

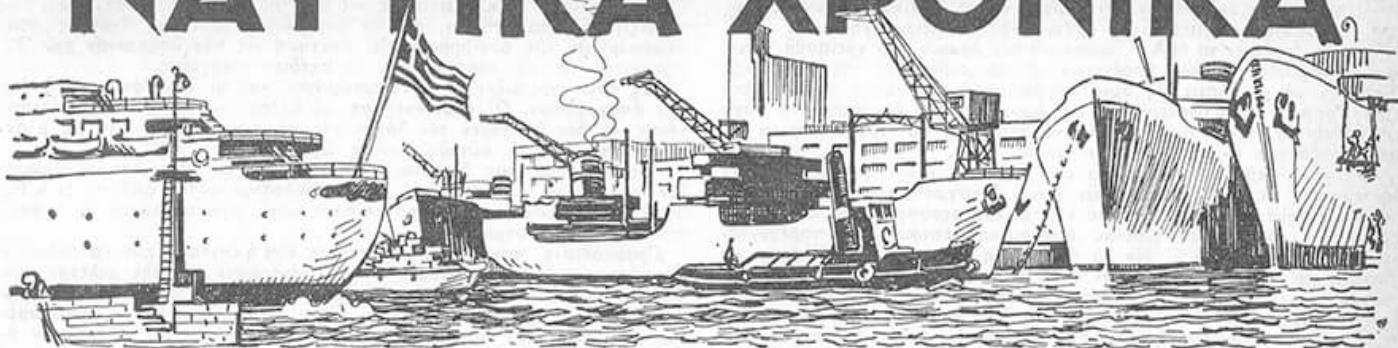
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1957

Αρ. Φύλλου 531/290

NAYTIKA XRONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 531/290

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

‘Η κατωτέρω ἐπιστολὴ ἔκτάκτου συνεργάτου μας, ἐν συνεχείᾳ τῆς πρώτης δημοσιευθείσης εἰς τὸ προηγουμένον τεύχος μας, ἀναφέρεται εἰς θέμα ἑξόχως ἐνδιαφέρον, εἰς τὰ προβλήματα του φορτηγού μεσογειακού σκαφούς. Αἱ όσθιαι ὑποδείξεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας, ἐλπίζουμεν νά συναντήσουν τὴν κατανόησιν τῶν ἀρμοδίων παροցόντων.

Κύριε Αλευθύντα.

Συνεχίζω τὰς σκέψεις μου ἐπὶ τῆς μεσογειακής ναυτιλίας. Ή δημοσιεύθησα πρώτη μου ἐπιστολή ἀνέφερε εἰς τὴν ἐπιβατηγον· ή παρουσία ἀσχολεῖται μὲν την φορτηγὸν. Δεν είνει η τὸν λιγάνωτον ἐνδιαφέρουσα οὐτε καὶ η διλιγάντερον παραγωγικὴ διά τὴν Οἰκονομίαν μας.

Κρίσιν διέρχεται καὶ τὸ μεσογειακὸν φορτηγόν — τῆς «μαύρης μοιρᾶς», ὅπως πρωτολεμικῶς ἀπέκαλετο, ἡ μικρὰ εἰς τονάκι ναυτιλία μας. «Αὐτὸς πρὸς στιγμὴν κάποια ζωηρότερα κίνησις μεταφορῶν ἐσημειώθη καὶ εἰς την Μεσόγειον — δυσαναδόγως μικρότερος ἔκεινς ποὺ επειτιαν περίου εκράτησεν εἰς τὴν ὑπέρποντιον ναυτιλίαν — δὲν θὰ πρέπει νὰ πιστεύῃ τις, ὅτι τὸ μεσογειακὸν σκάφος ἐγνώρισε τὴν εὔημεριαν οὐτε ὅτι ἐδέλτιώσα τὴν θέσιν του.

Βασικόν είναι τά μειονεκτήματα του. Ή ἐπίβιωσίς του μέσα εἰς ἓν
ὅξυταν ἀνταγωνισμὸν ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα, ὃσημέραι καθίσταται
προβληματική. Είνε περήλικον, ἀντιοκονομικόν, τὸ ἀκριβῶτερον
εἰς τὸν διαχείριστον τὸν ὅλων τῶν ἔξυπρετουντῶν τὰς μεσογειακὰς
μεταφορὰς ξένων. Καὶ τὸ περισσότερον προσκαλοῦν τὴν ἀνησυχίαν
είνε τὸ γεγονός, ὅτι ἀπὸ τινῶν ἑτῶν σπουδούται ἡ φυγὴ τοῦ ἐφοπλί-
στοῦ ἀπὸ τῷ μεσογειακὸν πλοῖον. Ἐστραφή πρὸς τὸ ὠκεανοπόρον σκό-
φος, ἀφοῦ, ως ἀπεδείχθη, αὐτὸς ἀποδίδει τὰ περισσότερα. Λειπει, δη-
λασσή, τὸ ἐπικειμενικόν ἔνδιαφέρον ἀπὸ τὴν μεσογειακὴν φορτηγὸν
ναυτιλίαν. Αἱ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς πούσιας ἀπὸ ἑτῶν ἥδη τελεῖ αὔτη ἐλά-
χιστα είνε ἱκανοποιητικαὶ καὶ ἔνθερρυντικαὶ διὰ τὸν ἐφοπλιστήν.

κινάται επί τα πανορμητικά και ενδυναμωτικά δια τὸν εφοπλιστήν.
Τότε ἐλληνικὸν μικρὸν φορητὸν ἔχει τὰ ἀντιταπασίστη ὅχι μόνον τὸ πρός τὰ μικρὰς ἡλικίας ιταλικὰ δηζελοκίνητα, τὰ προσημοσμένα εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν, μὲ τὸ χαμηλότερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὰ πολλὰ τυπωκικά μὲ τὰς μικρὰς δαπανας ἐπανδρώσεως, ἀκόμη δὲ καὶ μὲ τὰ ἑβραϊκά, τῶν ὅποιων ὁ ἀριθμὸς αὐξάνει ἀπό μικρός εἰς μεγάλον.

Τά ιδικά μας χρήσουν, λόγω της ήλικιας των, συντηρήσεως δαπανηράς, έχουν συνθεσίν πληρώματος πολυάριθμον, ένω έκ παραλλήλου, υφιστάμενα τάς συνετίας της έντονους ζητήσεως άξιωματικών ἀπό την άκεντοπόρουν ναυτιλίαν, υποχρεούνται νά καταβάλουν και αυτά μισθουν δυσαναλόγως πρός τους είσπραττομένους ναύλους ουφλούς.

Ως άποτελεσμα της μειονεκτικής αύτης καταστάσεως είνε το γενόν, ότι ἀπό έτους και πλέον δὲν έσημειώθη νέες τις άγορά μικρού Φορτηγού, έστω και παρηλίκου, διά λογαριασμὸν 'Ελληνος, ἐφοπλιστού, ἀδιαφόρως σημαίας, ένω τούναυτιόν παρατηρεῖται ἡ τάσις τῆς ἔκπτωσεως τῶν κατεχομένων παρ' 'Ελλήνων μεσογειακῶν σκαφῶν. Θέλουν νά ἀπαλλαγοῦν αὐτῶν

"Αν κάποιος κρατικός άρμοδιος παρηκολούθει: έγγυτερον τὰ πράγματα τῆς μεσογειακής ναυτιλίας μας, θὰ διεπίστωνε τὴν ἀπὸ διετίας σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ κόστους της ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορητῶν σκαφῶν της καὶ τὴν ἀπροθυμίαν τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ συνεχίσουν μίαν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα, ἐλάχιστα ἀποδοτικην. Εξ οσων ἐγώ ἀρρύθμησην πηλορωφίων, σκάφοις 1.500 — 2.000 τόνων d.w. βαρύνεται τώρα με δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως 120 λιόνων.

Περὶ ἀνανέωσεώς του πλωτού ὑλικού, περὶ ἀντιμετωπίσεως, δηλαδή, τοῦ καιριτάτου τῶν προβλημάτων, οὐδὲ σκέψις ἡμπορεῖ νὰ γίνη ὑπὸ ταξικούσας καταστάσεις. Λειπουν τὰ κεφάλαιο, ἀλλὰ πρὸ παντὸς λείπει καὶ ἡ διάθεσις τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ ἀπόδυθον εἰς μίαν ἄκαρπον κατ' αὐτοὺς προσπάθειαν. "Οσοι δὲν ἀπολλάγησαν εἰσεῖτι τῶν μικρῶν τικοφόρων την, θὰ ἔξικολυσθήσουν κινουντες αὐτά μέχρις ἔξαντλησεως διμιατόττος ἔκτηταλέγεσσον

Καὶ ὅμως τὰ ὑπερέξκοντα αὐτὰ μεσογειακά σκάφη εἶναι πηγή ἐργασίας πολυτίμου διά τὸν Τόπον μας. Ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, διὰ τοῦ διασφαλίζονται αἱ μεσογειακαὶ μας μεταφοραὶ, ὅλα τὰ καὶ τῶν ναύλων ἔσσοδά των ἐδώ ἀναλίσκονται, ἡ Ἑλληνικὴ ἀγορά τὰ κερδίζει. Οσα περισσότερα μεσογειακά σκάφη θὰ ἥδυναμεθα νὰ κατέχωμεν, τόσον μεγαλυτέρα θὰ ἦτο καὶ ἡ πρόσσοδος τῆς Οἰκονομίας

μας είς συνάλλαγμα, τόσον ζωηρότερα ή κίνησις τών συναλλαγών εἰς την ναυτικήν μας άγοράν. Αἱ προμήθειαι τροφίμων καὶ υλικῶν καὶ αἱ ἐπισκευαὶ ἔδω διενεργούνται διὰ τὸ μεσογειακὸν σκάφος· τὰ πληρώματα ἔδω διαπανού τὸ σύνολον τῶν πισθῶν των· οἱ ἐφόπλισται ἔδω διαιμένουν· ἐντεῦθεν τὰ μεσογειακὰ σκάφη διευθύνονται.

Βασική, δύναμης, προύτευσες της έπιδιώσεως της Μεσογειακής μας Ναυτιλίας είναι η βελτίωσις της συναγωνιστικής της ικανότητος. Νέοτερα πλοια μάς χρειάζονται, με οικονομίαν καυσίμου, με χαμηλότερο γκόστος διαχείρισης. Τα δημοκρατία, του τύπου των όλων δικιών «κόστερες», είναι τα καταλληλότερα. Αύτα είς άντικατάστασιν των παρηλίκων πρέπει σύν τῷ χρονῷ νὰ ἀποκτήσωμεν, ἵνα θέλωμεν νὰ σταθμεύεις τὴν Μεσόγειον. Ἐκ παραλλήλου σύνθεσιν τοῦ πληρώματος αὐτήν που ἐφαρμόζουν οἱ Ὀλλανδοὶ διὰ τὰ ταξίδια τῆς Βορείου Θαλάσσης, πρέπει νὰ θεσπιώμεν διὸ τὸ φορητὸν μεσογειακὸν, ἀκόμη δὲ καὶ κάθε ἄλλην διοικητικὴν διευκόλυνσιν, κάθε δυνατὴν ἐλάφρυνσιν διαπανών οφεῖλομεν διὶ αὐτῷ νὰ ἐπιτίθωσιν. Κεφάλαια ευθῆνα, μὲ τοκχεωλυτικὴν μακροπρόθεσμον τὴν ἔξοφλισιν, μέρι καὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς ἄξιας ἔνος σκάφους μικρᾶς ἡ καὶ νεοτεκτοῦ δηζελοκινῆτο, καταλλήλου διὰ τὴν Μεσόγειον ἔξυπακούεται, ὅτι θὰ παρασχεθῶν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς προτιθέμενους νὰ ἀντικατασθήσουν τὰ παρηλίκον σκάφη, των. Τὸ παραδείγμα τῶν Ἰταλῶν κείται πρὸ ἡμῶν. Δανειακὲς εὐκολίας ἀφόβονος παρέσθε τὸ ἴταλικὸν κράτος, προκειμένου νὰ ἀνασυγκροτηθῇ μεταπολεμικῶς ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλία τῆς γείτονος γύωσας. Τὸ ἀπότελεσμα ὑπέρειν ἡ κατάκτησις τῆς μεταφορικῆς κίνησεως ἀπὸ τὸ ἴταλικὸν πλοῖον. Κυριαρχεῖ τοῦτο εἰς τε τὴν ἀνατολικήν, ὅσον καὶ εἰς τὴν δυτικὴν Μεσόγειον.

Χρειάζονται όμως, να μελετηθή επισταμένων τόσον πρόβλημα της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας. Οι ένδιμεςφέρομενοι έφοπλισταί πρέπει να συμμετάσχουν εις την έρευναν αὐτήν, να παρασχουν την γνώ-

σιν και τὴν πείραν. ἵνα εἰς θετικά συμπεροσύμματα καταλήξῃ η μελέτη.
Πολλὰ μήπορουν νὰ γίνουν, τείνοντα νὰ ἐπαυξήσουν τὸ εἰσόδημα τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας, σπέρ και σημαίνει αὐξησιν και τοῦ εἰσφορούμενου εἰς την Οἰκονομίαν μας συναλλάγματος. Δὲν είναι υπέρβολη — οἱ υπόλογισμοὶ μου στηρίζονται ἐπὶ θετικών δεδομένων — ἀν καθορίσω τὴν δυνατότητα τοῦ συναλλαγματικού ἔσδομό από το φορτηγὸν μεσογειακὸν σκάφος εἰς τὴν ἐπτά περίποι ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπησίων, ἔστω και ἄν τὴν αὐτὴν εἰς ὄγκον ναυτιλίην ἐπιτύχωμεν νότι κρατήσωμεν, ἀλλὰ μὲ νεότερα. μαχητικώτερα εἰς τὸν συναγωγισμούν, πλοῖα.

Αξίζει, νομίζω, ό κόπος νά απασχοληθή τις με μίαν τόσον ένδιαφέρουσαν παραγωγικήν προσπάθειαν

"Η μεσογειακή ναυτιλία είναι συνυφασμένη με αύτην την έμπορο-διοικητική δραστηριότητα του Τόπου μας. "Αν την νάστωμεν, όπως φύσισται, πράγματι, ο κίνδυνος, πολλά θα ξάσῃ η Οικονομία μας. "Αν της μεγάλης, της άκεναντόπου ναυτιλίας η υπαρξία είναι συνδεδεμένη καὶ μεὲ ζητήματα έθνικον γοντρου καὶ παραστασεώς της Ἑλλάδος, μέστα εἰς τὸν διεθνῆ στίδον τῶν μεταφορῶν, τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ η ὑπόστασις οὐσιαστικά ἀποδίδει κέρδη εἰς τὴν Οικονομίαν μας, ισόσερει πολλά, κατ' αναλογίαν πολὺ περισσότερα ἀπὸ τὰ ποντοπόρου

ταφή, διά την εύημερίαν, την οικονομικήν ανάπτυξιν τού Τόπου μας. Πρέπει, λοιπόν, έπιβαλλεται, ώστα προσέδειν την εισαγέτερη την εποιειδικήν ναυτιλίαν. Ή παρόυσα ιουν έπισημαίνει τὸν κίνδυνον. Θὰ ἔχων ἀντιληφθοῦν οἱ ἄρμοδιοι: Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλω, ἀφοῦ παρόμοια ἀκλήσης ἀπό μέρους καὶ ὑμῶν. κ. Διευθυντά, δὲν ἔτυχον εἰς τὸ παρελόν τὴν δεσμώτης κατανόησην.

Τό Κοάτος δὲν είχε ποτέ σαφή έπιγυνωσιν τῶν υποχρεώσεών του
ύπε τε και είχε ποτέ ώριμον τὴν σκέψιν εἰς τὰ ναυτιλιακά προβλήματα.
Αὐτά είγον γὰ προσθέσω εἰς τὴν προστάθμειαν τῶν «Ναυτιλιῶν Χρ-

Αυτοί είχαν να προσέδωσεν εις την προσπάθειαν των «Ναυτικών Χρο-
ικών» διά τα ζήτηματα του μεσογειακού πλοίου. Εύχαριστων διὰ τὴν
ηιολογείν τους διατελών μετά πάσης τιμῆς.

Н ПАУТИКИ ПІСТЬ

¹ Η σύστασις ἐνὸς πιστωτικοῦ ὄργανοισμοῦ διὰ τὰ μικρὰ καὶ μέγις χωρητικότερος πλοιά μας ἀποτελεῖ μίαν κατάδηλον ἀνάγκην. Δεῖν ἀ πρέπει νὰ περιμένωμεν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τόσον παραγωγικῆς διὰ τῶν Οἰκονομίαν μας ἀκτοπλούσουσθεν καὶ μεσογειακής ναυτιλίας, χωρὶς ἣν πραχήν πιστώσωσεν μακροπρόθεσμών καὶ μεσοπρόθεσμών, ἐνιχυτικῶν τῆς προσποδείας πρὸς ἀπόκτησιν νεωτέρων πλοίων, οἰκονομικῶν εἰς τὴν ἔκμετάλλευσίν των καὶ συνεπῶς μεγαλυτέρας συναγωγικής ικανότητος.

Δεν μάς ένδιαφέρει ποιος θὰ ἀναλάβῃ τὴν ίδρυτικὴν τῆς «Ναυτι-

κής Πίστεως» προσπάθειαν. Έκεινο πού προέχει είναι ή ταχυτέρα πρός την σύστασιν του όργανισμού απόφασις της Κυβερνήσεως, η έξευρεσις τών άρχικών κεφαλαίων και ή μελέτη των βασικών προϋποθέσεων, ύπο τάς δόπιας ή πιστωτικός όργανισμος θά λειτουργήσῃ.

Τα οσα διαστέτει το Ν.Α.Τ. κεφαλαία δέν άρκουν. Θά χρειασθῇ, όπως ὁ κ. Ανδρεάδης ορθῶς προέτεινεν, η προικοδότησις της «Ναυτικής Πίστεως» μὲ κεφάλαια εἰς συνάλλαγμα κρατικά καὶ ή παροχὴ ἀπό μίαν Τράπεζαν πιστώσεων καὶ εἰς δραχμάς. Θά έσχηματίζετο οὕτω ένα σεβαστὸν κεφαλαίον, ίκανὸν νὰ παρασχῃ τὰ πρώτα δάνεια εἰς νεοαγοράζομένα ἡ καὶ νεότευκτα πλοῖα.

Ο τόκος, βεβαίως, πρέπει νὰ είναι χαμηλός, διότι ἡ Ναυτιλία μας δὲν ἡμπορεῖ νὰ σταθῇ ἐναντὶ τῶν ἔνων ἀνταγωνιστῶν της, χωρὶς κεφάλαια εὐθυνά. Αὐτῷ τῷρα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μεσοπρόθεσμα δάνεια εἰς πλοῖα, δι' ἐφοπλιστὰς εὐρειας οἰκονομικῆς ἐπιφανείας, παρέχονται μὲ τόκον γύρω τῶν 6%, δὲν θὰ ἐπερπετῇ η ἔδω «Ναυτική Πίστεις» νὰ ἐδάνειεις μὲ τόκον ἀνάτερον τῶν ὅτελος δέκα τοῖς ἑκατὸν κατὰ μεγιστον ὅτιον. Θὰ ἐπερπετῇ συνεπῶς νὰ ἀποφευχθοῦν τὰ μεγάλα ἔξοδα διαχειρίσεως, ἀτίνα θὰ ἐπεβάρυνον τὰ δάνεια, νὰ ἀπεφεύγετο, δηλαδή, ἡ σύστασις ἀνεξαρτήτου πιστωτικοῦ όργανισμού, προϋποθέτοντος δαπάνας αιτησεως σημαντικάς. Μία τῶν μεγάλων Τράπεζων — ἡ Ἐμπορική, ὡς γνωστόν, ὑπέβαλε σχετικάς προτάσεις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ Ἐθνική-Αθηνῶν ἀσφεῖς δόμας — θὰ ἡδυνατο νὰ συντησθῇ ἐναὶ ιδιαίτερον τὴν Ναυτικής Πίστεως, προικοδοτούμενον, ὡς ἀνάτερων ὑποδεικνύμενον, μὲ ἐπάρκη κεφαλαία, ἵνα παρέχῃ τὰ δάνεια πρὸς τὰ πλοῖα, μὲ τόκον ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερον.

Αἱ ἐν προκειμένω ἀπόνεις τῆς Κυβερνήσεως πρέπει κατὰ πρώτον λόγον νὰ διακριθωθοῦν. Εἰνε, πράγματι, διατεθεῖμενον τὸ Κράτος νὰ ἔνισχυσῃ τὴν προσπάθειαν; Καὶ κατὰ δεύτερον λόγον θὰ δεχθῇ ἡ Ἐμπορικὴ ἡ ἡ Ἐθνικὴ νὰ τὴν ἀναλάβῃ ὁφ ἀς βασικάς προϋποθέσεις προβλέπεται νὰ λειτουργήσῃ ἡ Ναυτική Πίστεις; Καὶ τέλος: Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον θὰ θελήσῃ νὰ διαθέσῃ τὰ ἀποθεματικά του κεφαλαία, πόσα καὶ ὑπὸ ποίους δρους;

Κάποιος πρέπει νὰ ἀνολάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ταχυτέρας ἐπὶ τῶν ἀνώτερων ἐρωτήσεων ἀπαντήσεως. Ἀπὸ αὐτῆν θὰ ἔχαρτην καὶ ἡ πρόδοση τῶν ἀπὸ τίνος διεξαγομένων συζητήσεων. Ο κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας εἶναι ὁ ἀρμοδιώτερος, πιστεύομεν.

Εἰς τὰς μέχρι τούδε ἀνεπιτυχεῖς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν δὲν ἀνείραστο ὁ κ. Κωνσταντίνος. "Ισως νὰ ἐπερπετε, καθορίζομένον ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον τῶν προϋποθέσεων, νὰ χωρῆσῃ ὁ κ. Ὑπουργὸς πρὸς τὴν συζητήσην τῶν τὸ μὲν μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτεργάτας, ἵνα καὶ αὐτῶν ἀκουσθοῦν αἱ γυναικαὶ, τὸ δὲ μὲ τὴν Ἐμπορικὴν ἡ ἄλλην τινα Τράπεζαν, διατεθεῖμενην νὰ δεχθῇ τὴν ὄργανων τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως».

Ἄντη, πάντως, πρόεχει νὰ συσταθῇ. Τὸ πῶς καὶ τὸ πόθεν θὰ ἀρυθῶμεν τὰ κεφαλαία κατ' ἄρχην μᾶς ἐνδιαφέρει. Ἡ συζήτησις ἐπὶ τῶν λεπτομεριῶν, ἀν τεικίνης ἔχωμεν ἀπάντησιν εἰς τὰ πρώτα ἐρωτήματα, θὰ ἐπακολουθήσῃ.

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

Συζητουμένου τοῦ θέματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως μᾶς προεβλήθησαν ὄρθοτάτα ἀπὸ διακεκριμένον ἐφοπλιστὴν τοῦ Λονδίνου, κατὰ τὴν ἐκεὶ πρόσφατον ἐπίσκεψίν μας, τὰ ἔχης ἐρωτήματα: Πόσοι, πράγματι, μᾶς χρειάζονται διὰ τὴν ἔρχομένην πενταετίαν ναυτεργάται καὶ μηχανικοῖ; Αριθμοὶ τινες, κατὰ προσέγγισιν, ἔστω, ἐπὶ τῆς δύναμεως τοῦ ἔψυχου ὑλικοῦ καὶ τῆς δῆλης καταστάσεως του ὑπάρχοντο παρὰ τὴν ἀρμοδιά ὑπηρεσία;

Ἡ ἀπάντησης βεβαίως ἡ πρὸς ἀρνητική. «Μᾶς, λείπει — ἐτονίσαμεν εἰς τὸν συνομιλητὴν μας — ἡ ἀπογραφὴ αὐτῆς, ποὺ ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη κατὰ καιρούς διενεργοῦν καὶ αἱ διαπιστώσεις της χρησιμεύουν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς πολιτικῆς των διὰ τὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν κατάρτισιν του ἐμψυχοῦ ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας».

Ἡ ἀπογραφὴ πράγματι — τὸ ἐτονίσαμεν ἐπανειλημένως — ἀποτελεῖ μίαν ἀναγκήν, παρ' ὅλων ἀναγνωριζομένην, τὴν ὅποιαν θάττον ἡ βράδιον θὰ ὑποχρεώθωμεν καὶ ἡμεῖς νὰ καλυψωμεν. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

Ἐπὶ τῶν ἔξι αὐτῆς στατιστικῶν στοιχείων θὰ στηριχθῇ δῆλη ἡ ἀναλογιστικὴ προσπάθεια τοῦ Ν.Α.Τ. — ἡ μὴ ἀναληφθείσα εἰσέτη — ἀπὸ αὐτοὺς δὲ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς ἀπογραφῆς θὰ ἐκτιμήσωμεν καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ἀναγκῶν εἰς ἀξιωματικοὺς διά την μεγάλων Ναυτιλίων μας. Τώρα εἰς τὰ τυφλὰ βαδίζομεν. Σφαλεροὶ εἶναι αἱ ἀντιορθήσεις τῶν ἰσχυριζομένων τὴν ἐπάρκειαν διὰ νὰ μὴ συσταθοῦν νεαὶ συνδαλί, δὲν εἰναι, ἡδη, θεμελιωμέναι καὶ εἰς σαφεῖς ὑπολογισμούς αἱ ἀποφέις τῶν ἐπιμόνων ζητούντων τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἔργου τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Λυπούμεθα, διότι ἔλειψεν ή κατανόησις τῆς ἀνάγκης τῆς ἀπογραφῆς ἀπὸ τὰς ἀρμοδιάς ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργεῖον. Αἱ δυσκολίαι, αἱ πράγματι υφιστάμεναι, δὲν εἶναι καὶ δυσυπέρβλητοι. Ἀρκεῖ η καλὴ

θέλησις καὶ η καλὴ συγκρότησις τῆς ὑπηρεσίας, ποὺ θὰ ἀγαλάβῃ τὴν διενέργειάν της.

Παρακαλεῖται ὁ κ. Κωνσταντίνος νὰ μελετήσῃ τὴν ἐπίμονον αὐτὴν ὑπόδειξιν. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ συμφωνήσῃ ἐπὶ τῆς ἀνάγκης καὶ παραμερίζων τὰς ἀντιρρήσεις θὰ συστήσῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Υπουργεῖον του νὰ προστοιμάσῃ τὸ σχέδιον σεργείας.

Ἐξ σων γνωρίζομεν, θὰ διευκολύνουν καὶ οἱ ἐργοδόται τὸ ἔργον τῶν ἀπογραφῶν. Οἱ ναυτικοὶ μας, ἔξι ἄλλοι, — οἱ πλοίαρχοι ιδιαιτέρως — δὲν βλέπομεν τὸ λόγον τῆς μὴ συνεργασίας των εἰς μίαν προσπάθειαν, ητίς αὐτοὺς κυρίως ἀφορᾷ.

Οσον ἀφορᾷ τὰς δαπανας, τὰς σκοπούμοττα τῶν ὅποιων κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀμφισθήσῃ, θὰ καταδηλωθοῦν αὐταὶ ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ., ἀφοῦ εἰς τὸ Ταμείον θὰ χρησιμεύσουν κατὰ πρώτον λόγον αἱ διαπιστώσεις τῆς ἀπογραφῆς.

Προϋπόθεσις, πάντως, τῆς ἐπιτυχίας εἶναι ἡ ἐπιλογὴ τῶν καταλλήλων προσώπων ποὺ θὰ ἀναλάβουν τὴν συγκέντρωσιν καὶ τὴν μελέτην τῶν δελτίων. Ολίγη καὶ θέλησις χρειάζεται καὶ πρακτικὴ σκέψις διὰ νὰ φθάσωμεν καὶ ἡμεῖς, ἐκεῖ ὅποιοι οἱ ἄλλοι ἔχουν ηδη πληνωρώντες τὴν προϋποθέσην τῆς ἀπογραφῆς.

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ἐξησφαλίσθη ἡ συμμετοχὴ καὶ τῶν πλοίων τῆς Ελληνικῶν συμφερόντων εἰς τὸ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως» χάρις εἰς τὴν ἐκ μέρους τῆς ἐν Λονδίνῳ Greek Shipping Co-Operation Committee ἀναληφθεῖσαν ἐπίτυχη πρωτοβουλίαν.

Κατόπιν σχετικῶν διαπραγματεύσεων, ὅσον ἀφορᾶ τοὺς ὅρους καταδολῆς τῆς εἰσφορᾶς, ἐπίπλευν ἐν τέλει συμφωνία ἀνακοινωθείσα ηδη εἰς τὸ Υπουργεῖον, ἀπεστάλη δὲ πρὸς τὸν ἀπόγραφον τὰ διαχειριστικά γραφεία σχέδιον δηλώσεως ἔχοντος ὡς ἔχει.

ΔΗΛΩΣΙΣ

ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Οι κάτωθι υπογεγραμμένοι ἐκπροσωπούντες ἐντούθιο τοὺς πλοιοκτήτας τῶν κατωτέρων σημειουμένων πλοίων ὑπὸ ξένους σημαίας, δηλοῦμεν, ὅτι προσφερόμεθα νὰ καταδάλωμεν προσωρινῶς, καὶ δὴ ὅποι τῆς Ιησού Λουδίου 1957 ὑπὲρ τὸ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως» τὸ ποσὸν Λιρῶν Ἀγγλίας ἐξ (Λ. Α. δ) μηνιαίως, ὡς εἰσφορῶν δι' ἔκστασον τῶν κάτωθι πλοίων, υπὲρ τοῦ Κεφαλαίου τούτου.

Ἡ καταδολὴ τοῦ ποσοῦ θὰ γίνεται διὰ μὲν τὰς ἡσαφαλίσμενα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συγχρόνως μὲ τὸν ἔκστασον πληροῦμεν τὸν υπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ Τ.Π. εἰσφορῶν διὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα, διὰ δὲ τὰ λοιπὰ ἀνά τριμηνον, τοῦ σχετικοῦ ποσοῦ καταδαλλούμενου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ λογαριασμὸν τοῦ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως».

Ἡ παρούσα δηλώσις ἔνεχε τὴν ἐνοιασ, ὅτι δύναται νὰ ἀνακληθῇ ὑποτεδήποτε ἀποφασίσωμεν, δικαιούμενοι νὰ διακριθωμεν τὴν καταδολὴν τῆς εἰσφορᾶς μετὰ δωδεκάπτην ἀφ ἡς ἀνακοινωσίων τοῦ διαφόρων εἰς τὸν πρόσον δην ἡ παρούσα ἀπούνεται, ὃς ἐπίστη καὶ νὰ καταδάλωμεν τὴν εἰσφορὴν ταύτην μειομένην, ἀναλόγως τῶν προβλεπομένων διὰ τὸ πλήρες τοῦ Υπουργεῖον έτος οἰκονομικῶν τῶν Σχολῶν Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως.

Ἐν Λονδίνῳ τῇ
ΟΙ ΔΗΛΟΥΝΤΕΣ

* * *

"Ἄς ἐλπίσωμεν, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν εἰσφορὰν θὰ εἶναι γενική, οὔτως ώστε τὸ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως» διὰ τῆς γενναίας ταύτης ἐνισχύσεως νὰ καταστῇ ίκανον νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν Σχολῶν μὲ τὴν ημέρην πάσσοντος.

Ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς ἐπειγεῖς ἡ ἀμερικής ρύθμισις ὀρισμένων λεπτομεριακῶν θεμάτων, ἐφ' ὃν ἔχει ἡδη συμφωνήσῃ τὸ Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡτοι τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως, ὅπως ἀποφασίζῃ ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν θεμάτων, τῆς διευρύνεσσας της συνέθεσας αὐτοῦ διὰ δυο εἰστεί ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς καταρτίσεως ἐπήστων προϋπολογισμῶν, ἐγκριμένων υπὸ τοῦ Συμβουλίου τούτου, ἀνε τῆς γυναικῆς τοῦ ὅποιου ὁ Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας δὲν θὰ δύναται νὰ ἀποφασίζῃ τὰς διαθέσεως τῶν προσόδων τοῦ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς Εκπαιδεύσεως».

Η ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

Σταθερῶς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αἰξάνονται αἱ δαπάναι τῶν ὀκεανοπόρων φορτηγών μας, τῶν ἔγγεγραμμένων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Καὶ ἐφόσον οἱ ναῦλοι διετηροῦνται ὑψηλοί, τὸ υπερβολικὸν κόστος διαχειρίσεως ἐκαλύπτετο. Τώρα μὲ τὸν ἔκπειρον τῆς ναυλαγορᾶς ἀνακυπτεῖ τὸ πρόδημα τῆς ἀπιδιάσεως διὰ τε τὰ λιμπερτούς καὶ τὰ πτωτολεμικά σκάφη. Αἱ οἰκονομίαι, περιωρίσμενης, ὅμως, ἀποδέσσεις, ἀποτελοῦν πλέον μίαν ἀνάγκην διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ὁ παροπλισμός.

Σχετικῶς μὲ τὸ υφος τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν ἐλληνικῶν φορτη-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

GENERAL AGENT:
GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

γών έχουμεν ύπ' όψιν μας κατάστασιν λεπτομερή της διαχειρίσεως τριών λίμπερτους και δύο νεοτεύκτων φορητηγών, άνηκόντων εις μίαν έτων σοδαρέτερων, τών καλύτερων ώργανωμένων ναυτιλιακών μας έπιχειρήσεων. Επαρκώς από τὸν ἀναλυτικὸν αὐτὸν πίνακα καταδεικνύεται ἡ ἐπελθούσα ἐντὸς διετίας αὐξῆσις σημαντικὴ τῶν ἔξδων, μέχρι τοῦ σημείου ὥστε νὰ θεωρήσαι τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος τὸ ἀκριβώτερον τοῦ κόσμου, μετὰ τὸ ἀμερικανικὸν.

Εἰς διακοσίας καὶ πλέον λίρας Ἀγγλίας ἀνέρχονται, κατὰ μέσον ὅρου, διὰ τὸ 1956 αἱ ἡμερήσιαι δαπάναι τῶν λίμπερτους καὶ εἰς ἑκατὸν ὅγδοικοντα περίπου τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν. Λεπτομερέστερον ἔχουν ὡς κάτωθι, μὲν μικρός τινας αὔξεμειώσεις τῶν ἐπὶ μέσους κονδύλων, ἀναλόγως τῶν ιδιαιτέρων συνθηκῶν ἐπανδρώσεως, τῆς ἀσφαλίσεως καὶ τῶν ταξιδίων ἐνός ἐκάστου σκάφους.

Ἡ σχετικὴ κατάστασις τῶν δαπανῶν διὰ τὰ λίμπερτυς, ἔχει ὡς ἔξης :

Μισθοδοσία	£ 54.10.3
Ὑπερωρίαι	» 5.16.2
Μικροέξοδα πλοιάρχου	» 0.16.8
N. A. T.	» 12. 0.0
Τοιοφοδοσία	» 26.19.4
Ἐξοδα γραφείου	» 5. 3.8
Ασφάλεια	» 34. 0.0
Είσφοραι Clubs	» 10. 0.0
Πολεμικὴ ἀσφάλεια	» 1. 0.0
Υλικά	» 27.10.0
Ἐπισκευαὶ	» 19. 9.8
Παλιννοστήσεις	» 2.14.0
Μικροέξοδα ταξιδίων	» 3. 2.0
Μέσος ὄρος δαπανῶν 1956 ..	£ 203. 0.9
Μέσος ὄρος δαπανῶν 1955 ..	£ 196. 2.5
Μέσος ὄρος δαπανῶν 1954 ..	£ 176. 1.7

Διὰ τὰ νεοτεύκτα αἱ δαπάναι ἀνήρχοντο εἰς £ 184.7.10 διὰ τὸ 1956 (μέσος ὄρους), διὰ τὸ 1955 εἰς £ 162.14.6 καὶ διὰ τὸ 1954 εἰς £ 174.17.6. Ολιγώτεραι εἶναι αἱ ἐπισκευαὶ, μικρότερον τὸ κονδύλιον τῶν υλικῶν καὶ τῶν ἀσφαλίστων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ λίμπερτυς.

Θὰ πρέπει, ἐπίσης, νὰ σημειωθῇ, ὅτι καὶ τὸ κόστος τῆς τροφοδοσίας κυμαίνεται ἀναλόγως τῶν ταξιδίων τῶν πλοίων. Ἡ σχετικὴ δαπάνη τοῦ ἀνωτέρω λογαριασμοῦ τοῦ λίμπερτου εἶναι ἐκτάκτως ὑψηλὴ (16.5%) κατ' ἄνδρα τοῦ πληρώματος, ἐνῷ εἰς τὰ ἄλλα πλοῖα κυμαίνεται μεταξὺ 9 καὶ 12 σελίδινα.

Ἀσημαντοὶ εἰναι αἱ διαφοραὶ διὰ τὸ παναμαϊκὸν ἢ λιθεριανὸν σκάφος, ἐφόσον εἶναι ἡσφαλισμένον τὸ πλήρωμα του πασσὸς τῷ N.A.T. Αἱ εἰσφοραὶ, τούναντίον, εἰς τὰ Clubs εἶναι κατὰ τινας λίρας μεγαλύτεραι διὰ τὰ λιθεριανὰ ἢ παναμαϊκὰ ἐναντὶ τῶν ἐλληνικῶν.

Ἐξ ὄσων, ὅμως, στοιχείων κατέχομεν πλείστα σᾶσσα σκάφη ἐμφανίζουν ὑδημένα τὸ κονδύλιον τῶν ἡμερησίων δαπανῶν τῶν μέχρι τῶν 230 λίρων Ἀγγλίας διὰ τὸ 1956. Οι πλέον, δηλαδή, συντηρητικοὶ ἀριθμοὶ νοικοκυρεμένης διαχειρίσεως ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀνωτέρω δημοσιευμένην κατάστασιν.

Τὸ διαπιστωμένον πάντως γεγονὸς εἶναι ἡ κατὰ ποσοστὸν 20 περίπου τοῖς ἐκατὸν αὐξῆσις τῶν δαπανῶν κινήσεως ἐντὸς τῆς τελευταίας διετίας. Καὶ ἡ τάσις αὐτὴ πρὸς τὰ ἄνω δὲν ἔχει σταμάτησει. Τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν, τῶν υλικῶν καὶ τῆς τροφοδοσίας σταθερῶς αὐξάνει, λόγω καὶ τοῦ νομισματικοῦ εἰς τὰς διαφόρους χώρας πληθωρισμοῦ, ἐνώ οἱ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν ὀλίγοις ὀπέχουν ἀπὸ τὰ ἐπιπέδων τοῦ ἀμερικανικοῦ μισθολογίου. Πρὸς ἡμέρων πλοίαρχος ἐξήτησε τὸν μηνιαίον μισθὸν τῶν τριακοσίων λίρων!

Ἄν, ὅμως, αἱ ἔξελιξεις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τοὺς ἀμέσως ἐπομένους μῆνας δὲν δικαιάσουν τὰ προβλέψεις τῶν αἰσθοδέδων, δύσκολος διαγράφεται ἡ θέσις, ὑπὸ τὸ καθεστώς τῶν χαρηλῶν ναύλων, διὰ τὰ δαπανορά τῆς προπολεμικῆς ναυπηγόσεως καὶ δι' αὐτὰ τὰ λίμπερτυς. Τὰ 46 σελίδινα ἀπὸ τὸ Χαυτόν Ρόδος διὰ τὸ Κόντινεντ, ἵσως νὰ μὴ καλύπτουν ὅλας τὰς δαπάνες τῶν προπολεμικῶν σκαφῶν, ἐλάχιστον καταλείποντα περιθώριον διὰ τὰ λίμπετορτς.

Οἰκονομαὶ ἀξιόλογοι δὲν εἰναι εἰς τὰ κονδύλια δαπανῶν. "Οση καὶ ἄν καταδηληθῇ προσπάθεια περιοισμοῦ τῶν διαφόρων κονδύλων καὶ ἄν ἀκόμη τὸ μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν, λόγω προσφο-

ρᾶς μεγαλυτέραις ἐκπέση ἀπὸ τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, δὲν θὰ ἐπιτευχθῇ μείωσις μεγαλυτέρα τῶν εἰκοσι τίρων ἡμερησίων.

Σὺν τῷ χρόνῳ, ἐφόσον θὰ εἰσέρχωνται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὰ νεοτεύκτα δυσχερεστέρα βάθισταται, ἡ κινητικὴ τῶν παλαιοτέρων ἡλικίας πλοίων, τῶν δαπανηγόντων εἰς καύσιμα καὶ ἔξοδα. Οἱ ναῦλοι θὰ υπολογίζωνται βασει τῶν δαπανηγόντων νεωτέρων δηζελόκινήτων. Θὰ εἰναι, δηλαδή, χαμηλότεροι, ἐπιτρέποντες κέρδος μὲν σημαντικὸν εἰς τὰ νεοτεύκτα, ζημιές, ὅμως, εἰς τὰ προπολεμικὰ καὶ ἀμφίβολον τὸ ἐνεργητικὸν ἀποτέλεσμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἰς τὰ λίμπετορτς.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Διερχόμεθα τὴν ἀναπόφευκτον περίοδον τῆς ἀναπτροσαρμογῆς. Τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν η θέσις θὰ ἀποδὴ σύν τῷ χρόνῳ προβληματική.

ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΩΡΟΝ 13

Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας εἶχεν, ὡς γνωστόν, ἀποστείλει πρὸ μηνῶν εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς Ὀργανώσεις, ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ, σχέδιον ἐγκριτικής ποσεῶν διὰ τὴν νηολόγησιν πλοίων, κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953. Είχεν εἰς αὐτὸν ἐνσωματωσεὶ δόους τοὺς ὄρους, τοὺς ὄποιους περιελάμβανον αἱ κατὰ καιρούς ἐκδοθεῖσαι ἐγκριτικαὶ πράξεις καὶ ἐξητήσεις τὰς ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν πληρεστόρων διαμόρφωσιν τῶν νηολόγησεως, ὡστε νὰ πρωθηθῇ ἡ προσέλκυσις πλοίων

Τὸν ἔναν Αθηναϊκὸν Ἐλληνικὸν γνωστόν, ἀπό τὴν Ἐλληνικὴν Ἐφοπλιστῶν διετύπωσεν ηδη τὰς γνώμας τῆς διὰ τοῦ κατωτέρω παρατιθεμένου ἐγγράφου της. Ἐκ τῶν Ὀργανώσεων τοῦ ἐξωτερικοῦ μόνον ἡ Ἐλληνικὴ Greek Shipping Co—Operation Committee ἀπήνησεν, στὶς καίτοι ἐκοινοποίησε τὸ σχέδιον τοῦ ὑπουργείου εἰς τὰ μέλη της, δὲν ἔλαβεν οὐδεμίαν ἀπάντησιν, ξεῖ οὐ συνήγαγε τὸ συμπέρασμα, στὶς τούτους δύναται: νὰ θεωρηθῇ ὡς καλύπτον τὰ αἰτήματα τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς.

Τὸ ἔγγραφον τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ποδὸς τὸ ὑπουργεῖον ἔχει, ὡς ἀκόλουθως :

Εἰς ἀπάντησιν τῶν υπ' αριθ. 9428)336 καὶ 9428)336)1243, 8)2)57 καὶ 27)5)57 ὑμετέρων ἐγγράφων, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ ἀκόλουθα:

1. Κατ' ἄρχην ἡ νηολόγησης πλοίων κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, ἔκαστος τῶν ὄποιον διαπραγματεύεται τοὺς ὄρους, ὑφ' οὓς αἰτεῖται τὴν τοιαύτην νηολόγησιν.

2. Ως ἔξεγανται εἴτε ἐν τῶν μέχρι σήμερον ἐκδοθεισῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, αἱ ἀπόφεις τῶν ἐνδιαφερομένων, ἔχουν λάθη συγκεκριμένην μορφήν, διαγραφομένην ἐν αὐταῖς κατὰ τρόπον παρόμιον μὲν ἀσημάντως παραλλαγάς.

Εἴναι υπάρχουν, ἐνδεχομένων καὶ ἄλλοι ὄροι, τοὺς ὄποιους πλοιοκτητής, προτιθέμενος ὅπως νηολόγησης πλοίον κατὰ τὸ περὶ οὐ πρόκειται N. Δ. 2687)1953 ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, οἵτινες εἰς τὸ καθ' ὑμᾶς 'Υπουργείου καὶ ἀποτελοῦν ἀντικείμενον συζήτησεων καὶ διαπραγματεύσεων.

3. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, δὲν νομίζομεν, ὅτι δυνάμεθα, ὡς Ὀργάνωσις, νὰ παρέμβωμεν εἰς ζητήματα ἐφ' ὃν τὴν πρωτοδουλίαν δέοντας ἔχωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτηταί, οἱ ὄποιοι, ὡς εἰκός, είναι εἰς θέσιν νὰ διασχειρισθῶσι ταύτα ἀναλόγως τῶν ἀπόφεων των καὶ τῶν συμπερόντων των.

Ἐπειδή, ὅμως, τὸ καθ' ὑμᾶς 'Υπουργείον, ἐν τῷ ἀξίᾳ πάσης ἐξάρσεως προσταθείσας του ὅπως η διὰ τοῦ Ν. Δ. 2687)1953 παραχωρηθεῖσα προνομιακὴ μεταχείρισις τῶν νεονηολογουμένων πλοίων, καταστῆσω τὸ διανοτὸν εὐνοϊκότερα, ζητεῖ τὰς ἀπόφεις μας ἐπὶ τοῦ ἀποσταλέντος σχεδίου ἐγκριτικῆς πράξεως, ὑποβάλλομεν ταύτας κατωτέρω ὑπὸ τύπου ἀπλῶν συμβουλευτικῶν, δηλαδὴ χωρὶς νὰ θεωρηθοῦν αὐταῖς, ὅτι δεσμεύονται οἰουνδήποτε ἐνδιαφερόμενον ὡς πρὸς τὴν πληρότητα τοῦ σχεδίου, ἀποκλειομένης οὐτῶν τῆς διατυπώσεως αἰτήματος εἴτε περὶ τροποποίησεως ὄρων τινῶν η περὶ προσθήκης ἄλλων τοιούτων.

4. Κατ' ἄρχην νομίζομεν, ὅτι τὸ περὶ οὐ πρόκειται σχέδιον εἶναι πλήρες ἀπὸ ἀπόφεως κατοχυρώσεως τοῦ νηολογουμένου πλοίου ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, οὐσιαστικῆς καὶ νομικῆς.

Δὲν βλέπουμεν, ἐπομένως, οὐσιώδην σημεῖα, ἐπὶ τῶν ὄποιων παρίσταται ἀνάγκη τροποποίησεως η συμπληρώσεως τοῦ σχεδίου, πλὴν τῶν κατωτῶν:

α) Εἰς τὸ δεύτερον ἀδάφιον τοῦ ὄρου 2, σχετικὸν μὲ τὴν ἐπίταξιν

Telegrams: NIKAS

TELEPHONES: DAY 525
NIGHT 4456

BANKERS:
THE STANDARD
BANK OF S.A. LTD.

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

K. R. KNIGHT & CO
101 LEADENHALL STR.
LONDON E.C. 3.

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

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

των πλοίων, νομίζομεν, ότι καλὸν θὰ ήτο νὰ ἀπαλειφθῇ ἡ φράσις: «ὑπὸ τὴν προύτοβεσιν, ὅτι πάντα ταῦτα ἐπιτέρπουσιν αἱ τυχὸν ἀνειλημέναι ὑπὸ τῆς Ἐλλάδος ἐπίσημοι διεθνεῖς ὑποχρεώσεις», διότι αὐτὴ δημιουργεῖ ἀριστίαν ὡς πρὸς τὴν λῆξιν τῆς ἐπιτάξεως.

β) 'Ο διαφορισμός ὡς πρὸς τὸν τρόπον ἐπιτάξεως μεταξὺ τῶν πλοίων μέχρι 3000 κ.ο.χ. καὶ τῶν ἀνωτέρας χωρητικοτήτος εἶνε προφανές, ὅτι θὰ προκαλέσῃ ἀντιρρήσεις ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων μέχρι 3000 κ.ο.χ.

γ) 'Ο ὄρος 4 ὁ ὀφορινὸς τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιτάκτων πλοίων νομίζομεν, ὅτι θὰ ἥτο καλύτερον νὰ διατυπωθῇ ὡς ἔξης:

«Ἡ ἀσφάλισις τοῦ πλοίου θὰ ἐνεργήται ἐλευθέρως ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ εἰς ἣν εἰσέτι περίπτωσιν τὸ πλοίον τελεῖ ὑπὸ ἐπιτάξιν τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους μὴ δυναμένου διὰ νόμου ἡ ἄλλως πως νὰ πειρισθή καθ' οἰονδήποτε τρόπον τὸ πρὸς ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου».

Τὰ ἀσφάλιστρα κατὰ κινδύνων πολέμου προκαταβάλλονται εἰς τὸν πλοιοκτήτην ὑπὸ τοῦ ἐπιτάξαντος τὸ πλοίον Ἐλληνικοῦ Κράτους ἐπὶ ἀποδόσει λογισμούσι.

Νομίζομεν, ὅτι τὸ ἀνωτέρω δεύτερον ἀδάφιον διασαφηνίζει τὴν ὑποχρεώσιν τοῦ Κράτους πρὸς πληρωμὴν τῶν ἀσφαλίστρων πολέμου κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἐπιτάξεως, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν, ὅτι κατὰ τὸν ὄρον 3 ἡ ἀποζημιώσις θὰ κανονίζεται συμφώνως πρὸς τὰ ἰσχύοντα διὰ τὰ βρετανικὰ πλοῖα, τὰ ὄποια, εἴτε θὰ ἀσφαλίζωνται ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως εἴτε θὰ καταβάλλουν χαμηλότερα ἀσφαλίστρα.

δ) Προκειμένης ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου κατὰ τὸν ὄρον 1, ὥριζεται τὸ ποσό τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς εἰς κάλυψιν ἐνδεχομένων δψειλῶν τοῦ πλοίου εἰς £ 10.000. Ἐν τούτοις, εἰς τὰς πλείστας τῶν μέχοι τοῦδε ἐκδρειστῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, τὸ ποσόν τοῦτο ὥριζετο εἰς £ 5.000. Ἡ ἐν λόγῳ αὐξησίς τῆς ἐγγυήσεως, ἐνῷ κατ' οὔσιον δὲν ἔχει μεγάλην σημασίαν, ἐν τούτοις, ψυχολογικῶς ἐπιδρᾷ δυσμενῶς ἐπὶ τῶν ἐπιθυμούντων νὰ γηλογήσωσι τὰ πλοῖα τῶν βασειῶν τοῦ ὄρον 3, διότι δημιουργεῖ τὴν ἐντύπωσιν ἀνίσου μεταχειρίσεως ἐπὶ τὸ δυσμενέστερον. ἐνῷ κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ νόμου καὶ τὸν τρόπον τῆς μέχρι τοῦδε ἐφαρμογῆς τοῦ, ἔτι δὲ καὶ ἐκ τοῦ περιεχομένου τοῦ ἀπαντωμένου ὑμετέρου ἐγγύραφου, φαίνεται σαφῶς, ὅτι μᾶλλον βελτίωσιν τῶν ὄρων δύνανται νὰ προσδοκώσων οἱ ἐφεζῆς αἰτούμενοι ἀδειῶν εἰδικῆς γηλογήσεως τῶν πλοίων των.

Σημειωτέον, ὅτι τὰ νεονηλογούμενα πλοῖα εἰνε κατὰ τὸ πλεῖστον νεοναυηγήτη καὶ ἐπόμενως ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας κατὰ τὴν πρώτην πενταετίαν. Ὡς ἐκ τούτου δὲν ὑπάρχει ἐνδεχόμενον αἱ τυχὸν ἐκκρεμοῦσαι δψειλαι ἐκ τελῶν N.A.T. κλπ. νὰ ὑπερβαίνουν τὸ ποσό τῶν £ 5.000.

Ύποδάλλομεν, ὅθεν, τὴν γνώμην ὅπως τὸ ποσὸν τῆς ἐγγυήσεως ἐπανέλθῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν £ 5.000.

Μετὰ τιμῆς
‘Ο Πρόεδρος
N. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Τὴν μεσημβρίαν τῆς Πεμπτῆς ΙΙης Ιουλίου εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας ἐμονογραφήθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ, μετά τὰς σχετικὰς διατυπώσεις, ὑπεγράφησαν αἱ πρώται διαδικασίαι Συλλογικαὶ Συμβάσεις ἐργασίας τῶν πληρωμάτων 36 ποντοπόρων Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν, τελούντων ὑπὸ διαφόρους ξένας σημαίας. Εἰς τὸ γεγονός προσεδόθη — καὶ δικοίως — πανγυρικὸς χαρακτήρ, διὰ τὴν ὑπογραφὴ τῶν Συμβάσεων αὐτῶν ἀποτελεῖ τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς νέας περιόδου, λίαν ἐπιδιόφορου διὰ τὴν ἔξειδιν τοῦ προβλήματος τῶν ὑπὸ δένας σημαίας πλοίων μας.

Διὰ τὴν πλήρη ἐκτίμησι τῆς βαρυνουσῆς σημασίας, τὴν ὥρον ἐνέχει ἡ ὑπογραφὴ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, θὰ πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ τὸ γεγονός, ὅτι δι' αὐτῆς καταρρίπτεται τὸ κύριον ἐπιχείρημα τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» καὶ τῶν ἀνταγωνιζομένων τὸν Ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν δέναντας παραγόντων περὶ τῆς κρατουσῆς εἰς τὰ πλοία τῶν «σημιαίων εὔκολιάς» ἀσυνδιστούσης.

Αἱ συνθῆκαι ἐργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, αἵτινες τόσας προεκάλεσαν ἐπικρίσεις μεταξὺ τῶν δέναντας ναυτιλιακῶν ὄργανώσεων, θὰ ρυμίζωνται τοῦ λοιποῦ ἀπὸ τὰς προβλέψεις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τῆς ισχυούσης διὰ τοὺς ὑπηρετούντας εἰπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων ναυτικούς.

Τὰς νέας Συμβάσεις ὑπέγραψαν μετὰ τῆς διοικήσεως τῆς Π.Ν.Ο. οἱ κ. κ. Μάνος Λαιμός, Γκούμας καὶ Μιχ. Καραγεώργης ἀντιστοίχως διὰ 21, 11 καὶ 4 πλοῖα.

Τὰ σκάφη, τὰ πληρώματα τῶν ὥρων ὑπήχθησαν εἰς τὴν ἐν ισχύι σύμβασιν τῶν ποντοπόρων πληρωμάτων, εἰνε τὰ «Κρεείτορ», λιβεριανόν, «Ντομινέίτορ» παναμαϊκόν, «Ἐντουκείτορ», «Ἀσπιρέίτορ» «Γκλαντιέτορ» καὶ «Βενερέίτορ» λιβεριανά, «Λιμπερέτες» παναμαϊκόν, «Ἄγιος Νικόλαος» κοσταρικανόν, «Θεοφόρος» διλιμπεριανόν, «Ἐμανσιτέίτορ» καὶ «Γέροντας» παναμαϊκά, «Μπάρμπα Χρήστος» λιβεριανόν, «Ταξιάρχης» ὄνδυριανόν, «Τροπαιοφόρος» παναμαϊκόν, «Ευθάλασσος» καὶ «Τζερτζίαν Φλέιμ» λιβεριανά, «Παναγός» καὶ «Σαιντ Τζάν» παναμαϊκά, «Νικόλαος» λιβεριανόν, «Πόπη» καὶ «Σάντα Ίρένε» κοσταρικανά (γραφεῖον Μάνου Λαιμού), «Φωτουλία», «Ἀκτή», «Λίλι», «Κηφεύς», «Κασσιοπεία», «Μόντε Ρίκο» λιβεριανά, καὶ «Ἐμπορίος», «Βόρι», «Κάνοπος» καὶ «Κένταυρος» παναμαϊκά (γραφεῖον Γκούμα).

Ἐπίσης ὑπέγραψε συλλογική σύμβασις καὶ διὰ τὰ πληρώματα τῶν φορτηγῶν «Ρούλα» τόννων γκρὸς 5.509, «Ἐφφη» τόννων γκρὸς 7.194, «Κουανός» τόννων γκρὸς 10.448 καὶ «Παναγιώτης» τόννων γκρὸς 9.861, τῶν πλοιοκτητῶν ἐκπροσωπευθέντων παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Κεισαρεώργη.

Κατὰ τὴν ποοηηθεῖσαν τῆς ὑπογραφῆς τῶν ιστορικῶν, διὰ τὴν ὅλην ἔξειδιν τῆς Ναυτιλίας, Συμβάσεων, συνεδρίαν, ὡμίλησαν ὃ ἀπαλλωτῆς γενικὸς γορματεύς τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. κ. 'Ανδρ. Κυριακόπουλος, ὃ γενικὸς γορματεύς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ. Πετουλῆς καὶ ὃ ἐκτελεστικοί κ. κ. Δ. Μελέτης, 'Ηλ. Κροκιδᾶς, Γ. Κουκλάδας, καὶ Δημ. Μπενετάτος, οἱ ὅποιοι, ἀφοῦ ἐδήλωσαν, ὅτι παραμένουν πιστοί εἰς τὸ κοινωνικὸν

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IPAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAH
ABADAN
BANDAR SHAHPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBEIT

KUWAIT
MINA AL AHMADI

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

TANKERS, FORTΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

KΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

20)10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMESTER-BASRAH

IPAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAH

CABLES: AMESTER - KHORRAMSHAH

KOYBEIT: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMESTER OR AMISCO - BASRAH

δόγμα τῆς συνεργασίας, μακράν τῶν ὑπονομευτικῶν τάσεων τῆς «πάλης τῶν τάξεων», έξεφρασαν την εὐγνωμοσύνην τοῦ κόσμου τῶν ναιτιλώνων εἰς τὸν κ. Μάνον Λαιψιόν, μοχθήσαντα επί μιαν δόλκηρον τριετίαν, διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ὑπογραφῆς τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων καὶ διὰ τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τῆς ἀσυνδοσίας.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΠΑΝΡΩΜΑΤΩΝ

Παράπονα πολλὰ κατὰ καιρούς μᾶς διαβιβάζονται διὰ τὴν καθιστέ-
ρησιν τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν μας. Θὰ ήτο δύσκολον, λόγω
ἔλλειψεως χώρου, νὰ δημοσιεύσωμεν ἐπιστολὰς μὲ συγκεκριμένα τὰ ὄ-
νοματα τῶν πλοίων και τῶν παραληπτῶν, διαπιστώνται πάντως ἀπό
τὸ πλήστον τῶν ἀναφερομένων περιπτώσεων τὸ δίκαιον τῶν παρ-
τόνων.

Υπεύθυνοι τῶν καθυστερήσεων δὲν είναι οἱ πάρα οἱ ξένοι ὑπάλληλοι οἱ τῶν ἐφόπλιστικῶν γραφείων τοῦ Λοιδίνου καὶ τῆς Νέας Ὑόρκης, οἱ τεταγμένοι νὰ κατευθύνουν τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν πλοίων πρὸς τοὺς λιμένας τῆς πρώτης αὐτῶν προσεγγίσεως.

"Ισως αύτοί νά μη είνε εις θέσιν νά έκτιμησουν όχι μόνον τί σημαίνει διά τὸν ναυτικόν, τὸν ἐπὶ ἑταῖρον εἰς τὰ ξένα βιοπαλαίσιοντα, τὸ γραμματῶν προσφιλῶν του προσώπων, ὀλλά καὶ ποσὴν ἐπίδρασιν ἔχουν τὰ νέα ἀπὸ τοὺς οἰκείους — ὅταν μάλιστα είνε χειράρχιστα — εἰς τὴν καλὴν διάθεσιν τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἐργασίαν, εἰς τὴν ψυχικὴν τοῦ ποιείν.

Ανεξαρτήτως, δοίποτε, τών στοιχειώδων υποχρεώσεων, αἵτινες ἐπι-
βάλλουν τὴν ἀμεσον, εἰ δυνατόν, ἐπίδοσιν της ἀλληλογραφίας τοῦ
πληρώματος, συμφέρον ἔχει καὶ ὁ ἐφοπλιστής νὰ είνε τὰ πληρώματα
τῶν πλοίων του ἀπληλαγμένα ἀπὸ τὴν ἀγωνίαν τῆς καθυστερηθέντης
ἀλληλογραφίας. Βασική του φροντίς, ἐξυπηρετούσα καὶ τὰ συμφέρον-
τά του, πρέπει νὰ είνε τὰχυτέρα ἀποστολή εἰς τὸν τελικὸν προορι-
σμόν της τῆς ἀλληλογραφίας τοῦ πληρώματος.

Τώρα, χάρις εἰς τὸ ἀεροπλάνον, δὲν δικαιολογεῖται ή ἀναμονὴ του πλοίου ὅπως, ἐπιστρέψῃ εἰς πλησίοτερον τῆς Νέας Υόρκης η του Λονδίνου λιμενα. Ζήτησα μας ἡ δύο ἡμέρων εἰνεὶ ἡ ἀποστολὴ τῆς ἀλληλογραφίας πρὸς οἰοῦθηποτε μακρινὸν λιμένα. Καὶ ἐν τούτοις εἰς τὰ παραπάνω τῶν ναυτικῶν μας ἀνσφέρονται περιπτώσεις πλοίοιν, καθ' ἓντας ἐπὶ τρίμηνον εἶχον στερηθῇ τὰ πληρώματα πάσης μὲ τοὺς οἰκείους των εἰς Ἑλλάδα ἐπικοινωνίας, ὅταν ἐπέστρεψαν εἰς τὴν Ἀγρίδεαν η ἄλλον λιμένα τοῦ Κοντίνεντ κατὰ σωροὺς ἐλήφθησαν αἱ ἐπιστολαὶ απὸ μηνῶν χρονοδογούμεναι. Σημαίνει τούτῳ, ὅτι οἱ τοῦ γραφείου τοῦ Λονδίνου η τῆς Νέας Υόρκης ἄρμόδιοι δὲν ἔσκεφθησαν, κινούμενοι ἔστω καὶ ἀπὸ στοιχειώδεως αἵσθμα αὐθωρπισμού, νά κατευθύνουν τὴν ἀλληλογραφίαν πρὸς τὸν τελευταῖον λιμένα τῆς προσεγγίσεως τοῦ σκάφους η, ἐστω, εἰς τὸ Σάν Νέπρτο καὶ τὴν Διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, ἀλλὰ μακαρίως — περιφρονοῦντες τὴν ἀνησυχίαν τῶν παροληπτῶν ναυτικῶν — ἐπεριμενον πότε τὸ κάθε πλοίον θά ἐπέστρεφεν εἰς τὴν Εὐρώπην, ἐστω καὶ ἀν τρίμηνον παρήρχετο ἀφ' ὅτου η ἐπιστολὴ ἔφθασεν ἐξ Ἑλλάδος.

Νά έπικρίνωμεν την τακτικήν αύτήν; Βαρύτεροι χρειάζονται χαρακτηρισμοί, αφού κυρώσεις άλλαι δὲν είνε δυναται. Παραλείπεται ένα καθηκόν κατάδηλος καθίσταται ή άσυνειδησία.

“Αν τα παράπονα έξακολουθήσουν, θὰ ήτο, ίσως, σκόπιμον νὰ κατονούασεται ἡ κάθε περίπτωσις πλοίου ιδιαιτέρως. Θα πληροφορηθῇ, τουλάχιστον, ὁ ναυτικός μας κόσμος ποιοι οι ἐπίλημανες. Είναι ολίγοι, εύτυχως, οι ιδιοι διὰ τὰ πλειστά τῶν παραπόνων. Τρία η τεσσαρα είνε τὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου και δύο μόνον τῆς Νέας Υόρκης ἐκ τῶν ὑπερεκατὸν τῶν διαχειρίζομενων τὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη, πρός τὰ ὅποια τὰ παράπονα κυρίως στρέφονται.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ

Παρέκαμψε τὴν κρίσιν τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Ὑπῆρξε μακρός και ὀδύντατός. Ὁλιγον ἀκόμη, ἂν ὁ νόμος τῆς ἀνασυγκροτήσεως του δὲν καθιέρων νέαν τάξιν προαγμένων εἰς τὰ τέλη διοικήσεως του ιδρύματος, καὶ ἂν ἡ ἀσφάλισις τῶν ἔνεγκ πλοίων δὲν ἀπέβαινεν ἐπιτυχῆς, τὸ Ταμείον, με τὴν ἑκατονταετή ζωὴν. Βά ψύστατο τὴν Φθορὰν τοῦ χρονοῦ και θὰ ἀντεμπώπιζε τὴν οἰκονομικὴν ἀνεπάρκειαν, λόγω τῶν ανωμάλων περιστάσεων εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Εἶχεν ήδη περιέλθει εἰς ἀδυναμίαν νά ἐκπλήρωσῃ τὰς ὑποχρεώσεις του ἔναντι τῶν χιλιάδων παρ' αὐτοῦ συνταξιοδοτούμενων.

Τώρα ἡ ἀνασυγκρότησίς του, διοικητική καὶ οἰκονομική, όλοκληρους ται· ἡ ἐμπιστούνη πρὸς τὸ μοναδικὸν μας ἀσφαλιστικὸν ἰδρυμα ἐπανέρχεται αἱ συντάξεις ἑβδητιώθησαν καὶ τὰ ἀποθεματικά του κεφάλαια ὅχι μόνον αὔξουν, ἀλλὰ καὶ ἀρχίζουν τὸ περισσότερον νὰ ἀποδίδουν. Μακρά, Βεβδίως, θὰ είναι ἡ προσπάθεια, στρεφομένη κυρίως εἰς τὴν απελαγήν του ἴδρυματος ἀπὸ τὸ γραφειοκρατικὸν σύστημα τῆς διοικήσεώς του, εἰς τὴν καλυτέραν ὄργανων τῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ πρὸ παντὸς εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῶν συναλλαγῶν μὲν τοὺς εἰσθέρωντας, τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ναυτεργάτας, χωρὶς τας γνωστὰς ἀντιδικίας τοῦ παρελθόντος, χωρὶς τὰς ὑπερμέτρους ἐπιδαυρίσεις.

“Ινα ἡ προσπάθεια αὐτή ἀπόδωση ἔχειάσθη ἡ κατάρτισις ἐνὸς νέου νόμου, τροποποιούμενος εἰς τινα σημεία τὸν πρὸ διετίας ψηφισθέντα. Ἐκ πασαλλήλου ὁ ἀπό τινος ἀναλαβὼν τὴν διοίκησιν τοῦ Τα-

μείου Πλοιάρχος-Λιμενικός κ. Παν. Θεοχάρης πάσαν μέριμναν καταβάλλει, όπως άπαλλάξη τούς πλοιάρχους και τά έφοπλιστικά γραφεία κάθε όληρας γραφειοκρατικής διατυπώσεως. Την έννυμέρωσιν τών υπηρεσών είς τὰ τῆς Βεβαίωσεως τῶν εἰσφορῶν καὶ τὴν συνεργασίαν των μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἐπιμόρων ἐπιδιώκει ο κ. Θεοχάρης. Εὐχαρίστως δέχεται οὗτος πάσαν ύπόδειξιν ἐποικοδομητικήν, πρὸς τὸν σκοπὸν δ' αὐτὸν ἀκριβῶς ἀπηγόρευε τὴν τελευταῖς ἔγκυκλον πρὸς ὅλα τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα, (ἔδημοσιευθή εἰς προηγουμένον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»), διὰ τὰς ὅποιας ἀνακοινούνται ώρισματα διευκολυντικὰ τῆς ἐξοφλήσεως τῶν ναυτολογίων μέτρα, μέγοις ἐπιψήσεως καὶ τοῦ νέου Νόμου καὶ ἐπιχείρεται η συνεργασία τῆς διοίκησεως τοῦ Ν.Α.Τ. μὲ τοὺς πελάτας του, διότι πελάται τοῦ Ταμείου είναι οι τόσοι εἰσδράσοντες εφοπλίσται.

Ορθόταται είνε αἱ κατεύθυνσις, ἐπὶ τῶν ὁποίων θέλει νὰ θεμελιώσῃ
ὁ κ. Θεοχάρης την καλήν αὔριον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπουαχικοῦ Ταμείου.
Πιστεύομεν, οτι ὡς ἐπιτύχη καὶ διὰ ὃ μετά τινα χρόνον ἀποδογισμός
τῶν πετραγμένων λαμπρά θὰ ἔχῃ νὰ ἀναφέρει ἀποτέλεσμα.

Διά τὸν μοχθοῦντα ναυτικὸν θὰ είνε ἔνα καλὸν μῆνυμα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν εἰσφέροντα ἐφοπλιστὴν μία ἰκανοποίησις. Αἱ εἰσφοραὶ του πρήξαν νὰ ἀπόδιούνται.

