μπουένος 'Αὔρες 20 ½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης όρχας 'Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΤ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Μπουένος 'Αὔρες 20 ½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης όρχας 'Απριλίου.

«ΕΡΨΩΝ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά 'Ορνσκολντικ, 50% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλι, φόρτωσης τέλη 'Απριλίου.

«ΣΑΒΙΝΑ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίας (συνεχή ταξίδια ἐπὶ δύο λιμένας μήνας) 40% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, ξενοβίζες έντος τού 1957.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΠ-Ι-Σ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης ή Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά 'Αγγλίαν—'Κόντινεντ 30% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, όφιον διά Μεσόγειον 15% ἐπὶ πλέον τῆς δύο ταξίδιας φόρτωσης 10 'Απριλίου.

«ΕΝΔΙΚΟΣ» (εχ 'Λίμπούσιου) 12.478 τόνων d.w. (τάιμ-τοάρτερ διά πέντε έτη) δολ. 4.20 (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν), ξενοβίζες Μάϊον—'Ιούνιον.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ» (παναμ.) ἀπό Βενεζουέλλαν 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά

Ντογκές 45% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού Σκείλι, φόρτωσης 28 'Απριλίου.

«ΧΡΥΣΗ» (λιβερ.) ἐκ Καλιφορνίας τού πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 10% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Μάϊον.

TANKER Τ.2 (τού κ. Νιάρχου) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 25% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 28 'Απριλίου.

«ΧΑΡΙΟΤ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 36.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 20% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 13 'Απριλίου.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΩΥ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά Σαυδίαν 40% ἐπὶ πλέον τού Σκείλι, φόρτωσης 20 'Απριλίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ-Ι-Π» (λιβερ.) ἐκ Καλιφορνίας 26.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 5% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, ζόν διά 36.000 τ. εἰς τὴν βάσιν τού ναυλολογίου, φόρτωσης τέλη Μάϊον.

«ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ» (παναμ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 39.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 17% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης τέλη 'Απριλίου.

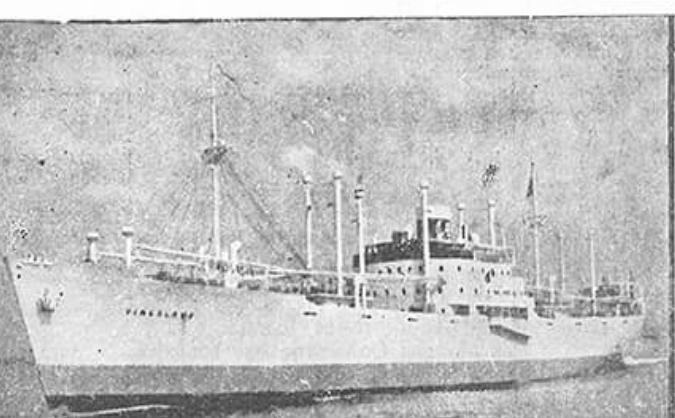
«ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ» (παναμ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Μπουένος 'Αὔρες 0.3% ἐπὶ έλαττον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 17 'Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 19.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Διό Φορρόζαν 17% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου (μὲν τοὺν ναύλον εἰς δοδλάριο) ή 20% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου (μὲν ναύλον πληρωτέον εἰς λίρας), φόρτωσης 24 'Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-Ι-Λ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 21.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά λιμένας Ατλαντικού (θορείως τού Χάππερας) 15% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 20 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-Ι-Τ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικού Κόλπου 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά 'Ιαπωνίαν 15% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 10 'Απριλίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Λ.» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (θορείως τού Χάππερας) 17½% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης μέσα Μαρτίου.



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

A.S.M.E.N.

AN. ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΥΠΟΤΗΝ ΑΙΓΑΙΔΑ ΤΗΣ ΠΑΝΕΑ. ΕΝΩΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Φέρεται εἰς γνώση τῶν υποψηφίων 'Ατμομηχανικών καὶ M.E.K. Γ'. Τάξεως, ότι ηρχισσαν τὰ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ διά τὴν Α'. 'Εξεταστικήν Περίοδον τού Αύγυστου στον 1957.

'Η ύπό τῶν Φροντιστήριων τῆς A. S. M. E. N. ΠΛΗΡΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΣ τῶν υποψηφίων, ἀπότελει ἔγγυησιν διά τὴν ΑΣΦΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ τῶν εἰς τὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος

'Ιανουαρίου ΟΥΔΕΙΣ ΑΠΕΡΡΙΦΘΟΥ.

Διὰ τοὺς προσερχόμενους βραδύτερον, τὰ Φροντιστήρια τῆς A. S. M. E. N. παρέχουν συμπληρωματικὰ μαθήματα καὶ ἔγγυωνται διά τὴν πλήρη κατάτοιςίν των.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑΙ:

1) Πανελλήνιος "Ενωσις Μηχανικών E. N. — Μπουμπουλίνας 21 — Πειραιέως, Τηλ. 42.144.

2) Διδακτήρια A. S. M. E. N. — Εύριπιδου 3 — Εύαγγελιστρίας — Πειραιέως, Τηλ. 40.849.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. Κάρυκα Όσεανικα	56	11350	είς Γκρήνοκ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	διήλθε Σουέζ 29 Μαρτ. διά Βούμβαην
ΑΓΙΑ ΖΩΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	είς Κωνσταντζάν 5 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Πειραιά 2 'Απρ. διά Κόλπον
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρα»	54	8450	διήλθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρών	18	2974	διήλθε Κωνσταντζάν 10 'Απρ. διά Κωνσταντζάν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διήλθε Κέιπ Τάουν 29 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X.' πατέρας	43	7231	άνεχ. Λίδερπούλ 26 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Γένοβαν 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρης	27	1887	άνεχ. Πειραιά 3 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κουφάτης	20	844	διήλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	διήλθε Κέραλατάρ 5 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 6 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	έφθ. Βαλτιμόρην 12 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άνεχ. Βρέμην 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	διήλθε Παναμάν 25 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψη»	42	7191	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής «Ανδρεάδης	44	7254	άνεχ. Χακοδάνην 2 'Απρ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	διήλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΚΗ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7229	είς ταξίδια Ανατολ. Μεσογείου
ΑΝΑΕΣ	έτ. «Αίναξ»	55	8332	άνεχ. Γλασκώνη 4 'Απρ. διά Τακοράντι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	άργει Πειραιά από 7 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διήλθε Φλάσιγκ 6 'Απρ. διά Τερνέουζεν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1556	διήλθεν Οράν 8 'Απρ. διά Μίδδλεσεμπρο
ΑΝΙΑ	Ίγκρ & Άπ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Αμβούργον 29 Μαρτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Μασαλίαν 2 'Απρ. διά Πειραιά, έφθ. 7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	άνεχ. Κόμπε 7 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΑΡΓΩ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	έφθ. Κορούνων 1 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2728	διήλθεν Αλέρας 24 Μαρτ. διά Αμουαίη Μπαίη
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	διήλθε Λός Αντζελέςς από 15 Μαρτ. διά Όζακαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημη. Γκούμας	39	1008	διήλθε Λάς Πλάμας 1 'Απρ. διά Τακοράντι
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρ Δρασκούλης	43	7176	έφθ. Μαντράς 1 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	άνεχ. Δουγκέρκην 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεχ. Κολόμπο 6 'Απρ. διά Καγκεσαντούραϊ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	διήλθε Θέουταν 4 'Απρ. διά Πειραιά, έφθ. 11
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πουταλί & Σία	11	1881	άνεχ. Αμβέρσαν 6 'Απρ. διά Ήνωμένης Πολιτείας
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Πειραιά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουν 7 'Απρ. διά Ελλάδα
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Χουέλδαν 8 'Απρ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Απρ. διά Θέουταν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Ριγιέκαν 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N. Λαμπτήρης	31	967	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Ριγιέκαν 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου	21	5728	διήλθε Κιουρασάο 29 Μαρτ. διά Θέουταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7233	άνεχ. Ηστχαν από 21 Μαρτ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	έφθ. Βούμβαην 6 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Πειραιά 5 'Απρ. διά Σουδάν
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	1/δε: «ΑΡΜΟΝΙΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2728	άνεχ. Τσάρλεστων 24 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διήλθε Ντακάρ 4 'Απρ. διά Τεργέστην
ΔΗΜ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Κούδαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	έφθ. Αστορία 1 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Ζεμπτρούκε 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε	55	6110	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 'Απρ. διά Γένοβαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	άνεχ. Βραζιλίαν 28 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4142	έφθ. Ριγιέκαν 8 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	έφθ. Κόπτε 1 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκαύη» Α.Ε.	44	7253	έφθ. Γένοβαν 8 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

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

ALSO IN DJIBOUTI MASAWA ASSAB ASMARA ADDIS ABBEBA ADEN (CAMP)
 P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 63 P.O.B. 1115 P.O.B. 312 P.O.B. 55
 Tel. 281 Tel. 187 Tel. 8 Tel. 488 Tel. 2311 Tel. 681

UNDER THE STYLÉ : -

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all Offices: "PHRONTIS", ISLAMIA

ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εις Γιοκοχάμαν 10 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1055	εις Σύρον ἀπὸ 22 Τεθρ., ἐπισκευὴ
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	57	7300	εἰς Ἰαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	39	6281	ἀνεχ. Κουβέιτ 6 Ἀπρ. διὰ Κόρραμ Σάχρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ἐλληνική» Καλλιμανωπ.	44	7207	δῆλος Σουέζ 6 Ἀπρ. διὰ Τζέδδαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	56	7510	ἀνεχ. Κοιλδοττάμ 21 Μαρτ. διὰ Σάμπειλλα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	56	7510	ἀνεχ. Χιούστον 8 Ἀπρ. διὰ Νέαν Ὁρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	43	7254	ἔφθ. Βόλον 6 Ἀπρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	43	7176	εἰς Πειραιά 6 Ἀπρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	43	7203	δῆλος Αγ. Βικέντιου 3 Ἀπρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	56	8000	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 7 Ἀπρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. Ἐπιχ.	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	εἰς Πειραιά 2 Ἀπρ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Ἐπιδαυροφ. Α.Ε.	43	7253	ἀνεχ. Δουγκέρκην 4 Ἀπρ. (διαταγάς)
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7251	δῆλος Λός Ἀντζελες 7 Ἀπρ. δι' Οζάκαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας — Κολύμβα	21	2369	ἔφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	ἀνεχ. Οζάκαν 26 Μαρτ. διὰ Πόρτλαντ (Ορεγκον)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Πατά — Ελευθερίανδρ.	17	3976	ἔφθ. Οδησσός 8 Ἀπρ. καὶ Πειραιά 11.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	ἔφθ. Νέαν Ὁρλεάνην 28 Μαρτ.
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτάλακης	08	1699	εἰς Χερσώνα 2 Ἀπρ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	ἀνεχ. Φλάμουθ 1 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΗΡΩΝ II	Δημ. Κουφος	44	1923	ἔφθ. Χαβάναν 5 Ἀπρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	δῆλος Οράν 28 Μαρτ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	ἔφθ. Γκάλθεστων 3 Ἀπρ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άπ. Πεζάς	56	8250	εἰς θέσιν 34 Β.—54 Δ., Ἀπρ. 2 διὰ Ρόττερνταμ
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	ἔφθ. Ρόττερνταμ 5 Ἀπρ.
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Ἀπρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	παραλιαδέμανταν, Μάιον
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. Φαφαλιού	56	9050	ἀνεχ. Νέαν Ὁρλεάνην 2 Ἀπρ. διὰ Κόντινεντ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. Ιγγλέση	42	7035	ἔφθ. Γένοβαν 6 Ἀπρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	ἀνεχ. Βεγκέζαν 1 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Ἀθηνᾶ» κλπ.	44	10441	δῆλος Γιβραλτάρ 7 Ἀπρ. διὰ Καραϊδείκην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7255	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Ἀπρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἔφθ. Ιψουΐτης 6 Ἀπρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	εἰς λιμένας Ισπωνίας 5 Ἀπρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	56	6330	ἀνεχ. Αμέρεσαν 1 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κολουκουντή	43	7229	ἀνεχ. Αμστερνταμ 1 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	δῆλος Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Ἀπρ. διὰ Δανίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	ἔφθ. Χιούστον 8 Ἀπρ.
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	ἄργει Πειραιά ἀπὸ 13 Ιαν.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7224	δῆλος Γιβραλτάρ ἀπὸ 12 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	ἔφθ. Αμέρεσαν 7 Ἀπρ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κοινδύλης	44	7253	ἔφθ. Αμέρεσαν 27 Μαρτ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	δῆλος Ντόρμπιταν 15 Μαρτ. διὰ Τζέδδαν
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	δῆλος Μοντεβίδεο 1 Ἀπρ. διὰ Εύρώπην
ΚΡΙΟΣ	Εμπειρίκος	45	3805	δῆλος Ντόρερ 8 Ἀπρ. διὰ Λήθη
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπερρόδ.»	20	6416	δῆλος Πούλο Μπόκου 21 Μαρτ. διὰ Περσικὸν
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανούς» Α.Ε.	43	7244	δῆλος Λήγ. Αντζελες 20 Μαρτ. διὰ Ναγκασάκι
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	ἀνεχ. Γρουελλ 3 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρρω»	56	9074	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Ἀπρ. διὰ Λάδσεντ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	ἔφθ. Μορμουκάν 7 Ἀπρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	δῆλος Λός Αντζελες 24 Μαρτ. διὰ Χιροχάτα
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λών	56	8450	ἀνεχ. Δουγκέρην 26 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΑΚΩΝΙΑ	Άλεξανδρος — Δούκας	25	964	δῆλος Σουέζ 6 Ἀπρ. διὰ Τζέδδαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	ἀνεχ. Χιούστον 28 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 1 Ἀπρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	εἰς λιμένας Ρίθερ Πλέιτ 8 Ἀπρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λπ.	22	1535	ἔφθ. Πόρτο Σουδάν 6 Ἀπρ.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	ἔφθ. Λορεντζό Μάρκες 8 Ἀπρ.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Ἀπρ. διὰ Γάνδην
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύλ. & Μ. Νομικός	43	7229	ἔφθ. Ρουέν 2 Ἀπρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α.Ε.	45	7176	δῆλος Σιγκαπούρην 3 ἔΑπρ. διὰ Τσιμπά
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώτη	17	2032	ἀνεχ. Σουαζ 8 Ἀπρ. διὰ Βενετίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδιού	19	3858	ἀνεχ. Μορμουγκάρο 28 Μαρτ. διὰ Πιομπίνο
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀνεχ. Νέαν Ορλεάνην 28 Μαρτ. διὰ Μπρεμερχάφεν
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιου	55	8526	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Ἀπρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	δῆλος Λός Αντζελες 5 Ἀπρ. διὰ Μόζι
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	ἀνεχ. Πούντα Καρτούν 28 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Ἀπρ. διὰ Γερμανίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	ἀνεχ. Χιούστον 27 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	ἀνεχ. Αμέρεσαν 22 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγγείου

