

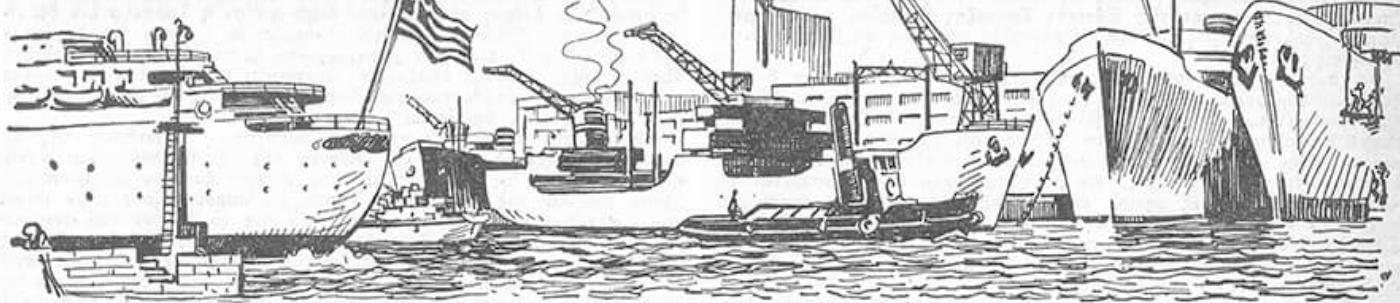
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1957

Αρ. Φύλλου 532/291

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 532/291

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΔΙΕΞΟΔΟΥ

Τα πρώτα μηνύματα μιάς καταστάσεως, δραματικάς δυναμένης νάνης έξειδίζεις, μάς έρχονται διά τών δελτίων τών διαφόρων μεσιτικών γραφείων του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης. Άθροά τα ναυπηγικά συμβόλαια διά φορτηγά και δεξαμενόπλοια, με παραδόσεις έγγυτέρας και άπωτέρας, παραχωρούνται, χωρίς, βεβαίως, καμμίαν προσαύξησιν εἰς την τιμήν.

Προδυμοί αγόρασται, ύπο τάς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγοράν, δεγκά παρουσιάζονται. "Όχι διότι δεν είναι συμφέροντα πολλά ἀπό τα συμβόλαια αὐτά, ἀλλά διότι ἐκλονίσθη ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὸ μέλλον καὶ τὰ κεφάλαια λείπουν ἀπὸ τοὺς περιστούρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀφοῦ ὅλοι σχεδόν ὑπερμέτρους ἥηποι ἔχουν ἀναλάβει ὑποχρεώσεις ναυπηγήσεων.

Είναι ἀναμφισβήτητον γεγονός, ὅτι διερχόμεθα τὴν περίοδον τῆς μεταπολεμικής ἀναπροσαρμογῆς. Λόγῳ τῶν ἑκτάκτων ὅσον καὶ ἀνωμάλων περιστάσεων καθυτέρωσεν αὐτή. Τὰ παρηλίκα σκάφη, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ ἔξερχονται τῆς ὑπηρεσίας καὶ τὰ νεότευκτα θὰ καταλαμβάνουν τὴν θέσιν τῶν. Οἱ ναύλοι, βάσει τῶν ἀπόδοσεων τῶν νεοτεύκτων, τῶν οἰκονομικῆς διαχειρίσεως, θὰ καθορίζωνται. Τὰ νεώτερα, συνεπῶς, πλοῖα ἔχουν πρὸς αὐτῶν τὸ μέλλον ἔξησφαλισμένον. "Ἄν ἐπὶ τίνοι εἰσέτι χρόνον ἡ ναυλαγορά κρατηθῇ εἰς τὰ σημειρινὰ κατώτατα ἐπίπεδα, δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀχθομένη καὶ εἰς τὸ συμπέσαμα, ὅτι μονίμως περὶ τὰ ἐπίπεδα αὐτὰ θὰ κινηθῇ εἰς τὸ μέλλον. Μετά τίνας μῆνας, ἴσως, ἀπὸ τῶν ἀργών τοῦ 1958, καλυτέρας κατάστασις πραγμάτων θὰ σημειωθῇ εἰς τὰς μεταφοράς ἡ ναυλαγορά θὰ κινηθῇ ζωηρότερον. Αἱ μεταφορικαὶ ἄναγκαι εἰναι μεγάλαι.

Διὰ τοὺς ἔχοντας, συνεπῶς, τὴν δυνατότητα ἀγοραστὰς τῶν προσφερούμενων συμβόλαιων, ἡ μετα ἔτος ἡ διετίαν προσκτησίς ἐνὸς νεοτεύκτου σκάφους δὲν θὰ ἀποδειχθῇ ἐπιχείρησις μη ἀποδοτική. Ή ἐκμετάλλευσίς του ἰκανοποιητικῶς θὰ ἔξυπρτετήσῃ τὸ διαθετέν κεφάλαιον.

Ορθό, ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβεβλημένων, ἡτοῦ ἡ πρὸς τὰ ναυτηγεία στροφή καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας. "Ἐπωφελούμενοι τῶν καλῶν περιστάσεων, ὑπεραισιδοῦντες, οἵμως, διὰ τὸ μελλοντικά κέρδη τῶν εἰς χειράς τῶν παλιών σκαφῶν, μη πιστεύοντες εἰς τὴν ὑποχρήστιν τῶν ναυλῶν, ἔσπευσαν νὰ ἀναλάβουν ὑπερμέτρους ὑποχρεώσεις νέων ναυπηγήσεων, αἴτινες τώρα τοὺς πιέζουν καὶ δυσκόλους δημιουργῶν καταστάσεις εἰς αὐτούς.

Πρόδυμοι εἰναι τώρα οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ πωλήσουν τὰ εἰς χειράς τῶν λίμπερτος, χωρίς, οἵμως, νὰ είναι τοῦτο καὶ εὐχερές. "Ἐξεποιηθήσαν ἥηποι οἵμως. Οἱ ἀγόρασται, οἵμως, καραδοκούν τὴν μεγαλυτέραν ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν.

Ἀνέφικτος εἰναι ἔξ αλλοῦ ἡ ἐπιδίωξις νὰ κερδίσῃ τις ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν παρηλίκου πλοίουν, ὑπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Δεν ἀπομένει ἀλλο τι διὰ τοὺς ἔχοντας νὰ παραλάβουν ἐντὸς τῆς προσχούν τούλαχιστον διετίας τὰς παραγγελίας τῶν καὶ μη διαθετόντας τὰ χρήματα διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν, παρὰ νὰ πωλήσουν τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον, ἀποχωρούντες τῆς ναυπηγήσεως με τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ζημιας η καὶ ἀνεψιας τίνοις, ἐκεὶ ὅπου πρὸ ἐτούς θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποκομίσουν καὶ κέρδος. Δὲν θὰ είναι ὀλίγαια αἱ περιπτώσεις ἀκυρώσεων ἡ πωλήσεων εἰς ἀλλούς ναυπηγικῶν συμβόλαιον, ἢν η ναυλαγορά κρατηθῇ ἐπὶ μακρόν, ὀπωδόποτε, διάστημα εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Εἰδίκωτερον διὰ τοὺς ιδιούς μας ἐφοπλιστᾶς δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὑπερκοντίσταν οὗτοι καθέ πρόδλεψιν, ὅσον ἀφοῦ τὴν ἔκτασιν τοῦ ναυπηγικοῦ τῶν προγράμματος. Οἱ Νορβηγοὶ ἔπονται ημῶν. Κατέχουν τὴν πρώτην θέσιν, μεταξὺ τῶν πάσης ἔθνος τοῦτος ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς παραγγελίας καὶ συνετεῖς ἀντιμετωπίζουν τώρα καὶ τὰς μεγαλυτέρας δυσχερείας. Μόλις τὸ ημισύ, ἀν μη καὶ ὀλιγώτερον τῶν διακοσίων περίπου ὑπὸ παραγγελίας δεξαμενόπλοιον είναι προναυλώμενα, κατ ἀντίθεσιν πρὸ τοὺς Νορβηγούς, οἵτινες κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἔχουν καλοφθη.

Γύρω τῶν 210 σκαφῶν, χωρητικότητος 4.800.000 τόν., γκρός ὑπολογίζονται τὰ ὑπὸ κατασκευὴν καὶ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια. Τὰ τρέπτη φορτηγά εἰναι περισσότερα. Φθάνουν τὰ 310, τόνων γκρός 2.150.000. Αὐτὴν τὴν τεραστίαν χωρητικότητα καλούνται οἱ "Ελλήνες ἐφοπλισταὶ, ἀνέκαρτήτως σημαίας, νὰ παραλάβουν ἀπὸ τὰ ναυτηγεία ἐντὸς τῆς ἐρχομένης πενταετίας, με τὸ πλεῖστον τῶν παραδόσεων διὰ τὰ 1958—1960.

"Ἀπιστεύτως μεγάλα θὰ χρειασθοῦν πρὸ τοῦτο κεφάλαια. "Ἄς μη

ἐκπλαγῆ ὁ ἀναγνώστης ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς. Κεῖνται, ὥπωσδήποτε, ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς πραγματικότητος. "Ισως, μάλιστα, νὰ είνει κατώτεροι αὐτοὶ. Εἰς τὸ ίλιγγιώδες ποσὸν τῶν δύο περίπου δισεκατομμυρίων δολαρίων ἀνέρχεται τὸ κόστος τῶν ἀνωτέρω παραγγελιῶν. "Ο δανεισμός, βεβαίως, πρόκειται νὰ εἰσφέρῃ τὰ περισσότερα. Διερωτώμεθα, δῶμα, ἂν καὶ αὐτὸς είνει εὐχερῆς ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας. Παντού αἱ πιστωτίσεις περιορίζονται καὶ ἡ ναυλαγορά δὲν ἐμπνέει ἐπιστοσύνην εἰς τὸ κεφάλαιον. Αἱ ξέναι Τράπεζαι ἐκτάκτως διστακτικαὶ θὰ είνει ὀκόμη καὶ ὅταν, με τὸ συμβόλαιον τῆς προβληματικῆς, πρὸ τὸ παρόν, χρονοναυλώσεως διὰ τὰ τάνκερς, ἐμφανισθῇ εἰς τὸν τραπεζίτην ὁ ἐφοπλιστής.

Λύσις ἀλλη, ἂν ἡ ἔξειδίξις ἀχθῇ εἰς τὸ ἀδιέξοδον, δὲν θὰ ὑπάρξῃ παρὴ ἡ ἀκύρωσις συμβόλαιων τινῶν ἡ ἡ πώλησίς των. "Η πρὸ τριετίας, δολαρή, ίστορια πρόκειται καὶ πάλιν νὰ ἐπαναληφθῇ. Θὰ χάσουν μερικοὶ τὰς προκαταβολὰς διὰ νὰ ἀπαλαγοῦν ὑποχρεώσεων — αἱ μημπορέσουν νὰ ἀπαλαγοῦν — τὰς διποίας ἀδυνατουν νὰ ἀντικρύσουν.

Εἰς καλυτέραν θέσιν εὑρίσκονται οἱ διαθέτοντες τὰ κεφάλαια διὰ νὰ ἀναλαβουν τὰ συμβόλαια. Αὐτοί, οἵμως, είναι ἐλάχιστοι.

Πιστεύομεν, πάντως, ὅτι μετά τινα χρόνου, ὅταν θὰ ἀναπροσαρμογήν θὰ ἔχῃ συμπληρώση τὸν κύκλον της, μία καλυτέρα τάξις πραγμάτων θὰ κρατήσῃ εἰς τὸ τῆς ναυτιλίας. Θὰ ἔχῃ ἐπέλθη ἡ ἐκκαθάρισίς καὶ θὰ ἔχουν ὅλοι προσγεύσθη εἰς τὴν πραγματικότητα. Τὰ ἀποκυμάτα τῆς ὑπεοισιδόδου προσβλέψεων τοῦ μέλλοντος τῆς ναυλαγορᾶς θὰ ἔχουν ἐκλειψει, τὰ ὄντες θὰ ἔχουν διασκεδασθῇ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας προσγειωμένοι θὰ συνεχίσουν — ἃς εὐχηθῶμεν μὲ τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ζημιας — τὸν τραχύτατον ὄχνων διατρήσεως τῶν κεκτημένων. "Η περίοδος τῶν τολμηρῶν ἔντενίσεων παρῆλθεν. "Ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς νοικοκυρεμένης ὄργανώσεως, τῆς συντηρητικῆς διαχειρίσεως, τῆς περισυλλογῆς. Οἱ ίκανοι κατὰ τὰς δυσκόλους περιόδους αναδεικνύονται.

* * *

"Ηρισαν παροπλιζόμενα δι' Ἑλλειψιν ἐργασίας τὰ λίμπερτος καὶ τὰ παλαιοτέρας ναυπηγήσεως σκάφη. Αἱ πρόται πληροφορίαι ἀναφέρονται εἰς τὸν παροπλισμὸν τεσσάρων λίμπερτος γνωστοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου τῶν Οίνουσσων. Θὰ ἐπακολουθήσῃ καὶ ἄλλων σκαφῶν η ἀναγκαστική ἀργία, ὅσων η θέσις κείται πλησίεστερον πρὸ τοὺς οὐληνίκους λιμένας. "Ἄς εὐχηθῶμεν νὰ είνει βραχείας διαρκείας.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

Συγκεκριμέναι δύον καὶ λεπτομερεῖς προτάσεις ὑπεβλήθησαν τὴν παρελθόνταν ἔβδομαδα καὶ ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζης Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἀθηνῶν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, διὰ τὴν ἀνάληψιν καὶ ἀσκήσιν παρ' αὐτῆς τῆς ναυτικῆς πίστεως. Αἱ πρότασεις αὐταὶ, περιεχόμεναι εἰς μακράν ἐπιστολὴν τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τράπεζης πρὸ τὸ ἀσφαλιστικὸν μας ἴδρυμα, ἔχουν εἰς τὰς κυρίας γραμμάτις τῶν ὡς ἀκολούθως:

Διὰ τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτικῆς πίστεως η Τράπεζα θὰ διαθέσῃ εἰς ἀρχῆς ποσὸν ἔξ εἰκάστου ἐκατομμυρίων δραχμῶν, ἐνώ αἱ προσπάθειαι καὶ ἐνέργειαι τῆς θὰ τείνουν εἰς τὴν ἔξευρεσην συναλλάγματος ἐκ διαφόρων κρατικῶν πόρων, βάσει τοῦ νόμου 2687.

"Η πιστοδοτικὴ ἀντίτιλψη τῆς Τράπεζης θὰ ἀναφέρεται βασικῶς σκάφη τελοῦντα ὑπὸ τὴν πλοίων τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τῶν μεσαιωνίων πετρετῶν τῆς ὁκεανοπόρου ναυτιλίας, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φοτηγράφων κλπ.

Δὲν θὰ πρέπει, βεβαίως, νὰ ἀποκλεισθοῦν αἱ περιπτώσεις περιωρισμένων πιστοδοτήσεων καὶ πρὸ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν, τὴν στεγάσουσαν τὴν δραστηριότητα τῆς ὑπὸ ζένας σημαίας, ἐφόδους τούτου θὰ ὑπαγορεύεται ἐνδεχομένως ἐκ λόγων σκοπιμότητος. Μία εὔμενής πιστοδοτικὴ πολιτικὴ καὶ πρὸ τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτάς θὰ ἐπετάχυνε πιθανώς τὸν ρυθμὸν τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἐφοπλιστικοῦ μας κεφαλοτοῦ.

Αἱ εἰς γενικὰς γραμμάτας ἀπόφεις τῆς Τράπεζης, δύον ἀφορὰ τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτικῆς πίστεως, συμπληρύονται διὰ τῶν ἔδης:

Τὰ χορηγούμενα δάνεια θὰ ἀποκοποῦν εἰς τὴν ὁγοράν, ἐπισκευὴν καὶ μετασκευὴν σκαφῶν καὶ γενικῶς εἰς τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικου τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. "Οσαύτως, τὰς παρεχόμενα διὰ τὴν ναυτηγήσην θὰ ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς προσπεθείας διὰ τὴν ναυπηγήσην μικρῶν ἐπὶ τοῦ παρόντος πλοίων. "Η πιστοδοτικὴ πολιτικὴ τῆς Τράπεζης ἔξ ἄλλου προτίθεται νὰ καλύψῃ τὴν ναυπηγικὴν καὶ τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, ἐνῷ, παραλλ-

λως, θὰ έξυπηρετή τάς τρεχούσης φύσεως άνάγκας τῶν ἐν 'Ελλάδι ναυτικῶν γραφείων και τῶν ἐν ἀλλοδαπῇ ἔδρευσιν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων (ἐπισκευαὶ πλοίων ἐν 'Ελλάδι κλπ.).

Διὰ τὴν διοικασίαν τῶν πιστοδοτήσεων, διὰ τὰς παρασχεθησομένας ἐγγυήσεις και ἑξαφαλίσεις εἰς τὸ N.A.T. ὡς και διὰ τὸ ὑψος τοῦ ἐπιτοκίου, ὁ Διοικητής τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἐλλάδος και Ἀθηνῶν παρέχει, διὰ τῆς πρὸς τὸ N.A.T. ἐπιστολῆς του, τὰς ἀκολουθους διευκρίνησεις:

Αἱ πιστοδοτήσεις, συμφώνως πάντοτε πρὸς τὰς ἑκάστοτε διατάξεις τῶν νομισματικῶν ἀρχῶν, θὰ χορηγοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει ὀρθοδόξων τραπεζικῶν κανόνων και βάσει θετικῶν κριτηρίων, ὡς βραχυπρόθεσμα η μεσοπρόθεσμα δάνεια υπ' εὐθύνη τῆς Τραπέζης και κατὰ τὴν κρίσιν αὐτῆς, στον ἀφορᾷ τὰς ἀναγκαιόστας εἰς ἑκάστην περίπτωσιν διασφαλίσεις και ἐγγυήσεις. Ως βραχυπρόθεσμα δάνεια νοοῦνται τὰ χορηγούμενα μέχρις ἐξ μηνῶν, ὡς μεσοπρόθεσμα δὲ τὰ χορηγούμενα μέχρις 24 μηνῶν. Εἰς τὴν δευτέραν αὐτῆς περίπτωσιν ἡ ἔξοδολησις θὰ ἐνεργηται διὰ μηνιαίων δόσεων τῆς πρώτης ἀρχομένης ἑξαμηνοῦ ἀπὸ τῆς χορηγήσεως τοῦ δανείου. Τὰ εἰς λίρας Ἀγγλίας δάνεια θὰ ἔχουν τὴν ρήτραν τοῦ δολαρίου.

Ἀναλόγως τῶν περιπτώσεων τὰ δάνεια θὰ ἀσφαλίζωνται δι' ὑποθήκης, ἐκχωρήσεως ναύλων η ἀσφαλιστικῶν ἀποκημιώσεων, τριτεγγυήσεως φυσικοῦ η νομικοῦ προσώπου η και ὄλων ἐνδεχομένων ἐμπραγμάτων η ἐνοχικῶν ἀσφαλειῶν.

Διὰ τὰ χορηγούμενα, τέλος, δάνεια, τὸ ἐπιτόκιον ὑπολογίζεται κατ' ἀρχὴν υπὸ τῆς Τραπέζης εἰς 8 % ἐτήσιως, πλέον προμηθείας μη δυναμένης νὰ ὑπερβῇ το 1 %. Πάντως τὸ ὑψος τόσου τοῦ ἐπιτοκίου ὅσον και τῆς προμηθείας θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν νομισματικῶν ἀρχῶν.

Διὰ τὴν ἐν γένει όργανων τοῦ κλάδου τῆς ναυτικῆς πίστεως εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ Διοικητοῦ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἀναφέρονται τὰ ἔξης :

«Μὲ τὸν σκοπὸν ὅπως η ἀσκησις τῆς ναυτικῆς πίστεως διεξάγεται κατὰ τὸν πλέον ἐπιτυχὴ και ἀποδοτικὸν τρόπον, ἀπεφασίσθη ἡ ἐξειδίκευσις ἔνος ἐκ τῶν ἐν Πειραιεῖ ὑποκαταστημάτων τῆς Τραπέζης, τὸ δόπιον σὺν τοῖς ἀλλοίς προρίζεται ποικιλοτρόπως νὰ ἔξυπηρετὴ ὅλον ἐν γένει τὸν ναυτικὸν κόσμον. Τὸ ναυτικὸν τούτῳ ὑποκαταστημάτων τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης ἐν Λονδίνῳ και Νέᾳ Υόρκῃ διὰ τὸν συντονισμὸν και τὴν καλυτέραν διεξαγωγὴν τῆς ὅλης ἐργασίας.

»Ἐξ ὄλου η Κεντρικὴ Ὑπηρεσία Ναυτικῆς Πίστεως θὰ πλαισιωθῇ υπὸ συμβούλευτικῆς γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς, τὴν ὥποιαν θὰ ἀπαρτίζουν ἐκπρόσωποι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τοῦ N.A.T. και τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων. Πᾶσα αἵτησις δανείου θὰ ἔξετάζεται παρὰ τῆς ὡς ὅντας ἐπιτροπῆς, η δὲ γνωμοδότησις της θὰ συνοδεύῃ πάντοτε τὴν εἰσηγητικὴν πράσιν τῆς ὑπηρεσίας πρὸς τὸ Συμβούλιον ἐργασιῶν τῆς Τραπέζης. Τῇ συνεργασίᾳ μετα τῆς ἐν λόγῳ γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς θὰ καταρτισθοῦν Μητώδω πλοίων, μὲ τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν δανειόδητην στοιχεία καθὼς και τὸ εἰδικὸν δι' ἔκαστον πλοιοκτήτην δελτίον τῆς πιστοληπτικῆς τοῦ ικανοτήτος. Σημειούται, ότι η ἐπιτροπὴ οὐδεμίαν εὐθύνη θὰ φέρῃ διὰ τὰ χορηγούμενα δάνεια.

Διὰ τὴν χρησιμοποίησιν υπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθεσίμων τοῦ N.A.T. ὡς και διὰ τὴν παροχὴν ἑξαφαλίσεων εἰς τὸ ίδρυμα, η ἐπιστολὴ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης ἀναφέρει σὺν συνεχείᾳ, διτι :

Η Ἐθνικὴ Τραπέζη, διὰ τὴν συγκέντρωσιν και χρησιμοποίησιν τῶν εἰς δολλάρια και λίρας Ἀγγλίας διαθεσίμων τοῦ N.A.T., διὰ τὴν ἀσκησις τῆς ναυτικῆς πίστεως, παραχωρεῖ: 1) Τὸ ὑδρούσιον τῆς Τραπέζης καταθέσεων ἐν τῷ ἔξωτερῳ διὰ λίρας Ἀγγλίας διὰ δολλάρια. 2) Δι' ἔκαστον χορηγούμενον δάνειον εἰς συνάλλαγμα ἐκ τῶν ἐν λόγῳ κεφαλαίων, ὅποτε και θὰ δεσμεύεται ισόθοσον ἐν τῆς καταθέσεως του, πρόσθετον διὰ τὸ ποσὸν τούτῳ ἐπιτόκιον ισον πρὸς τὸ ἡμίσυο τῆς διαφορᾶς μεταξὺ ἐπιτόκιου καταθέσεως και ἐπιτόκιου χορηγήσεως. Πάντως η τοιαύτη πρόσθετος παροχὴ τῆς Τραπέζης εἰς τὸ N.A.T. δεν θὰ είναι κατωτέρα τοῦ 2,5 % ἐπισιών. 3) Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἔτι τοῦ μὴ χρησιμοποιηθέντος ποσοῦ τῆς καταθέσεως δώρον πρὸς 1% ἐπισιών.

Η Ἐθνικὴ Τραπέζη ασγέτως τῆς γνωμοδότησεως τῆς Συμβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς, δὲν θὰ ἔχῃ ἀντίρρησιν. εἰδικῶς δι' ὅτι ἀφορά τὰ δάνεια ἐκ κεφαλαίων τοῦ N.A.T., νὰ λαμβάνη και τὴν ἔγκρισιν τοῦ Ταμείου. Διεκρίνεται ἀπολύτως, ότι τὸ N.A.T. οὐδεμίαν εὐθύνη

θὰ ὑπέχῃ διὰ τὰ χορηγούμενα δάνεια.

Διὰ τὴν πλήρη έξ οἄλλου διασφάλισιν τοῦ N.A.T., η Ἐθνικὴ Τραπέζη προτείνει ὅπως ἔφαρμοσθῇ η διαδικασία τῆς διὰ τῶν κεφαλαίων τοῦ O.X.O.A. μεσω τῆς Τραπέζης δανειοδότησεως μεγάλων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰς περίπτωσιν, όμως, καθ' ήν η διοίκησις τοῦ N.A.T. θὰ προέκρηνε ἐπέραν πιστοδοτικῶν διαδικαστῶν η Τραπέζη δὲν θὰ είχενται ἀντίρρησιν. Πάντως η Ἐθνικὴ Τραπέζη θὰ παρέχῃ τὴν ἐγγύησιν τῆς εἰς τὸ N.A.T. διὰ καθε χορηγούμενον ἐκ κεφαλαίων του δανείου. Επὶ τῇ λῆξη ἑκάστης δόσεως θὰ πιστούται μὲ τὸ ισόποσον ταύτης ὁ λογαριασμὸς καταθέσεως τοῦ Ταμείου, ἀσχέτως ἀν αὐτὴ κατεβλήθῃ η μη πασο του οφειλέτη.

Ἄνται εἶναι, εἰς γενικὰς γραμμάς, βεβαίως, αἱ προτάσεις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἐλλάδος και Ἀθηνῶν διὰ τὴν ἀνάληψιν και ἀσκησιν παρ αὐτῆς τῆς ναυτικῆς πίστεως. Μεταγενέστεραι αἱ προτάσεις αὐτῆς, ἐκείνων τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, παρουσιάζουν μίαν ίδιατέραν πληρότητα. Βεβαίως — και αὐτὸν είνε τὸ ἀγαθὸν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ — η Ἐμπορικὴ Τραπέζης ἐδελτίωσεν ὑδρού τῆς προτάσεις διὰ δηλώσεως ἐκπροσώπου της, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν, ἀπαντά τὰ προτεινόμενα ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης δέοντα νὰ θεωρηθοῦν, διτού παλύπονται και ὑπὸ τῶν προτάσεων τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, διατηρούμενά εἰς ὄλου τῶν προτάσεων τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης.

Οὕτω, ἐπὶ νέων βάσεων λίστην πλεονεκτικῶν διὰ τὸ ίδρυμα, τίθεται τὸ ζήτημα τῆς ὄργανωσεως τοῦ κλάδου τῆς ναυτικῆς πίστεως. Οἱ ἐντεταλμένοι με τὸν χειρισμὸν τοῦ ὄλου θέματος ἐπιβάλλεται νὰ χωρήσουν ταχέως εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδειγμένων ἀποφάσεων. Τὸ διὰ τῶν προτάσεων τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης διεγερθεν ἐνδιαφέρονταν τῶν πειζικῶν ὄλων ὄργανισμον δὲν θὰ πρέπει ἀνεκμετάλλευτον νὰ ἀφεθῇ. Διοτι ἀποτελεῖ τούτο τὴν καλυτέραν προϋπόθεσιν διὰ νὰ εὔρῃ τὸ ζῆτημα τῆς ναυτικῆς πίστεως τὴν πλέον συμφέρουσαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν λύσιν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντων τῆς διαθέσεως ἐπάρκων κεφαλαίων. Τὰ ἀποθεματικὰ τοῦ N.A.T. ὑπωδήποτε δὲν ἀρκούν.

* * *

Κατὰ τὴν διάρκειαν συσκέψεως τῆς ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ N.A.T. συσταθεῖσας διὰ τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς πίστεως ἐπιτροπῆς, και κατόπιν ἐμπεριστατωμένης μελέτης τῶν ὑποβληθεισῶν προτάσεων τόσον τῆς Ἐμπορικῆς ούσων και τῆς Τραπέζης, ἀπεφασίσθη κατ' ἀρχὴν, ὅπως αὐτὸν τοῦτο τὸ ίδρυμα καθορίσῃ τοὺς ὄρους ὑφ' οὓς κρίνεται συμφέρουσα τὴν εἰδικότητα τῆς ναυτικῆς πίστεως διὰ τὴν διαθεσίμων κεφαλαίων του. "Ηδη πρήστες η διατηρωσις τῶν δρῶν αὐτῶν στην εἰσαγόμενη την Τραπέζην.