Η ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

Θέλομεν, δημως, νὸν ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων καὶ ἐπὶ τῆς δόλης ὑποθέσεως του «Κεφαλίου Ανεργίας», ιδιαιτέρως δὲ ἐπὶ τῶν ἔλλειμμάτων, που καταλείπεται ἐπὶ σειράν ἡδὴ ἐτῶν ἡ διασχείρισις τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιβάλλουσας διὰ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

Τὸ ξῆτημα, ἀρκετὰ ἀνήσυχητικὸν διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν τῆς ναυτικῆς μᾶς οἰκογενείας, θὰ πρέπει νὰ ἔξετασθῇ ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς ἐπισταμένως, ἐκ παραλήπου πρὸς τὴν προσπάθειαν ἀνάσυγκροτησεῶς τοῦ Ν.Α.Τ. Ἡ ἀνίσοσκελεῖα δαπανῶν καὶ ἐσδόων δὲν ἥμ-
πορεὶ ἀτιμωρητὶ νὰ συνεχισθῇ. Θάττον ἡ βράδιον θὰ προκαλέσῃ τοὺς περιορισμῶν τῶν πιστωσέων διὰ τὸν «Οἴκον του Ναύτου», εἰς τὴν πε-
ριστολῆν, δῆδαρ, τοῦ ἔργου τῆς περιθάλψεως τῶν ναυτικῶν μας. Τὰ ληπτέα μέτοι διὰ τὴν ἀνακούφισιν τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας» ἀπό τάς ἀσχέτους πρὸς τὴν ἀποστολὴν του ἐπιβαρύνσεις ἔχουν κατὰ και-
ρους ὑποδειχθῆν. Η θεσμοθετίας των προσέκρουσεν εἰς τὴν Ἑλλειψιν καλῆς θελήσεως, εἰς τὸν φόδον τῆς ἀνάληψης τῆς σχετικῆς πρωτο-
βουλίας ἀπό μέρους τῶν κατὰ καιρούς «Ποιουργῶν της Ναυτιλίας». Μοναδικὴ τῶν φροντὶς ὑπῆρξεν ἡ διὰ κομματικούς καὶ μόνον σκοπούς
σύστασις εἰς τὰς πλέον ἀπιθάνους περιοχὰς παραρτημάτων τοῦ «Οἴ-
κου τοῦ Ναύτου», ἐνώ διὰ τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας» ἐφόρτιζαν νὰ
ἔξοικονομούν τὰς οἰασδῆποτε δαπάνας τοῦ ὑπουργείου των, αἵτινες ἀνὴρ
σκοπιμότητος των ἐδίκαιολογείτο. θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπιβαρύνουν τὸν Δημο-
σίον Προϋπολογισμὸν καὶ ὅχι τὴν ὑπὲρ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας εἰσ-
φοράν τῆς Ναυτιλίας.

Δέν χρειάζεται να έπανελθωμεν εις ύποδείξεις συγχώ από τῶν στηλῶν αὐτών διατυπωθείσας διὰ τὸν ἀποτελούντα δημόσιουν πλέον σκάνδαλον νόμον περὶ φυματικῶν, διὰ τὰς πρὸς τὰς ναυτεργατικάς ὄργανωσεις χορηγίας, διὰ τὰς εἰς τὸ ὕστερητον ἀποστολάς, τὰς πιστώσεις πρὸς τὰ Πραξεινά Λιμεναρχεῖα — αὐξάνονται καὶ πληθύνονται — καὶ, τέλος, διὰ τὰς ὀικαρίους — καθ' ἥμας ὑπόπτους — παροχῆς ἐπιδομάτων ἀνεργίας, ἐνῷ ζηντοτάτη ἔκρατει ἡ κίνησης τῶν Ναυτιλίας μας καὶ η ἐλλειψις πληρωμάτων πανταχόθεν διεπιστούτο.

Μία ένδελεχης τού όλου θέματος έρευνα, μία καλόπιστος τών παρεχόμενων πιστώσεων άναλυσις, άλλα και μία αναθεώρησης της περί το «Κεφαλαιον Ανεργίας» κειμένης νομοθεσίας ή μετάλλων τών επιβαρύνσεων, σίτινες κατά καιρούς έθεσπισμησαν, πολλά θα άποκαλύψει και πολλάς θα άποδωση οίκονομιάς.

Εχουμεν την αντιλήψιν, ότι το «Κεφαλαιον Ανεργίας και Ασθενείας» έπειτα από την παραπομπή της στην Επιτροπή Κοινωνικού Συντονισμού, θα γίνεται η διαδικασία της αναθεώρησης.

νείας» ἀπόσκοπει, ὅπως ἄλλως τε καὶ ὁ τίτλος του καταδεικνύει, εἰς τὴν ιατροφαρμακευτικήν περιθάλψιν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὴν κατὰ τὰς περιόδους δυσπραγίας — τῆς μὲν ἀποκλειομένης εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα — παροχήν θεσμείας εἰς τοὺς ἀνέργους.

Στενώς αυτή είναι η ἀποστολή του, καθηκόν δὲ πρωταρχικὸν τῆς Διοικήσεως είναι όχι μόνον η ἀποφυγὴ κάθε ἐλλείματος κατὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ Κεφαλαίου, ἀλλὰ καὶ η δημιουργία ἀποθεματικῶν, ίκανῶν νὰ καλύψουν τάξ εκτάκτους ἄναγκας τῆς ἀνεγγίας. Πρᾶξις προνοίας ἐπιβεδλημένη είναι η περισυλλογὴ, η ἀποφυγὴ πασῆς ἀσκόπου δαπάνης, ἵνα τῷ «Κεφαλαίου», ἐπάρκη δισέθετον τὰ μέσα, ἀναλάβῃ τὴν περιθελψιν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ὅταν οἱ κακαὶ περιστάσεις — οἱ γνωσταὶ εἰς τοὺς παλαιοτέρους — κρατήσουν καὶ πάλιν εἰς τὴν γαυγόδαν.

Ἐχουμεν νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων — τοῦ κ. Κωτιάδην κατὰ ποώτων λόγον — ἐπὶ τοῦ σοθισσωτάτου αὐτοῦ ζητήματος. Ἀπὸ τὴν καλὴν διαχείρισίν του ἔξερτάται ἡ ὑφίσιον μυριάδων ναυτικῶν. Θά χρειασθῇ, μῆπως, νὰ ὑπενθυμίσωμεν τὴν θιλεράνων περίοδον τῶν προπολεμικῶν κρίσεων καὶ τῶν στρεψεων τὰς ὅποιας τότε ὁ ναυτεργάτης ἔγνωρισε; Δέν θα πρέπει ποτὲ νὰ ἀποκλείωμεν ἀπὸ τὴν σκέψιν μας τὸ ἐπάνοδον εἰς τὰς δυσκόλους ἡμέρας, ἡ στοικειώδης προνοιαὶ μας τὸ ἐπιβάλλει. Αὐτή καὶ μᾶς ὑποδεικνύει τὸ καθόπικον μας, ὅπως ἡ κόρην ὄφθαλμού ἀκέραιας διατηρήσωμεν τὰ εἰσφερόμενα εἰς τὸ «Κεφαλλιόν» *Ανεργίας*. Μόνον τὰ ὄσα ἡ ἀπόλυτος σκοπιμότης ὑποδεικνύει, θα πρέπει νὰ διπολυμύνηται.

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

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.

Ταγύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

DIA TON K. KOTIAIDHN

Επανερχόμεθα είς τὸ ζῆτημα τῆς χαρτοσημάνσεως τῶν ἀποδείξεων τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ N.A.T. ἀπὸ τὰ ξένα πλοια. Εἶναι παράλογος ἡ προβαλλομένη ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ἀξιώσις καὶ ὡς τοιαύτη δὲν ημπορεῖ νὰ γίνῃ δεκτή ἀπὸ τοὺς διαχειριστὰς τῶν ξένων πλοιῶν. Ή σύμβασίς των μὲ τὸ N.A.T. δὲν προβλέπει τοιαύτην τινὰ ὑποχρέωσιν καὶ ἀν οἱ ὄρμόδιοι ἐπιμείνουν εἰς τὴν εἰσπραξιν τοῦ ἐνὸς τοῖς ἑκατὸν διὰ τὸ χαρτόσημον, θὰ χάσουν καὶ τὴν ἀσφάλισιν. Πλεῖστοι δοσοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ ἀποσύρουν τὰ σκάφη τῶν ἀπὸ τὸ N.A.T., ὅχι διότι ἐπιβασύνονται μὲ τὸ χαρτόσημον, ἀλλὰ διότι ἐτῶν ὑστέρων ηρχισαν προβαλλόμεναι ἀξιώσεις, ἀγνώστου ἐκτάσεων.

Παρεκλήθη ὁ κ. Κωτιάδης νὰ ἀναλάβῃ προσωπικῶς τὴν ἀποκείμενω συνεννόησιν μὲ τὸν συνάδελφόν του 'Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν. Δὲν ἀνεκοινώθη, ἀν προέρη εἰς στεκτήν τινὰ συνεννόησιν. 'Ισως αἱ ἀρχολίαι του νὰ μὴ τὸ ἐπέτρεψαν, ἐπανερχόμεθα πάντως εἰς τὴν παρακλήσιν μας. Τὸ ζῆτημα ἐπειγεῖ. Δὲν συμφέρει εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀσφαλίσεως κάθε κλονισμοῦ τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ συμπεφωνημένα. Αἱ δυσμενεῖς ἐντυπωσίες ἐλάχιστα εἰνὲ ἐποικοδομητικαὶ τῆς προσπαθείας, ὥπως ὅλα τὰ ἐπηνδρώμενα μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα πλοια προσχωρήσουν εἰς τὴν ἀσφάλισιν παρὰ τὸ N.A.T.

THN AMESEN EPANOROΣΩΣIN

Εἰς τὰς Σχολὰς τοῦ 'Ασπροπύργου διεπράχθη μία ἀπρέπεια — εἰνὲ ἡ μόνη καταλλήλως λέξις — τὴν ὥποιαν καλεῖται ὁ κ. Κωτιάδης νὰ ἐπανορθώσῃ ἀμέσως. Θέλομεν νὰ ἀγνούσμεν τὸν ὑπέθυνον θὰ πρόκειται, ἀσφαλῶς, περὶ προσώπου, ἀν μὴ τὰ ἄλλα, ἀγνοούντος τὰ πράγματα.

Ἡ ἀπρέπεια συνίσταται εἰς τὴν ἔξης ἐνέργειαν τῆς Διοικήσεως : Εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ κτιρίου τῶν διδακτηρίων τῶν Συνολῶν ἐνετείχισθησαν δύο ὑπερμεγέθεις ἀναμνηστικαὶ πλάκες τῆς ἰδρυσέως τῶν. Χρυσοίς γράμμασι ἀναγράφονται: εἰς τὴν μίαν τὰ ὄνοματα ὅλων τῶν διποσδήποτε συμβαλοντῶν διετὸν τὸν ἴδιωτον καὶ εἰς τὴν ἄλλην ὄλων ἑκείγων ποὺ λόγω τῆς ὑπηρεσιακῆς ἀρμοδιότητος ἡ ἀπλῶς διότι ἔλασε τότε νὰ τελοῦν προϊστάμενοι 'Υπουργοὶ καὶ Γενικοὶ Διευθυνταὶ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἀνεμίχθησαν εἰς τὰ τῆς ὑπόθεσεως τῶν Σχολῶν.

Καὶ ἐνῷ οἱ πάντες, ἀκόμη καὶ οἱ ὑπογραμματεῖς τῶν ἔκαστοτε Συμβουλίων — δὲν ἐνθυμούμεθα ἄν καὶ οἱ ἐργολάβοι — ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀναμνηστικὰς αὐτὰς πλάκας δὲν ἀναγράφονται τὰ ὄνοματα τῶν δύο πραγμάτων διη μι ου ρ γ ων τῶν Σχολῶν 'Ασπροπύργου, αὐτῶν τού πέχον τὴν καλὴν ἰδέαν καὶ τὴν ἐθεμοβέτησαν, καταρτίσαντες τὸν ἰδρυτικὸν νόμον, κυρώσαντες αὐτὸν καὶ ἔξασφαλίσαντες τὰ κεφάλαια τῆς ἀνεγέρσεως τῶν μεγαλοπρεπῶν κτίρων καὶ τοῦ ἔξοδισμοῦ τῶν. Καὶ οἱ δύο αὐτοὶ εἴνε οἱ κ. κ. Σοφοκλῆς Βενιζέλος καὶ Γεώργιος Μοάτσος.

Οσοι δὲν ἔχουν ἀμδεῖσαν τὴν μήμην θὰ ἐνθυμοῦνται, ἀσφαλῶς, ἀν ἔχουσαν τὴν ὑπηρεσιακὴν ζωὴν τοῦ 'Υπουργείου, ὅτι ὁ κ. Μοάτσος εἰσήγηθη τὴν συστάσιν τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν εἰς τὸν τότε Πρόσδρομον τῆς Κυβερνήσεως κ. Σοφ. Βενιζέλου. Τὴν εἰσήγησιν μὲ ἀπόλυτον τὸ ἐνδιαφέρον, προφρόνως ἐδέχθη ὡτοῖς ἔδωσε τὰς καταλλήλους ὀδηγίας εἰς τὸν ἀρμόδιον 'Υπουργὸν κ. Μαλαμίδαν καὶ ἐσπεύσαν νὰ ὑποβάλῃ ἐντος μᾶς καὶ μόνης ἐδδομάδος τὸ σχετικὸν Νομοθετικὸν Διάταγμα πρὸς κύρωσιν εἰς τὸν Βασιλέα. (Ταχύτης ἀνευ προγομένου, ὑπόδηλωσα τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Βενιζέλου). Ἀλλήδες εἴνε, ὅτι ὡνάρχος κ. Τσεμπερόπουλος, δὲ τότε Γενικός Διευθυντῆς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, πιστεύων καὶ αὐτὸς εἰς τὸν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, πρόθυμον παρέσχε τὴν συμβολὴν του· ἡρε τὴν τροχόπεδην τῶν γραφειοκρατικῶν διαστυπώσεων, τὰς ἀντιρρήσεις... τῆς ὑπηρεσίας καὶ ἔθεσεν εἰς ἀμεισῶν ἐφαρμογὴν τὸν Νόμον. Ἀπὸ τὸν 'Ασφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν Κινδύνων Πολέμου ἀπέσυρεν ἔκτοτε ὁ κ. Τσεμπερόπουλος καὶ τὰ δισφάλισεν ἀπὸ πάσης ἐπιδρομῆς τὰ ἰδρυτικὰ κεφάλαια τῶν 200 γιλ. λιόνων.

Αὐτὸν εἶνα τὸ ιστορικὸν τὰς συστάσεως τῶν Σχολῶν. Οἱ κ. κ. Βενιζέλος καὶ Μοάτσος τὰς ἰδρυσαν δικαιούνται τῆς ἀναγνωρίσεως αὐτῆς, τοῦ δημιουρίου ἐπανούντο.

Εἰς μερικὰ χθαναλῆς σκέψεως ἄτομα, ίσως νὰ μὴ συνέφερεν ἡ ἀλήθεια· ίσως καὶ νὰ ἐπιπρόσθιαν πρὸ αὐτῆς. 'Ο κομματικὸς μικροπολογισμὸς δὲν τοις ἐπέτρεψε νὰ ἀποδώσουν εἰς τὰς ἀναμνηστικὰς πλάκας τὰ πράγματα. 'Ο κ. Κωτιάδης ὄφειλε νὰ ὑποδείξῃ εἰς αὐτοὺς τὸ καθηκόν των. Αἱ δύο πλάκες πρέπει νὰ ἔξεφανισθοῦν καὶ ἀν πρέπει — ἀν κρίνεται σκόπιμον — ἀλλαὶ νὰ ἔντειχισθοῦν, νὰ ἀναγραφοῦν δὲ εἰς μὲν τὴν μίαν, τῶν ὑπηρεσιακῶν προσώπων, τὸ ὄνομα τοῦ τότε Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Βενιζέλου, εἰς δὲ τὴν ἄλλην, τῶν ἴδιωτων, τοῦ κ. Γεωργίου Μοάτσου.

'Η καθυστέρησις εἰς τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν θ' ἀπέτελει πρᾶξιν χειροτέραν καὶ τῆς ἀπρέπειας πράτης, δὲν θέλομεν δὲ ποτὲ νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ὁ σεμνὸς καὶ λεπτότατος εἰς τὴν σκέψιν καὶ πᾶσαν του ἐνέργειαν κ. Κωτιάδης θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ τὴν διαπράξῃ ὁ οἰοσδήποτε ὑφιστάμενός του. Περιμένουμεν.

H ΕΠΑΝΟΔΟΣ

Κατάκτησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου — μετὰ τὰ ναυπηγεῖα, τὴν ἀεροπορίαν, τὸ τουριστικὸν ζενοδοχεῖον, τὰ μεταλλεία Μυκόνου — θὰ πρέπει νὰ θεωρήσωμεν τὴν ἐπιτυχὴ ἀγορὰν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Στρατῆ Ανδρέαδη τῶν δύο Τραπεζῶν, τῆς 'Ιονικῆς καὶ τῆς Λαϊκῆς.

Μὲ ρυθμὸν, πράγματι, ἐπίταχνομένον, ἐφόσον ἡ ἐμπιστοσύνη ἀναγεννᾶται, οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐπανέρχονται· ἐπενδύουν τὰ κεφάλαιά των εἰς Ἑλληνικές ἐπιχειρήσεις. Κίνησιν ἐλπιδοφόρον, ἀνακούφιστικήν πρόκειται τὰ εἰς τὴν ξένην κτηθέντα ναυτιλιακά κεφάλαια νὰ προσδώσουν· ζωτικούς κλάδους τῆς Ἑλληνικῆς μας οἰκονομίας θὰ προαγάγουν.

Τώρα, αὐτὸν τὸ τεράστιον πιστωτικὸν συγκρότημα τῶν Τραπεζῶν 'Εμπορικῆς, 'Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς θὰ τελῆ, οὐσιαστικῶς, ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, ἔξαρτημα ἀμεσῶν τῆς Ναυτιλίας μας ήμπορεῖ νὰ θεωρηθῇ, ἀφοῦ ὁ κ. Στρατῆς 'Ανδρέαδης θὰ τὸ κατευθύνῃ καὶ θὰ τὸ διοική.

Μεγάλη, βεβαίως, ἡ ικανοποίησις τῶν στηλῶν σύτων, διότι ἡ ἐπόδιος ἐμφανίζει τὰς πρώτας ἐπιτυχίας. Καὶ εἰνὲ ἀκόμη ἡ ἀπαρχή. Πολὺ περισσότερα θὰ είνε τὰς ἐπιτεύγματα, ὃν οἱ ιδύνοντες κατανοήσουν τὴν ἄναγκην, ὅπως τὸ ἐπανερχόμενον κεφαλαίον εύρη ἔδω τὴν θαλπωρήν, τὴν καλόπιστον φροντίδα, τῆς ὥποιας δικαιουνται.

O AGWOS TOY SOYEZ

Δὲν εἰνὲ ἀκόμη βέβαιον, ἂν ὁ κατὰ μῆκος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἀγωγός, ὁ προταθεῖς ἀπὸ τὸν κ. Όνασην, θὰ κατασκευασθῇ. Αἱ μεταδιδούμεναι ἀπὸ τὸ Κάιρον πληροφορίαι φέρουν ἐπικειμένην τὴν ἔγκρισιν τοῦ σχεδίου ἀπὸ τὸν Αιγαπτιακὸν Κυβέρνησιν. Εἰνὲ πάντως γεγονός, ὅτι ἔξαιρετικῶς συμφέρουσα είνε ἡ λύσις τοῦ ἀγωγοῦ πρὸς ταχυτέραν καὶ πλέον εὐθύνη μεταφορῶν τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης 'Ανατολής διὰ μεγάλων δεκαεποντοπλοίων, ὃ ποτὲ τῶν ὄποιων διάπλους τῆς Διώρυγος τῶν θα δύνανται τώρα νὰ παραλαμβάνουν τὸ πλήρες φορτίον των ἀπὸ τὸ πέρα τοῦ σύντομού πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ οὕτω θὰ ἐκτελοῦν περισσότερα ταξίδια ἐπησίων διὰ τὸ Κόντινεντ, ἀντὶ τῶν τεσσάρων μέσω 'Ακρωτηρίου.

Ο Αιγαπτιος διευκολύνεται οὕτω τὰ μέγιστα, χωρὶς ἀξιολόγους βελτιώσεις εἰς τὴν Διώρυγα, νὰ συγκρατήσῃ τὴν κινητινὴν πετρελαίων, ἦτις εἴτεινε διὰ τῶν σούπερ-τάνκερων τῶν 45-100 χιλιάδων τόνων νὰ στραφῇ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ 'Ακρωτηρίου. Τὰ μεγάλα τάνκερα θὰ δύνανται τώρα νὰ παραλαμβάνουν τὸ πλήρες φορτίον των πρὸς τὸ τέρμα τοῦ σύντομού πρὸς τὴν Διώρυγο πρὸς τὸ Σουέζ πρὸς τὸ Πόρτ-Σαΐδ καὶ ἡ κατασκευὴ του θὰ χρειασθῇ ἐτοις. 'Εταιρία θὰ συσταθῇ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν του, εἰς τὴν ὥποιαν η συμμετοχὴ τοῦ Αιγαπτιακοῦ Κράτους θὰ είναι 51%.

TA SOUPER-TANKER

Εἰς ἀπάντησιν τῶν δῶν παραπτηρίσεων ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος καὶ τῆς ἀποδοτικότητος τῶν μεγάλων «σούπερ-τάνκερ» προέβη τελευταῖς ὡς ὁ κ. Βασ. Μαυρολέων, ἔκπρόσωπος τοῦ κ. Σ. Νιάρχου ἀπίπτησε πρὸ τὴν εἰσήγησην τοῦ ήμερῶν, τονίζων, ὅτι ώρισμέναι μόνον ἀπόψεις τοῦ κ. Μαυρολέοντος ημπερίας νὰ εὐσταθίσουν. 'Η συνεχῆς τάσις — εἴπε — πρὸς τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια ἀποτελεῖ, ἔνδειξιν, ὅτι οἱ ναυπηγοὶ εἰνὲ πεπισμένοι, ὅτι πολλὰ ἀπὸ τὰ μειονεκτήματα τῶν ἐν λόγω σκαφῶν, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ ὑπερπηδηθοῦν. 'Εξ ἄλλου, ἐφόσον ὀλονέν καὶ μεγαλύτερα τάνκερα δύνανται κατασκευάζωνται, αὐδουσαν θὰ ἔχουν ταῦτα τὴν συναγωνιστικὴν τῶν

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 and towing assignment to any port around the globe.

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE - NEW YORK CABLE "MORANTOW."

έπιδρασιν είς τὴν διεθνή ναυλαγοράν.

Ο αύτός ἔκπρόσωπος παρεδέχθη ὅτι δὲν ύφιστανται μεγάλαι δεξαμεναὶ ἀλλ' ὅτι ή τάσις, ὅμως, πρὸς τὰ μεγάλα σκάφη μέχρι καὶ τῶν 100.000 τόνων δ.ν., διηγεῖται ὡὴ τὴν σκέψιν τῶν ἐπισκευαστῶν πλοίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ἐν λόγῳ εὔκολιῶν δεξαμενισμοῦ. Ἡ ἑταῖρία Μπέθεμ, λόγου χαρίν, ἀνήγγειλεν ὡὴ τὴν κατασκευὴν μᾶς μονίμου δεξαμενῆς εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ὅπου, κυρίως, προβλέπεται νὰ ἀπασχολοῦται τὰ «εσύπερ-τάνκερ». Ἀρκεταὶ, ἐπίσης, δεξαμεναὶ καὶ εἰς τὴν Ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Ἕνων Πολιτειῶν προσφέρονται νὰ ἔχειηται σημείου τὰ μεγάλα δεξαμενότλοιοι.

Δέοντος γὰρ σημειωθῆ ὅτι τὸ μεταφορικὸν κόστος μὲ τὰ σούπερ-τάνκερς εἶναι αἰσθητῶς χαμηλότερον, ἔναντι τῶν μικροτέρων σκαφῶν, ἀφοῦ καὶ τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν εἰναιὲ ἐπίσης εὐθενότερον. Καὶ ἐνῷ ἀπὸ ἀπόφεως δεξαμενῶν ἡ κατάστασις δελτιώνεται, οἱ πρωτοπόροι εἰς τὴν κατασκευὴν μεγάλων δεξαμενοπλοίων λαμβάνουν ιδιαιτέρας προφυλάξεις διὰ τὴν συντήρησιν τῶν πλοίων τῶν καὶ ἵνα ταῦτα ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐναπόθεκμένων ἐντὸς αὐτῶν τῶν πλοίων διάφορα ἀμοιβᾶς καὶ πρόσθετα ἔξαρτημάτα.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΘΜΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Τὴν χρονιμοποίησιν κατὰ τρόπουν ὄρθιοιγιστικὸν τῶν νέων χερσαίων λιμενικῶν χώρων μελετᾶ ἡ Διοικησίς τοῦ Ο.Λ.Π. Αἱ νέαι προβλήτες διὰ τὴν ἀκτοπλοίαν εἰς τὴν ἀκτὴν Τζελέπη καὶ τὰ ἀποτεραπούμενα συντόμως τὴν κρηπιδώματα τῆς διαριθμίζομένης προβλήτος Βασ. Ηνωσαντίνου, ἥτις επιτρέψουν τὸν ἀνετον ἐλλιμενισμὸν τῶν μικρῶν καὶ μεγάλων ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Ἐξ ἄλλου, ἡ ἐμπορικὴ ζώνη τοῦ λιμένος, ἡ ἐγκατεστημένη εἰς τὴν βορειοχώρην αὐτοῦ, μελετᾶται, δῆπος περιλάβη καὶ τὸ μονίμον ἀγκυροδίον τῶν ἀκτοπλοίκων φορτηγῶν. Συγκεκριμένως, ἐπροτάθη, ὅπως διατεθοῦν 400 μέτρα κρηπιδωμάτων εἰς τὸν λιμένα Ἀλῶν διὰ τὴν μονίμην ἐμπορεύσιν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ἀνταὶ σημαντικὰς δισηγείας ἀντιμετωπίζουν στήμερον εἰς τὴν ἔξεύρεσιν χώρων πρὸς ταχεῖαν φοτοεκφόρτωσιν.

Διὰ τὸν ἐπιβατηγὸν λιμένα, ὡς οὗτος ἀνέτως διαμορφοῦται ἀπὸ τῆς ἀκτῆς Τζελέπη μέχρι καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Τελωνείου διόδικης τοῦ Ο.Λ.Π. μελετᾶ τὴν καθιέρωσιν μονίμων κατὰ γραμμὰς ἀγκυροδολίων. Τὰ υκάριθη τῆς ἀκτοπλοίας, τὰ συνδέοντα τὸν Πειραιά μὲ τὰς Κυκλαδας, ἐπὶ παραδείγματι, εἰς ωἰσμένας θεοῖς, ὠρισμένης προβλήτος πάντοτε θὲτος παρασάλλουν. Ἐκ τῶν προτέρων θὲτος γνωρίζῃ οὕτω τὸ ταξιδιωτικὸν κοινόν εἰς ποιὸν σημεῖον τοῦ λιμένος θὲτος ἐπιβιβασθῇ οἰσθήτοτε ἀκτοπλοίου σκάφους, ἐνῷ, παραλλήλως, αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἑταῖρισι διευκολύνονται, διὰ τὰς μονίμων τρόπουν ὁργανώσουν τὴν ὑποδοχὴν τῶν πλοίων των καὶ τὴν εἰς τοὺς χώρους ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως ἔξυπρέτησιν τοῦ ἐπιβάτου.

Τέλος, διὰ τὴν περιοχὴν τὴν ἔξικουμενήν ἀπὸ Κεντρικοῦ Τελωνείου μέχρι Νησοδόγης Φορτηγῶν, ὁ Ο.Λ.Π. μελετᾶ καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν φαίνεται σοφορῶς, τὴν ἐγκατάστασιν τῆς Ἐλευθέρους Βιομηχανικῆς Ζώνης, ἥτις κατὰ τὸν ἀρμοδίον τοῦ Ὀργανισμοῦ, ἐνδέκεται ταχέως νὰ πραγματοποιηθῇ. Ἐφ' ὅσον ἀνδολογον ποσθυμοῦν καὶ ἐνδιαφέρονται ἐπιδείξουν καὶ αἱ όμεστας ἐνδιαφερόμεναι διοικηνάια. Ἡ κατὰ τὸν ὄρθιοιγιστικὸν αὐτὸν τρόπον διαίρεσις τοῦ λιμενικῶν χώρων εἰς περιοχὰς ἔξυπρετούσας ἀποκλειστικῶν ἐν καὶ μονὸν εἰδος λιμενικῆς κινήσεως, θὲτος ἐπιτρέψῃ τὴν παραλλήλων, τεύτορχόνων, ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ, τοῦ ἐπιβιοτικοῦ καὶ τοῦ ἐπικευαστικοῦ τομέων.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ὡς ἄνω σχέδιον τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν καλυτέραν ἀξιοποίησιν τῶν παλαίων καὶ νέων χερσαίων λιμενικῶν χώρων δὲν ἀντιμετωπίζει τὸ θέμα τῆς ἔξυπρετήσεως τῆς πετρελαιοκινήτου καὶ ιστιοφόρου ναυτιλίας. Εἰναιὲ γεγονός, ὅτι πολλαὶ δυσχέρειαι ὑφίστανται διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ἐνὸς μονίμου εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα ἀγκυροδίου καὶ διὰ τὰ μικρὰ αὐτὰ σκάφη. Συνελπίθη πόδες στηγὴν ἡ μεταφορὴ τοῦ ἀγκυροδίου τῶν ιστιοφόρων καὶ πετρελαιοκινήτων εἰς ἔτερον γειτονικὸν τοῦ Πειραιῶν λιμενικὸν γώνον. Αἱ σημειώσεις, ὅμως, ἀντιδράσεις ἥσαν πολλαὶ. Ἰσως, τὸ δόλον θέμα μὲ μεναλυτέρων ἀποφοριστικοτήτων νὰ προκύψῃ νὰ κείσιθη δ.ν. Ο.Λ.Π. Διότι καλῶς καὶ ἀποτελεσματικῶς δύναται νὰ ὀργανωθῇ ἡ ἔξυπρετήσις τῆς λιμενικῆς κινήσεως, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι δὲν θὰ σημειώσῃ εἰς τὸν λιμένα ἀσφυκτικὴ ἡ συμφόρησις μικρῶν, ἰδίως, πλοίων.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΩΝ

“Μοχιζαν λειτουργούσινται ἀπὸ Ιης τρέχοντος αἱ κατασκηνώσεις διὰ τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν εἰς τὸν “Ἄγιον Ανδρέαν.” Ἡδη, ἡ πρώτη ἐκ διαικοσίων ἀποστολῆ — ὡὴ πραγματοποιοῦθεν τρεῖς τοιαῦται ἀποστολαὶ κατὰ τὴν διάσκειαν τοῦ θέρους — ἐγκατεστάθη ἀνέτως καὶ ὑπὸ συνθήκας ἀσυγκρίτως καλυτέρας ἔκεινων τῶν ἰδιωτικῶν κατασκηνώσεων, εἰς τὰς εύρυχωρους μονίμους ἐγκαταστάσεις τοῦ Ἀγίου Ανδρέου. Τὸ προσχέεις ἔτος καὶ θὰ ἔχῃ ἀποπερατωθῆν τὸ κτίριον τῆς Διοικήσεως, καὶ τὸ συγκρότημα τῶν μαστερῶν, αἱ ναυτικαὶ κατασκηνώσεις μὴ εἰναιὲ αἱ πλησέτερον ἔξιπλοισμέναι καὶ πιὰ καλύτερον λειτουργούσιαι εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Ιδιαιτέρα μέριμνα κατεβλήθη ὡς σχετικῶς μᾶς πληροφοροῦν, διὰ

τὴν καλὴν καὶ ἀρτίαν συγκρότησιν τῶν στελεχῶν καὶ τοῦ λοιποῦ προσωπικοῦ τῶν κατασκηνώσεων, προσληφθέντων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, κατὰ προτίμησιν, νέων καὶ νεανίδων ἐκ ναυτικῶν οἰκογενειῶν. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν οἰκεῖος καὶ φιλικὸς χαρακτήρας ἔδοθη εἰς τὰς κατασκηνώσεις. Οἱ τρόφιμοι τῶν κατιαστικῶν οἰκονομία ἀπὸ τὸ τρέχον ἔτος θὰ προκύψῃ διὰ τὸν Οἰκόν τοῦ Ναυτοῦ, διστιθέτησαν ἔνα ἀξιόλογον ποσὸν διὰ τὸν παραθερισμὸν τῶν παιδιῶν τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν ἰδιωτικὰς κατασκηνώσεις καὶ διότι εἰνὲ ἀσυγκρίτως καλύτεροι οἱ όροι παραθερισμοῦ, ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ ἐτοίσθη, εἰς τὴν ιδιωτικὴν κατασκηνώσιν.

Ἐντός τῶν ήμερων τὸ υπουργείον Ναυτιλίας θὰ τελέσῃ ἐπισήμως τὰς ἐγκανιά τοῦ ιδιωτέας κοινωνικῆς σημασίας, διὰ τοὺς ναυτικούς μας, ωραίους αὐτοῦ ένορη.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Μὲ τὴν σεμινή, ἀλλ' ἀποφασιοτικὴν ἐκείνην ἔκφρασιν τῶν νέων ποιεύσουν εἰς ἔνα ὑψηλότερον προορισμόν, εὐσταλεῖς εἰς τὸ παράστημα καὶ υγείες εἰς τὸ πνεύμα, ἀδημονοῦντες νὰ εὐρέθουν τὸ ταχύτερον ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἥτις παιδιόθεν τοὺς ἐγοήτευσεν, ἐνεφανίσθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν μᾶς ὥραις τελετῆς τὴν 9ην τρέχοντας, πρὸ τῶν ἐκπρόσωπων τῆς πολιτείας καὶ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, οἱ πράτοι ἀποφοιτώντες ἐκ τῶν Σχολῶν Ασπροπύργου δόκιμοι πλοιάρχοι.

Ἡ στιγμὴ ἡτοῖ ἐκτάκτως συγκινητική, προσλαμβάνουσα ιστορικὰς διὰ τὴν Ναυτιλίαν διαστάσεις. Αἱ μετὰ τόσων κόπων καὶ ἐπιμόνων προσπαθειῶν ιδρυθεῖσαι συγχρονισμέναι Ναυτικαὶ Σχολαί, ἥρχισαν, καὶ ταχεῖς μάλιστα, νὰ ἀποδίδουν τοὺς πρώτους καρπούς των. Οἱ ἐκφωνήθεντες λόγοι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ώραιας τελετῆς κατετόπισαν πλήρως τοὺς εἰς αὐτὴν παραστάτας διὰ τὸ ἔργον τὸ ὅποιον συνετελέσθη καὶ πρόκειται νὰ συντελεσθῇ εἰς τὰς Σχολαζούς τοῦ Ασπροπύργου.

Εἰς τὰ μετόπισθεν τῆς μεγαλειώδους ναυτιλιακῆς μας προσπαθείας, εἰς μίαν ιστορικὴν ἀκτὴν τῆς Πατρίδος, βρεχομένην ἀπὸ τὴν θάλασσαν τῆς Σαλαμίνος, ἥρχισε μὲ ζῆλον καὶ σύστημα νὰ προετοιμάζεται ὁ νέος “Ελληνη πλοιάρχος καὶ ὁ νέος “Ελληνη μηχανικός.

Εἰς τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς διπλωμάτων τῶν νέων δοκίμων πλοιάρχων, εἰς τὰς Σχολαζούς τοῦ Ασπροπύργου, παρέστησαν οἱ υπουργοί Εμπορίκης Ναυτιλίας καὶ Κ.Κ. Κωτιάδης καὶ Μπουριάς, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Γ.Ε.Ε.Θ.Α. ἐντιστράτηγος κ. Δόβας, ὁ ἀρχηγὸς τῆς ναυτικῆς ἐπιταδεύσεως τοῦ Γ.Ε.Ν. ὑποναυάρχος κ. Ζέππης, ὁ γενικός γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Ποταμίδης, ὁ ναυτικὸς ἀκόλουθος τῆς Ἀθήναις ἀμερικανῆς Ποεσδείας, οἱ ἐφοπλισταὶ κ. κ. Καρράς, Ἀπ. Πεζᾶς, Μ. Νομικός, Γ. Λαιμός, Ἡ. Κουλουκούντης Λ. Νομικοῖς καὶ ἄλλοι, ὁ γενικός γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Πετούλης, ὁ πρέσβεος τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων κ. Μελέτης καὶ πλεῖστοι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἀστικῶν κατάρτισιν, λόγω τῶν παρεχομένων δργάνων καὶ τοῦ ἀστικοῦ μόρφωσιν, ἔγγυαται διὰ τὴν ἀρτίαν μόρφωσιν της ναυτιλιακού Σώματος.

Τὴν τελετὴν ἥνοιχεν διευθυντής τῶν Σχολῶν Ασπροπύργου πλοιάρχος κ. Νταλίανς, διότις ἔξεφρασε τὴν χαρὰν τοῦ, διότι παρουσιάζει εἰς τοὺς ἐπισήμους καὶ εἰς τοὺς ἐκπρόσωπους τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας τοὺς πρώτους ἀποφοιτούς τῶν σχολῶν Ασπροπύργου. Ο κ. Νταλίανς, μεταφεύτης τῶν ἀλλών, ἔτοισε καὶ τὰ ἔχεις: «Η ἀρτία, ἐντατική καὶ ὑπὸ συνεχῆ ἐλέγχου ἐπιταδεύσεις τῶν εἰς τὰς σχολὰς φοιτώντων δοκίμων πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν καὶ ἡ ἀπὸ θεωρητικῆς πρακτικῆς πλευρᾶς πλήρης πούτων κατάρτισιν, λόγω τῶν παρεχομένων δργάνων καὶ τοῦ ἀστικοῦ μόρφωσιν ἔγγυαται διὰ τὴν ἀρτίαν μόρφωσιν της ναυτιλιακού Σώματος.

Ἐπιστημονικὴ κατάρτισιν ἀρτίαν — συνέχισεν ὁ κ. Νταλίανς — εύρισκομαι εἰς τὴν εὐχάριστον θέμα νὰ σᾶς θεναιάσω, κ. “Υπουργέ, ὅτι κέκρηται καὶ οἱ τριάντα δύο νέοι δοκίμοι πλοιάρχοι, εἰς τοὺς ὅποιοις εἴτε ἔπιδωσητε υἱούς εὐδύνης, εἴτε ηγεμονίας πλοιάρχων, καὶ οἱ θήκες τῆς Α' τάξεως Μηχανικῶν τάς δόποις πήλοθετησεν ἡ Ἐταιρία «Σέλλα» διὰ τοὺς ἀριστεῖς μαθητὰς τοῦ τεχνικοῦ τούτου κλάδου.

Πλειάνων, εὐχόμαται, κ. “Υπουργέ, ὅπως αἱ Δημόσιαι Σχολαζούς Εμπορικού Ναυτικοῦ, ὑπὸ τὴν στοργικὴν μέριμναν τῆς κυβερνήσεως τὴν ἔνθερμον ὑποστήσῃ, τὴν ἔργατας τῆς Ναυτιλίας, ἀπόδοσι τὸ δό υποδειγματικὸν φυτώριον τῆς Επιστημονικῆς καταρτίσεως τῶν νέων στελεχῶν τῆς ὁστιμέρᾳ ὡγεῖσθαι.

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

κουμένης έθνικής έλληνικής Ναυτιλίας πρὸς δόξαν τῆς έλληνικῆς πατρίδος».

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΚΩΤΙΑΔΗ

Ακολούθως, ώμιλησεν ο ύπερυργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σ.Τ. Κωτιάδης, διστί ανέφερθη διεζδηκώς εἰς τὴν κρατικὴν προσπάθειαν θίά την ἀνάστασιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας. Ο λόγος τοῦ κ. Υπουργοῦ έχει, ὡς έξη:—

«Είμαι ιδιοτέρως εύπυχη, διότι μου δίδεται στήμερον η ευκαρίσια γέννηση με τα διπλώματα είς τούς πρώτους άποφοίτους της Ναυτικής Σχολής Ασπροπούργου.

Οι απόφοιτοι οι οποίοι τα βάλουν διπλώματα σήμερον, δεν υπήρχαν έξι αρχές μαθητών των Σχολών 'Αστροποτύρου. Είναι μαθητοί της Σχολής 'Υδρας, φιλοδεινήμεντες κατά το τελευταίον έτος των σπουδών των εις τάς έγκαταστάσεις του 'Αστροποτύρου και έζερχονται ήδη διά νά μεταβούν εις τά πλοιά, ώς κήρυκες, όλλα και ζωντανοί αποδείξεις του συντελεσθέντος ένταυθα Έργου.

Τό γεγονός τεύτο, τῆς ἀπονομῆς τῶν πρώτων διπλωμάτων τῆς Σχολῆς Ἀσπροπόρου, είναι ἔξαιρετικής σημασίας, διότι συμπίπτει μὲν μίαν αὐτέν προηγουμένου δραστηρίστα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ περιόδος θαλάσσιον στίδον καὶ ἐπωφελούμαι τῆς εύκαιρίας διὰ νὰ σᾶς ἑκέρσαν ἐν συμτογᾷ τὴν κρατικήν προσπάθειαν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐπανίδευσεως.

¹ Ή μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον σημειωθείσα ραγδαία ἀνάπτυξις τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωριτικότητος καὶ δὴ διὰ τῆς προστήσεως δεκάδων ἀρχικῶς, ἐκαποντάδων ἐν συνεχείᾳ γεοτεκνών πλοίων, ἐδημοσίευσην δὲν τὸ πρόβλημα τῆς δημιουργίας τῶν ἀπαραιτήσων διὰ τῆς ἐπάνωθωσιν τῶν νέων πλοίων στελεχών. Καὶ τὸ πρόβλημα εἶχε ἀπλῆτην μορφήν.² Ήτο πρόβλημα ποσοτική ὅφ' ἐνὸς καὶ ποιοτικής ὁφ' ἔτεσσον ἐπιχρείας τῶν ἀποδιδούμενών εἰς τὴν Ναυτιλίαν νέων στελεχών.

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐπτορικῆς Ναυτιλίας, ἐγκαίρως ἐπιληφθέν τῆς ἐπιλύσεως τοῦ θέματος, ἐμελέτην τῆς συνεδρίας ἀμφοτέρων τῶν παραγγόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐλαβε σειράν μέτρων τεινόντων εἰς τὴν ποσοτικὴν αὐξήσιν καὶ ποιοτικὴν βελτίωσιν τῶν στελεχών τῆς Ἐπτορικῆς Ναυτιλίας. Ἐδημιουργησ, δηλονότι, τὰς συνθήκας καὶ προϋπόθεσεις, αἱ οποίαι εἴναι διευκολύνουν καὶ θὰ καταστήσουν δυνατὴν τὴν αὐξήσιν τῶν ἐπιστίων ἀπόδιδουμενῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν νέων ἀνέιωματικῶν, ιδίᾳ Πλοϊάρχων καὶ Μηνανικῶν, μὲ παράλληλον ἀνύψωσιν τοῦ ἐπιπέδου τῆς τεχνικῆς καὶ θεωρητικῆς καταρτίσεως αὐτῶν. Δέ προτίθεμαι γάρ ἀπαρθμήσω τὰ ἐπιτεύγματα καὶ προσπαθείας τοῦ ὑπουργείου Ἐπτορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ τοιεῦ τῆς ἁκταίδευσεως τῶν στελεχών τοῦ Ἐπτορικοῦ Ναυτικοῦ, πειρορίζομαι νὰ είπω, διτὶ τὸ ἐπιστέγασμα αὐτῶν ὑπῆρξεν ἡ δημιουργία τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου. Ἐν ἔτει 1951 τὸ ὑπουργεῖον ἐπέτυχε τὴν ἔκδοσιν τοῦ Α. Ν. 1864/51 ἐπειδὸν ἀνεγέρεσσα Δημοσίων Συλλόγων Ἐπτορικοῦ Ναυτικοῦ, δυνάμει τοῦ ὅπου διετέθησαν 200.000 εἰς τῶν πλευροναστάτων τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Κινέζων Πλέοντων, ἐπὶ τῷ σκοπὸν τούτῳ. Εἰς τὸ σημεῖον τούτῳ ἐπιθυμῶ νὰ ἔξαρψ τὴν συμβολὴν τῶν κ. κ. Δ. Κωπτάκη, μέλους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Σχολῶν καὶ Γ. Μοάτσου, τέως ὑπουργοῦ Ἐπτορικῆς Ναυτιλίας, σίτινε τὰ μέγιστα συνέβαλον εἰς τὴν ἀμέσων πρωτότητον τοῦ ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου, πρωτοβουλία αὐτού, καταφτισθέντος νομόσυνεδίου καὶ την δημοσίευσιν ως ἀναγκαστικοῦ τοῦ ἰδρυτικοῦ τῶν Σχολῶν νόμου.

Παρόλης χρόνος πολὺς πρὶν ή τά έργα δημιουργήθεον. Και τούτο υπῆρξε συνέπεια τών μωρών ἀγτιδράσεων και προκαταλήψεων, αἱ ὁποῖαι ἔτεινον εἰς τὴν ματαίωσιν τῆς προσπαθείας τοῦ ὑπουργείου και αἱ ὄποιαι ἐξερειδήτην νὰ ὑπερεργίθεον.

Τό ίδιον πάσην δυσχέρειαν και άντιεօστητα, πεισμώνως εμειναν εἰς τὴν προσπάθειάν του, ἐπέτυχε τελικῶς νά ίδη τὰ ἔργα ἐκτελούμενα και περατούμενα, δικαίως δὲ αἰσθάνεται ὑπερφάνειαν διά τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προσπάθειάς του.

Η άνεγερσις τῶν κτιριακῶν ἔγκαταστάσεων ἡρχεται κατὰ Φεβρουάριον 1955 και ἐπέρατως κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957. Ἐπειδή, τούτεστι, τὸ ὑπορεύειν τὴν λειτουργίαν τῶν Σχολῶν πρὶν ἡ περατωθεῖν τὰ ἔργα και τοῦτο διὰ νό κερδοῦν ἔτος ἐκπαιδεύεσθαι τῶν μαθητῶν.

Γιαφαλλήρης πρός την ἀνέγερσιν τῶν κτιριακῶν ἔγκαταστάσεων, τὸ ὑπουργεῖον ἐμελέτησε καὶ ἐπέλυσεν ἄπαντα τὰ θέματα ὥργανωσεώς τῶν. Σχολῶν, καταρτίσεως τῶν προγραμμάτων ἐκπαιδεύσεως τῶν μαθητῶν, συγκροτήσεως τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ τῶν, Σχολιῶν. Ἐφορείας σιμῶν αὐτῶν διὰ παντεῖδον ὑλικοῦ, ὄργανων, ἐργαλείων, μηχανημάτων καὶ λοιπῶν μέσων, ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἀρτίαν κατάρτισιν τῶν μαθητῶν.

Κατ' αύτὸν τὸν τρόπον, ἐκτὸς ἀπὸ συγχρονισμένας καὶ ἀνέτους κτιριακάς ἔγκαταστάσεις, αἱ Σχολαὶ Ἀσπροπύργου — καὶ παραλήλως πρὸς αὐτὰς οἱ Σχολαὶ Ζαχαρίας καὶ Κύμης — θὰ διαθέτουν ἑνὸς διλογίου ἄφενα τὰ ἐποπτικά μέσα διδασκαλίας καὶ ἔξπλισμόν, μεταξὺ τῶν διποίων ὅλα τὰ σύγχρονα δργανα καὶ μηχανήματα ναυπιλοφίας (γυροσκοπικάς πυξίδας συσκευὲς ραντάρ, παροιγονιώμετρα, μηχανήματα τήσησών, αὐτόματον πορειογράφου κλπ.), πειραματικά μοντέλα πλοίων, κυτῶν, μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεως, μηχανήματα καὶ ἔργαλεία μηχανουργίαις, λεβητοποιίεις, ἡλεκτροτεχνουργίαις, πλῆρες μηχανοστάσιον καὶ λεβητοστάσιον, διαθέτον παλινδρομικὴν μηχανήν, στροβίλους καὶ πετρελαιομηχανάς, τοῦ ὅπιου ἢ ἔγκαταστάσις βάρα πραγματοποιεῖ μέχρι τοῦ φεινοπώρου, καὶ πλήθος ἄλλων ὁργάνων καὶ ἔργαλείων.

Ούδενός συγχρόνου μεσου ἐκπαίδευσεως αἱ Σχολαὶ θὰ στεροῦσται, ὅταν τὸ ἔργον τοῦ ἑξοπλισμοῦ αὐτῶν θὰ ἔη, μετά ἐν περίοδο ἑτοῖς, δολκληρωθῆ. Φιλοδοξούμεν, ὅτι θὰ εἰναι ἔφαμιλλοι τῶν καλλιτέρων ὀμοιώδιῶν Σχολῶν τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τούτο ἐπετεύχθη χαρὶς εἰς ταὶ Κεφαλαιαὶ \$ 45.000. τὰ συγκεντρωθέντα ἐν ἑτεῖ μὲν 1915 ἐκ δωρεῶν τῶν ἀγυραστῶν τῶν πλοίων τύπου 'Πλευθερίας, εἰς δωρεὰς διαφόρων ἐφοπλιστῶν, κατὰ τὸ στάδιον τῆς ἀνέγερσεως τῶν Σχολῶν, συνολικοῦ ποσοῦ \$ 50.000 καὶ, τέλος, χάρις εἰς ἔξασφαλισθεῖσαν δι' ἐπιτυχοῦς τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεργειας, συμμετοχὴν τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς τὸ πολύγραμμα γερμανικῆς τεχνικῆς βοηθείας συμμετοχήν, ἥτις ἑξασφαλίζει εἰς τὰς Σχολὰς διάφορα τελευταίου τύπου μέσα ἑξοπλισμοῦ, ἀξίας περίοδο \$ 180.000.

Παρόλληλως ιδιαιτέρα κατεβλήθη και καταβάλλεται προσπάθεια διει την έξασφάλισιν του άριστου διδακτικού προσωπικού. Καθηγηταί και έπιμεληται του Έθνικον Μετσόβιον Πολυτεχνείου και άλλοι δεδομένης πείρας και καταρτίσεως καθηγηταί κατέχουν τάς κυριαρχώντας μαθηγάτων είς τάς Σχολάς, ώστε να έχασφαλίζεται ή άριστη έφαρμογή των ανθρωπικών προγραμμάτων εκπαιδεύσεων των μαθητών, τα όποια κατηρτίσθησαν κατά τρόπον, ώστε, σχι μόνον να μη ύπερτερούν, άλλοι: να ύπερτερούν των αντιστοίχων προγραμμάτων των πλέον γνωστών

Αι Σχολαι Ἀσπροπύργου δύνανται νὰ παράσχουν ἀνετον ἐνδιαίτησιν

εις 350, τούλακιστον, μαθητάς, μὲ ἐπρίσιαν ἀπόδοσιν 120 νέων Πλοιάρχων καὶ 80 περίποι, νέων Μηχανικών, ἀρτίας κατατρίσεως. Ή περι-
ἀλληλογ., λειτουργία τῶν Σχολῶν 'Υδρας καὶ Κύμης αἵτινες ἀμφιέρει
ἔχουσι ὄργανωθή κατὰ τὸ πρότυπον τῶν Σχολῶν 'Ασπροπόύλου ἔξαστα-
λίζει εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὴν ἀπόδοσιν 120 εἰσέτι κατὰ μέσον ὅρον νέων
Δοκίμων Πλοιάρχων ἑπτάριών. Οὕτω, χάρις εἰς τὸ ἐκτελεσθεῖν ὑπὸ τοῦ ὑ-
πουργείου Ἑπτερικῆς Ναυτιλίας πρόγραμμα, οὐαὶ ἀσθμός τῶν ἀποφοί-
των τῶν Σχολῶν 'Επιπορικοῦ Ναυτικοῦ Δοκίμων Πλοιάρχων σύζηνεται
εἰς 240, περίποι. ἔναντι 30 μέχρι τεῦθεν ἡ παραλλήλως. Θα ἔκπαι-
δεύνονται καὶ 80 Μηχανικοί, μὲ υψηλὸν τὸ ἐπίπεδον θεωρητικῆς καὶ τεχ-
νικῆς κατατρίσεως καὶ πρακτικῆς ἐμπειδίας.

Δόκιμοι Πλοϊαρχοί. Ἡ σημερινὴ ἡμέρα εἰναι, ἱστορικὴ δι' ὑμᾶς, διότι, ἐξερχόμενοι τοῦ Σχολείου τούτου, ἀπόδεσθε εἰς τὰ τραχύν. ὅσον καὶ ωσεῖν ἀγώνας τῆς

**"TAGAROPULOS CORPORATION,
COLON REPUBLIC OF PANAMA
SHIP CHANDLERS**

TELEPHONES:
1001 - 1002

CABLE ADDRESS:
TONIO-COLON

FRESH MEATS
FRESH FRUITS & VEGETABLES
CANNED FOOD & VEGETABLES
PASTEURISED MILK.
ICE CREAM
JAMS
BUTTER
OILS & FATS
OLIVE OIL
GREEK OLIVES

**SCOTCH WHISKIES
LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRY'S BRANDY & WINES**

PAINTS AND DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

ναυτικής σταδιοδρομίας. Ή χώρα μας, κατ' έξοχήν ναυτική, άπό τών άρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερον, έχει συνέσει την ιστορίαν της με την έπιδοσιν της εις τὴν θάλασσαν. Τὸ Κράτος καὶ ὁ ναυτικὸς κόσμος ἐπραδαν τὸ πάν διὰ νὰ σᾶς δώσουν τὰ ἔφοδια, μὲ τὰ δόποια βάκατορθώσετε, δχι μόνον ν' ανταποκριθῆτε εἰς τὰς ὑπεγεώσεις σας, ἀλλὰ καὶ νὰ διακρίθητε εἰς τὸ ἐπάγγελμα, τὸ δόποιον ἐπελέξατε. Τὸ ἐπάγγελμα δὲ τοῦ πλοιάρχου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ λειτουργήμα ὑψίστης σημασίας τόσον δι' ὑμάς τοὺς ιδίους, δύον καὶ διὰ τὴν ναυτικὴν χώραν μας.

Σάς δισέρνουν παραδόσεις ιεραὶ καὶ αἰώνων. Οὐδεμία ἀλλή, ίσως, φυλῇ έχει νὰ ἐπιδείξῃ τόσους θρύλους, τόσον ἱρωτισμόν, τόσα κατορθωμάτως, τοισύνην δραστηριότητα εἰς τὴν θάλασσαν, διὰ διὰ τὴν Ἑλληνικὴ φυλῇ. Καθ' ὅλην τὴν μακράιναν ιστορίαν τῆς Ναυτιλίας μας, ἐκυριάρχουν πάντοτε εἰς τοὺς ναυτικούς μας αἱ ἔννοιαι τῆς τιμῆς καὶ τῆς αὐτοθυμίας. "Ἄνευ τῶν ἀρχῶν τούτων, δὲν ἂντον νὰ ὑπάρξῃ καὶ νὰ ζήσῃ ἡ Ναυτιλία μας.

Εἶμαι δέβαιος, διὰ δὲν θὰ γίνετε ἐπιλήσμονες τῶν ιερῶν τούτων παραδόσεων καὶ διὰ τὴν τιμῆσαν, δπως καὶ οἱ προκάτοχοι σας, τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς πᾶσαν περίπτωσιν καὶ εἰς οἰστρήπτον γεωγραφικὸν πλάτος τῆς "Υδρογείου". "Ἐχετε ὑπὲρ" δψιν σας, διὰ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ εὐρισκόμενοι, ἐκπροσωπεῖτε τὴν Ἑλλάδαν μας ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν. Αἱ πράξεις καὶ αἱ παραδίψεις σας ἔχουν ἄμεσον τὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ ὑδάτη τῆς Ναυτιλίας μας καὶ γενικῶτερον τῆς χώρας μας. Εἰσθε οἵονει πρεσβευταὶ τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸν μεγαλειώδη ἀγώνα τῆς μεταφορᾶς ἀγαθῶν ἀνὰ τὴν "Υδρογείον, διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς εὐτυχεστέρας αὔριον διὰ τὴν χώραν μας καὶ τὴν ἀνθρωπότητα γενικῶτερον. "Ἀπὸ ὑμάς ἔξεστάται ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας μας. ἀπὸ τὴν δόποιαν



'Ο κ. Στ. Κωτιάδης ἐν μέσῳ τῶν ἀποφοίτων τῶν Σχολῶν Ἀσπροπόρου. τόσα προσδοκᾷ ἡ Πατρίς μας. Εἶμαι δέβαιος, διὰ θὰ φανῆτε ἀντάξιοι τῶν προσδοκιῶν τοῦ "Ἐθνους καὶ μὲ αὐτὴν τὴν πεποιθήσιν σᾶς εὔχομαι καλὴν τύχην καὶ καλὴν σταδιοδρομίαν.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Μετὸ τὸ πέρας τοῦ λόγου του, δ. κ. "Υπουργὸς ἀπένειμεν ιδιοχείρων τὰ διπλώματα εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῆς Σχολῆς δοκίμους πλοιάρχων. Οὗτοι εἶναι οἱ ζῆται:

Μ. Ἀγαππότος, Α. Ἀργύρης, Ν. Βασιλόπουλος, Π. Γιαννακός, Γ. Γκαβόπουλος, Α. Δρακάτος, Θ. Ζαχαρίου, Β. Καλλιάνης, Ι. Καραμελάγκος, Α. Κεραστίωτης, Π. Κολιτσόπουλος, Δ. Κοντογιάννης, Δ. Κουκιδάκης, Ν. Λαζαρίδης, Πέτρος Μαγκαφάς, Ε. Μαθίσ, Α. Μαραδέλιας, Μ. Μαραγκουδάκης, Ι. Μάρας, Α. Ματαράγκας, Π. Πετελίωτης, Ν. Μιχαλόπουλος, Δ. Παπαγεωργίου, Β. Νταλιάνης, Κ. Παπαναστάσιου, Γ. Ριακοτάκης, Σ. Σοΐές, Ν. Τριανταφύλλου, Ε. Τριβίδης, Μ. Τσαγκάρης καὶ Α. Καρατσίπης.

"Ἐξ ἀλλοῦ, οἱ λαδόντες τὰς δύο θήκας ἔργαλείων, ὡς ἔπαθλον, ἀριστεύσαντες μαζίται τῆς πρώτης τάξεως τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, εἶναι οἱ Κ. Σταυρόπουλος καὶ Κ. Θεοφανάκης.

Μετὸ τὸ πέρας τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων, οἱ προσκεκλημένοι εἰς τὸν τελετήν, ξεναγούμενοι ὑπὸ λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, περιῆλθον τὰ τάκια, καὶ τὰς διαφορούς ἔγκαταστάσεις τῶν Σχολῶν, ἀκολούθως δὲ παρέστησαν εἰς δοθεῖσαν δεξίωσιν ὑπὸ τοῦ διοικητοῦ πλοιάρχου κ. Π. Νταλιάνη.

ΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Εἰς διακοσίους ἀνέρχονται περίπου οἱ ἀποφοίτους τῆς έφετος ἐκ τῶν ναυτικῶν τμημάτων τῶν Νυκτερινῶν Σχολῶν Μηχανικῶν τοῦ Πειραιῶς. Οἱ πλειστοί εἰς αὐτῶν, ὡς αἱ οἰκεῖαι σχολαὶ μᾶς διαβεδαίωσαν,

καλὴν ἐπίδοσιν ἐσημείωσαν εἰς τὰς ἀπολυτηρίους ἔξετάσεις των. Δύνανται νὰ θεωρηθῇ ἀρτία ἡ θεωρητικὴ τῶν κατάρτισις, χωρὶς ὅμως νὰ ἡμιπορῇ τὸ αὐτὸν λεχθῆ καὶ διὰ τὰς πρακτικὰς τῶν γνωστεῖς. Η ὁσκησίας εἰς Μηχανουργεῖον διὰ τοὺς ὀλιγωτέρους ἔξι αὐτῶν ἡ παραλληλος μὲ τὰς σπουδάς των. Τῶν πολλῶν ἡ πρόσληψις εἰς ἐργοστάσιον ἥτο προβληματική; "Η πρακτικὴ κατάρτισις τῶν αὐτιστικῶν μηχανικῶν θετέπιτευχθῇ ἀνετώτερον μόνον καὶ ἐφόσον ἀνακαυγροτηθῇ ἡ ἀπονεκρωμένη πειραϊκὴ σιδηροδιομηχανία.

Οἱ νέοι διπλωματοῦχοι οἱ προοριζόμενοι διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, εἶναι οἱ ζῆται κατὰ σχολάς:

ΑΡΧΙΧΗΔΗΣ: Α. Ἀργυρίου, Λ. Αύτζογλου, Ν. Ἀτασάς, Α. Ἀντωνίου, Στ. Ἀλεβεσοδίτης, Χρ. Ἀποστολόπουλος, Ι. Βαστάκης, Παν. Βουτσιάς, Θ. Βοΐλης, Κ. Βελισσάρης, Στυλ. Γρίγος, Χρ. Γιοβανάκης, Γ. Γρηγορίου, Ν. Γατσούλης, Ν. Δαπόντες, Ἀντ. Δημητράκης, Ι. Δημοκρίτης, Παρ. Δεδεμέγκιας, Παν. Δεσεπόπουλος, Γ. Ζώης, Στυλ. Ἡλιόπουλος, Παρ. Ιωαννίδης, Χρ. Κούζουπης, Χρ. Κόντζογλου, Ν. Καλλιώρας, Λ. Κεκκαλίδης, Φ. Κανάτας, Παν. Καλογερόπουλος, Β. Κόκκινος, Ἀλ. Καντάρας, Παν. Κοζίδης, Εύστρ. Κουνιάρης, Ἀν. Κορακάκης, Β. Καρδιάκος, Ι. Κούμουστος, Ἡ Γκομούστος, Ἀρ. Καρναβάς, Στ. Καργαρίδης, Θ. Λιαλούπης, Ἀρ. Λέκκας, Ἀν. Λαλιώτης, Δ. Λιάπτουρης, Ἐμμ. Μαστρομανώλης, Γ. Μάθεσης, Πέτρος Μουζάκης, Κ. Μάρας, Ν. Μπονάτος, Θ. Μαρτίνης, Ἀχ. Νικολαΐδης, Γ. Νικηφόρης, Ν. Ξενογιάννης, Γ. Πασάς, Ν. Παπαφίλιπποπούλος, Δ. Παντελάκης, Ἀν. Παχῆς, Μ. Πουλάκης, Ν. Πυκνής, Δ. Παπασταμάτιος, Στ. Ρεπούσκος, Εύαγγ. Σωτῆρος, Κ. Σταμάτης, Ἐμμ. Σαμαντζόπουλος, Στ. Σκουρής, Ἀθ. Σταμάτης, Εύαγγ. Τάταρης, Στυλ. Τζανάκος, Εύστρ. Τσολακίδης, Ι. Τσιπας, Ν. Τσιταζόγλου, Β. Τσαγνάρης, Κυρ. Τσανάς, Ν. Τσαπράζης, Κ. Φραγκασκάτος, Γ. Φιορεζάκης, Χρ. Φάρος, Ἀν. Χριστάκης, Ἀντ. Χειλαδάκης, Σιδέρης Χατζηδασίειού, Ν. Χρονόπουλος, Κ. Νικουλούδης, Β. Σταθόπουλος, Ραφαήλ Κουλούρας, Ν. Μανδαλίδης, Β. Γαλανάκης, Γρ. Δημητρόπουλος, Θ. Κικρίλης, Κ. Μακροπόδης, Χρ. Μπιρτίης, Β. Μαλκότσης, Μιχ. Μαρκαντώνης, Χρ. Μαρκεζίνης, Ἡλ. Μπατάς, Ν. Μουλάς, Ν. Μπαρμπαρέκος, Β. Παράστος, Σωτ. Πασχόπουλος καὶ Ι. Σπύρου.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ: Ἡλ. Ἀρκούδης, Ἀντ. Καρούσος, Στ. Οίκονόμου, Νικήτας Ἀλιμπάνης, Γ. Μαυρογιώργης, Ι. Φραντζεσκάκης, Πέτρος Ρίζος, Ι. Ψημίτης, Μιχ. Ἀρμενάκης, Κ. Νικολαϊκάκης, Ν. Υπέρμαχος, Διον. Θεοδοσίου, Γ. Τζόμας, Παν. Ἀλεξανδρής, Ι. Καραϊσκός, Ν. Χάνος, Ι. Τσόπελας καὶ Σπυρ. Παρασκευόπουλος.

ΠΕΙΡΑΓΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ: Γ. Ἀναργύρου, Ν. Βουκυλάρης, Β. Ζαμπετάκης, Ν. Ιωάννου, Π. Κενές, Ἀθ. Κολιογιώργης, Ν. Νομικός καὶ Ι. Πούλιος.

Α.Σ.Μ.Ε.Ν. : Ι. Γκιασώρης, Ἀνδρ. Δημητρέλλης, Ν. Δημητοίου, Ν. Ιωαννίδης, Σταμ. Ιωάννου, Γ. Καλογερόπουλος, Σταμ. Κανελλάς, Ι. Κατραντζίωτης, Κ. Κουδούνης, Κ. Κουριάτης, Χρ. Λειβαδίτης, Ἐλευθ. Μπουντανιώτης, Ἀγγ. Μάνος, Διον. Νέγκας, Δημ. Νέόφυτος, Ἐμμ. Νομικός, Κ. Παπαθεοδώρου, Πέτρος Πενταΐδης, Ἀνδρ. Ραυτόπουλος, Λεων. Σανανίδης, Χρ. Σαράντης, Ἀλ. Σέρθης, Γ. Τζιώτης, Στυλ. Χαλδαίος καὶ Εύστρ. Χατζίνας.

ΗΡΩΝ: Γ. Βούλγαρης, Γ. Βενιζέλος, Κ. Δημόπουλος, Β. Δρές, Μ. Εὐαγγέλου, Κ. Ζαμπάρας, Γρηγ. Ἰσαακίδης, Στυλ. Κατριβέσης, Κ. Καπτεανόπουλος, Χρ. Κατανᾶς, Εύαγγ. Κοράγιανης, Ἀρ. Κατσαρός, Γ. Λεωνίδης, Μιχ. Δανδουτόπουλος, Β. Βεντούρης, Α. Κοδούσης, Ἀγγ. Νικολάου, Ι. Πολίτης, Βλάστιος Πολυκανθρώπης, Ι. Πρασουλίδης, Ἀθ. Παπαγιανόντων, Ι. Σαροής, Ι. Σεσσαρίδης, Ἡλ. Σιουσύρας, Ἀγγ. Σφενδύλης, Γ. Σαραντής, Γ. Σεργιάδης, Γ. Σάββας, Παύλος Τριανταφύλλου, Εθ. Τσαλκίδης, Γ. Τσέβλικος, Ἀρ. Φωτεινότος, Μιχ. Φρατζής, Χρ. Φακιολάς, Ν. Χρυσικόπουλος, Ι. Τριανταφύλλου, Χρ. Καψάλης, Στ. Ηλιάσκος, Ἀνδ. Ακκοβιτίωτης, Μ. Κόπελλος, Π. Σπανός, Ν. Καλαμπόκης, Ἐμμ. Γάρδιας, Μιχ. Νικακής καὶ Ἡλ. Γκολκινόπουλος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΥΛΟΣ: Εἰς τὴν σχολὴν αὐτὴν δὲν ἐλειτούργησεν ἐφέτος τάξις τελειφορίων τοῦ ναυτικοῦ Τμῆματος λόγω τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ προαχθέντων κατὰ τὸ περιστιών τοῦ τρίτης πρὸς τὴν τετάρτην.

"Ἐλεέποντος ἀκόμη ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω κατάλογον οἱ ἀποφοιτήσαντες τῶν νυκτερινῶν σχολῶν τῆς Πρωτευουσῆς, τῆς Σύρου, τῆς Αιγαίας καὶ τῆς Θεσσαλονίκης, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὅποιων δὲν θὰ εἴναι κατώτερος ἐκείνου τῶν νυκτερινῶν πειραικῶν σχολῶν.

Καὶ οὕτω ὑπέτευκρούσιοι καὶ πλέον δόκιμοι μηχανικοί θὰ ἀναζητήσουν ἐφέτος ἐργασίαν ἐπὶ τῶν πλοίων. Διερωτώμεθα: Θὰ συναντήσουν τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν κατανόησιν τῶν πλοιοκτητῶν; Πράγματι λίαν δυσχερῆ ἀποδαίνει ἡ ναυτολόγησις τῶν νέων αὐτῶν, οἵτινες διὰ νὰ κατορθώσουν νὰ ἀρχίσουν τὴν σταδιοδρομίαν των εἰς διάφορες πλάγια μέσα συνήθως καταφεύγουν καὶ εἰς πολλάς θυσίας, ἀκόμη καὶ ύλικάς, ὑποβάλλονται. "Ἐπι μηνας συνωτάζονται πρὸ τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶν διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ναυτολόγησιν.