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

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πρόκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Οθων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	δηλήθε Πόρτ Σαΐδ 27 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεούλας	20	6546	άνεχ. Νιούπορτ 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Φόλμουθ από 15 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγιώργης	23	1175	διηλθε Κων) πολιν 9 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκούντη	48	5500	εις Χάμπτον ρόδς 10 'Απρ.
ΜΑΤΡΩΟΖΟΣ	έτ. «Φοτάν»	57	9163	έθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	δηλήθε Πόρτ Σαΐδ 3 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ. διά Χάδρην
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάβες»	57	9200	άνεχ. Βολτιμόρην 5 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	έθ. Ρουέν 4 'Απρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Ευσταθίου	44	7176	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	54	2709	έθν. Τεργέστην 9 'Απρ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπο»	43	7176	δηλήθε Ρινινταντ 28 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ι. Μ. Καρράς	44	7247	έθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Σαουθάμπτον 7 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	άνεχ. Γιασάταν 1 'Απρ. διά Βομβάνη
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Αμβέρσαν 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΗΡΕΥΣ	Ήλ. Ε. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	άνεχ. Αμστερταμ 5 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 3 'Απρ. δι' Απω Ανατολήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	έθ. Κωνστάντζαν 11 'Απρ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 1 'Απρ. (διαταγάς)
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σπινά	43	7254	άνεχ. Οζάκαν 9 'Απρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	έθ. Αμστερταμ 28 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	εις θέσιν 38 Β.—32 Δ., Μαρτ. 26 διά Τουρκίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λάτ Πλάτα»	55	9250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1564	εις Πειραιά 12 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	Χρ. Σαρλής κλπ.	19	1023	εις μεταφοράς 'Ελλάδος—Αδριατικής
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9000	αναχωρεῖ έκ Μπρεμερχάφεν 17 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λάτ Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Ζευμπρούγκε 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7284	άνεχ. Νουμέδης από 14 Μαρτ. δι' Εύρώπην
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 26 Μαρτ. δι' Ελλάδα
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Απρ. διά Κοπεγχάγην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7235	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 25 Μαρτ. διά Κόμπτε
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	άνεχ. Ραγγούν 5 'Απρ. διά Τσιταγκόγκ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Τσάρλεστον 3 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	8479	έθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	I. Αντωνίου καὶ Σια	21	1001	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας	43	7258	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — X. Πατέρας	43	7250	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ	"Αν. Κανδηλιώτης	42	1445	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρικός	45	3822	
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοι Π. Γουλανδρή	44	11473	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς	44	7207	
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνιανς»	22	7053	
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κ.λ.π.	54	6129	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	S. τρ. Ανδρεάδης	43	10193	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάτ Πλάτα»	56	7232	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλόριο»	43	7124	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16566	
ΡΙΤΑ	Υιοι Σιγάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	
ΣΑΜΟΣ	Υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7176	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Nik. Παπαδάτος	22	2201	
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8800	
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	
ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφων Τυπάλδου	11	2255	
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	40	11672	έθ. Γενόβαν 8 'Απρ.
ΓΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	εις μεταφοράς M. Θαλάσσης—'Ελλάδος
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Κιουρασάο 3 'Απρ. διά Γκρότον
ΓΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπαταϊκό»	56	2745	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Πειραιά
ΓΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	έθ. Χάμπτον ρόδς από 18 Μαρτ.
ΓΥΡΑΙΟΣ II.	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	εις Σπαλάτον 8 'Απρ.
ΡΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	εις ταξίδια Περσικού—Ερυθράς
ΣΩΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίων»	57	9950	εις Κίελον ύπο συμπλήρωσιν
ΩΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	δηλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΡΥ	Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	δηλήθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Υμουνίτεν 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΞΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7246	δηλήθε Παναμάν 7 'Απρ. δι' Οζάκαν

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

ORION SHIPPING & TRADING C^{O.}, INC.
STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

80 BROAD STREET
NEW YORK, N.Y.

ΧΙΟΣ
 ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ
 ΧΡΥΖΑΝΘΗ Π. (δεξ.)
 ΨΑΡΑ

έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» 56
 'Απ. Πεζάς 55
 Α. Μ. Πρίντεζης 44
 έτ. «Νέα Τύχη» 45

10580
 8225
 1293
 7255

άνεχ. Μπράκε 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
 άνεχ. Καράτσι 1 'Απρ. διά Μελβούρνη
 εἰς Πειραιά 10 'Απρ.
 έφθ. Σάν Πέντρο 8 'Απρ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αθανάς»	21	3275	άνεχ. Βομβάρι 19 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Τάμπαν 29 Μαρτ. διά Οζάκαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγέλικα»	21	1173	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 6 'Απρ. διά Κων) πολιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	έφθ. 'Αγιον Βικέντιον 8 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΗ	έτ. «Ατίλα ντε 'Ορο»	24	2107	διήλθε Κέιπ Τάουν 2 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκρίνιδλα»	44	7210	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Ραγγούν 1 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	άνεχ. Κούπτε 6 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Φράγκος	21	6803	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 2 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	διήλθε Παναμάν 2 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	διήλθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Ερυθράν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνκα»	42	7223	άνεχ. Χάρδρην 5 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20250	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 17 Μαρτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιδ.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	εἰς Χάρδρην, από 13 Μαρτίου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	άνεχ. Μομπάσσα 13 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΔΡΙΑΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπτλικ»	53	13675	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλζουέρο»	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΖΟΥΡΙ ΚΟΣΤ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	άνεχ. Κιουρασάο 3 'Απρ. διά 'Αγ. Βικέντιον
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	διήλθε Γιβραλτάρ από 8 Μαρτ. διά 'Ινδιας
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενες»	44	7161	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΘΗΝΑ (λιδερ.)	έτ. «Πάμελ»	44	2893	διήλθε Θέουταν 6 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	εἰς θεσιν 31 Β.-37 Δ., 'Απρ. 3 διά Φόλεϋ
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανας»	29	3958	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Μπανιόλι
ΑΙΓΕΥΣ (λιδ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Χάρτλεπουλ 1 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (8.)	έτ. «Ρέα»	31	9063	έφθ. Αμπέρσαν 6 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	άνεχ. Χάριταν 29 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΙΟΛΟΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	εἰς μεταφοράς — Αρούμπας — Μαρακάιμπο
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	διήλθε Τενερίφαν 23 Μαρτ. διά Χαβάνναν
ΑΙΤΖΙΑΝ Α-Ι-ΛΑΝΤ (λιδ.)	έτ. «Άγκουιλλας»	57	8440	εἰς Μπερντάιλαντ, υπό συμπληρώσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιδ.)	έτ. «Παστοϊκ Τραίντικ»	56	9200	άνεχ. Αμπούργον 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «Ντελ 'Ετζέρ»	44	7240	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 5 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 'Απρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριας»	44	7158	διήλθε Παναμάν 22 Μαρτ. διά 'Οζάκαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Απρ.
ΑΚΤΗ (λιδερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7132	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΑΚΤΙΟΝ (λιδερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	'Αρ. 'Ονάσης	54	28738	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν.
ΑΛ-ΡΙΑΝΤ (λιδερ.)	έτ. «Αν.-Γκόλφ Πέρσα»	30	4696	διήλθεν 'Αλεν 1 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΛΑΣΚΑ (λιδ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	7244	έφθ. Κολόμπο 1 'Απρ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλες»	25	2323	άνεχ. Σφάξ 4 'Απρ. διά Ταρέντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιδ.)	έτ. «Κολόν»	56	10482	διήλθε Λόδς 'Αντζελες 1 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιδ. δεξ.)	έτ. «Λαίμπιριαν»	55	20926	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλια»	18	5555	διήλθε Κων) πολιν 4 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιδ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	έφθ. 'Αμπερτρουμ 4 'Απρ.
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	έφθ. Ντακάρ 2 'Απρ. (διά Κόνακρυ)
ΑΛΚΗΣ (λιδερ.)	έτ. «Άλκιμιος»	42	7066	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 3 'Απρ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Σάντα Ρίτα»	43	7176	άνεχ. Βρέμην 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΛΚΥΩΝ (λιδ.)	έτ. «Άλληνικά συμφέροντα»	41	7472	έφθ. Μορμουγκάο 21 Μαρτ.
ΑΛΜΑ (λιδερ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	άνεχ. Λάγκος 5 'Απρ. διά Χούλλ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξεραμάρ»	44	7233	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ (λιδ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ από 14 Μαρτ. διά 'Ελλάδα
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιδ. δεξ.)	έτ. Τρανσατ. Φράγκερ	53	12897	διήλθε Τρίνινταντ 21 Μαρτ. διά Καμπάνα
ΑΛΤΑΙΡ (λιδ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	50	10776	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	έφθ. Μορμουγκάο 4 'Απρ.
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	άνεχ. Κάρδιο 6 'Απρ. διά Κορούνναν, έφθ. 9
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΜΑΝΤΑ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Φοινίξ»	44	10721	εἰς μεταφοράς — Αρούμπας — Μαρακάιμπο
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτερο»	11	3015	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Μαντράς
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Ντακάρ από 17 Μαρτ.
ΑΜΕΛΙΑ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Φοινίξ»	43	10578	έφθ. Νόρτεγχαμ 2 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιδ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 6 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιδ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8462	άνεχ. Νιούπωρ 21 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΜΙΠΑ (λιδ.)	έτ. «Αμίπω»	42	6995	έφθ. Σπέτζαν 1 'Απρ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ηστητάουντ»	38	7949	άνεχ. Μπαχεγκέρο 26 Μαρτ. διά Αργεντινήν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιδ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	διήλθε Λάς Πάλμας 8 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΑΝΔΟΡΑ (λιδ.)	έτ. «Μπιενεντίντο»	45	7331	άνεχ. Παλέρμον 1 'Απρ. διά 'Ηινωμ. Πολιτείας
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	άνεχ. Τενερίφαν 1 'Απρ. διά Σαιν Κίττς
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιδ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Λορέντζο Μάρκες 18 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Ρότερνταμ 16 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 2 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ (λιδ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 2 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις

S. ELEFTERIU LTD.

(SHIPPING AGENCY DEPARTMENT)

(WILL IN FUTURE OPERATE AS:)

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

TELEGRAMS:
ARGOSHIP - MONTEVIDEO

MONTEVIDEO (URUGUAY)