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Δεν γνωρίζομεν ἀν κάποιος παρακολουθῇ ἔγγυτερον τὸ έξ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων εἰσαγόμενων συνάλλαγμα, ὡστε ἀριθμούς συγκεκριμένους νὰ είνει δυνατὸν νὰ μᾶς παράσχῃ. Αύτοι οι ἀριθμοὶ θὰ ησαν ἄκρως ἐνδιαφέροντας, διότι θὰ κατεδίκευνον οἷς μόνον τὸν ὄγκον του παραγωγικοῦ ἐργού, διότε η βιομηχανία ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ἀπόδιδει, ἀλλὰ θὰ μᾶς ὑπερβαίνουν και τὰς κατευθύνεις μιᾶς ύγιειστέρας πολιτικῆς, ητίς θὰ ἔτεινεν ἀκριδῶς εἰς τὴν πλέον ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνός ζωτικοῦ παράγοντος τοῦ Οἰκονομίας μας, τοῦ ναυτιλιασκοῦ, πολλὰ ίκανον νὰ ἀπόδωσῃ, περισσότερα ἀπὸ στα τίνες πίστευόν, διὰ τὴν προσγενή της.

Ἐν ἀποτελεύτως πολλὰ τὰ ἐν λόγῳ ποσὰ διὰ τίνας έξ αὐτῶν. Ο Οἰκος, λ. χ. Χανδρή ἐδαπάνησε κατὰ τὸ 1956 ὑπερτριακοσίας χιλιάδας λίρων διὰ τὰς ἐπισκευὰς εἰς τὴν Σύρον και τὸν Πειραιά μερικῶν ἐκ τῶν πλοίων του. Επίσης τῆς Ἀτμοπλοΐας Κάσου τὰ ἐδῶ δαπανηθέντα εἰς ἐπισκευὰς και δεξαμενίσμους κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος συμποσούνται εἰς πολλὰς δεκάδας χιλιάδας λιρών. Τελευταίως ό. κ. Μιχ. Εμπορικοῦ ἀπεφάσισεν ἐδῶ νὰ φέρῃ πρὸς ἐπισκευὴν τρία ἐκ τῶν πλοίων του. Σημαίνεται τοῦτο τῆς Οἰκονομίας μας δεκάδων τίνων γιλιάδων λιρών.

Telegrams: NIKAS

TELEPHONES: DAY 525

NIGHT 4456

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

K. R. KNIGHT & CO

101 LEADENHALL STR.

LONDON E.C. 3.

BANKERS:

THE STANDARD
BANK OF S.A. LTD.

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

"Εχομεν ηδη υπ' όψι μας τους λογαριασμούς έπισκευών και αλλων τινων άκεανοπόρων σκαφών — ή έπιβερωροις ένος μόνον μικρού τάνκερ του Οίκου 'Άδελφων Λύρα έστοιχος 35 χιλ. λιρών — σύτινες και μάς έπιτρέπουν νά πιστεύωμεν, ότι πολλά έκαπομπύρια λιρών θα ήδυνατο νά έσοδεύη η Οικονομία του Τόπου μας από τας έπισκευές των πλοίων. Ποσούθεστις: η άρτιωτερα συγκρότησις της σιδηροδρομικής και ή ανεύσις εις τα μεσα του δεξαμενισμού. Οι έφοπλισται, έχ αλλο, άκολουθωντες το παράδειγμα των ολίγων συναδέλφων των, θα έπρεπε νά άναβεσσον μέρος των έπισκευών των πλοίων των εις τα έλληνικα έργοστάσια.

Τεραστία είς έκτασιν και αξίων είνε η παρεχομένη έργασία εις την ζένη βιομηχανιών έπισκευών από τους έφοπλιστάς μας. Ποσοστόν αύτης, μικρον έστω, θα ήτο άρκετόν νά προσδώσῃ κίνησιν και ζωήν έκτακτως ζωηρών εις τα δύο ναυτικά μας κέντρα, τους λιμένας του Πειραιώς και της Σύρου.

"Αν τό δόλο πρόβλημα της βιομηχανίας έπισκευών έμελετάτο έπισταμένως από την Κυβερνήσιν, θα άπειδεικνύετο, ότι ούδεμίας αλλη παραγωγική προσπάθεια περικλειει τόσας πιθανότητας άμεσου απόδοσης και αναπτύξεως, σσον ο κλάδος των έπισκευών των πλοίων.

"Η έργασία υφίσταται, μάς προσφέρεται, αλλά δεν διαθέτουμε τα μέσα νά την κερδίσωμεν. "Αν οι 'Έλληνες πλοιοκτήται αποφασίσουν νά φέρουν έδον πρός έπισκευήν τα πλοιά των, έφόσον βεβαίως ύφιστανται αι δυνατότητες ταχείας, συμφερούσης και άρτιας έργασίας, θα εισφέρουν εις την Έθνικην μας Οικονομίαν πολὺ περισσότερα από οιανδήποτε άλλην δωρεάν ή άναμιξιν των εις άλλας έπιχειρησέις. Μάς υπεραρκών αι έπισκευαί. 'Έκαπομπύρια λιρών θα έσοδεύσουμεν από αυτάς, θα άξιοποιησωμεν αποδοτικώτατα του 'Έλληνος τεχνίτου την έργασίαν.

"Άλλα πρός τη ή περαιτέρω του θέματος αύτού άναπτυξι, σταν λείπει η κατανόησης της παραγωγικής σημασίας του από τους άρμοδιωτέρους κρατικούς παράγοντας, από αύτούς τους ένδιαφερομένους έργοστασιάρχας;

Αι έκαστοτε Κυβερνήσεις έπηγγέλθησαν κατά καιρούς μέτρα αποφασιστικά διά την βιομηχανίαν έπισκευών, τών όπιών, όμως, ποτέ δεν άντεμποτίθη η πραγματοποίησις. Αύτος ο Ο.Α.Π. θέλει νά άγνοη το θέμα. 'Ασχολείται διά την άνεγερσιν έπιβατικών σταθμών και διά την κατασκευήν έξωραστικών έργων, σταν ή πλέον παραγωγική πλευρά του λιμένου, λόγω κυρίων άλλειφεως μιάς μεγάλης δεξαμενής, κρατείται εις καταστασιν μαρασμού.

Αύτοι οι σιδηροδρομήχανοι άναλαμβάνουν την ματαίαν προσπάθειαν της έπισκευών μέτρα από την βιομηχανίαν έπισκευών, τών όπιών, όμως, ποτέ δεν άντεμποτίθη η πραγματοποίησις. Αύτος ο Ο.Α.Π. θέλει νά άγνοη το θέμα. 'Ασχολείται διά την άνεγερσιν έπιβατικών σταθμών και διά την κατασκευήν έξωραστικών έργων, σταν ή πλέον παραγωγική πλευρά του λιμένου, λόγω κυρίων άλλειφεως μιάς μεγάλης δεξαμενής, αύτό το βασικώτερον πρόδημα, ουδέ κάν συνεχήθη.

"Η παράστασις του λιμένου, τά έργα έξωρασμού περισσότερον συνεκίνησαν τους συσκεφθέντας. 'Έκαπομπύρια λιρών δραχμών πρόκειται διά αύτά νά δαπανηθούν. 'Αμφιβολος είνε η απόδοσις των, ή παραγωγική.

Της δεξαμενής, τουνάντιον, ή πρόσκτησις θα προσέδιδεν εις τον λιμένα νέαν άλως μορφήν κινήσεως και έργασίας. Πρώτη ή άγορά του Πειραιώς θα έδεχετο ένεργειτον τον άντικτυπον. 'Έκαπομπύρια λιρών από τάς έπισκευές των πλοίων θα διωχεύετοντα εις αύτην ή άνεργιας των έργατων μετάλλου θα έχειλείφετο· τά έργοστάσια έπισκευών θα συνεχρονίζοντο από άποφεως εξοπλισμού το έμποριον σιδήρου και ναυτιλιακών ειδών θα προήγετο σημαντικών τα πληρώματα θα έπεσκέπτοντο συχνότερον τους οίκείους των και γενικός αι έδω μεγάλαι δαπάναι των ποντοπόρων πλοίων μας πάμπολλα θα άπειδιον ύπεο του συναλλαγματικού μας αποθέματος.

Εινε, μήπως, μηρά ή απόδοσις αύτη; Δεν άξιζει κάποιος νά μελετήση τάς δυνατότητας της άναπτυξεως της σιδηροδρομηχανίας μας;

ΟΡΗ Η ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ

Μάς γράφουν από την Σύρου: "Ας πληροφορηθούν οι γνωστοί κύκλοι του Πειραιώς, οι κοπτόμενοι διά την συνεχή απασχόλησιν της πλωτής δεξαμενής, ότι βάσει των ήδη δηλώσεων ή δεξαμενή προβλέπεται νά είνει κατειλημμένη μέχρι τον τέλους του έτους, χωρίς καμίαν κενήν ήμέραν.

"Οι έφοπλιστοι, ήμέτεροι και ξένοι, άντεληθήσαν το συμφέρον των. "Ολα εις την Σύρου είνε εύθυντερα, από τών δικαιωμάτων της δεξαμενής, μέχρι τών έργατικών διά τών καθαρισμών τών ύφαλων και τά κοπανίσματα. Τό έργοστάσιον έξ αλλο Ρεθύμνη προσφέρεται διά

πάσαν μηχανουργικήν έργασίαν εις τιμάς χαμηλάς και με ποιότητα κατασκευής έφαμιλλον τών καλύτερων ξένων μηχανουργείων. Τά έργασία του είνε τά τελείστερα ένν Έλλασι.

»Έργασία, όμως, υπάρχει αφονος. 'Έκαπομπύρια πλοίων θα έπεσκευάσοντο από υπήρχον τά μέσα εις τους ήλληνικους λιμένας. Θα ήδυνατο νά συντρήσουν όχι μόνον την δεξαμενή της Σύρου, αλλά και άλλην μιάν μεγάλην εις τον λιμένα Πειραιώς. Διατι οι κ. κ. Πειραιείς έργοστασιάρχαι δέν έπιζητούν την άποκτησιν μιάς άκομης δεξαμενής, άλλ' άναδισκονται εις την ματαίαν προσπάθειαν της ήπαναφοράς εις τον Πειραιά της ίδικης μας, της οποίας τό έργον τόσον καλώς και προσδετικών η Σύρου ήσιοποίησεν;"

ΕΙΣ ΤΗΝ 'ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ, Η ΠΡΟΤΙΜΗΣΙΣ

Εύλογος ή απόρια τών παρακολουθούντων έγγυτερον τά της κινήσεως της Ναυτιλίας μας διά την άναθεσιν κατά μέγιστον ποσοστόν εις τά ήλληνικά και τά γερμανικά φορτηγά γραμμής της μεταφορᾶς τών χιλιάδων τόνων μηχανημάτων, έργαλειων και υλικού, τών προϊζομένων διά τά ναυτικέα του Σκαραμαγκά.

»Από τής ή αρμόδιαν Διάσκεψιν (Κόμφερας), εις την οποίαν μετέχει και ή ιδικη μας «Ελληνική», έζητηθή και παρεχωρήθη μία έκπτωσις των ναύλων 15%. Την έκπτωσιν αύτην υπεστήριξεν εκθύμως η 'Ελληνική', ήτις και ήπιτζε νά άναλάβη σημαντικόν μέρος των έν λόγω μεταφορών. 'Εδικαιούστο, άλλως τε, εις τούτο, διότι είνε η μοναδική μας τακτική γραμμή από την Βόρειον Εύρωπην και άξιζει κάθε ύποστηριξεως της προσπάθεια.

Δέν γνωρίζομεν τούς λόγους, οίτινες υπεχρέωσαν τούς διοικούντας τά «Ελληνικά Ναυπηγεία» νά παραμερίσουν, χάριν τών ξένων πλοίων, την Έλληνική γραμμήν. Οιοδήποτε και ἄν είνε, θα έπειτε νά πανασζητηθούν, ίνα εις τά πλοία της «Ελληνικής» παραχωρήθη τό μεγαλύτερον και όχι το μικρότερον ποσοστόν τών έν λόγω φοστών.

Δέν πιστεύμεν κανείς έτών διοικούντων τά «Ελληνικά Ναυπηγεία» ούτε και οι κ. κ. Νιάρχος και Άνδρεάδης νά μή συμφωνούν με την όρθιην άποψιν της υποστηριξεως του ήπαναφοράς της προσπάθεια.

Η ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ

Πρέπει νά θεωρήται ως γεγονός ή αποδοχή της μηνιαίας εισφορᾶς τών έξι λιρών κατά πλοίον διά την ναυτικήν έκπτωσιδευσιν. Πολλοί έφοπλισται υπέγραφαν ηδη την σχετικήν δήλωσιν, τών περισσότερών, όμως, σγνωστοί είνε ισετεί αι διαθέσεις.

Αι παρά της Έπιτροπής τού Λονδίνου πρωτόδουλοι ένέργειαι διέν φαίνεται νά είνε άρκεται διά την συμμετοχήν δόλων εις την είσφοράν. Θα έπρεπεν έκ παραλλήλου νά προδούν εις έπιμόνους ένεργειας και εις έφοπλιστικήι οργάνωσεις της Νέας 'Υόρκης και των Αθηνών. 'Οφείλουν και αύται νά έπιδιώχουν την συγκέντρωσιν τών σχετικών δηλώσεων συμμετοχής από τους έδω και εις την Άμερικήν διαμένοντας έφοπλιστάς.

Όμοδογύμεν, οτι πολλάς άκομη έχομεν άμφιβολίας διά την δοκολητρικήν έπιτυχίαν και της προσπάθειας αύτης, ἄν η Νέα 'Υόρκη και αι 'Αθηναι δεν θελήσουν νά ένισχυσουν την Έπιτροπήν τού Λονδίνου, ήτις, οφείλουμεν νά τό άναγνωρίσωμεν, τόσα ύπερ της Ναυτικής Εκπαίδευσεως έπρεσε.

Τά πεντακόσια, τούλαχιστον, πλοία, τά ηδη ήσοφαλισμένα παρά τών Ν.Α.Τ. θα πρέπει απαραιτήτως νά δεχθούν και την είσφοράν. Θα είνε η ή απαρχή μιας άξιολογου ένισχυσεως τού Κεφαλαίου Ναυτικής 'Εκπαίδευσεως, ήτις και θα μάς έπιτρέψη αποφασιστικώτερον νά άντιμετωπίσωμεν τάς πολλαπλάς άναγκας τών ναυτικών σχολών, τών νυκτερινών τοιουτων, τών ναυτικών Γυμνασίων και τών φροντιστηρών μετεκπαίδευσεως.

"Αγ και τήν φοράν αύτην άποτύχη η προσπάθεια της είσφοράς, ἄν, δηλαδή, δεν συμμετάσχουν όλοι οι έφοπλισται — μεγάλοι και μικροί — θα έπρεπε νά άποκλείσωμεν την έπι ήγιεστέρων βάσεων άργανωσιν και παρ' ήμιν της ναυτικής έκπαίδευσεως. Μία, όμως, τοιουτη άποτύχη έν τούτω, οι έφοπλισται άγνοούν τό γενικότερον συμφέρον της Ναυτιλίας, αύτης της μεγάλης Ναυτιλίας, πού αύτοι έδημοισύργησαν και οι διά έχουν, κατ' άντιθεσιν πρό τους ένουσαν άνταγνωστας των, τήν στοιχειώδη τούλαχιστον συναίσθησιν τού καθηκοντος έναντι τών έπιτυχών.

Δέν θα πρέπει νά πιστεύθη, οτι αι σχολαί 'Ασπροπύργου και αι νυκτεριναί οχολαί μηχανικών έλυσαν τό πρόβλημα, τό τεράστιον είσος σοβαρότητα και έκτασιν, τής καταρτίσεως τών αύριανων στελεχών τού Εμπορικού Ναυτικού. Αι άναγκαι είνε πολλαπλά και αι έλλειφεις περισσότεραι διά τόν γνωρίζοντα τά πράγματα, διά τόν ένημηρωμένον έπι τών ζώων εις τάς άλλας ναυτικάς χώρας έπιτελούνται.

Κατέχομεν τήν τρίτην θέσιν από άποφεως τοννάζ, ένω έυρισκομέθα εις την κατωτάτην Βαθμίδη μεταξύ τών μεγάλων συναγωνιστών μας, σσον άφορά τήν διαπαιδαγώγησιν τού έμψυχου υλικού. Μάς σώζει μό-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

GENERAL AGENT:
GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

νον ή παράδοσις, ή ἔμφυτος τίρος τὴν θάλασσαν ροπή τῆς Φυλῆς μας και ή ἀδόρτος ἀνάγκη τοῦ βιοπορισμοῦ. Αύτά, ὅμως, τὰ πλεονεκτήματα δέν εἰνε ἀρκετά νὰ ἀντιστημέσουν τὴν πλήρη τεχνικὴν μόρφωσιν και τὴν ἀρτίαν πρακτικὴν ἔξασκησιν, τὴν ὅποιαν ἀποκτοῦν οἱ ξένοι ναυτῖλοι και μηχανικοὶ εἰς τὰς πολλὰς, τὰς ὑποδειγματικὰς σχολὰς τῶν.

Εἰς τὸν σκληρὸν ἄγωνα τῆς διατηρήσεως τῶν κεκτημένων, εἰς τὸν ὅποιον ἀναποφευκτῶς θὰ ἀποδυθῶμεν, ὑστερούμεν εἰς στελέχη ὀρτίων κατηρτισμένα, θεωρητικῶς και πρακτικῶς, διά τὸν χειρισμὸν τῶν συγχρόνων μέσων προώσεως και ναυσιπλοΐας.

Ἄν τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως ἐνισχυθῇ διὰ τῆς μηνιαίας εἰσφορᾶς τῶν ἔξι λιρῶν, πρέπει νὰ εἶνε βεβαιοὶ οἱ ἐφοπλισταί, ὅτι ἔργον ἀπόδοτικόταν θὰ ἴδουν, σὺν τῷ χρόνῳ, ἐπιτελούμενον. Θὰ ἔχωμεν εἰς τὴν διάθεσίν μας τὰ ὑλικὰ μεσαὶ διὰ μίαν προγραμματισμένην πλέον ὅσον και εὐρυτέρας ἐκτάσεως προσπάθειαν. Θὰ τὴν προδιαγράψωμεν ἐν συντομίᾳ:

α.) Θὰ ἐνισχυθούν αἱ σχολαὶ Ἀσπροπύργου διὰ πιστώσεων ἐπαρκῶν, ὅπως δεχθούν τὴν εἰσόδον ἀπὸ τοῦ νέου σχολικοῦ ἔτους πεντηκοντα ἀκόμη μαθητῶν εἰς τὴν σχολὴν μηχανικῶν.

β'.) Θὰ διενεργηθῇ ἔρευνα ἐμπειριστατωμένη τῶν ἀναγκῶν εἰς ἐγκαταστάσεις, ὅργανα και ἐργαλεῖα τῶν νυκτερινῶν σχολῶν Μηχανικῶν, ἵνα πληρέστερον τὴν ἀπόστολή των ἐπιτύχουν. Η πρὸς αὐτὰς ἐπιχορήγησις δὲν ἀποκλείεται, ἀν κριθῆ σκόπιμος.

γ'.) Θὰ ἀναληφθῇ μέρος τῶν δαπανῶν τῶν συσταθέντων Ναυτικῶν Γυμνασίων, συμπληρωμένων και τῶν εἰς εἰδικὸν διδακτικὸν προσωπικὸν πιθανῶν ἐλλειψεων.

δ'.) Θὰ καταστῇ ὅμεσως δυνατὴ ἡ ἀκδοσίες τῶν ναυτικῶν διδακτικῶν βιβλίων, τῶν ὥποιων τόσην ἔχουν ἀνάγκην οἱ δόκιμοι ναυτῖλοι και μηχανικοί.

ε'.) Θὰ συσταθῇ ἰδιαιτέρα σχολὴ μετεκπαίδευσεως διὰ τε τοὺς πλοιορχοὺς και τοὺς μηχανικοὺς, (ἐκμάθησις τοῦ χειρισμοῦ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων και τῶν νεωτέρων συστημάτων προώσεως).

Καὶ στ' .) Θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἄμεσος πρόσκτησις τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου, τοῦ ἀπαραιτήτου συμπληρώματος τῆς ὀλίγης διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν προσπαθείας.

Τὴν σύστασιν και ἄλλης ναυτικῆς σχολῆς ἔξαρτῶμεν ἀπὸ τὴν διαπίστωσιν τῶν εἰς στελέχη μελλοντικῶν ἀναγκῶν. Αὐτὴν ἡ διαπίστωσις πρέπει διὰ τῶν προσφορώτερων μέτρων νὰ ἐπιδιωχθῇ.

Προδιεγράψαμεν διὰ τῶν ἀνωτέρω τὰς ἐπιδιώξεις ἐνὸς πλήρως θεμελιωμένου προγράμματος, τοῦ ὥποιον η ἐφαρμογὴ ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικήν εἰσφορὰν ἔξαρτάται. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τὸ πρόγραμμα αὐτὸν θὰ συναντησῃ τὴν πλήρη τοῦ ἐφοπλισμοῦ κατανάόποιν. Απόδειξις θὰ είναι η ἀδρόα τῶν δηλωσεων συμμετοχῆς εἰς τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως.

Τέλος, διὰ νὰ ὀλοκληρώσωμεν τὸ θέμα και πρὸς διασκέδασιν ὡρισμένων ἐπιφυλάξεων αἵτινες τελευταίως διετυπώθησαν, ἔχομεν νὰ πληροφορήσωμεν τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι τὸ νομοσχέδιον διὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ περὶ Συμβούλιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως νόμου κατηρτίσθη ἡδη. Προβλέπεται ἡ εὐρυτέρα εἰς αὐτὸν συμμετοχὴ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος (τέσσαρες ἑκπρόσωποι ἀντὶ τῶν δύο) και ἡ ῥητὴ προϋπόθεσις τοῦ συμφόνου τοῦ ἐν λόγω Συμβούλιον διὰ κάθε δαπανηγ., εἰς τὴν ὥποιαν τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας η ἡ διοίκησις τῶν σχολῶν ηθελε προβῆ.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ

Μὲ τὸ φυλλάδιον τῶν ἀνὰ χείρας, φέρον τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ δοκίμου μηχανικοῦ και τὸ δίπλωμα τῆς νυκτερινῆς σχολῆς, περιφέρονται ἀνά τὰ διάφορα ναυτικά γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς οἱ ἄρτη ἀποφοιτήσαντες τῶν νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν, ἀναζητοῦντες ἔργασιαν.

Ὑπερβαίνουν τοὺς τριακοσίους οἱ νέοι αὐτοὶ δόκιμοι. Θὰ πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ναυτολογηθοῦν, νὰ διανύσουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν εἰς τὰ μηχανοστάταια τῶν πλοίων, ἵνα ἀποκτήσουν, κατόπιν ἔξετάσεων, τὸ δίπλωμα τοῦ γ. μηχανικοῦ. Διὰ τὸν δύον τῆς σημερινῆς Ναυτιλίας μας δὲν είνει πολλοὶ οἱ ἀπόφοιτοι τῶν νυκτερινῶν σχολῶν οὔτε και δυσχερής η πρόσληψίς των.

Παρὰ τάττα διεπιστώσαμεν μίαν περίεργον, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἀκατάστητον, ἐπιφύλαξιν τῶν ἕδω ἐκπρόσωπων τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ναυτολογούντων τῶν νέον αὐτῶν. Υπὸ διαφόρους προφάσεις τὴν ἀπροθυμίαν διὰ τὴν πρόσληψιν των. Τοὺς ὑποχρεώνουν ἐπὶ τὴν ἡμέρας πολλὰς νὰ περιμένουν εἰς τοὺς διαδρόμους τῶν γραφείων, ἀρνοῦνται νὰ τοὺς δεχθοῦν διὰ νὰ ὑποβάλουν τὸ αἴτημά των πρὸς ἔργασιαν, η ὅλη δὲ πρὸς αὐτοὺς συμπεριφορὰ ὑπολλήλων τινῶν τῶν ναυτικῶν γραφείων δὲν είνει η προσήκουσα. Αποκαρδιώνονται εἰς

τὰ πρῶτα βῆματα τοῦ σταδίου των οἱ πτωχοὶ αὐτοὶ νέοι, που δὲν δητούν τίποτε ἀλλὰ περὰ νὰ προσφέρουν τὸν ἐνδιαυσιασμὸν και τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὰ πλοία. «Έχουν τὴν ὑποχρέωσιν οἱ ἐφοπλισταί, χάριν αὐτοῦ τοῦ συμφέροντός των, νὰ διατάξουν τὴν ἀμερικήν τῶν νέων δοκίμων ναυτολόγησιν. Εἰνε οἱ αύριανοι μηχανικοί, τὸ νέον αἷμα, που ἔχει αναγκην ὁ ὄργανισμός τῆς Ναυτιλίας τας. Πρέπει νὰ ἔχουν ὑπόψει των οἱ ἐφοπλισταί, ὅτι κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη περισσότεροι θὰ είνει οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν και ὅτι θὰ χρειασθῇ ἵσως δύο και τρεις δοκίμους τὸ κάθε πλοίον νὰ προσλαμβάνη, ἵνα ἐκτελέσουν τὴν ὑπηρεσίαν των και λάβουν τὸ δίπλωμά των.

Ἀνάγκην ἔχουμεν μεγάλην μηχανικῶν. Τὰ ὑφιστάμενα κενὰ διὰ τῶν νέων θὰ συμπληρωθούν. Περιττεύει συνεπώς η ἐπιφυλάξις διὰ τὴν ναυτολόγησιν των, πολὺ δὲ περισσότερον ἐπιζημία είνει η προσβαλλομένη παρὰ τινῶν ἐφοπλιστῶν σύρνησις.

ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

«Υπερχιλίους τόμους θὰ περιλαμβάνῃ ὁ πυρὴ τῆς βιβλιοθήκης, τὴν ὥποιαν καταρτίζει διὰ τὰ πλοιά της ἡ «Ἐλληνική». Σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἐμπλουτίζεται και μὲ νέας ἐκδόσεις. Δι' αὐτῶν θὰ ἀνανεώνεται η βιβλιοθήκη ἐκάστου πλοίου, ἵνα ζωηρότερον καθίσταται και τὸ ἐνδιαφέρον τῶν πληρωμάτων διὰ τὸ βιβλίον. Ἐπιτίχεονται τὰ ἐκλεκτότερα ἐργα τῆς λογοτεχνίας, βιβλία ἐπαγγαλία, ἡθολαστικά, μορφωτικού περιεχομένου. Ο ναυτικός θὰ τὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσίν του, κατὰ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς διὰ νὰ τὸν συντροφεύουν, διὰ νὰ τὸν τέρπουν και τὸν ἐνημερώνουν ἐπὶ τῆς συγχρόνου πνευματικῆς κινήσεως.

Δὲν είνει δυστυχός, πολλοὶ οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ἀναλαδόντες τὴν ὥραίν πρωτοβουλίαν τῆς συστάσεως βιβλιοθήκης εἰς τὰ πλοιά των. Τὸ παρόδειγμα τῆς «Ἐλληνικῆς» είναι ἀξιομίητον, διότι δὲν ἔστερεν ἀπλῶς νὰ ἀγοράσῃ ἕνα ἀριθμὸν βιβλίων, ἀλλ ἐπιζήτησε νὰ δργανώνηση συσταθμάτων τὴν σχετικήν μὲ τὰς βιβλιοθήκας τῶν πλοίων ὑπηρεσίαν.

Τὰ βιβλία, ἡριθμημένα και δεμένα ὅλα διοικόμερων, θὰ κατανέμονται ἀνά 60 — 100 τόμους κατὰ πλοίον. Μετὰ χρόνον τίνα θὰ ἀνανεώνωνται ἔξ ανταλλαγῶν μὲ τὰς βιβλιοθήκας τῶν ἄλλων πλοίων και διὰ νέων ἀγορῶν. Ή κεντρικὴ βιβλιοθήκη, διατηρούσα τὸν πυρῆν ταν βιβλίων ταν τὸ εὑρετήριον, θὰ λειτουργήει εἰς τὸν Πειραιά, ἐντεῦθεν δὲ θὰ ἀποστέλλωνται τὰ νέα βιβλίων εἰς τὰ μὴ προσεγγίζοντα ἔδω πλοιά τῆς Εταιρίας. Οι πλοίαρχοι θὰ είνειν ὑπεύθυνοι διὰ τὴν συντήρησιν τῶν βιβλίων και διὰ διάποδαται εἰς τὸν καταληγαντικήν σχετικήν της θύμη ποδαρίεται ἐν κατρικών.

