

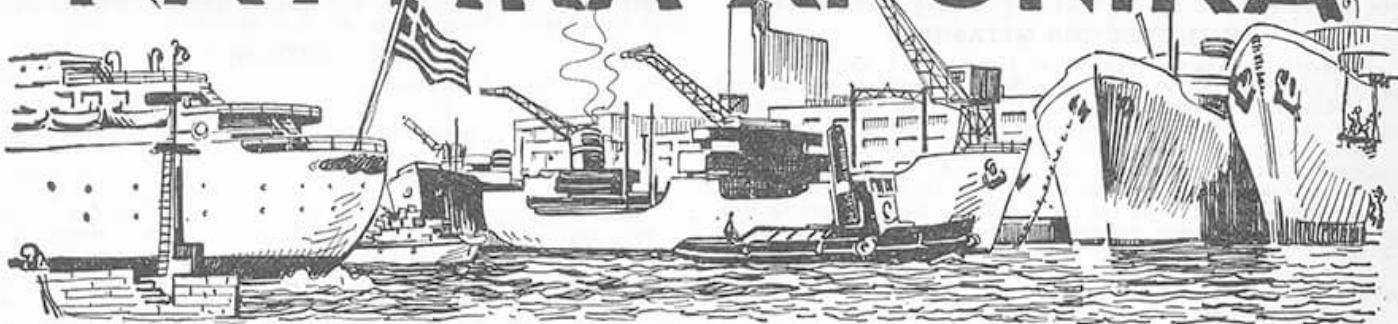
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1957

Αρ. Φύλλου 527/286

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 527/286

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ
15 ΜΑΪΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Παρὰ τὰ τόσα λεχθέντα καὶ γραφέντα, παρὰ τὰς ἐκάστοτε ἐπαγγελίας καὶ υποσχέσεις, ἀκέραιοις ὑφισταται τὸ πρόδημα ὑποστάσεως διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν τελούσσαν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν. Τὰ λίμπερτος, τὰ μοιραίως πρὸς τὴν ἀχροτίαν μετὰ χρόνον ὅχι μακρὸν φερόμενα, ἔξακολουθοῦν ἀκόμη νὰ ἀποτελοῦν τὸν κύριον ὅγκον τῆς μικρᾶς Ναυτιλίας μας, ἐνώ τὸ πολλὰ Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας νεότευκτα καὶ τὰ νεοαγοράσμένα μεταχειρισμένα ὑπὸ τὴν λιθεριανήν καὶ τὴν ποναμακήν, κυρίως, καλυπτοῦνται. Σποραδικαὶ εἰνεὶ αἱ ἔγγραφαι εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ψηλόδιον, μὴ ἀλλοιούσαι τὴν γνωστὴν μεταπολεμικὴν συγκρότησιν του ἐμπορικοῦ μας στόλου. Χωρὶς τὰ λίμπερτος — πεπερασμένα, ἐπαναλαμβάνομεν, εἰνεὶ τὰ σρία τῆς περαιτέρω ὑπηρεσίας τῶν ζωῆς — Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δὲν θὰ ὑπῆρχε.

Ἡ τουρκικὴ θὰ ὑπερειχειν αὐτῆς καὶ ἡ ἑδραϊκὴ θὰ τὴν ημιλλάτο εἰς ἀπόδοσιν καὶ ἔχυπρέπησιν τῶν ἑθνικῶν τῆς μεταφορικῶν ἄναγκων. Ἡ Ἑλλάς, δηλαδή, οὖτας θὰ χάσῃ τὰ λίμπερτος θὰ ὑποβιβασθῇ εἰς χώραν ναυτικὴν τρίτης πλέον τάξεως.

Ἡ προσπάθεια τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ, ἡ ἀπὲιδεῖας ὑπὸ τόσας καλὰς ἐπίδιας ἀράδεμνη, πρέπει γὰρ θεωρᾶται ὡς ἐλάχιστον μέχρι τοῦδε ἀποδώσασα.

Οὔτε ἡ τροποποίησις τοῦ περὶ φορολογίας νόμου, οὔτε αἱ παρασχεθεῖσαι διὰ τοῦ ἀρθρου 13 διευκολύνσεις, οὔτε τὸ ἀφοροδίγοντα τῶν νεοεπικύρων, οὔτε ἡ, ἔστω καὶ καθυστερημένη, πλήρης κατακόντης τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως ἀπὸ μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος καὶ ἡ προθυμία του διὰ πᾶσαν λογικὴν καὶ δικαίων παραχωρήσιν ἥρκεσαν νὰ δημιουργήσουν τὸ κλίμα εκείνο τῆς ἐμπιστοσύνης, ὅπερ θὰ ἔφερε τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον ἐγγύτερον πρὸς τὴν σημαῖαν τῆς Πατρίδος.

Ἡ δυσπιστία διὰ τὴν αὐριον ἔξακολουθεῖ νὰ ἐμφωλεύει εἰς τὴν σκέψιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Φοβεῖται οὔτος τὰς ἔξειδεις τῶν ἑδῶν πολιτικῶν πραγμάτων· μὲν κατάπληξην εἰδεῖ κόμματα συντρητικῶν ἀρχῶν συνεργάζομένα μὲ τοὺς κομμουνιστὰς καὶ μὲ ἀνόνυμούς παρασκολούθει τὰς οἰκτρὰς κομματικὰς ἀντεγκλήσεις, τὴν κυθερνητικὴν ἀστάθειαν καὶ τὴν συνεχιζόμενην ἀνατραπὴν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἡ Ἑλλάς, εὐρισκομένη εἰς τὸ νευραλγικῶτερον σημείον τῶν διεθνῶν ἀνωμαλιῶν, δὲν θεωρεῖται ἀκόμη ἀπὸ τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ ἔνον, ὅπερ χρηματοδοτεῖ τὴν ναυτιλιακὴν μας προσπάθειαν, ως παρέχουσα τὴν ἔχεγγυα τῆς ἀσφαλοῦς τοποθεσίας ὑπὸ τὴν σημαῖαν τῆς τόσον σημαντικῶν κεφαλαίων, τῶν ἐπενδεδύμενῶν εἰς τὴν τεραστίου δύκου Ἑλληνικῆς κυριότητος ναυτιλίαν.

Αὐτά, ἐν συνομίᾳ, εἰνεὶ τὰ σημεράσματα μακρῶν συζητήσεων, τὰς ὁποῖας διεξήγαγε μὲ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης ὁ γράφων τὴν στήλην αὐτῆν κατὸ τὸ ἔκει πρόσφατον ταξίδιον του. Καὶ βάσει αὐτῶν τῶν διαπιστώσεων ἀμβλύνεται κάθε αἰσιόδοξος προπτικὴ διὰ τὴν θέσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Δὲν ἀποκλείεται, βεβαίως, ἀλλαὶ ἔξειδεις, ἀνεξάρτητοι τῆς ιδικῆς μας θελήσεως, νὰ θέουσιν εἰς τὰ ἀπότελον πάντων μέλλον τὸν ἐφοπλισμὸν ἐγγύτερον πρὸς τὴν Κυανόλευκον. Πρὸς τὸ παρόν, ὅμως, δὲν διαβλέπομεν τὴν δυνατότητα τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ μέρους, ἔστω, ἀπὸ τὰ πολλὰ ὑπὸ τὴν σημαῖαν προιόντα μας. Οἱ ἐφοπλισταὶ των καὶ οἱ χρηματοδόται αὐτῶν σημαίας, ἀτυχῶς, περισσότερον ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν Λιβερίαν καὶ τὸ Παναμάν, παρὰ εἰς τὰς ἑδῶν καταστάσεις, ίσως διότι τὰ υποτυπώδη αὐτὰ κρατίδια ἐμφανίζουν σταθερότητα κυθερνητικὴν μεγαλυτέρων, ἵνως καὶ διότι τελούν ὑπὸ τὴν ἀμεσωτέον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν σκέπτενται.

Καὶ δῶμας θὰ ἔπειπε μὲ ζωροτέραν πως ἀποφασιστικότητα ἀπὸ μέρους μας καὶ μὲ περισσότεραν καλὴν θέλησιν ἀπὸ μέσους τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ ἐπανασύνηται τὸ μέλλον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡν τὰ πράγματα ἀφέθουν νὰ ἀκολουθήσουν τῶν μοιραίων τῶν δρόμων, δὲν ἀφίσταται ἡ ἡμέρα, που θὰ ιδούμεν τὴν δυνάμιν τῆς Ναυτιλίας μας κατὼ τοῦ ἑνὸς ἐκατομμυρίου τῶννων χρόνος, κατὼ δηλαδή, τοῦ ὄρου, που μία χώρα ναυτικὴ ὑπολογίζεται διεισθεῖσα καὶ τοῦτο, ἐνώ σκάψη δέκα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων τῶννων θὰ ἀνήκουν εἰς Ἑλληνας ἐφοπλισταὶ, ἀλλὰ θὰ φέρουν ἔνας σημαῖας.

Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἀντίνομίας ἀπαραδέκτου, ἀπὸ κάθε ύγιως σκεπτόμενον ἄνθρωπον, ἐπὶ τῆς ὁποίας, χωρὶς καὶ ἡμεῖς νὰ ἐπικαλούμεθα τὰ πατριωτικὰ αἰσθήματα τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἐφελκύσμεν πάντως τὴν προσοχήν των, διοτι, πιστεύομεν, ότι οὔτε εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν συμφέρει η τοιαυτὴ ἐκπτωσίς τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότη-

τος. "Ἐχουν κάθε συμφέρον οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ διατηρῆ ἡ Ἑλλὰς μίαν ισχυρὰν καὶ ἀκμάζουσαν Ναυτιλίαν σχὶς τῶν δέκα, ἀλλὰ τῶν τριών, ἔτσω, ἑκατομμυρίων τῶννων. Μὲ ἔνα τοιούτον Ἐμπορικὸν Ναυτιλίαν η φωνὴ τῆς ναυτιλλομένης Πατρίδος θὰ ἀκούεται εἰς τὰ διεθνῆ συνέδρια, θὰ ὑπολογίζεται κατὰ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις, συμπαραστάτρια θὲ εἰνεὶ τὴν εὐρύτεραν ἐφοπλιστικὴν προσπάθειαν, ὅταν καὶ ὑπόταν ἡ συμπαραστάσις αυτῆς, ως εἶμενα βέβαιοι, θὰ χρειασθῇ.

"Ἀφ' ἔτερου μὲ μίαν Ναυτιλίαν ἀξίαν λόγου θὰ δικαιολογήται καὶ ἡ ὑπαρξία ὅχι μόνον τοῦ ἀρμόδιου ἐδόν Ὑπουργείου, ὅπερ θὰ ἐπιλαμβάνεται — ὅπως τόσον ἐπαξίων τὸ πράττει — τοῦ κάθε ζητημάτος σχετικοῦ μὲ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ξένων, ἔστω, πλοίων τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ θὰ ἐπιμελῆται ἀκόμη τῆς καλυτέρας καταρτίσεως καὶ τῆς πειθαρχημένης προστήλωσεως τῶν πλωμάτων εἰς τὸ καθῆκον τῶν. Αν, ὅμως, ἡ Ἐλληνικὴ σημαία φθάσῃ νὰ καλύπτῃ μίαν χωρητικότητα κάτω τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τῶννων, ἐνώ τὸ Κράτος θὰ δοπιάνῃ διὰ τὴν συντήρησιν τῶν σημείων τοῦ ἀρμόδιου Ὑπουργείου πολὺ πειστότερος τῶν δύο σημείων ὅπους θὰ ἐσθενεῖ ἀπὸ φορούς καὶ τέλη, θὰ καταδεχθῇ καὶ τὸ ἀσκοτόν τῆς κρατικῆς διαπάνης διὰ τὰς σχολάς, τὰ φροντιστήρια καὶ τὰς ἀποστολὰς εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τότε τὸ μὲν Ὑπουργείον ἀναποτέρευτος καταργεῖται καὶ τὸν πόλεμον τῶν καθηκόντων των πειθαρχημένης προστήλωσεως τῶν ξένων πλοίων τὰς σημαῖας τῶν νεοταγών ναυτικῶν δυνάμεων τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἀφρικῆς.

Πιστεύουν, μῆπως, οἱ ἐφοπλισταὶ μας, οἱ ἐφησυχάζοντες ἐπὶ τῶν κατακτήσεων τῶν, ὅτι θὰ δισφύγουν τῆς διεθνοῦς πιέσεως τὰς συνεπειώνας ἡθελούν νὰ αὐτοπάτωνται, ὅτι θὰ είναι ικανὴ ἡ Λιβερία καὶ ὁ Παναμᾶς νὰ προσπίσουν ἀπότελεσματικῶρεν τὰ δικαῖα των, παρὶ ή Ἑλλάς, μὲ τὸ τεράστιον ἡθικόν της κύρου καὶ τὰς μακραίσιας ναυτικάς της παραδόσεις; Πιστεύουν ἀκόμη, ὅτι ὅταν τὸ ἐντεύθεν διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐνδιαφέρονται καὶ τὰς σημείων τῶν διεθνῶν διαποδούνται καὶ φιλοτίμους τὴν Ελληνας ναυτικούς; Πρέπει νὰ είναι βέβαιοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ὅτι ὅλοι ἐδώ εἰς τὴν Ελλάδα τρέφομεν τὴν διάπλουν ἐπίδια, ὅτι κάποτε, ἔστω καὶ ὄφρα, αἱ ωραῖαι κατακτήσεις τῶν εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον, διὰ τὰς ὁποίας τὸ Πανελλήνιον ὑπερηφανεύεται, θὰ καλυφθοῦν, ἔστω καὶ κατὰ μέρος, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Αν, ὅμως, θὰ καλυφθοῦν, ἔστω καὶ κατὰ μέρος, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τὴν πραγμάτων ἀπραγματοποίητος ἀλλὰ ἀπόδειξαν ἀπόδειξην ἐπί τῶν πραγμάτων ἀπραγματοποίητος ἀλλὰ ἀπόδειξεις ἀπόγονταις, ὅτι δὲν θέλουν οἱ προκαλέση καὶ τὴν ἀντίδρασιν, τὴν ὁποῖας καὶ αἱ συνέπειαι δεν θείεν, ἀσφαλῶς, ευχαριστοῦν, οὔτε καὶ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς. Ομολογούμεν, ὅτι δὲν θέλουν νὰ τὰς ἀσφαλεῖσαν τὰς ἔργων καὶ τῶν ἀπασχολήσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὅταν αὐτοὶ θὰ ἔνουν. Τσω, ἀνάγκην τῆς συμπαραστάσεως τῆς.

Πρὸ μηνῶν ὁ κ. Καραμανῆς ἔκκλησιν ἐποίησαν εἰς τὰ πατριωτικά αἰσθήματα τῶν ἐφοπλιστῶν. Ιναὶ φέρουν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τὰ πολλὰ τῶν πλοίων. Ἡ ἔκκλησις ἔκεινη δὲν ἔτυχε τῆς οἵας ἀνεμένητης αὐτοπρόκρισεως. Πενιγρά ύπηρζαν τὰ μεριὶ τουδεὶς ἀποτελέσματα, οὔτε καὶ διαβλέπομεν τὰ καλύτερα εἰς τὸ προσεγένες μέλλον.

Αἱ στήλαι αὐταὶ δεν ἀπευθύνονται εἰς τὸν πατριωτισμὸν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀλλὰ ἐπιμέλειας ὑποδεικνύουν εἰς αὐτοὺς ὅτι τὸ γενικότερον τῶν συμφέροντας μέλλονται τὸν Ναυτιλίαν της Κυανόλευκου τὰ πλωμάτων τῆς Κοινῆς Γνώμης ὁ ἐφοπλισμὸς καὶ δημιουργεῖ δικαιώματα συμπαραστάσεως εἰς τὰς σημείων της προστάθειαν, ἐδός καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Δὲν ζητούμεν τὰς ἀδόντας, οὔτε καὶ παραγωρίδων τὰς ἀντιρρήσεις διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν. Πολλά, ὅμως, πάμπολλα εἰνεὶ τὰς λίμπερτος κυρίως. Ἀπὸ αὐτὰ μερικὰ ἄς ἐλθουν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Θὰ τὴν ἔνισχυσουν καὶ θὰ δικαιώσουν τὸν πόθον τοῦ Πανελλήνιου.

Ζωηρότατα ἀνησυχούμεν διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ ἀμεσώτερον. Ομολογούμεν, ὅτι δὲν διεπιστώσαμεν τὴν αὐτὴν ἀνησ-

χίαν εις τοὺς ἐφοπλιστάς μας, ἀλλ' οὕτε καὶ εἰς τοὺς κρατικούς ιθύνοντας. Θὰ κατορθώσωμεν, ὅρα γε, νὰ διεγέρωμεν τὸ ἐνδιαφέροντας τῶν; Ἰστορικὰὶ θὰ εἰνὲ ὅλων μας αἱ εὐθῦναι, ἂν ἡ διαγραφομένη πλέον σαφῶς ἔκπτωσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καταστῇ πραγματικότης.

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Συνέρχεται εἰς τὴν Κοπεγχάγην τὴν 15ην Μαΐου ἡ Ἐπιτροπὴ Ἀγῶνος τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» μὲν θέμα τὴν ἐπιβολὴν μέτρων κατὰ τῶν Λιβεριανῶν καὶ Παναμαϊκῶν σκαφῶν. Τῆς ἐπιτροπῆς, ὡς γνωστόν, μετέχει καὶ ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς ίδικῆς μας Π.Ν.Ο. κ. Πετρουλῆς.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν Ἑλληνικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων σεων ὅταν ἀνακοινώσῃ εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὴν μέχρι τούδε ἐπιτελεσθεῖσαν πρόσδον τεῖς τὴν ἀσφάλισην παρὰ τῷ Ν.Α.Γ. τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων, τῶν ὑπηρετούντων εἰς πλοῖα ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκόλιας» καὶ θὰ γνωρίσῃ τὰς ἴκανοτατικῶς πρωθυθεῖσας διαπραγματεύσεις μὲ δύοδας Ἑλλήνων. Ἐφοπλιστῶν, ἐκπροσωπούντων σημαντικὴν χωρητικότητα, διὰ τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ὑπὸ ξενας σημαίας πλοῖα τῶν.

Δένθα παραλείψῃ, ὅμως, ὁ κ. Πετρουλῆς νὰ ἀνακοινώσῃ εἰς τὰ λοιπά μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγῶνος καὶ τὴν ὥρην τῆς ἀπόφασιν τῆς «Πανελλήνιου Ναυτιλίου Ὁμοσπονδίας», ὅπως πόλη της διεξαγάγῃ τὰ διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς «Ἑλλήνας Ἐφοπλιστᾶς», ὅπως παύσῃ ἡ «Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν», ἀξιούσα τὸ γνωστὸν ὑπέρ αὐτῆς «χαράτσι» καὶ μόνον εἰς ἡν περίπτωσιν ἡ Π.Ν.Ο. ἡθελεῖ ζήτησην τὴν παρέμβασιν τῆς Διεθνοῦς, νὰ παρέχῃ αὐτῇ τὴν ὑπόστησην της.

Κάθε ἄλλη ἀνάμειξης τῆς «Διεθνοῦς» εἰς τὰ τῶν Ἑλληνικῶν ναυτεργατικῶν ὑποθέσεων ἔκριθη ὅπο τὴν Π.Ν.Ο. ἀσκοποῖ καὶ ἐπιζημία διὰ τὰ συμφέροντα τῆς ὅλης Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

ΜΙΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ

Εἰς τὴν σχολὴν μηχανικῶν τοῦ Ἀστροπόργυρου τεσσαράκοντα μόνον μαθηταὶ ἀπεφασίσθη νὰ εἰσαχθοῦν ἔφεσον. Ἡ Ἑλλειψις ἐπαρκῶν πιστώσεων ὑποχρεώνει τὴν Διοικησην τῶν σχολῶν νὰ περιορίσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσακτέων διὰ τὴν προσεχῆ σχολικὸν περίοδον. Εὔχερῶς θὰ ἥδηντο ἡ Σχολὴ μηχανικῶν νὰ δεχθῆται τοὺς ὄγδοηκοντα μαθητάς εἰς τὴν κάθε τάξιν. Τὰ διδακτικὰ ὄργανα καὶ τὰ ἑργαλεῖα διατίθενται ἐν ἐπορείᾳ διὰ τὴν πρακτικὴν καὶ τὴν θεωρητικὴν κατάρτισιν τῶν περισσοτέρων μαθητῶν. Θὰ ἔχειαστο, ὅμως, προκειμένου νὰ διπλασιασθῇ ὁ ἀριθμὸς των, ἡ προσληψις τεσσάρων ἡ πέντε τεχνιτῶν ἡμεριδίων, διὰ τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν τῶν δοκίμων εἰς τὸ μηχανικούργειον τῆς Σχολῆς.

Συνυπολογιζομένων τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν ἐπὶ πλέον δεπανῶν κινήσεως του μηχανουργείου θὰ ἔπειτε νὰ αἰσχηθοῦν ἀπὸ πιστώσεις τῆς Σχολῆς κατὰ 350 χιλιάδας δραχμῶν ἐπιστάσιος. Αὐταὶ, δυστυχῶς, δὲν ὑπάρχουν καὶ κατ' ἀνάγκην ἡ Σχολὴ περιορίζει τὴν ἀπόδοσιν τῆς.

Τέσσαρες καὶ μόνον χιλιάδες λιρῶν Ἀγγλίας ἐπιστάσιος θὰ ἥσαν ἀρκεταὶ διὰ νὰ ἀποδίδῃ καθ' ἔκστατον ἔτος ἡ Σχολὴ, ἀπὸ τοῦ 1959, ὁ γδοῖκοντα μηχανικούς ἀριστοὶ κατητισμένους θεωρητικοὺς καὶ πρακτικούς. Εἶνε, ἀρά γε, τόσον μεγάλη ἡ διατάνη αὐτῆς διὰ τὸ ἐφοπλιστικὸν Βαλάντιον; Δέν τὸ πιστεύομεν. Δεπανοῦν πολὺ περισσότερα οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς εἰσφοράς καὶ δωρεάς διὰ σκοπούς ξένους πρὸς τὸ ἐπαγγέλμα τῶν καὶ τὸ πλοῖον, ὥστε νὰ πιστεύωμεν, ὅτι μία ἔκκλησις πρὸς αὐτοὺς θὰ ἥτο ἀρκετὴ διὰ νὰ παράσχουν τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν ἀπροσκόπτως νὰ διευρύνῃ τὸ ἔργον της.

Τὴν ἐκκλησιν αὐτὴν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπευθύνουν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς μὲ τὴν πεποίθησιν, ὅτι θὰ τύχῃ εὐμενούς παρὸ δῶλων ἀποδοχῆς.

Κάποιος θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν — ἡ ἐδῶ λ. χ. «Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐν συνενοήσει πρὸς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην — διὰ νὰ συγκεντρωθῇ τὸ ποσὸν τῶν τεσσάρων χιλιάδων λιρῶν διὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1957—58, μὲ τὸ ὄποιον καὶ νὰ ἐπιχορηγῇ ἡ Σχολὴ Μηχανικῶν Ἀστροπόργυρου. Λαμβανομένου, ὅμως, ὑπὸ ὄψιν, ὅτι ἡ διατάνη θὰ υφίσταται καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἡ θὰ πρέπει ἡ ὑποχρέωσις ἐπιχορηγήσεως νὰ ἀναληφθῇ ἀπὸ τὴν »Ἐνωσίν τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ μίαν μακράν ὑπωδῆποτε χρονικὴν περίοδον, πενταετῇ τούλαχιστον.

Μὲ τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀνωτέρω ἀνάγκης τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν θίγουμεν μίαν καὶ μόνη πτυχῆν τοῦ διου ὀικονομικοῦ προδῆματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Χρειάζονται πολλὰ διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ προσπάθεια. Τὸ γεγονός, ὅτι θὰ ἥδηντο ἡ Ναυτιλία, διαπανώσα ἐπτίσιως τέσσαρας χιλιάδες λιρῶν, νὰ ἐνισχύῃ κατ' ἔτος, ἀπὸ τοῦ 1959, τὸ ἐμψυχὸν τῆς ὑλικῶν μὲ τεσσαράκοντα νέους μηχανικούς. Ἐπαρκῶς πόσας ἀνάγκας, ἐπιτακτικάς, θὰ ἐκάλυπτεν ἡ ἐφοπλιστικὴ προθυμία διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἑργού τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

Δέν ζητοῦμεν, ὅμως, τὰ πολλά, διότι νωρίζομεν τὸ ὀδύνταν τῆς ἔξευρέσεως των. Αἱ διόγαι δεκάδες χιλιάδων λιρῶν, ἔναντι τοῦ ὄγκου τῆς σημερινῆς Ναυτιλίας μας, θὰ ἥσαν ὑπεραρκεταὶ πολλὰς ἀνάγκας νὰ θεραπεύσουν καὶ πολλὰ νὰ ἀποδώσουν ὑπὲρ τῶν πλοίων οἱ ναυτικοὶ σχολαῖοι καὶ τὰ νυκτερινὰ φροντιστήρια. Εἰνε τόσον δύσκολον νὰ συγκεντρωθοῦν αὐτὰ τὰ διόγαι κεφάλαια ἀπὸ τοὺς προθύμους, ξέτων, νὰ εἰσφέρουν; «Ἄση ἀγνοοῦσιν οἱ ἐπιλήσμονες τῶν ιδίων αὐτῶν ἀναγ-

κῶν καὶ ἃς βοηθήσουν τὴν προσπάθειαν ὅσοι σαφεστέρων κατανόησιν ἔχουν τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν συμφερόντων.

Πάντως εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς — ναυτίλων καὶ μηχανικῶν — πρέπει ἐφέτος νὰ εἰσαχθοῦν οἱ περισσότεροι μαθηταί, 250 τούλαχιστον τῶν ἀριθμόν. Τὰ πράγματα μάς τὸ ἐπιδάλλουν.

ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΚΩΤΙΑΔΗΝ

Λέγει ἡ ὑπουργικὴ ἀνακοίνωσις :

«Λόγῳ ἀδυναμίας ἔξυπερτησεως τῆς ὀλονέν αύξανομένης θαλασσίας ἐπιβατηκῆς κινήσεως ὑπὸ τῶν ὑπαρχόντων πλόων ἐπίβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, τῶν ἐκπατούντων πλόων ἐπί γραμμῶν ἐστερεικού καὶ ἐστερεικού, ἀπεφασίσθη, πρὸς ἔξυπερτησην τῆς τουριστικῆς κινήσεως, νά παραταθῇ τὸ δικαίωμα τῆς εἰσαγωγῆς πλοίων παρολίκων. Παρατίθεται ἐπὶ μίαν εἰσίτη διετίαν τὸ Β. Δ. τῆς 28-6-1955, διὰ τοῦ διποίου ἐπετράπη ἡ ἀναγνώρισις ὡς Ἑλληνικῶν ἐπίβατηγῶν πλοίων τῶν ἔχοντων ἡλικίαν μέχρι 30 ἔτων, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος.»

Δέν πιστεύουμεν νὰ είνει καὶ ὁ κ. Κωτιάδης τόσον ἀφελῆς, ὅσον ὁ προκάτοχός του, ὁ ἔκδωσας τὸ Β. Δ. τῆς 28ης Ιουνίου 1955, ὥστε νὰ πιστεύῃ καὶ αὐτός, ὅτι ἀρκεῖ τὸ Διάταγμα, ίνα αὐτομάτως γίνουν περισσότερα τὰ πλοῖα τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ συντελεσθῇ ἡ ἀναέωσις, ἡ ὑπαγορευμένη ἀπὸ αὐτῆν ταῦτην τὴν πρόνοιαν ὑπὲρ τῆς ἀσφαλείας τοῦ ταξίδευσθον κοινοῦ.

Κεφαλαῖα χρειάζονται διὰ τὴν ἐπιτυχίαν μιᾶς τοιαύτης προσπάθειας καὶ τὰ κεφαλαῖα λείπουν ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν. Πέραν, ὅμως, τῶν κεφαλαίων, τῶν εὐθηνῶν, τῶν ἀποδοτῶν τοκοχρεών λογίων τῆς χρονικὸς διάστημα ὑπωδῆποτε μακρόν, θὰ πρέπει ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησης νὰ καταστῇ βιώσιμος, νὰ κερδίζῃ διὰ νὰ ἔλυση τὸν ἐπιχειρηματισμόν. «Ἀν ἐφέτος τὰ πλοῖα που ἀνέλαβον τὰς ἀγόνους γρυμμάς κερδίσουν, δὲν ἔπειται, ὅτι καὶ τοῦ χρονού τὸ αὐτὸῦ θὰ συμβῇ. Ο μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν συναγωνισμὸς δὲν ἀποκλείεται καὶ ἡ μειώσις τῶν πιστώσεων τοῦ καρχεκτικοῦ μας προϋπολογισμοῦ δὲν είνει ἀπίθανος.»

Ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησης είνει παθητική, ἀφοῦ τὰ περισσότερα ἐπιβατηγὰ είνει, λόγω τοῦ παρηλίκου των, ἀντιοκονικούς καὶ κατήνησης τοῦ ταξίδιον εἰς τὴν Σύρον νὰ είνει εὐθηνότερον ἀπὸ τὴν πέρι τῶν Μεγάρων διαδρομὴν ἐπὶ λεωφορείου.

Τὰ κεφαλαῖα, λοιποί, καὶ ἡ σταθερά των ἐξυπηρέτησης είναι παθητικά. Πέραν της πιστεύοντος τῆς ἀρτιωτέρας συγκροτήσεως τῆς ἐπιβατηγού ὄγχιπλοούσης ναυτιλίας μας. «Ἄνευ αὐτῶν, ματαία είναι η ἔκδοσης Βασιλείου. Εμφανίζομεθα, δῆθεν, προνούντες δι' ἓνα ζήτημα, τὸ δισπεπλατίτων τοῦ ὀπίσιου δὲν υφίσταται, ὃν πρυτανεύση η θέλησις καὶ ἡ γνώσις τῶν πραγμάτων. Αὐτά διὰ τὸν κ. Κωτιάδην.»

* * *

Συνεστήθη — λέγουν σχετικαὶ μὲ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἀνακοινώσεις τῶν κ. κ. Χέλμη καὶ Κωτιάδη — ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην τοῦ ὀλονέν ζητήματος καὶ τὴν ἐντὸς μηνὸς ὑποβολὴν τῶν πορισμάτων εἰς τὴν Κυρένωνην.

Τὰ ἔχης ὄρθοτατα πέτρα ἀπεφασίσθησαν, κατὰ τὰς ὑπουργικὰς ἀνακοινώσεις :

1) Πρόσκτησης νέων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν διὰ τῆς παροχῆς, Κρατικῆς Φροντίδης, μακροπροθέσμων καὶ χαμηλοτόκων διανείων διὰ τὴν ἀγοράν νέων ἡ δι' ἐκσυγχρονισμὸν ύφισταμένων σκαφῶν. Πρὸς τοῦτο συνεστήθη Ἐπιτροπὴ, ήτις, μελετώσα ἀπὸ παστης πλευρῶν τὸ θέμα καὶ τὰς ὄποιες τῶν πιστεύοντας ἐκπροσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων, θὰ ὑποβάλῃ ἐπόπειρον τοῦ πρόστιμα τῆς πρός την Κυθέρηνσιν, ἵνα ἐφαρμοσθῇ ἡ δανειακὴ ὡς ἀνωτέρω πολιτική.

2) Διαρρύθμισης τοῦ ισχύοντος ναυλοδογίου μικρῶν αὐθίσσεων εἰς τοὺς δυσαναλόγους χαμηλούς ναύλους τῶν ἀποστάσεων τούτων.

3) Ἀναδιοργάνωσης τῆς ἐπιβλεπούσης τὴν καλὴν κατάστασιν, συντήρησης καὶ υγείενῶν τῶν πλοίων ὑπηρεσίας Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων. Ἰναὶ ὁ ἐλεγχός τῶν πλοίων τούτων είναι συστηματικός καὶ λυσιτελῆς. Πρὸς τοῦτο ἐπιστεύεται ἡ ἐπιψήφισης κατατεθέντος σχετικοῦ νομοσχεδίου.

4) Διεύρυσης τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν, πρακτόρων, πλοιάρχων καὶ πρωτοπλοϊκῶν κυρώσεων εἰς αὐτούς, εἰς περιπτώσεις παραβάσεων.

Και τοῦ ίδην πρότροπος τὸν έκτελεστήν, ἀσπαλάων, τὴν ἀποστολήν της. Θά οισηγήθη πρὸς τὴν Κυθέρηνσιν τὰ δέοντα.

Θὰ θεληστήν, ὅμως, ἐν συνεχείᾳ αὐτή νὰ θέσῃ εἰς ἐκτέλεσιν τὰ ἀποφασισθέντα; Θέλομεν νὰ τὸ ἐπίπλωμα.

ΤΑ ΠΡΟΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

«Ἐλάχιστοι οἱ λαδόντες κατ' αὐτὰς δίπλωμα ἀσυρματιστοῦ β'. τάξεων, ὅπως εἰς τὰ διάκτυα τῆς μιᾶς χειρὸς ἀριθμούνται οἱ προσελθόντες εἰς τὰς προσαγωγικὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ α'. πλοιάρχου καὶ τοῦ α'. μηχανικοῦ.

Και διὰ μὲν τοὺς ἀσυρματιστὰς τὸ ἐπάγγελμα κατήνησης πλέον «πλεύστων», ὅπως καὶ ἀλλοτε ἐτονίσαμεν, τὰ ἀπαιτούμενα πρόσωντα δὲν ἀποκτῶνται εὐχέρων. Διὰ τὰ διπλώματα, ὅμως, α'. πλοιάρχου καὶ α'. μηχανικοῦ ἡ ἀπροθυμία ὄφειλεται εἰς τὸ γεγονός. ὅτι

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικὰ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

και χωρὶς τὸ δίπλωμα τοῦ πρώτου εὐχερῶς, λόγῳ τῶν περιστάσεων, καταλαμβανεται ἡ ἀνωτάτη βαθμίας τῆς ιεραρχίας εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοιών.

Δὲν βλέπουν ούτοι τὸν λόγον νὰ προσέλθουν εἰς τὰς ἑδῶ ἔξετάσεις, ἐγκαταλείποντες τὰ πλοιά, εἰς περιόδουν ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως, ἀφοῦ τὸ δίπλωμα δὲν χρειάζεται διὰ τὴν προσαγωγὴν των. Ἀσκοποί θά είναι αἱ σχετικαὶ δαπάναι. Εἰς τὸν παράδεισον τῆς ἀσυδοσίας δὲν θὰ ἔπειπεν ἄλλως τε νὰ διαδιούν μόνον οἱ ἐφοπλισταί. Δίκαιοι εἰνεῖνά συμμετέχουν τῶν πραγμάτων πλεονεκτήματων καὶ τὰ πληρώματα, οἱ ἀξιωματικοὶ κυρίων. Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων φέρει τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς, χωρὶς τα τυπικά προσόντα, εἰς τὴν πλοιαρχίαν καὶ τοὺς δευτέρους μηχανικούς — διατὶ ὅχι καὶ τοὺς τρίτους; — εἰς τὴν τοῦ προισταμένου τοῦ μηχανοστάσιον.

Μᾶς ὑποβάλλεται ἡ σκέψις — κατὰ τὸ λιβεριανὸν παράδειγμα — τῆς διενεργείας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν — εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην — τῶν ἔξετάσεων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τοῦ αἱ πλοιορχοῦ καὶ τοῦ αἱ μηχανικοῦ. Θὰ ἀπεφεύγοντο — μᾶς λέγουν — αἱ καθυτερήσεις, αἱ πολλαὶ δαπάναι τῶν ὑποψήφιων καὶ δὲν θὰ ἀπεστρεψοῦντο τῶν ὑπηρεσιῶν των τὰ πλοιά ἐπὶ μακρόν, ὑπωδήποτε, χρονικὸν διάστημα, ἐνῷ θὰ διευκολύνοντο οἱ ἔχοντες τὰ προσόντα εἰς τὴν προσαγωγὴν τῶν, τὴν τυπικὴν ἔστω.

Μία ἐπιτρόπη, συγκροτούμενη ἀπὸ τὸν ναυτικὸν ἀκόλουθον τῆς προσθείας εἰς τὴν Οὐσιογκτῶνα καὶ τὸ Λονδίνον, ἀπὸ τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην, ἔνος "Ἐλληνα πλοιάρχον" ἢ μηχανολόγον, ἀνεγνωρισμένης ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως καὶ ἡνα ἐφοπλιστὴ ἐκ τῶν διακεκριμένων, θὰ ἦτο ὑπερορκετὴ διὰ νὰ διενεργήσῃ τὰς ἔξετάσεις — γραπταὶ καὶ προφορικαὶ — καθ' ὥρισμένας χρονικάς περιόδους. Τὰ ἀποτελέσματα, μετὰ τῶν σχετικῶν πρακτικῶν, θὰ ἀπεστέλλοντο ἑδῶ πρὸς ἔγκρισιν καὶ ἔκδοσιν τῶν διπλωμάτων.

"Ἔχει τὴν ἀγάθην τῆς ὄψιν ἡ ἀνωτέρω σκέψις. Διευκολύνει πράγματι τοὺς ἐνδιαφερομένους, διευκολύνει ἵσως καὶ τὴν δύσκολον κατάστασιν ὑπὸ τοῦ ποίαν, ἀτυχῶς, τελούμεν, ὑποχρεωμένοι νὰ συναγωνιζόμεθα τὴν Λιβερίαν καὶ τὸν Παναμᾶν...

Καὶ ἀφοῦ κατήνησεν εὐχερῶς νὰ ἀποκτᾶται τὸ λιβεριανὸν Σίπλωμα, χωρὶς τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὸ Ἑλληνικὸν προσόντα, ἀφοῦ ἐπιτρέπεται καὶ χωρὶς τὸ δίπλωμα τοῦ πρώτου ἢ πλοιαρχοῦ, διατὶ νὰ μὴ προχωρήσωμεν εἰς τὴν καινοτομίαν τῆς παρογῆς καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τοῦ διπλώματος — τῆς τυπικῆς, ὅπως ἀπὸ τὰ πράγματα ἀποδεικνύεται — ἐφόσον θεβαίοις διασφαλίσωμεν τὸ ἀδιάβλητον τῶν ἔξετάσεων;

"Ἔσως, ὅμως, ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων νὰ μᾶς ὑποχρεώνῃ νὰ μελετήσωμεν καὶ τὴν σκέψιν περὶ διενεργείας τῶν προσαγωγικῶν ἔξετάσεων εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ἄρκει, θεβαίως, νὰ κατοχυρωθῇ τὸ ἀδιάβλητον αὐτῶν. Δὲν είνει, πιστεύουμεν, τούτῳ δύσκολον. Η ἐπίλογὴ τῶν καταλλήλων προσώπων διὰ τὰς ἐπιτροπὰς τῶν ἔξετάσεων προϋποτίθεται.

ΑΥΣΙΣ ΟΡΘΗ

Λογικὴ καὶ ἰκανοποιητικὴ τόσον διὰ τὸ Κράτος, δόσον καὶ διὰ τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ ρύθμισις ἐνός ζητήματος, περὶ οὐ ἡσχολήθησαν αἱ στήλαι αὐταὶ εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος μας.

Πρόσκειται περὶ τῆς φορολογίας τῶν ὑπερωριῶν καὶ τῶν ἔκτάκτων ἀμοιῶν τῶν πληρωμάτων καὶ διὰ ἀναδρομικῶν ἀπὸ τὸ 1950.

"Ἡ πρὸς ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τούτου καταρτίσθεσα ἐπιτροπὴ ἀκ τῶν κ. κ. Στεφ. Παπαευαγγελίου, Οἰκονομικοῦ 'Ἐπιβεωρητοῦ', Ν. Παπασταύρου, Διευθυντοῦ 'Ἐφορίας Φορολογίας Πλοίων καὶ Ἀλκίμου Γράτσου, ἐκπροσώπου τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν', κατόπιν μελέτης τοῦ ζητήματος, κατέληξεν εἰς διόφθων ἀπόφασιν περὶ ὑπολογισμοῦ τοῦ φορολογητοῦ ποσοῦ ἐξ ὑπερωριῶν καὶ ἔκτάκτων ἀμοιῶν διὰ τὸ μέχρι 30ῆς Ιουνίου 1955 χρονικὸν διάστημα — ἀφ' ἡς ἡμερομηνίας ἀρχίζει ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου περὶ ἐνίαν οὔρου εἰσοδηματος — βάσει ἐνός ποσού περὶ τοῦ τακτικοῦ μισθολογίου καὶ οὐχὶ ἐπὶ τὴν βάσει λεπτομερῶν καταστάσεων.

"Ἡ εἰσήγησις τοῦ κ. Γράτσου ἐπὶ τοῦ θέματος ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τῶν ἑτέρων δύο μελῶν τῆς 'Ἐπιτροπῆς καὶ ὅφειλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὴν κατανόησιν, ἥν ἐπέδειξαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Ἀλλως τε καὶ τὸ φορολογικὸν ἀντικείμενον δὲν είνει ἀξιόλογον καὶ ἡ φοροτεχνικὴ ὑπηρεσία διευκολύνεται εἰς τὴν θεβαίων τοῦ φόρου.

Κατά τὸ ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς συνταχθὲν σχετικὸν πρακτικὸν ἀναγνωρίζεται ἡ δυσχέρεια τοῦ λεπτομεροῦ καθορισμοῦ τῶν ποσῶν, τὰ ὄποια καταβάλλονται εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων λόγῳ ὑπερωριῶν καὶ ἔκτάκτων ἀμοιῶν καὶ ὁ φόρος ἐργασίας, ὁ ὄποιος θὰ ἐπεβάλλετο

εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν ὅλην διαδικασίαν τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ πληρωτέου φόρου καὶ χαρτοσήμου. Ἐπὶ τοῦ σημείου, ὅλως τε, τούτου εἰχομεν ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν καὶ εἰς τὸ σχετικὸν σημείωμά μας τοῦ τελευταίου τεύχους μας.

Διὰ τοῦ καταρτισθέντος Πρακτικοῦ προτείνεται εἰς τὸ 'Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν' ὅπως ὁ φόρος καὶ τὸ χαρτοσήμον διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὸ χαρτοσήμον διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα — διότι τοῦ δὲν πληρώνει φόρον — ὑπολογισθοῦν ἐπὶ τεκμαρτοῦ ποσοῦ ὑπερωριῶν καὶ ἔκτάκτων ἀμοιῶν, ἀνεργομένου διὰ τὸ ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου 1950 μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1950 χρονικὸν διάστημα εἰς ποσούτον ἐπὶ τοῦ μισθολογίου τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως 6 % διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ 15 % διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα. Διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου 1951 μέχρι 30ῆς Ιουνίου 1955 εἰς 10% διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ 20% διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα. Τὰ ποσοστά ταῦτα ἴσχυουν διὰ τὰ πλοιά ἀνά τῶν 3.000 τόννων π.ν. Διὰ τὰ κάτω τῶν 3.000 τόννων π.ν. φορτηγὰ πλοιά καὶ τὰ ἐπιβατηγά τὰ ποσοστά ταῦτα μειούνται εἰς: 4% διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ 10% διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα διὰ τὸ ἔτος 1950 καὶ εἰς 8% διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ 16% διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα διὰ τὴν περίοδον ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου 1951 μέχρι 30ῆς Ιουνίου 1955.

Πιστεύουμεν, ὅτι ἡ ρύθμισις αὐτὴ θὰ θεωρηθῇ ὡς ἰκανοποιητικὴ ὑφ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ ὅτι θὰ σπεύσουν νὰ καταβάλλουν τὰ ανολογούντα ποσά ἀνεβαλῶν καὶ ἀντιρρήσουν.

Ἐκείνο, ὅμως, τὸ ὄποιον ἀπομένει εἰσέτι είνει ἡ ρύθμισις τῆς πληρωμοῦ τοῦ φόρου καὶ χαρτοσήμου ἐπὶ τῶν ὑπερωριῶν καὶ ἔκτάκτων ἀμοιῶν διὰ τὸ διάστημα ἀπὸ Ιης Ιουλίου 1955 καὶ ἐπειδεῖν.

Ἐφόσον ἀνεγνωρίσθῃ ἡ δυσχέρεια καταρτίσεως λεπτομερῶν καταστάσεων καὶ ὡς ὑπολογισμοῦ τοῦ φόρου καὶ χαρτοσήμου διὰ τὸ προιγύμενον χρονικὸν διάστημα, διατὶ νὰ μὴ ἐφαρμοσθῇ ὁ ἀπλούς σύντος τρόπος ὑπολογισμοῦ καὶ διὰ τὴν συνεχείας περίοδον; Τὸ φορολογικὸν, ἀλλως τε, ἀντικείμενον είναι ἀσήμαντον καὶ, ὅμοιογυμένως, δὲν ἀξίζει τὸν κόπον να ἐπιβαρύνωνται οὔτε οἱ ηδη πολυάσχολοι πλοιαρχοὶ μὲνόν τοῦ φόρον να ἐργασίας, οὔτε αἱ φοροτεχνικαὶ ὑπηρεσίαι μὲν τὸν ἐλεγχὸν καταστάσεων κατέ, ἔνω διὰ τοῦ ὑπολογισμοῦ κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθολογίου ἀπλούστευται τὸ ὅλον ζητῆμα ἀνεύ ζημίας τοῦ Δημοσίου.

Πιστεύουμεν, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι οἰκονομικοὶ λειτουργοί, μέλη τῆς 'Ἐπιτροπῆς, θὰ προτείνουν εἰς τὸ προιστάμενον 'Ὑπουργείον τῶν την λογικήν καὶ πρακτικὴν αὐτὴν λύσιν.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν συνεκροτήθη 'Ἐπιτροπὴ — μία ἐκ τῶν πολλῶν αἱ ὄποια συνεστήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταῖ — πρὸς μελέτην διαφόρων θεμάτων σχετικῶν μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ὅπως τὸ φορολογικὸν, τὸ συναλλαγματικόν, τὸ ἀσφαλιστικόν, τὰ μέτρα διὰ τὴν μεταφορὰν πλοίων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὰς διευκολύνσεις διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἐπένδυσιν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων εἰς ἐπιχειρήσεις ἐν Ἑλλάδι κατέ.

Εὑρύτατος είναι ὁ κύκλος τῶν θεμάτων τούτων, τὰ ὄποια ἐμπίπτουν εἰς τὸ ἔργον τῆς 'Ἐπιτροπῆς καὶ μετὰ μεγάλου ἐνδιαφέροντος πρέπει νὰ ἀναμεινων τὰ πορίσματά της καὶ, πρὸ παντός, τὴν ἐν τῷ πρόσθιον εἶναι.

Ἐκ τῶν ἐπτὰ μελῶν τῆς ἐν λόγῳ 'Ἐπιτροπῆς τὰ πέντε ἀνήκουν εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα τῆς Διοικήσεως, ὁ κ. Θ. Μερτικόπουλος, Γενικὸς Διευθυντής του 'Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ὁ καὶ πρόεδρος τῆς 'Ἐπιτροπῆς, ὁ κ. Ι. Περιαζόγλου, Οἰκονομικός Σύμβουλος τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, ὁ κ. Δημ. Τσίγκρης, Διευθυντής του 'Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ὁ κ. Ν. Τότσης, τμηματάρχης του ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ ὁ κ. Ν. Κυριαζίδης, Βοηθός οἰκον. συμβούλου τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος. Τὸ ὑπόλοιπο δύο μέλη, ὁ Διευθυντής Μελετῶν τοῦ 'Ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀντιπλοίαρχος κ. Β. Χανιδῆς καὶ ὁ σύμβουλος της — 'Ἐνώσεως Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν κ. Αλκιμος Γράτσος ἐκπροσωπούν τὴν Ναυτιλίαν, καὶ, ὡς είνει φυσικόν, τὰ δύο ταῦτα μέλη, λόγω ἀρμοδιότητος, θὰ ἀναλάβουν νὰ ὑποδείξουν καὶ εἰσηγηθούν τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, τὰ ὄποια ἐμφανίζονται ἀκόμη ὡς χρήζοντα ρυθμίσεως ὡς καὶ τὸν τρόπον ταύτης.

Δὲν είνει, βεβαίως, ἔργον τῶν στηλῶν αὐτῶν ἔστω καὶ ἡ ἀπλὴ ὑπομηνία τῶν μέτρων, τὰ ὄποια, ἐν συνεχείᾳ καὶ πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἕδη ληφθέντων, θὰ ἔξυπηστήσουν τὴν ὅλην ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Εἰμέδα Βεβαίοι, ὅτι τόσον τὸ 'Ὑπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας' δύον καὶ οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἐπισημάνη ἥδη ὠρισμένας ἐλλείψεις ἡ ἀνωμαλίας εἰς τὴν ἀσκούμενην ναυτιλιακὴν πολιτικὴν καὶ θὰ εἰσηγηθούν τὴν κατὰ τρόπον πρακτικὸν καὶ ἐφαρμόσιμον ἀριθμόν των τεύχων.

Πάντως, ἔκ της γενικῆς ἀνασκοπήσεως τῆς καταστάσεως, οἵα ἐμφανίζεται σπίμερον, ἀποκομίζει τις τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ὑπάρχουν εἰσέτι ὠρισμένα ζητήματα, φαινομενικῶς δευτερευούσης σημασίας, τὰ ὄποια δύνανται προκειμένων την καταστάσεων την κατά τρόπον πρακτικὸν καὶ ἐφαρμόσιμον ἀριθμόν των τεύχων.

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 306

νον τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας ὑπαγορεύομεναι, δὲν θὰ παρέλθουν ἀπόρατήρητοι ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Ὑπουργοῦ. Ἐγράφησαν ἀκριῶς μὲ τὴν ἐλπίδα, ὅτι θὰ διεγείρουν ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Κωνιάδη διὰ τὴν ἐπίλυσιν μερικῶν ἐκ τῶν ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμούντων ναυτιλιακῶν ζητημάτων.

Δὲν ἐπρόκειτο διὰ τῶν ὑποδείξεων μας εὐθύνας νὰ καταλογίσωμεν, οὐδὲ τὴν ἐπίκρισιν νὰ διατιθώσωμεν. Ἀλλὰ δὲν θέλομεν νὰ ἀντιπαρέλθωμεν καὶ τὸ γεγονός, ὅτι Βασικὸν μειονέκτημα τῆς ὑπρεσιακῆς ζωῆς τοῦ ὑπουργείου εἶναι ἡ ἀπουσία τῆς προϋποτιθεμένης πρωτοβουλίας ἀπὸ μέρους τοῦ Ναυάρχου-Γεν. Διευθυντοῦ αὐτοῦ κ. Σταθακόπουλου, διὰ τε τὴν ἐνέμεωσιν τοῦ προϊσταμένου τοῦ Ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε ζητημάτων ὅστον καὶ διὰ τὴν σύντονον προώθησιν αὐτῶν πρὸς τὴν ἐπίλυσιν.

Ο. κ. Σταθακόπουλος, ἀνεπιλήπτον ἥθους ἀξιωματικός, δὲν διακέχεται καὶ ἀπὸ τὴν ἀνησυχίαν ἑκείνην, ητὶς θὰ προσέδιδε καὶ τὸν τὸν τῆς ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν ἀπατούντων τὴν ἐπίλυσιν ζητημάτων. Πολλὰ πράγματι θὰ συνετελούντω, χωρὶς τὴν ἀμεσον ὑπουργικὴν παρέμβασιν, ἀν ὁ κ. Σταθακόπουλος ἀνέλαμψε τὴν πρωτοβουλίαν, τὴν ἐκ τῆς βέσεως τοῦ ἐπιβαλλομένην, ἡ, τούλαχιστον, ἀν κατηύθυνε τὰς ὑπηρεσίας, τὰς ἐν πλήρει ἐπαρκεῖται ἐννυμερώμενας, πρὸς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ὅστων ἔχουν αὐται ἡδη μελετῆσει καὶ εἰνε εἰς θέσιν νὰ εἰσπηγθοῦν πρὸς θεσμόθετον. Παρέμενεν, ἀτυχῶς, ὁ κ. Ναυάρχος ξένος πρὸς τὸ Βασικότα τῶν προβλημάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, περιορίσθεις εἰς τὰ στενάς ὑπρεσιακά του καθήκοντα, ὡς ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὰ ὄποια, ὅμως, δὲν ἔχουν καμίαν σχέσιν μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν.

Σφόδρα ὑπῆρξε τοῦ κ. Κωνιάδη, διότι διετηρησε, παρὰ τὰς ὑποδείξεις τῆς στήλης αὐτῆς, τὸν κ. Σταθακόπουλον εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ὑπουργείου. Θὰ ἡδύνατο νὰ παραμείνῃ ὁ Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὅχι ὅμως καὶ ὁ διευθύνων τὴν ἐπιτελικὴν σκέψιν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ τόρα ὁ κ. Κωνιάδης πληρώνει τὸ ἀρχικόν του σφάλμα. Θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, καὶ αὐτὸς διαπιστώσει πόσον ὀλίγης ἔτυχε συμπαραστασίας ἡ καλὴ του προσπάθεια διὰ τὴν πρωθησίην τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως καὶ πόσον του ἐλεύθερον ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ ἀμέσου συνεργάτου του Γενικοῦ Διεύθυντοῦ ἡ ἐνημέρωσις καὶ ἡ συναντίληψις.

Ἄλλα ποτὲ δὲν εἶναι ὄργανα διὰ μίαν ὄρθην ἐνέργειαν. Ὁ κ. Σταθακόπουλος διήνυσε πλέον τὸ στάδιον τῆς παραμονῆς του εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν. Μᾶς εἶνε ἀδιάφορον, ὃν ἄκαρπος ἡ καρποφόρος ὑπῆρξεν ἡ θητεία του, ἐφόσον θὰ θελήσῃ νὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ὑπουργείου, ὑπέκινων εἰς τὴν ἐπίμονον ὑπόδειξην συμπάστης τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Διὰ τῆς ἀποχήρησεως του αὐτῆς θὰ προσφέρη ὁ κ. Ναυάρχος μίαν θετικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Θὰ παραχωρήσῃ τὴν θέσιν του εἰς ἄλλον ἀξιωματικὸν, ἀντιστούντα, ἐπὶ τέλους, διὰ τὴν δεινὴν θέσιν εἰς ἣν ἔχει περιέλθει η Ναυτιλία, ἄξιον νὸ λάβῃ ἀποφασιστική τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων αὐτῆς. Διαθεσιούμενεν ἐκ παραλλήλου τὸν κ. Κωνιάδην, ὅτι εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς ὑπουργικῆς του δράσεως θὰ ἐγγραφῇ κάθε πρὸς τὴν ἀποχώρησην τοῦ κ. Σταθακόπουλου ἀπὸ τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν ἐνέργεις του. Εἰναι ἔτοι τῶν πραγμάτων ἐπιβεβλημένη.

ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΔΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

‘Αντιμετωπίζεται ἡ ἔγκατάστασις καὶ ἡ λειτουργία εἰς τὸ Ν. Α. Τ. ἐνὸς τελειοτάτου μηχανογραφικοῦ κέντρου. Θὰ δυνηθῇ, οὕτω, τὸ ἀσφαλιστικὸν μας ‘Ιδρυμα νὰ δειτισθῇ καὶ σημαντικῶν νὰ αὐξήσῃ τὴν ἀπόδοσιν τῆς διοικητικῆς του μηχανῆς. Βάσις ἔγενετο, ἀλλως τε, καὶ εἰς δόλους, σχέδιον, τοὺς μεγάλους οἰκονομικοὺς καὶ ἀσφαλιστικοὺς ‘Οργανισμούς τῆς χώρας μας, τὰς Τραπέζας καὶ τὸ Ι.Κ.Α.

Τὸ ἐλύτω μηχανογραφικὸν κέντρον, ἀποτελούμενον ἀπὸ ἔνα συγκρότημα τελειοτάτων μηχανημάτων, λειτουργούντων δάσει τῶν τελευτῶν ἐπιτεύχεων τῆς ἡλεκτρονικῆς ἐπιστήμης, δύναται ἐντὸς ἐκπληκτικῶν μικροῦ χρόνου νὰ ἐκτελῇ καὶ νὰ διεκπεραίσῃ τοὺς πολυπλοκωτέρους λογαριασμούς καὶ τὰς λεπτομερεστέρας ἀπογραφικὲς ἐργασίας, αἵτινες, ὑπὸ τὰς συνήθεις συνθήκας, ύψος ἀς ἐργάζεται μία δημοσιαὶ ὑπηρεσία, θὰ ἀπήτουν δεκάδας ὑπαλλήλων, ἐντατικῶς ἀπασχολουμένων, ἐπὶ ἑκατονταδάς ώρων. Συμφώνως μὲ καταρτισθείσαν σχετικὴν μελέτην, ητὶς καὶ ὑπὸ ὅψιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ‘Ιδρυματος πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερών νὰ τεθῇ, τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον, ἐκτὸς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ν.Α.Τ., θὰ ἐξεπηρετήσῃ τὰ μεγίστα της ‘Ασφαλιστικοῦ Ταμεία ‘Αξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., τὸν Οίκον τοῦ Ναύτου, ὡς καὶ ὁρισμένας ὑπηρεσίας (Διεύθυνσιν Μελετῶν, Στατιστικῆς κλπ.) τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Οὕτω, τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ ἀποτελέσῃ τὴν κυρίων προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐπὶ δλῶς συγχρονισμένων βάσεων ὄρθλογιστικῆν ὄργάνων τῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν ἀπασχολουμένων μὲ τὴν ἀσφάλισιν καὶ τὴν ἐνέργειαν κοινωνικὴν πρόνοιαν διὰ τὸν ναυτικόν.

Εἰδίκωτέρων διὰ τὸ Ν.Α.Τ., τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον πολλαπλῶς δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ. ‘Ἐν πρώτοις, ταχέως καὶ μετ’ ιδιαιτέρας ἀκριβείας (ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογαριασμῶν ἀποτελεῖ μίαν ἐκ τῶν κυριωτέρων δυνατοτήτων των μηχανημάτων αὐτῶν), θὰ προσθίνει καθ’ ἔκαστον μῆνας εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων καὶ εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ὑποδείξεως διὰ τὴν ἐγκατάστασιν, διὰ τὸν πλήρεας ἀντίγραφον τοῦ ναυτολογίου εἰς τὸ ὅπιον, σὺν τοῖς ἄλλοις, θὰ καταφένεται τὰ ποστά τῆς εἰσφορᾶς τοῦ πλοϊκούτου συνολικῶν καὶ ἀναλυτικῶν (κατ’ εἰδικότητα, μάλιστα, ναυτολογογυμένων), τῆς εἰσφορᾶς τοῦ πληρώματος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ ἔτερα δύο ‘Ασφαλιστικά Ταμεία.

Τὰ μέγιστα, ἔξ αλλου, θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον τὴν τρόπους τοῖς ἐνημέρωσιν μητρώων ἡσφαλισμένων, ὡστε ἡ ἐσίγωγη τῆς ὑπηρεσίας ἐνὸς ἑκάστου ναυτικοῦ νὰ καθίσταται δυνατὴ ἀνά πασσον στιγμήν, ἐνώ εἰς τὸ τέλος ἑκάστου ἔτους καὶ κατόπιν προεργασίας ὀλίγων μόνων ἐδημιουργῶν νὰ εἴναι εἰς θέσιν αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι νὰ ταχυδρούσουν πρὸς ἀπαντάς τοὺς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἡσφαλισμένους δελτίου ἀναγράφου τῶν ἀκοιδῆ χρόνων τῆς παραστασίας της στατιστικῆς ὑπηρεσίας. ‘Αλλὰ καὶ εἰς τὴν διογάνωσιν μιᾶς ἀξιολόγου στατιστικῆς ὑπηρεσίας

θὰ δοηθήσουν σημαντικῶς τὰ πλεκτρονικὰ μηχανήματα. Θὰ παρέχουν κατ’ ἀρχὴν πλούσιον ὄλικον ἐκ τῆς ἀπολογιστικῆς διασταύρωσεως τῶν δεδομένων τῆς κινητούς τοῦ Ταμείου, τὰ ὄποια, ἐν συνεχείᾳ, καὶ θὰ ἐπεξεργάζονται, βάσει δὲλων τῶν νεωτέρων δεδομένων τῆς στατιστικῆς, ἐπιστήμης. Τέλος, σὶ υποποείσαι λογιστηρίου τοῦ Ν. Α. Τ., αἵτινες φόρτον ἐργασίας ἀντιμετωπίζουν, σημαντικῶς καὶ αὐταὶ, διὸ τοῦ μηχανογραφικοῦ κέντρου, θὰ ἐξυπηρετηθοῦν.

Αἱ σπουδαῖαι αὐταὶ μηχαναι· ἐγκέφαλοι, δὲν πρόκειται νὰ ἀκρηπτεύσουν καὶ νὰ ἐκτοπίσουν τὸ ἔκαστον καὶ πλέον ὑπαλλήλων προστατικῶν τοῦ ‘Ιδρυματος ‘Αντιθέτως, θὰ παράσχουν εἰς αὐτὸν τὴν δυνατότητα μιᾶς ἀνετοπέρας καὶ πλέον πρωτοβουλού ἐργασίας. Τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον θὰ διεκπεραίνεται κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τὴν τρέχουσαν ἐργασίαν, ἥτις σήμερον, μὲ τὸν ὑπερβολικὸν δύκον της, δὲν ἐπιτέρπει εἰς τὸν πλήρηλην ίκανοτήτην τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας.

Συμφώνως μὲ τοὺς γενομένους ὑπολογισμούς, ἡ ὀλὴ δαπάνη διὰ τὴν ὁργανώσανταν ἐντὸς ἔτους καὶ μερίμνη τῶν εἰδικῶν τοῦ ἡροστατού, τῶν ἐν λόγῳ μηχανημάτων θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 70.000 δολαρίων. ‘Αλλὰ καὶ ἐπ’ ἓνοικιό εἶναι δυνατή ἡ χρηματοποίησίς τοῦ μηχανογραφικοῦ κέντρου. Οἱ περισσότεροι εἰναι Ἐλλάδει ‘Οργανισμοί, αἵτινες τοιαῦτα κέντρα διαθέτουν, προτίμως τὴν ταύτην τὴν πρωτοβουλίαν, εἰς τὸν πλανήτην τοῦ παρακολουθουμένων συμφέρουσαν, εφόσον, σὺν τοῖς ἄλλοις, θὰ ἔχη καὶ τὴν δυνατότητα νὰ εἰσιχύη τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον ἀνάλογως τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας.

ΑΙ ΔΗΘΕΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ

‘Η ἐπερώτησις τοῦ θυμού τοῦ Ν.Α.Τ. ἀναφέρεται παρεμπιπτόντως καὶ εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ ἀντικατάστασίν τοῦ ‘Ιδρυματος πληροφορίαν, ὅτι διὰ τὰ πλοῖα τῶν ιταλικῶν ἐπανοθύσιων δολαρίων ὀφειλομένων ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων.

‘Εξυπερετεῖται ἡ ἀλήθεια μὲ τὴν παρεχομένη πρὸς τὸν κ. Τούμπαν πληροφορίαν, ὅτι διὰ τὰ πλοῖα τῶν ιταλικῶν ἐπανοθύσιων δεν ὑφίσταται καθυστέοσις τις ἀδικαιολόγητος εἰς τὰς πρόσες τὸ πλοίον τοῦ Δημόσιου καταβολάς.

‘Η αντιδικία περὶ τὴν κυριότητα τῶν δύο μεσογειακῶν ὑπερέων τὸν Δημόσιον Ταμείον νὰ ἀρνηθῇ τὴν εἰσπραγιάν ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν Νομικοῦ τῶν δύο ἐπηρησίων δόσεων, αἵτινες ἐμπροθέσμως ἐπεξιτήθη παραστήσης, ἀνέκυψε τὸ κάπητα τῆς τιμῆς τοῦ δολαρίου, δι’ ὅλους τοὺς οφειλοντας δολαρία. Τοῦτο δὲν ἐξεκαθαρίσθη εἰστί. Καὶ ὅμως τακτικῶν καταβάλλονται ἀπὸ τους ἀγοραστὰς τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοικῶν τόσα ὅτι Δημόσιος Ταμείας ἐντέλλεται νὰ εἰσποράξῃ.

Αὐτὰ ἵνα μὴ προκαλέται ἡ ἐντύπωσις, ὅτι εἰκατοντάδες χιλιάδες δολαρίων καθυστερούνται.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΜΑΥΡΟΠΙΝΑΚΑ

‘Η εἰσαγωγὴ μεγάλων ποσοτήτων σίτου διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημόσιου, ή διενεργουμένη κατὰ τὸ πλέον πρόχειρον καὶ ἀπρογραμμάτιστον τρόπον παρὰ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσῶν, δημιουργεῖ καθ’ ώρισμένας χρονικὰς περιόδους εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τοιαύτην συμφόρησιν φορτίων, ώστε μία πρωτοφανής καθυστέρησις νὰ σημειούνται περὶ τὴν ἐκφόρτωσιν αὐτῶν. ‘Ηδη αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ ΟΛΠ θεωρούν δέδαιον. ὅτι ὁ Πειραιεὺς ἀπὸ ἀπόφεως ἐκφορτώσεως τῶν σι-

Πρὸς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ της

Διὰ πάντας ζητηματούς της ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, παριτάρων, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς υδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

TAXEIAN 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

τηρών εις χύμα, περιελήφθη εἰς τὸν μαυροπίνακα τῶν καθυστερημένων λιμένων!

Ἐπὶ τὸν σοβαροῦ τούτου θέματος ὁ Ειδικὸς Σύμβουλος ἐπὶ τῆς Ἐκμετάλλευσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ, ὑπέβαλεν εἰς τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ο.Λ.Π. ἔκθεσιν εἰς τὴν ὅποιαν σὺν τοῖς ἄλλοις τονίζονται καὶ τὰ ἔξης: «Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι καὶ διὰ προγενεστέρου ἐγγράφου ἔζητήθη ἡ παρέμβασις τῶν ἀρμόδιων 'Υπουργὸν Δημοσίων' Ἐργῶν καὶ Ἐμπορίου διὰ τὴν ρύθμισιν κατὰ πλέον ὄρθολογιστικὸν τρόπον τῆς ναυλώσεως, τῆς μεταφορᾶς καὶ τῆς κατανομῆς τῶν σιτοφόρων πλοίων τοῦ Δημοσίου, οὐδεμίᾳ βελτίωσις ἐσήμειώθη, ἐξακολούθουν δὲ τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ καταπλέουν εἰς Πειραιά ταυτοχρόνως καὶ καθ' ὅμαδας, ὥστε ἡ ἐκφόρτωσί των καὶ ἡ μεταφορὰ τοῦ σίτου εἰς τὰς ἐπαρχίας σηματικῶς νὰ δυσχεραίνεται. Ως ἐπὶ τούτου τὰ σιτοφόρα πλοῖα εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ ἀναμένουν ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα μέχρις ὅτου ἐλῇ ἡ σειρὰ τῆς ἐκφόρτωσέως των, ήτις, ἐπίσης, συντελεῖται με βραδύν, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, ρυθμόν».

Εἰς τὴν ἴδιαν ἔκθεσιν παρατίθεται πίνακς τῶν καταπλευσάντων εἰς Πειραιά ἀπὸ τὸν 'Ιανουαρίου μέχρι καὶ τοῦ παρεβόντος μηνὸς σιτοφόρων πλοίων, ἐσὶ οὐ καταφαίνονται ἐπάρκειῶν αἱ περὶ τὴν ἐκφόρτωσίν των σημειωθεῖσαι καθυστερήσεις. Οὕτω, ἀναφέρεται, ὅτι 16 σκάφη ἀνέμενον ἀπὸ 1—5 ἡμέρας διὰ νὰ ἐκφορτώσουν, 8 σκάφη ἀνέμενον ἀπὸ 6—10 ἡμέρας καὶ 6 σκάφη ἀπὸ 11 μέχρι καὶ 18 ἡμέρας! Ἐκ τῶν 30 σιτοφόρων πλοίων, ἀπίνα κατέπλευσαν εἰς Πειραιά ἐντὸς τοῦ πρώτου τετραμήνου τοῦ 1957, οὐδὲν αὐθημέρον ἥρχισε νὰ ἐκφορτώνῃ. Καὶ τονίζεται, ὡσαύτως, εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ Ειδικοῦ Συμβούλου τοῦ Ο.Λ.Π.:

«Φοδούμεθα καὶ ἡ φῆμι, ἡτοις εὐρύτατα ἔχει κυκλοφορήσει εἰς τοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους τοῦ ἔξωτερικοῦ, συμφώνως μὲ τὴν ὅποιαν ἡ ἐναρξίς ἐκφορτώσεως σιτηρῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς συνεπάγεται μίαν πολύημερον κατὰ κανόνα καθυστερήσιν. Τὸ γεγονός τούτῳ, ὡς δύναται πᾶς τις νὰ ἀντιληφθῇ, θὰ λαμβάνεται σοβαρῶς ὑπὸ ὄψιν κατὰ τὴν κατάρτισιν τῶν ναυλοσυμφόρων καὶ κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ναύλου».

Πολὺ φοδούμεθα καὶ ἡμεῖς, ὅτι τὸ πολύ περισσότερον θὰ προχωρήσῃ ἡ ἄνων δὲν κατορθώσουν, ἔστω καὶ καθυστερημένων, αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι νὰ κλιμακώσουν ὄρθολογιστικῶς τὰς παραγγελίας διὰ τὴν εἰσαγωγὴν σίτου εἰς τὴν χώραν μας. Καθολικὴ θὰ είνε τότε ἡ δυσφήμισις τοῦ λιμένου. Οἱ καλοθεληταὶ εἰς τοιάσια περιπτώσεις δὲν λείπουν καὶ ἡ κατάστασις τοῦ Πειραιῶς διεθνῶς, ὡς λιμενικοῦ κέντρου, εύρισκομενού εἰς κατάστασιν διαρκούς συμφορήσεως, θὰ είναι ὑπόθεσις λίαν εὔχερης.

Τὸ ὅλον θέμα, ιδιαιτέρως σοβαρόν, δὲν εἶναι ἔξι ἔκεινων τὰ ὅποια μὲ ραθυμίαν δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἡ βραδυκίνητος Ἑλληνικὴ γραφειοκρατία. 'Αμεσως καὶ δραστηρίως πρέπει οἱ ἀρμόδιοι νὰ ἐνεργήσουν. Δὲν εἶναι ἄλλως τε τόσον δυσγερής καὶ ἀκατόρθωτος ὑπόθεσις ὁ ἐγκαιρὸς προγραμματισμὸς τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ κρατικοῦ σίτου, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὁ τόσον ἐπιζημιός διὰ τὰ πλοῖα καὶ τὸν λιμένα ταυτόχρονος καταπλόους τόσους καὶ τούς σιτοφορτίων. "Ἄς εἰσάγεται ὁ σίτος, χωρὶς τὴν συγκρότησιν καὶ νηοπομπῶν....

ΟΣΥ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΧΑΝΙΑΣ

Δὲν ἔχει τύχην ἡ, ἀκριβέστερον, δὲν ἔχει οὐδὲνός την βοήθειαν καὶ τὴν συμπαράστασιν, ἡ δεινῶς ταλαιπωρούμενή, μετὸ τὸν πόλεμον, πειραικὴ σιδηροδιομηχανία. Διότι σήμερον, δὲ μία ἐπισκευαστικὴ κίνησις πλοίων πρὸς τὸν Πειραιά ἥρχισε νὰ σημειώσῃ, ἔχει ἐκλείψει, σχεδόν, πᾶσα δυνατότης δεξαμενισμοῦ εἰς τὸν λιμένα μας. Ως γνωτόν, κατόπιν τοῦ ἐντολῆς τοῦ Γ.Ε.Ν., τὴν μόνιμον καὶ μοναδικὴν ἄλλως τε, δεξαμενήν τοῦ Ο.Λ.Π., θὰ καταλάβῃ διὰ πολύημερον ἐπισκευήν τὸ παλαιὸν θωρηκτὸν «Ἀβέρωφ». Μέχρι τέλους τοῦ προσεχούς 'Ιουλίου ἐλευθέρα δεξαμενὴ δὲν θὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸν Πειραιά.