ΦΗΜΗΝΟΙ TELEPHONES
VIA TIRADAS
8-22-26

ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53 18736	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ ἔφθ. Τάιν 6 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ·Υ. (λιβερ.)	έτ. «Οράιον»	43 8459	ἔφθ. Λεϊκ Τσάρλς 3 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43 11568	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 5 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν ἀνεχ. Κοκούμπο 3 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53 17845	ἔφθ. Αμβούργον 10 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ·Ι·Λ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56 10150	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ εἰς Τσιμάνο, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56 10200	ἀνεχ. Μιτσένιος "Άλιερ 5 έλτορ. διὰ Περσίαν ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56 10080	ἔφθ. Εθναλίαν 4 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56 25000	διῆλθε Λός "Αντζελες 19 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν ἀνεχ. Κιέλον 28 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56 24526	ἔφθ. Μόλι 4 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56 23469	ἀνεχ. Λίνερπολ 27 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ διῆλθε Πουάντα 'Αρένας 15 Μαρτ. διὰ Βαλταράΐσου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	40 8427	ἀνεχ. Τάιν ἀπὸ 15 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λιβερ.)	έτ. «Οράιον»	42 7010	διῆλθε Λός "Αντζελες 19 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν ἀνεχ. Κιέλον 28 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ»	έτ. «Οράιον»	43 7206	ἔφθ. Χιούστον 2 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43 7239	διῆλθε Πουάντα 'Αρένας 2 'Απρ. διὰ Βαλταράΐσου ἀνεχ. Κόμπε 30 Μαρτ. διὰ Βαγκούμπερ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43 8486	ἔφθ. Σιγκαπούρων 1 'Απρ. (διὰ Περσικόν) εἰς θέσιν 21 Β.—48 Δ., 'Απρ. 3, διὰ Χάιφαν
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	45 11534	ἀνεχ. Τάιν 29 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ ἔφθ. Φαλάσιαν 12 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΓΚΡΙΜ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43 8444	ἔφθ. Χάλιπα 7 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	41 8325	ἀνεχ. Νάντην 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44 6725	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56 24200	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ διῆλθε Λάς 'Αρένας 2 'Απρ. διὰ Βαλταράΐσου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53 18713	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 3 'Απρ. διὰ Βακαγιάμα ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διὰ Βαγκούμπερ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΓ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44 7242	ἔφθ. Σιγκαπούρων 1 'Απρ. (διὰ Περσικόν)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ· (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56 23280	εἰς θέσιν 21 Β.—48 Δ., 'Απρ. 3, διὰ Χάιφαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56 10080	ἀνεχ. Τάιν 29 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ ἔφθ. Φόλεϋ 8 'Απρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43 8479	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ διῆλθε Λάς 'Αρένας 2 'Απρ. διὰ Βαλταράΐσου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43 7224	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ ἔφθ. Χάλιπα 7 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44 8453	ἀνεχ. Νάντην 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Οράιον»	44 7166	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54 17847	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·Ι·ΤΣ	έτ. «Οράιον»	54 7256	ἀνεχ. Φόλεϋ 8 'Απρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53 18735	εἰς 'Ιαπωνίαν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ελύτοράντο»	57 25000	ἔφθ. Βαλτιμόρην 3 'Απρ.
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54 6112	ἀνεχ. Πούρτο λὰ Κρούζ 25 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45 10735	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 2 Φεβρ., ἐπισκεψὴ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20 4992	ἀνεχ. Πόρτ Σουδάν 1 'Απρ. διὰ Καράτσι
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20 2734	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς ἀπὸ 19 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέακα»	45 7149	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 5 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα "Αννα»	44 7258	ἀνεχ. Λάς "Αντζελες 3 'Απρ. διὰ Καλλάο
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44 7165	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάνν Νικόλαος»	36 5017	ἔφθ. Βιάζαγκαπατάμ 3 'Απρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08 1763	ἀνεχ. Αργ. Φραγκίσκον 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Σάνν Ραφαέλ»	43 8465	ἔφθ. Βρατλάντ 30 Μαρτ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43 7176	ἔφθ. Βρατλάντ 1 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΥ ΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Αντάρες»	44 7126	εἰς Σάρον Σήλας, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Γκρίνθιλλα»	43 7244	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδούρ.)	έτ. «Σηφάριγκ»	43 7131	ἀνεχ. Πάναμάν 8 'Απρ. διὰ Τόκιο
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44 7249	ἀνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιβ.)	έτ. «Απόλλων»	10 3314	ἔφθ. Κουλέππα 6 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αθήναια»	57 9500	ἀνεχ. Σάρον Σήλας, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σάνν Ραφαέλ»	43 8394	ἔφθ. Αμβούργον 22 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56 10180	εἰς Κύπρον 6 'Απρ.
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιβ.)	έτ. «Άρενα»	19 1775	έφθ. Βρατλάντ 1 'Απρ.
ΑΡΓΚΥΛ (λιβ.)	έτ. «Φονίξ»	44 7078	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 1 'Απρ. διὰ Πουσάν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτ. «Βιλανουσέδα»	56 10200	ἀνεχ. Σάρον Σήλας, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Αλμπιόν»	43 7265	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ.
ΑΡΙΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Απόστολο»	20 3330	ἀνεχ. Αμβούργον 22 Μαρτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Κανόπους»	57 12500	εἰς θέσιν 6 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αριστομένης»	43 7254	έφθ. Βενεζούελας 6 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύνσουρ.)	έτ. «Άγκουστρουτα»	43 7120	ἀνεχ. Τάιπαταν 18 Ψαρτ. διὰ Δυτ. Ινδίας
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	38 10277	ἀνεχ. Σαδάβαν 29 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αριστομένης»	43 7244	ἀνεχ. Χάροβην 20 Μαρτ. διὰ Καραβούκιν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Μαριτάϊμ»	40 10224	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελευθέριο»	19 5672	ἀνεχ. "Άδεν 3 'Απρ. διὰ Τζέδδαν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αρίων»	28 1707	ἔφθ. Κωνσταντζαν 7 'Απρ.
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21 1498	διῆλθε Ντάρμπαταν 22 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαΐη»	53 18288	ἔφθ. Λονδίνον 2 'Απρ.
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Άστρα»	43 7273	ἔφθ. Αργεντινον 1 'Απρ.
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43 7236	διῆλθε Λάς "Αντζελες 23 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΡΤΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενθενίτο»	43 7232	ἔφθ. Εμδεν 30 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (λιβ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45 7255	ἀνεχ. Σαδάβαν 29 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43 7176	εἰς θέσιν 21 Β.—31 Δ., Μαρτ. 27, διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιβ.)	έτ. «Λαιμπ. Σή Τράνσπ.»	43 7288	έφθ. Αμβούργον 5 'Απρ.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45 7198	διῆλθε Μπέιραν 21 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44 7157	διῆλθε Τρίνινταν 2 'Απρ. διὰ Βομβάην
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πλενέτο»	44 7161	ἔφθ. Ρουέν 1 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνν Γκαμπτριέλ»	43 7198	ἀνεχ. Αστόρια 1 'Απρ. διὰ Καράτσι
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάνν Μιγκούελ»	28 4809	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην ἀπὸ 14 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάνν Γκαμπτριέλ»	44 7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43 7142	εἰς θέσιν 46 Β.—31 Δ., Μαρτ. 27, διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΠΙΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντιαμόντ»	44 7210	διῆλθε Καραβάταρ 20 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΠΙΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43 7119	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Άντες»	45 7318	διῆλθε Γιβρατάρ 20 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάγρουσίντα»	42 7176	ἀνεχ. Δουνγκέρην 23 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56 8560	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25 4853	διῆλθε Τρίνινταν 29 Μαρτ. διὰ Ντώρμπαν
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άττικα»	27 5214	ἀνεχ. Νιούπορτ 6 'Απρ. διὰ Κούδαν
ΑΤΤΑΛΙΑ	έτ. «Κορτελέανες»	43 2861	ἀνεχ. Βομβάην 8 'Απρ. διὰ Νέαν Σκωτίαν

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

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODIS, BALTIMORE"

608 EAST PRATT ST.
BALTIMORE 2, MD.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνευ. Περσικόν Κόλπον 1 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	έθο. Βούβανη 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10100	έθο. 'Αμβέρσαν 6 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10096	άνευ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10093	ἐν πλώ ἀπὸ Σημάττη διὰ Κορέαν, 'Απρ. 6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10092	άνευ. Φλάσιγ Φ 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10091	άνευ. Χάμπτον ρόδος 2 'Απρ. δι' Ολλανδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Αστρολοουζ»	44	7250	άνευ. Τόκιο 8 Απρ. διὰ Βαγκούθεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνευ. Βαλτιμόρην 26 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλαντικ»	49	17062	εἰς Σιγκίστου 22 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	9869	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	10758	διῆλθε Σουέζ 8 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	9833	διῆλθε Τζιμπούτι 3 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνευ. Βαλτιμόρην 22 Μαρτ. δι' Αμέρισαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικ»	57	25000	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	15200	διῆλθε Ντώρμπαν 28 Μαρτ. διὰ Περσικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	άνευ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. διὰ Τερνέουζεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικ»	55	12985	διῆλθε Ντώρμπαν 1 'Απρ. διὰ Περσικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	11322	άνευ. Λισσαβώνα 28 Μαρτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	11248	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Σέτταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	55	11241	άνευ. Τσάρλεστων 5 'Απρ. διὰ Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12696	όνει. Μοντεβίδεο 6 'Απρ. διὰ Τρινιτάντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12712	όνει. Βοστώνη 6 'Απρ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Αντλάντικ»	52	11767	διῆλθε Ντώρμπαν 5 'Απρ. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	άνευ. Χάμπτον ρόδος 27 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	10930	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Μπάρι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΙΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	50	8631	έθο. Λιβόριο 4 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ. «Οριόλ»	43	7248	έθο. Βικτωρίαν (Βραζ.) 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνευ. Γιαβάτα 4 'Απρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	άνευ. Χακοδάτην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10908	έθο. Μπρεμερχάφεν 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διῆλθε Λός "Αντζέλες 7 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	οτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έθο. Χιροχάτα 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έθο. Στόκιο 28 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10100	άνευ. Μόδι 5 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν, έθο. 7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	άνευ. Δουγκέρκην 9 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΥΓΗ (λιθερ.)	έτ. «Μπήθερ»	56	10500	έθο. Βρέστην 4 'Απρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Πιαλμέα»	42	7177	άνευ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έθο. Λήδη 28 Μαρτ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διῆλθε Παναμάν 5 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέντα Βαλέντσια»	44	7276	άνευ. Χάμπτον ρόδος 25 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσέμικαλ»	30	9720	άνευ. Ταμπίκο 6 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπέλλαντ»	43	7229	εἰς Θεσσαλίαν 49 B.—21 Δ., 'Απρ. 1 διὰ Ρόττερνταμ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	άνευ. Χάμπτον ρόδος 22 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΒΑΝΤΙΣΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Μαραβεντούρα»	19	6438	διῆλθε Τενερίφαν 3 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΑΡΚΑ (λιθ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	εἰς Βρέστην ἀπὸ 1 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτο»	43	7067	έθο. Ρίον 'Ιανέριον 30 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊθαλή»	44	7242	έθο. Μάντζεστερ 3 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	55	10507	άνευ. Ήοτχαμ 6 'Απρ. διὰ Καραϊβικήν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσισπιο»	12	5944	διῆλθε Λορέντζο Μάρκες 19 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	όνει. Τόκιο 1 'Απρ. διὰ Βαγκούθερ
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	άνευ. Χάμπτον ρόδος 1 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.)	έτ. «Γκλόύτο»	20	7631	άνευ. Λός "Αντζέλες 1 'Απρ. διὰ Σάν Μάρκος "Αϊλαντ
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	έθο. Μαρμουρούχα 29 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαροτσμάντε»	52	11362	έθο. Σιγκαπούρην 28 Μαρτ. (διὰ Γαλλίαν)
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	διῆλθε Θέουταν 3 'Απρ. διὰ Πόστ Σουδάν
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαιον»	09	2890	άνευ. Λισσαβώνα 8 'Απρ. διὰ Γδύνιαν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθ.)	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7058	έθο. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. καὶ ἄνευ. 7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	57	12123	εἰς Τίπη, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ	έτ. «Βιργινία»	44	7281	έθο. Χάρην 3 'Απρ. καὶ Ρουέν 5
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	έθο. Τόκιο 7 'Απρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνευ. Πόρτλαντ (Με) 23 Μαρτ. διὰ Πουέρν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντές»	56	9462	έθο. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνευ. Μπράκε 1 'Απρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	έθο. Βούβανη 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιθ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 5 'Απρ.
ΓΕΡΤΡΟΥ/Η ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Πάντλαντ»	44	7205	άνευ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Όρντας
ΓΕΩΒΙΔΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μίραμάρ»	18	5210	εἰς Κύπρον 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	έθο. Νοβορωσίσκην 10 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβιο»	51	5739	διῆλθε Παναμάν 4 'Απρ. διὰ Λονδίνου
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άνευ. Μπόναν 30 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ "Οΐλ"»	54	18790	άνευ. Σήρνες 22 Μαρτ. διὰ Περσικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	όδ. Λύρα	55	10490	άνευ. Μπατάγκας 5 'Απρ. διὰ Μίρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ει κρέτας»	43	7273	άνευ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	1871	διῆλθε Λορέντζο Μάρκες 1 'Απρ. διὰ Κολόμπο
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασφίκο»	42	7142	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 6 'Απρ. διὰ Βραζιλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασφίκο»	42	7142	διῆλθε Χονολουλού 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εἰς ΕΛΛΑΣ ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΙΠΤΟΝ.— Ταχεία και άκριβής ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οικονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς. Εξαργυρώνοται 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

ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έτ. «Γιούνιτυ»	19	5182	διηλθε Φλόσιγκ 4 'Απρ. διά Μπανιόλι
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπτα»	43	7207	έφ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Χαροπόλια Ρίβερ 7 'Απρ. διά Ινδίας
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διηλθε Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	έφ. Τσιτταγκόκ 7 'Απρ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιβ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	άνεχ. Τζάκσονβιλ 2 Ιανουάριος 7 'Απρ. διά Ρίο Χαΐνα
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ Ατλάντικ»	43	7229	διηλθε Παναμάν 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΚΟΥΑΦΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	διηλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Καλλάο
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. «Τσαδίριο»	42	7181	άνεχ. Ραγγούν 30 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α-Ι-ΛΣ (λιβ.)	σδ. Γουλανδρή	56	8800	είς Λαζημπεκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Αμβούργον 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α-Ι-ΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχου	57	26000	είς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	άνεχ. Λονδίνον 12 Μαρτ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Περσικόν από 13 Μαρτ. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφ. Αμβούργον 1 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διηλθε Λάς Πάλμας 7 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	άνεχ. Μένα έλ Άχαμάντι 23 Μαρτ. διά Φόλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	είς 'Αμβούργον από 27 Ιαν., έπισκευή
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 6 'Απρ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 28 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έσθ. Οζάκαν 3 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Χάρον 8 'Απρ. διά Καραϊβικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθε Πούλο Μπούκον 21 Μαρτ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.)	έτ. «Ταξέστος Μπαίη»	56	26000	άνεχ. Λονδίνον 28 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	25490	διηλθε Λάς Πάλμας 1 'Απρ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	είς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Κίγκ Ούτιλλ. Μπαίη»	56	26000	διηλθε Λάς Πάλμας 7 'Απρ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	είς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	43	7176	διηλθε Λάς Πάλμας 5 'Απρ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.)	Στ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Ρίον Ιανείρου 24 Μαρτ. διά Μαγίλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)	Στ. Νιάρχος	42	7231	έσθ. Ρίον Ιανείρου 21 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιβ.)	Στ. Νιάρχος	44	7210	διηλθε Τρίνινταντ 30 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφ. Τρίνινταντ 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	57	27800	άνεχ. Ιερετικόν 17 Μαρτ. διά Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	57	20700	είς Κουνισή, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	57	20700	άνεχ. Σάντος 28 Μαρτ. διά 'Αμμουσάιν Μπαίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διηλθε Λάς Πάλμας 16 Μαρτ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20781	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ- (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	είς Μάλμο, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	57	25000	άνεχ. Περσικόν 18 Μαρτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	είς λιμένας Περσικού Κόλπου 12 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	είς θέσιν 44 Β.—14 Δ., 'Απρ. 3 δι 'Οσλο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ-Ι-Α (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Σιμότουσ 7 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Σάν Χουάν 5 'Απρ. διά Μαρακάϊπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Φόλεϋ 24 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10484	άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 30 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	είς μεταφοράς "Αρόσμπας — Μαρακάϊπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφ. Ιμιμιχαμ 9 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10235	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Χιούστον 18 Μαρτ. διά Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Γιοκκάσι 2 'Απρ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ. διά Μαρακάϊπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10488	άνεχ. Ράτ Τανούρα 29 Μαρτ. δι 'Ιαππωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	έφ. Ντασάκαρ 23 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διηλθε Ντασάκαρ 16 Μαρτ. διά Περσικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	είς Μουκαϊσίμα από 2 Μαρτ., έπισκευή
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλας»	41	6056	
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσότεσάνικα»	54	5779	
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίανα»	45	7259	
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. Ρίο «Αντών»	45	7252	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	21	1184	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7216	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουεστ Αφρικαν»	55	6100	
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβ.)	έτ. «Καρτενόζα»	55	10360	
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρας»	33	9120	
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έτ. «Γουορλόντουάιν»	43	7031	
ΕΒΗ (λιβ.)	έτ. «Μπάλκα»	43	7247	
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν Εμίλιο»	44	8247	
ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καριμπίτσα»	44	8327	
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Αλμπέρτο»	45	7252	
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	
ΕΘΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιβ.)	έλληνικα συμφέροντα	56	10331	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέβο Μούντο»	41	7289	
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	
				άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
				έσθ. Νέαν Ορλεάνη 8 'Απρ.
				έφ. Θεσσαλονίκην 4 'Απρ.
				άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαρτ. διά Βέζερ
				επιλθε Κέιπ Τάουν από 10 Μαρτ. δι 'Αμβέρσαν
				έσθ. Βαλτιμόρη 5 'Απρ.
				άνεχ. Αμστερνταμ 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
				άργει 'Ιμιμιχαμ από 25 Φεβρ.

OFFICE PHONES :
WALNUT 2-2355
WALNUT 2-2356

MONROE SHIP SUPPLY, INC.
SHIP CHANDLERS
PROVISIONS DECK AND ENGINE ROOM SUPPLIES

NICK COSTALAS - C. SYPSOMOS
CAPT. G. K. KARIVALIS

NIGHT PHONE
CLEARBROOK 9-9833

6 S. DELAWARE AVENUE
PHILADELPHIA 6, PA.

ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	36	8064	άνεχ. Μπάνιας 3 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ (λιθ.)	22	7366	άνεχ. Βρέμην 5 'Απρ. δι' 'Αμδούργον
ΕΛΕΝΙΑ Β.	44	7213	άνεχ. Ρουέν 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΙΣΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	43	7218	άνεχ. Σαντιέγκο 5 'Απρ. διά Γιουκάρο
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	30	4123	έφθ. Ντάρντρεχτ 7 'Απρ.
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	56	10312	έρθ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	44	7189	διήλθε Ταρακάν 7 'Απρ. διά Καράτσι
ΕΛΑΜΙΡΑ (λιθ.)	43	7190	άνεχ. Ρουέν 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	44	8541	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 28 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	43	7207	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 25 Μαρτ.
ΕΜΙΔΙΑ	28	2407	διήλθεν 'Άδει 8 'Απρ. διά Κοστιν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	42	7058	άνεχ. Καράτσι 5 Φεβρ. διά Μαζουλιπατάμ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	44	7207	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	43	7264	διήλθε Τρίνινταντ 17 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	41	7122	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 Απρ. δι' 'Αμδούργον
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	44	7245	άνεχ. Μουρόπαν 1 'Απρ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον)
ΕΝΤΥ (λιθ.)	25	3320	διήλθε Σαιν Μικέλ 4 'Απρ. διά Χαλιφας
ΕΠΟΣ (λιθ.)	44	7176	άνεχ. Μαγιάτλαν 1 'Απρ. διά Μαντζανίλλο
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	26	3503	άνεχ. Φρέταν 24 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	57	10100	είς Κόμπη, υπά συμπλήρωσιν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	27	5843	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΕΥΓΕΝΙΑ	42	6975	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 8 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	56	10053	διήλθε Θέουταν 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	57	8800	είς 'Αμδούργον, υπά συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	54	18736	άνεχ. Γιοκάπασι 29 Μαρτ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	56	30150	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 'Απρ.
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	44	7264	άνεχ. Υμουίντεν 5 'Απρ. διά Δουγκέρκην, έφθ. 6
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	56	8985	άνεχ. Μπόναν 7 'Απρ. διά Σφάξ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	52	15869	έφθ. Μπουένος "Αύρες 6 'Απρ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	43	7176	διήλθε Κολόμπο από 11 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	57	9000	είς Όλλανδιαν, υπά συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	36	9927	έφθ. Σαβάναν 26 Μαρτ.
ΕΥΡΥΝΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	43	7874	άνεχ. Χαδάνναν 1 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	45	7176	άνεχ. Όζάκαν 24 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	56	8985	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΕΦΦΗ (λιθ.)	43	7194	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ZAN	44	7165	διήλθε Μπόμπιλ 1 'Απρ. διά Χιούστον
ZANE Β. Λ. (λιθ.)	43	7232	έφθ. Μπουένος "Αύρες 7 'Απρ.
ZANO (Αιθιοπ.)	08	1982	διήλθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Μπάσραν
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	44	10641	έφθ. Πρόδιντενς 5 'Απρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	43	7231	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διά Κόλπον
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	44	4296	άνεχ. Ράζ Τανόντα 15 Μαρτ. διά Νύνσαχαν
ZINI (λιθ. δεξ.)	52	12556	άνεχ. Βορδό 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ZOZE ΜΑΡΤΙ (λιθ.)	43	7228	διήλθε Κιρβαλτάρ 19 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
ZOZIAN (Κοσταρ.)	20	7638	έφθ. Αμδούργον 29 Μαρτ.
ΗΓΚΑ	43	7099	άνεχ. Φάρο 2 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	43	8318	είς Λουμπτεκ, έπισκεψη
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	42	7025	είς θεσσαλ. 38 B.—167 Δ., Μαρτ. 29 δι' Ιαπωνίαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	44	7161	άνεχ. Αμδέρσαν 21 Μαρτ. διά Κεελόγκ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	44	7252	άνεχ. Αστόρια 22 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	56	10100	έφθ. Χούλι 3 'Απρ.
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	28	2407	διήλθε Παναμάν 3 'Απρ. διά Λονδίνον
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	43	7050	άνεχ. Αλεξανδρείαν 3 'Απρ. διά Κρήτην
ΘΕΟΔΩΡΑ	45	7151	διήλθε Παναμάν 3 'Απρ. διά Χιούστον
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	42	6997	άνεχ. Βομβάν 2 'Απρ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	43	7132	διήλθε Τατζόκη Ούμπαν 1 'Απρ. διά Καράτσι
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	43	7188	έφθ. Οζάκαν 5 'Απρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	43	7185	άνεχ. Γενόβαν 5 'Απρ. διά Νεάπολιν, έφθ. 7
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	43	1934	άνεχ. Πόρτλαντ ("Op.) 1 'Απρ. διά Καράτσι
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνομ.)	43	7176	άνεχ. Σαβάναν 28 Μαρτίου διά Κιουρασάο
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	35	8072	άνεχ. Αμδούργον 2 'Απρ. διά Χιούστον
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	56	10410	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 3 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	44	7176	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 'Απρ. δι' Αμδέρσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	53	13555	έφθ. Σαεπότο από 18 Μαρτ., έπισκεψη
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	56	10422	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. δι' Αμμουσάη Μπαίη
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	53	15826	έφθ. Καράτσι 2 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	44	7198	άνεχ. Χιούστον 1 'Απρ. διά Χάρην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	53	13485	έφθ. Χερσώνα 26 Μαρτ.
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	15	1265	άργει Μασσαλίαν από διετίας
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	20	909	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΚΑΒΑΛΑ (λιθ.)	44	7388	άνεχ. Τακόμα 26 Μαρτ. διά Ιντσόν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	44	10122	άνεχ. Χόμπιτον ρόδς 26 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΚΑΙΤΗ	43	7176	διήλθε Παναμάν 27 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	41	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	56	8200	διήλθε Κιρβαλτάρ 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	43	7257	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	44	7138	διήλθε Λάζ Πάλμας 1 'Απρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	41	5588	άνεχ. Νεάπολιν 29 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	43	1790	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ. δι' Ούζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	56	10015	έφθ. Ραγγούν 9 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	24	5185	