Αν τὴν αὐτὴν ἀκολουθήσουν μέθοδον συστάσεως τῶν βιβλιοθηκῶν δοῖοι οἱ ἐφοπλισταί, δὲν πρόκειται μόνον τὸ ἐλληνικὸν βιβλίον νὰ ἐπιτυχῇ τὴν διέρυνσιν τῆς ζητήσεως του, ἀλλ και οἱ ναυτικοί μας γνωστοὶ φιλαναγνώσται, θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των ἐκλεκτήν και ἀφθονον τὴν πνευματικήν τροφήν και ἔνα προσφορώτατον μέσον ψυχαγωγίας. Αὐτὸν και μᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερον.

Οι Σκανδιναύοι, οἱ Αγγελοι, οἱ Αμερικανοι, οἱοι οἱστονταις ὑπερπόντιον ναυτιλίαις λαοι, ἐφρόντισον ηδη ἀπὸ μακροῦ διὰ την βιβλιοθήκη τοῦ ναυτικοῦ. Εκεὶ η σχετική ὑπηρεσία είνει ἡμίκρατικη, ὡργανωμένη πρωτοβουλίαι τῶν ἐφοπλιστῶν και τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων. Ἐδῶ ἀρχίζει μὲ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐφοπλιστῶν και τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων, στον θὰ καταστῇ συνειδήτη την ἀνάγκη, νὰ ἔπιτευχθῇ και η συνεργασία ὀλων τῶν παραγόντων διὰ τὴν ὄργανων τῆς βιβλιοθήκης. Πρὸς τὸ παρὸν ἐπιβάλλεται οἱοι οἱ ἐφοπλισταὶ νέοι ἀντιμετώπισουν, χάριν τοῦ ιδίου των συμφέροντος, τὴν συγκρότησιν τῆς βιβλιοθήκης, κατὰ τὸ σύστημα τῆς «Ἐλληνικῆς». Θὰ καταστήσουν πλέον εὐχάριστον τὴν διαβίσιων τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων και θὰ ἔνισχουν τὴν καλὴν προσπάθειαν τῆς πνευματικῆς και φυσικῆς των ἀνατάσσων.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν, οἱοι η ὑπόθεσις τῆς καταρτίσεως καλῶν ναυτικῶν και τῆς ἀνέτου αὐτῶν ἐνδιατήσεως ἀποτελεῖ ἐπίμονον φροντίδων τε ἐφοπλιστῶν, τὸν Κράτους και τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων, πλὴν τοῦ ραδιοφώνου, τῆς συσκευῆς τηλεοράσεως και τῆς βιβλιοθήκης, ἡρχίσει γενικευμένη η ἐγκατάστασις ἐπὶ τῶν πλοίων κινηματογραφικῶν προβολέων και η ὄργανωσις τῆς υπηρεσίας αποστολής εἰδικῶν τανιών ἀκόμη και εἰς τὰ μακράν τῶν ἔθνων βάσεων ἀποσχολύμενα σκάφη.

Ο ναυτικός, δηλαδή, δὲν παιύει νὰ ἐπικοινωνῇ ἀμεσώτερον μὲ τὴν ζητήσαντας. Απασχολεῖ τὴν σκέψιν του μὲ τὰς εὐγενεστέρας τῶν ἕδεν, διακεδόντων τὰς ὥρας τῆς σχολῆς του, αἰσθάνεται τὴν δι' αὐτὸν φροντίδαν και ἀποσχολεῖται μὲ περισσότεραν τὴν διάθεσιν εἰς τὸ ἐπίμοχον ἔργον του.

Κατὶ και ἡμεῖς, τὸ βιβλίον ἔστω, πρέπει νὰ γαρίσωμεν εἰς τὸν ιδι-

ADEN THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^{o.} LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,"

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING C^{o.} (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

κόν μας ναυτεργάτην. Είναι ύποχρέωσις, έν ταύτῳ δὲ καὶ συμφέρον μας.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ

Αύτή ἡ πρωτοφανής, ἡ σκανδαλώδης συναναχώρησις τῶν δύο ύπερωκεανίων «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» καὶ «Ολύμπια», ἐκ τῶν λιμένων Νέας Υόρκης καὶ Πειραιῶς, πρεπει, ἐπὶ τέλους, νὰ συγκινήσῃ τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ νὰ προκαλέσῃ τὴν ἄμεσον παρέμβασίν των εἰς τὰ τῶν δρομολογίων τῶν δύο πλοίων.

Δεῖν μᾶς ἐνδιαφέρουν αἱ δημίαι, τὰς ὅποιας, ἀσφαλῶς, θὰ ἀποκομίζουν αἱ δύο πλοιοκτήτριαι ἔταιραις ἀπὸ αὐτὴν τὴν ἀντιοικονομικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ταξιδίων τῶν ὑπερωκεανίων των, μᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερον ἡ ἀνωμαλία, τὴν ὅποιαν προκαλεῖ ὁ ταυτόχρονος κατάπλους τῶν δύο σκαφῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἡ ἀναστατώσις ἡπειρέχεται εἰς ὅλας τὰς ὑπερεσίας τοῦ λιμένος, ὁ συναστατισμός καὶ ἡ δυσφορία ποὺ προκαλοῦνται ἀπὸ τὴν ἀποδίβασιν δισχιλίων περίπου ἐπιβατῶν περὶ τὴν αὐτὴν ἡμέραν καὶ, τέλος, ἡ ἀδυναμία τῶν ξενοδοχείων μας νὰ ἔχουν πρεπήσουν ἀνέτως τοὺς οὕτω ἀθρόως καταφάνοντας ἔδω ὄμογενες καὶ ζένους περιηγήτας!

Πρέπει νὰ παρακολουθήσουν ἐκ τοῦ σύνεγγυς οἱ κ. κ. ἀρμόδιοι τὴν ὅλην αὐτὴν ἀφόρητην κατάστασιν διὰ νὰ ἀντιληφθοῦν ποσον παραβλάπτονται τὰ συμφέροντα τῆς τουριστικῆς μας προσπαθείας ἀπὸ τὸν συνεχίζονταν περιέργον αὐτὸν συναγωνισμὸν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης. Μᾶς ἐνθυμίζει ἡμέρας δόξης παλαιάς τῆς «Πυλάρου» καὶ τῆς «Ασσου». Τὸ πιλάφι μόνον λείπει!

Ἄδικων, βεβαίως, χειρόν πρέστατο ἡ «Γκρκή Λάιν», ηττις ἐπίστευσεν ἀφελῶς — τὸ πιστεύει, ἀρά γε, ἀκόμη; — ὅτι θὰ ἔξετόπιζε διὰ τοῦ συναγωνισμοῦ τὸ συμβατικὸν ὑπερωκεανὸν «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». Τώρα, δῆμως, τὰ πράγματα ἀπέδειχαν τὸ ἀνέφικτον τῶν εὔσεβῶν αὐτῶν πόθων τῶν πλοιοκτήτων τοῦ «Ολύμπια». Τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἐδραιωθὲν εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ — δημογενούς καὶ διεθνούς — ἀπολαμβάνει τῆς καθολικῆς ὑποστηρίξεως. Οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν κινησίν του ἀριθμοὶ εἰναι ἀρκετα εὐγάλωτοι. «Υποδεικνύουν, ὅτι τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» θὰ παραμείνῃ εἰς τὴν γραμμὴν διὰ ἐκπλήρωσης εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς συμβασίας ἀξιοχρεώσεις τὰς ὅποιας ἀνέλαβεν ὁ Εὐγένιος Εὐγενίδης. Αἱ δοσὶς βελτιώσεις ἐπηνέχθησαν τελευταίως εἰς τὰς θέσεις τοῦ σκάφους καὶ δοσὶς θὰ γίνουν κατὰ τὸν προσεχῆ χειμώνα εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνουν παρὰ εἰς τὴν πληρεστέραν ἔξυπρετησιν τῆς τόσον παραγωγικῆς ἀποστολῆς τοῦ ὑπερωκεανοῦ μας.

Πρὸς τί λοιπόν, ὁ διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ τόσον δαπανηρὸς συναγωνισμὸς ταχυτητος; Πρὸς τί ἡ ἐπιζημία εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας συναναχώρησις, ἀφιεμένου τοῦ κενοῦ ἐνὸς ὀλοκλήρου μηνὸς εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γραμμὴν χωρὶς δρομολόγιον; Πρὸς τί, τέλος, αἱ παντοειδεῖς ἐκπτώσεις, αἱ προκλητικαὶ δισφημίσεις ποὺ μᾶς ἐκθέουν εἰς τὰ δύματα τῶν Φένων; Διατὶ νὰ μὴ δρομολογηθοῦν τὰ δύο ὑπερωκεανία — κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος — εἰς ἡμερομηνίας τούσον ἀφισταμένας, ὡτε νὰ προλαμβάνεται ὁ ταυτόχρονος ἔδω κατάπλους, διασφαλιζομένης ἀνὰ δεκαπενθήμερον τῆς ἀνανωρήσεως ἐνὸς ὑπερωκεανοῦ δι᾽ Ἐλλάδα καὶ ἐντεῦθεν διὰ Νέας Υόρκης; Διατὶ νὰ μὴ ἀξιούση τὸν προσεχῆ χειμώνα εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνουν παρὰ εἰς τὴν πληρεστέραν ἔξυπρετησιν τῆς τόσον παραγωγικῆς ἀποστολῆς τοῦ ὑπερωκεανοῦ μας.

Τὸ Κράτος — ἀρκεῖ νὰ τὸ θεληστ — ἔχει τὴν δύναμιν νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ὄρθην ἀποφιν τὸν γενικώτερον συμφέροντος ἀκόμη καὶ εἰς τὸ φέρον τὴν σημαίαν τῆς ἀσύδουσας ὑπερωκεανίαν. Τὸ Κράτος καλεῖται νὰ ἐπιληρώσῃ τὸ καθῆκον του. «Ο, τι προκαλεῖ τὴν δικαίων ὅλων ἀγανάκτησιν, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ μὴ συγκινῇ καὶ τὸν κρατικὸν παράγοντα.

ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΕΛΛΑΣΟΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ

Ἀπεφασίσθη — λέγουν αἱ τελευταῖς πληροφορίαι — ἡ σύστασις τοῦ πορθμείου (φέρρυ-μπόσου) μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἐλλάδος. Ἡ Κυρένης ἐλπίζει νὰ ἐπιτύχῃ διὰ αὐτοῦ ἀξιολόγου αὐξησιν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος, χάριν δὲ αὐτῆς τῆς παραγωγικῆς προσπαθείας δέλει νὰ ἀγονῷ τὰ στόχα κεφαλαίους θὰ διαβεβεῖ, διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ πορθμείου καὶ διὰ τὰς ἀπὸ ἡρᾶς ἐγκαταστάσεις (προβλήτες, ξενοδοχείον, ὁδοποιία κλπ.). Τὸ Κράτος — τονίζουν οἱ ἀρμόδιοι — δὲν πρόκειται νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἔξυπρετησιν τῶν κεφαλαίων του. Ἐμμέσως θὰ καταστούν ταυταὶ ἀποδοτικά. Χάρις εἰς τὰς παρεχομένας διὰ τοῦ πορθμείου διευκολύνσεις, ή Ἐλλάς θὰ ἐπικοινωνή ἀμεσώτερον καὶ ταχύτερον μὲ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Κατὰ χιλιάδας πολλάς προβλέπεται νὰ αὐξηθῇ ἡ συρροή πρὸς τὴν χώραν μας τῶν αὐτοκινητοδρομούντων περιηγητῶν.

Αἱ στήλαι αὐτοὶ δὲν πρόκειται νὰ συζητήσουν — είναι ποδὸς τοῦτο ἀναρμόδιαι — τὴν σκοπιμότητα τῆς διαθέσεως τῶν τεσσάρων περί-

που ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ταχυτάτου φέρρυ-μπόσου, χωριτικότητος γύρω τῶν 5000 τόννων μὲ εύρυτάτους κοινοχρήστους χώρους, ἀλλὰ καὶ ιδιαίτερα διὰ τοὺς ἐπιβάτας διαμερίσματα. Ἐφόσον τὸ Κράτος τὰ διαθέτει χωρὶς νὰ ὑπολογίζῃ εἰς τὴν ἔχυτηρέτησιν των, ἀλλοις δέδοται νὰ ἔκτιμησουν τὸ ὄρθον τῆς τοι-

αὐτῆς ἐπενδύσεως. Ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας πλευρᾶς ἔχομεν ὠρισμένα ἐρωτήματα νὰ προβλωμεν, ἀναγόμενα εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πορθμείου. Είναι τὰ ἔξης:

α.) Ἡρωτήθησαν οἱ ἐφοπλισταί, οἱ μόνοι δυνάμενοι νὰ ἔκτιμησουν τὰς δαπάνας κινήσεως ἐνὸς τοιούτου σκάφους, ἂν τὰ πιθανὰ ἔσσονται καὶ καλύπτουν τὰς δαπάνας τῆς ἐκμεταλλεύσεως του, κατὰ τους πεντε έστω τῆς θερινῆς περίοδου μῆνας; Σχετικὸς προϋπολογισμός, καταρτισθεὶς ἡδη ἀπὸ τοὺς γνωρίζοντας καλῶς τὰ πράγματα τοῦ ἐπιβατηγού πλοίου, ἐφανίζει σημαντικὸν τὸ ποθητικὸν ὑπόλοιπον μεταξὺ τῶν ἐσδόμων καὶ τῶν ἔξδόων, μη συνυπολογίζομενης οὐδεμίας κρατήσεως διὰ ἀποσύνεσις.

β.) Συνεχητήθη ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας ἡ μορφὴ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πορθμείου; Θά είναι κρατική ἡ διαχείρισης ή θὰ ἀνατεθῇ εἰς ιδιωτην; Κατὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν αἱ δαπάναι θὰ είνει, ἀναμφισβήτητα, ηδηνέναι κατὰ εἴκοσι τούλαχιστον τοῖς ἐκατὸν ἔναντι τῆς ιδιωτικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Κακὸς ἐπιχειρηματίας ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν τὸ Κράτος. Εἰς τὴν περίοδον τῆς ιδιωτικῆς διαχείρισεως θὰ κληθῇ, ἀσφαλῶς, τὸ Δημόσιον νὰ ἐπιχοργήσῃ τὸν οἰονδηπότε θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκμεταλλεύσεων του, ίνα τὰ πορθμεία διατηρθούν χαμηλά. Οἱ προκηρυχθέντες διαγωνισμοὶ ἀπέδειξαν τὴν ἀδιαφορίαν τοῦ ιδιωτικού κεφαλαίου διὰ τὴν ἐπιχείρησιν του πορθμείου.

γ.) Ἀνελογίσθησαν οἱ ἀρμόδιοι τὰς συνεπείας, ποὺ θὰ ἔχῃ ἡ διὰ τοῦ πορθμείου συγκοινωνία εἰς τὰς ἡδηνέναι πεντάκις τῆς ἔδηνος διάποδου μεταλλεύσεως δι᾽ Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν γραμμὰς Βοινόδησίου; Τὸ φέρρυ-μπόσου διὰ τὰς ἐκτόπιση, λόγω τῶν χαμηλῶν ναύλων. Τὸ πέντε δρομολόγιο τῶν ἐπιβατηγῶν θὰ γίνουν δύο η καὶ ἐν μόνον, ἐνώ ὁ συναγωνισμὸς εἰς τοὺς ναύλους θὰ συστρέψῃ ζημίας εἰς τὸν ἐκμεταλλεύσεων τὸ κρατικὸν πορθμείον καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Καὶ οὕτω, ἐνώ θὰ πυκνωθῇ διὰ τοῦ πορθμείου ἡ ἐπικονωνία τῆς Ελλάδος με τὴν Ιταλίαν, θὰ ἀσιωθούν ἔξ αντιθέτου τὰς διατηρηθεῖσαν προσδοκίαν τοῦ πορθμείου.

Τὸ γενικότερον, δηλαδή, κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας καθίσταται ἀμφιβολών, δην ληφθούν μαλισταὶ υπὸ όψιν τὰ πολλὰ ἐκατομμύρια τῶν δολλαρίων, ποὺ θὰ διατεθούν διὰ τὴν ὅλην ὄργανων τῆς διάρκειας.

ΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Ἄφοτου μετὰ τὴν κρίσιν τῆς Διέξιγος αἱ ἀγγλικαὶ καὶ γαλλικαὶ πρακτορειακοὶ ὄργανωσεις, αἱ ἐγκατεστημέναι εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἀνέστειλαν τὰς ἐργασίας των, ἀνέκυψε καὶ διὰ τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, οἵτινες είχονται εἰς αὐτὰς τὴν πρωτοβουλίαν ἀνειδικεύτων προσώπων, νὰ κατανήσῃ ἓνα δραματικὸν διὰ τὰς συνεπείας του «φιάσκο» εἰς βάρος τοῦ «Ἐλληνικού Δημοσίου».

Εὐλόγειν νὰ ἔλπιζωμεν, ὅτι, πέραν τῶν εὐφαντάστων κυρίων τοῦ Οργανισμού Τουρισμού, κάποιος περισσότερον προσγειωμένος καὶ μὲ ψυχρὸν τὴν σκέψιν θὰ μελετήσῃ τὴν ὅλην αὐτὴν ὑπόθεσιν, ητις κινδυνεύει, ἀνάφειδη εἰς τὴν πρωτοβουλίαν ἀνειδικεύτων προσώπων, νὰ κατανήσῃ ἓντος δυσκολος, ἀφοῦ εἰς τὴν Διώρυγα ἀπὸ δεκάδων ἐδρεύουσαν Ἑλληνικοὶ πρακτορειακοὶ Οίκοι, ὑπερεπαρκοῦς ἀποδόσεως, διειθνῶς ἀναγνωριζομένης. Οἱ ἐφοπλισταί, τῶν δοπίων τὰ συμφέροντα διεχειρίζονται εἰς τὸ παρελθόν οἱ ξένοι πράκτορες, δὲν είχον παρὰ νὰ τοὺς ἀντικαταστήσουν μὲ ἔνα «Ἐλλήνα».

Συνέδε, δῆμως, καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ὅτι συχνὰ παρατηρεῖται με τὰς πρακτορεύσεις τῶν Ἑλληνικοὶ ιδιοκτησίας πλοίων εἰς τοὺς ξένους λιμένας. Ἐπροτιμήθησαν οἱ ξένοι ἀντὶ τῶν πρακτορειακῶν Οἰκῶν ποὺ ἀπεχώρησαν. Αὔτοί ἐφρόντισαν νὰ συμβληθούν μὲ Αἰγαίουπτίους καὶ να τοὺς ἀιματίσουν ως διαδόχους των. Καὶ δῆμως οἱ ἀπίθανοι νέοι πράκτορες προφρόνων ἐγένοντο δεκτοὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας. Ἕγοντας τὰς προσφορὰς ἐλληνικῶν πρακτορειακῶν Οἰκῶν, δεδοκιμασμένης ίκανοτήτος, μὲ στοργήν προσηλωμένων εἰς τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας.

Άλλοι χάριν τοῦ ιδίου αὐτῶν καὶ μόνον συμφέροντος θὰ ἐπρεπε σοὶ ἐφοπλισταί, οἱ ἀμελτὶ τοὺς ἀγνώστους Αἰγαίουπτίους ως πράκτορας τῶν δεχθέντες, νὰ λάβουν υπὸ όψιν τῶν δύο τινα: Πρώτον,

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO LTD

33 RUE MAZENOD MARSEILLES

TEL. CO 88-10 & CO 88-11

ALL DECK & ENGINE STORES

• REFRIGERANTS (FREON-12)

CHEMICAL TREATMENTS

PACKINGS & JOINTINGS

BELDAM ASBESTOS CO LTD

AGENT

DISTRIBUTOR



GREEK DEPT: MR BETSIS

οτι αμφίβολος είναι η ικανότης των Αιγυπτίων πρακτόρων εις τὴν ἔξυπρετησιν τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων καὶ δεύτερον, οτι δύσκολος θὰ είναι ύπὸ τὸ κλίμα τοῦ ὑπερεθνικοῦ ἢ ἀντικατάστασίς των, ἀν, ὅπως προθέτεται, ἀπρόσφοροι ἀποδειχθούν αἱ ὑπερεσίαι των.

Παραδέσποιαν τὴν στοιχειώδη ὑποχρέωσιν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπως ὑποστηρίζουν τοὺς Ἐλληνας πράκτορας, τους ἀνά πᾶσαν στιγμὴν ἀφωσιωμένους συνεργάτας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας. Εἶναι, ἀλλως τε, τὸ ἐλληνικὸν στοιχεῖον τόσον στενῶς συνδεδέμενον μὲ τὴν νέαν κατάστασιν πραγμάτων εἰς τὴν Αἴγυπτον, ὥστε οἱ εἰς τὴν Διώρυγα Ἐλληνες πράκτορες νὰ είναι εἰς θέσιν θετικάς καὶ πλέον συμφερόντων νὰ παράσχουν ὑπηρεσίας εἰς τὰ διαπλέοντα τὴν Διώρυγα πλοία.

Πρέπει — ποιούμεθα πρὸς τοῦτο ἔκκλησιν — νὰ ἀναθεωρήσουν τὰς σκέψεις των οἱ ἐφοπλισταὶ μας. Τὸ συμφέρον τῶν τὸ ὑπαγορεύει. Εὐνύχημα είναι διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν ἡ παρουσία εἰς τὴν Διώρυγα τῶν Ἐλλήνων πρακτόρων. Αἱ τοὺς ἐνισχύσωμεν διὰ νὰ μείνουν καὶ μᾶς ἔξυπητήσουν λυσιτελέστερον.

TO NAYTIKON MNHMEION TΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν "Ἀνδροῦ", οτι μὲ γοργὸν ρυθμὸν προχωροῦν αἱ ἔργοσια διὰ τὴν διαιρόφωσιν τῆς παραλίου πλατείας τῆς Ρίβας, ἔνθα ὁ ἀνδριάς τοῦ ἀγώνου "Ἐλλῆνος ναυτίλου πρόκειται νὰ στηθῇ. Διὰ μαρμαρίνων πλακῶν ἐπενδύεται δόλοπρος ὁ εύρυς αὐτὸς χώρος, ἐνῶ ἔνα καλλιτεχνικὸν στηθαῖον κατασκευάζεται περιμετρικῶς πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς θαλάσσης. Ἐξ ἄλλου ἥρχισε καὶ ταχέως προχωρεῖ ἐπίσης, ἡ ἐσωτερικὴ καὶ ἐξωτερικὴ διαρρύθμισις τῆς παλαίας οἰκίας 'Ἐμπειρίκου εἰς τὴν ὥποιον θὰ στεγασθῇ τὸ Μουσεῖον τῆς 'Ἀνδροῦ. Παραλήλως ὁ γλύπτης κ. Τόμπρος ἐπέτραπος τὸ πρώτον τμῆμα τοῦ ἀνδριάντος, τὸ ὥποιον καὶ ἀπεστάλη εἰς 'Ιταλίαν διὰ νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸν χαλκὸν. Ο κ. Τόμπρος φιλοτεχνεῖ τὸν ὑπερμεγέθη ἀνδριάντα τοῦ ἀφανοῦς 'Ἐλληνος ναυτίλου, βοηθούμενος ἀπὸ ἔξη μαθητῶν τοῦ της Σχολῆς Καλῶν Τεχνῶν. Ἐπίζεται, οτι τὸ ἔργον, ἔργον ιδιαίτερων καλλιτεχνικῶν ἀξιωσεων, θὰ ἔνη συμπληπτικὴ τὴν προπερχῆ ἄνοιξιν, ὅποτε θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν 'Ἀνδροῦ καὶ θὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ κέντρον τῆς διαμορφουμένης πλατείας τῆς Ρίβας.

Διὰ τὴν προσεκή ἄνοιξιν ὥρισθι καὶ ἡ τελετὴ τῶν ἀποκαλυπτηρίων τοῦ ναυτικοῦ αὐτοῦ μνημείου τῆς 'Ἀνδροῦ. Οἱ καλοὶ διάδοχοι τοῦ δειμνήστου Νικολάου Γουλανδρῆ, τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ καλοῦ πατριώτου, τοῦ σχόντος τὴν ιδέαν καὶ τοῦ διαθέσαντος τὰ μέσα διὸ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ὡραίου αὐτοῦ ἔργου, θὰ ἔχουν τὴν ἐύκαιρίαν νὰ παρουσιάσουν εἰς τὸ πανελλήνιον ἔνα ἐπιβλητικὸν δείγμα τῆς μεγάλης πρὸς τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν ἀγάπης τοῦ ἀειμνῆστου πατρός των.

ΤΑ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Καθυστερημένοι, σπῶς πάντα, δὲν ἐπεζήτησαμεν μέχρι τοῦδε τὴν αὐστηρὰν ἔφαρμογήν τῶν γνωστῶν διεθνῶν κανονισμῶν, περὶ μὴ ἀπορριψεως τῶν ὑπολειμμάτων πετρελαίων ἀπὸ τὰ πλοῖα ἐντὸς τῶν χωρικῶν μας ὥδατων καὶ πέραν αὐτῶν εἰς ωρισμένος ἀπὸ τῶν ἀκτῶν ἀποστάσεις. Δι' ὅλα τὰ ξένα κράτη ἡ σχετικὴ σύμβασις (oil pollution) ἔχει προκαλέσει τὴν ἄγρυπνον παρακολούθησιν τῆς κινησεως τῶν πετρελαιοφόρων, ποιναὶ δὲ αὐστηρόταται προβλέπονται διὰ τοὺς παραβάτας.

Ἐδῶ, ἡ περιοχὴ τοῦ Περάματος, σχι μόνον λόγῳ τῆς ἐκεὶ ἔκφορτωσεως τῶν πετρελαίων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀπορριμμάτων τῶν πλοίων, εἶναι πλέον μονίμως ἀκαθάρτος. Τὸ καθημερινὰ διαβήματα τῶν κατοίκων κανένα ἀρμόδιον δὲν συνεκίνησαν.

"Οταν, ὅμως, τὰ ἀπορρίμματα κάποιου τάνκερ ἔφθασαν μέχρι καὶ τοῦ Φαλήρου καὶ τῆς Γλυφάδας, τότε τῶν λουσομένων αἱ διαμαρτυρίαι συνεκίνησαν τὰς ἐφημερίδας, ὡστε νὰ ἐλπίσωμεν, οτι κάποιο μέτρον διάχεισαν τῶν παραβάτων θὰ ληφθῇ καὶ ἐδῶ.

Οἱ κίνδυνοι ἔκ τῆς απορριψεως τῶν ὑπολειμμάτων καυσίμων παρὰ τὰς ἀκτὰς μας εἰναι πολλοί. Αὔτοὶ καὶ ὑπερχρέωσαν ὅλα τὰ κράτη εἰς τὴν λήψιν τῶν γνωστῶν ἀπαγορευτικῶν μέτρων. Ή ἀλειεὶς πρώτη ὑφίσταται τὰς συνεπείας, λόγῳ τῆς καταστροφῆς τοῦ ἀλιεύματος, ἐνῶ οἱ κίνδυνοι πυρκαϊῶν καθίστανται ἀμεσωτεροὶ ἀπὸ τὴν παρουσίαν τῶν ἀπορριμμάτων εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων.

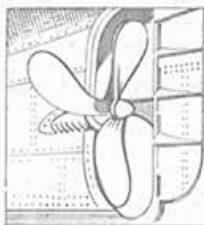
Κάποιος ὀρμόδιος πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὸ ἔργον τῆς ἔφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν. Τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, πιστεύομεν, οτι ἔχει τὸν λόγον.