Πρέπει, ὅμως, νὰ ἐνδιαφερθοῦν οἱ ἐφοπλισταί μας διὰ τὸ σοβαρὸν τοῦτο ζήτημα, βέβαιοι ὅντες, διὰ τὸ συμφέρον των κυρίων ἐξυπηρετοῦν. Οἱ τετρακόσιοι ἀποφοιτήσαντες ἐφέτος δόκιμοι μηχανικοί εὑχερῶν καὶ ταχέων ἐπιβάλλεται νὰ ἀπορροφηθοῦν ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ καὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη, τὰ ὅποια, ἀλλως τε, ἔχουν ἄμεσον ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν των.

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.
STEAMSHIP BROKERS & AGENTS
CABLE ADDRESS: ORIONSHIP
80 BROAD STREET
NEW YORK, N.Y.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Αναφέρομενοι εἰς δημοσίευμα τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ, καταχωρισθὲν εἰς εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 529)288 τεύχος τῆς 15ης Ιουνίου ἐξ., υπὸ τὸν τίτλον «ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ πληροφορήσωμεν ὑμᾶς, ὅτι προκειμένου τὸ «Υπουργεῖον Συγκοινωνιῶν» νὰ προβῇ εἰς τὴν ἔκδοσιν σειρᾶς ἀναμνηστικῶν γραμματοσήμων ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ Υ.Ε.Ν. πρὸ τριμήνου περίπου ἐζήτησεν ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τὴν συλλογὴν καταλήλων φωτογραφιῶν, περουσῶν παραστάσεις ἀκριθῶς ὡς αἱ εἰς τὸ δημοσίευμά σας ἀναφέρομεναι.

«Ηδη αἱ φωτογραφίαι ἐλπίθησαν καὶ αἱ προκριθεῖσαι παραστάσεις διειδιόθησαν εἰς τὸ «Υπουργεῖον Συγκοινωνιῶν» διὰ τὰ περαιτέρω. Αἱ παραστάσεις ἀναφέρονται εἰς τὴν σύγχρονον κατάκτησην τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τῆς ὁποίας καὶ ἐπιδιώκεται σήμερον ἡ προσολή.

Ἐξ ὅσων γνωρίζομεν, ἔχουν ἐκδοθῆ ἐις τὸ παρελθὸν γραμματόσημα μὲ παραστάσεις ἐκ τῆς ιστοφόρου ναυτιλίας, τὸ θέμα δὲ τῆς ἐκδοσεως γραμματοσήμων μὲ ἀπεικονίσεις ἀναφέρομενας εἰς τὴν διαδοχικὴν ἔξελιξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς μέχρι σήμερον θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον μελέτης καὶ συνενοήσεως μετά τοῦ «Υπουργεῖον Συγκοινωνιῶν» εἰς εὐθετώτερον χρόνον.

Πειραιεὺς, 27 Ιουνίου 1957

Μετὰ τιμῆς
‘Ο Υπουργός
Σ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΗΣ ΒΑΡΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν τῆς δημοσιευμένης εἰς τὸ φύλλον τῆς 15ης Ιουνίου ἐπιστολῆς τοῦ κ. Γ. Βουτυρᾶ, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ πληροφορήσωμεν ὑμᾶς τὰ ἀκόλουθα :

1.— Ο ἐπιστολογράφος σας, ἀναφέρομενος εἰς σημειωθείσας κατ' αὐτοῦ παραβάσεις ἐκ μέρους τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ Ἀσυρμάτου Βάρης, δὲν καταγγέλλει τι τὸ συγκεκριμένον, ἵνα προσδώμεν εἰς σχετικὴν ἔρευναν.

2.— Διὰ τὰς λοιπὰς ἀνωμαλίας, τὰς ἀναφέρομενας εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ ὡς ἄνω ραδιοτηλεγραφητοῦ, αἵτινες ἐστιμεώθησαν κατὰ τὰς ἡμέρας τοῦ Πάσχα, ὡς εἰς παρομοιαὶ περιπτώσεις ἔχομεν πολλάκις γνωσίσει ὑμῖν, ὁ φόρτος ἐργασίας τῶν εὐκεπτίων τηλεγραφημάτων τῶν ἡμερῶν αὐτῶν εἰναι ἀδύνατον νὰ διεκπεραιωθῇ μετ' ἐνημερότητος, παρὰ τὸν τριπλασισμὸν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ καὶ τὴν συνεχῆ ἐπὶ τριών ζωνῶν συχνοτήτων ἐργασίαν εἰς τὰ δραχέα κύματα.

Ἡ κανονική, ἐξ ἄλλου, παρακολουθήσης τῶν κλήσεων τῶν πλοίων ἐκ μέρους τοῦ Παρακτίου πιστοποιεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐκ μιᾶς καὶ μόνης ζώνης συχνοτήτων ἐδόθη ἀπάντησις εἰς 31 καλέσαντα τὸν Παρακτικὸν πλοίον, εἰς ἀ καὶ ἐγνωστοποιήθη σειρὰ προτεραιότητος, ὡς ὁ ἴδιος ἐπιστολογράφος ἀναφέρει ἐν τῇ ἐπιστολῇ του.

Αθῆναι τῇ 4η Ιουλίου 1957

Μετὰ τιμῆς
‘Ο Γενικός Διευθυντής
ΕΠ. ΤΣΕΛΛΟΣ

ΑΙ ΘΕΡΙΝΑΙ ΔΙΑΚΟΠΑΙ

Φίλε κ. Κωττάκη,

Ἀναφέρομενος εἰς παρατηρήσεις τοῦ τελευταίου τεύχους τοῦ περιοδικοῦ σας, ὑπὸ τὸν τίτλον «Κατὰ τὰς θερινὰς Διακοπάς», σχετικῶς μὲ τὴν πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου, εὐρίσκομαι εἰς τὴν εὐχάριστον θέστιον νὰ σὰς πληροφορήσω, διτὶ ἀπὸ πολλοῦ ὁ κ. Ἀντώνιος Γ. Παπαδάκης ἐδέχθη νὰ προσθάνῃ ἐπὶ τὸν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του πλοίων τρεῖς ἔως τέσσαρας μαθητὰς διὰ τὸν ὡς ἄνω σκοποτό.

Οσον καθορᾶ τὴν διατροφὴν τῶν μαθητῶν κατὰ τὸ διάστημα τῆς ὑπηρεσίας σύντιον ἐπὶ τῶν πλοίων, εἴμαι θέντας, διτὶ οὐδεὶς ἐτούτων ἐφοπλιστῶν διὰ διανοηθῆ νὰ ζητήσῃ πληρωμὴν τῆς τροφοδοσίας.

Ἐπίσης, σᾶς γνωρίζω, διτὶ πρώτος πάλιν ὁ κ. Ἀντώνιος Παπαδάκης ἐδέχθη νὰ πληρώνῃ τὸ ποσόν τῶν ἔξι λιόνων μηνιαίων δι' ἔκστασην πλοίον ὑπὸ ξένην σημασιαν., διὰ τὸ Ταμείον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως.

Πειραιεὺς, 27 Ιουνίου 1957

Διατελώ φιλικώτατα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΜΙΡΗΣ

ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΔΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σᾶς εὐχριστῶ διὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς μου, σχετικῆς μὲ τὰ διπλώματα πλοιάρχων, ἥτις καὶ προεκάλεσε τὰ σχόλιά σας καὶ

τὴν εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Ιουλίου δημοσίευμένην ἐπιστολὴν τοῦ κ. ‘Υπουργοῦ Ναυτιλίας.

Ἐπιτρέψατε μοι νὰ ἐπανέλθω δι' ἐλαχίστων ἐπὶ τοῦ θέματος, ἵνα διευκρινήσω, διτὶ συμφωνῶ μὲ τὰ ἐπὶ τῆς ἐπιστολῆς μου ὑμετέρα σχόλια περὶ τῆς ποιότητος τῶν ναυτιλῶν, πλὴν, ὅμως, πιστεύω, διτὶ ἡ ἀπαραίτητος μακρὰ προϋπορεσία καὶ ἡ ἐκ ταυτῆς πειρα δὲν εἰναι ἀνάγκη νὰ διαπιστωνται διὰ τῆς ἀνά διετίσιας ἀναστατώσεως τῶν ἀξιωματικῶν μας (ἀπώλεια χρόνου, ἔξοδα κλπ.).

Πιστεύω, δηλαδή, διτὶ εἰς τὸ αὐτὸ μὲ τὸ ὑφ' ὑμῶν ὑποδεικνύμενον ἀποτέλεσμα δυνάμεθα νὰ φθάσωμεν. ἕαν, κατόπιν αύστηρῶν ἔξετάσεων διά τὴν ἀπαίτησην τῶν μοναδικῶν διπλώματος, ἀπαίτησην μὲ τὴν κατ' ὄρχας τετραπτῆ θαλασσῶν ὑπηρεσίων διά τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς τὰς ἔξετάσεις (ἐκτός, θεού, τῶν ἄλλων προσόντων θεωρητικῆς καταρτίσεως) καὶ κατόπιν ἀνά διετίσιαν νὰ ισχύῃ τὸ αὐτὸ δίπλωμα διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἀνθυπολοιάρχου. ‘Ητοι, μὲ συνολικῆν ὑπηρεσίαν 8 ἔτῶν (4 δοκίμου καὶ 4 ἀξιωματικοῦ), διὰ τὸν πλοιάρχον, ὃ ναυτίλος θὰ ἔχη τὸν ἔτησιν τοῦ Α’ Πλοιάργου προσόντα. Θὰ ἐπανέλθω μεν, δηλαδή, εἰς τὰ πρότερον ισχύοντα, ἀπὸ τὰ ὁποῖα διεπιστωθήσαν δριστὰ ἀποτέλεσματα.

Νομίζω, διτὶ εἰς τὸ πρότασί μου δὲν ἀφίσταται καὶ τῶν ὅρθων ἀπόφεων τοῦ κ. ‘Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς ἐκτίθενται εἰς τὴν εἰρημένην ἐπιστολὴν του.

Περαίνων, ἐπίθυμω νὰ σημειώσω, διτὶ ἀφ' ἐνὸς δὲν εἶμαι Πλοιάρχος καὶ ἀφ' ἐτέρου. διτὶ εἰς τὴν ἐπιστολήν μου δὲν θίγω διπλώματα μηχανικῶν κλπ., ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κωτιάδη.

Μέ έκτιμησιν
ΓΕΩΡΓ. ΑΡΧ. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Ιουλίου ἐξ. ἔ. ἀνέγνωσα τὴν ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τὰ διπλώματα πλοιάρχων», ἐπιστολὴν τοῦ κ. Γεωργ. Α. Νικολάκη καὶ τὰς ἐπ' αὐτῆς ὑμετέρας κρίσεις. Εἶμαι ούμινος μὲ τὰς ἀπόφεις τοῦ ἐπιστολογράφου σας καὶ ιδίᾳ ἐπὶ τοῦ πρώτου του σημείου, διτὶ, δηλαδή, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε. Ν. οἱ προερχόμενοι ἐκ τοῦ Γυμνασίου καὶ ἔχοντες εὐδόκιμον θαλασσῶν ὑπηρεσίαν, εἶναι διχι μόνον ίκανοι, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ πολλοῖς προτιμέτοι παρὰ πολλῶν πλοιάρχων, διότι ἀξιόλογον κατέχουν πρακτικὴν πειραν. Εἶναι, ἄλλως τε, ἀποδειγμένον, διτὶ τίποτε δὲν παραμένει ἀπὸ τὴν θεωρίαν, παρὰ μόνον διτὶ κρείσσεται ἐν τῷ πράξει. Τὰ χαρακτηριστικὰ ἐκάστου ἐπαγγέλματος εἰναι ή φόντος, τὸ θάρρος καὶ η ψυχαιρία. Εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, μάλιστα, τὰ προτερήματα ταῦτα ἀποτελούν πολύτιμον παράγοντα. Οι προερχόμενοι ἀπὸ τὸ Γυμνάσιον ἀξιωματικοὶ γνωρίζουν διχι μόνον ἀπὸ γέφυραν, ἀλλὰ καὶ δῆλος τὰς ἐργασίας τοῦ πλοίου. Τὰ πάντα — κατὰ τὸ δινατόν — εἶναι κτήμα τῶν.

‘Ορθῶς, ἐπίσης, διπλωματος γράφει διὰ τὸ πειρίττων τῶν τόσων διπλώματων καὶ ἔξετάσεων. Οὐδεμία πρακτικὴ ἀξία σηματίσαι διὰ τὰς ἔξετάσεις, εἰμὴ ἀπλῶς δαπάναι, τὰς διοίας δύναται νὰ ἐνοποιηθῇ στὸ μόνον ἐκεῖνος ποὺ τὰς καταβάλλει, ἀπώλεια χρόνου, υπερκόπωσις, γραφειοκρατία κλπ. Αὐτὰ καὶ συντελούν εἰς τὴν πρώτην ἀπογοήτευσιν τῶν ὑπωφύιων. ‘Εξδος φροντιστρίων, ἔξδος παραμονῆς εἰς Αθήνας ταῦτα καὶ Πειραιά καὶ «ξεμπαράρισμα». Τὰ κέρδη είναι διὰ τοὺς τρίτους, τὰ ἔξεταστρα, δηλαδή, διὰ τὰς ἔξεταστικὰς ἐπιτροπὰς καὶ η ὑποβαλλόμενη εὐδημήσως εἰς τοὺς υπωφύιους ἀπὸ τὰ προτερήματα ἀγορὰ ὠρισμένων βιβλίων, τῶν δόπιων τὸ περιεχόμενον περιλαμβάνεται ὡς ὅλη τοῦ προγράμματος ἔξετάσεων. Ἀπὸ δῆλα αὐτά καμμία δὲν προέχεται πρακτικὴ ὀφέλεια, παρὰ μόνον ταλαιπωρίας τῶν ἐνδιαφερομένων. ‘Οταν ούτοι ἀνέλθουν καὶ πάλιν εἰς τὸν γέρουραν, θὰ συνεχίσουν τὴν ίδιαν μέθοδον ταξιδίουν καὶ διανοηθῆσαν ποὺ τὸ δόπιον ἐφήρμοζαν ὡς β’. καὶ ὡς γ’. πλοιάρχοι, διότι αἱ μεθόδοι ναυσιπλοΐας εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὴν ὕδαιναν πάντοτε διάσπορες εἰναι στηριγμέναι ἐπὶ τῶν αὐτῶν πάντοτε.

Ἐπειδὴ διαλιήσαμεν περὶ ταλαιπωρίας τῶν ύποψηφίων, μάς δίδεται νὰ εὐκαρίστας νὰ τονίσωμεν, διτὶ εὐχάριστος διὰ διέλεπταις ἀναγνωριζόμενα τὰ λιθεριανά, ἀκόμη δὲ καὶ τὰ παναμακά διπλώματα διεθνῶς, παρὰ τὴν ἀντίθετον γνωμῶν ἐτέρου, εἰς τὸ αὐτὸ τεύχος σας, ἐπιστολογράφου τοῦ κ. Δημ. Μελέτη διστὶς ὑπὸ τὸν τίτλον: «Λιθεριανά διπλώματα, γράφει: «... αἱ ἔξετάσεις τῶν Ελλήνων πλοιάρχων, αἵτινες βασίζονται ἐπὶ ὑλῆς πράγματι βασίστηκαν αἱ ζητοῦσαι διαφορούν πολλάκις πέρα τῶν 40, ἡ μὲ ερών, δὲν είναι δυνατὸν νὰ συγκριθοῦν ἀκόμη καὶ μὲ τὰς ἔξετάσεις τῶν πλείστων ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν κρατῶν...». Βεβαίως, δὲν δύναται νὰ συγκριθοῦν ἡ ὑλη καὶ οἱ ἀρμόδιοι τῶν ξένων κρατῶν μετὰ τὰς «βασανιστικάς» ἀπόφεις τῶν ίδιων μας, διπλωμάτων ταχακτηρίσει, ἀναμένων ἵσως καὶ συγχαρητήρια, ὁ κ. Πρόεδρος τῶν Ελλήνων Εμποροπλοιάρχων. Οι ξένοι σκέπτονται πρακτικῶς. Εἰς τί, ἀρά γε, θὰ μάς ὀφέλησῃ ἡ ιερὰ ἔξετασις τῶν σαράντα τῆμερων; Ούτε οἱ ἐπιστήμονες τῶν Πανεπιστημίων καὶ τῶν Πολυτεχνείων, καθὼς καὶ τῶν Στρατιωτικῶν Σχολῶν διχι μόνον τῶν ξένων κρατῶν,

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

- 1) ΔΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Α, Β & Γ, ΤΑΞΕΩΣ
- 2) ΔΙΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΣ Α, & Β, ΤΑΞΕΩΣ
- 3) ΔΙΑ ΔΟΚΙΜΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΣ

ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΑ ΜΟΝΑΔΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ (PANTAP ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ) ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΕΚΑΣΤΗΝ 1^{HN} ΚΑΙ 16^{HN} ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ · ΤΗΑ. 471.041 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

άλλα καὶ τῶν ιδικῶν μας, ποὺ θεωρούνται αὐστηρότεραι, δὲν έχετάζονται ἐπὶ 40 ημέρας. Τί ξά έλεγον λ. χ. οἱ καταρτίζοντες αὐτὴν τὴν ὑλην, ἀν ἐκαλοῦντο νὰ μετάσχουν αὐτοὶ οἱ ίδιοι εἰς τάς έξετάσεις;

Έάν τό έπετρεπεν δ χώρος και ή μη κατάχρησις της φιλοδενίας σας, θά μετέφερον εις τάς στήλας σας οδόληπρον τό πρόγραμμα τών έξετάσεων, διά τά τοιμά διπλώματα πλοιάρχων, διότε και δ πλέον ἀδάντων ναυτικών ζητημάτων θά ἐγενώριζεν, διτί πράγματα η σωρεία αὐτή της ὅλης εἰς τίποτε δὲν χρειάζεται. Μήπως η ναυτιλία, οι ναυτικοί υπολογισμοί, η ναυτική τέχνη κλπ. ἀλλάζουν ἀναλόγως τού διπλώματος; „Οχι, βέβαια. Πρός τη λοιπόν, η ταλαιπωρία; „Οσον ἀφορά την πείσων, περὶ ής διμιεῖται το σχόλιον σας και αύτό θά ἐτακτοποιείτο, ὅτι δύον δὲν θά ελάμβανεν. δ ἔχων δίπλωμα γ'. τάξεως, τό δίπλωμα β'. και α'. τάξεως, ἀνεύ νωρισμένων προϋποθέσεων, αἵτινες θά ἔχονται διπλωματούχων Στρατιωτικών Σχολῶν και τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων,οἵτινες,σημειωτέον,κυβερνούν πολεμικά σκάφη από τού βαθμού τού σηματοδόρου ἀκόπιν; Πώς προάγονται οι λιμενικοί ιάξιματικοί, οι καθηγηταί, οι ὑπόληποι; Δίδουν πάντοτε ούτοι έξετάσεις; „Οσον ἀφορά την ἀνανέωσιν τών γνώσεων, πού θίγεται το σχόλιόν σας, δὲν είναι δινατόν νά λησμονήσῃ κανείς κάτι, που τό έπαναλαμβάνει κάθε ήμέραν. Τέλος, τους ἐφοπλιστάς που ἐπικαλείται σύν τοῖς ἄλλοις ὁ κ. Μελέτης, ήντα μή συμφωνήσουν ούτοι διά τα λιβεοιανά διπλώματα, αύτοι — τό γνωρίζει καλώς ὁ κ. Πρόδρομος τών Ἐυποροπλοιάρχων — είναι εἰς θέσιν, καλλίτερον παντός ἄλλου νά εύρισκουν τούς ἀνθρώπους, που χρειάζονται διά τα πλοϊά των είτε ἔχουν διπλώματα οισσόδηπτο τάξεως και κράτους, εἴτε δχι. Οι ἐφοπλιστοί γνωρίζουν ποιος θά κάμη καλὰ την ἔργασιαν των και αύτό, πρωτίστως, τους ἔνδιαφέροει.

"Ας φροντίσουμε συνεπώς οι άρμόδιοι νά εύρουν πρακτικάς λύσεις του σοβαρού αυτού θέματος, διότι τό κακόν έχει παραγίνει. Φρονώ, ότι θα πρέπει και ήμεις νά άκολουθήσωμεν τα καλά συστήματα της ναυτικής έκπτωσης και τών έξετάσεων τών προγυμένων ναυτικών κρατών, τά ποιός δεν πιστεύουμεν, ότι έχουν ξεψυχον και ξεψυχον ίλικον.... για πέταμα!

Καστελλόριζον 23 Ιανουάριον 1957

Μετά τιμῆς
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θέλουν νά αποφύγουν τάς πραγματικάς έξετάσεις οι κατέχοντες δίπλωμα τρίτου πλοιάρχου. Επικαλοῦνται, καὶ πολὺ δικαίως, τάς ταλαιπωρίας, τάς δαπάνας καὶ τής άπωλειας πολυτίμου χρόνου. Καμμιάν δὲν βλέπουν προσθήκη γνώσεων διὰ τῶν έξετάσεων, πέραν τῶν δύσων έξεμαθον διὰ τὴν άποκτησιον τοῦ πρώτου των διπλώματος καὶ τῆς σησσής ἀπέκτησαν πείρας ἐκ τῆς πολυετοῦς ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας.

Παρὰ ταῦτα δὲν θὰ συμφωνήσωμεν μὲ τοὺς ἐπιδιώκοντας τὴν κατάργησιν τῶν προαγωγικῶν ἔξετάσεων. Ἡ βάσσανος ἐπὶ τῶν γνῶσεων δὲν βλέπεται. Ἐπίλεγονται οἱ καλύτεροι, θεωρητικῶς, τούλαχιστον. Ήταν υποδεῖξωμεν, ὅμως, εἰς τοὺς ἀμροδίους τὸ μὲν τὴν ἡ πάλού στευσιν τῶν φραισεικρατικῶν διατυπώσεων, τὸ δὲ τὴν ἀπόλεψιν

ἀπὸ τὴν ἔξετασταν ὅλην κάθε περιτοῦ, θεωρητικὴν μόνον ἀξίαν ἔχοντος ἀέματος.

Χρειάζεται, πράγματι, ἐπὶ τὸ πρακτικῶτερον νὰ καταρτισθῇ τὸ πρόγραμμα τῶν ἔξετάσεων, ἵνα συντομεύῃ ὁ χρόνος αὐτῶν καὶ ἀποφευχθῇ ἡ ταλαιπωρία τῶν ὑποψήφιών πλοιάρχων διὰ την ἀμφιβολίαν ἐκμάθησιν εἰς τὰ φροντιστήρια θεμάτων, που δὲν πρόκειται ποτὲ νότιοι τούς χρησιμεύσουν κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματός των.

Τὸ προβαλλόμενὸν πάντως ἐπίχειρημα τῆς ἄνευ ἔξετάσεων προσγωγῆς εἰς τοὺς ἄλλους κλάδους, στρατιωτικούς καὶ ὑπαλλήλικούς, δὲν εὔ-
σταθεῖ. Λησμονεῖ ὁ ἐπιστολογράφος μας τὰ φύλλα ποιότητος, βάσει
τῶν ὅποιών διενεργούνται παντοῦ, εἰς τὸν Στρατόν, τὸν Στόλον καὶ
τὴν Ἀεροπορίαν αἱ προσγωγαὶ; Παραβλέπεται τὰς κατὰς καιρούς τα-
κτικὰς ἐκθέσεις τῶν τεταγμένων ἀκριβῶν γά τι ἐφορεύουν ἐπὶ τῆς ὑπ-
ρεσιακῆς ἀπόδοσεως, τῶν καθηγητῶν καὶ τῶν ὑπαλλήλων; Διότι ἀκρι-
χῶς οὐτε φύλλα ποιότητος οὐτε ἐκθέσεις ἐπιθεωρητῶν ἡμπορεῖ τις γά τι
ἐχει ἀπὸ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς. "Ολα τα κράτη, με ναυτικην
παραδοσιν, καθιέρωσαν τὰ τρία διπλώματα καὶ τὰς προσγωγικας
ἔξετάσεις.

Αληθές είνε — έκεινεν καὶ τὸ περὶ καταργήσεως τῶν ἔξειτάσεων αἴτημα — ὅτι, ἀφ' ὃν διευρύνθη ὁ σύγκος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὁ κύκλος τῆς δράσεως της, δύσκολος ὅσον καὶ λίγα δαπανηρὰ είναι καὶ ἐδῶ προσέλευσις τῶν ύποψηφίων. Τὰ ὡκεανοτόρα πλοῖα μας σπανιώτατα ἐδῶ προσεγγίζουν, ἐνώ ἄλλοτε συχνότατα μᾶς ἐπεσκέπτοντο.

Μήπως, έφόσον αἱ συνθῆκαι τῆς ναυτιλίαςκαὶ μας δραστηριότητος ἄρδην μετεβολήθησαν, θά ἡτο σκόπιος ἢ κατὰ καιρούς διενέργεια τῶν ἔξετάσεων εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Ὑόρκην; Δὲν είνει εὐκολότερον νὰ ταξιδεύσουν τετεῦθεν δύο ἢ τρία μέλη τῶν ἐφόρευτικῶν ἐπιτροπῶν, παρὰ νὰ χάνουν τὸν πολύτιμον τῶν χρόνον τόσοι καὶ τόσοι ὑπόψηφοι, υφίσταμενοι τόσας δαπάνας καὶ τοσας ταλαιπωρίας, ἐνῷ καὶ τὰ πλοϊα στερούνται τῶν ὑπέρεισιν τῶν ἐπὶ μακρὸν σχετικῶν διάστημα; Πρέπει νὰ μελετηθούν δόλα αὐτὰ τὰ ζητήματα. Κάθε διευκόλυνσις κατὰ τὰς προσαγωγικὰς ἔξετάσεις δικαιολογεῖται καὶ ἐπιδελντέονται τὸν περιορισμόν.

Η ΥΑΡΕΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΙΜΕΝΑ

Κύριε Αἰειθύντά·

Εἰς τὸ ὑπὸ ἄριθμ. 530)289 τεῦχος τῆς Ιησούς 'Ιουλίου ἐ. Ἐ. τοῦ ὑμέτερου ἔγκριτου περιοδικοῦ καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον: «Οἱ ἀκριβὸι λιμὴν» δημοσιεύεται σχόλιον, ἀναφέρομεν μεταξὺ ἄλλων καὶ εἰς τὸ ισχύον ἐν τῷ λιμένι τιμοδογίον υδρεσσών τῶν πλοίων, ἀφορῶν τὴν ἡμέτερον ἐταῖρισαν, ηῆται εἶναι ἔκεινη, ηῆται κατόπιν συμβάσσεως μετά τοῦ Ο.Λ.Π. ἔχει ἀναλάβει τὴν ὑδροδότησιν τοῦ λιμένος.

Θό μᾶς ἐπιτρέψτε, κ. Διευθυντά, νὰ σᾶς εἰπωμεν, ὅτι αἱ πληροφορίαι ἐπὶ τῶν ὄποιων ἑστηρίχθη ὁ συντάκτης τοῦ ἀνωτέρῳ σχολίου εἶναι ἐφαρμόμενα, τοὐλάχιστον, ὡς πρὸς τὴν ἡμετέραν ἑταῖριν, καὶ νὰ παρακαλέσωμεν ὅπως πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀλήθειας δημοσιεύσητε τὰ κάτωθι, τὴν ἀκρίβειαν τῶν ὄποιων δύναται νὰ ἔλεγχη, πᾶς τις ἐπὶ τῶν εἰς χεράς μας στοιχείων, ἀτινα θέτομεν εἰς τὴν διάθεσιν του:

1) Ή ήμετέρα ἐταιρία ἀνέλασθε τὴν ὑδροδότησιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς δυνάμει τῆς ἀπό Ιησού τοῦ Ιουλίου 1951 συμβάσεως μεταξύ τοῦ Ο.Δ.Π. τὴν ὄποιαν συνήψε μετά τούτους κατόπιν τῆς διενεργείας τριών μειδοτικῶν δημοπρασιών, καν̄ ἀς ἀνέδειχθη τελευταία μειοδότις.

2) Τὸ ισχύον, βάσει τῆς ὑπογραφήσις τότε συμβάσεως, τιμοδόγυνον καθωρισθεὶς ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Δ.Π., καὶ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Υπουργείου Δημοσίων Ἔργων, βάσει τῶν ἐλεγχθεισῶν διπανῶν τῆς ἡμέτέρας ἐταιρίας, ἢτο δὲ τὸ ἀκόλουθον ἔναντι τῶν ὧς κάτωθι ἀντιστοίχου.

ETO E 1951

ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΠΟΛΗΣΕΩΣ ΥΔΑΤΟΣ

- α) Διάτην υδρευσιν πολεμικών πλοίων ή τόννους δρχ. 7.—
β) » » » άκτ/ίκών, ρυμουλκών & ναυαγ/τίκών » 9.—
γ) » » » πλοίων Γραμμών Έξαπτερικού & φορ-
τηρίων ένα μέρη 11

ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΙ ΔΑΠΑΝΑΙ

- | | |
|---|-----------|
| α) Ἀξία ἀγοράς ὕδατος κατὰ τόννον | 5px. 2.40 |
| β) Ἡμεροῦσιθιον Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν | » 40. |
| γ) » ναυτῶν καὶ λοιπῶν ἐργατῶν | » 33.50 |
| δ) Πετρέλαιον ὅ τόνως ἐλεύθερον | » 855. |
| ε) Διάσφορο Ηλικά, προελεύσεως ἄπαντα ἔξωτερικού ήτοι
ἔλαστικοκαναθοσωλήνες, υφαλοχρώματα, σχοινιά, ἔξαρ-
τηπάκια μπγαών κλπ. ἥγοράδοντο πούς 42 δο. τὴν λίσαν. | |

ETO 3 1957

Σήμερον ἔχομεν τὰς κάτωθι τιμᾶς ἐναντί τῶν ὡς ἀκολούθως ἀντιστοίχων δαπανῶν :

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΝ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΥΔΑΤΟΣ

- | | |
|---|-------|
| α) Διά τὴν ὕδρευσιν πολεμικῶν πλοίων δὲ τόνυος δρχ. | 5.80 |
| β) » » » ἀκτ/ίκων, ρυμουλκῶν & ναυ/κῶν » | 9.80 |
| γ) » » » πλοίων Γραμμῶν Ἐξωτερικοῦ και | |
| Φροτηγῶν ἐν ΥΕΝΕΙ » | 15.30 |

ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΙ ΔΑΠΑΝΑΙ

- | | | |
|--|---|---------|
| α) Ἀξία ἀγορᾶς ὅθιστος κατὰ τόνον | » | 3.50 |
| β) Ἡμερομισθίου Πλοιάρχων & Μηχανικών | » | 81.— |
| γ) » ναυτῶν καὶ ἐργαστῶν | » | 63.— |
| δ) Πετρέλαιον ὁ τόνος ἑλεύθερον | » | 2.410.— |
| ε) Διάφερα ώλικά ὡς ανωτέρω προσελύσεως Ἐξωτερικοῦ ποδὸς 84 διοῖ τὸν λίρων Ἀγγλιας | | |

- 3) Έκ της ἀντιπαρθοῦσας τῶν δύο τούτων τιμολογίων καὶ τῶν ἀντιστοιχῶν εἰς ἔκαστον δαπανῶν εἶνε φανερόν, ὅτι ἡ ἡμέτερα ἐταιρία, παρὰ τὸν διπλασιασμὸν καὶ ἐν πολλοῖς τὸν τριπλασιασμὸν τῶν δαπανῶν της, τὴν μὲν τιμὴν τῆς α' κατηγορίας πλοίων (πολεμικά) ἐμίσεσθε, τὴν τιμὴν τῆς β'. κατηγορίας (ἐπιτετηγά κλπ.), πῦξεσθε μόλις κατὸ 60 λεπτῶν καὶ μόνον τὴν τιμὴν τῆς γ'. κατηγορίας (φορτηγά καὶ πλοία Γραμμών

KENTRIKON GRAFEION : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM
GRAFEION NEAS YORKEΣ : 115 BROAD STREET
GRAFEION LONDINOU : INGERSOLL HOUSE 9, KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΧΑΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Εξωτερικού) ηγήσεται κατά 4.30 δραχ. Ή τοιαύτη, όμως, αύξησις θα ήταν άδύνατον να καλύψῃ τὴν ἑκάστην αύξησην τῶν δαπανῶν ζημίαν, ἀν δὲν ηγήσεται παραπλήσια σημαντικώς καὶ ἡ κατανάλωσις τοῦ ὑδατοῦ, ἥτις καὶ μόνον κατέστησε δυνατήν τὴν διατήρησιν τοῦ τιμολογίου εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα. Οὕτω ἡ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1951 μέχρι τὸν Δεκέμβριον 1956 κατανάλωσις ἔχει ὡς ἀκολούθως:

"Ετος 1951	Tόνοι 249.041.—
> 1952	> 291.220.—
> 1953	> 279.525.—
> 1954	> 363.382.—
> 1955	> 367.546.—
> 1956	> 388.266.—

Ἡ ἀνωτέρω, δῶμας, προσδεutική αὐξῆσης τῆς κατανάλωσεως ἀποδεκνύει, κατὰ τρόπον ἀνεπίδεκτον ἀμφισβητήσεως, ὅτι αὐτῆς ὄφελεται, ἀφ' ἕνός μὲν εἰς τὸ μεταμένον τιμολόγιον τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς λοιποὺς Μεσογειακούς λιμένας, τοὺς χρησιμοποιούντας ὑδροφόρα σκάφη, ὡς ὁ ἡμέτερος λιμήν, (οὗτας ἑκάστη ὑδροδότησις δι' ὑδροφόρων στοιχίζει εἰς μὲν τὴν Κωνσταντινούπολιν δρχ. 25, εἰς δὲ τοὺς γαλλικοὺς καὶ λοιποὺς λιμένας τῆς Μεσογείου δρχ. 40 κατὰ τὸνον), ἀφ' ἔτερου δὲ εἰς τὴν ταχυτέραν καὶ καλιτέραν ἔξυπηρτησιν τῆς ὑδροδότησεως τῶν διαφόρων πλοίων ἐκ μέρους τῆς ἡμέτερας ἑταῖριας συνεπία τῶν ὅποιων ταῦτα φυσικὸν εἶνε νὰ προτιμούν διὰ τὰς ἀνάγκας ὑδρεύσεως τῶν λιμένων τοῦ Πειραιῶς.

Πλέον τῶν ἀνωτέρω σκόπιμον θεωρούμενον ὅπως θέσωμεν ἀκόμη ὑπὸ σφιν ύμῶν καὶ τὰ κάτωθι:

1) Ἡ ἡμέτερα ἑταῖρια οὐδεμίας τελωνειακῆς ἀτελείας δικαιοῦται.

2) Τὸ 90 % περίπου τῶν ὑδρεύσεων τῶν πλοίων γίνεται διὰ τῶν διαφόρων σκαφῶν μας.

3) Αἱ ὡς ἄνω τιμαὶ πωλήσεως ὑδατοῦ διὰ Κυριακᾶς καὶ Ἑορτᾶς, ἡμέραν τε καὶ νύκτα, ἐντὸς καὶ ἔκτὸς λιμένος καὶ δι' οἰανδήποτε ποσόστητα ὑδατοῦ ἀνεύδημας ἐτέρας ἐπιβαρύνεσσε. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου δέον νὰ ληφθῇ ὑπὸ σφιν, ὅπι τὸ 40 % τῶν ὑδρεύσεων λαμβάνει χώραν μετὰ τὴν 5ην ἀπογευματινὴν καὶ τὸ 50 % περίπου τούτων ἔκτὸς λιμένος (πετρελαιοφόρα, πολεμικά καὶ φορτηγά Τράνζιτο), οὐδεμίᾳ δὲ ἀλλη ἐπιχειρήσης τοῦ λιμένος κατὰ τὰς ὡς ἀνω περιπτώσεις ἐργάζεται ὑπὸ σφιν τοὺς δρους, τούτεστιν ἀνεύ προσθέτου ἐπιβαρύνεσσες τοῦ ισχύοντος τιμολογίου τῆς.

4) Ἐφόσον ἡ ὑδροδότησις τῶν πλοίων γίνεται δι' ὑδροφόρων (καὶ διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς τοῦτο λαμβάνει χώραν, ὡς ἀνωτέρω, κατὰ ποσοστὸν 90 % περίπου) ὁ λιμένος τοῦ Πειραιῶς είναι εὐθυγόντερος πάντων τῶν λοιπῶν τῆς Μεσογείου.

5) Οὐδὲν παράπονον καὶ ἀπὸ οἰανδήποτε διετυπώθη ποτὲ εἰς βάρυς τῆς ἡμετέρας ἑταῖριας.

6) Ἡ ἀναπτροσαρμογὴ τῆς ἐλληνικῆς δραχμῆς, ὡς γνωστόν, ἐγένετο τὸν 9ην Ἀπριλίου 1953, ἡ δὲ ἀναπτροσαρμογὴ τοῦ τιμολογίου ὑδρεύσεως ἐγένετο ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργων μὲν Ὑπουργὸν τὸν νῦν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀκολούθως ὑπὸ τοῦ Συντονιστικοῦ Συμβουλίου μόλις μετὰ ἔντος, ἥτοι τὴν 14ην Ἀπριλίου 1954.

Κατὰ τὴν ὡς ἀνω ἀναπτροσαρμογὴν τοῦ τιμολογίου μας μόνον διὰ τὰ φορτηγά καὶ ἔνα πλοίο πηγήθη ἡ τιμὴ τοῦ ὑδατοῦ κατὰ 4.30 δραχ. κατὰ τόνων, διὰ πάντας δὲ τὰ λοιπά, πολεμικά, ἀκτοπλοϊκά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά κ.λ.π. ἡ ἐμειώθη ἀυτή, ἡ ἀφεθή ἡ αὐτή, ἡ ηγήσθη εἰς βαθμὸν ἀσήμαντον κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα.

7) Ὁτι εἰς οἰανδήποτε ὅλην ναυτικὴν ἐπιχειρήσιν εἴχομεν τοποθέτηση τὰς κεφάλαιας μας, λόγῳ τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας ἔξαετίας θὰ εἴχομεν κερδίσια σημαντικὰ ποσά, ὡς τούτῳ συνέβη μὲ δλας τὰς λοιπάς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, ἐνῷ μὲ τὸ ισχύον τιμολογίου δὲν ἔχυπηρτηθῇ οὐδὲ δὲ τόκος τῶν κεφαλαίων μας.

8) Ὁτι ἡ ἡμέτερα ἑταῖρία ἀποτελεῖ συνέχειαν τῶν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1910 ὑφισταμένων ἐπιχειρήσεων ὑδροδότησεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς, αἵτινες μέχρι τοῦ ἔτους 1932 ὑδροδοτοῦσαν ἔκτὸς τῶν πλοίων καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, τοῦ ἀναγκαιούντος ὑδατοῦ μεταφερομένου τότε ἐκ τῶν περιφερειῶν τούτων διεσώθη τότε ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς ἐκ τῆς λειψυδρίας. Ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τῶν ὑδροφόρων σκαφῶν μας, ὡς ἐπιτάκτων, ἔξυπηρτηθῆσαν καὶ αἱ ὑδρεύσεως τῶν πλοίων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Αου καὶ Βου Παγκοσμίου Πολέμου, ὡς καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου ἀντάρτοπολέμου.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς γερμανικῆς κατοχῆς ἡ ἡμέτερα ἑταῖρία κατώθισε ν' ἀποσύηται τὴν ἐπίταξιν τῶν ὑδροφόρων τῆς ἐκ μέρους τῶν Ἰταλικῶν καὶ καὶ Γερμανικῶν Ἀρχῶν Κατοχῆς, ἐργασθεῖσα τότε κατ' ἐντολὴν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ διαταγῆν, τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, χωρίς δχι μόνον οὐδὲν κέρδος ν' ἀποκομίσῃ, ἀλλὰ καὶ σημαντικὴν ζημιὰν νὰ ὑποστῆ, δεδομένου, διὰ τὰ τὸν ουγάλον θυμαραδισμὸν τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1944 τῆς πόλεων τοῦ Πειραιῶς, ἀπώλεσην δύο μεγάλων ὑδροφόρων τῆς, τὰ «ΚΡΥΟΝΕΡΙ» καὶ «ΕΦΗΒΟΣ» συνυλικῆς ἀξίας 25.000 λιρῶν Ἀγγλίας, χωρὶς οὐδεμίαν ἀποζημίωσιν νὰ λάθη.

Ωστε αὐτής ἡ ἡμέτερα ἑταῖρία κατόπιν ἐπίταξες ὑδροφόρων μας ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ ἔναντι ἐλαχίστης ἀποζημίωσεως, σχεδόν δωρεάν, ἔχυπηρτηθῆσε κατά μεγάλα χρονικὰ διαστήματα τὰς ἀνάγκας υδρεύσεως τῶν στρατοπέδων Μακρονήσου ἐπὶ 5 συνεχῆ ἔτη, Γιούρων ἐπὶ 2 καὶ ἡμίσιον ἔτη, τῶν σεισμοπλήκτων Ιονίων νήσων ἐπίσης ἐπὶ δύο καὶ ἡμίσιον ἔτη καὶ τελευταίων τὴν σεισμοπλήκτων νήσου Θήραν.

Κατόπιν τῶν ὡς ἄνω ἐκτεθέντων, διὰ δηλαδῆ, διεσώθη ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς ἐκ τῆς λειψυδρίας πλειστού τριάκοντα (30) ἔτη, διὰ ἔχυπηρτηθῆσεων αἱ ἀνάγκας υδρεύσεως τῶν διαφόρων πλοίων, ὡς καὶ αἱ τοιαύται τῶν σεισμοπλήκτων νήσων καὶ διὰ παρέ τοῦ πλοέων διάτεστας διατηρεῖται τὸ σήμερον ισχύον τιμολογίου εἰς τὰ τοπάτων διατηρεῖται τὸ σήμερον ισχύον τῆς ἡμέρας τῆς ἐπιχειρήσεως κ. Πρόδρομος Βαΐάνης (Παππάς) θά εδει νὰ τύχῃ τώρα, περὶ τὰς δυσμάς τοῦ βίου του, οὐχὶ ἐπικρίσεων, ἀλλ' ιδιαίτερας διακρίσεως καὶ εὐφήμου μνείας παρὰ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Δήμου Πειραιῶς.

Τάυτα, ἀξιότιμε κ. Διευθυντά, πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας.

Διατελούμεν μετὰ ἔξαιρέου τιμῆς
Πειραιέως, 9 Ιουλίου 1957
NAYTIKΗ-ΥΔΡΟΔΟΤΙΚΗ Α.Ε.

KATAMETRHESES PLOIΩN PAPA BYZANTINOI

Kύριε Διευθυντά,

Κατόπιν παρακλήσεων ἀναγνωστῶν τῶν στηλῶν αὐτῶν, ἐπιθυμούντων νό έχουν περισσότερας πληροφορίας περὶ τοῦ θέματος τῆς καταμετρήσεως τῶν πλοίων ὑπὸ τῶν Βυζαντινῶν καὶ εύγενούς παραχωρήσεως τῶν στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ σας, προθίνω εἰς τὴν πλήρωσιν τῆς ἐπιθυμίας τῶν πρώτων εὐχαριστῶν καὶ ύμᾶς ἐκ νέου.

Καὶ πρώτον πρέπει νὰ παραθέσω ἀποσπάσματα, τῶν κειμένων τῶν διασωθέντων πρωτοκόλλων καταμετρήσεως, τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν μέθοδον «έξαμψεως» τῶν πλοίων.

Τὸ πρώτον ἔχει ὡς ἔχη:

A) Ἡ ἐν τῇ νήσῳ Πάτμῳ διακειμένη Σεβασμία μονὴ τοῦ ἐν Ἀποστολοῖς ηγαγητήμενου καὶ Εὐαγγελιστοῦ Ἰωάννου τοῦ Θεολόγου, ἔχουσα, διὰ θείων καὶ βαστιλίκων προσκυνητῶν Χριστοβούλων, ἔκσουστειν πλοίων ίδιοτάτων χωρίσεως χιλιάδων δύο, μικρόν τι πλέον ἡ ἐλαττονότων διαπλούσεως εἰς πάσαις ταῖς κατὰ τὴν Ἀνατολὴν καὶ Δύσιν παραλίαις χώραις τῆς Ρωμανίας καὶ ἐν αὐταῖς ταῖς νήσοις, ἐν δὲ τῇ βασιλευόντῃ τῶν πλοέων καταστείν ἀπαξ τοῦ ἐνιαυτοῦ καὶ ἐπαπλαύσειν πάστης καὶ παντοῖας ἔκουσσεις (ἐπακολούθουν ἀπαριθμούμενα τὰ κεφάλαια τῆς ἔκουσσειας) ἔφθασεν ἐπικτήσασθαι κατὰ διαφόρους καιρούς, πλοία ίδιοτητα, δσα δητα καὶ ἐπεκτήσατο, ἔξαμω



ΣΗΑΡΕΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Oi ἀντιπρόσωποι τῆς A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι
σιγαρέτων πρὸς ἄμεσον ἔχυπηρτησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων
εἰς τιμὰς λιαν εύνοικάς.

- ALEXANDRIA (Egypt) : 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 : COMPANIA CANARIENSE MARROQUI DETABACOS S.A.
Rue du Mexique
- HAMBURG : GEBR. HEINEMANN, Dovenfleest 12

“ΑΛΕΞΤΩΡ”

θέντα και παραδοθέντα παρά του καθ' ήμάς Σεκρέτου. "Οτι δέ, τα μὲν τούτων, κατάδραμα τῇ βαλάσσῃ γεγόνασι, τὰ δὲ καὶ ἀλλοτρόπως ἀπώλοντο (Sie) καθὼς τούτο παρά τοῦ τιμιωτάτου καθηγουμένου κυροῦ Ἀρσενίου καὶ τῶν μοναχῶν τῆς τοιαύτης μονῆς, τούτεις εἰσαγόμενού καὶ οἰκονόμου κυροῦ Ἀντωνίου, τοῦ μοναχοῦ, κυροῦ Ἰωαννικίου καὶ τοῦ ναυκλήρου κυροῦ Ἀντωνίου, επίληροφορηθήμεν, ἐπεκτήσαντο καὶ νῦν ἡ ρηθείσα μονὴ ἔτερον πλοίον ιδιόκτητον καὶ ἐδέσε σέ ἔξαμαθῆναι τούτο, προσῆλθον τῷ καθ' ήμάς Σεκρέτῳ τῷ τοιούτοις τιμιώτατος καθηγουμένους καὶ οἱ δηλωθέντες μοναχοῖ καὶ ἡτησαντο ἔξαμαθῆναι τούτο καὶ παραδοθῆναι αὐτοῖς, κατὰ τὴν τοῦ Σεκρέτου συνήθειαν.

"Ημεῖς οὖν τῷ τούτων αἰτήσει προσχόντες, ἐπει τὸ προστάτευμαν ήν οὐδέν, διὰ τὸ ιδιόκτητον εἰναὶ τὸ τοιούτον πλοίον τῆς διαβαθμίσης μονῆς, πραγενόμεθα ἐν τῷ αἰγαλῷ τῷ λεγομένῳ Νεαρώῳ ἐνῷ τοῦτο ἐλλιμενιζόμενον ἢν καὶ παρόντων ἀπὸ τῶν ἐλασιοπαρόχων τοῦ καθ' ήμάς Σεκρέτου (ἀναφέρονται τὰ διόμυτα τῶν παρισταμένων νοταρίων τοῦ Σεκρέτου τῆς βαλάσσης, περὶ ὧν προτιγούμενον ἀρθρον μου, καὶ τῶν ἀναφερομένων ἀντότερω μοναχῶν) τῷ συνήθει ἔξαμψ τοῦτο καθυπεβάλλομεν. Μίτου γάρ διαταθέντος διὰ χειρῶν τοῦ τε δηλωθέντος Συροπούλου καὶ Ἰωάννου Ἀναγνώστου τοῦ Καματρητοῦ, τοῦ ἐνεργούντος τὸ πρωτομανδατορικόν, δικαίως τοῦ πανσεβάστου θείου καὶ κραταιοῦ ἡμῶν βασιλέως καὶ λογοθέτου τοῦ δρόμου, Κωνσταντίνου Τορνίκη, εύρομεν τὸ μῆκος τούτου ἀπὸ τοῦ καταρτίου καὶ μέχρι τῆς ἐν πρύμνῃ φρακτῆς, μεθ' ὑπεξαίρεσιν τῆς ἀντλίας, πήχεων δέκα ὅκτω. Τὸ πλάτος κατὰ τὸ μεσαίτατον καὶ μόνον τῆς υψός, πήχεων ἑννέα καὶ τὸ βάθος, κατὰ τὸ αὐτὸ μεσαίτατον, πήχεων δύο πρὸς τῷ ἡμίσει καὶ τῷ τετάρτῳ, ἀφ' ὧν ὑπεξελόντες, ἀπὸ μὲν τοῦ πλάτους πήχεων ἑνα, ἀπὸ δὲ τοῦ βάθους τὸ τέταρτον, διὰ τὸ μακρότατον εἶναι τὸ πλάτον καὶ στενεπίμηκες καὶ ἔχον δέκα λόκληρους ισότητα διὰ τὸ την πρύμνην καὶ τὴν πρώρων στενωτέραν εἰναι τῆς μέσης κατὰ τὸ πλάτος, ὥσαύτως καὶ κατὰ τὸ βάθος διὰ τὸ ὑπερανεστήκυταν εἰναι τὴν τρόπιν ἐν τοῖς ρηθείσι μέρεσι, περιεστάσαμεν τὴν τοιούτου χώρησιν ὡς μοδίους θαλασσίους διστιχλίους τριάκοντα τέσσαρας σὺν τῇ τῆς πρύμνης χωρῆσι, καταλογισθείση μοδίους (Sie) θαλασσίους ἑκατόντα καὶ τῇ τῶν ἔγκοιτων καὶ σχινίων ἀπότελον, ὡς τῆς πρώρας μη ἔχουσης οιανδήποτε χώρησιν, διὰ τὸ τὸν ἀρτέμωνα τοῦ τοιούτου πλοίου ισταθείσι εἰς τὸ ἄκρον τούτου, ἑαθέντων καὶ τῶν συνήθως ἐωμένω μοδίων δέκα ὑπὲρ ἐκάστης ἑκατοστῆς. Οὕτω τοινύ τοῦ τοιούτου ἔξαμψ παρ' ἡμῶν γεγονότος, παρεδόθη τὸ δηλωθέν πλοίον, τῷ πολλάκις ρηθείσι μονῆ, ὑφεῖσιν ἔξκουσεσθαι κατὰ τὴν περιληψιν καὶ δύναμιν τῶν προσόντων αὐτῆς θείων καὶ βασιλικῶν προσκυνητῶν Χρυσοῦντας. Εἴπερ μέντοι μετασκευασθὲν τὸ τοιούτου πλοίον ἐσύστερον εὐρέθη χωρῆσεως πλείονος, οὐ κατὰ τὶ ἔνεκεν τούτου ἐυθύνθησθαι.

Μηνὶ Δεκεμβρίῳ Ἰνδικτιώνος γ' (ἔτους 1188). "Ἐπακολούθουν οἱ ὑπογραφαὶ τῶν νοταρίων τοῦ Σεκρέτου τῆς βαλάσσης Γεωργίου Τζίτα, Κωνσταντίνου Σχοινᾶ, Ἰωάννου Σγουροῦ, Ἰωάννου Ματζούνη, Θεοδώρου Μαδαρίτου, Νικηφόρου Πεπαγωμένου, Θεοχαρίστου Εἰρηνικοῦ, Ἀλεξίου Σεργοπούλου, Βασιλείου Ἀγελάστου, Ἀνδρονίκου Σπληνιάρη καὶ τῶν δύο παραθαλασσιτῶν Κωνσταντίνου Κασταμονίτη καὶ Κωνσταντίνου Ραδηνοῦ.

"Ἡ δευτέρα πράξις ἔχει ὡς ἔξης:

+ Τῆς σεβασμίας μονῆς τῆς ἐν τῇ νήσῳ Πάτμῳ διακειμένης. . . . πορισμένης Χρυσοῦντα διορίζομενα ἔχειν τὴν τοιαύτην μονὴν ἔξκουσεσθαι πλοιαρίων τριῶν, μὴ καταγεγραμμένων τοῖς Δημοσιακοῖς κώδηξιν, δινταν τε χωρῆσεως χιλιάδος μιάς πρὸς τῷ ἡμίσεια, μικρὸν τι πλέον ἡ ἐλάττον καὶ διὰ τοῦ προσελθοντῶν τῶν τῆς ρηθείσης μονῆς μοναχῶν Καὶ ἐπει ἐδέσεις τῷ μέρει τῆς αὐτῆς μονῆς ἔξαμωθῆναι παρὰ τοῦ καθ' ήμάς Σεκρέτου κατὰ τὴν συνήθειαν καὶ παραδοθῆναι αὐτοῖς τὸ καὶ καινοῖς παρ' αὐτῶν ίδιοις ἀναλόγωσι, ναυπηγήθεν πλοίον ἢ τῶν προσόντων αὐτῆς ἔτερων ἐξημωμένων καὶ παραδιδόμενών πλοίων ἐν ναυαγίῳ περιπεσόντων, ἡμεῖς ἐν ἀκριδῇ πληροφορίᾳ δύντες τοῦ ιδιοκτήτου εἰναι τῇ δηλωθείσῃ μονῇ τὸ πλοίον. ἐπιστάντες τῷ αἰγαλῷ τοῦ Νεαροῦ, ἐνῷ τοῦ τοιούτου ἐλλιμενίζετο (Sie) πλοίον, τῷ συνήθει ἔξαμψ τοῦτο καθυπεβάλλομεν παρουσίᾳ (ἀναφέρονται οἱ παρόντες νοτάριοι τοῦ Σεκρέτου καὶ οἱ αντιπρόσωποι τῆς μονῆς).

Διατάθεντος γάρ Μίτου, εὐρέθη τὸ μῆκος πήχεων δέκα πέντε, τὸ πλάτος τῆς πήχεων ἐπτά καὶ τὸ βάθος δύο ἡμίσους (Sie) ὃν δῆ διαστημάτων συμψηφισθέντων παρ' ἡμῶν, κατὰ τὸ συνήθεις εὐρέθη ἡ χώρησις τοῦ τοιούτου πλοίου μοδίους θαλασσίους αφοβ' (1572) ἀφ' ὧν κατατεθέντων μοδίων ἑκατόντα κατὰ τὸ περὶ τούτου πρόσταγμα. ἐναπέυειν τὸ τοιούτου πλοίον χωρῆσεως μοδίων θαλασσίων αυκβ' (1422) καὶ παρεδόθη τῷ μέρει τῆς τοιαύτης μονῆς, ὥστε ἔξκουσεσθαι κατὰ τὴν περιληψιν καὶ δύναμιν, τοῦ προσκυνητοῦ αὐτοῦ Χρυσοῦντα περὶ ἔξκουσεσθαις πλοίων. Μηνὶ Ὁκτωβρίῳ Ἰνδικτιώνος 16' (1195). "Ἐπει

NIKKYO SANGYOC^L CO.
TOKYO, JAPAN
SHIPBUILDING AGENTS
SHIP BROKERS
&
EXCLUSIVE AGENT
FOR
COFFIN TURBO PUMP
MMC DEHYDRATOR
OTHER MARINE EQUIPMENTS

416 YAESU BLDG.,

P. O. BOX:

271, CENTRAL TOKYO

MARUNOUCHI, TOKYO.

CABLE:

NIKKYOSHIP TOKYO

μέντοι μετασκευασθῆ τὸ τοιούτον πλοίον καὶ πλείονος εὐρέθη χωρῆσεως ἡμεῖς ἀνέυθυνοι ἔνεκτο τούτου διατηρηθῆσθαι. (Ἀκολουθοῦν αἱ ὑπογραφαὶ τῶν παρασταθέντων 11 νοταρίων τοῦ Σεκρέτου καὶ 3 παραθαλασσίων).

"Ἡ τρίτη πράξις ἔχει ὡς ἔξης:

+ ἔφασε μὲν ἔξαμωθῆναι παρὰ τοῦ καθ' ήμάς Σεκρέτου τῆς βαλάσσης καὶ παραδοθῆναι τῷ μέρει τῆς Σεβασμίας μονῆς πλοίον ιδιόκτητον ταύτης, χωρῆσεως τὸ τοιούτον εὐρέθη μοδίων θαλασσίων αυκβ' (1422) εἰς τὴν Σωρηθείσαν αὐτῇ ἔξκουσεσθαις τῶν αφ' (1500) μοδίων ποδίων Ἐπει δῆ καὶ ἔτερος Χρυσοῦντας λόγος ἐπεβραδεύθη τῇ τοιαύτη μονῇ ἐπιγνωσθείς καὶ τῷ καθ' ήμάς Σεκρέτῳ, ἐπικυρῶν τὰ προσόντα τῇ τοιαύτη μονῇ Χρυσοῦντα δωρούμενος δὲ ἐπέκεινα τῶν αφ' (1500) μοδίων καὶ ἔτερον ἔξκουσεσθαις μοδίων θαλασσίων πεντακοσίων μικρῶν τι πλέον ἡ ἐλάττον, ἐν ἐνί πλοιαρίῳ ὀφειλοντος (Sie) ἔξκουσεσθαις ἀπό (ἀκολουθοῦν τὰ κεφάλαια ἀπαλλαγῆς) ἐνεκτήσασθαι δὲ δὴ τοιαύτη μονῇ καὶ ἔτερον πλοιαρίον ιδιόκτητον αὐτῆς, προσῆλθον τῷ καθ' ήμάς Σεκρέτῳ καὶ ἡτησαντο ἔξαμωθῆναι τὸ τοιούτον πλοιαρίον καὶ παραδοθῆναι αὐτοῖς, ἡμεῖς τῇ τοιαύτων αἰτήσει προσχόντες, ἐπέστημεν τῷ αἰγαλῷ τοῦ Σικατίτικού, ἐνῷ τὸ τοιούτον πλοιόν ἰστατο, καὶ παρόντων (ἀναφέρονται οἱ παρόντες νοτάριοι καὶ μοναχοί) τῷ συνήθει ἔξαμψ τοῦτο καθυπεβάλλομεν. Μίτου γάρ διαταθέντος παρὰ τῷ καθ' ήμάς Σεκρέτῳ παρὰ τῷ μήκος τούτου πήχεων δέκα πρὸς τῇ ήμίσεια, τῷ πλάτον πήχεων ἑννέα καὶ τὸ βάθος, κατὰ τὸ αὐτὸ μεσαίτατον, πήχεων δύο πρὸς τῷ ἡμίσει τέταρτον, ἀφ' δη διαστήματα συμψηφισθαντες, κατὰ τὸ σύνηθες, εύρομεν τὴν τοιούτου πλοιαρίου χώρησιν, νοούμενων εἰς μοδίους θαλασσίους ἑξακοσίους ἑξήκοντα ἑνὸς (Sie) ὡς τῆς πλοιαρίου πήχεων, μετά οὐσίας οιανδήποτε χώρησιν, τῆς δὲ πρύμνης ἑαθίσης ἀκάπτωμαστον διὰ τὴν τῶν σοινίων καὶ σιδήρων ἀπόθεσιν, ἀφ' ὧν ὑπεξαιρεθέντων μοδίων ἑξήκοντα (1) κατὰ τὸν περὶ τούτου δρόσιμον, ἐπανελήφθη ἡ τούτου χώρησις εἰς μοδίους θαλασσίους φηε' (595). "Οτι δὲ τοιαύτης προτέρας παραδοσεως ἐλοιπάζετο μοδίοις ἐδομοκοντανάτω, ὑπεξελόντες καὶ τούτους τὸν πεντακοσίων πεντακοσίων ἑνεκτήσαντα, καὶ πέντε μοδίων, περιεστάσαμεν τὸν τοιούτου πήχεων δέκα πρὸς τὴν ήμίσειαν, ἀφ' δη διαστήματα πεντακοσίους μοδίων δέκα καὶ ἔπτα. "Οθεν καὶ παραδοθέν τῷ μέρει τῆς δηλωθείσας μονῆς ἐπὶ τῷ ἔξκουσεσθαις κατὰ τὴν περιληψιν τῶν προσόντων τῇ τοιαύτη Μονῇ προσκυνητῶν Χρυσοῦντων λόγων περὶ ἔξκουσεσθαις πλοιόν.

Μηνὶ Νοεμβρίῳ Ἰνδικτιώνος τρίτης (1199 ἔτει).

"Ἀκολουθοῦν αἱ ὑπογραφαὶ τῶν παρισταμένων 13 νοταρίων, 1 παραθαλασσίτου καὶ 4 ἔτερων δὲν ἡ ιδιότης δὲν ἀναφέρεται ἐν τῷ πρωτοκόλλῳ.

Αἱ ἀναφερθεῖσαι πράξεις, ὡς πᾶς τις τὰ ἡ αὐτὴ ἀντιληφθῆ, παρέχουν τελείως ἀνεπαρκεῖς τηλεφορίας, περὶ τῆς μεθόδου καταμετόχειας, καθ' δσον ἑκάτοντας τοῦ γενούντος, δτι πρὸς ἐνέργειαν τῆς καταμετρήσεως, ἐλαμδάνοντο αἱ τρεῖς διαστάσεις, εἰς «πήχεις», τοῦ πλοιού καὶ δτι αὐταὶ «συνεψιφίζοντο» χωρῖς, μαλίστα, νά ἀναφαίρεται τὶ διά τῆς ἐκφράσεως ταύτης, οὐδὲν ἀλλο προκύπτει. Εὔτυχως ἄλλαι πηγαὶ ἀρχαῖαι συμπληρώνουν τὰ κενὰ ταῦτα.

Πρώτου δοσον ἀφορά τὸ μέγεθος τοῦ ἀναφερομένου πήχεως ἀνάγκη ν σημειωθεῖν τὰ κατώτατα:

"«Μεταξὺ τῶν χειρογράφων τῶν ἀποκειμένων ἐν Γενεύῃ, ἀνευρέθη καὶ ἔξκουσειὴν παρὰ Nicole (Geneve 1893) χειρόγραφον ἀποκαλούμενον «Ἐπαρχικὸν βιβλίον», ἀποδιδόμενον εἰς τὸν Αὐτοκράτορα Λέοντα τὸν Σοφὸν (τέλη τοῦ 9ου ἡράται τοῦ 10ου αἰώνος). Περὶληψις τοῦ ἀπαρχικοῦ βιβλίου περιέχεται καὶ εἰς «Ἀρμενίου πολιτείαν, δηλαδή, τὴν ἐπιτομὴν τῶν νόμων, οἵτινες, μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Αστικοῦ Κώδικος, ίσχουν ἐν Ἑλλάδι, ὡς πολιτικὸς νόμος. Κατὰ τὸ ἀπαρχικὸν τοῦτο βιβλίον, εἰς τὸν Βυζαντινὸν ὑπῆρχαν δύο εἰδῶν πήχεις: «Ο πήχευς ἔχει πόδας (δύο) ηγουν σπιθαμάς β' διμοιρῶν (2 2/3) η παλαιστάς η δακτύλους λβ' (32) δ πήχευς δ λιθικὸς ἔχει σπιθαμάς β' η πόδα ἔνα πρὸς τῷ ἡμίσει (1 ½) η παλαιστάς στ' (6) η δακτύλους κβ' ὥσαύτως καὶ τοῦ πριστικοῦ βιβλίου». (Ἐπαρχικὸν βιβλίον: ἔκδ,

Σημ. (1) "Ινα ἀπομείνη χώρησις 595 μοδίων (φηε') ὡς κατωτέρω ἀναφέρει τὸ πρακτικόν, δεὸν νὰ ὑπεξαιρεθῶν μοδίοι δε δ το κ ὄρδον (10 %) καὶ οὐχὶ 60, ὡς ἐκ λόδους, προφανῶς ἀναγράφει τὸ πρακτικόν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ NAYTIΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΖΑΚΑΡΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

A. E. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩ ΜΕ ΤΟΥΣ K.K. CORNES & CO. LTD. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας ἐν Ἰαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρετανικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρειων σοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἴκων, τῶν ἑταίρειων BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἥχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτόματων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντες δροὶ διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ζένας ἀσφαλιστικάς ἑταίρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πρακτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς τελες "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχή πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεως, μετατροπάς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάς καὶ ἐπιθεωρησίες, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτρονικῶν συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοΐας, κατασκευής τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίων εἰδικευμένων Οἴκων.

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

Nicole σελ. 69, 70). Εις Ἀρμενόπουλον (11, IV, 12) καὶ εἰς Αίγυπτιακὸν τίνα πίνακα τῶν βαρῶν καὶ μηκῶν τοῦ τρίτου ὁ ἄρχων τοῦ τετάρτου αἰώνων, ἀναφέρεται μόνον ὁ βραχύτερος πῆχυς «ἔχει ὁ πάχυς παλαιστὰς στὸ δὲ παλαιστὴς ἔχει δακτύλους δ' ὥστε εἶναι τοῦ πήχεως δακτύλων κλ'.» (πατ. 'Οξεύρυχον 77). Εἰς ἄλλον, ὅμως, Αἴγυπτιακὸν κατάλογον τῆς αὐτῆς ἐποχῆς, ἀναφέρονται τεσσάρων εἰδῶν πῆχεις, εἰς ἔχων 5 παλαιστὰς ὄνομαζόμενος «εἰνοψικός», ἔτερος 6 παλαιστῶν ὄνομαζόμενος «δημόσιος ή τεκτονικός», τρίτος 7 παλαιστῶν ὄνομαζόμενος «εὐλομετρικός» καὶ τέταρτος 8 παλαιστῶν, οὐτίνος τὸ δύναμα δὲν ἀναφέρεται (πατ. 'Οξεύρ., IV, 669).

Ο τελευταῖς οὕτος εἶναι παρόμοιος πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ "Ἡρωνος κατὰ τὸ ἀντέρω ἀναφερόμενον καὶ ἔχοντας πόδας δύο καὶ 8 παλαιστὰς, ισούται δὲ πρὸς 0,635 μ. διότι, ὡς συνάγεται ἐκ τοῦ ἔργου τοῦ κ. Εὐγ. Ἀντωνίadi, (ἐκφρασις ΑΓ. Σοφίας Ἀθηνῶν 1907) ὁ Βυζαντινὸς ποὺς κατ' ἀκριβῆ μέτρησιν, ισούται πρὸς 0, 3125 τοῦ μέτρου, διάφερων τοῦ ἀρχαίου Ἑλληνικοῦ πόδας (ἔχοντας μῆκος 0,308 μ.) κατὰ 0,0095 τ.

"Οθεν ὁ Βυζαντινὸς οὗτος πῆχυς εἶναι παρόμοιος πρὸς τὸν ἐν ισχύι σήμερον ἐν Ἐλλάδι ἐμπαρικόν πῆχυν, διαιρούμενον καὶ τούτον εἰς 6 μέρη καὶ θεωρούμενον κοινῶς, ὅτι εἶναι μονάς μήκους Τουρκικῆς προελεύσεως, ἐνῷ πόδειται περὶ ἀρχαιοτάτης καὶ καθαρῶς Ἑλληνικῆς μονάδος μετρήσεως μήκους, ὡς συνάγεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω.

Ποιοῖς, δικαίως, ἐξ ὀλῶν τούτων τῶν πῆχεων, οἵτινες ἴσχουν εἰς τοὺς Βυζαντινούς, ἔχριστοι ποιῆθη διὰ τὴν μέτρησιν τῶν πλοίων τῆς μονῆς τῆς Πάτμου; "Ἐάν ληφθῇ ὑπὸ" διηγεῖται τὸ ἐν τῶν προβλήματων τοῦ "Ἡρωνος (περὶ ὃν κατατέρω) καθ' ὃ οὗτος πρὸς εὔρεσιν τῆς εἰς μοδίους χωρῆσεως τῶν πλοίων πολλαπλασιάζει τοὺς στερεοὺς πῆχεις ἐπὶ δέκα, συνάγεται, διτὶ ὡς πῆχυς μετρήσεως ἐλήφθη ὁ ἔχων 1,5 πόδα ἡ παλαιστὰς 6, ἥτοι ὁ ισούμενος πρὸς 0,469 τοῦ μέτρου.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν μεθόδον καταμετρήσεως τῶν πλοίων εἰς τὰ διασώθεντα ἀπόσπασματα τῶν ἔργων "Ἡρωνος τίνος «εἰσαγωγαὶ τῶν στερεομετρουμένων» καὶ «περὶ μέτρων» ἀναφέρονται πληροφορίαι, παρέχουσαι τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος καταμετρήσεως πλοίων, κατὰ μεθόδον παρεμφερῆ πρὸς τὴν ἀναφερούμενην εἰς τὰ Πατμιακὰ πρωτόκολλα.

Εἰς τὴν 'Ιστορίαν τῶν Ἑλληνικῶν γραμμάτων, ἀπαντώντα τρεῖς "Ἡρωνες διακριθέντες πάντες, εἰς τὰ μαθηματικὰ καὶ τὴν μηχανικὴν. Τὰ ἀναφερόμενα ἀνωτέρω δύο συγγράμματα ἀποδίδονται παρὰ τοῦ F. Hultsch(1) εἰς τὸ πρῶτον "Ἡρωνος τὸν Κτησιόν. Ἡ γνῶμη αὐτῆς, ἥν ἀποδέχεται καὶ δ. W. Christ(2) ἀντιθέται πρὸς τὴν γνώμην τοῦ ἐπὶ τοῦ θέματος ἀσχολοθέντος πρότερον K. Kroumbachēρ. Ὁ Fabrilius(3) ἀποδίδει τὴν «περὶ μέτρων» συγγραφὴν εἰς Βυζαντινὸν τίνα "Ἡρωνα. Ο δέ Κρουμπάχερ ἔξετάνων τὴν εἰς τὸν αὐτὸν Βυζαντινὸν "Ἡρωνα ἀποδιδούμενην γεωδαιτικὸν πραγματείαν, ἀνάγει τὴν ἐποχὴν τοῦ "Ἡρωνος τούτου εἰς τὸν 10ον αἰώνα(4).