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

475652
40851
40798

NTINOS MITROPOULOS - AΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ
NAYTIKOI PRAKTORES - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αγιτή Ποσειδώνος 3 — Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαρτ. δι' Τόλλανδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	Ν. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Θεσσαλονίκην 6 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	άνεχ. Καλλάσ 2 'Απρ. διά Χιμπότε
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	διήλθε Κολόμπο 20 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	διήλθε Παναμάν 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1602	εἰς Λάρα Ροχέλλ 2 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	54	8005	άνεχ. Αμέρερσαν 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	διήλθε Κωνικού πολιν 6 'Απρ. διά Παλέρμο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Ντακάρ 5 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπη»	55	8799	άνεχ. Αμέρερσαν 26 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. "Ιρις"	42	6782	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Άντορ»	43	7129	διήλθε Λίρα 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γιουνίτας»	43	7253	διήλθε Τρίνινταντ από 10 Μαρτ. διά Νταμάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Τζάκοσβιλλ 23 Μαρτ. διά Πούντα Κάρντον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	ελληνικά συμφέροντα	19	7588	άνεχ. Αμβούργον 21 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	διήλθε Παναμάν 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ. τΤρανσκονινευτάλ	43	7150	άνεχ. Αμβούργον 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	άνεχ. Κιουρασάο 26 Μαρτ. διά Τακοράντι
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πίονιρ»	42	9796	έφθ. Αμέρερσαν 2 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20630	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 Μαρτ. διά Λάρα Πλάταν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	Γ. Σιγάλας	20	1618	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιθάνου)	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	έφθ. Ιτέαν 1 'Απρ. και Χεραώνα 10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πανιάρ»	43	7245	έφθ. Μασσαλίαν 4 'Απρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	έφθ. Κελούμπια Ρίβερ 7 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	έφθ. Ρουέν 1 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	έφθ. Βορδώ 6 'Απρ.
ΚΕΙΠ ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικο»	44	7141	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 25 Μαρτ. διά Βομβάνην
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Λαϊμπέριαν»	44	7281	διήλθε Τρίνινταντ 8 'Απρ. διά Ρίον Ιανείρον
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	διήλθε Παναμάν 24 Μαρτ. διά Μαγιάλταν
ΚΕΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7233	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Μαρτ. διά Γιαβάτα
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	διήλθε Χονσουλόν 4 'Απρ. διά Παναμάν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τζ. Σή Τράνσπορτ»	26	5717	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	εἰς έσσιν 33 Β.—26 Δ., 'Απρ. 1, διά Γένοβαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διήλθε Ντακάρ 6 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσους»	57	8500	άνεχ. Μπωμόν 26 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	εἰς Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
KNOZA	έτ. «Τράμπη»	43	7248	διήλθε Φρητάουν 29 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
KNQZAGKA	έτ. «Ορόγιας»	44	7159	
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «ΟΞίλιαρο	41	5173	
ΚΟΡΟΙ	έτ. «Μοντεπάρντο»	45	8390	
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙ-ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	56	29500	
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρρα»	56	24000	
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	
ΚΥΛΑΝΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «κλάρα»	56	26000	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάρυκα»	44	7214	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΦΥ	έτ. «Ερυκάπα»	53	11262	
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλάτικο»	43	10195	
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάρφρυκα»	56	23880	
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούς»	24	3658	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	

Δ. Ε. Η.

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Διακήρυξις Διεθνούς Διαγωνισμού
ύπ' άριθ. 7037

Την αιτήσει πολλῶν ένδιαφερομένων ή προθεσμία ύποβολής προσφορῶν διά τὴν ἀνάληψιν τῶν μεταφορῶν ἔξωτεροικοῦ τῆς ΔΕΗ, χερσαίων καὶ θαλασσίων, ητις είχεν ἀρχικῶς ὄρισθη διά τὴν 1οην Ἀπριλίου 1957, παρατείνεται μέχρι τῆς 30ης Ἀπριλίου 1957.

Οι ἔνδιαφερόμενοι καλοῦνται ὅπως διέλθουν διὰ πλείονας πληστοροῖς καὶ παραλαβήν ἐντύπων τῆς διακηρύξεως ἐκ τῆς Υπηρεσίας Προμηθείῶν τῆς ΔΕΗ, ὅδος Σταδίου 4, Μ.Τ.Σ., 1ος όροφος, Γραφεῖον 24, μεταξὺ τῶν ὡρῶν 12.00 καὶ 14.00.

**NIKKYO SANGYO C° L T.D.
TOKYO, JAPAN**
SHIPBUILDING AGENT
SHIP BROKERS
&
EXCLUSIVE AGENTS
FOR
COFFIN TURBO PUMP
MMC DEHYDRATOR
OTHER MARINE EQUIPMENTS

416 YAESU BLDG.,
R. O. BOX:
271, CENTRAL TOKYO
MARUNOUCHI, TOKYO.
CABLE:
NIKKYOSHIP TOKYO

ΛΙΛΛΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7156	άνεχ. Λήπτη Πέντρο 6 'Απρ. διά Μιταπόν Ρούζ άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ έφθ. Βομβάν 4 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΩΡ	έτ. «Φορταλέσφ»	43	7030	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ έφθ. Βομβάν 4 'Απρ.
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος διήλθε Τρίνινταντ 28 Μαρτ. διά Βραζιλίαν άνεχ. Μίδδλεσμπρο 30 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ άνεχ. Φίλαδελφειαν 4 'Απρ. διά Τζάκσονβιλλ έφθ. Πειραιά 8 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	είς Πειραιά 3 'Απρ.
ΛΟΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Αζούλ»	44	8536	έφθ. Ιτιπαγκόγκ 2 'Απρ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες Σῆ»	44	1910	διήλθε Ντόμερ 1 'Απρ. διά Κόμπε είς Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εθερεστ»	44	2127	άνεχ. Μαϊάμι 30 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 'Απρ.
ΛΟΥΛΟΥ (Ιτιβάνου)	έτ. «Λέβαντ»	19	974	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Απρ. διά Ολλανδίαν διήλθε Παναμάρι 28 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν διήλθε Παναμάρι 30 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ.
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΛΟΥΣΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβι:α»	57	7550	άνεχ. Μαϊάμι 30 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 'Απρ.
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήσπα»	43	10428	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Απρ. διά Ιαπωνίαν διήλθε Παναμάρι 28 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν διήλθε Παναμάρι 30 Μαρτ. πολιν 7 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ.
ΛΥΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόσαντ»	44	7160	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Μαγγαλλάνες»	44	7215	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιβ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8000	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολιμέντο»	43	7210	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρας»	29	8930	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Ιτιβάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Μάσουν Όλυμπους»	19	2042	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάλτος»	43	7189	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	20500	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμπαρίνας»	43	7160	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΑ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιβ.)	έτ. «Κοντάνιαν»	56	8500	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8197	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μεντσάπτε»	41	4729	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράστιμο»	20	3483	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερ»	43	7033	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΣΕΑ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσοπτρ»	44	7251	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5185	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Γούενταλ»	17	2042	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μιταλμπός»	54	18763	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρόλαγκα»	55	6500	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρ. Μότοστιπ»	57	9000	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάτικα»	45	7254	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΕΛΟΥΤΟΥ	έτ. «Λινάρές»	44	7198	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΕΜΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλλα»	43	7282	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	20630	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Η. Κορτόμπα»	44	6806	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «ΣαινΜικέλ»	29	7215	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ.)	έτ. «ΣαινΜικέλ»	29	2666	άνεχ. Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν .

Your shipchandler at tmden
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

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ 9
ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΛ. 25.383

ΑΘΗΝΑΙ

"ATLAS,"

STORES

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ΕΙΣ ΑΜΒΕΡΣΑΝ ΒΕΛΓΙΟΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ST. PAULUS STR. 13 ANTWERP BELGIUM. TEL. 327363

ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Φορμεντατόρ»	56	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Λάς Πιέντρας 2 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιθ.)	έτ. «Αντρια»	56	8000	άνεχ. Μπράκε 2 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλας»	18	3089	έφθ. "Άδεν 4 'Απρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	άνεχ. Ρίον 'Ιανέιρον 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπλάτας»	42	7132	άνεχ. Ρουέν 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	έτ. «Καλλάσ»	43	7129	έφθ. Σέτταν 4 Μαρτ.
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτιας»	00	2302	εις: 'Υμουντεν από 7 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Γενόβαν 2 'Απρ.
ΜΠΑΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Βαγκούμπερ 29 Μαρτ. διά Κόμπε
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπα»	44	7256	έφθ. Γκάλεθσων 1 'Απρ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γκαρραγουσάιν»	42	7303	διήλθε Παναμάν 1 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. Μορουμκάρο 30 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Αμέρεσαν 3 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΠΟΥΟΥΝ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντες»	56	10061	όνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Μαρτ. διά Γουαστεμάλαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόιλ»	30	9243	έφθ. Φαλκονάρα 5 'Απρ. δι: 'Οράν
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	έφθ. 'Αγιον Βικέντιον 8 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άργει 'Οζάκαν από 18 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον 29 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΥΡΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	διήλθε Ντώρμπαν 7 'Απρ. διά Μομπάσσα
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 1 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάνη Ρόκκο»	25	4954	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Μίδδλεσμπρο
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	εις: 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νόγιας»	43	8500	έφθ. 'Αγιον Βικέντιον 6 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 5 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	όνεχ. Ρίον 'Ιανέιρον 4 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Λός Πάλμας 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Λορέντζο Μάρκες 15 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΡΕ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	διήλθε Λός 'Αντζελες 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Βιάννα»	56	10000	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 28 'Απρ. διά Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	ένεχ. Αμέρεσαν 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Άλμαγκρος»	43	8490	άνεχ. 'Ηστχαμ 21 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Άλμαγκρος»	43	7228	διήλθε Τρίνινταν 6 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Άλμαγκρος»	43	8479	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 28 Μαρτ. διά Χάρτλεπουλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένα»	45	7255	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	έτ. «Αντριβάπορ»	43	8428	ένεχ. Κάρδιμ 21 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Νεβδάσο»	29	4142	διήλθε Λός Πάλμας 5 'Απρ. διά Βουλώνην
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Εσπέρια»	54	5669	άνεχ. Κόμπε 2 'Απρ. διά Βαγκούμπερ
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	άνεχ. Δουβλίνον 2 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Σάντος 18 Μαρτ. διά Ράς Τανσύρα
ΝΙΚΦΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόδεσσα»	18	3335	άνεχ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Μπόναν
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ. «Μίνως»	19	2178	έφθ. Βοστών 7 'Απρ.
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Θέσσαλον 8 'Απρ. διά Γουάστερ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	εις: θέσιν 16 N.—40 A., Μαρτ. 27 διά Γαλλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Άλεξάντερ»	20	6109	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	διήλθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Τεργέστην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζ»	44	7255	διήλθε Σαΐν Μικέλ 28 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Ροζάοι 7 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Μαριάτος»	27	4950	άνεχ. Μπαρόσου 6 'Άωπρ. διά Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	άνεχ. Νεάπολι 7 'Απρ. διά Λίβανον
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	άνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον 6 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΥ	έτ. «Άζόρες»	45	7003	έφθ. Λιδόσον 20 Μαρτ., έπισκεψη
ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	έφθ. Χάρον 6 'Απρ.
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αίτλα Νασαρένα»	43	7197	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άνεχ. Αρούμπαν 28 Μαρτ. διά Χάρην
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Βοστώνη 5 'Απρ. διά Βενεζουέλαν

Ο "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ", ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΑΣΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ
(ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ", ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΩΝ)
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

"Ηρχισαν τὰ μαθήματα διὰ τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις τῶν Α' Β' καὶ Γ' τάξεως Μηχανικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι λειτουργοῦντα 'Εκπαιδευτικά Τμῆματα:

- 1. 'Ατμομηχανικῶν Α' Τάξεως
- 2. Μηχανικών Μ.Ε.Κ. Α' »
- 3. 'Ατμομηχανικῶν Β' Τάξεως
- 4. Μηχανικών Μ.Ε.Κ. Β' »
- 5. 'Ατμομηχανικῶν Γ' Τάξεως
- 6. Μηχανικών Μ.Ε.Κ. Γ' »
- 7. Πρακτικών Μηχανικών (Μηχανοδηγών)

'Η άπόδοσις καὶ αἱ 100 % ἐπιτυχίαι τῶν Φροντιστηρίων μας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολυετοῦς λειτουργίας του είναι γνωσταὶ εἰς δόλον ἐν γένει τὸν Ναυτικὸν Κόσμον. Καὶ ὡς ἐκ τούτου πρέπει εἰς πάντα ὑποψήφιον νὰ γεννοῦν τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην καὶ νὰ ἐγόπιον ἀπότελεται ἀπὸ ἀντοτέρους ἀξιωματικούς τοῦ Β.Ν. ἐνέργεια καὶ ἄλλους ἐλέκτορους Καθηγητὰς λίαν ἐμπειρίους καὶ ιδίᾳ εἰς τὸ μάθημα των Μαθηματικῶν, ὅπου ἡ προπαρασκευὴ εἶναι ἀπότομη καὶ ἐπιτυχής 100 % εἰς τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις.

Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ πάσαν πλοφορίαν ἡ διεκπεραίσιων τῶν ἀναγκαῖων τηλεοπτικῶν λειτουργιῶν καὶ ἄλλων δικαιολογητικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν υποψηφίων ἀναλαμβάνει ὑπευθύνως καὶ ἐπενδύει σε πάντα τὸ εἰδικὸν πρόσωπο τοῦ Γραφείου τῶν Φροντιστηρίων μας.