KATA TROPON MH ENOXAHTIKON

Πρέπει νὰ ἐπανασυζητηθῇ ὁ τρόπος τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ δελτίου προτεριότητος διὰ τοὺς ταξιδεύοντας, μὲ τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφα. Τὰ πράγματα μᾶς ὑποδεικνύουν τὸ δύσκολον — διὰ γὰ μὴ εἴπωμεν τὸ ἀδύνατον — τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ μέτρου, καθ' ὃν τρόπον τοῦτο προτείνεται ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Τὸ πλείστον, ὡς γνωστόν, τῶν εἰσιτηρίων, θέσεων κυρίως, ἐκδίδεται διὰ τῶν ὑποπρακτορείων καὶ τῶν τουριστικῶν γραφείων 'Αθηνῶν. Αὔτα δὲν θὰ διαθέτουν δελτίο προτεραιότητος. Ὡστε νὰ παραδίδωνται ταύτοχρῶν, κατὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ εἰσιτηρίου καὶ τὴν κράτησιν τῆς θέσεως, εἰς τὸν μέλλοντα νὰ ταξιδεύσῃ. Θά ὑποχρεούται οὗτος νὰ ὑποστῇ τὴν ταλαιπωρίαν καὶ τὴν δαπάνην νὰ κατέλθῃ εἰς Πειραιὰ 48ωρον πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ καὶ νὰ ἐφοδιασθῇ ἀπὸ τὸ κεντρικὸν πρακτορεῖον μὲ τὸ δελτίον προτεραιότητος. "Αλλως, κινδυνεύει ὁ ταξιδιώτης γὰ φάστη πρὸ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ἀπότιου τοῦ σκάφους καὶ ἐνῷ ἐγκαίρως ἔχει κρατῆσει τὴν θέσιν του, νὰ μὴ τοῦ ἐπιτραπῇ ἀπὸ τὰ λιμενικά ὄργα-

THE UNISLIP



PROPELLER

DIRECTORS :

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

COMPANY LIMITED

174 NEW BRIDGE ST

NEWCASTLE UPON TYNE

REGISTERED OFFICE

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

UNISLIP PROPELLERS....

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

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

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

....are supplied in high class manganese bronze and high tensile cast iron.

....are manufactured with an extreme degree of accuracy.

TELEPHONE:
NEWCASTLE 27137-8

TELEGRAMS:
'UNISLIP,'
NEWCASTLE UPON TYNE

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

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

να ἡ ἐπιδίβασις, διότι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν θάξη ηδη συμπληρωθῇ καὶ ἄλλα δελτία προτεραιότητος δὲν θάξη ἐκδίδωνται.

Καθίσταται, πιστεύουμεν, πλήρως ἀντίληπτή ἡ περιπέτεια καὶ ἡ δικαία ἀγανάκτησί του ἐπιβάτου, δοτὶς προνοτικότατος ἐξηφάλισε τὴν θέσιν του καὶ, δύμας, τελικῶς δὲν ἔταξιενευ, ἵσως, διότι, ἔνος αὐτὸς, δὲν ἔλαβε γνῶσιν τοῦ μέτρου τῆς προτεραιότητος, ἵσως, ἀκόμη. Διότι, δὲν ήθελε τε νὰ ὑποβούῃ εἰς τὸν πρόσθετον κόπου τῆς καθόδου εἰς τὸν Πειραιά. Διὰ νὰ λάβῃ τὸ δεῖτιόν

Θά ἔπειτε, μάλλον, νὰ ύποχρεωθούν τὰ τουριστικά γραφεία Ἀθηνῶν, τὰ ἐκδίδοντα ἀκτοπλοϊκά εἰσιτήρια, αὐτὰ νὰ φροντίζουν καὶ διὰ τὴν εἰς καιρό παράδοσιν τῶν δελτίων προτεραιότητος εἰς τὸν ἐπιβάτην, χωρὶς νὰ ύποχρεούτων σύντος νὰ κατέρχεται πρὸς τοῦτο εἰς Πειραιᾶ ἢ νὰ ἐπαφίεται εἰς τὴν τύχην, ἀν τὴν τελευταίαν ὥραν δὲν ἔχῃ συμπληρώθη ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν, διὰ νὰ ἐκδίδωνται ἔκομη δελτία.

Αύτή η πλευρά της ύποθέσεως πρέπει να έπανεξετασθή και εις την περίπτωσην κριθή σκόπιμος και έξυπνηρετική ή ανάληψις της ύποχρεώσεως αγώνων υποπρακτορείων διὰ τὰ δελτία, νά γνωστοποιηθῇ τούτῳ εύρυτατα εἰς τα ταξιδεύοντα κοινών, ώστε νά έξασφαλτηθῇ ὡς έπιβάτης και τὴν προτεραιότητά του, μέσω τοῦ ἐκδίδοντος τὸ εἰσιτήριον γραφείου.

Τὸ δελτίον προτεραιότητος, ὡς μέτρον ἀποφυγῆς τοῦ συνωστισμοῦ εἶνε θρόβον. Ἡ ἑφαρμογή του, δῆμος, θὰ πρέπει νὰ γίνεται κατά τρόπον διλγώτερον ἐνοχλητικόν. Διὰ τούς επίβατας καὶ περισσότερον ἀποδοτικὸν τοῦ σκοποῦ δι' ὃν τούτο καθιερούνται.

ΠΑΡΑΓΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

«Εξ προσεγγίσεις τού «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» εἰς ἐπαρχιακούς λιμένας ἐπρογραμματίσθησαν Σιά τὸ ἐφετεῖνόν θέρος ὑπὸ τῆς Ἑλλήνικῆς Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς. «Ἐξ αὐτῶν αἱ δύο, εἰς Καλάμας καὶ Σούδαν, ἐπραγματοποιήθησαν ἡδη. Τριάκοσιοι, περίπου, Μεσσηνίοι καὶ Κρήτης διώγνεντες μετεόρθησαν κατ' εὐθείαν ἐκ Νέας Υόρκης εἰς τὰς ιδιαιτέρας των πατρίδας, ἐνώ ἡ παρουσία τοῦ ὠραίου Ἑλληνικοῦ ὑπερκεανοῦ εἰς τοὺς δύο αὐτοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας ἀνέζωπύρησε τὸν ἀπονεκρωμένον τοπικὸν τουρισμόν. Μόνον διὰ τὴν ὑποδοχήν τῶν Κρητῶν διογενῶν κατέθλων εἰς Χανιά ὑπερτεράκοσιά μελλοῦσα τῆς Παγκρήτιου Ἔνωσεως τῶν Ἀθηνῶν καὶ ξένων δημοσιογράφων.

Κατά τὸν ἀρχαίου μῆνα, τὸ Βασιλίσσα Φρειδέρικη θά προσεγγίσῃ εἰς τέσσαρας ἀκόμη ἐπαρχιακούς λιμένας. Τὴν 15ην Αύγουστου, συγκεκριμένως, θὰ καταπλεύσῃ εἰς Τήνον, δόπου μεγάλους ἀριθμός όμογενών θὰ ἔχῃ τὴν εὐκαριόταν ἐνὸς θρησκευτικού καὶ έθνικού προσκυνήματος εἰς τὴν πανηγυρίζουσαν Ιστορικὴν Μονὴν τῆς Μεγαλόχαρης. Κατὰ τὸν ἔρδανον μῆνα, ἐπίσης, καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς «κρουαλέρας», εἰς τὴν οποίαν θὰ μετασχουν ἐπίτακσιοι ξένοι ίστροι καὶ καθηγηταὶ Πανεπιστημίων, τὸ Έλληνικὸν ὑπερωκεανὸν θὰ προσεγγίσῃ εἰς Κέρκυραν. «Ηράλδειον καὶ Ρόδον. Μία ἀκόμη εὐκαιρία ἀμέσου καὶ εὐρύτερας τοιχιστικῆς προσοβολῆς θὰ παρασχεθῇ οὕτω εἰς τὰς τρεῖς αὐταῖς γραφικάς ἐλληνικάς νήσους.

Είναι, δεδομένως, δύσκολος, όσον και διπανηρά ή προσπάθεια της 'Ε-
νικής 'Ελληνικής Γραμμής 'Αμερικής, όπως διά του ύπερωκεανίου της
μεταφέροντα σημαντικόν αριθμών δόμογενών κατ' εύθειαν έξι 'Αμερικής είς τας
Ιδιαιτέρας των πατρίδας και διπώς οργανώση τουριστικού πλόσιος
είς τας έλληνικάς θαλάσσας. Διότι μέσα διά την άποινσαν έκαποντά-
δων έπιβατων δύο η τρεις ελληνικοί λιμένες διαθέτουν. Αἱ κατὰ τόπους,
έπιστης, ἄρχαι μικράν πετρίν έχουν, ἀλλά και περιωρισμένας δυνατότη-
τας διά την ύποδοχην καὶ ἀμεσον ἔξυπηρέτησιν ἐνὸς ύπερωκεανίου καὶ
ἐνὸς μεγάλου ἀριθμού ἐπιβατῶν. Τέλος, τὸ πλοῖον ύποχρεοῦται εἰς τὸ
έλαχιστον νό περιορίζη τὰς ἡμέρας παραμονῆς του εἰς Πειραιᾶ καὶ Νέ-
αν 'Υδρον. διὰ νὰ ἔξοικουνται ὁ χρόνος τῶν ἔκτακτων αὐτῶν προ-
γεγιόσεων.

“Υπάρχουσας και τινας άλλας, οχι όλιγωτερον σπουδαστικάς, δυσχερείας, ή πλοιοκτήτηρια ἐταίρια τοῦ συμβατικοῦ μας ὑπερωκεανίου ἐφαρμόζει τὸ εὔρην πρόγραμμά της διὰ τὴν μεγαλύτεραν, διστον τὸ δυνατόν, ἔξυπνέρητον τῶν Ελλήνων ὄμοιγενών καὶ διὰ τὴν ἀπότελεσματικήν ενίσχυσιν τοῦ ἔθνους τουρισμοῦ, γενικότερον. Καὶ εἶνε γεγονός. Ωτὶ τὸ προσπάθειό της αὕτη ἔχει ἐπιτύχει. Τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἀποτελεῖ στήριγμον ἔνα τῶν βασικῶν παραγόντων τῆς τουριστικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας μας.

ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μὲρυθμὸν ἰκανοποιητικὸν προχωρῶν τὰ ἔργα διὰ τὴν τεχνικὴν ἀνάμφωσιν τοῦ πειραιτικοῦ λιμένος. Μετὰ τὴν διαρρύθμισιν τοῦ χώρου διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὴν ἀπότεράτων ἐντὸς τῶν ἡμέρων τῶν ἔργων κρηπίδωσες τῆς τριγωνικῆς προβλήτης τῆς Τρούμπας, προχιστὴν ἡ τμηματικὴ παράδοσις τοῦ μεγάλου κρηπίδωματος Ο—Π., περά τὸ Βασιλικὸν Περίπτερον. Πρόκειται περὶ λιμενικοῦ χώρου, διστις διὰ πρώτην φορὰν πλήρως θὰ ἀξιοποιηθῇ διὰ τῆς συγκεντρώσεως εἰς αὐτὸν ὀλέκληρου τῆς σοθαρᾶς φορτεοκρηπτικῆς κίνησών τῆς Ἑλείας. Τὴν 21ην παρελθόντος μηνὸς, παρεδόθη τμῆμα ἐξ 150 μέτρων τοῦ κατασκευαζομένου κρηπίδωματος, τὸ ὅποιον, ἀποπεταύμενον μέχρι τῆς κατεύθυνσης, θὰ ἔχῃ συνολικὸν μῆκος 350 μ. καὶ βάθος κυματινόμενον εἰς τὰ 10 περίπου μέτρα. Ήξ ἄλλου διὰ τὸ ἔγγυς μέλλουν προβλέπεται ἡ πρὸς τὴν ἔρηπτα καὶ εἰς βάθος 60 μέτρων ἐπέκτασις τοῦ ἐπικαίρου αὐτοῦ λιμενικοῦ χώρου, ώστε σάντεος νὰ καθίσταται ἡ ἐναποθήκευσις μεγάλων ποσοτήτων ἕλείας.

Παραλλήλως αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Α.Π. καταρτίζουν τὰ τε-
κνικὰ σχέδια, βάσει τῶν δοπίων θὰ ἀνεγερθοῦν οἱ δύο ἐπιβατικοὶ σταθ-
μοὶ διὰ τὴν ἀκτοπλόδιαν. Αἱ βραβευθεῖσαι κατὰ τὸν πρὸ μηνῶν διενερ-
γθεῖσα σχετικὸν διαγνωσμὸν ἐνδιαφέρουσαι ἀρχιτεκτονικαὶ ίθεια,
παρέσχον τὴν διανοτήταν εἰς τοὺς τεχνικοὺς τοῦ Ο.Α.Π. νά πραγματο-
τοῖσσον ἐνδισφέροντας κτιριακούς συνδυασμούς τόσον ἀπὸ αἰσθητι-
κῆς δύον καὶ ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς. "Ηδη τὰ σχέδια τὰ ἀφορῶντα
ἡν ἔσωτερικον μορφὴν τὸν δύο σταθμῶν ἐπερατώθησαν, ἀναμένεται δὲ
μελέτη τῆς ἔσωτερικῆς διαρρυθμίσεως αὐτῶν. Πάντως αἱ ἐργασίαι διὰ
ἡν ἀνέγερσιν τῶν δύο αὐτῶν κτιρίων, ἄπιν τὰ μέγιστα πρόκειται νά
ευπρετήσουν τὸν ἐπιβάτην τοῦ ἔσωτερικοῦ, δὲν πρόκειται νά ἀρχίσουν
ντὸς τοῦ τρέχοντος θέρους. "Η προσεκτικὴ μελέτη τῶν ἔργων αὐτῶν
πιπτῆσε περισσότερον χρόνον ἀφ' ὅτι οἱ ἀμφόδιοι εἰν ἀρχῇ υπέλογοι-
αν. Ἐλπίζεται, δημως, καὶ ἐφόσον τὰ νέα κτίρια θεμελιωθοῦν, μέχρι
οὐ προσεχοῦς ἕτους, νά είνεις θέσιν νά λειτουργήσουν ἀμφότεροι οἱ
πιβατικοὶ σταθμοὶ τοῦ ἔσωτερικοῦ κατὰ τὴν περίοδον της μεγάλης
πιβατικῆς κινήσεως.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., συνελθὸν εἰς ἔκτακτον συνεδρίσισιν τὴν παρεδόθουσαν ἔδυσμάδα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ὑπουργού τῶν Δημοσίων "Ἐργών, ἐνέκρινε τὸ πρόγραμμα ἔκτελέσεως τῶν υπολογίσιων ἔργων διὰ τῆς τεχνικῆς ἀναμόρφωσιν τοῦ λιμένος, συνολικῆς διαπάνης 180 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Τὸ πρόγραμμα τοῦτο, ἔκτὸς τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ κρηπιδώματος διὰ τὴν ξυλείαν καὶ τῆς ἀνέγερσεως τῶν δύο ἐπιβατικῶν σταθμῶν τῆς ἀκτοπόλεως, περιλαμβάνει: 1) Τὴν ἀνέγερσιν σταθμοῦ διὰ τοὺς ἐπιβατας τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰς τὴν προβλήτα Βασιλέως Κωνσταντίνου ἀντὶ δαπάνης 4,5 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. 2) Τὴν ἀνέγερσιν ὑποστέγων καὶ ἀπόθηκῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ἀντὶ δαπάνης 15 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. 3) Τὴν διαμόρφωσιν τῆς λεκάνης παρὰ τὴν περιοχὴν τοῦ Τελωνείου ἀντὶ 10 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. 4) Τὴν ἐκβάθυνσιν τοῦ κεντρικοῦ λιμένος μέχρι 11,5 μ., ἀντὶ δαπάνης 15 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. 5) Τὴν ἐκτέλεσιν σειρᾶς λιμενικῶν ἔργων εἰς τὴν ἀκτὴν Ξανθερίου διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς σινδρομοιηκανικῆς ζώνης ἀντὶ 10 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Καὶ 6) Τὴν ἐκτέλεσιν λιμενικῶν ἔργων εἰς Κερατσίνιον. Σιὰ τὴν ἐγκατάστασιν νέας ίχθυοσκάλας.

Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΛΙΜΝΗ

Ἐπιτακτική καθίσταται δύσημέραι ή ἀνάγκη ἀποσυμφόρησεως τοῦ πειραικοῦ λιμένος. Ἡ αὐξήθεισα, κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν, ἐν γένει λιμενική κίνησις, δημιουργεῖ δυσχερείας εἰς τὸν Ο.Α.Π., ως πρὸς τὴν ἔξευπνην θέσεων διὰ τῶν ἀνέτον ἐλληνισμόν, τὴν ἄγετον φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων, παρὰ τὴν ταχείαν ἐκτέλεσιν τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων καὶ τὴν, ως ἐκ τούτου, ταχείαν παράδοσιν νέων κρηπτιδωμάτων.

Την κατόστασιν αύτην έπιδιώκουν νὰ ἀντιμετωπίσουν αἱ ἄρμόδιαι ὑπηρεσίαι οἱ Ο.Δ.Π. διὰ μιᾶς σχεδιασθέσις ήδη ἀνακατανομῆς τῶν θέσεων, εἰς τὰς ὅποιας παραβάλλουν τὰ διαφόρων κατηγοριῶν σκάφα. Οὕτω, ὅπως εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνεγράφαμεν, εἰς τὴν βορείαν πλευράν τοῦ λιμένος, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ λιμένος Ἀλών, θὰ γίνεται δεκτὴ ἐφεξῆς η ἐμπορευματικὴ κίνησις ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ. Ἐξ ἄλλου, τὸ τημῆτα τοῦ λιμένον, ἀπὸ ἀκτῆς Τζελέπη μέχρι Κεντρικοῦ Τελονείου, θὰ διατεθῇ, μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἐκτελουμένων εύρυτάτων ἔργων, διὰ τὴν ἐν γένει ἐπιβατικήν κίνησιν, ἐνῷ ἡ ἀκτὴ Ξαβερίου προορίζεται νὰ φιλοξενήσῃ μελλοντικῶς τὴν Ελευθέραν Βιομηχανικὴν Ζώνην, διὰ τῆς ἔγκαταστάσεως ἐκεὶ τῶν σιδηροδρομικῶν ἔργοστασιών τοῦ Πειραιώς.

Τό σχέδιος τεύτο δημιουργίας διασκεπτιμένων ἀπό ἄλληλων θήσεων, ἔνθι, αναλόγως τῆς κατηγορίας του, θὰ παραβάλλῃ ἕκαστον σκάφος, δὲ περὶ τοῦ χώρου διὰ τοῦ ἐλίμενισμού τῶν πτερελαικινήτων καὶ τῶν ιστιοφόρων σκαφῶν. Ἡτο δύνατον, προφανῶς, τὰ πάντα ἐντὸς τοῦ κυρίων λιμένος νά εξοικουμούντο. Μία κατηγορία σκαφῶν ἔτρεπε, κατόπιν τούτου, εἰς ἑκτὸς τοῦ λιμένος περιοχὴν νά μεταστηθεύσῃ, ἵνα μὴ ιδωμένως τὰς νέας προβλήτας τὰς προσφερίσομέν τοις ἐπιβάτας τοῦ ὑστερικοῦ καὶ τοῦ ἔξτερικοῦ, νά καταλαμβάνωνται ἀπό τὰ πολυάριθμα αύτοῦ μικρά σκάφη.

Ἐτέθη, δικαίως, ἐπὶ τὴν εὐκαιρία, τὸ θέμα, ἔαν ἡ ἀποσυμφόρησις τοῦ λιμένος ἔτα πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ διὰ τῆς μεταφορᾶς ὠρισμένης κατηγοριακάς σκαφῶν ἐκτὸς τῆς καθαύτου λιμενικῆς λεκάνης. Διότι ὑπεστρήθη ἡ παροία, ὅτι θὰ ἥτο δυνάτων εύρειαν ἀποσυμφόρησιν τῆς λιμενικῆς κινήσεως νῦν ἐπιτίκωμεν διὰ τῆς μεταφορᾶς ἐκ τοῦ κυρίως λιμένος ὠρισμένων κατηγοριῶν ἐμπορευμάτων.

Ο. Ο. Λ. Π. δὲν θὰ ἔνεφαντίζετο, αὕτω, μεροληπτικῶν εἰς βάρος μιᾶς κατηγορίας σκοπών, ἐνώ ὁ ὄγκος τῆς ναυτιλιακῆς κείμενης μεταφεύσιται κινήσεως. διστις θὰ διωχθεύετο εἰς περιοχὴν ἐκτὸς τοῦ κυρίως πειραιϊκοῦ λιμένου. θὰ ἥτο ίδιαιτέρως σημαντικός. Εάν, ἐπὶ παρεδίγματι, μετεφέροντο εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Κερατοπίνου τὰ γιανθαρακοφορτία, ή θηρα-κή γη καὶ τινὰ ἄλλα εἰδῖ, τὰ ὅποια ἀπαιτοῦνται πεπταμένους γώρους διὰ τὴν ἐναπόθεσιν των, τότε διαμήν θὰ ἀπελλάσσοται, ὅχι μόνον ἀπὸ τὰ μεγάλους άσιθιμους πλοίους, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ 150 κιλιάδας καὶ πλέον τόνους ἐμπορευμάτων ἐπηργίας.

Βεβαίως, μία τοισύτη πάτουσαφρόσις τοῦ πειραιϊκοῦ λιμένος θὰ ἀπαίτησῃ σημαντικάς δαπάνας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν, κυρίως, μεγάλων ἔργων εἰς τους γειτονικοὺς δῆμους. Ή μεταστήθεισας τῶν πετρελαιοκίνητων, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς, εἰνεὶ ὑπόθεσις ἀπλωστάτη, ἐν σκέσει μὲ τὴν μεταφορὰν τῆς γερανογεφύρας διὰ τὴν ἐκφότωσιν γαιαθρώσκων καὶ τὴν κατασκευὴν, κρηπιδωμάτων διὰ τὴν πλεύρισιν σκαφῶν μὲ μεγάλα δάση.

Πας τὰ τούτα σῦτε τὰς δαπάνας, σῦτε τὰς, ὅπως θήποτε, ἀποφασίσταις λέγεις δυναταῖς νά κάποιη γέγονος ο. Ο.Λ.Π., προκειμένου νά ἐπιτύχη μίαν κατόπιν στόδια ἀποσυμφόρησην τοῦ λιμένος. «Ἄλλος τε, οἱ διοικοῦντες ἔθερον τὸ πρώτον λιμενικόν μας κέντρον ἐάν πέπει νά γνωρίζουν, διτούτο, ἥττον τοῦ βράδιον, θά ἔκτείνεται πολὺ πέραν τῶν σημειών του ριῶν». «Ἐπιμένεν, ἔνα καλὸν μελετημένο πρόγονα μα πάρουσιφορήσεσ-σες θα ὀπετείλει καὶ τὴν ἀπάρυντην τῆς λιμενικῆς ἐπέκτασεως. «Οταν ἀντιτελπόσωμεν τὸ θέμα ἀπό μιαν τοσσού εύδειαν σκοπούν τότε, παραλ-λήλως νέα τὰ ἔργα διὰ τὴν τεχνικὴν ἀνάποδωσιν τοῦ κυρίως λιμένος, θὰ πιθιώσωμεν καὶ τὴν διεύρυνσιν αὐτούν. Διότι εἰς τί δύναται νά ἐχηπρε-ήσῃ ἔνας λιμὴν ἀπολύτως ουγγαρούσιμενός φάσκωτιλ. διας ὑπό μέ-

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως
και μεγέθους ἐπισκευαὶ εἰς τιμὰς συνα-
γωνισμοῦ καὶ μὲ ταχύτητα ἀσύνκοιτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

JHM 471.690 - 471.763

αν συμφόρησιν πλοίων και έμπορευμάτων;

Έπειτα, πιστεύουμεν, όχρονος νά ξέωμεν πρό όφθαλμων τῶν μεγάλων πλέον λιμένων.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ

Ο γνωστός ναυτικός Οίκος «Υἱοί Δ. I. Παπαδημητρίου» από δεκατηριώδη πολλών έδρευναν εἰς τὸ Πόρτ-Σαΐδ, άναλονει εἰς πολυσέλιδον τεῦχος, προσφάτως κυκλοφορήσαν, τὰ τῆς πρακτορειακῆς δραστηριότητός του εἰς τὴν Διώρυγα και τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας κατά τὰ ἔτη 1955 και 1956.

Ἐκείνοι ποὺ ίδιαιτέρων ἐμποιεῖ ἐντύπωσιν εἰνεὶ ἡ διεθής ἔκτασις τῶν ἐργασιῶν τοῦ Οίκου Παπαδημητρίου. Θά ἀνέμενε τις, ὅτι ἡ κυριωτέρα του ἀπασχόλησης θά ἀνέφερο εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Διαπιστούται, τούναντίον, τὸ σπάνιον δι' Ἑλληνικῆν ναυτιλιακῆν ὄργανωσιν γεγονός, ὅπερ και κατασκευάνει τὴν εύρυτητα τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀκτινοβολίας τοῦ Οίκου Παπαδημητρίου, διτὶ πολλαὶ εἰνεὶ αἱ πρακτορεύεις τῶν ἔνων πλοίων, τὸ ἥμισυ και πλέον τοῦ συνόλου.

Οὕτω, ἐπὶ 676 πλοίων τῶν διποίων τὰ συμφέροντα διεχειρίσθη ὁ Οίκος Παπαδημητρίου κατὰ τὸ 1955, τὰ 167 ήσαν Νορβηγικά, τὰ 34 Σουηδικά, τὰ 31 Ἰταλικά, τὰ 21 Φινλανδικά, τὰ 20 Ἀγγλικά, τὰ 19 Δανικά, τὰ 16 Ἰαπωνικά, τὰ 13 Γαλλικά, τὰ 7 Ἀμερικανικά και ἄλλα τινὰ ἄλλων σημαίων. Τὰ Ἑλληνικά ήσαν μόνον 39, τὰ Λιβεριανὰ 142 και τὰ Παναμαϊκά 116.

Οἱ αὐτοὶ, κατ' ἀνάλογοιν, ἀριθμοὶ ἀναφέρονται και εἰς τὴν κίνησιν τοῦ 1956. Ἔτι συνόλου πρακτορευέντων 653 πλοίων, (10μηνον διὰ τὴν Διώρυγα) τὰ Σκανδινανικά ἀνήλθον εἰς 166, τὰ Ἰαπωνικά εἰς 34 και ὅλων τῶν ἄλλων ἔνων σημαίων 152 πλοία. Τὰ Ἑλληνικά ήσαν 34, τὰ Λιβεριανὰ 193 και τὰ Παναμαϊκά 74.

Προύποθετει, δῆμας, ἡ ἐξυπηρέτησις μιᾶς τόσον μεγάλης κινήσεως ὁργάνωσιν ἀρτίαν, συντονισμένην και ἔξειδικευμένην, νυχθεμερὸν ἀπασχολούμενην εἰς τὴν κάλψιν καθέ ἀνάγκης και πρόδηψιν κάθε ἐμπλοκῆς η καθυστερήσεως τῶν διερχομένων ἀπὸ τὴν Διώρυγα πλοίων.

Τὸ γεγονός σκριδώς τῶν πολλῶν πρακτορευομένων ἀπὸ τὸν Οίκον Παπαδημητρίου πλοίων — ίδιων μας και ἔνων — ἐπαρκῶς καταδεικνύει τὴν ὑπαρξίην τῆς ὄργανώσεως αὐτῆς.

Ὑπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὴν Διώρυγα καταστάσεις ἀπὸ ἀπόφεως πρακτορεύεως τῶν πλοίων μετά τὴν ἀποκόρωσιν τῶν Ἀγγλῶν και τῶν Γάλλων, τὸ συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἐξυπηρετεῖται ὡς ἀνάθεσον οὗτοι τὴν διαχείρισιν τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων τῶν εἰς τοὺς Αἰγαπτιακούς λιμένας εἰς τὸν Οίκον «Υἱοί Δ. I. Παπαδημητρίου».

Η ΝΕΑ ΔΩΡΕΑ ΒΕΡΓΩΤΗ

Σχετικῶς μὲν τὴν μεγάλην δωρεὰν τοῦ κ. Ρόκου Βεργωτῆ διά τὴν ἀνέγερσιν και τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ Παραρτήματος τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὸ Ἀργοστόλιον τῆς Κεφαλληνίας, δημοσιεύθηκεν κατωτέρω τὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Δ. Μπενετάτου, προέδρου τῆς Ἐνώσεως τῶν Ναυτῶν και μέλους τῆς Κεντρικῆς Διοικήσεως τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου».

Ἡ ἐν λογῷ ἔκθεσις εἶνε ἐνδιαφέρουσα, διότι μᾶς γνωρίζει τὴν ἔκτασιν τῆς νέας αὐτῆς δωρεᾶς τῆς Οἰκογενείας Βεργωτῆ. ἐν ταύτῳ δὲ μᾶς ἀποκαλύπτει, διά μιαν ἀκόμη φοράν, τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ δι' ἕργα προνοίας ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας.