Ἡ σημειωθεῖσα χαλάρωσις τῆς ναυλωγορᾶς, εἶναι μία εύκαιρια διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν πολλῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ ταξινόμησις είχε παραταθῆ. "Αμεσως συνέπεια, ἡ δημιουργία ἐντόνου ἐπισκευαστικῆς κινήσεως εἰς ὅλους, σχεδόν, τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τὴν Βορ. Εὐρώπην. Οὕτω καὶ οἱ Πειραιές, ὡς ἐπισκευαστικὸν κέντρον, ἐνεφάνισε κάπιο ἐνδιαφέρον κατ' αὐτάς διὰ τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστάς. Ταχύτερον, ἵσως, ἐδώ θὰ δύναντο νὰ ἐπισκευάσουν τὰ πλοῖα, των, παρὰ τὰ πρωτόγονα τεχνικά μέσα, τὰ ὅποια διατίθενται, ἐφ' ὅσον τὰ πρός ἐπισκευὴν καταπλέοντα σκάφη εἴνε πάντοτε ὀλίγα καὶ ἡ συμφόρσης τῆς κινήσεως δὲν ἀπορχεῖ. Δυστυχώς, δημος, ἡ ἐλλειψις οἰστρούτοπος δυνατότητος δεξαμενισμοῦ ἐπὶ ἔνα τρίμηνον, περίπου, ὡς προσανέφεραμεν, τὴν κίνησιν αὐτῶν διοσκερεῶς θὰ ανασχέστη. "Ηδη, δύο «λίμπερτς», τὰ ὅποια ἐπιθεώρησήν των, ἀναζητοῦν τὴν ἐπόπειαν ἐπιθεώρησής των, ἀναζητοῦν τὴν εύκαιριαν μᾶς ταχυτήρας ἐπισκευῆς εἰς εύρωπαϊκὸν λιμένα. "Ἴσως, τὸ Γ.Ε.Ν. νὰ δύναντο νὰ ἀναστείλῃ ἐπὶ τι τίστημα τοῦ 'Αβέρωφ' ἡ ἀνάγκη, νὰ περιορίστη ἀυτὸν εἰς διλύγας μόνον ἡμέρας. Θὰ πρέπει, πάσῃ θυσία, νὰ κερδίσωμεν τὴν παρουσιασθεῖσαν ἔκτακτον αὐτήν εὐκαιρίαν ἀναζωγονήσεως τῆς δοκιμαζούμενης σιδηροδιομηχανίας.

'Ο Ο.Λ.Π., ἐν τῷ μεταέντελον ἀνέλαβε πρωτοδουλίαν διὰ νέας συνενοήσεις μετὰ τῆς 'Ενώσεως Σιδηροδιομηχάνων ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς θρηλουμένης ἀπὸ ἑταῖρον ιδρύσεως 'Ελευθέρας Βιομηχανικῆς Ζώνης εἰς τὴν

ἀκτὴν Ξαρδείου. Εἰς εἰδικὴν σύσκεψιν, συγκροτηθεῖσαν πρὸ ημερῶν, ἀπεφασίσθη ἡ διατύπωσις καὶ ἡ προώθησις ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ τοῦ Διατάγματος, διὰ τοῦ ὅποιου θὰ ἐπεκτείνεται ὑπὸ τοῦ θεσμὸς τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν, ἐνθα δὲ διενεργούνται σὶ εἰπισκευαστικὸν πλοίων καὶ βαθμιαίως ἀπαντά τὰ σιδηροδιομηχανικὰ ἐργοστάσια. 'Εξ ἄλλου, ὁ Ο. Λ. Π. ἀνέκοινωσεν, ὅτι ηρχισαν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν κατασκευὴν μέρους τῶν προβλεφθέντων διὰ τὴν περιοχὴν λιμενικῶν ἔργων, ὡς καὶ τημάτος τῆς δούλῳ, ητος θὰ καταστήσῃ εὐχερὴ τὴν προσπέλασιν τῶν ὀχημάτων μέχρι καὶ πέραν τοῦ Βασιλικοῦ Περιπτέρου. 'Υπολείπονται, διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ σχετικὴ προεργασία, αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀπόδειξην τῆς παρὰ τὴν Νησόδοχην θαλασσίας περιοχῆς, ηπειρικῆς Διοικήσεως χρηστιμοποιεῖται.

Ἄλλα — δικαιολογημένως διερωτώμεθα καὶ ἀπορούμεν — διὰ τὴν ἀγοράν πλωτῶν δεξαμενῆς, τὶ πρόκειται τελικῶς νὰ ἀποφασίσῃ ὁ Ο.Λ.Π.; Πώς εἰναι δυνατόν νὰ ὄργανωθῇ 'Ελευθέρα Βιομηχανικὴ Ζώνη, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸν λιμένα, τούλαχιστον, μία ἱκανῆς χωρητικότητος δεξαμενή; 'Η ὅλη προσπάθεια διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ σιδηροδιομηχανικοῦ κλάδου εἰς τὸν Πειραιά, ἔαν διὰ τὴν σοβαρότητά της διεκρίνετο, ἀπὸ τὴν ἀγοράν αὐτῆς τῆς δεξαμενῆς θὰ ἐπρεπε νὰ ἀρχίσῃ. 'Εκτὸς ὃν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. συζητοῦν ἀπλῶς, διὰ νὰ συζητοῦν, διατρέψητε πάντοτε σοβαρότηταν ἀποφύλαξεις, ὡς πρὸς τὸ διώσιμον τῶν σιδηροδιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πιστεύοντες, ὅτι ἀπό εἰσιτρακτικῆς ὑπόψεως δὲν συμφέρει τὸν Ο.Λ.Π. ἡ ἀνάπτυξις τοῦ κλάδου τῶν εἰσιτρακτικῶν πλοίων.

'Ἐαν τελικῶς μεταποιεῖται ὁ Ο.Λ.Π. καὶ ἀποφασίσῃ τὴν ἀγορὰν μιᾶς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς, τότε τὸ διὸν πρόβλημα τῆς σιδηροδιομηχανίας ἔχει κάθερων καὶ ταχέων ἀντιμετωπίζεται. Διότι καὶ δεξαμεναὶ προσφέρονται πρὸς ἀγοράν καὶ ἡ ἔξευρετα τῶν ἀναγκαιούσαντων χρημάτων δὲν θὰ πρέπει ἀποτίσεως τῶν ἀναγκαιούσαντων χρημάτων. Πολλοὶ συνδυασμοὶ εἰναι δυνατόν ἐπίσημον τὸν σιδηροδιομηχανικὸν διώσιμον νὰ εἴναι διατάξις τῆς οἰκονομικοῦ θέματος νὰ ἐπιτευχθοῦν, ἔαν καὶ ἐφ' ὅσον, δεδιαίως, αἱ ἀρμόδιοι τοῦ λιμένος πιστεύουν διὰ τὸ πλωτή περιοράτητον ἔργον αὐτοῖς, διότι ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ είνει τὸ ἀπαραίτητον ἔργον πλαισίου διὰ τὴν περαιτέρων πρόσδοσην.

'Υπὸ τοῦ Βουλευτοῦ Πειραιῶν κ. Π. Π. Τζανετάκη κατετέθη ἐρώτησις εἰς τὴν Βουλήν, δι' ης ἐκλήψης ὁ ὑπουργὸς τῆς Βιομηχανίας, διότι πληροφορήσατο τὸ Σύμμα, ἔαν ἐλπίζονται ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως μέτρα διὰ τὴν ένισχυσην τῆς Σιδηροδιομηχανίας τοῦ Πειραιῶς. Σιγκεκριμένων, ἐρωτάσθαι ἐπὶ τὴν Βιομηχανίας ὑπουργός, ποίαν θετικές πληρωμές εἰπει τοῦ πορίσματος τῆς εἰδικῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν προβλημάτων τῆς σιδηροδιομηχανίας συστάθεσθαι ἐπιτροπῆς καὶ ιδιαιτέρως ἐνισχύνται τῶν συνεπειῶν, τὰς ὅποιας προκαλεῖ ἡ ἐλλειψις πλωτῆς δεξαμενῆς, διότι διναμένης νὰ ἰκανοποιεῖται τὰς εἰπισκευαστικὰς ἀνάγκας.

ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ ΙΣΩΜΟΥ

'Η ἀπόπεράτως καὶ ἡ ἐναρξίς προσεχῶς, τῆς λειτουργίας τοῦ διυλιστηρίου πετρελαίου εἰς τὰ Μέγαρα, νομίζομεν, διότι δημιουργεῖ μίαν νέαν κατάστασιν διὰ τὸν πειραικὸν λιμένα, ητος, ἐγκαίρως καὶ καταλλήλως θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσθη.

'Τὸ κυριότερον είδος τῆς ἔκ του ἔξωτερηκού εἰσαγωγικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, τὰ ύγρα καύστα, ἐφεγγές εἰς τὰ Μέγαρα θὰ ἐκφορτώνεται. 'Επίσης πόρος ἐκ δέκα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δραχμῶν χάνεται οὕτω διὰ τὸν Ο.Λ.Π., ἐνώ τιθένται αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν δημιουργίαν νέου λιμενικοῦ, μὲ ικανάς ἀνταγωνιστικὰς δυνατότητας, διὰ τὸν Πειραιά, διὰ τὸ πλώτερον, δεδιαίως, μὲ λιμενικά, μελλονταί. Διότι τὸ ἐσόδον ἐκ τῆς φορτοεκφόρτωσεως τῶν ύγρων καυσίμων, είναι ἀρκετόν, διὰ νὰ μεταμορφώσῃ, μέσα σὲ ὀλίγον, ἐπιλογίον, φιλοδοξίας τὰ Μέγαρα.

'Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία, διότι ὀλόκληρος ἡ μέχρις 'Ισθμοῦ περιοχὴ ἀποτελεῖ ζωτικὸν χώρων διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. 'Αμεσως, λοιπόν, πρέπει οὗτος νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὰς ἐξελίξεις, αἵτινες εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῶν οημούνται. 'Ο ἀντίκτυπος των ἐπὶ τῆς πρόσδοσης τοῦ πειραικού μας κέντρου δύναται νὰ γίνει ἀναπτύξεως τοῦ πρώτου έμποροναυτικού μας κέντρου δύναται νὰ γίνεται μεγάλος.

'Διά τὸν λόγον αὐτῶν, νομίζομεν, διότι ἐπιέκτασις τῶν δρούσιν τοῦ λιμένος καὶ κατὰ συνέπειαν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Ο.Λ.Π., καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς παραλίας μέχρι τοῦ 'Ισθμου. Θά όργανθον, οὕτως οἱ παλαιοὶ καὶ θά δημιουργηθοῦν νέοι λιμενικοὶ χώροι διὰ τὴν ύποδοχὴν καὶ φορτοεκφόρτωσιν πλοίων, ἐξυπηρετούντες τὸν κεντρικὸν πειραικὸν λιμένα καὶ δχι ἀνταγωνιζόμενοι αὐτόν. 'Αλλωτε, ὑπόθεσις ὀλίγου χρόνου πρέπει νὰ γίνεται τὸ θεωρητήριον καὶ η σύστασις τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ Πειραιῶς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν. 'Η δημιουργία τοπικῶν λιμενικῶν κέντρων αὐτῶν τὴν ἐπέκτασην, τεχνικῶς καὶ οἰκονομικῶς, νομίζομεν, διότι θὰ ἐπιταχύνῃ καὶ καλώς θὰ προετοιμάσῃ.

'Η ἐπικειμένη ἀναρξίς τῆς λειτουργίας τοῦ διύλιστηρού τῶν λιμενικῶν δρόμων τοῦ Βασιλιστού καθιστᾷ, ἐπιτομέων, κατεπέγκυον ζήτημα τὴν ἐπέκτασιν τῶν λιμενικῶν δρόμων τοῦ Πειραιῶς. Οἱ ἀρμόδιοι πρέπει νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν μὲ εύρυπτη σκέψην καὶ μὲ κατανόησιν. Αἱ ἀποτικιστικῶν λόγων ἀντιδράσεις, αἵτινες εὑναι κατανόησιν, καὶ δχι διατηρούνται κατὰ τὸν μέτρον νὰ ἐκδιλωθῶν, πρέπει νὰ παραμετρισθοῦν σύστημη.

Ο Ο.Λ.Π., ἐν τῷ μεταέντελον ἀνέλαβε πρωτοδουλίαν διὰ νέας συνενοήσεις μετὰ τῆς 'Ενώσεως Σιδηροδιομηχάνων ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς θρηλουμένης ἀπὸ ἑταῖρον ιδρύσεως 'Ελευθέρας Βιομηχανικῆς Ζώνης εἰς τὴν

ΟΡΙΟΝ ΣΗΙΡΙΝΓΚ & ΤΡΑΙΔΙΝΓ Κ' ΙΝ.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET
NEW YORK, N.Y.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΛΙΒΕΡΙΑΝΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Ἐλάθομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, ἀναφερομένην εἰς σχόλιον τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τάς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν λιθεριανῶν διπλώματος:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ανέγνωσα εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὴν πληρωφορίαν, ὅτι ὁ εἰς τὴν Νέαν Ύδρου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπίτροπος τῆς Λιβερίας προβαίνει εἰς τὴν ἔκδοσιν πυχών πλοιάρχων και ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν διὰ τῆς ἀπλήσης υποβολῆς τῶν ύποψηφίων εἰς τὴν γραπτὴν ἔξτασιν ἐπὶ ἐνὸς ναυτικοῦ θέματος.

Έαν ή πληροφορία αυτή άνεγράφετο άπό άλλο τι περιοδικόν δέν θά έτυχανε προσσήξης, δεδομένου, όμως, ότι μὲ ένδιαφέρει ή άκριβεια τῆς ίδιας τών άγαπηπον «Ναυτικών Χρονικών», έπιθυμω νά διορθώσω τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ἔξετάσεις σημείωμά των.

Αι ἔξετάσεις, μόνον γραπταί, διενεργούνται παρουσία τοῦ Ἐπιτρόπου τῆς Λιβερίας καὶ αἱ ἀπαντήσεις βαθμολογούνται ἀπὸ τὴν ἔξεταστικὴν ἐπιτροπῆν. Τὰ θέματα παρασκευάζονται ἀπὸ εἰδικοὺς ἐμπειρογνώμονας καὶ ἀκολουθοῦν τοὺς σχετικούς κανονισμοὺς τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας.

Πρός ἐνήμερωσίν σας ἐσώκλειώ εἰς τὴν παροῦσαν μου ἔνα σχέδιον ἑξεταστικού προγράμματος, ἐκ τοῦ διποίου δύνασθε νὰ διαπιστώσετε, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ τυπικῆς καὶ ἀβασανίστου ὑποβολῆς εἰς ἔξετασεις.

Πράγματι, δύο άρκετά εύφεις νέοι, τούς όποιους άπειστηλαν πρὸς ἔξτασιν, ἀπερρίφθησαν. 'Ο ἐπιστολογράφος σας δὲν κατώρθωσε νὰ ἐπιτυχῃ μέχρι τουδε, ἐνδιαφέρομενος διὰ τινας ναυτικούς, οὐδὲν περὶ τοῦ λιθεριανού. 'Επιτρέψατε μοι, λοιπόν, νὰ πιστεύω, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀναθεωρήστε τὰς ὑμετέρας ἀντιλήψεις δօσαν ἀφορᾶ τὰ λιθεριανὰ πτυχία. 'Οφείλω νὰ σάς πληροφορήσω, ὅτι ὁ ἔδω ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας τῆς Λιθερίας ἐπίτροπος ἔχεται περὶ πολλοῦ τοῦ κρατικοῦ γοντρου καὶ ἀκολουθεῖ, δύον καὶ ἕγου, τοὺς ἀμφοικανικοὺς νόμους καὶ κανονισμούς.

Ο κίνδυνος, πάντων, υφίσταται διά τὸ μέλλον τῆς ἀπόκτησεως λιθο-
ριανῶν διπλωμάτων ἀπό νέους ίδικούς μας ναυτικούς. Ἡ ἀπόκτησις, δο-
μικώς, τούτων ἀπό ἀνεπαρκώς κατηποτισμένα πρόσωπα δὲν είναι ἀλλοίτι-

Νέα Ύρκη, Απρίλιος 1957

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Η μακρά ἀποσύνια του φίλου ἐ-
πιστολογράφου μας είς τὸ ἔξωτερικὸν δὲν θὰ τοῦ ἐπέτρεψεν, ἀσφαλῶς,
νὰ λά�ῃ γνῶσιν τοῦ ἑδῶ ἑξεταστικοῦ προγράμματος — γραπτοῦ καὶ
προφορικοῦ — διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ α'. πλοιάρχου. Εύρυτατής είναι
τούτῳ ἔκτασεως, μὴ συγκρινόμενον, δύωσδηπότε, μὲ τὸ ἐρωτηματολό-
γιον τοῦ Λιθεριανοῦ Ἐπιτροπάτου, ἀλλ' ἴσως καὶ μὲ τὰ ἑξεταστικὰ
προγράμματα πολλών μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν.

Η συγκρίσις αυτή άκριδών των δύο έξεταστικών — τού ιδιού μας και της Λιβερίας — προγραμμάτων έπιτρέπει νὰ πιστεύωμεν, ότι τα κριτήρια τών έδω έξετασέων είνει κατά πολὺ αύστηρότερα και ότι τάσσα αξιούνται διά της άποκτησιν του λιθεριανού διπλώματος — πρώτου, σημειώτας ή τέον, πλοιού αρχού — περιλαμβάνονται είς τὸν στατεύτερον κύκλον των στοιχειώδων γνώσεων έπι της ναυσιπλοΐας και της διακυβερνήσεως ένδος έμπορικου πλοίου.

“Η ἀποτυχία τῶν προστατευόμενών τοῦ κ. Δρίτσα δὲν εἶναι καὶ ἀπόδειξις τῶν προβαλλομένων δυσχερειῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ λιθεριανοῦ διπλώματος. Εχουμεν, τούναντίον, υπ’ ὄψιν μας, ἀλλὰ πρόσφατα παραδείγματα ναυτιλίων ἀξιωματικῶν — γ’ πλοιάρχων οἵτινες ἐπέτυχον εὐχερέστατα νόμποστα τὴν ἐπὶ ολίγας μόνον ὡραῖς κρατήσασ-
νταν βάσανον τῷ λιθεριανῷ ἔξετάσεων καὶ να κερδίσουν τὸ διπλωμα τοῦ α’. πλοιάρχων, χωρὶς καν νό διακούσουν μαθήματα φροντιστηρίου — ὅπως δέδη συμβαίνει — καὶ χωρὶς τινες ἐξ αὐτῶν νὰ διακρίνωνται διὰ τὸ ὄφτιον τῆς ἐπαγγελματικῆς των καταστίσεως.

Καὶ ἂν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ λιθεοῖσαν διτλάμψας α'. πλοι-
άρχοι ἀξίουνται τὰ σσα ὅλιγα περιλαμβάνωνται εἰς τὸ ἐρωτηματο-
λόγιον, ποὺ ἄρα γε, θεμελιούται ἡ διαπίστωσις, ὅτι ὁ κ. Ἐπίτροπος,
κινδύνεος τοῦ κρατικοῦ γονήτου τῆς Λιβερίας, «λόγω καὶ ἔργῳ ἀκ-
λούθει τούς ἀμερικανικούς νόμους καὶ κανονισμούς»;

Υπέρ πάντα ἄλλον είνε εἰς θέσιν νὰ γωνιώζῃ ὁ κ. Δρίτσας τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῆς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως τῶν Ἀμερικανῶν πλοιαρίχων καὶ τὰ μακρὰ στάδια προπαρασκευῆς καὶ προϋπηρεσίας, ἵνα ωυτοὶ φθάσουν μέχρι τῆς γεφύρας. Συμβαίνει τὸ αὐτό καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Λιβερίας; Τὸ εἰς τρία ὥλα γραφομηχανένα φύλακα πιστολούκιον χάρτου περιλαμβανούμενον ἔξεταστικὸν πρόγραμμα διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ α'. πλοιαρχου, ἀλλὰ καὶ ἡ γνωστὴ τακτικὴ τοῦ «ὅσοι πιστοὶ προσέλθετε», ἡ ἀκόλουθουμένη κατὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν πλοιών εἰς τὸ ηνολόγιον τῆς Μονρόβιας. δὲν μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ τὸ πιστεύουμεν.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Αισθάνομαί τη̄ ύποχρέωσιν να παράσχω διευκρινήσεις τινας ἐπὶ τῆς κατατεθείσης ἐν τῇ Βουλῇ συστάσεως – ἐπερωτήσεώς μου διὰ τὴν ίδρυσιν Ναυτικοῦ Γυμνασίου ἐν Γυθείῳ, μὲ τὴν ὅποιαν ἀσχόλειται τὸ οὐ πέπτοντὸ μέτεπαν διεύθυνσιν περιοδικὸν εἰς τὸ τεύχος του τῆς Ιησοῦ Μαΐου.

Από τέσσαρα παρακολουθών προβλήματα είχε το τελευταίο την πιο μεγάλη σημασία. Από τέσσαρα παρακολουθών προβλήματα είχε την πιο μεγάλη σημασία.

Λόγω της τελευταίας διαπιστώσεως, έκπληξην και λύπην έδοξιμασα στους ανένγωστα την κριτικήν σας, υπό τὸν τίτλον: «Ἡ κάθοδος πρὸς τὴν Θάλασσαν», διὰ τὴν ἐν ἀρχῇ ἀναφερομένην σύστασιν. μου.

Η παρακολούθησις τοῦ συνεχῶς δύναμενου ὁκονομικοῦ καὶ δημογραφικού προβλήματος τῶν δύο ἐπαρχίας τῆς Μάνης, ὡς ὄφδως παρατείρει εἰς τὸ σχετικὸν σημειώματα σας, ἀπέτελεσε τὸ Βασικὸν κίνητρον διὰ νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν ἀνάγκην ιδρύσεως Ναυτικοῦ Γυμνασίου ἐν Γυθείῳ. Συμπληρωματικοῦ σᾶς πληροφορών, διτὸ μέσον ἀνά κάτοικους ἀγροτικῶν ἔσδημα εἰς τὴν Μάνην εἶνε χαμηλότερον τοῦ 40 ἐπὶ τοιες ἑκατὸν τοῦ ἀντιστοίχου ἔσδηματος τῆς ὑπόλοιπου χώρας.

Ο δεύτερος λόγος είνε ή αύξανομένη ζήτησις Έλλήνων ναυτικών. Είς προηγούμενον τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» άναφέρεται, ότι οι έν «Αμερική» Εβραίοι, με 100 και πλέον πλοΐα, σσον και διά Αμερικανός μεγαλειόφοπτηστής Λουύτβιχ, καταβάλλοντας μεγάλα προσπάθεισα και πληρώνουν υψηλούς μισθούς διδιά νά επανδρώσουν τά πλοιά των μελλοντικά πληρώματα. Οι μισθοί μάλιστα τών α', μηχανικών είς τά μεγάλα πλοιά τείνουν πρός τά 800 δολλάρια μηνιαίων.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀποδέχομαι τὰς ἀπόψεις τοῦ βουλευτοῦ Χίου κ. Αἰακοῦ, περὶ τῆς σημασίας ἐν τῷ μέλλοντι τῶν Ἑλληνικῶν πηγωμάτων. Εἶναι, ἀλλως τε, καὶ ιδικαὶ σας ἀπόψεις, ἐφ' ὅσον διαπι- στώντες, διτὸς μόνον οἱ νέοι τῆς Ἐλλάδος, τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Ἰστα- νίας εἴνει διατεθεῖμενοι νά τραπούν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ τὰ αὕτια εἰνε γνωστά.

Γνωρίζετε, κ. Διευθυντά, ποιά προβλήματα διὰ τὰς ὑπαναπτύκτους ή, ὥρθότερον, τὰς πτωχάς περιοχάς τῆς χώρας ἔχει δημιουργῆσει η κλασσική μέση παιδεία. Θίγοντας τὸ θέμα τουτοῦ εἰς τὴν σύστασιν μου. Πιστεύω δὲ ἀπὸ τὰς πληροφορίας καὶ στοιχεία, τὰ ποιῶν προθύμως μοι παρέχουν οἱ ἔξι Χίου συνάδελφοι κ. κ. Λαμπός καὶ Μπουριάς, ὅτι ὁ θεσμός του Ναυτικοῦ Γυμνασίου Οίνουσσῶν ἀποτελεῖ τὴν πρώτην προσπάθειαν διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἑκπαίδευσιν. Σημειώνω, μάλιστα, ἐν παρενθέσει, ὅτι εἰνες ἀπολύτως ὄθραι αἱ παρατηρήσεις, αἱ περιεχόμεναι εἰς δημοσιεύθεν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀρθρον τοῦ καθηγητοῦ κ. Καραπιτέρου.

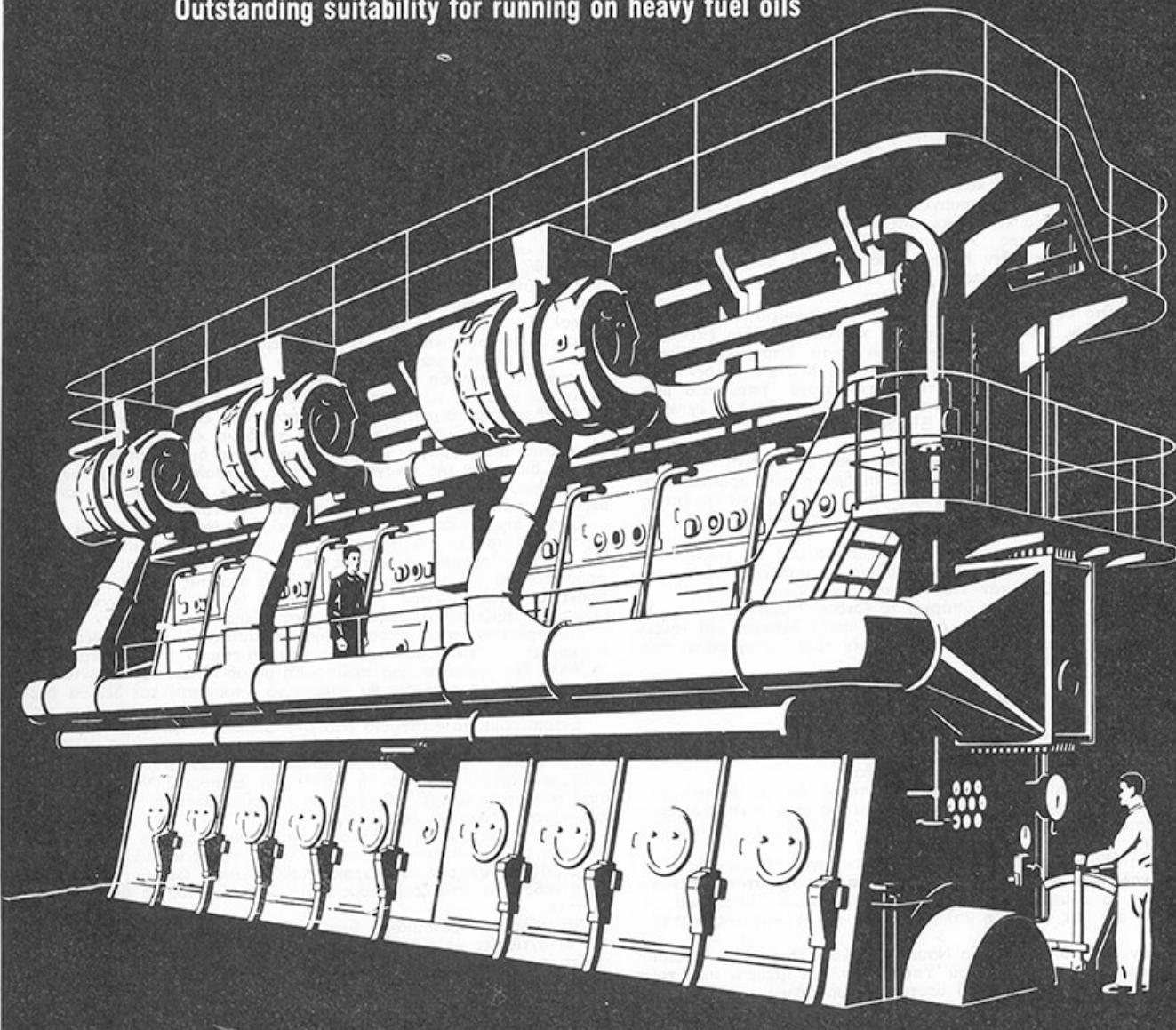
Ο τελευταίος, δημια, λόγος διὰ τὸ ὅπεραν ἐπικήτω τὴν Ἰδρυσιν Ναυτικοῦ Γυμνασίου εἰς τὸ Γένειον συνιστάται εἰς τὸ τόπον οἱ Μανιτάκαι γεγινώκοι οἱ Λάκκωνες είναι ναυτικοί. Δι' αὐτὸν δέ ἀκριβῶς τὸν λόγον ἐδοκιμάσασα ἐκπληξιν, ὅταν ἀνέγνωσα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὅτι:

«Δέν ἀποτελεῖ γεγονός ἐνέχον τοπικήν μόνον σημασίαν ἡ μετατροπή τού κλασσικού Γυμνασίου Γυθείου εἰς ναυτικὸν τοιοῦτον. Νομίζομεν ἀντιμέτως, ὅτι πρόκειται διὰ μίαν ἀρχὴν, ἡ ὁποία δὲν θά ἔχῃ εὐκόλως κάποιο τέλος. Μετά τὸ Γύθειον, ἡ „Ἄρτα καὶ ἐπίδειξην· νῶς ἡ Λάρισα ἡ τὸ Τρίπολις θα ἐπιδιώξουν τὴν ίδουσιν Ναυτικού Γυμνασίου, τὸ ὅποιον θὰ καταστῆσῃ διλγώτερον ἀπίθανον καὶ περιστέρεον φυσικὴν τὴν ἔξοδον εἰς τὴν Θάλασσαν καὶ τὸ δρεσσίουν... Νά ίθρωμον, Βεβαίως, Ναυτικά Γυμνασία καὶ εἰς τὸ Γύθειον ἡ εἰς οἰαδῆποτε ἄλλα μέρη τῆς ἡπειρωτικῆς Ἑλλάδος, ἀφοῦ προηγουμένων, διως, συμπληρωθῇ τὸ σύστημα ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως εἰς ὀλόκληρον τὴν νησιωτικήν καὶ παραλίου χώρων μας, τῶν ναυιδίων περιοχῶν καὶ ἀφοῦ ἀπόδειξθῇ, ὅτι ἀνάγκαι ἐμψύχου υλικού διά τὰ πλοιά μας ὑφίστανται πάντοτε εἰς μεγαλυτέραν ἔκτασιν. Νά ἔξασφαλισθή, δηλαδή, πρώτων ἡ ἀνανέωσις τῶν στελεχῶν τοῦ ναυτικού ἐπαγγέλματος ἀπό τοὺς νέους τοὺς κατερχομένους εἰς τὴν θάλασσαν, λογώ παραδόσεως, καὶ κατόπιν ἀπό τοὺς νέους τοὺς κατερχομένους εἰς

Sulzer Two-Stroke Marine Diesel Engines

with exhaust-gas turbo-chargers, developing up to 18,000 H.P.,
for tankers, freighters and passenger vessels

Simple design incorporating Sulzer cross-scavenging
Outstanding suitability for running on heavy fuel oils



Sulzer Brothers have sales organisations in the following countries:

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

SULZER

Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

mortgage, καταρτίζεται μεταξύ τών συμβαλλομένων και έτερα ίδιωτική έπισης σύμβασης περιέχουσα τους ειδικώτερους δρους και συμφωνίας (deed of covenant) προβλέπει την «ε α τ ά θ ε σ ι ω και τ αΐ τ ούς εις έπος άρμόδιον 'Ελληνικόν Γραφείον Ναυτικών 'Υποθηκών εις τό ύποθηκολόγιον τού δοπού ταύτοχρονας έγγραφονται αί άνωτέρω ύποθηκοι μετά μνείας και όλων των είρημένων σχετικών πρός τάς ένυποθήκους άπατησεις συμβάσεων».

Έδω τα πράγματα πειρπλέκονται διότι, από όπόψεως μὲν όρολογίας, δημιουργεῖται ή εἰς ἐμὲ τούλαχιστον ἀγνωστὸς ὑπηρεσία τοῦ Ἑλληνικοῦ Γραφείου Ναυτικῶν Ὑποθηκῶν, ἐνώ εἶναι γνωστόν, ὅτι ὑπόθηκολόγια τηρούνται εἰς τὰ Λιμεναρχεῖα α'. τάξεως (Β. Δ. 25/30 Ὁκτωβρίου 1919) καὶ εἰς τὰ προξενικά Λιμεναρχεῖα Λογδίνου καὶ Νέας Υόρκης. Πέραν, δῆμος, τούτου δένον τὴν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι κατὰ τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον ἡ πρόσθετος σύμβασις, the deed of covenant, δὲν μεταγράφεται ὑπὸ οὐρανοτικῶν εἰς τὸ νηολόγιον, προδόλων Ἰνα μὴ δίδεται δημοσιότης εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγάς. Ἀντιθέτως πρὸς τὰῦτα προβλέπον τὸ σχέδιον Ἀποφάσεως μακρύνεται ὅπερ λόγου από τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον, ὅπερ ὡς εἴρηται επιβάλλει τὴν ὑπὸ χρεωτικὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ὑπόθηκολόγιον μὲν ὁνόμα τῆς περὶ mortgage συμβάσεως, (Roscoe, Admiralty Practice σελ. 52).

'Απηκεῖ, βεβαίως, ἐνταῦθα τὸ Σχέδιον τὰς παρ' ἡμῖν ἀντιλήφεις περὶ δημοσιότητος, προστάσιας τῶν τρίτων κλπ. 'Αλλά, ὑπομνήσκεται, ὅτι εὐθυγραμμούντες τὸ παρ' ἡμῖν δίκαιον πρὸς τὰς ἐν προκειμένῳ ἀγγλικαὶ σωσιανικάς ἀντιλήψεις καὶ τοῦτο χάριον γενικοτέρου σκοποῦ, δεὸν νὰ ἐγκαταλείψωμεν τὰς περὶ δημοσιότητος πεποιθήσεις, ἀναλογιζόμενοι, ὅτι η Μεγάλη Βρεταννία καὶ αἱ τέων Κήτησεις αὐτῆς ἔξυπνητουνται ἀριστεῖς, τούλαχιστον, δύσον ἀφορᾶ τὸ θεσμὸν τοῦ mortgage ἐπὶ πλοίων, ἀνευ μεταγραφῆς τῶν ίδιαιτέρων περὶ τοῦ mortgage συμφωνιῶν.

Χωρίουν περαιτέρω το σχέδιον Ἀποφάσεως πάρεχει σύντομον περιγραφή των δικαιωμάτων τών ἐκ ποιητικού δυαινοτήτων και καταλήγει εἰς τό δι: «Τὰ ἔγγραφα τῶν ρηθεὶσῶν συμβάσεων δανείων, ἑκώρησεων καὶ ὑποθηκῶν ἀπότελον τίτλους ἐκτελεσθούν ἐν Ἑλλάδι, χωρὶς πρὸς τοῦτο νὰ ὑπάρχων ἀνάγκη νὰ περιασθούν τὸ τυπον τῆς ἐκτελεσθεῖσας».

Δέν είναι εύχερός να διαγνωσθῇ τί έπακριβῶς θέλει για έπιτυχή ή διάταξης αὐτή της Αποφάσεως, ουδέ ποιάν σπουδαίαν υπέροειν προσθέτει είς τούς δανειστάς ἀπαλλάσσουσα αὐτούς της περιαφῆς τοῦ ἔκτελεστηρίου τούτου.

Τὸ ζῆτημα συνδέεται ἀρρήκτως πρὸς τὸ γενικώτερον θέμα τῆς παρ' ἡμῖν εἰσαγωγῆς τοῦ θεσμοῦ τοῦ μοιτγαγε, θέμα διπερ μελετᾶται υπό ειδικῆς ἐπιτροπῆς τελούσσας ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γενικοῦ Γραμματεῶτοῦ Y.E.N. κ. Δ. Ρεδιάδην. 'Εάν ὁ θεσμὸς ούτος εἰσαχθῇ παρ' ἡμῖν, εὐνόητον, ὅτι ἡ ἐκτέλεσις τῶν σχετικῶν συμβάσεων θὰ χωρὶ καθ' ὃν τρόπουν πραγματοποιείται αυτὴ εἰς τὰς χώρας ἔνθα ισχύει τὸ μοιτγαγε, στεπερὶ περιαφῆς ἢ μὴ τοῦ ἐκτελεστηρίου τύπου δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος. 'Αν, εξ ἄλλου, δὲν εἰσαχθῇ παρ' ἡμῖν ὁ θεσμὸς ούτος, τότε ἡ μὴ περιαφῆ τοῦ ἐκτελεστηρίου τύπου εἶνε Ἐλάχιστον ὥφελημα, ἐφ' ὅσον κατὰ τὰ πολιτικὰ ἡ ἐκτέλεσις θὰ χωρίστη κατὰ τὰς διατάξεις της Πολιτικῆς Δικονομίας, τοῦτο δὲ ἀκριβώς θελουμένον ν' ἀποφύγουμεν οἱ ἐφοπλισταῖ, ἀπτηκούντες τάς ἐπιδιώξεις τῶν ἀλλοδαπῶν δανειστῶν των. 'Υπὸ τὸ ἔνισχυι συνεπόντως καθεστώς τὸ ἀγνοούν, τό γε νῦν ἔχον, τὸν θεσμὸν τοῦ μοιτγαγε, ἔχω τὴν γνώμην, ὅτι ἡ κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως ἀπολλαγὴ ἀπό τῆς περιαφῆς τοῦ ἐκτελεστηρίου τύπου, είνει ὥφελημα ἐλάχιστης σημασίας.

8.—*Ἐν τῇ αὐτῇ παραγράφῳ 18 τοῦ σχεδίου Ἀποφάσεως ὁρίζεται, ὅτι αἱ προτιμώμεναι ὑπόθηκαι προσγονύται παντὸς ναυτικοῦ ἢ οἰουδήποτε ἄλλου προνομίου κατὰ παρέκκλισιν τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 239 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ἢ οἰσασθήπote ἄλλης κειμένης διατάξεως τῆς Ἑλληνικῆς Νομοθεσίας ἢ μελλούσης νά τεθῇ ἐν Ισχύ. πλὴν τῶν προνομιών, ἀτίνα προβλέπονται καὶ ἀναγνωρίζονται ὑπὸ της Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ ἔτους 1926 Pour l'unification de certaines règles relatives aux priviléges et hypothèques maritimes.*

Ἐπί τῆς διατάξεως ταύτης παραπορητέον, ὅτι κατὰ τὸ ἄγγελικὸν δίκαιου ὁ ἐκ mortgage δανειστής δὲ ν προτιμᾶται τῶν ναυτικῶν προνομίων (Roscoe, Admiralty Practice σελ. 55), ἀγγωστὸν δὲ διὰ ποίου λόγου ή Ἀπόφασις ὑπερακοντίζει ἐν προκειμένῳ τὸ ἄγγελικὸν δίκαιον ἔξυπηρετοῦν εν τούτοις ικανοποιητικώς τάς ἐπὶ πλοίου μέσω mortgage πιστωτικάς συναλλαγάς.

Πέραν, ὅμως, τούτου ύπενθυμίζεται, ὅτι ἡ Ἑλλάς δὲν ἐκύρωσεν εἰσέτι τὴν διεθνή σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 καὶ δὲν πρόκειται νὰ τὴν κυρώσῃ δι' οὐλὸγούς ή Ἐπιτροπῆς ή συντάξασα τὸ Σχέδιον Κώδικος Ἰωτακίου Ναυτικοῦ Δικαίου ἐκθέτει εἰς τὴν Εἰσηγητικήν· "Ἐκθεσίν της (βλ. σελ. 105 τῆς ἐπισήμου ἑκδόσεως) ἐμψεύσασα εἰς τὸ ὑφιστάμενον δικαίου τοῦ ἀρθρου 239 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου μετά τινων διεπερεου- τῶν τροποποιήσεων.

Τούτη η περίπτωση δεν είναι συνέπεια της απόφασης της Δικαιοσύνης για την απόφαση της Εθνικής Συμβούλου για την απόδοση της απόφασης της Δικαιοσύνης στην Επιτροπή Κοινωνικών Προσομίων. Η απόφαση της Δικαιοσύνης δεν απορρίπτει την απόφαση της Εθνικής Συμβούλου για την απόδοση της απόφασης της Δικαιοσύνης στην Επιτροπή Κοινωνικών Προσομίων.

α. Διά ποιὸν ἀπόπτερον λόγον, ᾧ τοῦ ἄπαξ ἐμακρύνθημεν τοῦ ἀγγείλου δικαίου καὶ εἰσήγαγομεν προτίμησιν τοῦ ἑκ ποτῆρας δανειστοῦ ἔναντι τῶν λοιπῶν προνομοιούχων δανειστῶν τοῦ ἄρρενος 239 τοῦ Ἐμπρικοῦ Νόμου, κατόπιν καὶ ἐν τῷ αὐτῷ ἕρθρῳ εἰσήγαγομεν προτίμησιν τῶν προνομοιούχων δανειστῶν τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν ἔναντι τῶν ἐμπορευόμενών:

β. — «Εφόσον σκοπός της διατάξεως ταύτης τού σχεδίου 'Αποφάσεως είνει ή προνομιακή μεταχείρισης τού διανειστού ἐκ mortgage, καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου διατάσσεται ή προήγησης αὐτού τῶν λοιπῶν προνομιούχων

δανειστῶν τοῦ ἄρθρου 239, διὰ ποιὸν λόγον δὲν ἐστάθημεν ἔκει, ὥστε νὰ δικαιούμεθα νὰ ὑποστηρίξωμεν, ὅτι πράγματι ήνωνήσαμεν τὸν δανειστὴν τοῦ πορτζέ; Τελεῖ ἐν γνώσει τὸ σχέδιον Ἀποφάσεως, ὅτι τὰ πρόνυμια τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν εἰνε περισσότερα καὶ εὑρύτερα τῶν προνομίων τοῦ ἄρθρου 239 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου; 'Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εὐνοοῦμεν τὸν δανειστὴν τοῦ πορτζέ ἢ καθιστῶμεν δυσμενεστέραν τὴν θέσιν του;

γ.—Τέλος, διερωτώμαι ἂν ή 'Απόφασις δικαιουμένη νά παρεκκλινη ώρισμένων διατάξεων τού κειμένου δικαίου ἔχη συγχρόνως ἐξουσιοδοτήσιν την εἰσάγη νέον δικαίου. 'Αληθῶς, το Ν. Δ. 2948/1954 ἐπιτρέπει, ὅπως ἐν τῇ Ἑγκριτικῇ πράξει υπολογίσεως πλοίων περιλαμβάνεται οισοδόποτε ὄρος κατά παρέκκλισιν ἀπό τῶν ισχυουσῶν διατάξεων Ἀστικοῦ, 'Εμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ Δικαίου ἐπιτρέπομένου ἑδεικτικῶν νά περιλαμβάνωνται ἐν ταύτῃ ἀφόρωντες τὰ δικαιώματα τῶν ἐνυποθήκην δανειστών, τὴν προνομοὶ οικακήν ικανοποίησιν αὐτῶν κλπ.κατά παρέκκλισιν ἀπό τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 233 ἐπ. καὶ 263 ἐπομ. τού 'Εμπορικοῦ Νόμου.

‘Ως είνε διατυπωμένη ή διάταξης είνε φανερός, ότι είσαγουσα ση αποφασίς προηγουμένη του δανειστήν έχει mortgage ύπερ πάντα προνομιακών δανειστών, περεκκλίνει του αρθρου 239 του ‘Επορικού Νόμου και κείται σύμφωνος πρὸς τὴν ἐκ τοῦ νόμου ἔξουσιοδότησιν της. ‘Ερωτάται, δημος, πέρας τούτου, ἔχει αὐτῆς τὴν ἔξουσιοδότησιν ν’ ἀντικαθιστάται τούς προνομιούχους δανειστάς του αρθρου 239 Ε. Ν. διά τῶν προνομιούχων δανειστών τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, διαν μάλιστα οὕτω πράττουσα καθιστᾶ κείρονα καὶ οὐχὶ πλεονεκτικήν την θέσιν τοῦ ἐκ mortgage δανειστού, ἐπειδή, ὡς προείρηται, η Σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν περιέχει εἴνουτες τοῦ αρθρου 239 Ε. Ν. προνόμια;

Παρέκκλισιν ἐν τῶν διστάξεων τοῦ Ισχύοντος δικαίου ἔλαβε τὴν ἐντολὴν νὰ κάμη ὅχι, ὅμως, καὶ ἀντικατάστασιν τῶν ἐν Ισχύι διστάξεων δι' ἄλλων, διότι ἐν τῇ οὐδίσι αὐδὲν ἀλλο ἐπιχειρεῖ τὸ σχέδιον Ἀποφάσεως διὰ τῆς προμηθείσεως διστάξεώς τοῦ ἡ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἄρθρου 239 τοῦ Ε. Ν. διὰ τῶν διστάξεων τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν και τούτῳ νομίζω, ὅτι δὲν ἔχειν ἔξουσιοιδησιν νὰ πράξῃ.

9.—Κατόπιν τῶν ἔκτειντων φρονῶ, διτὶ συντρέχει περίπτωσις νέας διατυπώσεως τοῦ ἄρθρου 18 τῆς Ἀποφάσεως ὅπερ δέον κατ' ἐμήν γνώμην νὰ ἔχῃ ὡς ἔξις:

18.—Επιτρέπεται ή σίδι το νησούχουμενό πλαίσιο συμβολαιώντος εγκλωπής έντονος εξωτερικού δυναστικής ή άλλης πάσχει φύσεως πιστωτικής συμβάσεως κατόπιν τύπουν και τό περιεχόμενον του Αγγλικού νεκρού νόμου (mortgage). Περίληψης τής συμβάσεως έγγραφαται εις τό υπόθηκολόγιον του Λιμενορχείου πορών ευρητοί το πλοίον νησούχουμενόν.

18a.— Ός πρὸς τὰ ριθέντα δάνεια, συμβάσεις παροχῆς πιστωσώνες, ὑποθήκης καὶ τυχὸν παροχώρουμένας ἐκχωρήσεις, ισχύουν καὶ ἔφαρμοδίζονται πάντες οἱ ὄροι καὶ οἱ συμφωνίαι, αἱ περιλαμβανόμεναι εἰς τός συνυπολογηθείσας ἡδη ἡ συνυπολογηθείσας σχετικῶν πρὸς αὐτὸν ὡς νέα συμβάσεις. Εἰδικότερον οἱ δάνεισι τοιαῦταιν τὸ δικαιώματος πρὸς πάσαν περίπτωσιν καὶ ἡπᾶν τὸ δάνειον τῷ δάνειον ἥθελον κατοστῆ ληξιπρόθεσμα καὶ ἀπατητά, ὅπως κατά τὸ δάνειον τῷ δάνειον ἥθελον κατοστῆ συμφωνίας τῶν ανωτέρω συμβάσεων, διενε δὲ δικαιοτήκης μεσολαβήσεως καὶ ἀνέν υποχρέωσες δικαιοτήκης λογδοσίας, ὅπερ δὲ ἀνέν εὐδήμην τινὸς αὐτῶν τὸ τυχὸν ἵκανοποίησην εἰσαρθρίστηκε ζημίας τῶν πλαισιοτήτων, εἴτε νόλαμδον προσθέσως τὴν διασκέψιν τοῦ πλαισίου πρὸς συμψήφισμον τῶν ἐκ τούτης καθαρῶν προσθέσων εἰς πάντα λαβεῖν τοὺς, εἴτε νόλαμδον ωύτον πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν τὸ πλαισίον ἐκ δύναμος τῶν πλαισιοτήτων διὰ πλειστηρισμοῦ ἡ πόλις εὗδεσσα ἀνέπλειστηρισμοῦ καὶ ἀνέν πτησήσεως οἰδιπόδητος διαδικασίας προβληπτωμένης ὑπὸ τοῦ Νόμου, ὑπὸ δρους, συμφωνίας καὶ τιμῆς, ἀτίνα ἥθελον ἀλευθέρως ὄριζει. Ταὶ ὡς νέα γέγοντα τῶν φυτεύσεων συμβάσεων δανείων, ἐκχωρήσεων καὶ ὑποθηκῶν ἀπότελον καὶ τίτλους ἐκτελεστούς εἴναι Ἐλλάδι.

188.—Οι δυνατοί δικαιουόνται νά την έκχωρων πρός πάντα τρίτον ἐώθη ἡ ἐν
μέρει τα περὶ τὴν ἀπόστολον Ἑγκρίτην αἴτοφασις δικαιώματα και υποχρέωσις
αὐτῶν ὡς και νόν ἔξουσιοθόντω διὰ τὴν ἀσκησην αὐτῶν οἰδιπότε πρόσθετη
ενεργούσιν εκάστοτε ὑψὸς οὐτοὶ θελοῦν καθορίζειν ιδιότητας και ὄμριδότητας,
διατηροῦν δι πάντα τα εἰ τῶν ἀντέων συμβασθέντων δικαιώματα αὐτῶν και κατο
πάντος ὅλου, εἰς ὃν ἥμελε τετρέπλειται ή κυριότης η ἡ κατεξάλλεωις του πλοίου.
189.—Διατηρεῖται περιεγγενήσις ἡ περιεγγενήσις κατά την ἀνάπτωσιν δι

18γ. - Απατησίες προερχόμενεις σε ουσιωδολογικέσια της οικοτερα δανειοληπτών ή πιστωτικών ή γένει συμβάσεων προπογύνωνται παντός ναυτικού ή άλλου προνομίου ή υπόθηκης κατά παρέκκλισιν των διατάξεων των δρόμων 239 έπ. του Εμπορικού Νόμου ή άλλης κειμένης ή μελλούσης να τεθή εν ισχύ διατάξεως τής Ελληνικής Νομοθεσίας.

188. «Η ύποθήση έξασφαλίζει την πληρωμήν παντός ποσού, τό όποιον ο ένυπόθηκος δανειστής θὰ διακινούται να λάβῃ από τους πλοιοκτήτην, βάσει σχετικής συμβάσεως χορηγήσεως πιστώσεως, πλέον τόνων, όφελος ή ένυπόθηκος φειλέτης ποιείται χρήσης της πιστώσεως και μέχρι πλήρους απόδοσής των παντός ποσού τό όποιον ο φειλέτης θὰ διελθεί λαβεί δυναμεί της σχετικής συμβάσεως, πλέον έξιδων ως ταύτα καθωρίσθησαν η ίδιαν καθωρίση μεταξύ ένυποθήκου δανειστού και ένυποθήκου οφειλέτου, κατόπιν περικλινίσιν του δημόρου 248 τού Εμπορικού Νόμου η οισαδηπότης άλλης κειμένης διατάξεως της Ελληνικής Νομοθεσίας.

10.— Αἱ ἀνωτέρῳ παραπήρσεις δὲν ἔχαντολοῦν τὸ θέμα οὐδὲ διεκδικούν ὑπὲρ αὐτῶν τὸ ἀναντίρρητον, γίνεται, δῆμος, οὕτω ἀρχὴ συζητήσεως τοῦ πράγματος, ἵνα προκύψῃ τὸ ἄριστον δυνατὸν πεπεριέμόνεν πρότυπον Ἀπόφασέως, περιλαμβανούσθε πάντα δασὶ οἱ ἔνδιαιφέρομενοι ζητοῦν νάξησαφαλίσουν κατὰ τὴν υπολόγησιν τῶν σκαφῶν, διευκολυνόμενοι εἰς τῶν πλεονεκτήματος τούτων εἰς τὴν ἀπέτειν τῶν διαφόρων οἰκουμενικῶν συνδυσμάδων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ. Πρότυπος Ἀπόφασις πλήρης καὶ ἔχαντλητική κατὰ τὸ δυνατόν, δημιουργεῖ σταθερότητα καὶ ἐνίσχυε τὴν πεποιθήσιν, διὰ παρθένων ἡ ἐποχὴ καθ' ἥν ὁ ἐφοπλισμός. ἀντιμετωπίζων τοὺς εἰς βάρος του «μετεωρισμούς» τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας, ἔξηναγκάζετο νά τραπῇ πρὸ τὰς ξένας σημάσιας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

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.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΙΣΤΑΝΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΕΝΑ ΛΗΣΜΟΝΗΜΕΝΟΝ ΗΘΙΚΟΝ ΧΡΕΟΣ

Η ΣΤΟΡΓΗ ΔΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

"Ισως δι' ὑπέρμετρον σκεπτικισμὸν νὰ διακρίνεται ἡ κατωτέρῳ δημοσιευμένῃ ἐπιστολῇ. Ἀπετακαὶ πάντας ἔνος ιεροῦ θεάτους, τῶν ωσθιών τοῦ Ἐλλήνος ναυτικοῦ κατὰ τὸ δεύτερον μεγάλον πόλεμον, κατὰ τρόπον μάλιστα ρεαλιστικὸν καὶ τοῦτον ἐνδέχομένως.

Διατηρούμεν, βεβαίως, ἐπιφυλάξεις διὰ τὰ σσα ὁ επιστολογράφος μας ὑπὸ τὸ λίαν ἀλλώς τε συμβολικὸν φεύγωνυμον «Καρδαμίλίτης Κατεπάνιος», ὑπόστητρίζει. Συμφωνούμεν, δήμως, ἀνεπιφυλάκτως μὲ τὰς ἀπόψεις του, τάς ἀναφερομένας εἰς τὸ καθηκόν του ἐφοπλιστοῦ ἔναντι τῶν ἀποδειχθέντων ἐν μέσῳ μηρίων κινδύνων καὶ ἀσυλλήπτων ἐν τῇ δραματικότητὶ των δυσχερειῶν, Ἐλλήνων ναυτικῶν. Η μηνή των, τῷ ὄντι, δὲν δύναται νὰ τιμηθῇ μόνον διὰ τῶν συνήθων εἰς παρομοίας περιπτώσεις τυπικῶν μεγαλοστομιών. Χρείαζονται ἔργα, κυρίως, διὰ τὰ ἀξιοποιητὴ ή θυσία τῆς ζωῆς των, ἔργα υπέρ τῶν ἀπόφασισθέντων τέκνων των καὶ αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας, ἐν τελευταίᾳ ἀνάλυσει. Ιδου ἡ ἐπιστολή:

Κύριε Διευθυντά,

Αφορμή είς τὴν παρούσαν ἐπιστολὴν μου ἔσταθη μία ἑκτενῆς ἀνταπόκρισις δημοσιευθεῖσα εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν *Ναυτικῶν Χρονικῶν*, εἰς τὴν ὅποιαν μετ' Ιδιαιτέρας γλυφόροτας ὁ ἀγάτητος καὶ ἀξιότιμος συμπατρίωτης μας βουλευτής Χίου κ. Ἀνδρέας Λαιμός, τεριέγραψε τὸν παρθενικὸν πλούν τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ τοῦ κ. Ἡ. Κ. Καρρώς «Καπετάν Καρδαμούλιτζ» εἰς Ἀγγλίας εἰς Ἀμερικήν. Βαθειαν ἐντυπωτικὸν μοῦ προεκάλεσε κυρίως ἡ ὑπὸ τοῦ κ. Λαιμοῦ περιγραφούμενή εἰς τὴν αὐτῆν ἀνταπόκρισην σεμνῇ ἐπὶ πλῷ τελετῇ, καὶ ἡ ἀπέδοθσαν τιμαὶ πρὸς τοὺς Καρδαμούλιτας καὶ τοὺς ἄλλους «Ἐλληνας ναυτικούς, οἵτινες ἀπάλεσσαν τὴν ζωὴν των κατὰ τὸν διερευτιόν μεγάλον πολέμον». Αναλογίζομεν ὡς ἔξοχας συγκινητικὴν τὴν στιγμὴν καθ' ἥν τὸ «Καπετάν Καρδαμούλιτζ» ἔσταθη ἐν μέσῳ τοῦ ὕδατον καὶ ἐστρέψε τὴν πρώτην του πρὸς τὸν λεβαντηνὸν, ἐνῷ ἐκ τῆς γεφύρας του ἔρριπτοντο φύλλα δάφνης εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ὃ πλοιάρχος δι' ἐμπειρουμένων λόγων ἐμνημόνευσε τοὺς καλοὺς αὐτούς ναυτικούς, οἵτινες, εἰς τὴν φλεγομένην δίνην τοῦ κατὰ θάλασσαν πολέμου, ἐστροφίδισθον καὶ ἔχασθον. Βεβαίως οἱ ναυτικοὶ αὐτοὶ δὲν ἦσαν ποτὲ οἱ ἡρωες τῆς θάλασσας· Παραποιούμενοι τὴν ἀλήθειαν καὶ ἀδικοῦμεν τοὺς καλοὺς αὐτούς ναυτικούς δίδοντες ἄλλην ἔνοιαν εἰς τὴν θυσίαν των ἀπό ἐκείνην τὴν ὅποιαν ἔνεκεν αὐτὴ εἰς τὴν πραγματικότητα. Διότι καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιγραφούμενής τελετῆς ἐπὶ τοῦ «Καπετάν Καρδαμούλιτζ» τὴν Ιδιαίτην αὐτὴν τάσσοντας ἡρωοτοιχίσεως τῶν ἀπολεσθέντων συναδέλφων μου, διά μιαν ἀκόμη φοράν διεπίστωσα. «Ισως νὰ ἀποτελῇ γνώρισμα τῶν καιρῶν ὡς μεγαλοποίησης ἀπλῶν καὶ φυσικῶν καταστάσεων καὶ ἡ ἀνεπιφύλακτος ἔξαρσις τῶν ιδικῶν μας κατορθωμάτων. Διότι πολλοὶ εἶνε τέκεινοι οἵτινες μιμούμενοι, ἵσως, τοὺς φίλους μας Ἀμερικανούς, θεωρούν ήρωας ὅσιο μόνον τοὺς ἀπολεσθέντας κατὰ τὸν πόλεμον ναυτικούς, ἀλλὰ καὶ ἐμάς τοὺς ἐπίζησαντας. Υπερβολαῖ. Οὐδεὶς οὐδέποτε ἐσκέφθη ἡ καὶ ὀνειρεύει ἀκόμη, ὅταν ἀπεπέμψῃ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἀκολουθήσῃ, ἡ ρωτικὴν δρᾶσιν, θυσίας καὶ μεταθανάτου δόξαν. Δὲν εἶνε πρέπον, λοιπόν, νὰ θεωρούμενης ἡρωας ἀνθρώπους, οἱ ὅποιοι δὲν ἔπειδίωνταν ποτὲ παρὰ μόνον καποὺς νὰ πράξουν τὸ καθήκον των, ὅπως δὲν εἶνε πρέπον, ἐπίστης, κατὰ τὴν γνώμην μου, νὰ ἀποκαλούμενοι, καὶ κατὰ κόρων μάλιστα, «θαύμα θαυμάτων», τὴν σημειρήνην ἀνάπτυξιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν πρόκειται παρὰ διό μιαν δικαίαν ἀνταμοιδήν τῶν πολυετῶν κοπών, μόχων καὶ θυσιῶν τοῦ ἐφόπλιστον καὶ τοῦ τιμού συνεργάτου του, τοῦ ναυτικοῦ, κατά τὴν ἐπίμοναν ἀναστροφὴν των μὲ τὸ μεγαλύτερον, τὸ εὐγενέστερον καὶ τὸ τρομερότερον συνάμα τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, την θάλασσαν. Ισως χρειασθῇ ἀλλοτε δημιουργεῖς ἀποκλειστικῶς δι' αὐτὸ τὸ «θαύμα» νὰ διαλύσωμεν πολλὰς ἐσφαλμένας ίδεας τῶν νέων ιδίων ναυτικῶν καὶ τῶν ἔξω τοῦ ἐπαγγέλματος εὑρίσκομένων, οἱ ὅποιοι ἡκουσαν καὶ ἐγνώρισαν τὴν Ναυτιλίαν, μόνον κατὰ τὴν ἐποχήν τῶν «εἰλίμπερτος», τῶν πλωτῶν μεγαθίσιων, τῶν σούστερ-τάνκερς, τῶν ἐπληκτικῶν ταχυτήτων καὶ τῶν μεγάλων ἀπλαδῶν καὶ τῶν τεραστίων κερδῶν. Τὴν πρέπων τοῦ προπολεμικοῦ πλωτοῦ κατέρρευν δὲν ἔχουν βεβαίως αὐτοὶ. Δεν ἐγνώρισαν τὴν ταχύτητα τῶν ἔξη μιλλίων, δὲν ἐκοιμήθησαν εἰς τὴν σάζουσαν πλώρων, ἡ ὅποια, ὅχι σπανίως, ἐπλημμύριες καὶ ἀπὸ τὰ νερά τῆς χαδούλας, δὲν ἐκαθάρισαν φοτιά εἰς τὴν λινίαν, δὲν ἤπιαν νερό τοῦ Πάγκου, οὔτε καν ἡκουσαν περὶ σπασμένης βράδιας γεμίσματος καρδιονιέρας ἡ πετάγματος τῶν τασένερων. «Ἀλλὰ μοῦ ἐπιτρέψετε νὰ ἐπανέλθω εἰς τὸ καθ' αὐτὸ θέμα τῆς παρούσης μου, εἰς τοὺς ἡρωας! Προτίθεμαι νὰ τοὺς ἀφαιρέσω τοὺς κλάδους ἐλαῖας καὶ τὰς ἡχηρὰς καὶ ἀπαστραπτούντας μεταθανάτους διακρίσεις. Διότι πιστεύω ἡ καρδάνατα, ὅτι θὰ φέρουν αἱ φυσκαὶ τῶν βαρέων τὴν παραποίησιν αὐτὴν τῆς ἀληθείας. «Ησαν σεμνοὶ ζωτες καὶ βιοπαλαίοντες. Σεμνὴ καὶ ἀδρόβιος θὰ πρέπει νὰ διατηρηθῇ καὶ ἡ μνήμη των, διότι εἰς τὴν ἀλήθειαν καὶ μόνον ὑπάρχει τὸ μεγαλεῖον καὶ ἡ πραγματικὴ καὶ ἀναλογίας δόξα».

Θά ἐπιχειρήσω, λοιπόν, πιστῶς καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν συντομώτερον, τούς "Ἐλληνας ναυτικοὺς τῶν χαλεπῶν ἡμέρων τοῦ πολέμου, νὰ περιγράψω. Τοὺς ἔχεσα ἐκ τοῦ πλησίον καὶ συνεμερίσθην τὴν ὑπεράνθρωπον ἀγωγὴν τῶν

Κανείς άπολύτως άπό δύος ήμαρτς οι όποιοι έταξιδεύουμεν κατά τὸν πόλεμον δὲν ένεφορείτο ἀπὸ υψηλὰ Ιδαικά καὶ άπό ήρωαικά αἰσθήματα. Οὔτε ένας εἰς τὸν χιλίων! Κανείς άπό τὰς ἑκατοντάδας τῶν ναυτικῶν μετά τῶν ὄποιών καθ' ὅλα τὰ, ἐπὶ τοῦ πόλεμου ὑπήρχεσα έπι τῶν ιδίων πλοίων, μοῦν ἔξεμυστρεύθη ποτέ, ὅτι ταξιδεύει καὶ κινδυνεύει μόνον διὰ τὴν παγκόσμιον ἐλευθερίαν η διὰ τὸ Atlantic Charter. Δὲν εἶδα κανέναν ναυτικό ποτὲ νὰ πασακαλῆ νὰ εὔχεται ὅπως συναντήσῃ ἀεροπλάνον η ὑπόδρυχιον διὰ νὰ τοῦ δοθῇ η εύκαιρια νὰ ἀνδραγαθήσῃ. Φοιτημένος ζεκινούσε διὰ τὸ ἐπίκινδυνο ταξίδι, καὶ φοιτημένος ἀπέθυνσε. Εἴδα την σκληρή τύχη νὰ ἴδω δεκαπέντε καὶ πλέον συναδέλφους νὰ πεθαίνουν· καὶ νὰ κηδεύωνται, ριπτόνειον ἐκ τῆς σχεδίου εἰς τὸν θάλασσαν.

Οὐδείς εἶχεν εἰς τὸ πρόσωπόν του ἀποτυπωμένην τὴν ἡρεμον ἐκείνην ἔκφρασιν, τὴν ὅποιαν τρέπει νό ἔχῃ ὁ νεκρός ἐνός ἥρωας. Ἐνας στα-
σμός τρόμου καὶ ἀπογνῶσεως ἐσφράγιζε πάντα τὸ ἀλλοιωμένον ἀπό τὸ
ψύχος καὶ τὴν πείνα πρόσωπόν του.

Αλλά θὰ ἀπόρθετε καὶ δικαιολογημένως; Ποιὸς ήτο δὲ λόγος, ποίον ήτο τὸ κίνητρον τὸ ὄποιον ἔκαμε τοὺς Ἑλλήνας ναυτικούς νὰ ταξιδεύουν ἐν μέσῳ τῶν τεραστίων κινδύνων τούς κατὰ θάλασσαν πολέμου; Ἡ αγάπη, μῆτρας, πρὸς τὸ χρῆμα; Αλλὰ δὲ διποιοσδήποτε γνωρίζει, διτὶ χρῆμα κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον ἐκ τῆς ἐργασίας εἰς τὰ πλοῖα δὲν ἐπέρισσες. Κατ’ ἀρχὴν, βεβαίως, ἐδόθησαν τὰ πολεμικά ἐπιδόματα, ἐκ τῶν ὅποιων, ὅμως, δὲν μᾶς ἐμειναν παρὰ μόνον τὰ βιθλίαρια καταθέσεων εἰς τὰς Τραπέζας καὶ τὰ Ταμιευτήρια. Ἐν συνεχείᾳ, ἐδόθησαν οἱ τρεῖς μισθοί καὶ τὸ παρακράτημα. Ός ἀξιωματικὸς τότε, οὐδέποτε συνεκέντρωσα τὸν μισθὸν σημερινού ναύτου. Ποιὸς ήτο, λοιπον, δὲ λόγος, διτὶ μᾶς παρεκίνησε εἰς τὸ νὰ ταξιδεύωμεν ἐπὶ τῶν φλεγομένων ὡκεανῶν, καθ’ ὃν χρόνον θὰ ἤδυνάμεθα νὰ πράξωμεν κάτι τὸ περιστότερον ἀπλούν καὶ περισσότερον ἀσφαλές, καθ’ ὃν χρόνον θὰ ἡμιπροσύσαμε νὰ τραπώμεν εἰς μικροεπιχειρήσεις εἰς τὴν Ἀμερικήν, αἱ ὅποιαι παρέσχον πάντοτε τὴν εὐκαιρίαν πλούτουμσι διὰ τὸν Ἑλληνα;

Είναι δύσκολον, νομίζω, νά αντικρυσθή κανείς μέ την άποριαν αύτήν. Παρά τάутα θά προσπαθήσω νά οικοδομήσω μιαν άπάντησιν ἐκ της ίδι-
κης μου ἐπὶ τοῦ θέματος ἐμπειρίας.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ του 1939: Φορτώνουμε εις τὴν νέαν 'Ορλεάνην διὰ τὸ Λίβερπούλ. Ήτο τὸ πρῶτον πολεμικόν μας ταξίδι πρὸς τὴν Ἀγγλίαν. Αἱ ἐφημερίδες πλημμυρισμέναι ἀπὸ τὴν εἰδοσεογραφίαν ναυαγίων καὶ νεκρών εἰς τῆς δράσεως τοῦ ἔχθρου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἀπὸ τοὺς οἰκείους μας γεμάται συμβούλας διὰ νὰ παραμείνων εἰς τὴν στεριάν καὶ νὰ σωθῶμεν. Τὸ πλήρωμα ἀναστατωμένον καὶ πανικόβλητον, ἀντεμπότιζε μεγάλο δίλημμα. Ἐργασίαι ὑπέρχον καὶ εἰς τὴν στεριά καὶ διάθεσι. διὰ σκληρὴ βιοπάλην ἐπίσις ὑπῆρχε. Τότε ἀπεφάσισε μία ὅμας τοῦ πληρώματος νὰ ξεμπάρκῃ, μαζὶ δὲ καὶ ὁ ὑποφαινόμενος. 'Η θά είργαζεμέθει εἰς τὴν στεριάν η θά προτιμούσαμε ἄλλο πλοιον πού θὰ κατηπύνθοτε εἰς ἕναν ὀπωρούτοπον διλγήτερον ἐπικίνδυνον προσώμον. Θά είχαμε μικρότερον μισθόν, ἀλλὰ ἡπάντα Βέδαιον, θά εἴσωζαμε τὴν ζωήν μας. 'Ἐπαρουσιάσθημεν, λοιπόν, εἰς τὸν πλοίαρχον, κατόπιν ὥριμον σκέψεως καὶ τοῦ Ἑζηπάτημε, ὅπως προδῆ εἰς τὴν ἀπόλυτιν μας. 'Ηλικιωμένος καὶ σεβαστὸς ἀνθρώπος ὁ πλοιάρχος, πατλαῖς καὶ καλδὸς ναυτικοῖς, ἔγνωρίεις νὰ μᾶς ὀμιλήσῃ σὰν πραγματικὸς πατέρας. Καὶ μᾶς εἶπε: «Οἱ πόλεμοι, ὅπως καὶ οἱ ουρανούνες, περνοῦν. Ἐκεῖνοι ποὺ ἀντέχουν εἰς τὰς δυσκολίους περιστάσεις καὶ στέκονται πιστοὶ εἰς τὸ ἐπάγγελμά των, θὰ είνει καὶ οἱ κερδισμένοι τῆς αὔριον, οἱ τυχεροὶ τῶν καλῶν ἡμερῶν, που θὰ ἀκολουθήσουν. 'Η ζωὴ τοῦ ναυτικοῦ, συνέχεισιν ὁ καλδὸς καπετάνιος, είνει συνυφασμένη μέχρι τέλους μὲ τὸ καράβι. Εἰς αὐτὸῦ ἐδουλεψαν οἱ πατέρες σας καὶ μὲ τὴν Βοθείην τους σάς θερεψαν. Εἰς τὸ Καρράδειον Δημοτικὸν καὶ εἰς τὸ Λιβανέιον Γυμνασίον ἐμάθατε δηλοὶ τὰ γράμματα, τὰ ὄποια γνωρίζετε, εἰς τὸ πλοίον ἐδουλεψάτε διὰ πρώτην οραράν, ἐμάθατε τὰ μυστικά τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ἐπήρατε τὰ διπλώματα. Καὶ τώρα τὴν στιγμὴν τῆς μεγάλης ἀνάγκης τὸ ἔγκαταλείπετε ἰδούθητο;».

Κάποιος ἀπὸ τὴν ὄμάδα, παρετήρησεν εἰς τὸν καλὸν καπετάνιον, ὅτι ὥρα δὲν πρόκειται ἀπλῶς περὶ δολγωτέρας ἢ περισσοτέρας ἐργασίας, τερι μικροῦ ἢ μεγάλου μισθοῦ. ἀλλὰ διὰ ζῆτημα ζωῆς ἢ θανάτου. Καὶ καλὸς καπετάνιος μᾶς ἔχησυς με τὴν ἀπλῶν καὶ πειστικὴν λογικήν, ὃ ζῆτημα ζωῆς ἢ θανάτου εἶνε ἢ κάθε ὥρα καὶ ἡ κάθε ήμέρα τοῦ σιου-
ῆποτε ἀνθρώπου. Καὶ δι, θὰ ἦτο φυσικώτερον, τιμώτερον καὶ ἀξιοπε-
τερον δι' ἔνα ναυτικόν νά πεθάνει εἰς τὴν γέφυρα τοῦ πλοίου του,
ταπέ πέφοντας ἀπὸ τὴν σκωλασία εἰς τὴν όποιαν θὰ είχεν ἀναρριχηθῆ-
ια νὰ βάψῃ τὴν καμιάδα ἐνὸς ἐργοστασίου....

Δένει χρείασθη τόπο νά σκεφθωμεν τά σσα μάς εἶπεν ο καλός καπετά-
ιος. Έχητησαμε συγγνώμη διὰ τὴν ἐνόχλησιν καὶ ἐπεστρέψαμεν ἀμέ-
τως εἰς τὰς θέσεις μας.