"Ἡ κατὰ τὸν "Ἡρωνα τούτον μέτρησις τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων εἶναι στοιχειώδης, διότι ταῦτη ἔθεται ισομενήν πρὸς τὸ γινόμενον τοῦ εἰς πῆχεις μήκους τοῦ πλοίου ἐπὶ τὸ (μέγιστον) πλάτος καὶ ἐπὶ τὸ βάθος.

(1) F. Hultsch Metrologorum Scriptorum Reliquiae V. I. σελ. 202-204 Bibliotheca Teubneriana παραγ. 22 καὶ 23 ἑποῦ.

(2) 'Ιστορία Ἑλληνικῆς Λογοτεχνίας τόμ. Β'. σελ. 168 Ἑλληνικὴ μετάφρασις ἐν Βιβλιοθήκῃ Μαρσαλῆ.

(3) Bibliotheca Graeca Τόμ. II σελ. 594.

(4) 'Ιστορία Βυζαντινῆς Λογοτεχνίας Βιβλ. Μαρσαλῆ Τόμ. Β'. σελ. 431.

'Ως, δικαίως, εὐχερέστατα νοεῖται, τὸ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, εὐρισκόμενον ἀποτέλεσμα, εἶναι ὁ εἰς κυβικὸν πήχεις δύκος τοῦ περιγεγραμμένου εἰς τὸ πλοίον παραλληλεπίδου, καὶ οὐχὶ ὁ δύκος (δῆλος ἡ εχώρησις ἡ χωρητικότης) τοῦ πλοίου, διότι τὸ πλάτος καὶ τὸ βάθος αὐτοῦ δεῖν εἶναι ἀπανταχοῦ ἵστα, ἀλλὰ βαίνουσα μειούμενα, καθ' ὃσον σύγουσι πρὸς πρύμναν καὶ πρώραν τοῦ πλοίου. Εἰναι, δικαίως, γνωστόν, διτὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν καθ' ἧν ἔγραφεν ὁ "Ἡρωνος η στερεομετρία δὲν είχεν ἐπαρκῶς προσαχθῆ. Καίτοι δὲ ὁ "Ἡρωνος εἰς τὸ ἔτερον τῶν ληφθέντων παρ' αὐτὸν προβλήματων, λαμβάνει ὡς πλάτος τοῦ πλοίου σύχι τὸ πραγματικόν, ἀλλὰ τὸν μέσον δρον τῶν πλατῶν, κατὰ τὰ ἄκρα καὶ τὴν «εκοιλίᾳ» ἐφαρμόζων, κατὰ τρόπον στοιχειῶδην, τὴν παρὰ τῶν συγχρόνων ναυπηγών χρησιμοποιημένην μεθόδουν «τὸν τραπεζίν», τὸ συναγόμενον παρ' αὐτὸυ συμπτέρασμα, δηλαδή, ἡ «εχώρησις» τοῦ πλοίου, ἥτοι κατὰ πολὺ μεγαλύτερα τῆς πραγματικῆς. Δέν πρέπει, δικαίως, νὰ παραβλέπεται ἐπίσης, ὅτι μέχρι τῆς ἐφαρμογῆς εἰς τὰς καταμετρήσεις τῶν πλοίων, τῶν κανόνων κατὰ τὸ σύστημα τοῦ Μόρσωνος (τύπος Σιντρίσων) ὡς «εχώρησις» τῶν πλοίων ἐλογίζεται, δηποτε καὶ ἐπὶ Βυζαντινῶν, τὸ διὲ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν τριῶν τριῶν διαστάσεων τῶν πλοίων ἔξαγομενον ἀποτέλεσμα(1).

Κατὰ τὰς συγχρόνους μεθόδους, τὸ ἀποτέλεσμα τῶν λογαριασμῶν καταμετρήσεως, λαμβανομένων εἴτε εἰς πόδας εἴτε εἰς μέτρα, μετατρέπεται εἰς μονάδας δύκον, τὸ τόνον ἡ κόρον, ισούμενον πρὸς 100 κυβ. πόδας ἡ 2,93 κυβ. μέτρα. Καὶ οἱ Βυζαντινοί, ὡς ἔξαγεται ἐπὶ τῶν τριῶν πρωτοκόλλων καταμετρήσεως, μετέτρεψον τὸν εἰς κυβικὸν πήχεις συναγόμενον διὰ τοῦ συμψηφισμοῦ δύκον τῶν πλοίων, εἰς εἰδικήν μονάδας μετρήσεως τοῦ δύκου τῶν πλοίων τὸν «ναυτικὸν μόδιον» δύτα μετρῶν περιεκτικῶν στερεῶν ἀντικείμενων ίδιος σίτοις καὶ δημητριακῶν(2).

"Υποδιαιρούμενον εἰς 2 ήμικεταὶ ἡ 8 χοίνικας ὡν ἔκαστος εἰς 2 ἑξατοσταὶ(3). Ἡ χωρητικότης, δικαίως, τοῦ μοδίου ἐποίκιλλε κατ' δύκον, διότι, ὡς ἀναφέρονται παρεχόμεναι πληροφορίαι, ἐν Πόντῳ εἶχεν 24 ἑξατοσταὶ ἐνῷ παρὰ Ἐβραίοις, εἶχεν 22 τοιάσια(2). Παρ' ὅλας, δικαίως, τὰς τοιάσιας παρασταλαγάς είχε σταθεράν τινα ἀναλογίαν πρὸς τὰς μονάδας μήκους τῶν ἀρχαιοτέρων τοῦ "Ἡρωνος χρόνων καθ' ὃσον οὗτος ἀναφέρει «δέξεται ὁ στερεὸς ποὺς κατὰ τὴν τῶν μηχανικῶν διατύπωσιν καὶ παράδοσιν, μοδίους γ.»(3). Ἐπὶ τῇ βάσει τοιάστης τινὸς σχέσεως ὑπολογίζεται ὁ "Ἡρωνος τὴν εἰς μοδίους χώρησιν τῶν πλοίων εἰς τὸ ἐν τῶν προβλήματων(4) τῆς περὶ μέτρων συγγραφῆς του, μετατρέπων τοὺς στερεοὺς πῆχεις εἰς μοδίους διὰ πολλαπλασιασμοῦ τῶν πρώτων ἐπὶ δέκα(5).

Εἰς τὸ ἄλλο, δικαίως, προβλῆμα μετρήσεως πλοίων(6) δ. "Ἡρωνος ἀφού υπολογίσῃ τοὺς στερεούς πῆχεις ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διαστάσεων τοῦ πλοίου, μετατρέπει αὐτοὺς εἰς Ἀρτάβας Αἰγυπτίας ἔχουσας σχέσιν πρὸς τὸν κυβ. πῆχυν ὡς 1 πρὸς 3, καὶ ἔκαστην τούτων πρὸς 2 μοδίους. Ἀποτέλεσμα τοῦ τοιούτου λογαριασμοῦ εἶνε, διτὶ εἰς κυβικὸς πῆχυς

(1) "Ordonnance Française 1837 καὶ παρ' ἡμῖν νόμος ρῆσ' τοῦ 1862. (2) Παρὰ Θεοφάνει ἀναφέρεται ὡς μέτρων ἀσβέστου σελ. 52 ἔκρ. De Boor.

(3) Hultsch έ. ἄ. T. 1. σελ. 224, 258.

(4) Hultsch έ. ἄ. T. 1. σελ. 270, 271.

(5) Hultsch έ. ἄ. T. 1. σελ. 205.

(6) Hultsch έ. ἄ. T. 1. σελ. 203, 204, παραγρ. 22.

(5) Διότι εἰς πῆχυς Ρωμαϊκός η Βυζαντινὸς ισούται πρὸς 3 ἡμιπόδια ἡ 1,5 πόδα. Κατ' ὃς ἀκολουθῶν εἰς πῆχυς στερεὸς ισούται πρὸς (1,5/3) ἥτοι πρὸς 3,37 στερεοὺς πόδας ἐπομένως, σύμφωνα πρὸς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερούμενην σχέσιν 3,37 X 3 μοδίους = 10 μοδίοις περίποτε.

(6) Hultsch Τόμ. I. σελ. 204, παραγρ. 23.

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N.Y.

τούς ὑπηρετεῖ. Ἀντιθέτως, τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν συντάξεων εἶνε ἀστόματον ή καὶ δυσμενές διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπηρεσίαν κάτω τῆς 20ετίας, διὰ τοὺς ἔχοντας διανυσόει τὴν ὑπηρεσίαν τους ἐπὶ ιστοφόρων σκαφῶν κάτω τῶν 25 κόρων, λόγω μικρού μισθολογίου, διὰ τοὺς συμπληρώσαντας τὸν πρὸς συνταξιοδότησιν χρόνον διὰ ἐργοσημετρήσεων ὑπηρεσίας τοῦ B.N. καὶ διὰ τοὺς ἐφωδιασμένους διὰ διπλωμάτων καὶ πτυχιών, οἵτινες, δύος, εὐρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην, δῆπος, ναυτολογιθδυούν κατὰ τὸ τελευταῖον δωδεκάμηνον ὑπὸ κατωτέρων ίδιοτηταὶ ἐκείνης τὴν ὅποιαν ἔκέπησαν.

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ. Διαπρούντος τοῦ πρώτου έξαμηνού τοῦ τρέχοντος έτους, καταρτισθείς υπό τῆς ύπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ έγκριες ίππο τοῦ Διοικ. Συμβουλίου, ύπεδλήθη εἰς τὸ ύπουρεγγείον Ναυτιλίας πρὸς ἔγκρισιν ισόλογισμού χρήσεως 1955—1956 (1 Ιουνίου 1955—31 Δεκεμβρίου 1956). Ο ισόλογισμός οὗτος παρουσιάζει πλεόνασμα ἐκ δραχ. 33.784.229. Φύειλόμενον εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἀσόδων τοῦ Ταμείου ἐκ τῆς ἐντατικῆς ἐργασίας τῶν πλοίων κατὰ τὴν περίοδον αὐτῆν καὶ εἰς τῆς δημιουργίας νέων προσόδων διὰ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ζένων πλοίων. Διὰ τοῦ πλεονάσματος τούτου, σημαντικοῦ αὐτοῦ καθ' ἑαυτοῦ, τὸ Ν.Α.Τ. καλεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἐπιδρούσεις ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν πλαΐων συντάξεων καὶ ἐκ τῆς παροχῆς ὁσπάτως ηὔμενών συντάξεων βάσει τοῦ Ν. 3170/1955. Επίσης, διὰ τοῦ πλεονάσματος τούτου θὰ πρέπει νὰ καθύπτωνται καὶ σι μελλοντικοὶ ύποχρέωσεις τοῦ 'Ιδρυματος ἐπὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξικών. Κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον διάστημα, ἐξ ἀλλού, διεπέθανον ἐκ τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀπόβεμάτος τοῦ Ταμείου 2.600.000 δραχ. διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς εἰς 'Αθήνας καὶ ἐπὶ τῆς πλατείας Βάσης ἀνεγειρούμενής ἐπταράσσοντο οἰκοδομῆς τοῦ Ν.Α.Τ. Τὸ σύνολον, οὕτω, τῶν διατεθέντων κεφαλαίων διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ ἐν λόγῳ κτιρίου ἀνήθευτον εἰς τὸ ποσό τῶν 13.700.000 δραχμῶν.

είς το ποσόν των 13.700.000 δραχμών.
Όμοιώς, Συνεχίζονται καὶ ταχέως περατώνται αἱ ἐργασίαι ἐπι-
σκευῆς τῆς ἐπί της ὁδοῦ Ζαλοκώστα πεντασφρόφου πολυκατοικίας τοῦ
Ν.Α.Τ., δηις ἡτο ἐπιτεταγμένη ὑπὸ στρατιωτικῶν ἀρχῶν. Ἡ δαπάνη
διὰ τὴν ἐπισκευήν της ὑπολογίζεται εἰς τὸ ποσόν των 1.400.000 δρ.
Ἐντὸς τοῦ προσεχούς μηνὸς τα κτήρια θὰ είνει δυνατόν να ἔκμισθωθούν.
Παρέχεται ἡ διευκρίνησις, δι, πέραν τῶν ὧς ἕπειτα εἰς ὁκίνητα ἐπενδύ-
σεων, οὐδέμια ἄλλη διάθεσις κεφαλαίων τοῦ Ν. Α. Τ. δι' ανέγερσιν τῆς
ἄγραν κτήριον ἔχει προγραμματισθῆναι κατά τὸ τοένυν ἔτος.

Αἱ ἑκάτην καὶ πέμπτην εχεῖ προγραμματισθή κατὰ τὸ τρέχον έτος.
Αἱ ἑκάτην περιοδιστάς τούτη Ἰδρύματα πρόσθοδοι καθορίζονται εἰς
τὸν σχετικὸν ἀπολογισμὸν, ως ἀκολούθως :

α) Τὸ σύνολον τῶν μισθωμάτων τῆς ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν περιουσίας τοῦ N.A.T. ἀνέρχεται ἐπησίος εἰς 5.000.000 δρχ.

β) Οι επιτόκιοι τών είς δραγμάς καταθέσεων παρά τη Τραπέζη της Ελλάδος παραμεινούν αμετάβλητον έκ 4%, ένω το έπιτόκιον τών είς λίρας Αγγλίας καταθέσεων του N. A. T. είς Τραπέζας του Λονδίνου έμειώθη από το Φεβρουαρίου του 1957 από 4½% είς 4%. Τέλος, το έπιτόκιον των προθεσμιακών καταθέσεων είς δολλάρια είς Τραπέζας της N. Υόρκης η ίδιη έμιθη από τον Ιανουαρίου του 1957 από 2½% είς 3%.

γ) Κατό τό διαφρεύσαν ἔξαμηνον είσεπεράχθησαν ἐν συνώλῳ ἐκ τό-
κων ναυτιλιακῶν δάνειων λίραι Ἀγγλίας 31.735-2-6 καὶ δραγ. 26.
679.35, διὰ τὰ εἰς λίρας καὶ δραχμάς χορηγηθέντα δάνεια εἰς ναυτι-
λιασκάτη ἐπιγειόποσις.

Τὰ κατά τὸ ποντάμηνον διάστημα, ἀπὸ Ἰανουαρίου μέχρι καὶ Μαΐου 1957, εἰς συνάλλαγμα διαβεστίμα τοῦ Ταμείου ηγήθησαν, ώς ἀκολούθως, συνεπείᾳ τῆς αὐξήσεως τῶν ἐσόδων τοῦ Ταμείου :

Νόμισμα	Δεκέμβριος 1956	Μάϊος 1957	Αυγούστις
Λίραι Αγγλίας	178.790—	390.067—	211.277—
Δολλάρια	1.163.763—	1.432.872—	269.164

Κατά τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον, ὑπεβλήθσαν εἰς τὸ N.A.T. πράττεσι τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, δι' ὧν προετένετο, ὅπως κατατεθοῦν τὰ πάρα πορφύρην ἐντόκους προθεσμιακῆς καταθέσεως κεφάλαια τοῦ Ταμείου ἐκ τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθέσιμων. Τὰ κεφάλαια ταῦτα θὰ χρηματοποιθῶνται ὑπὸ τῆς Τραπέζης πρὸς χορήγησιν δάνειων εἰς Ἑλληνικά πλοῖα. Δι' ἔκστοτον χορηγούμενον δάνειον θὰ κατασβήλη η Τράπεζα εἰς τὸ N.A.T., πέραν τοῦ ἐπιτοκίου τῆς προθεσμιακῆς καταθέσεως, καὶ πρόσθετον ἐπιτίκαιον 2% ἐπίσης ἐπὶ τοῦ ἀντιστοίχου ποσοῦ τὸ δάνειον ποσοῦ. Διὰ τὴν μελέτην τῶν ὡς αὖ προτάσεων συνεκροτήθη ἐπιτροπή, ητίς δὲν ἐπέραστωσεν εἰσέτι τὸ ἔγγονον της.

ΑΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ. 'Η τακτοποίησις τῶν πλασιῶν ἐκκρεμοτήτων τοῦ Ἰδρύματος Ιδιαιτέρως ἀποχόλησε κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν τὴν διεύθυνσιν τοῦ Διοικ. Συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ., εἰς τρόπον, ὅστε πλήρως μὲν νὰ ἔξαπλαθωνται τὰ συμφέροντα τοῦ .²

ταὶ τὰ διατυπούμενα ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν παράπονα, ἀποκαθισταμένης πλήρως τῆς πρὸς τὸ Ταμείον ἐμπιστοσύνης.

Τά ούτω τακτοποιηθέντα γενικά ζητήματα του N. A. T. και αι ἐπί τού προκειμένου σχετικά ἔνεργεια της διοικήσεως αύτού ἔχουν, ὡς ἔξις:
 α) Ὁφελιά εἰκανοτήτων πολεμικής περιόδου: Ἐλλήνη ἀπόφασις κατά τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1957 ὑπό τοῦ Διοικ. Συμβούλιου τοῦ N. A. T. περὶ ἀπαλλαγῆς ἐκ τόκων και προσέστων τελών, ἐφ' ὅσῳ ηθελον καταλόγην τὰ φεριλόμενα ποσά ἐντὸς διμήνου. Ἐν συνεχείᾳ, συνεκροτήθη εἰδικὴ ἐπιτροπή πρὸς ἔξεταν υποβληθησομένων συτασσεων ἢ ἀντιρρήσεων ἐν γένει ἐπὶ τῶν γενομένων ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας ὑπολογισμῶν τῶν φοιλῶν εκ ναυτολογίων τῆς περιόδου ταύτης. Ἐδόθη προθεσμία, ὥστα αι σχετικαὶ αἵτησεις τῶν ἐνδιαφερουμένων υποβληθοῦν μέχρι τέλους Αὔγουστου 1957.

β) Ἀντικατάστασις ληξιπροθέσμων ναυτολογίων και ὑπολογισμὸς προσθέτων τελών αὐτῶν : Κατηρτίσθη ὑπὸ τῆς ὑπεριστασὶς καὶ ὑπεδῆθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας σχέδιον διατάκεων νόμου συμπληρούμοντος τάς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Ν. 3170)1955. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν αἱρούνται ἐν πολλοῖς αἱ ἐκ τῆς αἴτιας ταύτης ὑφιστάμεναι μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν δινέεις. Διά τὴν ταυτικὴν ρύθμισιν τοῦ δόλου θέμαστος, ἔζητηθη, μάλιστα, ὅπως καὶ ἐφ' ὅσον η διάταξις αὕτη οἷελεν υιοθετηθῇ ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, περιληφθῆ ὡς τροπολογία εἰς τὰ ὑπὸ ψήφισιν νομοσχέδια περὶ Ταμείου Ποινούσιας Ε. Ν.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἡ Διεύθυνσις ταῦτα Ἰδρύματος συνέταξε καὶ ἀπέστειλε πολὺ τὸ Ιερόνυμον Ἐπαρχιῶν ἐννέάδων διὰ τῆς ἀποίκης παρεόμενα.

πρὸς τὰς Ἔνωσις Ἐφοπλιστῶν ἔγκυκλιον. διά της ὅποιας παρέχονται διευκρινήσεις καὶ δόγματα περὶ τῶν κατὰ τὴν κείμενην νομοθεσίαν ὑφιστάμενών ὑπογρέωσεων πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ληπτροθέσμενών ναυτολογίών καὶ ἐμπρόθεσμών καταβολὴν τῶν ὁφειλομένων εἰσφορῶν, προκειμένου εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης η ἀνωτέρας διαίσθησις νὰ ἀπαλλαγοῦν τὰ πλοῖα τῆς καταβολῆς προσθέτουν τελῶν.

γ) "Απαλλαγή χαρτοσημάνων τριπλούπων είσπραξεών πόρων του Ν. Α. Τ.: Αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου διοικητικαὶ ἐνέργειαι τοῦ Ν. Α. Τ. δέον να θεωρηθοῦν, διτὶ ἔξητηληθησαν. Ἐσχάτως, δύμα, τὸ δῶλο ζῆτημα προσέλαβε νέαν δόξειν μορφὴν, συνεπείδη δηλώσεως ἐφοπλιστικοῦ Οίκου τῆς Ν. "Υόρκης, ἐδέχοντας ἔξικοντα πλοῖα, ἡσφαλίσμενος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διτὶ δὲν δέχεται τὴν καταδόλην τῶν τελών χαρτοσήμουνών μη περιλαμβανούμενήν εἰς τὰς ἱπογραφείσας συμβάσεις ἀσφαλίσεων. Ἔτερος Οίκος, ὡπαύτως, εἰδοποίησε τὸ Ν.Α.Τ., διτὶ προτίθεται διὰ τὸν λόγον αὐτὸν νὰ καταγγείλῃ τὰς πετά τοῦ Ν.Α.Τ. συμβάσεις διὰ δέκα τριά ἡσφαλίσμενά τελοῦται.

Τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας θὰ ἔσει δραστηρίως νὰ κινηθῇ ἐπὶ τὸ πρόκειμένον.

δ) 'Απλούστευσις διατυπώσεων : Έσχάτινος γίγενοντο ένδιαιφέρουσας εἰσηγήσεις διὰ τὴν λῆψιν μέτρων ἀποκοπούντων εἰς τὴν ἀπλούστευσιν τῶν διατυπώσεων καὶ τὴν ταχυτέρων ἐκκαθάρισμ τῶν οἰκονομικῶν δοσοληφίων μετά τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων. Αἱ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. ἔχουν, ὡς ἔδη :

1) Ανατίθεται εἰς τὰ προεινότερα λίμενσογείτ Λουδίνου καὶ Νέας Υ-όρκης ἡ ὄριστη ἐκκαθάριστις τῶν μισθωτικῶν κτιστάσεων διὰ τῶν οποίων θεραπεύνεται αἱ ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Τημείων Προνοίας Ε. Η. εἰσφοραὶ τῶν συμβεβλημένων μετα τοῦ Ἰδρύματος ἔξουν πλοίων, ἐφ' οἶσον, θεραπείως, ηθελε ζητηθῆ ἡ ἐκκαθάρισις ὑπὸ τοῦ διαχειριζομένου ΤΑΥΤΑ ΕΦΤΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΥ.

2) Καρβονάθη δύοντα μέρη λέγεται Αναδίσα κατέ μισθωτικῶν

2) Καθωρισθή ορίου μέχρι μιας λίρας Αγγλιας κατά μισθώστικην κατάστασιν, μεγάρι ου πότοις ή διαπίστωσις ενδεχομένης διαφοράς κατά τὸν ἔλεγχον δὲν θὰ συνεπάγεται τὴν ἀπόδοσιν ή τὴν ἀνάληψιν.

3) Καθιερώθη ὁ ἐφοδιασμός τῶν ναυτικῶν διὰ πιστοποιητικῶν μετὰ τὴν ἀπόλυτήν των ἐκ τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μετὰ τὴν ἐκκαθάρισιν ἑκατὸν μετριῶν τῶν ναυτικῶν.

στην μισθοδοτική καταστάσεων.

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ. Τὸν καταποιητικὸν σύτὸν ἀπολογισμὸν τῆς ἔξαιμηνιας δραστηριότητος τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας Ἰδρύματος κλείει κεφάλαιον, ἀναφέρομενον εἰς τὰς κατοθίθεσσας κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸ προσταθεῖσας διὰ τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν κοι τὴν εὐσυμφοτέαν λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσιῶν ται. Συγκεκριμένως, ἀντιφέρονται τὰ ἔξης ἐπὶ τοῦ προσκειμένου ληφθέντα μέταστα.

α) Εύστρεται εἰς τὸ στάδιον ἐπεξεγνασίχ δὲ καταρτισθεὶς κανονι-
σμὸς ἀπειδιαίρεσεως τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ταμείου εἰς τμήματα κινή-

β) Προτάσει της Διευθύνσεως τὸ Διοίκ. Συμβούλιον τοῦ N. A. T. ἐνέκρινε τὴν ὁμογάνωσιν Τμῆματος Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας.

γ) Μελετάται ὅ συγχρονισμός τῆς δύογνωσεώς τοῦ Ταμείου διὰ χρησιμοποίησες μηχανογραφικού συστήματος.

δ) Ἐπεστάμαθην ἡ ἀνάγκη τῆς μεγαλύτερας εἰ δυνατὸν παρομοιῆς εἰς τὸ Ν. Α. Γ. τῶν εἰς αὐτὸν ὑπηρετούντων ἀξιωματικῶν τυπωταρχῶν προκειμένου πλήρως νά̄ ἐνημερώνται οὗτοι ἐπὶ τῶν δισκόλων συνήθως ἀντικειμένων τῆς ἔοντας των καὶ περισσότερον ὑπερστατικῶν, κατὰ

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO.
SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο ποιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ «Λίμπερτυς» ιδίως, διὰ τὰ ὅποια ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHS EKTELESEHSOS ERGASIASION upo taç kaiulteras sunthikas proswatikou, egkatastaseow kai klimatos.

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

**ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE,
STANDARD OIL GULFOIL KAI AI MEGA XERIAI ELLINIKAKAI ELLINIKO - AMERIKANIKAKAI STAVRIKON**

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ



HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ DIRECTORY OF REPRESENTATIVES ABROAD

PORT	NAME	ADDRESS	TELEPHONE	CABLES
ALEXANDRIA	JOHN ANGOURAS & CO. Surveyor: Cdr. L. G. ZOURIS, M.I.N.A., M.I.Mar. E.	23 Brd. Saad Zaghloul P.O.B. 548	29-965	ANGOURAS
ALGIERS	SOCIETE ALGERIENNE D'AGENCE MARITIME COMMERCIALE Surveyor: J. VIDALET	9, Boulevard Carnot	392-49 & 347-90	AMARCOM
AMSTERDAM	CAPT. ANDR. BORDONIS	Vinke Co. Ltd. 10 Gedersdekade		
ANTWERP	G. ORCULAS Engineer - Marine Surveyor	Lange Leemstraat 301	39.18.64	
BERGEN	J. M. LARSEN Engineer - Marine Surveyor	Syndesplassen 2	13713	GLACIER
BOMBAY	JOHN F. FIDELE Consulting Engineer & Marine Surveyor	Botawala Bldg. 4th Floor II, Elphinstone Circle	34089	SHIPVEYOR
GENOA	GREGOS & CO Surveyor: Ing. Dott. Cap. MARINO CORSI	Via Balbi 4	22-827 & 28-377	GREGOS
HABANA	CAPT. J. P. HADJILIAS N.C.	Maritima Neptunia S.A. Edificio Embassy, Avenida de las Misiones 5.7	A-0821, W-9618	ANTIL
HAIFA	HARVEY N. MARSH Marine Surveyor & Naval Architect	5, Bank Street	3112	MARSURVEY
HAMBURG	ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO K.G. Surveyor: FR. WITT, Consulting Engineer & Marine Surveyor	Stubbenhuk 10"	34 60 22)24 62 25 52	ERMIS-HAMBURG
ISTANBUL	C. SISKIDI Surveyor: GIAN GIACOMO JOGNA, Ship's Surveyor	Galata-Istanbul	42-612	NAFTAN
ITALIAN PORTS: ANCONA, BARI, BRINDISI, CATANIA, LEGHORN, MESSINA, PALERMO, SA- VONA, SIRACUSA, SPEZIA.	Through THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Via Balbi 30—GENOA	67-541	MEDOV
LISBON	CARLOS GOMES & C ^A LDA Surveyor: J. VALENTE DE ALMEIDA	4, L. Vitorino Damasio	668-087	VANTE
LONDON	D. G. LEMOS, B.Sc.	SHIPPING AGENCIES & MARINE ENGI- NEERING Co Ltd. 106/108 Bishopsgate, LONDON E.C. 2	0545)6	NAVENCOS LONDON
MALTA	PIERRE DACOUTROS Surveyor: RICHARD CALLEJA, M.I.M.E.			DACOUTROS
MARSEILLES	S. A. MICHAELIDES, Surveyor: M. FRAGER, Consulting Engineer & Marine Surveyor	7, Rue Beauvau	18-33 & 18-34	MICAL MARSEILLES
MELBOURNE	THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Australian Building, 49 Eliza- beth str. 2nd Floor No 1.		
NAPLES	C. TOMASOS	Piazza della Borsa 8.	20-365	CHIOS
NEWCASTLE ON TYNE, I & ALL OTHER U.K. PORTS	ANTONAROPULO BROS Surveyor: T. B. WHITELAW, A.M.I.MECH. E., M.C.M.S. Consulting Engineer & Marine Surveyor	Maritime Building, 15 King Str. 2-5414 Quayside.		ANTONARO
NEW YORK	P. DORIZAS, Consulting Engineer - Marine Surveyor	1120 Park Avenue N.Y. 28	8-8576	PETGEDOR
PHILADELPHIA	JAMES W. BOAKES Marine Engineer - Marine Surveyor	6, South Broad Str. Woodbury, New Jersey	2-3828	
PORT OF SPAIN (TRINIDAD)	J. H. EDEN M. I. Mar. E. Consulting Engineer - Marine Surveyor	12-14 London Str., Port of Spain, Trinidad, B.W.I.	32846	LANDRYCO
PORT SAID & PORTS OF SUEZ CANAL	ELIAS ANGELIDIS Captain M.M.	C.T.O. Building, Rue Sultan Hussein, Port Said		
ROTTERDAM	WORLDWIDE TRANSPORT CO LTD	Westerlaan 3	24-510	
TRIESTE	G. GIANOLI - GIANNOPULO Surveyor: GIUSEPPE VERGINELLA, Marine Engineer	Via Fabio Severo No. 20	27574	
VENICE	MANTACAS & VINTIADIS Surveyor: ARTURO ANTONINI, Engineer	S. Moisé 1470	24-822	VINTIADIS
VIGO	JOAQUIN LOREDO	32 Avenida Monteros Rios	3225	LOREDOS

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ. ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11.
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK."

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11	ΚΟΛΩΝΟΥ	'Οδός Συρράκου 5	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνών 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψίλης 86	ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ηπείρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνία Μαυρομιχάλη — Καλλι-	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου όριο. 6
ΒΑΘΗΣ	» Αριστοτέλους 15α	N. ΙΩΝΙΑΣ	δρομίου	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γεύναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάνη 31	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	'Οδός Μικράς Ασίας 11	ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρόνη 47	ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Εύτυχιδης 23		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιφιγενείας και Λεωφ.	ΠΛΑΚΑΣ	» Πατησίων 164		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θησέως	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	» Νέπτου 11 & Πανδρόσου		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Θεμιστοκλέους 4	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2		
	Παν. Τσαλδάρη (Πει- ραιώς) 67		'Οδός Σωκράτους 31		

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ηπείρου
ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου όριο. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γεύναρη 3
ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός Αντιοχείας 2

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ,
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ - ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙ-
ΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. ('Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡ-
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-
ΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΝΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β',
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO : THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ",

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΤΟΥ Κ. ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Τό δαιμόνιον της Φυλής, τό άνησυχον, δημιουργικὸν πνεύμα τοῦ "Ελληνος πλήρη εύρισκουν τὴν δικαιωσιν εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ Φρίξου Παπαχρηστίδην, τοῦ χρεισοῦ μετανάστου, τοῦ σημερινοῦ ἐφόπλιστού καὶ τοῦ αὐριανοῦ μεγάλου εὑρέγετον τῆς Πατρίδος. Καπνέμπορος εἰς τὴν Καβάλαν, μετὰ μιαν ἔξαιρετικην εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κατάρτισιν, ἔγκατέλειψε κατεστραμένος τὴν γενέτειραν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 1931 πρὸς ἀναζήτησιν νέας ζωῆς. Εἰς τὸν Καναδᾶν ὡς Παπαχρηστίδης πτωχός, ἀλλὰ μὲ τὰς πολλὰς τοῦ κοινωνικᾶς γνωριμίας, τὴν ἔργατικότητα καὶ τὴν πρὸς αὐτὸν πλήρη ἐκτίμησιν, μὲ τὴν ικανότητα, τέλος, τὴν ἀπαράμιλλον, τῆς προσαρμογῆς. Ηγόρασε καὶ αὐτὸς τέσσαρα φορτηγά πλοῖα ἐπὶ πιστώσει. Αἱ καλαὶ περιστάσεις τὸν ηύνοσόν σαν. "Εγίνε ἐφοπλιστής, ἔκερδε τὸ πλούτον. Ἀπὸ ἑκεὶ ὃ δρόμος δὲν ἦτο πλέον δύσκολος; ἡ λεωφόρος τῆς ἐπιτυχίας εύρυτάτη δηνογόνο. Συντηρητικῶτα προχωρῶν διασχιρίζεται τῷρα τρίο φορτηγά πλοῖα καὶ ἔχει ὑπὸ κατασκευὴν δύο δεξαμενόπλοια — ἐν τῶν 40 χιλ. τόννων καὶ ἐν τῶν 20 χιλ. τόννων — δύλα προναυλωμένα.

'Ο Παπαχρηστίδης, ὅμως, δὲν ἐλησμόνησε ποτὲ τὴν Μητέρα—Πατρίδα. "Οταν ἀπέκτησε τὸν πλοῦτον, τὴν ἀκτινοθολίαν του θερμήν καὶ δημιουργικὴν διὰ τὴν γενέτειραν διεφύλαξε. Πολλὰ τὰ ὅσα ὑπὲρ αὐτῆς καὶ τῶν συμπατριωτῶν του ἐπέραξεν. Εἰς ἀκαντοντόδας χιλιάδας δολαρίων ἀποτιμώνταν. Πολὺ περισσότερα τὰ ὅσα ἡ εὐγενικὴ του διάθεσις ἐπιφύλασσει διὰ τὴν 'Ελλάδα.

Δέν παραλείπει εὐκαιρίαν νὰ διαδηλώῃ τὰ θερμὰ πατριωτικά του αισθήματα. Τακτικὸν μᾶς ἐπισκέπτεται: ἔρχεται ἐδὼν νὰ προσκυνήσῃ — ὄπως ιδιαίτερος τὸ πάτριον ἔδαφος. 'Ο Παπαχρηστίδης εἶνε ὁ χαρακτηριστικώτερος τύπος του "Έλληνος μετανάστου, ὁ εὐγενικὸς νοσταλγὸς τῆς γενετείρας.

Εἰς τὸ Μόντρεαλ, ὅπου εἶνε ἔγκατεστημένος, ἀπὸ ἑτῶν κοινῆ βοῆ διατρεπῇ τὴν Προεδρίαν τῶν 'Ελληνικῶν Κοινοτήτων τοῦ Καναδᾶ. Πρωτοβουλίᾳ του πρόσκειται τῷρα μεγαλοπρεπῆς ναός νὰ ἀνεγερθῇ, ἔρανοις τῶν 'Ελλήνων του Καναδᾶ. 'Εκατομμύρια δολαρίων θὰ δαπανηθοῦν. 'Ο Παπαχρηστίδης πιστεύει, ὅτι ἡ διατήρησις τοῦ θρησκευτικοῦ αἰσθηματος εἶναι ἀναποσπάστως συνδεδεμένη μὲ τὴν ὑπῆρξιν τοῦ πατριωτικοῦ.

Ἄυτὸς εἶναι ὁ εύτυχὴς ιδιοκτήτης τοῦ δεξαμενοπλοίου τῶν 20 χιλ. τόννων, ὅπερ τὴν 29ην Ιουνίου καθειλύσθη εἰς τὸ Βέλγιον. Μετανάστης πρὸς εἰκοσαετίας, σεμνὸς καὶ καλὸς "Έλλην, δόστις κατέκτησε μὲν τὴν ζωὴν εἰς τὴν ξένην, ἀλλὰ ποτὲ δὲν ἐλησμόνησε καὶ τὴν Πατρίδα. Τὸν μακαρίζομεν. Τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως περιγράφουμεν ἐν συντομίᾳ κατωτέρω:

Μὲ ἔξαιρετικὴν ἐπιστημότητα, παρισταμένων πλείστων δῶν μελῶν τῆς ἐλληνικῆς κοινότητος 'Αμβέρσης — Βρυξέλλων καὶ πληθύος ἑκλεκτῶν προσκεκλημένων ἀπὸ τὸν Καναδᾶν, τὴν 'Ελλάδα καὶ τὸ Λονδίνον, ἔλαβε χώραν ἀπὸ τὰς ἔσχαρας τῶν ναυπηγείων Ταμίζ, τοῦ Βελγίου (Jos. Boel & Fils) ἡ καθελκυστικὴ τοῦ πρώτου δεξαμενοπλοίου τοῦ καλοῦ ὄμογενοῦς ἐφοπλιστοῦ, τοῦ ἔγκατεστημένου ἀπὸ ἑτῶν εἰς τὸ Μόντρεαλ, κ. Φρίξου Παπαχρηστίδη.

'Ανάδοχος παρέστη καὶ ο. Παπαχρηστίδη, ητὶς ὠνόμασε τὸ σκάφος "Ελευθερούπολις", ἐκ τοῦ ὄντα μάστος τῆς ιδιαίτερας πατρίδος τοῦ πλοϊκοῦ κτήτορος.

"Υπὸ τὰς εὐλογίας τῆς 'Εκκλησίας, διὰ τοῦ πρωθιερέως τῆς ἐλληνικῆς ἐκκλησίας τῆς 'Αμβέρσης καὶ ἀφοῦ ἀνεκρύσθη ὁ ἑλληνικὸς ὄμυνος καὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ Καναδικὸς καὶ ὁ Βελγικός, τὸ ὥρασθον σκάφος κατωλισθήσε πρὸς τὴν θάλασσαν. Μετὰ τὴν καθελκυστικὴ τῆς θαλάσσης, εἰς τὴν μεγάλην αἰσθηματικὴν πολέμων τῆς Ταμίζ οἱ διευθυνταί τῶν ναυπηγείων καὶ αἱ ἀρχαὶ τῆς πόλεως ἐδειξιώθησαν τοὺς προσκεκλημένους.

Λόγοι θερμοὶ ὑπὲρ τῆς 'Ελλάδος, τῆς ναυτικῆς της ισχύος τῶν παραδοσῶν καὶ τῶν ἀπαραμίλλων ικανοτήτων τοῦ "Έλληνος ναυτίλου, ἱκούνθησαν κατὰ τὰς ἔγερθεισὰς προπόσεις. 'Ο γενικὸς διευθυντὴ τῶν ναυπηγείων κ. G. Van Damme εἶπε τὰ ἔξης: «Αἴσθημα ὑπερφοβαίσας, ὄντας ὄμως, καὶ μὲ ἐλαφρόν τινα ἄγωνιαν, μὲ κατεῖχεν, δταν ἔβλεπα, πρὸ διόγιου, τὸ «'Ελευθερούπολις», νὰ διοισταινῇ εἰς τὸ οὔρων. 'Υπερφοβαίσας μὲν, διότι τὸ σκάφος αὐτὸν τῶν 20 χιλ. τόννων, περίτοι, εἶναι ἡ πλέον σημαντικὴ μονάς, τὴν ὄποιαν καθειλύσαμεν μέχρι τούδε ἀπὸ τὰ ναυπηγεία μας, ἀγωνίας δέ, διότι πρὸς στιγμὴν μοῦ ἐφάνη. δτι ὁ 'Εσκό, ὁ μεγαλοπρεπῆς μας ποταμός, συνεοτέλετο καὶ δὲν ἐπρόκειτο νὰ δεχθῇ καθ' ὅλον τοῦ τὸ μῆκος τὸν ἐπιβλητικὸν σύγκον τοῦ σκάφους.

Ἐπιτέρωτέ μου, μετὰ τὴν στιγμὴν τῶν συγκινήσεων, θερμῶς νὰ συγχαρῶ τὴν 'Ανάδοχον καὶ νὰ τὴν εὐχαριστήσω, διότι οἰκογενειακῶς μᾶς ἐτίμησε διὰ τῆς παρουσίας της, ἵνα παραστῇ εἰς τὰ πρώτα σκιρτήματα τοῦ ὥρασθον αὐτοῦ σκάφους.

"Οταν πρὸ 18μηνου είχομεν τὴν καλὴν τύχην νὰ συναντήσωμεν τὸ πρώτον τὸν κ. Παπαχρηστίδην, ἐντύπωσιν μᾶς ἐγενόπισσεν ὁ δυναμισμὸς του καὶ τὸ πνεύμα τῆς ἀποφασιστικότητος. Ὁπερ τὸν διέκρινε. Μετὰ δραχείσας διαπραγματεύσεις, ἔλαβε τὴν ἀπόφασιν νὰ μᾶς ἐπιστεῦῃ τὴν κατασκευὴν τοῦ δεξαμενοπλοίου αὐτοῦ, τοῦ ὄποιου αἱ διαστάσεις ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὰς τῶν ἄλλων μονάδων, αἱ ὄποιαι μέχρι τούδε ἐναυπηγήθησαν.

Θέλω, ἐπ' εὐκαιρίᾳ νὰ εύχαριστήσω καὶ πάλιν τὸν κ. Παπαχρηστίδην διὰ τὴν ἐμπιστούσην ποὺ ἐπέδειξεν εἰς τὴν ικανότητα καὶ τὴν εἰδίκευσιν τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν ἔργων τῶν ναυπηγείων μας καὶ θέλω νὰ πιστεύω, δτι θὰ μείνη εὐχαριστημένος ἀπὸ αὐτά.

Είμαι πεπεισμένος, δτι ὁ κ. Παπαχρηστίδης θὰ συνεινήθῃ δῶλος ιδιαιτέρως ἀπὸ τὸ γεγονός τῆς παρουσίας κατὰ τὴν καθελκυστικὴ τῆς ισχύος τοῦ μεγάλου αὐτοῦ γεγονότος — τῶν κυριωτέρων ἐκπροσώπων τῆς ἐδώλ

ληπικῆς, κοινότητος καὶ αὐτοῦ τοῦ Δημάρχου 'Ελευθερούπολεως, καταδεικνυόμενων οὕτω τῶν στενῶν δεσμῶν ἀφοσιώσεως, ποὺ τὸν ἐνώνουν μὲ τὴν γενέτειράν του.

Εἰθισται νὰ ὑψώνωμεγ καθ' ἐκάστην καθέλκυστιν τὸ κύπελλον, εὐχόμενοι τὴν καλὴν τύχην τοῦ πλοίου. Τὴν φοράν αὐτῆν, ἐν τούτοις, αἱ εὐχαὶ μας εἶνε ιδιαιτέρως θερμότεραι: Τὸ πλοῖον κατεσκευάσθη εἰς τὸ Βέλγιον, ἡ μηχανὴ του προέρχεται ἀπὸ τὰ συνεργεῖα τῶν ισχυρῶν συναδέλφων μας τοῦ Κόκεριλ καὶ οὕτω τὸ «'Ελευθερούπολις» θὰ εἶνε εἰς ὅλους τοὺς λιμένας, ποὺ θὰ προσεγγίζῃ ἐπίτευγμα τῆς Βελγικῆς ναυπηγικῆς διουμενίας. Τὸ συμβολικὸν του σύνομα ἡ «Πόλις τῆς 'Ελευθερίας», θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν εἰρηνικὴν ἀνταλλαγὴν ὑπέρεσιῶν καὶ προϊόντων εἰς τὴν οἰγονομικὴν συνεργασίαν διῶν τῶν ἐλευθέρων ἔθνων».

Μετὰ τὸν κ. Βάν Ντάμ ωμίλησε διὰ δέληστης οὐρανού πάρημας θερμότερης: Τὸ πλοῖον κατεσκευάσθη εἰς τὸ Βέλγιον, ἡ μηχανὴ του προέρχεται ἀπὸ τὰ συνεργεῖα τῶν ισχυρῶν συναδέλφων μας τοῦ Κόκεριλ καὶ οὕτω τὸ «'Ελευθερούπολις» θὰ εἶνε εἰς ὅλους τοὺς λιμένας, ποὺ θὰ προσεγγίζῃ ἐπίτευγμα τῆς Βελγικῆς ναυπηγικῆς διουμενίας. Τὸ πλοῖον πρὸς τὸν κ. Δημάρχον καλλιτεχνικὴν εἰκόνα τοῦ Αγίου Νικολάου, πολιούχου τῆς 'Ελευθερούπολεως, ἵνα τοποθετηθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ οὐρανού συμπατριώτου του.

Μετὰ τὸν κ. Δημάρχον ὁ κ. Παπαχρηστίδης ἀπαντῶν ωμίλησε διὰ τῶν εξῆς:

Κυριαὶ καὶ Κύριοι,

Μὲ συγκίνησιν καὶ ὑπερηφάνειαν παρηκολούθησα τὸ οὐρανὸν πλοῖον κατερχόμενον πρὸς τὸ φυσικὸν του στοιχεῖον. "Οταν ἡ πρύμνη του ηγιγίζει εἰς τὸ οὔρων, ἀπέκτα τὴν στιγμὴν ἐκείνην τὴν ψυχῆν, τὴν ὅποιαν πολὺοι πιστεύουν, ὅτι ἔχουν τὰ πλοῖα. Είμαι εὐγνώμων πρὸς τους ναυπηγούς διὰ τὸ τόσον λαμπρὸν ὑπόδειγμα τῆς τεχνικῆς των.

«'Ελευθερούπολις» σημαίνει πόλις τῆς ἐλευθερίας. Είναι ἡ γενέτειρά μου. Τὸ κυανὸν καὶ τὸ λευκὸν κρατεῖ ἑκεῖ. Είναι τὰ χρώματα τῆς γλυκεῖας μου Πατρίδος, ἡ σκέψις τῆς ὅποιας τὸν ἀκόμη κυριαρχεῖ εἰς τὸν αἰσθηματικὸν μύθον κόσμου. Είδατε, εἰς τὸ πρωράτον ἀκροντά τοῦ σκάφους, τὰ ἀρχικὰ ψηφία τοῦ ὄντας μου μὲν ἔγαλλο Β. εἰς τὸ μέσον. Τὸ ψηφίον αὐτὸν είνε τὸ ἀρχικὸν τοῦ ὄντας μας τοῦ Βασίλειος, τοῦ ὄντας μας τοῦ μακαρίτου πατρός μου, πρὸς τὸν ὄποιον ὄφειλαν τόσα πολλὰ καὶ τοῦ ὄποιου ἀνάμνησις θὰ μεν ὑσυνεδέηται καὶ ὁ ἀγαπητός μου, μονάδικος υἱός, ὁ ὄποιος, είμαι βέβαιος, διὰ τὸν πατέρα του πάντοτε πανταχόθεν. Μὲ βαθύτατην ημέρην σκέψιν, φιλικώτατος πρὸς δόλους, εἰλικρινῆς εἰς τὰς συναλλαγάς του.

Τὸ «εκτῆθι οὐρανὸν ὑπὲρ πλούτου», ήτο τὸ προσφίλες ρητὸν του Βασίλειου Παπαχρηστίδη, τοῦ πατρός μου. Λύτο τὸ ρητὸν ἐπιθυμῶ νὰ μεταβιβάσω μὲ δῆλη μου τὴν στοργὴν πρὸς τὸν οὐρανὸν μου Βασίλειον Παπαχρηστίδην.

Πρὸ δεκαοκταμήνου, φίλοι μου τοῦ Λονδίνου, οἱ κ. κ. Νταΐνης καὶ Νιούμαν — ὁ κ. Νήλη διὰ νὰ ἀκριβολογῶ — μὲ ἐφεραν πρὸς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ταμίζ. Ἐντύπωσαν μού ὑπέστησαν ἡ μεθοδικὴ παραγωγικὴ ικανότης τῆς διμάλων ἀναπτυσσόμενής οἰκογενειακῆς αὐτῆς ἐπιχειρήσεως. «Εκεῖνο, ὅμως, ποὺ περισσότερον μὲ εἰλύσεν, ἡτο τὸ πνεύμα τῆς κατανοήσεως καὶ τῆς φιλίας, τὸ ὄποιον ἀπέκαλύπτετο πανταχόθεν. «Ολοι συνειράζοντα εἰς τὴν διεκπεραίσιν τοῦ τεραστίου ἔργου τῆς ναυπηγικῆς των βιομητρίας, ἐνδιεπήρουν παραλλήλως καὶ τὸν ἀνθρωπισμὸν των βαθυτάτην, τὸν οὐρανὸν πρὸς τὸν κ. Βάν Ντάμ, τὸν Διευθυντήν, τοὺς ὑπαλλήλους καὶ τοὺς ἔργατας τῶν ναυπηγείων Ιος. Βοελ & Φίλς διὰ τὸ μεγαλοπρεπὲς δημιουργήμα τῆς εὑρετικῆς παραγωγαίς των. Ἀπὸ τὴν κατασκευὴν τῆς ωραίας αὐτῆς μονάδος, ἡ ὄποια ὠνόμασθη «'Ελευθερούπολις», διασθεσιο τὸ κ. Βάν Ντάμ, ὅτι θὰ διατήρησα τὴν ζωηροτέραν ἀνάμνησιν τοῦ πνεύματος τῆς συνεργασίας καὶ τῆς φιλίας, μὲ τὴν ὄποιαν δῆλοι εἰδῶ μὲ περιεβάλον.

Τὸ ἐσπέρας τῆς αὐτῆς ημέρας δεῖπνον παρετέθη εἰς τὴν μεγάλην αἰσθηματικὴν αἴσθησαν τοῦ κτηρίου τῶν καλῶν τεχνῶν τῶν Βρυξέλλων, κατὰ τὸ ὄποιον θερμαὶ ἡγέρθησαν προπόσεις ὑπὲρ τῆς 'Ελλάδος καὶ τοῦ «Έλληνος ναυτίλου». Ο κ. Βάν Ντάμ ἐδώρησεν εἰς τὴν Καν Παπαχρηστίδην ἰραιστατην, ἐπὶ χρυσῆς πλακός, ἀρχαίαν ἀνάγλυφον ἀναπαράστασιν τοῦ Ποσειδώνος καὶ τῆς 'Αμφιτρίτης, μεγάλης ἀρχαιολογικῆς ἀξίας.

Τὸ «'Ελευθερούπολις» εἶναι τόνων 19.800, μὲ μηχανὰς «B & W» κατασκευῆς Κόκεριλ. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μίλια. Θὰ στοιχίση περὶ τὰ τέσσαρα ἀκατομύρια δολλαρίων. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία ἐνδευτέρων ἀδελφὸν σκάφος εἶνε παραγγελθῆ διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. I. Χατζηπάτερα καὶ ἀδελφὸν Διαμαντῆ Πατέρα. Τέσσαρα ἐπίσης φορτηγὰ θὰ κατασκευασθοῦν δύο διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νικ. Εύσταθίου καὶ δύο διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λουκᾶ Νομικοῦ.

* * *

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΛΙΒΕΡΙΑΝΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Έδιάβασα μόνο τους τίτλους τῶν δημοσιευθέντων ἀρθρών. "Οχι πώς τὸ θέμα ήταν ἀνάξιο προσοχῆς. Κάθε ἄλλο. 'Εγώ κατ' ἄρχην σέβομαι κάθε πρόσδο, που ἐκδηλώνεται πάνω στὸ θέμα «Ναυτιλία». Ασφαλῶς δὲ ἡ προσθήκη ἐνὸς διπλώματος μὲ τὰ ἔνσημα τῆς φίλης δημοκρατίας πρέπει νὰ χαιρετισθῇ μὲ ἔνθουσιασμό.

Καιρούς ήταν. Οἱ ναυτίλοι μας καὶ οἱ μηχανικοί μας, ἀφοῦ ἔτυχαν τόσων δοκιμασιῶν καὶ ἐκπαιδεύσεως, ὡς ὅτου ἀποκτήσουν τὸ Ἑλληνικὸ διπλωμα, δὲν θὰ ήταν ἀσχημόνα νὰ δοκιμασθῶν καὶ νὰ κριθῶνται ἀπό τὸ Λιβεριανὸν ἀσσόνα τῆς ναυτικῆς τέχνης. Διότι, ἀν δὲν ἀπατῶνται, τέτοιοι θὰ εἰναι ἔκεινοι, ποὺ θὰ ἐπιληφθῶν τῶν ἔχετάσεων. Θαυμάζω ἐν συνεχείᾳ καὶ τοὺς ὑποψηφίους διὰ τὸ διπλωμα, ὅπου ἐκτὸς τῆς μητρικῆς τῶν γλώσσης, ἔκτος τῆς ἀγγλικῆς, τῆς ισπανικῆς, τῆς ιταλικῆς καὶ τῆς γαλλικῆς, ποὺ οἱ περισσότεροι ναυτίλοι μας κατέχουν, ἐμφανίζονται ἡδη κάτοχοι καὶ τῆς λιβεριανῆς (τῆς Λαϊμπτρίαν, γιὰ νὰ συγχρονισθούμενοι κι' ἐμές). μέχρι σημείου, ποὺ νὰ διεκδικούν καὶ διπλωμα ναυτικῆς ικανότητος, ἔξεταζόμενοι σ' αὐτὴ τὴ γλώσσα. "Ετοι πρέπει νὰ εἶναι, γιατὶ δὲν μπορεῖ καὶ νὰ συμβατὴν διαφορετικά.

Εἴπα δὲν ἔδιάβασα τὴν ἀρδρογραφίαν. Καὶ γι' αὐτὸ, ἐπιτρέφατε μου, νὰ ὑποδώλω μερικά ἔρωτήματα, πρὶν πάρω τὴν ἀπόφαση νὰ σπουδάσω καὶ ἔγω τὴν «Λαϊμπτρίαν», γιὰ νὰ προσέλθω στὶς ἔχετάσεις γιὰ τὸ ἀνάλογο διπλωμα.

Καὶ βέβαιας ἕρω πῶς γλώσσα τῆς Λιβερίας εἶναι καὶ η ἀγγλική, ἀφοῦ η ἐν λογώ δημοκρατία ἐφιλοδένησε πολλοὺς τέως μαύρους τὸν Ἡν. Πολιτειῶν, ἀπανελθόντας ἐξ Ἀμερικῆς, κατόπιν τῆς ἀπελευθερώσεως τῶν. 'Αλλὰ ὑπάρχει ἡ πραγματικὴ λιβεριανὴ διάλεκτος καὶ ἀσφαλῶς σὰν ἐπίσημη γλώσσα τὰ εἶγαι καὶ η γλώσσα τῶν ἔχεταστῶν καὶ ἔχεταζομένων.

Τὰ ἔρωτήματα ποὺ θέτω εἶναι τὰ ἔξης : 1) Πρέπει νὰ ἀποφασισθῇ ἔνα ταξίδι, ὡς τὴ Μονροδία γιὰ τὶς ἔχετάσεις; 2) Πρόκειται μήπως προσεχῶς νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ ναυτολόγησις στὰ «Λιβεριανά» διπλωμάτων; 3) Μήπως η ἐπιθυμία ἀποκτήσεως διπλωμάτων συνεπάγεται καὶ τὴν πολιτογράφησιν στὴν δημοκρατία τῆς Ἀφρικῆς; 4) Μήπως μὲ αὐτὸ τὸ διπλωματικὸ ἀποκτᾶ κανεὶς καὶ διεθνὴ δικαιώματα ἔξασκεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ποὺ μὲ τὸ ταπεινὸ ἐλληνικὸ σερτιφικάτῳ δὲν τὸ κατορθῶνει; Μὲ τὸ νὰ ισχυρισθῇ π. χ. κανεὶς, διτὶ: «Ἐχω διπλωματικὸ μηχανικοῦ Ἑλληνικοῦ, ἔχω, δομως, καὶ διπλωματικὸ μηχανικοῦ Λαϊμπτρίαν». Τὶ θὰ γίνη τότε; Θὰ ἀνοίξουν διάπλατα οἱ διεθνεῖς πόρτες καὶ θὰ κατεδαφισθοῦν δὰς τὰ προσκόμματα καὶ οἱ τύποι; Καὶ 5) Ποιὰ προσόντα πρέπει νὰ ἔχῃ κανεὶς, ὅταν φθάσῃ στὴν Μονροδία γιὰ τὸ διπλωμα καὶ πόση ναυτικὴ ὑπηρεσία πρέπει νὰ παρουσιάσῃ;

Κάνω αὐτὰ τὰ ἔρωτήματα, γιατὶ μερικοί ἀνίδεοι καὶ κακοὶ ἀνθρώποι ρίχνουν μερικὰ δυσθημιστικὰ συνθήματα κατὰ τῶν «Λαϊμπτρίαν» διπλωμάτων. Λένε, π. χ. πῶς δσοι γιὰ οἰνοδήποτε λόγο δὲν μποροῦν ὑπὸ ἀποκτήσουν ἔνα διπλωματικὸ ἐλληνικό, ποὺ ἀξιώνει μεγάλα βάσανα, δοκιμασίες, ταλαιπωρίες, ἔξοδα καὶ ἀπώλειες χρόνου, καταφεύγουν ἐκεῖ στὴν Νέα Υόρκη, σ' ἓνα γραφειάκι, ποὺ διατείνεται, πῶς ἐργάζεται κα-

τόπιν ἔξουσιοδοτήσεως τῆς Λιβερίας, ὅπου εὔκολο εἶναι νὰ ἐφοδιασθῇ κανεὶς μὲ «Λαϊμπτρίαν». Μὲ αὐτὸ δὲ τὸ χαρτὶ εὔκολα ἐργάζεται κανεὶς στὰ καράβια τῆς Λιβερίας. Δέν εἶναι ἀνάγκη νὰ προσέλθῃ καὶ ὁ ἰδιος ὁ ὑποψήφιος γιὰ τὸ διπλωμα. 'Υπάρχουν ἄλλοι πρόδυμοι νὰ προσφέρουν καὶ αὐτὴ τὴ μικρὴ ἔξυπηρέτηση. Μή μὲ ρωτάτε πῶς εἶναι τούτο δυνατόν. 'Εδώ, καὶ στὴν ίδια τὴν Ἑλλάδα, ποὺ τόσο σχολαστικὰ ἀξιώνονται πιστοποιητικὰ καὶ χίλιες-μύριες ταύτοτητες καὶ ἐπιβεβαιώσεις, δὲν ὑπῆρχαν λίγες οἱ περιπτώσεις τῆς πλαστοπροσωπίας. Στὴν Νέα Υόρκη καὶ μάλιστα πρὸ τοῦ ἔχοντος τῆς ἀσύνδοσίας καὶ πάσης παρασκευασίας εἶναι διάπλατο, τὸ πάντα ἐπιτρέπουνται, τὰ πάντα ἀκόμη ἐπικροτούνται.

'Αρχίσαμε τὸ θέμα μὲ εἰρωνεία. Καλὸ εἶναι νὰ τὸ συνεχίσουμε καὶ λιγὸ σοφαρά. Τὸ «Λαϊμπτρίαν» θὰ προσθέσῃ μίαν ἀκόμη ἀσχημία στὴν ιστορία τῶν διπλωμάτων τῆς ναυτικῆς τέχνης. 'Η ἀρχὴ ἔγινε μὲ τὰ αὐτοτικά, που ἐστέλλοντο ταχιδρομικῶς. 'Ακολούθησαν τὰ παναματικά, τιμολογούμενα σὲ πέντε (ἀριθ. 5) δολάρια. Αυτά τὰ ἔδιναν, ὡς ἀντιστοιχία ἀλλών κατεχούμενων διπλωμάτων, ἀσχετὸ ἀν τὶς περισσότερες στοιχία ἀλλών κατεχούμενων διπλωμάτων ἡσαν ἐνδεικτικά σχολῶν ἀπλῶν, ή, καὶ ἀκόμη, διπλώματα ἀσχετα ἀπὸ αὐτὸ ποὺ ζητοῦσες. 'Ενα δίπλωμα ράπτου, κομμωτοῦ, φάλων, ἀπολυτήριο στρατοῦ ἢ καὶ ἔξιτριο, ἀκόμη, φυλακῶν! 'Αρκεῖ νὰ είχε σφραγίδες, ὑπογραφές καὶ καρφοτισμένο πεντοδολάριο. Τελευταῖο φρούτο, τὸ «Λαϊμπτρίαν».

Χρήσιμο εἶναι σήμερα γιὰ τὸν ἀρχητούς. Θὰ κάνουν τὴ δουλειά τους, ὡς ὅτου εἰς ικού τινες λόγοι ἀναγκάσουν τὴν νομαδικὴ ἐλληνικὴ ναυτιλίαν ἐν ἀλλάξη στανοτότητα. 'Ως χθες τὴ λέγαμε παναματική. Σήμερα στὸ «Λαϊμπτρίαν». Αὔριο μπορεῖ νὰ μεταφυτευθῇ στὴ Σαουδικὴ Ἀραβία, στὸ Μόντε Κάρλο, στὸν Αγιο Μαρίνο, στὴν Ἀλβανία ἢ στὴν Ἀβησσυνία. Προτάσεις υπάρχουν ἀπὸ παντού γιὰ τὴ φιλοενία της.

Τὸ δίπλωμα δὲν ἀφορᾷ τὴν ἐπιχείρηση. 'Αφορᾶ τὸν ναυτικούς. Οἱ δὲ σοφαροὶ ναυτικοὶ δὲν ἔχουν δικαίωμα νὰ συζητοῦν τέτοιες ἀθλιότητες. Νὰ προσπαθοῦν πάντοτε καὶ πάτη την θυσία γιὰ τὸ χιλιοτιμένο διπλωμάτων τοῦ Πατρίδος τους, μὲ τὸ ὅποιο πάντοτε νὰ είνε βέβαιοι, πῶ- ἐφοδιάζονται μὲ τὸ πειτοκάτερο πιστοποιητικό, παράλληλο μὲ τὸ πιστοποιητικὸ τῆς θαυμενίας τους, ποὺ πιστοποιεῖ τὸ ναυτικό τους φυλάδιο. Δὲν τοὺς χρειάζονται περισσότερες γαρυτούμενες αὐτοῦ τοῦ εἰδίσουν. Κάθε αὐτοτικό, παναματικό, λαϊμπτριανὸς καὶ δσα θὰ ἐπακολουθήσουν, ἔνα πράγμα βεβαιούν καὶ πιστοποιούν: "Οτι ὁ κάτοχος, μὴ δυνάμενος νὰ ἔχῃ διπλωματικὸ πατρίδος του, ἐφοδιάζεται μὲ ἔνα «Λαϊμπτρίαν», γιὰ νὰ κάμη τὴ δουλειά του.

Δὲν παραγγωρίζω, διτὶ ὑπάρχουν καὶ ἄλλα διπλώματα καλὰ ἢ καὶ καλλίτερα ἀπὸ τὰ Ἑλληνικά. Είναι τὰ σουηδικά, τὰ ἐλβετικά, τὰ ἀγγλικά, τὰ γερμανικά, τὰ ἀμερικανικά. Τῶν κρατῶν ποὺ ἔχουν ναυτιλία, μηχανουργικά ίδρυμάτων, ἀνάλογα ἐκπαιδευτήρια καὶ συνεπάγεται, καὶ ἔξεταστάς. 'Ἄς ἐπιδιώξουν τέτοια, δσοι φιλοδιδούντες τίτλους ἀξιολόγους. Μὲ τὸ «Λαϊμπτρίαν», ἀπὸ δποτε καὶ ἀν τὰ παίρνουν καὶ δσα δηποτε. τάλαντα, τὸ μόνο ποὺ καταφέρουν, εἶναι νὰ δισλασούν τὴν ἀνικανότητα. 'Όντες, τὴν προχειρότητά τους καὶ τὴν ἀνοησία τους. 'Άλλα, πολὺ περισσότεροι εἶναι φαῖδροι, δσοι, κατέχοντες ἐλληνικὸ διπλωμα, σπεύδουν νὰ τὸ συντροφέψουν καὶ μὲ ἔνα ἀνώτερο... «Λαϊμπτρίαν»!

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ADRIATIC - RED SEA - PERSIAN GULF LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοιών:

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

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND

Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20

GENÈVE

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΘΑ ΥΠΑΡΞΗ ΠΕΡΙΣΣΕΥΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ;

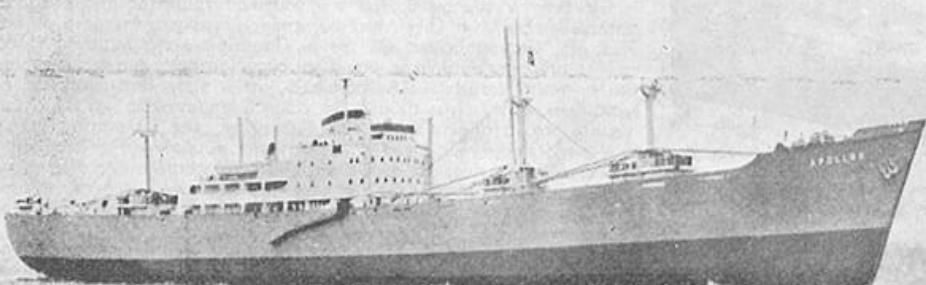
Διπλασία θὰ είνε ἡ χωρητικότης κατά τὴν προσεχῆ δεκαετίαν. Ἐπιφυλά-
ξεις διὰ τὸν ἔκτασιν τῆς αὐξήσεως εἰς τὴν κατανάλωσιν τῶν πετρελαίων.

Κατά την δεκαετίαν την άρχομένην άπό τού 1960, ή μεταφορική ικανότητος του παγκοσμίου στόλου τών δεξαμενοπλοίων έπαιπε επίσημα στην παγκόσμια αγορά, όπως αποδεικνύεται από την παραγγελία της Ελληνικής Ναυτιλίας για την ανακαίνιση της παλαιάς πλοτικής της, με την απόσταση της Ελληνικής Κυβερνήσεως να αποδέχεται την παραγγελία από την Ελληνική Ναυτιλία. Η παραγγελία αυτή θεωρείται ως η πρώτη παραγγελία πλοτικής στην Ελληνική Ναυτιλία, με την παραγγελία αυτή να αποδεικνύεται από την παραγγελία της Ελληνικής Ναυτιλίας για την ανακαίνιση της παλαιάς πλοτικής της.

Είς τό τέλος του 1956 διαπράγματος στόλος των δεξαμενοπλοίων άπηρτιζετο — κατά προσέγγισιν — από σκάφη συνοδικής χωρητικότητος 45 εκατομμυρίων τόνων d.w. Την πιθανότητα, διτί ή χωρητικότης αυτή θά ήτο υπέργαχον μικρό πρός μεταφοράν του άναγκαιούντος πετρελαϊού, άνεγνώρισαν έντι πράτοις οι άνεξάρτητοι διαχειρισταί δεξαμενοπλοίων, πολὺ δὲ βραδύτερον τούτων άλι έταιροι πετρελαϊών. Κατ' ίσοντινού του 1956, πριν άκομη καταβεβήθη το τρωτόν των όδων προμηθείας υγρών καυσίμων άπό την Μέσην 'Ανατολήν, έτελουν υπό παραγγελίαν νέα δεξαμενόπλοια συνοδικής χωρητικότητος 18 εκατομμυρίων τόνων i. w. Κατά τό δεύτερον έξαμηνον του 1956, όταν οδειά απέδει κατέλειψεις δεξαμενοπλοίων, έτοποθετήθησαν παραγγελίαι δ' έτερα 12 εκατομμύρια τόνων d.w., κατά δέ τούς τρεις πρώτους μήνας του 1957 προσετέθησαν είς τά βιβλία των ναυπηγών παραγγελίαι δ' άλλα 2½ εκατομμύρια τόνων d.w. 'Αναμένεται ούτω, διτί έντος πενταετίας περίοδού παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων θά είναι κατά 75 % μεγαλύτερος του σημερινού, είς σύνολον χωρητικότητος τόνων d.w. 'Επιπροσθέτως, τα νέα δεξαμενοπλοία θά είναι ταχύτερα, έναντι του μέσου όρου του υπάρχοντος στόλου, είς τρόπον ώστε η συνοδική μεταφορική ικανότητας του θά είναι σχεδόν διπλασία.