Μετά τοὺς Υἱοὺς Πέτρου Γουλανδρή, τοὺς πρώτους συστήσαντας τὸ Παράρτημα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν Ἀνδρόν, μετὰ τὸν κ. Κώστα Λαιμόν, άναλαβόντας διά τὰς δαπάνας τοῦ Παραρτήματος τῆς Χίου και κατόπιν τῶν Οίνουσσῶν, ὁ κ. Ρόκος Βεργωτῆς προσβαίνει ήδη εἰς τὴν δωρεὰν τοῦ Παραρτήματος τῆς Κεφαλληνίας.

Ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Μπενετάτου ἔχει, ὡς ἔξης :

Πρὸς τὸν Διοικητὴν «Οίκου τοῦ Ναύτου»

Κύριοι,

Εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ὑμετέρας ἀποφάσεως, ὅπως μεταβῶ εἰς Ἀργοστόλιον

"TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA

SHIP CHANDLERS

Metà tímēs
ΔΗΜ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ

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
BOTRYS BRANDY & WINES

PAINTS AND
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

λιον και ἔλθω εἰς ἐπαφὴν μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. P. Βεργωτῆ, προσφέρθων νά ἀναλάβῃ, οπως μᾶς ἐγνωστοποιήσεν δ. κ. Λιμενάρχης 'Ἀργοστόλιον, τὴν ἀνέγερσιν κτιρίου τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς Αργο-

στόλιον, ἔκανε τὴν προηγουμένως ἡλθον εἰς ἐπαφὴν μετὰ τοῦ κ. Λιμενάρχου ἀνθυποπλοιάρχου Λιμενικοῦ κ. N. Λιμενεράτου και ἐνημερώθην σχετικῶς ἐπὶ τῶν συζητήσεων που εἶχε μετὰ τοῦ κ. P. Βεργωτῆ ἐπὶ τῆς δωρεᾶς, ἐπεσκέψην τούτου ἐπὶ τῆς θαλαμηγού του «Καλυψώ» και τοῦ διειδίσαστας τὰς εὔχαριστας τῆς Δ. E. O. N. και τῶν ναυτικῶν διὰ τὰς εὐγενικὰς πρὸς αὐτοὺς διαθέσεις.

Ο κ. Βεργωτῆς μού ἐτόνισεν, διτὶ ἡ στοργὴ ἡ ἀνέκαθεν ἔτοεφε και τρέφει πρὸς τὴν μοχυνούσαν τὰς τῶν ναυτικῶν, εἰς τὴν οικυγενεῖαν τῶν ὅποιοι οἱ πρόγονοι τοῦ και ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν διαστήτην του Πατρίδα, τῆς και εἰνεὶ κατ' ἔξοχην ναυτικήν νήσος, τὸν ὥδη τὴν οἵαν ἔλαβεν ἀπόφασιν, νομίζων, διτὶ ἡ δωρεά του δὲν ἀποτελεῖ εἰμὶ μόνον ἐλαχίστην προσφοράν εἰς τὸν ἀνειδεῖν ἀναγνωρίσεως τῆς θαλαμηγού τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ζλληνῆς Ναυτίλιας.

Μοὶ προσέθεσεν, διτὶ εἰς τὸ νά λάβη τὴν ἀνωτέρων ἀπόφασιν, ἐδοθῆθη ὑπὸ τοῦ Λιμενάρχου Κεφαλληνίας ἀνθυποπλοιάρχου Λιμενικοῦ κ. N. Λιμενεράτου, διτὶ καὶ πύχαριστην ἐνώπιον μου, διότι οὔτος ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς ποὺ ἐθέσαν εἰς Ἀργοστόλιον και τὸν ἐπεσκέψθη, ἐξέθεσεν αὐτῷ τὰς ἀπόφεις του ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀνέγερσεως του κτιρίου πρὸς στέγασιν του τὸν Ἀργοστόλιον Παραρτήματος τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου».

Ἐν συνεχείᾳ, ἡρωτήθην παρ' αὐτοῦ, ποῖοι χώροι ἀναγκαίουσιν, ἵνα τὸ ἀνέγερθούσεν κτίριον ἐκπληρώσῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὸν προορισμὸν του. Τοῦ διήτητησα, διτὶ θα τοῦ εἴπω τὸν ἐλαχίστον τῶν χώρων, πέραν δὲ αὐτῶν δύναται νὰ προσθέσῃ δ.τι ἐπιθυμεῖ. Τοῦ ὑπέδειξα, ὡς ἀναγκαιούστας χώρους.

Ο κ. Βεργωτῆς εὑδεν, διτὶ οἱ ὡς ἄνω ὑποδειχθεῖτες χώροι δεν εἰνεὶ ἀρκετοὶ και προσέθεσεν, διτὶ ἀπαίτονται ἐπὶ πλέον νὰ κατασκευασθῶσιν και ἔτερα δύο δωμάτια, τὸ μὲν ἔνα ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς πρόσεκτον χειρούργειον, τὸ δὲ ἔτερον διὰ τὴν τοποθέτησιν δύο κλινῶν ἀσθενῶν.

Ἐπιτίσης, μοὶ εἴπεν, διτὶ θωρεῖ ἐπάναγκες, ὅπως ἐμπλουτισθῇ τὸ Παράρτημα δι', ἐνὸς εἰσεῖται μικροῦ κινητοῦ μηχανήματος ἀκτινογραφίας και ἐνὸς μηχανήματος καρδιογραφημάτων, ἵνα ὑποδοθούνται οἱ λατροὶ εἰς τὰς διαγώνεις των και ἵνα μῆτα λατιπωρούνται οἱ ἀσθενεῖς, ἀποτελόμενοι εἰς Νοσοκομεῖα. Ἀπεδέχθη, τέλος, πρότασιν τοῦ κ. Λιμενάρχου, ὅπως συπληρωθῇ τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ οἰκήματος δι' ἔνδον μικροῦ ἀσθενοφόρου ὀχήματος, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μακράν τοῦ Ἀργοστόλιον διαμενόντων προστατευομένων του «Οίκου τοῦ Ναύτου».

Ἡ ἔκτελεσις τῶν ἐργασιῶν τοῦ ἀνέγερσεως τοῦ Παραρτήματος, καθ' ἐπίθυμίαν τοῦ κ. Βεργωτῆ, θά ἀρχίσῃ δοσον τὸ δυνατόν ταχύτερον και διὰ εὐθύνης ὡς ἔξασθατηθῇ παρὰ τοῦ κ. Λιμενάρχου, ἐνεργοῦντος πρὸς τὴν κατεύδυσην ταύτην, χώρος ἐπὶ τῆς προβλήτης τοῦ λιμεναρχείου και τελωνείου. Ο χώρος ούτος εἰνεὶ ὁ πλέον κατάλληλος. Ἐν περιπτώσει, μὴ ἔξασθατησεις τοῦ δυνατού χώρου, ἐντὸς διαστήματος, ἔσθων ἐντολὴν δ. κ. Βεργωτῆς εἰς τὸν δικηγόρον του νὰ ἔξειρθη ἀλλιού πρὸς τὴν παραλία, ἵνα ἀγοράσῃ τοῦ.

Ἐκ τῆς δῆλης συζητήσεως μὲ τὸν κ. Βεργωτῆν, ἡτις διήρκεσεν ἐπὶ τετράδων, διεπιστώσα τὴν πρὸς τοὺς ναυτικούς αγάπην τοῦ δωροποτοῦ, ἀντίκοντος εἰς γνωστὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν, ἡτις μέχρι τούτου ἔχει προδῆται ἀλλεπαλλήλους εὐεργεσίας πρὸς τὴν διαστήτην της Πατρίδα και ἄλλασχο.

TO PANTAP KAI H XRHESI TOU

Φ/λε κ. Διευθυντά,

"Οσα τελευταίως, επ' εύκαιριά της συγκρούσεως του ιδιού μας «Ιωάννη» σε πετρελαιοφόρον, άνεγράφησαν εἰς τὸν ξένον Τύπον σχόλια, ἔρχονται νὰ ἐπιβεβαιώσουν τὴν κρατούσαν καὶ παρ' ἔμοι ἀποψιῶν διὰ τὸ Ραντάρ καὶ τὴν χρήσιν του.

Ἐκεῖνο που πρέπει νὰ ἐφελκύσῃ ἰδιαιτέρως τὴν προσοχήν μας εἶνε τὸ γεγονός, ὅτι οἱ "Αγγλοι δὲν δίδουν διπλωματικόν, ἀλλὰ ἔξεταζόμενος δὲν ἔχῃ σαφεῖς γνώσεις τῆς χρήσεως τοῦ Ραντάρ. Εἰς τὰς ναυτικάς μας σχολάς, ἀλλὰ καὶ τὰ φροντιστήρια, ὡς κύριον μάθημα θὰ πρέπει, νομίζουμεν, νὰ καθιερωθῇ τὸ μάθημα τῶν ἀπεικτρονικῶν ὄργανων ναυσιπλοΐας.

Θὰ γιλυτώσουν ἀσφαλῶς πολλοί ἀνθρωποι καὶ πολλὰ πλοῖα ἀπὸ τὸν ἄσκον χαμόν, ἀν οἱ ἑπτά γεφύρας γωνιῶν τὴν χρήσιν τοῦ Ραντάρ καὶ τὶ ἔτοι πρέπει νὰ περιμένουν ἀπὸ τὰς ἐνδείξεις του, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν αὐστηράν ἐφαρμογὴν τῶν κανονισμῶν ναυσιπλοΐας.

Ἐν πλῷ πρὸς Νέαν Υόρκην

7 Ιουλίου 1957

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΝΙΚ. Β. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΤΟ ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Φίλε κ. Κωττάκη,

Μὲ ένδιαφέροντας τὴν ἀπάντησίν σας πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Ἐθνος» διὰ τὴν δυσφημιστικὴν ἐκστρατείαν, τὴν ἔξαπολυθεῖσαν ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς κατὰ τὸν προσώπων ποὺ ἐπέτυχον τὴν μεταφοράν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Σύρον καὶ διὰ τὴν ἰσχυράν ἐπιμόνων ὡρισμένων κύκλων τῆς υπόστραφῆς καὶ πάλι, ἡ ἐλόγω δεξαμενή, εἰς τὸν Πειραιά. Ἡ ἀπάντησίς σας αὐτή, εὐχαριστῶς τὸ διαπιστώνων, ἔχει συλλάβει τὴν οὐσίαν τοῦ θέματος καὶ ἐλπίζω ὅτι, πρὸς τὸ παρὸν τολάχιστον, θὰ σιγήσουν οἱ ὀπισθεῖν αὐτῆς τῆς ἐκστρατείας ἐνδιαφέρομενοι.

Ἐνεις, πράγματι, πολὺ λυπηρὸν τὸ φαινόμενον τοῦ ὑπευθύνου Τύπου, ἀγνοούντος τὸ καθῆκον τῆς ἀμεροληψίας καὶ γράφοντος περὶ ὑποστηρικτικῆς τῆς δημιουργίας εἰς τὴν γενικωτέραν πολιτικὴν τῆς δημιουργίας εἰς διάφορα σημεῖα τῆς Ἐλλάδος, δευτερεύονταν «πέπικεντρων». Βιομηχανικῶν ἢ ἐμπορικῶν, ζωτικῶν διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν, οὕτως ὡς τὸ παρόντα τὰς μεγαλοπόλεις, τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιά.

Ἡ παρούσα Κυβερνήσις τῆς χώρας ἔχει, εὐτύχως, κατανοήσει τὸ πρόβλημα τοῦτο, τὴν ἀνάγκην τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ρεύματος τῆς ἀστυφιλίας, προσπαθεῖ δέ, μὲ τὸν ίδιον της τρόπον, νὰ ἔξασφαλίσῃ τὰ μέσα μιᾶς τοιαύτης πολιτικῆς τῆς κατηγορίας τοῦ «Ἐθνούς», αἱ ὅποιαι θεωροῦνται σοθαραῖ, θέτουν κατὰ μέρος τὴν γενικωτέραν ἔθνικὴν χάριν ὡρισμένων τινῶν τοπικῶν κερδῶν, αὐτὸι εἰνε, βεβαίως, λυπηρόν. Διερωτῶμαι, τὶ ἔτοι συνέβανε, ὃν δῆλον ἡ Ἐλλὰς συνεκεντρούσαντο εἰς τὰς δύο μεγάλας πόλεις, μὲ μαραζωμένην καὶ φινισσασαν τὴν ἔπαρχιαν τῆς.

Αὐτὸι εἰνε ἔνα πράγματι ἔθνικῆς σημασίας σοθαρώταν πρόβλημα, περισσότερον δὲ δυσκόλος καθίσταται ἡ ἐπίλυσις του, διότι πρέπει νὰ διστύλωται τὶς τὴν κεκτημένην ἔλξιν τῶν Ἐλλήνων πρὸς τὰ ἀστικά κέντρα, πρὸς τὰς ἀνέστις, τὰς ὅποιας αἱ μεγάλαι πόλεις παρέχουν εἰς τοὺς κατοίκους των.

Νέα Υόρκη, 1ούλιος 1957

Υμέτερος
Δ. ΔΡΙΤΣΑΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ μεγίστην ὑπέρφανειν ἀνέγνωσα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὴν περιγραφὴν τῆς ωραίας τελετῆς, τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς πρώτους ἀποφοιτήσαντας τῶν σχολῶν Ἀστροπούρου, Ἐμποροπλοιάρχους μας. Εὔχομαι καὶ ἔγω εἰς τὰ νέα μας θαλασσοπούλαις καλὴν τὴν σταδιοδρομίαν. Νὰ τιμήσουν καὶ νὰ δοξάσουν ἀνὰ τὰ πέρατα τῶν θαλασσῶν τὴν τόσον ἀγαπητήν μας Κυανόλευκον.

Μὲ κάποιαν, δημοσίων πικρίων παρατηρῶ, ὅτι παρὰ τὴν προσπάθειαν τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας νὰ ἔξυπητρετη πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν τὸν ναυτικὸν καὶ κόσμον, δὲν ἀναφέρεται καὶ ἔροτος τὴν δράσιν κάποιου μακράν τοῦ κέντρου ἐκπαιδευτικοῦ ὄργανισμοῦ, κάποιου Ἀκρίτα τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαιδεύσεως, διὰ τὸν ὅποιον, ἀσφαλῶς, ἔξι, ίσου ἐνδιαφέρεσθε ἐφόσον πρὸς κατιρού εἰς σχετικὴν ὑπόδειξιν «Ἀναγνώστου» σας ὑπε-

σημειώσατε, διὰ τὰν διὰ τὸ Ναυτιλίαν μας τὸ περιβάλλετε ἵμετην τὴν αὐτὴν στοργὴν καὶ συμπάθειαν. Πρόκειται διὰ τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον Οινουσσῶν, τοῦ ὅποιου παρελείψατε νὰ ἀναφέρετε τὰ πεπραγμένα, Ἄναγκαζομai ὡς ἔχη τούτου νὰ σᾶς τὸ ὑπευθυνότων καὶ τοὺς ἄλλους νέους μας ναυτίλους, οἱ ὅποιοι ἔλασσον καὶ αὐτοί, μετὰ τριετῆ ειδύδοκιμον ἐκπαίδευσιν, ἐπαρχίως τὸν τίτλον τοῦ δοκίμου Εμποροπλοιάρχου. Είναι οἱ πρώτοι καὶ αὐτοὶ ἀπόφοιτοι τῶν Οινουσσῶν.

Γην 30ην Ιουνίου, εἰς τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον Οινουσσῶν, ἐγένετο σεμνὴ καὶ λίαν συγκινητικὴ ἐορτὴ κατὰ τὴ διάρκειαν τῆς ὅποιας ἀπενεμήθησαν τὰ βραβεῖα εἰς τοὺς ἀριστεῖς μαθητάς, πολλοὶ τῶν ὅποιων ἔλαβον ἀνά 700 λίρας Ἀγγλίας καὶ εἰς 300 λίρας, ὡς ἐπαθλον τῆς τριετοῦς φοιτησίας των. Οι λόγοι ποὺ ἔξεφωνθησαν ἡσαν μετρημένοι. Ο κ. Διευθυντής τοῦ Γυμνασίου πρόσδει εἰς τὸν παρόλογο μόνον τοῦ ἔργου, ποὺ συντελεῖται ἐκεῖ. Δύο ἔκ των βραβευθέντων μαθητῶν, διὰ τῶν ἐμπνευσμάτων τῶν, συνεκίνησαν βαθύτατα τοὺς παρευρεθέντας, ἡ δὲ χρωδία τῆς σχολῆς μὲ μίαν προσευχὴν πρὸς τὸν Υψηστὸν ὑπέρ τῶν εὐεργετῶν καὶ ὑποστηρικτῶν τοῦ σχολείου καὶ τέλος μὲ τὸν Ἐθνικὸν Υμνον, ἐκλεισε τὴν σεμνὴν αὐτὴν ἐορτήν. Τὴν ἐπίμεινε διὰ τὸ παρόλογον τῆς διάκρισης τῆς σχολῆς τῆς γῆσου, μὲ πρώτους πολλοὺς ἐκ τῶν ἔξαιρετων τεκνών της, τῶν οἰκογενειῶν Λαϊμού, Χαλκιά, Χατζηπατέρα καὶ ἄλλων.

Τὸ ίδιμα τὸ Ναυτικὸν Γυμνασίον, μὴ ἐπιχορηγούμενον παρὰ τὸν Κράτους, ἀλλὰ μὲ μόνην τὴν ἐνίσχυσιν τῶν φίλων Οινουσσῶν, εἰς τοὺς ὅποιους εἶνε ἔμφυτον τὸ πνεῦμα τῆς προόδου — τὸ ἀπέδειχαν εἰς τὸν ἀγώνα τῆς θαλάσσης — φίλοδοξεῖ νὰ καταστῇ πρότυπον ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐν πολλοῖς καὶ διὰ τὴν ἐνέην. Τώρα εἰς τὰς Οινουσσῶν συντελεῖται ὡραγμός ἐργασίας. Οινογείρεται ἀστίστον οἱ κοδομηματικοί Οἰκοτροφείοι, σεβαστῶν διαστάσεων, εἰς τὸ ὅποιον οἱ φοιτῶντες θὰ εὐρίσκουν πάσαν ἀνεσιν καὶ περιθαλψιν. Πρὸ αὐτοῦ, δημως, οἱ Οινουσσῶν, αὐστηρῶς τηροῦντες τὰς ὑψηλὰς ἀρέτας τῆς Φυλῆς μας, αὐγήγειρον τὴν Ἐκκλησίαν τῶν μαθητῶν εἰς παρακείμενον βραχώδες ψώμα, ἡ δῆλη εἰκὼν τῆς δοπιασίας παρουσιάζει, κάτι τὸ ἔξαιρετον. Ήδη δέ, διὰ τὸ πρώτον τῆς χώρας μας Ναυτικὸν Γυμνασίον, μελετάται η προσθήκη μιᾶς εἰσέτη τάξης, τάξεως ἀφαρμογῆς, ἡπιτούς διὰ τῶν πλουσίων πρώτων τῶν παρακείμενων εἰς τὸν Ναυτιλίαν μας.

Εἰναι ἀξέπαινοι οἱ Οινουσσῶν. Απὸ τοῦ πλουσιωτέρου ἐφοπλιστοῦ μεχρι τοῦ πτωχωτέρου ἀγρότου, δύοι, ως εἰς ἀνθρωπος, ως μία οἰκογένεια, ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν πρόδοσιν τοῦ σχολείου των, ὅπερ ἀνηγέρθη εἰς μνήμην τῶν Διαμαντή καὶ Καλλιόπης Πατέρα, φίλοδοξούντες νὰ τὸ ἀνυψώσουν πρώτων μεταξιν τῶν πρώτων καὶ νὰ ἀποδῶσουν ἐξ αὐτοῦ τὰς παραπάτους πλαισίους πλαισίους εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.

Αὐτὰ τὰ σημαντικὰ συντελοῦνται ἔκει μὲ σιγήν ἀλλὰ σταθερῶς πρὸς τὴν πρόδοσιν.

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς

I. Γ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

Ἐμπορος Ναυτιλιακῶν εἰδῶν

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εύχαριστούμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν στηλῶν μας ἐπὶ τοῦ ὥρασίου, πράγματι ἔργου, τοῦ συντελουμένου εἰς τὰς Οινουσσῶν. Καποίος, ὅμως, ἀρμοδιότερος αὐτοῦ θὰ ἐπρεπεν ἐν καιρῷ νὰ πληροφορή τὸ εὐρύτερον Κοινὸν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου. Κανεῖς δὲν ἔσκεψηται νὰ πράξῃ. Εκείθεν καὶ ἡ ιδικὴ μας παράλειψις, τὴν ὅποιαν δικαίως ἐπικρίνει ὁ κ. Παπαναστασίου, χωρίς, ὅμως, νὰ εἴμεθα ἐξ ὀλοκλήρου ὑπεύθυνοι αὐτῆς.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ὑπηρετῶν, ως ἀνθυπ/ροχος, ἀνευ διπλώματος, εἰς ἔνα τάνκερ, ὑπὸ λιβεριανήν σημάνιν, ἐλληνικήν πλοιοκτήσιαν καὶ ἔγω, μαζί μὲ τὸν ἄλλους συναδέλφους μου, τὰ δύσα κατὰ καιρούς είχατε τὴν καλωδύνην νὰ γράψητε διὰ τὸν ἀδικον νόμων τὸν 2)3 τῆς προϋπορεσίας. Σάς παρακαλῶ θεριμός, ἔναν διστίθεται χώρος εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας, νὰ δημοσιεύσητε τὴν πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐσώκλειστον ἀνοικτήν μου. Θέλετε μὲ ὑποχρεώσει.

ΕΛΛΗΝΗ ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Υ. Γ. Μὲ συγχωρεῖτε διὰ τὴν ἀνωνυμίαν. Ο πλοιοκτήτης μας δὲν ἔχει ἐσασθίσει τὸ πλόιονα εἰς τὸ N.A.T. Είναι πιθανόν νὰ παρεξηγηθῶ, ἀναφέρεσθε τὸ πλόιον ὡς οὐ υπόπετρω τὸ τὸ δυναμά μου.

Λοιδίνον, 16 Ιουλίου 1957

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δημοσιεύσητε τὴν πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν ἀνοικτήν ἐπιστολήν, ἂν καὶ πιστεύομεν, ὅτι οὐ-

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτις ἔξασφαλίζει πλέον ίκανο ποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

TAXYTHS EKTELESEWS ERGASION ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

KOΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας

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

δεμίαν θὰ ξηρά εἰς τὰς ἀπόψεις του ἐπίδρασιν. Πιστεύει καὶ αὐτός, κακώς καθ' ἡμάς, ὅτι ὁ νόμος τῶν 2/3, παρὰ τὸ προσγιγνόμενον ἀδίκον εἰς τόσους καὶ τόσους ναυτικούς, ἔξυπητεῖ τὸν σκοπὸν τῆς ἀσφαλίσεως.

Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Κύριε 'Υπουργέ,

Εἰς τὰς τόσας διαμαρτυρίας τῶν συναδέλφων μου, ὃς μοὶ ἐπιτραπῆ νὰ ἔνωσα καὶ τὰς ίδικὰς μου καὶ ν' ἀπευθυνθῆται καὶ ἀσχοληθῆται μὲ τὸν τόσον ἀδίκον νόμον τῶν 2/3. Εἰς ἡμᾶς, τοὺς ὑπηρεστούντας εἰς πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαντικούς, αλλ' ἐλληνικής ιδιοκτησίας, τοὺς παλαίστοντας τὸν σκληρὸν ἀγώνα τῆς ζωῆς καὶ ἔχοντας τὴν νόμιμον ὑπηρεσίαν τῶν τεσσάρων ἔτῶν, κατὰ ποιαν λογικὴν μᾶς ἀρρέται ἡ Πολιτεία τὴν ἀπόκτησιν ἐλληνικοῦ διπλώματος γ'. καὶ μᾶς ζητεῖ πρόσθετον ὑπηρεσίαν δύο ἔτῶν; Τὰ δοσα φέρονται ἀπόμακρα τὰ πληρώματα εἰς τὸ Ν.Α.Τ.;

Μήπως θέλει τὸ Κράτος νὰ μᾶς ἔξαναγκάσῃ νὰ λησμονήσωμεν, ὅτι εἶμεν "Ἐλληνες ή μήπως πρέπει, ὡς κακῶς ἐπράσανταν μερικοὶ συνάδελφοι, εὑρέθητες πρὸ τῆς σκληρᾶς ἀνάγκης, νὰ ἐργάζωμεθα μὲ διπλώματα Πλαναρίας καὶ νὰ μήν ἔρχωμεθα εἰς τὴν ἀγαπητὴν μας Πατρίδα"; Εἰς τὶ πταίσουμεν ἡμεῖς ἂν οἱ πλοιοκτήται μας θέλουν νὰ φέρουν τὰ πλοῖα τὰς σημαίας εὐκολίας ή ἂν δὲν ἀσφαλίζουν τὰ πληρώματα εἰς τὸ Ν.Α.Τ.;

Μέ τὰς εὐεργετικὰς διατάξεις, τὰς θεοπισθείσας διὰ τοὺς ἔξερχομενοὺς τῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἡ Πολιτεία μᾶς διήρευεν εἰς "Ἐλληνας καὶ... ὑφέληνας, ὡσάν ἡμεῖς νὰ τίμησαν ἀπὸ ἀπόψεως μαθήσεως καὶ ικανότητος εἰς μειονεκτικούς μοίραν. Αὐτό, ἐπὶ τέλους, δέν μᾶς πεισάζει, ἀλλὰ μᾶς πικραίνει. 'Η ικανότης τοῦ καθενὸς φαίνεται εἰς τὴν πρᾶξιν ταῖς δικαίοις εἰς τὴν θρανία.

Πρὸς Θεού δῆμαρ, Ἑξοχώτατε κ. 'Υπουργέ, σᾶς παρακαλοῦμεν τόσοι συναδέλφοι μου καὶ ἔγω, καταργήσατε τὴν πρόσθετον ὑπηρεσίαν τοῦ ἀδίκου αὐτοῦ νόμου καὶ δοι ἡμέρες οἱ νέοι θὰ σᾶς εὐγνωμονούμεν. Θὰ ἔχητε εἰς τὸ ἐνεργητικόν σας μεταξὺ τῶν ἄλλων καλῶν ἔργων καὶ τὴν υπερφάνειαν. δὲ πρατάξατε μίαν ἀδίκιαν.

Λονδίνον, 16 Ιουλίου 1957

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΕΙΣ ΕΛΛΗΝ ΔΟΚΙΜΟΣ

ΟΥΔΕ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝ....

Κύριε Διευθυντά,

Παρέστη ἀνάγκη πρὸ τούς νὰ εἰσαχθῶ εἰς τὸ ναυτικὸν Νοσοκομεῖον τῆς Βαλτιμόρης πρὸς τὴν θεραπείαν τῆς δεξιᾶς μου χειρός. Συνήντησα ἐκεὶ καὶ ἀλλούς ὥστε "Ἐλλήνας ναυτικούς — δύο μηχανικούς ἔνα τηλεγραφῆτην, ἔνα μάγειρον, ἔνα θαλαμηπόλον καὶ τρεις θερμαστάς. 'Εξετέλουν δι' αὐτοὺς καὶ χρέη διερμηνέως μὲ τοὺς Ἀμερικανούς Ιατρούς καὶ νοσοκόμους, δεδομένου διτού οὐδεὶς ἔξι αὐτῶν ἐγνώριζε τὴν ἀγγλικήν.

Μὲ θίλψιν μου, λοιπόν, διεπίστωσα, δὲ δοι αὐτοῖς οἱ ἀσθενεῖς συνάδελφοι μου ἐστέρουντα χρημάτων. Τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὅποια εἰργάζοντα ἀνέχωρησαν, ἀναβέσαντα τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν λογαριασμῶν τῶν εἰς τοὺς πράκτοράς των, οἱ δόποιοι, δύμως οὐδέναν ἐνδιαφέροντα ἐπεδειχαν δι' αὐτούς. Πολλάκις παρεκάλεσα τὰ πλευρικά τὰ πράκτορεα νὰ στείλουν δίλγα χρήματα εἰς τοὺς ἀσθενεῖς διὰ τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῶν, δι' αὐτὰς ἀκόμη τὰ γραμματόσημα τῆς ἀλληλογραφίας τῶν, χωρίς, δύμως, καὶ νὰ εἰσακούσωθ. 'Επὶ πλέον, οὐδεὶς ἔκ τῶν εἰς Βαλτιμόρην συμπατριώτων μας ἐπεσκέψθη, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς νοσηλείας μου, τοὺς ναυτικούς μας, ἐνώ μερικούς ἴταλούς συναδέλφους μας, νοσηλευμένους εἰς τὸ αὐτὸν Νοσοκομεῖον, συχνὰ τοὺς ἐπεσκέπτοντο οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων των, μετα δὲ τὴν ἀναχώρησιν αὐτῶν, δὲν θὰ Βαλτιμόρη τροφοδότης τῶν Ιταλικῶν πλοίων.