Μὲ μιρίους δόσους κινδύνους καὶ δυσχερείας ἀντερβλήτους ἥρισε τὸ ἐρῶντο πολεμικὸν μας ταξίδι. Μᾶς ἔνεταξαν εἰς νηποπομπήν, ἀλλ᾽ ἐστάθη ἀδύνατον νὰ τὴν ἀκολουθήσωμεν. Πολλαὶ ἡσαν αἱ ζημιαὶ εἰς τὸ ψυχεῖον καὶ εἰς τὸ τιμόνι. Οἱ ἔγχωραι θερμασταὶ μας, αὐτοὶ οἱ ὄποιοι ἀνεκατέστησαν τοὺς λιποψυχῆσαντας τὴν τελευταῖαν στιγμὴν πρὸ τοῦ ἀπόπου τοῦ πλοίου, δὲν ἦδυναντο νὰ κρατήσουν ἀτμὸν καὶ ἀναλάβαμε μεῖς τὴν βάρδια τῶν καρβουνιάρεων. Μὲ χίλια βάσανα, καὶ μόνοι, ἐθάσαμε, ἐπὶ τέλους, εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Εἰς τὸ Irisht Channell ἐδίαμε τὸ ὄρθρηγικὸν τάνκερ *«Leissten»* νὰ καίγεται.¹ Ήτο ἡ πρώτη ἔξοικεωσις αἱ μὲ τὴν πολεμικὴν πραγματικότητα. Είδαμε ἀνθρώπους νὰ καίγωνται αἱ νότεριναι μολονότι τὰ ἔχοντα πλεῖστα σύνοπτα.

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.

άπολύτως δέν έσώθη....

Έξητήσαμε και πάλιν άπόλυτον. Ό αντιπρόσωπος τῶν ιδιοκτητῶν μᾶς δημίλησε διά νά μᾶς υπενθυμίστηκε τὸ καθήκον μας. Συγχρόνως μᾶς διεδίσκετε τὰ συγχρητήρια τοῦ πλοιοκτήτου, διστις μόλις πρὸ διλίγου τὰ ἔλιγκαν ἀπόστειλε ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν τηλεγραφικῶς, ἐπειδὴ δέν ἔγκατσταλεῖψαμε τὸ πλοῖον εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ μᾶς διεβεβαίωσεν, διτὶ τὸ μελλον θά εἰνε δικό μας. Τότε ἐκυκλοφόρησεν ἀνεπιβεβαίωτος ἡ φήμη, διτὶ ὁ πλοιοκτήτης Θά ἀγοράσῃ μετὰ τὸν πόλεμον ἐνα πλοιον δι' δῆλους δσους ἐργασθοῦν πιστὰ κατὰ τὸ πολεμικὸν διάστημα καὶ διὰ τὶς χήρες καὶ τὰ ὄρφανά ἔκειναν, που θὰ ἔχουν τὴν σκληρὴ τύχη νάχαθούν.

Καὶ ἡ πολεμικὴ δραματικὴ πορεία μας συνεχίζεται. Τὸ πλοῖον μας κατευθύνεται εἰς τὴν Ἀργεντινὴν. Τὸ πλάτωμα ήτο καλόν. Δὲν εἶχαμε φασαρίες. Οἱ νόμοι τοῦ Μεταξά ήσαν σαφεις καὶ ἀτέρμονοι. Εἰς τὴν Βιλλαν ἐφορτάσαμε μαζὶ μὲ τὰ ἄπι «Ἀντώνιος Γεωργαντῆς», «Ἀδαμάντιος Γεωργαντῆς», «Ναυτίλος» καὶ εἰς τὸ Φρητάουν ἐχαιρετίσαμε τὸ ἄπι «Ἀστακία». Οταν ἐφθάσαμε εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐμάθαμε, διτὶ δῆλα αὐτὰ τὰ πλοῖα ἔχαθσαν αὐτανδρα. Νά, ἀμέσως 120 ηρώες ε!

Καὶ πάλιν λιποψυχία. Καὶ πάλιν ἀπόφασις διὰ ξεμπαρκάρισμα. Ό αέκπρωστος τοῦ ιδιοκτήτου ἐπεμβαίνει, διὰ νά μᾶς θυμίσῃ διὰ μιαν ἀκόμη φοράν τὸ καθῆκον μας. Πληροφορούμεθα, διτὶ δῆλοις μεταξύ τοῦ πολέμου, οἱ δῆλοις ἔγκατέλειψαν τὰ πλοῖα, ἔχουν φασαρίες, εὐρίσκονται εἰς τὴν φυλακήν, διτὶ ἄλλοι ἀποστέλλονται συνοδείᾳ εἰς τὴν Ἑλλάδα, διὰ νά δικασθοῦν καὶ διτὶ ὅτι ἄλλοι ἐπίσης ναυτολογούνται ὑπὸ τῆς ἀστυνομίας εἰς τὰ διάφορα πλοῖοι. Νέαι σκέψεις πάλι, νέαι σταθμίσεις τῆς καταστάσεως καὶ νέα ύποταγή εἰς τὴν μοῖρα. Τὸ καράβι μας ήταν τυχερόν καὶ ἀξιον. Διατί νά ζητούμεν ἀλλαγές καὶ φασαρίες; Παραλαμβάνουμε κάρβουνο διὰ τὴν Βίλλα Κοντιτούσιον. Τὸ ταξίδι ήταν καλό. Λίγαι ήμέραι ἔχειραντον διὰ νά ἀπομακρυνθοῦμε ἀπὸ τὰ ὑποδρυγία. Καὶ οἱ περιπέτειαι συνεχίζονται. Πολλαὶ, ἀπίθανοι, ἀπρόβλεπτοι. Τὸ μισθολόγιον «σπάει», νέα ξεμπαρκαρίσματα, δικαστήρια, ἐπεμβάσεις τοπικῶν ἀρχών, ή προσπάθεια τῶν ἀντιπροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν, διὰ νά ἐπαναφέρουν τὸν πανικόδηλον ναυτικὸν εἰς τὴν δόδον τοῦ καθηκόντος καὶ πάλιν ξεμπαρκάρισμα, καὶ πάλιν ταξίδια, καὶ πάλιν τοπιλλισμοί. Μέχρι τῆς ἐπιδιάσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου μου, ἔχον τὴν τιμὴν νά συνοδεύωμα τὸ δύο ἀστυνομικούς, οἱ δῆλοις ἔγκατελείπαν τὴν γέφυραν ὀλίγα λεπτά πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Εἰς τὸ Caire Race ὁ ἔχθρος ἐπιτίθεται. Τρείς νεκροὶ ἀπὸ τὴν ἔκρηξιν, τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα, 24 ἄνδρες, εἰς μίαν βάρκαν. Οἱ 14 ἐφθάσαμεν εἰς τὴν στεριάν. Οἱ ἄλλοι ἔκπειθησαν ἐν πλῷ γυμνοὶ.... Οἱ γῆραις πληθυσμούν πλέον ἀπὸ στιγμὴν εἰς στιγμὴν καὶ ἀπὸ ώραν εἰς ώραν. Ή ἀγνωσία κορυφώνται, καλύπτει μὲ μαύρην ἀπελπισίαν ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὥκεανούς.

Καὶ δὲ πόλεμος κάποτε ἐτελείωσε. Αἱ ἀμαρτίαι μας μίαν ήμεσον ἀφέθησαν. Ἐπέστεφαν εἰς τὴν γέφυραν καὶ εἰς τὰς μιχανᾶς καὶ δοι ὅσοι κατὰ τοὺς δυσκόλους καιροὺς είχαν ἔγκατσταλεῖψει τὰ πλοῖα. Ήσαν βέδαια οἱ περισσότεροι γεροὶ καὶ ίσως οἱ ἀξιώτεροι. Τώρα, ἐμεῖς εἰχαμε ἀφήσει τὰ καράβια μας κατὰ τὸν πόλεμον νά παραλύσουν. Πάντως, τὰ πλοῖα μας συντόμως ἐπληθυνθήσαν, ώστε δῆλοι δσοις ἐζήσαμε νά ξωμεν ἐργασίαν καὶ καλῶς νά πληρωνώμεθα. Αὐτὴ ήταν, ἀλλωστε, καὶ

ἡ μεγάλη μετὰ τὸν πόλεμον ἀμοιδή μας! Έκεῖνοι, ὅμως, οἱ ὅποιοι ἔχαθσαν; Δέγη ὑπῆρχαν, δεδιάως, διά νά ἀπολαύσουν τίποτε. Τοὺς ἔκαμαν μνημεῖα καὶ ἡρώα ίσως. Εύτυχως, ποὺ στὴν πατρίδα μας, τὰ Καρδάμυλα, οὐδέποτε τοὺς προσέβαλε κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν.

“Θήελε πάντοτε νά πιστεύω, διτὶ οἱ “Ελληνες ἐφοπλισταὶ κατὰ διαφορετικὸν ἐντελῶς τρόπον θὰ ἐμνημόνευον τοὺς ἀπολεσθέντας κατὰ τὸν πόλεμον ναυτικούς, οἱ δῆλοις ἐπὶ τὸν πλάτωμα τῶν ὑπηρέταν. Καὶ ὑπάρχουν χιλιάδες τρόποι διά νά φανούν εὐγνωμονες πρὸς τοὺς θυσιάσαντας τὴν ζωὴν τῶν τιμίους καὶ πιστούς συνεργάτας τῶν. Βεδαίως ἐπιβάλλεται ἡ εὐγνωμοσύνη αὐτῇ νά ἐκδηλωθῇ δι’ ἔργων. Οἱ λόγοι σπανίων ἀντικαπτορίζουν τὰ εἰλικρινὴ αἰσθήματα. Αὐτὶ, λοιπον, μνημείων καὶ ἡρώων καὶ κενῶν μεγαλοστομιῶν, ἐμπρακτος ἄς στραφῇ ἡ στοργὴ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς ἀπορφανισθείσας οἰκογενείας τῶν θυμάτων τοῦ πολέμου. Ας χορηγήσουν ὑποτροφίας εἰς τὰ παιδιά τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν. Ας τὰ βοηθήσουν αὐτοὺς, ἀφού ἐστερήθησαν τῆς στοργῆς τῶν γονέων τῶν, νά μορφωθοῦν καὶ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νά διαπρέψουν. Διότι θὰ εἰνε ἐντροπὴ τὰ παιδιά αὐτὰ νά μην ἀνεδουν εἰς τὴν γέφυραν καὶ νά μη κατεδουν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τῶν πλωτῶν μεγαθηρίων μας. Οἱ πλώρες ήσαν διά τοὺς πατέρας των, ἄς μην είνε καὶ δι’ αὐτά. Άλλως τε δὲν χρειάζεται νά ἔχῃ εἰς τὸ πλοῖον του πλοιάρχους καὶ μηχανικούς δευτέρας καὶ τρίτης γενεας. Οἱ πάπποι του τῶν φερέπλων αὐτῶν παιδιῶν ειργάσθησαν εἰς τὰ ίστιοφόρα τοῦ Γ. Λιβανον καὶ οἱ πατέρες των εἰς τὰ βαπτόριο τῶν ιερῶν τοῦ πατριάρχου αὐτού του ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

“Ἄς ἀνοίξουν τὴν καρδιά καὶ τὰ βαλάντια τῶν οἱ ἐφοπλισταὶ μας, λοιπον, διὰ νά καλύψουν μὲ θερμὴν στοργὴν καὶ μὲ μίαν ισχυρὸν προστασίαν τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν μας ποὺ ἔγαθησαν. Διότι ἐχάθησαν δι’ αὐτὰ τὰ παιδιά καὶ δχι διά τὰ ψηλὰ ίσεώδη, διὰ τὸ Atlantic Charter καὶ τὰς ἐλευθερίας τῶν λάων. Επομένως δὲν ἔσφελεῖται τὸ χρέος πρὸς τὴν μνημην μὲ καλλιμαρμάρους τύμβους. Πρέπει νά τὸ πιστεύσουν αὐτὸς οἱ ἐφοπλισταὶ μας. Εἰνε πολὺ μεγαλύτερον τὸ χρέος των ἀπὸ τὴν δαπάνη διά τὴν ἀνέγερσιν ἐνὸς μνημείου, τὸ όποιον θὰ στεφανώνουν κατὰ τὰς ἔνθικάς ἐπετείους οἱ μαθηταὶ τῶν σχολείων.

Εἰνε μακροσκοπήν ἡ ἐπιστολή μου καὶ τὸ πολύ φοδούμαι, διτὶ καταλαμβάνει πολύτιμον χώρον τὸ όποιον θὰ ἡδύναντο τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» νά διαθέσουν εἰς πλέον ἐμπειρίους καὶ πλέον ἐπιδεξίους εἰς τὸ γράφειν συνεργάτας τῶν. Ενόμισα, ὅμως, διτὶ κάποιος θὰ ἐπρεπε κάποτε νά υπενθύμιξε εἰς τοὺς μεγιστάνας τῆς Ναυτιλίας μας τὴν ὑποκρέωσιν τῶν αὐτῶν. Διότι εἰνε πολλαὶ οἱ ἀσχολίαι τῶν σημερον καὶ, ίσως, νά ἐλησμόνησαν τὸ μεγάλο εἰς ήθικάς διαστάσεις τούτο θέμα. Είναι, πράγματι, μεγάλη η ἱκανοποίησις καὶ δι’ ὑπερφάνεια, τὴν όποιαν αἰσθάνεται ὁ σημερινὸς ναυτικὸς ἐπιχειρηματίας, ἀσχολούμενος μὲ νεοτεκτα, μὲ παραγγελίας, μὲ παραδόσεις καὶ ναυλώσεις. Άλλ’ εἰναι ἀπέιρων ώραιότερον νά ἀσχοληται καὶ μὲ τὴν ἐκπλήρωσιν ήθικών ὑποχρεώσεων. Καὶ η μέριμνα διά τὰ παιδιά τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας είνε, πρὸ παντός, μία μεγάλη ήθική ὄφειλή.

Γιοκοχάμα 12 'Απριλίου 1957
Μετὰ τημῆς
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ
DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

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

Πληροφορία διὰ φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND

Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20

GENÈVE

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ΟΙ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΤΟ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΤΩΝ 28.000 ΤΟΝΝΩΝ

Ανηγγείλαμεν είς τὸ τεῦχος μας τῆς 15ης Ἀπριλίου τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία Οὐράγκα ἐνός πρωτούπου μικτού σκάφους, σχεδιασθέντος ὑπὸ τοῦ Ἑλλήνος ναυπηγού κ. Εὐγενίου Παναγοπούλου, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἰω. Θεοδωρακοπούλου. Τὸ πλοῖον τούτο παραδίδομεν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959 θετῆ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαιὰν καὶ θὰ ὄνομασθη «Μάντω Θεοδωρακοπούλου».

Τὸ σκάφος ἀπεικονίζεται εἰς τὰς εἰκόνας 1 καὶ 2. Είνε 28.000 τόνων d.w. καὶ ἔχει διαστάσεις 615 ποδῶν μῆκους καὶ 84 ποδῶν πλάτους. Τὸ βύθισμά του μὲ πλήρεις φορτίον θὰ είνε 33 πόδες, αἱ μηχαναὶ του ἀποστρόβιλοι παρέχουσαι ταχύτητα δοκιμῶν 16.5 κόμβων καὶ ὑπέρεστα-
κὴν τοιαυτὴν 15.5 κόμβων. Ο ἐσωτε-
ρικὸς διαχώρισμός τοῦ σκάφους ἀ-
ποτελεῖται ἀπὸ διάμηκες στεγανὸν
διαχώρισμα (bulkhead), διπλοῦ ἑλά-
σματος καὶ ἀπὸ 8 ἔγκαρπια στεγα-
να, σχηματιζόντα 9 διπλᾶ κύτη.

Τὰ κύρια προσόντα τοῦ πλοίου είναι ἀφ' ἔνδος μὲν ἡ ικανότης αὐτοῦ ἄνευ οὐδεμιας μεταβολῆς ἡ οἰσασθήποτε ἄλλης προετοιμασίας νά μεταφέρῃ υγρά ἡ ξηρὰ φορτία εἰς χώμα ἐντὸς τῶν ίδιων κυτῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου δυνατή ἐκφορτώσις τῶν ξηρῶν φορτίων κατ' εὐθείας διὰ γερανῶν ἄνευ οὐδεμιας σχεδὸν ἀνάγκης «τρίμιμην» (χαπτάρισμα) ἡ συλλογὴς τοῦ φορτίου ἐντὸς τοῦ κύπους κατὸς τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς ἐκφορτώσεως. Τὸ γε λευταῖον τουτοῦ ἐπιτύχηνταν, χάρις εἰς τὴν διάταξιν τῶν στεγανῶν δισχωρισμάτων καὶ τῶν διπλῶν καθόδων (κουβουσιών), αἱ ὁποῖαι περιορίζουν τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τὰ ἄκρα τῶν καθόδων αὐτῶν ἔως τὰ ἄκρα τῶν κυτῶν εἰς 5—6 πόδας.

Δι' ἀλλαγὴν φορτίου π.χ. ἀπό πετρέλαια εἰς γαϊάνθρακας ή μεταλλεύματα καὶ τάνατοπλιν, ἀπαιτεῖται μόνον σάρωσις καὶ πλύσιμον τῶν κυτῶν μὲ τὴν συσκευὴν Butterworth. Οἱ νομεῖς εἰνεὶ κατακορυφῶς διατεταγμένοι καὶ οὕτω ὁ καθαρισμὸς γίνεται εὐκόλως καθ' ὅσον καὶ ὁ πυθμὴν τῶν κυτῶν καὶ αἱ λοιποὶ πλευραὶ τῶν εἰνεὶ ἐντελῶς λεῖαι. Τὰ καλύμματα τῶν καθόδων εἰνεὶ σιδηρᾶ, κλείσιον δὲ στεγανῶς καὶ διὰ τὰ φορτία

Προκειμένου να μεταφερθή πορτίον πετρελαίου τό σκάφος θα διαβέται κυριολεκτικά 250.000. Βασιλικών πετρίτων ήπασαν δηλαδή διά-

ΕΛΛΗΝ Ο ΝΑΥΠΗΓΟΣ, ΕΛΛΗΝ ΚΑΙ Ο ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

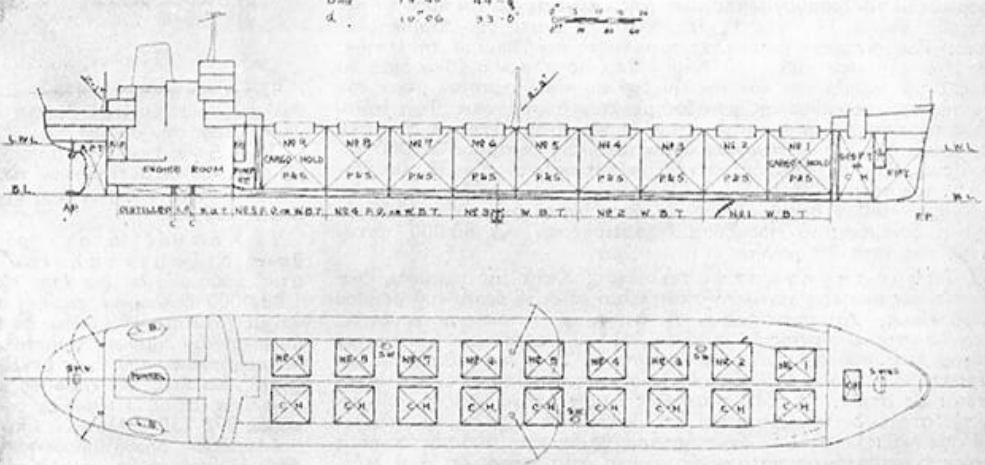
στρώματος σχεδόν, διευκολυνομένης οὕτω τῆς διὰ γερανῶν ἐκφορτώσεως.

Διά φορτία σιτηρών δέν απαιτείται κατασκευή προσωρινών χωρισμάτων, καθ' οτι αἱ κάθοδοι είνει ἰκανῆς χωρητικότητος διὰ νὰ θεωρούνται ὡς «feeders». Βεβαίως ἀνέχει προηγήθη μεταφορὰ φορτίου πετρελαίων πρέπει νὰ γίνη ἐπιμέλης πλύσις και καθαρισμός, έτσι ον προκειται νὰ ἀκολουθήσῃ φόρτωσις σιτηρών. Προκειμένου, ούμως, νὰ φορτωθούν γαιανθρακες η μεταλλεύματα, ἀπλή πλύσις άρκει.

Φορτίον γαιανθράκων μεταφέρεται εἰς όλα τὰ κύτη. Αἱ νέαι ἐγκατα-

DW 28.000^t S.S BULK CARGO, ORE OR OIL CARRIER

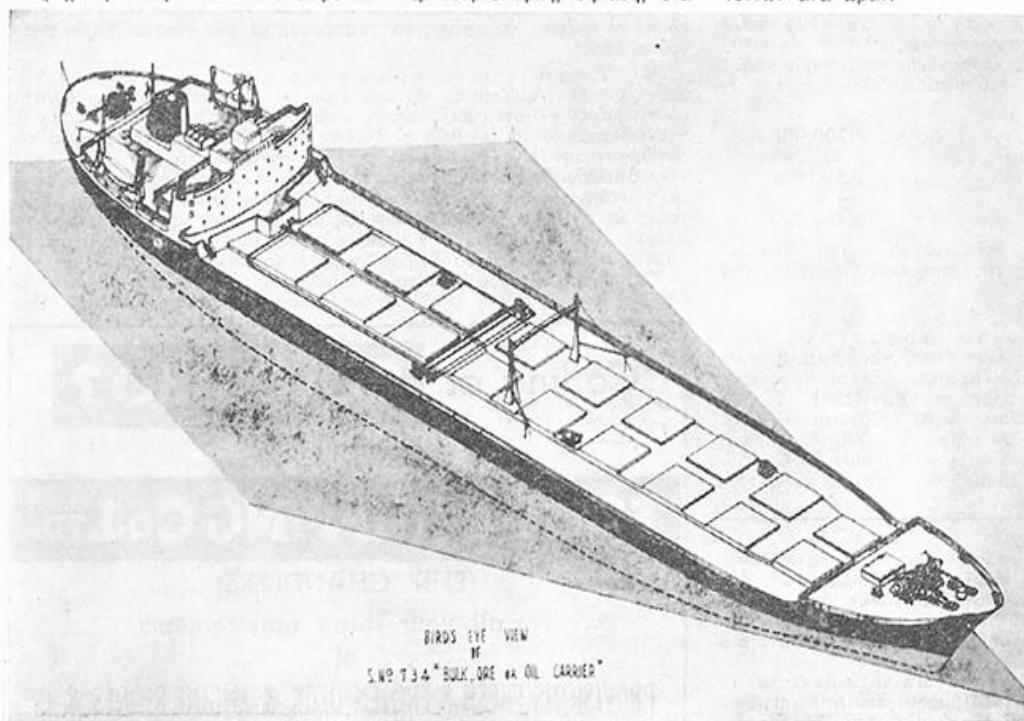
Lar	187°50'	415-0
Bone	225°40'	84-0
Dust	187°40'	44-6
d	187°50'	22-0



στάσεις φορτώσεως εἰς Χάμπτον Ρόδς, αϊτίνες πρόκειται νὰ ἀποπερα-
θωθούν το 1959, δύνανται νὰ φορτώνουν τη σκάφος τοῦτο μὲ 6000 τόν-
νους ἀνά ὥραν. Ἐκφόρτωσις ἔξ οἄλλου γαιανθράκων εἰς Ρόττερνταμ ἡ
Ἀμέρερσαν δύναται νὰ ἐκτελήται ταύτοχρόνως καὶ ἀπὸ τάς δύο πλευ-
ράς τοῦ πλοίου. Ἐκφόρτωσις τῶν πετρελαίων γίνεται μὲ ρυθμὸν 3000
τόνων ἀνά ὥραν.

Αἱ σωληνώσεις ἐκφορτώσεως ὡς καὶ θερμάνσεως φορτίου πετρελαίων υἱούσκονται ἐντὸς τοῦ διαμήκους χωρίσματος ἣ τῶν διπυθμένων καὶ οὐτῷ οὐδέν εμπόδιον προβάλλεται ἐντὸς τῶν κυτῶν. Τὸ σύστημα θερμάνσεως ὡς καὶ τὸ σύστημα ἀερισμοῦ υγρῶν καὶ ξηρῶν φορτίων ἀτετέλεσαν τὸ ἀντικείμενον εἰδικῆς μελέτης καὶ πειραμάτων.

"Η ποσότης καυσίμων του πλοίου είναι 4000 τόνοι περίπου είς ειδικάς δεξαμενές έκτος τών δεξαμενών του φορτίου. "Οταν τὸ πλοῖο ταξιδεύει κανόνι ἐμμάτιοις γίνεται εἰς ὅσα δηπότε κύτη είνε ἐπιθυμήτων, ή δὲ ἀφεμμάτισις γίνεται μὲν ρυθμὸν 3000 τόνων ἀνά ὥραν. Τὰ ἀνίγματα τῶν κυτῶν ἔχουν διαστάσεις 25 X 27.5 πόδας ἕκαστον. Τὸ κόστος τοῦ παραγγελθέντος σκάφους θὰ ἀνέλθῃ εἰς 7.6 ἑκατομμύρια δολλαρίων.



πλήρες φορτίου 28.000 τόννων και τών έλαφροτέρων άκομη πετρελαιών. Τά πιστοποιητικά έπιτρεπομένων φορτίων συμπεριλαμβάνουν και βενζίνην. Διάτα την ξηρά φορτία ή χωρητικότης τών 28.000 τόννων άναλογει περίπου είς 52 κυβικούς πόδας άνα τόννον.

Η φόρτωσις τών μεταλλεύμάτων δυνατόν να διενεργήται έντος τεσσάρων μόνο διπλών κυτών των υπόδοιπών παρασκευόντων κενών. Κατόπιν τρόπου αὐτών ή στάσην τού μεταλλεύματος θήβανε μένον τού κατα-

φόρων σκαφών θέσιν, άσχετως έτσι τὸ φορτίον είναι πετρέλαιον ή ξηρόν φορτίον (tanker draft).

Τα κυρια χαρακτηριστικα του πλοιου καλύπτονται ύπο προνομίων εύρεσιτεχνίας χορηγθέντων εν Αμερική εις τὸν σχεδιαστήν των.

Ο αυτός τοπος σκοφουσε με ιδια περιοδο χαρακτηριστικα συντασει να ναυπηγηθη με d.w. απο 20.000 τον. και ανω. Κατω των 20.000 τονων το πλατος των πλοιον δεν επιτρέπει πλεον τη διπλην διαταξιν των καθιδων (κουβανισμαίων) και η κυβικη υψοτηκοτης έχειται

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΜΑΣ

ΤΟ ΑΤΟΜΙΚΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΝΣΤ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Τό κατωτέρω δημοσιευμένον ύπόμνημα, όφειλόμενον είς τὴν πρωτοπορειακήν σκεψιν τού κ. Κωνσταντίνου Γράτσου, ἀσχολεῖται μὲ τὸ θέμα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα. «Ηρίσει, πράγματι, τούτῳ νὰ προκαλῇ τὸ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρον τοῦ διεθνούς ἐφοπλιστικοῦ.

Ο κ. Γράτσος ἐπισυρεῖ διὰ τοῦ ὑπομνήματός του τὴν προσοχὴν μεγάλου «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, μετὰ τοῦ ὅποιον οὗτος στενῶς συνεργάζεται, ἐπὶ τῷ πρακτικῷ συμπεράσμάτων τῆς σχετικῆς μὲ τὸ ἔν λόγῳ θέματος. Τὸ συμπεράσματα αὐτὰ ἀπλοποιοῦν πως τὸ ζῆτημα καὶ δι' ἀριθμῶν ἀποδεικνύουν τὰς δυνατότητας τῆς ναυπηγείσεως ἀτομικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν πάντως σημαῖαν, ἀφοῦ μόνον αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀντιμετωπίζουν, πρὸς τὸ παρόν, τὴν κρατικὴν ἐπιχορήγησιν εἰς τοιούτου εἴδους ναυτικὰς κατασκευαῖς.

Τὸν παρελθόντος Νοέμβριον τεχνικοῖς τῆς «Atomies International of Canoga Park, Calif.» ἥλθον εἰς ἐποφήν, ἐν Νέα Υόρκη, μὲ ἐκπροσώπους, «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, ἐκ τῶν σημαντικῶν τεράνων, τοὺς ὅποιους καὶ ἐνυμέρωσαν ἐπὶ τῷ μέχρι τοῦδε προδόντων καὶ τῆς ψήσταμένης προσποτικῆς, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας διὰ τὴν πρώσων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Τῇ ὑποδείξει τῆς «Κρατικῆς Ἐπιπροποτῆς Ἀτομικῆς Ἐνεργείας» ἡρίσαντο ὅποιοι μελετῶντες τὸ συναφές πρόβλημα, μὲ τὴν ἐπίδια, ὅτι θα είχον ἐκπονήσει μέχρι τοῦ Ἀπριλίου ἔ.ἔ. τὸ τελικὸν σχέδιον ὅπερ θὰ ἐπέτρεπε τὴν ναυπηγείσην καὶ τὴν ἐισόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μέχρι τοῦ 1961 τῆς πρώτης ἐμπορικῆς μονάδος μὲ ἀτομικὴν πρώσων. Τὸ σχέδιον ἀφέωρα τὴν κατασκευὴν ἐγκαταστάσεως ικανῆς νὰ παράγῃ τὸν ἀπαιτούμενον ἀτμὸν διὰ τὴν λειτουργίαν ἀτμοστροβίλου, δυνάμεως 20.000 ἵππων ἄρδευς, ἥτις θὰ ἀπέδεινε εἰς ἓντας δεξαμενόπλοιον τῶν 38.000 τόνων d.w. ταχύτητα 17 ἔως 18 μιλίων. Δύο τοιαῦτα μονάδες μὲ συνολικὴν δύναμιν 40.000 ἵππων ἄρδευς, θὰ ἱστανται μέχρι τὴν παραγωγὴν ἐνέργειας δυναμένης νὰ πρωθήσῃ δεξαμενόπλοιον τῶν 80.000 τόνων d.w. μὲ ταχύτητα 20 μιλίων.

Α) Τύπος τῆς ἐγκαταστάσεως: Κατὰ τὰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις τῶν ἀντωτέρω τεχνικῶν, ἀποτελεῖται αὐτὴ ἐξ ὄργανοι μετρίου ἀντιδραστήρος, κατασκευασμένου ἐκ στοιχείων νατριούχου γραφίτου, τοῦ ὑγροῦ νατρίου ρέοντος διὰ αὐλάκων ἐπὶ τὸν ἐνέργητικο πυρήνος τοῦ ἀντιδραστήρος, τοῦ ἔξαγοντος τὴν θερμότητα. «Ἡ ἐν λόγῳ θερμότης μεταφέρεται διὰ φυσικοῦ (συνθετικοῦ ἐλασίου) εἰς τὸ ὄνδρο, διὰ τοῦ πλοίου, μετατρέπεται εἰς ἀτμόν. Ὁ οὕτω παραχθεὶς ἀτμὸς χρησιμοποιεῖται διὰ νὰ κινῇ τὸν στροβίλον προώσεως καὶ τὰς θοβητικὰς μηχανᾶς τοῦ πλοίου. Μὲ ἄλλας λέξεις, ή ἀτομικὴ ἐγκαταστάσεις θὰ διαφέρει ἀπὸ τὰς συνήθεις σήμερον ἐγκαταστάσεις παραγωγῆς ἀτμοῦ, κατὰ τοῦτο, ὅτι ἀντὶ λεβήτων μὲ κατανάλωσιν φιούνται διὰ, θὰ ὑπάρχῃ ὁ ὄργανοι μετρίου ἀντιδραστήρος, ὅπτις θὰ ἀντικαθιστήσῃ τοὺς λέβητας καὶ τὸ καύστιμον.

Ο ἀπαιτούμενος χώρος μηχανῶν διὰ τὴν ἀτομικὴν ἐγκαταστάσιν θὰ είναι ὁ αὐτὸς μὲ τὸ κατεχόμενον ἀπὸ τὸ μηχανοστάσιον συνήθους δεξαμενοπλοίου τοῦ ίδιου μεγέθους. «Οσον ἀφορᾷ τὴν εἰς βάρος διαφοράν μεταξὺ τῶν δύο ἐγκαταστάσεων, ή ἀτομικὴ θὰ είναι κατὰ 1.090 τόνους βαρύτερα τῆς συνήθους.

B) Κόστος ἐγκαταστάσεως καὶ πλοίου (ἀμφοτέρων ἀμερικανικῆς κατασκευῆς): Κατὰ τοὺς τεχνικοὺς τῆς «Atomies International» παρακρατική μελέτη τοῦ κόστους κατασκευῆς τοιαῦτης μονάδος προώσεως καὶ τοῦ κόστους ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, δίδει τοὺς ἐπομένους ἀριθμούς:

α) Ἀντιδραστήρος	Δολλ. 7.200.000
β) Μονάδας προώσεως καὶ βοηθ. μηχανῶν	» 2.000.000
γ) Σκάφος	» 7.500.000

Σύνολον: » 16.700.000

Τὸ ἀντίστοιχον κόστος ἐνὸς συνήθους δεξαμενοπλοίου τοῦ ίδιου μεγέθους 38.000 τόνων ναυπηγούμενου εἰς τὰς Ἡνωμέναις Πολιτεῖαις, είναι 10.800.000 δολλαρίων.

Γ) Κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς ἀτομικοῦ καὶ ἐνὸς συνήθους δεξαμενοπλοίου, ἀμφοτέρων τῶν 38.000 τόνων d.w.: Εἰς διάστημα ἐνὸς ἔτους τὰ εἰδικὰ δεξαμενότλοις διὰ ἑκτέλουν 8.5 ταξίδια ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας «Ἀτλαντικοῦ» (βορείων τοῦ Χάπτερα). Τὸ κόστος καυσίμου δι᾽ ἀτομικὸν δεξαμενόπλοιον θὰ ἀνέρχεται — κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς τεχνικοὺς — εἰς μίαν ἄξιαν 942.000 δολλαρίων. Κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον τὰ μπώνκες πετρελαίου δι᾽ ἓντας σύνηθες δεξαμενόπλοιον θὰ ἀνέλθουν εἰς 33.600 τόν., οἵτινες καλύπτουν μιαν ἄξιαν γύρω τῶν 492.000 δολλαρίων. Θεωρητικῶς, δένε, ὑπάρχει

ται ἐν σχέσει πρὸς τὰ μεγαλύτερα μεγέθη.

Εἰς τὸ ναυπηγούμενον σκάφος δὲν προβλέπεται ἡ ἐγκαταστάσις συστήματος φορτοεκφορτώσεως τοῦ δι᾽ ίδιων μέσων, πλὴν, ἵσως, διὸ γερανῶν κινούμενων ἐπὶ τροχίων ἐπὶ τὸν καταστρώματος, διὰ τὴν περίπτωσιν ἀνομήκης. Εἶνε, πάντως, δυνατὸν νὰ γίνῃ πλήρης ἐγκαταστάσις ἐκφορτώσεως εἴτε διὰ τοῦ κοινοῦ συστήματος βαρούλκων, εἴτε διὰ κινητῶν γερανῶν.

Ἐλέχθη ἀνωτέρω, ὅτι τὸ βάρος τοῦ σιδήρου διὰ τὸ σκάφος τοῦ ἐν λόγῳ τύπου είναι περίπου 5% ὀλιγύτερον τοῦ βάρους τοῦ ἀπαιτούμενου σιδήρου διὰ κοινοῦ τύπου φορτηγὸν τοῦ αὐτοῦ d.w. καὶ βιθίσματος. «Ἐαν, ὅμως, γίνεται σύγκρισις μὲ τὸ βάρος σιδήρου διὰ τάνκερ ὁμοίου d.w. καὶ βιθίσματος, θὰ είναι περίπου κατά 10% περιστόρευον, κυρίως λόγω τῆς ἐγκαταστάσεως διπτύχμεων καὶ τῶν καλυψμάτων τῶν κυτῶν. Ἐν συγκρίσει μὲ τὰ συνήθους τύπου μεταλλοφόρα σκάφη, τὰ ἔχοντα ἐν μικρὸν κεντρικὸν κύτον διὰ μεταλλεύματα καὶ πλευρικὰ δεξαμενάς ἔρματος ἢ πετρελαίου, τὸ σκάφος τοῦ παρόντος τύπου είναι ὀρκετά ἐλαφρότερον, ἵσως, κατὰ 2—3%.

μία διαφορὰ 450.000 δολλαρίων ὑπέρ τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου. «Ἄν ληφθῇ, ὅμως, ὑπὲρ διώνιν, διὰ κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον τὸ ἀτομικὸν τάνκερ μεταφέρειν 33.600 τόν., μείον 9.265 τόν. (τοῦ ἐπὶ πλέον βάρους) ἡ 24.335 περιστόρευος τόνων εἰς φορτίον, θὰ κερδίζῃ 24.335 φοράς τὰ 12.70 δολλάρια, ἥτοι ποσὸν 309.050 δολλαρίων τὸ τέος, ἐπὶ πλέον τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου, ἡ ὑπὲρ τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου δικαίωμα μειούται εἰς τὰς 140.950 δολλαρίων.

Δ) Δεξαμενοπλοίοι τῶν 80.000 τόνων d.w.: «Ἡ «Atomies International» ἔχει καὶ ἔτερον σχέδιον διὰ δεξαμενοπλοίου τῶν 80.000 τόνων d.w. Τὸ σκάφος θὰ φέρῃ δύο ἀντιδραστήρας δυναμένους πάραγοντας 20.000 ἵππων διὰ τὴν λειτουργίαν δύο στροβίλων, ἐκάστου τόνων 20.000 ἵππων d.w. ταχύτητα 20 μιλίων.

Ε) Κόστος ἐγκαταστάσεως τοῦ σκάφους: Τὸ κόστος ἐνὸς τοιούτου δεξαμενοπλοίου τῶν 80.000 τόνων d.w., ἔχει ὡς κάτωθι:

α) Δύο ἀντιδραστήρες	Δολλ. 12.000.000
β) Μονάδας προώσεως καὶ βοηθ. μηχανῶν	» 3.750.000
γ) Σκάφος	» 11.350.000

Σύνολον: » 27.100.000

Τὸ κόστος συνήθους δεξαμενοπλοίου τοῦ ίδιου μεγέθους είναι 20.000.000 δολλαρίων. Η διαφορὰ βάρους εἰς τὴν ἀτομικὴν ἐγκαταστάσιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν συνήθη, είναι 2100 τόνοι.

ΣΤ) Εγκαταστάσεις: «Ἡ ἐγκαταστάσις θὰ είναι, ὅπως καὶ εἰς τὸ ἀτομικὸν δεξαμενοπλοίον τῶν 38.000 τόνων d.w., μὲ μόνην διαφοράν, ὅτι θὰ ἀποτελήσῃ ἀπὸ δύο ἀντιδραστήρας καὶ δύο συγκροτήματα ἀποστροβίδων.

Ζ) Κόστος διαχειρίσεως ἀτομικοῦ καὶ συνήθους δεξαμενοπλοίου τῶν 80.000 τόνων d.w.: Τὸ κόστος καυσίμου δι᾽ ἔτος εἰς τὸ ἀτομικὸν δεξαμενοπλοίον θὰ είναι 1.884.000 δολλαρίων, ὡς ἔγγισην. Κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον καὶ μὲ ταχύτητα 19 μιλίων θὰ ἐκτελῇ ἐνέστια ταξίδια Περσικοῦ Κόλπου—ἀμερικανικῶν λιμένων «Ἀτλαντικοῦ» (βορείων τοῦ Χάπτερα). «Ἄν, σύνηθες δεξαμενοπλοίον τοῦ ίδιου μεγέθους ἐκτελεσθῇ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ταξιδίων εἰς ἔνα έτος, θὰ χρειασθῇ καύσιμα (73.755 τ. πρὸς δολ. 88.120 δολαρίων, δηλ. 694.110 δολ. ἐπὶ πλέον τοῦ συνήθους τάνκερ). Οὕτω, ἡ ὑπὲρ τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου διαφορά μειούται εἰς 84.120 δολαρίων.

Η) Αναπλήρωσις: «Ο εἰς καύσιμον ἀνεφοδιασμός τοῦ ἀτομικοῦ τάνκερ θὰ γίνεται ἀνά δύο ἔτη καὶ θὰ συνίσταται εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν φθαρέντων στοιχείων διὰ νέων. Ἡ ἐργασία αὐτὴ θὰ ἀπαιτήσῃ πέντε ημέρας, δυναμένας νὰ συμπέσουν μὲ τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους.

Θ) Ασφάλεια: «Οι Ἀμερικανοί τεχνικοί ἔτονται — καθ' ὅσον ἡ δυνατότην γενναῖον τρόπον — ὅτι οὐδεὶς νοητός κίνδυνος ὑφίστατο, εἰς τὸν ὄποιον θὰ ἐνδεχόμενον νὰ ἐκτεβούν οἱ λιμένες, δεδομένου, ὅτι τὰ στοιχεῖα τῶν ἀντιδραστήρων είναι ἐγκεκλεισμένα ἐντὸς δοχείων πάχους μιᾶς ἵντσας (δὲν ἀπεκαλύψθη τὸ υλικόν κατασκευῆς τῶν ἐν γένει δοχείων, διὰ τὰ ὅποια ὑπάρχει διπλωματικά εύρεσιτεχνίας) ἔχοντας μεγίστην πίεσιν 55 λιτρῶν, ὡς ἔγγιστα ἀπόλυτον, εἰναι δὲ τοποθετημένα εἰς τὸ κέντρον τοῦ πλοίου. Εἰς περίπτωσιν λ. χ. συγκρούσεως, τὰ ἐν λόγῳ δοχεῖα θὰ παρατηθοῦν ἀσθέατα καὶ θὰ βιθισθοῦν μετά τοῦ πλοίου. Ζήτημα, ἐφόσον ἡδελε ληφθῇ πρόνοια καταλλήλου προφυλάξεως. Πάν-

Calling at COLOMBO?

contact

FOOD & SHIPPING Co:LTD:

(SHIP CHANDLERS)

For all your ship's requirements
of

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

5th Floor,
NEW CAFFOOR BUILDING,
Church Street,
COLOMBO I.
(CEYLON)

phone : Day: 78823
Night: 81154
grams: "FUDSHIPPER,,
COLOMBO

των, εις τὴν ναυτικὴν προσφορὰν πρόσωπον τὸ πρόβλημα τοῦτο, λόγω τῶν ζητημάτων βάρους, ἀτίνα δὲν υίστανται ἐπὶ ἔγκαταστάσεων Ἑρᾶς, ἐνθά δὲν ἐλύθη ἀκόμη. Ἐπὶ παραδείγματι, εἰς ἔγκαταστάσεις Ἑρᾶς, ἐνθά λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψιν τὸ ζῆτημα τῆς οἰκονομίας καὶ θὲν ἔξετάζεται τὸ ζῆτημα τοῦ βάρους, ὁ τοῖχος θώρακος, ὅστις ἀναγκαιοῦ διὰ τὴν πλήρη προσφορὰν, πρέπει νὰ εἶναι ἐκ πυκνοῦ σκυροδέματος, πάχοντος ἐπτὰ ποδῶν. Εἰς μίαν ναυτικὴν ἔγκαταστασιγ, ἐνθά τὸ βάρος ἔχει σημασίαν, ὁ τοῖχος θώρακος πρέπει νὰ εἶναι ἐκ συμπαγοῦς μολύβδου, πλάχους 1½ ποδῶν.

1) **Ἄσκησις προσωπικοῦ:** Κατὰ τοὺς εἰδικούς, δύνανται νὰ ἀσκηθοῦν εἰδικεύμενοι ἀξιωματικοὶ πλοίων ἐπὶ 9 ἔως 12 μῆνας εἰς τὰς ἐν Ἀίνταχο ἔγκαταστάσεις Ἑρᾶς.

1A) **Άριθμὸς προσωπικοῦ:** Τὸ ἀτομικὸν σκάφος, δι' ὅλους τοὺς σκοπούς χρησιμοποιεῖσθε του, θὰ ἔχῃ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν πληρώματος, ὅσον καὶ τὸ σύνθετο τῷ αὐτῷ μεγέθους, μολονότι ἀξιωματικοὶ τινές, ἀνωτέρας εἰδικῆς μορφώσεως, θὰ λαμβάνουν, πιθανῶς, ὑψηλότερους μισθούς.

1B) **Άσκησις προσωπικοῦ:** Μέχρι τοῦδε, δῆλοι αἱ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἔγκαταστάσεις ἀτομικῆς ἐνέργειας Ἑρᾶς καὶ θαλάσσης εἶναι ἡσφαλισμέναι ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ συνεπώς οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν ἔχουν ἀκόμη οὐδὲ κάν μελετήσῃ τὰς ἀναληψεως παρ' αὐτῶν τοιούτων κινδύνων.

Θὰ συνεβουλεύσαμεν — τονίζει εἰς ὑπόμνημά της ἡ «Atomic Internationals» — νὰ βολιδοκοπηθοῦν μερικὰ ίθύνοντα Ἀσφαλιστικὰ Ἰδρύματα τῆς Νέας Υόρκης καὶ τοῦ Λονδίνου ἐπὶ τῶν ἀπόμενῶν των διὰ τὸ προκειμένου θέμα, δεδουλεύοντα, διὰ τοῦ παρουσιάσθαι πολλὰ γένα προβλήματα, τόσον ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ σκάφους, ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

1G) **Σχέδιον τῆς ἑταῖριας Μηχανῆ μάτων** **«Φόρντ** (Ἐταιρία Σ πέρρυ Ράντ): Ήταῖρια αὕτη ἀσχολεῖται μὲν τὴν ἔρευναν παρομοίου σχεδίου, χρησιμοποιούσα, δύμας, ἀεριο-ψυκτικὸν ἀντιδραστήρα, εἰς τὸν ὄποιον ἡ θερμότης ἀπὸ τῶν στοιχείων μεταφέρεται εἰς ἀερίον. Τὸ ἀερίον τούτῳ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κίνησιν ἀεριστροβίλου, ἀντὶ ἀτμοστροβίλου, ὡς εἰναι ἡ περίπτωσις τῆς «Atomic International».

Οσον ἀφορᾷ τὰς βοηθητικὰς ἀτμομηχανὰς τοῦ πλοίου, ὡς τῶν ἀντιλιών φορτίου, συστάστων, θερμάνσεως ἐνδιαιτήμάτων κλπ., μέρος τοῦ θερμανθέντος ἀερίου χρησιμοποιεῖται υπὸ μικρᾶς ἀτμογενήτριας, ἥτις καὶ πάραγει τὸν ἀπαίτουμενον ἀτμόν. Υποστηρίζεται, διὰ τὴν διάταξιν αὕτη εἶναι οἰκονομικωτέρα καὶ ἀσφαλεστέρα ἀπὸ ἄλλας πυρηνικὰς ἔγκαταστάσεως, ὑπάρχουν, δύμας, δυσκολία, αἵτινες πρέπει νὰ ὑπερικηθοῦν, πρὶν ἡ το σχέδιον ἀσθίῃ εἰς τὴν σφαίραν τῆς ἐφαρμογῆς.

A) Οἱ ἐμφαίνεται ἐκ τῆς παραγράφου Δ τοῦ προσαναφερθέντος ὑπομήνατος, δεξαμενόπλοιον τῶν 80.000 τόνων π.ν., προσθούμενον δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας, θὰ κοστίσῃ 7.000.000 δολαρίων ἐπὶ πλέον ἐνὸς συνήθους τοῦ αὐτοῦ μεγέθους. Σημαίνει τοῦτο, διὰ τὸ ἀτομικὸν δεξαμενόπλοιον θὰ χρειασθῇ διὰ μίαν εἰκοσατέτη περιόδου χρεωλυτικῆς ἀποσθέσεως του, ἐπὶ πλέον τόκουν 5% καὶ πρόσθετον ἐπίσημον εἰσόδημα 519.000 ἡ αὔξησιν ἐπὶ τῆς τιμῆς ταύτης 43 σέντες κατὰ τὸν νομού μηνιάσια.

Η ἀμερικανικὴ Κυβερνήσις θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὸ διαφορικὸν τοῦτο κόστος κατὰ δύο τρόπους: α) Παρέχουσα ἀμεσον ἐπιχορήγησιν 7 ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Καὶ β) Συνάπτουσα ἔνα ταύτιμο-τσάρτερ δι' 20 ἐπὶ μετὰ τὸ Πολεμικὸν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Ναυτικοῦ τῶν Ηνωμένων. Πολιτειῶν εἰς τιμὴν ἀρκετά ύψηλήν, ικανήν νὰ καλύψῃ τὸ ἔξτρα χρεωλυτικῶν καὶ ἀλλας ἐπὶ πλέον δαπάνας προερχομένας ἀπὸ μισθούς, ἀσφάλειαν, ἐπισκευας κλπ.

Τὸ Π. Ν. τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν πιθανὸν νὰ ἐνδιαφερθῇ εἰς μίαν τοιαύτην πρότασιν.

B) Ἐνώ τὸ κόστος καυσίμου εἰς τὸ ἀτομικὸν δεξαμενόπλοιον εἶναι υψηλότερον τοῦ ἀντιστοίχου κόστους καυσίμου τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου, διὰ δὲ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ τάνκερ τῶν 38.000 τόνων π.ν. (παράγραφοι Γ καὶ Δ τοῦ ὑπομήνατος), εἶναι λογικῶς βέδαιον, διὰ καὶ πρὸ τοῦ 1961 θὰ ἐξευρεθοῦν μέθοδοι, διὰ τῶν ὄποιων ἡ πυρηνικὴ ἐνέργεια θὰ παράγεται υπὸ στοιχείων εὐθυνοτέρων ἀπὸ τὰ σημερινά καὶ συνεπώς ἡ θεωρητικὴ διαφορὰ ύπερ τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου θὰ ἔξαλειφθῇ καὶ τὸ κόστος τῆς ἀρχικῆς ἔγκαταστάσεως θὰ μειωθῇ.

Ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ ίδιον κόστος ἐκμεταλλεύσεως καὶ μὲ σημαντικῶς ύψηλοτέρων ἀρχικήν ἐπένδυσιν κεφαλαίων, τὸ ἀτομικὸν πλοίον ἐμφανίζει μέγιστης πλεονεκτήματα, ἔναντι τοῦ συνήθους:

1) Οἰκονομίαν χρόνου ἀνθρακεύσεως.

2) Ανεξαρτησίαν ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῶν τιμῶν τοῦ καυσίμου πετρελαίου, αἱ ὄποιαι εἰναι σημαντικαί.

3) Αποφυγὴν δαπανῶν συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν λεβήτων κλπ., αἵτινες ἡδη προκαλοῦν σημαντικὰς χρονοτριβάς. Εἰς τὸ ἀτομικὸν πλοίον δὲν θὰ υπάρχουν.

4) Συνεχές μέγιστον δριον παραγωγῆς δυνάμεως.

Καὶ 5) Ἀπεριόριστον ἀκτίνα ἐνέργειας, ἥτις ἀποτελεῖ σημαντικὸν πα-

ράγοντα διὰ τὰς μακρὰς μεταφοράς, ὡς λ. χ. Περσικοῦ Κόλπου, Ἰαπωνίας, δυτικῶν ἀκτῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Αύστραλίας, Νοτίου Ἀμερικῆς, καθὼς καὶ εἰς περιπτώσεις παρομοίας πρὸς τὴν κρίσιν τοῦ Σουεζηνίας περιπτώσεις πολέμου.

Δι' δούλου τοὺς ἀνωτέρους λόγους καὶ συνεπείσ τοῦ γεγονότος, ὅτι εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῆς δεκαετίας, ὅταν τὰ νεότευκτα σκάφη θὰ εἰναι ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἑτών, ἡ στομικὴ ἐνέργεια θὰ ἀποτελῇ παράγοντα ἀνεγνωρισμένον, πιστεύων, ὅτι θὰ πρέπει νὰ καταδηλώῃ σοδαρά προσπάθεια ινα ἡ «Κρατικὴ Ναυτικὴ Διοίκησις», προκειμένου περὶ τῶν ναυπηγουμένων ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων, μετάσχη τοῦ ἐγχειρήματος τοῦ τούτου.

Κ. ΓΡΑΤΣΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

Συνεπήθη πρὸ τίνος εἰς τὸ Ἀμβούργον ἑταῖρία πρὸς ἀξιοποίησιν τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ τὴν ναυτιλίαν. Μετέχουν ταύτης τὰ δύμστηνα κράτη τοῦ Ἀμβούργου, Νηστερόβιζεν, Σλέσβιγκ-Χολστάϊ, καὶ Βρέμης, καθὼς καὶ ἀνδισφέρδομενοι οἰκονομικοὶ παράγοντες, ὡς ναυπηγοί, ἐφοπλισταὶ κλπ. Ἡ ἑταῖρία προτίθεται νὰ θέσῃ τὸ προσεχές φυιόπτωρων ἐν λειτουργίᾳ ἵνα ἀμερικανικὸν ἀτομικὸν ἀντιδραστήρα, πλησίον τοῦ Γκέεσταχ, ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ «Ελπία», περὶ τὰ 30 χιλιόμετρα N.A τοῦ Ἀμβούργου. Ο ἐν λόγῳ ἀντιδραστήρα, ἀξίας 2.000.000 μάρκων, ισχύος 5000 κιλοδάτη καὶ ἔγκατεστήμενος ἐπὶ ψφώματος, θὰ εἰναι τοῦ τύπου «Swimming Pool» καὶ θὰ χρησιμοποιηθῇ κυρίων δι' ἑρεύνας, σχετικάς μὲ τὴν χρησιμοποίησίν της ἀτομικῆς ἐνέργειας διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν πλοίων. Διὰ τὸ μέλλον ἔχει προγραμματισθῇ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς ἐνισχυτοῦ τοῦ ἀτομικοῦ τούτου ἀντιδραστήρας καὶ μᾶς εἰδικῆς ἡλεκτρονικῆς ἀριθμομηχανῆς, ἡ διόποια νὰ δύναται νὰ προϋπολογίζῃ τὴν ἐντός τοῦ αντιδραστήρος πορείαν τῆς ἀντιδραστήρας.

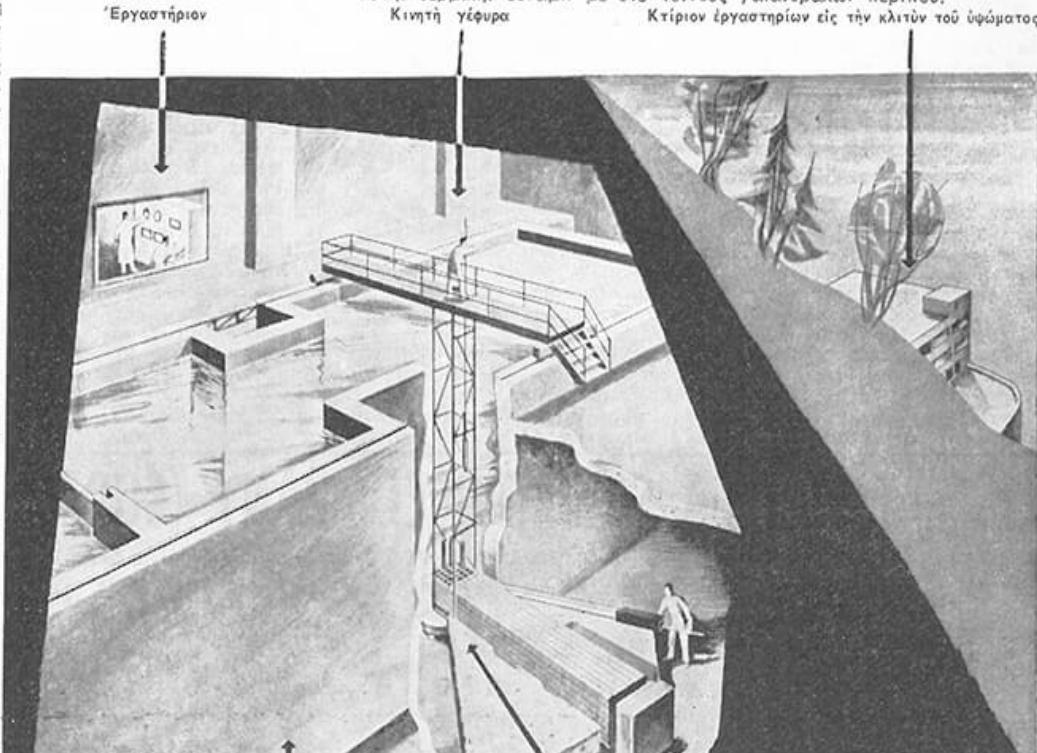
Τὴν χρηματοδότησιν τῆς ὅλης ἔγκαταστάσεως, ἥτις θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην 5.000.000 μάρκων, θὰ ἀναλάβουν τὸ «Ομοσπονδιακὸν ὑπουργεῖον» Ἀτομικῆς Ἐνέργειας καὶ οἱ ἀνδισφέρδομενοι οἰκονομικοὶ παράγοντες, μὲ 1.5 ἑκατομμύρια μάρκων ἔκαστος καὶ τὰ προαναφερθέντα τέσσαρα ὀμοσπονδιακά κράτη μὲ 500 κιλ. μάρκων ἔκαστον. Ο ἀντιδραστήρας θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ μίαν δεξαμενήν ἐκ μπετόν, βάθους 8 περίπου μέτρων καὶ διηρημένην εἰς δύο. Υπεράνω τῆς δεξαμενῆς θὰ ὑπάρχῃ κινητή γέφυρα, ἀπὸ τῆς ὧδιαρθται ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς ικρώματα ἐκ σωλήνων ἀλουμινίου, οἵτινες θὰ πληρώνωσι ούρανίου. Δεκατέσσαρες σωλήνες θὰ κατευθύνουν τὰς ἀκτίνας τῶν νετρωνίων ἀπὸ τὸν καύσιμον ὑλην (ούρανιον), μέσω τοῦ ὑδάτος καὶ τῶν παχέων ἀκτινοπροστατευτικῶν τοιχωμάτων. Εἰς μπετόν, εἰς εἰδικὸν ἐργαστήριον ἐρευνῶν.

Η καύσιμος αὕτη ὑλὴ ἐρχομένη εἰς ἐπαφὴν μετὰ τοῦ ὑδάτος, εἰς καθωρισμένην αναλογίαν καὶ υπὸ δωρισμένας συμβήκες, ἀρχίζει ἐν τούτων τοῖς δεξαμενής κρίματα ἐκδηλώνεται ὑπὸ μορφὴν θερμότητος καὶ ἀκτίνων. Ο ἀντιδραστήρας θὰ χρησιμοποιηθῇ ἐκ παραλλήλου καὶ διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν ἐπιστημόνων καὶ τεχνιτῶν.

Κατόπιν τῶν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἀτομικοῦ ἀντιδραστήρος ἐπὶ τοῦ υποδρυχίου «Ναυτίλος», εἰκάζεται, διὰ τὸ ἐμπορικὸν πλοίον τοῦ μέλλοντος θὰ εἰναι σκάφος ύποδρυχίου, καθόδον αἱ προϋποθέσεις ναυσιπλοίας ύπο τὸ ὑδωρ εἰναι εύνοικωτεραι. ᩪ ἀποφίηται ἐνισχύεται καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός, διὰ διὰ τὴν παραγωγὴν ἀτομικῆς ἐνέργειας δὲν ἀπαιτεῖται ὀξυγόνον. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἀτομικὴ ἐνέργεια ὑπερέχει παντὸς ὅλου συστήματος, καθόδον ἐνα γραμμάριον ούρανίου ἔχει τὴν τούτην θερμικὴν δύναμιν μὲ 3.5 τόνους γιαιανθράκων περίπου.

Κινητὴ γέφυρα

Κτίριον ἐργαστηρίων εἰς τὴν κλιτὺν τοῦ ψφώματος



Δεξαμεναὶ ἐκ μπετόν-όρμη πλήρεις πλήρεις ύδατος
Σχηματικὴ ἀναπαράστασις τοῦ πρώτου ἀτομικοῦ ἀντιδραστήρος τοῦ Ἀμβούργου, ὡς ὄποιος θὰ ἔγκαταστῇ ὑπὸ τὸ ἔδαφος νοτιοανατολικῶν τῆς πόλεως παρὰ τὸ Τέπερχοντε.

ΟΙ ΜΕΓΙΣΤΑΝΕΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ ΜΑΣ ΛΟΥΝΤΒΙΧ

ΑΜΒΙΣΒΗΤΕ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΜΑΣ ΜΕΓΑΛΩΝ

«Ελληνικής» είς τὴν γλώσσαν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων θεωρεῖται — ἀνεξαρτήτως ἔθνικότητος — ὁ ἐφοπλιστής τοῦ τύπου καὶ τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐκτάσεως τῶν ιδικῶν μας, παγκοσμίου πλέον ἀναγνούρισσας μεγάλων ἐφοπλιστῶν. Εἰς καὶ μόνον ἔνος συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν μεγιστάνων αὐτῶν τοῦ διεθνοῦ ἐφοπλισμοῦ, τῆς κατηγορίας Νιάρχου, Όνασης, Λιβανοῦ, Γουλανδρή καὶ Κουλούκουντη, ὁ Ἀμερικανὸς Δανιὴλ Κ. Λούντβιχ. Δὲν προτορεύεται αὐτῶν εἰς δύκον, ἵσως τονάκι, — ἔρχεται μετὰ τὸν κ. Νιάρχον — πρωτοπόρος, δικαὶος ὅμως ὑπέρχεν εἰς τὰ νέα «μαμπούνη» μικτὰ σκάφη, κατέχει δηὖτε τὰ μεγαλύτερα ἐν ὑπερστίᾳ σκάφη Φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια, ναυπηγεῖ τὸ περισσότερα μεγάλα σκάφη καὶ ἡ ἐκτασίς τῆς δραστηριότητος τοῦ ἐξέρχεται ἵσως καὶ τὸν ὄριον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος. Πρὸ ὑμερῶν ἡγγέλθη, ὅτι ὁ κ. Λούντβιχ μελέτη τὴν ναυπηγήσιν ὀκτὼ δεξαμενοπλοίων τῶν 100 χιλ. τόννων!

Ἄξιζει, νομίζουμεν, νὰ γνωρίσῃς τὸ ἐλληνικὸν κοινὸν καὶ τὸν ἀνταγωνιστὸν μας αὐτὸν, ἀφοῦ ἡ διεθνῆς κοινὴ γνώμη τὸν συγκαταλέγει μεταξὺ τῶν «Ἐλλήνης καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ τοῦ δραστηριότητος ἀκόλουθει τὰς αὐτὰς κατευθύνσεις καὶ τὰ αὐτὰ συστήματα — λιθεριανὴ σημασία καπ. — εἰς τὰς ἡκματαλεύσεως τῶν πλοίων του. Ἐγνώσθη μαλιστὰ τελευταίως, ὅτι ὁ κ. Λούντβιχ στρέφεται πρὸς τοὺς «Ἐλλήνας ναυτικοὺς διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων του. Ἡ σκιαγραφία τοῦ κ. Λούντβιχ ἐδημοσιεύθη προσφάτως εἰς τὸ γνωστὸν ἀμερικανὸν περιοδικὸν «Business Week». Ἐκεῖθεν τὴν παραλαμβάνομεν.

Ο κ. Δανιὴλ Κ. Λούντβιχ, τῆς ἑταῖρίας «National Bulk Carriers», ὁ Ἀμερικανὸς ἐφοπλιστὴς ποὺ ἀποφεύγει κάθε ἐπίδειξιν καὶ κάθε, γύρω ἀπὸ τὸ ὄνομά του, θόρυβον, εἶναι ὁ «ἀνθρώπος τῶν διποίων κανεὶς δὲν γνωρίζει», κατέχει ἐν τούτοις ἔνα στόλον συναγωγῶνδεν τοὺς στόλους τῶν περιφημῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν διποίων τὰ δύναται ἀποτελοῦν σύμβολον τοῦ πλούτου». Τὸ κράτος τοῦ Λούντβιχ ἥρχισε μὲ τὴν ναυτιλίαν, ἐμεγάλωσε μὲ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ σήμερον ἐκτείνει τοὺς πλοκάμους του καὶ εἰς ὅλα πεδία δράσεως. Κατωτέρω παρέχονται μερικαὶ πληροφορίαι δι' ἐλάχιστα γνωστοὺς κλάδους τῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ κ. Λούντβιχ, τοῦ ἡρέμου αὐτοῦ ἀνδρός, δότις συγκεντρώνει εἰς χειράς του περιουσίαν ημίσεος δισεκατομμυρίου δόλαρίων.

Οταν ἔξεστασεν ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ, ἡ προσοχὴ τοῦ Κόσμου ἐστράφη πρὸς τὰ μεγάλα «σούπερ τάνκερ» — πολυτίμους μεταφορεῖς τῶν πετρελαίων — πολλὰ τῶν διποίων ἀμιλλῶνται εἰς δύκον τὰ γιγαντιαῖς καὶ πολυτελὴ ἐπιβατηγὰ λάινερ. Ἀκόμη καὶ μὲ τὴν ἐπαναεισιτουργίαν τῶν πετρελαιοπηγῶν τῆς Μέσης «Ἀνατολῆς καὶ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, εἶναι βέβαιον, ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια θὰ διατήρησουν τὸν πρωτεύοντα ρόλον των ἐπὶ τῶν παγκοσμίων προμηθείων πετρελαίου καὶ θὰ συντελέσουν εἰς περιατέρω ἀπέκτασιν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν καὶ ἡδη ἰσχυρῶν διαχειριστῶν των.

Ο μεταπολεμικὸς τίτλος τοῦ «διεθνοῦς μεγιστάνος» — δηλαδὴ τοῦ «βασιλέως τῶν δεξαμενοπλοίων» — κατέλαβεν ἡδη περίοπτον θέσιν εἰς τὸν τομέα τῶν παγκοσμίων ὑποθέσεων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν λαϊκὴν φαντασίαν. Τὰ δινόματα τῶν τριῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τοῦ Αρ. Όναση, τοῦ Σταύρου Νιάρχου καὶ τοῦ πενθεροῦ των Σταύρου Λιβανοῦ, ἀπέβησαν σύμβολα πλούτου καὶ ισχύος. Ἀλλὰ καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἔχουν τὸν ίδικον τῶν «βασιλέων τῶν δεξαμενοπλοίων», τὸν Δανιὴλ Κ. Λούντβιχ, μολονότι δὲν θὰ ἔριψη τις τὸ δινόματα τοῦ οὔτε εἰς τὸ ἀμερικανὸν βιογραφικὸν λεξικόν, οὔτε εἰς τὴν ἐμπορικὴν καὶ βιομηχανικὴν ἐπηρίδα. Ο στόλος τῆς ισχυρᾶς αὐτῆς προσωπικότητος, ποὺ ἀπεχθάνεται τὸ δημόσιον θόρυβον γύρω ἀπὸ τὸ δινόματος του, ὑπερβαίνει, τοὺς στόλους τῶν θρυλικῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν». Εν τελευταίᾳ ἀναλύεται, ἡ δύναμις τῆς χωρητικότητος του — ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ ναυπηγήσιν — ἀνέρχεται εἰς 2.441.286 τὸν. π.ν. Μολονότι τὰ σύνολα τῶν δεξαμενοπλοίων παρουσιάζουν διακυμάνσεις ραγδαίων διαδεχομένας ἀλλήλας, ἡ συνολικὴ χωρητικότητος τοῦ στόλου τοῦ κ. Λούντβιχ θὰ παραμείνῃ κατά τι ἀνωτέρα τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τεῦ στόλου τοῦ κ. Νιάρχου, ἐμφανίζομένου οὕτω τοῦ κ. Λούντβιχ, ως τοῦ μεγαλειτέρου ἀνεξαρτητοῦ ἐφοπλιστοῦ δεξαμενοπλοίων.

Τὸ κράτος, δικαὶος, τοῦ Λούντβιχ δὲν σταματᾷ εἰς τὰ πλοῖα, οὔτε εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἡ ὅποια ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς κυριωτέρας φάσεις τῆς δραστηριότητος του. Κατὰ τὰ τελευταὶ ἡπτὸν περιέσθεν εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐργασιῶν του ἐπιχειρήσεις κτηνοτροφικῆς καὶ ἐπιχειρήσεις ἀλυκῶν. Τὸ γεγονός τούτο δὲν είνει τὸ νέον εἰς τὴν ση-

μερινήν ἐποχὴν τοῦ διαφορισμοῦ. Τὸ ἐν προκειμένῳ καταπληκτικὸν ἔγκειται εἰς τὸ ἀθρόυσθον τρόπον, μὲ τὸν ὅποιον ὁ Λούντβιχ — ἐλάχιστα γνωστὸς εἰς τὸ εὐρύτερον κοινόν, ὥστε μόλις νὰ ὑπάρχῃ μία φωτογραφία του — ἀπέκτησε προσωπικὸν περιουσίαν, ὑπολογίζομένη εἰς 500 ἑκατομμύρια δολαρίων. Σημαίνει τούτο, ὅτι είναι εἰς ἀπὸ τοὺς πλουσιώτερους Ἀμερικανούς ἐπιχειρηματίας.

Διὰ νὰ λάβῃ κανεὶς μίαν ἴδεαν τοῦ κράτους, ὅπερ διευθύνει ὁ κ. Λούντβιχ, ἡλικίας 59 ἔτων, ἐνθρονισμένος εἰς ἔνα μέτριον γραφεῖον τῆς «Μάντισον «Ἀθενίου» ἢ εἰς τὸ ἀγορικῆς θαλάσσης θαλαμηγόν του, πρέπει νὰ ρίψῃ ἔνα βλέμμα, ὅχι μόνον εἰς τοὺς πέντε ώκεανούς, ἀλλὰ καὶ εἰς πολλὰς ἡπειρούς. Τὴν σπουδηλικὴν στήλην τοῦ κράτους του ἀποτελεῖ ἡ ναυτιλία, απαρτίζουμένη κατά τὸ πλεύστον απὸ δεξαμενόπλοια καὶ μεταλλοφόρα φέροντα τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Νευραλγικὸν κέντρον τῶν πολυαριθμῶν παραφυάδων τῶν ἐπιχειρήσεών του είναι ἡ ἑταῖρις «Ἐθνικῶν Φορτηγῶν Φορτίων Χύμαρ» («Νάσιοναλ Μπάλκ Κέρπιερες»), ιδρυθεῖσα τὸ 1936, ἀνήκουσα εἰς αὐτὸν καὶ δισηκτιζομένη παρ' αὐτὸν. Ἡ ἑταῖρις αὐτὴ ἔλεγχοι στήμερον σκάφη 1.279.347 τόννων d.w. ἐν ἐνεργείᾳ, ἐνῷ ἔχει καὶ ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡ παραγγελίαν ἔτερα, συνολικὴς χωρητικότητος 1.161.939 τόννων d.w.

Τὸ σούπερ-τάνκερ «Γιούνιβερς Λῆντερ» 85.515 τ. d.w., εἶναι σήμερον τὸ μεγαλύτερον, ἐνέργεια, σκάφος τοῦ Κόσμου, συγκρινόμενον, ως πρὸς τὸ μέγεθος, μὲ τὸ λάινερ «Κούνης Ἐλίζαμπετ». Ἡ ἑταῖρις τοῦ κ. Λούντβιχ κατατίζει ἡδη σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνέστα δεξαμενόπλοιον τῶν 103.000 τόννων d.w. ἔκαστον καὶ πολλῶν ἄλλων τῶν 85.000 τόννων d.w. ἐνῷ τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν πρόγραμμά του ἀναφέρεται εἰς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 935.000 τόννων d.w. Πόσα εἰσοδήματα εἰσκομίζει ἡ ἑταῖρις τοῦ κ. Λούντβιχ, δύναται πάς τις νὰ μαντεύσῃ μόνον, δεδουλεύει, ὅτι δὲν δημοσιεύονται ἐπήσιοι ἀπολογισμοὶ τῶν ἐργασιῶν της. Τούτο διφεύλεται, εἰς τὸ ὅτι ὁ κ. Λούντβιχ, ἀτομικῶς ἡ διὰ τῆς ἑταῖριας του ταύτη, κατέχει κατ' οὐσίαν τὰ 100% δῶλων τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του ἑταϊρικῶν παραφύδων. Τὴν μόνην ἔξαρτησιν ἀποτελεῖ ἡ «Ἀμερικανο-Χαβαΐκη» ναυτικὴ ἑταῖρια — ἐπιχειρησιακή trailer σκαφῶν — τῆς ὅποιας ἔλεγχει τὰ 58.6%.