Προπολεμικώς, αἱ ἑταίριαι πετρελαῖων εἶχον ύπὸ τὴν ιδιοκτησίαν τῶν τὴν μησια τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλίων, ἀλλὰ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1956 ἡ ἀνάλογία τῶν αὐτῆς κατέπεσεν εἰς τὰ 46 %, ἐνώ οἱ ἀνεξάρτητοι πλοιοκτήται, μὲ τοὺς Ἑλλήνας προηγουμένους, κατέλαβον τὰ 54 %, περιλαμβανομένων εἰς τὸ ποσοστόν αὐτὸν τῶν μεγαλυτέρων καὶ τῶν πλέον συγχρονισμένων σκαφῶν. Ἐκ τῶν ύπὸ παραγγελίαν 30 ἑκατονταμηρίων τόνων δ.ώ. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956, τὰ 213 σχεδὸν προωρίζοντο διὰ τοὺς ἀνεξάρτητους πλοιοκτήτας καὶ μόνον τὸ 113 διὰ τὰς ἑταίριας πετρελαῖων. Διὰ νὰ ἀνάκτησουν θόben αὐταὶ τὴν προπολεμικὴν ἀναλογίαν τῶν ἑταίρων τοῦ παγκοσμίου στόλου, θὰ πρέπει νὰ προσθοῦν τώρα εἰς παραγγελίας. Αὐτὸν τὰ πράξουν, δῆμος, ἐνδέχεται τὰ πλοῖα τῶν νὰ ἐπιφέρουν μιαν χαλάρωσιν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν δεξαμενοπλίων, ὅταν ταῦτα τελικῶς θὰ παραδοθοῦν. Οἱ ἀνεξάρτητοι πλοιοκτήται ἔρθεσαν ἐν τῷ μεταξὺ τὰ κέρδη ἢ τῆς ἐλλείψεως δεξαμενοπλίων παραγγείλαντες σκάφη, σταν τὸ ἄγορά ἡτο χαλάρω. Αὐτοὶ ἑταίριαι πετρελαῖων ἀπό-

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ



Το δηζελοκίνητον φορτηγόν «Απόλλων», αγγλικής κατασκευής (ναυπηγεία Τζών Ρέντχεντ) τόνων πλ. 13.260 (κλειστόν σέλτερ-υτέκ). Μηχαναί μὲν υπέρφορτισν Σουάτζερ 7.800 ίππων. Ταχύτης κατά τὰς δοκιμώνας 17,64 μίλια. Πρόκειται περὶ σκάφους τοῦ όποιου ή κατασκευή καὶ ή ἀπόδοσις ἔτυχον εὑμενεστάτης κριτικῆς τῶν Ἀγγλικῶν τεχνικῶν κύκλων. Τελεί ύπτο τὴν διασχείρισιν τοῦ Οίκου «Φάρος» τοῦ Λονδίνου Ισχυρὸν νόμισμα καὶ συνεπένθετο οὐδεμία μεγάλη μεταβολὴ δύναται, νά συντελε-

πειραθούν νὰ ἀνακτήσουν τώρα τὴν ἀπολεσθεῖσαν ὑπεροχήν των, είναι ἐνδεχόμενον ν' ἀποκομίσουν ζημίας, ἀντὶ κερδῶν.

"Ολαί σχεδὸν οἱ παραγγελίαι ἔχουν διοθῇ μὲ παράδοσιν μεταξὺ 1957 καὶ 1962 καὶ συνεπὸς εἰναι δυνατόν νά υπόλογος σύδουν μὲ σχετική ἀκρίβειαν αἱ πιθαναὶ κατ' ἔτος παραδόσεις δεξαμενοπλοίων μέχρι τοῦ 1961, τούλαχιστον. 'Ο κατώτερω πινάκης, φειδόμενος εἰς τὰ Γραφεῖον «Τζών Ι. Τζάκομπς, Λτδ», τοῦ Ουνδίνου, δεικνύει τὴν εἰκὶ τὸ τέλος ἑκάστου ἔτους τῶν παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων — ἐκφραζομένην εἰς ίσοδύναμα «Τ.2» — τῶν νέων, δηλαδή, καὶ ταχυτέρων τάνκερς μετατρεπομένων εἰς τὸν κοινὸν παρονομαστὴν ἐνὸς κατὰ παράδοσιν δεξαμενοπλοίου «Τ.2», προκαθώρισμένη ταχύτητος καὶ μεταφορικῆς ικανότητος. 'Η στήλη Α'. Δεικνύει τὸν στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων — εἰς ίσοδύναμα «Τ.2» — εἰς τὸ τέλος ἑκάστου ἔτους. 'Η στήλη Β'. ἐμφανίζει τὴν καθαρὰν αὐξησιν — εἰς ίσοδύναμα «Τ.2» —, ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου ἔτους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι δῆλα τὰ ἡλικίας 20 ἑτῶν καὶ ἀνώ τάνκερς θά διαλυθοῦν, — ἡ δὲ στήλη Γ'. Δεικνύει τὸ ἐπήσιον πεσσούστον αὐξησεως:

	Δύναμις τωνάζ δεξαμενοπλοίων		
ETH	A'	B'	G'
1956	2376	—	—
1957	2571	195	8.2
1958	2937	366	14.2
1959	3332	395	13.4
1960	3724	392	11.8
1961	4081	360	9.7

Τὸ σύνολὸν οὕτω τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν ἐνέργειά δεξαμενοπλοίων ἥθελεν αὐξῆσθαι κατὰ 11.5 % περίπου, ἵνα δέλα τὰ ἡλίκιας 20 ἑτῶν καὶ ἀνώ δεξαμενόπλοια διελύνοντο. Θά αὐξῆσθαι. Διάσα γε, τόσον ταχέων καὶ ἔκπτησις τοννάρι δεξαμενοπλοίων.

Δύο παράγοντες βάσιμίσουν τούτο: Πόσον, δηλαδή, πετρέλαιον βάχρειασθή είτο μέλλον και πόσον θα είναι ή απόστασις διά την μεταφοράν του. Οιοσδήποτε υπολογισμός «έφ’ έκαστου τῶν δύο τούτων παραγόντων υπόκειται, ἀναμφισθῆτως, εἰς σφάλματα, διά τὰ διώτια πρέπει νὰ ἐπιφυλαχθῶν ἐντελῶς εὐρέα περιθώρια. Αἱ σημειειναι, διως, πολιτικαι περιστάσεις ἔτι περαιτέρω διευρύνουν τὰ περιθώρια ταῦτα. Τὸ ποστοντὸ αὐξῆσεως τῆς ζητήσεως πετρελαίου καὶ ειδικῶς βαρέος πετρελαίου, ἐν Εὐρώπῃ κατὰ τὴν δεκαετίαν τὴν ἀρχομένην ἀπὸ τὸ 1960, βάθ’ ἔσαρτην μεγάλως ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῆς κρατικῆς ὑποστριέζεως διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας καὶ ἀπὸ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς γαιανθρακοβιομηχανίας, τόσουν ως πρός τὴν παραγωγήν, ὅσουν καὶ — μὲ πιθανήν κρατικήν βοήθειαν — ως πρός τὴν πώλησιν γαιανθρακος, μὲ συναγωνισμῷ πρός τὸ πετρέλαιον. Ἐλέχθη ἔσχάτως, ὅτι ἡ Μεγάλη Βρετανία βάθ’ σταθεροποιήσῃ τὸ ποσοστὸν εἰσαγωγῶν τῆς μετά τὸ 1960. Μολονότι ἡ βρετανικὴ κυβερνήσις δὲν ἐπιβεδοῖ τὴν πληροφορίαν ταῦτη, δὲν ἐπίθυμει ἐν τούτοις καὶ νὰ τὴν διαψεύσῃ. “Αὐτὰ ἔξ μέλη τοῦ «Εὔρωτομ» (ἀττινα μετά τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἀντιπροσωπεύουσαν τὰ 90 % περίπου τῆς εἰς πετρέλαιον καταναλώσεως τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης) ἥδηναντο νὰ φέρουν εἰς πέρας τὰ σχέδια τῶν ἐπιτελείων των, βάθ’ ἐσταθεροποιοῦν τας εἰς πετρέλαια εἰσαγωγάς των μετά τὸ 1963. «Εἰς τὰ χαρτιά» εἶνε βέβαιον, διτὶ τὸ ποσοστὸν αὐξῆσεως τῆς ζητήσεως πετρελαίου εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ εἰς τὸ λοιπὸν τῆμα τὸν Ἀνατολικοῦ ‘Ημισφαιρίου εἶναι δυνατὸν ὁ ἀρχιστὴ χαλαρώμενον ἐντὸς

χρονικού διαστήματος ἔτων, διτὶ οώς, καὶ ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλίων βάθεσθα εἰς νέα ψυφή χωρητικότητος. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, μολονότι ἡ πυρωτική ἐνέργεια δὲν ἀναμένεται νόμος προσφέρει σημαντικήν συμβολήν εἰς τὴν προμήθειαν ἐνέργειας κατά τὴν ικάρειαν τῆς προσεχούς δεκαετίας, ἡ πρόσφατος αὐξησίς τῆς καταναλώσεως, πετρελαϊού ὑπήρξει βραδυτέρα, παρ' ὅσον ἐν Εὐρώπῃ.

“Αν ή κατανάλωσις είς τὴν Εὐρώπη καὶ εἰς τὸ λιόπτον τῆμα τοῦ Ἀνατολικού Ὑμισφαιρίου νῦνεσse—φέρει πεπεν—κατὰ 10 % ἐτησίως κατὰ τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη, ή δὲ ἀμερικανική κατανάλωσις κατὰ 6 % ἐτησίως, τούτῳ δὲ ἑστήμαντες ἐπιστάν αὐξησίν τῆς παγκοσμίου ζητήσεως πετρελαίου κατὰ 8 %. Λαμβανομένων ὑπὸ δώνισ δόλων τῶν, πιθανῶν διαθεσίμων δεξαμενοπλώιων, πρέπει ἐπὶ τῇ βάσει ταύτην αὐξῆθη δὲ μέσος ὄρος τῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος τῶν δεξαμενοπλώιων κατὰ 3 ½ % περίπου ἐτησίων, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν προσεχῶν πέντε ἔτῶν. Ποιᾶι, ἀρά γε, κρατοῦν πιθανότητες, διτί θά συμβῇ τούτο; Η Ἐυρώπη εἰχεῖ νῆδη, πρὸ τῆς κρίσεως τούτου Σουέζ, πλήρως ἐπαναπαυθή εἰς τὰς ἐκ Μέσου Ἀνατολής προμηθείας της καὶ ἀψιθίσον τοθεράπεια, ἀν τοιαυτακτοῖς ίκανην νά μειώσῃ τὴν τοιαύτην ἔξαρτησίν της. Δέν δυναται νά ἔχῃ ἐπιλογάς, ὅπως ἔχει μία χώρα μὲ συχρόν νόμισμα καὶ συνεπέως οὐδεμία ειναλή μετασοδία δημιουται νά μισκε-

νεται κατά την διάρκειαν των προσεχών πέντε έτων. Ούτω, ή πηγή του καταναλικού είς τα διύλιστήρια του 'Ανατολικού 'Ημισφαιρίου άκαθάρτου πετρέλαιου, είναι άπιθανον ν' άλλαξη ριζικώς. 'Αν πρόκειται τὸ πετρέλαιον νὰ μεταφέρεται διὰ της θόδου τοῦ 'Ακρωτηρίου, διότι ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ δὲν δύναται νὰ ικανοποιήσῃ τὴν κίνησιν τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν ἐπιθυμούμενων νὰ χρησιμοποιήσουν αὐτὴν ἡ ἀν οἱ πρός τὴν Μεσόγειον καταλήγοντες πετρελαιαγωγοί ἑκτεῖνον εἰς σαμποτάς, τότε θὰ χρειασθοῦν καὶ πάλι περισσότερα δεξαμενόπλοια διὰ τὴν μεταφορὰν ὥρισμένης ποσότητος πετρέλαιου. 'Αφ' ἔτέρου τὸ κατά μέσον ὅρον μῆκος τῆς μεταφορᾶς ἔκ τῆς Μέσης 'Ανατολής θὰ φιλόδοξα σχέδιοι τῶν ἑταίρων πετρελαιού περὶ ἐγκαταστάσεων πετρελαιαγωγῶν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὴν Μεσόγειον πραγματοποιούντων. Τὰ ἐν λόγῳ σχέδια ἀποθέπουν, κατ' ἀνώτατον ὅριον, εἰς τὴν ἐπιπρόσθετον παροχετευσιν 70 ἑκατομμυρίων τόνων πετρέλαιου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὴν ἀκτὴν τῆς Μεσογείου. Θὰ ἀποφευχθῇ οὕτω ἡ δαπανηρὰ δόδος τῆς μεταφορᾶς τοῦ πετρελαιοῦ τῆς Μέσης 'Ανατολής διὰ τοῦ περίπλου τῆς 'Αφρικῆς, δεδομένου, ὅτι καὶ αὐτὰ ἄκομη τὰ σούπερ-τάνκερς, ταξιδεύουσια διὰ τοῦ Κείπ Τάσου, δὲν δύνανται νὰ συναγωνισθοῦν τὴν μεταφορὰν διὰ τῶν ἀγωγῶν μέχρι τῆς ἀκτῆς τῆς Μεσογείου καὶ ἔκειθεν τὴν φόρτωσιν ἐπὶ δεξαμενοπλοίοιν ἐκ λιμένων τῆς Μικρᾶς 'Ασίας. 'Εν τούτοις, πολλὰ τελικῶς ἔξαρτονται ἐκ τῶν σχετικῶν ἀναλογιῶν, τὰς ὅποιας θὰ προσλάβῃ ἡ αὐξησης τῆς παγκοσμίου ζητήσεως, ὡς συνόλου καὶ τῆς ζητήσεως ἀπὸ τῆς Δύσιν διὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς. Πάντως, μακρότερα ταξιδια ἀπαιτούνται ἐκ Μέσης 'Ανατολῆς, ἔναντι πλείστων ὅλων περιοχῶν πετρελαιού ἀπὸ τὸ Κόσμον. 'Αν δὲ ἡ μεταφορική αὐτὴ κίνησις καταστάται ταχυτέρα ἀπὸ τὴν συνολικήν ζήτησιν, τότε αἱ κατὰ μέρον μεταφοραὶ τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων πρέπει νὰ μηκυνθοῦν.

Καὶ ἀσφαλῶς θὰ μηκυνθοῦν, ἀν αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἔξαρτησιν περισσότερον, διὰ τὰς ἐισαγωγάς τῶν, ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολήν. 'Εσχάτως, ἐν τούτοις, γέσαι ἀποκαλύψεις πετρελαιοπηγῶν ἐντὸς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν — ὡς λ.χ. εἰς τὴν περιοχὴν τῶν 'Τεσσάρων Γωνιῶν' τοῦ Νέου Μεξικοῦ καὶ ἔξω τῶν ἀκτῶν τοῦ Κόλπου—συμβάλλουν εἰς τὴν ἔξουδετέρωσιν τῆς πτωσεως πετρελαιοπαραγωγῆς εἰς ἄλλας ἐντὸς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν περιοχάς. Τὰ παρασκήνια τοῦ Κογκρέσου, κεκηρυγμένα ἔναντιον τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαιού, εἶνε συμπαγῶν ἴσχυρα, ὅπως πάντοτε, ὅπου δὲ ἡγονίθμησαν μὴ ληφθέντα ὑπὲρ ὅψιν, ἡτο μόνον χάριν τῶν εἰσαγωγῶν ἐκ Βενεζούελας. Καναδά καὶ ἄλλων «ἀσφαλῶν» χωρῶν τοῦ Δυτικοῦ 'Ημισφαιρίου, διότι ἡ παραγωγικὴ ικανότης ἔχει ραγδαίως αὐξηθῆ. 'Η Ἑνεργός αὐτὴ διάκρισις ἔναντιον εἰσαγωγῶν πετρελαιού ἐκ Μέσης 'Ανατολῆς σημαίνει, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ αὐταὶ, καίτοι εἰναὶ πιθανὸν νὰ αὔξηθον, εἰναι πάντας ἀπιθανὸν ν' αὔξηθον ἀρκετά ταχέως — τούλαχιστον κατὰ τὰ δίλιγα προσεχῆ ἔτη — ὥστε ν' ἀποτελέσουν μεγάλην πρόσθετον αὔξησιν τῆς ζητήσεως διὰ δεξαμενόπλοιο. 'Η Βενεζούελα, ἀφ' ἔτέρου, ἡ ὅποια θὰ καλύπτῃ τὸν μεγαλύτερον δύοκον τῶν εἰς πετρέλαια ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν, εἰναι τόσον ἐγγὺς εἰς τὸν ἀμερικανὸν καταναλωτὴν — ἀπὸ πλευρᾶς τοιχιῶν τῶν τάνκερων — δύσον εἶναι πολλαὶ τῶν ἐγχωρίων πετρελαιοφόρων περιφερειῶν.

Ἡ ἀκτὶς τῶν ἀλληλουσιδιαζομένων αὐτῶν δυνατοτήτων ηύριμη, βεβαίως, κατὰ τοὺς τελευταίους δώδεκα μῆνας. 'Εν κατακλειδι, διαφαίνεται στήμερον μεγάλη πιθανότης νὰ ὑπάρξῃ περίσσεια δεξαμενοπλοίων ἐπὶ δίλιγα ἔτη, κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς ἀπὸ τοῦ 1960 δεκαετίας. Φρονίμουν συνεπώς θὰ είναι νὰ ἀναμενῃ τις, ὅτι δεξαμενόπλοια καθελκύσμενα κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς δεκαετίας ταύτης θὰ ἀρχίσουν τὴν ζωὴν τῶν ὑπὸ συνθήκας χαμηλῶν — μᾶλλον — παρὰ υψηλῶν ναυλών. 'Αφ' ἔτέρου, ἡ προοπτικὴ αὐτῆς θὰ ἡδύνατο νὰ ἐποεσθῇ ἀπόφασιστικῶς τὴν χρησιμοποίησιν κεφαλαίων τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων, καθὼς καὶ τὰς διαφρυμίσεις, αἵτινες πρέπει νὰ γίνουν διὰ τὴν ἔξασφαλίσιμων αὐτῆς.

Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἐνθα αἱ Τράπεζαι διαδραματίζουν

πολὺ μεγαλύτερον ρόλον διὰ τὴν χρηματοδότησιν ναυπηγήσεων, παρόσον εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, παρέχονται συνήθως δάνεια ἀπὸ Τραπέζας καὶ 'Ασφαλιστικὰς ἑταῖρις, ἔναντι συμβολαίων μὲν ἑταῖρις πετρελαιού διὰ πενταετῆ ἡ ἐπιταξὴ χρονοναύλωσιν τῶν νέων πλοίων. 'Ενιοτε, δανειστής καὶ πλοιοκτήτης προστατεύονται ἔναντι τῶν πιθανῶν αὐξησεων τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, διὰ ρητρῶν κλιμακώσεως, περιλαμβανομένων εἰς τὴν χρονοναύλωσιν. Βοηθόμενοι ἀπὸ τὰ πλεονεκτήματα νὰ φέρουν τὰ σκάφη τῶν τάξης «σημαίας εύκολίας» (Παναμᾶ καὶ Λιβερίας) οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ κ. κ. Νιάρχος καὶ 'Ωνάσης ἐλαχίστην συνήτησαν δυσκολίαν εἰς τὴν χρηματοδότησιν εἰς τὴν ἑξένερεσιν κεφαλαίων υπὸ εύνοϊκους δρους, ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς Τραπέζας καὶ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταῖρις, ἐπὶ τῇ βάσει ἀφ' ἐνὸς τῆς ἐγγύησεως, τὴν ὅποιαν παρέχουν τὰ συμβόλαια χρονοναύλωσεως τῶν πλοίων τῶν ἀπὸ τὰς ἑταῖρις πετρελαίων καὶ ἀφ' ἔτέρου τῆς ἡδραιωμένης φήμης τῶν περὶ ικανοποιητικῆς υπὸ τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν διασκέψεως τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν. 'Ο όμιλος τοῦ Κινάρχου εἶναι σήμερον εἰς ζεστὸν νόμιμον πετρελαίου, μεγάλης χρονικῆς διαφορίας, χωρὶς καν νὰ ἀναφέρῃ τὰ δύναματα τῶν χρηματοδότησιν σκαφῶν.

Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἐκλεισθησαν τελευταίως χρηματοδότησεις καὶ ἀπὸ τὰς ἑταῖρις «Σὲλλα» καὶ «Μπρίτις Πετρόλεουμ». Εἰς ἐκάστην τῶν περιπτώσεων τὰ χορηγηθέντα ἀπὸ Τραπέζας καὶ 'Ασφαλιστικὰ 'Ιδρυμάτα δάνεια ἔξησφαλισθησαν, σχι μόνον διὶ υποθήκης ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ συμβολαίων ναυλώσεως τῶν «ιωαρέ-βοι», καλυπτόντων πλήρως τοὺς τόκους τῶν δανείων καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν πλοίων, διὰ περίοδον 23 ἢ 24 ἐτῶν. Οἱ δανεισταὶ διὰ τῶν ναυλώσεων «ιωαρέ-βοι» ἔχουν τὴν ικανοποίησιν τῶν δεξαμενοπλοίων πρόκειται νὰ φεύγουν τὴν ἑταῖριν πετρελαίων περιθώρου, διὸ δῆλοι αἱ αὐξησεῖς τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως πρόκειται νὰ φεύγουν τὴν ἑταῖριν πετρελαίων περιθώρου, καὶ οὐχί, διόποι εἰς τὰς συνήθεις χρονοναύλωσεις, τὴν ἀπομόλοδίαν ἡ τοὺς παραστάτας της. 'Υπάρχει, τέλος, ὡς ἐγγύησις, τὸ φερέγγυον δύο ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἐν τῷ Κόσμῳ ἑταῖριν πετρελαίου.

'Αν οὐτὴ μέθοδος χρηματοδότησεως δύναται νὰ ἐπαναληφθῇ, εἶναι ήδη ἀμφιδόλοι. Αἱ ναυλώσεις «ιωαρέ-βοι», ἀποφέρουσαι μικρὸν περιθώριον κέρδους διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, δὲν εἶναι ἐπιθυμηταὶ παρ' αὐτῶν, ὅπου δὲ ναυλαγόρων εὑρίσκεται ἐν ὑπωχρώσει. 'Υπὸ τοιαύτων, δῆμως, συνθήκας αἱ ἑταῖρις πετρελαίων τούς εὔρισκον, ίσως, τὰς ναυλώσεις «ιωαρέ-βοι», ὡς ἀποτελούσας δαπανηρὸν πρᾶξιν. 'Επι πλέον, οὐσιώδεις στοιχεῖον τῶν ἐν λόγῳ χρηματικῶν διαρρυθμίσεων εἶναι ή συμμετοχὴ τῶν Τραπέζων, αἱ ὅποιαι αἱ αναλαμβάνουν τὴν βραχυπρόθεσμον μερίδα εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ 'Ιδρυμάτα. 'Η «Ἐπιτροπὴ 'Εκδόσεως Κεφαλαίων» προέβαλην δὴ διά την ἀντίρρησιν εἰς τὴν συμμετοχὴν τῶν Τραπέζων — ἀκόμη καὶ διὰ βραχείας πενταετείς περιόδους — εἰς προτασεῖς χρηματοδότησεως δεξαμενοπλοίων τοῦ εἰδίους τούτου. 'Αν αἱ Τράπεζαι ἀποκλεισθῶν εἰς τὸ μέλλον, ίσως, παύσουν πλέον νὰ ἐνδιαφέρωνται καὶ τὰς 'Ασφαλιστικὰς 'Ιδρυμάτας.

Αἱ όμοιοια, αἱ ὅποιαι πρότερον κατετίθεντο ἀπὸ τὴν «Ιονίου and Overseas Freighters», μὴ ούσαι ἡσφαλισμέναι διὰ μακροπρόθεσμῶν ναυλώσεων ὡρισμένης τιμῆς ναυλῶν, ἐπέτρεπον εἰς τὸν διαχειριστή τὴν δυνατότητα νὰ ἐξασφαλίσῃ κέρδη ἐν ναυλώσεων συνεχῶν ταξιδίων, ἐν περιπτώσει αἱ ανατιμήσεως τῶν ναυλῶν. Αἱ τοιαύται ναυλώσεις εἰσαγόντων εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἔνα ελάχιστον δροῦον προστασίας, κατὰ τοὺς ὅποιους δὲν δύνανται νὰ πέσουν τὰ μηνιαῖς κέρδη τού. Σπανίως εἰναι δυνατόν νὰ συναφθῶν συμφωνίας διὰ χρονικῆς κέρδη ἐν ναυλώσεων συνεχῶν ταξιδίων, δύο ἔτην καὶ διὰν οἱ ναύλοι πέσουν. αἱ συμφωνίαι αὐταὶ συνεπάγονται μεγαλυτέρους κινδύνους διὰ τὸν δανειζόμενον, δοσον καὶ διὰ τὸν δανειστήν. 'Εν τῷ πράξει δὲν, η χρηματοδότησης δύναται νὰ γίνη κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, μόνον διὰ ναυτιλιακῶν ἑταῖρισ τούς οἱ ναύλοι πέσουν. αἱ συμφωνίαι αὐταὶ συνεπάγονται μεγαλυτέρους κινδύνους μετρούσαν τὰς ύποψιας τῶν ναυτῶν καὶ διὰ τὸν δανειστήν. Διὰ τὰς μικροτέρας ναυτιλιακῶν ἑταῖρισ τούς ναύλων. "Έχουν Βεβαίως τὴν εὐχέρειαν διαλύνοντες παλαιά σκάφη τὸν ναυτιλιακὸν νὰ ἀναμένων, δητὶ τὸ πετρέλαιον καλεῖται πὰ νὰ σύξησῃ τὴν συμβολὴν τοῦ εἰαὶ τὰς παγκοσμίους ἀνάγκας δι' ἐνέργειαν, πέραν τῆς σημερινῆς συμμετοχῆς, κατὰ ποσοστὸν ἐξ ἐνὸς ήμισεος καὶ πλέον, τοιαύτων ναυτιλιακῶν αἱ παραγγελίαις δεξαμενοπλοίων τῶν ναυλῶν.

('Απὸ τὸν «Ἐκόνομιστ», τοῦ Λονδίνου)

Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑ TANKERS

Εἰς ἔκθεσιν τοῦ διευθυντοῦ τοῦ ναυτικοῦ τμήματος τῆς ἑταῖρις Πλετρελαίων «Σὲλλα» κ. Π. Ρ. Ντριού, «περὶ μεταφορᾶς πετρελαίων διὰ θαλάσσης», ἀναγνωσθεῖσαν εἰς τὴν Ἀπριλίου κατὰ Μάϊον συνελθούσαν συνέλευσιν τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως», τοιίζεται ἐν συμπέρασματι: «Ἀν δεχθώμεν, ὅτι ἡ προμηθεία ἐνέργειας ἔκ του γαιαίνερας δὲν εἴναι πιθανόν νὰ αὔξηση σημαντικῶν καὶ ἀκόμη δεχθῶμεν προκαταθολικῶν, δητὶ θὰ ἔχωμεν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς ἐντὸς τῆς προσεχούσας εἰκόσαστις καὶ τῶν συμβολῶν τῆς αποκτήσις περιθώρου, εὐλόγου είναι νὰ ἀναμένωμεν, δητὶ τὸ πετρέλαιον καλεῖται πὰ νὰ σύξησῃ τὴν συμβολὴν τοῦ εἰαὶ τὰς παγκοσμίους ἀνάγκας δι' ἐνέργειαν, πέραν τῆς σημερινῆς συμμετοχῆς, κατὰ ποσοστὸν ἐξ ἐνὸς ήμισεος καὶ πλέον, τοιαύτων ναυτιλιακῶν αἱ παραγγελίαις δεξαμενοπλοίων δὲν διατίθασον νὰ ἐκφράσουν τὰς ύποψιας τῶν ναυτῶν περὶ τῆς μελλοντικῆς πορείας τῶν ναυλῶν. "Έχουν Βεβαίως τὴν εὐχέρειαν διαλύνοντες παλαιά σκάφη τὸν ναυτιλιακὸν νὰ ἀναμένωμεν, δητὶ τὸ πετρέλαιον καλεῖται πὰ νὰ σύξησῃ τὴν συμβολὴν τοῦ μελλοντοῦ, θὰ ἐπέδρα τὸν διά την σχέδιων τοῦ μελλοντοῦ, θὰ ἥτο δὴ πρώτη ἀκύρωσις παραγγελίας δεξαμενοπλοίου. Τοιούτον τι δὲν συνέδη μέχρι τούδε.

»'Απὸ τοῦ 1945, ἀναφέρει εἰς τὴν ἑκθεσίν του δὲ κ. Ντριού, ἐπῆλθον ριζικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὰς διὰ δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς. Γενικῶς, εἰπειν, δῆμως, οἱ κυριώτεροι παράγοντες, οἵτινες ἐπιτρέπασαν τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς εἰναι δύο: α) Η πρωτοφάνης αὔξησης τῆς ζητήσεως πετρελαιοειδῶν, ητις μόνον ἔναντι συνεχές ρεύμα συνεπαγόμενον καθελκύσεως νέων δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὰ ναυπηγεία, ρεύμα συνεπαγόμενον καταπληκτικὴν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διάθεσιν κεφαλαίων. Καὶ β) Πλεότα τὸν νέων διηλιστηρίων ἀνηγέρθησαν εἰς περιοχὰς οὐριστικῶν ἐγγύων, μεγάλων κέντρων καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν προπολεμικῶς ἀκολουθούσαν τακτικήν, καθ' ἥτο δὲ πλειονότης τῶν διηλιστηρίων πολιορκούσαν αὐτῶν.

Τὸ γεγονός, δητὶ δὴ ἐπορία παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαιού εἰχεν αὔξηση ἀπὸ 300 περίποιον ἐκατομύριο τόνων, ἀκριβῶς πρὸ τοῦ 1939, εἰς 850 ἐκατομύρια τόνων καὶ πλέον, τὸ 1956, εἴναι ἀκριβὲς νὰ δώσῃ μίαν ίδεαν περὶ τοῦ ἔργου, ποὺ ἀντιμετώπισαν αἱ ἐπιχειρήσεις δεξαμενοπλοίων ἐν τῇ προστασίᾳ τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν καριόπινον αὐτῶν.

International
ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ
ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ · ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ · ΧΡΩΜΑΤΑ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 · ΤΗΛ. 40-435 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

διαθέσιμον τοννάς πρός ικανοποίησιν τής ζητήσεως. Κατωρθώθη ούτω να καθελκυσθούν από τα άνα τον Κόσμον ναυπηγεία κατά την τελευταίαν δεκαετίαν νέα τάνκερς, συνολικής χωρητικότητος 25 ½ εκατομμυρίων τόνων, αντίτροπωσεύοντα έποισιαν κατά μέσον δρού διπάνην κεφαλαίων έξι 150 εκατομμυρίων λιρών στερλινών.

«Τά δεξαιμενόπλοια — τονίζει ο κ. Ντριού — είναι άπαραίτητα είς την πετρελαιοιδιομηχανίαν καὶ διὰ τούτο λογικὸν ήτο νὰ άνεμενετο, διτοι εἴταιρισι πετρελαιών θὰ ήσαν οἱ κύριοι συντελεσταὶ τοῦ δύκωδους μετατοπεικού ναυπηγικού προγράμματος. Μετέσχον, πράγματι, κατά ένα ίκανον ποσοστὸν εἰς τὸ ἐν λόγῳ προγράμμα, σύχ' ήττον, δύμας, ή προμήδεια ἐπάρκους τοννάς πρός ικανοποίησιν τῆς μεγάλης οὐδέτερων τῶν συνολικῶν ἀναγκῶν, συνεπηγέτο σοδαράν διπάνην κεφαλαίων, ητος δὲν ήδηνταν νὰ ἀναληφθῇ ἀνεύ τῆς συνεργασίας τῶν ἀνεξαρτήτων ἑφοπλιστῶν δεξαιμενόπλοιοιν, δεδομένου, διτοι εἴταιρισι πετρελαιών υπεχρεύοντα εἰς μεγάλας διπάνην καὶ δι' ἄλλους κυρίους τομεῖς τῆς ἑργασίας τῶν.

«Φρουνούμεν οὖν — συνεχίζει ή ἔκθεσις — διτοι οἱ ἀνεξαρτήτοι πλοιοκτῆται ἔχουν ναυπηγήσει περὶ τὰ 2/3 τῆς μεταπολεμικῆς παραγωγῆς δεξαιμενόπλοιοιν. Τούτο καὶ ἐμείσως τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ἀταιριών πετρελαιού ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τοννάς τοῦ στόλου τῶν τάνκερς εἰς 36 %, ἔνατι 54 % τοῦ ἕπου 1948, μολονότι μερικαὶ ἐτῶν μεγάλων αὐτῶν ἀταιριών ἔχουν ὑπὸ τὴν ιδιοκτησίαν τῶν στόλους, συνολικῆς χωρητικότητος 2 ἑως 3 εκατομμυρίων τόνων d.w.

«Η τακτικὴ τῆς συνάψεως μακροχρονίων τάιμ-ταράτερες μὲ τὰς μεγαλυτέρας ἀταιριάς πετρελαιών, πρὶν ἡ ναυπηγθοῦν τὰ πλοῖα, διηκόλουν τὰς χρηματικὰς συμφωνίας μὲ τοὺς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτήτας. Οὔδεμία φαίνεται νὰ ὑπάρχῃ ἀμφιβολία, διτοι διὰ μακράν εἰσετί περιόδου οἱ στόλοι δεξαιμενόπλοιοιν τῶν ἀνεξαρτήτων ἑφοπλιστῶν θὰ αὐξηθοῦν, σὺν τῷ περαιτέρῳ αὐξήσει τῆς ζητήσεως τοννάς. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑπὸ ἑφαρμογήν ναυπηγικῶν προγραμμάτων, οἱ πλοιοκτήται οὐτοι εἰναι πιθανόν, διτοι θὰ ἔξακολουθησούν προμηθεύοντες ἄνω τοῦ ήμισεος τοῦ συνόλου τοῦ εἰς δεξαιμενόπλοιοι τοννάς, τούλαχιστον διὰ τὰ ὑπόλοιπα ἐπὶ τῆς τρεχούσης ἀπὸ τοῦ 1950 δεκαετίας.

«Αἱ πλείσται τῶν ἀταιριών πετρελαιών ναυπηγούσσαι τοὺς ίδιους τῶν στόλους, ἀποσκοποῦν νὰ καλύπτουν τὰ 90 % τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῶν διὶ ίδιους σκαφῶν καὶ διὰ μακροχρονίων ναυλώσεων διὰ πέντε, ἐπὶ τὰ η καὶ περισσότερα ἔτη». Αναφερόμενος δ. κ. Ντριού εἰς τὰς θέσεις, ἔνθα εἶναι ἔγκατεστμένα τὰ διύλιστηρια, τονίζει εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ, διτοι τὸ πλείστον τῶν προμηθείων πετρελαιού πρὸ τοῦ 1939 ἥρχετο ἀπὸ τὰς Ἡνωμένης Πολιτείας καὶ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης. Η Μέση Ανατολή, ἐν τούτοις, ἀποτελεῖ σήμερον μεγιστὸν παραγωγῶν κέντρον, ἐπὶ τοῦ ὅποιου καὶ στηρίζεται η Εὐρώπη διὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν εἰς πετρέλαια προμηθείων της, ἀντὶ τῆς Βενεζουέλας, ητοις ὑπῆρξε πρότερον ὁ κυριώτερος προμηθεὺς της, καθὼς ἐπίσης καὶ ἀντὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, οἱ ὅποιαι εἶναι σήμερον καθαρῶς εἰσαγωγικὴ χώρα πετρελαιών, ἐστράφησαν καὶ αὐταὶ πρὸς τὴν Μέσην Ανατολήν, διὰ νὰ συμπληρώσουν τὴν ίδιαν τῶν παραγωγῶν καὶ τὰς ἐτούτης Δυτικοῦ Ἡμισφαιρίου εἰσαγωγάς των. Η κατάστασις ἡτοιαύτη διότε, ἐνώ εἰς διάστημα διλιγνώτερον τῶν δέκα ἔτων, ὑπῆρξε σχετικῶς μικρά μόνον αὐξήσις τῆς ροῆς πετρελαιού διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, πρὸς ἀνατολάς, η ροή πετρελαιού ἐκ τῆς Μέσης Ανατολῆς πρὸς δυσμάτας ἐπέδειξη σημαντικήν αὐξήσιν.

Πρὸ τοῦ 1939, τὰ πλείστα τῶν διύλιστηρίων ἔκειντο πλησίον τῶν πετρελαιοφόρων περιοχῶν, τὰ δὲ παράγωγα τοῦ πετρελαιού ἑφοτώντο ἔκειθεν δι', ὅλα τὰ μέρη τοῦ Κόσμου. Τὰ περισσότερα τῶν ἐν λόγῳ φορτίων συνιστάντο ἀπὸ πετρελαια διαφόρων βαθμῶν. Κατὰ τὴν ἔποχήν ἔκεινην τὰ 80 % περίπου τῶν φορτίων ήσαν διύλισμένα πετρέλαια μεταφέρομενα εἰς πολλούς λιμένας παραλαβῆς, οἱ διπόδοι ήσαν, κυρίως, μικροὶ λιμένες, ἔχοντες περιωρισμένα μέσα δεξαιμενοπλοίοιν καὶ ἑφοτώσεως. Επειταὶ ἐκ τούτων, διτοι καὶ τὸ μέγεθος τῶν δεξαιμενοπλοίοιν ἦτο τότε περιωρισμένον.

«Ἀλλοι, οὖμας, παράγοντες, οἰκονομικοῦ χαρακτῆρος, ἥρχισαν σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἐπικρατοῦν, ἀναφορικῶς μὲ τὴν διύλισιν τῶν πετρελαιών ἐγγύς τῶν πετρελαιοφόρων περιοχῶν. Εἰς ἑταῖρους τοῦ ἐπόπειαν τὸ ὑπερδολικὸν κόστος ἀνεγέόσεως τῶν διύλιστηρίων εἰς σχετικῶς ἀκατοίκητον μέρον τοῦ Κόσμου. Εἰς τοιάτας περιοχάς ἡτο ἐπάναγκες, σὺν τῇ ἀνέγερσει τοῦ διύλιστηρίου, ιά κτισθη καὶ ὀλόκλερος τόλις, περιλαμβανομένων πέραν τῶν κτιρίων διὰ κατοικίας καὶ σχολείων, ἐκκλησιῶν, λεσχῶν, καταστημάτων κλπ. Δὲν ἡτο μάλιστα ἀσύνηθες, τὸ κόστος αὐτῆς τῆς πόλεως νὰ ὑπερέβαινε τὸ κόστος αὐτοῦ τούτου τοῦ διύλιστηρίου. Ἐπὶ πλέον, ὑδύνατο νὰ ὑπάρχῃ καὶ σπάνιας ἡμειδικευμένων, ἔστω, ἔργατων, δεδομένου, διτοι εἰδικευμένων προσωπικοῦ διύλισμος δεν ὑπάρχει εἰς τούς τόπους παραγωγῆς τοῦ πετρελαιού. Εἰς τοιάτας περιπτώσεις ἀποτελεῖτο μικρά καὶ διαναπτηρά ἑργασία μετακλήσεως εἰδικευμένων ἔργατων, καθὼς ἐπίσης μακρά καὶ διαπανηρά ἐκπαίδευσις τῶν ἀνιδέων τῆς ἑργασίας.

«Ολαὶ αὐταὶ αἱ δυσκολίαι καὶ αἱ διπάναι ἡδύνατο νὰ ἀποφευχθοῦν, ἐὰν τὰ διύλιστηρία ἀνηγέρσοντο εἰς πυκνοκατηκόνεας φέρ' εἰπεῖν περιοχάς, οἵαι ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Εὐρώπης. Συνέπεια τῶν ἐν λόγῳ παραγωγῶν ἡτο νὰ δισφοροποιηθῇ ἀρδην ή πρὸ τοῦ 1939 υφισταμένη κατάστασις. Η ἔγκαταστασίς διύλιστηρίων εἰς κέντρα μεγάλης κατανάλωσεως πετρελαιοειδῶν ἔγκειν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ καταστήσῃ τὸ ἀκάδαρτον πετρελαιού πρωταρχικὸν φορτίου εἰς τὰς μεταφορᾶς.

Οι ἀνωτέρω παράγοντες ὑπέρδον — κατὰ τὸ κ. Ντριού — οἱ κεφαλαιώδεις συντελεσταὶ, ὅπως ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαιμενοπλοίοιν προσλαβήτην ἐντελῶς νέαν ὄψιν. Εἰς τὴν θέσιν τοῦ παλαιοῦ τάνκερ τῶν 12.000 τόνων, τοῦ ἀποκαλούμενου «ππου ἐλάσεω», χρησιμοποιούνται σήμερον κανονικῶς δεξαιμενόπλοιοι τῶν 30.000 τόνων καὶ ἄνω, διακινούνται τὸ ἀκάδαρτον πετρελαιού εἰπεὶ μακρῶν βαθασσίων ὁδῶν, πρὸς λιμένας βαθέων ὑδάτων, πλησίον τῶν διποίων κείνται τὰ διύλιστηρίων. Δεξαιμενόπλοια τῶν 16.000 ἑως 19.000 τόνων d.w. θεωροῦνται παγκοίνων σήμερον, ὡς ἀντίτροπωσεύοντα τὸν καταληλότερον τύπον σκάφους διὰ τὴν διακινήσιν πολλαπλού βαθμού φορτίων διύλισμένων προιόντων, ἐνώ σκάφη μικρότερα τῶν 14.000 τόνων — τῶν διποίων, δύμας, ὡς ἀριθμός δισκρών σμικρύνεται — χρειάζονται διὰ τὴν ἔξυπερτησιν ἔκεινων τῶν λιμένων, ἔνθα δὲν δύκος τῆς ζητήσεως η τὰ μεσα τῶν λιμένων ἐπιτέλασσον δρίον μεγέθους.

Γύρω τοῦ 1956, νεώτεραι ἀκόμη σκέψεις ἥρχισαν νὰ ἐπικρατοῦν, διτοι αφορά τὸ μέγεθος τῶν δεξαιμενοπλοίοιν. Πρὸ διλούγου μολις χρόνου

ἡ ίδια ναυπηγήσεως δεξαιμενοπλοίοιν τῶν 40.000 τόνων d.w. ἀπετέλει καινοτομίαν, ἐνώ σημερον ἀριθμός τις δεξαιμενοπλοίοιν τῶν 60.000 δύμας 80.000 τόνων d.w. τελει ὑπὸ παραγγελίαν. Τὰ προβλήματα, ποὺ δύνανται, ίσως, νὰ ἀνακύψουν διὰ τὰς πρός σκάφος διαπλέον τὴν κινήσεις τῶν πετρελαιών τῆς Μέσης Ανατολής ἔχουν ίδιαζουσαν σημασίαν ἐπὶ τοὺς ζητήματος τῆς ἀναβέσεως εἰς μεγάλα συστερ-τάνκερς νὰ ἔξυπερτούν τὰς μεταφορᾶς διὰ τοὺς περίπλου τῆς Αφρικῆς. Τὰ μεγάλα αὐτὰ δεξαιμενόπλοια παρουσιάζουν οἰκονομικά πλεονεκτήματα. Τὸ κόστος τοῦ κεφαλαίου κατὰ τόννον d.w. είναι χαμηλότερον, αἱ εἰς χάλυβα διάναγκαι δὲν αύξανουν κατ' ἀνάλογον καί τέλος, τὸ σύντερ-τάνκερς μεταφέρουν μεγαλύτερα ποσότητα πετρελαιών, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη μεγαλύτερου — κατ' ἀνάλογίαν — πληρώματος.

«Υπολογίζεται — τονίζει ο κ. Ντριού εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ — διτοι αὐτα σκάφη θὰ πρέπει νὰ είναι χωρητικότητος ἀνω τῶν 80.000 τόνων d.w., διὰ τὸ διανηθοῦν καὶ παραβολήθουν πρὸς σκάφος διαπλέον τὴν Διάρυγμα τοῦ Σουεζ, ὑπὸ τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῶν διοδίων. Καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη, δύμας, μολονότι τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως δυνατὸν νὰ είναι συναγωνιστικόν, τὸ κόστος τὸν τούτοις τοῦ κεφαλαίου θὰ είνει 4 πρὸς 3 ἐναντίον τῆς διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ὄδου. Ἐπὶ πλέον, πολὺ μεγάλη διπάνη κεφαλαίου θὰ ἀπαιτήθῃ διὰ τὰ μεσα παραλαβῆς τοῦ φορτίου εἰς τὸν ἀκραίον λιμένα ἑκφορτώσεως, χωρὶς νὰ ἀναέρωμεν τὴν άναγκαίαν ἐπέκτασιν τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν μονίμων δεξαιμενών.

Τὰ πρόσφατα γεγονότα — καταλήγει η ἔκθεσις — μᾶς κατέδειξαν, διτοι η ἔκτασις τὴν διπόδιαν προσέλαθον ή πετρελαιοιδιομηχανία καὶ διλαι σηναφείς πρὸς αὐτὴν ἐπιχειρήσεις, ἐνέχουν σήμερον ἔθνικήν καὶ διεθνή σημαδιότητα καὶ συνεπώς οἰσδήποτε Ἑλλειψις τῶν ἀναγκαίων μέσων πρὸς ἐπαρκή καὶ οἰκονομική διὰ δεξαιμενοπλοίων μεταφορὰν τοῦ πετρελαιού θὰ ἔχῃ λιαν σοδαρὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τῶν χωρῶν.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS
LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

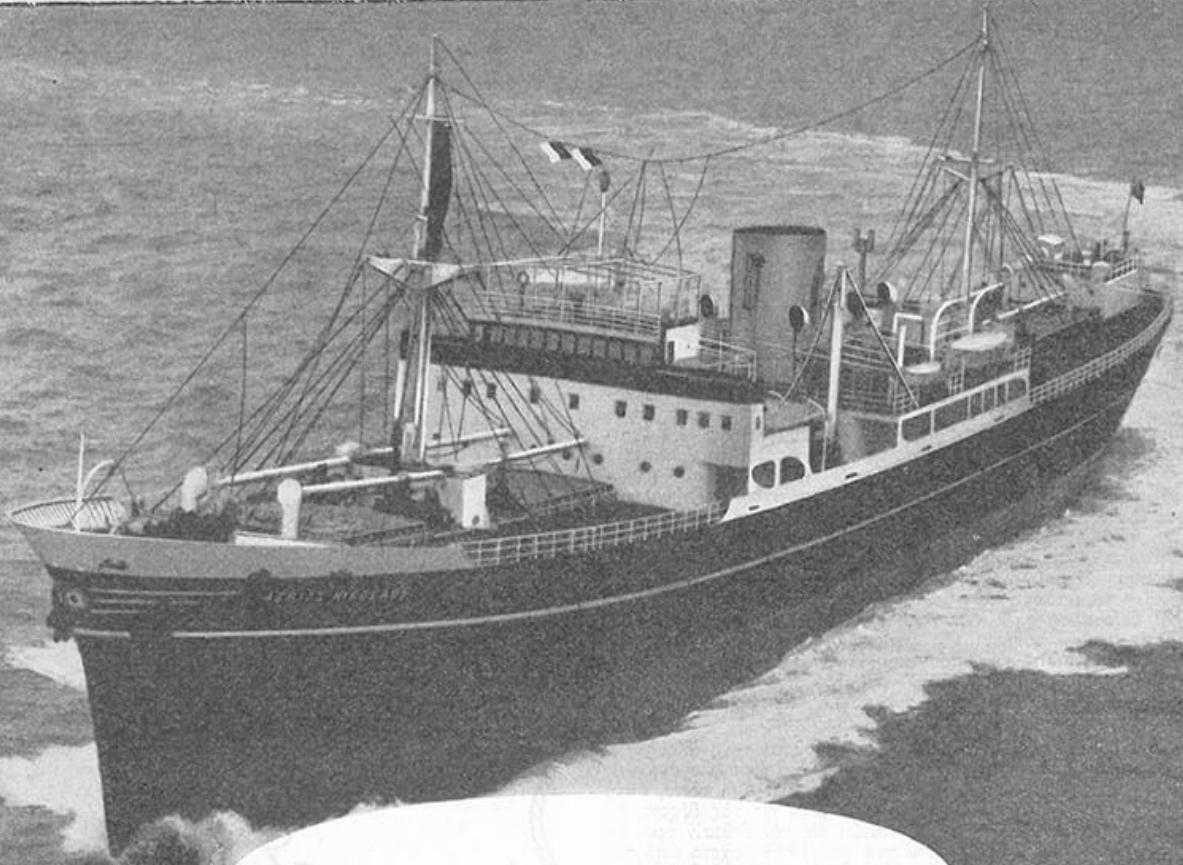
ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

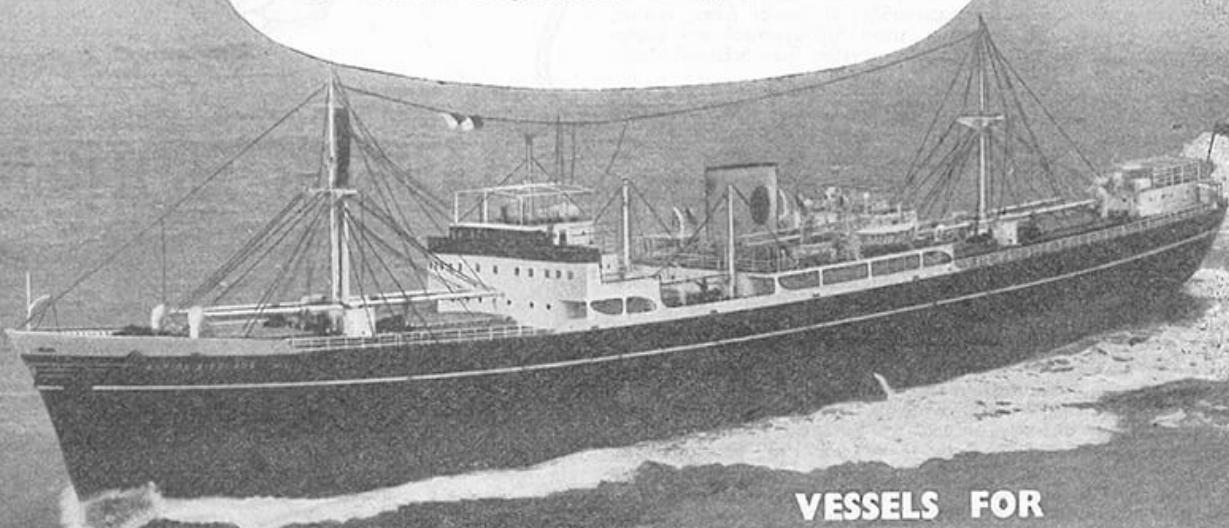
Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.

(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 8071.



·Ο νικητής είς τάς δοκιμάς

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



DOXFORD

VESSELS FOR
ECONOMICAL
WORLD TRADING

WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND

κοπή ή ταχύτης αύτου, άφουν τὸ ρυμούλκιον σχοινίον ἐτεντάθη ἐπὶ τοσύτου, ὅπερ νὰ ἐπιφέρῃ καὶ αὐτὴν ἔτι τὴν ἀνατροπὴν τοῦ ρυμούλκου, ἀκόμη τὸν διαταχθῆσαν ἀναποδίσιον τῆς ἔλικος τοῦ πλοίου. Ἡ ἐναγομένη διὰ μακρῶν ἐπιχειρεῖ νὰ πειστὴ τὸ Δικαστήριον, ὅτι ἡτο σφάλμα τοῦ ρυμούλκου νὰ παραμείνῃ εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τῆς πρύμνης τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ δὲν ἔχει δικαιον. Διότι, ὡς ἐλέγθη, η συνδεουσα τὸ ρυμούλκον μετὰ τοῦ πλοίου νομική σχέσις ἔτοι μὲν τῆς μισθώσεως ὑπηρεσίων. Ἐπομένως, τόσον κατὰ τὰς προϊσχυρούσας διατάξεις τοῦ Βυζαντινορωματικού δικαίου, ὃσον καὶ κατὰ τὰς ισχυρούσας τοιάτις (τοῦ ἀρθροῦ 652 A.K.), ὁ ἔκμισθωτὴς τῶν ὑπηρεσίων δρεῖται νὰ ἐκτελῇ μετ' ἐπιμελείας τὴν ἀναλογεῖσαν ἔργασίαν καὶ νὰ ὑπακούῃ εἰς τὰς διαταγάς καὶ ὅδηγίας τοῦ μισθωτοῦ (ἔργοδότου), εὐθυνόμενος ἀλλως καὶ εἰς ἀπόζημιώσεις. Ἐπομένως. ἐφ' ὃσον ὁ ἄξιωματικὸς τῆς πρύμνης τοῦ πλοίου προσέδεσται τὸ ρυμούλκον ἐκ τοῦ ἀριστεροῦ μέρους (γούφοι) τῆς πρύμνης τοῦ πλοίου, ὁ κυβερνήτης αὐτοῦ ἔδει νὰ συμφωνῇ ἀκολουθῶν τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ δὲν δύναται τοῦτο νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς σφάλμα τοῦ κυβερνήτου τούτου. Περαιτέρω, ἐν διψει τῆς αὐτῆς νομικῆς σχέσεως, ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου ἔδει νὰ λάβῃ δόλα τὰ κατάλληλα μέτρα, ὥστε νὰ ἔξασφαλισθῇ ζωὴ καὶ ὑγεία τοῦ ἔκμισθωτοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν, ὡς τοῦτο ἐπεδάλλετο ὑπὸ τῶν προϊσχυσῶν διατάξεων καὶ ἡδη ὑπὸ τοῦ ἀρθρ. 662 τοῦ Α. Κ. Δὲν χωρεῖ ἀμφιβολία, ὅτι εἰς τὸ ἐπελθόν ἀπότελεσμα συνετέλεσαν καὶ σφάλματα τοῦ κυβερνήτου τοῦ ρυμούλκου, ὁ ὅποιος ἔπεισε νὰ συμφωνῇ εἰς ἐκτελείαν τῆς διαταγῆς μὲν δεδεμένον τὸ ρυμούλκιον σχοινίον ἐκ τῆς ἀντικανονικῆς πλευρᾶς, μὲν μικρὸν ἐνδεχομένων μῆκος αὐτοῦ, μὲν ὑπερβολικὴν ταχύτητα καὶ ἀνεύ τῆς «μπότσα» (σχοινίον ίκανον νὰ ὑποτρέψῃ τὴν ἀνατροπήν). Τὰ σφάλματα, ὅμως, ταύτα τοῦ κυβερνήτου τοῦ ρυμούλκου εἴναι δευτερεύοντα ἐν σχέσει μὲ τὰ ἐκτεθέντα βασικὰ τοιάτια τοῦ πλοίαρχου τοῦ πλοίου. Τὰ ἀνάτερα δὲν ἀναρούνται ἐκ τῆς κατά κόρων ἐπικαλούμενης ἀπόφασεως τοῦ Πλημμελεοδικείου Πειραιώς 81) 1939, διότι διὸ τὴν καταδίκην τοῦ κατηγορουμένου μηχανικοῦ δὲν ἔδει νὰ ἀποδειχθῇ ἀμέλεια τοῦ ποινικοῦ νόμου (ἀρθρ. 43 τοῦ τότε Ισχύοντος Π. Ν.), πρὸς θεμελίων τῆς κατηγορίας περὶ ἀνθρωποτοικίας ἐξ ἀμελείας καὶ τοιάτης ἀδικαιολογήτου ἐν τῷ ἐκτελέστι τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτοῦ καθηκόντων, ἥτις, ὅμως είναι διάφορος τῆς τοῦ

Ἀστικοῦ Δικαίου ἀμελείας. Διὰ τὴν θεμελίωσιν δὲ τῆς εὐθύνης πρὸς ἀπόζημίωσιν, ἀφεῖ καὶ ἐλαφροτάτη ἀμελεία.

Συνεπῶς καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου ἀπεδείχθη ἡ ὑπαιτίοτης τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀνατροπὴν καὶ δύθισιν τοῦ ρυμούλκου καὶ τὸν, ὡς ἐκ ταύτης, ἐπελθόντα θάνατον τοῦ συζύγου τῆς ἐναγομένης καὶ πατρός τῶν ὑπὸ τὴν ἐπιτροπείαν τῆς ἀντιλίκων.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : 'Αναφορικῶς μὲ τὴν ὑποχρέωσιν ἀπόζημιώσεως ἐπὶ συγκρύσεως πλοίων, διὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 18828) 55 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.», T. 281, σελ. 24). Δι' ἀπόζημιώσιν μετὰ θάνατον Ναύτου κατὰ Μόνον 551, διὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 2699) 50 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.», T. 128 σελ. 16). Δι' ἀπόζημιώσιν ναύτου ἔξι ἀτυχήματος καὶ ὑποχρέωσιν κατεβολῆς αὐτῆς ὑπὸ πλοιοκτήτου καὶ πλοιάρχου, διὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 679) 54 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου τοῦ Πειραιώς («Ναυτ. Χρον.», T. 237, σελ. 14). 'Ατύχημα ναύτου κατὰ ναύαγιον καὶ ἀπόζημιώσις τούτου κατὰ N. 551, διὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 769) 1956 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιώς («Ναυτ. Χρον.», T. 275, σελ. 19). 'Αποζημίωσις ναύτου δι' ἀτύχημα κατὰ N. 551 διὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 2120) 56 ἀπόφασιν Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.», T. 279, σελ. 23).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΤΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— Η ΕΥΘΥΝΗ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟΥ

Σημαντικὴ ὑπῆρχεν ἡ προσφάτης ἐκδόθείσας ἀπόφασις γαλλικοῦ Δικαστηρίου ἐπὶ ὑποθέσεως ἀναφεύσης ἐκ τῆς ἀνατροπῆς τοῦ ρυμούλκου, καθ' ὃν χρόνον τούτῳ ἐπειχεῖται νὰ ρυμούλκηση ἔνα ἐπιβατηγὸν λάγνερ. 'Εναγόνυσα ἡτο δι' Ἀτειρία Ρυμούλκησεων καὶ Διασώσεων «Ἀμπέτιγ» καὶ ἐναγομένη ἡ «Χόμη Λάδιον». Τὴν 30ην Αύγουστου 1954, τὸ ρυμούλκον «Ἀμπέτιγ IV» εὑρέθη ὑπὸ τὴν πρώταν τοῦ ὑπερωκεανού «Ἀτλαντικού», διόπειτελευταί εἰς Χάροπην. 'Απὸ τὸ λάινερ είχε πιοθῆ σχοινίον πρὸς τὸ ρυμούλκον διὰ τὴν πρόσδεσιν κάλω, προκειμένου νὰ ρυμούλκηθῃ θῇ τὸ «Ἀτλαντίκο» μέχρι τοῦ ἀγκυροθόλου τοῦ. Τὸ ρυμούλκον, ὅμως, ἐκτύπησε σφρόδως ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτας τοῦ ὑπερωκεανού καὶ ἀνετράπη βυθισθεν, μὲ ἀπώλειαν ἐππά τανδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος του.

Ο πλοίαρχος τοῦ «Ἀτλαντικού» καὶ ὁ ἐπιβατηγὸς πλοίους τοῦ ρυμούλκου, καθὼς καὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ ρυμούλκου, παρεπέμφθησαν εἰς τὸ Εμπορικόν Ναυτοδικείον, ὃπου δὲ μὲν πλοιάρχος τοῦ ὑπερωκεανού ἀπήλαγχη, ἐνῷ δὲ πλοιαρχὸς τοῦ ρυμούλκου ἀκριβής ἐνοχος, ὡς ἐπιτρέψας εἰς τὸ λάινερ νὰ προχωρήσῃ μετὰ τῆς «Χόμη Λάδιον» συμβολήσεως, ὁ πλοιάρχος τοῦ ρυμούλκου διότι εἶχεν ἀτυχήματα, διότι εἶχεν ἀτυληφθῆται τοῦ πλοιοκτήτη ταχύτητα τοῦ «Ἀτλαντικού», σταταὶ την ἐργασίαν τοῦ ρυμούλκησεως.

Βραδύτερον ἡ ὑπόθεσις ἡχητέων πολὺποιον τοῦ Εμποροδικείου τῆς Χάροπης, τοῦ δόπιον ἡ ἀπόφασις ὑπῆρξε πλήρως εὐνοϊκὴ διά την ἀταρά την Ρυμούλκησεως. 'Υπεστρήξεν ἡ ἐν λόγῳ ἀταρά, ἐνώπιον τοῦ Εφετείου τῆς Ρουέν, ὃπου εἶχεν ἐφειδηλοθῆ ἡ ἀπόφασις, ὅτι συμφώνως πρὸς τὸ ὑπερωκεανό μετὰ τῆς «Χόμη Λάδιον» συμβολήσεως, ὁ πλοιάρχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ρυμούλκου ἡσαν ὑπέρτεται τῶν πλοιοκτήτων καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν ρυμούλκησεως. Οἱ δροὶ τοῦ συμβολαίου εἶχον ὡς ἔχης:

«Ἡ Εταιρία τοῦ «Ἀμπέτιγ», ἐκμισθώνυσα τὰ ρυμούλκα της, προσφέρει μόνον τὴν ρυμούλκησιν, δηλαδή, παραχωρεῖ ἀποκλειστικῶς ἐν ἐργείᾳ σ. ν. Απλασα καὶ οἰσδηπότε ἐργασία ρυμούλκησεως θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν καὶ τὸν ἐλεγχον μόνον τοῦ πλοιάρχου τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου.»

«Ο πλοιάρχος, οἱ πλοίοι καὶ τὰ πληρώματα τῶν ρυμούλκων θὰ θεωρῶνται ὡς τελούντα πλήρως ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν καὶ τὸν ἐλεγχον τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν πλοιοκτήτων τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου, η δὲ ἐταιρία τοῦ «Ἀμπέτιγ» δὲν θὰ είναι ὑπευθυνος δι' οἰσδηπότε πρᾶξιν αὐτῶν. Τὸ ρυμούλκον τίθεται εἰς τὴν ἀπόλυτην διάθεσιν τοῦ ρυμούλκουμένου σκάφους εἰχον ὡς ἔχης.»

«Η Εταιρία τοῦ «Ἀμπέτιγ», ἐκμισθώνυσα τὰ ρυμούλκα της, προσφέρει μόνον τὴν ρυμούλκησιν, δηλαδή, παραχωρεῖ ἀποκλειστικῶς ἐν ἐργείᾳ σ. ν. Απλασα καὶ οἰσδηπότε ἐργασία ρυμούλκησεως θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν καὶ τὸν ἐλεγχον μόνον τοῦ πλοιάρχου τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου.»

«Ο πλοιάρχος διένει καὶ οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου θὰ είναι ὑπευθυνοι διὰ τὰς ζημιὰς αὐτῆς, οἰσδηπότε ἐργασία ρυμούλκησεως θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου.»

«Υπεστρήσθη ὅτι, ἀν καταδικασθῇ ὁ πλοιάρχος τοῦ ρυμούλκου, ἡ ἐταιρία «Χόμη Λάδιον» διά την ἀταρά την ἀπερτούντας αὐτήν, 'Αφ' ἐτέρου ἡ «Χόμη Λάδιον» ὑπεστρήξεν, ὅτι τοιστὸν συμβολαίον ἡτο ἀκύρων καὶ ἐπερημένον οἰσδηπότε νομικοῦ ἀποτελέσματος. Τὸ Εφετεῖον, ὅμως, ἐκρινεῖ, ὅτι τὸ συμβολαίον ἡτο ἀγκυρόν την ἐργασίαν τοῦ ρυμούλκησεως.»

«Ο πλοιάρχος διένει καὶ οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου θὰ είναι ὑπευθυνοι διὰ τὰς ζημιὰς αὐτῆς, οἰσδηπότε ἐργασία ρυμούλκησεως θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου.»

«Η ἀπόφασις αὕτη — ἐτονίζετο παρὰ τῶν νομικῶν κύκλων — ἔχει μεγάλων σημασιῶν ἐν Γαλλίᾳ, διότι, ἂν τὸ Εφετεῖον ἀπεριφίνετο ὑπὲρ τοῦ διαντίου καὶ ἡ ἐταιρία «Ἀμπέτιγ» ἐκρίνετο ὑπευθυνος δι' δλα τὰ, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν ρυμούλκησεως αὐτού της πρώτης πλοιοκτήτης ρυμούλκησεως — γενικώτερον — θὰ ηγαγκάζοντο νὰ αὔξησουν μεγάλως τὰ τιμολόγια ρυμούλκησεως, προκειμένου ν' ἀντιμετωπίζουν ἐνδεχομένας τοιστάς εὐθύνας.

DAWOOD & C^o.
7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE
Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL



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

TRICON
NO. 61 DETERGENT COMPOUND· cleaning of cargo tanks from black oil to grain, etc.

TRICON
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 2-5998

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Ιούλιος. — 'Η πέμπτη γενική έκθεσις διά το 1956 τῆς Εύρωπαϊκής Κοινότητος Γαιάνθρακος-Χάλυβος διαπιστώνει: 'Η παραγωγὴ γαιανθρακών δέν ηδήθη κατά το 1956, ειμὶ μόνον ἐλαφρῶς ἀλλείψει εργατικῶν χειρῶν. Τοῦτο καὶ προεκάλεσε τὴν ὄναγκην εἰσαγωγῆς μεγαλύτερων ποσοτήτων ἀμερικανικού γαιάνθρακος. Τὸ κόστος τοῦ ἀναλισκομένου γαιανθρακοῦ ηὔξηθη, λόγω τῆς αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθῶν, ἀλλὰ καὶ συνεπεῖα τῆς τιμῆς τοῦ εἰσαχθεντοῦ εξ Ἀμερικῆς γαιάνθρακος, κατά τὴν ὑπὸ ἀναστόπτην περίοδον.

'Η παραγωγὴ εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινοπραξίας ἀπὸ 246.4 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ 1955, ἐφθασεν 249.1 ἑκατ. τ. τὸ 1956, μὲ αὔξησιν 1.1%. Μόνον ἡ γερμανικὴ παραγωγὴ ἐμφανίζει αὔξησην 2.8%. Τὰς ἔργοστάσια κῶνη ηὔξησαν τὴν παραγωγὴν τῶν κατά 9% (74.8 ἑκατομμύρια τ. τὸ 1956, ἔναντι 68.6 ἑκατομ. τοῦ 1955).

— 'Ἄς σπουδιαθῇ, δῆτι ἡ ἀλλείψις ἐργατικῶν χειρῶν ὑπῆρξε σοβαρὰ καὶ μείσισις αὐτῶν προσδευτικῶν σταθμῶν. Οἱ μέσοι μηνιαίοι ἀριθμοὶ ἔργων διὰ τὸ 1956 ησαν 648.500, ἔναντι 648.700 τοῦ 1955 καὶ 661.800 τοῦ 1954.

— 'Ἀπὸ τρίτας χώρας εἰσήχθησαν εἰς τὴν Κοινότητα τῶν ἔξι χωρῶν 38 ἑκατ. τ. γαιανθρακῶν, τὸ 1956, ἔναντι 23 ἑκατ. τόννων, τοῦ 1955. Τὰ 80% (ἡτοι 30.4 ἑκατ. τ.) προήρχοντο ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, ἔναντι 15 ἑκατ. τόννων, τοῦ 1955.

• Κάποια συστολὴ τῆς ἀπὸ διετίας σημειωθεῖσης τάσεως πρὸς τὰ ἄνω διὸ τὰς εἰσαγωγὰς ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος εἰς τὴν Εὐρώπην, διαγράφεται διὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους. Αἱ ἔσαγωγαι ἀστέρων ὄγκων καὶ πολιωνικῶν γαιανθρακῶν πρὸς τὴν λοιπὴν Εὐρώπην πρόκειται ν. ἀύξησιν ἀπὸ τὸν προσεχεῖν θεωρίσων.

— Θά περιορισθούν, παραλλήλως καὶ αἱ ἔσαγωγαι ἀμερικανικῶν γεωγικῶν ποιῶντων εἰς σημαντικὸν βαθμόν, ἐφόδον διαπιστοῦνται ἀφοῦντος τῆς ἀκτοποίησαν ἔγχοριών εστοῖνων. Λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν ὀλιγωτέρων ἀγόρων ἀκαθόρτου πετρελαίου μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς διὰ Σουεζ νευστπλοίας, προβλέπεται μείωσις τῆς ἔξι Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην πετραφορικῆς κινησίας καὶ δελτίωσις τῆς θέσεως τῆς Δυτικῆς Ήπειροῦ πρὸς τὴν ἀποθέματα δολαρίων, λόγω τῆς μείζους τουριστικῆς κινησίας ἀστέρων καὶ τῆς εύπορετος τοῦ προσεχεῖν θεωρίσων.

— Τῆς Γαλλίας μόνον θέστις ἀποτελεῖ μιὰν ἔξαρσιν ἀπὸ τῆς ἀνωτέρω εἰκόνος. Πράγματι, η Γαλλία ἔξακολουθεῖ νὰ δέλπῃ τὰ συναλλαγματικά τῆς ἀποθέματα ἔξαντούνενον καὶ τὰς πργαὶς δυναισμοῦ τῆς αἰσθητῆς πειριορίζομένας. Πρόκειται, κατόπιν τούτου, γὰρ καθειρωθοῦν περιορισμοὶ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς. 'Αναφέρεται ἔνδεικτικῶς, δῆτι μόνον κατά Μάϊον τὸ ἐλλείψια τοῦ γαλλικοῦ ισεζυγίου ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἀνήλθεν εἰς 150 ἑκατομμύρια δολαρίων.

• 'Ἄπο μιαν ἔκεισιν τοῦ 'Οργανισμοῦ ΓΚΑΤ διαπιστοῦνται, δῆτι τὸ πανκόσμιον ἐμπόριον ηὔξηθη κατ' ἀξίαν 11%, ἔναντι τοῦ 1955 καὶ κατ' ὅγκον 9.5%. (Τὸ αὐτὸ ποσοστὸν τοῦ προηγούμενού ἔτους). Πιστεύουν δῆμος, οἱ ἐμπειρογνόμονες τοῦ 'Οργανισμοῦ, δῆτι τὸ 1957 δὲν θά ἔμφασιν τῆς ίδιας ἀκτάσεως αὔξεσιν.

— Οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς ΓΚΑΤ ὑπογραμμίζουν πάντως τὸ γεγονός, δῆτι ἔνων κατὰ τὸ 1955 ἡ κατ' ὅγκον αὔξησις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου σχεδόν συνεδάσισε μὲ τὴν κατ' ὅγκον αὔξησιν τῆς βιομηχανίκης παραγωγῆς (10.5%), ἡ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος 1956 αὔξησις τοῦ ἐμπορίου κατὰ 9.5% ἐφθασεν εἰς τὸ διπλάσιον τῆς βιομηχανίκης παραγωγῆς (4.6%). 'Ο βραδύτερος ρυθμὸς τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς ὠφείλετο εἰς τὴν μικρὰν αὔξησιν ἡ ὁποῖα ἐπραγματοποιήθη εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν. 'Η ἔκθεσις ἀνέφερει σχετικῶς, δῆτι «οὕτω, ἡ μελλοντικὴ ἀνάπτυξις τοῦ ἐμπορίου ἔξαρταται κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ τὴν περιατέρω ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην».

— Δέεντις νὰ σημειωθῇ, δῆτι αἱ ἔσαγωγαι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν θά μειωθοῦν, λόγω μὴ ἀδρός πλέον ἀγόρων ἀμερικανικῶν πετρελαιών ἀπὸ τὴν Εὐρώπην καὶ τῶν ὀλιγωτέρων, ἐπίσης, σιτηρῶν, ἀτίναι τὴν ἀγοράσιν ἔκειθεν.

— Αἱ διὰ τὸ ἀπότερον, ἐν τούτοις, μέλλον προβλέψεις τῶν οἰκονομολόγων εἰνεὶ λίαν αἰσιόδοξοι. Διατυπώνουν οὗτοι τὴν ἐμπιστοσύνην των, δῆτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας θὰ συνεχισθῇ, μὲ ὠρισμένας, δεβαῖς, συμπτωματικές μεταπτώσεις, ἀλλὰ καὶ μὲ συνεχιζούμενης παραλλήλως, τὴν προπτερίαν αὐξήσεως τῶν πλευρωμασθῶν. Εἰς πλείστας χώρας τοῦ κόσμου αἱ αὔξησεις αὐταὶ δὲν θὰ ὑπερβάλουν τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγικότητος.

• Αἱ προβλέψεις τῶν πασατηρῶν τῆς Ναυλαγορᾶς, ὅσον ἀφορά τὴν κίνησιν τῶν σιτοφροτίων, διαγράφουν ζωηροτέραν ζητησιν σκαφῶν ἀπὸ τοῦ φινιτόρου καὶ ἔκειθεν, δῆπως συνέδη καὶ κατὰ τὰ ἐπτὸν 1954 καὶ 1955, δταὶ η ναυλαγορὰ διὰ τὰ σιτηρὰ ἐνεφάνισεν ἀξιόλογον κίνησιν ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἐδδομάδος διὰ τὸ 1954 καὶ ἀπὸ τῆς τεσσαρακοστῆς καὶ ἐπέκεινα, διὰ τὸ 1955. Αἱ κρατήσασαι ἐσχάτως εἰς τὴν Εὐρώπην ὑψηλαὶ θερμοκρασίαι δυνατὸν νὰ περιορίσουν ποιὰ καὶ τοὺς προβλεπομένους διὰ μίαν μεγάλην συγκομιδὴν ἀριθμούς.

• 'Υπάρχουν καὶ οἱ ἀπαισιδούντες διὰ τὴν ἔξελιν τῆς Ναυλαγορᾶς. Πλαστοὶ ναυλωμέσιται; τοῦ Λονδίνου διατυπώνουν τὴν ἀποψίν δῆτι θύ εἶνε μακράς διαρκείας ἡ διατήρησις τῶν ναύλων εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα. Προβλέπονται, ότι ἐπιχειρήσαται ἡ ὑπαρξία τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ ἡ καλυτέρα ἀπόδοσις τῶν εύωναπατίκων γαιανθρακωρυχείων. 'Υπεδεικνύεται ἐπίπλωτη

ἡ ἀδρός μεταφορὰ γαιανθράκων ἐξ Ἀμερικῆς ἀπὸ τὰ ναυλωμένα διὰ συνεχῆ ταξίδια σκαφη, ἐνῷ μεγάλα ἀκόμη ναυλωσύμφωνα ἀνάμενεται νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ νεότευκτα φορτηγά. 'Υπενθυμίζεται, σχετικός, τὸ παράδειγμα τῶν βρετανικῶν χαλιθουργείων. Πρὸ τοῦ πολέμου τῆς Κορέας, καθηγεσινῶν ἀνεκοινωνύτο ναυλώσεις διὰ μεταφορὰς μεταλλευμάτων. Ἐνώ τρία σπανίως ἀναγράφονται εἰς τοὺς πίνακας τοιαύται ναυλώσεις, διότι δὲ κύριος δύγκος τῶν μεταφορῶν καλύπτεται πλέον μὲ τοὺς ναυλωσέλημένους ἢ ίδιοτέτοι.

• 'Η ὀφθαλία τῆς συγκομιδῆς σιτηρῶν εἰς τὴν Ἰταλίαν δημιουργεῖ πρόβλημα διαθέσεων τοῦ υφισταμένου ἀπόθεματος. Εἰς τὸ τέλος Μαΐου τὸν τὴν ποιωθεῖσαν γεωργικὸν προϊόντων ἀπὸ τὰ κρατικὰ ἀποθέματα. Πράγματι, τὸ 65% τοῦ δανείου τοῦ προσέρχονται ἀπὸ τὴν πώλησην εἰς τὰς Ἰνδίας γεωργικῶν προϊόντων ἀνήρχοντο ἐις 2½ ἑκατομμύρια τόννων, εἰς τὰ ὅποια δέοντα νὰ προστεθῇ εἰσέτι καὶ 1.000.000 τόννων ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν συγκομιδὴν. 'Υποδεικνύεται πηδοὶ καὶ ἐν Ἰταλίᾳ ἢ περιστολὴ τῆς καλλιεργουμένην μὲ στηρά ἀκτάσεως.

• Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ὑπέργραψαν μὲ τὰς Ἰνδίας σύμβασιν, προβλέπουσαν τὴν παραχώρησιν δανείου, μέγα μέρος τοῦ ὅποιού θὰ ἀναλωθῇ διὰ τὴν ποιωθεῖσαν γεωργικὸν προϊόντων ἀπὸ τὰ κρατικὰ ἀποθέματα. Πράγματι, τὸ 65% τοῦ δανείου τοῦ προσέρχονται ἀπὸ τὴν πώλησην εἰς τὰς Ἰνδίας γεωργικῶν προϊόντων ἀνήρχονται ἀπὸ τὴν πώλησην τοῦ προσέρχονται ἀπὸ τὴν πώλησην εἰς τὰς Ἰνδίας γεωργικῶν προϊόντων ἀνήρχονται 360 ἑκατομμύρια δολαρίων. Τὰ ἐν λόγῳ προϊόντα διὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τριών ἑταῖρων καὶ ἡ ἀξία τῶν διῆρηφθητον ἐντὸς 40 ἑταῖρων, μὲ τόκον 4%, ἐάν γίνη εἰς δολαρία ἢ 4%. ἔναντι εἰς τοὺς πουτίποι.

• Τὸ Πακιστάν ἐζήτησε νὰ ἀγοράσῃ ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνητικὴν 3 ἑκατομμύρια τόννων σιτηρῶν, παραδοθέστεων ἐντὸς τριετίας. Πληρωμὴ εἰς τούς τοπικούς νόμους:

• 'Η παραγωγὴ σιτηρῶν εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ὑπολογίζεται ν. ἀνέλθη εἰς 7.1 ἑκατομμύρια τόννων, μὲ αὔξησιν 35.2%. ἔναντι τῆς ἐσοδείας τοῦ 1955–56. Πρόκειται περὶ τῆς μεγαλυτέρας ἐσοδείας τῶν τελευταίων ἑταῖρων, μέχρι τοῦ 1938–39, ὅπερα εἰφθασεν εἰς 10.3 ἑκατομμύρια τόννων.

• 'Η Ισπανία θὰ ἀγοράσῃ ἐντὸς τῶν προσεχῶν 9 ἔως 12 μηνῶν γεωργικὲς προϊόντα — στήριξ, σύριγα καὶ βάμβακα — ἀπὸ τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείας, μὲ βραχυπρόθεσμους πιστώσεις, ἀνεοχούμενας εἰς 115 ἑκατομμύρια δολαρίων, παρασχεθόμενας ἀπὸ τὴν Τράπεζαν Εισαγωγῶν· Ἐσαγωγῶν μὲ τόκον 4½%.

• Αἱ εἰσαγωγαι σιδηρουμεταλλευμάτων εἰς τὰς Ἰνδίας Πολιτείας τείνουν νὰ καταλάβουν τὴν δωδεκάπτην εἰδῶν. 'Η δέσιν ὑπολογίζεται εἰς 300 ἑκατ. δολαρίων. Τὰ εἰσαγόμενα σιδηρομεταλλευμάτων προσέρχονται — κυρίως — απὸ τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Βενεζούελαν.

— 'Ἄς σημειωθῇ, δῆτι αἱ ἐπενδύσεις τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας χάλυβος εἰς όρυχεια τοῦ ἑξατερικοῦ — καὶ ιδίᾳ εἰς τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Βενεζούελαν — ὑπολογίζονται ἀνερχόμεναι μέχρι τοῦ τέλους εἰς ἓνα δισεκατομμύριον δολαρίων. Αἱ εἰσαγωγαι αἱ ἀνήλιθον τοῦ 1956 εἰς 34 ἑκατομμύρια τόννων. ἔναντι 26 ἑκατ. τόννων τοῦ 1955. Σημαντικαὶ ποσότητες προήρχονται καὶ απὸ τὴν Λιβερίαν, τὴν Χιλῆν καὶ τὸ Περού.

— 'Υπελεγύζεται, δῆτι τὸ 1957 θὰ εἰσαχθοῦν ἀπὸ τὴν Βενεζούελαν 12 ἑκατομμύρια τόννων ἔναντι 8 ἑκατ. τόννων, τοῦ 1956. Τὸ κυριώτερον, ἐξ ἄλλου, μέρος τῶν ἀνατολικῶν πετρελαιών προέρχεται απὸ τὰς Τετραπλάνην έ. ἔ. τὰ 24.1% τῶν ἀνάκτων τῶν χαλιθουργείων ἐκαλύφθησαν σαν ἀπὸ εἰσαγωγῆς ἐκ τοῦ Ελατερικοῦ.

• Εἴκοσιν δισεκατομμύρια δολαρίων, ὡς πρόσθετος οἰκονομικὴς δοθείσια, παρεχορήθη ἀπὸ τὸν Πρόεδρον 'Αιζενχάουερ εἰς τὴν Ισπανίαν καὶ οὕτω κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος, τὸ λήξαν τὴν Ιν. 'Ιουλίου. ή 'Ισπανία έλασε δι' ἀμύντικους σκοπούς 75 ἐν δῶλο ἑκατομμύρια δολαρίων.

— 'Η Ισπανία ἐζήτησε τὴν πρόσθετον ταύτην δοθείσιαν σιδηρομεταλλευμάτων διῆτη, δῆτι εἰνεὶς τὴν περισσότερον ἀνέτος ή κατάστασις τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς δχι μόνον εἰς τὴν Αγγλίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

• 'Υπερβαίνουν τὰς 700.000 τόννων τὰ πλοῖα τοῦ ἐφεδρικοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου — κυρίως τύπου λίμπερτ — τῶν ὅποιων ἐζητήθη ἡ ἀγορά ἀπὸ διαφόρους κυβερνήσεις. 'Ἐπτά ἐν δολίομένη ἀπὸ τὴν Βατλίμπρην εἰς τὸ Κόντινεντ. 'Οσον ἀφορά τὴν τιμήν, ἀν τελικῶς ἐγκριθῆ ἀπὸ τὸ Κογχέρεσσον ἡ πώλησης τῶν ἐν λόγω σκαφῶν, φαίνεται ἀμφιβολίων ἂν θά είναι ἡ δολίομένη ἀπὸ τὸν νόμον τοῦ 1946. 'Υπολογίζεται, δῆτι ή τιμὴ πωλήσεως θά κυμαίνεται, μᾶλλον, γύρω τῶν 750.000 δολαρίων κατὰ σκάφος.

— 'Τὰς τελευταίσις ἡμέρας τοῦ 'Ιουνίου, τὸ 'Ισραὴλ ἐλασθεῖ τὴν ἔξουσιδότησιν ἀγορᾶς ὅποι τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείας σιτηρῶν ἀξίας 9.1 ἑκατ.

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.

τομυρίων δολλαρίων, καθώς και άλλων γεννημάτων άξιας 3 έκατομμάτων δολλαρίων.

— Ήγόρασαν έπισης άπό την Αμερικήν ή Πολωνία 1.865.000 μπούσελς σίτου με φόρτωσιν Ιουλίου. Επέρκειτο δε νά κλειστη και έτεραν ποσότητα 3.730.000 μπούσελς σίτου, ή Ισπανία 700.000 μπούσελς σίτου και 710.000 μπούσελς σόγια, ή Αυστρία 2 έκατομμύρια μπούσελς άραβοσίτου. Η Βασιλίδη 5 ½ έκατ. μπούσελς σκληρού σίτου, με φόρτωσιν Ιουλίου. Αύγουστον και Σεπτέμβριον και ή Ισπανία 350.000 μπούσελς σίτου, με φόρτωσιν Αύγουστον άπό τούς λιμένας του Ειρηνικού και 584.000 μπούσελς σικάλεων, με φόρτωσιν Ιουλίου.

• Φεκόρ παραγωγής χάλυβος προδόμεται εἰς τὴν Αμερικήν διά τὸ 1957. Θά φθάση τὰ 120 περίπου έκατομμύρια τόνων, έναντι 115.2 έκατ. τόνων, τοῦ 1956. Αἱ προδόμεις εἰναις αισιόδοξοι άπό τὸ γεγονός, οτι η βιομηχανία αύτοκινήτων θά άσκιστη άπό τού Αύγουστου τὴν νέαν παραγωγήν της, με σημαντικήν ζητήσιν χάλυβος.

— Ενισχύει έπισης τὴν αισιόδοξιαν και τὸ γεγονός, οτι άπό τοῦ τέλους Απριλίου και ἐντεύξεται σταθερώς η μείσισι τῶν ἀποθεμάτων χάλυβος και έκ παραλήποι ή ζητήσις, παρὰ τὴν άπό 1 Ιουλίου αὔξησιν τῆς τιμῆς κατὰ 6 δολλάρια τὸν τόνον.

• Οι διαπιστώσεις ἐπὶ τῶν ἔξελίδεων τῆς ἑξαγωγικῆς κινήσεως ἀπό τὴν Αμερικήν ἐπισπασίνων τὸν περιορισμὸν τῶν εἰς χρυσὸν και δολλάριοις ἀποθεμάτων διαφόρων ξένων χωρῶν. Αν τὰ ἀποθέματα ταῦτα ἔσκολούθησον περιοριζόμενα, τότε μοιραίως θά προκληθῆ μία περιπτολή τὴν έξι Αμερικῆς ἔξανων.

— Από οὐκανάτου τὸν ἐν λόγω ἀποθέματα πίπτουν. Κατὰ 300 έκατομμύρια δολλαρίων ἔξεπεσαν τὸ τελευταῖον τετράμηνον τοῦ 1956 εἰς δῆλα τὰ κορτά τοῦ ἐλευθέρου κόσιου — ἔξαιρεσει τὸν Ήνωμένων Πολιτειῶν — και κατὰ 500 περαιτέρω έκατομμύρια κατὰ τὸ πρώτον τρίουν τοῦ 1957, με πρόδλεψιν νέας μειώσεως κατὰ 200 έκατ. δολλαρίων τὸ δεύτερον τρίμηνον και κατὰ 60 έκατ. δολλαρίων τὸ τρίτον τρίμηνον. Μετ' αὐτό, προδόμεται κάποια σταθεροποίησης, λόγω τῶν εἰσαγωγῶν περιορισμῶν και τῶν ἀντιπληθωριστικῶν μέτρων, ἀτινα ἔλαδον διάφοροι κυβερνήσεις.

— Κατόπιν τῆς τοιαύτης τροπῆς, αἱ ἑξαγωγαὶ άπό τὰς Ήνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὸ 1957 δὲν φαίνεται νά φθάσουν, ως πρὸς τὴν ἀξίαν των, τὰ προβλεφθέντα 20 δισεκατομμύρια δολλαρίων.

• Ισχυραὶ αἱ πληθωριστικαὶ πιέσεις εἰς τὴν Αγγλίαν. Τὰ ήμερομίσθια αὐξήθησαν κατὰ ποσοστὸν 10% και αἱ τιμαὶ ἀνά τῶν 5%, ἐνῷ αἱ ἐργατικαὶ ὄργανωσεις ζητοῦν και νέας μισθοδοτικὰς βελτιώσεις.

— Τὴν ἑδδομάδα τῶν 40 ωρῶν ἀντὶ τῶν 44 ἀξιούν και περισσοτέρας ἀποζημιώσεις διὰ τὰς ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν. Αν και αὐταὶ αἱ ἀξιώσεις γίνουν δεκταὶ αἱ τιμαὶ θὰ αὐξηθοῦν, ἐνῷ ἡ Αγγλία ἀγωνίζεται νὰ πρωθῆσῃ τὴν ἑξαγωγικήν της προσπάθειαν.

• Ο κύκλος τῆς αὐξήσεως τῶν ήμερομισθίων και ἐκ παραλήποι τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν — ή ἀνατίμησις τοῦ χάλυβος θὰ ἐπηρεάσῃ σημαντικὸν τύμα τῆς παραγωγῆς — συνεχίζεται και εἰς τὴν Αμερικήν.

— Τὴν ἑδδομάδα τῶν τεσσάρων ήμερων πρόκειται γὰρ ζητήσουν οἱ ἐργάται τῆς βιομηχανίας αύτοκινήτων κατὰ τὸ προσέχεις έτος. • Ενεπέσαν δεξαμενόπλοια τῶν 12.000 τόνων d.w. ἔκαστον παραπλησθησαν ὑπὸ τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ» κατὰ τὰς πρώτας ήμέρας τοῦ Ιουλίου και χρησιμοποιούνται ηδη ὡς ἀποθήκαι, συνεπείᾳ ἀδύναμίας ἀπατοχολίσεως τῶν εἰς μεταφοράς. Ανακοινώται, σχετικῶς, διὰ υπεραφθονία τοντάς οὐρών, εὐρύσκεται εἰς χεῖρας τῆς ἑταίριας και συνεπώς ἡ ἀπασχόλησης τῶν παλαιοτέρων και μικροτέρων τάνκερος ἀποδαίνει δυσχερής. Εἶναι και τοῦτο χαρακτηριστικὸν τῶν κρισίμων ήμερων, ποὺ διέρχεται ἡ ναυλαγορά τῶν υγρῶν καυσίμων.

• Ο διμάλὸς ρυθμὸς τῆς διανομῆς και τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν, μετά τὴν διαταραχὴν τοῦ Σουέζ, ταχέως ἀποκαθίσταται.

— Αἱ τελευταῖαι διαπιστώσεις τῶν παραπτηρτῶν ἀναφέρουν σταθερῶς αὐξανομένην τὴν παγκόσμιον καταναλώσιν, κατὰ 8½ τοὺς ἑκατόν, έναντι τῆς περυσινῆς, κρατούσαν, δηλαδή, τὴν μέσην άπό τοῦ πολέμου, σημειουμένην κατ' έτος αὔξησιν.

— Μεγάλη τῆς παραγωγῆς διεύρυνσις σημειούσθαι εἰς τὴν Μέσην Ανατολήν. Τοῦ Ιουνίου η παραγωγὴ ὑπόλογοίζεται ιστὶ πρὸς τὴν τοῦ ἀντιστοίχου περιουσίων. Μόνον τὸ Ίραν ἐμφανίζεται καθυστερημένον, λόγω τῆς καταστροφῆς τοῦ διὰ τῆς Συρίας πετρελαιαγωγοῦ.

• Κατόπιν ἐπίμονῆς τοῦ Προέδρου κ. Αϊζενχάουερ περιορισμοὺς εἰς τὰς εἰσαγωγὰς πετρελαιῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερού αἰνάγλευον αἱ Ἀμερικῆς πληροφορίαι. Κατὰ 200 ἔως 300 χιλιάδες δερελίων ήμερησίων θέλονται περιοκτοῦν αἱ εἰσαγωγαὶ, έναντι τῆς σημειούντος ποσότητος τοῦ 1.000.000 ήμερησίων. Ο ἀντίκτυπος δὲν θὰ καταστῇ αἰσθητὸς μόνον διὰ τὰς ἀπό θαλδόστης μεταφοράς, ἀλλὰ και εἰς τὰς τιμὰς τῆς ἑγκωρίσου καταναλώσεως.

— Εἳ ἀντίθετον, αἱ ἑταίριαι πετρελαιῶν τονίζουν τὴν ἀνάγκην εὐρυτέρων εἰσαγωγῶν ξένου πετρελαίου, χάριν αὐτοῦ τούτου τοῦ ἔθνικοῦ συμφέδοντος και πρὸς διατήρησιν τῶν ἀποθεμάτων ἀτινα μόλις ἀνέγνυται εἰς τὰ 15% τοῦ Ελευθέρου Κόσμου. έναντι καταναλώσεως τῶν

56% τῆς δῆλης παγκοσμίου παραγωγῆς ἀπό τὰς Ήνωμένας Πολιτειῶν.

— Ή σταθερά, κατὰ τὰς ἑταίριας, αὔξησις τῆς ζητήσεως, ἐπιβάλλει τὴν προσφυγὴν εἰς τὰς ίδιας της πράγματα. Προβλέπεται, διὰ τὸ κατὰ τὸ 1966 οι εἰς πετρέλαιο ανάγκαι τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν τὰ 14.3 έκατομμύρια διαρρέονται τοῦ Ηνωμένου Πολιτείου τὰ 8.755.000 διαρρέονται τοῦ 1956, εἰς τὸν οποῖον τὰ 90% προσήχονται ἀπὸ τὴν ἑγκωρίσιαν παραγωγήν.

• Ή απότελεσμα σταθερᾶς ἐπιδόξεως τῆς αὐτάρκειας ἀπὸ μέρους τῆς Αγγλίας εἰς μεταφορικά μέσα διὰ τὰ πετρέλαια θεωρεῖται η νέα παραγγελία τῆς «Μπρίτις-Πετρόλεουμ» διὰ τὴν ναυπήγησην διασεμενοπλοίων τοῖνα, με παράδοσιν 1960-63.

— Τοὺς έναντι εἴσοδοι πρότινος της Ελλήνας κυρίως — πρέπει νὰ ἀνησυχῇ η τακτικὴ αὐτὴ τῶν παραγγελιῶν δχι μόνον ἀπὸ τὰς δύο μεγάλας αγγλικᾶς ἑταίριας πετρελαιῶν, ἀλλὰ και ἀπὸ ἑταίριας ναυτικῆς, έναντι μέχρι πρὸ τίνος τὴν ἑργασίαν τῶν τάνκερων.

— Ήσως ὁ ἀγώνας κατὰ τῶν παναματικῶν και λιβεριανῶν πλοίων νὰ

ἀποδῇ ἀποτελεσματικώρεος μὲ τὴν πολιτικὴν τῆς αὐτάρκειας. Καποτε τὰ πλοία τῶν «ομπατίων εὐκολίας» θὰ περισσευσουν, ἀν τὸ ἀγγλικὸν τονάκι αὐξηθῇ σηματικῶς.

• Πλέον τῶν 300 έκατομμυρίων λιρῶν ἑπτσίων θὰ διαπανώνται κατὰ τὰ προσεχῆ τέσσαρα η πέντε, ἔκτος τοῦ Αμερικανικοῦ προγράμματος ναυπηγησών, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν τάνκερων.

— Ή «Σέλλα» έχει ηδη διαπανήση ἔκατον έκατομμύρια λιρῶν ἐντὸς τετραετίας και η «Ηγκλ» 35 έκατομμύρια.

• Τὰ ἀπό την Απριλίου μερικά 15ης Ιουνίου εἰσπραχθέντα διόδια ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ ἀνῆλθον — κατὰ τὰς ἑκατοντά πληροφορίας — εἰς 3.040.476 αίγυπτιακάς λίρας. Τὸ ημισυ τοῦ ποσοῦ τούτου ἀντιπροσωπεύει μετατρεψίμους λίρας στερλίνας, τὸ δὲ ὑπόλοιπον δολλάρια ἀλλα ισχυρά νομίσματα.

— Ανεκοινώθη, ἐπίσης, οι μεταξύ 10ης Απριλίου και 30ης Ιουνίου διῆλθον τὴν Διώρυγα 2400 πλοίων, καθὼς και οι σκάφη μὲ δύντισμα 35 ποδῶν θὰ δινανται, μετά δίμηνον, νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα. Τὸ ηδη ἐπιτρεπτὸν δύντισμα είνε τὸ 33 ποδῶν.

• Αἱ πρώται αἱγάρι αἱστραλιανοῦ γαιαίνθρακος ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν, συμπασούμεναι εἰς 180.000 τ., θεωρούνται ως η ἀπαρχὴ ἐνὸς νέου μεταφορικοῦ τομέως. Αἱ φορτώσεις ἀρχίζουν ἀπὸ τοῦ τούτου τοῦ έτους.

— Ή Ιαπωνία, στερωμένη δολλαρίων, ἀναζητεῖ όπουδήποτε τὴν προμήθειαν τῶν πρώτων ύλων, ἐπ' ἀνταλλαγῆ Ιδικῶν της προϊόντων. Τὸ παρεπέλθον έτος η Ιαπωνία ηγοράσειν ἀπὸ τὴν Αμερικήν 3.170.000 τ. γαιαίνθρακας, ἀλλα ισχυρά νομίσματα.

— Ή Ιαπωνία πρόκειται, ἐπίσης, νὰ εἰσαγάγῃ ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν και σιδηρομετάλλευμα εἰς ποσότητα 100.000 τόν. ἑπτσίως.

• Διαπραγματεύσεις διεξάγονται μεταξὺ Αργεντινῆς και Πολωνίας διὰ τὴν οὐρανού ηγούσαν 100.000 τ. πολωνικοῦ γαιαίνθρακος και διὰ τὴν σύναψην συμβάσεων διὰ τὴν ποσούθειαν 500.000 τόνων ἑπτσίως.

— Ας σημειωθῇ, οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται ηδη τὸ ποσούθειαν 3.000 τ. γαιαίνθρακος. Αἱ σημαντικαὶ τῆς Αργεντινῆς ύπολογίζονται εἰς 1.2 έκατομμύρια τῶν τόνων αἰόλεικανού γαιαίνθρακος.

• Δύο νέα ύπερωκεάνια κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπιλμπάο, 16.700 τ. γκρός έκαστον και μεταφορικῆς ικανότητος 827 ἐπιβατῶν. Τὸ πρώτων έτος αὐτῶν, τὸ «Ελ Κάμπο Σάν Βιτόσεντε», θὰ ἐνηπρετήσῃ τὴν γραμμήν Μεσογείου—Βραζιλίας—Πλείτ, τὸ δεύτερον θὰ δρομολογήσῃ εἰς τὴν περιφερικὴν γραμμὴν Μπιλμπάο—Λισταρδίνος—Ταγγέρος—Αλικάντε.

• Τὸ γαλικὸν ύπερωκεάνιον «Ιλ-ντε-Φράνς», τῶν 45.000 τόνων και μεταφορικῆς ικανότητος 1230 ἐπιβατῶν, μετέφερε κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξιδίον του τρεις μόνον ἐπιβάτας! Ή ἐπὶ έννεα ήμέρας διαρκέσσαται ἀπέργυα τῶν μηχανικῶν τοῦ πλοίου διεσκόπηση πρὸς ἄλλα έναντι τούτου τοῦ πρωταρχημένου νὰ ταξιδεύσουν δι' αὐτοῦ ἐπιβάτας και σκάφη οὐτών τὸ ριθέν ύπερωκεάνιον γαλαλαδεῖ τὸ δρομολόγιο του μὲ τὸ 815 πρόσωπα τοῦ πληρώματος, ἐκ τῶν οποίων 272 τοῦ θυμητικοῦ προσωπικοῦ και τούτων τρεις ἐπιβάτας.

• Τὸ έαναγωγικὸν ὑπόποιον τῆς Διυτικῆς Γερμανίας έθεσσε κατὰ Μάιον τίς μίαν ἀνάτην 3220 έκατομμυρίων μάσκων, μὲ αὔξησην 29%. έναντι τοῦ Μαΐου 1956. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνήλθον εἰς 2660 έκατομμύρια μάσκων. μὲ αὔξησην 19%. έναντι τοῦ Μαΐου π.ε. Απέμεινεν ένεργητικὸν ύπελλοιπον 560 έκατ. μάσκων.

• Τὸ πολωνικὸν ύπερωκεάνιον «Μπατόνιο» 14.300 τόν. γκρός, μετὰ πάροδον σειράς δῆλης ἐτῶν, ἐπανέχονται εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικόν. Απὸ τῆς 29ης Αύγουστου τοῦ 1960 έναντι τοῦ Μαΐου π.ε. Απέμεινεν ένεργητικὸν ύπελλοιπον —Νέας Υόρκης.

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL C^OL^{ID}

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 C^O L^{ID}

AGENT

DISTRIBUTOR

GREEK DEPT: M^R BETSIS





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΠΑΝΟΔΟΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΒΟΡ. ΑΓΓΛΑΤΙΚΟΝ

Μέ ίκανοποίησιν ό γερμανικός Τύπος χαιρετίζει τὴν ἐπανεμφάνισιν τῆς γερμανικῆς σημαίας εἰς τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικού, ἐπ' εὐκαρία τῆς αναγγελθείσης ἀπὸ τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδον» ἀγόρας τοῦ γαλλικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Παστέρω» 30.447 τόνων γκρός. Τὸ ἐν λόγῳ λάινερ, ἀφού προηγουμένως ὑποστῆ ἐκτεταμένας ἐπισκευάς καὶ διαρρυθμίσεις, θὰ δρομολογηθῇ ἀπὸ τῆς ανοίξεως τοῦ 1959 εἰς τὴν γραμμήν Βρεμη̄—Νέας Υόρκης. Τὸ «Παστέρω» ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν ὁ ἑκατομμύριον δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1958, θὰ μετονομασθῇ «Μπρέμεν» καὶ μετὰ τὴν ἐπισκευήν του θὰ ἔχῃ μεταφορική ίκανότητα 1200 ἔως 1300 ἐπιβατῶν εἰς δύο κατηγορίας θέσεων.

Τὸ «Παστέρω» εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 60.000 ἵππων, ἀναπτύσσει δὲ ταχύτητα 24 μιλλίων καὶ θὰ καλύπτῃ τὸ ταξίδιον του Βορείου 'Ατλαντικού ἐντὸς 7 ημερῶν. Κατεσκευάσθη ἐις τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαίρ τὸ 1939, μὲ προστιθόμενον νάρξητη τὴν γαλλική γραμμὴν Νοτίου 'Αμερικῆς, ἀλλὰ μὲ τὸν πόλεμον καὶ τὴν πτώσιν τῆς Γαλλίας ἔχρησιμοτοίη ὡς μεταγωγικὸν ἀπὸ τοῦ «Ἀγγλος» ἀρχικῶς καὶ ἀκολουθῶς ἀπὸ τὴν γαλλικὴν κυβέρνησιν διὰ τὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς της πρὸς τὴν 'Ατων 'Ανατολὴν. Σημειώνεται, δὲ πέντε ἀλλαὶ ἔναντι ἑταῖροις εἴχοντας ὑποβάλει προσφοράς διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ «Παστέρω», διόπειν εἰς παρωπλισμένον εἰς τὴν Βρέστον ἀπὸ τῆς 25ης Ιανουαρίου τρέχοντος ἔτους.

Δέοντος ἀκόμη νὰ προστεθῇ, δὲτο τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδον» διατηρεῖ ἀπὸ μηνῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικού τὸ ὑπερωκεανοῦ «Μπρέλιν» (τῷ πάρων «Γκρίπσοχλαμ»), ὑπὸ μορφὴν ὅμως πρακτορεύσεως, διότι τὸ σκάφος ἔξακολουθεῖ πάντοτε νὰ ἀνήκῃ εἰς τὴν «Σένενσα·'Αμερικά Λάιν».

ΠΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΠΑΛΑΤΟΥ

Σημαντικάς προόδους ἐπραγματοποίησε κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία της Γιουγκοσλαβίας, ητοι σήμερος δὲν αντανακλίνεται τὸ πλώο εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνικῆς ναυπιλίας, ἀλλὰ ἀνταλαμβάνει τὴν ἐκτέλεσιν διλονέν αὐξανομένων κατ' ὅγκον ἐργαστῶν καὶ διετος τελείων χώρας. Πλοιοκτήτης ἐις Μεγάλης Βρετανίας, 'Ελλάδος, Παναμᾶς, Σκανδιναβίας, Πολωνίας, 'Ινδιών καὶ Τουρκίας καταλέγονται μετατύπως τὰ πελάται τῆς. Τὸ παρελθόν ἔτος τοῦ 1959 παρατίθεται ἀπὸ τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεία σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος γύρω τῶν 60.000 τόνων γκρός, ἐνώ κατὰ τὸ α' τρίμηνον τούχη, ἔτους κατελκύσθησαν ἔτερα 4 σκάφη, 25.640 τόν. γκρός, συνεπληρώθησαν τρία, 15.561 τ., γκρός καὶ ἐπέθη ἐπὶ τῶν ἑσχαρῶν ἡ τρόπις διὰ πέντε νέα σκάφη, 38.240 τ., γκρός.

Ο γενικός διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων τοῦ Σπαλάτου κ. "Αντε Γιούργιεβίτης εἰς συνένευξιν τοῦ πρὸς τὸ δημοσιογραφικὸν ὅργανον τοῦ Νοιοδιλαύκου 'Ἐπιμελητηρίου διὰ τὸ ἑνωτερικὸν ἐμπόριον παρέσχε μίαν χαρακτηριστικὴν εἰκόνα τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, τῆς παραγωγῆς των καὶ τῆς υφιστάμενης προσποτῆς διὰ τὸ μέλλον. 'Η ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς Γιουγκοσλαβίας — εἶπεν — ἔχει μακράν πράσδοσιν καὶ θὰ δώσω μίαν γενικότεραν πῶς εἰκόνα τῶν ἐξελίξεων τῆς. Τὰ ναυπηγεῖα, λ.χ., τοῦ Σπαλάτου ίδιούθησαν τὸ 1920 καὶ ἐπικαλύπτοντα ἀποκλειστικῶν εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ ἐπισκευὴν ἡλίνων πλοίων. Δάκι ἔτη πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τὸ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα ἐπεκτείνασθαι καὶ διερρυθμίσθησαν, διὰ νὰ ἐκτελοῦν ἐπισκευάς σιδηρῶν πλοίων. Εἰς τὴν ἐργασίαν αὐτὴν ἐσμείωσαν λασπράτη πετυχίαν, μὲ ἀπότελεσμα νὰ δημιουργήθῃ καὶ τὸ εἰδικευέννυον ἐμπειριού προσωπικόν, ποὺ ἀποτελεῖ σήμερον τὸ πρεσβύτερον τοῦμα τοῦ ἐπιτελείου τῶν ναυπηγείων.

Ἐπήλθεν, δέοντος, ὅ γερμανος παγκόσμιος πόλεμος — συνέκινσεν ὁ κ. Γιούργιεβίτης — καὶ τὰ ναυπηγεῖα κατεστράφησαν. Μετὰ τὴν λῆξιν τῶν ἐχροπραξιῶν, ἡ ἀποκατάστασης ἐκ τῶν ἐρειπίων περιείσθη, ἐν τῷ προγυματικότητι, τὴν κατασκευὴν νέων ναυπηγείων. Τὸ ὄνταληθὲν πρόγραμμα ἀπέβλεπεν εἰς τὸ νὰ καταστῶνται ικανά τὰ ναυπηγεία, σχι μόνον νὰ ἐπισκευάσουν τὰ περισσώτερα, μὲ ζημίας ἔθμικὰ σκάφη, ἀλλιούς καὶ νὰ ἀναλάβουν τὴν ναυπηγήσην σκαφῶν, ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν, ὅλων τῶν τύπων, καθὼς καὶ δεξαμενοπλοίων μεγέθους μέχρι 35.000 τόνων d.w. Δέοντα δυνάμεθα, συνεπέως, νὰ ὀμιλήσουμε περὶ μετασκευῆς τῶν πυλαιῶν ναυπηγείων, ἀλλὰ μᾶλλον περὶ ἐγκαταστάσεων νέων καὶ συγχρονισμένων τοιούτων.

Περὶ τὸ τέλη τοῦ 1956 εἶχαν συμπληρωθῆ τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἡ κτητούσα δυναικότητα τῶν ἐπέτρεψεν εἰς αύτὰ τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν σκαφῶν τῶν 10.600 ἔως 12.800 τόνων d.w. διὰ τὸ ἑνωτερικόν. Οσον καὶ διὰ λογαριασμὸν ζένων ἐφοπλιστῶν. Αἱ ληφθεῖσαι παραγγελίαι ἀνταποκρίνονται πλήρως εἰς τὰ διατίθεντα μέσα. Τὸ 1957 ἐχρησιμοποιήθη ποσότητας 7.200 τόνων χάλυβος. Τὸ 1957 προβλέπεται ἡ χρησιμοποίησις 16.500 τόνων, μὲ προσπικήν νὰ ἀναβιθασθῇ ἡ κατανάλωσις χάλυβος 25.000 τ., ὅταν ἀρχίσουν ἐκτελούμεναι αἱ ληφθεῖσαι παραγγελίαι. Σήμερον — προσθέκειν ὁ κ. Γιούργιεβίτης — διεπραγματεύμεσα παραγγελίαι διὰ τὴν ναυπηγήσην δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος μέχρι 35.000 τόνων d.w. υφιστάμενης καὶ τῆς δυνατότητος δι' ἓτη μεγαλυτέρας κατασκευᾶς, ἐάν ὑπάρχει ζήτηση.

Ἀπαντών εἰς ἐρώτησης, πόσα πλοῖα κατεσκευάσθησαν καὶ πόσα ἀνακατασκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου κατὰ τὴν μετα-

πολεμικὴν περίοδον, ὁ κ. Γιούργιεβίτης ἐπόνεις τὰ ἔχη : 'Απὸ τῆς λῆξεως τοῦ πόλεμου καὶ ἀντεύθησαν 86 νέα σκάφη, ἀνακατασκευάσθησαν 16 καὶ ἔξετελονταν ἐκτεταμένας ἐπισκευαῖς εἰς 66 πλοῖα. Μεταξὺ τῶν νεοτεύκτων κατελέγοντο τὸ ἐπιβατηγὸν «Γουγκοσλαβία» 2.500 τ. γκρός, τὸ «Ιαντράν» καὶ τὸ «Γέντιστρο», καθὼς καὶ ἀρκετά μικρά σκάφη διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν τῆς χώρας. 'Εξ ἀλλοῦ, μεταξὺ τῶν ἀνακατασκευάσθησαν σκαφῶν ἀξιόλογος ὑπάρχειν ἡ ἐργασία διὰ τὰ μεγάλα σκάφη «Παρτιζάνκα», «Γρολετέσκα», «Χρούτσκα» καὶ «Βοϊδονίνα»;

Καὶ ὁ κ. Γιούργιεβίτης προσέθετε : Μετὰ τὸν πόλεμον, τὰ ναυπηγεῖα μας ἀνένεωσαν δόλκηρον τὸν στόλον τῶν ἀκτοπλοίων μας γραμμῶν τῆς Ἀδριατικῆς, Παραπλήσιων, τὸ ἐργον τῶν ἀποκευῶν ὑπῆρχε σπουδαῖον, πολλά δὲ σκάφη χρησιμοποιοῦντα γαιάνθρακα μετεοπάπορον διὰ καυσίν πετρελαίου. Σήμερον ναυπηγούμενον φορτηγά τούτων τῶν 10.600 ἔως 12.800 τόνων d.w., προσπική μας δὲ ἀποτελοῦν αἱ περιστέρω πετρελαίες εἰς τὸν ἐλύγο τούτου. Παρακολουθοῦντες ἔκ τοῦ σύνεγγυας τὴν ἐξελίξιν τῆς ναυπηγίας, προσαρμόζομεν τὴν ναυπηγικήν μας πολιτικήν πρὸς τὴν ἐξελίξιν ταύτην καὶ ἐνισχύομεν τὰ ναυπηγεῖα μας μὲν ὅλας τὰς ἔκστατες τελειοποίησις. 'Αναφορικῶς μὲ τὸν ἐργατικὸν παράγοντα ὁ κ. Γιούργιεβίτης ἐπόνει : 'Η ραγδαία τεχνικὴ ἐξελίξις τῆς ναυπηγικῆς ἀπῆται ραγδαίαν ἐπίσης ἀσκητὸν τοῦ προσωπικοῦ. Μετὰ τὸν πόλεμον, ζήτησα μόνον ἀριθμὸν ἀνδρῶν ἀνέκουψε διὰ τὰ ναυπηγεῖα μας παραπλεύσιοι καθίσταστο τελείωσις. Ζήτησα μόνον ἀριθμὸν ὅμως, αὐτῶν, ἡ ποιότης τοῦ ναυπηγικοῦ μας ἐπιτελείου καθίστατο δολονέν σημαντικότερα. 'Υπὸ τὰς παραύσας συνθήκας, ὁ ἀριθμὸς τοῦ εἰδικευμένου προσωπικοῦ μας είναι ἰκανοποιητικός. Βεβαίως, λόγω τῆς ταχείας αὐξήσεως τῆς ναυπηγίας μας δυναμικότης παρουσιάζεται ἀσκόνη ἡ ἀνάγκη διὰ περισσότερους εἰδικούς προσωπικούς. Τὰ ναυπηγεῖα, δέοντος, διαθέτουν διάφορα τούτων τῶν πλησιάζοντα πλοίων μὲ ἀτομικὴν πρώσων. 'Εκ τοῦ ποσού τούτου 22 ἑκατομμύρια δολλαρίων διόπειται νὰ δαπανηθοῦν διὰ τὸν ἀντιδραστήρα, οἱ δὲ ἀρμόδιοι ναυπηγικοί κύκλοι δὲν πιστεύουν, διόπειται νὰ διελέγονται σχετικαὶ συνομιλίαι μὲ τοὺς εἰπειρογνώμονας ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας. Τὰ σχέδια τῆς ἑταῖριας — εἰπεν — σούσον ἀφορά τὸ ηδη ὑπὸ παραγγελίας δεξαμενόπλοιον τῆς, δεν είναι συγκεκριμένα. Ναυτικοί κύκλοι, δέοντος, συζητοῦντες τὸ σχέδιον τῆς ἑταῖριας, τὸ ἀναραπτήρισαν, ὀπωδόπιο. Ὅτι θετικόν.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΑΤΟΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κρατικαὶ ὑπηρεσίαι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ιδιωτικαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις κινοῦνται, ἀπὸ καιροῦ ἡδη, πρὸς τὴν κατασκευὴν ἐνὸς μικτοῦ πλοίου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐνὸς δεξαμενοπλοίου, κινουμένων διὰ τὴν πυρηνικὴν ἐνέργειαν. Κατὰ τὸ παρόν στοῖδιον τῆς προσπαθείας, ἐνεκριθεῖσαν τὰ συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀντιδραστήρος καὶ διὰ τὸ σγέδιον τοῦ μικτοῦ σκάφους. Τὸ Κογκρέσσον, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ Προέδρου κ. 'Αιζενχάουερ, είχεν ἐγκρίνει, ως γνωστόν, πτίστωσαν 40 ἑκατομμύρια δολλαρίων, διὰ τὴν ναυπηγεῖαν τοῦ πρώτου εἰδικού πλοίου μὲ ἀτομικὴν πρώσων. 'Εκ τοῦ ποσού τούτου 22 ἑκατομμύρια δολλαρίων πρόκειται νὰ δαπανηθοῦν διὰ τὸν ἀντιδραστήρα, οἱ δὲ ἀρμόδιοι ναυπηγικοί κύκλοι δὲν πιστεύουν, διόπειται νὰ διελέγονται σχετικαὶ συνομιλίαι μὲ τοὺς εἰπειρογνώμονας — εἰπεν — σούσον ἀφορά τὸ ηδη ὑπὸ παραγγελίας δεξαμενόπλοιον τῆς, δεν είναι συγκεκριμένα. Ναυτικοί κύκλοι, δέοντος, συζητοῦντες τὸ σχέδιον τῆς ἑταῖριας, τὸ ἀναραπτήρισαν, ὀπωδόπιο.

Κατὰ τοὺς ἐν λόγῳ κύκλους, ἡ πληροφορία βασίζεται ἐπὶ ἀνακοινώνων ἀριθμῶν προσώπων τῆς συμβολικῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως Οὐντεβάλλα. Τὰ ὅποια εἰναὶ ἐπιγγέλλαν δηνότης πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εἰς ἐνὸς τῶν μεγάλων νέων δεξαμενοπλοίων τῆς. 'Ο ἀντιπρόεδρος τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖριας κ. Μάντοκ έπειβεβαίωσε τὴν πληροφορίαν, ὅλη ἔχαρακτησίας τῆς εὑρίσκουμενης εἰσέτι εἰς τὸ στοῖδιον τῆς μελέτης, παραδεχεῖσθαι, διότι διελέγονται σχετικαὶ συνομιλίαι μὲ τοὺς εἰπειρογνώμονας ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας. Τὰ σχέδια τῆς ἑταῖριας — εἰπεν — σούσον ἀφορά τὸ ηδη ὑπὸ παραγγελίας δεξαμενόπλοιον τῆς τούτου 205. 'Εκ τοῦ κινητήται διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1961. Τὸ μέγεθος τῶν 65.000 τόνων d.w. δεκινούει, διό τὰ σκάφη τούτα προορίζεται διὰ μικρὰ ταξίδια ἀπὸ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ή τὴν Ηπειρωτικὴν Εύρωπην. 'Η χοήσις τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας θὰ ἔξειδεται πρὸς τὴν ἀνάγκην μεγάλων ἀποθεμάτων καυσίμων καὶ ὁ δι' αὐτὰ προσορίζομενος χώρος θὰ διατεθῇ πρὸς μεταφοράν ὀφελίμου φορτίου.

ATHANAS MAVROUDIS

CARLES,
NASSOS

P.O.BOX,
1227

STEAMER POINT

"PHONE,

ADEN

2096

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

GREECE: LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI-PIRAEUS

"Οσον αφερά, έξι άλλου, τά σχέδια τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, τό προτεινόμενον μικτόν πλοίον δι' επιβάτας και φορτίον σχεδιάζεται υπό τού έν Νέα 'Υόρκη ναυτικού άρχιτεκτονος Κ. Γεωργίου Σάρπ, τά δέ προκαταρκτικά σχέδια έπροκειτο νά ήσαν έτοιμα έντονα τού τρέψοντος μηνος. Προδιαγραφαίς. λεπτομερέστερα, άναμένονται νά είνε έτοιμοι μετά τέσσαρας μήνας. Ούδεμία έγγνωσθη μέχρι τής στιγμής λεπτομερέσια ώς πρός τό μεγέθες τού σκάφους. πιστεύεται, δύως, ότι θά είνε της κατηγορίας τών σκαφών ταχύτητος 20 μιλλίων. Το συμβόλαιον διά τήν έγκατάστασιν τής πυρηνικής ένευρεγίας συνήθησε μετά τής έταιριας Μπαπμποκ και Ούλκος, άφορά δέ τήν κατασκευήν στροβιλών δυνάμεως 22000 πηπάων. Εναρξεις τής ναυπηγήσεως τού σκάφους προβλέπεται κατά τά μέσα της 1958 και παρόστασι τό 1960.

Καθ' ἄλλοις οὐδὲν τέτερον ἀνέκοινωσεν διευθυντής τοῦ τύμπανος χάλιβος τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ, ραγδαῖα σημειοῦνται πρόσδος εἰς τὸ κεντρικὸν τεχνικὸν τυῆμα τῆς ἑταῖρις διὰ τὴν κατάστασιν σχεδίου πυρηνικῆς ἐγκατάστασεώς εἰς ἀντιτορπιλλικὸν τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου. Ή ἀνακοινωσί, ἀνεκοινωθεὶς προηγουμένως ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀτομικῆς Ενεργειας καὶ ἀποκαλύπτει, διτὶ ὅτι ὁ ἀντιδραστήρ βάσις είναι τοῦ τύπου πεπισμένου διάτοπος. Δεδμένου, δοῦτοι αἱ μηχαναὶ ἔνος ἀντιτορπιλλικοῦ δέουν νὰ είνει ἔξαιρετοι οὐλῆλης δυνάμεως ἡ σχεδιαζόμενη πυρηνική ἐγκατάστασις βάσις είνει, ἀναυφιδόλως κατάλληλος καὶ διὰ μεγάλης ἀπωτοκικής πλαισίου.

Τό κεντρικόν τεχνικόν γραφείον τῆς ἑταῖρίας Μπέθλεμ ασχολεῖται εἰς μελέτας περὶ τού βάρους τῶν μηχανῶν καὶ μὲ ἄλλα παρεμφερῆ ζητήματα, σχετικά μὲ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκατάστασιν. Ἡ ἑργασία διεξάγεται, κατόπιν συναθέντων συμβολίων, εἰς τὰ ἔργαστην Ἀτομικῆς Ενεργείας Νόλλ. Ἄτινα καὶ θά είνε, ὑπεύθυνα διὰ τὴν ἑξέλιξιν τῆς ἐγκαταστάσεως πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ἡ ἐπιτυχῆς ὀποιεράτωσις τοῦ προγράμματος, τούτου θὰ ἀποτελέσῃ σπουδαιὸν βῆμα διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ναυτικοῦ προγράμματος καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆλρους δυνάμεως, ἐπὶ τῇ βάσει πυρηνικῆς ἐνέργειας, διὰ τὴν κίνησιν μεταφορικῶν μέσων, συμπεριλαμβανούμενών καὶ τῶν ἀεροπλάνων, πέραν — φυσικά, τῶν ὑποδρυχίων καὶ τῶν βαρέων πολεικών σκαφών ἐπιφέρειας.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Από τὸν γνωστὸν διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα γερουσιαστὴν κ. Μπάτλερ κατετέθη πρὸ τίνος εἰς τὴν Γερουσίαν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ οποίου διευκολύνονται αἱ κατασκευαὶ πλοίων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ γαυπιγεῖα ἀπό μη ἐπιχορηγουμένας ναυτικὰ ἑταρίας. Θά δύνανται αὐταὶ νὰ ἀγοράζουν ἀπό τὸν κρατικὸν ἐφεδρικὸν στόλον σκάφη, ἀπό τὰ κέρδη τῶν ὅπων θὰ ἀποκομίζεται ἡ υψηταμένη διαφορὰ τοῦ ναυπηγικού κόστους μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ξένων ναυπηγείων, προκειμένου νὰ παραγγελθοῦν νέα σκάφη ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν. «Ἐναὶ νέον πλοίον θὰ κατασκευάζεται, ἔναντι πέντε παλαιῶν, τύπου *«Βίκτορος*, ἐκ τῶν ήδη τελούντων ὃν ὑπέρτειος καὶ τούτῳ ἵνα ὀποφευχθῇ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν των. Ἐν ταῦτα ἀπειδόντων ἀπό τὰ ἀγκυροθήδια παραπλανιῶν

σκευών την, αν ταυτά απειρύθοντα από τα αγκυρωδούλια πασχόπλισμα. Τό νομοσχέδιον κατετέθη, τή διάτησης τῆς *Νάσιοναλ Σίππικ* έντι Τρείνιτικ Κορπορέσιους

(τού κ. ιώ. Θεοδωράκοπούλου), ητης ἔχει ήδη υπό την διαχείρισιν της 16 σκάφη, ἀμερικανικά και λιβεριανά καὶ ή όποια τελευταῖς παρηγγειλέν εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεία ἔνα δεξα- μενόπλοιον τῶν 70.000 τόνων δ.ώ. Τὰ παλούμενα κρατικά πλοῖα δὲν πρόκειται ν' ἄλλαξουν σημαίαν, οὔτε καὶ νὰ τύχουν ἐπιχορηγήσεως τι- νος. Τὸ τίμημα τῆς ἀγορᾶς των θα είναι τὸ γωνιστῶν, βάσει τοῦ νόμου τοῦ 1946, μὲ προκαταβολὴν, δηλαδή, 25 % καὶ ἐξόφλησην τοῦ ὑπολοί- που ἐντὸς διεκτίσιας. Τό νομοσχέδιον δὲ ἔχει Ιαχύν ἐπὶ ἓνα ἔτος.

ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Όρισμένα μέτρα τείνοντα νά έξασφαλίσουν τὴν ἡρηματοπίσιν, ἐν καιρῷ ὀνάγκης, τῶν μεταφερθέντων εἰς ἔνα σημαίας ἀμερικανικῶν πλώιων, ἀνεκοινώθησαν πρὸ ἡμερῶν ἀπό τοὺς ἀρμόδιους τῆς Οὐάγικτων. Οὕτω, προκειμένου νά μεταφερθῇ ἔνα πλοῖον εἰς ἔνην σημαίαν, θὰ πρέπει νά ὄρισθη πράττω τῆς πλοιοκτησίας εἰς τὴν Ἀμερικήν. ἀναγνωριζόμενος ἐκ τῶν προτέρων ἀπό τὴν «Ναυτιλιακὴν Διοίκησιν». Οὔτος, δέοντα νά ἔχῃ μόνιμον τὴν διαμονὴν του εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἡ δὲ ἀντικαταστασία του θὰ ἐπιτρέπεται μάνον κατόπιν προσγεύσεως.

κατοικισμούς του ώστε οπτικέρηται μάνην κατόπιν προεγκρίσεως.

Όσον αφορά έξι άλλους τά πλούτο, άτινα έχουν ήδη μεταφερθή είς ξένας σημαίσιας, προκειμένου ν' αντικατασταθούν δι' άλλων νεοτεύκτων, παρεπόθι διά χρόνος παραδόσεως τών καινουργών, δεδομένου, διτί τά Αμερικανικά ναυπηγεία έχουν κορεσθή από παραγγελία. Απεφασίσθη ακόμη, διτί η πλοιοκτήτρια έταιρια ένδος σκάφους μεταφερόντος είτε έστηνη σημαίσιαν δέον νά διοικήται κατά πλειοψηφία από Αμερικανούς πο-

λίτας. Τέλος, ἀνεκοινώθη, ὅτι μελετάται πρότασις, δηπως παραχωρηθή
ἡ ἀδειά μεταφορᾶς σκαφῶν εἰς ξένας σημαίας, ἐναντὶ μεγεθύνσεως ὑφ-
σταμένων πλοίων, ώς συνέβη τελευταίως μὲ πολλὰ τάνκερς τοῦ τύ-
που «Γ. 2».

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΛΙΕΙΑ

Οι ι'άπωνες ναυπηγοί αρχίζουν νά διμιλούν διά τό μέλλον της έργασίας των μὲ τόνον τόσον απασιοδόξον, όσος δὲν είχεν άκουσθή μεταξύ των κύκλων των από ένός έτους ή και πρό έξι άκομη μηνών. Αι γνώμαι είναι διχοσμέναι, αμφότεραι, όμως έπι τα χειρια. Ούτω, μία δμάς ναυπηγών υπόστριψει, οτι η ναυπηγική βιομηχανία, άνωσσα μέχρι διογκώσεως από τόν μέσων τού 1955, εισέρχεται ηδη εις περιόδον «παρατελέμενου σημειωτού ρυθμού», όσον άφορά τάς ναυπηγήσεις διά λογαριασμὸν ξένων έφοπλιστῶν, ἐνώ έτερα δμάς, περισσότερον απασιοδόξος, φρονει, οτι η περιόδος τῆς ναυπηγικῆς άνθησεως διηλθεν από τό άνωταν αὐτῆς ίώνας και κλίνει ηδη πρός τα κάτω.

Σκληρός παγκύπριος συμφωνίστος ύπενθέμευσεν είς σημαντικὸν βαθμὸν τὴν αἰσιοδοξίαν τῆς Ἰαπωνίας ὡς ἡγέτιδος ναυπηγικῆς χώρας, εὐθὺς ὥστε οἱ ἀντίπαλοι ναυτικοὶ τῆς Εὐρώπης καὶ κυρίως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, ἤρχισαν γὰρ ναυπηγοῦν εὐθηνότερον. Ἀκόμη καὶ μὲν Ἰαπωνίαν ὑπέρτερουσαν τὴν Μεγάλην Βρετανίαν κατά τὸ παρελθόν ἔτος εἰς ναυπηγήσεις, ὅτε ἐπερατώθησαν 297 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.530.000 τ. γκρός, ἢ συνεχῆς πτώσις τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν καὶ ἡ ἀνατιμῆσις τοῦ χάλυβος καὶ ἄλλων ὄλιξιν, ἐδήμιοιργησαν αὔξουσας, μεταξὺ τῶν Ἱαπωνικῶν ναυπηγικῶν κύκλων, ἀντηυχίας. Ὑπάρχει ἐπί στης καὶ ἔκεινο, τὸ ὄπιον οἱ ναυπηγοὶ ὄνομάζουν ἐπίσχιαν, ἐν τῷ κερδοσκοπικῷ ἀναζητησει παραγελμοῖς διὸ συνίθουσι μεγέθους δεξαμενόπλοια καὶ «σουπερ-ταγκέρς» ἀπό τοὺς ἔνους ἐφοπλιστας.

πλοια και "ουσουπέτ-τανέρκες" από τους ζευγες εφοπλιστών.
Μικρός, σχετικός, άριθμός μόνον έξι τών μεγαλύτερών υαυπηγείων ύποστηριζει, ότι δύναται νά συνεχισθή ἐπ' ἄρριστον ή διογκωσίς τῶν υαυπηγικῶν ἔργασιών εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Πρός ύποστηριξιν τούν εὐ λόγω Ισχυρισμού, φέρουν τὰ βιβλία τῶν παραγγελιῶν των, ἀτινα πείθουν, ίστι αἱ ἀνά χειρας ἔργασιαι εἰναι ἀρκεται και ιστι υπάρχει ζωρὰ ζῆτησις ἔξωθεν. Ἐξαιρέσει, οἵμως, ἐπιχειρήσεών τινων, μικροτέρας και μέσης κλίμακος, οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες τονίζουν, ιστι βασικῶς η υαυπηγική βιομηχανία δὲν εἰναι ισχυροτέρα τούν ἀσθενεστέρου κρίκου της.

Η ἀλήθεια ἔγκειται εἰς τὸ δικός των παραγγελιών υπέστη ἀξιοσημείωτον πτώσιν ἀπό τοῦ Ἰανουαρίου ἐ. ἔτους, ὅποτε οὐδεμία νέα ἐργασία απεχωρήθη εἰς τὰ βιβλία τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Ἀλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐπικερδοῦς — ἃς δενδύθηνεν — δραστηριότητος εἰς τὴν ναυπηγησιν συντερ-τάνκερς, διαπιστοῦνται, ὅτι αἱ τιμαὶ ἔχουν σταθεροποιηθῆ. Ἐπὶ παραδείγματι, αἱ τιμαὶ διὰ σκάφη μέχρι 45.000 τόνων δ.ν. παρέμειναν σταθεραὶ εἰς τὰ 210 δολλάρια κατὰ τόνον, ἀπό τοῦ Ἰανουαρίου καὶ ἐντέθουν. "Απαξ μόνον αἱ τιμαὶ αὗται ἀνήλθον εἰς τὰ 220 καὶ 225 δολλάρια.

Αι έγγραφα τα 220 και 225 συλλαρά.

Αι έγγραφα νέων παραγγελιών έστημείωσαν πτώσιν, ἀν συγκριθούν με τάς ἀντιστοίχους τῆς περιόδου 'Απριλίου—Δεκεμβρίου τού 1956. Κατά τὴν περίοδον ἑκείνην αἱ έγγραφα παραγγελῶν ἐτραγυματοποιοῦντο μὲ ρυθμὸν μέσου δύο ς 9 σκαφῶν μηνιαίων, συνολικῆς χωρητικότητος 292.000 τόνων δ.ω. ἡ 88 πλοίων ἔποικως, συνολικῆς χωρητικότητος 2.630.000 τόνων δ.ω. Ἡ ἀπὸ τού 'Ιανουαρίου τρ. ἔτους καὶ ἐντεῦθεν ἔγγραφὴ παραγγελῶν εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία ἀνῆλθεν εἰς 12 μόνον οκάφη — κυρίως δεξαμενόπλοια — συνολικῆς χωρητικότητος 345.000 τόνων, ὡς ἔγγιστα.

Τὰ ποικίλα οἰκονομικά μέτρα που υιοθέτησαν ό υπουργός των Οἰκονομικών και ή Τράπεζα της 'Ιαπωνίας διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν δανείων προεκβάλεσαν περικοπὴν τῆς δυνατότητος «μέχρι τὸ κόκκαλο» — κατὰ τὴν ἔκφρασιν 'Ιαπωνος πλοιοκτήτου — πρὸς ναυπηγήσιν πλοίων ἀπό ίδιωτας ἐπιχειρηματίας. Οἱ φόδοι πάντως εἶναι κάπτωνς ἀκαδημαϊκοὶ κατὰ τοῦτο, ὅτι οἱ ναυπηγοὶ κύκλοι τῆς 'Ιαπωνίας ισχυρίζονται, ὅτι ἔχουν ἄνα χειρίς αὔκετάς παραγγελίας, ὥστε νὰ διατηρήσουν τὴν βιομηχανίαν των ἐπλήρεις ἀπασχολήσει κατὰ τὰ προσεχῆ τέσσαρα ἑταῖ. Τὸ εὐαίσθητον ἐν τούτοις πνεύμα τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων ἐδημιουργεῖ τὴν συνήθειαν νὰ μετράται μᾶλλον ἡ μελλοντικὴ ἕργασία, παρὰ ἡ παραῦσα. 'Οπωσδήποτε, μὲ τὰ ὑπάρχοντα δεδομένα καὶ μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ τεχν. ἔτους, ἐνισχύεται ἀπειροτίως ἡ πίστις, ὅτι ἡ τοσὸν φαντασμαγορικὴ διόγκωσις τῶν ναυπηγήσεων ἐν 'Ιαπωνίᾳ, ἐθέβασεν ἦδη εἰς τὸ ζεῦθις αὐτῆς καὶ τώρα σημειώνει κάψων.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύχτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ γροογ ψυγείου

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

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πόδες τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ;

ПЕТРОН М. НОМИКОН А.Е.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ἀξτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

Η πτωσίς των ξένων παραγγελιών άποκαλύπτει, ότι ο συναγωνισμός της Δυτικής Εύρωπης εύρισκεται έν δράσει. 'Εσχάτως—φέρ' είπειν— αμερικανική έπιχειρησις άπεριψε συμβόλαιον, όπερ της ιαπωνικά ναυπηγείων ως βέβαιον, με τό αιτιολογικόν της «διαφορικής τιμής». Τὸ ιαπωνικὸν ναυπηγείον δὲν ήδυνατο νὰ μειώσῃ τὴν προσφοράν του κάτω τῶν 220 δολλαρίων κατὰ τὸν π.ν., ἐνῷ δὲ αμερικανικὸς Οἰκος δὲν ήδυνατο νὰ ἀναβιδάσῃ τὴν προσφοράν του ἀνω τοῦ ἐπιπέδου τῶν 200 ἐνω 210 δολλαρίων. Τὸ ἐπίμαχον συμβόλαιον ἀφεώρα τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίου 53.000 τόνων π.ν.

Οσον ἀφορά τὰ δι' ιαπωνικάς ἑταῖρας προοριζόμενα σκάφη, λέγεται, ὅτι τὸ κρατικὸν πρόγραμμα προβλέπει τὴν ναυπηγήσιν 410.000 τόνων γκρά. 'Εξ αὐτῶν, ἐν τούτοις, σκάφη 200.000 π.ν. ὡς ἔγγιστα, ποὺ ὑπετίθετο, ὅτι θὰ κατεσκευάζοντο δι' ιαπωνικῶν κεφαλαίων, σὺν τῇ κρατικῇ ἔγγυσι, δὲν πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν. Τὰ γαυπηγεία, συνέπω, ἀτίνα εἰχον τεχνικῶν προετοιμασθῆν νὰ δεχοῦν τὸ ἀρχικὸν ὑπολογίζομένου τονάλ, πρήσταν ἥδη νὰ ἀνησυχοῦν διὰ τὴν μείωσιν του.

Αἱ τιμᾶς εἰς τὴν ιαπωνιανὴν εἶναι ἥδη ὑψηλότεραι τῶν ὑφισταμένων εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν. Οἱ Ἀγγλοι ναυπηγοὶ προσφέρουν 73 λίρας κατὰ τὸν π.ν. διὰ φορτηγήν τῶν 11.000 τόνων π.ν., ἔναντι 86 λιρῶν, τὰς ὁποίας γενικῶς προσφέρουν οἱ ιαπωνες ναυπηγοὶ. Διὰ δεξαμενοπλοίου τῶν 20.000 τόνων π.ν. καὶ ἄνω, τόσον τὰ βρετανικά, δσον καὶ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα δίδουν τιμᾶς κυμαινομένας μεταξὺ 75 ἐνω 80 λιρῶν, ἔναντι 85 ἐνω 90 λιρῶν, τὰς ὁποίας προσφέρουν σήμερον τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

ΙΣΡΑΗΛ Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ πρώτου κατάπλου εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας τοῦ νεοτεύκτου «Χάρ. Καρμέλ», τοῦ μεγαλύτερου φορτηγοῦ σκάφους τοῦ Ισραήλ, χωρητικότητος 14.960 τόνων π.ν., καὶ ταυγύτητος 14 μιλίων, ἀνεκοινώθη, ὅτι ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια «Ἐλ-Γιάμ», ητος συνευθήη ἀποκλειστικῶς ἀπὸ ίδιωτικῆς κεφαλαίας, κατέχει ἥδη τρία φορτηγά, τὰ «Χάρ. Γκιλμπά», «Χάρ. Καρμέλ» καὶ «Τέλ. Ἀδίβ», ἀπαντα νεοτεύκτα, καθὼς καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Γιαμσούφ». Δύο ἄλλα, ἀδελφά, τῶν δύο πρώτων, φορτηγά σκάφη, τὰ «Χάρ. Κανάν» καὶ «Χάρ. Ταμπόρ», τελούντα ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, θὰ εἰσέλθουν ἐντὸς τοῦ ἔτους εἰς τὴν ὑπερεσίαν. Αἱ ἀνωτέρω ναυπηγεῖστες ἐπραγματοποιήσανταν ἀπὸ τὰ κοινῶνια τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τέσσαρα νέα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 80.000 τόνων π.ν., παρηγγέλθησαν ἥδη ἀπὸ τὴν «Ἐλ-Γιάμ», μὲ διαδοχικὴ παράδοσιν μέχρι τοῦ 1962.

Σημειούνται, παραλλήλως, προκειμένου νὰ καταδειχθῇ ἡ δραστηριότης τοῦ Ισραὴλ εἰς τὴν θάλασσαν, ὅτι ὁ ἡμικρατικὸς ὄργανος «Ζίμ» κατέχει σήμερον ἔνα στόλον 200.000 τόνων, ἀπαρτιζόμενον κατὰ τὸ πλεῖστον απὸ σκάφη νεοτεύκτα. Τὸ πρόγραμμα τῆς «Ζίμ» προβλέπει τὴν ἀπόκτησιν 46 ἐνῶ ὀλῶν καινουργῶν σκαφῶν, ἐν τῶν ὁποίοιν 12 ἔχουν ἥδη παραλιθοῦν. Κατὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν, δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 100.000 τόνων πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν, ὥστε νὰ καλύψουν πλήρως τὰς ἔθνικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας διὰ τὸ ὑγρὸν καύσιμα. 'Ήδη, τοῖς τακέν τῶν 18.000 π.ν. καὶ ἔνα τῶν 50.000 τόνων π.ν., παρηγγέλθησαν, μὲ παράδοσιν μέχρι τοῦ 1962, ὅποτε ἡ δύναμις τῆς ισραηλίνης ναυτιλίας θὰ φθάσῃ τὰς 60.000 τόνων τούτου. διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1967 εἰς 1.000.000 τόνων. Καὶ μία ἀκόμη πληροφορία: 'Ἀναγνέλλεται ἡ προσεχῆς σύστασις εἰς τὴν Χάιφαν ἐργοστασίου ναυτικῶν κατασκευῶν.

ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΗΣ "Β.Ρ."