μας μὲ πολύων διασκελιῶν. 'Επίσης δὲ πληροφορούμεν, διὰ τὸ πάντος διά τοὺς Μαθηματικά λειτουργεῖ εἰδικὸν Τμῆματα μὲ πολύων καὶ ἐντατικήν διδασκαλίαν ἀνέν Ιδιαίτερας οἰκονομικῆς ἐπιβαρύνσεως των.

Κάθε υποψήφιος ὅστις ἐπιθυμεῖ νὰ προμηθευθῇ τὰ βιβλία του ἐκ τῶν προτέρων, εὐχαριστεῖς δὲ ἀρμόδιος τῆς Βιβλιοθήκης τῶν Φροντιστηρίων διὰ τὸ πάντοτε ἀποτελεῖται εἰς αὐτὸν ταχυδρομικῶς εἴτε εἰς τὸ Εσωτερικόν εἴτε εἰς τὸ Εξωτερικόν εύρισκεται οὗτος. 'Επίσης δὲ πεμπλαμβάνει ὀλόκληρον τὸ 'Αναλυτικὸν Πρόγραμμα τῶν διπλωματικῶν ἔξετάσεων.

Τὰ Φροντιστήρια μας θὰ λειτουργοῦν ἀπὸ τῆς 9ης—1ης μ.μ. καὶ ἀπὸ τῆς 6.30—10ης μ.μ. καθ' ἑκάστην.

Καθιστώμεν γνωστῶν, διὰ παρέχεται πάσσα οἰκονομική διευκόλυνσις καὶ ιδίᾳ διὰ τοὺς υπόπτεούντας ναύτας καὶ υπαξιωματικούς ἐν τῷ Β.Ν.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Καθ' ἑκάστην ἀπὸ 9ης—1ης μ.μ. καὶ 6.30—10ης μ.μ. θὰ δίδωνται εἰς τὰ Γραφεῖα—Διδακτήρια τῶν Φροντιστηρίων μας: α) ἐπὶ τῆς δόδου Γεωργίων Α'. (νωνία) 'Εκπαιδευτήριον τῶν Μηχανικῶν Σχολῶν ὡς 'Αρχιμήδης) Τηλ. 475-513 καὶ 475-367 καὶ β) ἐπὶ τῶν δόδων Βασιλίσσης Σοφίας 97—Φορίαν πληγεροφικῶν, τηλεφωνικῶν καὶ ταχυδρομικῶν ταχύτητα.

(Εκ τῆς Διευθύνσεως)

NOPA	έτ. «'Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	έθ. Ρουέν 4 'Απρ.
NOPO ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Πολαμάντες»	56	7600	είς Γλασκώβην, ύπό συμπλήρωσιν
NOPO ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	έν πλώ ἐκ Περσικού δι' Αγγλίαν, 'Απρ. 8
NOPO ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Πολμύρα»	53	5826	έφθ. Μπάρρυ 3 'Απρ.
NOPO ΛΑΙΔΗ (λιβ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	έθι. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
NOPO ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	διῆλθε Ντακάρ 23 Μαρτ. (διαταγάς)
NOPO ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 Μαρτ. διά Λονδίνον
NOPO ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διῆλθε Κεϋλάνην 2 Δεκ. διά Κουΐνανα
NOPO ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 29 Μαρτ. διά Λάδσεντ
NOPO ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	έφθ. Αμστερδαμ 28 Μαρτ.
NOPRANTIA	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Βρέμην 26 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
NOPMA (δεξ. Κοστ.)	έττ. «Νέπτουν»	22	7765	άνεχ. Φρητάουν 24 Μαρτ. διά Κιουρασάο
NOYEBΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Νόρφολκ
NOYEBΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	έφθ. Μορμουγκάο 4 'Απρ.
NOYTSI (λιβ.)	έτ. «Λιμπέρ, Φράύτε»	44	7061	διῆλθε Λός 'Αντζελες 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίσν
NTAPNI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
NTATSEES (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	24	5789	έθι. Κιουρασάο 27 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
NTEBON (λιβ.)	έτ. «Βιλλανουέντα»	56	10545	διῆλθε Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
NTOMINE-I-TOR	έτ. «Παρικασάσ»	44	7256	διῆλθε Παναμάν 22 Μαρτ. διά Χικάμα
NTON ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	46	8257	έφθ. Μευρόραν 28 Μαρτ.
NTON ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	διῆλθε Λάς Πάλμας 21 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
NTONA ΕΥΤΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	54	11208	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
NTONA ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	56	8176	άνεχ. Καράτοι 2 'Απρ. διά Λορέντζο Μάρκες
NTONA ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα	55	11380	άνεχ. Περικόν 22 Μαρτ. διά Κεελόγκ
NTONA ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Γκραμπά»	44	7244	έφθ. Λίβερπουλ 3 'Απρ.
NTOPANTO	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	είς Βιζαγκαπτάμι από 13 Μαρτ.
NTOPION	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Μόλι 9 'Απρ.
NTOPIK (λιβ.)	έτ. «Ρεζολούτ»	56	10580	είς θέσιν 13 Ν.-44 Α., Μαρτ. 28 διά Βομβάνη
NTOPIAN (λιβ.)	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	5653	άνεχ. Βορδά 4 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
NYMΦΗ				έφθ. Πειραιά 8 'Απρ. κα άνεχ. 12 διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	είς Ιαπωνίαν 4 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διῆλθε Σουέζ 7 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13652	άνεχ. Χάδοην 27 Μαρτ. διά Περσικὸν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	άνεχ. 'Αμβούργον ἀπό 8 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	48	11298	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	14047	διῆλθε Ταματάθην 9 'Απρ. διά Ντελάγουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	άνεχ. Μένα Σασούδ 22 Μαρτ. διά Β. Αμερικὴν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	53	14221	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Περσικὸν 1 'Απρ. διά Καβασάκι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	49	17725	άνεχ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 3 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13678	άνεχ. Κολομβίαν 2 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	53	13660	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Απρ. διά Σουέζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13934	άνεχ. Κολομβίαν 2 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	55	13709	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13713	άνεχ. Σιδώνα 6 'Απρ. διά Τενερίφαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ ι (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	55	13934	άνεχ. Νύνασχαμι 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	54	13665	άνεχ. Σουέζ 2 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικο»	55	18790	έφθ. Λά Πλάταν 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	55	13934	έφθ. Αγιον Φραγκιόκον 6 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	54	20595	έφθ. Πότλαντ (ΜΕ) 8 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	54	13665	άνεχ. Φόλευ 2 'Απρ. διά Γερεζικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	49	17792	διῆλθε Ντάρμπιταν 29 Μαρτ. διά Περσικὸν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 25 Μαρτ. διά Β. Αμερικὴν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	49	17794	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	50	17791	άνεχ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 8 'Απρ. διά Πουέρτα Κάρντον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιτς 'Οίλ»	54	13580	άνεχ. Χάρηην 25 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	άνεχ. Αμερετνταν 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονούδρα»	43	7028	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διά Παραμαρίμπο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	άνεχ. Αμβέρσαν 28 Μαρτ. διά Παραμαρίμπο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ομνιουμ Κέρριερς»	43	7256	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Τρέντερ»	44	7211	άνεχ. Εισ Ποκοχάμαν ἀπό 6 Μαρτ., ἐπισκευή
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Φράυτερ»	44	7255	άνεχ. Σιδώνα 2 'Απρ. διά Καρθαγένην
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μονούδρα»	43	7028	άνεχ. Αλεξανδρειαν 8 'Απρ. διά Μήλον
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσις»	12	2174	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 'Απρ. διά Παραμαρίμπο
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λά·ΕΜπρέσσα»	55	20616	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούάϊτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Καλλιφόρνιαν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιβ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	διῆλθε Λός 'Αντζελες 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά·Πλάτα»	43	7265	διῆλθε Ντώρμπαταν ἀπό 12 Μαρτ. διά Χάρηην
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6436	έφθ. Αλμπαν (Ν.Υ.) 6 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρίον Ιανείρων 29 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Τοκοπίλλων 4 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβγ.)	έτ. «Νόρλος»	43	7211	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιδλα»	43	7176	άνεχ. Σορέν 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιβ.)	έτ. «Χάνοβερ»	42	7221	διῆλθε Βαλέσταν 2 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	7256	έφθ. Χούλλ 6 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11347	είς μεταφοράς Αρσούπας — Μαρακά-μπο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Αουνταξ»	23	7246	άνεχ. Γιαβάτα 28 Μαρτ. διά Κασάντο
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οριος»	56	12807	ώνεχ. Ράς Τανούρα 24 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιβ.)	έτ. «ελληνικά συμφέροντα	43	7224	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην ἀπό 12 Μαρτ. διά Βίτα
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέπτο»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	άνεχ. Λίβερπουλ 29 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΠΑΛΑΜΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμα»	20	5182	διῆλθε Ντακάρ 2 'Απρ. διά Κόνακρι
ΠΑΝ	έτ. «Αρίας»	56	10486	έφθ. Βερμούδας 8 'Απρ. (δι' Αμβέρσαν)
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	έφθ. Τεργέστην 5 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16100	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 7 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Ελίκαριον Τράνσπορτ»	57	8500	είς Χακόδατην ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 27 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	διῆλθε Ντακάρ 27 Μαρτ. διά Βουβάνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έλληνικά συμφέροντα	09	715	1δε : «ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ», ώς μετωνυμάσθη
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	διῆλθε Τρίνινταν ἀπό 12 Μαρτ. διά Βουβάνη
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιδας»	29	6598	άνεχ. Γκότεμπουργκ 7 'Απρ. διά Στοκχόλμην
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Pio Χόντο»	43	8474	άνεχ. Πουέρτο Οντάζ 27 Μαρτ. δι' Αγγλίαν