Εἰσῆλθον εἰς τὸ Νοσοκομεῖον τὴν 29ην Ιουνίου καὶ ἔξηλθον τὴν 16ην Ιουλίου. Καθ' δοιαν αὐτὸν τὸ διάστημα οὐδὲ εἰς "Ἐλλην μᾶς ἐπεσκέψθη. 'Αγιθέτων, πολλοὶ καθδιλοί ιερεῖς ὡς καὶ Ἐβραίοι ραδοῦν, συχνὰ μᾶς ἐπεσκέπτοντο, προσεφέρθησαν δὲ νὰ μᾶς προμηθεύσουν καὶ ἐλληνικάς ἐφημερίδας, πράγμα ποὺ ἐπραξαν.

Πιστεύει νὰ ἀναγνώσουν τὴν ἐπιστολὴν μου αὐτὴν οἱ κ. κ. ἀρμόδιοι καὶ ιδίᾳ οἱ πρόεδροι τῶν ναυτικῶν μας σωματείων.

Μετὰ πάσης τιμῆς

ΚΩΣΤΑΣ ΔΙΑΚΟΓΙΩΡΓΗΣ
Α. Μηχανικός Ε.Ν.

Νέα Υόρκη, 18 Ιουλίου 1957

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δικαιολογημένον τὸ παράπονον. "Ἐπρεπεν, δημως, ὁ ἐπιστολογράφος μας νὰ ἀναφέρῃ δικαιοσύνην καὶ τοὺς ἐν Νέα Υόρκη πράκτορας. Πρόκειται περὶ ξένων η ἡμετέρων Θλιβερῶν, πάντως, τὸ φαινόμενον αὐτῆς τῆς ἐγκαταλείψεως. Δεν θὰ ἐπρεπε κατποιος νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τοὺς ἀσθενεῖς ναυτικούς μας;

ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΚΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

'Αγανάκτησιν προεκάλεσεν εἰς τοὺς ραδιοτηλεγραφῆτας τοῦ παρακτοῦ σταθμοῦ 'Ασυρμάτου ή εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Ιουνίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύσιο ἐπιστολὴ τοῦ συναδέλφου τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ κ. Γ. Βουτυρᾶ. Αἱ πειρασμοῦ εἰναιέντες ἀστυνομικοὶ στον παρακτοῦ σταθμῷ οὐδέποτε ἀνεμέναν, διότι θὰ έφιλοι ενούντο εἰς τὰς στήλας περιοδικοῦ τόσης περιωπῆς καὶ σοβαρότητας, ὡς τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

'Οσακίς τὸ ἐγκρίτον περιοδικόν σας ἡσχολήθη μὲ τὸ θέμα τοῦ Παρακτοῦ 'Ασυρμάτου Γλυφάδας ἀπεφύγαμεν νὰ λάβωμεν θέσιν διὰ πολλούς, εὐνόητος, λόγους. Πάντοτε, δημως, — πρὸς τιμὴν τῶν ἐπιστολογράφων σας καὶ τῶν συνεργατῶν σας — σοσὶ ἡσχολήθησαν μέχρι σῆμαρον μὲ αὐτὸν ξένηρον τὰς προσπαθείας τῶν ραδιοτηλεγραφῆτων τοῦ Παρακτοῦ.

Γεγονός εἶνε, διότι ξένηροι οἱ συνάδελφοι μας τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ ἐπιβυμούν μίαν φορὰν τὴν ἐγκατάστασιν περισσότερον Ισχυρῶν σταθμῶν εἰς τὸν Παρακτοῦ, ἡμεὶς τὸ ἐπιβυμούν μίαν φορὰν περισσότερον, διότι τούτο θὰ ἐστήμαινε τὸ τέλος καὶ τῶν ίδικῶν μας τολαιπωριῶν, ἐνώ θὰ κατορθώσωμεν νὰ ἀξιοποιήσωμεν καὶ τὴν ἀναμφισθῆτον ικανότητα καὶ πείσωμεν μας.

'Απὸ τῶν στηλῶν τοῦ κλαδικοῦ δημοσιογραφικοῦ μας ὄργανου «Τηλεπικοινωνιακή 'Επιβεώρησις» ἐπανηγειμένως ἡσχολήθημεν μὲ τὰς ἐλλείψεις τοῦ Παρακτοῦ, ἔκτακτος δὲ συνεργάτης μας ἡσκησε πρὸ και-

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ροῦ δριμυτάτην κριτικὴν μὲ ἀπότελεσμα, κατόπιν τῶν καταγγελιῶν μας, νὰ κατέληθη εἰς τὸν Παρακτοῦ ὁ 'Υφουργὸς κ. Καραπιπέρης, μὲ τὴν ἐφημερίδα μας ἀνά χερού τοῦ διαπιστώσας τὰ δσα κατηγορείαν.

Τὰ γραφόμενα, κατὰ συνέπειαν, ὑπὸ τοῦ Παρακτοῦ, σκοπὸν δὲν έχουν παρὰ τὴν δυσφήμησιν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Παρακτοῦ, δεικνύουν δὲ τελείαν ἀγνοιαν τῆς καταστάσεως. Εἰλικρινῶς πιστεύσατε, διτὸι ἀμφισθητούμεν τὸ δικαίωμα εἰς τὸν έλογο συναδέλφου ἡ εἰς οἰονδήποτε αλλον τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ νὰ μᾶς ἀπικρίνῃ εἰς τὴν σκληρὴν ἐπαγγελματικήν μας προσπάθειαν.

Οι ραδιοτηλεγραφῆται τοῦ Παρακτοῦ, ἀπαντες πτυχιούχοι, ἀναμφισθῆτοι μακράς πείρας καὶ ἱκανότητος, ἐπικοινωνοῦντες καθημερινῶν μὲ ἑκατοντάδας ἀσυρματιστὰς δῶλων τῶν ἐθνικοτήτων, ὑπηρετούντες τεις τὸν Παρακτοῦ ἐπὶ σειράν ἑταν, ζῶντες συνεχῶς τὴν ουρανού πειστοπότερον τῶν ίδικῶν μας, ἔχουν πλέον καὶ αὐτοὶ ἀποκτήσει ναυτικήν συνείδησιν. Τὸ ὑπονούμενα, κατὰ συνέπειαν, περὶ διλογίας η ἀκαταλόητοτος ὥρισμένων ἔξι ημέρων, μόνον τὴν ἀγανάκτησιν μᾶς προκαλοῦν. Εἶναι, ἀλλως τε, χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, ὅτι καὶ πολλοὶ συναδέλφοι τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ διεμπαρυρήθησαν διὰ τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπιστολῆς τοῦ Παρακτοῦ.

Μετὰ πλείστης τιμῆς

Διὰ τὸν Σύλλογον Πτυχιούχων Ραδιοτηλεγραφητῶν 'Ελλάδος

Ο. Πρέσβης
Π. ΚΑΡΥΔΗΣ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΩΝ: Αισθανόμεθα τὴν ὑποχρέωσιν νὰ δηλώσωμεν πρὸς τοὺς ἐπιστολογράφους μας, ὅτι αἱ στήλαι αὐταὶ δέν συμμερίζονται τὰς διατυπωθείσας κατὰ τῶν συναδέλφων τοῦ Παρακτοῦ ἐπικρίσεις. Δέν εἰναι αὐτοὶ οἱ ὑπεύθυνοι, ἀν ἀνεπαρκεῖς εἰναι αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ σταθμοῦ. Θέλουμεν, δημως, νὰ πιστεύωμεν, ὅτι καὶ τοῦ κ. Βουτυρᾶ τὸ δριμὺ τῆς διαμαρτυρίας ἀφορήν εἶχε τὸν ἔκνευρισμὸν ποὺ ὑπέστη οὗτος, κατὰ τὴν ματαιαν προσπάθειαν ὅπως οἱ προκατόπτεροι τοῦ πλοίου του με τὸν ίδικόν μας Παρακτόν.

Ἄυτή, πάντως, η ἀνεπαρκεία τοῦ Σταθμοῦ πρέπει νὰ προκαλέση καὶ τὴν προσοχὴν τοῦ Κράτους. Δεκάδες χιλιάδων 'Ελλήνων θαλασσοπόρων ἀγωνιούν συνάντησεις συνάντησεις διὰ τὰ νέα ἀπὸ τοὺς δικούς των, χωρὶς νὰ κατορθώνουν τὴν ἐπικοινωνίαν των διὰ τοῦ Παρακτοῦ σταθμοῦ.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

350 FIFTH AVENUE
NEW YORK 1, N.Y.
(all U.S. & CANADIAN PORTS)
39 HERTFORD ST,
LONDON W 1, ENGLAND
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

ITALY DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

(also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo, Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice)

EGYPT EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussein

PORT T. SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46 - 47

ROTTERDAM

BELGIUM M. T. E. BUYSSE

Kloedorp, 26

ANTWERP

GERMANY HANS FICK & CO.

Agnesstr. 38

HAMBURG

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

DENMARK PAUL GREGERSEN & CO.

35, Amaliegade

COPENHAGEN

INDIA - CEYLON JOHN F. FIDELE

359, Dadabhai Naoroji Road Fort

BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

NORWAY C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensg. 10)12

OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensg. 81

KRSITIANSAND S.

ΑΔΕΛΦΗ ΤΟΥ ΧΙΡΟΧΙΤΟ ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΤΟΥ ΤΑΝΚΕΡ «ΒΙΟΛΑΝΤΑ,,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΣΚΑΦΟΣ

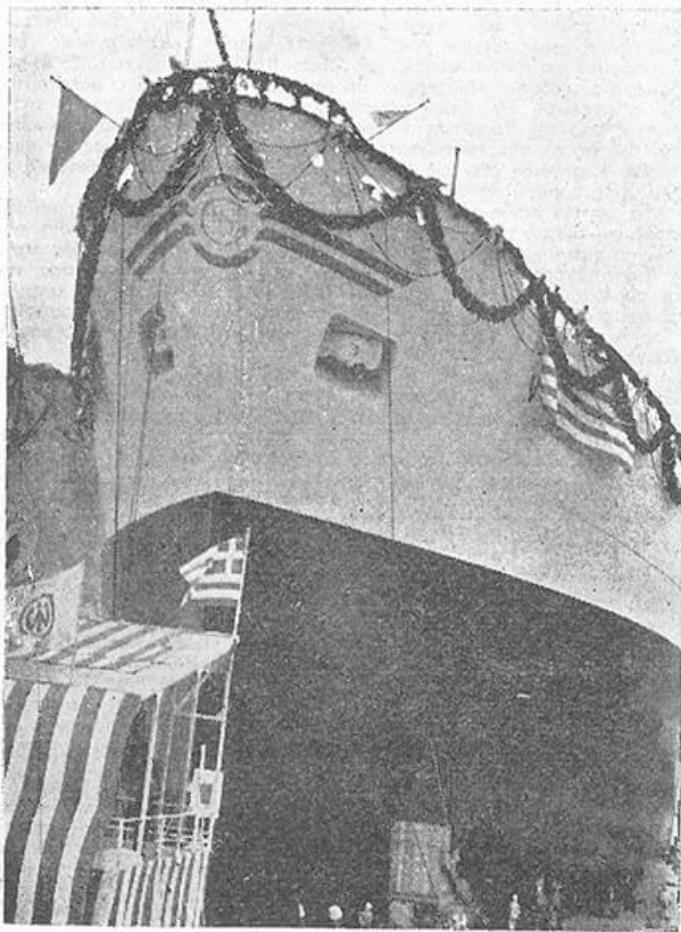
Ένα έξαιρετικόν, άληθώς, γεγονός διὰ τὸν ἡλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ἀπέτελεσεν ἡ προσγευμένη τιμὴ εἰς τὸν Οἶκον Ν. Ι. Γουλανδρῆ ἀπὸ μέρους τοῦ Ἀύτοκράτορος τῆς Ἰαπωνίας, εὐδοκήσαντος νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν ἀδελφήν τοῦ πριγκίπισσαν Τακαματσου, ὅπως παραστῇ ως ἀνάδοχος ἐνὸς δεξαμενόπλοιον τοῦ ῥηβέντος Οἴκου, τοῦ μεγαλυτέρου ἐξ ὅσων μέχρι τούδε κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἰαπωνίας. Ἡ καθέλκυσις, λόγῳ τῆς παρουσίας τῆς Ὑψηλῆς ἀναδόχου, προσέλαβεν — ώς μᾶς πληροφοροῦν ἐκ Τόκιο — πανηγυρικώτερον χαρακτήρα ἀπὸ τὸ συνήθως προσδιδόμενον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν διὰ τὴν καθέλκυσιν ἐνὸς πλοίου. Τὰ ἡλληνικὰ χρόματα, συναδελφωμένα μὲ τὰ χρώματα τῆς χώρας τοῦ Ἀνατέλλοντος Ἡλίου, δὲν ἐκάλυπτον μόνον τὸν χώρον τῶν ναυπηγείων, ἀλλὰ καὶ τὰς ὁδοὺς τῆς νησίδος Ἰννοσίμα — μιᾶς ἀπὸ τὰς ἔξικοσισις τοῦ ιαπωνικοῦ νησιωτικοῦ συμπλέγματος — ὅπου εἶνε ἐγκατεστημένα τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι. Ὁδοί, οἰκιαί, καταστήρας είχον ἑορταστικῶς διακοσμηθῆ καὶ χιλιάδες λαοῦ είχον συρρεύσει, διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὴν καθέλκυσιν καὶ νὰ ζητωκραυγάσουν τὴν βασιλικὴν πριγκίπισσαν.

Λόγοι θερμοὶ ἡκουσθησαν ὑπὲρ τῆς ἡλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρηματικότητος ἀπὸ μέρους τῶν Ἰαπωνικῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων, κατὰ τὴν

χειριστῶν τοῦ πλοίου, ὁ πλοίαρχος κ. Ι. Πιάγκος, ὅστις θὰ ἀναλάβῃ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ «Βιολάντα», οἱ ἐφορεύοντες ἐπὶ τῆς ναυπηγήσεως κ. κ. Ν. Λιάρος, Ν. Καλλονᾶς καὶ Γ. Παλαιοκρασσᾶς καὶ πολυάριθμοι προσκεκλημένοι, μεταξὺ τῶν ὅποιών ιαπωνικαὶ προσωπικότητες τῆς κρατικῆς διοικήσεως, τοῦ τραπεζικοῦ κόσμου καὶ τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς τάξεως.

Πρώτη ὡμίλησης κατὰ τὰ ἐπιδόρπια ἡ πριγκίπισσα Τακαματσου συγχαρεῖσα τοὺς κατασκευαστὰς τοῦ τεραστίου σκάφους καὶ τοὺς εὐτυχεῖς πλοιοκτήτας του. «Εἶμαι ἔξαιρετικά ἱκανοποιημένη — εἶπε — διότι ὑπῆρχα ἀνάδοχος τοῦ μεγάλου τούτου πλοίου, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, εὐχομαὶ δὲ εὐημερίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του καὶ καλὴν τύχην εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸ πλήρωμά του».

Ο κ. Ἀλ. Ν. Γουλανδρῆς ηὐχαρίστησε τὴν πριγκίπισσαν, διότι ἔδειχθη νὰ βαπτίσῃ τὸ πλοίον καὶ νὰ λαμπρῶνη διὰ τῆς παρουσίας τῆς τελετὴν τῆς καθέλκυσεως, προσέφερε δὲ εἰς τὴν Ὑψηλότητα τῆς κατὰ κρατοῦ ἔθιμον—βαρύτιμον ἀναμνηστικὸν δῶρον, ἥτοι ἔνα ἀδαμαντοκόλλητον ὠρολόγιον χειρός. Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Γουλανδρῆς συνεχάρη τοὺς ναυτηγούς διὰ τὴν ἀρτιότητα τῆς κατασκευῆς καὶ διὰ τὴν κα-



Αριστερά : Τὸ καθέλκυσθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι τάνκερ «Βιολάντα». Δεξιά : Ἡ ἀνάδοχος τοῦ σκάφους πριγκίπισσα Τακαματσου.

καθέλκυσιν τοῦ τρίτου κατὰ σειράν σκάφους τοῦ Οἴκου Ν. Ι. Γουλανδρῆ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι, τὸ 47.800 τόννων d.w. δεξαμενόπλοιον, εἰς τὸ ὅποιον ἡ Ἰαπωνίας πριγκίπισσα ἔδωσε τὸ ὄνομα «Βιολάντα». Η καθέλκυσις ἐγένετο τὴν 12.25 μετὰ μεσημβρίαν τῆς 15ης Ιουλίου, σημειούσαι δὲ ὅτι διὰ πρώτην φορὰν μέλος τῆς Ἀύτοκρατορικῆς Οἰκογενείας ἀνέδειχθη πλοίον ἔνεις ιδιοκτήσιας. Τούτῳ, ως ἐτοίσθη, ἀπέτελεσεν ιδιαιτέρων ὅλως τιμὴν διὰ τὸν Οἴκον Ν. Ι. Γουλανδρῆ, ὅστις ἔχει τοποθετήσει ἔνα εὑρύτατον πρόγραμμα ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

Διὶ ἀργυροῦ πελέκεως ἡ πριγκίπισσα Τακαματσου ἔκοψε τὴν ἄλυσιν, ποὺ συνεκράτη τὸ σκάφος καὶ ἔθραυσεν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ φιόλην καμπανίτου. Ἐπρόκειτο περὶ μιᾶς ὑπόδειγματικῆς καθέλκυσεως. Κοθ' ὅν χρόνον τὸ σκάφος διωλίσθαινεν ἦρεμά πρὸς τὴν γαλήνιον θάλασσαν, τὸ συνωδεύον αἱ εὔχαι τῶν ἐπισήμων καὶ αἱ ζητωκραυγαὶ χιλιάδων θεατῶν τῆς συγκίνητικῆς τελετῆς. Ζωηροτέρᾳ ἥτο ἡ συγκίνησις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυτηγείων, ποὺ εἶχεν ἔργασθη καὶ κοπάστει διὸ μίαν τὸσον ὥραιαν καὶ ἐπιδιλητικὴν δημιουργίαν: «*«Ἡτο μία ἀρτία καθέλκυσις — εἶπεν ὁ πρόδρομος τῶν ναυπηγείων Χιτάσι — ἀπὸ μίαν ἀνάδοχον πλήρη χαρίτων, δι᾽ ἔνα σκάφος, ποὺ θὰ εἶναι ἡ βασιλισσα τῶν θαλασσῶν».*

Μετὰ τὴν καθέλκυσιν ἐπηκολούθησε πρόγευμα εἰς τὴν μεγάλην αἴθουσαν τῶν νέων κτιρίων τῶν ναυπηγείων. Παρεκάθησαν ἡ πριγκίπισσα Τακαματσου μετὰ τῆς ἀκολούθιας τῆς, ὁ κ. Ἀλέκος Ν. Γουλανδρῆς ἐκπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν, ὁ κ. Δ. Ν. Καζάκος ἐκπρόσωπος τῶν δια-



λην θέλησιν, καὶ εἰλικρινὴ συνεργασίαν τῆς πλοιοκτησίας μετὰ τῆς διοικήσεως τῶν ναυπηγείων.

Ωμίλησαν ἐν συνεχείᾳ ὁ πρόεδρος τῶν ναυτηγείων καὶ οἱ κ. κ. Δ. Καζάκος καὶ Γιαμασίτα, ἐκπρόσωπος τοῦ ιαπωνικοῦ «Υπουργείου Μεταφορῶν». Ο τελευταῖος (ιτος ἐτόνισεν, ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον «Βιολάντα» θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα ὀπτὸ δεῖγμα τῆς ικανότητος τῶν ναυτηγείων Χιτάσι καὶ μίαν ἀξιόλογον προσθήκην εἰς τὸν στόλον τῶν ἐταιριῶν, αἱ όποιαι καλύπτουν συμφέροντα τοῦ Οἴκου Ν. Ι. Γουλανδρῆ.

Δέον νὸ σημειωθῆ, ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον «Βιολάντα» 47.800 τόννων, εἶναι τὸ μεγαλύτερον καθέλκυσθὲν μέχρι τούδε σκάφος Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, εἶναι δὲ ἐν ἑκατονταριῶν εἰκόσι σκάφων, τὰ ὅποια παρηγγέλθησαν εἰς Ἰαπωνίαν ὑπὸ τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος Ν. Ι. Γουλανδρῆς.

Ἡ τρόπις τοῦ σούπερ-τάνκερ «Βιολάντα» ἐτέθη τὴν 4ην Φεβρουαρίου, ἡ δὲ παράδοσις τοῦ σκάφους προβλέπεται διὰ τὸν προσεχῆ Νοέμβριον, ἥτοι δύο δοκολήρους μῆνας ἐνωρίτερον τῆς προκαθωρισμένης χρονολογίας. Τὸ σκάφος ἔχει διαστάσεις ὀλίκου μῆκους 739.87 ποδῶν, μεταξὺ τῶν καθέτων 705.42 ποδῶν, πλάτος 99.09 ποδῶν, ύψος 50.36 καὶ βύθισμα ἐμφόρων 37.63 ποδῶν, μὲ χωρητικότητα 28.200 τ. γκρός ἡ 47.000 τόννων d.w., καὶ κυβικὴν χωρητικότητα 2.287.400 κυβ. ποδῶν. Διὰ τὴν πρώσοτέ του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 19.500 ἵππων δύνοντος, αἵτινες θὰ τῷ ἔξασφαλίσουν ταχύτητα δοκιμῶν 17 μιλίων.

ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΜΑΣ ΔΙΔΑΣΚΕΙ

ΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΙ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ Η ΜΟΙΡΑ ΤΩΝ

ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Η 'Ελληνική' Εμπορική Ναυτιλία, ή όποια εύρισκεται σήμερον είς μεγάλην περιωπήν, ώρμήθη έκ πολλῶν ἀφετηριῶν καὶ ἔξειλίχθη ποικιλοτρόπως, ώστε νὰ συγκροτηθῇ εἰς τὴν βαρυσήμαντον δύναμιν, ποὺ ἔχει υπ' ὄψιν του, σήμερον, ὁ κόσμος.

Κατὰ γεωγραφικάς περιφερειας ἔχομεν ιδιομορφίαν φυσιογνωμίας καὶ ἔξειλίχεως. Οὕτω αἱ ιστορικαὶ νῆσοι 'Υδρα, Σπέτσαι καὶ Ψαρά ἀνέπτυξαν πρὸ τῆς Ἐθνεγερσίας ναυτικὸν ἀνδρωθέν κατὰ τοὺς Ναπολεοντίους πολέμους. 'Η Κάσος, ή Μύκονος, ἐπίσης, ἀνέπτυξαν προεπαναστατικὸν ναυτικὸν. Τὸ Γαλαξεῖδιον, ή Ἀνδρος, ή Σύρος, ή Χίος, ή Σκιάθος, ή Σκόπελος, ή Λήμνος, ή Ἰκαρία, τὸ Καστελλόριζον, ή Σύμη, ή Κάλυμνος, καὶ ἔκ του Μικρασιατικοῦ 'Ελληνισμοῦ δὲ Μαρμαράς, ή Κρήνη καὶ ἄλλαι τινὲς μικρότεραι ναυτικαὶ ἔστιαν ἀνέπτυξαν ὥσαύτως ἀξιόλογον ναυτικόν.

Εἰς τὴν Κεφαλληνίαν καὶ τὴν Ἰθάκην ἔχομεν ιδιόμορφον ἐπίσης ἀφετηριῶν καὶ ἔξειλιξιν τοῦ ναυτικοῦ. Τούτο εἶναι συνυφασμένον με τὴν ιστορικὴν μορίαν τῶν 'Ιονίων νήσων καὶ μὲ τὴν ἔγκατάστασιν ἐπιφάνων 'Ἐπαναστάσιον (Κεφαλληνῶν καὶ τὴν Ἰθακησίων) εἰς τὸν Εὔξεινον Πόντον. (Ρουμανίαν καὶ Ρωσίαν), οἵτινες ὑπῆρχαν βαρυσήμαντον συντελεσταὶ εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ.

Μίαν τοιαύτην περιώνυμην τριάδα, που συνεκρότησε τὸν ἑπληκτικὸν δραστηριότητος καὶ ἔθνικῆς ἀγάθοθεργοῦ προβολῆς περιώνυμον οἴκον τῶν Βαλλιάνων μυμονεύομεν εἰς τὸ παρόν μας σημειώμασ, σκιαγραφοῦντες τὴν ἔδρομησιν καὶ τὴν ἔξειλιξιν των ἵνα ὑπομνήσωμεν διὰ πολλοτῆς φοράν, διτὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ σταδιοδρομίος δὲν ὑπῆρχε τὸν εὐχερῆς, ἀλλὰ διήνυσε σταδιμούς ήρωικῶν προσποθειῶν μέχρις δύος ἐμπεδωδῆς εἰς τὴν σημειώνην ἔννοιαν καὶ ἀντίληψιν, ποὺ ἔχει ὁ κόσμος περὶ αὐτῆς.

'Ιδρυτης τοῦ Οἴκου τῶν Βαλλιάνων ὑπῆρξεν δὲ Μαρίνος, τεταρτότοκος υἱὸς τοῦ ἐκ Κεραμείων Ἀθανασίου Βαλλιάνου. 'Ο Μαρίνος ἀνεγόρησεν ἐκ Κεφαλληνίας τὸ 1825, ὡς ναυτόπαις, φθάσας δὲ εἰς Ἀζοφικὴν ἔτυχε τῆς προστασίας τοῦ φιλογενοῦς Κεφαλληνοῦ ἐμπόρου Αὐγερίουν, διτὶς ἔξειτησε τὴν ικανοτητά του καὶ ἐντὸς Βραχέος χρονικοῦ διαστήματος διώρισεν αὐτὸν πλοίαρχον ἐπὶ τίνος ιστιοφόρου του. Λίαν συντόμως δὲ Μαρίνος ἔξοικονόμησε μικρὸν κεφάλαιον, τὸ διπέρον ἥνωσε μὲν ἐμβάσματα τῆς οἰκογενείας του καὶ ἡγόρασεν ιδίοκτητον πλοίον, πρὸς διαχείρισιν τοῦ ὄποιου ἔγκατεστάθη ἐν Ταΐγανῳ. 'Η ἐργασία αὕτη τὸ ἔφερεν εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς ἐν Ἀζοφικῇ στεμέπορους καὶ οὐτως ἥρχισε τὴν ἐμπορικὴν αὐτοῦ δρᾶσιν, ἔξειλιχθεῖσαν βαθμηδόν εἰς κολοσσιαῖον ὄργανισμόν, μὲ ὑποκαταστήματα καὶ ἀποθήκαις εἰς δόλην τὴν Νότιον Ρωσίαν καὶ μὲ ἀντιπροσωπείας εἰς τοὺς κεντρικούς λιμένας τῆς Μεσογείου, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Τὸν Μαρίνον ἤκολούθησε μετά τινα ἔτη ὁ ἀδελφός του Παναγῆς, ἐπιβάς ἐν Ἀργοστολίῳ τοῦ ὑπὸ τὸν πλοίαρχον Γεράσιμον Δ. Βεργωτῆν οἰστοφόρου. 'Ο ναυτόπαις Παναγῆς ἐπέδειξε τοσαύτην ναυ-

τικὴν ἀντίληψιν ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τῆς ἐπιβιβάσεώς του, ώστε ὅταν ὁ πλοίαρχος τὸν διέταξε δοκιμαστικῶς νὰ φέρῃ τὰ χρεώδη διὰ πατρονάρισμα βλαβέντος ἔξαρτου, αὐτὸς οὐδόλως ἐδίστασεν ἀλλὰ παρετίρησε προσεκτικὰ τὸ ἔξαρτον καὶ χωρὶς νὰ συμβουλευθῇ τινα κατηγορούντος πρὸς τὴν ἀποδήκην τοῦ ναυλήρου καὶ ἐπέστρεψε μετ' οὐλίγον φέρων φασίναν, σπάγγον, κατράμι, τρισήλιο, ματούλαν κλπ., ὡς ἔαν ἦτος ἔμπειρος ναύτης. 'Ο Παναγῆς ὑπηρέτησεν ἐπὶ τοῦ ίδιου ιστιοφόρου ἐπί τινα χρόνον, ἀλλὰ κατὰ ἔνα χειμερινὸν ταξίδιον κατὰ τὸ ὄπιον τοῦ πλοίου μετέφερε στοφορτὸν τῆς οἰκογενείας του ἐξ Ἀζοφικῆς εἰς Εὐρώπην καὶ ἱναγκάσθη λόγω ἀδαρίας νὰ προσεγγίσῃ εἰς Ζάκυνθον, διετάχθη ὑπὸ τοῦ ἀδελφοῦ του Μαρίνου νὰ παραμεινῇ ἐκεὶ πρὸς διακανονισμὸν τῆς ἀδαρίας, συνάμα δὲ νὰ ἴσρούσῃ στεμπορικὸν γραφε.ον. Οὕτω παρέτεινε τὴν εἰς Ζάκυνθον παραμονὴν τοῦ ἐπί τινα ἔτη καὶ ἐνυπεύθη Ζακυνθίαν νέαν. 'Εκείθεν μετέθη εἰς Ἀλεξάνδρειαν, ἀπὸ δὲ τοῦ 1858 ἔγκατεστάθη εἰς Λονδίνον διὰ νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ τὰ ἐμπορικὰ καὶ ναυτιλιακά συμφέροντα τῆς οἰκογενείας του.