"Εκπληξίν προεκάλεσε εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακοὺς κύκλους ἡ κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ 'Ιουνίου οὐακοίωνθεῖς τοποθέτησις παραγγελιῶν ὑπὸ τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ» δι' 26 νέα δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 1.150.000 τόνων π.ν. Τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει, πρὸς τοὺς ἄλλους, 7 δεξαμενόπλοια τῶν 65.000 τόνων καὶ 9 τῶν 50.000 τόνων π.ν., ἔκαστον. Αἱ παραγγελίαι κατενεμήσανται μεταξὺ τῶν κυριωτέων Βρετανικῶν ναυπηγείων, μὲ προβλεπόμενα παραδοσεῖς ἀπὸ τοῦ 1960 μέχρι τοῦ 1963. Τὸ κόστος τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγήσεων ὑπόλογιζεται, βάσει τῶν σημειώνων τιμῶν, ὅτι θὰ ὑπερβῇ τὰ 80 ἐκατομμυρια λιρῶν. 'Ἄρ. σημειωθῆ ὅτι ἡ «Μπρίτις Πετρόλεουμ» κατέχει σήμερον 370 ἐνῶ ὀλῶν δεξαμενόπλοια, ιδιόκτητα καὶ χρονοναυλωμένα.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

'Ἄπο τὴν ἔξαμνησιαν ἀνάλυσιν τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὸ Γραφεῖον «Ντέδις καὶ Νιούμαν» τοῦ Λονδίνου, προκύπτει, ὅτι τὸ παγκόσμιον τονάλ τῶν τάνκερων (500 τ. καὶ ἄνω) ημέρην κατὰ τὸ α'. ἔξαμνην τρ. Ε. κατὰ 2.438.000 τόνων π.ν. Καθειλκυσθησαν κατὰ τὴν ὑπὸ ἀνασκόπησιν περιόδου 68 δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν ὁποίοιν τὰ ἡμίση ἔχουν 30.000 τόνων π.ν., καὶ ἄνω ἔκαστον, ἐνῷ ἐξ ἀντιθέτου 11 μικρὰ τάνκερος 97.000 τ. μετετράπησαν εἰς φορτηγά καὶ 8 ἄλλα, 54.000 π.ν., διελύθησαν.

'Ἡ λιβεριανὴ σημαία ἐνεφάνισεν αὔξησιν 1.550.000 τόνων π.ν., περιλαμβανομένων εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν καὶ τῶν «Τ.2» σκαφῶν 356.000 τόν., στηνα μετερέθησαν ἀπὸ τὴν 'Αστερόεσσαν εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον. 'Ἡ βρετανικὴ σημαία, μὲ αὔξησιν 302.000 π.ν., ἐμφάνιζε δύναμιν δεξαμενοπλοίων 8.848.093 τόνων π.ν. Μετ' αὐτήν, ἔρχεται ἡ λιβεριανὴ σημαία μὲ δύναμιν 7.872.616 τόν. π.ν. καὶ ἀκολουθεῖ τρίτη ἡ

C. PAVLEDIS & Co.

SHIPS AGENTS & SHIPCHANDLERS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

4, WOOD STREET HEAD OFFICE CALCUTTA
ELITE CLUB, THOMPSON STREET VISAKHAPATNAM
NORTH BEACH ROAD MADRAS
TELEGRAMS FOR ALL PORTS NAFTIKA

νορθηγική, μὲ αὔξησιν 258.000 τόν. καὶ συνολικὴν δύναμιν 7.324.144 τόνων π.ν. 'Ἡ αμερικανικὴ σημαία — ἔξαιρουμένων τῶν κρατικῶν τάνκερς — σημειούται μὲ μείσων 265.000 τόν. καὶ μὲ ὀλικὴν δύναμιν 5.909.010 τόν. π. ν., ὡς δὲ παναμαϊκὴ σημαία μὲ δύναμιν 3.467.747 τόνων π.ν. Αἱ λοιπαὶ σημαῖαι ἀναφέρονται μὲ δύναμιν δεξαμενοπλοίων μικροτέρων τῶν 2.000.000 π. ν. ἐκάστη. Οὕτω, τὴν Ἰηνίου ἐ. ἔ. ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 47.700.116 π. ν., ἔναντι 44.253.256 π. ν., τῆς ἀντιστοίχου ἡμερομηνίας π. ἔτους καὶ 23.352.222 π. ν., τοῦ Μαΐου 1948.

Λαμβανομένου ὑπὸ δψιν, ὅτι ἔνα ποσοστὸν 70% διὰ τὰ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίοι καὶ 50% διὰ τὰ ὑπὸ παναμαϊκήν, ἀνήκου εἰς Ἐλληνικὰ συμφέροντα, δικαιολογεῖται ἡ ἀποψις, ὅτι οἱ Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ ἐλέγχουν τὸ μεγαλύτερον τονώντας δεξαμενοπλοίων, ἔναντι τῶν συναδέλφων τῶν ὅλων τῶν χωρῶν.

Οσον ἀφορά τὰ δι' ιαπωνικάς ἑταῖρας προοριζόμενα σκάφη, λέγεται, ὅτι τὸ κρατικὸν πρόγραμμα προβλέπει τὴν ναυπηγήσιν 410.000 τόνων γκρά. 'Ἐξ αὐτῶν, ἐν τούτοις, σκάφη 200.000 π. ν. ὡς ἔγγιστα, ποὺ ὑπετίθετο, ὅτι θὰ κατεσκευάζοντο δι' ιαπωνικῶν κεφαλαίων, σὺν τῇ κρατικῇ ἔγγυσι, δὲν πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν. Τὰ γαυπηγεία, συνέπω, ἀτίνα είχον τεχνικῶν προετοιμασθῆν νὰ δεχοῦν τὸ ἀρχικὸν ὑπολογίζομένου τονάλ, πρήσταν ἥδη νὰ ἀνησυχοῦν διὰ τὴν μείωσιν του.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Ἐγκυροὶ στατιστικαὶ διαπιστώσουν, ὅτι κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμπνον τοῦ πρέχοντος ἔτους ἐναυπηγήθησαν ἀνά τὸν Κόσμον σκάφη 3.000.000 π. γκρά. Τὸ ἥδη ἐξ ἀλλού υπὸ παραγγελίαν τονώντα 756 είναι μεγέθους τῶν 24.000 π. ν. καὶ ἄνω, ἐνῷ διὰ κάθε παραγγελίαν σκάφος, καλύπτει, δηλαδή, τὰ 34% τοῦ ὑφισταμένου ἐν πρεσείᾳ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Τὰ 2)3 τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς δεξαμενοπλοία.

ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙ ΑΜΥΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Ἡ ἐλλειψις συνεργασίας τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. μὲ τὰς ναυτιλιακὰς ὄργανως εἰς τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως είναι, κατὰ τὸν ἀγγελον οὐαρχὸν Σὲρ Γκάου Γκροτιθάμ, ἀρχηγὸν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. εἰς τὴν θάλασσαν τῆς Μάγχης. τὸ τυφλὸν σημεῖον τῆς ἀμυντικῆς παγκοσμίου περιοχῆς τῆς Αγγλίας—Βορειοβυτικῆς Εύρωπης.

Δὲν εἰνεῖσθιν ἕτερον — ἔτοντεν ὁ ἄγγελος ναύαρχος — νὰ γνωίζωμεν ἀνὰ πάσαν στιγμὴν, ποὺ εὐδίονται καὶ ὑπὸ ποιαν κατατάσσονται τὰ 2.600 πλοῖα τὰ συνηθῶς ἀπασχολούμενα εἰς τὴν ἐν λόγῳ περιοχήν. Χωρὶς τὰς συγκεκριμένας αὐτὰς πληροφορίας, η διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. παρεμποδίζεται εἰς τὸ ἔργον της ἐπειπτώσει ἀνάγκης.

«Καμία χώρα, λόγω τοῦ συναγωνιστικοῦ χαρακτήρος τῆς ναυτιλίας, δὲν εἰναι ποδόμηνος νὰ μάς πλασχόν κάθε σχετικὴν μὲ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων της πληροφορίαν εἰνώ εἰναι γνωστόν. οτι πεντακόσια ρωσικὰ ὑπεροχύια, θὰ ἔξαπλωθεῖν εἰς ἐπιθέσεις εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὸν Βόρ. 'Ατλαντικὸν».

Αἱ ἀνωτέρω δηλώσεις ἐγένονται ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συνελθούμενης τάξης τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας εἰς τὸ Λονδίνον εἰδικῆς διασκέψεως τῶν χωρῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

Νέον ναυπηγείον, διηρεύεται τὸ μεγαλύτερον τῆς Εύρωπης, ικανὸν νὰ κατεσκευάζῃ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 130.000 τόνων π.ν., ἥρχισεν ἥδη νὰ λειτουργῇ ἐπὶ τῆς νήσου Ροζεμπουργκ εἰς τὴν νότιον πλευράν του Νιού Ούλεργουσάι, τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος τοῦ Ρότερνταυ. 'Ἡ ἔγκατσα τοῦ πρώτου συμπληρωθέντος τμῆματος, διηρεύεται εἰς τὴν έπαρτιν της θέρηται εἰς τὴν έταιρίαν «Βερόλμε», τὰ δὲ ἔγκαινια τοῦ πρώτου συμπληρωθέντος τμῆματος, διηρεύεται εἰς τὸν 30% τοῦ βασικοῦ σχεδίου, ἔλαβον χώραν πρό των ἡμερών. 'Ἐτέθη εἰς χρήσιν μία ἑσσάχα, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἔτοπηθήτων τρόπων ἔνδον δεξαμενοπλοίου τῶν 33.000 τόνων π.ν., προοριζόμενου διὰ τὸ Ίραν, κατασκευάζονται δὲ ἔτεραι ἑσσάχαι διὰ σκάφη 85.000 τόνων π.ν., καὶ διαφέρονται ἀλλα κτηριακά συγκροτήματα, ἐνῷ διεψιλάχθη χώρας διὰ τὴν κατασκευὴν μηδεμίνης δεξαμενῆς νὰ δεχοῦν σκάφη τῶν 130.000 τόν. π. ν., ἔτερας διὰ σκάφη τῶν 85.000 τόν. καὶ δύο ἄλλων διὰ σκάφη μέχρι 20.000 τόνων π. ν. Τὸ συνολικὸν κόστος τῶν νέων ναυπηγείων θὰ φέσῃ τὰ 20. ἑκατομμύρια λιρών 'Αγγλίας.

"ΤΡΙΤΩΝ,"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

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

Τηλέφ. 470-225

Διευθυνταί: Πλοιάρχοι Β.Ν. Ἑ. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

1) Προπαρασκευάζει τοὺς ὑπό πωφίσους πλοιάρχους Α, Β, Γ-τάξεως, τοὺς Εύρεγετικοὺς Πλοιάρχους Γ, Κυθερνήτας, Ναυκλήρους.

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

3) Πετειραμένον καὶ ἐλέκτρον ἐπιπαιδευτικὸν προσωπικὸν ἀπὸ ΑΞιωματικούς Β.Ν. καὶ Λιμενικού Σώματος.

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

'Ἐπι τοῦ 15ετίαν Καθηγητής Ναυτιλίας εἰς Σ. Ν. Δοκίμων καὶ ἐπὶ τοῦ 10ετίαν 'Αρχιναυτίλος Τ.Α.Ε.

4) "Ἐναρξίς τημηάτων ἔξετάσεων 'Οκτωβρίου Β' Πλοιάρχων 1)8)1957. "Ἐναρξίς τημηάτων ἔξετάσεων Δεκεμβρίου Γ' Πλοιάρχων 1)8)1957

5) Διαθέτει ἀπαντα τὰ ἐπικαιδευτικὰ βιβλία, περιέχοντα τὴν ἔξετάσεων ὑλὴν εἰς θέματα, βάσει τοῦ ἀναλυτικοῦ πραγράμματος, ἔξετάσεων δημοιευσθέντος εἰς Ε. Ε. K. 290(29-11-1954).

6) Διδάκτρα προστάτα. — Διὰ τοὺς στρατευτίμους ιδιαιτέρα τιμῆς. — Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον ιδιαιτέρα τιμῆς.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποταθῆτε:

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

β) Εἰς τοὺς διατελέσαντας ἀποδεδειγμένων μαθητὰς τῆς Σχολῆς.

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

Adelaide

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

Amsterdam

N.V. FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «FRANSSWART»

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maastraat 44
Tele: 329238 Cables «FRANSSWART»

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 35.08.82—35.09.68 Cables «GYLSEN»

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 5359

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.
2 Selkirk 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)
Folange 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 Brd Pinet, La Prade Cables «OVERALL»

Dunkirk

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

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

Durban

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

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

STEVEDORES

STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORING SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORES

SHIP FITTERS

**TOWAGE
also at NORFOLK & PHILADELPHIA**

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

SHIPCHANDLERS

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8587, Teleprinter DX 61. Cables: «M'DSHIPMAN»

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

Finland

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

Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN
21, Kajen Tele: 33.28.41(42)
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

BASTE & LANGE
Brook, (Free Harbour) Cables «PROVISIONS»
Tele: 56 62 089?

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, Towing, Stores etc.**

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

M. 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 5233 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 «LEMUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA
Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΕΥΓΕΝΗΣ ΔΩΡΕΑ

Ο Κεφαλλήν έφοπλιστής κ. Ρόκκος Βεργωτής προσεφέρθη, τη συστάσει του λιμενάρχου Αργοστολίου κ. Νικ. Λυμπεράτου, ανθυποπλοιάρχου-λιμενικού νάνεγκερ διαπάναις του κτίσιου εἰς Αργοστόλιον, πρός στέγασην παραρτήματος του «Οίκου του Ναύτου».

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ

Κατετέθησαν εις την Έπιτροπή Νομοθετικής Έξουσιοδοτήσεως πρὸς έγκρισιν ό από μακρού καταρτισθεὶς Κώδιξ τοῦ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τὸ νομοσχέδιον περὶ «προτιμώμενής ύποθήκης».

ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτούρεκε, τοῦ Κιέλου, παρηγγέλθησαν τρία δεξαμενόπλοια τῶν 65.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Τὸ πρώτον καὶ τὸ τρίτον — κατὰ σειράν ναυπηγήσεως — ἀνήκουν εἰς τὸν κ. Στ. Λιδανὸν καὶ τὸ δευτέρον εἰς τὸν κ. Στ. Νιάρχον.

Τώρα μόλις ἀνέκοινώθη, ἡ πρὸ μηνῶν κλεισθεῖσα παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ούραγκας ἐνὸς δεξαμενοπλού τῶν 46.000 τόνων d.w. διὰ τὴν ἑταῖρον «Πρωτεὺς» καὶ ἐνὸς μικτοῦ, δεξαμενοπλοίου καὶ μεταλλοφόρου, τῶν 28.000 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρας τελούσης υπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου.

ΑΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν ίην Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι (τῆς Χιροσίμας) τὸ φορτηγὸν «Ουσόρλοντ Τζαπόνικα» 10.200 τόν. γκρός ἡ 15.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον Illudlow, παραφύσαδα τὸ ἑφοπλιστικὸν συγκροτήματος τοῦ κ. Νιάρχου. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 7150 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 17 μιλλίων καὶ παράδοσις σάρχας Σεπτεμβρίου.

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς καλυπτούσης ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖρις «Τρανσόβιλ», καθειλκύσθη τὴν 8ην Ιουνίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Τράνς Γκούλφ» 24.150 τόν. γκρός ἡ 38.750 τόνων d.w., ἐφοδιασθὲν διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 19.250 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 16.5 μιλλίων καὶ παράδοσις σάρχας Σεπτεμβρίου.

— Εἳς ἄλλους, ὡς ἥδη ἀνηγγείλαμεν, καθειλκύσθη τὴν 15ην Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι, τῆς Ίννοσίμας διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρις «Βότα» (διαχείριστις κ. Στρατῆ Ανδρεάδη), τὸ δεξαμενόπλοιον «Αελλά» 21.000 τόν. γκρός ἡ 33.000 τόνων d.w. Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι, δυνάμεως 15.000 ἵππων, προβλεπομένη ταχύτης 17 μιλλίων

καὶ παράδοσις τέλη Αὐγούστου.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου καθειλκύσθη τὴν 20ην Ιουνίου διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρης παραφύσαδα τοῦ συγκροτήματος τοῦ κ.ΣΤ. Νιάρχου τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουσόρλντ Γκάλλαντρου» 14.000 τόν. γκρός ἡ 20.000 τόνων d.w., ἀδελφὸν τοῦ πρὸ τίνος καθειλκυσθέντος ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Γουσόρλντ Γκάλλαντρου».

— Μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Ν. Φ. Μαυρολέοντος, ἀντικαταστήσασαν τὴν κ. Μ. Β. Μαυρολέοντος, καθειλκύσθη τὴν 27ην Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Φέρνερ» τὸ δεξαμενόπλοιον «Λόντον Ρεζούλος ούσιον» 16.200 τ. γκρός ἡ 24.800 τόνων d.w., ἀδελφὸν σκάφος τοῦ «Λόντον Τρεντίσιου», ὅπερ καθειλκύσθη κατ’ Ἀπρίλιον. Τὸ καθειλκυσθὲν τάνκερ ἔχει σιαστάσεις μήκους 560 ποδῶν, πλάτους 80 καὶ ὁψοῦ 42½ ποδῶν, μὲ ἔψευταν δύθισμα 32 τόνων ποδῶν. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους μεγίστης ἀπόδοσεως 8200 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης κατὰ τὰς δοκιμὰς ἡ τῶν 24½ μιλλίων. Σημαία ἀγγλική.

— Τὴν 12ην Ιουλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπράτραμ, τοῦ Σάντερλαντ, ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, τὸ εἰδικὸν μεταλλοφόρον «Τσάρλον Μούσα» 14.000 τόνων d.w.

ΠΑΡΑΔΑΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη τὴν 11ην Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι (τοῦ «Ναγκασάκι») τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουσόρλντ Αΐντηλα» 26.000 τόν. γκρός ἡ 40.500 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν «Ατλαντικό Τρανσπορτέσιον» (τοῦ κ. Νιάρχου). Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι, δυνάμεως 17.600 ἵππων καὶ ταχύτης 17 μιλλίων.

— Ἐπίσης, ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Ινο, παρελήφθη τὴν 18ην Ιουνίου ὑπὸ τῆς ἑταῖρις «Ελληνική» τὸ κάρυκο-λάινερ «Ελληνική Ήρως» 7068 τόν. γκρός ἡ 10.500 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ ιαπωνικῆς κατασκευῆς μηχανᾶς Ντίζελ (τύπου M.A.N.), δυνάμεως 8100 ἵππων, κατὰ δὲ τὰς δοκιμὰς του ἀνέπτυξε ταχύτητα 17.5 μιλλίων.

— Παρελήφθησαν, ἐπίσης, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ἀπὸ τὰ ὀλαντικὰ ναυπηγεῖα τὸ δεξαμενόπλοιον «Εθνικό Λιθανά» 13.000 τόν. γκρός ἡ 20.000 τόνων d.w., καὶ ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα τὸ δεξαμενόπλοιον «Βιργινία» 12.123 τόν. γκρός ἡ 20.000 τόνων d.w. Αἱ μόστερα ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἐκτελούν ἡδη τὸ παρθενικὸν των ταξίδιων.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ηαρτυ Λυντερβέργ» 7082 τόν. γκρός (τοῦ 1943), πασαληφθὲν εἰς Λός Αντέλες, μετανομάσθη «Οσεαν Κέρριερ», Η παναμαϊκὴ σημαία διετηρεῖται.

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Βαρον Βελλενεν» 6605 τόν. γκρός (τοῦ 1925), πασαληφθὲν εἰς Λουδίνων, ὑψώσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πασιφίκ Σκίππερ».

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χάμιλτων, τῆς Γλασκώνης, πασελήφθη τὴν 29ην Ιουνίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Μελίτη» 18.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὸ ἑφοπλιστικὸν συγκρότημα τοῦ κ. Στρατῆ Ανδρεάδη.

— Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος παραλαμβάνεται εἰς ιταλικὸν λιμένα τῆς Αδριατικῆς, τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς «Αντρια Λάτιν» (διαχείριστις τοῦ κ. Πετρούτση) φορτηγὸν «Ερίδανος» 5268 τ. γκρός (τοῦ 1918). Τὸ σκάφος θὲ υψώσῃ λιθεριανὴν σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «Αλ Κούβεττ».

— Υπέστειλε πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Γένοβαν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν τὸ καναδικῆς ναυπηγήσεως φορτηγὸν μας «Οθρυς» 7128 τ. γκρός (τοῦ 1943). Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Μάσουντ Οθρυς» καὶ υψώσε τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας.

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Σεβάνι, Χούντερ καὶ Ούγκαρ Ρίτσαρδσον παρελήφθη τὴν 10ην Ιουλίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ φορτηγὸν «Πολυενέν Κ.» 13.800 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Αντρια». Ελεγχομένην, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Κούλουθρος, Λτδ», τοῦ Λονδίνου.

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele. 21128 Piazzale Portici 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 (Manilum)

Tele. 1085 15 Bishop Street Cables «ISMALIA»

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO

Pier 74, South Wharves

Tele. Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERC»

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele. Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERC»

MURPHY COOK & CO.

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

Rangoon

COMOTTO SON & CO. LTD.

P.O. Box No 139. Cables «MACOTTO»

Rio de Janeiro

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.

Praça Maua No 7. Sala 1709.

Cables: PANELLINICA-Rio Janeiro

SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS

TUGOWNERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

Rotterdam

STEVEODORE CO. QUICK DISPATCH LTD.

Tele: 117190 Maaskade 113

Cables: «FRANSSWART»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSPERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele: 72868 Boines Cables «BOELE»

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele: 23168 Willemsskade 21 Cables «ADVANTAGE»

STEVEDORES

Singapore

DAWOOD & CO.

57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIA»

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.

62 Robinson Road

Tele: 22340-3884-3885-6127

Cables «PROVISIONS»

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

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.

Tele: B 4087 & BW 1528 28 O' Connell Street

Cables «MOTIVE»

STEVEDORES

EMPIRE STEVEDORING CO.

Tele: Pacific 83413 395 Railway Street

Cables «DESPATCH»

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West.

Tele: Marine 6481-2 Cables «LOUISWOLFE»

GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

— Έπισης, από τα δλλανδικά ναυπηγεία του Ρόττερνταμ παρελήφθη πρό ήμερών, μετά έπιτυχείς δοκιμάς, το φορτηγόν «Εύρυμέδων» 13.500 τόνων και έτεθη ήδη σε υπηρεσία.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό αμερικανικόν, τύπου «Βίκτορ», φορτηγόν «Black Dragon» με τρία καταστρώματα, 7639 τόν. γκρός ή 10.681 τόνων d. w. και ναυπηγήσεως 1945, έπωληθη εἰς παναμαϊκήν έταιρίαν έλληνικών συμφερόντων και έλαβεν άδειαν μεταφοράς εἰς τὴν λιβεριανήν σημαίαν. Ή χορήγησης της άδειας έγενετο όπό τὸ δρον ὑψηλών τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας.

— Τό υπό παναμαϊκήν σημαίαν λίμεπτο «Αρτεμίδη» 7265 τόν. γκρός ή 10.841 τόνων d. w. και ναυπηγήσεως 1945, έπωληθη εἰς λιβεριανήν έταιρίαν, με παράδοσιν Ιούλιον — Αύγουστον, εἰς λιμένα τῆς δυτικής ἀκτῆς τοῦ Καναδά. Τιμὴ 835.000 δολαρίων.

— Τό ιταλικόν φορτηγόν «Eridano» 5268 τόν. γκρός ή 8.200 τόνων d. w. και ναυπηγήσεως 1918, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, με ἄμεσον παραλαβὴν εἰς ιταλικὸν λιμένα τῆς Ἀδριατικῆς.

— Γιληροφορούμεθα, διότι τὸ πωλήθην εἰς ἔτερους «Ἐλληνας τῆς Νέας Ύόρκης διπλέικον λιβεριανὸν μότορ-τάκερον «Β ἀλ μ αρ» 9478 τόν. γκρός (τοῦ 1930), ήγοράσθη ὥπο τὴν έταιρίαν «Ηρωας». Παρὰ τῆς αὐτῆς έταιρίας ἡγυράσθησαν καὶ δύο ἄλλα ἀμερικανικά σκάφη, τὸ τάνκερ (T.2) «Vulcanus» 10.412 τ. γκρός (τοῦ 1942) καὶ τὸ φορτηγόν «Perrochon» 4.120 τ. γκρός (τοῦ 1945).

— Έπισης, παρ' Ἐλλήνων τῆς Νέας Ύόρκης ἡγοράσθη ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς, τὸ υπό λιβεριανὸν σημαίαν λίμεπτο «Bassus» 7183 τ. γκρός, 10.800 τόνων d. w. και ναυπηγήσεως 1944.

— Τό λίμεπτο «Πασίφικ Γουαΐν» (διαχειρίστις Πεζᾶ) ἐπωληθη πρὸ τῶν ἡμέρων εἰς ἄλλους «Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 347.500 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παράδοσιν.

ΤΑ ΛΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ιούλιού ὑπεργάφησαν συμβάσεις ὀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων υπὸ ἔνεας σημαίας, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας:

«Ἄρτα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7232 ἀπὸ 1 Αύγουστου 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Δ. Καλογέρη, «Καβοντόρα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.122 ἀπὸ 1 Ιούλιον 1957, «Σκωτία» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 6907, «Λεωνίδας» λιβεριανὸν τόνων γκρός 13.406, ἀπὸ 16ης Ιούλιου 1957, «Ἀργυκόλλα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.200 ἀπὸ 16ης Ιούλιου 1957 ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Σπ. Πορφυράτου, «Ρούλα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 5509 ἀπὸ 1 Ιούλιον 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Μιχ. Καραγάρη, «Ἀντζε» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 2117 ἀπὸ 1 Αύγουστου 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Ι. Κουλουκούντη, «Ντόνα Μαργαρίτα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 11.380, «Ντόνα Ούρανία» λιβεριανὸν τόνων γκρός 8690, «Μαρινέγκρα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7245 καὶ «Μαριμπλάγκα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7242 ἀπὸ 1 Ιούλιον 1957 ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Ι. Κ. Σαμαρινά, «Πολυζένη Κ.» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7257 ἀπὸ 1 Αύγουστου 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Δ. Μπενάκη, «Erimaries» λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.384 ἀπὸ 8 Ιουνίου 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Εύτ. Γκούμα, «Δημήτριος Δ. Σ.» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 10.000 ἀπὸ 3 Ιούλιου 1957 καὶ «Σὴ Αἴτη» λιβεριανὸν τόνων γκρός 6065 ἀπὸ 29 Ιουνίου 1957 ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τῶν ἀδελφῶν Ταφλαστᾶ, «Μάρκουντ» οθρίς τόνων γκρός 10.300 ἀπὸ 16 Ιούλιον 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Γ. Καρέπητη, «Madoson Bell» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7216 ἀπὸ 19 Ιουνίου 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τῆς «Ορίαν Εξέρεις», «Vanguard» λιβεριανὸν τόνων γκρός 208 ἀπὸ 1 Ιούλιον 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαγγελοπούλου καὶ «Λουκία» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 974 ἀπὸ 1 Ιούλιον 1957, ἐκπρωσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Λουκά Μάτσα.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν πλοίων υπὸ ἔνεας σημαίας τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀγέρχονται εἰς 499, τόνων γκρός 4.471.876.

ΔΙΑ ΤΟΝ ΑΝΕΦΟΔΙΣΜΟΝ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

Διὰ τοὺς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν «Υπουργείων Οἰκονομικῶν, Ἐμπορίου καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτροποιήθη καὶ συνεπήρωθη ἡ ὑπὸ ἀριθμὸν 16527154 ποσογενεστέρα τοιαύτη «περὶ ἐφοδιασμοῦ πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἔξωτερικοῦ κλπ.». Διὰ τῆς τροποποίησης ἐγκρίνεται ὅπως ἐπιτρέπεται ὁ ἐφοδιασμὸς τῶν ἀλιευτικῶν συγκροτημάτων διὰ τροφίμων, καυσίμων καὶ λιπαντικῶν καὶ δι᾽ εἰδικῶν πλοίων, ἀπινάθα ναυλώνωνται καὶ θ ἀποστέλλονται ἐντεῦθεν υπὸ ἀντιπροσώπων, πλοιοκτητῶν ἢ ἐκκινητῶν τῶν ἐν λόγῳ ἀλιευτικῶν συγκροτημάτων, τηρουμένων ἐν προκειμένῳ τῶν λοιπῶν διατάξεων τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 3316756 ἀποφάσεως.

ΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

Πρὸς τὸν «Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν ὁ βουλευτὴς Πειραιῶν καὶ Νήσων κ. Ἐμμ. Σκερδίης ὑπέβαλε τὴν κάτωθι ἐρώτησιν: «Οἱ ναυτικοὶ μας — ἀνθρώποι νορωταγεῖς, ἀγάπαι καὶ συνετοὶ οἰκογενέιαρχοι καὶ μὲ προσόντα τοιαῦτα ώστε καὶ οἱ ἐφοδιαστοὶ ἀλλὰν κρατῶν νά τους προτιμοῦν διὰ τὴν ἐπάνθρωπην τῶν πλοίων τῶν ἀπὸ τοὺς συναδέψους τους οἰσσόμενος ἀλλὰν χώρας καὶ ἐκείνης εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλοίον — παραπονοῦνται, διὰ τὸ κράτος τοὺς θεωρεῖ πολλὰ δευτέρας κατηγορίας. Οταν, λέγουν αἱ τελωνειακοὶ ἀρχαὶ, μὲ διαφόρους προφάσεις, ἀρνοῦνται να μᾶς ἐξυπρετήσουν κατὸ τὴν ἐξόδον μας ἐν τοῦ πλοίου καὶ μᾶς τολαιπωροῦν μὲ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἐλέγχου τῶν πραγμάτων μας (τὴν εἰσαγωγὴν τῶν τούτουσιν εἰς τὰς ἀποθήκας, τὴν πληρωμὴν τοῦ πλοάτρων κ. ἀλλ., μὲ ἀποσχολήσεις διὰ τὴν παράδοσιν καὶ παραλαβῆν), τὸ κράτος, ὑποστηρίζουν, μᾶς θεωρεῖ πορίας.

Διὲν εἶμεν ἐν τοῖς ἀποφένειοις ὁ διάνοιας τοῦς μεγάλας προσδόους εἰς ὅτι ἀφορά τὴν πολιτισμένην ἐμφάνισην τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Τελωνείων, τῶν αἰθουσῶν καὶ τὸν ἀφογὸν, δύναμαι να εἴπω, τρόπων ὑποδοχῆς τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ. Αν, δῆμος, εἶναι ἀλλοῖς τὸ υπὸ τῶν ναυτικῶν ὑποστηρίζουν διὰ διὸ τούχαντον ἵσης μεταχειρίσεως, ἐρωτῶ, διὸτι αὐτὴ ἡ διάκρισις καὶ δόκιμη ἐν τίνι δικαιώματι ὁ τελωνειακὸς ὑπάλληλος ἀρνεῖται να ἐξυπρετήσῃ τὸν προσφεύγοντα εἰς αὐτὸν ναυτικὸν, εἰς τὸν πόδιον, μάλιστα, αὐτὸν τὸ κράτος στηρίζει διὰ νά ἔχοικον τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τοῦ; Εἴμαι ὑποχρεωμένος ὡς ὑπογραμμίσω, ὅτι εἰς διδεμένων πεποδιτισμένην χώραν τοῦ κόσμου παροπρεπεῖται, ἃν πράγματι συμβαίνει, τὸ σινάνωνται αὐτόν.

Ἐρωτῶ τὸν κ. «Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν ἐν προτίθεται να προβῇ εἰς τὴν ὅρσιν τοῦ υφισταμένου ἀπότου. Προτίθεται δέ, ὅπως εἰς φρίσμαν, ἐκτάκτους, περιπτώσεις διατίθεται μικρὸς ἀριθμὸς ἐλεγκτῶν διὰ τὴν διμεσον ἐξυπρετήσην τῶν ναυτικῶν μας.

ΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ

Κατὸ τὰς διεξαχθεῖσας ἀρχαιρεσίας τοῦ «Πανελλήνιου Συνδέσμου Ατμοπλοϊκῶν καὶ Πρακτορειακῶν Υπαλλήλων» ἀνεδείχθη ἡ νέα διοικητικὴς διὰ τὰ ἑπτά τοῦ 1957 καὶ 1958, ὡς ἔξης: Πρόεδρος ὁ κ. Εὔαγγ. Ποιλίας, έντιτρος διοίκησος ὁ κ. Γεώργ. Καλλιγέρης, γενικὸς γραμματεὺς ὁ κ. Ιω. Πάσχας, ταμιαρχὸς Στραβοπόδης καὶ σύμβουλοι οἱ κ. κ. Κων. Μίχας, Θεόφ. Σωτεράκης, Γεώργ. Γκαβούνας Ἀντ. Νομικὸς καὶ Ιω. Μπουρίτης.

ΑΣΘΕΝΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Τὸ υπὸ σημαίαν Κροταρίκας φορτηγὸν μας «Ἀτένα» κατεύθυνόμενον ἐκ Γένοβας εἰς Μιτσούνος «Αὔρες ἐπόδισιν εἰς Λάς Πάλμας, ὅπου καὶ ἀπεβίβασε τὸν ἀσθενήσαντα πλοιαρχὸν, ἔχοντα ἀνάγκην νοσοκομειακῆς περιθάλψεως.

ΤΑ ΔΕΚΑ ΕΤΗ ΤΗΣ «ΑΛΙΕΙΑΣ»

Πολυσελίδον, πολυτελέστατον, μὲ ἀρίστην τὴν ἐμφάνισιν ἐκυκλοφόρησε τὸ πανηγυρικὸν τεύχος τοῦ λαμπτηροῦ εἰδικοῦ περιοδικοῦ «Αλιεία».

Πλὴν τῶν συγχαρητηρίων τοῦ πολιτικοῦ καὶ ἐπιστημονικοῦ κόσμου, ἀρθρῶν καὶ μελέται ἐκλεκτῶν συνεργατῶν δημοσιεύσουται, ἀπὸ τὰς ὅποιας καὶ καταδεικνύεται ἡ ἐπιτελεσθεῖσα κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά σημαντικὴ πρόσδοσις εἰς τὸν παραγωγικὸν αὐτὸν κλάδον τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος.

Συγχαίρομεν τὴν «Αλιείαν» διὰ τὰ δέκα τῆς χρόνια. Τῆς εὐχόμερα καὶ τὰ περισσότερα.

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατὰ τὸ διαρρέουσαν δεκαπεντήμερον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς δέκατον τρία πλοιαρχεῖσαν τὰ κάτωθι πλοῖα: «Καπετάν Ηλίας», σερβέν, ἀποπερατωμένον ἐντὸς τοῦ Ιουλίου καὶ «Νίκος», ὡσαύτως σερβέν, ἀποπερατωμένον μετὰ δεκαπέμερον. «Αμφότερα τὰ πλοῖα ἐπισκευάζονται υπὸ τὸν ἔργοστασιον Πουτού. Τὸ «Ολάκατ», ἐπισκευάζεται εἰς τὸ ἔργοστασιον Κανέλλου, τὸ «Ματζαιοίλια», διενεργεῖται ἐπισκευάζεται εἰς τὰς ἡλεκτρολογικὰς τοῦ ἔγκαταστασίες υπὸ συνεργείου τοῦ πλεκτροχνούργειου Παγγώνη. Τὸ «Ἐλληνικὸς Ούρανος», ἐπισκευάζεται εἰς τὸ ἔργοστασιον Γουζούαζη. (Κατασκευάζεται ζῶντα ἐνισχύσεως τοῦ σκάφους).



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

**THE PEROLIN COMPANY, INC., NEW YORK 1, N.Y.
THE PEROLIN COMPANY, LTD., LONDON W.1, ENGLAND**

**REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD**

ITALY

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

EGYPT

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

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 46 - 47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSÉ
Klapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

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

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIENE
359, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgt. 1012
OSLO
(also at Bergen)
KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt. 81
KRSITIANSAND S.

SWEDEN

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

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgt. 1012
OSLO
(also at Bergen)
KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt. 81
KRSITIANSAND S.

Άμερισσαν δολ. 8.—Από τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 12 καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν 65)—, ἀπὸ δὲ τὸν Ἀγιον Λαυρέντιον διὰ τὴν δυτικὴν ἀκτὴν Ἀγγλίας 59)— (ἰουλίου—Αὔγουστον). Απὸ τὸν Κόλπον δολ. 8.75 καὶ 8 ἐν συνεχείᾳ διὰ τὸ Κόντινεντ, διὰ τὴν Ἀγγλίαν (ώρισμένους λιμένας) 6819, διὰ Πολωνίαν δολ. 10 καὶ 10.25 (ἰουλίου—Αὔγουστον), δι' Ἰσπωνίαν δολ. 16.50 καὶ 17.— καὶ διὰ Χάιφαν (σόγια) δολ. 11 (ἰουλίου).

Αἱ ζαχαρίαι Κούβας δι' Ἀγγλίαν ('Ιουλίου—Αὔγουστον) δολ. 13 φίο ἐντὸς στόουντ.

Κολπή ἡ κίνησις διὰ πολαισιθῆρα μὲν φορτώσεις ἰουλίου. Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ἐπληρώθησαν δολ. 114.000 φίο. Απὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν αἰσθητῶς βελτιωμένη ἡ κίνησις, μετά τὴν ἀποφυγὴν καὶ τῆς ἀπεργίας τῶν ἔργων υγείας, εἰς τὰς γνωστὰς πόντους χωμῆλος τίμης νούσων. Εἶναι χοροκτηριστικὸν, ὅτι ἐπανήρχονται διὰ φορτωτείς ξυλεῖας καὶ λιμένων, κατ' ἀποκοπὴν ναυλῶν. Ἐπληρώθησαν δολ. 92.500 καὶ 90.000 ἐν συνεχείᾳ φίο διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. Συλεῖα καὶ ἀποκοπὴν διὰ Βαθένια Ματιού δολ. 185 χιλ. φίο καὶ 16 δολ. δι' Ἀγγλίαν. Σιτηρά διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὸν σκάφος 14 χιλ. τόννων δολ. 9 ('Ιουλίου—Αὔγουστον) καὶ εἰς σκάφος τοῦ αὐτοῦ μεγέθους διὰ τὸν Ἰνδίους 115)— νέτ. Δι' Ἰσπωνίαν δολ. 8.

Οἱ τομεὺς τῆς Ἀπωνίας ἡντατέλη ἐν παντελῇ ἀπρᾶξῃ. Ἀραβδούσις ὥστε τὴν Νότιον Ἀφρικήν διὰ τὸ Κόντινεντ 80)— καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ τὸν Μαρμάγκον διὰ τὸ Κόντινεντ 78)— ('Ιουλίου—Αὔγουστον).

Τὰ αὐστραλιανὰ γεννημάτων διὰ τὴν Μπέριαν εἰς τὰ 105)— ('Ιουλίου—Αὔγουστον), μὲν προσφοράς διὰ τὴν Ἀγγλίαν 95)— καὶ τὸ Κόντινεντ 90)—. Τὰ τάιμ-ταόρτερες χωρὶς ἐνδιαφέρονταν. Μότοριστ 10.200 τόννων ἐπληρώθη διὰ τάιμ-ταόρτερ 5 μηνῶν 27)6. Κυκλικὸν Σαΐγκον εἰς σκάφος λιμπετοῦ ἐπληρώθη 26)— μὲν παράδοσιν ἀμερικανὸν Κόντινεντ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΩΝ

Δύσκολος ἡ κατόστασις εἰς τὴν ἀγορά τῶν τάνκερες. Ἡ ἀπρᾶξια ἐκράτησε μέχρι τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ δεκαπεντημέρου, ὅποτε κάποια εὐρυτέρα ζήτησε ἐσημεύσι. Πάντοις ὁ παροπλίσιος τῶν παλαιστέρων ἡλικίας ἀποτελεῖ τὴν μόνην δι' αὐτὸν διέξοδον. Τὰ ἀπόβασις εἰς τὰ διυλιστήρια ἐψφανίζονται μεγάλα καὶ αἱ ἑταῖριαι πετρελαίων ἀπρόθυμοι διὰ ναυλώσεις. Ἡ μέχρι τοῦ φινινοπώρου περίοδος προβλέπεται νὰ μὴ ἐφανίσῃ βελτίωσις αἰσθήσης.

Οἱ νῦν δολ. δι' ὑπεραλιτικὰ ταξίδια δικυράνθησαν εἰς τὰ 50% κάτω τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου δι' ἀκάθαρτα φορτία. Ἐπληρώθησαν ἐπίσης τὰ 32½ — 27½ τοῖς ἔκαπον κάτω τῆς Κλίμακος δι' Ἀγγλίαν καὶ διὰ Σουηδίαν 35% κάτω. Απὸ τὸν Περιοκόν Κόλπου της Αγγλίας. Ἐκλεισθήσαν ὅλιγα τίνα σκάφη δι' Ἡνωμένης Πολιτείας εἰς τὰ 45% μείον τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου καὶ διὰ Γαλλίαν μείον 50%. Διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ὅπλα ταξίδια 20% μείον καὶ τρία συνεχῆ δι' Ἰταλίαν 31½ μείον τῆς Κλίμακος καὶ ἐπάλη δι' Ἰσπωνίαν εἰς τὰ 45% μείον τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου διὰ τὸ πρώτον ταξίδιον καὶ μείον 10% διὰ τὰ λοιπά διὰ σκάφος 14 χιλιάδων τόνων, μὲν ἔναρξιν Αὔγουστον.

Τὰ τάιμ-ταόρτερες χωρὶς ἐνδιαφέρονταν. Σκάφη τῆς Τ.2> ἐπληρώθησαν διὰ 12 μῆνας, μὲν παράδοσιν Σεπτεμβρίου — Ὁκτωβρίου δολ. 5.50. Ἐνδιαφέρονταν τὰ ἐπεδειχθεῖ ἀπὸ Γάλλους φορτωτῶν διὰ συνεχῆ ταξίδιον. Προσφοραὶ πολλαὶ κυκλοφορίου διὰ χρονονολάσεων 1958 μὲν ἀρκτήν, ὥμως, δούσιν ἐπιφυλακτήσιος ὅπο μέρους τῶν ναυλωτῶν.

Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰ 25% καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ 17½% μείον τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου δι' ἀπλὰ ταξίδιον. Τὰ τάιμ-ταόρτερες μὲν καὶ κάποιον ἐνδιαφέρονταν. Εἰς σκάφος 40 χιλ. τόν. μὲν παράδοσιν τὸ 1958 (α'). ἔξαντον) ἐπληρώθησαν 3.30 δολ. διὰ 10 ἑταῖρη καὶ σκάφος 46 χιλ. τόν. διὰ 15 ἑταῖρη ἐκλείσθη εἰς τὸ 3.18 μὲν παράδοσιν 1958.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πλήρης σχέδιον ἀπρᾶξια ἐπεκράτησε κατὸ τὸ πρώτον ἥμισυ τοῦ ἰουλίου. Αἱ διαταγαὶ ἀπὸ τὰ κυριωτέρα ἔξαγωγικά κέντρα τῆς Μουῆρης Θαλάσσης ἐστάντας καὶ αἱ προσφέρομεναι τιμαὶ ναυλῶν διετηρήθησαν εἰς ἐπίπεδο λιανί χωμῆλο. Ἀπὸ τὴν Κωνσταντίναν συνήμητης ἐργασία (τομεύτη) διὸ Ντομπρούν (5500 τ.) εἰς τὸ 7716 φίο, μὲν φορτωτῶν Αὔγουστον. Απὸ τοὺς ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μουῆρης Θαλάσσης ἀπρᾶξια. Κατὰ τὰς τελευταίας μόνον ἡμέρας τοῦ δεκαπεντημέρου ἐκυκλοφόρησαν ὑποραδικαὶ τινὲς διατομαὶ διὰ μεταφορῶν ρωσικῶν γεννημάτων εἰς Κόντινεντ, μὲν φίον καὶ διάρκειαν 5 διατηρήσαντας τοὺς μεγάλους τίμους τοῦ ἀπό την Κωνσταντίναν συνήμητης ἐργασίας (τομεύτη) διὸ Ντομπρούν (5500 τ.) εἰς τὸ 7716 φίο, μὲν φορτωτῶν Αὔγουστον. Απὸ τοὺς ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μουῆρης Θαλάσσης ἀπρᾶξια. Κατὰ τὰς τελευταίας μόνον ἡμέρας τοῦ δεκαπεντημέρου ἐκυκλοφόρησαν ὑποραδικαὶ τινὲς διατομαὶ τούτων τοῦ ἀπό την Κωνσταντίναν συνήμητης ἐργασίας (τομεύτη) διὰ μεταφορῶν ρωσικῶν γεννημάτων εἰς Κόντινεντ, μὲν φίον καὶ διάρκειαν 5 διατηρήσαντας τούτων τοῦ ἀπό την Κωνσταντίναν συνήμητης ἐργασίας (τομεύτη) διὸ Ντομπρούν (5500 τ.) εἰς τὸ 7716 φίο, μὲν φορτωτῶν Αὔγουστον.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ ἀπὸ μηνῶν κρατήσασα ἐπιφυλακτικότης εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἐνέφασε κάποιον σταθερωτάν κατάστασιν μὲ τὴν πραγματοποιεῖσθαιν πρὸ τῶν ἡμερῶν ἀγοράν ἐνὸς τοῦ πούπου 'Εμπάτριο', ἐποίημα φορτηγοῦ, τοῦ 'Indian City', ἀπὸ γιγαντοκλαδίους, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 375.000 λιρῶν, μὲ ἐπιθεώρησιν καὶ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὸ Ρόττερνταν. Ἡ πλωτήσις αὐτὴ ἐμφανίζει μιαν ἀλαφρὰν βελτίωσιν τῶν τιμῶν, ἐναντὶ τῶν κρατουσῶν πρὸ τῶν τιμῶν ἐδδομάδων.

Γιογκοσταλούι είχον ἀγοράσει τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον δύο φορτηγὰ πολεμικῆς κατασκευῆς, τὸ 'Table Bay' καὶ τὸ 'Aegeone Mighit', ἀντὶ τιμῆς 500.000 λιρῶν ἔκαστον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες ἡ Βαλτιμόρην 11.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσσαν—Ρόττερνταν δι' Ἀμστερτομ (47)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 25 ἰουλίου—5 Αὔγουστου.

«ΒΑΡΚΑ» (παναμ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων ἀλευρῶν καὶ σούγα δι' Ἀμερίσσαν—Αμβούργον περίτεν δολ. 8.75, ὥριον δι' Ἀμερίσσαν—Ρόττερνταν δι' Ἀμστερτομ 25 σέντες διάποντα, λάν 3000 τ. κριθῆν 25 σέντες ἔξτρα, ὥφιον διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 25 σέντες ἐπὶ πλιόν, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 10—30 ἰουλίου.

«ΚΟΡΦΟΥ ΑΙ-ΑΙΛΑΝτ.» (παναμ.) ἀπὸ Τσωτρού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ρόττερνταν 50 σέντες ἐπὶ πλιόν, ὥφιον διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως δολ. 9.25 βάσιν, φορτωτοῖς 10—30 ἰουλίου.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσσαν—Ρόττερνταν δι' Ἀμστερτομ 47—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 25 ἰουλίου—5 Αὔγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων δι' Ἀμερίσσαν λιμένας Ἀγγλίας 75)— ἵνα δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 77)6, φορτωτοῖς 20 ἰουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ.» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τόν. παλαισιθῆρων 475.000 κ. π. διὰ δέματα δι' Ἑννούσαν διὸ 10.25, ὥριον δι' Βαλτιμόρην 115)—, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 7—20 ἰουλίου.

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡP» παναμ. (ὑπὸ τὰιμ-ταόρτερ) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δολ. 7.45, φορτωτοῖς 25 ἰουλίου—5 Αὔγουστου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. νιτρικῆς ἀμρανίας δι' Ἐλλάδα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 125.000 φίο, φορτωτοῖς ἰουλίου.

«ΠΑΝΑΓΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαισιθῆρων (475.000

κ. π. διὰ δέματα δι' Ἀμερίσσαν—Ρόττερνταν ἡ Αμστερτομ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 97.000 φίο, φορτωτοῖς 20—31 ἰουλίου.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 13.200 τ. μεταλλευμάτων διὰ διάφορων φορτωτικῶν, φορτωτοῖς 10—15 ἰουλίου.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσσαν—Ρόττερνταν ἡ Αμστερτομ, φορτωτοῖς 10—30 ἰουλίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» ἀπὸ Τσωτρού 10.400 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 71)3, (δύο συνεχῆ ταξιδίων, φορτωτοῖς 4—17 Αὔγουστου τὸ α', καὶ 1—20 Σεπτεμβρίου τὸ β').

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Νοτίου Ατλαντικού 9500 τ. νιτρικῆς ἀμρανίας δι' Ἑλληνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 125.000 φίο, φορτωτοῖς 16 Αὔγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΕΜΑΤΑΙΟΣ ΣΗ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσσαν—Ρόττερνταν—Τερνέουσεν ἡ Γάνδην, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 222.500 φίο, φορτωτοῖς 10—24 ἰουλίου.

«ΣΟΥΕΡΤΕ ΠΕ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Τσωτρού 9800 τόν. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 75)—, φορτωτοῖς 21 ἰουλίου—5 Αὔγουστου.

«ΦΩΤΟΥΑΛΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) 9400 τ. παλαισιθῆρων (47.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δυτικῆς Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 110.000 φίο, φορτωτοῖς 10—12 Αὔγουστου.

«ΣΗΡΟΒΕΡΑ» (παναμ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού 9500 τ. σούγια διὰ Χάιφαν δολ. 11, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 20 Αὔγουστου—10 Αὔγουστου.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Διάβρουπολ—Μπιρέκενχεντ ἡ Εἰδονάμου 73)6, φορτωτοῖς 15—31 ἰουλίου.

«ΚΟΡΩΘΙ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) 9500 τ. παλαισιθῆρων (47.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δυτικῆς Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 97.000 φίο, φορτωτοῖς 20 Αὔγουστου—12 Σεπτεμβρίου.

«ΦΑΛΚΟΝ» (παναμ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Βορείων Πολωνίαν δολ. 8, μὲ 1300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 1—5 Αὔγουστου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9400 τ. παλαισιθῆρων (47.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δυτικῆς Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 112.000 φίο, φορτωτοῖς 27 1/2 ἰουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΕΙΔΕΝΗ Δ.» ἀπὸ Βρετανικῆς Κολορδίας 9400 τόν. ἑνίειας καὶ γενικῶν εἰδῶν (47.500 κ. π. διὰ δέματα) δι' ὀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας), κατ' ἀποκοπὴν δολ. 9.25, φορτωτοῖς 29 1/2 ἰουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΕΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Βαγκούδερ 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀρμέρσαν—Ρόττερνταν διὸ 9.25, φορτωτοῖς 1—5 Αὔγουστου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γειανθράκων διὰ Χιροχάτα, Καραϊσί ή Μουρόπολη δολ. 16.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς 5—20 Αὔγουστου.

«ΕΛΕΑΝΔΗ Δ.» ἀπὸ Βρετανικῆς Κολορδίας 9400 τόν. ἑνίειας καὶ γενικῶν εἰδῶν (47.500 κ. π. διὰ δέματα) δι' ὀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας), κατ' ἀποκοπὴν δολ. 9.25, φορτωτοῖς 29 1/2 ἰουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικῆς Κολορδίας 14.500 τ. γεννημάτων διὰ Αμερίσσαν διὸ Ρόττερνταν δολ. 9, φορτωτοῖς 25 σέντες έξτρα, λάν 5000 τ. βρώμης 50 σέντες ἐπὶ πλιόν, φορτωτοῖς διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως δολ. 9.25 βάσιν, φορτωτοῖς 10—20 Αὔγουστου.

«ΣΗΓΚΑΡΠΤΕΝ» (σημ. ὀμερικ.) ἀπὸ Βορείου Εἰρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διὰ Βρεζιλίου δολ. 15.25, φορτωτοῖς 29 1/2 ἰουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΜΕΛΑΝΤΥ» (λιβερ.) ἀπὸ Βορείου Εἰρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἑννούσαν διὸ 8.25, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτοῖς Σ)δρίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τοῦ κ. Σ. Λιδωνοῦ) ἀπὸ Βορείου Εἰρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων δι' ὀντοτολικήν ἀκτὴν Ινδίου 115)— νέτ. με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ποντέλο 13 ἰουλί

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11650	είς θέσιν 10.5 B.—53.16 A. 'Ιουν. 25 διά Σάντος
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	διήλθε Κωνυπόλιν 1 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Ντουγκούν 2 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρι»	54	8450	έφθ. Σημάτη 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία 1. Χανδρή»	18	2974	έφθ. Τσιταγκόγκ 30 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Τεργέτην 9 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X.' πατέρας	43	7231	άνεχ. Μόμπιλ 4 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Λίβερπούλ 9 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	άνεχ. Αμπαντάν 15 'Ιουν. διά Μπαντάρ Άμπας
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9800	είς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοφαύτης	20	844	είς Πειραιάς από 18 'Ιουν.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	άνεχ. Γκρειέ Χάρμπουρ 30 'Ιουν. διά Ιντσόν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Έλληνική»	56	2744	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουλ. διά Συμύρην
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	άνεχ. Ρίο Γκράντε 10 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	έφθ. Σαντιέγκ 8 'Ιουλ.
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιβανόν» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Αμμέρσαν 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψας»	42	7191	άνεχ. Λός "Αντζέλες από 4 'Ιουν. διά Κοκούμπρο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7254	έφθ. Αμβούργον 5 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Φιλοφανώ» Α.Ε.	43	7234	έφθ. Αδεν 10 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανόν» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Βαγκούμερ 9 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΝΑΞ	έτ. «Άναξ»	55	8332	έφθ. Βουδάν 3 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρδής	21	1037	είς μεταφοράς Αδριατικής—Πειραιώς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Βασιλανάν 9 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΝΙΑ	Ίγκορ & Άπ. Πεζές	44	7257	διήλθε Ντόρερ 29 'Ιουν. διά Σέβεν Αιλαντς
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανόν» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 2 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 9 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	διήλθε Λάδσεντ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΡΓΩ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	είς Πειραιάς από 7 'Ιουν.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρά	57	10000	είς Φλώσιγκ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανόν» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Βουδάν 24 'Ιουν. διά Μπάνδαναγκερ
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2728	έφθ. Ραγγούν 30 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διήλθε Παναμάν 2 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	53	13415	έφθ. Τρίνινταν 1 'Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Ασημη. Γκούματα	39	1008	άνεχ. Μερσίναν 28 'Ιουν. διά Λίβερπουλ
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 24 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	διήλθε Λάδσεντ 3 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Άθαν»	21	3275	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	διήλθε Λός "Αντζέλες 8 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούπαλς & Σία	11	1881	άνεχ. Τζακάρταν 29 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Έλληνική» Α.Ε.	46	2035	διήλθε Κωνυπόλιν 8 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κωνυπόλιν 10 'Ιουλ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Έλληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Συμύρην 7 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N. Λαμπτήρης	31	967	διήλθε Σάουθεντ 30 'Ιουν. διά Στετίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 27 'Ιουν. διά Ελλάδα
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	έφθ. Ροζάριο 8 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σάλαμις»	35	5654	άνεχ. Χάιφαν 28 'Ιουν. διά Κύπρον
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδην	43	7233	διήλθε Ντόρερ 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	άνεχ. Λισσαβώνα 3 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διήλθε Λός "Αντζέλες 8 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	διήλθε Κωνυπόλιν 22 'Ιουν. διά Χερσώνα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διήλθε Κωνυπόλιν 2 'Ιουλ. Τουάψε
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Yiοί Δ. Ίγγλεση	18	5275	έφθ. Καράτα 9 'Ιουλ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	έφθ. Λίβερπουλ 3 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	έφθ. "Άγιον Φραγκίσκον 1 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & B. Πανταλέων	43	7229	έφθ. Γάνδην 10 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	διήλθε Λός Πάλιας 9 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Σέβεν Αθλαντος 6 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανός	37	4839	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 3 'Ιουλ. διά Μόρισβιλ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4142	άνεχ. Κάρδιφ 19 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α.Ε.	44	7253	έφθ. Βούδα 29 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	έφθ. Μαδράς 29 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Γουόρκιγκτων 10 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	56	2746	έφθ. Βαγκούμερ 4 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διήλθε Κωνυπάντινοπολίν 21 'Ιουν. διά Βραΐλαν
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1055	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Είρηνικόν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	57	7068	έφθ. Βαλτιμόρη 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. N. Όρλεάνη 2 'Ιουλ. διά Πειραιά.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	έφθ. Κουβέιτ 26 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Βούδαν 11 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Έλληνική» Α. E.	56	7510	άνεχ. Μουτάσα 2 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Έλληνική» Α.Ε.	43	7254	

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	43	7176	ἀνεχ. Ἰσκεντερούν 27 Ἰουν. διὰ Νέαν Ὅρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	43	7203	ἀνεχ. Πειραιά 11 Ἰουλ. διὰ Νέαν Ὅρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	56	8000	ἔφθ. Κολόμπο 7 Ἰουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	43	7176	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 5 Ἰουλ. διὰ Σέβεν "Αἰλαντς
ΕΛΠΙΣ	19	1492	εἰς Πειραιά ἀπὸ 24 Ἰουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	43	7253	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 8 Ἰουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	44	7251	ἔφθ. Μαδράς 19 Ἰουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	21	2369	ἀνεχ. Μπέργκεν 24 Ἰουν. δι' Ἀρχάγγελον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	43	7194	ἀνεχ. Οζάκαν 27 Ἰουν. διὰ Βαγκούνιερ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	17	3976	διῆρε Κων. πολιν 10 Ἰουλ. δι' Οδησσόν, ἔφθ. 12
ΕΥΑΝΘΙΑ	43	7244	ἀνεχ. Λήτιλ Πέντρο 8 Ἰουλ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	08	1699	διῆλθε Πειραιά 10 Ἰουλ. διὰ Νεάπολιν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	38	5548	διῆλθε Ντόρερ 28 Ἰουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΗΡΩΝ II.	44	1923	διῆλθε Θέουταν 1 Ἰουλ. διὰ Βηρυττόν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	44	7257	ἀνεχ. Γιαβατά 3 Ἰουλ. διὰ Σητάτηλ
ΘΕΜΩΝΗ	44	7198	διῆλθε Θέουταν 25 Ἰουν. διὰ Γκάλεστον
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	56	8250	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 Ἰουλ. διὰ Μπράκε
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	37	4815	διῆλθε Φλώσιγκ 8 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΙΓΟΡ	43	7207	ἔφθ. Βούμπαν 12 Ἰουν.
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	30	7924	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 6 Ἰουλ. διὰ Βαλπαραΐσον
ΙΩΑΝΝΗΣ	56	9050	έρμουμπολκήθη Νόρτεγχαμ 9 Ἰουλ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	42	7035	ἔφθ. Πούλο Μπούκεμ 8 Ἰουλ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 28 Ἰουν. διὰ Πολωνίαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	44	10441	ἀνεχ. Νέαν Ὅρκην 2 Ἰουλ. δι' Αραύμπτον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	43	7255	διῆλθε Ντακάρ 7 Ἰουλ. δι' Ἐμδεν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	13	1877	ἀνεχ. Γάνδην 28 Ἰουν. διὰ Γένοβαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	44	7198	ἔφθ. Λονδίνον 27 Ἰουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	57	10000	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	19	5182	ἀνεχ. Καϊμπάριεν 2 Ἰουλ. διὰ Ρωσίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	56	6330	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 4 Ἰουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	43	7229	διῆλθε Λός "Αντζελες 26 Ἰουν. διὰ Γιοκοχάμου
ΚΑΣΟΣ	39	5215	διῆλθε Σουέζ 21 Ἰουν. διὰ Μπαντάρ Σαπούρ
ΚΑΣΤΩΡ	44	7260	ἀνεχ. Χάλιφας 7 Ἰουλ. διὰ Σαβάναν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	43	10448	διῆλθε Σουέζ 7 Ἰουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	52	1793	ἔφθ. Πόρτα Σαΐδ 10 Ἰουλ.
ΚΕΧΡΕΑ	44	7224	διῆλθε Τζιμπούτι 26 Ἰουν. διὰ Τζακάρταν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	56	8429	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 30 Ἰουν. δι' Αμβούργον
ΚΡΗΤΗ	44	7253	ἀνεχ. Ναγκόγια 8 Ἰουλ. δι' Οζάκαν, ἔφθ. 9
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	43	7198	ἀνεχ. Κολούμπια Ρίζερ 10 Ἰουλ. διὰ Βαγκούνιερ
ΚΟΡΘΙΟΝ	23	4693	διῆλθε Τζιμπούτι 39 Ἰουν. διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΚΡΙΟΣ	45	3805	ἀνεχ. Φιλαδέλφεια 29 Ἰουν. διὰ Γένοβαν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	20	6416	ἀνεχ. Αρούμπαν 26 Ἰουν. διὰ Χάρην
ΚΥΜΑ	43	7244	ἔφθ. Μουρόπαν 26 Ἰουν.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	43	7223	ἀνεχ. Μόντρεαλ 9 Ἰουλ. διὰ Μπασταλίαν
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	56	9074	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 Ἰουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	05	2527	διῆλθε Σουέζ 6 Ἰουλ. δι' Ερυθρὰν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	45	7176	ἀνεχ. Κόμπε 26 Ἰουν. διὰ Βικτωρίαν (B. K)
ΚΩΣΤΗΣ	56	8450	διῆλθε Παναμάν 26 Ἰουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	25	964	ἔφθ. Χερσώνα 11 Ἰουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	43	7176	ἀνεχ. Χάϊφαν 6 Ἰουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	28	4573	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 11 Ἰουλ. δι' Αμέρεσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	43	6766	διῆλθε Μοντεβίδεο 9 Ἰουλ. δι' Αγ. Βικέντιου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	22	1535	ἔφθ. Πειραιά 12 Ἰουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 29 Ἰουν.
ΛΙΒΥΗ	24	1556	εἰς Πειραιά ἀπὸ 6 Ἀπρ.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	25	5531	διῆλθε Σουέζ 5 Ἰουλ. διὰ Καλκούτταν
ΛΙΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	43	7229	ἀνεχ. Ρουέν 29 Ἰουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	45	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Ἰουλ. διὰ Β. Ειρηνικών
ΜΑΙΡΗ Β.	17	2032	εἰς Πειραιά ἀπὸ 13 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	19	3858	εἰς Ελσιγκμποργκ (Φιλλανδίαν) 7 Ἰουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	42	7044	διῆλθε Τζιμπούτι 3 Ἰουλ. διὰ Μαδαγασκάρου
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 7 Ἰουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	20	5401	ἔφθ. Κόμπε 10 Ἰουλ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	21	6703	εἰς Πειραιά ἀπὸ 3 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	43	7187	διῆλθε Γιρβαλτάρ 2 Ἰουλ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρού
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	43	7204	διῆλθε Σουέζ 5 Ἰουλ. διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΜΑΡΙΑΜ	44	7258	ἔφθ. Λάδ. Γκουλέλτ 25 Ἰουν.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	43	2400	ἔφθ. Ριγιέκαν 2 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	20	6546	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	54	11577	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 10 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	23	1175	διῆλθε Κων. πολιν 21 Ἰουν. διὰ Βραΐλαν
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	48	5500	ἔφθ. Φλώσιγκ 7 Ἰουν. (ἐπισκευαί)
ΜΑΤΡΩΟΣ	57	9168	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Ἰουλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	16	2081	ἔφθ. Ιτέαν 28 Ἰουν.
ΜΕΝΤΩΡ	41	7157	ἀνεχ. Ρουέν 5 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Ἰουλ. δι' Αμέρεσαν
ΜΙΧΑΗΑ	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 27 Ἰουν.

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β, Γ, ΤΑΞΕΩΣ (ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ) ΑΛΕΞ. ΛΑΜΠΡΟΥ

Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Τὸ ἐπίλεκτον διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν Φροντιστηρίων ἀποτελούμενον ἀπὸ πεπειραμένους Καθηγητάς καὶ ἀπὸ ἀξιωματικοὺς ἐν ἐνεργείᾳ τοῦ Β. Ν., ἔγγυαται τὴν ἀρτίαν προπαρασκευὴν τῶν ὑποψήφιών καὶ ἔξασφαλίζει τὴν ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς ἐκάστοτε ἔξετάσεις.

Οἱ προπαρασκευασθεῖτες, παρ' ἡμῶν ὑποψήφιοι Μηχανικοὶ ὅλων τῶν τάξεων ὄχι μονὸν ἐπετυχοῦ ΑΠΑΝΤΕΣ κατὰ τὰς ἔξετάσεις, ἀλλὰ καὶ πλειστοὶ ἔξι αὐτῶν ἡρίστευσαν κατ' αὐτάς. 'Ονόματα ἀριστευσάντων μαθητῶν μας εὐρίσκονται εἰς τὰς ἐκάστοτε ἀνακοινώσεις τῶν Φροντιστηρίων μας.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΕ ΠΟΛΥΩΡΟΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΝ ΑΝΕΥ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΑΜΟΙΒΗΣ.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ εἰδικὸν τμῆμα πληροφοριῶν καὶ διεκπεραιώσεως τῶν πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν δικαιολογητικῶν κατὰ τὰς ἔξετάσεις.