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Γκοστ.)	Σ. Σπολέτης	09	715	εἰς Ἔιλάθ 1 Ἀπρ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	Ἐτ. «Παραπόρι»	25	4687	ἔφ. Στεττίνον 26 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβ.)	Ἐτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	διῆλθε Λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διὲ Ἀμβέρσαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιβ.)	Ἐτ. «Μαρίνας»	43	5230	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	Ἐτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΓ-Ι·ΟΝΙΡ (λιβ.)	Ἐλληνικὰ συμφέροντα	56	10060	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Ἀπρ.
ΠΑΜ	Ἐτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	ἔφ. Οζάκαν 22 Μαρτ. (εἶτα Κόμπε)
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	Ἐτ. «Κορόνα»	20	3594	διῆλθε Θέσσαλον 3 Ἀπρ. διὰ Μεσσήναν
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	Ἐτ. «Πεγκόρ»	45	7251	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Ἀπρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Σάμοσκ»	45	7054	οὔεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΠΕΡΛ Α·Ι·ΛΑΝΤ	Ἐτ. «Καρέτεο»	43	7139	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιβ.)	Ἐτ. «Μάντασκ»	36	7236	διῆλθε Παναμάν 23 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιβ.)	Ἐτ. «Μονρόβια»	55	8001	εἰς Χάρτεπολιν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	Ἐτ. «Κάνοπους»	56	8240	ἔφθ. Ούμη Σαΐδ 9 Ἀπρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	Ἐτ. «Πήγασος»	55	15800	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Ἀπρ. δι' Ἰταλίαν
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Κάνοπους»	43	7221	εἰς Τίτη, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιβ.)	Ἐτ. «Ἐλλήσποντος»	57	10800	διῆλθε Παναμάν 8 Ἀπρ. δι' Εύρωπην
ΠΙΟΝΕΡ	Ἐτ. «Ντέλ «Εστε»	45	7050	διῆλθε Ντακάρ 2 Ἀπρ. διὰ Χούλλ
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Μάρ έλ Πιρέο»	44	7190	"Ιε : «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ», ὡς μετωνομάσθη
ΠΙΤΣΑ Χ.	Ἐτ. «Μέδουσα»	16	1449	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 4 Ἀπρ.
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	Ἐτ. «Ορενς»	43	7205	διῆλθε Ντακάρ 28 Μαρτ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	Ἐτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	ἔφθ. Νάντην 1 Ἀπρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Σαιντ 'Ανάργυροι»	24	1435	ἔφθ. Χόρηρη 6 Ἀπρ.
ΠΟΛΙ	Ἐτ. «Παναμάρα»	54	9188	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 28 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Κόμπαλς»	45	7159	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιβ.)	Ἐτ. «Άντρια»	57	8000	εἰς Ἀγγλίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Αρης»	43	7251	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 5 Ἀπρ.
ΠΟΠΗ	Ἐτ. «Οσεαν Γουαίης»	38	2646	ἔφ. Πειραιᾶ 10 Ἀπρ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	Ἐτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	ἀνεχ. Δουγκέρκην 26 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	ἔφ. Μαντράς ρόδες 8 Ἀπρ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιβ. δεξ.)	Ἐλληνικὰ συμφέροντα	43	10576	ἔφ. Βαλτιμόρην 5 Ἀπρ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	Ἐτ. «Πουκού»	36	7104	ἔφθ. Οδησσόδην 10 Ἀπρ.
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	ανεχ. Κόμπε 5 Ἀπρ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Τράνσπορτ Όθερση»	24	4928	εἰς Σπέτζιαν ἀπὸ 1 Μάρτ., ἐπισκευὴ
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	ἀργεὶ Σπέτζιαν ἀπὸ 30 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Πρόδρομος»	43	7194	διῆλθε Λός "Αντζελες 25 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Ἐλλήσποντος»	43	7126	ἀνεχ. Αμβέρσαν 4 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΡΑΓΚΕΡ	Ἐτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	διῆλθε Χονολουλοῦ 5 Ἀπρ. δι' Ἰνδίας
ΡΑΣ ΑΖΙΡ (Κοσταρ.)	Σ. Χούλης	21	1184	ἔφθ. Χερσώνα 7 Ἀπρ.
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιβ.)	Ἐτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	εἰς θέσιν 40 Β.—41 Δ., Ἀπρ. 1 διὰ Δουγκέρκην
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιβ.)	Ἐτ. «Νέστωρ»	43	7112	ἔφ. Ρίον 'Ιανέτρον 28 Μαρτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	Ἐτ. «Πλατσίφικα»	44	7226	ανεχ. Καματίσ 8 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιβ.)	Ἐλληνικὰ συμφέροντα	44	7132	διῆλθε Τρίνινταν 16 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	Ἐτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21050	ανεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΡΟΥΛΑ ΙΙ. (λιβ.)	Ἐτ. «Μαρκουΐστα»	24	5509	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 6 Ἀπρ.
ΡΥΘΜΟΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Κλόμπε»	56	10000	ἔφ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ.
ΣΑΒΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	Ἐτ. «Τρανασσεάνικα»	56	21889	ἀνεχ. Λονδίνον 8 Ἀπρ. διὰ Περσικὸν
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	Ἐτ. «Σαιν 'Ελευθέριο»	19	5672	ἔφ. Λίβερπουλ 29 Μαρτ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Σούπρεμ»	43	4233	ἀνεχ. Τζαμαϊκαν 6 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	Ἐτ. «Σαιντ»	44	7176	ἔφ. Βερμούδας 8 Ἀπρ. (διὰ Χάμπτον ρόδες)
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Στάνχαλ»	30	4105	ἔφθ. Κολόμπο 3 Ἀπρ.
ΣΑΜΟΥΑ	Ἐτ. «Ντέλ «Εστε»	18	5727	εἰς Τζαλδεστων 1 Ἀπρ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	Ἐτ. «Σομέλγκας	44	7282	ἔφθ. Τόκιο 5 Ἀπρ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	Ἐτ. «Οσεαν»	44	10652	ἀνεχ. Ταμπίκο 30 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ἐτ. «Γιαδίζα»	23	5372	ἔφ. Γένοβαν 3 Ἀπρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Σάν 'Αντώνιο»	17	5685	ἔφ. Μορμουγκάο 1 Ἀπρ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	Ἐτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	διῆλθε Γιόρτο Σαΐδ 26 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	Ἐτ. «Ατλάντικα»	44	10546	ἔφ. Πουέρτο λά Κρουζ 27 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	Ἐτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	ανεχ. Χάμπτον ρόδες 28 Μαρτ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	Ἐτ. «Φοίνιξ»	43	7259	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 30 Μαρτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	Ἐτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	εἰς ζύσιν 36 Β.—26 Δ., Μαρτ. 26, διὰ Χαδάννων
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Βαπτιστής»	23	4884	ἔφθ. Ρεζάριο 1 Ἀπ.
ΣΑΝΘΗ (λιβ.)	Ἐλληνικὰ συμφέροντα	42	7125	ἔφ. Χάμπτον ρόδες 29 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	Ἐτ. «Σάνα Μαρίτιμα»	44	7210	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Πολύφημος»	18	1260	ἔφθ. Οράν 6 Ἀπρ. (διὰ Βηρυττὸν)
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιβ.)	Ἐτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	8600	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	Ἐτ. «Κρόνος»	42	7118	ἔφ. Κόμπε 8 Ἀπρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	Ἐτ. «Βαπόρες»	43	7257	ἀνεχ. Τρίνινταν 1 Ἀπρ. διὰ Πόρτ "Αλφρευτ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	Ἐτ. «Σαιν Τζών»	44	7176	ἔφ. Οζάκαν 24 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	Ἐτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	ἔφθ. Αγιον Φραγκίσκον 4 Ἀπρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	Ἐτ. «Ορακούάνα»	43	7164	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 28 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	Ἐτ. «Πανθήνα»	43	7179	ἔφ. Βαλτιμόρην 1 Ἀπρ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	Ἐτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 30 Μαρτ. διὰ Μαρακάμπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	Ἐτ. «Μανδράκι»	45	7048	τεν. Σύρου 4 Ἀπρ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΑΝΤΟΥ· ΙΤΣ	Ἐτ. «Αβία»	20	2606	ἔφ. Κασταλκοάκος 27 Μαρτ.
ΣΑΠΦΩ	Ἐτ. «Τέρμαρ»	44	7212	ἀνεχ. Ρουέν 27 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΣΑΡΙΖΑ	Ἐτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Ἀπρ. διὰ Λός "Αντζελες
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβ.)	Ἐτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	ἀνεχ. Μπελέμ 1 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	Ἐτ. «Κάμποντς»	55	16216	ἀνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 Ἀπρ. διὰ Περσικὸν
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιβ.)	Ἐτ. «Σπτρέιντερς»	44	7176	διῆλθε Κιουρασό 28 Μαρτ. διὰ Γερμανίαν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	Ἐτ. «Οσεαν Τ. P.»	44	7257	ἔφθ. Ηστριχος 8 Ἀπρ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	Ἐτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	ἔφ. Μασσαλίαν 1 Ἀπρ., ἐπισκευὴ
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιβ.)	Ἐτ. «Γιουνίθερο. Τράμπ»	43	7191	διῆλθε Λός "Αντζελες 7 Ἀπρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Πιούπιτερ»	43	8432	ἀνεχ. Χάρτεπολι 22 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	Ἐτ. «Πρέστον»	43	10564	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διὰ Μαρακάμπο
ΣΗΚΟΜΕΤ	Ἐτ. «Σάν Φέλιππο»	43	8485	ἀνεχ. Πουέρτο Ορόντας 26 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβ.)	Ἐτ. «Κόραλ»	43	8557	διῆλθε Ντάρμπαν 1 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.)	Ἐτ. «Μπάχιο Σαλίνας»	44	7187	ἀνεχ. Υόρκην 23 Μαρτ. διὰ Μαδέρας
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	Ἐτ. «Μαρίν»	43	7275	ἔφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ.
ΣΙΡΑΜ	Ἐτ. «Σίραμ»	42	7146	διῆλθε Ντόμπερ 8 Ἀπρ. δι' Αμβούργον
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Νουέδα Βαλένθια»	42	6907	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διὰ Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Ζίτα»	44	7238	διῆλθε Παναμάν 1 Ἀπρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΥΛΑ	Ἐτ. «Γκλόμπο»	19	6547	ἔφθ. Αμστερνταμ 5 Ἀπρ.
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	Ἐτ. «Κάμαρον»	18	849	εἰς Χιροσίμα, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιβ.)	Ἐλληνικὰ συμφέροντα	56	10200	ἔφθ. Γιουκάρο 28 Μαρτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. «Ατυχίδης»	25	6810	διῆλθε Λός "Αντζελες ἀπὸ 10 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	Ἐτ. «Αιόλος»	43	7199	

ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Σιδνεϋ 1 Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόθικ»	57	21000	εἰς Γιοκοχάμαν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νέποτουν»	56	30159	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 Μαρτ. διὰ Νότ. Γαλλίαν
ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Στάφο»	44	7162	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 7 Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	διῆλθε Ντώρμπαν 16 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροτάν»	41	7111	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 2 Απρ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαργκό»	44	7282	ἔφθ. Ρουέν 28 Μαρτ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Μόμπιλ 15 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	ἔφθ. Κόρσαν Σάχο 9 Απρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	άνεχ. Πορτλαντ (Με) 28 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύοδιο)	έτ. «Βάντα»	44	7330	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Άτανάσιο»	15	2557	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Απρ. δι' Αρσούμπαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μόναδαρ»	43	7131	ἔφθ. Αγκουάντα 4 Απρ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	διῆλθε Ντακάρ 5 Απρ. δι' Αγγλίαν
ΤΑΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	έφθ. Νέαν Υόρκην 8 Απρ. (δι' Αμμουάιη Μπαΐην)
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σικερριερς»	43	7231	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 5 Απρ. διὰ Βομβάνη
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	διῆλθε Τρινινταντ 2 Απρ. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Απρ. δι' Αργεντινὴν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ.	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Ρόττερνταν 28 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδι
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Κονκορτία»	20	3526	άνεχ. Ρόττερνταν 3 Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλτόσα»	54	18717	άνεχ. Φόλευ 7 Απρ. διὰ Σαΐν Κίττης
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτις»	53	27853	άνεχ. Περσικὸν 21 Μαρτ. διὰ Λός Αντζέλες
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Απρ. διὰ Γκουάντα
TINI (δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	άνεχ. Ριγιέκαν 1 Απρ. διὰ Τάραντα
TINAMAR	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδι
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 6 Απρ. διὰ Ρίον Ιανέτρον
ΤΟΡΜΟΙΛ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	26	4523	εἰς Μπρεμερχάφεν 8 Απρ., σερβέν
ΤΟΤΙΔΑ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	διῆλθε Οράν 7 Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	διῆλθε Παναμάν 1 Απρ. διὰ Νότ. Αμερικὴν
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άνεχ. Κόμπτ 7 Απρ. δι' Αμερικὴν. Μετωνυμ. «ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ»
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άνεχ. Σάν Χουάν 5 Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσαπλάντικ»	43	9795	έφθ. Νέαν Υόρκην 16 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	εἰς Κόρτρους Κρίστι 10 Απρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ (δεξ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	διῆλθε Παναμάν 24 Μαρτ. διὰ Βέζερ
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	8300	εἰς Σιμίζου, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	διῆλθε Γιβραλτάρ ἀπὸ 12 Μαρτ. διὰ Κούβαν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10448	ἔφθ. Βαλτιμόρην 29 Μαρτ.
ΤΡΙΤΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάντι»	20	5686	διῆλθε Λάς Πάλμας 6 Απρ. διὰ Καλκούτταν
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	διῆλθε Κείπ Τάουν 20 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΤΣΑ	Φ. Κυπριανοῦ	18	5729	ἔφθ. Σαδάναν 25 Μαρτ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	διῆλθε Παναμάν 8 Απρ. δι' Αγγλίαν
ΤΥΧΑ	έτ. «Υδρούστα»	55	20615	διῆλθε Ντακάρ 25 Μαρτ. διὰ Περσικὸν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φαιρέρεϊντ»	21	6675	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΦΑΙΡΤΡΕΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άνεχ. Πρίν Ρούτερ 4 Απρ. δι' Εύρωπην
ΦΑΙΛΚΟΝ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	ἔφθ. Κριστομπαλ 7 Απρ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	Κ. Αργύριος	17	1875	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Απρ. διὰ Βηρυττὸν
ΦΑΤΙΝΑ (λιβάνου)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΟΣΒΟΣ II. (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Γουοΐης»	36	2678	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΦΛΩΡΑ	Μαρίνος - Φράγκος	44	7279	ἔφθ. Σηπτάτη 7 Απρ.
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Ιντιτένεντ»	43	7237	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 20 Μαρτ.
ΦΟΙΝΙΞ (λιβ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 28 Φεβρ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Ντέπ Κολόν»	56	10483	ἔφθ. Γενόβαν 1 Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	άνεχ. Αμεριτερνταμ 22 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	ἔφθ. Χιούστον 2 Απρ.
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιβ.)	έτ. «Νίλ»	57	24000	διῆλθε Σιγκαπούρων 2 Απρ. διὰ Περσικὸν
ΧΑΡΙΟΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	ἔφθ. Αδεν 2 Απρ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γόβαθμα»	43	7242	διῆλθε Θέουταν 30 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστων
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	εἰς Βοστώνην ἀπὸ 15 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	ἔφθ. Κείπ Τάουν 7 Απρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15749	διῆλθε Λάς Πάλμας 16 Απρ. διὰ Περσικὸν
ΧΙΟΗ (δεξ.)	έτ. «Εστε»	43	7127	άνεχ. Βαγκούνερ 4 Απρ. διὰ Λονδίνον
ΧΟΚ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 8 Απρ. διὰ Τεργέστην
ΧΟΥΔΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	ἔφθ. Χάμπτον ρόδι 1 Απρ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12513	ἔφθ. Αρσύμπαν 1 Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κράουντ»	43	7258	ἔφθ. Γκάλβεστων 6 Απρ.
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Ούινθσωρ»	43	7243	εἰς Λά Παλλίς ἀπὸ 16 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιβ.)	έτ. «Σέντραλ»	43	7180	άνεχ. Βομβάνη 27 Μαρτ. διὰ Κέπ π Τάουν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Γιούν, Σίππερ»	55	23930	εἰς Κάδιν ἀπὸ 13 Μαρτ., ἐπισκευή
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Απρ., διὰ Ράς Τανούρα
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	διῆλθε Παναμάν 25 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	διῆλθε Αγιον Βικέντιον 1 Απρ. διὰ Βραζιλίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5557	άνεχ. Αμέρεσαν 17 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Απρ. δι' Ολλανδίαν

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
C. FOTOU & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ ΒΡΕΜΕΝ"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωπά καὶ ξηρά ἔφόδια, ἔφόδια Τράνζιτ
οὐλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

Office : Bremen I^η Liegnitz str. 58
Night Phone N. Fotou 83095
Cables : FOTOU, Bremen

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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**
Brooklarkai 12
After office - Hours: 45 21 21

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

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP - CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι
τῶν Έλληνικῶν πλοίων

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: V'SCONTI-VENICE

VENICE - ITALY

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Tel/addr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής, καταστρώματος
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί άντερνόρσωποι τῶν AMEROIDS εἰς 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 3-0644
or NIGHT 3-5730
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 7206/7

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:
57165, FONTENOY STREET, LIVERPOOL, 3,
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C. 2.