Τὰ κύρια ἐν τῆς ναυτιλίας εἰσόδηματα τοῦ κ. Λούντβιχ προέρχονται ἀπὸ τρεῖς ἑταῖρίας του: α) Τὴν ἑταῖριαν «National Bulk Carriers» ἀριθμούσαν, μετὰ τῶν παραφύδων της, στόλον ἀπὸ 14 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 267.641 τόν. β) Τὴν ἑταῖριαν «Seatankers» διασχειριζομένη 4 τάνκερς, 39.223 τόνων καὶ 4 σκάφη ἔμρου φορτίου, 49.974 τόνων. Καὶ γ) Τὴν ἑταῖριαν «Universal Tankers» διαστένουσαν 14 τάνκερς, συνολικῆς χωρητικότητος 438.216 τόνων, 7 μεταλλοφόρα, 355.639 τόνων καὶ ἕνα φορτηγὸν ἔμρου φορτίου 12.920 τόνων.

Οπως καὶ οἱ ἀλλοὶ μεγάλοι ἀνεξαρτητοὶ διαχειρισταὶ πλοίων, οὕτω καὶ ὁ κ. Λούντβιχ διαστένει τὸ στόλον του ἐπὶ χρονοναυλώσει εἰς ἑταῖριας Πετρελαίων καὶ Χάλυβος. Ἀκολούθει ἐν τούτω τὴν συνήθη τακτικήν, ναυλώνων, δηλαδή, «ταΐμ-τσάρτερ» τινὰ τῶν σκαφῶν του διὰ δεκατητή περίοδον, ἀλλὰ διὰ πέντε ἑτ. καὶ φυλάττων όλιγα «ἔτοιμα» (τρι); εἰς τὴν ναυλαγοράν.

ΣΟΥΠΕΡ-TANKERS: Εκεῖνο ὅπερ, ἐν τῷ πραγματικότητη, ὡδηγησε ταχέως τὸν κ. Λούντβιχ εἰς τὸ προσκήνιον τῆς ἐποχῆς μας, ὑπῆρχεν ἡ μετὰ τὸ τέρμα τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αποφασίστηκε τοῦ να εἰσελθεῖ εἰς τὸ στόλον τῆς ναυπηγήσεως σούπερ-τάνκερ. «Οπως ἀλλοὶ πρόδρομοι ἐν τῇ ἐπιχειρήσει ταύτη, ἐσκέφθη, ὅτι ἐνὶ μεγάλῳ πλοίῳ δύναται νὰ ἔργασθη πολὺ εύθυνότερον ἀπὸ πολλὰ μικρότερα. Καὶ ἥρχισε τὸ 1947 νὰ ἔφασμόζῃ τὴν ἀπόφασιν του μὲ τὴν ναυπηγήσην ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 30.000 τόνων π.ν., τοῦ μεγαλυτέρου τῆς ἐποχῆς του καὶ διπλασίου τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς T.2». Εκτοτε σημειώνει διαρκῶς νέα ρεκόρ εἰς τὰ μεγέθη.

«Ενα ἔτος πρὸ τοῦ ἀποκτήσαντος τὴν «Εκυανῆ ταινίαν» «Γιούνιβερς Λῆντερ», ἐνέψαντε τὸ μέγιστον ἐν τῷ Κόσμω συνδυασμένων δεξαμενόπλοιον-μεταλλοφόρον, τὸ μικτὸν σκάφος «Σίνκλαιρ Πέτρολορ», μῆκους 750 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 50.000 τόνων. Πρὸ τούτου, ὁ κ. Λούντβιχ εἶχεν ἐπεκτείνει τὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις του, μεταποδήσας ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νόρφολκ, εἰς τὰ Ισπανικὰ ναυπηγεῖα. Οταν, κατ' Απρίλιον τοῦ 1951, οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ ἀνέζηπον ἐργασίαν, ὁ κ. Λούντβιχ ἐνοικίασε τὸ Πολεμικό Ναυτικό τῆς Ιαπωνίας. Διὰ τῆς ἐνέργειας του ἐκείνης ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν του ἔνα μέγια ναυπηγεῖον, δυνάμενον νὰ παραγάγῃ γιγαντιαία πλοῖα, μὲ κλίμα-

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM
P.O.B. 116
TEL. 2450PORT SUDAN
P.O.B. 184
TEL. 2450WADI HALFA
P.O.B. 69
TEL. 90PIRAEUS
PIZARI BUILDING
TEL. 40175ALSO IN DJIBOUTI
P.O.B. 15
TEL. 281MASAWA
P.O.B. 6
TEL. 187ASSAB
P.O.B. 63
TEL. 8ASMARA
P.O.B. 1115
TEL. 488ADDIS ABBEBA
P.O.B. 312
TEL. 2311ADEN (CAMP)
P.O.B. 55
TEL. 681

UNDER THE STYLÉ.-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

κας ήμερομισθίων άρκετά χαμηλάς, ώστε νά έξασφαλίζη εύθυνόν ναυπηγικού κόστους. Κατά την δεκαετή άνανέωσιν της μισθώσεως ό. κ. Λούντβιχ καταβάλλει έπτηστον ένοικον 8722 δολλαρίων διά τὸν χώρον τοῦ ναυπηγείου και ἐπὶ πλέον 83.333 διά τὴν χρήσιν τῶν τεχνικῶν μέσων του. Τὸ πλεστὸν τοῦ ναυπηγικοῦ ύλικοῦ τὸ προμηθεύεται ό. κ. Λούντβιχ ἔχω τῆς Ἱαπωνίας, χρησιμοποιεῖ, δημως, ἵπανων κατασκευασμάτων, διά τὸν οὐτος εἶνε διαθέσιμος. Εἰς Κούρε κατεσκεύασεν 11 σκάρη, συνολικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 500.000 τόνων, πολλὰ δὲ τῶν προγραμματισμένων θεραπευτικῶν του «Μαμμούν» πρόκειται ἔκει νά ναυπηγθοῦν.

Τὰ σούπερ-τάνκερς ἀποτελοῦν ἀπλῶς ἔνα στάδιον τοῦ μακροῦ καταλόγου τῶν σχεδίων τοῦ κ. Λούντβιχ. Πρὶν ἀκόμη ἀρχίσῃ σοδαρῶν νά ἔνδιαφέρεται διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἥτο ό. κ. Λούντβιχ γνωστὸς ἀπὸ πολλὰ σχέδια πλοίων και ναυπηγικῶν βελτιώσων, φρειλομένων εἰς τὴν πρωτοβουλίαν του. Υἱοθετησεν ἐκ τῶν πρώτων τὴν ἡλεκτροσυγκλονήσιν τῶν ἐλασμάτων, ἀντὶ τῆς καρφώσεως και ἔδοθῆσε τοὺς πρωτόρους τῆς νέας ταύτης τεχνικῆς — ἥδη ἀπὸ τὸ 1930 — ν' ἀναπτύξουν την ἐν λόγῳ μέθοδον εἰς τὸ Νόρδον ναυπηγεῖον του. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἡ ἡλεκτροσυγκλονήσις ἐφορμόσθη εἰς δῆλα σχεδίων τὰ ναυπηγεία και σήμερον ἀκολουθεῖται ἀπὸ δῆλας τὰς ναυπηγικάς χώρας.

Ἐτέρως καινοτομία ἀναφέρεται εἰς τὴν καθέλκυσιν δεξαμενοπλοίων, πλαγίων μᾶλιν, ἀντὶ τοῦ ὄρθιδούν συστήματος κατολισθήσεως τοῦ σκάφους ἐπὶ τοῦ διαδρόμου πρὸς τὰ δόπισθεν. Διὰ τῆς μεθόδου ταύτης δύναται νά μειωθῇ τὸ ναυπηγικὸν κόστος και νά ἔξοικον μηδῆ χώρος εἰς ἔνα ναυπηγεῖον. Τὸ 1930 ό. κ. Λούντβιχ ἐνσυντηγόπησε πλοίον ἐπὶ πρεκματίας, ὅποθεν κατωλισθαίσι διαδοχικῶν εἰς τὸ ίδιον. Τὴν τεχνικὴν αὐτὴν ἔνεκανίσει διὰ μεγάλα κωεαντόρα σκάφη. Ἐτέρα ὑπόδειξης τοῦ ἀνέφερετο εἰς τὴν μετ' ἐπιμελείας, χρησιμοποίησιν τοῦ χώρου κατὰ τὴν σχεδίασιν ἐνός πλοίου. Ο' ἐν τούτῳ ἀπλοὺς κανῶν τοῦ κ. Λούντβιχ ἥτο : «Τὸ μέγιστον ὀφέλιμον φορτίον μὲ τὸ ἐλάχιστον κόστος». Ἡρώτασεν, ἀν ἥτο δυνατὸν εἰς ἔνα σχεδιαζόμενον δεξαμενόπλοιον του νά παραλαμβάνῃ πετρέλαιον και εἰς τὰ κολακά μέρη τῶν χαλυδδίνων του ίστον. «Οταν τῷ ἀπήντησαν, ὅτι τοῦτο ἦτο ἀδυνατόν, ὁ. κ. Λούντβιχ ἀπήλειψεν ἀπὸ τὸ σχέδιον τοὺς πετρώριους ίστούς και ἀντὶ αὐτῶν ἐισοθέτησεν ἔνα μικρόν, ικανὸν μόνον νά κρατῆ τὰ πλοϊκά φῶτα.

Η ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΣ: Εἰς δῆλην τὴν δράσιν του ό. κ. Λούντβιχ ἀπέφευγε τὴν δημοσιότητα, προτιμών νά παραμενή εἰς τὴν ἀφάνειαν μέχρι τοῦδε, ἀπὸ τὸ μικρὸν χωριόν Σάουθ Χάρν — ἐπὶ τῆς όχθης τῆς λίμνης Μίτσιγκαν — ὅπου ἐγενήθη, τὴν 24 Ιουνίου 1897. Προέσχεται ἀπὸ ἀρχαὶ ἀμερικανικὴν οἰκογένειαν, μὲ προγόνους Γερμανούς, Σκωτίους και ἄλλους. Ἐφοίτησεν εἰς τὴν σχολὴν τοῦ χωριού του και εἰς ἐφηβικὴν ἡλικίαν ἀνέλαβεν ἐργασίαν εἰς ἑταῖριας ἐφοδιασμού πλοίων. «Ἐκτοτε, ὀδόκληρος ἡ ζωὴ τοῦ Λούντβιχ συνεδέθη μὲ τὰ πλοῖα. «Ἡρχισε σχέδιον μὲ τὸ τίποτε και σιγά-σιγά, βῆμα πρὸς βῆμα, ἐχώρησεν ἀπὸ ναυλώσεις εἰς τὴν ναυπηγούσιν μικρῶν πλοίων, διὰ νά φάσθη συν τῷ χρόνῳ εἰς τὰ μεγαληρία δεξαμενόπλοια. «Οταν, τὸ 1923, ἐναύλωσεν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυδέρηντσιν ἔνα μικρὸν δεξαμενόπλοιον, τὸ ἔξεμεταλλεύθη ἐπὶ πολλὰ ἔτη εἰς μεταφορὰς κατὰ μῆκος τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν, μέχρις ὅπου ἀπωλεόθη, συνεπειὰς ἀτυχήματος. Ἀκολούθως ἡγόρασε τρία κοατικά πλοϊα, τὰ μετέτρεψεν εἰς τάνκερ, ἐπώλησε τὸ ἔνα εἰς Νορθηγούς, οἵτινες τὸ διεκεύασαν εἰς φαλαινοθηρικόν, διὰ δὲ τῶν εἰσπραχθέντων χρημάτων ἡγόρασε πέντε ἄλλα φορτηγά, τὰ ποια και διερύθησεν εἰς δεξαμενόπλοια.

Μεσοῦντος τοῦ 1930 ηρχίσει ό. κ. Λούντβιχ τὴν ναυπηγησιν ίδιων του πλοίων και τὸ 1941 ἔνεκανίσει τὸ πρώτον, ἐξ ὀδοκληρου ίδιοκτητον, ναυπηγείον του εἰς Νόρφολκ. Κατεκείσατε 18 δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν δύο ποιῶν τὰ 8 διά κρατικὸν λογαριασμὸν και τὸ 1949 ἔκλεισε τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία του. Είχε ἀποκτήσει φήμην, ὅτι ναυπηγεῖ εύθηνότερον. «Οταν ηρχίσεις ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ἔξηκολούθηε νά διασκευάζῃ φορτηγά εἰς δεξαμενόπλοια, ἐκμεταλλεύσομεν τινὰ τούτων και πωλών τὰ ὑπόλοιπα. «Ἐναυπηγήσεν ἐπίσης διάφορα πλοϊα εἰς Μόμπιπ, ἐνθά είχε συνδεθῆ μὲ τὴν ἑταῖριαν Μονίμων Δεξαμενῶν και Ναυπηγείων, τῆς Ἀλαμπάμας. «Ο στόλος του ηδυναμε ραγδαίως. Τὸ 1939 ἥτο πλοιοκτήτης 9 σκαφῶν, χωρητικοτητὸς 94.076 τόνων, κατὰ δὲ τὸ τέλος του πολέμου είχεν 11 δεξαμενόπλοια, 207.508 τόνων. Μετά τὸν πόλεμον ἡγόρασεν 11 τάνκερς τ.2· ἀντὶ τιμῆς 1.6 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἔκαστον, ἐκ τῶν διαθεσίμων τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου.

«Η μεταπολεμική περίοδος ἔστησε τὸ τελικὸν στάδιον τῆς ἀνόδου του. Αἱ μεγάλαι Τράπεζαι τῆς Νέας Υόρκης και τῆς Βοστῶνης, οἱ ὄποιαι τὸν ἔδοθήσαν εἰς τὰ πρώτα του βῆματα, ἐξηκοδούθησαν και μετεπείτα τὴν ὑποστήριξην των. «Ανταποδίδων ό. κ. Λούντβιχ τὴν εύγνωμότηταν του διώρισε μετὰ τὸν πόλεμον διαφόρους ἀνωτέρους τραπεζικούς ὑπαλλήλους ως διευθυντάς εἰς τὴν Νάσιοναλ Μπάλκ Κέρπερες.

Τὸ 1954 ό. κ. Λούντβιχ εισήλθη εἰς νέον στάδιον δράσεως, εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσιν αὐτοδύναμων σκαφῶν (μεταφερόντων ἔμφορτα Βαγόνια), ἐγχείρημα ὅπερ συνέπεσε μὲ τὸ νέον ἐνδισφέρον του πρὸς ἀναζωγόνησιν τῆς φθινούσης κινήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν μετοξὺ τῶν δυτικῶν και ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῶν Ην. Πολιτειών. «Η «Ἀμερικονο-Χαβαΐκή» ἐταῖρια είχεν δῆδη δικαιώματα ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, ὅ δὲ Λούντβιχ ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν οἰκογένειαν Λάφαμ 90.000 μετοχῶν και κατὰ Μάιον τοῦ 1955 ἐπλούτησε τὸ χαρτοφυλάκιον του μὲ ἄλλας 60.000 μετοχῶν. Κάτοχος τότε 150.000 μετοχῶν ἀπέκτησε τὸν ἔλεγχον τῆς ρηθείσας ἐταῖριας, ἐπώλησε τὰ ἐπτά πλοϊα της και κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐξήτησε προσφορὰς ἀπὸ τὰ ναυπηγεία διὰ τὴν κατασκευὴν 10 μεγάλων σκαφῶν, εἰδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμ-

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

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗ ΤΩ 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

'Οργανισμὸς τριάκοντα ἐτῶν ἐγγυώμενος ταχεῖαν
ἐντιμον και εἰδικευμένην ἐξυπηρέτησιν

τῆς μεταφορᾶς 35.3 έκατ. τόννων σιδηρομεταλλεύματος, 22.2 έκατομμυρίων τόννων κώκ και 5 έκατομμυρίων τόννων άτβεστολίθων. Εις τὰ ποσά ταῦτα δέον νὰ προστέθων αἱ μεγάλαι ποσότητες παλαιοσιδήρων καὶ λοιπῶν προϊόντων, ποὺ εἶνε ἀπαραίτητα διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς χαλιβουργίας. Τὸ δὲ σοβαρώτερον ἔγκειται εἰς τὸ δῆτι τῷ 90% τῶν συμπληρωματικῶν ποσοτήτων πρέπει νὰ ἔξασφαλισθοῦν δι' εἰσαγωγῶν, τῶν δόπιων, πάλιν, τὸ μεγαλύτερον μέρος πρέπει νὰ μεταφερθῇ διὰ τῆς θαλασσίας δόδοι. Ποσότηται, συνεπῶς, νὰ ναυτιλία πρέπει νὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς γερμανικῆς διοικητικῆς, συμπληρωματικῶς, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 750.000 τόννων d.w.

ΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ : Σχετικὴ μὲ τ' ἄνωτέρω εἰνε καὶ ἡ ἀνακύνσιας τοῦ κ. Μπλούμενφελντ—διευθυντοῦ τῆς γεωπότης ὁμιλίου γαιανθρακεμπορικῆς ἑταῖρας, ἐπὶ τῆς πολιτικῆς τῆς γερμανικῆς κυβερνήσεως. δούν ἀφορᾶ τὰς εἰσαγωγὰς γαιανθράκων. Προτιμῶνται τὰ μακροπρόθεσμα ναυλοσύνωμα, ἀπόντα ἀποτελοῦν τὴν μεγίστην δυνατήν δοσφάλειαν πρὸς διατήρησιν σταθερῶν. Αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἀνήθινον ἀπὸ τοῦ 1951 μέχρι τοῦ 1956 εἰς 50 έκατομμύρια τόννων, ἐκ τῶν δόπιων τὰ 20% εἰσηγήθησαν διὰ τοῦ ἀνωτέρω Οἴκου.

Αἱ νέες ἔξελίδεις τῆς παγκοσμίου κινήσεως τοῦ γαιανθρακος — ἐδήλωσεν ὁ κ. Μπλούμενφελντ—έμφαντον διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τράπτων σταφαρῶν καὶ γαιανθρακοφόρων ἐντελῶν νέα θέματα. Τὸ παλαιὸν ἀνθρακοφόρον πλοίον ἦρχισε νὰ ἔξαφανίζεται, ἐντὸν δὲ περιόδου πέντε ἔως δέκα ἔτῶν θε ἔξαφανισθῇ καὶ τὸ φορτηγὸν τῶν 10.000 τόννων, διότι αἱ ἐμπορικαὶ ἀπόσιες ἥγανγον εἰς τὸ φορτηγὸν χῦμα φορτίου τῶν 25.000 τόννων, ὡς τὸ ιδλον ὄρθολογιστικὸν ἐκμεταλλεύσως πλοίον τράπτε. Τυπικὸν παράδειγμα τούτου, ἡ παραγγελία ὑπὸ τοῦ Οἴκου Μπλούμενφελντ εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ "Ευδέν" ἐνός φορτηγού, τῶν 25.000 τόννων d.w. διὰ κύνα ἐπόνω φορτίου. Τρία ἀδελφά πλοῖα παρηγγέλθησαν ἦδη εἰς τὰ αὐτά ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμῶν ἐφοπλιστικοῦ Οιλίου ἐδρεύοντος εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Τὸ παρά τοῦ κ. Μπλούμενφελντ παραγγελθὲν φορτηγὸν, εἶνε τὸ πρότον καὶ μεγαλύτερον τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας, διὰ τὴν γερμανικὴν ναυτιλίαν. Θά εἶη ἐμφορτον βύθισμα 32.6 ποδῶν. Θά εἶνε, δηλαδή, ίκανὸν νὰ χρησιμοποιῇ δύος. σχεδόν, τοὺς σημαντικωτέρους λιμένας ἐκφορτώσεως γαιανθράκων.

ΣΑΧΑΡΑ: ΤΟ ΝΕΟΝ "ΕΛΔΟΡΑΔΟ,,

ΑΦΘΟΝΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ

"Απὸ τὰς σπουδαιοτέρας, ἀλλὰ καὶ τὰς πλέον δαπανηρὰς ἐρεύνας διὰ τὴν ἐπισήμαντιν κοιτασμάτων πετρελαίου, Σεωροῦνται αἱ διεξαγόμεναι ὑπὸ τῶν γάλλων γεωπότης εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἐρήμου Σαχάρας. Ἀρμόδιοι ἐμπειρογνώμονες ὅμιλοι περὶ ἐνός «νέου Ἐλδοράδο», κρυπτομένου ὑπὸ τὴν ἀμμον τῆς ἐρήμου. "Αἱ ἡ προσπάθεια τελίκως ἐπιτύχη καὶ τὸ πολύτιμον ὑγρὸν ἀποκαλυφθῆ εἰς μεγάλας ποσότητας, τότε — κατὰ τοὺς πλέον αἰσιοδόξους παραποτῆτας — δεν τερματίζεται μόνον τῆς Γαλλίας καὶ δλοκλήρου τῆς Εὐρώπης, ἡ ἔξαρτησις ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ, ἀναφορικῶς μὲ τὰς μεταφορὰς ἀλλὰ καὶ ἀναπότρεπτον τρόπον ὥς ἀλιούσι καὶ ἡ συγκρότησις τοῦ στόλου τῶν τάνκερ.

Αἱ πρώται ἐπιτυχεῖς γεωπότης ἔγενοντα τὸν παρελθόντα Νοέμβριον εἰς Χασι Μεσσαρού. "Οιλιον οἱ δισκατομμύριαν βαρελίων, τιθεμένον εἰς ἴσην μοῖραν μὲ τὰ κοιτάσματα τοῦ Τέεας καὶ τῆς Βενεζούελας. Τριακόσια μιλλια N. A. τῆς πρώτης ἀποκαλύψεως, εἰς τὴν περιοχὴν Ἐντζέλε, ἐγγύς τῶν συνόρων τῆς Λιβύης, ἔτερα γεωπότης ἐπεσήμαντα πετρελαίων, ὑπολογίζομενα εἰς 150 έκατομμύρια βαρελίων. Ἐννοεῖται, ὅτι καὶ ἀπὸ τὰς δύο αὐτὰς περιοχὰς οὐδὲ σταγών πετρελαίου ἐφθισσεν εἰσέτι εἰς τὴν Εὐρώπην, πέραν ολίγων φιλών, τὰς ὅποιας ἔλαθον πρὸς ἀνάμνησιν ἐπιφανεῖς τίνες ἐπισκέπται τῶν.

Πέραν, διοικού, τῶν πετρελαίων, οἱ μεταλλοδίφοι, ἔξερευνησαντες μέχρι τοῦδε τὸ 1/6 τῆς ἐρήμου Σαχάρας, ἥτις ἔχει ἑκτασίν μεγαλύτεραν τοῦ τόνου Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ὑποστριζούσην τὴν ὑπαρξίν πραγματιθησαν ἦδη εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ πλούτου. Γίνεται παρ' αὐτῶν λόγος περὶ ἀπειθεμάτων σιδήρου (4 δισεκ., τόννων), γαιανθρακος (4.3 δισεκ. t.), μαγγανίου (2.5 δισεκ. t.), χαλκού (2.5 δισεκ. t.) καὶ ἄλλων ὄρυκτων. Τόση ὑπῆρχεν ἐντύπωσις εἰς τὴν Γαλλίαν ἀπὸ τὰς διαβεβαίσιον τῶν ὑπολογίζομενων, ὃστε ὁ πρωθυπουργὸς κ. Γκύ Μολλὲ ἐδήλωσεν: «Ἐχουμεν ὑπέρτατον καθῆκον νὰ ἐργασθῶμεν, δῆπος η ἐρημος ἀν θη. Θα εἶνε τοῦτο τὸ μεγαλύτερον ἐπίτευγμα τῆς παρούσης γενεάς». Ὅποι τὰς συνθήκας αὐτὰς δικαιολογεύεται διὰ «ἀφρικανικὸν πυρετό», ποτού κατέλαβε τοὺς Εύρωπαις. Κατὰ Μάρτιον, οἱ ἑταῖροι τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς Χάλυβος - Γαιανθρακος συνεφώνησαν νὰ διαθέσουν κεφάλαια 500 έκατομμύρια δολαρίων πρὸς ἀνάπτυξην τῶν ἀφρικανικῶν ἔδαφων τῆς Γαλλίας. Ἀκούμ καὶ αὐτὴ η Γερμανία, ριψοκινδυνεύουσα δι' ἔστιν νὰ χαστηρισθῇ ὡς «ἀποκιοκρατικὴ χώρα». ἐδέχθη νὰ μετάσχῃ μὲ 32.6 έκατομμύρια δολαρίων εἰς τὸ σχέδιον τὸ ἐπονομασθὲν «Εύρωφικα».

Ἄν τὸ δύειρον τῆς ἀξιοποιήσεως τῶν ὑπογείων θησαυρῶν τῆς Σαχάρας ἀχθῇ εἰς τὴν σφαίραν τῆς πραγματοποιήσεως, ἡ Γαλλία θὰ ἐπιλύῃ πλείστα στὸ πρόβλημα τῆς οἰκονομίας της, ἐνῷ καὶ γενικώτερον, ἡ Εὐρώπη θὰ εὐεργετηθῇ. Τὰ ἔγειρόμενα, ἐν τούτοις, φυσικά ἐπτόδια εἰνε δυσυπέρβλητα καὶ ἡ ὑπερνικησης τῶν διάπαντος περαστίας διπάνας, ἀλλὰ καὶ ἐργασίαν ἐπίπονον. Ἀναφέσεται, ἐνδεικτικῶς, ἡ ἐλλειψις ὑδατος καὶ ἡ διακυμάνσις τῆς θεμοκρασίας ἐντὸς τῆς αὐτῆς ἡμέρας. Σημειώνεται σχετικός, ὅτι ὁ ἀνθρωπός δύναται ἔκει γὰρ ζῆσαι δύο μόνον ἡμέρας ἀνευ ὑδατος, ἀλλὰ 14 μόλις ώρας χωρὶς σκιάν. Ἰνα δασαράων τὰ δύο ταῦτα μόνον ἐπόδια, θὰ χρειασθῶν κοπιώδεις προσπάθειας καὶ ἀφθονον χρῆμα. Εἰς Ἐντζέλε — λόγου χάριν — ὅπου τὰ φρέστα πετρελαίου ευρίσκονται πλησιέστερον πρὸς κατωκημένας περιοχάς. Η μεταφορὰ ὑδατος κοστίζει 12 σέντς τὸ γαλόνι, ἔκαστον δὲ συνεργείον γεωπότεων χρειάζεται ἡμεριών 5.000 γαλονίων, διὰ τὴν ψύχρασιν καὶ τὸν καθαρισμὸν τῶν στροβιλοτυρπάνων του.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπὶ τῇ προόψει εὐδόσωσες τῆς δῆλης προσπαθείας, τὸ γαλλικὸν ὑπουργικὸν συμβούλιον ἐνέκρινε πρὸ μηνὸς πίστωσιν δ. ἐκτομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν, ἥτις μήκους 150 μιλλίων διπλοῦ πετρελαιαγωγοῦ διασπέντων 10 ίντσων, ἀπὸ Χασι Μεσσαρού καὶ Ἐντζέλε πρὸς τὸ εἰς Τουγγούρτ τέρμα τῶν σιδηροδρόμων. Ἐκεῖνον τὸ πετρέλαιον ἔτοι μεταφέρεται εἰς τὰς ἔκτας τῆς Μεσογείου μὲ βαγόνια δεδμανέας. Ἡ πρόβλεψις διὰ τὸ 1960 ὑμίλει περὶ προυθείσας 70 έκατομμυρίων βαρελίων, ποσότητος, δηλαδή, ἥτις καλύπτει τὰ 40% τῶν εἰς πετρελαια ὄντας τῆς Γαλλίας. Πρὸς ἐπίτευξιν τούτου, ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ διανοίξῃ 350 ἐπὶ πλέον φρέστας καὶ νὰ κατασκευεῖται πετρελαιαγωγὸν διασπέντων 18 ίντσων 20 ίντσών, διηκόνων τῶν φυσικῶν ἐπιδόσιων, σπανίσσων δὲ καὶ οιδικευμένοι μηχανικοί. Ἀνεφέσετο σχετικῶς ὅτι ἔχειαζοντο 600 τοιούτων μηχανικοί, ἐνῷ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς δόλαρίους τὴν Γαλλικὴν «Ειωσιν εἰογάζοντο μόνον 261.

Καὶ ἀν ὅμως δῆλαι αἱ δινωτέρων δυσχέρεια παρακαμφθῶν, ὡς διὰ μαγείας, ωφίσταται πάντοτε ἐναὶ ἀλλοὶ ἀγνωμένως πρόβλημα: Ἡ πολιτικὴ διαστάσεια τῶν γύρω τῆς Σαχάρας χωρῶν. Ἀνευ ἐνός παγίου πολιτικοῦ διακανονισμοῦ, ἡ πρόσδασις τῆς Εὐρώπης εἰς τὸν πλούτον τοῦ ὑπεδάφου τῆς ἐρήμου θὰ εἰναι πάντοτε ἐπιποτάλις. καθ' οἰστού τούτου καὶ ἡ διώνυσος τοῦ Σουεζ διὰ τὴν διακίνσιον τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, Ἀβεδαία, συνεπώς, ἔτοι εἰναι καὶ τὸ τύχη τῶν πετρελαιαγωγῶν, ἐφόδων τῶν διέρχονται μέσω εδάφων ἐλεγχομένου ἀπὸ ἐπιστρατείας. Ἡ διὰ Τύνιδος διελεύσις τοῦ ὄγωγού θεωρεῖται ἐπίσης προβληματική. Δυνατὸν δὲ ἡ διελεύσις τοῦ, ὃν προηγουμένως δέν παραχωρήθη ἐλευθερία καὶ εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν.

Δὲν δῆτι πρέπει, πάντως, νὰ ἀγνοηθοῦν αἱ ἔξελίδεις τοῦ ἀπωτέρου μελλοντος. "Αν η Σαχάρα ἀποδειχθῇ νέον Ἐλδοράδο, αἱ μεταβολαὶ εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν οἰκονομίαν καὶ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς θὰ εἶνε σημαντικαί.

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ 9
ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΛ. 25.383

ΑΘΗΝΑΙ



TRICON
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 νικητής είς τὰς δοκιμάς

Τὸ δηζελοκίνητὸν "ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,,—τὸ δεύτερὸν τῶν τριῶν σκαφῶν τῆς ἑταιρίας ΠΟΡΤΟ ΜΠΛΑΝΚΟ ΚΟΜΠΑΝΙΑ ΝΑΒΙΕΡΑ ἐσχάτως παραδοθὲν μετὰ τὰς ἔκτακτας ἐπιτυχεῖς δοκιμάς του. Τὸ ώραῖον αὐτὸ σκάφος II.120 τόν. d.w. κινεῖται ἀπὸ μίαν μηχανὴν Ντόξφορδ ἀντιτιθεμένων ἐμβόλων μὲ ύπερεσιακὴν ταχύτητα 13 1/2 μιλλίων.



DOXFORD

VESSELS FOR
ECONOMICAL
WORLD TRADING

WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND

ΤΑ ΜΑΤΙΑ ΤΩΝ ΒΥΘΩΝ

ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΙ ΕΡΕΥΝΑΙ ΚΑΙ ΤΗΛΕΟΡΑΣΙΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Ποιός μπορούσε νά φαντασθή, όδω και λίγα χρόνια, ότι αυτά που μέτρησε γλαφυρότατα και φαντασία έγραψεν δια τον Ιούλιος Βέργη είς τά διάφορα συγγράμματά του, συγκεκριμένων δέ κατά τό 1870 είς τό περίφημο έργο του «ΕΙΚΟΣΙ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΛΕΥΓΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ», ότι δύλια αυτά τά μυθώδως απίθανα... θά έπραγματοποιούντο! Καὶ δημοσί, τό μεγάλο διάνευτο τών άναρθρωτών έξερευνήτων, ό κρυψος πόθος τών διαφόρων άνά τόν κόσμον έπιστημόνων, τό συνεχές βάσανο τών φυσιοδιφών και τών ωκεανογράφων, νά δυνηθούν — δηλαδή — μιά μέρα νά έρευνήσουν μέ εύκολια τά βάθη τών ωκεανών, νά μάθουν τί γίνεται υπό την έπιφανειαν τής θαλάσσης και νά γνωρίσουν τόν μυστηριώδη υπόβρυχο κόσμο, είναι πλέον γεγονότα άνωμαθητά.

Σήμερον, καθήμενοι άναπτυκτά στίς πολυθρόνες μας, σπως και είς τόν κινηματογράφο, παρακολούθουμε από τό πλοϊο τί συμβαίνει κάθε στιγμή είς τό μεγάλα βάθη, περπατούμε κάτω από τήν θάλασσα χωρίς νά κινούμεθα, ταξιδεύουμε παντού, βλέπουμε τά διάφορα ψάρια νά παρελαύνουν, τά μαλάκια νά κορδακίζωνται, τό δστρακόδερμα νά ξέρουν, θαυμάζουμε τούς κοράλλινους κήπους, τάς σαργάσσας, τά απέραντα δάση μέ τά περιέργα δένδρα και δηλη τήν δργάζουσα φύτα κάτω από τήν έπιφανειαν τής θαλάσσης. «Ενα μάτι αόρατο, μάς περιφέρει και μάς δηγεί, έκει πού είναι δύσκολο, ἀν δχι αδύνατο νά πάμε μόνοι μας. Τό τεχνικό αυτό μάτι που βλέπει τόσο καθαρά και μακριά μέσα στή θάλασσα, είναι ή τη λεόραστος της έρευνής τών βυθών.

Πρίν, δημοσί, έπιτευχθούν δύλια αυτά τά εύχαριστα άποτελέσματα, που άκομη μάς φαίνονται σάν παραμύθια, πρίν φθάση ή τηλεόρασης είς τό προσανθρέθην σημεῖον τελειότητος, έπρεπε νά προηγηθούν επί σειράν έτών μύρια δύσα γεγονότα, νά γίνουν επίτοποι έρευναι και δοκιμαί, μέ πρωτεργάτας τούς άπλοτούς βουτηχτάδες. «Η έμπειρια λοιπόν και ή πρωτόγονος τεχνική αφ' ένος, ή θεωρίας και ή έπιστημης αφ' έτερου, βαδίζουσαι πρός τόπον, αρχικώς μέν χωριστά και μέ βήματα ανίσα, βραδύτερον δέ συνεινομέναι, έπρεπε νά περάσουν από δύλια τά στάδια τών δυσκόλων πειραματισμών. «Έπομένως θά ήτο παράλειψις, έάν έξιμυνούτες μονοπλεύρως τά άγαθα τής τηλεοράσεως, που έπειτεύχθησαν κατά τό λίγα τελευταία χρόνια, άγνωστων τάς διά μέσου τών αιώνων καταβληθείσας προσπάθειας διά τόν ίδιον σκοπόν, τήν έρευναν, μελέτην και άνακταλψιν τού υποβρύχιου κόσμου.

Άπο τών άρχαιστατών χρόνων και είς διαφόρους έποχάς, είς τήν γενικήν προσπάθειαν τής έρευνής τών βυθών, φαίνονται πρωτοστατούντες οι δύται. Άυτοί πρώτοι, οι «γυ μ ν η τ σι», τόσον κατά τήν παναρχίαν έποχην, σύνοι κατά τόν μεσαίωνα και μετέπειτα ακόμη, — δι' έρευνας ή δι' έργα, δι' έμπορικους λόγους είτε διά πολεμικούς σκοπούς, — κατεδύνοντας και ανέφερον καταπόντας — σύστα και μέ ασφαίσεις — τί γίνεται μέσα στή θάλασσα. (Κατεδύνοντας είς τά βάθος 20—25 μέτρων. Άυτοί μέχρι σήμεραν απότελουν τόν συνδετικό κρίκο τής άλυσεων, που ένωνται τήν προσπάθεια διά τήν έρευναν τών βυθών, ήτης άρχιζει από τό γυμνό μάτι τού δύτου και καταλήγει είς τό τεχνικό μάτι τής τηλεοράσεως. «Οσον παράξενος και ἀν φαίνεται ό σύνδεσμος αυτός τών γεγονότων και διά παραλληλισμός τών έξελιξεων, έν τούτοις, ούτω πως έμφανιζεται ή έξελιξις.

ΙΣΤΟΡΙΚΑΙ ΑΝΑΔΡΟΜΑΙ: «Ανατρέχων τήν ιστορίαν τών ύπο τήν θάλασσαν έρευνων είς διαφόρους έποχας και έκ παραλλήλου έξετάζων τήν καθ' δύλου δράσην τών δύτων, που διέπρεψαν είς τό νά παρέχουν χρηστήματα πληροφορίας καταδύμενοι, αισθάνονται τόν πειρασμόν νά αναφέρω, ότι και είς τό έργον αυτό ή συμβολή τών «Ελλήνων πότο σημαντική. «Έχουν και έδω νά παρουσιάσουν τάς περγαμηνάς των. Ο Ηρόδοτος άναφέρει ήτο, κατά τήν τρομεράν καταστροφήν, τού Περσικού στόλου, πλησίον τού «Αθω, έδρασεν ο άριστος Σκιωναίος δύτης, Σκυλίας, δύτης διά τής καταδυτικής του τέχνης διέσωσε πολλά πράγματα από τά πλοια και συνάμα δέδωνεν είς τούς Αθηναίος πολυτίμους πληροφορίας ώς πρός τά ναυάγια, τήν θέσιν είς ήν έυρισκοντο και τήν κατάστασιν και άριθμόν τών πλοίων. Λέγεται, μάλιστα, ότι καταδύθεις είς τάς Αφετάς, δέν άνηλθεν είς τήν έπιφανειαν παρά μόνον θάντον έφθασεν είς τό Αριστοίσιον.

Κατά τήν βυζαντινήν ώσαύτως έποχήν, δταν ο Καλλίνικος έφευρε τό υγρόν πύρ, είς τό ναυτικόν τών «Ελλήνων ύπηρχε και ίδιαίτερον σώ-

μα είδικευμένων δυτών, ίκανων νά κόπτουν τάς προσδέσεις τών έχθρικών πλοίων. Μόλις έκόπτοντο τά σχοινιά τών άγκυρών, τά σκάφη έπιπροπολύντο και παρασυρόμενα απάκτως, έπεφταν τό δύρην πύρ. «Επίσης, κατά τήν έποχην τής Έπαναστάσεως, είναι γνωστή ή δράσης τών βουτηχτάδων μας, οί διπόοι με τόσην έπιδεξιότητα έπλησσαν τά έχθρικά πλοία διά νά μάθουν τάς κινήσεις και προετοιμασίας των και νά μεταδώσουν είς τους καπετανέους μας πολιτιμούς πληροφορίας. «Ενας περίφημος δύτης ήτο και ο Νικόλας, ο δόποιος, ώς λέγεται, ήδύνατο νά παραμεινη μέσα στό νερό έπι τέσσαρα λεπτά. Ήτο τοιάση ή έπιδεξιότητα και ή αντοχή του, ώστε τών χρησιμοποιούσαν διά νά τρυπά τά έχθρικά πλοία από τά στοιτιά ή νά κόπτει τά σχοινιά τών άγκυρών που τά συγκρατούσαν.

Μεταπτώδην άπό τήν Μεσογείον είς τήν «Ανατολήν και τόν Ινδικόν Όκεανον θά αναφέρω, ότι οι Ιάπωνες, οι Μαλασίοι και οι Ινδονήσιοι ήσαν και είναι σπουδαίοι βουτηχτάδες και έρευνούν τους βυθούς διά μαργαριτάρια, κοράλλια και δστρακα διά τό ζιντέφι. Ούτω, μέχρι πρό τινων δεκαεπτήρων, αι πόπο τήν θάλασσαν έρευναι και έπιδεσσεις έμφανιζονται μάλλον ώς πενιχρά και περιορίζονται είς τήν δράσην τών δυτών-γυμνητών μόνον. Τίποτε τό σαρές δέν ήτο γνωστόν άπό τήν υπόβρυχο κόδων. Αι περί τεράπων και θαλασσινών φήμαι, έκυλοφρούσαν πρό αινών μεταξύ τού άμαθούς και αφέλους τής Ασίας και Αφρικής πληθυσμού, μεταδιδόμεναι δέ από γενεάς είς γενεάν έπερεάζουν και σήμερον ωρισμένην τάξιν ναυτικών δλου τού κόσμου.

Άναφερα αύτά τά ολίγα χρονογραφικώς, διά νά τονίσω ότι, μέχρι τού τέλους τού 19ου αιώνας, ο ανθρώπος μόνον τήν έπιφανειαν τῆς θαλασσης έγγνωρίζει, τά δέ ύπο τήν έπιφανειαν στοιχεία, τού ήσαν τελίως σγνωστά και ανεξερένητα. Μόλις πρό τινων δεκαεπτήρων, δταν έπειτοιοποίησαν τά καταδυτικά μηχανήματα, τά σκάφανδρα, αι αέραντλια και τά συνεργεία, τότε μόνον αι ύπο τήν θάλασσαν έρευναι ήρχισαν νά απόδιδουν θετικά απότελέσματα και νά γίνωνται βαθυμδόν γνωστά τά μυστήρια τού βυθών. Οι μέν πρώτοι δύται τών σκαφάνδρων συνεννούντων ηέ τόν «κ ο α σ ο ζ ι ε ρ π μέ ένα σχοινί πού ήτο δέμενό στό χέρι άμφοτέρων και μέ τό σχετικό σύνθημα. Δύο κτυπήματα θά πη... αύτων, τρία θά πέ έκενο κ.ο.κ. «Αργότερα τοποθετήθηκε τό τηλέφωνο μέσα στήν περικεφαλία τού δύτου, και τοιουτοπρόπως ή έργασια συντονίσθη. «Ο δύτης περπατά σιγά-σιγά είς τόν βυθόν, έρευναι, προσέχει και μιλά μέ τόν πλοίου άμροδιο, δτις μέ τόν χάρτη στήν χέρια παρακολουθεί και σημειώνει έπακριδώς δλας τάς παρατηρήσεις.

Άυτός είναι ό σταθμός από τόν όποιον άρχιζει ή σχέσις, μεταξύ τής διά τηλεφώνου έπικοινωνίας τού δύτου μέ τήν έπιφανειαν δτού τό πλοίου του, και τής τηλεοράσεως, που μέ τηλεοποίησεως τού σκαφάνδρου μέχρι τής χέρις χρονικό διάστημα, κατά τό όποιον λίαν σημαντικά γεγονότα έξετουληθησαν και άξιολογοι πρόσδοι δόσον άφορά τάς ύπο τήν θάλασσαν έρευναι, έσημειωθησαν. Τά σπουδαίοτέρω προσεγούνται είνεν οι, δύο μεγάλοι πόλεμοι, κατά τήν διάρκειαν τών όποιων πολλαί έφευρέσεις παλαιάς έπειτοιοποίησαν, ώς αι βυθομετρήσεις διά τού ήσου, αι λήψεις φωτογραφών και κινηματογραφικών ταινιών ύπο τήν έλασσαν, προσετέθησαν δέ νέας έφευρέσεις ώς τά «Αστρικό», τά «Ραντάρ», ή ύποβρυχίος τηλεράσεις και άλλα.

Πρό είκοσιπενταετίας περίπου, ο «Αμερικανός Βίλλιας Μπήμπ, ο ταξιδιώτης τής άδυτου, όπως πού τόποκαλούσαν, άφού έπι παρό μεταξύ τής πηγαδιούσαν τά σκαφάνδρου τού πλοίου τηλεοράσεως, και τών δύων κατωτέρων, και τής θάλασσαν κατωτέρων. «Υπάρχει, δημοσί, και τής τηλεοράσεως τού δύτου πρώτης πηγαδιούσαν τά σκαφάνδρου μέχρι τής χέρις χρονικό διάστημα, κατά τό όποιον λίαν σημαντικά γεγονότα έξετουληθησαν και άξιολογοι πρόσδοι δόσον άφορά τάς ύπο τήν θάλασσαν έρευναι, έσημειωθησαν. Τά σπουδαίοτέρω προσεγούνται είνεν οι, δύο μέγαλοι πόλεμοι, κατά τήν διάρκειαν τών όποιων πολλαί έφευρέσεις παλαιάς έπειτοιοποίησαν, ώς αι βυθομετρήσεις διά τού ήσου, αι λήψεις φωτογραφών και κινηματογραφικών ταινιών ύπο τήν έλασσαν, προσετέθησαν δέ νέας έφευρέσεις ώς τά «Αστρικό», τά «Ραντάρ», ή ύποβρυχίος τηλεράσεις και άλλα.

Άπο τά πειράματα τού Μπήμπ έπωαλετήσαν οι «Αγγλοι διά τήν μερικήν άνελκυσιν τού γερμανικού στόλου πού ήδυθισθη στό Σκάπα Φλόδων. «Εχρησιμοποίησαν διά τάς καταδύσεις και ήρευνας τών, ένας ίδιος κώδωνος τελειοποιημένου μέ συνεργεία απολύτως συγχρονισμένα. Οι δύται συνεννούνται μέ τά συνεργεία τηλεφωνικών.

Telegrams: NIKAS

Telephones: Day 525

Night 4456

N. Kassimatis, Ltd.

Bankers:

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

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

K.R.KNIGHT & Co

101 Leadenhall St.

LONDON E.C. 3

Telephones:

MANSION HOUSE 9131

σμα είναι, ότι τά περισσότερα έκ των γερμανικών θωρηκτών διεσώθησαν, όχι, βεδαίως, διά νά χρησιμοποιηθούν, άλλα διά νά αντιγράψουν άπο αύτά οι "Αγγλοι" ωρισμένα πλεονεκτήματα τής γερμανικής ναυπηγικής τέχνης.

Εν συνεχείᾳ, ένεφανίσθη ο Πικάρ με τὴν βυθόσφαιράν του. 'Αρχικῶς, δὲν ήδην ήθη νά καταδυθῇ εἰς μεγάλα βάθη, άλλα σύν τῷ χρόνῳ, συμπληρώνων τάς ἐλλείψεις τοῦ μηχανήματός του, κατώρθωσε γάρ καταδυθῇ εἰς ἄνω τῶν 1200 μέτρων βάθη. Εξηρέυνσε τούς βυθούς εἰς διαφόρους περιοχάς, έλαβε φωτογραφίας και κινηματογραφικάς τανίας. έξεδωσε βιβλία με τὰς παρατηρήσεις ποὺ ἔκαμε, και ὡς λέγεται αὐτὸς ἥρχισε τὰ πρώτα πειράματα διά τὴν τηλεόρασιν. Κατά τὰς τελευταῖς πληροφορίαις, ο Πικάρ ἔτοιμαζει νέαν βυθόσφαιραν, τελείων διαρρυθμισμένην, με τὴν ὁποίαν πιστεύει νά καταδυθῇ εἰς βάθος 2000 μέτρων και ἄνω.

Τὰ κατορθώματα τοῦ Μπήπη και τοῦ Πικάρ ήδην ήσαν νά ἐπαναλάβουν και νά προσπεράσουν Δανοὶ ἐπιστήμονες, όχι μόνον εἰς τὸν τομέα τῶν καταδύσεων, άλλα γενικῶς εἰς τὴν καθ' ὅλου ἐπιστημονικὴν ἔξερεύνησιν τῶν ὀκεανῶν και τοῦ ἄνωτον πλούτου. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἔξωπλισαν τὸ «Γαλατέα» με τὸ ὅποιον ἐπίχειρον και πάλι τὸν γύρον τοῦ κόσμου. Τὸ σκάφος δὲν εἶναι ἐφωδιασμένο με τηλεόρασι, πλὴν ὅλα τὰ ἄλλα μηχανήματά του εἶναι τελείως συγχρονισμένα. Οι Δανοὶ ἐπιστήμονες μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των εἰς τὸ «Ιχθυολογικὸν Ινστιτούτον τῆς Κοπεγχάγης» τὸ ὅποιον, κατὰ περιόδους, δημοσιεύει εἰς ειδικὸν Δελτίον δοσας ἀνακοινώσεις θεωρεῖ σκοπίμους και χρησίμους συνάρματα, πρὸς διαφώτισιν τῆς κοινῆς γνώμης. Ἐσχάτως ἔδημοσιεύθη, ή ὑπὸ τῆς ἐπί τοῦ «Γαλατέα» Δανικῆς ἀπόστολῆς ἀνακάλυψις ἔνδον εἰδους «κοιλακάνθου» τῆς παλαιολιθικῆς ἐποχῆς, εἰς τὰ ὄντας τῆς Μαδαγασκάρης.

Ἐν τῷ μεταξὺ και ὁ Γάλλος Κουστώ, συνεχίζων τὰ πειράματά του, ἐπέτυχε νά καταδυθῇ εἰς μεγαλύτερα τοῦ Μπήπη και τοῦ Πικάρ βάθη και τόρα, με τὸ ειδικῶν ἔξωπλισμένο πλοῦτον τοῦ «Καλυψώ» θερευνήσῃ, ὡς λέγουν, τὰ μεγάλα βάθη τῆς Μεσογείου, μεταξὺ τῶν ὅποιων και τὸ φρέαρ τῶν Οίνουσσων, ως ἀποκαλεῖται τὸ εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Ταινάρου μέγα βάθος (4.000 μέτρων περίπου). Σημειωτέον, διτὶ ὁ πλοίαρχος Κουστώς ἐπέσημαν πού τινων ἑτονών πλησίου τῆς Μασσαλίας ἔνα ἀρχαῖο ἐλληνικό ναυάγιο. (Τριήρης γεμάτη μὲ πιθους). Οι δύται τοῦ «Καλυψώ» κατώρθωσαν νά ἀποσύρουν ἀπὸ τὸ ναυάγιο πολλὰς ψυρίας, ἀφορεῖς, πιθους και διάφορα ἄλλα ἀντικείμενα, ὡς ἔξαρτια τοῦ σκαφοῦ. "Υποθέτουν, διτὶ τὸ πλοιο μετέφερε κρασία απὸ τὴν Ἐλλάδα εἰς τὴν Ἀντίπολιν, «Antibes», ἀποκίαν τῶν Φωκαέων.

ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ: Είνε γνωστή ἡ μεταξὺ τῶν μεγάλων δυνάμεων ὅμιλλα, συνάρμα δὲ και ὁ ἀνταγωνισμός, ποία θα προηγηθῇ εἰς τὴν Α· ή Β· ἐφεύρεσιν εἰς οἰονδήποτε κλάδον, κατὰ μείζονα δὲ λόγον, εἰς τὸν τομέα τῶν ἔξωπλισμῶν. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει και διά τὴν τηλεόρασην. Αμερικανοί, "Αγγλοι", Ρώσοι και Γάλλοι ἀμιλλῶνται διά τὰ πρωτεία. Μέχρι τῆς στιγμῆς ή ὅμιλλα ἐντωπίζεται μεταξὺ Αμερικανῶν και Αγγλων. Οι πρώτοι διατείνονται, διτὶ ἔφρησαν τὴν τηλεόραση ὑπὸ τὸν θάλασσαν διά τὸ ἐντοπισμόν, προεργασίαν και ἀνέλκυσιν τῶν ναυαγίων τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου ποὺ ἔδυσθη ὑπὸ

τῶν Ἱαπώνων εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τελευταίου μεγάλου πολέμου εἰς τὸ Πέρλ Χάρμπορ. Αποκρύπτουν, διμως, τὰ στρατηγικὰ σχέδια ποὺ ἔχρησιμοποίοσαν, τόσον διά τὴν τηλεόρασην, δοσον και διά τὴν ἀνέλκυσιν τῶν ναυαγίων, διά νά μη — ὡς λέγουν — ἀνοίξουν τὰ μάτια τῶν ἀντιπάλων των.

Οι "Αγγλοι" θέλουν νά παίξουν με ἀνοικτὰ χαρτιά και ἀναφέρουν συγκεκριμένα γεγονότα και μάλιστα τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἐφέρμισαν τὴν ὑποδρύχιον τηλεόρασην. "Οταν πρὸ ἐπταετίας ἔδυσθη εἰς τὴν Μάγχη τὸ ὑποδρύχιο «Alfray» ὑπὸ ὅλως τραγικάς συνθήκας και τὸ πλήρωμα ἔχαθη κλεισμένο μέσα στὸ σκάφος, τὸ γεγονός αὐτὸ συνεκίνηση τὴν ἀγγλικὴν Κοινὴν Γνώμην εἰς τοιούτον βαθμόν, ώστε τὸ Ναυαρχεῖον διέταξε τὴν Ἐπιστημονικὴν "Υπηρεσίαν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ νά ἀσχοληθῇ ἐνεργώς με τὸ ζήτημα τῆς ἔξευρέσεως τρόπου διασώσεως τῶν ναυαγίων, ώς η περίπτωσις τοῦ ἀπολεσμένος ὑποδρυχίου. Τέσσαρες ἐπιστήμονες τῆς ως ἀνωνύμων "Υπηρεσίας εἰργάσθησαν νύκτα και ἡμέραν ἐπὶ τρεῖς ἔδημοδας διά νά τελειοποιήσουν ἐνα μηχανῆμα ὑποδρυχίου τηλεοράσεως, τὸ ὅποιον κατὰ τὴν γνώμην τῶν εἰδικῶν θὰ ἐπέστηνε τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ναυαγίων, τῶν ἐπισημανούμενῶν διό τοῦ «Αστίκια» και τῶν ἀνθοδολικῶν μηχανημάτων και θὰ συντελοῦσε εἰς τὴν ταχυτέραν σωτηρίαν τῶν ναυαγίων.

Πράγματι, τὸ πολύτλοκον αὐτὸ μηχάνημα με διλα τὰ συμπαροματοῦντα ἔξαρτηματα ήτο ἐγκαίρως ἐτοιμο και ἐτοποθετήθη ἐπὶ τὸν ναυαγοσωστικὸν «Klelaum» τὸ ὅποιον και ἀπέπλευσε διά τὰς ἔρευνας τοῦ. Αφού ἐπεθεώρησε πλειστα ὅσα ναυάγια πού ἐπεημάθησαν με τὸ «Αστίκια», χωρὶς νὰ εὔσεθη τὸ ἀπολεσθὲν ὑποδρύχιο, ἐπὶ τέλους, τὴν 14ην Ιουνίου τοῦ 1951, τὸ ναυαγοσωστικὸν ευρίσκετο ἐπάνω ἀπὸ τὸ ναυάγιο τοῦ «Alfray» βυθισμένον εἰς βάθος 47 ὄργυιών. Τὸ μηχάνημα ἐτέθη εἰς λειτουργίαν και ὁ προβολεὺς ἐπεσε ἐπάνω εἰς τὰ γράμματα τῆς γεφύρας ὅπου ἀνεγράφετο τὸ ὄνομα τοῦ ὑποδρυχίου. Ή εἰδησις ἀνεκοινώθη εἰς τὸ Κοινοθύλουν ἐπιστήμονας και ἐπανηγυρίσθη ὡς μεγάλη ἐπιτυχία τῶν Αγγλών ἐπιστημονών, οι ὅποιοι και ἐβραδεύθησαν ὡς ἐφεύρεται τῆς ὑποδρυχίου τηλεοράσεως.

"Εκτοτε οι "Αγγλοι" ἐπεδόθησαν με ζῆλον εἰς τὴν τελειοποίησιν τοῦ μηχανισμοῦ τῆς τηλεοράσεως υπὸ τὴν θάλασσαν, όχι μόνον διά τὴν ἔρευναν τῶν ναυαγίων, ἀλλα και διά τὴν ἔρευναν και ἀξιοποίησιν τοῦ ἔναλιου πλούτου ἀνά τὸν ὄκεανούς, τὴν ἐπισήμανσιν νέων ψυφιπέδων ἀλείας, τὸν καθορισμὸν τῆς ιχθυολογικῆς πανίδης, τὴν πορείαν τῶν μεταναστευτικῶν ιχθύων κ.ο.κ. "Ενα μηχάνημα νέου τύπου κατεσκευάσθη υπὸ τῆς «Scottish Marine Biological Association» διά τὰς ἐρεύνας τῶν ὄκεανῶν πού περιέχουν μυθώδη πλούτον ἀλιείας.

Εἰνε, διμως, τόσον πολλὰ πού πρέπει νά γραφοῦν και νὰ ἐπεξηγηθοῦν γύρω ἀπὸ τὸ ζῆτημα τῆς υποδρυχίου. Ή εἰδησις ἀνεκοινώθη εἰς τὸ Κοινοθύλουν ἐπιστήμονας και ἐπανηγυρίσθη ὡς μεγάλη ἐπιτυχία τῶν Αγγλών ἐπιστημονών, οι ὅποιοι και ἐβραδεύθησαν ὡς ἐφεύρεται τῆς ὑποδρυχίου τηλεοράσεως.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IRAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAH
ABADAN
BANDAR SHAPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBEIT

KUWAIT
MINA AL AHMADI

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ**

TANKERS, FORTIGΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:

IRAK: 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

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΔΙΚΟΥ ΕΠΙΘΕΣΕΩΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Στόχον συκοφαντικής έπιθεσεως από μέρους γνωστών άριστεριζόντων κύκλων ήταν ο χρόνος της ιδιαίτερης προστάθησαν, έδων και είσι την Αμερικήν και το ρηξικέλευθον της λαμπρᾶς έπιχειρηματικής του πρωτοβουλίας δὲν ήταν δυνατόν παρά να έπιστρέψουν τών ζηλοφθόνων την χαμερπή κατά του προσώπου τού σεμινού αύτού "Ελληνος έπιδυστην καὶ τῶν κομμουνιστῶν ιδιαίτερων τὴν μῆνιν. Κύριον, ἀτυχῶν, γνώρισμα τῆς Φυλῆς μας ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν η πρὸς τὴν δολιοφθοράν τῶν ὑπόληψεων τῶν ἀτόμων τάσις, ὁ φθόνος κατὰ τὴν ἐπιτυχημένων, η συκοφαντική διάθεσις. Τὰ δύματα — διακεριμενοί συχνά πολίται — δὲν ὑπῆρξαν ὀλίγα εἰς τὸ ἀπότερον καὶ τὸ πρόσφατον παρελθόν. "Υπέκυψαν εἰς τὰ ιοδόλα τῶν κακῶν ἀνθρώπων δῆγματα τὸ ονομά των βορά εἰς τὰ πληθήρη.

"Ἄλλ' ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος δὲν εἶναι καὶ τοσούν εὐπρόσθλητος εἰνε μαχητής. Τὸν ἔγνωρίσαμεν σκληρῶς πάντοτε ἀγωνιζόμενον εἰς τὸν ἔθνικόν, τὸν ἀθλητικὸν καὶ τὸν ἐπιχειρηματικὸν στίβον καὶ τὸν ἄκαμπρωσαμεν πάντοτε νικητήν. Ἐδέχθη, λοιπόν, καὶ τὴν τελευταίαν κατὰ τοῦ καλοῦ του ὄνοματος πρόκλησιν. Ἐν ἀφονίᾳ διέθετε τὰ μέσα τῆς σθεναρᾶς ἀμύνης. Η ὑποδειγματική του δρᾶσις ὡς "Ελληνος καὶ ἀνθρώπου κατὰ τὴν Κατοχήν, σι εἰπὶ τῆς δρᾶσεως αὐτῆς μαρτυρία εὐώποληττων, υψηλὰ ισταμένων καὶ εἰς τὴν κοινωνικὴν ιεραρχίαν προσώπων καὶ σι περγαμηνοὶ μιᾶς ἀμέμπτου, δύσον καὶ ἐπιτυχοῦς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας του παρέστον τὴν δύναμιν να ἀντιμετωπίσῃ τὴν διάθεσιν. Τὰ δύματα — διακεριμενοί συχνά πολίται — να ἀποκαλύψῃ τὰ οἰκτρὰ κίνητρα αὐτῆς.

Εἰς τὴν ἔξιτορησιν τῆς ἔθνικῆς, τῆς κοινωνικῆς καὶ τῆς ἐπιχειρηματικῆς δρᾶσεως του ὑπερχρώθη, περιστατολογῶν ἔστω, νὰ προσῆ ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος. "Ορθότατα πράττων, διὰ τῆς κατωτέρω δημοσιευθεῖσης εἰς ὅλον τὸν Τύπον ἐπιστολῆς του, ἐπεζήτησε τῆς "Ελληνικῆς Κοινῆς Γνώμης τὴν ἑταμηγορίαν, δέσας πρὸ αὐτῆς τὰ ἀδιάψευστα γεγονότα. Η ἐντύπωσις ὑπῆρξεν ἀρίστη. Τῶν καλοπίστων ἐκέρδισεν ἀμέριστον τὴν συμπάθειαν, τὴν ὄρθην κοιστιν. "Αλώθητος ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν ἀδικον αὐτῆς ἐπίθεσιν.

Εἰς τὴν δημοσιευμένην κατωτέρω — χάριν τῆς ναυτικῆς μας οικογενείας ιδιαίτερως — ἐπιστολὴν ἐκτίθενται τὰ γεγονότα καὶ ἀναπτύσσεται ἡ ἀντεπίθεσις, εἰς τὴν ὁποίαν ὑπερχρώθη, ὑπερασυνόμενος τῆς ὑπόληψεως του, νὰ φάσῃ ὁ καλός μας συνεργάτης.

Δ. Ν. Κ.

Κύριε Διευθυντά,

Διά τῆς παρούσης ἀπαντῷ εἰς σᾶς ὥστα ἐναντίον μου ἐλέχθησαν εἰς τὴν Βουλὴν καὶ ἔγραφησαν εἰς τὸν Τύπον, πιστεύων, ὅτι ἡ λεπτομερής ἐνημέρωσις τῆς Δημοσίας Γνώμης, ἔστω καὶ δίκην ἀπολογίας, ἐπιβάλλεται διὰ πάν τούσιν, τὸ ποιον εἶχε τὴν ἀτυχίαν νὰ δεχθῇ τὰ βέλη μιᾶς ἀδίκης ἐπίθεσεως. Παρέχεται οὕτω νὰ ευκαιρία νὰ θέσῃ τὶς τὴν πολιτείαν του ὑπὲ τὴν ὑπερτάτην κρίσιν τῆς Κοινῆς Γνώμης τῆς Πατρίδος του, ἥτις καὶ δύναται στερρών νὸ ἀποκαταστήσῃ τὴν ὑπόληψιν, τὴν κοινωνικήν καὶ τὴν ἔθνικήν ἀξιοπρέπειαν τῶν ἀτόμων.

Ἡ ἀπάντησις αὐτῆς ἀποστέλλεται εἰς τὴν ἔγκριτον ἐφημερίδα σας μὲ τινα καθυστέρησιν. Ἀπήτησε, πράγματι πολὺ χρόνον ἡ ἐνημέρωσίς μου ἐφ' ὅλων τῶν λεπτομερειῶν τῆς ἐναντίον μου ἐκστρατείας καὶ ἡ συγκέντρωσίς τῶν στοιχείων τῆς ὑπερασπίσεώς μου.

Κύριε Διευθυντά,

"Ἐπίμονος ἡτοῦ ἡ προστάθεια, ἥτις κατεβλήθη μεταπολεμικῶς παρ' ἀγνώστων εἰς ἔμε παραγόντων, ὅπως χαρακτηρισθῶ, πάση θυσία, ὡς ἐπὶ κατοχῆς πλουτήσας καὶ καταστήσας καὶ συνεπειαὶ ὡς συνεργασθεὶς οἰκονομικῶς μετὰ τοῦ ἔχθρου. Καὶ ἀρχῆν κινεῖται ἐναντίον μου Κεντρική Ἐφορία Αθηνῶν, τῆς οποίας, ὅμως, αἱ αἰτιάσεις καὶ αἱ καταγγελίαι ή μία μετά τὴν ἀλληλην καταρρίπτονται διὰ νὰ ἀπολαγῶν ἐν τέλει οἰσαδόποτε κατηγορίας. Καὶ ἀκολουθεῖ εὐδύνης ἀμέσως η διὰ τοῦ Τύπου ἐπίθεσις. "Ητο πλέον ἀποδοτική διὰ τοὺς ἀγνώστους ἐχθρούς μου, καθ' ὅσον ἡτο πλέον ἀσύνθοτος.

Οὕτω ἡ «Ἐλεύθερη Ελλάδα» εἰς τὸ φύλλον τῆς 19 Ιουνίου 1947 φιλοξενεῖ δίστηλον ἄρθρον καταφερόμενον ἐναντίον μου, η «Ἐργατούπταλληκή» εἰς τὸ φύλλον τῆς 5 Δεκεμβρίου 1947 ἀναγράφει εἰς τὴν πρώτην σελίδα καὶ ὑπὸ πτυχαίους τίτλους, ὅτι ἰδρυσε κλωπτήριον εἰς τὴν Ἀμερικήν ἀξίας ἐκαπουμωρίων δολαρίων, ἐνῷ ὁ «Ρίζος τῆς Δευτέρας», υἱοθετῶν πάντα τὰ σᾶς αἱ δύο ἄλλαι ἐφημερίδες ἀνέγραψαν, ἐπισημοποιεῖ καὶ κορυφώνει τὴν ἐναντίον μου κομμουνιστικὸν συνασπίσιον.

Τὴν ἔξηγησιν τῆς τοιαύτης ἐπιμόνια προσπαθείας ὠρισμένων παραγόντων ὅπως, πάση θυσία, διασυρθῇ ἡ ἔθνική μου ὑπόληψις, θὰ τὴν παράσχουν εὐδύνης ἀμέσως σᾶς κατωτέρω θὰ ἐκθέσω:

Η ΔΡΑΣΙΣ ΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΗΝ

"Ἀντιμετωπίζω τὴν πρώτην φάσιν τῆς κατ' ἐμοῦ ἐπιθέσεως μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν, ἥτοι τὰς καταγγελίας περὶ οἰκονομικῆς συνεργασίας μετὰ τοῦ ἔχθρου, ἡναγκασθεὶν ἡνὶ ἐπικαλεσθῶ τὰς ἔνόρκους μαρτυρίας ἀδιαβλήτων προσώπων, λόγῳ τῆς ἀναμφισθῆτος πατριωτικῆς των δρᾶσεων καὶ τῆς ἐξεχούστης θέσεως τὴν ὁποίαν κατεῖχον πάντοτε ἐν τῇ κοινωνίᾳ. Καλών ἔγνωρίζων τὰ πρόσωπα ταύτα τὸ εἶδος καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ἐπιδιώξεων καὶ τῶν ἀσχολίων μου κατὰ τὴν κατοχήν περιόδου. Συνοπτικά ἀποσπάσματα τῶν ἔνόρκων αὐτῶν μαρτυρίων τῶν θα μού ἐπιτραπῆ να παραβέσω. Ἰδού τὶ καταβέτει ἐνόρκως μεταξὺ τῶν ἄλλων διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθμὸν 9508 συμβολαίου τοῦ συμβολαιογράφου Αθηνῶν Γ. Δ. Θεοδωρακόπουλος, ὃ αἰείμνηστος Διευθυντής τῆς ἐφημερίδος «Ἐστία» Αχιλλέυς Κύρου:

«.... Ο Ιωάννης Διονυσίου Θεοδωρακόπουλος, βιομήχανος, μὲ ἐπεκφέθοδί λίγας ἡμέρας μετά τὴν εἰσόδου τῶν Γερμανῶν εἰς τὰς Αθήνας μαζὶ μὲ μερικούς ἀλλούς φίλους του εἰς τὸ Γραφεῖον τοῦ Ἐρεθίου Σταυρού, ὅπου ειργαζόμην, διὰ νὰ διμιλήσωμεν περὶ τῆς ἀναγ-

κῆς τῆς ὄργανωσεως τῆς ἔθνικῆς ἀντιστάσεως κατὰ τῶν κατακτητῶν. "Ἐκτοτε καὶ μέχρι τῆς ἀπελευθερώσεως διετηρήσαμεν δῦλον ἀφανίην μαζὶ του, ἡ ὁποία καὶ ἔγενετο δισκρών στενωτέρα ἐφόσον ἐνετείνετο ὁ ἄγων τῆς ἀντιστάσεως. Η ἀνάγκη τῆς εὔρεσεως καταφυγίων εἰς τὰς ποιαὶ οἱ ἐργαζόμενοι διὰ τὴν ἔθνικην ἀντιστάσιν νὰ δύνανται νὰ συνεδοιάσουν καὶ νὰ προκαλύψουν τὰς ὑπονοίας τῶν σύγρυπτων πάντοτε μυστικῶν πρακτώρων τῶν κατακτητῶν, μᾶς ἔκαμε νὰ χρησιμοποιούμενοι τακτικά, σχεδὸν καθημερινῶς, τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Ιωάννου. Θεοδωρακόπουλος ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ἐρμοῦ 118. Οὕτω δύναμαι νὰ ἔχω τὴν πλέον ἀμεσον ἀντίληψιν καὶ διὰ τὸν γρόπον τῆς ζωῆς καὶ διὰ τὴν ἀπαγχόλησιν τοῦ κ. Θεοδωρακόπουλου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς καὶ τὰ βεβαίωσα κατηγορηματικῶς, ὅτι ὁ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἡμέρας του ἔχρησιμοι εἰς τρεχαμάτα καὶ φροντίδας διὰ τὴν ὄργανωσην τῆς Εθνικῆς ἀντιστάσεως, τὴν ἔξειρεσιν χάρτου Σιάτικάς μυστικάς ἐφημερίδας, τὴν διανομὴν τῶν φύλλων των, τὴν διεξαγωγὴν ἐράνων διὰ τὴν εἰσίσχυσιν τῶν ἔθνικῶν ἀνταρτικῶν ὑμάδων, τὴν συνενόησιν μὲ διέχοντας πολιτικούς καὶ στρατιωτικούς παράγοντας. Παραμένων δὲ ἐπὶ ὡς εἰς τὸ Γραφεῖον τοῦ οὐδέποτε τὸν ἀντελήθητον διεξάγοντα μίαν συνενόησιν διὰ τὰς ἐμπορικὰς ή βιομηχανικὰς του ἔργασιας, σχεδὸν νεκρωθείσας τότε, ἀκόμη δὲ διλγίωρον, φυσικά, δι' οἰανδήποτε συνεργασίαν μὲ Γερμανούς ή Ιταλούς. Ἐπὶ πλέον δὲ γνωρίζω καλῶς διότι ἔγινε διάσιος διεξιγάγοντας σχετικάς συνενωήσεις, ὅτι ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος εἰδώδεις διὰ καθε ἔθνικήν κίνησιν ἀντιστάσεως. Τὴν ιδική μου παραλήσσει ἐνίσχυσιν συνεχῶς τὸν ἀείμνηστον θεοφάνη Κωνστ. Περίκον διὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς «Μεγάλης Ελλάδος» καθ' ὅλον τὸ ἔτος 1942.

Αὐτὸς ἔχρηματοδοτεῖ σχεδὸν ἀποκειμενικῶς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς ἔκδοσεως τοῦ «Ἐλληνικού Αἵματος» καὶ τῶν φύλλαδιών του. Αὐτὸς ἐνίσχυε τὴν «Μάχην» τῆς ἔθνικης δρᾶσεως καὶ τὰς ἄλλας μυστικάς ἐφημερίδας. Αὐτὸς προσέφερε διὰ τὸν ἔρανον πρὸς εἰσίσχυσιν τοῦ ἀνταρτικοῦ ἔθνικοῦ ἀγώνος. Τέλος, πρέπει νὰ τονίσω, ὅτι ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος ἡτοῦ φανατικῶτερος ἀπὸ ὅλους μας εἰς τὴν ἀγανάκτησιν καταπτῶν ποσά τοὺς κατακτητὰς καὶ διὰ τὸ διαρκῶς παρατρύνων ἡμάδα νὰ γράφωμεν μὲ λύσαντας ἐναντίον των εἰς τὸν μυστικὸν Τύπον. Συχνὰ ἡναγκαζόμεθα ἡμεῖς οἱ ἄλλοι νὰ κατευνάωμεν τὸν θυμόν του. Με αὐτὰ τὰ γεγονότα, πιστοποιηθέντα ἐξ ἀπολύτου προσωπικῆς ἀντιληψίας, δὲν ἡμπορώ παρὰ νὰ αἰσθάνωμαι βαθεῖαν ἀγανάκτησιν διὰ τὴν ἐπιχειρουμένην κατασκοφάντησιν του.

Ο τέως Διευθυντής τῆς Αστυνομίας Αθηνῶν κ. Αγγελος "Εβερτ εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθμὸν 9509 ἔνορκον βεβαίωσί του ἐνώπιον τοῦ ιδίου συμβολαιογράφου, κατέθεσε σύν τοις ἄλλοις καὶ τὰ ἔξης: «.... Ο Ιωάννης Θεοδωρακόπουλος, βιομήχανος, καθ' ὅλον τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἔχθρικης κατοχῆς ειργάσθη ἐντατικά διὰ τὴν ἔθνικην ἀντιστάσιν ἐναντίον τῶν κατακτητῶν. Αἱ καθημερινὰ του ἐπισκέψεις εἰς δημοσίας ὑπέλεπτον εἰς τὴν διανομὴν φύλλων τῶν μυστικῶν ἐφημερίδων καὶ εἰς τὴν συλλογὴν πληθωροφίων διὰ τὸ Συμμαχικόν Στρατηγείον καὶ τοὺς συντάκτας τοῦ παρανόμου Τύπου. "Έχω σαφῆ ἀντίληψιν, ὅτι εἰχε τελείως ἔγκαταλείψει τὴν ἔργασιαν του, διότι δέν ἦταν δυνατόν ἀνθρώπος εὐρισκόμενος τὸ μεγαλύτερον

Olympic

Ο ὄρχηγος τοῦ Ρεπουμπλικανού Κόμματος εἰς τὴν Γερουσίαν κ. Νόουλαντ κατὰ πρόσφατον συνάντησίν του μὲ τὸν κ. Ιωάννη Θεοδωρακόπουλον.