ΓΡΑΦΕΙΑ — ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Βασιλέως Κωνσταντίνου 54β καὶ Μπουμπουλίνας 18, τηλέφ. 471.633.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	άνεχ. Γλασκώδην 10 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλην. Γραμμή N. Άμερ.	54	2709	άνεχ. Πειραιά 10 'Ιουλ. διὰ Νότ. Αμερικήν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Καρίμπη»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 4 'Ιουλ. διὰ N. Σκωτίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7247	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 27 'Ιουν. διὰ Σέβεν "Αϊλαντς
ΝΕΑ ΥΩΡΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. N. Ύόρκην 6 'Ιουν. διὰ Καλκούτταν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν. διὰ Μπρεμερχάφεν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7231	έθ. Ρίον 'Ιανεΐρον 6 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. E. Χατζηλιάς κ.λ.π.	37	5205	έθ. Ραγγούν 13 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σιά	43	7176	έθ. Πόρτ Σουδάν 5 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	άνεχ. Φρήματλ 29 'Ιουν. διὰ Φάλμουθ
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 28 'Ιουν. διὰ Ναγκόγια
ΝΙΚ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7254	έθ. Βαγκούνερ 5 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Κάτιρης	43	7244	άνεχ. Μόλι 24 'Ιουν. διὰ Βρεταν. Κολομβίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίνος» A.E.	41	7176	διῆλθε Ντόρερ 29 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 2 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διῆλθε Σουέζ 29 'Ιουν. διὰ Κολόμπο
ΝΟΡΑΝΤΑ	έτ. «Ισμήνη»	20	7581	
ΘΩΩΝ				
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9350	
ΟΛΓΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	'Ευπτορ. — 'Εφοπλιστική	44	7284	
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Έλληνική»	56	2745	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Γράτσος	45	7176	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7235	
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	
	έτ. «Όρφευς»	56	8479	
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αντωνίου-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Κασαδίας	43	7258	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Άρακος — X' Πατέρας	43	7250	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A.E.	43	7252	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έπιπειρίκος	45	3822	
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11473	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσια» κ.λ.π.	54	6129	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7232	
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλίορις»	43	7124	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιά	16	1808	
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριδ»	55	16566	
ΡΙΤΑ				
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ ΟΝΣ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	έθ. Πόρτ Σαΐδ 2 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Οάσκαν 7 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ειρηνικήν
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Ελληνική» A.E.	47	2754	άνεχ. Αλγερίου 24 'Ιουν. διὰ Ριγιέκαν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	άνεχ. Βοστόνη 10 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιοί Δ. Ηγγέληση	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάο 24 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Υιών Σιγάλα	43	7176	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διὰ Δανίου
ΣΟΥΖΕΣ	A. Πρίντεζης	28	1660	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Ίω. Λάπτσης	24	1564	έθ. Νέαν Όρλεάνην 9 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟΣ	Nik. Παπαδάτος	22	2201	έθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	έθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8800	έθ. Κεμπέκ 6 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	διῆλθε Λάδεντν 19 'Ιουν. διὰ Βενεζουέλαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έθ. Βομπάνη 17 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελλην. Μεσογ. Γραμμή	40	7637	έθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διὰ Λαδίσεντ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	όνεχ. Αλεξανδρειαν 5 'Ιουλ. διὰ Λονδίνου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 20 'Ιουν. διὰ Κιουρασάου
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπατσίφικ»	56	2745	έθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	έθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Κλρ. Αθ. Κουλόρυα	30	4557	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Καρδαγένην 6 'Ιουλ. διὰ Νόρντεγχαμ
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφιων»	57	9950	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	άνεχ. Πειραιά 12 'Ιουλ. διὰ Μαριούπολιν
ΦΡΥ	Καβέρεπτη — Φουντή	07	1056	διῆλθε Σουέζ 26 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάσος» A.E.	45	7256	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7238	έθ. Βιζαγκαπατάκι 2 'Ιουλ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	έτ. «Κάσος» A.E.	44	7246	έθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10580	έθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	'Απ. Πεζάς	55	8225	έθ. Θεσσαλονίκην 8 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	A. M. Πρίντεπης	44	1293	έθ. Ταρακάν 5 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

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

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ		44	7158	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		21	1173	εἰς 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 5 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δεξ.)		56	20140	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΓΕΙ		24	2107	ἔφθ. Ντελφύλ 30 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.)		44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	άνεχ. Βουβάνη 9 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		44	7214	ἔφθ. Βουβάνη 19 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ		21	6803	άνεχ. Χαϊόγκ 25 'Ιουν. διὰ Κολόμπο
ΑΔΑΜΑΣ		44	7265	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 19 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)		14	2467	ἔφθ. Καράτος 10 'Ιουλ.
ΑΖΙΑΝ		42	7223	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 6 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)		56	20250	διῆλθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)		43	7238	διῆλθε Παναμάν 10 'Ιουλ. διὰ Πουστάν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		53	13675	άνεχ. Φιλαδέλφειον 3 'Ιουλ. διὰ Καρθαγένην (Κολ.)
ΑΕΛΛΩ (λιβ. δεξ.)		57	21000	ἔφθ. Σορέλ 2 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	διῆλθε Λάζ Πάλμας 10 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)		44	7246	ἔφθ. Μαδράς 19 'Ιουν.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)		20	5227	άνεχ. Σορέλ 30 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)		41	4729	άνεχ. Δουγκέρκην 29 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		44	7161	ἔφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδις 21 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑ (λιβερ.)		44	2893	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 'Ιουλ. δι' "Αδεν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		54	18784	ἔφθ. Καράτος 1 'Ιουλ.
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		29	3958	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		31	9063	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 1 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤ (λιβ.)		57	8440	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.)		56	9200	άνεχ. Κόμπε 20 'Ιουν. διὰ Βαγκάγνη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΟΡ		44	7240	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 'Ιουλ.
ΑΙΝΟΣ		44	2547	διῆλθε Τρίνινταν 6 'Ιουλ. διὰ Σάντος
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		44	7158	άνεχ. Νούεντιας 13 'Ιουν. δι' 'Οδησσόν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		28	5244	ἔφθ. Γλασκώνη 9 'Ιουλ.
ΑΚΤΗ (λιβερ.)		43	7132	έφθ. Χάμπτον ρόδις 7 'Ιουλ.
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)		43	7213	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΑΛ—ΚΟΥΒΕ·Ι·Τ (ηλιβ.)		18	5268	
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ		'Αρ. Όνασπς	54	28738
ΑΛ·ΡΙΑΝΤ (λιβερ.)		30	4696	άνεχ. Σιγκαπούρην 4 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)		43	7244	εἰς Τεργέστην ἀπὸ 29 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		25	2323	διῆλθε Παναμάν 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)		56	10482	ἔφθ. Θάσον 7 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)		55	20926	διῆλθε Λός "Αντζέλες 2 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5555	άνεχ. Μιαντάρ Σαπούρη 6 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειον
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		53	7409	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. δι' 'Οδησσόν
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)		24	5026	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 'Ιουλ. διὰ Γερμανίαν
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.)		42	7066	διῆλθε Θέουταν 3 'Ιουλ. δι' 'Οδησσόν
ΑΛΚΙΜΟΣ		43	7176	άνεχ. Ροσάριο 7 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)		44	7063	διῆλθε Λάδσεντ 2 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΛΜΑ (λιβερ.)		41	7472	διῆλθε Λός "Αντζέλες 18 'Ιουν. διὰ Βουβάνη
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιβ.)		21	4358	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΜΠΑ		44	7233	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουν. διὰ Βικτωρίαν
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)		43	7231	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 'Ιουν. διὰ Βρέυπη
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιβ. δεξ.)		53	12897	εἰς Κόμπε ἀπὸ 9 'Ιουν.
ΑΛΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)		50	10776	άνεχ. Καιμάνων 27 'Ιουν. διὰ Πουέρτο λά Κρούλ.
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)		27	4966	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 12 'Ιουν. διὰ Λά Πλάταν
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)		19	5729	διῆλθε Τζιμπούτι 26 'Ιουν. διὰ Νταμάνη
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		18	8571	διῆλθε Κολόμπο 28 'Ιουν. διὰ Τιουτικόπιν
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)		44	10721	εἰς Σύρον 10 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)		11	3015	ἔφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 29 'Ιουν. διὰ Τζιμπούτι
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)		43	10578	ἔφθ. Ντόρμπιταν 1 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)		43	7164	όνεχ. Φιλαδέλφειον 2 'Ιουλ. δι' Αρούμπιταν
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)		42	6995	ἔφθ. Μόλι 14 'Ιουν.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιβ.)		44	7258	άνεχ. Σουραμπάγια 6 'Ιουλ. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)		38	7949	διῆλθε Παναμάν 26 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΣΑ (λιβ.)		48	7237	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν. διὰ Σαίν Κίττες

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

A)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ — ΜΑΣ-
ΣΑΛΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 12 μεσημέρ.
24)7 — 7)8 — 21)8 —
4)9 — 18)9 — 2)10 —
16)10 — 30)10

A)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕ-
ΝΕΤΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 3 μ.μ.
17)7 — 31)7 — 14)8 —
28)8 — 11)9 — 25)9 —
9)10 — 23)10 — 6)11

A)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΒΗΡΥ-
ΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ —
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π.μ.

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕ-
ΜΕΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΟΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΑΛΕΞΑ-
ΝΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π. μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	έθ. Νεάπολιν 1 'Ιουλ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενβίγκινο»	45	7331	έθ. 'Αμβέρσαν 22 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Μπλάσι 28 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 9 'Ιουλ. διά Βέζερ
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	έθ. "Άδεν 8 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διήλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ·Υ· (λιβερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	άνεχ. Γλασκώνη 9 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	11568	διήλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. (άπο Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρός»	53	17845	διήλθε Παναμάν 24 'Ιουν. διά Βαλπαραΐσον
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ·Ι·Λ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10150	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8432	έθ. Λίβερπουλ 9 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10200	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 23 'Ιουν. διά Βρέμην
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	25000	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 9 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24526	άνεχ. Κόπτε 6 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23469	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 21 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 26 'Ιουν. δι' "Αμστερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράιον»	40	8427	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 'Ιουν. διά Σουέζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιβερ.)	έτ. «Ορά·ον»	41	7257	διήλθε Χονολουλού 2 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λιβερ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Βαγκούνιερ 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	είς μεταφοράς 'Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Λός "Αντζελες 1 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΩΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Περούδιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	άνεχ. Κόπτε 6 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8486	διήλθε Τρίνινταντ 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ορά·ον»	43	8462	έθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	45	11534	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	έθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΛΚΡΙΜ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	άνεχ. "Αμστερνταμ 26 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	41	8325	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	διήλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Κοίστομπαλ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24200	άνεχ. Κόπτε 2 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	έθ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 'Ιουν. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	διήλθε Ούζαν 9 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10450	είς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ' λ.δ.	έτ. «Οράιον»	56	23280	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 6 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	διήλθε Τρίνινταντ 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΕΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	έθ. Μόζι 25 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8393	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΛΟΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	άνεχ. Ρουέν 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουν. διά Χάρρην
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7147	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·Ι·ΤΣ	έτ. «Οράιον»	54	7256	άνεχ. Απτλ Πέντρο 5 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ριο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Φώλει 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ελεντοράντο»	57	25000	άνεχ. Λός "Αντζελες 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έθ. Χάμπτον ρόδις 10 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπιτσο	45	10735	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	4992	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουλ. διά Κοίστομπαλ
ΑΝΝΕΑΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έθ. Μπιζέρταν 9 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	διήλθε Λάδσεντ 30 'Ιουν. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	έθ. "Αυτορεπτα 3 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Γιασβάτα 20 'Ιουν. διά Λόγ "Αντζελες
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σαν Νικόλαος»	36	5017	έθ. Λούδινον 22 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	διήλθε Κων(ωρ)πολιν 20 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αιτλάντικ»	57	10500	είς Τσουρούμι, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Πτελέ Νόρτες	43	715	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	εφ. Καλαί 6 'Ιουλ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	15845	άνεχ. Πόστλαντ (Με) 4 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γκρίνιδλα»	43	7244	έθ. Βιζαγκαπατάμ 4 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σποάριγκ»	43	7131	άνεχ. Μόλι 6 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΟΥΡΟΡΑ (Ονδούρη)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διήλθε Λός "Αντζελες 18 'Ιουν. διά Νότ. Κορέαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλωνα	10	3314	άνεχ. Κασάτοι 18 'Ιουν. διά Τσιταγκόνν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιβ.)	έτ. «Αθήνιαν»	57	9500	έφ. Αμβούργον 1 'Ιουλ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφιαν 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	διήλθε Θέουταν 4 'Ιουλ. διά Κίελον
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιβ.)	έτ. «Φο νίξ»	44	7078	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιβ.)	έτ. «Βιλανούεδσ»	56	10200	διήλθε Λίζαρντ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτ. «Αλμπίουν»	43	7265	άνεχ. Μπελέμ 9 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Απόστολο»	20	3330	άνεχ. Κροάτισι 2 'Ιουλ. διά Τσιταγκόνν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Κανόπους»	57	12500	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 27 'Ιουν. διά Τσουρούμι
	έτ. «Αρ στομένης»	43	7254	άνεχ. Βαστώνη 30 'Ιουν. διά Δυτ. Ιταλίαν

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως και μεγέθους έπισκευαί είς τιμάς συνγνωνισμού και μέ ταχύτητα άσυγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,"
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λι6.)	έτ. «Άγκουαρούτσα»	43	7120	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μίραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Χάδρην 7 'Ιουν. διά Σαίν Κίττ'
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Γάνδην 25 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτιμ»	40	10224	άνεχ. Γάνδην 4 'Ιουλ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΡΙΩΝ (λι6.)	έτ. «Αριάτέ»	44	7216	διήλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άριώνα»	28	1707	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	21	1498	έφθ. Νύνασχαμ 6 'Ιουλ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαίτη»	53	18288	άνεχ. Δουγκέρκην 5 'Ιουλ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΡΜΑΡ (λι6.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	άνεχ. Αμερίδαν 6 'Ιουλ. διά Νότ. Αμερικήν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούντε»	43	7236	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Ιουλ. δι' 'Οδησσόν
ΑΡΤΑ (λι6.)	έτ. «Μπιενέντιο»	43	7232	άνεχ. Οζάκαν 26 'Ιουν. διά Βαγκούνερ (έπωλήθη)
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λι6.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	διήλθε Λάδσεντ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7176	διήλθε Λάδσεντ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΑΝΑΣ (λι6.)	έτ. «Λαϊμπ. Σή Τράνσπ.	43	7288	έφθ. Μόλι 11 'Ιουλ.
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Ρουέν 27 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λι6.)	έτ. «Πιενέντο»	44	7161	διήλθε Πούλο Μπούκον 5 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν. Γκαμπτριέλ»	43	7198	άνεχ. Σαντιάγκο 30 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν. Μιγκούέλ»	28	4809	άνεχ. Σέβεν Αϊλαντς 30 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν. Γκαμπτριέλ»	44	7176	διήλθε Ντόρερ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άνεχ. Πιανέτα 7 'Ιουλ. διά Νιού Ουστιμίνστερ
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λι6.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Μπρεμερχάφεν 29 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Άντες»	45	7318	διήλθε Λός Αντζελες 20 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάργιρουντ»	42	7176	διήλθε Ντόρερ 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	διήλθε Αγιον Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Σύρον 7 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικά»	27	5214	έφθ. Αλμπανι 9 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΒΙΔΑ	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εἰς μεταφοράς Άρούμπας—Μαρακάιμπτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Οζάκαν 9 'Ιουλ. δι' Ειρηνικὸν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άνεχ. Κόμπη 6 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΡΥ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 9 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙ-Ι-Σ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	διήλθε Πούλο Μπούκον 4 'Ιουλ. διά Βομδάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Αστρολούξ»	44	7250	έφθ. Μόλι 8 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	έφθ. Πολέρμον 5 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διήλθε Παναμάν 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	έφθ. Λιβρόρο 1 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λκ δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΓΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	20000	διήλθε Πούλο Μπούκον 7 'Ιουλ. διά Μπάχρειν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	διήλθε Λός Αντζελες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑ-Ι-Τ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	15200	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διήλθε Σάντα Πάτρα 7 'Ιουλ. διά Κολούπτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	έφθ. Σάντα Πάτρα 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 8 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	έφθ. Ρίο Γκράντε 3 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λι6. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Φάρα 8 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λι6. δ.)	έτ. «Αντλάντικ»	52	11767	διήλθε Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. διά Κολούπτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διήλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤ'ΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Γιργεμπούργκ 7 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Νι-ΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Μόλι 21 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λι6.)	έτ. «Οριόλα»	43	7248	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 3 'Ιουλ. διά Ανατολὴν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σάντος 18 'Ιουν. διά Λάς Πιέντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διήλθε Σάντος 18 'Ιουν. διά Λάς Πιέντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διήλθε Τόινινταντ 25 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	εἰς Οζάκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Ντόρερ 25 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Μαντράς 5 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	διήλθε Μπάρρου Αϊλαντ 8 'Ιουλ. διά Μαναμάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΥΓΗ (λι6ερ.)	έτ. «Μπήθερ»	56	10500	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Βουβάνη 16 'Ιουν.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Ιουν. δι' Αντοφαγκάσταν
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νούεβα Βαλέντσια»	44	7276	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσεύκια»	30	9720	άνεχ. Τσάλεστον 30 'Ιουν. διά Μπατάλιον
ΒΑΛΟΡ (λι6.)	έτ. «Μπέλαντ»	43	7229	άνεχ. Λήττη Πέντρο 4 'Ιουλ. διά Μπατάλιον
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάν»	44	7176	διήλθε Τοίνινταντ 25 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λι6ερ.)	έτ. «Μαραθεντούρα»	19	6438	άνεχ. Πέτελ 2 'Ιουλ. διά Σόττερνταμ
ΒΑΡΚΑ (λι6.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	διήλθε Βερμούδας 6 'Ιουλ. διά Νασσάου
ΒΑΣΙΔΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διήλθε Λός Αντζελες 28 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιβαλί»	44	7242	έφθ. Μόντοεσάλ 5 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νούεβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Αιβίνον 7 'Ιουλ. διά Φάλμουθ. έφθ. 8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσαπτο»	12	5944	έφθ. Μοσουγκάσ 2 'Ιουλ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φιλίας	42	6751	άνεχ. Κέπι Τάουν 8 'Ιουλ. διά Πόρτ "Ελίζαμπεθ
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λι6.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7253	διήλθε Ντώμπαν 2 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΒΕΝΟΥΣ (δεξαμ.)	έτ. «Γκλόιπτο»	20	7631	άνεχ. Οζάκαν 26 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	διήλθε Τζιμπούτι 28 'Ιουν. διά Κονταλόρε
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρσταρμάντε»	52	11362	διήλθε Γιβαλτάρ 4 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	άνεχ. Αδεν 28 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγάνου»	09	2890	άνεχ. Σευάνσπ 4 'Ιουλ. διά Λιθόρων
ΒΙΩΛΑΝΤΩ (λι6.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νούεβα Βίστα»	57	12123	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 8 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	έφθ. Τάιν 15 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λι6.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Αιστερόπετ 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λι6.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον 4 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΓΑΛΗΝΗ (λι6.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον 3 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Κουβεΐτ
ΓΕΩΡΓΕΑ	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Τόκιο 28 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λι6.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ

ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έφ. Βοιμβάνη 9 'Ιουλ.
ΓΕΩΓΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΓΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	έφ. Μισσλεσμπρο 11 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΓΕΩΡΓ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρο ντελ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Τρόμσο 5 'Ιουλ. διά Μπρίστολ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ ΌΪλ»	54	18790	έφ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	έφ. Αδεν 4 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	έφ. Χάμπητον ρόδς 9 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	1871	έφ. Ραγκούν 4 'Ιουλ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	έφ. Βόλον 1 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	έφ. Βιζαγκαπτάμ 8 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναρ.)	έτ. «Ιουνίτου»	19	5182	διήλθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διά Κουνέτ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έλληνικα συμφέροντα	28	6610	διήλθε Φώλαστικ 2 'Ιουλ. διά Κιασσιούγκ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπτα»	43	7207	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Χάμπητον ρόδς
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Τακοράντι 9 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Χάμπητον ρόδς 29 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πλάμαρα»	43	7252	έφ. Δουγκέρκην 8 'Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	έφ. Γκρόντινες 6 'Ιουλ. (διά Μόντρεαλ)
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίνι Άτλαντικ»	43	7229	έφ. Μαδράς ρόδς 23 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20658	άνεχ. Αδεν 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΟΥΑΦΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άνεχ. Αντζελες 19 'Ιουν. διά Περού
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. Τσαδλίρη	42	7181	άνεχ. Γιασβάτα 20 'Ιουν. διά Τσιβαγκυτάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΑΣ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	56	6800	άνεχ. Χάμπητον ρόδς 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	εις Σκοτίαν, υπό συμπλήρωσην
ΓΟΥ-ΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Χάμπητον ρόδης 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α-ΙΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	Σ.Τ. Νιάρχου	57	26000	διήλθε Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Βικτωρίαν (Β.Κ.) 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	20432	άνεχ. Κουνιάνα 6 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	25317	διήλθε Σουέζ 28 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	έφ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουν. δι' Αμμουδαίη Μπαΐη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ. δ.)	Σ.Τ. Νιάρχος	57	14000	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	εις Σαΐν Ναζαίρ 3 'Ιουλ. (διά Περσικόν Κόλπον).
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μένα Σαούντ 19 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Φώλεϋ 2 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.)	έτ. «Τσέστος Μπαΐη»	56	26000	διήλθε Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.)	Νιάρχου	56	25490	έφ. Σιυότουσο 8 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.)	Νιάρχου	56	26031	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)	Νιάρχου	56	26000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Κίγκ Ούτιλλ Μπαΐη»	56	26000	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Λουλέα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	έφ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	Σ.Τ. Νιάρχος	43	7176	έφ. Χάμπητον ρόδης 1 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	Σ.Τ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Πούντα Καρφτόν 2 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	Σ.Τ. Νιάρχος	42	7231	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	Σ.Τ. Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Μένα Σαούντ 22 'Ιουλ. διά Καριφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ.)	Σ.Τ. Νιάρχου	57	27800	έφ. Φώλεϋ 2 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	διήλθε Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20781	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ-Υ (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουλ. διά Φώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (λ. δ.)	Σ.Τ. Νιάρχου	57	25000	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Φώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	Σ.Τ. Νιάρχου	57	10200	εις Χιροσίμα. υπό συμπλήρωσην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΤΣΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	έφ. Αυστερεράταμ 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ-Ι-Λ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουν. διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	διήλθε Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουν. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	εις μεταφοράς Αρούμπατς—Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Πόρτερο λά Κρούζ 27 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Αμέρερσαν 8 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488	έφ. Βικτωρίαν (Β.Κ.) 22 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μπαραργκευτίλλα 3 'Ιουλ. διά Κοβένας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172	εις μεταφοράς Αρούμπατς—Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	έφ. Σάντος 8 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Μπουένος Αύρες 29 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΟΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10483	διήλθε Τρίνινταντ 29 'Ιουν. διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Μπουένος Αύρες 2 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλας»	53	12705	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόνια»	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρι από 3 'Ιουν. διά Σαλήφ
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	άνεχ. Φρημάνταλ 15 'Ιουν. διά Φάλμουθ
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. Ρίο «Άντον»	45	7252	έφ. Τοκοπίλλα 19 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	έφ. Χάμπητον ρόδης 15 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εγουέτ Αφρικαν»	55	6100	άνεχ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλ. διά Χούλλ
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Γιοκοσούκαν 26 'Ιουν. διά Βαγκούμπερ
ΔΗΜΟΣ ΖΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρντενόλα»	55	10360	άνεχ. Ολέκκαν 9 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 3 'Ιουλ. δι' Αιθούσηγκον
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Ράς Αντζελες 8 'Ιουλ. δι' Αιθερσαν
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρα»	33	9120	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Γουορληντουάνιν»	43	7031	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Νέρβικ
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκ»	43	7247	έφ. Χάμπητον ρόδης 24 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Ενταρόκα»	56	10200	άνεχ. Οκο Ρίος 1 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΒΗΚΥΝΓΙΑ	έτ. «Σάν Έμιλιο»	44	8247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΕΒΗΛΙΣ	έτ. «Ρίο Καρίμπιτσα»	44	8327	άνεχ. Μπούτη 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Άλμπερτο»	45	7252	διήλθε Ντόρερ 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Ενηκρεστ»	44	7253	άνεχ. Αστόρια 21 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτωνα»	56	10318	άνεχ. Ληττή Πέντρο 6 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ε ονης»	13	1462	διήλθε Κων/πολίν 6 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ποιντα Αρένας»	29	6941	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπητον ρόδης
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	άνεχ. Μπάχερεν 3 'Ιουλ. διά Μόρμουγκαρό

ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10331	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 'Ιουν. δι' 'Αμδέρσαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νούερο Μούντο»	41	7289	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλ. διά Τεργεστην
ΕΛΕΚΤΡΙΚΗ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Γιουκάρο 19 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	άνεχ. Ριγιέκαν 10 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΕΛΕΝΗ (λιθ.)	έτ. «Παραμάσουντ»	22	7366	έφθ. 'Αιμδούργον 5 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντ»	44	7213	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΔΙΣ (λιθ. δ.)	έτ. Παπαγιροτίθη	57	12500	εἰς Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΑΡΗ (λιθ.)	έτ. τΜαρπροέζα»	44	7138	έφθ. Μόντρεαλ 23 'Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 30 'Ιουν. διά Κούδαν
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξείλιαρ»	30	4123	έφθ. Τσιτταγόκγ 27 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Ληττά Πέντρο 3 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	διηλθες Πόρτα Σαΐδ 30 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 30 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	διηλθες Λάρεσεντ 3 'Ιουλ. διά Μιδδλεσμπρο
ΕΜΑΝΑΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΜΙΑΛ	έτ. «Βιβάλετ»	28	2407	διηλθες Θέσουταν 3 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	άνεχ. 'Άδελατιδα 9 'Ιουλ. δι' "Άδεν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ένσενάντα»	44	7207	έφθ. Καϊμάριεν 1 'Ιουλ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	άνεχ. Μπόνγουον 29 'Ιουν. δι' 'Αμδέρσαν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγογο»	41	7122	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	διηλθες Πειύλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. δι' "Άδεν
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Εντυ»	25	3320	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 18 Μαΐου
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άλδάρες»	44	7176	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντς 9 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	διηλθες Κωνσταντινούπολιν 8 'Ιουλ. διά Κουδέιτ
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	1010C	άνεχ. Κοκούμπιο 3 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροφόρ»	27	5843	άνεχ. Λονδίνον 10 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσταν»	42	6975	άνεχ. Καλκούτταν 11 'Ιουν. διά Μασσάβαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	56	10053	άνεχ. Λός 'Αντζελες 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	8800	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (ζεξ.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»	54	1873c	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 'Ιουν. διά Παγκνίγκ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30150	διηλθες Πόρτα Σαΐδ 9 'Ιουλ. διά Γιδραλτάρ
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	έφθ. Μοζάς ρόδις 1 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Βάλλαρω 4 'Ιουλ. (διά Φρήμαντλ)
ΕΥΡΥΚΛΕΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	έφθ. Κιασιούγκ 8 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βομβάρη 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. (δοκιμαί)
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	36	9927	έφθ. Χαδάννων 10 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	43	7874	έφθ. Κουδαν 7 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Βομβάρη 21 'Ιουν.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζιλίο»	56	8985	άνεχ. Βομβάρη 16 'Ιουν. διά Κοσσείρ
ΕΦΦΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Δουκέκην 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Μόμπιλ 1 'Ιουλ.
ZANE B. Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7232	έφθ. Μπιουένος "Άιρες 28 'Ιουν.
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζανής»	08	1982	άνεχ. Γένοβαν 5 'Ιουλ. διά Μήλον
ZEΩ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	1064i	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	έφθ. Βαγκούμπερ 8 'Ιουλ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Μορμουγκάο 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτιεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ZΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	K. Άτυχίδης	20	7638	έφθ. Σπέτζιαν από 13 Μαΐου
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέ Νόρτε»	43	7099	εἰς Σπέτζιαν από 21.17 B.—27.2 Δ., 'Ιουν. 24, διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρίκαν Κέρριερς»	43	8318	είς Χάδον από 28 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Χάδον 1 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέ Εστε»	44	7161	εἰς έξιν 4.55 B.—98.14 A., 'Ιουν. 25, διά Βομβάρην
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνεχ. Ντευγιούν 26 'Ιουν. διά Γιαδάτα
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζον»	56	10100	εἰς Σπέτζιαν 6 'Ιουν. διά Γκουαγιακάν
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Άιλα Μπέλλα»	28	2407	έφθ. Χιούετον 6 'Ιουλ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 9 'Ιουλ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	διηλθες Λίζαρπτ 29 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	άνεχ. Μόμπιλ 4 'Ιουλ. διά Κρίστομπαλ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεζόυμα»	43	7132	διηλθες Σουέζ 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Λειζένδες 9 'Ιουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 8 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζ»	43	1934	άνεχ. Πομπούκα 9 'Ιουλ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (νδ.)	έτ. «Εύτολμος»	43	7176	διηλθες Στοκχόλμην 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγούνια»	35	8072	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊφάρι»	56	10410	διηλθες Ζενόβια 3 'Ιουλ. διά Γιαδάτα
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπάλ»	44	7176	άνεχ. Πιερσικόν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετούλεουν Κ. Κ.»	53	13555	διηλθες Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Γιαδάτα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊύάρι»	56	10422	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	52	15826	διηλθες Γιδραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπάλ»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 8 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τραγασσεαν»	53	13485	άνεχ. Θίλ οφ Γκραίν 9 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΒΑΛΑ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	διηλθες Γιδραλτάρ 30 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	56	10122	έφθ. Βοστώνην 27 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 27 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Παταγίκα»	41	7176	διηλθες Λός 'Αντζελες 28 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	άνεχ. Μπάρακε 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	διηλθες Γιδραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Πρέστον
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουΐτα»	43	7257	διηλθες Λός 'Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Αιμδούργον 29 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνσοπτορ»	41	5588	άνεχ. Μορμουγκάο 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	διηλθες Κων. πολίν 6 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. 'Αιμδούργον 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφίονδι»	24	5185	άνεχ. Τζακάρταν 2 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 'Ιουν. δι' 'Αιμδούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδια»	19	5173	άνεχ. Καλλάο 12 'Ιουν. διά Σιμπότε
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδια»	20	6157	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν. (έπισκευα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	άνεχ. Μπάρακε 5 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	160s	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	άνεχ. Εμπεν 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	έφθ. Βουβάρη 18 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπι»	55	8799	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 0'Ιουν. διά Σημάτη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ιρις»	42	6782	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	έφθ. Νοβορωσίσκην 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κορτές»	43	7161	άνεχ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γιούνιτας»	43	7253	άνεχ. Μπαχαρένη από 15 Μαΐου διά Νταμμάμ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	ένεχ. Τζάκσονβιλλ 26 'Ιουν. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7588	έφ. Ναγκόγια 6 'Ιουλ.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Μπόναν 9 'Ιουλ. διά "Αμστερνταμ"
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ. 6.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Νέαν Καληδονίαν 13 'Ιουν. διά Βόρ. "Αμερικήν"
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	43	7150	άνεχ. Μουρόραν 15 'Ιουν. διά Μελβούρνην
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφ. Καράτσι 22 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. 8.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	διηλίσε Τρίνιταν 2 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9798	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Σαιν Κίττ'ς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίνιρ»	36	10291	άνεχ. Φάσο 27 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	διηλίσε Συεζ 11 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιθάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	διηλίσε Σουέζ 22 'Ιουν. διά Τζέδδαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	έφ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ. 6.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7245	διηλίσε Χονόλουλού 1 'Ιουλ. διά 'Ινδίας
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	άνεχ. Τόκιο 26 'Ιουν. διά Είρηνικόν
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρορίνο»	13	2000	άνεχ. Αδεν 5 'Ιουλ. διά Μπάσραν
ΚΕ-Ι-Π ΠΑΛΛΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	άνεχ. Μαδράς 2 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΕ-Ι-Π ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οσεανίκα»	44	7141	άνεχ. Σαβάναν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμπρίτσιαν»	44	7281	διηλίσε Παναμάν 29 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΕ-Ι-Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλαρο»	37	5282	Καλκούτταν ρόδς 28 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ. 6.)	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7233	άνεχ. Λός "Αντέλες 27 'Ιουν. διά Μόζι
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ. 6.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιθ. 6.)	έτ. Τζ. Σή Τράνσπορτ	26	5717	έφ. Μορμουγκάν 4 'Ιουλ.
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ. 6.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	διηλίσε Λός "Αντέλες 22 'Ιουν. διά 'Οζάκαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Χάλιφας 28 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσους»	57	8500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ. 6.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Γράμπη»	43	7248	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγιας»	44	7159	έφ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ. 6.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	έφ. Γιοκογάμαν 6 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άνεχ. Λίβερπουλ 8 'Ιουλ. διά Κεμπέκ
ΚΟΜΕΤ (λιθ. 6.)	έτ. «Μονάρκας»	43	7250	διηλίσε Πισύλο Μπουκού 27 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκούμιλλα»	19	2949	έφ. Μαδράς 11 'Ιουν.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ. 6.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	διηλίσε Τιράνταν 29 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	άνεχ. Ιμιγχάμ 9 'Ιουλ. διά Ντόρντερεχτ
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Καράτσι 1 'Ιουλ. διά Τσιπταγκόγκ
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτον»	45	8390	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΡΘΙ (λιθ. 6.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	έφ. Ρουέν 2 'Ιουλ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθ. 6.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 22 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθ. 6.)	έτ. «Φιγκούέρας»	56	10567	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΦΟΥ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διηλίσε Σουέζ 9 'Ιουλ. πρὸς Μεσόγειον
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 7 'Ιουλ. διά Μπάσραν. έφ. 9
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χόμια»	56	29500	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρα»	56	24000	διηλίσε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Μεντζ Σασούντ
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ. 6.)	έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	έφ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 10 'Ιουλ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ. 6.)	έτ. «Σάν Φερινάντο»	41	6756	διηλίσε Παναμάν 24 'Ιουν. διά 'Οζάκαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ. λιθ. 6.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	έφ. Ντώρμπαν 9 'Ιουλ.
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθ. 6.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουν. διά Φουνακάδα
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	διηλίσε Πάρτην 28 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	26000	άνεχ. Σάντος 30 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιθ. 6.)	έτ. «Αντρία»	43	7133	άνεχ. Βρέμην 25 'Ιουν. διά Κόνακρυ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Σάντος 27 'Ιουν. διά Νέαν Καληδονίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκ:σταντόρ»	45	7157	έφ. Λά Παλλίς 6 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάρυκα»	44	7214	άνεχ. Βουδάνη 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιθ. 6.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	άνεχ. Μόμπιλ 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ. 6.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	άνεχ. Βαγκούμερ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΦΥ	έτ. «Ερυκάπα»	53	11262	διηλίσε Ντάρερ 2 'Ιουλ. διά Φλάνενθικ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλιτικο»	43	10195	άνεχ. Σιδώνα 4 'Ιουλ. διά Γουέστβιλλ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πλέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Μουρόραν 27 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	έφ. Σαουδάππτεν 3 'Ιουλ.
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούζ»	24	3658	άνεχ. Κολόμπο 5 'Ιουλ. διά Ραγγούν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Ιννοσίμα 22 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΙΛΛΑ (λιθ. 6.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7156	άνεχ. Ληττλ Πέντρο 30 'Ιουν. διά Μπατάν Ρούζ
ΛΙΛΗ (λιθ. 6.)	έτ. «Ανταράλε»	43	7030	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άνεχ. Μανίλαν 26 'Ιουν. διά Μπιτούγκ
ΛΙΝΤΑ (λιθ. 6.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	διηλίσε Λός "Αντέλες 6 'Ιουλ. διά Γιοκογάμαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 6 'Ιουλ. διά Μπούενος "Αύρες
ΛΟΙ-Ι-ΝΤΑ (λιθ. 6.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	44	8536	διηλίσε Ντόρερ 10 'Ιουλ. διά Χάρτλεπούλ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ. 6.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	44	1910	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουν. διά Θιουτάντ Τρουθίλο
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιθ. 6.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες Σή»	44	2127	έφ. Σαιν Τζόν 1 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβέρεστ»	19	974	έφ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΛΟΥΛΟΥ (Λιθάνου)	έτ. «Λέδαντ»	17	1936	άνεχ. Μπασέλ 8 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	έφ. Πενάγη 10 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΥ (λιθ. 6.)	έτ. «Μουρόδιος»	57	7350	άνεχ. Ροττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήατρο»	43	10428	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΛΥΡΙΚΑΝΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβλάτε»	27	6192	άνεχ. Αλγερίον 9 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	άνεχ. Βαλτιμόρη 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιθ. 6.)	έτ. «Μαγγαλλάνες»	44	7215	διηλίσε Χονόλουλού 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	διηλίσε Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιουλ. διά Εουθράν
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Μονόδια»	49	5685	άνεχ. Ήστ Λόγον 10 'Ιουλ. διά Ντόρμπιταν
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιθ. 6.)	έτ. «Κάνσα»	96	1594	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ. 6.)	έτ. «Αιουρόρα»	57	8000	διηλίσε Τάραντα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	διηλίσε Θέσιαν 5.57 B.—89.24 A., 'Ιουν. 27. διά Βαμπόαν
	Μαρίνος - Φοάγκος	41	6965	

ΔΗΜ. ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ - Γ. ΚΑΡΑΒΕΛΑΣ & Σ^ΑΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΣΥΡΟΣΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ - ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ
ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝΓΡΑΦΕΙΟΝ ΣΥΡΟΥ:
ΑΚΤΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 16
ΤΗΛ. 154

“TRITON,”
SHIP SUPPLY COMPANY
59 NORTH WATER STREET
MOBILE ALABAMA USA
PROVISIONS - DECK - ENGINE & CABIN STORES
C. VAFIADES
CABLE: TRITON

ΜΑΜΒΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	διηλέθε Σουέζ 25 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρας	29	8930	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	έφθ. Κολόμπο 20 'Ιουν.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	έφθ. Χάμπτον ρόδις 10 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Μάουντ 'Ολύμπους»	19	2042	έφθ. Τσιτταγκόγκ 30 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7128	άνεχ. Γένοβαν 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διηλέθε Θέουταν 20 'Ιουν. διά Ισάρλεστον
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	άνεχ. Κολόμπο 10 'Ιουλ. διά 'Οδησσόν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	20500	εἰς θέσιν 8.41 B. — 110.11 A. 'Ιουν. 27, διά Τοκουγιάμα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (διδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	διηλέθε Λός "Αντζέλες 2 'Ιουλ. διά Αμέρσαν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Κρίστουπαλ»	44	7163	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Ιουλ. διά 'Ολλανδίαν
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιβ.)	έτ. «Κοντάνιαν»	56	8500	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	άνεχ. Τακόμαν 30 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	άνεχ. Σουάνστη 26 'Ιουν. διά Γκάλβεστον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μαγκλιέρας»	45	8197	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Ιουλ. διά 'Αινδσύργον
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	άνεχ. Σόντα Κρούζ 22 'Ιουν. διά 'Οδησσόν
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδις 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Βενετίαν 29 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Πόστλαντ (Με) 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	έφθ. Κόπτε 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	διηλέθε Πόρτ Σαΐδ 3 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	άνεχ. Οζάκαν 27 'Ιουν. διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	εἰς Μαδρίς από 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκας	44	7245	διηλέθε Λάδσεντ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ. διά Σαντιέγκο
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερ»	43	7033	άνεχ. Γιαβάτα 3 'Ιουν. διά Ουγκλεγκορσκ
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Ρούντιν 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έλληνικα συμφέροντα	27	5185	άνεχ. Μορμουγάκα 30 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Υμουνίτεν 27 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	έφθ. Ράγγουν 30 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	άνεχ. Φώλευ 10 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπότσα»	54	18763	διηλέθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	έφθ. Καϊμάριεν 2 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρ. Μότορσπι»	57	9168	εἰς "Εμδεν. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	διηλέθε Σημάτη 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολίσ»	27	6144	άνεχ. Πειραιᾶ από 1 'Ιουν. (ζημιά)
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διηλέθε Παναμάν 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΧΟΥΟΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	έφθ. Κουβέντη 9 'Ιουλ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Οιουνίβερσαλ»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7254	έφθ. Κίτιματ 30 'Ιουν.
ΜΕΛΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11800	διηλέθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	διηλέθε Σημάτη 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΜΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	άνεχ. Πειραιᾶ από 1 'Ιουν. (ζημιά)
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέντα Γρανάδα»	45	7198	διηλέθε Βαλτιμόρην 3 'Ιουν. διά Μπελένη
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Λούνδινον 4 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διηλέθε Τζιμπουτί 28 'Ιουν. διά Κουβέντη
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 'Ιουλ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Η. Κορτόμπα»	44	7215	άνεχ. Γιαβάτα 23 'Ιουν. διά 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Αρθγκτώνια»	43	7223	έφθ. Πάτεοντα 28 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σαΐνικέλλ»	29	2666	άνεχ. Λά Πλάταν 7 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 30 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Ασσύμπαν 3 'Ιουλ. διά Μαγιακούνεζ
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	έφθ. Λούνδινον 6 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Αντριάς»	56	8000	διηλέθε Τοίνινταν 29 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	διηλέθε Θέουταν 29 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΟΝΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	έφθ. Οδησσόν
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ιντεργάσιοναλ»	57	12400	εἰς Ταμάνο. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιβ.)	έτ. «Μοντεπλάστα»	42	7132	διηλέθε Θέουταν 29 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιβ.)	έτ. «Καλλάο»	43	7129	έφθ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν.
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτια»	00	2302	διηλέθε Χαλτενάου 27 'Ιουν. διά Λαπαλονότο
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Αιβούργον 29 'Ιουν.
ΜΠΑΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν. διά Σαν Ζουάν (Περού)
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	άνεχ. Τόκιο 27 'Ιουν. διά Λός "Αντζέλες
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπα»	44	7256	διηλέθε Τρίνινταντ 5 'Ιουλ. διά Τέεας
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Καρραγουαΐη»	42	7303	άνεχ. Γιαβάτα 12 'Ιουν. διά Ν. Καληδονίαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διηλέθε Σουέζ 10 'Ιουν. διά Τζέδδαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Σέβεν "Αίλαντς 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανάϊλ»	30	9243	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 26 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	έφθ. Καζαμπλάγκαν 20 'Ιουν.
ΜΥΡΤΩ (τάκηρ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	διηλέθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Μάλταν
ΜΥΡΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν.
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	άνεχ. Νιούπορτ 10 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	εἰς Σπέτζιαν από 15 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΝΑΠΙΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 29 'Ιουν. (διατηγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιβ.)	έτ. «Νόγιας»	43	8500	άνεχ. Νιούπορτ 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 26 'Ιουν. διά Χάρτλεπουλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεβέρτοι»	45	7176	άνεχ. Βοέμην 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Μόπιλ 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Λός "Αντζέλες 3 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙ·Σ· (λ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	43	10611	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιβ.)	έτ. «Βιάνα»	56	10000	έφθ. Χάμπτον ρόδις 10 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	διηλέθε Τρίνινταν 30 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	έφθ. Νιούπορτ 11 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ·ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Λουσένα»	43	8479	διηλέθε Λός "Αντζέλες 25 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Αντριβάτορ»	45	7255	άνεχ. Αιμστερνταμ 7 'Ιουλ. διά Βραζίλιαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Νεβάδα»	43	8428	διηλέθε Μάλταν 8 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νέλλας»	38	5106	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Εσπέρια»	54	5669	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 24 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	διηλέθε Ντόμερ 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	άνεχ. Κεμπέκ 6 'Ιουλ. διά Γερμανίαν

ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέρυκα»	52	11267	ειπήλθε Μαδαγασκάρων 25 'Ιουν. διά Σάντος
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόσεσσα»	18	3335	άνεχ. Μπέργκεν 25 'Ιουν. διά 'Αργάγγελον
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ. «Μίνια»	19	2178	άνεχ. Αγκώνα 27 'Ιουν. διά Κύπρον
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	έπθ. Γιάστον 6 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνω»	53	12396	διηλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Άλεξάντερ»	20	6109	διηλήθεν "Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουλ. διά Ρεσίφ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	18	2437	άνεχ. Νιούπορτ 8 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λειβάδιος»	44	7255	διηλήθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριάτο»	43	7121	διηλήθεν "Αγιον Βικέντιον 27 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Πίονιρ»	27	4950	άνεχ. Βικτωρίαν 30 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμά»	37	7991	διηλήθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άζόρες»	45	7003	άνεχ. Νιούπορτ 8 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΝΙΚΥ	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	έπθ. Τακδών 22 'Ιουν. διά Σάν Μάρκο
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Πιουρόπα»	28	9002	άνεχ. Μόμπιλ 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Πιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΑ	έτ. "Ηστερν Σιφάριγκ"	43	7176	έφθ. Τάιν 26 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	7609	όνευ. Σάντα Κρούζ 6 'Ιουλ. διά' Ούεστβέγκο
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	εἰς Τεργέστην ἀπό 31 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	έφθ. Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λιβ.)	έτ. «Πετούνιος»	41	5079	άνεχ. Μόμπιλ 10 'Ιουλ. διά Γκάλεστον
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρας	55	18210	έφθ. Κόπτη 3 'Ιουλ. (διά Κόρκ)
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Πριμούλα»	43	7027	άνεχ. Αινδούργον 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεο»	52	12029	διηλήθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουν. διά' Αινδέρσον
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Άτλαντικα»	44	7054	διηλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Φρητάσου
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Τεργέστην 8 'Ιουλ.
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κορτ.)	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 1 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάσαλόν»	43	7176	άνεχ. Τόκιο 13 'Ιουν. διά Σεμπού
ΝΟΥΤΣΙ (λιβ.)	έτ. «Λιυπέρ Φράγκεπο»	44	7061	διηλήθε Παναμάν 4 'Ιουλ. διά Χακοδάτην
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτιεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβλατέτα»	24	5789	έφθ. Τεργέστην 8 'Ιουλ.
ΝΤΕΒΟΝ (λιβ.)	έτ. «Βιλλανούένδα»	56	10545	άνεχ. Γλασκώνη 9 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρανασός»	44	7256	εἰς Σάντεολαντ, ὑπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νουέντα Βίστα»	46	8257	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 27 'Ιουν. διά Καβασάκι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαυτρίν»	31	8210	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	7300	άνεχ. Κολομβίαν 8 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο	54	11208	εἰς δέσιν 5.32 B.—82.33 A. 'Ιουλ. 4 διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	56	8176	άνεχ. Σαλβαντόρ 6 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	55	11380	άνεχ. Σαλβαντόρ 6 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα	55	8690	άνεχ. Κολόμπο 7 'Ιουν. διά Πόρταντ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσα»	44	7244	άνεχ. Γιανδάτα 14 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΡΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ρεζολούτη»	56	10580	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	διηλήθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Μπαντάνα
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΓΑΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	έφθ. Μπότανη Μπαίη 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ·	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652	διηλήθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Ρός Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διηλήθε Ντόρερ 3 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	άνεχ. Σιδώνα 7 'Ιουλ. διά' Αινδούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 11 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221	έφθ. Παλέρμου 9 'Ιουλ. (διά Περσικὸν Κόλπον)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δεξ.)	έτ. «Λιυπέρτος»	53	14009	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 9 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17725	άνεχ. Μπαντάρ Μασούδ 17 'Ιουν. διά' Αγιον Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 6 'Ιουλ. διά Καναδάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	διηλήθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολυμπίεντς»	45	10448	διηλήθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 5 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 4 'Ιουλ. διά Νύνασχαμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 8 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΟΥΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	έρθ. Λός Αντέλες 5 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	έφθ. Παλέρμου 8 'Ιουλ. (διά Περσικὸν Κόλπον)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν. διά Μένα Σαούντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ·	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουλ. διά' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ. διά Αμπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 5 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	διηλήθε Σουέζ 6 'Ιουλίου διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17794	διηλήθε Βάλιτιμόρη 22 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ·Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13580	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονούδρα»	43	7028	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ. διά Τζάχσονβιλ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 6 'Ιουλ. διά άριγιέκαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	άνεχ. Λαδέν 5 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	διηλήθε Κούπε 10 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράγκερ»	44	7255	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραρόρες»	27	8627	άνεχ. Χιστόνιον 1 'Ιουλ. διά Φόρνς
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2174	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ουάϊτ Στάρ»	55	20616	διηλήθε Πόρτο Σαΐδ 6 'Ιουλ. διά ορίγιέκαν
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούλιστσες»	44	7248	άνεχ. Κούπε 10 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΟΥΛΙΣΣΕΣΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Λά Πλάτα»	42	7234	άνεχ. Χιστόνιον 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία»	43	7265	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τζόρτζ»	32	6430	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Ουράνια»	19	5701	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 30 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Χιστόνιον 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβγ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 10 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας - Μαρακάϊμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΟΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10551	διηλήθε Σιγκαπούρη ρόδς 6 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκεβιλλ»	43	7176	άνεχ. Τεκοπία 2 'Ιουλ. διά Κρίστουπατο
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	άνεχ. Πουέρτο Ουντάλ 24 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιβ.)	έτ. «Χάνοντερ»	42	7221	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διά Ούζάν
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	7256	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 10 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΣΕΑΝ ΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας - Μαρακάϊμπο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ	έτ. «Αουντάς»	23	7246	διηλήθε Σιγκαπούρη ρόδς 6 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορία»	56	12807	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 28 'Ιουν. (διαταγάς)
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιβ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7224	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ.

ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Καρέττο»	43	7176	όνειχ. Ρόπτερνταμ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Σάναν Ραφαέλ»	43	8371	έφου. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 'Ιουλ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	οιχήθεν "Άδεν 4 'Ιουλ. διά Κουβεΐτ
ΠΑΝ	έτ. «Πάλμα»	20	5182	διηλήσεις Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Κόνακρυ
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Άριας»	56	10486	έφθ. "Αυστερντάμ 3 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	ανεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 16 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	έφύ. Μορυουγκάρο 20 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκερ»	56	16100	διηλήσεις Γιρβαλτάρ 6 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθερ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Ρόπτερνταμ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Ελίκινγκ Τράνσπορτ»	57	8500	διηλήσεις Παναμάν 1 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αντάριος»	44	7212	εφύ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. «Σάντη Ιγνάτιος»	44	7281	άνεχ. Βρέπτην 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	ανεχ. Μουρόραν 6 'Ιουλ. διά Χιροσίμαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ματζέολια»	29	6598	εις Γκότεμπουργκ άπό 1 'Απρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Γκοστ.)	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	ανεχ. Πουέρο Όριτάλ 27 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	οιχήλεις Σουέζ 19 'Ιουν. διό Γιάμπο
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έφύ. Αρχαγγελον 13 'Αουν. (διά Λονδίνον)
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 27 'Ιουν.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Κοράλλι»	30	3806	έφθ. Χάρτελπετον 2 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 23 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλη»	43	7176	άνεχ. Αρχαγγελον 13 'Αουν. (διά Λονδίνον)
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ-Ι-ΟΝΙΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	έφθ. Αιβούνιάσου 26 'Ιουν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έλληνικά συμφέροντα	56	10060	έφθ. Ειβούνιάσου 5 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ»	25	6605	άνεχ. Κόμπε 30 'Ιουν. διά Βαγκούνερ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλη»	44	7254	οιχήλεις Ντόρερ 7 'Ιουλ. διά Κιασιούγκ
ΠΑΜ	έλληνικά συμφέροντα	57	10000	έφθ. Βιζαγκαπτατάμ ρόδς 3 'Ιουλ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Κορόνα»	20	3594	εις Γιοκοσούκαν. υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρο»	45	7251	έφθ. Καλκούτταν 6 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμοσοκ»	45	7054	διηλήσεις Λός "Αντζελες 28 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν
ΠΕΡΛΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρέτο»	43	7139	άνεχ. Χιούστον 8 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΛΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μάντασκ»	36	7236	ανεχ. Βαλτιμόρη 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΛΑ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Μορόδρια»	55	8001	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	έφθ. Μπαντάρ Μασάριρ 4 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πήγασος»	43	7221	εις θέσιν 36.9 B.—22.8 Δ., 'Ιουλ. 3, διά Χάμπτον ρόδς
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	εις Τίκις. υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ελλήποντος»	45	7056	έφθ. Μπάρι 4 'Ιουλ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	διηλήσεις Κωνσταντινούπολιν 3 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Σπάττλ 27 'Ιουλ. (διά Μαδράς)
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Βιζαγκαπτατάμ ρόδς 28 'Ιουν.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Σαιντ 'Ανάργυροι»	24	1435	έφθ. Φάλμουθ 8 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παναμάρια»	54	9188	διηλήσεις Ντόρερ 8 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΓΡΑΤΣΟΥ (λιθ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	διηλήσεις Ντόρερ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	8500	εις Σουδίαν. υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΠΗ	έτ. «Άντρια»	57	9600	άνεχ. Τάιν 10 'Ιουλ. (δοκιμάς)
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Άρης»	43	7257	έφθ. Κεμπτέκ 9 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΑΡΙΤΣΙΣΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2646	διηλήσεις Αλγερίον 30 'Ιουν. διά Λαστάκια
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	διηλήσεις Αλγερίον 30 'Ιουν. διά Μπάρσαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	άνεχ. Κόμπε 4 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	43	10576	άνεχ. Καρθαζένην 5 'Ιουλ. διά Μπαρραγκουίλλα
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Πουκούδη»	36	7104	άνεχ. Ράς Τανόρα 4 'Ιουλ. διά Λιθρόν
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράνσπορτ Θερέση»	22	6887	έφθ. Καλκούτταν 27 'Ιουν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Αρχαγγελον 7 'Ιουλ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	διηλήσεις Κωνσταντινούπολιν 19 'Ιουν. διά Βραΐλαν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Ελλήποντος»	43	7128	διηλήσεις Παναμάν 28 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Προσπέριτου»	44	7230	διηλήσεις Ντόρερ 7 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουν.
ΡΑΣ ΑΖΙΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 6 'Ιουλ. διά Τιμπουτί
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	Σ. Χούλης	21	1184	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουλ. δι' Όδησσον
ΡΕΝΕ	έτ. «Λιψπέριαν»	43	7243	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 28 'Ιουν.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λιθ.)	Παναματίκη έταιρισ	11	2255	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Νέστορα»	43	7112	έφθ. Ρόπτερνταμ 22 'Ιουν.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έτ. «Πλατσίφικα»	44	7226	εις Κιασιούγκ άπό 3 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7132	έφθ. Ρόπτερνταμ 16 'Ιουν.
ΡΟΥΛΑ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 'Ιουλ. διά Τοκουγάιάμα
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουσίτα»	24	5509	διηλήσεις Μπρούνσμποτελ 5 'Ιουλ. δι' Αάρχους
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άνεχ. Σέβεν "Αίλαντς 27 'Ιουν. δι' Αμστερνταμ
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 'Ιουλ. διά Χάβρην
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σαιν 'Ελευθέριο»	19	5672	έφθ. Χούλη 27 'Ιουν.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σύουπρε»	43	4233	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουλ. διά Χαβάνναν
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάιντ»	44	7176	εις Μίδδλεσμπρο 8 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 30 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727	εις θέσιν 42 B.—45 Δ. 'Ιουλ. 2 διά Μίδδλεσμπρο
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντωνιο»	44	7282	διηλήσεις Προύλο Μπούκον 19 'Ιουν. διά Βούβανή
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	10652	άνεχ. Ταυτίκο 5 'Ιουν. διά Νέαν "Υόρκην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γιαβίζα»	23	5372	διηλήσεις Θιουταντ Τρούθιλο 1 'Ιουλ. δι' Οδησσόν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Σάν 'Αντωνιο»	17	5685	άνεχ. Χολτενάου 2 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Έστεράντζα»	06	2084	διηλήσεις Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιουλ. (άπό Λυμπτέκ)
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Αιτάλοντικα»	44	10546	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	διηλήσεις Νίτον 7 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 29 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Αρχαγγελον 30 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άνεχ. Νεκοτσέα 26 'Ιουν. διά Φορταλέζα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	42	7125	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Σασέμπτο 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πολιύποιος»	18	1260	άνεχ. Βηρυτόν 2 'Ιουλ. διά Χούλη
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	άνεχ. Μόσι 8 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Γιοκαχάμαν 5 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
	έτ. «Βαστόρές»	43	7257	έφθ. Βαγκούνερ 1 'Ιουλ.

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

JAMES SMYRNIOUDIS

SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DEC

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI,, BALTIMORE

608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	έφθ. Κιουρασάο 12 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Ρόπτερνταμ 10 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς διηλθε Βιρθαλτάρ 25 'Ιουν. διά Γένοβαν διηλθε Τρίνινταντ 27 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ. διά Ριγύεκαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ. διά Νέαν Γήν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 3 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβιας	20	2606	άνεχ. Γιαθάταν 28 'Ιουν. διά Βόρ.Ειρηνικόν
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Μπλέμ 10 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουλ. διά Χάρον
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Βαλτιμόρη 30 'Ιουν.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	διηλθε Λός "Αντζελες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗ Α·Ι·Λ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	6065	διηλθε Μπραντάπετολ 3 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ
ΣΗ ΜΑ·Ι·ΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ιντερν.»	44	7257	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 3 'Ιουλ. διά Ούέστ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμας»	44	7063	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουλ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Γιουνίβερο. Τράμπ»	43	7191	διηλθε Νίτον 5 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Λός "Αντζελες 19 'Ιουν. διά Κόμπτε
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	8485	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 3 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	διηλθε Μπραντάπετολ 3 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7275	άνεχ. Μπραντάπετολ 3 'Ιουλ. διά Μαδράς
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έλληνικά συμφέροντα	21	6735	άνεχ. Λειζές 3 'Ιουλ. διά Κέι Ούέστ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Βεσέμην 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΙΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	έφθ. Λίβερτσαυλ 7 'Ιουλ.
ΣΙΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάου 28 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΣΙΟΥ-Ι·ΦΤΓΟΥΩΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σουιφτγουώτερ»	43	10172	άνεχ. Σεμπού 17 'Ιουν. διά Πουσάν
ΣΙΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	άνεχ. Αδεν 7 'Ιουλ. (πρός Ανατολάς)
ΣΙΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Μαυρόραν 30 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΣΙΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10200	διηλθε Ντόρερ 7 'Ιουλ. διά Ρουέν, έφθ. 8 'Ιουν.
ΣΙΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	κ. Ατυχίδης	25	6810	έφθ. Βουμάρη 17 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	έφθ. Τακόραντι 5 'Ιουλ.
ΣΠΑΡΤΟ'	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόθικ»	57	21000	διηλθε Σευέλ 11 'Ιουλ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30159	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Στόρ»	44	7162	διηλθε Χαλτενέαυ 2 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	διηλθε Νίτον 30 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Αμπαντάν 29 'Ιουν. διά Μητάσραν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 3 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	ένεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Μόμπιλ 27 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαίη 29 'Ιουν.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθ. δεξ.)	τ. «Βάντα»	44	7330	έφθ. Κιουρασάο 2 'Ιουλ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Αρχαγγελον 1 'Ιουλ. διά Γκάρστον
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μόναδαρ»	43	7131	έφθ. Βορδώ 8 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	ένεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. δι' Αμμουσάη Μπαίη
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	άνεχ. Λαρέντο Μάρκες 7 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Σικέριερς»	43	7231	έφθ. Γιοκογάμαν 5 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Εγκλορίανα»	44	7055	διηλθε Λός "Αντζελες 6 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Πλουέτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Μάντζεστερ 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άνεχ. Τεργενέστον 7 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπόπα»	54	18717	έφθ. Κουβέιτ 3 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	27853	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εγιουνάιτεν Κρός»	52	12523	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 10 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΤΙΝΙ (δεξ.)	μαρίνος - Φράγκος	20	6036	έφθ. Αρσύμπαν 2 'Ιουλ. διά Βρέυτην
ΤΙΝΑΜΑΡ	έτ. «Νερέίντ»	44	7258	έφθ. Αιμέρσαν 4 'Ιουλ.
ΤΙΡΥΝΣ (λιθ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	διηλθε Λός "Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Μόζι
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	26	4528	έφθ. Μπάτσαν 3 'Ιουλ.
ΤΟΤΙΛΑ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Τσανδόλι»	57	24150	είς 'Α σύ, υπό συμπλήρωσιν
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΦ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	έ.χ. Λευλέα 4 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άνεχ. Μόμπιλ 19 'Ιουν. διά Ρόπτερνταμ
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	έφθ. Περσικόν Κόλπον 27 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεξ.)	έτ. «Τρανσαστλάντικ»	43	9795	άνεχ. Πασέριτο λά Κρούν 21 'Ιουν. διά Καμπάνα
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 20 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ (δεξ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	719!	έφθ. Τζακάρταν 27 'Ιουν.
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	8300	άνεχ. Σκάττη 27 Μαΐου διά Κόμπτε
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	διηλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ρέντ Κάννου»	45	10448	άνεχ. Αμμουσάη Μπαίη 24 'Ιουν. διά Σάντος
ΤΡΙΤΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντι»	20	5686	έφθ. Βιλαγκαπατάμ 25 'Ιουν.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	έφθ. Μαδράς 6 'Ιουλ.
ΤΣΑ	έλληνικά συμφέροντα	18	5285	άνεχ. Ρόπτερνταμ 10 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάνου)	φ. Κυπριανού	18	5729	διηλθε Τζιμπουτί 24 'Ιουν. διά Κουβέιτ
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	διηλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. (άπό Μόμπιλ)
ΤΥΧΑ	έτ. «Υδρούσας»	55	20615	έφθ. Ρόπτερνταμ 3 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φαιρτρέϊντ»	21	6675	έφθ. Γένεβαν 30 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΦΑΙ·ΠΤΡΕ·Ι·ΝΤ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	είς θεσιν 49.3 Β.—12.35 Δ.' Ιουλ. 3, διά Πολωνίαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ινκάικας	45	7263	διηλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. δι' Αυθέρσαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	κ. Αργύρως	17	1875	διηλθε Πέρση 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΦΑΤΙΝΑ (λιθάνου)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Σπάτη 21 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Γουοίνης»	36	2678	έφθ. Συμύρων 1 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ	μαρίνος - Φράγκος	44	7279	έφθ. Καλκούταν 15 'Ιουλ.
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Κάλντελλα»	44	10983	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Ιουλ. διά Πειραικόν Κόλπον
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	έφθ. Ρόπτερνταμ 6 'Ιουλ.
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Βεσουλίδας 29 'Ιουν.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	διηλθε Παναμάν 29 'Ιουν. δι' Αυθέρσαν
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιθ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 5 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	άνεχ. Πενάνγκ 18 'Ιουν. δι' Μυιγχαμ
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Πειραικόν Κόλπον 5 'Ιουλ. διά Λάδσεντ

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

POR-T-SAID
10, Sultan Hussein Street
Telephone : 3273

Telegrams : ATLANTIC

SUEZ
Rached Street
Telephone: 3111

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: Telegrams: ASKITIS

HAMBURG-FREERPORT

Brooklorkai 12

After office - Hours: 45 21 21

Telephone: 33 85 77
13 Lines

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΔΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158)9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

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

ΕΠΙΣΗΣ:

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

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP - CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι
των Έλληνικών πλοίων

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

VENICE - ITALY

PHONES: 31478.25889

Telladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΥΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά 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 6-4544

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

JOKELOSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • NANTES

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

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

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

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

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θὰ σᾶς παράσχῃ ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔχυπηρέτησιν.

183) 185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH" ALL PORTS

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29

Telegrams: AUSSTREUTUNG 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,"

ADEN

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

EIS THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG III GERMANY
THAER, ΔΙΕΥΘΥΝΣΙ, "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ: Α. ΣΥΛΑΣ
F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

CABLES: 15 & 16 HONG KONG STREET TELEPHONE:
"FOOTON," P. O. Box 1263 22894, 21504
34561

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE,
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΙΤΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΙΓΑΙΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES," LONDON

TEL.: BISHOPSGATE 9878

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 7/8 BURY COURT, LONDON E.C. 3. ΤΗΛ. ΔΙΕΥ.: SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών εις τούς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικώς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΑΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ Ναυ-

τιλιακά ζητήματα.

"BUGSIER,,

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johanniskollwerk 10

Telefon 35 16 31
Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea
and Western Baltic

Wireless Call - Signal: DAAB
All kinds of salvages and towages undertaken

Telephones:
AVenu 2671/2

For World Wide Information

Regarding Port Facilities and Charges, Repairs, Stevedoring, Grain Fittings, Agency,
Towage, Tallying, Water, Stores and Provisions, "Laying up" Facilities etc., etc.
Costs Relating to above services, Investigated

CONSULT A. E. SHEPPARD & CO. BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

Cables:
AESALPORTS, London

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 AMSTERDAM
SHIPBROKERS & AGENTS
DAMRAK 89
TEL.: 40115

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.
BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phone: Office 59.33
Residence 58.39

Tel. Address:
"NEGRISCO.."

Telephone Nos. office 3877
Private 84164

NEGRIS & Co.

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.
P. O. Box 663.

COLOMBO

CEYLON

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

'Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 4441)2 81672-83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 ΤΑΧΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'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: 5882
Whitehall 3 5883
5884

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικὸν μή δξειδούμενον διὰ δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι ξύλου καὶ γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διὰ ἐπαναχρωματισμόν.

"CAMERONS," ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ

Ειδικῶς παρασκευασμένα διὰ τροπικὰ κλίματα

"CAMARINE," ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΗΠΙ-ΤΑΝΚΣ
Διὰ τὰ τάνκς ξρματος φορτίου καὶ υδατος.

"CAMLAC," ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΑΠ.
Παρέχει ἔξαιρετα ἀποτελέσματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

CAMREX PAINTS LTD.

CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephone: 4401 SUNDERLAND or
2362 AVENUE-LONDON
28.832 CARDIFF

Telegrams:
"CAMREX," SUNDERLAND CARDIFF

PORT OF LIVERPOOL REA LIMITED

Pacific Building, James Street, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Telephone: Nos 3361.36—3361.37—3361.64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp
JOSEPH J. LEE & CO. BATAVIA STREET 17
STEVEDORES, SWORN WEIGHERS ANTWERP
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES
LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,
1819, GT. ST. HELEN'S
LONDON, E.C. 3 . TELE: AVENUE 5048
AND
AVGHERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE,
LONDON E.C. 2 . TELE: BISHOPSGATE 1343

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,"
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Α-
τμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων — Ναυτικαὶ 'Εργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,"

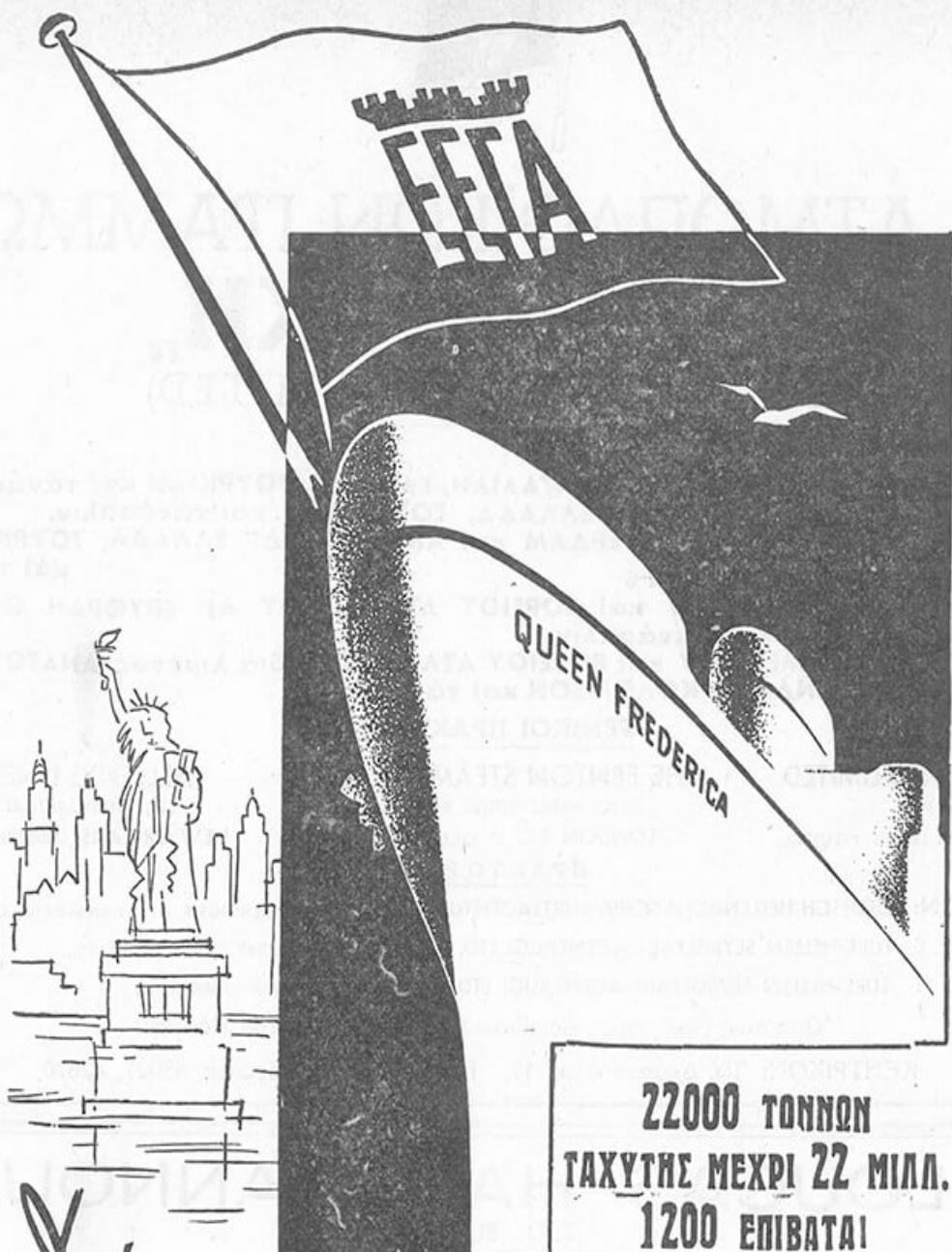
DODWELL & COMPANY LTD.

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.



22000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

σιά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τὸν ἰστὸν τοῦ δποίου κυματίζει ὑπερήφανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ἀνεσις - Ἐλληνικὸν πλήρωμα - Ἐλληνικὸ γλέντι - Ἐξαιρετικὴ Ἐλληνικὴ κουζίνα - Πολυτελῆ διαμερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

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

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, 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 CO. 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 SCHIFFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGSTR. 8/10, "HANSAHaus,, CABLES: "DEUTELLEN."

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

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

Ωσαύτως Πράκτορες εις 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 CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Άγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως
ἐμποροναυτικαὶ ἔργασίαι.

Άντιφθοποι ἐν Έλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων
Ἐργοστάσιων τῆς Ἀγγλίας χρησιμοποιούμενων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ἴστων.

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

Γραφεῖα: *Ἐν Πειραιεῖ *Ἀκτὴ Μισούλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις: *Εξωτερικοῦ: «UNION»
>* * * Αθήναις: Εύπολιδος 10, Τηλ. 21.441, 81.680 * * * Εσωτερικοῦ: «ΟΥΝΙΟΝ»

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11.
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,,

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11
ΑΘΗΝΑΣ	"Αθηνάς 14α
ΑΧΑΡΝΩΝ	"Αχαρνάν 114
ΒΑΘΗΣ	"Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	Καραϊσκάκη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	Κολοκοτρώνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	"Ιτιγενείας και Λεωφ. Θησέως
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θεμιστοκλέους 4
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Παν. Τσαλδάρη (Πει- ραιώς) 87

ΚΟΛΩΝΟΥ

ΚΥΨΕΛΗΣ

ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ

Ν. ΙΩΝΙΑΣ

ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ

ΠΑΤΗΣΙΩΝ

ΠΛΑΚΑΣ

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ

'Οδός Συρράκου 5

"Κυψέλης 86

Γωνία Μαυρομιχάλη — Καλλι-

δρομίου

'Οδός Μικράς 'Ασίας 11

"Εύτυχιδου 23

"Παπασίου 164

"Ντέκα 11 & Πανδρόσου

Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2

'Οδός Σωκράτους 31

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ

'Οδός 'Ιωάν. Δροσεπούλου 15

ΚΑΜΙΝΙΩΝ

"Αθηνών & Ήπειρου

Α.Γ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ

"Κανελλοπούλου άριθ. 6

Μ. ΣΤΟΑΣ

Λεωφ. Δ. Γούναρη 3

ΝΙΚΑΙΑΣ

'Οδός 'Αντιοχείας 2

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ,
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙ-
ΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡ-
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-
ΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β',
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. **STRATIS G. ANDREADIS**

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

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

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IPAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAHР
ABADAN
BANDAR SHAPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBEIT

KUWAIT
MINA AL AHMADI

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

ΤΑΝΚΕΡΣ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

2010 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMEASTER-BASRAH

IPAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAHР

CABLES: AMEASTER - KHORRAMSHAHР

KOYBEIT: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMEASTER OR AMISCO - BASRAH

ADRIATIC - RED SEA - PERSIAN GULF LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORRAMSHAHР

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

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

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

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

ADRIALINES AND TRADING S.A.

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

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