'Ο νεώτερος τῶν ἀδελφῶν 'Ανδρέας, γεννηθεὶς τὸ 1827, εἰς ἡλικίαν μόλις 15 ἔτῶν, ἐδραπέτευσεν ἐκ τῆς πατρικῆς οἰκίας, διὰ νὰ ἐπιβῇ κρυφίως ἐπὶ ιστιοφόρῳ ἀποτλέοντος ἐξ Ἀργοστολίου διὰ Ρωσίαν. 'Οταν ἐφθασεν εἰς Ταϊγάνιον ἐπέδη καὶ οὗτος 'λότκας' καὶ δὲν ἐβράδυσεν νὰ προσχθῇ εἰς πλοιαρχον. 'Οταν δὲ δὲ Οίκος των παρήγγειλεν εἰς Μάλταν τὸ εὐμεγέθες ιστιοφόρον 'Κεφαλληνώ', ὁ 'Ανδρέας ἀπεστάλη πρὸς παρακολούθησιν τῆς ναυπηγίσεως αὐτοῦ καὶ μετὰ τὴν συπλήρωσιν ταύτης ἀνέλαβε τὴν πλοιαρχίαν του. Δὲν ἐξηκολούθησεν, δῆμος, τὰ ταξίδια ἐπὶ πολὺ, καθόσον σύν τοῖς ἄλλοις προσεβάλλετο ὑπὸ ναυτίστας, μολονότι λέγεται, διτὶ καὶ ἀπὸ τῆς κλίνης παρηκολουθεῖ τὴν πλεύσιν μετὰ τόσης παρατηρητικότητος, ώστε ἀνέμετρα ἐπακριῶν τὸ ἐπί τοῦ χάρτου στίγμα ἀνέν χρήσεως ἐργάλειον. 'Εντολῇ τῶν ἀδελφῶν του ὁ 'Ανδρέας μετέθη εἰς Κωνσταντινούπολιν καὶ είργασθη ἐπὶ εἰκοσαετίαν ὡς ἀντιπρόσωπος του Οίκου Βαλλιάνου, συντελέσας σπουδαίως εἰς εύδωσιν κερδοφορίων προσπαθειῶν. 'Ηναγκάσθη, μολατσάτα, νὰ ἔγκατεστάψῃ τὴν Κωνσταντινούπολιν τὸ 1867, διότι ἐγένετο ἀντιηππότος ὑπὸ της Τουρκικῆς Κυβερνήσεως, διτὶ ἐστείλε χρήματα, ἐφόδια καὶ ἄνδρας εἰς τὴν παναστατόσασαν Κρήτην καὶ ἐκινδύνευσε νὰ συλληφθῇ. Κατηγορούθη διθεν εἰς Μασσαλίαν καὶ ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐπειδὴ στεμπορικού καταστήματος τῆς οἰκογενείας των.

'Τὰ μεγάλα κέρδη τῶν Βαλλιάνων χρονολογούνται ἀπὸ τοῦ Κριμαϊκοῦ πολέμου, διαρκοῦντος, τοῦ ὅπου οι κατωρθώσαν νὰ ἔξαγάγωσαν διὰ τῶν πλοίων των σημαντικάς ποσότητας σιτηρῶν, παρὰ την αὐστηράν πρὸ τοῦ ἀπαγόρευσιν. 'Αγοράσαντες κατόπιν καὶ ἄλλα σιτηρά πρὸ τῆς συνομολογήσεως εἰρήνης, ἐπώλησαν αὐτά, μετὰ τὴν ἄρσην τῆς ἀπαγορεύσεως εἰς ὑψηλείσας τιμάς. 'Επισής ἐκέρδισαν κολοσσαῖα ποσά ἐπὶ τῶν Αιγαίουτακῶν χρεωγράφων κατὰ τὴν περιπέτειαν τοῦ Ἀραμπτή Πασσά.

'Οι Βαλλιάνοι ἥσαν ἐκ τῶν πρώτων, ἀλλ' οὐχὶ οἱ πρῶτοι οὐψώσαντες Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ φορτηγοῦ ἀτμόπλοιον. Τὰ πρωτεῖσαν ἀνήκουσιν εἰς Χίον ἐφοπλιστήν (πιθανῶς τὸν Σκαραμαγκάν) ἀγοράσαντα τὸ ἀγγλικὸν ἀτόπλοιον «Prince Albert» καὶ ἀναθέσαντα τὴν πλοιαρχίαν αὐτοῦ εἰς τὸν Κεφαλληναν Βασίλειον Στ. Μεταξάν, ἐπειδὴ οἱ Κεφαλληνες θεωρούντο περισσότερον προσομοιωτέον εἰς τὰς διὰ τοῦ ἀτμού πρόσδους τοῦ ἐπαγγέλματος. Τὸ πρῶτον Κεφαλληνιακὸν καὶ δεύτερον 'Ελληνικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον ὀνομάσθη «Εὔτερόπη Λαμπρινίδου» ὑπὸ τὸν πλοιαρχὸν Κωνστ. Θεοφίλατον, μετὰ τοῦτο δὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Λειβαθώ» ὑπὸ τὸν πλοιαρχὸν Μιχ. Ἀρδαβάνην. 'Η χωρητικότης τῶν πλοίων τούτων ἦτο περίπου 1.500 τόννων d.w. 'Η κολούθησαν οἱ Βαλλιάνοι διλύγον πρὸ τοῦ 1880 μὲ τὸ ἀγορασθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀτμόπλοιον «Άφοι Βαλλιάνου» καὶ εύθυνος κατόπιν ἐναυπήγησαν κατὰ σειράν τὸ ἀτμόπλοιον «Μαρίνος Βαλλιάνος», «Σπύρος Βαλλιάνος» καὶ «Νικόλαος Βαλλιάνος» διορίσαντες πλοιαρχούς Κεφαλληνας ἀνεγνωρισμένης ἐπαγγελματικῆς καὶ κοινωνικῆς μορφώσεως. Τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον καὶ διευθύνοσια ἐπὶ τῶν κεφαλληνιακῶν ἀτμόπλοιων ὑπερεῖχε πάντοτε τῶν ἄλλων ἐλληνικῶν.

'Υπῆρξε παραδειγματικὴ ἡ σύμπνισα μεταξὺ τῶν τριῶν ἀδελφῶν Βαλλιάνων ἡ ἀλληλουχία τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτῶν καὶ ἡ ὄργανωσις τῶν ὑπηρέσων των καθ' ὅλην τὴν Εὐρώπην. 'Η ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις των δὲν ἐξηρτάστη ἀπό ἔξωτερικούς παράγοντας, ἀλλ' ἐθασίζετο σταθερῶς ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν ιδικῶν των φορτίων καὶ πολλάχως ἐθοιθεῖτο ὑπὸ τῶν πρακτόρων των. 'Αντιθέτως τὸ ἐμπόριον των εὔρισκεν ἀνὰ πάσαν στιγμὴν πρόχειρα καὶ πειθαρχικά μέσον μεταφορᾶς. 'Ο τοιούτος συνέννασμος παρείχε πολύτιμα πλεονεκτήματα χειρισμοῦ. 'Ἐπιπροσθέτως ὡδήγηε πρὸς τὰς συγγενεῖς ἐπιχειρήσεις ναυλώσεων, ἀγοραπλατώνων, ασφαλειῶν, χρηματοδοτήσεων κλπ. ὑπέρ ἔξωτερικῶν τελατῶν, εἰς τὴν συστηματοποίησιν τῶν ὅποιων συγγενῶν ἐπιχειρήσεων δὲ Παναγῆς Βαλλιάνος ἐπωρωτοστάτησε τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, δικαίως ἀποκληθεὶς πατρι-

ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΙΝ ΤΟΥ ΤΑΝΚΕΡ "ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ,,



Αριστερά : 'Ενω τὸ σκάφος, 19.800 τόννων, διοισθαινει πρὸς τὰ οὖδατα τοῦ ποταμοῦ 'Εσκώ. Δεξιά : 'Η τοίλιαν, δικαίως ἀποκληθεὶς πατρι-

έπεισκέφθη στήν πρώτη στιγμή.

— "Αν χρειασθήτε κανένα συνάδελφο, μᾶς είπε, νὰ σᾶς βοηθήσῃ στὶς «δάρδιες σας», μὴν διστάσωτε νὰ μὲ καλέσετε.

— Εἰσθε καὶ ἐρασιτέχνης τοῦ 'Ασυρμάτου; Τὸν ωτῆσαμε.

— Δὲν εἶμαι καθόλου ἐρασιτέχνης, μᾶς είπε, ὁ Πατῆρ Νικόλαος. Εἶμαι Ραδιοτηλεγραφῆτης ἐκατὸ τοῖς ἐκατό. "Έχω καὶ διπλωματικὸν καὶ ἔχω μιᾶς πενταετίας ναυτολόγιο στὸ φορτηγὰ καράδια.

Εὐτυχῶς δὲν χρειασθήκαμε τὴν εὐγενικὴ προσφορά του. 'Αλλὰ οὔτε μιὰ μέρα δὲν ἔλειψε ἀπὸ τὸν ἀσύρματο. Τὶς νύχτες ἰδιάτερα, ποὺ δὲν ὑπῆρχε πολλὴ ἐργασία, μᾶς ἔκανε συντροφιὰ ὥρες δόλκληρες ὡς τὸν Πειραιός καὶ ὡς τὴν Νέα Υόρκη στὴν ἐπιστροφή.

Ἐπίπειρα, διτὶ κατεῖχε μιὰ ἐξαιρετικὴ μόρφωση. Καὶ τὸ ἀπέδειξε μὲ διπλῆ οὐλία του στοὺς ταξιδιώτες, δημιούρια γεμάτη ἀπὸ ἀνώτερες ἐπιστημονικὲς ίδεες καὶ ἀγνά ιδιαίτερα.

Κλείνοντας τὴν ἀπολογία τοῦτη τῶν 'Ιερωμένων συναδελφῶν μας, ποὺ νῦχτα-μέρα εὑνοῦνται εἰλικρινὰ καὶ μὲ κατανόηση «'Υπέρ πλεόντων», ὃς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ ἀναφέρουμε ἀνωνύμως καὶ τὴν περίπτωση ἑνὸς ἀκόμη συναδελφού κληρικοῦ.

Ἄυτὸς, δημοσία, μετὰ τὴν μετάστασή του στοὺς κόλπους τῆς 'Εκκλησίας, δὲν μπόρεσε ν' ἀποφύγῃ τὴν νοσταλγία πρὸς τὸ πρώτο του ἐπάγγελμα. Καὶ μιὰ μέρα, πέταξε τὰ ράσσα, ξύρισε καὶ τὰ γένεια του καὶ ἐκατέπη τὸ «σάκκο» γιὰ νὰ βρεθῇ στὸν 'Οκεανό.

Καὶ ἂν τελείωντες ἔδη ή ιστορία, μόνο γιὰ κουτσομπολιό θὰ ἔδινε θέμα. 'Ομως, ὁ ἐύλογομένος, θυμῆθηκε μὲ τὴ σειρά της πάλι τὴν 'Εκκλησία καὶ ξαναφόρεσε τὰ ράσσα καὶ ἀφίσε πάλι τὴ γενειάδα του νὰ φουντωτῇ. 'Η τελευταία πληροφορία τὸν φέρει πώς καὶ πάλι πέταξε τὰ ράσσα, πάλι ξύρισε τὴν ἐνοχλητικὴ γενειάδα, πάλι δργώνει μὲ φορτηγὰ καράδια τοὺς 'Οκεανούς.

Ποιὰ θὰ είνε η μελλοντικὴ του ἐπίλογη, δὲν μπορεῖ ή στήλη μου νὰ προβλέψῃ. Τὸ μόνο ποὺ κάνει είνε η ιστορικὴ ἔκθεσης γιὰ τὴν δροσία καὶ βεβαιώνει τὸν εἶναι ἀπηλλαγμένη καὶ ἀπὸ τὸ ἐλάχιστο ἵχος φαντασίας ή ἀναληθείας.

Οτι δήποτε καὶ ἄν ἀποφασίσῃ ὁ ἐνίοτε Πατῆρ 'Ιερεὺς καὶ ἐνίοτε συνάδελφος, καλὰ θὰ κάνει ν' ἀποφεύγῃ τὰς εὐχάς «'Υπέρ πλεόντων». Δὲν ξέρουμε τὶ μᾶς βρίσκει....

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

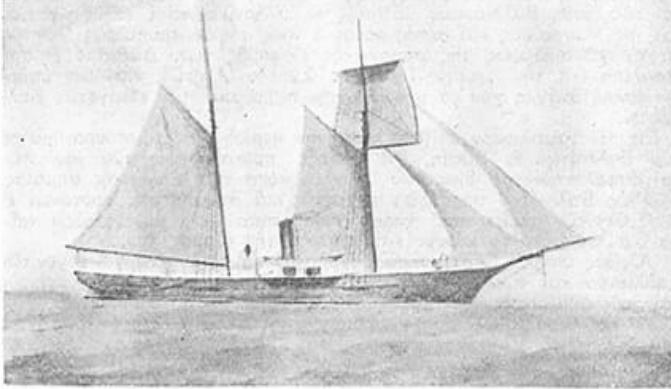
ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΝΑΔΡΟΜΑΙ

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΗΜΙΟΙΑΣ "ΠΑΝΟΠΗ", ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ

ΤΟΥ Κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

Τὸ τραγικὸν ναυάγιον τοῦ «ΙΩΑΝΝΗΣ», τὸ πλήρωμα τοῦ ὅποιου ἐπέδειξε διὰ μιὰ ἀκόμη φοράν τὰς πατροπαραδότους ἀρέτας τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ, (τὴν μέχρι, δηλαδή, αὐτούσιας ἐκτέλεσιν τοῦ καθηκόντος καὶ τὸν ἀλτρουσμὸν του δια τὴν διάσωσιν μελῶν τοῦ ἑτέρου πλοίου), αἵτινες ἔξυνηθησαν ὑπὸ τῆς παγκοσμίου ναυτικῆς οἰκογενείας, μᾶς ἐνθυμίζει τὸ ναυάγιον τῆς «ΠΑΝΟΠΗΣ» γενόμενον εἰς τὰ ίδια περίπου ὡδατὰ καὶ πρὸ ἀκριβῶς ἐκατὸν ἑπάντα τὰς ἔξης περιστάσεις, ὃς περιγράφεται τοῦτο ὑπὸ τοῦ Ναυάρχου κ. Δ. Φωκα (Χρονικὰ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ σελ. 138 καὶ ἐπ.).

'Η τότε Κυβέρνησις προεδρευομένη ἀπὸ τὸν Δημήτριον Βούλγαρην, τὸν περιφόρμον «Τζουμπέν», μὲ ὑπευργὸν τῶν Ναυτικῶν τὸν 'Αθανάσιον Μιαούλην (νίον τοῦ περικλεοῦς Ναυάρχου), ἀπεφάσισε νὰ κατασκεύασῃ ὡρισμένα ἀτμόπλοια (ἐλικοφόρα, ὃπως ἐλέγοντο τότε) καὶ πρὸ τούτου ἀπῆραντε πρὸς τὸν πρώτον 'Ελληνα ναυπηγὸν Γεώργιον Τομπάζην (τῆς ἐνδόξου οἰκογενείας τῶν Τομπάζηδων, διστὶς καθείλκυσεν ἐν Πόρῳ τὴν 2αν Ἀπριλίου 1837 τὸ πρώτον 'Ελληνικὸν ἀτμόπλοιον



Η ἀτυοκίνητος «Πανόπη» ἐκτοπίσματος 220 τόννων.

«ΜΑΞΙΜΙΛΙΑΝΟΣ») εύρισκομενον τότε εἰς 'Αγγλίαν, τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 5519 τῆς 19ης Δεκεμβρίου 1855 ἔγγραφον ἐν τῷ ὅποιῳ, μεταξὺ τῶν ἄλλων, ἀνεφέροντο καὶ τὰ ἔξης:

«Τὰ ἀτμοκίνητα ταῦτα πρέπει νὰ ὠσιν 4 ή 5 τὸν ἀριθμόν, ἐλικοφόρα, χωρτικότητος τὸ πολὺ 193 ναυπηγικῆς καταμετρήσεως, θυμάμεως δὲ 20 ἔως 30 ἴππων, ἐννοεῖται δὲ ὅτι πρέπει νὰ είναι τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ τῆς αὐτῆς ποιότητος ἀπαντα. Διὰ νὰ σᾶς θέσσαμεν δὲ εἰς θέσην νὰ ἐννοήσητε καλῶς τὸν σκοπὸν δι' ὃν ή B. Κυβέρνησις ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν τῶν εἰρημένων ἀτμοκινήτων σᾶς λέγομεν, ὅτι ταῦτα θέλουσι χρησιμεύει διὰ τὴν καταδιώξειν τῆς πειρατείας καὶ τὸν λαθρεμπορίου, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν δημοσίας ὑπερεισίας καὶ ἐν γένει διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν θαλασσῶν, οἱ Κράτους. Σᾶς παρατηροῦμεν δὲ, κ. Πλοιάρχε, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα πρέπει νὰ είναι λιακοὶ εὔπλοα, νὰ μὴν ἐμποδίζηται ὁ πλοῦς των ἐκ τῶν συνήθων τρικυμιῶν καὶ εἰς τούτο πρέπει νὰ ἐπιστήσητε τὴν προσοχήν σας. Διοτάζομεν ἡμεῖς νὰ ἀποφασίσωμεν ἐάν πρέπει τὰ εἰρημένα ἀτμόπλοια νὰ κατασκευασθῶν ἐκ σιδήρου ή ἐξ ξύλου, ἀφίνομεν τὴν ἀπόφασιν ταῦτην ἐντελῶς εἰς ὑμᾶς, κ. Πλοιάρχε, καὶ ἐπομένως θέλεται κάμει οἴλαν ἐγκρίνετε ἐκλογὴν τῆς Ζῆς, λαμβάνοντες ὑπὸ φύει τὰ πλεονεκτήματα τὰ ποτία συνανταὶ τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ ἔχωσιν εἴτε ἐκ ξύλου εἴτε ἐκ σιδήρου κατασκευαζόμενα, καὶ ποιά θῆλη πρέπει νὰ προτιμηθῇ ἔχοντες ὑπὸ διφών την ὑπηρεσίαν, τὴν κατάστασιν τοῦ ἡμετέρου στόλου καὶ τὰ μέσα τὰ ὅποια ἔχομεν».

Εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἀνωτέρω ἔγγραφον ὁ Γεώργιος Τομπάζης ἀνέφερεν, ὅτι κατὰ τὴν γνώμην του τὰ πλοῖα πρέπει νὰ ναυπηγηθῶν ἐν σιδήρου καὶ ἀφοῦ ἀπεστάλουν εἰς 'Αγγλίαν οἱ υποπλοιάρχοι 'Εμ. Τομπάζης καὶ Σπυ. 'Αθανασίου, ίνα ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν του παρακολουθήσωσι τὴν ναυπηγήσιν αὐτῶν, καὶ διὰ τοῦ ἀπὸ 10 Μαΐου 1856 τὰ πλοῖα ταῦτα ὡνομάσθησαν τῆς «ΠΑΝΟΠΗ», «ΠΛΗΕΑΡΠΑ», «ΣΦΕΝΔΟΝΗ», «ΑΦΡΟΕΣΣΑ», ἀνετέθη δὲ ἡ κατασκευὴ τῶν τόν μὲν τριῶν ποτῶν εἰς τοὺς Reid and Co εἰς Port Glasgow, τῆς δὲ τετάρτης εἰς τοὺς Henderson and Son, μὲ μῆκος 32 μ., πλάτος 6 τ., καὶ ἐκτοπίσματος 220 τόννων.

Τὰ κύρια γνωρισμάτα τῆς «ΠΑΝΟΠΗΣ» ἡσαν, ὅτι ἐπρόκειτο νὰ τοποθετηθῇ ἐν μόνον μέγα πυροβόλον μεταφερόμενον ἀπὸ τῆς πρώρας εἰς τὴν πρύμνην κατὰ τὰς περιστάσεις, καὶ ἔτεος δύο μικρά, καὶ διτὶ ἐπιτῶνάντερω πλοίων διατάσσονται κατασκευάσθησαν γέφυραι, διότι, κατὰ τὴν κατωτέρω τοῦ 'Αθανασίου, ἡσαν περιτταῖ.

«Η γένουρα ὑψηλού ἄνωθεν τῆς κουπαστῆς κάμποσσους, πόδας θὰ ἐμπόδιζε πολὺ τὸ πανίον τοῦ ἐμπροσθινοῦ Ιστοῦ, εἰς τοιαῦτα δὲ μικρὰ πλοῖα γέφυρα δὲν είναι ἀναγκαῖα, καὶ ηθελεν ὅμοιάζει μᾶλλον μὲ ἐμπορικὸν πλοῖον παρὰ μὲ πολεμικόν».

Διὰ τὴν πασαλαδὴν δὲ τῆς «ΠΑΝΟΠΗΣ» ὡρίσθησαν ὡς Κυβερνήτης αὐτῆς ὁ Πλωτόπαχης 'Εμ. Μιαούλης καὶ ἀξιωματικὸς ὁ 'Ευ. Κοταρᾶς, οἵτινες συγκοινωνεῖσαντες ἔξ έδρας τὸ πλήρωμα αὐτῆς, ἐπειδίσθησαν τῆς «ΑΡΚΑΔΙΑΣ» τῆς ἑταῖρος Παπαγιάννης ἀφίχθησαν εἰς Γλασκώνην, παρέλασθον τὴν «ΠΑΝΟΠΗΝ» καὶ μετ' αὐτῆς ἀπέπλευσαν τὴν 3ην Δεκεμβρίου 1856 διὰ τὰ μόλις θέλευθερωθέντα αίματοβαφή πλήν ἐνδιοῖς Ελληνικὰ ὄντα.

«Άλλ' ή μοίρα τῆς πρώτης 'Ελληνικῆς ἀτμομηιολίας ὑπῆρξε τραγική,

TRICON

MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



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



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



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

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

διότι, δημοσίας άπειδεύθη από τα πρακτικά του συμβουλίου ένωπον του δημοσίου είσοδη και ήμωνθή δικαιοδότης αυτής, η «ΠΑΝΟΠΗ» κατελήφθη την 14ην Δεκεμβρίου 1856 υπό τρομερά τρικυμίας, τα ύδατα εισέρρευσαν άφονα είς τὸ πλο.ον, οι δὲ γιανθράκες διασκορπίσθεντες, συνεσωρεύεισθαν περὶ τὴν τρόπιδα και ἔφασσαν τὰ ἀπορροφητικά στοματα τῶν ἀντλιῶν τοῦ πλοίου, ὡστε ἡ ἀπάντησις νὰ ἀποδέιπνη ἀδύνατος.

Ἐπὶ πλέον φαίνεται, διὶ τὸ ἔμμαρτον τοῦ πλοίου δὲν ἦτο ἀρκέτον, καὶ τὸ συκόφας ἐφέρετο ὑπὸ τοῦ βιασιτάτου ἀνέμου πρὸς τὰς ΒΔ ιστανικάς ἀκτάς, ἐὰν κατασυνετρίβετο δὲν καὶ δὴ κατεποντίζεται ὑστανδρός ἡ «ΠΑΝΟ-ΠΗ», ἔαν δὲ Κυβερνήτης αὐτῆς δὲν είχε τὴν κανότητα ἐκτῆνα παραά τὸ ἀκόστητον Preorino Chico, ἐξ μιλιάτων ἀπέχοντος τῆς πόλεως Φερράδης ὅπου δόλόκηρον τὸ πλήρωμά της, τοῦ Κυβερνήτου ἀπόδαντος τελευταίου, διεσώθη, τοῦ Γάλλου προξένου τῆς πόλεως παρασχόντος τὰς πρώτας βοηθίας.

Πάστα αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν διάσωσιν τῆς ἀτμομηλίας ἀπέθησαν μάταιαι, διότι τὴν Ἰην. Ἰανουαρίου 1857, ἡμέραν μεγάλης πλημμυρίδος καὶ μεγαλύτερας τρικυμίας, ἡ «ΠΑΝΟΡΗ», παρασυρθεῖσα ὑπὸ τῶν κυμάτων πρὸς τὸ πετρέλαιον μέρος τοῦ αἰγαίου συνετριβή, τὸ πλήρωμά της δέ, εἰς τὸ ὅποιον παρέσχε πᾶσαν συνδρομὴν ὁ Γάλλος πρόξενος Φερρόλ, ἐφθασεν εἰς τὴν Ἑλλάδα κατά τὰ τέλη Μαΐου τοῦ 1857 (πρὸ ἐνὸς ἀκριβῶν αἰώνων) ἐπιβατῶν Πορτογαλλικῆς ἐμπορικῆς γαδάρρας.

Διὰ τῶν 5.000 λιών μὲν τὰς δόποιας εἶχεν ἀσφαλισθή ἡ «ΠΑΝΟΠΗ» κατεσκευάσθη μετ' ὀδίγον ἐτέρα συνώνυμος της, ἡ δὲ «ΣΦΕΝΔΩΝΗ» καὶ ἡ «ΠΛΗΞΑΥΡΑ» μὲν ἀναπτηταμένα τὰ ίστια των, κατέπλευσαν τὸν Ἰούνιον τοῦ 1857 εἰς Πειραιά καὶ διετέθησαν ἀμέσως διὰ τους σκοπούς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν ἐξυπέρετησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΤΑ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1957)58

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ

Εις τελευταίον δελτίον τῶν κ. κ. «Οὐέστον, Λτδ», περιέχονται πληροφορίαι καὶ προβλέψεις διὰ τὴν ἀπασχόλησιν χωρητικότητος πρὸς μεταφοράν σιτηρών κατά τὸ δεύτερον ἔξαμνην τοῦ τρέχουτος ἔτους. Οἱ παραγόντες — τονίζεται εἰς τὸ δελτίον — οἱ καθορίζοντες τὰ ἐπίπεδα εἰσαγωγῆς σιτηρών πρὸς ἀρτοποιίστοις περιλαμβάνουν, γενικώς εἶπεν, τὰ ἔξης στοιχεῖα: Τὸ ἐπίπεδον ἀπόθεμάτων ἑκ τῆς προηγουμένης ἔκασταχοῦ συγκομιδῆς καὶ ἔκ τῶν προηγουμένων εἰσαγωγῶν, τὴν προδηλωμένην ἢ τὴν πραγματοποιείσαν παραγωγήν, τὰς οἰασθήποτε ἔχαγωγάς ἐπανεξαγωγάς ἔγχωρίων ἢ εἰσαχθέντων σιτηρών, τὰς μεταβολὰς εἰς τὰς τάσεις τῆς τοπικῆς καταναλώσεως, τὸ βαθμὸν χρησιμοποιήσεως σιτηρῶν διὰ κτηνοτροφάς, τὴν πολιτικὴν δημιουργίας ἀπόθεμάτων καὶ, τέλος, τὰ μέχρι περιωρισμένης ἑκτάσεως ἐλατήρια, λόγω τιμῶν, πρὸς ἀνησυχίαν τῆς καταναλώσεως ἢ πρὸς δημιουργίαν προσωρινῶν ἀπόθεμάτων. Ἡ Ἑλλειψις Βεβαίως προσφάτων πληροφοριῶν ἀποκλείει μίαν ὅλων ἐμπεριστατωμένην ἀνάλυσιν δὲν αὐτῶν τῶν παραγόντων, οἵσσον ἀφόρτη τὴν Εὐρώπην, δι' ὃ καὶ περιορίζεται κατ' ἀνάγκην ἡ ἔρευνα εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῶν ρευστῶν τάσεων ἐπὶ τινῶν ἐκ τῶν προαναφερθέντων παραγόντων, διὰ τοὺς ὅποιους ὑπάρχουν θετικά στοιχεῖα, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἐπιτυγχάνωνται μερικαὶ ὑποθέσεις ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν ἔξιδεξεων.