μέρος τών πρωτιών ώρων είς συνεχή κίνησιν είς 'Αστυνομίας, 'Υπουργεία κλπ., πρός διανομήν φυλαδίων και έντυπων, νά διευθυνη έμποροβιομηχανικήν έπιχειρησιν, ή δύοις μόνον διά προσωπικής έπιδιλλεψεως και πατασχολήσεως είναι δυνατόν νά αποδώσῃ. 'Επειδή μού έκαμεν έντυπωσιν ή άρρος έμφαντις και διαφήμισις νέων μαρκών κουβαριστών, ήρωτησα μίαν ήμέραν τόν κ. Θεοδωρακόπουλον πού ώφειλετο αύτό το γεγονός και άνθιγεται, και ένθυμούμασι, διό μού άπήντησεν, διό δέν τόν ένδιασέρει ή έργασιον του, διότι τώρα έχουμε δύοι ήποχρέωσιν νά κυττάξωμεν τήν 'Ελλάδα και δταν άπειδευθερωθούμε τότε θά ξανακυττάξουμε τίς κουβαρίστρες. Διά τόν κ. Θεοδωρακόπουλον είχον πάντοτε πληροφορίας, διό έξωδευεν έκ τής περιουσίας του διά τήν έθνικήν προσπάθειας και διό είχεν έγκατασταθείσει τήν έργασίαν του. Καθ' δλην τήν διάρκειαν τού Δεκεμβριανού κινήματος εύρισκετο καθημερινώς είς τό γραφείον μου, παρακολουθών τήν έξελιξην τών έπιχειρήσεων και ένεργων διά τήν ταξείδιαν άπειδευθερωσιν τής περιοχής ένθα τό έργοστασίον του. Δυστυχώς δέν έπειτες τελικώς τήν διάσωσίν του, διότι οι κομμουνισταί γινορίζοντες άσφαλως τήν έθνικήν του δράσιν, τό έπυρπόλησαν τήν ήμέραν τών, Χριστουγέννων ήν τόν έκδικθούν. 'Η καταστροφή τού έργοστασίου αύτού έπροξένησε τότε σημαντικήν αίσθησιν είς δλον τόν κόσμον, λόγω τής έθνικής δράσεως τού ίδικτην του.

Είς τήν ύπ' άριθμόν έξ αλλού 9510 ένορκον βεβαίωσιν τού δημοσιογράφου κ. Κωνστ. Βοβολίνη, έκ τών διευθυντών τού «Ελληνικού Αίματος», αναφέρονται τά άκολουθα:

«...Ο 'Ιωάννης Θεοδωρακόπουλος, έκ τής περιουσίας του έξεδωσε τάς έφημερίδας *'Μεγάλη Έλλάς* και *'Μάχη'* τής ΠΕΑΝ, τάς έχρηματούδει τέλος δέ μέχρι τής έκτελέσεως υπό τών Γερμανών τού έκδότου των Κωνστ. Περίκον. Τόν 'Ιουνίου τού 1942 διά χρημάτων τού κ. Θεοδωρακόπουλον και δι' δέν παρ' αύτού ένεργουμένων έξεδωσεν τήν έφημερίδα *'Ελληνικό Αίματος*. 'Ο κ. Θεοδωρακόπουλος άνελαβε τήν έργανων διά τήν συγκρότησιν *'Εθνικοφρόνων* άνταρτικών διάδων (Ψαρρού, Ζέρβα κλπ.) διάθετων συνεχής έκ τής Ιδίας του περιουσίας τεράστια ποσού. 'Ο κ. Θεοδωρακόπουλος έχρηματοποιήθη υπό τής διάδοσος 'Ιωάν. Τοιγάντε ως πληροφοριοδότης τών δελτίων μεταδιδούμενών υπό τού πού ιποφαινούμενο, ως συνδέσμου τού Τσιγάντε μέχρι τής υπό τών *'Ιταλών* έκτελέσεως του. 'Ο κ. Θεοδωρακόπουλος συνειργάθη είς τήν διάδοσα τών έν *'Αθηναίς* λειτουργούντων συμμαχικών άσυρμάτων τού Βρετανικού Στρατηγείου τής Μέσης Ανατολής, τήν έκπρωσωπουμένην υπό τού κ. Φωτ. Φωτιάδη. 'Ο κ. Θεοδωρακόπουλος συνειργάθη μετά τής διάδοσος σαμποτέρ τού κ. Τάκη Προβατούπουλον παρέκον δι' έμοιυ πολυτίμους ύπρεσίας. Κέντρον δλων τών ως άνω ένεργειών ήτο τό γραφείον τού κ. I. Θεοδωρακόπουλον έπι τής δδού *'Ερμού* 118, δέπεραν ζωράν κίνησιν έκδοτών μυτοκού *Τύπου*, άξιωματικών πρός άνωχρησην είς τάς άνταρτικάς διάδων, πρακτόρων τών Συμμάχων, άσυρματιούν, σαμποτέρ κλπ. Νά απευθύνωνται σήμερον κατηγορία περί οικονομικής συνεργασίας μετά τών Γερμανών είς τον κ. Θεοδωρακόπουλον είνε συκοφαντικόν και έγκληματικόν. 'Επειδή έρεθη είς άνθρωπον νά διακινδυνεύστη τήν ζωήν του έπι 3 ½ έτη και νά διαθέσῃ και τήν περιουσίαν του είς πραγματικήν έθνικήν προσπάθειαν, νά δέλουν νά τόν χαρακτηρίσουν ως ώφελθεντά δέν άποδεικνεται μέ αύτού τίποτε άλλο άπό τό διό πρέπει νά άδιαφορή κανείς πάντοτε διά τόν Τόπον αυτόν. 'Αν δχι τούλαχιστον δι' αλλού τί, άλλα διά νά τυγχάνη προστασίας, θά έπρεπε νά είνε φίλος τών Βουλγάρων και προμηθευτής τών Γερμανών. 'Έκτος τόν πολιτικού λόγοι επίβαλλουν νά χαρακτηρισθούν Σοσίλογοι οι έθνικώς κατά τήν κατοχήν δράσαντες. Τέλος, δέν έχω παρά νά τονίσω, διό γινωρίζων τόν κ. Θεοδωρακόπουλον και τήν έκτασιν τής πρωτοεμπορίκης του έπιχειρήσεως άπό πολλών έτών, δύναμαι νά βεβαίωσα, δέπεραν οι σήμερον δέν τού πάρεινεν ούτε τό 20% τής πρωτοεμπορίκης περιουσίας του.

Καὶ δικηγόρος καὶ πρών *'Υπουργός* τών Οικονομικών κ. Μιχ. Πεσμαζόγλου είς τήν ύπ' άριθ. 9574 ένορκον βεβαίωσίν του λέγει οτι:

«Αι έπανειλμέναι συνεργασίαι άς είχομεν υπό τήν προεδρίαν τού Μακαριωτάτου, μού έδωσαν τήν εύκαιριαν νά έκτιμήσως τάς υγείες άρχας άπό τάς όποιας ένεπνευτό δ. κ. Θεοδωρακόπουλος και δέν έχω καμιάν άμφιδολίαν, διό είς ούδεμίαν πράξιν συνεργασίας μετά τού έρθου ποτε προέδρη, ούτε ένήργησον οιονδήποτε έμπορίουν κατά τήν διάρκειαν τής κατοχής. Ούδε άλλωστε είχε τόν πρός τού άπαταιουμενον υλικών χρόνων διότι διόλοχρον τήν ήμέραν του είχεν άφιερώσει είς έργα φιλανθρωπίας και πατριωτικής δράσεως. 'Έκτος

τών συσσιτίων τού 'Αγιου Διονυσίου ό Μακαριώτατος τού άνεθεσε και τόν έρανον διά τήν περίθαλψιν τών έξ αιγάπτου άποκεκλεισμένων φοιτητών, διά τούς όποιους έπετυχε σημαντικήν έκ μέρους διαφόρων φιλανθρώπων ένισχυσιν. Σημαντικήν ώστατος συνδρομήν παρέσχε κατά τήν περίθαλψιν 10.000 περίπου Πειραιωτών, οι άποιοι έγκατείλεισαν τόν Πειραιά κατά τήν βομβαρδίσιμόν τού 'Ιανουαρίου 1944, τήν περίθαλψιν τών όποιων είχεν άναλαδει τό Διοικητικόν Συμβούλιον τών Συνοικίας τού 'Αγιου Διονυσίου. 'Έχω μαζί του τοιαύτην στενήν συνεργασίαν καθ' άλην τήν περίοδον τής κατοχής, έχω τήν άπολυτον γνώμην, διό δχι μόνον ούδεν κέρδος έπραγματοποιήσει είς έμπορικών έργασιων καθ' άλην τήν διάρκειαν τής κατοχής, άλλ, είχε τελείως έγκατασταθεί τήν έργασίαν του, άφοισιαθεί είς τά δάν έργα. 'Επίσης οφείλω νά τονίσω, διό έδοθη ιχηματικώς και κάθη έθνικήν προσπάθειαν, και συγκεκριμένως είς τήν άποστολήν άξιωματικών είς τά άνταρτικά σώματα, είς τήν χρηματοδότηριν άξιωματικών άναχωρούντων διά τήν Μέσην Ανατολήν, είς τήν οικογονικήν ένισχυσιν τών οίκογενειών τών φυλακιζούμενων πατριωτών και άλλας.

Τάυτα καταθέτουν διά τάς άσφαλιάς και τάς έπιδιωξεις μου κατά τήν περίοδον τής κατοχής έγκριτοι συμπολίται και έξεχοντες παράγοντες τού έθνικον άπελευθερωτικού άγνωστος. 'Επειτα από τόσα έτη δέν δύναμαι έπακριβώς νά ένθυμημωθώ ούτε τό ύψος τής ήλικης πρός τούς άγωνιζομένους πατριώτας άφωγης μου, ούτε και τά πρόσωπα άτινα την βοηθείαν μου αύτην συνήθως έλαμβανον. Πάντως δύναμαι νά βεβαιώσω κατά τόν πλέον κατηγορηματικού τρόπου, διό τά χρήματα τά άποιοι ούτε κατά τήν Κατονήν διέθεσα δέν προηρχοντο ούτε από τήν έμπορικην ούτε από τήν βιομηχανικήν μου δραστηριότητα, άλλα άπο τήν έκποισην μεγάλων προπολεμικών *'στόκων* τάς όποιας υπέρχον είς τό άργον έργοστασίον μου. 'Ο Διευθυντής τής *'Ελευθερίας* κ. Π. Κόκκας, θά ένθυμηται, άσφαλως, τά 26 έκαπομμύρια δραχμών τά άποια είς τήν οικίαν μου πασπολέσθε διά νά διαθέση έπειτα τού έθνικον άγνωστος, δημοσιεύει καί οι κ. Ζαλοκάστας και κ. Κύρου θά ένθυμημούνται τόν τρόπον με τό άποιον άνέπτυσσα τήν δραστηριότητά μου είς τά πλαίσια τής μεγάλης προσπαθείας διά τήν έθνικήν άπελευθέρωσιν. 'Επι εύκαιριας σημειώνω, διότι διά τής οργάνωσέως πληροφοριών, τός όποιας οφείλεται δ. κ. Δ. Συπρωπούλος και ητης ουδεμίαν σχέσιν είχε με τήν *'Ιντελεκτζενς Σέρβις*, έπειτα κατά τήν έπονην έκεινην τάς συμμαχικάς στρατιωτικάς άρχας τής αιγάπτου όπως δεχθούν και παραλάβουν τόν τόπον. Πατανδρέου, τόν έποιον άτέρα γραγκαλή έπειτα τής έποιον άτέρα Μάργης, όπου έκρυψετο τόν Απρίλιον τού 1944 ό κ. Γεωργίος Παπανδρέου, τόν παρέλαβον μετά τού φίλου του κ. Βασιλειάδη και τού άειμνηστου Λ. Πηγατόγλου και τόν μετέφερα έκτος τών Αθηνών, άφου διηλθούν άσφαλδης μακρών γερμανικών μπλόκων. Μετ' άλλης ήμέρας ήγγέλλετο έκ τά Κάιρου, δημοσιεύεις είς τήν προεδρίαν τής *'Ελευθερίας* έπανόδην Βασιλέως.

Τών προσπαθειών μου αύτων και τής έν γένει πατριωτικής μου δραστηριότητος κατά τήν κατοχήν άνταυοινή ήτο ή πυρπόλησης και ή άνατιναξίς τού έπι τής δδού *'Ερμού* 118 τετραρόφου έργοστασίου μου, κατά τόν μοιραίον Δεκέμβριον τού 1944 ως και ή έκοληωσείσα πρέθεσης κατά τής έθνικής μου ύποληψεως διά τής Κεντρικής Εφορίας Αθηνών, ητης μού προσήψει τήν κατηγορίαν τού πλουτηστούς έπι τήν κατοχής.

Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΦΟΡΟΔΙΑΦΥΓΗΣ

Μή δυνάμενος νά ισορροπήσω τά αισθηματά μου, έκ τής τοιαύτης καταστάσεως, ητης είς βάρος μου είχε δημιουργηθή, και έχων άπολεση πλέον τό μεγίστον μέρος τής περιουσίας μου, ήγαγκάσθην νά έκποτισμένη με τήν μεταφοράν είς αιγάπτουν τών πολιτικών έπων γερμανικών άνθρωπων ήρνετο νά παραλάβη (τήν έποχή έκεινην οι κ. κ. Κ. Τσαλδάρης και Γ. Παπανδρέου δέν έθεσαν ζητημα έπανόδην Βασιλέως). 'Εκ τής κλινικής Μεταξά έπι τής δδού Μάργης, όπου έκρυψετο τόν Απρίλιον τού 1944 ό κ. Γεωργίος Παπανδρέου, τόν παρέλαβον μετά τού φίλου του κ. Βασιλειάδη και τού άειμνηστου Λ. Πηγατόγλου και τόν μετέφερα έκτος τών Αθηνών, άφου διηλθούν άσφαλδης μακρών γερμανικών μπλόκων. Μετ' άλλης ήμέρας ήγγέλλετο έκ τά Κάιρου, δημοσιεύεις είς τήν προεδρίαν τής *'Ελευθερίας* έπανόδην Βασιλέως.

Άπο τού σημείου τούτου τής έπιστολής μου, είσερχομαι είς τήν έξιστόρησιν πλέον προσφάτων γεγονότων, άτινα θά βοηθήσουν είς τό νά σχηματισθή μία όρθη γνώμη σχετικών μέτο τό είδος, τούς σκοπούς και τάς έπιδιωξεις είς τού δημιουργηθέντος προσφάτως νέου θορύβου είς τό δράσαντας έπατον μέρος μου είς τήν Βουλήν και είς τόν Τύπον.

Έγκατασταθείς είς τάς *'Ηνωμένας Πολιτείας*, μετά τήν άναχωρ-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικός Διευθυντής έν συνεταιρισμῷ μέ τούς κ. κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας έν *'Ιαπωνία* τών κυριωτέρων Βρετανικών και *'Αμερικανικών* άσφαλιστικών έταιρειών σοβαρών έλληνικών έφοπλιστικών Οίκων, τών έταιρειών *BEN LINE*, *ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ*, *ΡΑΔΑΡ*, και ήχοβολιστικών μηχανημάτων, γυροσκοπικών πυξίδων και αύτομάτων πηδαλίων *S. G BROWN*. Ειδικοί συμφέροντες όροι διά τάς άσφαλισεις άλλων τών κινδύνων ναυπηγήσεων με μεγάλας ξένας άσφαλιστικάς έταιρειάς.

Προσφέρονται αι οίκονομικώτεραι και αποδοτικώτεραι πράκτορειακαί προσωπικαί ύπηρεσιαί πρός τούς έλληνας έφοπλιστάς. Πλήρης παροχή πάσης φύσεως πληροφοριών και ύπηρεσιών διά τάς έπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικών μηχανημάτων ήλεκτροροπαραγωγού συστήματος, ήλεκτρονικών τοιούτων και έργαλειων ναυσιπλοΐας, κατασκευής τών πλέον γνωστών παγκοσμίων Οίκων.

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 411

THLGER. GRECIAN-YOKOHAMA

σίν μου ἐξ Ἑλλάδος, είχον τὴν τύχην αἱ νέεαι ἐπιχειρηματικαὶ προσπάθειαι μου νὰ σημειώσουν μίαν ἀλματώδη πρόσδοσην. Ἐντὸς δύο μόνον ἑταῖρων τὸ νεοσύστατον γραφείον μου είχεν ύπό τὴν διαχείρισιν του 10 πλοιαὶ μὲ ἐτησίας εἰσπράξεις ναύλων ἄνω τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐξ Ἑλλάδος είχον πολλάς καὶ συνεχεῖς ὁχλήσεις διὰ τὴν μετεπαστικήν τοῦ ἐργοστασίου μου, τὸ ὅπιον δεν ἡδύνωτο νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωγισμὸν τῶν ἄλλων ἐργοστασιών. Δὲν ἔδιαφερόμην, ὅμως, πλέον διὰ τὴν τύχην του. Ἡ ἐπανασύνθεσίς μου ἐπιχειρηματικῶς μὲ τὴν Ἑλλάδα ἦτο θέμα τὸ ὅπιον δὲν ἡδυναμῆν νὰ ἀντιμετωπίσω, τοὐλάχιστον τότε, ἐπειτα ἀπό τόσας καὶ τόσας πικρίας καὶ δοκιμασίας. Ἔγραψα κατόπιν τούτου εἰς τὸν διαχειριστήν τοῦ ἐργοστασίου μου ἐπὶ λέξει: Πάρτο καὶ κάκε το ὅτι θελεις. Δὲν μὲ ἐνδιάφερει πλέον. Ἐνα μόνον δρόν θέτω, νὰ μην ἔχῃ τὸ ὄνομά μου σύδεμια σχέσιν μὲ τὴν ἐπιχειρίσιον αὐτήν.

Θά πρέπει νὰ διευκρινήσω, στὶ τὴν παραχώρησιν τοῦ ἑργοστασίου μου τὴν ἀπεφάσιστο διὰ νὰ ἀποκαταστήσω οἰκονομικῶς ἀφ' ἐνὸς συγ- γενικοῦ μου πρόσωπου, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ περιφρουρήσω τὴν ἐπιχειρ- ματικήν μου ἔντιμότητα ἀφ' ἑτέρου, ἀπὸ ἐνδέχομενην δυσφήμησιν εἰς τοὺς ἐν Ἀμερικῇ οἰκονομικούς κύκλους. Μίαν τοιαύτην δυσφήμησιν ἡδυνάμην νὰ τὴν προβλέψω, ἐφόσον ἀτασθαλίαι εἰς τὴν διαχειρίσιτον ἑργοστασίου μου δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀποκλειώνωται. Δυστυχώς αὐτὸ- τὸ ὅπερον τόσον καλῶς προειδούν καὶ τόσον πολὺ ἐφοδήθην ἔχοντες. Λέν- ένδραδύνοντας νὰ φθάσουν εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην αἱ πρώται πληροφορίαι διὰ τὴν ὄθλιαν οἰκονομικην κατάστασιν τοῦ ἑργοστασίου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἔντονον δυσφήμησιν τὴν ὅποιαν ὑφίστατο τὸ ὄνομά μου. Οὕτως καὶ κατόπιν τεοσάρων καὶ ἡμίσεος ἐτῶν ἀπουσίας, ἐπέστρεψα εἰς Ἀθῆνας ἀποφασισμένος ὅπως, πάσῃ θυσίᾳ, διαιλύσω ἡ πωλήσω τὴν τόσον παθητικὴν πλέον δι' ἐμὲ ἐπιχειρίσιν. Ἀτυχός, ὅμως, δὲν ἴστη- δυνατὴ οὔτε δωρεά, οὔτε παραχώρησις, οὔτε πώλησις τοῦ ἑργοστα- σίου μου. Τὰ φορολογικά βάρον καὶ τὰ λοιπὰ κρέαν ἥπατα μεγαλύτερα τοῦ ἐνεργητικοῦ. Ἐπὶ πλέον ὑφίστατο ἐν σοδαρὸν ζῆτημα τὸ ὅποιον δὲν ἡδυνάμην νὰ παρίδω, τὸ ζῆτημα τοῦ ἑργατούπαλληλικοῦ πρω- ποικοῦ. Ἀνθρώπους ἐργασθέντας πλήσιον μου φιλοτίμως καὶ ἀποδο- τικῶς ἐπὶ 15 καὶ πλέον ἔτη, δὲν εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ τοὺς πετάξω ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην εἰς τοὺς δρόμους. Τότε ἀπεφάσ- σα καὶ εταξία νέαν προθεσμίαν εἰς τὸν διαχειρίστην διὰ τὴν ἐπ' ὄν- ματι τοῦ ἀνάληψιν τῆς ὅλης ἐπιχειρήσεως, χωρὶς νὰ ζητῶ οὐδὲν ἀπο- λύτως ἀντάλλαγμα.

Ἐπιστρέφων μετὰ δεκαήμερον εἰς Ἀμερικὴν ἀνέμενον τὰς σχετικὰς ἔξειδης τῆς ὅλης ὑπόθεσεώς διὰ τὰς ὄποιας, ὅμως, οὐδεμία σχετική πληροφορία ἔθενε οὐδὲν τοῦτο καὶ οὐδὲν ἔγεντο. Αἱ πολλαὶ ὑποσχέσεις περὶ ταχείας ἐκκαθαρίσεως τῶν διαιρών μετά τῆς Ἔφορίας διὰ νὰ πραγματοποιθῇ καὶ ή μεταβιβάσις, ἐμείναν ὑποσχέσεις, ἐνώ οὐδὲν ἔνα μοναδεπτὸν καθ' ὅλον τὸ χρονικὸν διάστημα εἴκον εἰσόπραξει ἐκ τῆς κινήσεως τοῦ ἔργουστασίου μου. Ἀντιθέτως, παρέστη ἀνάγκη νὰ πωληθῇ οἰκόπεδον μου εἰς τὸ Ψυχικόν, τὰ ἔξ αυτοῦ δὲ χρήματα νὰ διατεθούν διὰ τὸ ἔργουστάσιον. ΟΣΑΥΤΟΣ 8.000 ΟΜΟΛΟΓΗΜΑ ΑΙΔΙΑΣ 14.500 ΛΙΡΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΓΟΓΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ ΤΑΣ ΟΠΟΙΑΣ ΗΓΟΡΑΣΑ ΔΙΑ ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΩ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ ΤΗΣ ΤΟΤΕ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, ΠΑΡΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΥ ΜΟΥ, ΕΞΕΠΟΙΗΘΗΣΑΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΦΑΓΩΘΗΣΑΝ ΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ.

'Η υπόμονή μου είχε πλέον έξαντληθη. Την δην 'Ιανουαρίου 1955, έφθασα εις 'Αθήνας, αποφασισμένος όπως καθ' οιονδήποτε τρόπον έκποισσα η διαδιώσα ση συγχρεευσώνa ή, και ένανάγκη, πυρπολήσω την πόσον αύτούν εύτην ἐπιχείρισην. Φῆμαι με ανησυχητικαί είχον φθάσει την ἐποχήν έκεινην εις την Νέαν 'Υδρην, αἱ ὀποῖαι αἱ ἀνέφερον μετεξύ τῶν ἄλλων διὰ γραμμάτια ἀποδοχῆς μου διαμαρτυρθέντα, διὰ θορυβώδεις συγκεντρώσεις τῶν διαφόρων προμηθευτῶν ζητούντων τὰ χρήματα τῶν καὶ διὰ τὴν καθυστέρων ἀκόμη τῶν ἀποδοχῶν τοῦ προσωπικοῦ. Δι' εναὶ ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον μὲ εἰκοσάδα ηδη πλοίων ὑπὸ τὴν διασειρίστιν του καὶ μὲ πρόγραμμα παραγγελιῶν νεοτεύκτων πλοίων ἄνω τῶν 50 ἱκατομμυοίων δολαρίων, μὲ τεραπτίσια πιστωσίες ἀπὸ Τραπέζας, εἰς ταριχίας πετρελαίων καὶ ναυπηγεία, η πίστις ἀποτελεῖ τὸ 100 % τῆς ἐπιτυχίας καὶ τῆς πρόσδου του. Πώς ητο δυνατόν, λοιπόν, τοιάυτα πρόγραμματα νὰ γίνωνται εἰς 'Αθήνας καὶ νὰ τὸ ἀνέχωμαι; Πώς ητο δυνατόν νὰ διακινηθεύσω τὴν ἐπιχειρησιατικὴν μου ἐντιμότητα εἰς τὸ ἐπεισοδικὸν, δι' ἐν παθητικὸν ἔργοστάσιον, τοῦ ὀποίου η ἀξία ήτο κατωτέρω ἐν συνόλῳ τῶν ἑτησίων δωρεῶν. Τὰς ὀποίας προσεσφερον διὰ φιλανθρωπικοὺς σκοπούς; Εἰνε, κατόπιν τουτοῦ, λογικῶς παραδεκτὸν πιστεύσῃ καλῆς πίστεως ἀνθρώπους, ὅτι είχον γνωσῖν η οἰσινδήποτε ὄντεμιν εἰς ὃ τι ἔγενετο εἰς τὸ ἐν 'Αθήναις ἔργοστάσιον μου:

Εύθυνς ως έφθασα εις τάς 'Αθήνας τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1955 ἐξῆτη σα νὰ συναντήσω τὸν κυριότερον ἀνταγωνιστὴν τοῦ ἑργοστασίου, τὸν κ. Μουζάκην. Είχον πληροφορθῆ τάς μεγάλας προσόδους του, ἐγνώριζον καλῶς τὴν δραστηριότηταν του καὶ είχον ἀποφασίσει, πάστη θυσίαν νὰ τοῦ παραχωρήσω τὸ ἑργοστάσιον. 'Αποχώρησα, ὅμως, δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ἐπικοινωνήσω μαζί του. Μού είπον, ὅτι εύρισκετο εἰς τὴν Γαλλίαν. 'Εξήγησε τότε εἰς τὸ ἀντιπρόσωπον του διὰ ποιὸν λόγον ἥλθε εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ διατί ἀκριβῶς ἥθελα νὰ συναντήσω τὸν κ. Μουζάκην. Κατόπιν τούτου εἰδοποιήθη ὁ κ. Μουζάκης καὶ τὴν 15ην Ἰανουαρίου ἐπέστρεψεν εἰς 'Αθήνας ὅπου ἔπειτα ἀπὸ συντομον διαπραγμάτευσιν ὑπεγράφη τὸ συμφωνητικὸν διά του ὀποίου οὐτος ἀνελάμβανε τὸ ἑργοστάσιον μὲ ἀνάλογοιν κερδῶν, ἔχων ὑπῆρχον, 30 % δι., ἐμὲ 70 % δι', ἔκεινον καὶ μὲ ὑπόλογισμὸν τοῦ ιδιοκού μου ἐνεργητικού διπλασίου τοῦ ιδιοκού του. 'Ἐπὶ μίσαν εἰκοσαετίαν ἀνελάμβανεν ἐξ ὅλου ὁ κ. Μουζάκης τὴν διεύθυνσιν του ἑργοστασίου. 'Η εἰδίσης τῆς οὐσιαστικῆς ἐκχώριεσσος τῆς ἐπιχειρήσεως μου είς τὸν κ. Μουζάκην, ἐπεσεν ως κεραυνος εἰς τους μέχρι στιγμῆς διευθύνοντας αὐτὴν. Δεν ἤδυναντο νὰ πιστεύουσαν εἰς τὰ μάτια των, ὅταν εἶδον νὰ τοὺς ἐπισκέπτωμαι συνοδεύομενος ὑπὸ τοῦ κ. Μουζάκη καὶ νὰ τοὺς ἀναγγέλλω τὴν ἐπελθόντων συγγνώμενοι.

Τακτοποιήσας ούτω τά πράγματα, ἐπέστρεψα πανευτυχής εἰς τὴν ἔργασίαν μου εἰς Νέαν Ύόρκην, ὅπαν ἐπληροφορήθην μετ' ὀλίγον, ὅτι εἰς τὴν οἰκίαν ἄγνωστου εἰς ἐμὲ ὑπαλλήλου τοῦ λογιστηρίου τοῦ ἑρ-
γοστασίου, σώτις, εἶχε προσθήθη κατὰ τὸ 1950 — 51, ἀνευρέθησαν
στοιχεῖα, ἐνδικυνόντα τὴν ὑπαξίεν διπλῶν λογιστικῶν βιβλίων.

Έγω προσωπικώς ούδεμίαν γνώσιν ή πείραν είχον περί τών φορολογικών νόμων, οἵτινες μεταπολεμικώς έφημούσθησαν είς τὴν Ἑλλάδα. Οὐδέποτε πρὸ τοῦ πολέουν είχον ἐστω καὶ μιαν διαφορὰν μὲ τὴν Ἔφορίαν. Μοῦ ητο ἀδύνατον κατὰ συνέπειαν νὰ ἐννοήων τὶ συμφέρον ύπηρχεν εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἔργοστασίου νὰ διοικινδυνεύῃ τὸ πάντα διὰ πωλήσεις ἄνευ τιμολογίου τόσον μικρού ποσοστού, διότι αύται μόνον ἀσήμαντον ποσοστὸν τῶν πωλήσεων ἀντεπροσώπευσον. Δὲν, ἡδυνάμων ηδιαὶ νὰ παραβαίνουν τοὺς νόμους τοῦ Κράτους, χωρὶς οὐδὲν οὐσιαστικὸν συμφέρον νὰ ἔχουν ἐκ τῆς παραβιάσεως αὐτῆς. Μῆπως, διηρωτώμην, διὰ τῆς ἐνεργείας αὐτῆς θὰ ἀπεφύγετο ἡ συγχώνευσις ἡπική θα τοὺς ύστερει τὴν χουστότοκον ὥριμα, έχεστο πο τὸ σκάνδαλον αὐτὸν; Καὶ ἐὰν πράγματι ἐτήρουν διπλὰ βιδίλια δισταὶ νὸν τὰ φυλάττουν εἰς τὴν οἰκίαν ωνεπορθλόφεντος ὑπαλλήλου καὶ οὐχὶ εἰς τὴν οἰκίαν ἐνὸς ἐξ ἑκείνων, οἵτινες ἐπὶ 15ετίαν είχον ἀποδεῖξει τὴν πιστὸν τὴν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν;

Ο κ. Μουζάκης ἡρώτησε τὸν πληρεξούσιον μου τὴν ἐπομένην τῆς ἀναχωρήσεώς μου εἰς τὴν Ἀυερικήν μῆπως ύπηρχεν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν τὶ τὸ μὴ νόμιμον. Ἐλαβε δὲ τὴν ἀπάντησιν, ὅτι τὰ πάντα ἥσον εἰναι πλήρει ταξεῖ. Ἡ Ἔφορια, βεβαίως, δικαίως ἀντεμετωπίσει τὸ ὅλον ζῆτημα κατὰ τὰς ἐπιταγας τοῦ νόμου. Διὰ τούτο καὶ προσεφέρθην νὰ καταβάλω τὸ καταλογισθὲν ποσον, τὸ ὅποιον ὑπέρεβαινε τὴν ἀξίου τοῦ ἔργοστασίου καὶ νὰ τὸ καταβάλω μάλιστα εἰς συνάλλαγμα. Οταν δὲ τὸ θέρος τοῦ 1955 εὐρέθην δι' ὀλίγον χρόνον εἰς τὰς Ἀθήνας οἱ ἀρμόδιοι ἀνεγγνώρισαν, ὅτι τὸ κυριώτερον θύμα τῆς θλιβερᾶς αυτῆς ὑποθέσεως ἦμην ἕγω.

Η ΕΝ ΑΜΕΡΙΚΗ ΔΡΑΣΙΣ ΜΟΥ

Θά τελείωσα την άρκετά μακροσκελή αυτὴν ἐπιστολὴν μου ἢτις διφωτίζει τὰς κυριωτέρας φάσεις τοῦ δημοσίου βίου μου, καὶ μὲν ἀκόμη πρόσυτοις κεφαλίαιον τὸ ὄπιον θὰ παρεκάλουν νὰ μηθεωρηθῇ ὡς προσπάθεια προσωπικῆς μου προβολῆς καὶ αὐτοδιαφύσεως. Ἔγώ δὲν θὰ εὐχαριστήσω τὸν «συνκοφάντην» ως ἔκαμεν ὁ μεγάλος δικαϊος τῆτορ τῆς ἀρχαιότητος Λασίας, διότι του παρέσχε τὴν ἀφορμὴν δημοσίους ὑπέρ τὸν ἑαυτοῦ του (τοῦ πελάτου του) νὰ ὄμιλησῃ, διότι πιστεύω, ὅτι ύπο οἰασδήποτε συνθήκας καὶ καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἡ περιαυτοδογία είνει περιαιτολογία.

Είμαι, ομως, υποχρεωμένος να προχωρησώ, άφου, ως προηγουμένως έδηλωσα, βέτω τὴν ἐν γένει πολιτείαν μου ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Κοινῆς Γνώμης τῆς Πατρίδος μου.

Έγκατασταθείς εις τὴν Ἀμερικὴν καὶ εύδοκιμήσας ἐκεὶ ἐπιχειρηματικώς, δὲν ἐπέτρεψα εἰς τὸν ἑαυτὸν μου, οὐτε διὰ μίαν φοράν, νὰ λησμονήσῃ τὴν Πατρίδα καὶ τὰς τόσας καὶ τόσας ἀνάγκας τῆς. Πρῶτοι ἐστέύδομεν καὶ σπεύδομεν εἰς πατανά πρόσκλησην διὰ νὰ βοηθησμεν εἴτε θηικώς εἴτε ὑλικώς κάποιον ὑπέρ τῆς Ἑλλάδος σκοπὸν. Ἀλλὰ καὶ πρωτόδουλον δραστηριότατη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς συνεχῶς ἀνεπτύξαμεν. Δέν ἐδιστάσμεν ἔνυπογράφως νὰ κυλοφορησωμεν ὑπόμνημά μας περὶ τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ηῆτις θὰ δύναντο νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς μέσον ἀμύνης κατὰ τῶν ἄγγελικῶν πιεσεων. Καὶ εἰνε γνωστὸν πόσον τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον ἐξαρτᾶται πάντοτε κατὰ ἔνα μεγάλο ποσοστὸν ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν χρηματαγοράν. Ἐν τούτοις, διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, Ἰωσᾶ διὰ χιλιοστη,

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"

τὸ ἐπαγγελματικὸν συμφέρον τὸ ἔθεσα εἰς δευτέραν μοῖραν πρὸ τοῦ ἔθνικοῦ συμφέροντος. Πιστεύομεν, ὅτι χάρις εἰς τὴν ίδικην μας πρωτοβουλίαν, ἐπίσης, ἐπειτέχνη ἡ ἀσφάλισις τοῦ κυρίου ὄγκου τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τῶν ὑπέρτερούντων ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ἔξας σηματίας. Πιστεύομεν, ἐπίσης, ὅτι ἡ ἔντονος κοινωνικὴ μας δραστηριότης, τὴν ὁποίαν ἀναπτύσσομεν εἰς τὴν Ἀμερικήν, διὰ τὸ καλὸν τῆς Πατρίδος, κυρίως, ὑπήρχεν ὥφελος μας εἰς αὐτήν. Ἐχουν δὲ αἱ σχέσεις μας αὐταὶ τοιαύτην ἔκτασιν καὶ τοιαύτην σημασίαν, ὥστε ὅτε δὲ ὁ ὄγκιπρωσώπος τῶν Ἡματένων Πολιτειῶν εἰς τὸν Η.Ε. κ. Κάμποτ Λότζ παρέθεσε γεγύενα εἰς τὸν "Ελληναν Πρωθυπουργὸν ὃ μόνος "Ελλην πορεκεκλημένος ἦνον ἐνώπιον 10 μάνων συνδιαιτωμάνων.

προσεκτικήνες πράσινες εγώ, μεταξύ των μονών συναντήσεων.
Αύτή, κύριε Διευθυντά, είναι ή δράσης μου κατά την κατοχήν και
μετά την ἀπελευθέρωσιν. Αύτη, ἐπίσης, είναι ή ἀλήθεια διὰ τὴν ἐπιχει-
ρηματικήν δραστηριότητά μου εἰς τὴν Ἀμερικήν, καὶ διὰ τάς σχέσεις
τάς ὅποιας ἔτηρουν μετά τῆς ἀτυχοῦς πολαισάς ἐπιχειρήσεώς μου ἐν
Ἐλλάδι.

Πιστεύω, ότι ώς βασικὸν καθῆκον ἐπεβάλλετο εἰς ἐμὲ νὰ ἐμφανίσω τὰ κατ' ἔμ' ἐνώπιον τῆς Κοινῆς Γνώμης τῆς Πατούδος μου, τὴν Ζικαίαν καὶ ἀνέπορεάστον κοίσιγν τὰς ὄποιας ἔξαιτούμαι.

Εύχαριστών διὰ τὴν φιλοξενίαν
Διατελώ μετὰ τιμῆς
Ι. Α. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Υόρκη, Απρίλιος 1957

ΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΟΛΗΝ:

Εις σχόλια εύμενεστατα ήτέρ του ήποστάντος τὴν ἄδικον ἐπίθεσιν κ. Ἡ Θεοδωρακοπούλου, προέβησαν όλαι σχεδὸν αἱ ἡμερήσιαι ἐφημερίδες τῆς Πρωτευούσης.

·Η «Καθημερινή»:

Εἰς βάρος ἐνὸς ἑφοπλιστού· ἔκ τῶν ἔγκατεστημένων εἰς τὴν Νέαν
'Υόρκην — τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου — ἐδημοσίευθησαν πρὸ ἐδο-
μάδων κατηγορία, τὰς ὅποιας ὁ Ἰδιος ἀνέτρεψε μὲν ἐπισήμων μαρ-
τυριας καὶ αὐθεντικὰ κείμενα. Οἱ κατήγοροι τούς δὲ περιεχόρησαν νὰ
ἐπανέλθουν, ἀντιληφθέντες προφανῶς, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν ἀντικείμενον.
'Αλλὰ θὰ ἡσαν περισσότερον ἐν τάξει μὲ τοὺς κανόνας τῆς ήθικῆς
τάξεως ἀνέγνωρικαν καὶ δημοσίᾳ τὴν πλάνην των, εἰς τὴν ὅποιαν
παρεσύρησαν ἀπό μίαν ἐμπαθῆ, ὥπως ἀποδεικνύεται, καὶ ἐντελώς
ἀδύσιμον καταγγελιαν.

•Η «Ἐλευθερία»:

Είς μακροσκελή ἐπιστολήν του, δημοσιεύθησαν ήδη, ὁ ἔγκατεστημένος τώρα εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὡς ἐφοπλιστής κ. Ἰ. Θεοδωρακόπουλος, ἀπόκρουνος κατηγορίας διατυπωθέσις ἐναντίον του εἰς τὴν Βουλήν, ἀπεκαλέσθη τὸν ἐθνικήν του δρᾶσιν κατὰ τὴν Κατοχήν. Εἶνε δικαίος ν' ἀναγνωρισθῇ. δτὶ πράγματι ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος ὑπῆρξε θερμὸς συμπαραστήτης πλείστων προσπαθειῶν τῆς ἐθνικῆς ἀντιστάσεως. Εἶνε, φυσικά, αὐτονόμος, δτὶ τοῦτο οὔτε προδικαζεῖ οὔτε ἐπηρεάζει τὴν κοίσιν περὶ τῶν φορολογικῶν του διαφορῶν μὲ τὸ Δημόσιον, ἥτις ἀποτελεῖ ἄλλην ὑπόθεσιν.

Η «Βραδυάνη»;

Η ἐπίκειρουμένη ἀπό μακροῦ προσπάθεια κατασκοφαντήσεως τοῦ βιομήχανού καὶ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἰω. Θεοδωρακοπούλου, ἔχει πολὺ ταπεινὰ αἵτια καὶ πρόερχεται ἀπὸ τοὺς κύκλους ἔκεινους οἱ ὅποι θέλουν νὰ συκοφαντήσουν καὶ νὰ φθείρουν τοὺς ἀνθρώπους ποὺ προσέφεραν κατὰ τὴν κατοχὴν ὑψίστας ἔθνικὰς ὑπηρεσίας.

εφέρουν κατά την κατοχήν ουφίτιδες από την περιοχή.
Από σάς άδιάσειστα στοιχεία παρέθεσεν ό κ. Θεοδωρακόπουλος είναι πασιφανές, ότι όχι μόνον δὲν συνειργάσθη ἐπὶ κατοχῆς μὲ τὸν ἔχθρον, δηποτὲ οι συκόφαντει τοὺς ἡβέλσαν νὰ παραστήσουν, ἀλλὰ τούναντίον ἐπρωτοστάτησεν εἰς κάθε ἑθνικήν ἐκδήλωσιν ἐνισχύσας παντοιοτρόπως τὴν πραγματικήν ἑθνικήν ἀντίστασιν, μὲ κίνδυνον της ζωῆς του. Τὸ δυστύχημα εἶνε, ότι εἰς τὴν ἀνίερον προσπάθειαν τῶν κομμουνιστῶν, οἱ ὄποιοι θέλουν νὰ μονοπάλησσον τὴν ἑθνικήν ἀντίστασιν, παρεσύρθησαν καὶ ἑθνικόφρονα στοιχεῖα. Εἶνε, ὅμως, τόσον ἀδιάσειστο τὰ στοιχεῖα τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου καὶ τόσον ὀδοφύνεροι αἱ τολμηροὶ πράξεις του κατὰ τὴν κατοχὴν ὥστε νὰ μὴ ἀρήνουν καμμίαν ἀμφιβολίαν, ότι ειργάσθη ἑθνικῶς καὶ μόνον καὶ δῆλαι αἱ ἐνάντιον του ἀπίθεσθε αἴποτελούν συκοφαντίας ἐκτοξευομένας ἀπὸ ἀντεθνικῶς δρῶντα στοιχεῖα.

Ο «Ἐθνικὸς Κῆρυξ»;

Δέν είνει ἀρκετόν τὸ δῆτι ὁ ἐν Νέα Υόρκη ἔγκατεστημένος "Ἐλλην ἐφοπλιστὴς κ. 1'. Θεοδωράκοπουλος, διὰ δημοσίευθείσης ἐπιστολῆς του ἀνέτρεψεν δῆλας τάξ καπηγαρίας, που διετυπώθησαν ἐναντίον του. Ούτε δῆτι ὡς ἐπίπλοιος — διὰ νάν μη τούς χαρακτηρίσωμεν ἄλλως —

κατήγοραί του ἐσίωποςαν, παραδεχθέντες οὕτω τὸ ἀβάσιμον τῶν καταγγελίων των. Σημασίαιν ἔχει τὸ δῆτα όπερει νὰ μένουν ἐκτείνεινοι "Ἐλληνες τοῦ ἔξωτερικού, οἱ ὅποιοι, μὲ τὴν ἐργασίαν των καὶ τὴν προσώπικότητά των, Βοηθούν παντοιότροπάς τὸν Τόπον. Διότι, ἀφορμὴν θέλουν διὰ νὰ στραφοῦν ἐναντίον των οἱ διεθνεῖται ἀνταγωνισταί των. Διὰ τούτο οἱ κατηγόροι του ζῶ πρέπει νὰ είχον τὴν γενναιότητα νὰ ἐπανορθώσουν μόνοι των τὰς ἀναληθεῖς κατηγορίας, που διετύπωσαν ἐναντίον τοῦ ἐν λόγῳ "Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ.

‘Η «Φωνὴ τοῦ Πειραιῶς»:

«Μή δίκινη δικάσης, πρὸιν ἀμφοῖν μῦθον ἀκούσης». Οὐδέποτε ἄλλοτε ἡ σοφὴ αὐτῆς ρῆσις δὲν ἐφημρύζετο τόσου πιστῶς, δυσαὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐφόπλιστον Κ. Ἰω. Θεοδαράκοπούλου. Σκοτειναὶ δυνάμεις, ἐπιστρατευμέναι κατὰ τὰ παλαιάτερα χρόνια ἀπὸ τὸν κομμουνισμὸν, ἔχοτάν τις δὲ ἀπὸ τοὺς κύλλους τῆς ἀντιπολειτεύσεως, πρὸς Ἀσκητὸν δρυμιτάτης πολεμικῆς ἐναντίον τῆς παρούσης κυβερνήσεως, ἀνέψοι συνεργασίαν τότε, μετὰ τὸν ἔχθρον, τώρα δὲ φοροδιαφυγὴν. Οὔτως ἐδημοσιεύθη μία τόσου πινγηρά ἐντύπωσις, ὥστε νὰ ίδουν τὸ φῶς, τῆς δημοσιοτήτος προτροπαὶ πρὸς ἀνάκλησιν τῆς παρασημοφορίας του.

Ἐξημοσιεύθη, δῆμως, χθὲς ἡ μακρὰ καὶ ἀναλυτικὴ ἐπιστολὴ τοῦ κ.
Ιω. Θεοδωρακοπούλου, ἡ οποία, ἐπὶ τῇ βάσει ἀδιαστίστων στοιχείων,
ἀντέτρεπε ἀμφοτέρας τὰς κακοθείες κατηγορίας. Λαμπτρὰ ὑπῆρ-
ξε κατὰ τὴν μαύρην κατοχήν ἡ ἔνθιτη δόσις τοῦ ἀνδρός. Τὸ διακρι-
ύσσον μὲ τὰς ἐνόρκους μαρτυρικάς των καταθέσεις, τὰς γενομένας
πρὸ ἑτῶν, πρόσωπα ἐπίφανη καὶ ἀδιάβλητα δύος ὁ πρώην ὑπουρο-
γίος τῶν Οἰκονομικῶν κ. Μιχ. Πεισαζόγλου, ὁ πρώην ἀστυνομικός
διευθυντής κ. Ἐδερτ, ὁ ἀείμινποτος διευθυντής της «Εστιας Ἀχιλ-
λεύς Κύρου καὶ ἄλλαι προσωπικότητες. Τὸ προσεπικυρών καὶ οἱ
κομμουνισταὶ, οἵτινες κατὰ τὸ ἐθνοκτόνων κίνημα, ἐκδικούμενοι τὴν
πατριωτικήν δράσιν, τοῦ κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου, ἀντιναζέν τὸ ἐν
Αθήναις ἐργοστάσιον του.

Οσον ἀφορᾶ τὴν φοροδιαφυγήν, πειτεράνως ἀποδεικνύεται, ὅτι δ. κ. Ιω. Θεοδωρακόπουλος ὑπέρθετο τὸ θύμα κακῶν διαχειριστῶν καὶ διτί, χωρὶς νὰ ἔχῃ πλέον καμμίαν σχέσιν μὲ τὸ ἐργοστάσιον κλωστῶν, ἐπλήρωσεν αὐτὸς τελικῶς — καὶ μάλιστα αὐτοδύναλως — τὰ «σπασμένα τῶν ἄλλων», ίνα μὴ κηλιδωθῇ τὸ ονομά του.

Χαίρομεν ιδιαιτέρως διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας. Ἀρά γε, τὶ δύναντι νὰ προτάξουν τώρα οἱ τόσην διαχύσαντες χολὴν διὰ μίαν ἀνύπαρκτον ὑπόθεσιν;

Ἡ «Ἡμερησίος»:

Έδημος ισεύχη χθές είς τὴν Ἡμεροήαν ἐπιστολὴ τοῦ γνωστοῦ ἐπίχειρηματίου καὶ ἐφόπλιστοῦ κ. Ἰω. Θεοδωρακοπούλου, εἰς τὴν ὅποιαν, οὔτος, θίγει εἰς ένα ζήτημα ἡμίκης τάξεως, που τὸν ἀφόρα προσώπικως. Η διεύθυνσις τῆς ἐφημέριδος μας γυναῖκει καλῶν τὸν κ. Ἰω. Θεοδωρακόπουλον καὶ παρηκολούθησε τὴν ἔθινκην δράσιν του κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς, ὅπε, παρ' ὅλον οὐτό ητο ἐμπόρος καὶ βιομήχανος ἐκ τῶν μᾶλλον προηγμένων ἐπίχειρηματικῶν, ἀνεμιχθῆ ἐνέγρων εἰς ὁμάδος ἀντιστάσεως. Τότε συνέδεσε τὸ δινομά του μὲ τὸν Τύπον καὶ οἱ δημοσιογράφοι, διλοὶ ἀνέξαιρέτως, δοσοὶ ἔζησαν εἰς τὴν Ἑλλάδαν τὰς στυγνάς ἑκείνας ἡμέρας τῆς κατοχῆς, γνωρίζουν πάσον διερήθρησεν εἰς τὴν Ἔδσιν τῶν παρανόμων ἐφημέριδων, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ «Ἐλληνικὸν Αἴμα». Ἐκτοτε, δ. κ. Θεοδωρακόπουλος ὑπῆρχε πάντοτε εἰς ἑκ τῶν πρωτοτόρων Ἑλλήνων καὶ εἰς τὴν πατριωτικήν καὶ εἰς τὴν ἐπίχειρηματικήν δράσιν, καὶ ἀποτέλεσμα τῆς μεγάλης δραστηριότητος του, είναι ἡ στερεώσις τοῦ ὄντος μάτος του εἰς τὴν ξένην, ὡς ἐνὸς ἐκ τῶν ἀρίστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Η ἐπιτυχῆς αὐτὴ ἔξελιξις τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου, φυσικὸν ήτο νὰ ἐπιτυχῆται τὴν ζηλοφθυρίαν πολλῶν καὶ νὰ γίνη ὅμοιος στόχου ἐπιθέσεων καὶ συκοφατιών. Οὕτω, ἀμέως μετὰ τὴν κατοχήν, κατηγορήθη ὡς πλουτίσας κατὰ τὴν περίοδον, κατὰ τὴν ὅποιαν αὐτὸς εἰργάζετο τόσον ἔθινκας καὶ ἔδοθε τὰς δργανώσεις ἀντιστάσεως καὶ τὸν παράνομον Τύπον. Η κατηγορία αὐτὴ κατέπειν, ἀλλὰ τώρα προσπαθοῦν νὰ τοῦ προστάψουν ἀλλην, τὴν τοῦ φοροφυγάδος, διὰ περιόδου, κατὰ τὴν ὅποιαν αὐτὸς ἀπουσίαζεν εἰς τῆς Ἑλλάδος, καὶ τὴν ἔδω ἐπιχείρησιν του λακωστών, διηθύνουν ἀλλα πρόσωπα. Βεβαίως, δι' ὅσους γνωρίζουν τὴν δράσιν καὶ τὴν ἐπίχειρηματικήν ἀξίαν τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου, ἡ κατηγορία αὐτὴ δὲν ἔχει καμμίαν ἀξίαν. Καὶ εύτυχῶς τὴν γνωρίζουν πολλοί. Ἀλλοὶ καὶ δι' ἔκεινους οἱ ὅποιοι δὲν ἔτυχε νὰ γνωρίσουν τὸν ἄνθρωπον, ή χθεσινὴ δημοσίευσις ἀποτελεῖ μίαν καθαράν ἀπάντησιν καὶ καταρρίπτει τὰς συκοφαντίας. Ο κ. Θεοδωρακόπουλος ὑπῆρχεν ἀστικός καθ' ὅλην τὴν ἐπίχειρηματικήν του ζωῆν. Καὶ κανεὶς δὲν εἶνε εἰς θέσιν νὰ ἀμαύρωσῃ τὴν τόσον ἀξιόλογον δράσιν εἰς ἔμμικνον τους συμβοῦλους εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO
SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ηπιάς έξασφαλίζει πλέον Ικανοποιη-

τικήν ἔκτελεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξιάμεναι, διὰ τὰ «Λίμπερτος» ιδίως, διὰ τὰ ὅποια ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἰναι μεγίστης σημεισίας.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ υπό τάς καλυτέρας συνθήκας προσωπικού, έγκαταστάσεων και κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ εὔνοϊκῶν συνθηκῶν
δύνασις.

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

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΝ ΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΧΟΛΑΣ Ε.Ν.

ΟΔΗΓΙΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥΣ

1) Κατά μήνα Απρίλιον, περίπου, έκαστου έτους, έκδίδεται παρά τού Υ. Ε. Ν. έγκυλος πρός τάς Λιμενικάς όρχας «περί προκηρύξεως εισιγενισμού Δημοσίων Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών Ε.Ν.». Συγκριμένως, οι διαγωνισμοί αφορώνται τάς Σχολάς Ε. Ν. Αστροπούργου, Υδρας και Κύμης.

Οι ενδιαφερομένοι δύνανται νά λάβωσι γνώσην της έγκυλοι ταύτης άπειρηνονται εις τάς κατά τόπους Λιμενικάς Όρχας.

2) Αι έξετάσεις ορίζονται συνήθως διά την ίνη τού μηνὸς Σεπτεμβρίου έκαστου έτους.

3) α) Υποψηφιοί διά τάς Σχολάς Πλοιάρχων γίνονται δεκτοί «Ελληνες ύπηκοι κεκτημένοι ένδεικτικον προαγωγής έκ της Ζ», τάξεως Δημοσίων Οκταταξίων, ή άντιστοιχου τάξεως Δημοσίου Έξαταξίου Γυμνασίου ή Δημοσίου Εμπορικής Σχολῆς.

Δέν πρέπει νά ξωσιν ήλικιαν μείζονα τῶν 19 έτῶν.

β) Δια τάς Σχολάς Μηχανικών άπαιτεται ένδεικτικόν προαγωγής έκ της ΣΤ, τάξεως Οκταταξίου Γυμνασίου και ήλικια ούχι μεγαλυτέρα τῶν 19 έτων.

γ) Πρός καθορισμόν της ήλικιας τῶν υποψηφίων, ως ήμέρα γεννήσεως λογίζεται η 31η Δεκεμβρίου τού έτους γεννήσεως.

4) Αιτήσεις διά την συμμετοχήν εις τάς έξετάσεις ύποδάλλονται εις τό Υ.Ε.Ν.) Τμῆμα Ναυτικής Έκπαίδευσεως, καθ' ὃν τρόπον και έντος τῶν πρεβετημάτων, τάς όποιας ορίζει η έγκυλος.

Η αίτησης δέοντας νά αναφέρη ρητῶς εις ποιάν έκ τῶν Σχολῶν έπιθυμεῖ νά είσαγθη ή ένδιαφερόμενος.

Μετά τῆς αίτησεως ύποδάλλονται και τά κάτωθι πιστοποιητικά:

α) Πιστοποιητικόν Δήμου ή Κοινότητος έπι τού όποιου δέοντας νά είνει έπικεκολμένη ή φωτογραφία τού υποψηφίου.

β) Πιστοποιητικόν σπουδῶν.

γ) Πιστοποιητικόν Ποινικού Μητρώου.

δ) Πιστοποιητικόν άνεπιληπτον διαγωγῆς; έκδιδόμενον ύπο τῆς ο'κείας αστυνομικής όρχης.

ε) Προκειμένου περί τέκνων γονέων έκ Κύπρου ή Β. Ήπειρου πιστοποιητικόν τῆς άρμοδιας Έλλην. ή Προ. Αρχῆς δι' ού νά πιστοποιήται ή τοιαυτή καταγωγή και εις τάς ως άνω περιοχάς μόνιμος διαμονή τού οίτοντος.

Ἐπίσης κατεβάλλεται και τό διοισθησόμενον ποσόν έξετάστρων.

5) Οι υποψήφιοι έξετάζονται προηγουμένως παρά τῆς Ανωτάτης Ναυτικής Υγειονομικής Έπιπτροπής.

6) Εἰς τὴν έκδιδόμενην έγκυλοι περιλαμβάνεται παράρτημα ούτινος έπισυνάπτεται άντιγραφον όριζον τάς μαθήματα και την υλην εις ήν θά έξετασθον ού υποψήφιοι.

7) Η φοίτησις εις τάς Σχολάς Πλοιάρχων είναι διετής.

8) Η έν τη Σχολή Μηχανικών φοίτησις είναι τριετής.

9) Οι μαθηταί ένδιαιτώνται έντος τῶν Σχολῶν.

10) Οι εύδοκιμοι άποφοιτῶντες έκ τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων θυμάζονται δόκιμοι Πλοιάρχοι, μετά 2ετή δὲ θαλασσίαν ύπηρεσίαν, άπειτωμένην μετά τὴν άποφοιτήσιν τῶν έκ τῶν Σχολῶν, λαμβάνουν τό δίπλωμα Πλοιάρχου Γ', τάξεως, κατόπιν ειδικῶν έξετάσεων, άνεξαρτήτως και πέραν τού κατ' ἔτος δρίζεμένου άριθμού άπονεμένων διπλωμάτων, ἐφ' δοσον κέκτηται τῶν κατά τάς έκαστοτού ισχυεύσας διατάξεις γενικῶν προσόντων.

11) Οι έκ τῆς Σχολῆς Μηχανικών άποφοιτῶντες θυμάζονται δόκιμοι Μηχανικοί, μετά 18 δὲ μηνῶν θαλασσίαν ύπηρεσίαν έπο τὴν ίδιοτητα ταύτην λαμβάνουν, ύπο τὴν αὐτήν διαδικασίαν, Δίπλωμα Ατμομηχανικού Γ', τάξεως ή Μηχανικού Μ.Ε.Κ. Γ', τάξεως, ή άμφοτερά τά διπλώματα, άναλογως τῶν προσόντων θαλασσίας ύπηρετίας, άτινα θά κέκτηται.

12) Ο διά τὴν άποκτησιν διπλωμάτων Πλοιάρχους και Μηχανικού Α' και Β'. τάξεως άπαιτούμενος κατά τάς οικείας διατάξεις χρόνος θαλασσίας ύπηρεσίας μειούται κατά τὸ 1)3 μὲν, ως πρός τούς Πλοιάρχους, κατά τὸ 1)2 δὲ ως πρός τούς Μηχανικούς, τούς άποφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν Εμπορικού Ναυτικού.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

13) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΓΟΝΕΩΝ ΤΗ ΚΗΔΕΜΟΝΩΝ :

α) Καταβολὴ τροφείων : Τὰ τροφεία ορίζονται έκαστοτε δι' άποφάσεως τού Υ.Ε.Ν. και προκαταβάλλονται εις την αρχὴν έκαστου μηνός.

β) Διάσακτρα : Τὸ ύψος τούτων ορίζεται άρμοδιας μέχρι τού 1)3 τῶν τροφείων. Κατά τὸ σχολικὸν έτος 1926—57 είχον ορισθή εις Δρχ. 250 μηνιαίως.

γ) Σχολικὸν Ταμείον. Ταμείον Συντηρήσεως είδων Στρατωνισμοῦ.

δ) Ταμείον Φθορῶν.

Αι ύπο στοιχεία (α), (β), (γ) δαπάναι προκαταβάλλονται κατά μηνα, ή δε ύπο στοιχείου (δ) εν αρχῇ τού σχολικού έτους.

Διὰ τὸ τρέχον σχολικὸν έτος άπασαι αι ύπο στοιχεία α, β και γ ύπο χρεώσεις συμπτεύονται εις δραχ. 1.150, περίπου, κατά μηνα, ή δε ύπο στοιχείου δε δραχ.

ε) Έφοδιασμός διά διάβλοι ων, έργα λειτουργίας, έργα γεννήσεως.

Ἐπί τη είδοποιήσει τῆς Σχολῆς, οί κηδεμόνες ύποχρεούνται νά έμβασωσιν έντος 15 ήμερων τὴν άξιαν τῶν άπαιτουμένων βιθλίων, δργανών και έργαλείων, δι' ον θά έφοδιασθῶσιν οι μαθηταί.

στ) Στολαι — Είδη ιματισμού και αικλινοστρωτικών.

Οι κηδεμόνες ύποχρεούνται νά έφοδιάσωσι, κατά τάς δόηγιας τῆς Διεικήσεως τῶν Σχολῶν, τοὺς μαθητὰς διά τῶν κατά τὸν Κανονισμὸν στολῶν, ἀς οι μαθητὰς ύποχρεούνται νά έφεσωσιν έντος και ἐκτὸς τῶν Σχολῶν. Όμοιως ύποχρεούνται νά έφοδιάσωσι τοὺς μαθητὰς διά τὴ εισαγωγή των ή ἐπὶ τὴ ένάρει τῶν μαθημάτων έκαστης σχολικῆς περιόδου διά τῶν διοίκημένων έν τῷ Κανονισμῷ ειδῶν ιματισμού και άποικης χρήσεως. Αι Σχολαί διαθέτουν μόνον κλίνην, κλινοστρωμήν και προσκεφάλων.

Μαθηταί μη έφοδιασμένοι διά τῶν είδων ιματισμοῦ και διδακτικῶν βιθλίων, ώς και οι μη καταβάλλοντες έγκαιρως τὰ κεκανονισμένα τροφεία, διδάκτρα και λοιπάς χρηματικές παροχάς, δέν δικαιούνται νά πασιμένωσιν εις τάς Σχολάς, άπομακρύνομενοι δι' άποφάσεως τού Διοικού μέχρις ού τακτοποιηθώσι.

14) Οι άποφοιτώντες τῶν Σχολῶν θεωρούνται, δι' οι κατέχουσιν άποτηρίσιους Πρακτικού Λυκείου.

Μαθηταί ώς οι γονεῖς είναι άποροι τῆς Α' κατηγορίας, έπιτυχανούντες διάμονταν έπιτιμείας μεγαλύτερον τού 15, άπαλλάσσονται τῆς καταβολῆς διδάκτρων.

ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε. Ν.

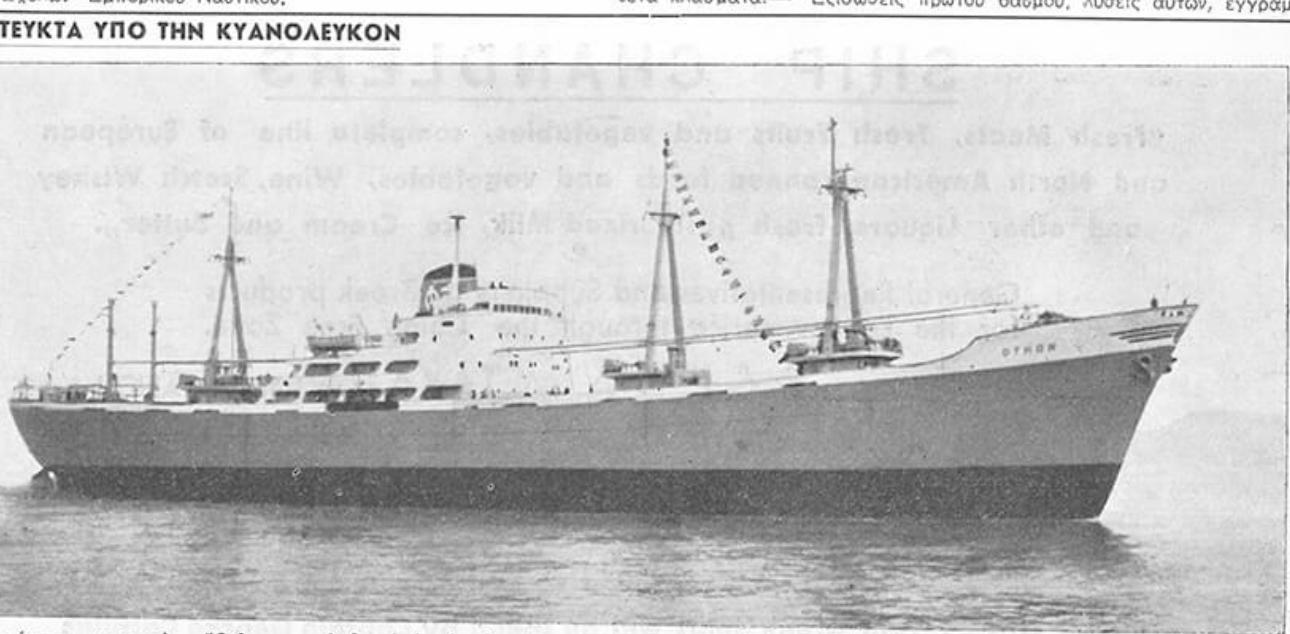
1. ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Οι υποψήφιοι έξετάζονται εις τὴν έκθεσιν ίδεων έπι τιθεμένου θέματος. Βαθμολογούνται κεκωρισμένως: α) Η ικανότης πρὸς όρθινον χρῆσιν και γραφήν τῆς Ελληνικῆς γλώσσης. β) Η ικανότης πρὸς άνάπτυξιν ίδεων, σκέψεων και γνώσεων έν σχέσει πρὸς τὸ δοθὲν θέμα. Ό μέσος δρος τῶν δύο δαδιολογιών άποτελεῖ τὴν βαθμολογίαν τού μαθημάτος.

α) Αριθμητική : Όλόκληρος ή πρακτική άριθμητική. ήτοι πρόβληματα έπι άκεραίων, δεκαδικῶν και συμμιγῶν. — Μέθοδοι. — Τετραγωνική ρίζα. — Αναλογία. — Τόκος. — Υφαίρεσις. — Εταιρεία, Μείσιες.

β) Αλγεβρα : Όλόκληρος ή "Αλγεβρα εις θεωρίαν και άσκησις :

Σκοποί, σύμβολα, άλγεβρικοί άριθμοι, γραφική παράστασις αύτῶν. — Πράξεις έπι τῶν άλγεβρικῶν άριθμῶν, δυνάμεις, ίδιότητες αύτῶν, δυνάμεις με άροντικὸν έκθετην. — Άλγεβρικαί παραστάσεις, μονώνυμοι, πολυώνυμοι και πράξεις αύτῶν. — Αριθμητική τιμῆς άλγεβρικῶν παραστάσεων. — Αξιοσημείωτοι πολλαπλασιασμοί, άξιοσημείωτα πηλίκα. Διαίρεσις Χ+α. — Ανάλυσις πολικωνύμου εις γινόμενον παραγόντων. — Άλγεβρικά κλάσματα, άπλοποιησις κλάσμάτων, τροπή έτερωνύμων κλάσμάτων εις άμωμα, εύρεσις Ε.Κ.Π. και Μ.Κ.Δ. Πρόσθετις και άσεσισις κλάσμάτων, πολλαπλασιασμός και διαίρεσις κλάσμάτων, σύνθετα κλάσματα. — Εξιώσεις πρώτου βαθμού, λύσεις αύτῶν, έγγραμ-



Τὸ δημοτικόν φορτηγὸν «Ο Θων», τελούν ύπο τὴν διαχείρισιν τῶν κ. κ. Φαφαλιοῦ και Αθ. Αναστασίου κατά τάς πρό τινος δοκιμάς του. Είνε ἀδελφὸν σκάφος τού «Ιωάννη» τῶν αύτῶν ἐφοπλιστῶν, χωρητικότητος d.w. 13.550 τ., κατασκευῆς τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων Βέζερ. Μηχαναὶ 6.300 ίππων. Ταχύτης κατά τάς δοκιμάς 16.62 μίλια.

ματοι έξισώσεις, διερεύνησις έξισώσεων πρώτου βαθμού.— Προβλήματα λύσενα δι' έξισώσεων πρώτου βαθμού.— Ανισότητες πρώτου βαθμού, λίγοις άνισοτήτων, ένισοτήπες με παράμετρον, προβλήματα άνισοτήπων.— Στοιχειώδεις έννοιαι της συναρτήσεως, δρισμός θέσεως σπιμείου επί επιτέρου, άξονες συντεταγμένων, γραφική λύσης έξισώσεως Ά' βαθμού.— Συστήματα Α' βαθμού μετά δύο ή και περισσότερων άγνωστων, κλαστικοί μέθοδοι λύσεως αύτων, συστήματα λύσμενα διά τεχνασμάτων διερεύνησις τού συστήματος τού Α' βαθμού με δύο άγνωστους.— Προβλήματα λύσμενα διά συστημάτων Α' βαθμού.— Ασύμετροι άριθμοι.— Περι οιλών, ιδιότητες αύτών, τροπή άρρωτων παρανομαστών εἰς ηρητούς.— Δυνάμεις με κλασματικὸν ἔκθετην.— Μηγάδες καὶ φωταστικοὶ ἀριθμοὶ.— Έξισώσεις Β' βαθμού.— Σχέσεις συντελεστῶν καὶ ριζῶν τῆς έξισώσεως τού Β' βαθμού έφερεύνησις τῆς έξισώσεως τού Β' βαθμού, διεύρυνσις τῆς έξισώσεως τού Β' βαθμού.— Ανάλυσις του τριών μου Β' βαθμού εἰς γινόμενον παραγόντων.— Τριών μου Β' βαθμού.— Σημεῖον του τριών μου.— Έξισώσεις μὲ ριζικά.— Συστήματα έξισώσεων 3' βαθμού.— Εποβλήματα έξισώσεων τού Β' βαθμού καὶ προβλήματα συστημάτων τού Β' βαθμού.— Διενεράγωνοι έξισώσεις.— Περι λογαρίθμων, υπολογισμὸς παραστάσεων διά τῶν λογαρίθμων.— Πρόσδοι, άριθμητικαὶ πρόσδοι, άθροισμα τῶν δρών τῆς πρόσδοιν, παρεμβολὴ ἀριθμητικῶν μέσων, Γεωμετρικὰ πρόσδοι, άθροισμα δρῶν γεωμετρικῆς πρόσδοι, παρεμβολὴ γεωμετρικῶν μέσων.— Ανατοκισμὸς, ίσαι καταθέσεις, χρεωλύσια.

γ) Γεωμετρία : Όλοκληρος ή ἐπίπεδος θεωρητικὴ Γεωμετρία (θεωρητικὴ καὶ ἀσκήσεις) ήτοι:

Πρῶται έννοιαι καὶ δοισμοὶ, σημεῖα, γραμμὴ, εὐθεῖα γραμμὴ, σχῆμα, ίσα, ισοδύναμα σχῆματα.— Περι κύκλου γενικῶς, ίσα, ἀνίσα τόξα, ἀθροισμα, διαφορὰ αὐτῶν.— Γωνίαι, ἀθροισμα, διαφορὰ αὐτῶν, εἶδος γωνιῶν, ἐπίκεντροι γωνιῶν, σχέσεις ἐπίκεντρων γωνιῶν καὶ ἀντιστοίχων τῶν.— Γωνίαι κατὰ κορυφὴν, κάθετοι εὐθεῖαι, κάθετος ἐκ σημείου ἐκτὸς εὐθεῖας.— Γενικὰ ἰδιότητες τριγώνων.— Ισότης τριγώνων.— Ισότης ὄρθογ. τριγώνου. Περι καθέτου καὶ πλαγίου, ἀθροισμα σημείου ἀπὸ εὐθεῖας, διχοτόμοι γωνιῶν. Περι παραλλήλων, ἀθροισμα γωνιῶν τριγώνου, ἀθροισμα γωνιῶν πολυγώνου.— Γωνίαι μὲ πλευρὰς παραλλήλων, γωνίαι μὲ πλευρὰς καθέτους.— Περι παραλληλογράμμων, ἐφαρμογαὶ τῶν ἰδιοτήτων τῶν παραλληλογράμμων.— Διάφοροι θέσεις εὐθεῖας πρὸς περιφερεῖαν.— Περι τῶν εἰς κύκλουν ἐγγεγραμμένων γωνιῶν, γωνίαι ὑπὸ χορδῆς καὶ ἐφαπτομένης.— Διάφοροι θέσεις δύο περιφερειῶν πρὸς ἀλλήλας.— Γεωμετρικὰ κατασκευαῖ.— Αναλυτικὴ καὶ σύνθετος μέθοδος.— Προβλήματα λύσμενα διά τῶν γεωμετρικῶν τόπων.— Περι μετρήσεως γεωμετρικῶν μεγεθῶν.— Μέτρησις εὐθυγράμμων σχημάτων.— Πιθαγόρειον θεώρημα καὶ πορίσματα αὐτοῦ, ἐπέκτασις του Πιθαγορείου θεωρημάτος καὶ θεώρημα διαμέσου. Περι ἀναλογιῶν, ποσὰ μεταβαλλόμενα ἀναλόγως.— Θεώρημα τού Θαλῆ.— Περι ὁμοιότητος, ἐφαρμογαὶ τῶν ὁμοιῶν τριγώνων Πιθαγορείου.— Καρδιαὶ τεμνόμενοι εἰς κύκλον, Ομοιότης πολυγώνων.— Εμβαδὸν τριγώνου ἐκ τῶν πλευρῶν του.— Κανονικὰ πολύγωνα, τετράγωνα, κανονικῶν ἔξαγων, ἀπλευρῶν τριγώνων, κανονικῶν δεκάγωνων, πεντάγωνων, σχέσεις τῶν πλευρῶν αὐτῶν πρὸς τὰς ἀκτίνας, μέτρησις περιφερείας, ἐμβαδὸν κύκλου.