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

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΑΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE,"
SYDNEY - NSW
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Α. ΗΛΙΑΔΗΣ

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ-ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔ,"-ΚΕΡΚΥΡΑ
LLOYD'S AGENT

CONWOOD-CORFOU

JOHN ANGOURAS & CO.

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

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel. Address: ANGOURAS Telephone: 29965

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

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΟ 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

183(185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: *REPLENISH ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ όμεσον και όμεμπτον έξυπηρέτησιν.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 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. VERCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

CABLE ADDRESS: "VERCADOS,"

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.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG 11) GERMANY
THAEP. 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

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

DECK, ENGINE, CABIN & PROVISION MERCHANTS. BONDED STORES
SUPPLIES EFFECTED TO ALL U. K. AND CONTINENTAL PORTS

Warehouse & Office

15, Bell Lane,

LONDON, E.C. 1.

Cables: "RACHOVIDES," LONDON

City Office

154, Bishopsgate,

LONDON E.C. 2.

Telephone Bishopsgate, 9878 (3 lines)

Γνωστόν κατάστημα διά τάς ἀμέσους και
ἀποτελεσματικάς ύπηρεσίας του.

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 7/8 BURY COURT, LONDON E.C. 3. THA. ΔΙΕΥΘ.: SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΑΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάστισιν του εἰς τὰ Ναυ-
τιλιακά ζητήματα.

"BUGSIER,,

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johanniskollwerk 10

Telefon 35 16 31

Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea
and Western Baltic

Wireless Call - Signal: DAAB
All kinds of salvages and towages undertaken

Telephones:
AVenu 2671/2

For World Wide Information

Cables:
"AESALPORTS," London

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.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS FOR CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

Members of the Baltic and International Maritime Conference

PORT - SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

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: DIOSKUROI

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

Tel. Address:
"NEGRISCO."

Telephone Nos. office 3877
Private 84164

NEGRIS & Co.

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.
P. O. Box 663.

COLOMBO

CEYLON

SHIPSTORES

RUDOLF BREMICKER

'Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος όλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 44412 81672 83172 510 2443
CUXHAVEN 2125

TAKHE GEΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE LONDON, E.C. 2.
Telephone: BISHOPSGATE 1343
Telex: AGESILAUS - LONDON

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH
ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

CABLE ADDRESS:
SENOJ - PORTLAND, OREGON
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

GRAIN FITTING & TRIMMING

W. J. JONES & SON, INC.
817 BOARD OF TRADE BLDG.
PORTLAND, OREGON

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Telephone: ROYAL 7981

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΑΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

Telephone : 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικὸν μή δξειδούμενον διὰ δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι ξύλου και γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διὰ ἐπαναχρωματισμόν.

"CAMERONS", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ
Εἰδικῶς παρασκευασμένα διὰ τροπικά κλίματα

"CAMARINE", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΤΗΠ-TANKS
Διὰ τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου και ὕδατος.

"CAMLAC", ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΛΠ.
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

Telephone: "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 BATAVIA STREET 17
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES ANTWERP
LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,
18119, GT. ST. HELEN'S
LONDON, E. C. 3 - TELE: AVENUE 5048
AND
AVGHERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE,
LONDON E.C. 2 - TELE: BISHOPSGATE 1343

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΛ

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 42.528

Έκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν και 'Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ 'Εργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

ARGO SHIPPING & TRADING CORP.,

530 West Sixth Street,
Los Angeles 14, CALIFORNIA

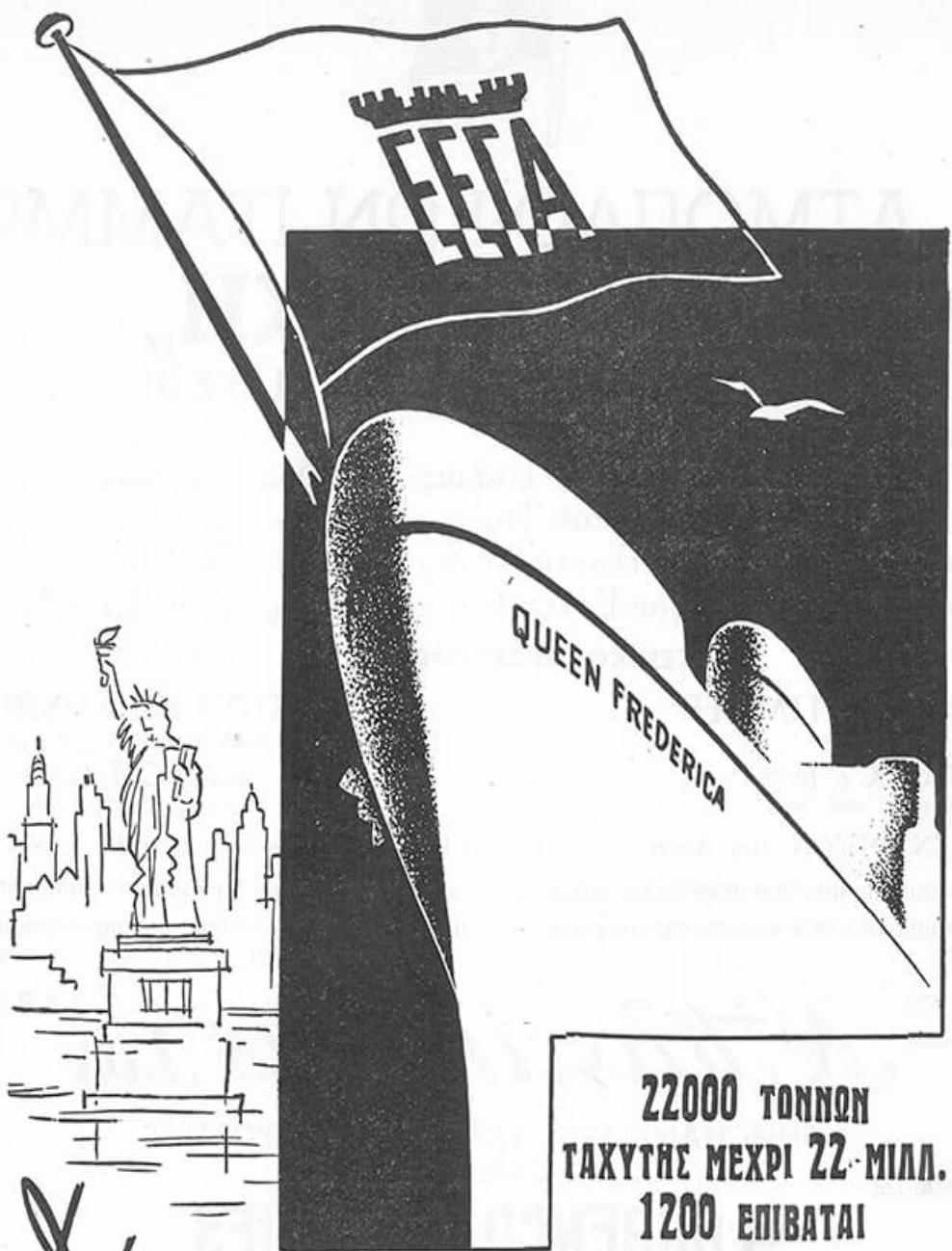
TRAMP SHIP AGENTS

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

μιά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τὸν ίστόν τοῦ δποίου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ανεσις - Έλληνικόν πλήρωμα -
Έλληνικό γλέντι - Έξαιρετική Έλληνική κουζίνα - Πολυτελή 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 Βρο. Ατλαντικού-Ιταλίας-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν
 Έξι Λιμένων Βορείου Ατλαντικού διὰ Περσικὸν Κόλπου
 Έξι Λονδίνου-Αμβούργου-Ρόττερνταμ καὶ Αμβέρσης δι' Έλλαδα-Τουρ-

κίαν 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

K.R.KNIGHT & C°

Night 4456

101 Leadenhall St.

M. Kassimatis, Ltd.

LONDON E.C. 3

Bankers:

Telephones:
MANSION HOUSE 9131

THE STANDARD
BANK OF S.A. Ltd.

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS

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 prompt 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
έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Άντιπρόσωποι ἐν Έλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀριστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων
Ἐργοστασίων τῆς Ἀγγλίας χοησιμοποιούμενων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ἵστων.

Μεγάλη παραπαταθήη TRANSITO τῶν "NELSON," καὶ "EMPIRE," COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: Ἐν Πειραιεῖ Ἀκτὴ Μισούλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις Ἐξωτερικοῦ: «UNION»,
> Αθήναις: Εύπολιδος 10, Τηλ. 21.441, Σ.1.680

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
ΒΑΘΗΣ	» 'Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» 'Ιφιγενείας και Λεωφ. Θησέως
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	» Θεμιστοκλέους 4
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Παν. Τσαλδάρη (Πειραιώς) 87

ΚΟΛΩΝΟΥ

ΚΥΨΕΛΗΣ

ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ

Γωνία Μαυρομάχη — Καλλιδρομίου

Ν. ΙΩΝΙΑΣ

ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ

ΠΛΑΚΑΣ

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ

Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2

'Οδός Σωκράτους 31

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ

'Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15

ΚΑΜΙΝΙΩΝ

» 'Αθηνών & Ήπειρου

ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ

» Κανελλοπούλου άριθ. 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, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΝΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Άημνου), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β', ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ & ΚΑΪΡΩ,

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασιάτων ἐκ τοῦ ἔξωτεροικοῦ, 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**

B R A N C H E S :

ALEXANDRIA : 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO : 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

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

AMERICAN EXPORT LINES INC.

NEW YORK

Τακτική δεκαπενθήμερος έπιβατική γραμμή

Πειραιώς - Νέας Υόρκης

διὰ τῶν πολυτελῶν έπιβατηγῶν:

"EXCALIBUR,,

"EXOCHORDA,,

"EXETER,,

"EXCAMBION,,

Μέσω

Νεαπόλεως - Γενούης - Μασσαλίας - Βαρκελώνης

Δεκτοὶ ἐπιβάται Πρώτης θέσεως μόνον εἰς δικλίνους καὶ τρικλίνους καμπίνας πολυτελείας μὲ ὅλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις ώς καὶ ἐμπορεύματα.

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ

Νεαπόλεως - Γενούης - Καννῶν

διὰ τῶν νεοτεύκτων ὑπερωκεανείων

"INDEPENDENCE,, & "CONSTITUTION,,

29.500 τόννων

"CONSTITUTION,,

ΕΚ ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ

6 Μαΐου

ΕΚ ΓΕΝΟΥΗΣ

7 Μαΐου

"INDEPENDENCE,,

20 "

21 "

"CONSTITUTION,,

27 "

28 "

Διάρκεια ταξειδίου 8 ἡμέρας

Διὰ πληροφορίας καὶ κρατήσεις θέσεων ἀπευθυντέον :

AMERICAN EXPORT LINES INC.

'Ακτὴ Μιαούλη 17, ΠΕΙΡΑΙΑ, τηλ. 43.491, 40.671 ώς καὶ εἰς ἄπαντα
τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων. Δι' ἐμπορεύματα τηλέφωνον 43.662