Σημείωσις: Τὰ τρία Τμήματα ἔχετανται καὶ βαθμολογούνται

κεχωρισμένων, 'Ο μέσος δρος τῆς βαθμολογίας τῶν τριῶν τμημάτων ἀποτελεῖ τὴν βαθμολογίαν τού μαθήματος. Θεωρεῖται ἐπιτυχών δύο ποτόφιος, δύος ή τέλη μέσον δρον βαθμολογίας τού μεγαλύτερου πρὸς τὴν καθηρισμένην βάσιν ἐπιτυχίας.

3. ΦΥΣΙΚΗ ΚΑΙ ΧΗΜΕΙΑ

α) Φυσικὴ : Θεωρία καὶ ἀσκήσεις ἐπὶ τῆς ὥλης.
'Εκ τῆς Μηχανικῆς : Κινησις, Ήρεμία, Ταχύτης, διάστημα, χρόνος, Όμαλη κίνησις, Όμαλως μεταβαλλούμενη, Επιτάχυνσις, Εύθυγραμμος, Καμπυλόγραμμος, Γωνιακὴ ταχύτης, Γωνιακὴ ἐπιτάχυνσις, Σχέσεις γραμμικῆς καὶ γωνιακῆς ταχύτητος, Όμαλη κίνησις, Περιοδος, Σύνθετης ταχύτητος, Αρχὴ τῆς ἐπαλληλίας.

'Εκ τῆς Στατικῆς : Δυνάμεις, Χαρακτηριστικὰ δυνάμεων, Σύνθετης δυνάμεων μὲ τὸ αὐτὸ σημεῖον ἐφαρμογῆς, Σύνθετης δυνάμεων σχηματικῶν γωνιῶν, Ροπὴ δυνάμεων πρὸς σημεῖον καὶ ὡς πρὸς ἀδιάστατης δυνάμεων παραλλήλων καὶ ὡμορόπων, Παραλλήλων καὶ ἀντιρόπων, Ζεύγος δυνάμεων, Αξιώματα Νεύτωνος, Αδρανεία, Δράστις καὶ ἀντιδροσις, Μᾶζα, Ποστῆς κινήσεως ἡ ὄργη, Βαρύτης, Πτώσις τῶν σωμάτων, Νόμοι τῆς πτώσεως, Κίνησις σῶματος, κατακόρυφος ἐκ τῶν κάτω πρὸς τὰ ἄνω, Βαλή ὑπὸ γωνίας, Βεληνεκές, Φυγόκεντρος δύναμις, Εργον, ἐνέργεια, Ισχὺς, Αξιώματα ἀφθαρσίας τῆς ἐνέργειας, Πυκνότης, Κέντρον βάρους, Εύρεσις κέντρου δάσους, Ισορροπία σωμάτων, Απλαί μηχαναῖ, κεκλιμένον ἐπίπεδον, Μοχλοί, Τροχαλίαι, Πολύσταστον, Κοχλία, Βαρούλκον, Ζυγός, Ακρίβεια, Εύπαθεια, Εκκρεμές, Παγκόσμιος ἔλεις, Νόμος τού Νεύτωνος, Πεδίον βαρύτηπος, Νόμοι τού Κελπερ, Υδροστατικὴ πίεσις, Αρχὴ τού Πασκάλ, Υδραυλικὸν πιεστήριον, Πίεσις ἐπὶ τοῦ πυθμένος, Πίεσις ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων, Αρχὴ τού Αρχιμήδους, Ισορροπία στερεῶν ἐντὸς ύγρων, Συγκοινωνύντα δοχεῖα, Εφαρμογαὶ τῆς υδροστατικῆς ἀνάσεως, Ατμόπλοια, Υποβύχια (προσδιορισμὸς τῆς πυκνότητος), Πυκνόμετρα, Αερόμετρα, Ατμοσφαιρικὴ ἀνάση, Αερόστατα, Συμπίεσις τῶν ἀερίων, Υδραντλίαι, Αφαιραντλία, Νόμος τού Boyle—Mariotte, Νόμος Gay—Lussac, Μανόμετρον, Αεροπλάνα, Αεριστρωθεμένα, Πύραυλοι, Συνοχή, Συνάφεια, Επιφανειακὴ τάσις, Τριχοειδή φαινόμενα.

'Εκ τῆς Θερμού τοῦ ουρανοῦ : "Εννοιαί θερμοκρασίας, Θερμικὴ διαστολὴ τῶν σωμάτων, Μεταβολὴ πίεσεως μετά τῆς θερμοκρασίας, Θερμόμετρα, Ήδραγωγικά θερμομετρικὰ κλίμακες, θερμόμετρα οινοπνευματικά καὶ ἀερικά, Βαθμολογία θερμομετρῶν, Γραφικὸς συντελεστὴ διαστολῆς, Τετραγωνικὸς συντελεστὴς ἡ συντελεστὴ τῆς κατ' ἐπιφάνειαν διαστολῆς, Κυβικὸς συντελεστὴς ἡ συντελεστὴ τῆς κατ' ὅγκον διαστολῆς, Θερμικὸς συντελεστὴς ἀερίων, Νόμοι τού Gay—Lussac, Αναγωγὴ τοῦ δύκου αερίου εἰς θερμοκρασία 00 καὶ πίεσιν 760, Εξίσωσις τού Clapeyron, Απόλυτος θερμοκρασία, ἀπόλυτον μῆβεν, Νόμος Avogadro—Λαπρεκε, Θερμομετρία, Ειδικὴ θερμότης, Θερμοχωρητικότης, Μονάδες θερμότητος, Μικρὰ θερμίς, μεγάλη θερμίς-θερμοδυναμική, Θερμότητα καὶ ἐνέργεια, Μηχανικὸς ισοδύναμος τῆς θερμότητος, Πρῶτον θερμοδυναμικὸς ἀξίωμα τού β' είδους, Καταστάσεις τῆς ὥλης, Τῆξις καὶ πτῆξις τῶν σωμάτων, Υπέρτησις, Επίδρασις τῆς πιεσεως ἐπὶ τοῦ σημείου τῆς δύναμεως, Εξάπτωσις, Νόμοι τού δρασμοῦ, Εξαχώσιας, Υδροποτήσις τῆς αερίων, κρίσιμος θερμοκρασία, κρίσιμος πίεσις, Απόσταξις, Διάδοσις τῆς θερμότητος ειδικὴ ἀγωγιμότης, Θερμικὴ ἀκτινοβολία, φύσις

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

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»
PORTE ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582/2 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Amsterdam

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

Antwerp

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

JOSEPH J. LEE & CO.

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 33.08.82—33.09.68 Cables «GYLSEN» WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
320 Chamber of Commerce Bldg,
Tele: Lexington 1860—61 Cables «MARSHIPCO»

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

Calcutta

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

Cape Town

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

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH-STAR

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

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

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

Dunkirk

SOCIETE 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 POINDEX 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**

SHIPCHANDLERS

**STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-
PING & PAINTING CONTRACTORS**

**SHIPPING, CLEARING AND
TRAVEL AGENTS**

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

**STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS**

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8347, 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 «STEVNICH»

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: Avenue 26712.

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

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO
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.

Cable «LEMUR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

N. YΟΡΚΗ, Μάιος.— Οι ναύλοι είς τινας τομεῖς έπανηλθον είς τὰ πρὸ τριετίας ἐπίπεδα (Βόρ. Ειρηνικός) δι' εἰς τὰ πρὸ διετίας τοιαύτα (Κόλπος Μεξικοῦ). Παρὰ τὸ γεγονός τοῦτο, τὸ υπέδαφος τῆς ναυλαγορᾶς, λόγῳ τῶν μεγάλων μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης, κρίνεται ὡς στοχεύρων.

— Ιδοὶ ἔνδος ἔτους (10 Μαΐου) οἱ ναύλοι ἀπὸ Χάμπητον ρόδος (γαιάνυρακες) δι' Ἀμέρεσαν—Ρότερνταμ ἥσαν 78) καὶ ἀπὸ Κούνησλαντ (Ζαχάρεις) δι' Ἀγγλίαν 220). Τώρα, αἱ ἀντίστοιχοι τιμαὶ εἰνεὶ 51) διὰ τὴν πρόπτωσιν καὶ 127) διὰ τὴν δευτέραν, μὲ φόρτωσιν Αὔγυστου—Σεπτεμβρίου.

• Ο παγετὸς καὶ ἡ χιών, ποὺ ἐκάλυψαν τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ πρῶτον δεκαετίερον τοῦ Μαΐου, βαρεῖας προεκάλεν τὴν ζημιὰς εἰς τὴν γεωργικὴν παραγωγὴν τῆς Ἀγγλίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας, ἐνδεχομένως δὲ καὶ ὄλλων χωρῶν. Εἰς τὴν κοιλάδα τοῦ Πάδου κατεστράφησαν τὰ 80% τῆς συγκομιδῆς. Σοδαροὶ ἐπίσης ζημιὰς ἀνηγγέλθησαν ἀπὸ τὸ Βελιγράδιον, ἐνῷ ἀπὸ τὴν Δανίαν καὶ τὴν Τσεχοσλοβακίαν ἀθρόισι καταθέσαν αἱ περὶ ζημιῶν εἰδήσεις.

• Εἰς 43 περίπου ἐκατομμύρια τόννων ὑπολογίζονται τὰ γαιανθρακοφόρα τὰ ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1960. «Ἄσ σημειωθῆ, ὅμως, δὲτι κατὰ τὸ α'. τοίμην τοῦ 1957 προεναυλώθησαν σκάφη 25 ἐκατομμυρίων τόννων διὰ μεταφορᾶς γαιανθράκων πρὸ τὸ Κόντινεντ ἐξ Ἀμερικῆς ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Περιωρισμένα, συνέπως, εἴνε τὸ περιθώρια διὰ ναυλούσαν αἱ μέσους πῶν φορτώσεων.

• Λιμός ἀπέιλε τὸν πληθυσμὸν τῆς Κίνας συνεπείδη μεγάλων πλημμυρῶν τοῦ ποταμοῦ Γιάγκ Τσέ, τῆς ἀνομβρίας εἰς πολλὰς περιοχὰς καὶ τῶν κατοικητικῶν τυφώνων τῶν τελευταίων μηνῶν. Διὰ πρώτην φοράν, ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ἔνεσ σκάφη γραμμῆς περιπλεύσαν εἰς κινεζικοὺς λιμένας καὶ ἀπέπλευσαν ἀνέν φορτίου. διότι δὲν ὑπῆρχε τίποτε πρὸς ἔξαγωγήν.

• Εἰς ἔνα ἐκατομμύριον ὑπολογίζονται οἱ πληθυσμοὶ τῶν ἀνατολικῶν περιοχῶν τῶν Ἰνδίων, οἵτινες ἀπειλούνται μὲν λιμόν. Κατάκλυσμοὶ καὶ ἀνώμαλοι καιρικοὶ συνθήκαι κατέστρεψαν τὸ πλεῖστον τῆς χειμεριῆς παραγωγῆς τῆς περιφερείας Μπιχάρ, ὑπὲρ τὰς 100.000 ζώων ἀπωλεσθῆσαν καὶ τὰ τρόφιμα σπανίζουν. Ὑπολογίζονται εἰς 400.000 τ. αἱ εἰς σιτηρά ἀνάγκαι διὰ τὸν πληθυσμόν, μέχρι τῆς νέας εσοδείας. «Ἐκτακτα καὶ μέτρα λαμβάνονται ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν Ντελχί.

• Ιάπωνες, «Ἀγγλοι κλπ., πιστεύουν, δὲτι μεγάλας περικλείουν δυνατότητας αἱ ἐμπορικαὶ ἀνταλλαγαὶ μὲν τὴν Κίναν. Εἰς ἔκαστος τῶν περιποτύων τὰς τοιαύτας συναντάγαται ἐπίδιωκει τὴν θεοπείαν, δεσμίων, τῶν ίδιων τοῦ ἀναγκῶν. Οἱ ιάπωνες, λόγους χάριν, ἐπιθυμούν νά περικόψουν τὰς εἰσαγωγὰς γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων ἀπὸ τὸ Δυτικὸν Ἡμισφαίριον, διὰ γε ἐξοικονόμησουν δολλάρια.

— Προπολεμικῶς, αἱ ἀπειλές τῆς Κίνας πηγαὶ ἔξυπηρέτουν τὰς ἐν λόγῳ ιαπωνικάς προμηθείας. Τώρα προβάλλεται ἀπὸ τὸ Πεκίνον ἡ ἀξίωσις τῆς ἀγορᾶς ἀπηγορεύεντων εἰδῶν. ήτοι εἰδῶν στρατηγικῆς ἀξίας, ὡς βαρέων μηχανημάτων ἡλεκτρογεννητριών κλπ., μὲ ανταλλαγὴν μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων.

— «Οσον ἀφοσί τοὺς ἄγγολους, εἴνε γνωστὴ ἡ διὰ τοῦ Χόγκ Κόγκ προσπάθεια τῶν διά μίαν στασέρων διεισδυσιν εἰς τὴν Κίναν. Θά ἐπέλυσον δι' αὐτῆς οἱ ἄγγοι τὸ ἔξαγωγικὸν τῶν πρόβλημα.

• Τελικὸν ἀπότελεσμα τῶν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ καὶ μετ' αὐτῆς διεισθεῖσῶν μελετῶν καὶ συζητήσεων περὶ τὸ μέλλον τῆς διακινήσεως τῶν πετρελαϊών τῆς Μέσης Ἀνατολῆς είνε δὲτι ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ θὰ παύσῃ νά ἔχῃ κυριαρχούν σημασίαν διὰ τὴν προμήθειαν ὑγρῶν καυσίμων ἀπὸ τὸν Δυτικὸν Κόσμον. ὅταν θὰ ὑπάρχουν ἐν λειτουργίᾳ ἐπαρκῆ σούπερ-τάνκερ διὰ τὰς μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου μεταφορᾶς τῶν πετρελαϊών.

— Αἱ ἔταιρισι Πετρελαίων ἔχουν ἡδη καταλήξει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι εἴνε προτιμέτα τὰ δεξαμενόπλοια, παρὰ οἱ πετρελαιαγωγοὶ, οἵτινες διέρχονται ἀπὸ χώρας μὴ φίλικῶν διακειμένας πρὸς τὴν Δύσιν.

— «Η ἀθρόα ἀκριβῶς, παραγγελία καὶ ναυπηγησίς ἀνὰ τὸν Κόσμον

σούπερ - τάνκερ ἀποτελεῖ τὴν ἀπάντησιν εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ. Σημειώνεται, ἐπ' εύκαιρια, δὲτι πρόκειται νὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ 217 δεξαμενόπλοια, μεταφορικῆς ἱκανότητος 3.8 ἑκατοντάρια, τόννων. Τὸ 1956 ἐγένετον ἐν ὑπηρεσίᾳ 233 δεξαμενόπλοια, μεταφορικῆς ἱκανότητος 3.5 ἑκατοντάρια, τόννων, κατὰ δὲ τὸ τρέχον ἔτος πρόκειται νὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ 215 δεξαμενόπλοια, τῶν ὅποιων, ὅμως, ἡ μεταφορική ἱκανότητα θὰ φέστη τὰ 5.8 ἑκατομμύρια τόννων. Εἶνε τοῦτο ἐνδεικτικὸν τοῦ μεγαλύτερου μεγέθους των. Τὸ 1958 θὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ 224 δεξαμενόπλοια, μὲ ἐτὶ μεγαλυτέρων μεταφορικῆς ἱκανότητα, ήτοι 6.5 ἑκατομμυρίων τόννων καὶ κατὰ τὸ 1959 ἔπειτα 225 δεξαμενόπλοια, μεταφορικῆς ἱκανότητος 7.1 ἑκατομμυρίων τόννων.

— «Ἄσ σημειωθῆ, δὲτι τὸ 1960 πλεῖστοι δοιαὶ ἀνὰ τὸν Κόσμον λιμένες διὰ εἰνεὶ εἰς θέσιν νὰ δεχθούν τὰ μεγάλα σούπερ-τάνκερ.

• Τὸ Γραφεῖον τῆς «Ἐθνικῆς Κινητοποίησεως» ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμέρων, δὲτι ἐξετελέσθη πλήρως τὸ ἀπὸ τὸ 1952 προγραμματισθέν παρά την κυρεργητικὴ σχέδιον διὰ τὴν ἐπάρκειαν εἰς δεξαμενόπλοια πρὸς κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. Ἐκατὸν σκάφη ἐναυπηγήθησαν ἡ πρόκειται νὰ ναυπηγηθούν, χάρις καὶ εἰς τὴν παρασχεθεῖσα διευκόλυνσιν τὰς ταυτήσεας πάσοσθέντων τῶν ἀξίας των ἐπών.

• Αὔξησης τοῦ δικαιώματος διὰ τοὺς διεργόμενους ἀπὸ τὰ ἐδάφη των πετρελαιαγωγῶν. ζητοῦν ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία, ἡ Συρία, ἡ Ιορδανία καὶ ὁ Λίβανος. Διαπραγματεύσεις διεξάγονται σχετικῶς μὲ τὴν «Τρανσαρεπτών Πάπτ Λάιν». Τὸ ἀπότελεσμα δὲν ἔγνωσθη εἰσέτη.

• Αὔξησης 6.2% ἐπτσίων, ὑπολογίζουν οἱ ἀρμόδιοι τῆς «Τζέζι Μανχάτταν Μπάνκ», διὰ νὰ φέστη τὸ 1966 ἡ ἀνὰ τὸν Κόσμον κατανάλωσις τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου εἰς τὰ 28.5 ἐκατομμύρια Βαρελίων ἡμερησίων. Η αὔξησης εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείες ὑπολογίζεται εἰς 5% ἐπτσίως (14.3 ἐκατομμύρια Βαρελίων) καὶ εἰς 6.7% διὰ τὰς ὑπολοίτους χώρας (14.2 ἐκατομμύρια Βαρελίων).

— «Η παραγωγὴ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν θὰ φέστη τὸ 1966 εἰς 9.6 ἐκατομμύρια Βαρελίων ἡμερησίων. Η βιομηχανία, συνεπῶς, θὰ χρειασθῇ νὰ ἔξευρῃ τὰς πηγάς, ἀπὸ τὰς ὅποιας θὰ προμηθεύεται 3.6 δισεκατομμύρια Βαρελίων ἐπησίων. Η τεραστία αὐτῆς ἀνάπτυξης θὰ πατήσῃ σύριτσαν πρόγραμμα ἀποκαλυψεως πηγῶν, νέων ἐπενδύσεων καὶ νέων μεσών μεταφορᾶς καὶ διανομῆς.

• Ο «Οὖντος» ὁ ἀνταγωνισμός μεταξὺ τῶν σιτοπαραγωγῶν χωρῶν καὶ κυρίων μεταξὺ Αὐστραλίας καὶ Καναδᾶ. Οἱ ἀρμόδιοι Αὐστραλοὶ ἀντιμετωπίζουν δυσχερίεας εἰς τὴν ποτοθετησιν τῆς παραγωγῆς των, ἐνῷ καὶ οἱ Καναδοὶ δὲν εἰνεὶ περιστότερον αἰσιόδοξοι. «Η ἀμερικανική, ίδια, πολιτικὴ ἐπικρίνεται.

— «Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἀπόθεματα εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας τῆς Εὐρώπης καὶ ἀλλαχοῦ εἰνεὶ μεγάλα. Ταῦτα καὶ ἀναλίσκονται ηδη, περιοριζόμενον ἀναλόγως τῶν εἰσαγωγῶν.

— «Ἄσ σημειωθῆ, δὲτι ἡ πολιτικὴ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, τῆς ἐπὶ πιστωσεὶ, Νησιῶν, ἡ δωρέαν ποτοθετησεως τῆς ἀμερικανικῆς ὑπερπαραγωγῆς, ἀπεστέρησαν καὶ τὴν Ἀργεντινὴν ἀπὸ δύο παλαιοὺς πελάτας της, τὴν Βραζιλίαν καὶ τὴν Χιλῆν. «Ηδη, μέρος τῆς ἀργεντινῆς παραγωγῆς στρέφεται πρὸς τὴν Εὐρώπην ἀλλ' ὅταν η παραγωγὴ φέστη εἰς τὰ προπολεμικά της ἐπίπεδα, τότε η πίεσις εἰς τὴν διεθνή σιταγοράν θὰ ἐνταθῇ.

— «Ἐπίσης, αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι καὶ ὁ Καναδᾶς συναγωνίζονται ηδη, ποιὸς πρώτον θὰ πωλήσῃ τὰ σιτηρά του εἰς τὰς χώρας τῆς Ανατολικῆς Εὐρώπης καὶ ιδία εἰς τὴν Πολωνίαν.

• Εντὸς τῶν προσεχῶν 18 ἑταῖρων η ἀμερικανική χαλυβουργία θὰ ἐκτείνῃ τὴν παραγωγικήν της ἱκανότητα κατὰ 50 ἐκατομμύρια τόννων ἐπησίων, ήτοι κατὰ 371/2% ἐπὶ πλέον τῆς σημερινῆς. ήτοι ἀνέρχεται εἰς 134 ἐκατομμύρια τόνων. Εὐνότος εἰνεὶ ἡ ἔκτασης καὶ τῶν ἀπὸ θαλασσῆς μεταφορῶν ἀναγκῶν, τὰς ὅποιας θὰ δημιουργήσῃ η τοιαύτη αὔξησης τῆς παραγωγῆς.

• Επὶ τὴν προσεχεῖ ενάρξει τοῦ διῆλιστρου Μεγάρων, ἐκυκλοφόρησεν

Naples

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

New York

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

Penang

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

Philadelphia

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

INDEPENDENT PIER CO. INC.

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

MURPHY COOK & CO.

The Burse Philadelphia 6. Tele 3-5514, 3-5515

Rangoon

COMOTTO SON & CO. LTD.
P. O. Box No 137, Cables «MACOTTO»

Rio de Janeiro

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.
Praça Maua No 7 Sala 1709.

Cables: PANELLENICA—Rio Janeiro

SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS

TUGOWNERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

TOWAGE

STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS & DESPATCH

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

Rotterdam

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

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

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

Singapore

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

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

Sydney n.s.w.

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

Vancouver B.C.

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

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

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS, SHIPPING,
& MANUFACTURERS AGENTS
IMPORTERS & EXPORTERS
RUBBER & RICE MERCHANTS

STEVEDORES

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

STEVEDORES

εις τὴν ναυλαγόραν διαταγὴ διὰ τὴν μεταφορὰν 1.000.000 τόνων πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Ἑλλάδα, μὲ ὄψιὸν φορτώσεως καὶ ἀπὸ τὴν Σιδῶνα. "Εναρξῆς Σεπτέμβριον—Οκτώβριον.

• Αἱ πρῶται ναυλώσεις τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ τύπου μαμπούθ, τῷ Ἀμερικανοῦ μεγαλοεφόπλιστοῦ κ. Λούντβιχ, ἐπραγματοποιήθησαν ἡδη. Οὕτω, μετὰ τὴν διὰ δέκα ἑτη χρονοναύλωσιν τοῦ τάνκερ τῶν 80.000 τόνων, ἐπικολούθησεν ἡ ναυλώσις καὶ ἐνὸς τάνκερ τῶν 100.000 τόνων d.w. διὰ δέκα ἑπτήσης ἑτη, πρὸς μεταφορὰν πετρελαίων ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Τιμὴ 45 % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλαγοράν.

• Ἡ χαλάρωσις τῶν ναυλῶν διὰ τὰ πετρέλαια προεκάλεσεν, ὡς ἄλλως τε ἀνεμένετο, τὴν ἀναστολὴν τοῦ προγράμματος ἡ τῶν σχεδίων ὁρισμένων ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν ναυπήγησην δεξαμενοπλοίων. "Ανεκοινώθη, ὅτι 15 ἑταῖροι, αἵτινες ἐπρόκειτο νὰ κατασκευάσουν 16 τάνκερς, ἀνεθεώρησαν τὰς ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις τῶν. Μεταξὺ αὐτῶν καταπλέγονται καὶ τρεῖς ἑταῖροι ἐπληγικῶν συμφερόντων, ἢτοι ἡ «Τρίτων» διὰ τάνκερ τῶν 41.000 τόνων d.w., ἡ τοῦ κ. Νικήτα Βενιζέλου διὰ τάνκερ τῶν 32.650 τ. καὶ μία ἑταῖρος πετλατῶν τοῦ Οἰκου Κουλουκούντη διὰ ἕνα ὑπὸ λιθεριανὴν σηματίαν τάνκερ τῶν 45. 000 τόνων d.w.

• Τῶν παλαιοσιδῆρων, καὶ ἴδια τῶν ἔχοντων μεγάλην εἰς μέταλλον περιεκτικότητα, ἀντιμετωπίζεται καὶ πάλιν ἡ ἀπαγόρευσις τῶν ἔξαγωγῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἡ ἀρόρα — κατὰ τοὺς ἀρμόδιους τῆς Οὐασιγκτώνος — ὑποβολή αἰτήσεων ἔξαγωγῆς, κυρίως δι' Ἰαπωνίαν καὶ ἡ ἐπιθυμία ἀποφυγῆς διακρίσεων μεταξὺ τῶν ἄλλων προσρισμῶν, προεκάλεσε τὴν εἰσήγησην τῆς γενικῆς ἀπαγορεύσεως δι' ὅλας τὰς χώρας, πέραν τῶν ἔξαγωγικῶν ἐπιπέδων τοῦ 1956.

— "Ἄς σημειωθῆ, ὅτι αἱ ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου μέχρι τοῦδε ἐκδοθεῖσαι ἀδειαὶ ἔξαγωγῆς δι' Ἰαπωνίαν συμποσούνται εἰς τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὸ 1956 ἔξαγωγῶν. Πέρσιν είχον αὐτοὶ ἀνέθει εἰς 1.2 ἑκατομμύρια τ. διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἐπὶ συνδόλου ἔξαγωγῶν 5.9 ἑκατομμύρια τόνων.

• Εἰς τὴν Βενεζούελαν, ἡ «Ορενόκο Μάτινγκ Κόμπαν» — ἐξάρτημα τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας «Γιουνάιτεν Στάλ» — θά ἀναβιβάσῃ ἐφέτος τὴν ἔξαγωγήν μεταλλευμάτων εἰς 12 ἑκατομμύρια τόνων, μὲ προοπτικὴν 15 ἑκατομμύριων τόνων διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος, ἐναῦτη 8 ἑκατομμύριων τόνων τοῦ 1956. "Ἄς σημειωθῆ, διὰ τὸ πλέοντα δσα σκάφη ἐλληνικῶν συμφερόντων εἶνε ναυλωμένη διὰ τὰς ἐκ τοῦ 'Ορενόκου μεταφορᾶς μεταλλευμάτων διὰ μαρκὸν χρονικὸν διάστημα. "Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἐγκαταστάσεις πορτώσεων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πουέρτο Όριτάζ, βελτιώνονται πρὸς τὰ ἀντιμετωπίσιαν τῆς ἔξαγωγῆς κινήσεως.

• "Ανεκοινώθη εἰς τὸ Νέον Ντελί ἀπὸ τὴν ἑκεὶ ἀμερικανικὴν πρεσβείαν, ὅτι πρὸ τοῦ ἐπαπειλουμένου λιμού δύο σιτοφορτία, κάθε τρεῖς ἡμέρας, καταπλέουν εἰς τὰς Ἰνδίας ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. "Ηδη αἱ Ἰνδίαι, βάσει τῆς τριετοῦ συμφωνίας διὰ τὴν παροχήν βοηθείας, παρέλασον 600.000 τ. σίτου ἀπὸ τὰ ἀμερικανικά γεωργικά ἀποθέματα. "Υπελογίζετο, ὅτι 200.000 τ. μετεφέρθησαν κατ' Ἀπρίλιον καὶ ὅτι ἀνὰ 200.000 τ. θά μεταφέρωνται μηνιαίας κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας.

• "Η Εὐρώπη δοσὸν ἀπόρᾳ τὰ πετρέλαια, ἀντιπαρθήσει πλέον τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ. Τὰ ἐν αὐτῇ ἀποθέματα εἴνε ἡδη — καθ' ὑπεύθυνον ἀνακοίνωσιν — κανονικά καὶ τὰ μέτρα ἐκτάκτου ἀνάγκης δὲν θεωρούνται ἐφεξῆς ἀπαραίτητα. "Ἄς σημειωθῆ, ὅτι καὶ χωρὶς τὴν χρησιμοποίησην τοῦ Σουέζ, ἡ Ἐπιτροπή Εύωντασκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας θεωρεῖ τὴν προμηθείαν πετρελαιοειδῶν ἐν πλήρει ἐπρόκειται διὰ τοὺς ἐπομένους τρεῖς μῆνας.

• Κατὰ σχετικὴν εἰς Οὐασιγκτώνα ἀνακοίνωσιν, δὲν κρίνεται πλέον σκόπιμος ἡ ἔξοδος ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων παροπλισμοῦ κρατικῶν πλοίων πρὸς ναυλῶσιν εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς. Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι ἀντιμετωπίζονται εὐχερῶς καὶ τὴν προσφορὰν ἀμερικανικῆς χωροποίητος εἴναι ἐπαρκῆς. Κατὰ Μάρτιον 14 αἰτήσεις είχον ὑπόβαλθη διὰ τὴν παραχώρησιν 64 σκαφῶν. Τώρα, μόνον τέσσαρες ἑταῖροι διετήρησαν τὰς αἰτήσεις των διὰ 14 πλοίων. "Ισως καὶ αἱ αἰτήσεις αὐτοὶ νὰ μὴ ἐγκριθοῦν.

• "Ηρίσται εἰς τὴν ἀνταλοκήν Θράκην, πρὸς τὴν δυτικὴν πλευράν τῶν Δαρδανελλίων, αἱ γεωτρήσεις ἀπὸ τὴν «Εσσό Στάνταρ Ινκ» διὰ τὴν ἀποκάλυψιν κοιτασμάτων πετρελαίου. "Ἡ παραφυάς αὔτη τῆς ἀμερικανικῆς «Στάνταρ Οίλ» (τῆς Νέας Υεράες) ἔχει ἡδη τέσσαρας ἀδειαὶ ἔξερενήσεων εἰς Τουρκίαν ἐπὶ ἑκάστερας 400.000 acres (ἔνα ἄκρη τοῦ πρός 4840 τετραγωνικάς ὑάρδας).

• "Ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν ὑπογράφεται εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα ἡ μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Πολωνίας συμφωνία, βάσει τῆς ὁποίας γεωργικά προϊόντα συνυλική ἀξίας 100 ἑκατομμύριαν δολαρίων θὰ παραχωροῦνται εἰς τὴν Βαρσοβίαν. "Ἄς σημειωθῆ, ὅτι ὁ Καναδάς ἔειδε διάτοκον τοῦ δικτύου διά τὸ 1960 εἰς τὰ 25 ἑκατομμύρια. Εὑρύταντον δικτύον θὰ χρειασθῇ νὰ συμπληρωθῇ.

— Αὔξεσις ἡδη ἐπέρευνη τῆς καταναλωτικῆς ικανότητος τῶν λαῶν τῆς Εὐρώπης προβλέπεται ἀπὸ τὴν παροχὴν μεγαλύτερων ἔνσιχύσεων — μισθοδικῶν καὶ κοινωνικῶν προνοιῶν — πρὸς τὸν ἐργατικὸν πάραγοντα, τοῦ ὁποίου, ὅμως, ἡ προσφορὰ πρὸς ἐργασίαν προβλέπεται καλορά.

— "Ἡ παραγωγικότητης ἑπτήσης θὰ αὐξηθῇ κατὰ 50% ἀπὸ τοῦ 1955 μέχρι τοῦ 1960. Αὔξονται προβλέπεται καὶ διὰ τὰ σιδηρομεταλλεύματα, ἐνῷ ἡ ζήτησης χάλυβος θὰ αὐξηθῇ κατὰ τὸ 13 καὶ τοῦ γαιανθρακος κατὰ 31 ἑκατομμύρια τόνων. "Ἡ παραγωγή, ὅμως, τοῦ γαιανθρακος εἰναι ἡ μόνη, ἡτὶς δὲν προβλέπεται μεγαλυτέρα. "Ολαι αὐταὶ αἱ προσδόκεις δικτύων μεγαλογόνων μίαν καλὴν προσπτικὴν διὰ μίαν εύρυτέραν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικήν κίνησιν.

Αἱ εἰσισταγωγαὶ πετρελαίων θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 50% ἀπὸ τοῦ 1955 μέχρι τοῦ 1960. Αὔξονται προβλέπεται καὶ διὰ τὰ σιδηρομεταλλεύματα, ἐνῷ ἡ ζήτησης χάλυβος θὰ αὐξηθῇ κατὰ τὸ 13 καὶ τοῦ γαιανθρακος κατὰ 31 ἑκατομμύρια τόνων. "Ἡ παραγωγή, ὅμως, τοῦ γαιανθρακος εἰναι ἡ μόνη, ἡτὶς δὲν προβλέπεται μεγαλυτέρα. "Ολαι αὐταὶ αἱ προσδόκεις δικτύων μεγαλογόνων μίαν καλὴν προσπτικὴν διὰ μίαν εύρυτέραν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικήν κίνησιν.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

ΤΟ ΜΠΟΥ Υ·ΚΟΤΑΖ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Τὸ ἐναντίον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, μπούκοτάζ ἔξουδετερώθη. Τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργείον τῶν Ἑξατείρων ἀνέκοινωσε τὴν 10ην Μαΐου, πρὸς γνῶσιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, διὸ φυσικοὶ κίνδυνοι δὲν ἐμποδίζουν πλέον τὴν διέλευσιν τῶν διώρυγας τοῦ Σουέζ. Παραμένει μόνον ἐν ισχύι ἡ ὁδηγία περὶ καταβολῆς τῶν διοδίων μετὰ διαμαρτυρίας, διότι ἔξακολουθεῖ νὰ υφίστανται τὸ νομικὸν ζῆτημα τῆς ἐνδεχομένης διπλῆς καταβολῆς τῶν. Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀνακοίνωσεως, αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις εἰναι ἐλεύθεραι νὰ ἀποφασίσουν, ἀνέπιθυμοι.

— "Αναμένεται ἡδη, ὅτι αἱ ἀγγλικαὶ καὶ ἀλλαὶ δυτικαὶ κυβερήσεις, ἔξαρτες τῆς γαλλικῆς, θὰ ἐκδούσουν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερών ἀναλόγους διότις διάριμων, διότι δύο διπλῆς καταβολῆς τῶν. Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀνακοίνωσεως, αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις εἰναι ἐλεύθεραι νὰ ἀποφασίσουν, ἀνέπιθυμοι.

ΓΑΛΛΙΑ

ΤΟ ΠΛΕΟΝ ΕΥΧΡΗΣΤΟΝ ΤΑΝΚΕΡ

Γάλλος τεχνικός, εἰς διάλεξιν του, διοθεῖσαν εἰς τὴν γαλλικὴν ἑταῖριαν τῆς «Τεχνικῆς τοῦ Πετρελαίου», ἀνέπτυξε μελέτην του, ἀναφορικῶς μὲ τὰ μέσα μεταφορᾶς πετρελαίου κατὰ θαλάσσης. "Αναφερόμενος, ίδιαιτέως, εἰς τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἀπέδειξε διάριμων, διότι δύο διπλῆς καταβολῆς τῶν σκάφη εἰναι ἐνός δεξαμενοπλοίου, δὲν αὐξάνονται κατ' ἀναλογίαν καὶ αἱ κατὰ τόννου διπλάναι, ἔξαιρεσί μόνον τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς συντηρήσεως. Τὸ κόστος, ἐπίσης, τῆς κατασκευῆς μειώνεται, δοσον διπλάναι, καθιστάται μεγαλύτερος. Οὕτως, αἱ κατὰ τόννου διπλάναι κινήσεως, λαμβανομένης ὡς βάσεως τοῦ ἀριθμοῦ 100 διά τάνκερ τῶν 31.000 τόνων d.w., ἔχουν, ὡς ἔκῆς :

	Μεγέθη	Δεικτής %
Τάνκερ	15.000 τ. d. w.	163.—
»	22.000 »	120.—
»	31.000 »	100.—
»	43.000 »	77.—
»	65.000 »	62.—
»	80.000 »	58.—
»	100.000 »	49.—
»	130.000 » γύρω τῶν	45.—

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, δὲν Γάλλος τεχνικὸς ὑπελόγισε τὸ κόστος μεταφορᾶς πετρελαίου κατὰ τόννον ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Χάρδην, μὲ τέσσαρα διαφόρων μεγεθών δεξαμενόπλοια, μεσής ταχύτητος 16½ μιλῶν καὶ τὸ προύποτεσθιν, διότι σκάφη μὲ δύσθιμα 36 παδῶν, θὰ εἰναι δυνατὸν νὰ διπλέσουν τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. Τὰ ὑπὸ σύγκρισιν μεγέθη ἡδη τάνκερα τῶν 43.000 τ., τῶν 65.000 τ., τῶν 80.000 τ. καὶ τῶν 100.000 τόνων d.w.

— "Υπὸ τὰς ἀνωτέρως συνθήκας, μόνον τὸ τάνκερ τῶν 43.000 τόνων d.w. θὰ ἡδηνταρούνται νὰ διαπλέσυνται τὴν διώρυγα. Τὰ ἀλλα διήρχοντο ἐξ αὐτῆς κενά καὶ θὰ ἐπέστρεφον εἰς Χάρδην ἔμφορτα, διὰ Κέιπ. Εἴναι ληθῆ ὡς βάσις 100 τὸ κόστος τοῦ κατὰ τόννον μεταφερομένου πετρελαίου διὰ τοῦ τάνκερ τῶν 43.000 τ. d. w., τοῦ χρησιμοποιούντος και

"ΤΡΙΤΩΝ", ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουντουριών 147 (βος δροφος) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφ. 470-225

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

1) Προπαρασκεύαι τοὺς ὑπόψιφούς πλοιάρχους Α, Β, Γ τάξεως, τοὺς Εύεργετικούς Πλοιάρχους Γ, Κυβερνήτας, Ναυκλήρους.

2) Λειτουργεῖ καθημερινῶς ἀπὸ 8.30—12.30 διὰ Πλοιάρχους Α, Β, Εύεργετικούς Γ. Πλοιάρχους Κυβερνήτας, Ναυκλήρους καὶ ἀπὸ 16.00—22.00 διὰ Πλοιάρχους Γ.

3) Πεπειραμένονται καὶ ἐλεκτρικὸν ἐκπαιδευτικὸν πραστωπικὸν ἀπὸ Αξιωματικούς Β.Ν. καὶ Λιμενικού Σώματος.

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Ν. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Β. Ν. Ε. Α. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

— "Ἐπὶ 15ετίαν Καθηγητής Ναυτιλίας εἰς Σ. Ν. Δοξίμων καὶ ἐπὶ 10ετίαν 'Αρχιναυτίλος Τ.Α.Ε.

4) Διαθέτει ἄπαντα τὰ ἐκπαιδευτικὰ βιβλία, περιέχοντα τὴν ἔξετασταν ὑλην εἰς θέματα, βάσει τοῦ ἀνάλυτικοῦ προγράμματος ἐξετάσεων δημοσιευθέντος εἰς Φ. Ε. K. 290)29-11-1954.

5) Διάδακτρα προσιτά. — Διὰ τοὺς στρατευσίμους ιδιαιτέρα τιμῆτη.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποταθῆτε:

α) Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Σχολῆς ἀπὸ 09.00-12.00 & 17.30-20.00

β) Εἰς τοὺς διατελέσαντας ἀπόδεσμειγμένων μαθητὰς τῆς Σχολῆς.

έμφορτου τὴν διώρυγα, τότε ὁ δείκτης τῶν διὰ Κέιπ ἐμφόρων σκαφῶν θά εἶναι 101 διὰ τὸ τάνκερ τῶν 65.000 τόννων, 99 διὰ τὸ τάνκερ τῶν 80.000 τόννων καὶ 94 διὰ τὸ τάνκερ τῶν 100.000 τόννων d.w. Έάν δὲ τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 100.000 τ., δὲν θὰ πتو δυνατῶν καὶ κενὸν νὰ διαπλέσῃ τὴν διώρυγα, τότε ὁ δι' αὐτὸ δείκτης μεταφορᾶς θὰ ἀνέλθῃ εἰς 109. Έάν, ἔξ αλλου, ἡ διώρυξ ήτο τελείως κλειστή, τότε (μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ σκάφος τῶν 43.000 τ., σταν χρησιμοποιῆται τὴν διώρυγα), οἱ ἀντίστοιχοι δείκται διέκται τὸ διάστημα οἱ κατώτατοι:

Διὰ τὸ τάνκερ τῶν	43.000 τ.	135.—
» » »	65.000 »	122.—
» » »	80.000 »	120.—
» » »	100.000 »	109.—

Συμπέρασμα τῆς ἀνωτέρω ἀναλύσεως εἶναι, ὅτι τὸ σκάφος 43.000 τόννων d. w., ὑπὸ τὰς κρατούσας σήμερον συνθήκας, εἶναι τὸ προσφορώντος διὰ τὴν Ἑλλάς Μέσης Ἀνατολής μεταφορὰν πετρελαίων πρὸς τὴν Εὐρώπην.

ΕΛΒΕΤΙΑ

ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΗΝ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Τὸ πρῶτον ἐλβετικὸν ὑπερωκεάνιον, τὸ τριπλέλικον δηζελοκίνητον λάινερ «Ἀρόζα Σκάου» 20.000 τ., γκρός καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 900 περίποτον ἐπιβατῶν, ἀνήκει εἰς τὴν «Ἀρόζα Λάϊν» (τῆς Γενεύης) εἰσερχεται εἰς τὴν τακτικὴν ὑπέρηρειαν Εὐρώπης—Νέας Υόρκης. Μὲ ἀφετηρία τοῦς μεγάλους λιμένας τοῦ Κόντινεντ καὶ μὲ πρώτην ἀναχώρησιν τὴν 27ην Μαΐου, θὰ ἐκτελέσῃ δέκα ταξίδια κατὰ τὴν θερινὴ περιόδον. Οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ σκάφους καὶ τὸ πλήρωμα καταστρώματος καὶ μηχανῆς ἀποτελεῖται ἀπὸ Σερφανούς, τὸ δὲ Βοηθητικὸν προσωπικόν ἀπὸ Ελβετούς.

Τὸ «Ἀρόζα Σκάου», ναυπηγηθὲν τὸ 1949, εἶναι τὸ πρώτην γαλλικὸν «Λά. Μαρσεγίέ», τῶν «Μεσσαζέρη Μαριτίμ», αἱ ὄποιαι ὑπερχρεώμεναν νὰ τὸ ἐκποιήσουν μετὰ τὴν πτώσιν τῆς «Ινδοκίνας». Τὸ σκάφος θὰ φέρῃ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Μετὰ τὴν εύρυτάτην εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέτης διασκευὴν τοῦ διασθετοῦ διαμερίσματος δι' 64 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ δι' 821 τουριστικῆς εἰς θαλαμίσκους τῶν δύο καὶ τεσσάρων κλινῶν, μερικοὺς δὲ καὶ τῶν ἔξι κλινῶν.

Σημειούνται ἐπ' εὐκαιρία, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 ἡ Ἐλβετία κατείχεν ἔνα ἀπόπορον στόλον ἀπαρτιζόμενον ἀπὸ 23 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 153.000 τόννων, ἐν τῶν ὄποιων τὰ 18 πλοία, 145.000 τόννων, ήσαν ὀκεανοπόρα. «Ἐν τῷ μεταξύ, πολλαὶ παραγγελίαι διὰ λογιστικῶν ἐλβετῶν ἐφοπλιστῶν τελούν ὑπὸ ἐκτέλεσιν εἰς ναυπηγεῖα διαφόρων χωρῶν. Ἐπικρατεῖ προποτικὴ δι' ἓνα στόλον 350.000 τόννων, δόσος. δηλαδή, χρειάζεται διὰ νὰ ἔχασφαλίσῃ τὸν πλήρη ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας. ἐν περιπτώσει κρίσεως. Τὰ πληρώματα τοῦ ὑπάρχοντος στόλου ἀπασχολούν 683 ναυτικούς, ἐκ τῶν ὄποιων 336 εἶναι ἐλετοί.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ "ΤΡΕΓΙΛΕΡ ΣΙΠΣ"

Τὰ νέου τύπου πλωτὰ μεταφορικά μέσα, τὰ «τρεγίλερ σίπις», ὅπως ὀνομάζονται, τὰ δυνάμενα, δηλαδή, νὰ μεταφέρουν ἔμφορτα σιδηροδρομικά ὄχηματα, πρόκειται ώς τὸ πετελέσσον ἐπόποις δίλγων ἐπώνυμων κύριον μεταφορικὸν ὅργανον τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοπλοΐας. Διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς κατασκευῆς 8 ἔως 10 τοιούτων σκαφῶν διὰ λογιστικῶν τῆς «Ἀμερικαν-Χαδαΐαν Λάϊν» (τοῦ γνωστοῦ μας κ. Λούντβιχ), προσέφερον τὰς γαμήλιατέρας τιμὰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ-Νιούς. Αἱ προσφοραὶ ἀναφέρονται εἰς σκάφη διπλέλικα καὶ μονέλικα. Τὰ διπλέλικα, ταχύτητος 25 μιλίων, θὰ κοστίσουν 25 ἑκατομμύρια δολαρίων ἔκαστον, θὰ εἶναι τὰ ταχύτερα φορτηγά τοῦ Κόσμου, θὰ ἔχουν μῆκος 845 ποδῶν καὶ πλάτος 101 ποδῶν καὶ ἔχανται νὰ μεταφέρουν 538 ἔμφορτα βαγόνια. Τὰ μονέλικα, ἔξ αλλου, ταχύτητος 18½ μιλίων, μὲ μῆκος 732 ποδῶν καὶ μὲ ίκανότητα μεταφορᾶς 516 ἔμφορτων βαγονίων, θὰ κοστίσουν 19½ ἑκατομμύρια δολαρίων ἔκαστον. Τὰ ἐν λόγῳ «τρεγίλερ-σίπις» προσφέρονται διὰ μεταφορᾶς μεταξύ Νέας Υόρκης καὶ Καλλιφορνίας. «Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι τὸ υπουργεῖον «Εθνικῆς Αμύνης» θὰ προβῇ εἰς ὠρισμένας διαρροῦμέσεις τῶν σκαφῶν, πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν μεταφορικῶν του, ἐν καιρῷ πολέμου, ἀνάγκην καὶ στὶ κρατικά δόνεια θὰ καλύψουν τὸ πλεῖστον τῆς ἀξίας τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν.

MET. BRETANNIA

ΤΟ ΛΛΟΥΜΙΝΙΟΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Ἐλλήνια Πόλη» 8025 τόννων, θεωρεῖται ως τὸ περισσότερον συγχρονισμένον, εἰς τὴν κατηγορίαν του, σκάφος. Είναι τὸ πρῶτον, εἰς τὸ ὄποιον ἔχρησιμοποιῆθε τὸ ἀλουμίνιον, ἀντί του χάλυβος, εἰς εύρυτάτην κλίμακα. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Σθάν, Χούντερ καὶ Οὐγκάρη Ρίτσαρδσον», τοῦ Νιούκαστλ, δῆλοι δὲ αἱ υπερκατασκευαί του, περιλαμβανομένων τῆς καπνοδόχου καὶ τῶν σωσιδίων λέμβων, εἶναι ἔξ αλουμινίου. Τὸ βάρος των περιωρίσθη εἰς 32 τ. μόνον, ἀντί τῶν 87 τόννων, ἀν ἔχρησιμοποιεῖ τὸ χάλυψ, η δὲ ἐν λόγῳ οἰκονομία βάρους ἐπιτρέπει τὴν παρασκόπην περισσότερου φορτίου, ἐνώπιον παραλλήλων συντελεῖ καὶ εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς εύσταθειας τοῦ σκάφους. «Η πλοιοκτήτης ἐταίριας «Πλάτη» ναυπηγεῖ καὶ ἄλλα μεγαλύτερα κάρυκο-λάινερ, μὲ εύρυτάτην ἔφαρμογήν τοῦ ἀλουμινίου. «Ολα τὰ σκάφη τῆς αυτά προορίζονται διὰ τὴν γραμμήν Δυτικῆς Αφρικῆς.

ΑΙ ΝΑΥΤΙΓΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ "ΣΕΛΛΑ"

Εἰς τὴν ἐπηργίαν διὰ τὸ 1956 ἐκθεσίν του πρὸς τὸν «Ομίλον Σέλλα» ὁ λόρδος Γκόλντιντεργκ, πρόεδρος τῆς «Σέλλα Τράνσπορτ ἐντ Τρέιντιγκ, Λτδ», ἀναφέρει, ὅτι δι' ὠρισμένων οἰκονομικῶν συμβασῶν εἰς Ἀγγλίαν καὶ Όλλανδιαν ἔξευρεθσαν κεράστια 55 ἑκατομμύριαν λιρῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν νέων δεξαμενοπλοίων, στίνα καὶ προεναυλώθησαν ἀπὸ τὸν ομίλον «Σέλλα» διὰ μακράς χρονικάς περιόδους. Σκάφη τῶν 46.000 καὶ τῶν 65.000 τόννων d. w. πρόσκειται νὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς τῶν ἔργομένων τριών ἔως πέντε ἑταῖρων.

Ο λόρδος Γκόλντιντεργκ ἐλπίζει, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ μέθοδος χρηματοδοτήσεως (προναύλωσις, δηλαδή, τῶν νέων τάνκερς καὶ ἐπίτευξις δυναίων ἐπὶ τῶν ναυλοσυμφώνων), μέθοδος ἔφαρμοσθεῖσα καὶ ἐπὶ ἀριθμοῦ τίνος

δεξαμενοπλοίοιν ναυπηγουμένων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, θὰ ἀκολουθήσῃ ἐν καιρῷ καὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς τοὺς ἐμφανίζοντας μικρὰν ἐπιχειρηματικὴν ἐπιφάνειαν.

Τὸ πεδίον δράσεως τῶν δεξαμενοπλοίων — τονίζει εἰς τὴν ἔκθεσίν του — διαθέτει ἀρκετὸν χώρον, διὰ νὰ δεχθῆται τοὺς μεγάλους, ἀλλὰ καὶ τοὺς μικροὺς ἐφοπλιστάς. Νομίζει, δηθεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἔξευρεθοῦν δι' ἀμφοτέρους εὐκαιρίαι χρηματοδοτήσεως πρὸς ναυπηγησιν δεξαμενοπλοίοιν, στίνα θὰ χρειασθούν καὶ εἰς τὸ μέλλον.

«Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι ἡ «Σέλλα» ἔχει ήδη εἰς τὴν διάθεσίν της σκάφη 8.6 ἑκατομμυρίων τόννων d.w. ἐκ τῶν ὄποιων τὰ 3 ἔκατ. τόννων εἶναι ἴδιοι-κτητα.

Ο ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ "ΚΙΟΥΝΑΡ ΛΑΪΝ"

Ο ισολογισμὸς τῆς χρήσεως 1956, τῆς «Κιούναρ Λαϊν», ἐμφανίζει ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἐκ 433.002 λιρῶν, ἐπὶ πλέον τῆς χρήσεως 1955. Περισσότεροι ἐπιβάται μετεφέρθησαν διὰ τῶν πλοίων τῆς ἐπαρτίας εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, οἱ περιηγητικοὶ πλόες ήσαν ἀποδοτικώτεροι, ἐνώ καὶ τὰ κέρδη ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ηὔπηθησαν. Παρὰ ταῦτα, αἱ ἀνησυχίαι τῆς Διοικήσεως τῆς «Κιούναρ» διὰ τὸ μέλλον ἔξασθολυθῶν ὑφιστάμεναι, λόγω τῶν ἀνεπαρκῶν ποθεματικῶν (λίραι 1.259.561, κατὰ τὸ 1956), μῆικανών νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων πλοίων τῆς ἐπαρτίας. «Ἀνεφέρετο σχετικῶς, ὅτι ἔνα ὑπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς Καναδά, ὃπερ ἐστοίχιζεν 1.000.000 λιρῶν, τὸ 1939, κοστίζει σήμερον 5.000.000 λιρῶν, ἐνώ καὶ ἔνα φορτηγόν γραμμῆς, ὃπερ ἐστοίχιζε τὸ 1939 λίρας 247.000, δέν δύναται τώρα νὰ ἀντικατασταθῇ οὗτος μὲ δαπάνην 1.2 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

«Ἀναφορικῶς μὲ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου η διοίκησης τῆς «Κιούναρ» ἐκφράζει εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ οἰσολογισμοῦ ἐκθεσίν την πεποιθήσιν, ὅτι τὰ δύο ταῦτα μεταφορικά μέσα — πλοίον καὶ ἀεροπλάνον — δύνανται νὰ συνεργασθούν, ἀντὶ νὰ συναγωνίζωνται, ἐφόσον ἐκ

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.B. LN 80°01

τών στατιστικών διαπιστωνται, ότι ο άριθμός των ταξιδιωτών διά θαλάσσης και αέρος σταθερώς αύξανεται από έτους εις έτος. Αι δερποτορικαί έταιρια θέλουν άκόμη νά άγγυούν — κατά την έκθεσην — ωριομένους κανόνας κόστους πτυσσέσεων και κέρδους. Ως παράδειγμα άναφέρονται αι δύο άγγλικαι κρατικαί δερποτορικαί έταιρια, τών οποίων ή άπόδοσης υπήρχε μέχρι σήμερον έπικήμιος.

NOPBHTIA

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ο κ. Λύκκε-Σέζεστ, διευθυντής της νορβηγικής έταιρίας καυσίμων πετρελαίων, παραφαύδος τής B. P. («Μπρίτις Πετρόλεουμ», εις διάλεξιν του, έπραγματεύθη τὸ θέμα τῆς σχέσεως μεταξὺ ναυτιλίας και πετρελαιοδιοικησίας. Πιστεύει ο ωμήτης, διότι τὰ παγκόδμια ἀπόθεματα πετρελαίων είναι ἀρκετά, διότι νά καλύψουν τὴν προβλεπομένην ἐπέκτασην τῆς καταναλώσεως τοῦ ἀπωτάτου μέλλοντος. Τὰ γνωστά κατά τὸ 1955—εἶπεν—ἀπόθεματα πετρελαίων ἀνήρχοντο εἰς 26 τρισεκατομμύρια τόνων και ήσαν ἔπειρη διά νά ἔξαστασιον ἐπὶ 130 ἡπτὸν πλήρη ἀπασχόλησην εἰς 1.000 δεκαμενόπλοια τῶν 20.000 τόνων d. w. Η σημερινή ικανότης διύλισεως πετρελαίων εἰς τὴν Εύρωπην, ἀνέρχομένη εἰς 110 ἑκατομμύρια τόνων, ὑπερέβη ἡδη τὴν κατανάλωσιν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κόσμου. Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατανάλωσις ηδη κατά 8% ἀπό τοῦ 1954—55, ἐνώ εἰς τὴν Εύρωπην ηδη κατά 1%. Η κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀντιπροσωπεύει τὰ 41% τῆς παγκόδμιου τοιαύτης, ἐνώ τὰ 18% ἀπορροφῶνται ἀπό τὸ καυσίμον πετρελαίου (φιούσελ δῖλ). Οι ὄντιστοιχοι διά τὴν Εύρωπην ἀριθμοί είναι 22% και 44%. Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ή κατανάλωσις ἀνήλθεν εἰς 406 ἑκατομμύρια τόνων, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 50 ἑκατομμύρια τόνων εἰσήχθησαν ἀπό τὸ ἔξωτερικόν. Η Εύρωπη ἀφ' ἔτερου παράγει 9 μόνον ἑκατομμύρια τόνων και εἰσάγει 108 ἑκατομμύρια τόνων πετρελαίου ἐποίσως.

Τὸ 1955 διεκομισθησαν 40 ἑκάτ., τὸν πετρελαίων ἔξαχθέντων ἐκ τῆς Μέσης 'Ανατολής μέσω τῶν πετρελαιογάγων και 67 ἑκατομμύρια τόνων μέσω τοῦ Σουεζ, διά δεξαμενοπλοιών. Τὸ παγκόδμιον, ἐξ ἄλλου, τονάλ τῶν δεξαμενοπλοίων ηδη κατά 100%, ὡς έγγιστα, ἀνέλθησαν ἀπό 23.350.000 τ. d.w., εἰς 42.250.000 τόνων d.w.

'Ανάλυσις ἀνακοινωθείσα εσχάτως εἰς τὴν συνέλευσιν τοῦ «Εθνικοῦ Συμβουλίου Πετρελαίων», εἰς Οὐασιγκτώνα, δεικνύει, διότι ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοντος έτους μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1965 προβλέπεται αὔξησις τοῦ παγκόδμιου οντᾶς κατά 82%. Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1956, καθ' ἀνέφερθε εἰς τὴν συνέλευσιν, ἐτέλους ὑπὸ ναυπηγησιν ἡ παραγγελίαν καθ' ὅλον τὸν Κόσμον δεξαμενοπλοιαὶ συνολικῆς χωροτικότης 29 ἑκατομμυρίων τόνων ll.w. Ο ἀριθμός αὐτὸς ἐντὸς τριμήνου, ἡτοι μέχρι τῆς Ιησού Μαρτίου ἐ. ἐ. ηδη κατά 9.1 ἑκατομμύρια τόνων d.w.

ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Κατά τὰς δημοσιεύσις ἐσχάτως ἐπισήμους νορβηγικὰς στατιστικὰς, τὴν Ιησού Μαρτίου τοῦ 1956 ἀποχρολούντο εἰς τὸν ὀκτωκαπτόρων ἐμπορικῶν στόλου τῆς Νορβηγίας 44.055 ναυτικοί, ἐκ τῶν ὅποιων 8.092 ηδη ξένης ὑπηκόστητος. Ἐπιπροσθέτως, αἱ ἀκτοπλοΐαὶ νορβηγικαὶ μεταφοραὶ ἀπτερυχοῦντος 5.594 πρόσωπα, ἐκ τῶν ὅποιων 30 μόνον ηδη ἀλλαδαποί. Τὸ σύνολον, ἐξ ἄλλου, τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ηδη κατά 5.4%, δὲ ἀριθμὸς τῶν ξένων ναυτικῶν τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ νορβηγικῶν σκαφῶν ηδη κατά 15.3%, τοῦ 1955, εἰς 16.4%, τοῦ 1956. Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς δὲν περιλαμβάνονται οἱ ίνδοι ναῦται. Η συνολική χωροτική τοῦ νορβηγικοῦ στόλου ἀνέρχεται τῷώρα εἰς 8.182.000 τόν. γκρός.

ΤΟΥΡΚΙΑ ΕΝΑ ΝΕΟΝ "ΚΑΡΓΚΟ-ΛΑΤ'ΝΕΡ,,

Απὸ τὰ ναυπηγεῖα «Σήμπεκ» τοῦ Μπρεμερχάφεν, παρεδόθη εἰς τὴν Τούρκην «Γιολάκ 'Ορτσάρκ Ντενιζιγιολσάρι», τῆς Κωνσταντινούπολεως, τὸ ναυπηγηθὲν διά λογαριασμὸν τῆς κάργκο-λατίνερ «Φετιχίες» 6.200 τ. d.w. Η πλοϊκήτηρα έταιρια διατρεῖ τακτικὴν ὑπηρεσίαν ἐκ Βρέμης και ἄλλων λιμενικῶν κέντρων τῆς Ήπειρωτικῆς Εύρωπης πρὸς τοὺς τουρκικοὺς λιμένας. Τὸ νέον σκάφος τῆς πρόκειται νά φορτώσῃ κατ' αὐτὰς ἀπό τὸ Κόντινεντ διά τὴν Τουρκίαν.

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΙ·Ι·ΝΤΑ» (σημ. αιθιοπική) : «Ἐμφόρτον ἐκ Πειραιῶς διά Τζέδδαν, προσήραξε τὴν 28ην Ἀπριλίου παρὰ τὸν φάρον τῆς Δαμιέττης, πλησίον τοῦ Πόρτο Σαΐτη και εἰς ἀπόστασιν δύο μιλίων από τῆς ἀκτῆς. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ὑπεδείχθη ἐλάφρυνσις τοῦ σκάφους διά τηματικῆς ἐκφράσεως εἰς φορτηγίδας, ἐπειδή, δημως τοῦτο ἦτο δύσκολον, λόγω τῆς ἐπικρατούσας κακοκαιρίας, ἐρριφθή ικανή ποσότης τοιμέντων εἰς τὴν θάλασσαν. Δύται, ἐπιθεωρήσαντες τὰ υφαλα, δὲν ἀνέυρον ζημίας, κατόπιν δὲ τούτου ἔκφραγμη εἰς τὸ ἀνελκυσθὲν σκάφος πιστοποιητικὸν ιαυτοπλοίας. Τὸ «Αἴντα» διῆλθε τὸ Σουεζ τὴν 5ην Μαΐου διά Τζέδδαν. Ἐκεῖθεν θά πλεύση ἐις Ριγιέκαν και είτα θά επαναπλέυση εἰς Πειραιά, ὅπου τοῦτο θά δεξαμενοπλοίη. (Άπρ. 28—Μάιου 5)

«ΑΙΟΛΟΣ» : «Ἐπεσκεύασεν εἰς Βαλτιμόρην ζημίας του, τὰς ὅποιας ὑπέστη ἐκ τρικυμίας κατά τὸ α'. τρίμηνον ἐ.ἔ. εἰς τινα ἀλόσματά του, εἰς τὰ διπύθμενα και ἀλλανού. (Άπρ. 30)

«ΑΜΙΠΑ» (παναμ.) : «Ο ἐπιθεωρητής, ἔξετάσας εἰς Σπέτζιαν τὰς ἑκατομμύριας τοῦ σκάφους, ὑπέδειξεν ἀναμετάλλωσιν τῶν ἔδραν τῆς μηχανῆς και ἐπισκευὴν τῶν βερματικῶν σωμάτων. (Μάιου 6)

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑ·ΙΝΤΑ·ΝΤΑ» (λιθερ.): «Ἐφθασεν εἰς 'Αγ. Φραγκ σκον ρυμουλκούμενον, πρὸς ἐπισκευὴν ζημίας τῶν μηχανῶν του. (Άπρ. 29)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I.» (λιθερ. δεξαμ.) : «Κενὸν ἀπὸ Σιμότσου διά Περσικῶν Κόλπων, ἀνήγειρεν ἐκ θέσεως πλάτους 21—19 Β. και μήκους 61—10 Α.. διό ησει οὖν ἀνάγκην ρυμουλκού, συνεπεία ἀνωμάλου λειτουργίας τῶν μηχανῶν του. Έκ Βοιβάνης ἀπέπλευσε τὸ ναυαγοσύστατον «Ποίνες Σάλδων» εἰς θοβείαν του. (Άπρ. 11)

«ΑΞΙΟΣ» : «Ἀπὸ Μίδελσετ μπροστὸ διά Κόλπουν, προσήραξε παρὰ τὸ φορτπλοίον Φίνη τὸν 8.30' μ.μ. τῆς 25ης Ἀπριλίου, ἀνειλκυθή δὲ τὸ μεσονύκτιον, μὲ τὴν δοήθειαν ρυμουλκού. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημίας και διπλεύσαν τὸ ποταμὸν ἐκπολύθιμη τοξικήν. (Άπρ. 26—27)

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παναμ.): «Ἀπὸ Μακάπτα διά Βαλτιμόρου μέ φορτίον μεταλλευμάτων, παρέμεινεν ἀκυρώντων, συνεπεία θραυστῶν τοῦ τελικοῦ του ἀξονος, εἰς θέσην πλάτους 27 Β. και μήκους 71—30' Δ. Ναυαγοσύστατον τοῦ Οίκου Μοράν, σπεύσαν εἰς θοβείαν. (Μάιου 5—7)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όνδορ.): «Ἀπὸ Μακάπτα διά Χάμπτον ρόδς, ἀπώλεσε τὸ ἔλικον του εἰς θέσην πλάτους 41—50 Β. και μήκους 33—15 Δ.. τὴν δην Μαΐου και ἔζητησε δοήθειαν ρυμουλκού. Παρὰ τὸ σκάφος ἔθβασε τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιμπετρο «Ατλάντικ Τρέιντερ», ὅπερο και ἔπειτης νὰ τὸ ρυμουλκήσῃ εἰς Χόρτα. (Μάιου 6—9)

«ΓΕΟΥΡΓΕΛ» (παναμ.): «Δέν ἐπεσκεύασεν εἰς Κόμπη παλαιάφ τινας ἐκ τρικυμίας τοῦ, διότι δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμος δεξαμενή. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἔκειθεν τὴν 21ην Ἀπριλίου διά Βοιβάνη. (Άπρ. 21)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ» (λιθερ. δεξαμ.): «Ἐμφόρτον ἀπὸ Πούρι της Σαουθάμπτον και Ρότερταν, ὑπέστη ζημίας τινας εἰς τὴν περύγια τοῦ στροβίλου γαμηλῆς πιέσεως. Αἱ ἐπισκευαὶ του εἰς Σαυθάμπτον ἀνεβλήθησαν και τὸ σκάφος ἐπέλευσε μὲ μειωμένη ταχύτητα εἰς Ρότερταν. Έκει θά ἐπεβωρείτο και θά ἔξετελει τὰς δεούσας ἐπισκευαές. (Άπρ. 30—Μάιου 2)

«ΔΙΡΦΥΣ» : «Ἐπεσκεύασεν εἰς Βαλτιμόρην ζημίας του ἐκ τρικυμίας και ἐπροσκρύπεσε εἰπί πάγων, εἰς τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς και τὸ πηδάλιον. (Μάιου 1)

«ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ» : «Αἱ ζημίαι του εἰς τὸν λέβητα προήλθον ἐξ ἀναμίξεω πετρελαίων και ὑδατος, συνεπεία ἀμελείας τοῦ πληρώματος, κατὰ τὴν 23ην και 28ην 'Ιανουαρίου. Αντικατεστάθησαν εἰς Νόρφολκ ωρισμένοι αὐλοί, ἐκαθαρίσθη ὁ λέβης και ἐπεσκεύασθησαν δι' ἡλεκτροσυγκολήσεως αἱ ζημίαι ἐκ τρικυμίας, εἰς ἀριθμόν τινας εἰς Σαυθάμπτον ἀνεβλήθησαν και τὸ σκάφος ἐπέλευσε μὲ μειωμένη ταχύτητα εἰς Ρότερταν. (Μάιου 4)

«ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ» (παναμ.): «Ἐνώ έταξεν εἰς Πότερταν μέ διά Ρότερταν διά Χάμπτον ρόδς, ἀνέφερε διά τοῦ ἀσυμράτου του ἐκ θέσεως πλάτους 37—25 Β. και μήκους 61—30 Δ.. διότι εἶχεν ἀνάγκην ιστρού, διότι ἡ σθένεσης ὁ β'. μηχανικός. Αμερικανική ψυκτοφυλακίς, μὲ ιστρὸν, ἀπέπλευσεν ἀπό τὰς Βερμούδας. Έν τῷ μεταξύ, τὸ σκάφος ὑπέστη κατὰ ζημίαν πηδαλίου, ηπική, δημως, ἐπεσκευάσθη. Έφθασε δὲ τὴν 5ην Μαΐου εἰς Χάμπτον ρόδς. (Μάιου 2—5)

«ΚΟΣΜΙΚ» (γεωτέκτων μικτὸν «μεταλλοφόρον-δεξαμενόπλοιον») : «Ἐμφόρτον ἀπὸ Σέβεν 'Αιλάντων διά Φιλαδέλφειαν. ήγκυροβόλησε τὴν 7ην Μαΐου εἰς τὸν κυματοθραύστη τοῦ Ντελάγουαρ μὲ ανωμαλίαν εἰς τὰς μηχανὰς του, ἀπέπλευσεν, δημως, αὐθημερόν διά τὸν προσρ.σμόν του. (Μάιου 7)

«ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ» (λιθερ.): «Ἀγκυροβολούν ξέωθι τῆς 'Αγκάνως, κατὰ τὴν διάρκειαν θυέλλης, ἀπώλεσε μιαν τῶν σγκυρῶν τοῦ μεθ' ἀλυσίσεως. (Μάιου 7)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» : «Ἐπεσκεύασεν εἰς Βαλτιμόρην ζημίας του ἐκ προσκρύσεως ἐπί ιπτορυχίου ἀντικειμένου και ἐκ τρικυμίας κατά τὸ ταξίδιον του ἀπό Ριγιέκαν διά Βαλτιμόρην, κατὰ Μάρτιον και 'Απρίλιον. Αντικατεστάθη ὁ τελικὸς ἀξέων, ἐνισχύθησαν τὰ περύγια τῆς Ελλίκος. ἐπειδήσθησαν αἱ μηχανῆς και διείσκηθη ἀναμετάλλωσις τῶν ῥισμάτων ἐδράνων. (Άπρ. 30)

«ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ» (λιθερ.): «Ἐδεξαμενίσθη εἰς Χάλιφαξ πρὸς ἐπιθεωρησην ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας. Εὑρέθησαν δενδλαμένο τὸ πηδάλιον τοῦ. Νο 5 και μερικαὶ ἄλλαι μικροζημίαι αἵτινες και ἐπεισκευάσθησαν. (Άπ. 30)

«ΠΕΤΑΛΟΙ» : «Ἐπεσκεύασεν εἰς Νέαν 'Υόρκην τὰς ζημίας του ἐκ τῆς εἰς Χιούστον κατὰ Μάρτιον συγκρύσεως του μὲ τὸ φορτηγὸν «Μπεντίτα». (Μάιου 3)

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ» (λιθερ.): «Ἀντικατέστησεν εἰς Πόρτλαντ ('Ορεγκον) τέσσαρα ἀλάσματα τῶν ύφαλων του και ἐπεσκεύασε τὸ πηδάλιον του. Επίσης, ἐκαθαρίσθησαν τὰ διπύθμενα τοῦ σκάφους. (Μάιου 5)

«ΣΚΩΤΙΑ» (παναμ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Νόρφολκ ζημίας του εἰς τινα ἀλάσματα, ἐσωτερικάς καρφώσεις κλπ., προκληθείσας ἐκ τρικυμίας κατὰ Φερντρουάριον και Μάρτιον. (Μάιου 9)

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ"**

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΟΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. ΝΙΑΡΧΟΥ

Τό εσχάτως παραπληθέν είς Αμερικήν δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Μπιούντ», τού κ. Στ. Νιάρχου, (46.000 τόνων), είναι τὸ πρώτον τού ὑπὸ ἔκτελεσιν εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα προγράμματος δί τῆς τάκερος, συνολικοῦ κόστους 90 ἐκαπομμυρίων δολαρίων. Δύο ἀδελφά σκάφη, τῶν 32.650 τόνων d.w. καθειλασθήσαν ηδη καὶ ἔνα τρίτον, τού αὐτοῦ μεγέθους, θά παραδοθῇ τὸ ἔρχομενον ἔτος.

Ἐπίσης ἐντὸς τοῦ 1958 προβλέπεται νὰ καθελκυσθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ (τοῦ Κουνίνη) ἵνα δεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τόνων d.w., τὸ δὲ πρόγραμμα θὰ συμπληρωθῇ τὸ 1959, ὅταν θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὰ αὐτὰ γαυτηγεῖα τὸ μεγαθήριον τῶν 106.500 τόνων d.w., τοῦ ὅποιον ἡ χωρητικότης λέγεται, ὅτι θὰ αὐξηθῇ εἰς 120.000 τόνων d.w. Θά είνε τούτο τὸ μεγαλύτερον σκάφος, διπέρ έναυπηγήθῃ ποτὲ ἀνά τὸν Κόσμον.

Τὸ «Γουόρλντ Μπιούντ» εἶναι ἀδελφόν, ἀλλὰ κατά τι μεγαλύτερον τοῦ «Γουόρλντ Γκλόρι», διπέρ εἰνε ὁ πρωτόπορος τῶν μεγάλων δεξαμενόπλοιών. Διαθέτει διαμερίσματα διὰ τοὺς 55 ἄνδρας τοῦ πληρωμάτος του, ἐφωδιασμένα μὲ ἔγκαταστάσεις κλιματισμοῦ, ἔχει δὲ καὶ δεξαμενὴν κολυμβήσεως.

ΤΑ 14 ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ Κ. ΩΝΑΣΗ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Υόρκης, ἡ «Ναυτιλιακή Διοίγησις» ὑπέβαλε πρὸς τὴν ἀρμαδίαν Ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς τοὺς δρους, ὑπὸ τοὺς ὅποιούς θὰ ἐπιτραπῇ ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐκ 14 σκαφῶν στόλου τοῦ κ. Ωνάση ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν εἰς τὴν λιβεριανὴν. Οἱ δροὶ σύντοιχοι ὑπῆρχαν τὸ ἀπότελεσμα τῶν διεγενθεῖσιν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν μακρῶν συλητήσεων διὰ τὴν ἀδειαναὶ μεταφοράς, ἔναντι τῆς κατασκευῆς εἰς ἀμερικανικὴν ναυπηγεῖα καὶ ὑπὸ τοῦ Ἀστερδέσσον τριῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Ωνάση, περιλαμβανομένου ἐνὸς τῶν 100.000 τόνων d.w.. Οἱ τεθέντες δροὶ τείνουν κυρίως, νὰ διασφαλίσουν τὰς προσδόους τῆς λιβεριανῆς ἑταῖρίας, ἥτις θὰ κατέχῃ τὰ 14 σκάφη, ὥστε αὐταὶ νὰ ἀποτελέσουν τὰ κεράλαια διὰ τὴν πραγματοποίησην τῆς ἀνωθέσιος παρὰ τοῦ κ. Ωνάση ὑποχρέωσεως πρὸς κατασκευὴν τῶν νέων δεξαμενοπλοίων. Προβλέπεται, ἀκόμη, ὅτι τὸ ἀρμόδιον Όμοσπονδιακὸν Δικαστήριον θὰ ἔχῃ τὴν εὐχέρειαν νὰ προσαΐνῃ εἰς οἰανδήποτε ἐνέργειαν, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, προκειμένου νὰ ἔξασφαλισθῇ τὸν καλὴν ἔκτελεσμα τῆς συμφωνίας.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ Η "ΠΡΟΥΝΤΕΝΣΙΑΛΛ,"

Ἀνεγράφησαν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον πληροφορίαι, καθ' ἄς ἡ ἀμερικανικὴ ἑταῖρία τακτικῶν γραμμῶν «Προυντενσιάλλ», εἰς τῆς ὅποιας τὴν ιδιοτητίαν καὶ τὴν διοίκησιν μετέχουν, ὡς γνωστόν, Ἐλλήνες τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, πρόκειται νὰ ἀγορασθῇ ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὴν «Ἀμερικανὸν Πρέσιτεντ Λάινς». Τυπικαὶ τινὲς διατυπώσεις ἀπομένουν εἰσέτι, διὰ νὰ δλοκληρωθῇ ἡ ἀγοραπωλησία. Θὰ καταθέσθων εἰς τοὺς μετόχους 5.000.000 δολλαρίων τοῖς μετρητοῖς, οἱ δὲ ἀγορασταὶ ἀναλαμβάνουν καὶ τὰς δανειακὰς ὑποχρεώσεις τῆς ἑταῖρίας.

Ἡ «Προυντενσιάλλ» διατηρεῖ τακτικὴν γραμμὴν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἔχει δὲ εἰς τὴν κυριόττατὴν τῆς τρίας «Βίστερος» καὶ ὑπὸ ναύλων ἔτερα δόσιο κρατικὰς «Βίστερος», ἐνὼν εἰς ἕνα ἔκτον σκάφος μετέχει τῆς ιδιοκτησίας. Συνεστήθη ἡ ἐν λόγῳ ἑταῖρισ τοῦ 1931 ἀπὸ τὸν μακαρίτον Στέφανον Στεφανίδην καὶ ἀναδιωγμάνῳ δύο ἔπι μετὰ τὸν θάνατον του, μὲ τὴν συμμετοχὴν παραγόντων τῆς ἐλληνοαμερικανικῆς κοινότητος καὶ τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Ἄπο διάφορα Ισπωνικά ναυπηγεῖα παρελήφθησαν τὸν παρελθόντα μήναν Ἀπρίλιον, κατόπιν Ικανοποιητικῶν δοκιμῶν, τέσσαρα ἀκόμη δεξαμενόπλοια καὶ τρία φορτηγά ξηροῦ φορτίου, ἀνήκοντα εἰς ἑταῖρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὡς κάτωθι:

— Τὴν 4ην Ἀπρίλιου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ινο» (τοῦ Μαϊτζούρου) παρελήφθη τὸ κάρυκο λάτινερ τῆς ἑταῖρίας «Ἐλληνική» (τοῦ κ. Π. Καλλιμανοτούλου) «Ἐλληνικὸν Πνεύμα» 7300 τ. γκρός ἢ 10.500 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανάς Ντῆζελ (M.A.N.) διχρόνους, ἀπλῆς ἐνέργειας, δυνάμεως 8100 ἵππων. Τὸ σκάφος ἀπέδωκε ταχύτητα 18.64 μιλλίων, ἀντὶ τῆς συμβατικῶς προβλεπομένης 17.5 μιλλίων.

— Τὴν 20ην Ἀπρίλιου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι (τοῦ Κόμπιτ) τὸ κατασκευασθὲν διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Ἀτλαντίς» φορτηγὸν «Ἐσπερός» 10.000 τ. γκρός ἢ 15.500 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 7000 ἵππων.

— Τὴν 30ην Ἀπρίλιου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι (τῆς Χιροσίμας) παρελήφθη παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ἐξέλισσορ», τὸ νέον φορτηγὸν τῆς «Σοφία Κ.» 10.200 τ. γκρός ἢ 15.000 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 7150 ἵππων.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι (τοῦ Ταμάνιο) παρελήφθη τὴν 10ην Ἀπρίλιου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀνδρος Θάντερ» 25.000 τ. γκρός ἢ 37.970 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρην παραφυάδα «Σάντα Ιζαμπέλ» (τοῦ συγκροτήματος τῆς «Ὀράτιον»). Τὸ σκάφος ἔχει ἐφωδιασθῇ μὲ ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 12.500 ἵππων. Ταχύτης 16.3 μιλλίων.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Νίππον Κοκάν» (τοῦ Τσουρούμη) παρελήφθη τὴν 18ην Ἀπρίλιου τὸ κατασκευασθὲν διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Κάνοπους» δεξαμενόπλοιον «Ἀρίες» (ἀδελφὸν τοῦ καθελκυσθέντος «Ἀντάρες») 12.200 τ. γκρός ἢ 18.500 τόνων d.w. Διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανάς Ντῆζελ (B. καὶ W.), κατασκευῆς Μιτσούμπισι καὶ δυνάμεως 11.500 ἵππων.

— Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Λαϊμπίριαν Οσῆναν Κάργκο, Κορπορέισον» (συγκρότημα N. Γουλανδρῆ) παρελήφθη τὴν 20ην Ἀπρίλιου τὸ δεξαμενόπλοιον «Καστέλλα» 20.620 τ. γκρός ἢ 32.500 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 15.000 ἵππων.

— Τέλος, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι (τοῦ Ναγκασάκι) καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Πασίφικ Ναδιγκέσιον Κορπορέισον» (παραφυάδος τοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Στ. Νιάρχου) παρελήφθη τὴν 27ην Ἀπρίλιου τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουόρλον Ιντηπέντενς» 26.000 τ. γκρός ἢ 40.500 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους κατασκευῆς Μιτσούμπισι, δυνάμεως 17.000 ἵππων.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκάν (τοῦ Τσουρούμη) καθειλκύσθη τὴν 20ην Ἀπρίλιου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Κάνοπους» τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀντάρες» 12.200 τ. γκρός ἢ 18.500 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανάς Ντῆζελ, τύπου «B.» καὶ «W.», κατασκευῆς Μιτσούμπισι καὶ δυνάμεως 7500 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 15 μιλλίων.

— Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Λαϊμπίριαν Οσῆναν Κάργκο, Κορπορέισον» (συγκρότημα N. Γουλανδρῆ) παρελήφθη τὴν 20ην Ἀπρίλιου τὸ δεξαμενόπλοιον «Καστέλλα» 20.620 τ. γκρός ἢ 32.500 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανάς Ντῆζελ, τύπου «B.» καὶ «W.», κατασκευῆς Μιτσούμπισι, δυνάμεως 15.000 ἵππων.

— Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Σανογιάσου καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Λαϊμπίριαν Οσῆναν Κάργκο Λτδ» (τοῦ κ. Λιδανοῦ) καθειλκύσθη τὴν 2αν Ἀπρίλιου τὸ φορτηγὸν «Ἀτλάντις Σάν» 10.500 τόνων d.w., γκρός ἢ 14.300 τόνων d.w. Διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους, μιλλίων 6600 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 14.85 μιλλίων καὶ παράσδοτε τέλη Μαΐου.

— Τὴν 29ην Ἀπρίλιου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Φέρνες τὸ νέον δεξαμενόπλοιον—δεκάτον κατὰ σειράν—«Λόντον Τροεντίσιον» 16.200 τ. γκρός ἢ 24.800 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν «Λόντον καὶ Οθερόνις Φέρνετερ». Τὸ σκάφος ἐφωδιασθήσατο διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους. Προβλέπεται ταχύτης 14 1/4 μιλλίων.

— Τὴν 30ην Ἀπρίλιου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χάμιλτων (τῆς Γλασκώνης) τὸ νέον δεξαμενόπλοιον «Μελίτιτη» 11.800 τ. γκρός ἢ 18.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν λιβεριανὴν ἑταῖρίαν «Οίκου Ανδρεάδην».

— Ἐπίσης, τὴν 30ην Ἀπρίλιου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σκόττης τὸ φορτηγὸν «Λόρδος Βύρων» 7400 τ. γκρός (σημαία ἀγγλική), ἀνήκον εἰς τὴν «Νόρσπιτς Οσεανού Κέρριες, Λτδ», τελούσαν υπὸ τὸν διασκεύισταν τοῦ Οίκου Νικολάου.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Τ.2» «Αἴολος» 10.611 τ. γκρός (τοῦ 1943) μεταβιβασθὲν εἰς ἑταῖρίαν παραφυάδα τοῦ συγκροτήματος τῆς «Ὀράτιον», ὑψωτες εἰς τὴν Υόρκην τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Άνδρος Παράροοσ». Τὸ σκάφος ἐφωδιασθήσατο πρὸς τὸν Ρότερνταμ μετωνομάσθη «Άνδρος Χάλσουν» καὶ ἔτεσθη ὑπὸ σημαίαν Λιβεριανῆς.

— Τὸ Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίας λιβεριανὸν λίμπετρον «Σῆ Γουίντη» 7255 τ. γκρός (τοῦ 1944), ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Ελλήνων έπιτερων ήταν τὸν Σή Γουίντη 7255 τ. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθὲν πρὸ ήμερων εἰς τὸν Καζαμπιτλάγκαν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Ελλήνων (Παναμαϊκή) Εταιρία τοῦ Ισμήνης Ιταλικὸν φορτηγὸν «Walvis Bay» 7147 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς τὸν Ρότερνταμ μετωνομάσθη «Άνδρος Χάλσουν» καὶ διετέθη σειράν.

— Τὸ πρὸ τετραμῆνου ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Καρίνου καὶ Φράγγου ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Griegians» 6965 τ. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθὲν πρὸ ήμερων εἰς τὸν Ρότερνταμ, ἐπιγνωρίσθη μὲ Ἑλληνικὸν πλήρωμα καὶ μετωνομάσθη «Μαλτεζάνα». Ή ἀγγλικὴ σημαία διετηρήθη.

— Παραληφθὲν πρὸ ήμερων εἰς τὸν Καζαμπιτλάγκαν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Ελλήνων (Παναμαϊκή) Εταιρία τοῦ Ισμήνης Ιταλικὸν φορτηγὸν «Νορθ Άνταντ 7581 τ. γκρός (τοῦ 1920). Τὸ σκάφος ὑψωτες τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, παρέμεινε δὲ προσωρινῶς υπὸ τὸ αυτό σύμφωνα. Ή αὐτὴν ἑταῖρία προτίθεται νὰ μεταφέρῃ εἰς τὸν Νηρολόγιον καὶ ἔνα υπὸ τὴν ιδιοκτησίαν της παναμαϊκὸν λίμπετρον.

— Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ρέντχεντ τὸ νέον φορτηγὸν «Α.Π.ό.λ.λ.ων» 12.500 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖρίαν «Αθήνιαν».

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES: STEAMER POINT

'NASSOS,' ADEN

"P. O. BOX., 1227

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

GREECE: LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό τύπου «Εμπάτιρ» αγγλικόν φορτηγόν «Scottish Monarch» 7005 τ. γκρός, 10.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέον τοῦ 1955, ήγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Σταθάτος καὶ Σίων ἀντὶ τιμῆς 465 χιλιάδων λιρῶν, μὲ παραλαβὴν 'Ιούνιον—'Ιούλιον, εἰς λιμένα τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ.

— Τό ιταλικόν φορτηγόν «Norgonda» 7581 τ. γκρός, 10.208 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ήγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς 'Ανδρου, ἀντὶ μῆνος γνωσθεῖσης τιμῆς. Τό σκάφος παραπλανόμενον τὸν προσεχῆ μῆνα εἰς 'Αγγλίαν θά ψώσθη τὴν Κυανόλευκον.

— Τό γιουγκοσλαβικόν φορτηγόν «Kornata» 5285 τ. γκρός, 8172 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1918, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Μεσογειακὸν λιμένα. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— 'Αναφορικῶν μὲ τὴν εἰς ἑτέρους "Ελληνας προαναφερθεῖσαν πώλησιν τοῦ φορτηγοῦ μας «Ο ρος Ρ ο δ ρ πη» 5182 τ. γκρός, 8200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέον τοῦ 1955, πληροφορύμεθα ὅτι ήγοράσθησαν παρὰ τοῦ κ. Π. Ποταμίου τὰ 70% τοῦ σκάφους ἐπὶ συμφωνηθείσης διὰ τὰ 100% τιμῆς 233.000 λιρῶν.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως κατετέθη ὑπὸ τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν σχέδιον Νομοθετικῷ Διατάγματος «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διστάξεων φορολογικῶν καὶ ἄλλων νόμων ἀμοδιότητος τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν».

Εἰς τὸ ὡς ἄνω Ν.Δ. περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἀκόλουθον ὑπὸ ἀριθμὸν 41 ἀρθροῦ : «Η ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 7 τοῦ Ν.Δ. 3098)1954 «περὶ ρυθμίσεως ἑκκρεμῶν δισφορῶν μεταξὺ Δημοσίου καὶ πλοιοκτητῶν ἐξ ἐπιτάξεων πλοίων κλπ.» διοικουμένη προθεσμία καταβολῆς, ἀνευ προσαυξήσεων τῶν κατὰ τὸν εἰδώλον εἰς αὐτῷ ἀναφερομένους νόμους ὄφειλῶν πλοιοκτητῶν, παρατείνεται μέχρι 31 Μαΐου 1957.

Εἰς τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω ρύθμισιν ὑπάγονται καὶ αἱ βεβαιωθεῖσαι ὄφειλαι τῶν πλοιοκτητῶν ἐξ εἰσφορῶν τοῦ Ν.Δ. 214)1947 καὶ ἐκ φόρου τοῦ A.N. 1211)1950.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον, 15θήμερον τοῦ Μαΐου ὑπεγράφθησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληραμάτων τῶν κάτωθι σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἔνας σημαίας: «Νικήτας Κ.» (παναμ.) 2178 τόν. γκρός, ἀπὸ 15ης Μαΐου (ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Καπτάτα), «Μαιρήη» (Κοσταρίκας) 1489 τ. γκρός καὶ «Ἀριστεύς» 7120 τ. γκρός, ἀπὸ 1ης 'Ιουνίου (ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ. κ. Κουλουκούντη καὶ Βρύζη), «Θεομῆτωρ» (λιθερ.) 7132 τ. γκρός, ἀπὸ 15ης Μαΐου (Εύστ. Γκούμα), «Παστιφίκ Γουΐντ» (λιθερ.) 7255 τόν. γκρός (Γ. Μικρούλη), «Αραγκάνο» (λιθερ.) 10.180 τ. γκρός, «Ντένεον» (λιθερ.) 10.545 τόν. γκρός, «Ασετή Σ.» (λιθερ.) 7265 τ., «Μοντεπλάτα» (λιθερ.) 7132 τ., «Αλμέιρα» (λιθερ.) 4358 τ. καὶ «Κόρωνουάλλ» λιθερ. 10.567 τ. γκρός, ἀπὸ 1ης Μαΐου (ἐκπροσωπούμενα παρὰ τοῦ κ. Σπ. Πορφυράτου), «Ηλίας» 7025 τ. γκρός (λιθερ.) παρὰ τοῦ κ. Π. Λεμού, ἀπὸ 1ης Μαΐου, «Φωτεινή» (λιθερ.) 10.483 τ. γκρός, «Αουρόρα» (όνδουρ.) 7249 τόν. «Αλεξάνδρα» (λιθερ.) 10.482 τ. καὶ «Μαργαρίτη» (όνδουρ.) 7244 τ. γκρός, ἀπὸ 1ης Μαΐου (ἐκπροσωπούμενα παρὰ τοῦ κ. Μάνου Λεμού), «Ἀρίες» (λιθερ. δεξαμ.) 11.897 τ. γκρός, ἀπὸ 1ης Μαΐου (παρὰ τοῦ κ. Εύστ. Γκούμα) καὶ «Τάσος» (Κοσταρ.) 2557 τ. γκρός, ἀπὸ 5 Μαΐου

(ἐκπροσωπούμενον παρὰ τοῦ κ. 'Αλ. Βασιλειάδη). Οὔτω, τὰ μέχρι 15ης Μαΐου ἀσφαλισθέντα σκάφη μας εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀγήλθον εἰς 450, συνολικῆς χωρητικότητος 4.054.970 τ. γκρός.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Ανεχώρησεν ἐκ Πειραιῶς διά Γερμανίαν πλήρωμα πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ νέου Ἑλληνικού φορτηγοῦ «Φοίδος» 9950 τ. γκρός, ὅπερ παραλαμβάνεται περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχ. μηνὸς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου.

— Τὸ νεότευκτον φορτηγόν «Σάντος Δέσποινας ὑποστάν ἐν Ισπανίᾳ τὴν τελικήν αὐτοῦ καταμέτρησιν εὑρέθη 9939 τ. γκρός

— 'Επίστης τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Βουδράντ Μπότη» ὑποστάν τελικήν καταμέτρησιν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα εὑρέθη 20.019 τ. γκρός.

— Τὸ τύπου «T.2» δεξαμενόπλοιον «Μέμορος» (εκ «Birch Coulier») 10.611 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνυμάσθη «Νάσιοναλ Πλῆις». Σημαία Λιδερίας.

— Τὸ μεταλλοφόρον τῆς «Οράτιον» «Σικόραλ» 8557 τ. γκρός (τοῦ 1945) μετωνυμάσθη «Ανδρος Κόραλ».

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οἱ ναύλοι κατὰ τὸ 'α'. δεκάμερον τοῦ Μαΐου ἔξπεσαν εἰς τὰ χωμηλότερα ὅπο δύνο καὶ πλέον ἐτῶν ἐπιπέδων. Δὲν ἀποκλείονται κατὰ τοὺς προερεχεῖς τρεῖς μῆνας τοῦ θέρευτος ναυλαγράς, ἡ Ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος δι' ἀμέσους φορτώσεις σιτηρῶν καὶ γαστρίσκων, τῶν δύο αὐτῶν βασικῶν στοιχείων τῆς ἐργασίας τῶν τρόμπης φορτηγών. 'Η χειμερινὴ συγκομιδὴ τῶν δημητριακῶν διαπιστώνται ἡδη καλῇ τῆς φινιστερινῆς δι' τοιστούτην ίκανοποιητικοῦ εἰνεῖς αἱ μεριὶ τούς πληροφορίας. Τὰ ἀποθέματα τῶν δισφόρων εἰσαγωγικῶν χωρῶν κρίνονται ἐπαρκὲ διὰ τὴν καλύψιν τῶν ἀμισῶν ἀναγκῶν, εὐχὴ καὶ τοῦ γιανάθρων καὶ προμηθεῖται δὲν ἔμφαντζουν τὴν πρὸ μηνῶν ἐπείγουσαν μορφὴν.

Τὸ πλήν τοῦ σύντομον ἐξειδισμένην κατάστασιν ἡ θέσις τῶν παρηλίκων σκαφῶν, τῶν προπλεμέτης ναυπηγεῖων, θεωρεῖται δύσκολος. Πολλὰ θά υποχρεωθοῦν εἰς παροπλισμόν, ὃν ἡ ναυλαγορά δίλγον τὸ ἀδύντη ἐπέτρεψε.

Περισσότερον πάντας αἰσιόδοξος εἴναι ἡ προσποτικὴ διά τὸ φινόπωρον. 'Η ζητητικὴς φορτίων προβλέπεται ἐμφύτευτον νά τανατυχηθῇ, ὅποτε καὶ οἱ ναύλοι θά κινηθοῦν ἐπὶ στοιχερώτερων ἐπιπέδων. 'Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ναύλοι τῶν γαστρίσκων διὰ τὸ ἀπλὸ τοξίδιον, συνεχεῖς ἐποχωρίστες, έσφασσον εἰς τὰ 506 ἀπό Χάμπτον Ρόδες διὰ τὸ Ρόττερνταμ (Ίουνιον—Ιούλιον). Λίμπερτος διὰ τρία συνεχεῖς τοξίδια διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὴν Φιλαδέλφειαν, μὲ ἔναρξην Μαΐου εἰς τὰ 59—). 'Ο σύντος ναύλος ἐπιλρώθη διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες εἰς σκάφος Αύγουστου—Σεπτεμβρίου. 'Αποδεικνύεται ἡ καλὴ προσποτικὴ τῆς ναυλαγράς διὰ τὰς ἀπωτέρας ἡμερομηνίας.

«Οσον ἀρέσει τοῖς στιτρῷ ἐλάχιστοις θάσαν αἱ ναυλώσεις. Τέσσαρον Μαΐου—Ίουνιον σκάφη ἐκλεισθήσαν ἀπὸ τὸ Νόρδερ Ρέιντς διὰ Τουρκίαν εἰς τὰ 13.75 δολ. διὰ σιτηρῶν καὶ 14.25 δολ. διὰ τὴν κριθῆν. 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' Αγγλίαν ἐπιλρώθησαν 80—) (Ίουνιον), ὃ χαμηλότερος ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1955 ναύλος. 'Απὸ τὸν Αγίον Λαυρέντιον διὰ Ντάρτον ἐκλεισθήσαν σκάφος εἰς τὰ 63.19 καὶ διὰ Μασσαλίαν ἡ Γένοβα δολ. 8.50. Τὸ παλαιστισμόν με περιωρισμένην καὶ αὐτά κίνησιν, λόγῳ τοῦ ἐπικείμενου καὶ πάλιν περιορισμοῦ τῶν ἐξ Αμερικῆς ἔξαγωγῶν.

Εἰς τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν συστράχειται ἡ κίνησης καὶ πληθωρικὴ ἡ προσφερόμενη χωρητικότητα. 'Ελληνικὸν σκάφος ἐκλεισθήσαν διὰ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τοῦ Ατλαντικοῦ (ξελιά καὶ γενικά) εἰς τὰ 120 χιλ. δολ. κατ' ἀποκοπὴν φίο μὲ ὄψιδα δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 17. δολ. φίο, τὴν κατωτέραν, δηλαδή, τιμὴν ἀπὸ τοῦ Απριλίου τοῦ 1955. Διὰ τὰς Ινδίας ἐπιλρώθησαν τὰ 137)6 (Ίουλιον) καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 11.30 τὰς Ινδίας ἐπιλρώθησαν τὰ 137)6 (Ίουλιον) σιτηρά. Διὰ τὴν Αγγλίαν (σιτηρά) προσφέροντο μόνον 80—), ὃ χαμηλότερος ἀπὸ τριτεῖον ναύλος, σθιτικὴς καὶ ἔγεντο δεκτός.

· 'Απὸ τὴν Αύστραλιαν ἐκλεισθήσαν τονάκι διὰ σιτηρά εἰς τὰ 120— δι' Αγγλίαν, εἰς τὴν κατωτέρων τιμὴν ἀπὸ τοῦ Αύγουστου 1955 καὶ μὲ πτώσιν κατὰ 100 δόλ.

Canadian Liberty Ship PARTS Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N.Y.

σελλίνια, από το άνωταν πληρωθεν δριον. Κριθή διά το Κόντινεντ είς τά 135—(Μάιον) από την 'Ανατολικήν Αύστραλιαν. 'Η ναύλωσις ὄρκετών σκοφών διά γαι-ανθρακος από την Νέαν Νότιον Ουαλίαν δι' 'Ιαπωνίαν υπάρχεν ή ἀσφαλιστική δι-κήλη διά την πλημμυρικής προσφερομένην χωρητικότητα εἰς τά θυστα της 'Απω 'Α-νατολής. Ο ναυάς τόν 84)—φίω Βάσις ἐπληρώθη διά φορτώσεις ἀπό 'Ιούλιον μέ-χρι Νοεμβρίου—Δεκεμβρίου. Αι ζαχάρεις τῆς Κουνηλανδ ἀπό τον λιμένα τοῦ Μα-καί εἰς τά 127⁶ γκρέ τέρμη.

Χαρωπτηριστικὸν τῆς κρατουόντος ὄπρασίας εἰς τὸν τομέα τῆς 'Απω 'Ανατολής εἰ-ναι τὸ γεγονός, ὅτι σκάφος κενὸν ἔξεινησεν ἀπό τὴν 'Ιαπωνίαν διά τὸ Χάμπτον Ρέδς πρὸς ἔξειρεσιν φορτίον. Τὰ ινδικά μεταλλεύματα μὲ ὄρκετάς δισταγάς, ἀλλὰ μὲ ναύλους καὶ αὐτός χαμηλοτέρους. 'Απω τὴν άνατολικήν ἀκτὴν διά Κωνσταντζανή τῇ Βέρνην 106⁶—(Μάιον) καὶ ἀπό Μοραγκόδα διά Ρόττερνταμ μικρὸν σκάφος 110⁶—φίω καὶ λίμπετον εἰς τά 104³ φίω. Μεταλλεύματα ἀπό τὸ Νταγκάν δι' 'Ιαπωνίαν (Μάιον—Ιουνίον) εἰς τά 57⁶. 'Η συμφορά διά τὴν ἐλεύθεραν διό τοῦ Σουην νου-σιπλοῖαν ήταν πρέπει νὰ ἐπιφέρῃ περιατέρω τῶν ναύλων ἐκπτωσιν διά τοὺς πέραν τοῦ Σου-εζ τομεῖ.

'Ενδιαφέρουσα ὑπῆρξεν ἡ ναύλωσις χωρητικότητος διά τὰ μεταφοράν 300 χιλιά-δων τόνων σιδηρομεταλλεύματος ἀπό τὴν Βασιπάνα καὶ Σέδεν 'Αιλαντς δι' 'Αγγλί-αν μὲ φορτώσεις κοθ' ἀληθή τὸν θερινὸν περιόδον εἰς τά 50 καὶ 54 σελλίνια ἀπό τὸ δύο ὡς ἀνὰ κέντρα φορτώσεων.

'Απω τὴν Βραζίλιαν (Βικτωρία) ἐπληρώθησαν διά μεταλλεύματα 90⁶—(Ιουνίον καὶ 'Ιούλιον) διά τὸ Κοντίνεντ καὶ ἐν συνεχείᾳ 85⁶—διά τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν. Δηλεοκίνητον ἐπληρώθη ἀπό τὸν χρονονάυλωσιν ἐννέα ἡώς δώδεκα μηνῶν, — χωρὶς νὰ ἐπιθεωρηθῇ ἡ πληρφορία, 42⁶, ποράδοις Κόντινεντ. Κυκλικὸν Μαδαγασκά-ρης ἐπληρώση 31⁶.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

'Αστοδῆς καὶ ἡ ἀγορά διά τὰ δεξιμενόπλοια. 'Ελάχιστοι οἱ κυκλοφορήσασαι δισταγαὶ καὶ τὸ προσφερόμενον τονικός ἡ περισσότερον. Εἰς τὴν ἀγοράν μόνον ὀνέιρότητο τίνες ναύλωσι τοῦν ἐνεφανίσθαν. Αἱ ἀταρίαι ἐν πλήρει ἀπόχῃ ἐτέλον. 'Ηδη ἥρχος νὰ ὄνται τεωπιζεται ὁ παροπλισμὸς τῶν πολιτιστέρων ναυτηγήσεως σκοφῶν. Εἰς τὰ κρατούντες ἀπίδει πολύτερα ναύλων μόνον τὰ νεώτερα σκάψη δυνατῶν εἰν νὰ διατηρηθοῦν ἡ ὑπέρπετη.

'Η κυρία υπὸ κρίσιν περιοχὴ ἡ τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης. 'Ελάχιστοι δισ-ταγαὶ διά μικρὰ σκάψη ἐκκληφόρσποι.

'Υπεραπλαντικὸν ταξίδια δι' ἀκόμαθος φορτία κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου, ἐπληρώσην 35% πλον τῆς Κλίμακος (Μάιον) διά νά ἐκπέσων εἰς τά 35% κάτω τοῦ ὀμερικανικοῦ ναυλολογίου ίσου πρὸς 9% κάτω τῆς Κλίμακος διά ταξίδιον πρὸς τὴν Γαλλίαν. 'Ἐν συνεχείᾳ ναύλωσις διά Σουηδίαν ἐπληρώθη 4% κάτω τῆς Κλί-μακος. Διὰ τὴν Ἀργεντίνην ἀπό τὴν Καραϊβικήν ἐπληρώθησαν δύο σκάψη 40% κάτω τοῦ ὀμερικανικοῦ ναυλολογίου.

Τὰς ἀποτλοίκοι Βορείου 'Αμερικῆς εἰς τά 271% κάτω τοῦ ὀμερικανικοῦ ναυλολογίου.

Καλύτερη ἡ καταστάσις εἰν τὸν Περισκόν Κόλπον. 'Αρκετοί αἱ κυκλοφορίσασαι δισ-ταγαὶ. Οἱ ναύλοι ἐστημένωσαν κάποιαν ἐπιδημόφόρον βελτίωσιν. Τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου διά τὴν 'Ιαπωνίαν ἐκλείσθησαν σκάψη εἰς τά 7½% κάτω τοῦ ὀμερικανικοῦ ναυλολογίου, ἐνώ σκάφος 100 χιλ. τόνων, τὸ κ. Λουντρί, ἐναυλώθη διά 18.50—φίω. 'Απὸ Κωνσταντζαν (τιμεντα) διά δυτικήν εκπτώσην 'Ινδιών 100⁶—φίω, 'Ιουνίον καὶ ζυλεῖα ἀπό Κωνσταντζαν διά Βόρειον 'Αφρικήν η Νότιον Γαλλίαν 42⁶ φίω, τὸ κ.μ., (ἰδεῖς ναυλωτῶν), φόρτωσιν 'Ιουνίον. 'Απὸ Μαριούπολιν (γαϊανθρακες) διά Γιουγκοσλαβίαν 48⁶—φίω, Μάιον. 'Απὸ Λαττάκια ὑπάρχουν δισταγαὶ τίνες (κρήθη) διά Κόντινεντ, μὲ φόρτωσιν 'Ιουνίον, δεν ἡκουσθησαν, ὅμως, μέχρι τῆς στιγμῆς ναύλωσις ἐλληνική ή ἔξων πλοίων. Τὸ φορτηγὸν εξά-τουν Πόλις ἐκλείσθη ἐξ 'Αλεξανδρείας 2000 τόν. ὥρης διά Κωνσταντζαν η λιμή-νας Δουνάδεως εἰς τά 29⁶—φίω, ὡς ἐγνώσθη μὲ φόρτωσιν Μάιον.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κοθ' ὅλη τὴν διάφρεσι τοῦ πρότον 150μέρουν τοῦ Μαΐου ἡ ἀγορά διεπηρήθη χαλάρω, μὲ ὀλίγας τάς ἐν κυκλοφορία δισταγαὶ καὶ μὲ σπανίσουσαν τὴν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐργασίαν. Ως ἡτού πέμπον, αἱ τιμαὶ διεκυμάνουσαν εἰς χαμηλό ἐπι-πέδη. Τὰ Ἑλληνικά μεταλλεύματα μὲ σποραδικά δισταγαὶ. 'Εκ Νέσου ἐξειτο σκά-φος 3000 τόνων διά Μητρόπολη τῆς Σαντινέτ, μὲ φόρτωσιν Μαΐον καὶ μὲ προσφε-ρόμενον ναύλον 45⁶—φίω. 'Απὸ Κωνσταντζαν (τιμεντα) διά δυτικήν εκπτώσην 'Ινδιών 100⁶—φίω, 'Ιουνίον καὶ ζυλεῖα ἀπό Κωνσταντζαν διά Βόρειον 'Αφρικήν η Νότιον Γαλλίαν 42⁶ φίω, τὸ κ.μ., (ἰδεῖς ναυλωτῶν), φόρτωσιν 'Ιουνίον. 'Απὸ Μαριούπολιν (γαϊανθρακες) διά Γιουγκοσλαβίαν 48⁶—φίω, Μάιον. 'Απὸ Λαττάκια ὑπάρχουν δισταγαὶ τίνες (κρήθη) διά Κόντινεντ, μὲ φόρτωσιν 'Ιουνίον, δεν ἡκουσθησαν, ὅμως, μέχρι τῆς στιγμῆς ναύλωσις ἐλληνική ή ἔξων πλοίων. Τὸ φορτηγὸν εξά-τουν Πόλις ἐκλείσθη ἐξ 'Αλεξανδρείας 2000 τόν. ὥρης διά Κωνσταντζαν η λιμή-νας Δουνάδεως εἰς τά 29⁶—φίω, ὡς ἐγνώσθη μὲ φόρτωσιν Μάιον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΤΖΩΝ Β. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρόδης 10.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 63⁶, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, (ῦδο συνεχῆ τοξίδια), έναρξης Μάιον—'Ιουνίον.

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΝ (τῆς ἑτ. Λύρα) διά τὴν μεταφοράν ἀπό Χάμπτον ρόδης 60.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 62⁶, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὅφιον διά γερμανικὸν λιμένων Βορείου Θαλάσσης 64⁶—φίω, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔναρξης Μάιον—'Ιουνίον καὶ λήξης Νοεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. «Τρίτων») ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Πει-ραιῶν δολ. 11.25, ὄφιον Πειραιᾶ καὶ ἔπειρον ἐλληνικὸν λιμένη 11.75, μὲ 1000 τ. ἐκ-φόρτωσιν εἰς Πειραιά, 750 τ. εἰς Θεσσαλονίκην ἡ 500 τ. εἰς ἔπειρον ἐλληνικὸν λιμένη, φόρτωσιν 20 Μαΐου—'Ιουνίον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» (Λίβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 70.000 ἔως 75.000 τ. γαια-νθράκων (συνεχῆ τοξίδια) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 62⁶, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὅφιον διά γερμανικὸν λιμένων Βορείου Θαλάσσης 64⁶—φίω, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔναρξης Μάιον—'Ιουνίον καὶ λήξης Νοεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. «Τρίτων») ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ριον-τανέρος δολ. 11.25, ὄφιον Πειραιᾶ καὶ ἔπειρον ἐλληνικὸν λιμένη 11.75, μὲ 1000 τ. ἐκ-φόρτωσιν εἰς Πειραιά, 750 τ. εἰς Θεσσαλονίκην ἡ 500 τ. εἰς ἔπειρον ἐλληνικὸν λιμένη, φόρτωσιν 20 Μαΐου—'Ιουνίον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» (Λίβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 70.000 ἔως 75.000 τ. γαια-νθράκων (συνεχῆ τοξίδια) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 62⁶, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὅφιον διά γερμανικὸν λιμένων Βορείου Θαλάσσης 64⁶—φίω, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔναρξης Μάιον—'Ιουνίον καὶ λήξης Νοεμβρίου.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἀπό Βαλτιμόρην 12.000 τ. σιδηράς πλάκας διά δύο λιμένας 'Ιαπω-νίας δολ. 21 φίω καὶ θεούντεν, μὲ 1500 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν ὁδρ-τωσις 'Ιουνίον.

«ΑΚΤΗ Δ.» (Λίβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Καβαδόσκι δολ. 19.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Σεπτέμβριον—'Οκτώ-βριον.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἀπό Βαλτιμόρην 12.000 τ. σιδηράς πλάκας διά δύο λιμένας 'Ιαπω-νίας δολ. 20.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν ὁδρ-τωσις 'Ιουνίον.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κοσταρίκας) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Βασικάτου δολ. 19.25, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—30 Σεπτέμβριον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπό Σέδεν 'Αιλαντς 10.000 τ. σιδηρόμεταλλεύματαν διά Φιλοδέλφειον ἡ Βαλτιμόρην δολ. 2 φίω, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίον.

«ΔΕΣΧΟΙΝΑ» (πανα.) ἀπό Σέδεν 'Αιλαντς 9500 τ. σιδηρόμεταλλεύματαν διά Φιλοδέλφειον ἡ Βαλτιμόρην δολ. 2 φίω, φόρτωσις 25 Μαΐου—5 'Ιουνίον.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·Σ» (Λίβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Βαλτιμόρην 12.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—'Αμστερνταμ—'Υμουντενή η Ζερμπρούγκες 61⁶, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὅφιον διά γερμανικὸν λιμένων Βορείου Θαλάσσης 62⁶, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, συνεχῆ τοξίδια ἀπό 25 Μαΐου ἂντας 25 'Ιουνίον μέχρι 31 'Ιανουαρίου 1958.

«ΒΙΟΛΑΝΤΩ» (Λίβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—

Ρόττερνταμ ἡ Τερνέουζεν 65⁶—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διών διά λιμένας Βορείου Γαλλίας 73⁶—, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, συνεχῆ τοξίδια, μὲ ξανθράς 8—25 'Ιουνίον καὶ λήξης 24 'Ιανουαρίου 1958.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (Λίβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 60⁶—, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 16—25 Μαΐου.

«ΟΛΓΑ» ἀπό Σεπτέμβρη 9500 τ. σιδηρόμεταλλεύματαν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 20.75 φίω, μὲ 1500 τ. φόρτωσιν, φόρτωσις 'Ιουνίον.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Μουρόπολην δολ. 19.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουνίον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. 'Αρπετρατο—Τερνέουζεν—Γάνδην) 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Ελλάδος δολ. 10.80 ἐν λιμένα η 11.50 δύο λιμένας η 11.50 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 18—30 Μαΐου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. 'Τρίτων) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Ελλάδος δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Χι-ροχάτα—Οζίας δολ. 12.25 ἐν λιμένα η 12.25 δύο λιμένας η 12.25 δύο λιμένας ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΕΜΕΛΙΝΤΑ» (πανα.) ἀπό Χάμπτον

τικών, φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

«ΦΩΤΟΥΛΑ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερας) 9500 τ. όρθρος διά Τουρκίας δολ. 14.25, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίον.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» σπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 57)—, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξης 'Ιουλίου.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ 61)—, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον διά γερμανικό λιμένα Βορείου Θαλάσσης 62)6, μέ 2500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον διά Κιελον 64)—, μέ 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών (έξι συνεχή ταξίδια), έναρξης 1—31 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» από Νόρδερν ρέιντης 9500 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 12.50, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΤΟΥΡΜΟ-Ι-Λ» (λιβερ.) από Βαλτιμόρην ή Μόρπιλ 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματος δι' ένα ιαπωνικό λιμένα δολ. 18.50 φίο μέ 2000 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 51)6, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον διά γερμανικό λιμένα Βορείου Θαλάσσης 53)—, μέ 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 14—20 Μαΐου.

«ΔΟΥΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (σημ. άγγλική) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. όρθρος διά Κορίπας δολ. 24, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΕΠΟΥΚΑΝΙΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 12.50, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιβερ.) από "Αγιον Λαυρέντιον" 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματα δι' ίαπωνιαν δολ. 19.35 φίο, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίον.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 13.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 53)—, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον διά γερμανικό λιμένα Βορείου Θαλάσσης 1)6 έξτρα, μέ 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 13—31 Μαΐου.

«ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αδριατικήν δολ. 9, μέ 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΡΓΚΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 51)6, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 22 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΕΝΤΟΠΑΝ» (Κεσταρίκας) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' ίαπωνιαν δολ. 17.50 φίο, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 24—30 Μαΐου.

«ΕΜΙΧΑΝΑ Κ.» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 10.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 53)—, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΠ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 7500 τ. γαιανθράκων διά Λουλία 70)—, φόρτωσις Μάϊον.

«ΤΡΙΤΩΝ» (ή έτερον) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' ίαπωνιαν δολ. 18, φόρτωσις 'Ιουλίου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΑΟΡΙΑ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορδόνη 137)6, όψιον από "Αγιον Φραγκίσκον" ή Στόκτων 3)6 έξτρα, μέ 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Βορ. Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορδόνη δολ. 18.50, έλευθερον έκφορτωτικών, όμεσος φόρτωσις.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορδόνη δολ. 18.50, έλευθερον έκφορτωτικών, όμεσος φόρτωσις.

«ΕΔΕΣΠΩ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. όρθρος διά Βορδόνη 137)6 (ναύλος πληρωτώς είς λίρας μεταφεύσιμος), όψιον διά φόρτωσιν από "Αγιον Φραγκίσκον" ή Στόκτων 141)—, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 3—20 'Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΕΑ» (λιβερ.) έκ Καλιφόρνιας 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ίαπωνιαν, κατ' άποκοπήν δολ. 168.000 φίο, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΔΕΕΣΠΩ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. όρθρος διά Βορδόνη 12.50, μέ 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΤΖΩΝ Β. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορδόνη ή άνατολικήν άκτην 'Ινδιών, δολ. 27, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΙΤ ΤΖΕΝΕΡΑΛ» (λιβερ.) έκ Βορδόνη 14.000 τ. γεννημάτων δι' Εισογμάθ 80)—, φόρτωσις 25 Μαΐου—7 'Ιουνίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» έκ "Αγιον Φραγκίσκον" Στόκτων 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματα δι' ίαπωνιαν δολ. 9.50 φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

'Εκ Νοτίου Άμερικής

«ΟΣΕΑΝ ΡΟΖ» (λιβερ.) από Βικτορίαν (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλεύματα δι'

άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερας) δολ. 8.50 φίο, μέ 1500 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

'Εξ Αγγλίας—Κόντινεντ

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (φερτηγόν) από Ρουέν και 'Αμερίσαν 10.500 τ. άλευρων είς σάκκους διά Κολόμπο 115)— φίο και στόσουεντ, με φρίον φορτωσών από Ρουέν και Δευκέρκην, 1000 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΣΠΛΙΤ» (γιανυκοσλαβικόν) από Ρόττερνταμ 3000 τ. γαιανθράκων και 1800 τ. κώνδη δι' Έλλαδα 52)6, μέ 700 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 29 Μαΐου—1 'Ιουνίου.

«ΟΥΡΑΝΟΥΣ» από Ρόττερνταμ 640 τ. γεννημάτων είδων (33.000 κ.π. διά δέματα) διά Πειραιά, κατ' άποκοπή λίρας 2200 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 20 Μαΐου—15 Μαΐου.

«ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΤΡΟΣ» (σημ. Λιβάνου) έκ Πλωμαρίας 8000 τ. τσιμέντων είς σάκκους διά Περσικὸν Κόλπον 123)— φίο και στόσουεντ, μέ 1400 τ. φόρτωσιν και 500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 10—30 Μαΐου.

«ΚΑΣ ΣΙΑΝΣ» (Κεσταρίκας) έξι 'Αμερίσης 9000 τ. θειέκης άμμωνίας είς σάκκους διά Καράτσι δολ. 14.80 φίο, φόρτωσις 12—25 Μαΐου.

«ΜΕΓΑΛΟΥΧΡΗ» από Σλαύσικηλ 3500 τ. κώνδη δι' 'Αλεξανδρείαν 93)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (ιων. "Ορος Ροδόπη") έκ Γάνδης 8000 τ. λιπανσάτων διά Σάν Ζενόν και η Πανέρ Ρίκο δολ. 4.40 ένα λιμένα η 4.60 δύο λιμένας, φόρτωσις Μάϊον.

'Εκ Μεσογείου και 'Άδριατικής

«ΑΘΩΣ» (παναμ.) έκ Βενετίας 4200 τ. φερτίου είς σάκκους διά Βορδόνη 104)6 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΖΑΝΕ» (παναμ.) έξι Ιτέας 5000 τ. βιωξίτου διά Λογδίνον 52)6, μέ 500 τ. φόρτωσιν 1)— και 500 τ. έκφορτωσιν 1)—, φόρτωσις 5—25 Μαΐου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβερ.) έκ Μπιζέρτας 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματα δι' ένα λιμένα άνατολικής άκτης 'Αγγλίας 40)—, μέ 2000 τ. φόρτωσιν 2)— και 1000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 15—15 Μαΐου.

«ΡΑΖ ΑΖΙΡ» (Κεσταρ.) έκ Δυρραχίου 1700 τ. άσφαλτου διά Κωνσταντίναν δολ. 5.10, όψιον Βεζίτας 5.40, θέμασος φόρτωσις.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) έκ Βρινθησίου 3500 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν 31)—, φόρτωσις δύο χρόνων Μάϊου.

«ΛΟΥΚΙΑ» (παναμ.) έκ Σμύρνης 1200 τ. διαφόρων είδων διά Κωνσταντίναν δολ. 12 μέρες φόρτωσις.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» από Χερινήλλο Μπαΐ 6000 τ. μεταλλεύματων διά Πόλον 45)— φίο, φόρτωσις Μάϊον.

«ΕΓΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ» (Κεσταρ.) έκ Χειλέδας 2500 τ. μεταλλεύματων δι' Εισαντόνων 45)—, φόρτωσις Μάϊον.

«ΕΛΛΗΜΙΝΑ» από Λαττάκια 1500 τ. βαμβακοσπόρου δι' ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 55)—, φόρτωσις Μάϊον.

«ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ» (ιων. "Πλανώρα"), Κεσταρ. έκ Πειραιώς 1000 τ. τσιμέντων διά Τζιρόπιτας 68)—, φόρτωσις Μάϊον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» από Σαδόναν 1800 τόν. άλευρων είς σάκκους δι' 'Αλεξανδρείαν 39)—, φόρτωσις Μάϊον.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.» (σημαντικόν Ιαβάνου) από Νεάπολιν 2500 τ. άλευρων είς σάκκους διά Τζιρόπιταν, κατ' άποκοπή λίρας 8.400 φόρτωσις Μάϊον.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (φερτηγόν) έκ Πότι 9500 τ. μεταλλεύματων διά Μιδδλεσμπρέ ή Μπρίκενχεν 66)—, φόρτωσις 19—31 'Ιουλίου.

«ΜΕΓΑΛΟΟΧΑΡΗ» από Πότι 4000 τ. μεταλλεύματος μογγανέας διά Πόρσγκρουν 71)— φίο, θέμασος φόρτωσις.

«ΣΤΕΙΑΙΟΣ» από Νερεσσούπον 3000 τ. σιτηρών διά Κωνσταντίναν 35)— (δύο συνεχεία ταξίδια), θέμασος ένσαρξις.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΩΝΑΣ» έκ Κωνσταντίνης 1250 κ. μ. ζυλείας διά Πειραιά δολ. 4.25 τό κ. μ., φόρτωσις Μάϊον.

'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδιών και 'Απω Ανατολής

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΑΛΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ» από Μαρμουράκιο 9500 τ. μεταλλεύματων διά Ρόττερνταμ—'Εμπερ ρέιντης 112)6, μέ 700 τ. φόρτωσιν 2)6 και 2000 τ. έκφορτωσιν 2)9, φόρτωσις 5—30 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ» (Κεσταρίκας) από άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 8000 τ. σιδηρομεταλλεύματων διά Κωνσταντίναν 120)— φίο, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» από άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματων διά Δάλανιστηκ—Γένινον ή Στεττίνον 123)6 φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Πόρτ Πιρί 9500 τόν. μεταλλεύματων διά Μπιστόλ Τσάννελ ή Χάρρης—'Αγρεύγρων ρέινζ 150)—, έναν δύο λιμένας Μπιστόλ Τσάννελ 152)—, ένιον δι' 'Αμερίσαν 2)6 έπι έλαττον, φόρτωσις 8 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΣΟΡΤΗΓΟΝ» (τής έτ. Φαθαλίσι) από Φιλιππίνας νήσους 9500 τ. κόπρα (499.000 κ.π. διά δέματα) διά Αρδέσαν—'Αρδέσαν—'Αμβούργον ρέινζ 30 σέντες φίο κατά κυβικού πόδα, φόρτωσις 10 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ 54η ΣΕΛΙΔΑ)

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ & ΔΥΝΑΤΩΝ ΣΤΑ ΕΙΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑ & ΤΙΜΑΣ

"ΑΡΩΜΑ,,

ΤΗΣ ΚΑΠΝΟΒΙΟΜΗΑΝΙΑΣ

"Τ. Α. ΚΕΡΑΝΗΣ,, Α.Ε.

ΖΗΤΕΙΤΕ ΕΠΙΜΟΝΩΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ ΣΑΣ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ

"ΑΡΩΜΑ,, & "ΕΘΝΟΣ,,

ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΤΑΝΗΣ & ΥΙΟΣ

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 43.035 & 475.432

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. Κάργκα Όσεάνικα	56	11350	εις Γκρήνοκ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	έθ. Μορμουγκάρο 6 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΖΩΗΣ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	έθ. Λαϊτάκια 29 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Λέικ Τσάρλς 4 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώνς»	54	8450	έφυ. 'Οζάκαν 9 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία 1. Χανδρή	18	2974	διῆλθε Σουέζ 27 'Απρ. διά Κουβέιτ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Σαν Κίττ'ς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Κολόμπα 29 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X.' πατέρας	43	7231	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Πορτ Αρθουρ 29 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρης	27	1887	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 7 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9800	εις Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοφαύτης	20	844	διῆλθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	έφθ. 'Οζάκαν 9 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Βοστώνη 4 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	διῆλθε Ντόβερ 7 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	έφθ. Τόκιο 30 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρέαδης	44	7254	διῆλθε Σάντα Κατερίνα 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΚΗ	«αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Τακόμα 20 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναξ»	55	8332	έφθ. 'Οζάκαν 2 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	εις ταξίδια Ανατολικής Μεσογείου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Ντακάρ 1 Μαΐου διά Σασούντα
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1556	εις Πειραιάς άπό 30 Μαρτ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & Άπ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΕΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	εις Θέσιν 49 B.—9 Δ., 'Απρ. 29 διά Κόλπου Μεξικού
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΩ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	εις Πειραιάς άπό 27 'Απρ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρά	57	10000	εις Όλλανδιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Σητάτη 30 'Απρ. διά Βομβάην
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2728	έφθ. Σαφάγκα 9 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Λός Αντζελες 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμια	39	1008	άνεχ. Πειραιά 4 Μαΐου διά Ραιδεστόν
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Κλεύμπια Ρίβερ 3 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	άνεχ. Κολόμπο 1 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	διῆλθε Παναμάν 27 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμμ. Έλλ.—Άμερ.	28	20553	διῆλθε Ηγεράλταρ 10 Μαΐου διά Χάλιφας
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούπαλς & Σία	11	1881	άνεχ. Κολόμπο άπό 6 'Απρ. διό Κανκεσταντούρα
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	διῆλθεν Αλγερίου 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Σαβάνναν 23 'Απρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Κων. πολιον 2 Μαΐου δι' Αιγαίνουργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Λάρνακα 6 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διῆλθε Λάδσεντ 7 Μαΐου διά Τζέζδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N. Λαμπίρης	31	967	διῆλθε Μπρούνσμποτελ 1 Μαΐου διά Κότκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 5 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διῆλθε Κων. πολιον 28 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδη	43	7233	διῆλθε Ντόβερ 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΓΑΝ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	άνεχ. Μένα έλλ. Αχιμάντι 22 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Μπεπίρα 28 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάντος — Δύοκας	23	1634	έφθ. Κωνστάντζαν 8 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Θεσιν 46.34 B.—13.41 Δ., 'Απρ. 24 διά Κούβαν
ΔΗΜ. ΠΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Τεργεστίν 24 'Απρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άνεχ. Θισύταντ Τρουθίλο 6 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτά	44	7232	άνεχ. Κολάρυπια Ρίβερ 21 'Απρ. διά Κορέαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	& Β. Πανταλέων	43	7229	έφθ. Σπέτζιαν 18 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	διῆλθε Ντόβερ 4 Μαΐου διά Βαμπάνα
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Απρ. δι' Αιγαίνουργον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανόν	37	4839	άνεχ. Τούνινταν 27 'Απρ. διά Σάντος
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	διῆλθε Χολτενάου 30 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4142	διῆλθε Ντακάρ 20 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκιώνα» Α.Ε.	44	7253	άνεχ. Νιούπορτ 6 'Απρ. δι' Αιγαίνουργον
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 8 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	εις Πειραιάς άπό 26 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζ	21	1549	διῆλθε Ήσευταν 5 Μαΐου διά Γουόρκινγκτον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Ριγιέκαν 7 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	έφθ. Αγιογ Φραγκίσκον 2 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εις Κωνστάντζαν 21 'Απρ.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1055	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7300	έφθ. Βομβάην 8 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Καλλιμανο.	39	6281	άνεχ. Πότ Σαΐδ 3 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Μαΐου διά Βομβάην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Λιδόριο 1 Μαΐου (διά Καλκούταν)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Χούστον 30 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	

S. ELEFTERIU LTD.

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

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS:
ARGOSHIP - MONTEVIDEO

TELEPHONES
8-22-26

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	43	7176	έθο. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	43	7203	έθο. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	56	8000	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΕΛΛΗΝΙΣ	43	7176	έθο. Ρουέν 30 'Απρ.
ΕΑΠΙΣ	19	1492	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 Μαρτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	43	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 'Απρ. δι' Ούζαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	44	7251	έθο. Τόκιο 1 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	21	2369	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	43	7194	άνεχ. «Εντμοντ 9 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	17	3976	έθο. Πειραιᾶ 12 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	43	7244	έθο. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Απρ.
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	08	1699	έθο. Αλεξανδρείαν 22 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	38	5548	εἰς οθσιν 37.7 Β.—56.32 Δ., 'Απρ. 26 διὰ Βρέμην
ΗΡΩΝ II.	44	1923	άνεχ. Ματάντζας 3 Μαΐου διὰ Μπάχια Χόντα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	44	7257	έθο. Χάμπτον ρόδις 5 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ	44	7198	έθο. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	56	8250	εἰς θσιν 36 Β.—40 Δ., Μαΐου 6 διὰ Ριγιέκαν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	37	4815	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διὰ Ζευμπρούγκε
ΙΓΟΡ	43	7207	άνεχ. «Αστόρια 28 'Απρ. δι' Ινδίας
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	30	7924	έθο. Χάρδην 6 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ	56	9050	έθο. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαΐου καὶ Μόμπιλ 9
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	42	7035	διῆλθε Σουέζ 7 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	44	7176	έθο. Χάρδην 5 Μαΐου καὶ Ρουέν 8
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	44	10441	έθο. Πρόδιντενς 26 'Απρ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	43	7255	άνεχ. Δουγκέρκην 1 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣ ΣΑ	13	1877	έθο. Νεάπολιν 5 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	44	7198	έθο. Πόρτ 'Αλμπέρι 7 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	19	5182	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διὰ Γάνδην, έθο. 9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	56	6330	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	43	7229	διῆλθε Τοίνινταντ 8 Μαΐου διὰ Πόρτ 'Αλφρεντ
ΚΑΣΟΣ	39	5215	έθο. Χούστον 6 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	44	7260	άνεχ. Αράχον 30 'Απρ. διὰ Χάλιφας
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	43	10448	άνεχ. Μπάνιας 5 Μαΐου διὰ Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	52	1793	άρχει Πειραιᾶ ἀπό 12 'Απτ.
ΚΕΧΡΕΑ	44	7224	άνεχ. Ριγιέκαν 3 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	56	8429	έθο. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	44	7253	έθο. Κονδύλη 25 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	43	7198	έθο. Μορμουγκάσ 20 'Απρ.
ΚΟΡΘΙΟΝ	23	4693	έθο. Λονδίνον 5 Μαΐου
ΚΡΙΟΣ	45	3805	άνεχ. Κοταζάλκοάκας 8 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	20	6416	διῆλθε 'Αλγέριον 5 Μαΐου διὰ Λίβερτουλ
ΚΥΜΑ	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. διὰ Βαγκούθερ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	43	7223	άνεχ. Τσάρλεστον 5 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΚΥΡΑ — ΚΑΤΙΓΚΩ	56	9074	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαΐου διὰ Γερμανίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	05	2527	έθο. Πόρτ Σουδάν 9 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	45	7176	άνεχ. Μουρόραν 27 'Απρ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΚΩΣΤΗΣ	45	8450	διῆλθε Παναμάν 16 'Απρ. διὰ Γιαβάτα
ΛΑΚΩΝΙΑ	56	964	άνεχ. Πότ Σαΐδ 30 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	43	7176	έθο. Μιτάρι 26 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	28	4573	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 1 Μαΐου διὰ Βικτωρίαν (Βραζ.)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	43	6766	διῆλθε "Τινίνταντ 1 Μαΐου διὰ Βαλτικόρουην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	22	1535	εἰς Πόρτ Σουδάν 10 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 19 'Απρ. δι' Αγιον Βικέντιον
ΛΙΛΑΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	25	5531	έθο. Λονδίνον 7 Μαΐου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαΐου δι' Ούζαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	45	7176	έθο. Λός "Αντζελες 6 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ Β.	17	2032	έθο. Πειραιᾶ 13 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	19	3858	έθο. 'Αγκουνίλας 4 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	42	7044	έθο. Μπρεμερχάρεν 25 'Απρ.
ΜΑΝΕΣ	55	8526	έθο. Χάμπτον ρόδις 8 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	20	5401	έθο. Τόκιο 30 'Απρ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	21	6703	έθο. Πειραιᾶ 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	43	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 Μαΐου διὰ Ζευμπρούγκε
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	43	7204	εἰς θσιν 42.57 Β.—30.27 Δ., Μαΐου 2 διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΙΑΜ	44	7258	έθο. Μπόναν 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	43	2400	εἰς Μπουζί από 13 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	20	6546	έθο. Χάμπτον ρόδις 16 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	54	11577	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Απρ. διὰ Κιουρασάο
ΜΑΡΙΟΣ II.	57	9200	έθο. Πόρτ Σουδάν 22 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	23	1175	άνεχ. Βρέμην 30 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΤΡΩΟΣ	48	5500	έθο. Χάμπτον ρόδις 7 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	57	9168	διῆλθε Πειραιᾶ 9 Μαΐου διὰ Νορβηγίαν
ΜΕΝΤΩΡ	16	2081	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαΐου δι' Ούζαν
ΜΙΜΙΝΑ	41	7157	διῆλθε Γιβοαλτάρ 10 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΑ	57	9200	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΜΥΚΗΝΑΙ	44	7176	διῆλθε Λάς Πάλμας 2 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αύρες
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	2709	έθο. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Μαΐου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	43	7176	έθο. 'Αμβέρσαν 28 'Απρ.
	44	7247	

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO LTD

33 RUE MAZENOD MARSEILLES TEL: CO 88-10 & CO 88-11

ALL DECK & ENGINE STORES

GAMLEN CHEMICAL TREATMENTS • REFRIGERANTS (FREON-12)

PACKINGS & JOINTINGS
BELDAM ASBESTOS CO LTD

A G E N T

GREEK DEPT: MR BETSIS



DISTRIBUTOR

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	όνειχ. Κεμπέκ 6 Μαΐου διά Μπρεμερχάφεν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	όνειχ. Βαγκούδερ 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	όνειχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	όνειχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Λονδίνου
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	έφθ. Ταρακάν 4 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	έφθ. Πόρτρ Σουδάν 25 'Απρ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης	43	7176	ειπλήθε Χονολουλού 26 'Απρ. διά Φορμόζαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7254	όνειχ. Χονολουλού 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	διηλθε Ποναμάν 8 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλίνος Α.Ε.	41	7176	όνειχ. Ρίον Ιανέριον 8 Μαΐου διά Πουσάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	όνειχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1564	εις Πειραιά από 6 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Γάνδη 4 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	Χρ. Σαρλής κλπ.	19	1023	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ισμηνή»	20	7581	έφθ. Καζαμπλάγκαν 3 Μαΐου
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9350	όνειχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	όνειχ. Χονολουλού 3 Μαΐου
ΟΛΓΑ	Έμπορ. — Εφοπλιστική	44	7284	διηλθε Κορκίνος 6 Μαΐου
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	διηλθε Κορκίνος 6 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	διηλθε Τόκιο 7 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρθέλης	43	7235	διηλθε Κολόμπο 8 Μαΐου δι' Οδησσον
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	διηλθε: «ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ», ώς μετωνομάσθη
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	όνειχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	8479	έφθ. Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΠΑΝΑΓΙΑ	Άντωνιον-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	διηλθεν Έλατινορ 28 'Απρ. διά Χάλιφας
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	όνειχ. Τόκιο 7 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — Χ' Πατέρας	43	7250	διηλθε Κέιπ Τάουν 22 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	όνειχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ	"Αν. Κανδηλιώτης	42	1445	σιγει Πειραιά
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	όνειχ. Τρίνινταν 5 'Απρ. διά Καράτσι
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	έφθ. Βοστίλαν 26 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διηλθε Θέουταν 9 Μαΐου διά Πάτρας
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	διηλθε Κολόμπο 5 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	διηλθε Τρίνινταν 6 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοι Π. Γουλανδρή	44	11473	όνειχ. Σαδόνα 4 Μαΐου διά Λιβόρνο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	όνειχ. Οζάκαν 24 'Απρ. διά Τόκιο
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διηλθε Κέιπ Τάουν 22 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τένεραλ Φίνανς»	22	7053	όνειχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κ.λ.π.	54	6129	σιγει Τρίνινταν 5 'Απρ. διά Καράτσι
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Βοστίλαν 26 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7232	διηλθε Θέουταν 21 'Απρ. διά Σάιντ Κίττς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	όνειχ. Χιροχάτα 27 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκίσκου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βασιάνης & Σία	16	1808	έφθ. Νέαν Υόρκην 16 'Απρ.
ΡΙΤΑ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16566	εις μεταφοράς Κωνσταντζής — Πειραιώς
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΙΟΝΣ	Υιοι Σιγάλα	25	1412	όνειχ. Πόρτλαντ (Με) 1 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	διηλθε Σουέζ 7 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	όνειχ. Λίβερπουλ 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	έφθ. Αυδούργον 22 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7176	διηλθε Λάς Πάλμας 26 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Υιόν Σιγάλα	43	7176	όνειχ. Λάς Αντζελες 21 'Απρ. διά Τόκιο
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Α. Πρίτεζης	28	1660	διηλθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Ντάρμπαν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	22	2201	διηλθε Σουέζ 11 Μαΐου δι' Αλεξανδρειαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8789	όνειχ. Βιζαγκαπατάμ 21 'Απρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	56	8800	όνειχ. Γκάλεσταν 26 'Απρ. διά Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7223	έφθ. Πουέρταν 28 'Απρ.
ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφων Τυπάλδου	11	2255	όνειχ. Γιαδάτα 25 'Απρ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	διηλθε Κων(πολιν) 27 'Απρ. διά Νοδορωσσοκην
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	40	11672	όνειχ. Σαδόνα 23 'Απρ. διά Βομβάνη
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	εις Γένοβαν από 8 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	εις Πειραιά από 31 Μαρτ.
ΓΟΥΡΚΙΑ	άδελφων Τυπάλδου	56	2745	όνειχ. Βικέντιον 3 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	όνειχ. Γένοβαν 8 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Νταμάμα 6 Μαΐου
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίων»	57	9950	όνειχ. Μπάχρειν 6 Μαΐου διά Γκόα
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εις Κίελον, ύπο συπτηλήρωσιν
ΦΡΥ	Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256	έφθ. Σουέζ 29 'Απρ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	όνειχ. Υμουντέν 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7246	όνειχ. Βαλτιμόρων 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10580	διηλθε Χονολουλού 26 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Α. Μ. Πρίντεζης	55	8225	όνειχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Νέα Τύχη»	44	1293	διηλθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΨΑΡΑ	45	7255	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Τουάψε	
				έφθ. Μουρόραν 3 Μαΐου

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

έτ. «Αθανάς» 21 | 3275 | όνειχ. Φροτάουν 30 'Απρ. διά Ριγιέκαν |έτ. «Ντέλλ Μάρ» 44 | 7158 | εις θέσιν 142 Δ., 'Απρ. 24 δι' Οζάκαν |έτ. «Σάντα Αγγελίκα» 21 | 1173 | έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Μαΐου |

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAR - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

ΔΙΑ

1) ΔΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Α, Β & Γ, ΤΑΞΕΩΣ

2) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΣ Α, & Β, ΤΑΞΕΩΣ

3) ΔΟΚΙΜΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΣ

ΔΙΑ ΘΕΤΟΥΝ

ΤΑ ΜΟΝΑΔΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ (PANTAR ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ) ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΕΚΑΣΤΗΝ 1η & 16η ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ - ΤΗΛ. 471.041 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκο»	56	20140	διήλθε Λάς Πάλμας 23 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΓΕΡΕ	έτ. «Αίγιλα γινέ "Ορο»	24	2107	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκρίνιδλλ»	44	7210	έφθ. Ρόπτερονταυ 10 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άνεχ. Κολόμπο 2 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 1 Μαΐου δι' 'Ινδίας
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Φράγκος	21	6803	έφθ. Οζάκαν 8 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	διήλθε Χονόλουλου 22 'Απρ. διά Πουσάν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	άνεχ. Καράτσι 27 'Απρ. διά Κάντλα
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνκα»	42	7223	έφθ. Σαβάνναν 28 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκο»	56	20250	διήλθε Λάς Πάλμας 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Άθιλα»	43	7238	διήλθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. (διαταγάζει)
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Μπελέμ
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Χάλιφας 7 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλσεύρο»	44	7176	διήλθε Θέουταν 19 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ' (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	έφθ. Κιουρασάρ 27 'Απρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 29 'Απρ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άθόμας»	41	4729	άνεχ. Βέγκεζακ 4 Μαΐου διά Καναδάν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενη»	44	7161	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 30 'Απρ. δι' Ούζαν
ΑΘΗΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πάμελ»	44	2893	διήλθε Θέουταν 4 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	54	18784	διήλθε Ντώρμπαν 30 'Απρ. διά Μέντα έλλ. Αχμάντι
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανας»	29	3958	άνεχ. Σφάξ 24 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΙΓΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	έφθ. Τάιν 8 Μαΐου
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	9063	έφθ. Ευδέν 26 'Απρ. (διά Περσικόν Κόλπου)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	διήλθε Παναμάν 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	10459	Ίδε: «ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΠΡΡΟΟΥ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς άλλοδαπούς
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·-ΛΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Άγκουιλλας	57	8440	εἰς Μπερντάλιαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Πασιφίκ Τραίνιτικ»	56	9200	έφθ. Χάι πιπτον ρόδος 9 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Ντελ 'Ετζέρ»	44	7240	διήλθε Παναμάν 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Χιούσταν 6 Μαΐου διά Χαβάναν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	διήλθε Χονολουλού 12 'Απρ. διά Μέντα έλλ. Αχμάντι
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5244	άνεχ. Σφάξ 24 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΚΤΗ (λιβερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7132	έφθ. Τάιν 8 Μαΐου
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	έφθ. Ευδέν 26 'Απρ. (διά Χάμπιτον ρόδος)
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Άρ. 'Ωνάστης	54	28738	διήλθε Παναμάν 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΛ-ΡΙΑΝΤ (λιβε.)	έτ. «Αν. Γκόλφο Πέρος»	30	4696	άνεχ. Ράξ Τανούρα 27 'Απρ. διά Σιμίζου
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)	έτ. «Άρκτούρους»	43	7244	έφθ. Τεργέστην 29 'Απρ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	έφθ. Κολόπιτο 7 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)	έτ. «Κολόν»	56	10482	άνεχ. Χουέλβαν 3 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λαϊμπιρίαν»	55	20926	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεζόλια»	18	5555	διήλθε Σιγκαπούρου ρόδος 29 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 1 Μαΐου διά Ρόπτερνταμ
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	εἰς θεσιν 48.46 Δ. — 4.33 Δ. Μαΐου 5 διά Κούβαν
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλκιβιδης»	42	7066	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 4 Μαΐου διά Ρόπτερνταμ
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άνεχ. Βρέμην 6 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδος
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Γιασβάτα 9 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΑΛΜΑ (λιβερ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7472	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 20 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	άνεχ. Κιουρασάρ 24 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξεραμάρ»	44	7233	έφθ. Αμέρερον 3 Μαΐου
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Βιλλάλιπα»	43	7231	διήλθε Σουέζ 30 'Απρ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. Τρονσατ. Φράγκερ	53	12897	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρούζ 28 'Απρ. διά Καμπάνα
ΑΛΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	50	10776	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 4 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	άνεχ. Μορμουγκάδ 27 'Απρ. διά Τεργέστην
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	έφθ. Ρόπτερνταμ 26 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Βοστώνη 20 'Απρ. διά Κιουρασάρ
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοινίξ»	44	10721	άνεχ. Αντοφαγκάστα 4 Μαΐου δι' Αρουριπαν
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 9 Μαΐου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	εἰς θεσιν 39.26 B.—43 Δ. 'Απρ. 29 διά Μάλταν
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοινίξ»	43	10578	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	διήλθε Παναμάν 4 Μαΐου (ἀπό Πόρτ Αρθουρ)
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8462	άνεχ. Κιουρασάρ 6 Μαΐου διά Καμπίμας
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Άμιπ»	42	6995	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ηστιμπάουντ»	38	7949	εἰς θεσιν 38.14 B.—44.46 Δ. Μαΐου 6 διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΝΑΣΣΑ (λιβ.)	έτ. «Αταλάγια»	48	7237	έφθ. Νέαν Ύρκην 21 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άνεχ. Χάλιφας 3 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενδενίτο»	45	7331	διήλθε Κείπ Τάσου 2 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	άνεχ. Νόρτηγχαμ 8 Μαΐου διά Τακοράντι
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Νόρτηγχαμ 8 Μαΐου διά Τακοράντι
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Νόρτηγχαμ 8 Μαΐου διά Τακοράντι
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Άτλαντις»	38	6219	άνεχ. Νόρτηγχαμ 8 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδος
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	διήλθε Ντόρε 4 Μαΐου διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	43	7188	εἰς θεσιν 46.36 B.—26.12 Δ. Μαΐου 6 διά Μπέλφαστ
ΑΝΔΡΟΣ Α·-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ. (λιβερ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8459	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 2 Μαΐου διά Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	11568	έφθ. Πουέρτα Αρένας 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδράς»	53	17845	διήλθε Παναμάν 8 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ·Λ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10150	άνεχ. Λός Αντζελες 7 Μαΐου διά Καβασάκι
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10200	έφθ. Ρόπτερνταυ 10 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	έφθ. Βρέμην 4 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	25000	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν

**ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
“ΑΝΦΕΝ,”**

ΔΙΣΙΣ : ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

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

Μηχανικοί,

Τὰ μαθήματα διά τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ ΗΡΧΗΣΑΝ.

Λειτουργούν ιδιαίτερα τμῆματα διά τους ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ καὶ Μ.Ε.Κ.

Διά τοὺς προσφερομένους βραδύτερον ιδιαίτερα μαθήματα, χωρὶς ἐπί πλέον ἐπιβάρυνσιν.

Τὸ Φροντιστήριον μας είναι τὸ μόνον τὸ ὄποιον ἔχει τὴν μεγαλύτερη ἐπιτυχία εἰς τὰς ἔκαστοτε ἔξετάσεις.

ΕΓΡΑΦΗΤΕ ΤΟ ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΟΝ ΔΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΤΕ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΣΑΣ.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΜΑΣ ΤΑΚΤΟΠΟΙΕΙ ΤΑΧΥΤΑΤΑ ΚΑΘΕ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΑ ΣΑΣ.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Π (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24526	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 30 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23469	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 Μαΐου διά Κάβασάκι
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	45	8557	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράϊον»	40	8427	έφθ. Ράς Τανούσα 3 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Οράϊον»	42	7010	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράϊον»	43	7206	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7239	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8434	άνεχ. Χόρην 6 Μαΐου διά Ρουέν, έφθ. 7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8486	άνεχ. Λιβερπούλ 8 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	45	11534	άνεχ. Τρινινταντ 4 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8444	διήλθε Ντούρερ 26 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	41	8325	έφθ. Μόπτιλ 10 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	6725	διηλθε Παναμάν 1 Μαΐου (άπό Βαλτιμόρην)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24200	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 26 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Σιμότσου 23 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7197	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 'Απρ. δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7242	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8465	άνεχ. Μόπτιλ 25 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	10450	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23280	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 24 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	διηλθε Θέσυταν 2 Μαΐου διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8479	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 17 'Απρ. δι' Εμδεν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7224	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 29 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	άνεχ. Αμπτερνταμ 4 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	8453	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Απρ. δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7166	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 21 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 1 Μαΐου δι' Αρουόμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7147	εις Βρέμην, υπό παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·Ι·ΤΣ	έτ. «Οράϊον»	54	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	διηλθε Ντακάρ 15 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικάν»	54	6112	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10735	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληπικά συμβέροντα	20	4992	έφθ. Τύνδα 5 Μαΐου
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Μερμουγκάο 10 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Δουγκέκην 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδη
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Καλλάς 21 'Απρ. διά Σάν Ζουάν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικλάδαος»	36	5017	έφθ. Ερότερνταμ 1 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	διηλθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Μαντράς 7 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ικρινδίλλα»	43	7244	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σπεάριγκ»	43	7131	έφθ. Μόλι 24 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διηλθε Θέουταν 29 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	έφθ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57	9500	άνεχ. Τάιν 9 Μαΐου (γενικά δοκιμαί)
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδινα»	56	10180	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	άνεχ. Σφάξ 5 Μαΐου διά Φεκάμπ
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φονίξ»	44	7078	άνεχ. Βικτωρίαν 1 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βίλανουέδα»	56	10200	άνεχ. Μόλι 7 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικών
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Αλμπιόν»	43	7265	εις θέσιν Β. — 71.30 Δ., Μαΐου 5 διά Βαλτιμόρην
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	διηλθε Κων(πολι) 9 Μαΐου διά Βουβάνη
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κανόπονο»	57	12500	έφθ. Μπάκειν 9 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έρρυμουσκήθη εις Φαγιάλ 9 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άγκουστρούτα»	43	7120	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 'Απρ. διά Γάνδην
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. θνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Λά Πλάταν 30 'Απρ. διά Καραϊβικήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδη
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	διηλθε Τοίνινταν 22 'Απρ. διά Μπουεύνος "Αύρες
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδη
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αριών»	28	1707	άνεχ. Πόστ Σευδόν 8 Μαΐου διά Γένοβαν

ΣΗΓΑΡΕΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ «ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ»

Οι άντιπρόσωποι της Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τούς κάτωθι λιμένας του έξωτερικού διατηροῦν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἔξυπνητα πάντοτε πληρωμάτων τῶν πλοίων εἰς τιμὰς λιαν εύνοικάς.

ALEXANDRIA (Egypτ) : NESTOR GIANACLIS S.A.E., Rue Istanbul 9
PORT-SAID : MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA : THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA

GENOVA : U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10
NAPOLI : FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova

VENEZIA : LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
BARI : DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36
CEUTA : COMPAÑIA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A.
HAMBURG : GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12

Rue du Mexique

"ΑΛΕΞΤΩΡ"

ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 7 Μαΐου διά Βασιλικό Μαίν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάί»	53	18288	διηλθεν Ούζαν 7 Μαΐου διά Νύνασχαμν
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	έφθ. Χάμπτον ρόδες 7 Μαΐου
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούνετε»	43	7236	άνεχ. Γκουαγιακίλ 7 Μαΐου διά Κοκούμπι
ΑΡΤΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενέντο»	43	7232	άνεχ. Όζακαν 8 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	διηλθε Πανομάν 6 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λαϊμπ. Σή Τράνσπ.	43	7288	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 30 'Απρ. διά Μπράκε
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	διηλθε Γιεραλτάρ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 3 Μαΐου διά Βομβάτην
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 28 'Απρ. δι' Ούζαν
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδες 8 Μαΐου διά Καράτσι
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 έΑπρ. διά Λήθ
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγιλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	έφθ. Αμστερνταμ 8 Μαΐου
ΑΣΠΡΙΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Άντες»	45	7318	άνεχ. Λειζέρες 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φέτργουντ»	42	7176	άνεχ. Αμβέρσαργον 7 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Μάρο ντελ Πλάτα 5 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικάς»	27	5214	έφθ. Καίμπροιεν 28 'Απρ.
ΑΤΛΑΒΙΔΑ	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	έφθ. Τσουπίκο 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	όνεχ. Πούλο Μπιούκομ 2 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Χάλιφαξ 7 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10100	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΕ-ΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10096	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Μαΐου δι' Όζακαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10093	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10092	άνεχ. Κόμπε 10 'Απρ. διά Μαζάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10091	άνεχ. Λός "Αντζελες 27 'Απρ. διά Γιοκονάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	όνεχ. Χάμπτον ρόδες 9 Μαΐου δι' Όλλανδιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Άστρολοου»	44	7250	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Μαΐου διά Καλλάσ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	όνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	όνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	διηλθε Σουέζ 30 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	όνεχ. Φουζίκι 6 Μαΐου δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Φλωστιγκ 27 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιβ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	25000	εις Γιοκονάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-Ι-Τ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	15200	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 'Απρ. διά Ματσουγιάμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άνεχο Χάμπτον ρόδες 8 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	διηλθε Ζιεραλτάρ 3 Μαΐου διά Μάρκους Χούκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	διηλθε Σουέζ 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	11248	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	εις μεταφράς "Αρούμπας — Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιβ. δ.)	έτ. «Άντλαντικ»	52	11767	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 2 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	εις θέσιν 5.32 B.—51.42 A., 'Απρ. 26 διά Γιεραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤ'ΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ν.Α-ΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8631	άνεχ. Μπαντάρ Μαζώρ 3 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιβ.)	έτ. «Ορίδλ»	43	7248	διηλθε Ζιεραλτάρ 9 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Παναμάν 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άντλαντικ»	48	10928	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 30 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Χακοδάτην 25 'Απρ. διά Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	10500	άνεχ. Αιγαίνων 4 Μαΐου διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	ότ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Όζακαν 2 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Βαγκούσερ 4 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10100	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 26 'Απρ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	έφθ. Φαγιάλ 9 Μαΐου
ΑΥΓΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπήρερ»	56	10500	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	έφθ. Χάμπτον ρόδες 21 'Απρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Αμβέρσαν 25 'Απρ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόδος»	44	7198	όνεχ. Τέσσεταν 25 'Απρ. διά Κόμπε
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέδα Βαλέντσια»	44	7276	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Ταϊμίκαλ»	30	9720	έφθ. Κιουρασάο 25 'Απρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 8 Μαΐου
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	διηλθε Θέσσαλην 25 'Απρ. διά Παραμαρίμπο
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαραβεντούρα»	19	6438	διηλθε Ντακάρ 2 Μαΐου δι' Αμστερνταμ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδες 3 Μαΐου διά Κρούζ
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Κορονάτο»	43	7057	άνεχ. Τρίνινταν 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αϊθαλή»	44	7242	διηλθε Σάν Ζουάν 27 'Απρ. διά Μέντια Λούνα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	διηλθε Ηστχαμ 6 'Απρ. διά Κοραιτικήν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιπο»	12	5944	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρενι 7 Μαΐου διά Ντωρμπαν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρενι 8 Μαΐου διά Σοφάς
ΒΕΝΟΥΣ (όνδορο)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7253	διηλθε Ζιεραλτάρ 21 'Απρ. διά Μανίλαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εγκλωπο»	20	7631	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρενι 22 'Απρ. διά Εμπεν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ολισάρεα»	10	8089	διηλθε Γιεραλτάρ 6 Μαΐου διά Μπάχρεν
ΒΙΒΑ II	έτ. «Μαρστιμάντε»	52	11362	άνεχ. Βίτσιαν 27 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Βίλαρ»	23	5906	άνεχ. Βίτσιαν 28 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «Αγιαν»	09	2890	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 26 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Νουέδα Βίστα»	57	12123	εις Τίς υπό συμπλήρωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Βαγκούσερ 4 Μαΐου διά Γδυνιάν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Πόστιλαντ ("Ορ.) 23 Μαρτ. διά Πουσάν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Γένοβαν
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Έροντας»	43	7271	άνεχ. Λάδσεντ 2 Μαΐου διά Μπράκε
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιβ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Πόρτ Σατίθ 7 Μαΐου διφθ. Σπάττηλ 8 Μαΐου

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

JAMES SMYRNIODIS

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODIS", BALTIMORE

BALTIMORE 2, MD.

ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άνεχ. Χόμπτον ρόδος 4 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έθ. 'Αυδέρσον 27 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	διήλθε Κωνιτόπολην 1 Μαΐου διά Νοθορωσίσκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	έθ. Χάρτιλεπούλ 8 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρκ ντελ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Χούελθον 9 Μαΐου δι' 'Ειδουμάσουθ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 24 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Μπότανι Μπάτι 29 'Απρ. διά Πακνίγκ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Χέμπτον ρόδος 2 Μαΐου διά Βόρ. Εύρωπην
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλα»	22	1871	άνεχ. Μπασσέτιν 6 Μαΐου διά Κολόμπο
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	διήλθε 'Αγιον Βικέντιον 29 'Απρ. διά Τάιν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άνεχ. 'Αμαγκασάκι 27 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έτ. «Γιουνίτις»	19	5182	έθ. Πειραιά 3 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	άνεχ. Μελίλλαν 8 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μιτάχιο Σαλίνας»	42	7303	διήλθε Χονσούλούν 17 'Απρ. διά Βούρδαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Γένοβαν 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ	έτ. «Πλάμπαρ»	43	7252	άνεχ. Κολομπό 6 Μαΐου διά Τυνίδα
ΓΚΛΑΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	άνεχ. Νέαν 'Ορκόν 8 Μαΐου διά Βερμούδας
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ Άτλαντικ»	43	7229	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διά Τόκιο
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	έθ. Τάιν 8 Μαΐου
ΓΚΟΥΑΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 'Απρ. διά Χιροχάτα
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. Τσελδίρη	42	7181	έθ. Μορμουγκάο 30 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	56	8800	εις Λύμπεκ, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	έθ. Αμβούργον 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	26000	εις Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	διήλθε Ντάρμπιταν 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 'Απρ. διά Χάντιγκτων Μπήτες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Αμβούργον 25 'Απρ. διά Καραβίκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΟΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 2 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	έθ. Φώλευ 10 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διήλθε Λάς Πάλμας 18 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	διήλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Μένα έλλ. Αχμάντι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	εις θεάτρο 41.27 Β.—10.17 Δ., Μαΐου 6 διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Σασέμπτο 30 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έθ. Ράτς Τανούρα 4 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διήλθε Ντάρμπιταν 4 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.)	έτ. «Τσέστος Μπάιη»	56	26000	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 5 Μαΐου διά Μάρκους Χούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	25490	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΕΝΣ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 25 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΕΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Κίγκ Ούλλ. Μπαίη»	56	26000	διήλθε Πούλη Μπάικου 4 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	άνεχ. Μένα έλλ. Αχμάντι 21 έπειτα από την ημέρα της παραγωγής
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Χονολουλού 22 'Απρ. διά Παναμάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	42	7257	διήλθε Τρίνινταν 3 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	42	7231	διήλθε Τρίνινταν 29 'Απρ. διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	44	7210	διήλθε Λάς Πάλμας 25 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Φόλευ 9 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	27800	άνεχ. Πότλαντ (Με) 7 Μαΐου διά Ράτς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	διήλθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έθ. Κιουρασάο 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20781	άνεχ. Πότλαντ (Με) 2 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	εις Μάλιο, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	25000	διήλθε Λάς επάλμας 26 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διήλθε Σουέζ 16 'Απρ. διά Λονδίνου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	έθ. Αυδέρσον 16 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΛ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Φάσα 28 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	εις μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Πότλαντ (Με) 2 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Πότλαντ (Με) 2 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Φάσα 28 'Απρ. διά Σανί Κίττ'ς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488	διήλθε Σουέζ 29 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έθ. Σάντος 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Αρούμπας 2 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Ράτς Τανούρα 1 Μαΐου διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Μένα Σαούδ 18 'Απρ. δι' 'Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	έθ. Μότιλι 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ-ΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Μένα Σαούδ 24 'Απρ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10488	εις μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Γραμμοί ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α)Π "ΑΧΙΔΛΕΥΣ,,

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 15, 29 Μαΐου 12 και 26 Ιουνίου 12 μεσημ. διά ΓΕΝΟΒΑΝ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 22 Μαΐου, 5, 19 Ιουνίου 11 π.μ. διά ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 15, 29 Μαΐου 11 π.μ. διά ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ-ΣΑΓΙΔ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 22 Μαΐου 5, και 19 Ιουνίου 3 μ.μ. διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥ. ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Δ)Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	έφθ. Σασέμπτο 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Μένα ἐλ 'Αχμάντι 22 'Απρ. διὰ Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Μένα ἐλ 'Αχμάντι 14 'Απρ. διὰ Χάδρην
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	έφθ. Βαγκούνερ 4 Μαΐου
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόβιο»	56	10180	άνεχ. Μόμπιλ 2 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	άνεχ. Κουβέϊτ 30 'Απρ. διὰ Μπαντάρ Σαπούρ
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	διῆλθε Χονολουλού 27 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Άντον»	45	7252	άνεχ. Ρεσιφ 3 Μαΐου διὰ Κρίστομπαλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Ιουρόπα»	44	7216	εἰς θέσιν 47 B.—14.46 Δ., Μαΐου 6 διὰ Νορβηγίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	διῆλθε Τσεμπού 18 'Απρ. δι' Ινδίας
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρντενόλα»	55	10360	έφθ. Μουρόραν 30 'Απρ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Μαΐου διὰ Ριγιέκαν
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διῆλθε Παναμάν 7 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρα»	33	9120	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Ευορλόντουάιν»	43	7031	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκη»	43	7247	διῆλθε Τρίνινταντ 2 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αύρες
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόβια Τ.»	57	13000	εἰς Σιενταμ, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Ντάροκα»	56	10200	άνεχ. Μόμπιλ 4 Μαΐου διὰ "Οκο Ρίος
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμίλιο»	44	8247	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	8327	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 3 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 'Απρ. διὰ Γερμανίαν
ΕΒΗΜΠΕΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. Μιτκί 8 Μαΐου
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	άνεχ. Λιπττλ Πέντρο 5 Μαΐου διὰ Μπατόν Ρούζ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Είρηνης Αρένας»	13	1462	έφθ. Νοβορωσίσκην ἀπὸ 11 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Είρηνης	11	4465	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαΐου δι', Ολλανδίαν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10331	διῆλθε Μπρούνουμποτελ 2 Μαΐου διὰ Κουβέϊτ
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Νουέρδο Μούντο»	41	7289	εἰς Βαλτιμόρων ἀπὸ 5 'Απρ. (έπισκεψη)
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Ριγιέκαν
ΕΛΕΚΤΡΙΚΗ	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	άνεχ. Ιμιγκαχαμ 8 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παραμάουντ»	22	7366	έφθ. Σιδώνα 8 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντης»	44	7213	έφθ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Γουόρλεν Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 1 Μαΐου διὰ Βέρα Κρούζ
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Πόρτ Σατίδ 9 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Μαΐου
ΕΛΛΗΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	έφθ. Καράστοι 28 'Απρ.
ΕΛΛΙΣ	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 8 Μαΐου
ΕΛΛΙΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Μόμπιλ 22 'Απρ. διὰ Πουέρτο 'Ουντάζ
ΕΜΙΔΥ	έτ. «Βιδάλετς	28	2407	άνεχ. Ήλιαν 'Ορλεάνη 4 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ»	42	7058	έφθ. Μορουσούγκα 28 'Απρ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσενάντας»	44	7207	άνεχ. Μαυζουλίπαταμ 12 'Απρ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λαστιφέρους»	43	7264	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόνγογ»	41	7122	διῆλθε Λάς Λόπαμας 15 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Αμβούργον 7 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 27 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αλβάρες»	44	7176	άνεχ. Χάλιφας 3 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρο»	26	3503	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου διὰ Χάρην
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10100	διῆλθε Ντόρμπιταν 16 'Απρ. διὰ Βοιβάνην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροφάρ»	27	5843	άνεχ. Σηττάτηλ 5 Μαΐου διὰ Κόμπη
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσγαν»	42	6975	άνεχ. Σάουση Μπρέβερ 6 Μαΐου διὰ Καμπίνας
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	έφθ. Μαδράς 9 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Λόδη Σάντος»	57	8800	έφθ. Ριγιέκαν 29 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ "Οίλ»	54	18736	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30150	έφθ. Γιοκαστή 5 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντο»	44	7264	διῆλθε Λάς Λόπαμας 15 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διῆλθε Ντακάρ 8 Μαΐου διὰ Σαΐγκκον
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διῆλθε Κέιπ Τάουν 10 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 16 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	άνεχ. Τακόνων 8 Μαΐου διὰ Βοιβάνην
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	36	9927	εἰς Ολλανδία ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	43	7874	άνεχ. Τζαμάικαν 8 Μαΐου διὰ Πούντα Κάρντον
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντνόνιο»	45	7176	έφθ. Σιεμφουέγκος 7 Μαΐου
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 15 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΕΦΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Βαγκούνερ 26 'Απρ. διὰ Καλλάσ
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διὰ Χάρην
ZANE Β. Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7232	διῆλθε Μοντεδίο 13 'Απρ. διὰ Τσάναρελ
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζανής»	08	1982	έφθ. Κουβέϊτ 1 Μαΐου
ZEΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου διὰ Ναγκασάκι
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Τσιταγκόκ 26 'Απρ.
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτιεντ Κρός»	52	12556	διῆλθε Μπρούνουμποτελ 25 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ZOZIAM (Κοσταρ.)	K. 'Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Βίλμιγκτων 16 'Απρ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	έφθ. Γκάλιεστον 9 Μαΐου
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	διῆλθε Λίζαρπτ 8 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	διῆλθε Ντόρεβ 5 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέ Έστε»	44	7161	εἰς θέσιν 44.24 B.—175.52 Δ., Μαΐου 4 διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπότορος»	44	7252	διῆλθε Χονολουλού 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10100	έφθ. Βοιβάνην 25 'Απρ.
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊλα Μπέλλα»	28	2407	διῆλθε Θέσιταν 4 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. δι' Είρηνικόν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	έφθ. Αιθέρεαν 2 Μαΐου
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρη Μπή»	42	6997	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 'Απρ. διὰ Τεργέστην
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	άνεχ. Βοιβάνη 1 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Μορουσούγκα 26 'Απρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομέρσιαλ»	43	7185	διῆλθε Λάς Αντζέλες 7 Μαΐου διὰ Καλλάσ
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζας	43	1934	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Απρ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδις 7 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Πλαταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ. διὰ Σαΐντ Κίττ'ς
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊφάρι»	56	10410	διῆλθε Παναμάν 7 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Κολόμπο 14 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πλετόλεουμ Κ. Κ.»	53	13555	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊφάρι»	56	10422	άνεχ. Σπάττα 29 'Απρ. δι' Ιντσόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	53	15826	άνεχ. Α'Αμπουαΐτη Μπασί 4 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Βοιβάνη 1 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	53	13485	άνεχ. Περσικόν Κόλπων 5 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	έτ. «Θωμάς Κ. Λέφας-Τετενές	15	1265	διῆλθε Σουέζ 1 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωτταρόπουλος	20	909	έφθ. Μασσαλίαν 16 'Απρ.
ΚΑΒΑΛΑ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	άνεχ. Αργεί Μασσαλίαν ύπὸ διετίας

ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Σάσιμθ Ατλάντικ»	56	10122	άνεχ. Μόλις 14 'Απρ. δι' 'Ιντσόν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Δ. (λι6.)	έτ. «Παταϊφίκας	41	7176	έφθ. Κόπτε 2 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λι6.)	έτ. «Ασυρόβα»	57	8758	διήλθε Λίζαρυτ 2 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Σύνταξα
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπια»	43	7257	διήλθε Παναμάν 2 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	δινέχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου δι' 'Αμερικήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνσοπτρ»	41	5588	ένεχ. Μονπάσα 2 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	έφθ. Βοσίλαν 9 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φίναντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου δι' 'Αμερικήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Ραγγούν 6 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λι6.)	έτ. «Φαντζά»	56	10015	διήλθε Λίζαρυτ 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. 'Οδησσόν από 24 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	έρδ. Μπουνένος 'Αύρες 5 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	διήλθε Ντακάρ 30 'Απρ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1602	έφθ. Σπέτζιαν 30 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	άνεχ. 'Αυδούργον 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άνεχ. Τζιουπότι 27 'Απρ. διά Κουβέΐτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. 'Αμερικήν 6 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Τράμπι»	55	8799	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λι6.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	έρδ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λι6.)	έτ. «Άντορ»	43	7129	άνεχ. Κόπτε 2 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Κούδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λι6.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	διήλθε Μπρούνσμποτελ 17 'Απρ. διά Κόλπου Μεξικοῦ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Γιουνίτας»	43	7253	διήλθε Τρίνινταν από 10 Μαρτ. διά Νταμάρι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Κιουρασάο 28 'Απρ. διά Καριπίτο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7585	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Μαΐου
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λι6.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έρδ. Βοστώνην 27 'Απρ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λι6.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Μόλις 10 Μαΐου διά N. Καλληδονίαν
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λι6.)	έτ. τΤρανσκοντινεντάλ»	43	7150	διήλθε Παναμάν 29 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Κιουρασάο 29 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Σάιν Κίτ'ς εἰς θέσιν 37 N. — 20 Δ. 'Απρ. 26 διά Λά Πλάταν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λι6.)	έτ. «Πίνορι»	42	9796	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 8 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10291	άνεχ. Νεάπολιν 9 Μαΐου δι' 'Άδεν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λι6. δεξ.)	Γ. Σιγάλας	20	20630	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβάνου)	έτ. «Καρρέτο»	43	1618	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 24 'Απρ. διά Πουσάν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πλανάρ»	43	7068	διήλθε Φάδερ Πόιντ 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Μιπερνάντο»	43	7245	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Καέν
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Ροσίνο»	45	7255	διήλθε Ταρσάκιν 25 'Απρ. διά Βομβάνη
ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ (λι6.)	έτ. «Χάρτλαντ»	13	2000	έφθ. Ρίον 'Ιανέριου 23 'Απρ.
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Οσεανίκα»	42	7176	άνεχ. Φλαδέλφειαν 9 Μαΐου διά Χάρην
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ	έτ. «Λαϊμπρίσιαν»	44	7141	έφ. Μόλις 30 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΟΥΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	διήλθε Παναμάν 24 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λι6.)	έτ. «ΟΤσεανίκας	43	7233	άνεχ. Αματερτάνι 4 Μαΐου διά Φλέκκεφιορδ
ΚΕΦΑΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Κάνονπους»	41	7431	άνεχ. Λά Γκουλέττ 4 Μαΐου διά Κουβέΐτ
ΚΗΦΕΥΣ (λι6.)	έτ. «Τζ. Σή Τράνσοπτρ»	26	5717	έφ. 'Αυδούργον 21 'Απρ. (επισκευαί)
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λι6. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου δι' Αμμουσάι Μπαϊ
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Μπλάιθ, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λι6.)	έτ. «Νταλχάσου»	57	8500	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαΐου διά Γκουάντα
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Μαϊλάν 4 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Τράμπι»	43	7248	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λι6.)	έτ. «Οργύια»	44	7159	έφθ. Καράστι 29 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	έφθ. Κεμπέκ 9 Μαΐου
ΚΟΜΕΤ (λι6.)	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Τεργιόστην 30 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λι6.)	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	διήλθε Θέσουταν 25 'Απρ. διά Ρέτζιο
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	διήλθε Ντόβεδ 7 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	έφθ. Τάιν 7 Μαΐου
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 έΑπρ. διά Βενεζουέλαν
	έτ. «Μοντεπάσοντος	45	8390	



Ο “ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ,, ΠΡΩΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΝ ΤΑΣΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ

ΕΠΟΝΙΤΗΡΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

"Ηρχησαν τὰ μαθήματα διὰ τὰς διπλωματικάς ἔξετάσεις τῶν Α' Β' καὶ Γ' τάξεως Μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι λειτουργούντα Ἐκπαιδευτικά Τμίματα:

- Επιστολικά Πημάτα:**

1. Ἀτμομηχανικῶν	Α'. Τάξεως	5. Ἀτμομηχανικῶν	Γ'. Τάξεως		
2. Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ.	Α'.	»	6. Μηχανικών Μ.Ε.Κ.	Γ'.	»
3. Ἀτμομηχανικῶν	Β'.	»	7. Πρακτικών Μηχανικών (Μηχανοδηγῶν)		
4. Μηχανικών Μ.Ε.Κ.	Β'.	»			

“Η απόδοσις και αι 100 % επιτυχία των Φροντιστηρίων μας, κατά την διάρκειαν τής πολυετούς λειτουργίας των είναι γνωσταὶ εἰς ὅλον ἐν γένει τὸν Ναυτικὸν Κόσμον. Καὶ ὡς ἐκ τούτου πρέπει εἰς πάντα ὑποψήφιον νὰ γεννούν τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην καὶ νὰ ἐγγυῶνται τὴν ἀσφαλῆ ἐπιτυχίαν του. Συντελεῖ δὲ εἰς τοῦτο κατ’ ἀρχὴν τὸ πεπειραμένον καὶ ειδικευμένον ἄριστον διδακτικὸν προσωπικόν, τὸ ποιῶν αποτελεῖ αὐτὸν ἀνώτατούς ἀξιωματικούς τού Β.Ν. ἐν ἔνεργει καὶ ἄλλους ἐκλεκτούς Καθηγητὰς λιαν ἐμπείρους καὶ ίδια εἰς τὸ μάθημα τῶν Μαθηματικῶν, ὃπου ἡ προπαρασκευή είναι ἀπόδικη καὶ ἀποδικτική καὶ ἐπιτυχεῖ 100 % εἰς τὰς διττωματικὰς ἔξτασίες.

ημά των Μαθηματικών, ούτοι η προπαρασκευή είναι απολύτως απόδοτική και επιτυχής. Ήτο για τα σημαντικά εξετάσεις.
Πρέπει δέ νά σημειωθή, ότι διά πάσαν πληροφορίαν ή διεκπεραίωσιν των άνγακαιουντών πιστοποιητικών και άλλων δικαιολογητικών διά τάς έξετάσεις τών υποψηφίων άναλαμβάνει ύπευθυνώς και έντελώς δωρεάν το ειδικόν πρός τούτο Γραφείον τών Φροντιστηρίων μας.
Γνωστοποιούμενης άσκημ, διά τούς καθυστερώντας είς ώριμενα μαθήματα και πρό παντός εἰς τα Μαθηματικά λειτουργεί ειδικόν Τμήμα με πολύλαρους διδασκαλίας. Επίσης διά πληροφοριών μεν, διά της διά τούς βαρύτερων παραγγελμάνους ύπουλωψιμούς ήδη λειτουργούν θιγίτες

μα με πολύωρον θιασοκαπέλαν. Επίσης σε πληρόφορους, ότι σια τους βραυτέρους προσερχομένους υποψήφιους να λειτουργούν ιδιαίτερα Τμήματα με πολύωρο και έντατης διδασκαλίαν άνων ιδιαίτερας οἰκονομικής έπιβαρυνόντων των.

Κάθε υποψήφιος όστις έπιθυμει νά προμηθευθή τά βιβλία του έκ των προτέρων, εύχαριστων ό άριμδοις της Βιβλιοθήκης τών Φροντιστηρίων μας άναλαμδάνει νά τά πάστοιτελή είς αὐτὸν ταχυδρομικώς είτε εἰς τό 'Εσωτερικόν είτε εἰς τό 'Εξωτερικόν εύρισκεται ούτες. 'Επίσης δέ θά άποστέλλεται έντελως δωρεάν ταχυδρομικώς είς πάντα αίτιούτα υποψήφιον ό Κανονισμός, δύστις περιλαμβάνει δόλκηρον τό 'Αναλυτικόν Πρόγραμμα τών διπλωματικών έξετάσεων.

Τά Φροντιστήριά μας θα λειτουργούν από της 9ης—1ης μ.μ. και από της 6ης—10ης μ.μ. καθ' έκαστην.
Καθιστώμαστε γνωστόν, ότι παρέχεται πάσα οικονομική διευκόλυνσις και ίδια διά τους ύπηρετούντας ναύτας και ύπαξιωματικούς εν τῷ B.N. καθώς και σπρωχούται ιδιούτερος ωραρισμός.

ΠΑΝΗΣ ΦΡΟΦΟΡΙΑΙ: Καθ' ἑκάστουν ἀπό της 07—11ς μ.μ. και 6.30—10ης μ.μ. θα δίδωνται εις τὰ Γραφεῖα — Διδακτήρια τῶν Φροντιστηρίων μας: α) ἐπὶ τῆς ὁδού 11 Μεραρχίας 23α (Κεντρικὸν Ἐκπαιδευτήριον τῶν Μηχανικῶν Σχολῶν ὁ «Ἀρχιμῆνης» Τηλ. 475-513 και 475-367 και β) ἐπὶ τῶν ὁδῶν Βασιλίσσης Σοφίας 97 — Γεργείου Α'. (γωνία) (Ἐκπαιδευτήριον Μηχανικῶν Σχολῶν «Ἀναστογόρας») Τηλ. 42-973 και 470-891. Πᾶς τις ὑπερήφιος δύναται να λαμβάνῃ οινόθηκο πληρωφρίαν τηλεγραφικών, τηλεφωνικών και ταχυδρομικών ταχυτάτων.

ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερά)	έτ. «Σάναν Πέντρο»	45	7176	διηγήθε τακόμα 22 'Απρ. δι' Ιντσόν.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιβερά)	έτ. «Φιγουκούρας»	56	10567	είς θέσιν 43.57.Β.—46.38 Δ., Μαΐου 6 διά ρόττερνταμ
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διηγήθε χονολουλού 29 'Απρ. διά βομβάτην
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	διηγήθε λάδσεντ 7 Μαΐου διά ρόττερνταμ
ΚΟΣΜΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	56	29500	έφθ. φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου
ΚΡΗΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μάρα»	56	24000	διηγήθε σουέζ 4 Μαΐου διά μένα σασόδ
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερά)	έτ. «Αιλά Γκράντε»	43	7275	άνεχ. χάρδον 7 Μαΐου δι' αμέρερσαν, έφθ. 8
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερά)	έτ. «Σάνα Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. σέρεν «αιλαντς 8 Μαΐου διά γαλλίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. αμπαντάν 5 Μαΐου διά μπέιραν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	έφθ. σιδώνα 9 Μαΐου
ΚΥΜΟ (κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	διηγήθε κέπιτ ρεϊς 6 Μαΐου διά μόντρεαλ
ΚΥΜΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	26000	άνεχ. αγιον φραγκίσκον 27 'Απρ. διά καβασάκι
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά γδύνιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκιστάντο»	45	7157	διηγήθε παναμάν 1 Μαΐου δι' ισπωνίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άνεχ. ρουέν 25 'Απρ. διά χαμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιβ.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	έφθ. τζιμπιτζι 1 Μαΐου (διά κουβέιτ)
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	ήγ. «κωστής»	44	7243	έφθ. ρόττερνταμ 5 Μαΐου
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΦΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	είς θέσιν 49.23.Β.—6.23 Δ., Μαΐου 3 διά σουηδίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. χάρδον 24 'Απρ. διά βαλτιμόρην
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	διηγήθε παναμάν 6 Μαΐου διά τόκιο
ΛΑΡΓΚΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	έφθ. λάς πάλμας 7 Μαΐου
ΛΕΝΚΟ (κοστ.)	έτ. «κρούς»	24	3656	έφθ. σαράγκαν 6 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	ε.ς θέσιν 35.15 Ν. 18.59 Δ. Μαΐου 4 διά περσικόν κόλπον
ΛΙΛΛΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7156	άνεχ. λήπτη πέντρο 2 Μαΐου διά μπατόν ρούζ
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέσα»	43	7030	άνεχ. χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου δι' αμέρερσαν
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άνεχ. μερμαγκάν 7 Μαΐου διά γιαθάτσα
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. χάμπτον ρόδς 25 'Απρ. διά τεργέστην
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (κοσταρ.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	έφθ. βικτωρίαν (βραζ.) 12 'Απρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ριο ξέουλο»	44	8536	άνεχ. μόμπιλ 27 'Απρ. σιά πουέρτο ορντάζ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ «Ιντιες»	44	1910	άνεχ. βέρα κρούς 4 Μαΐου διά μαρακάτιμπο
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ «Ιντιες σή»	44	2127	διηγήθε θέουταν 3 Μαΐου διά σαίντ Τζών
ΛΟΥΚΙΑ (κοσταρ.)	έτ. «εβερεστ»	19	974	έφθ. κωνστάντζαν 3 Μαΐου
ΛΟΥΔΟΥ (λιβάνου)	έτ. «λέβαντ»	17	1936	άνεχ. κολόποι 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «ορίενταλ»	20	2051	έφθ. κολόποι 9 Μαΐου (διό κόμπε)
ΛΟΥΣΥ (λιβ.)	έτ. «μουρόδια»	57	7350	είς ούεστ χάρτλεπσούλ υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «θήματρ»	43	10428	άνεχ. μοντεβίδεο 23 'Απρ. διά βενεζουέλαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. τρίπολιν (λιβάνου) 2 Μαΐου διά βενετίαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	άνεχ. ρόττερνταμ 26 'Απρ. διά χάμπτον ρόδς
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	έφθ. μουρόπαιο 3 Μαΐου (διά γιοκοχάμαν)
ΜΑΙΡΗ (κοσταρ.)	έτ. «παρένας	21	1489	διηγήθε πόρτ ζαΐδ 4 Μαΐου διά γενόθαν
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «μουρόδια»	49	5685	άνεχ. σεμαίνους 8 Μαΐου διά λουρέντζο μαρκές
ΜΑΙΡΗ Κ. (κοσταρ.)	έτ. «κάνοσας»	96	1594	άνεχ. βιρτρότον 30 'Απρ. δι' αλγέριον
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιβ.)	έτ. «λαυρόρα»	57	8000	είς τάρυτα υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «γουέστερν»	43	7161	έφθ. γένοθαν 6 Μαΐου
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)	μαρίνος - φράγκος	41	6965	άνεχ. ρόττερνταμ 3 Μαΐου διά βασιπόσα
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (κοσταρ.)	έτ. «χερέντιας	18	3756	έφθ. τεργέστην 3 Μαΐου
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κοσταρ.)	έτ. «ολμέντο»	43	7210	άνεχ. χιούστον 9 Μαΐου διά μπωμόν
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «μάρα»	29	8930	άνεχ. χάμπτον ρόδς-2 Μαΐου δι' ολλανδίαν
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (λιβάνου)	φ. κυπριανού	19	5670	έφθ. καλκούτταν 19 'Απρ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «μπάχια σαλίνας»	44	7138	άνεχ. χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά τρίπολιν
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «μάουντ «ολύμπους»	19	2042	διηγήθε σουέζ 5 Μαΐου διά βομβάτην
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. πόρτ εβεργκλαντ 29 'Απρ. διά πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «ράλλη»	19	6862	άνεχ. λάς αντζελες 4 Μαΐου διά κόμπε
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «οσεαν κάργκο»	56	20500	διηγήθε κέπιτ τάσου 6 Μαΐου σιά χάρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (διδούρη)	έτ. «σάσουθερν κρός»	44	7244	έφθ. μόμπιλ 12 'Απρ. διά γεμέν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. χάμπτον ρόδς 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «κριστούπαλ»	44	7163	άνεχ. νάρδικι 15 'Απρ. διά βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιβ.)	έτ. «κοντάνιαν»	56	8500	έφθ. μόζι 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «γουέστ αφρικαν»	56	6250	άνεχ. πειραιά 7 Μαΐου διά κύπρου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «βέγας»	43	7176	έφθ. βαλτιμόρην 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ. «μαγκλιδέρας»	45	8197	άνεχ. χάμπτον ρόδς 30 'Απρ. διά γερμανίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κοσταρ.)	έτ. «αρκουλ»	22	4949	άνεχ. πόρτ ζαΐδ 4 Μαΐου διά γένοθαν
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «γουέστ αφρικαν»	43	7244	άνεχ. μόμπιλ 28 'Απρ. διά πουέρτο ορντάζ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «φωσίαν»	43	7059	ε'ς δουγκέρκην από 5 μαρτ. (επισκευή)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «ντέλ νόρτε»	56	20207	άνεχ. πόρτλαντ (με) 5 Μαΐου διά πουέρτο λά κρούς
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «μαρόλας»	43	7137	έφθ. αμέρερσαν 10 Μαΐου διά γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «μαριμπλάγκα»	43	8046	έφθ. αγκώνα 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «μαριμπλάγκα»	40	8142	άνεχ. τζαμάικαν 8 Μαΐου διά κιουρασάο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «μαριμπλάγκα»	44	7242	άνεχ. ορρέλανην " μαΐου σιά τόκιο
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (κοσταρ.)	έτ. «ορίεντάλ»	24	4701	είς θέσιν 26.11 Ν. 10.35 Α. Μαΐου 4 διά μανδράς
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «μαριμπλάγκα»	44	7245	έφθ. φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «σάν γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. χάμπτον ρόδς 27 'Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «εύκαριερος»	43	7033	διηγήθε λάς αντζελες 15 'Απρ. διά τόκιο
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. ρόττερνταμ 28 'Απρ. διά χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «τράνσπορτ»	44	7251	διηγήθε φλώσιγκ 1 Μαΐου διά χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5185	έφθ. κούβειτ 28 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (κοσταρ.)	έτ. «μοτόρες»	53	8453	διηγήθε νότέρε 2 Μαΐου διά χάμπτον δέδς
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «ορίενταλ»	17	2042	έφθ. κολόμπο 29 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «κόμικ»	55	23871	έφθ. κέπιτ τάσου 10 Μαΐου (διά φόλευ)
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «νίκης»	44	7232	έφθ. λαύσιμπουργκ 5 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «μπαλμόπα»	54	18763	έφθ. φόλευ 10 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «μιρολάγκα»	55	6500	άνεχ. φάλμουθ 4 Μαΐου διά χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «μον. μοτόρσπι»	57	9000	είς έμδεν υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (κοσταρ.)	έτ. «γιουνάτεντ»	41	7195	διηγήθε φλώσιγκ 2 'Απρ. διά φιλαδέλφειαν
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «μότορα»	34	7310	έφθ. γκουντανάμιο μπατί 30 'Απρ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «ματζεολία»	27	6144	είς φλάσιγκ από 3 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (χωρ.)	έτ. «νόρθ πασιφίκ»	43	7176	έφθ. οζάκαν 1 Μαΐου
ΜΑΧΦΟΥΖ (κοσταρ.)	έτ. «μάρκ καριμπ»	12	5254	διηγήθε πόρτ ζαΐδ 8 Μαΐου διά τεργέστην
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «οιουνίβερσαλ»	57	9200	είς ριγέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «ινκάικα»	45	7254	έφθ. αγγίλιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «αλπεργκας»	57	11800	διηγήθε λάς αντζελες 17 'Απρ. διά γιοκοχάμαν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «λινάρες»	44	7198	έφθ. ητόρμπαν 30 'Απρ.
ΜΕΜΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «πανεξίτο»	44	10611	είς θέσιν 20.35 Β. 6.18 Δ. Μαΐου 6 διά μπελέμ
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «νουέντα γρανάδα»	45	7198	διηγήθε θίνον 7 Μαΐου διά δουγκέρκην
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «σάν πέντρο»	45	7190	διηγήθε λάς πάλμας 9 Μαΐου διά περσικόν κόλπον
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «καστέλλα»	55	20630	άνεχ. χάμπτον πόδς 25 'Απρ. διά λίβερπούλ
ΜΙΝΤΡΙΚ (κοσταρ.)	έτ. «μίντρικ»	25	6806	διηγήθε παναμάν 3 Μαΐου διά γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Η. κορντόμπα»	44	7215	άνεχ. οράν 5 Μαΐου δι' ήνωμένας πολιτείας
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «αρθιγκτών»	43	7223	άνεχ. 'οράν 5 Μαΐου δι' ήνωμένας πολιτείας

ΜΙΧΑΗΑ Α. (λι6.)	έτ. «ΣαίνΜικέλη»	29	2666	έφθ. Αμέρεσαν 22 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντρες»	53	11289	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαΐου δι' "Αιλ φφ Γκραϊν
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λι6.)	έτ. «Φορμεντατόρ»	56	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου Σιά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λι6. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7149	άνεχ. Σάν Ζουάν 6 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λι6.)	έτ. «Αντρια»	56	8000	άνεχ. Μπράκε 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	έφθ. Γένοβαν 20 'Απρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λι6.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λι6.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7132	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λι6.)	έτ. «Καλλάο»	43	7129	έφθ. Σορέλ 2 Μαΐου
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτια»	00	2302	άνεχ. Κοπεγχάγην 26 'Απρ. διά Λένινγκραντ
ΜΠΑΖΙΑ II. (λι6.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΑΤΗΣ (λι6ερ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Βαγκούμπερ 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λι6.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	άνεχ. Χιούστον 1 Μαΐου διά Κόμπε
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπας»	44	7256	διήλθε Λάδσεντ 7 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Γκαρραγουάιν»	42	7303	Σιήλθε λός "Αντζελες 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Τεργεστην 24 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Μόζι 10 Μαΐου διά λός "Αντζελες
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανδόλη»	30	9243	διήλθε λάδας Πάλμας 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΜΥΚΗΝΑ (λι6.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 24 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. λός "Αντζελες 23 'Απρ. διά Γιαβάτα
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Μόζι 23 'Απρ.
ΜΥΡΤΩ (λι6ερ.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	έφθ. Μπάσαραν 7 Μαΐου
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λι6.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	άνεχ. λός "Αντζελες 2 Μαΐου διά Περού
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκος»	25	4954	διήλθε Γιρδαλτάρ 10 Μαΐου διά Σπέτζιαν
ΝΑΠΙΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	εις Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λι6.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	εινεχ. Μίδδλσεσμπρο 9 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	διήλθε Τούνινταν 25 'Απρ. διά Μίδδλσεσμπρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Ρίον Ιανείρου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Βαλτιμόρη 2 Μαΐου διά Βαλένθια
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	έφθ. Βαγκούμπερ 6 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΓΙ·Σ (λ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	43	10611	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Απρ. διά Χιούστον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λι6.)	έτ. «Βιάνα»	56	10000	διήλθε Χασοδάτην 12 'Απρ. διά Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Αιδέρεσαν 1 Μαΐου διά Σέβεν "Αιλαντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Καρδιφ 30 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	διήλθε Νιότερ 29 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λι6.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	διήλθε λάδσεντ 24 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένεας»	45	7255	διήλθε λός "Αντζελες 25 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λι6.)	έτ. «Νέλλα»	43	8428	άνεχ. Μόμπιλ 20 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΕΒΑΔΑ (λι6.)	έτ. «Εσπέρια»	38	5106	έφθ. Βουλήνων 5 Μαΐου
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νεπτούνιας»	20	10519	άνεχ. Ποστλάντ ("Ορ.") 27 'Απρ. διά Κορέαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πρέγκα»	52	11267	άνεχ. Ράς Τανσύρα 15 'Απρ. διά Σάντος
ΝΙΚΦΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόεσσα»	18	3335	άνεχ. Μπέλφαστ 6 Μαΐου διά Νάρδικ
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ. «Μίνιας»	19	2178	έφθ. πότο Σουδάν 2 Μαΐου
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	διήλθε θέσαντ 5 Μαΐου διά λονδίνον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Λίβανον 5 Μαΐου διά καρθαγένην
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Άλεξάντερ»	20	6109	έφθ. τεργεστην 20 'Απρ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	έφθ. αλεξανδρειαν 7 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόδο»	44	7255	διήλθεν "Αγιον Βικέντιουν 6 Μαΐου διά Χούλλ
ΝΙΚΟΛΑΣ II. (λι6.)	έτ. «Λειβάδιας»	43	7121	διήλθε Μαντεβίδεο 20 'Απρ. διά βομβάν
ΝΙΚΟΛΑΣ M. (λι6. δεξ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άνεχ. βικτωρίαν 29 'Απρ. δι' αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	άνεχ. βρέμην 28 'Απρ. διά τριπόλιν (λιβάνου)
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Παναμά»	42	7290	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά βόρ. ειρηνικόν
ΝΙΚΥ (λι6.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. γκάλιστον 30 'Απρ.
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου διά καρθρην
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λι6. δεξ.)	έτ. «Αίλα Ναβαρένα»	43	7197	νίτε: «ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ», ως μετωνομάσθι
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπο»	28	9002	έφθ. ρουέν 25 'Απρ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Παναμ-Γιουρόπο»	28	6857	άνεχ. ρουέν 8 Μαΐου διά σάν κίττες
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ (λι6.)	έτ. «Ηστερη Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. νέαν 'ύρκην 26 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Παλαμάντες»	56	7600	άνεχ. νέαν 'ύρκην 26 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λι6.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	έφθ. πλοιαρίων, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΛΑΙΔΗ (λι6.)	έτ. «Παλιμύρα»	53	5826	άνεχ. αμέρεσαν 5 Μαΐου διά καραϊβικήν
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	άνεχ. πόρτ "αρθουρ 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΟΡΟ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λι6.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	άνεχ. κάμπτος 1 ρόδ. 1 Μαΐου δι' αμβούργον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	άνεχ. μένα 18 'Απρ. διά λάδσεντ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. κάμπτος 4 Μαΐου διά ολλανδίαν
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ	έτ. «επιπλέ Μόντε»	44	7248	άνεχ. κάμπτον ρόδ. 8 Μαΐου διά ρόττερνταμ
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Ατλαντίκας»	44	7054	άνεχ. μαρόβια 29 'Απρ. διά βαλτιμόρην
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. μπράκε 6 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	άνεχ. κιουρασάο 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. πότο ησαντ 27 'Απρ. δι' ιαπωνίαν
ΝΟΥΤΣΙ (λι6.)	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	άνεχ. μορμούγκαο 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΑΡΝΙ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ιλιμπέρ. Φράγκετ»	44	7061	έφθ. κόμπε 2 Μαΐου
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. καμπάνα 21 'Απρ. διά πουέρτο λά κρούζ
ΝΤΕΒΟΝ (λι6.)	έτ. «Βιβάλετ»	44	5789	άνεχ. πρόβιτεντς 29 'Απρ. διά κιουρασάο
ΝΤΟΜΙΝΕ·ΙΤΟΡ	έτ. «Βιλλανούέδβα»	56	10545	άνεχ. ρόττερνταμ 8 Μαΐου διά κάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝ ΝΗΜΗΤΡΙΟΣ (λι6.)	έτ. «Παρασάδσ»	44	7256	διήλθε παναμάν 15 'Απρ. δι' αμβούργον
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πλουέντα Βίστα»	31	8210	διήλθεν "αγιον φραγκίσκον 22 'Απρ. δι' ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	54	11208	άνεχ. καβάνα 2 Μαΐου διά τέξας σίτυ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λι6.)	έτ. «Παναμέν- Εουρόπα»	56	8176	άνεχ. λεσέντας μάρσοι 21 'Απρ. διά βαλτιμόρην
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λι6. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	55	11380	άνεχ. νέλσον 30 'Απρ. διά περσικόν κόλπου
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λι6.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	8690	διήλθε ητκάρ 25 'Απρ. σιά μπανγκοκ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «ει καμπό»	44	7244	έφθ. καλκούτταν 21 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. γιανδάτα 27 'Απρ. δι' ήνωμένας πολιτείας
ΝΤΟΡΙΚ (λι6.)	έτ. «Μπάλιας»	44	7190	έφθ. μορμούγκασ 27 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λι6.)	έτ. «Ρεζολούτ»	56	10580	άνεχ. κάμπτον ρόδ. 9 Μαΐου διά ρόττερνταμ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρασοντσεσανίκα»	54	5653	έφθ. ταματάδην 4 Μαΐου
ΘΑΥΜΠΗΑ	έτ. «Τρανσανταλίτικα»	53	17362	άνεχ. πειραϊά 9 Μαΐου διά Νέαν 'ύρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	13665	έφθ. κόμπε 7 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13652	άνεχ. μένον έλλαχαντ 27 'Απρ. διά πιραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	20453	άνεχ. σιδώνα 6 Μαΐου δι' αιδούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	διήλθε τρινιτάντ 27 'Απρ. διά πιπένεον "αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	άνεχ. βαλτιμόρη 5 Μαΐου διά περσικόν κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17791	άνεχ. βαλτιμόρη 7 Μαΐου διά λάς πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	άνευ. Πόστλαντ (Με) 9 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	49	17725	άνευ. Μπαχάρειν 8 Μαΐου δι' Ούμπι Σαΐδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13678	άνευ. Φιλαδέλφειαν 30 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Καρριέντε»	53	13660	διῆλθε Σουέζ 29 'Απρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	45	10448	άνευ. Νέαν "Υόρκην 3 Μαΐου διὰ Γκάλβεστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13934	άνευ. Μένα ἐλ Άχμάντι 27 'Απρ. διὰ Κιασιούγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	55	13709	άνευ. Τενερίφαν 15 'Απρ. διὰ Μπαντάρ Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13713	άνευ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	55	13934	άνευ. Μένα ἐλ Άχμάντι 7 Μαΐου διὰ Ντελάγουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13665	διῆλθε Ντόμπρωπαν 30 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσου "Ατλαντικό"»	55	18790	άνευ. Κέμπε 4 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	55	13934	άνευ. Χάμπεον ρόδες 3 Μαΐου δι' Ασούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	20595	εἰς Τουλώνα από 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13665	ἔφθ. Τοκούγιαμ 7 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	49	17792	άνευ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνευ. Ούμπι Σαΐδ 4 Μαΐου διὰ Μελβούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	49	17794	ἔφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	50	17791	διῆλθε Ντόμπρωπαν 2 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13580	άνευ. Καρβαγένην (Κελ.) 30 'Απρ. (δισταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουστανάντο»	54	20611	άνευ. Μπαντάρ Μασούρ 26 'Απρ. διὰ Γιβλαρτάρ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μοναδάρη»	43	7028	άνευ. Χάμππον ρόδες 26 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Επιλόρερ»	44	7215	ἔφθ. Παραμαρίποτο 7 Μαΐου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7256	ἔφθ. Ν. Όρελανην 7 Μαΐου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	εἰς Γιοκοχάμαν από 6 Μαρτ. (έπισκευή)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	άνευ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διὰ Β. Είρηνικὸν
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	ἔφθ. Κιουρασάο 27 'Απρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσίσ»	12	2174	άνευ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λάξ Εμπρέσσα»	55	20616	άνευ. Αϊλ δφ Γκράιην 7 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνευ. Λός "Αυτζέλες 27 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	έφθ. Κόμπε 24 'Απρ. (έπισκευή)
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	έφθ. Δουγκέρκην 5 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	άνευ. Νέαν "Υόρκην 7 Μαΐου διὰ Πόιντ & Πίτρ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνευ. Βικτωρίαν 22 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Χάμππον ρόδες 8 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθγ.)	έτ. «Νόρλορ»	43	7211	άνευ. Χάλιφας 30 'Απρ. δι' Αμδούργον
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνευ. Βαλτιμόρη 28 'Απρ. διὰ Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	άνευ. Γκουαντανάμο Μπαίη 30 'Απρ. διὰ Κούβαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλου Μπαίη»	43	7194	διῆλθε Φλώσιγκ 27 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδες
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ. «Χάνονδερ»	42	7221	ἔφθ. Νάντην 4 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνονδερ»	43	7256	άνευ. Ρουέν 5 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνευ. Νέαν "Υόρκην 2 Μαΐου διὰ Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Ασουνταξ»	23	7246	άνευ. Κολόμπο 1 Μαΐου διὰ Πόρτ Σουδάν
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορια»	56	12807	άνευ. Ράς Τανούρα από 24 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7224	έφθ. Καζαμπλάγκαν 25 'Απρ.
ΠΑ·Ι·ΔΟΤ	έτ. «Καρέπτο»	43	7176	διῆλθε Ντόρδερ 5 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ (λιθ.)	έτ. «Αγιολάγκα»	43	7237	άνευ. Ρουέν 24 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	Πουέρτο Ορντάζ 15 'Απρ. διὰ Πιομπίνο
ΠΑΛΑΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άνευ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΑΛΑΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμω»	20	5182	διῆλθε Ντόρδερ 29 'Απρ. διὰ Κόνακρου
ΠΑΝ	έτ. «Αρίας»	56	10486	έφθ. Χάμππον ρόδες 5 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. (δι' Οζάκαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	διῆλθε Σουέζ 6 Μαΐου διὰ Κουβέιτ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16100	εἰς θεῖν 14.21 N. 41.45 A. Μαΐου 1 διὰ Λάδσεντ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνευ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθερ.)	έτ. «Ελικίζον Τράνσπορτ»	57	8500	ε.ς Χακοδάτην ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	άνευ. Χάμππον ρόδες 7 Μαΐου δι' Ολλανδίαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	έφθ. Βομβάνη 26 'Απρ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. «Μαρίνος - Φράγκος»	20	6542	έφθ. Γκότεμπουργκ από 1 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδόλια»	29	6598	άνευ. Μίδδλεσεμπρο 24 'Απρ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (ΓΚοστ.)	έτ. Σ. Σπολέτης	09	715	διῆλθε Κιελούν 7 Μαΐου διὰ Καζαμπλάγκαν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έφθ. Είβονμάουθ 9 Μαΐου
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άνευ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	5230	έφθ. Αμπέρσαν 7 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνευ. Βρέμην 28 'Απρ. διὰ Ντεμεράρα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	έφθ. Μόντρεαλ 8 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10060	άνευ. Αστόρια 24 'Απρ. δι' Ινδίας
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	έφθ. Αμπέρσαν 5 Μαΐου
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	άνευ. Αρ. Φραγκίσκον 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	διῆλθε Θέουταν 6 Μαΐου διὰ Λάριμναν
ΠΕΛΑΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	διῆλθε Στάρ Πόιντ 19 'Απρ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Καρέπτο»	43	7139	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΠΕΡΛ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Μάντσοκ»	36	7236	άνευ. Οζάκαν 6 Μαΐου διὰ Βαγκουάνερ
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	55	8001	άνευ. Χάρτλεπουλ 27 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΕΡΛ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8240	άνευ. Κου·νάνα 28 'Απρ. διὰ Μένα δι' Αχμάντι
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάντοπους»	55	15800	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	εἰς Τίτις ύπο συμπλήρωσιν
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάντοπους»	57	10800	έφθ. Νεάπολιν 5 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Ελλήναστοντος»	45	7056	διῆλθε Ντόβ 5 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδες
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε"»	44	7190	άνευ. Λός Αυτζέλες 25 Μαΐου διὰ Μόζι
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Κολόμπο 5 Μαΐου
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ορεν»	43	7228	εἰς θεῖν 49.38 B. 10.33 A. Μαΐου 5 διὰ Ρουέν
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Ιμιγχαμ 10 Μαΐου
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαιντ Ανάργυροι»	24	1435	άνευ. Χάμππον ρόδες 6 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάξ»	54	9188	έφθ. Μορμουγκάο 1 Μαΐου (διὰ Βομβάνη)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κ. (λιθ.)	έτ. «Γκόμπατς»	45	7159	άνευ. Ρίον Ιανείρον 6 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αντρία»	57	9600	διῆλθε Σουέζ 2 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνας»	43	7257	άνευ. Σορέλ 9 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΠΟΡΤΑΡΙΤΣΣΑ	έτ. «Νουέβα Θρανάδα»	45	7267	διῆλθε Κων(πολί) 5 Μαΐου διὰ Παλέρμον
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τράνσπορτ "Οθερέπη"»	24	4928	άνευ. Χάμππον διὰ Αμδέρσαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Πόρτ Σουδάν 1 Μαΐου
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έτ. «Ελλήναστοντος»	43	7128	άνευ. Χιρονάτα 22 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	άνευ. Φιλαδέλφειαν 25 'Απρ. διὰ Χάρηρν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)				έφθ. Χάμππον ρόδες 5 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)				

ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	άνεχ. Ταρακάν 27 'Απρ. διὰ Βιζαγκαπατάτημ
ΡΑΣ ΑΖΙΡ (Κοσταρ.)	Σ. Χούλης	21	1184	εἰς Πειραιάς ἀπό 21 'Απρ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χάμππον ρόδις 27 'Απρ. δι' Ούζαν
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νέοτωρ»	43	7112	άνεχ. Βικτωρίαν 30 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδις
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατοσίφικα»	44	7226	εἰς Βικτωρίαν 6 Μαΐου
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7132	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21050	άνεχ. Μόλι 26 'Απρ. διὰ Φιλιππίνες
ΡΟΥΛΑ II. (λιθ.)	έτ. «Μαρκουσίτα»	24	5509	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κλόπιτε»	56	10000	διῆλθε Σοκότρα 5 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	εἰς Λίβερπούλ ἀπό 29 Μαρτ. (ἐπισκευή)
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Σαίν Έλευθέριο»	19	5672	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Μαΐου διὰ Μιταρρανκούτλα
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σούπρεμ»	43	4233	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδις
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαίντ»	44	7176	ἔφθ. Αγκουάντα 26 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	ἔφθ. Ιμπριχαν 6 Μαΐου
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5727	ἔφθ. Κολούμπια Ρίβερ 6 Μαΐου
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σούμελγκα»	44	7282	άνεχ. Ταπικόν 2 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	διῆλθε Γιεραλτάρ 8 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 30 'Απρ. διὰ Πιομπίνο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άντωνιο»	17	5685	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαΐου δι' Αδεν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	ἔφθ. Μεσσίνα 2 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	εἰς θέσιν 33.48 B.—34.19 Δ., Μαΐου 2 διὰ Ρίγαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	ἔφθ. Σαλαντάρ 19 'Απρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άνεχ. Ρουέν 25 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδις
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7125	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Μαΐου διὰ Γιανθάτα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	ἔφθ. Βρυξέλλων ἀπό 18 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	άνεχ. Κόμπε 24 'Απρ. διὰ Σύνδευ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	ἔφθ. Ναυάιμπο 8 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαίν Τζόν»	44	7176	εἰς θέσιν 50.15 B.—2.25 Δ., Μαΐου 7, δι' Εμδεν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	διῆλθε Λάς Επάλμας 4 Μαΐου διὰ Μονρόβιαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	άνεχ. Σαρέλ 6 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρη
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	εἰς μεταφορὰς Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Μπελέμ 28 'Απρ. διὰ Μακάπα
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Βαλτιμόρην I Μαΐου διὰ Ριγιέκαν
ΣΑΝΤΟΥΟΥΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Σαντιάγκο 5 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Χάμππον ρόδις 21 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Λός Αντζελες 29 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Μπελέμ 28 'Απρ. διὰ Μακάπα
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοντας»	55	16219	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 6 Μαΐου διὰ Γιεραλτάρ
ΣΗ ΑΙ·Λ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	6065	άνεχ. Χάμππον ρόδις 8 Μαΐου δι' Ούζαν
ΣΗ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λιθ.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7175	Ίδε : «ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ», ώς μετωνυμάσθη
ΣΗ ΜΑ·Ι·ΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	διῆλθε Τρίνινταν 5 Μαΐου διὰ Πόρτ Αλφρεντ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	διῆλθε Φάρερ Πόιντ 4 Μαΐου διὰ Πολωνίαν
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Γιουνίθερσ. Τράμπι»	43	7191	άνεχ. Κιουρασόδ 25 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιθ.)	έτ. «Γιούπιτερ»	43	8432	ἔφθ. Γλαστρώθη 2 Μαΐου
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	εἰς μεταφορὰς Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φελίπε»	43	8485	άνεχ. Λίβεσπούλ 17 'Απρ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	Ίδε : «ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ», ώς μετωνυμάσθη
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	ἔφθ. Αμβούργον 8 Μαΐου
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Βεστώνων 5 Μαΐου
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Σαΐν Τόμας 7 Μαΐου διὰ Πόρτ Αλφρεντ
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	42	6907	άνεχ. Χάμππον ρόδις 3 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Γιουκάρο ἀπό 16 'Απρ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Εκλόμπο»	19	6547	έφθ. Ναγκόγια 5 Μαΐου
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	διῆλθε Λάς Πάλμας 19 'Απρ. διὰ Κοτόνου
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10200	εἰς Χιροσίμα, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	K. Απτιχιδης	25	6810	διῆλθε Θέσιαν 5 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊλος»	43	7199	άνεχ. Τακόμα 6 Μαΐου διὰ Βουβάνη
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διῆλθε Κέπιτ Τάουν 7 Μαΐου διὰ Ντακάρ
ΣΠΗΝΤΟΓΟΥΑΙΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόθικ»	57	21000	εἰς Γιοκογάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30159	διῆλθε Λάς Πάλμας 28 'Απρ. διὰ Μένα ἐλ Αχμάντι
ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Στάρ»	44	7172	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδις
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	ἔφθ. Μασσαλίαν 8 Μαΐου
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	ἔφθ. Μπάραρ 13 'Απρ. (ἐπισκευή)
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	διῆλθε Φεντάουν 6 Μαΐου διὰ Μπάσραν
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άνεχ. Χιούστων 5 Μαΐου διὰ Σάντος
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 22 'Απρ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Μαΐου διὰ Μαρακάϊμπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	ἔφθ. Μόντρεαλ 24 'Απρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	44	7330	άνεχ. Σενέταντ 5 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άτανάσιο»	15	2557	άνεχ. Τακόμα 6 Μαΐου διὰ Βουβάνη
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μόνοβαρ»	43	7131	διῆλθε Κέπιτ Τάουν 7 Μαΐου διὰ Ντακάρ
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	εἰς Γιοκογάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Δίδω»	43	7258	άνεχ. Χάμππον ρόδις 6 Μαΐου δι' Αμμουαίν Μπαί
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σικέρριερς»	43	7231	άνεχ. Ταρακάν 6 Μαΐου διὰ Βουβάνη
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 29 'Απρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Οσεάνικο»	43	7026	έφθ. Μπούνερος Αὔρες 24 'Απρ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γκλοριάνω»	44	7055	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Πουέρτρα Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Μπούνερος Αὔρες 2 Μαΐου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Κονκόρτια»	20	3526	άνεχ. Ρεύν 3 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδις
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπαλμάς»	54	18717	διῆλθε Γιεραλτάρ ἀπό 10 'Απρ. διὰ Πάτρας
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	άνεχ. Φόλευ 8 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΤΙΝΑΜΑΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Πειραιάς 1 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΙΡΥΝΣ (λιθ.)	Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	έφθ. Αντίλλας 29 'Απρ. (διὰ Χαδάνναν)
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιθ.)	έτ. «Αντρας»	44	7254	έφθ. Ρουέν 3 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδις
ΤΟΤΙΔΑ	έλληνικά συμφέροντα	26	4528	άνεχ. Ρίον Ιανέριου 7 Μαΐου διὰ Βικτωρίαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Βρέμην 3 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιθ.)	έτ. «Κουνιτεντάλ»	29	5949	έφθ. Πειραιάς 13 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΚΑΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	διῆλθε Τούνινταν 4 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΝ (δύνουρ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9795	άνεχ. Αμμουαίν Μπαίν 26 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	άνεχ. Ρεσιόν 26 'Απρ. δι' Ρίον Ιανέριου
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	εἰς Κόρπους Κριστί 1 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	8300	διῆλθε Φλώσιγκ 30 'Απρ. διὰ Σουραμπάγια
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	έφθ. Λίβερπουλ 3 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεντ Κάνυον»	45	10448	άνεχ. Σάντος 28 'Απρ. διὰ Καριπίτο

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-FREEPOR**
Brooktorkai 12
After office - Hours: 45 21 21

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

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP - CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι
των Ελληνικών πλοίων

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

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικα μηχανής, καταστρώματος
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

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

S. G. COTTAKIS

SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63, Rue Nebi - Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI-ALEXANDRIA

GALANOS SHIP SUPPLY CO.

20. South Water Street

MOBILE, ALA.

NICK GALANOS

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

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

JOKELOSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRES • NANTES

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

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

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 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.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE,"

TEL. - CABLES: «SPIRO» SYDNEY

SYDNEY - NSW

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. 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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139)141 Park Road

LIVERPOOL 8.

Telephone: ROYAL 4482
24 Hour Service

183)185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: TRAFFORD PARK 0573
Telegrams: *REPLENISH* ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχη ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔχυτηρέτησιν.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146348 OFFICE SCHLACHTE 29
Telegrams: AUSRÜSTUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G. HAMBURG
BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON
PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM
SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT
JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53-7 38

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

CABLE ADDRESS: "VARCADOS,"

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG 111 GERMANY
ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙ: "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΕΥΔΑΣ
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
SINGAPORE 1 (MALAYA) 34561

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

Telephone Bishopsgate, 9878 (3 lines)

Γνωστόν κατάστημα διά τάς ἀμέσους και
ἀποτελεσματικάς ύπηρεσίας του.

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 718 BURY COURT, LONDON E.C. 3. ΤΗΛ. ΔΙΕΥ.: SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τούς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"

Γνωστοῦ διά την πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ Ναυ-
τιλιακά ζητήματα.

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannibollwerk 10

Telefon 35 16 31

Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea
and Western Baltic

Wireless Call - Signal: D A A B
All kinds of salvages and towages undertaken

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

PORT-SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

Telegrams: All Offices "DIORYX."

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS
PROVISION & MARINE HARDWARE

TELEPHONE:
DAY : Pacific 2635
NIGHT : Marine 5949
Cedar 8094

193 EAST HASTINGS STREET
VANCOUVER 4, B.C.
CANADA

CABLES:
"SHIPSTOR,"
VANCOUVER, B.C.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL: 113994 - 113984 - 24510
TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON

SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
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 ψήλων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 444112 81072/83172 510 2443

CUXHAVEN
2125

TAKΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE LONDON, E.C. 2.

Telex: "AGESILAUS," - LONDON

Telephone:
BISHOPSGATE 1343

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

OCEAN OIL CO. [1942] LTD. LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

AGENTS AT PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY COMPANY
14a George Skouze Street - Tel. No. 44.479

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

Cable Address: COLOMBO 1. (CEYLON)
•COMPLYSHIP• "HIRDARAMANI BUILDINGS,"
65 CHATHAM STREET Telephone:
Office: 6406
Stores: 5937
Residence: 81738

For quality prompt and efficient service
in
Provisions and Groceries
Fresh and Frozen Meats Engine
and deck Supplies

United Kingdom Agents: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

Telephone: Bishopsgate 1343 Telex: "AGESILAUS," London

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

Best of work - Most Moderate prices
The only yard in Continent to skim crank
pins on board the ship on the spot with
their own designed machine

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 four lines Tel. Address: POLITROMM

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone: ROYAL 7981

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Telephone : | 5882
Whitehall 3 | 5883
| 5884

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικόν μή δξειδούμενον διά δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι ξύλου και γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διά ἐπαναχρωματισμόν.

"CAMERONS", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ
Ειδικῶς παρασκευασμένα διά τροπικά κλίματα

"Camarine", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΤΗΠ-ΤΑΝΚΣ
Διά τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου και υδατος.

"CAMLAC", ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΛΠ.
Παρέχει ἔξαίρετα 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
28,832 CARDIFF

Telephone:
"CAMREX" - SUNDERLAND
CARDIFF

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 & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΕΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 42.328

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικών Σιδηροδρομικών και 'Ατμοπλοϊκών Εισιτηρίων.

'Αποστολαί πληρωμάτων - Ναυτικαί Έργασία
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



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," (HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.

Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.

Έκ ΛΟΝΔΙΝΟΥ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ και ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν

Ἐπίσης

Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.

Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y. CABLES: "ELLINIKI,"

THE FENTON STEAMSHIP C^O. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,

LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGSTR. 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"

ΚΩΝΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

KENTRIKON: Ίω. Δροσοπούλου 17, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνα: 43027, 42870.

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

SHIPPING & GENERAL AGENCY C^O. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

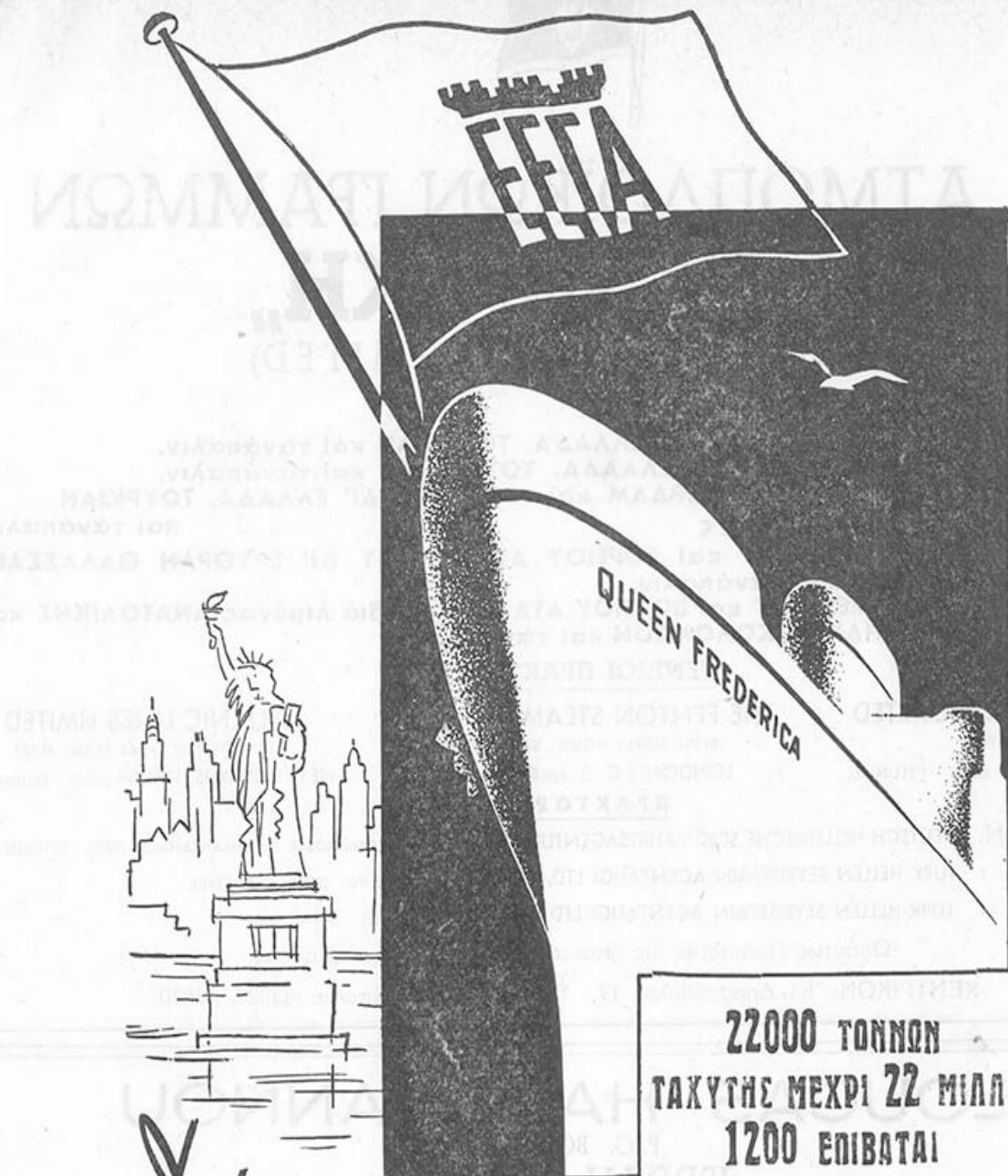
Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Ηρακτορεύσεις, Άγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως
ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Άντιτρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων
Ἐργοστασίων τῆς Ἀγγλίας ζητιμοτοιουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ἴστων.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν "NELSON," καὶ "EMPIRE," COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεία: Ἐν Πειραιῃ Ἀκτὴ Μισούλη 17—19, Μέγαρον Γ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλεφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "Εξωτερικοῦ": "UNION,"
> "Αθηναῖς: Εὐπόλιδος 10, Τηλ. 21.441, Σ.1.680. "Εσωτερικοῦ": "ΕΩΝΙΟΝ,"



22000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

ανά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ιστόν τοῦ δούλου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - 'Ανεσις - 'Ελληνικόν πλήρωμα -
'Ελληνικό γλέντι - 'Έξαιρετική 'Ελληνική κουζίνα - Πολυτελῆ δια-
μερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 10 - ΤΗΛ: 30-875-76

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