Ούτω, σαχέτως τών ἐποχικών μετασδόλων τοῦ ὑψους τῆς εὐρώπατικῆς συγκομιδῆς, δικαιολογείται τις ὑποστηρίζων, ὅτι αἱ προμήθειαι στηρῶν θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ αὐξάνωνται βραδέως εἰς τὴν Δυτικήν καὶ Νότιον Εὐρώπην πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς σταθερῶς αὐξανομένης ζητησεως, οὐχί — πιθανῶς — δι' ἀρτοποιησιν, ὅλα διὰ κτηνοτροφᾶς καὶ ἄλλας χρήσεις. Ή παραγωγὴ, ἔξ αλλου, αὔξανει καὶ αὐτὴ σταθερῶς, ἐνῷ αἱ εἰσαγωγαὶ δεικνύουν τάσσεις παραμορφῆς εἰς ἀρκούντως σταθερῶν ἐπίπεδον Σιάλι περιόδου ἑταῖρων. Εἶναι προφανές, διτὶ τὸ ἐπίπεδον τῶν εἰσαγωγῶν ἐν τῷ μέλλοντι θὰ ἔξαρτηθῇ, πιθανῶς, ἐκ τοῦ ὑψους τῆς συγκομιδῆς τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν καὶ τούχῃ ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς καταναλώσεως, μολονότι δὲν δύνανται τις νὰ ἀποκλείσῃ τὸ ἐνδέχομενον νὰ ἐποχωρίσουν ἔτι περαιτέρω αἱ τιμαὶ τοῦ εἰσαγομένου σίτου, ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ αὐξανομένου συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν μεγάλων ἐξαγωγικῶν χωρῶν. Πάντως, τὸ μᾶλλον πιθανὸν εἶναι, διτὶ αἱ κυβερνήσεις τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν θὰ πιεσθῶν νὰ μειώσουν τάς μεγάλας δαπάνας τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ πρὸς ἐπιχορήγησιν τῆς ἔγχωρίου παραγωγῆς.

Αν στραφώμεν — συνεχίζει ή έρευνα — πρὸς τὴν Ἀνατολικήν Εὐρώπων καὶ τὴν Σοβιετικήν Ρωσίαν, εύρισκομενά ἀπότομον αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς, ητοῖς καὶ ἐνδέχεται νὰ συνεχιθῇ. Τὸ Ισοζύγιον τὸν καθαρῶν διαθεσίμων ἀποθεμάτων συντελεῖται δι' ἀσημάντων εἰσαγωγῶν, αἵτινες ισοφαρίζουν ἀσημάντους ἐπίστος ἔξαγωγάς. Η τάσις, πάντως, τῆς παραγωγῆς δῆλη εἰς τὸ συμπέρασμα, δῆτι ἡ ἀπόλυτος διαφορά μεταξὺ τῶν ἑσδειῶν καλῶν καὶ κακῶν συγκομιδῶν εἰς τὸ ἔγγυον μέλλον εἶναι τοιωτή, οὐστας νὰ αὔξανῃ τὴν πιθανότητα, δηποτὲ ριφθοῦν εἰς τὴν παγκόσμιον ἄγοδον μεγάλαια ποσότητα σίτου. Ἐν ὅ σίτος αὐτὸς ήθελεν ἔξαγονθι διὸ Ἑηράς εἰς τὰς μεγάλας εἰσαγωγικὰς χώρας τῆς, Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, τοῦτο, ίσως, νὰ ἔχῃ καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα ἐπί τῶν ναυλῶν τῶν ἀτραπές καὶ συνεπῶν ἐπὶ τοῦ γενικωτέρου ἐπιπέδου τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν. Κρίνουστε, δῆμως, ἐν συνόλῳ τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Σοβιετικὴν "Ἐνωσιν εύρισκομεν, δῆτι αἱ εἰσαγωγαὶ δεικνύουσιν ἐλάφρων τάσιν αὐξῆσεως, τὴν ὅποιαν ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ αἱ ἀναμενούμεναι μεγάλῃ αὐξῆσεις τῆς παραγωγῆς, ἀποδοτεῖται κυρίως εἰς τὸ σοβιετικὸν μπλοκ.

Η ΣΥΓΚΟΜΙΔΗ 1957 — 58 ΕΙΣ ΔΥΤ. ΚΑΙ ΝΟΤ. ΕΥΡΩΠΗΝ: Πριν η χρησιμοποίησωμεν — τονίζεται ένα τη δέρευνη — τά στοιχεία των καθεδρών διοικεσίων απόθεμάτων διά την πρόγνωσιν τών κατά τό έτος 1957 — 58 είσαγωγών, πρέπει να λάβωμεν ποιάν τινά ιδέαν του θύμφων της ώριμου εύρωπατικής συγκομιδής του 1957. Η συγκομιδή αυτή, συμπληρωμένη κατά τό γ', τριμηνού τού έτους, δεν δύναται, βεβαίως, νά εκτιμήθη άπο τούδε μετά μεγάλου βαθμούν άκριβείας. Έπι τη βάσει πάντως τών μέχρι τούδε πληροφοριών και τών μεσών εκτιμήσεων, προβλέπεται, ότι η συγκομιδή της Δυτικής και Νοτιού Εύρωπης ήδη άνελθη είς 37 έως 38 έκατομμύρια μετρικών τόνων, έναντι 31.7 έκατομμυρίων μετρικών τόνων του 1956 και 37.7 έκατομ. μ. τόνων, τού 1955. Ας ξεμινιάθω, ότι είς έκ των παραγόντων τού μεγάλου σύγκονου ναυλώσεων διά τιπρά, τού κλεισθέντος κατά την τελευταίαν τριμήνιαν τού 1956. ήδη η δημιουργία ούσιωδών, άλλ' ούχι υπερβολικών απόθεμάτων, άτινα σταθερώς ήδη οκυκαθαρίζονται. Είναι ούτε προφανές ότι, άνετη κατά μέρος η περιπτώσις δυσμενών καιρικών συνθηκών εν Εύρωπα κατ'. Αύγουστον και Σεπτέμβριον, αι είσαγωγαι κατά τό 1957 — 58 ένδεχεται, νά είναι σχετικώς μικρότεραι, έν συγκρίσι με τό προηγούμενον έτος. Υποστηρίζεται είς τη δέρευνη, δη με καθαράς διαθεσίμους ποσότητας σιτηρών του 1955 — 56 άνελθουσάς είς τον στρογγυλόν άριθμόν τών 48 έκατομμυρίων τόνων, θά ήδηναντο αύται νά ύπολογισθούν είς 48.5 έκατομ. τόνων τό 1956 — 57 και είς 49 έκατομ. όνων, τό 1957 — 58. Αν δεχθιμεν, ότι ούδεμία ύπάρχει έξαγωγή άπο την Δυτική Εύρωπην τό 1956 — 57 και τό 1957 — 58, πρός άντιμετώπισιν έξωευρωπατικών άναγκών και ίδια της Βορείου Αφρικής, ευσίσκουμεν, δη τό ύπόλοιπον πρός είσαγωγήν ποσόν κατά τά έτη ταύτων, αυστηριμενών ύπ' ουν τών έκτιμησεων την πραγματής, ήδη 16.8 έκατομμύριο τόνων τό 1956 — 57 και θά είναι 11.6 μόνον έκατομ. τόνων δ' 1957 — 58. Έν τη πραγματικότητι, δημως, είς τήν περίπτωσιν τής αλλίας, αι έξαγωγαι κατά τό 1957 — 58 άναμενονται νά είναι μεγαλύτεραι, ίσως, τών τού προηγουμένου έτους, λόγω τής προβλεπόμενης άφθονου έσοδείας. Αν αι τοιαύται έξαγωγαι πρόκειται νά έχουν ως αποτελεσμα τήν αυξησιν τών άναγκών της Δυτικής Εύρωπης δι' είσαγωγήν — λόγου χάριν — 1.000.000 τόνων, τότε τό έπιπεδον τών είσαγωγών θά αυξηθή άπο 11.6 είς 12.6 έκατομμύρια τόνων ή κατά τό ολιγώτερον τού άριθμού τού έτους 1955 — 56. Παράγων άντισταθμίσεως, δησις δέον νά ληφθή ύπ' ουν, έγκειται είς τό ότι τά γαλλικά πρός έξαγωγήν περισσευματα δέον νά θεωρηθούν ώς μελλοντα νά άντιαστησουν είσαγωγάς τής Εύρωπης ή θέσεων μακράς αποτάσεως υπερποντίων, ίδιως δέ τής Δυτικής Γερμανίας, ητης είναι ή δευτέρα ατά σεισιάν μεγάλη είσαγωγική χώρα τής Εύρωπης. Τούτο, άναμφι-

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street.

London. E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
MILL AND SMITH

Telephone - AVEnue 2000 • Telegrams - Lambert, London.
(United) Lambert, Telco, London, International Tel. No. G. S. M.

δόλως, ἀποτελεῖ δυσμενή ἔνδειξην διὰ τὴν νικαλαγοράν τῶν «τράμπις». Ἀφ' ἑτέρου, ἔτι μεγαλύτεραι εἶναι αἱ δυοχέρειαι ἐκτιμῆσεως τῆς θέσεως τῆς «Ἀνατολικῆς Εὐρώπης» κατά τὸ 1957—58. «Ισως να πάρειν αὐξησίς τις τῶν διὰ θαλάσσης εἰσαγωγών σιτηρῶν ἐξ Ἕνων πολιτειῶν εἰς τὴν Πολωνίαν, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τελευταίως ἀναγγελθέντος τοῦ προγράμματος ἀμερικανικῆς βοηθείας. Ρωσικά σιτηρά φαίνεται νὰ είναι αἱ σφόδρα διαθέσιμα, ὅν κρίνη κανεὶς ἀπὸ τὰς πρωσφάτους φορτώσεις δι'. Ἀλβανίαν καὶ Ἀγγυπτον, ἔτι δὲ καὶ διὰ τὴν Ἰταλίαν. Καὶ τὰ σιτηρά ταῦτα ἐν τούτοις τείνουν, εἰς τινας περιοτάσσεις, ν' ἀντικαταστήσουν εἰσαγωγάς εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, γενομένας διὰ θαλάσσης. Σχεδὸν ἀντιτερόβλητος εἶναι ἐπίσης ἡ δυσκολία υπολογισμῶν, λόγω τους γεγονότος, διτὶ τὸ κλείσιμον τοννᾶλις σιτηρὰ καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ διὰ τὸ πρώτων τρίμηνον τοῦ 1958 θὰ ἐπηρεασθούν ἀπὸ τὰς καιρικάς συνθήκας, αἵτινες θὰ ἀσκήσουν σημαντική ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ υψούς τῶν ἑσδειῶν τῆς Δυτικῆς καὶ Νοτίου Εὐρώπης τοῦ ἔτους 1958—59. Ἀπλῶς μόνον δυνάμειθα νὰ δεχθῶμεν διὰ τὸ ἐν λόγῳ τρίμηνον, δητὶ θὰ ισχύσῃ τὸ «κανονικόν» πρότυπον κλείσιμάτων, δηλαδή, τὸ σημειωθέν κατά τὴν πρώτην τριμήνιαν τῶν ἔτων 1954 καὶ 1955.

ΑΛΛΑΙ ΜΕΓΑΛΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ: Βραζιλία: 'Η τρίτη, μετά την Μεγάλην Βρετανίαν και την Δυτικήν Γερμανίαν, είσαγωγική χώρα, ή Βραζιλία, έκλεισε με τέλος 'Ηνωμέναν πολιτείαν συμβόλαιον διά αγόραν αμερικανικού σήτου έκ των άποθεμάτων, διά τρία έτη, είς ποσότητα 600.000 τόνων τέσσιας. Κανονικώς, αἱ περισσότεραι είσαγωγαι, σήτου εἰς Βραζιλίαν γίνονται ἔξι 'Αργεντινής και συνεπώς δέκαν έπειρεάζουν σημαντικώς τὴν ναυλαγοράν τῶν τρίμπες. Αἱ ἔξι 'Αμερικῆς, δῆμως, προμήθεισαι σήτου θὰ ἔχουν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς καὶ δυναμεθα λογικών νὰ δενθώμεν, δητὶ κατά τὸ 1957—58 θὰ υπάρξουν πρόσθετα κλείσιματα τονιάς, εἰς ὄψος — λόγου χάριν — 400.000 τόνων, χρησιμοποιουμένων, κατά τὸ πλεύστον, αμερικανικῶν σκαφῶν.

¹ απωνία: 'Η χώρα αυτή έρχεται τετάρτη κατά σειράν μεταξύ των μεγάλων είσαγωγικών χωρών, έχει δύναμις πουργήσει μεγάλο απόθεμα σίτου, συνεπεία δύο ή τριών εποδειών. 'Αφ' ἔτέρου, όμως, ή νέα έσοδεια τού 1957-58 ένδεχεται νά είναι κατώτερα της κανονικής και πρέπει νά αναμένεται, ώς έκ τούτου, ότι θα ύπαρξουν είσαγωγαι έξι Η-νιαμένων Πολιτειών. 'Εν όψει της σταθερώς αυξανόμενης έντιαπωνία καταναλώσεως, λαμβανόμενών δύο υπόψιν και των προσαναφέρθεντων παραγόντων, δέοντας νά αναμένεται κατά το 1957-58 έλαφρά αύξησις των Ιαπωνικών είσαγωγών διά σιτηρά.

Ινδία: Αἱ εἰσαγωγαὶ σίτου εἰς τὴν χώραν ταύτην παρουσιάζουν ἀπό ἔτους εἰς ἔτος σημαντικά διακυμάνσεις. Τελευταίοις ἀνέκψυπε πραγματική ἀνάγκη ἀντιμετωπίσεως τῆς ἐσωτερικῆς ἐλλείψεως καὶ δημιουργίας ἀπόδειξάνων. Αἱ μεγάλαι πρός τὰς Ἰνδίας εἰσαγωγαὶ χρηματοδοτοῦνται ὑπὸ τῶν Ἀμερικανῶν — ὑπὸ μορφῆς δωρεῶν, κυρίως — καὶ φαίνεται, ὅτι θὰ εξακολουθήσουν καθ' ὅλον τὸ 1957—58 με την αὐτὴν ἀναλογίαν, μέχρις ὅτου σχηματισθῇ — περὶ τὰ μέσα τοῦ 1958 — ἀπόδειμα ἐκ 2.000.000 τόννων σίτου.

“Αλλοί παρά γούτε” : Τρεις, ἄλλοι παράγοντες, οἵτινες συμβάλλουν εἰς τὴν πρὸς τὰ ἄνω τάσιν τῶν εἰσαγωγῶν σίτου, εἰναι οἱ καταθῶι: α) Ὑπερχειρόνην αὔξησης τῆς κατασταλώσεως σίτου εἰς τὴν Ἀσιαν, ὅπου ἥδη ὁ σίτος προτιμᾶται τῆς δρύζης, β) Οἱ ἐλκυστικοί, ἄλλοι ἀδέναισιοι δρῦι τούς ὅποιούς ἔφαρμόζουν οἱ Ἀμερικανοὶ διὰ τὰς προμηθείας σίτου καὶ τοὺς ὅποιους εἰναι πιθανὸν νὰ ἔφαρμόσουν ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ 1958 καὶ οἱ Καναδοὶ ὑπὸ τὴν νέαν κυβέρνησιν των. Καὶ γ) Τὰ ἀποθέματα σκληροῦ σίτου, ἄτινα, πιθανῶς, εἰναι κατώτερα τοῦ κανονικοῦ ἐπιπέδου εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ισπανίαν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΙΤΗ-ΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1957 — 58 : Ο αύξωνα συναγωνισμός μεταξύ τών κυρίων έξαγωγικών χωρών τείνει να εύνοηστη μεγαλύτερας έξαγωγάς εις χημικάς τιμάς. Δύναται, ένδεχομένως, να ύπαρξῃ τάσις αυξήσεως τών είσαγωγών εις την Εύρωπην και την Σοβιετικήν "Ενωσιν πρός άντιμετώπισην απότομου αυξήσεων των «καθαρών διαθέσιμων προμηθειών». Ή παραγωγή, δώμας, απότελει το κύριον στοιχείον τών έν λόγω προμηθειών Αι βραζιλιανοί καὶ ιαπωνικοί ἀνάγκαι δυνατάν νὰ ἀπαιτήσουν αὐξήσιν τινα τῶν είσαγωγών διὰ τέλων τομέων, τοὺς δόποισις ἔχυτητεον τὰ «τράμπις», τὸ αὐτὸ δὲ ἀπότελεσμα ἐνδέχεται νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὰς πολιωνικὰς καὶ μαρκονικὰς ἀνάγκας.

Όμων λαμβανόμενοι οι παράγοντες ούτοι δὲν φέρουν εἰς άνωτερα ἐπίπεδα τὴν αὐξησην τῶν διὰ θαλασσῆς πραγματοποιουμένων εἰσαγωγῶν καὶ ή ἐπίδρασις τῶν ἐπὶ τὸν κλεισμάτος «τράππη» τοννᾶς διναταὶ νὰ εἶναι σχετικής ἑλαφρᾶ. Εἰς ἔξουδετέρωσιν, δημος, καὶ τῆς χαλαρᾶς ταύτης της αὐξησεως ἔρχονται αἱ ἐπομέναι λιαν σημαντικαὶ δυνατότητες: Ἀπότομος αὐξησις τῆς παραγωγῆς στοὺς εἰς τὴν Δυτικὴν καὶ Νότιον Εὐρώπην κατὰ τὸ 1957 ὑπολογίζεται νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰς διὰ λόγω περιοχὰς εἰς 12.6 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι τοῦ ὑπολογισθέντος ἐπιπέδου 16.8 περίπου ἑκατομ. τόννων, τοῦ 1956-57. Συγχρόνως ἐκ τῆς ιεινόμενης ποσθότης εἰσαγωγῶν διναταὶ ἔνα μέρος νὰ συνισταται ἀπὸ εἰσαγωγᾶς διὰ Ἑράς ή ἀπὸ Βραχεῖς θαλασσισιας δόδους ἐκ Γαλλίας, Σουηδίας ή ἐξ ἄλλων ευρωπαϊκῶν παραγωγικῶν χωρῶν. Δυνατὸν ἀκόμη ηρωπαῖκαι εἰσαγωγαὶ νὰ περιλαμβάνουν, ἵσσος, ἐμέρει στίον ἔχαγμον μέσω τῶν χερσαίων συνόρων ή μεταφρέμονεν μέσω Βραχείας θαλασσισιας δόδου, περιοριζομένων ούτω τῶν ἀναγκῶν χρησιμοποίησεως ὠκεανοπόδου τοννᾶ. Ἡ πρόσφατος μάλιστα εἰσοδος εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφράσεις σταφών της «Εθνικῆς Αύγουστα-Ιανίνης Γραμμῆς» πρέπει, ἵσως νὰ θεωρηθῇ ὡς παράγων χαλαρώσεως τῆς ναυλαγοσθιας διὰ τὰς μεταφράσεις στηρών.

Και ή έρευνα «Ούστοντας τονίζει έναν κατάκελειδή, ότι το 1957—58 ένδεχεται να είναι έτος χαλαράς άγοράς διά τάς μεταφοράς σιτηρών, έναν οινυκοίσει πούς ο τού 1956—57 και ίστι ο δύοκος των έργασιών δέν θα φθάσει τόν δύγκων τού 1955—56. «Η κυρία προϋπόθεσις, έφη ήγις η πτώση δλεψιών αυτή στηρίζεται, έγκειται εις τό ίστι ο καιρός κατ' Αύγουστον και Σεπτέμβριον τρ. έπους και κατό το α'. 3μηνον τού 1958 δέν θα είναι δυσμενές διά τάς έωπωνακάς έσοδειας τού 1957 και τοι 1958

Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Σημεία καταγίδος ἀναφαίνονται εἰς τὸν διάχειρα δεξαμενοπλοίων. Πλεονάζουσα χωρικότης προσθέτεται στήμερον διὰ περιωρισμένα φορτία πετρελαίου ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἐνώ καὶ ἡ ἀγόρα εἰς τὰς περιοχὰς τοῦ Κόλπου (Ἡνωμ., Πολιτειῶν) καὶ τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης, κρατεῖ τὰς τιμάς τῶν ναυάλων εἰς ἐπίπεδον χωραπέδειον, ἔναντι τῶν συνίθιων χωλαρῶν διὰ τὴν θερινὴν περίοδον τιμῶν. Ἔπει τολέν εἰνει ιδιαιτέως ἀπόθεραυτικὴ ή πιθανότης, οὐ μεγάλα ἀποθέματα, συσσωρεύμενά εἰς τὰ διύλιστηρια τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Εύρωπης καὶ τὰ κέντρα διανομῆς, δυνατόν νά ἔχουν ὅτι ποτέλεσμα μετρίαν μόνον ἐποχικήν αὖθις τῶν μεταφορῶν περὶ τὸ τέλος τοῦ θέρους καὶ τὸ φθινόπτeroν. Ὡς ἐμφαίνεται σήμερον ή καταστατικό, δημιουργεῖται τὸ ὑδρεύομενον παροπλισμὸν σκαφῶν, ἀπό μέρους, ιδίᾳ, τῆς Ανεξαρτήτων πλοιοκτητῶν, οἵτινες δυσκολεύονται, ἀν μή καὶ τελείως ἀδύνατοι νά ἐπιτύχουν κάποιαν ἀξόλογον ἐργασίαν πρός ἀπασχόλησην τῶν δεξαμενοπλοίων των.

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ : Σήμερον, οι μόνοι παροπλίσμοι ιδιωτικού τονιάς έσημερώθησαν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, δύο μία μεγάλη ἑταῖρια ἀπέσυρεν εἴκ της ὑπηρεσίας, προσωρινώς, ἐννέα σκάφη της, χορηγιστοποιούσα ήδη ταῦτα ὡς πλωτάς ἀπόθηκας. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ «Στρατιωτικὴ Ὑπηρεσία Θαλασσίων Μεταφορῶν» (Σ. Y. C. M.) ἐπανέφερεν εἰς τὴν ἑσδεῖδαν 19 κρατικὸν δεξαμενόπλοια «T. 2», ἀπίνα εἰχον ἀποσυρθῆ ἀπὸ τὰ ἄγκυροβολίαι τῆς ἀργίας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ. «Ηχητὶ εἰς τὴν ἀπόσκοψίν της ταῦτην ἡ Σ. Y. Θ. M., διότι φρονεῖ, ὅτι δεξαμενόπλοια ὁμερικανικῆς πλοιοκτησίας καὶ ὑπὸ τὴν Ἀστερέδεσσαν δύνανται σήμερον νὰ ἔξινπτερησουν τὰς ἀνάγκας καὶ τῶν ἐνόπλων δυνάμεων τῆς χώρας. Αἱ τελευταῖαι, ἐπίσης ναυλώσεις δεξαμενόπλοιοι διὰ μεταφορῶν σιτηρῶν εἰνὲ ἀρκετὰ ἐνδεικτικοὶ τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Παραδειγμα της ύποχρόσεως απότολει ό ναύλος των δολ. 1.49 κατά τόνουν, διτις ίσχυε ήδη δι' απλά ταξίδια 'Ιουλίου — Αύγουστου πρὸς μεταφορὰν ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπό τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν πρὸς τοὺς ἡμερικανικοὺς λιμένας 'Ατλαντικού (Βερείσις τοῦ Χάπτερας). Πόσουν χαμηλή εἶνε ἡ τιμὴ αὐτῆς. ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διτις ἡ ἀντίστοιχος περιουσιανὴ ἀνέφεδος εἰς τὰ δολ. 3.80, ως ἔγγιστα. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1956, ὅτε ἡ ἄγορὰ ἐνεργάνιζε τὸν δραστηριότητος, ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου δι' ὅμοια, ὡς ἄνω, ταξίδια, ἐφέβαινε τὰ δολ. 8.10.

χαλαρόττα, έπιστης παρουσιάζουν και αἱ μεταφοραὶ ἀπὸ Κόλπου πρὸς τὰς ἀκτὰς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Αἱ τρέχουσαι τιμαὶ δι' ἀπονύμων ταξιδίου μεταφορᾶς καθαροῦ πετρέλαιου διὰ λιμένων βοσεῖων τοῦ Χάππερας, εἶνε δολ. 2.42 κατὰ τόννουν, ἐνώ δι' ἀκάθαρτον πετρέλαιον δὲν ἔπιτυχανται ναῦλος ἀνώτερος τῶν δολ. 2.07. "Οσον ἀφορᾷ τὰ ἔκ Καραϊβικῆς Θαλάσσης υπεραπλακτικά ταξίδια, αἱ πληροφορίαι τῶν παραπτηρῶν τῆς Λοινινίου ναυλαγορᾶς διὰ τὰ ὑγρά καύσιμα, ἀναφέρουν, δότι οἱ πλοιοκτήται διακαλίζονται μὲ τὴν ἐλπίδα, δότι αἱ τιμαὶ καὶ ἡ ζητησία συντομώς θά βελτιώθουν. Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ πλοιοκτῆται διαπιστώνουν, δότι οἱ ναῦλοι, σιτίνες δύνανται στήμενον νὰ ἔπιτευχθῶν, δὲν εἰσίνει ικανοποιητικοί. Μία περισσότερον ἀπαισιόδοξης παραπτηρᾶς, ὑπόστροφεί, δότι δεξαιμενόπλοιον τοῦ τύπου «Τ. 2», δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 16.900, περιστού, τόνους πετρέλαιου, δύναται νὰ ἐμφανίσῃ ζημιάν 560 δόλ., ἡμεροπῖσις — ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τρεχουσῶν τιμῶν — εἰς ἀπλούν ταξιδίον του ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν Θαλάσσαν δι'. Ἀγγλίαν-Κοντίνεντ.

Είτε τάς Επερσικού Κόλπου μεταφοράς ἐπέκραττον ἀκότετα δραστηρία ζήτησις τοννάς κατά τὴν τρέχουσαν θερινήν περίοδον δι' Εύρωπαιον φορτώτας, ἀλλ' ἡ δραστηρίός αὕτη ἔχαρκτηρίζετο ως ἀνωφέροις, διότι αἱ τιμαὶ τῶν ναυάλων ἥσαν πολὺ χαλαρά. Οἱ ναυομετοχαὶ διαφέρουν, ὅτι ἡ προσφορά τοννάς διὰ μεταφοράς ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρός τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Δυτικὴν Ἕγρωπην, εἶνε μεγαλυτέρος ἀπὸ τὴν προσφορέων φορτία. Μεγίστην. ἐν προκειμένῳ ἐπίδρασιν ἀσκεῖ ὁ μέγας ἀριθμός σκαφῶν, ποὺ διαθέουν αἱ σπουδαιότεραι ἑταῖριαι πετρελαίων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Εὐρώπης, αἱ ὅποιαι συναγωνίζονται τοὺς στόλους τῶν ἀνεξάρτητων ἑφοπλιστῶν, τοὺς ἀπασχολούμενους εἰς μεταφοράς ἀπλῶν ταξίδων. Χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τοῦ Περσικού Κόλπου καὶ τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν τετρελαίου ἀπὸ τοῦ ἔσπορος, ὑπήρχεν ἡ ναυλώσις τῶν πλοίων αὐτῶν — χρηματοποιουμένων ἀλλοτε ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν παρὰ τῶν ἀτειρῶν πετρελαίου — δι' ἀπλᾶ καὶ συνεγή ταξίδιον διὰ λογαριασμὸν ἀλλούς οφεγγῶν. Αἱ μεγάλαι ἑταῖριαι δύνανται καλλισταῖς νὰ δεχθούν χαυηλούς απαλόλους διὰ τὴν χρηματοποίησίν τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν των, προτιμώσατο γοῦτον ἀπὸ τὸ υψηλὸν σχετικὸς κόστος τοῦ παροπλισμοῦ.

Άπο τὴν ἔτεραν, ἐξ ὅλου, τὴν εὐνοϊκήν, πλευράν τῆς προσπικής, ύπάρχουν ἡ συνεχώς ἀναπτυσσομένη οἰκονομία τοῦ ἐλευθέρου κόσμου καὶ αἱ αξονούσαι ἀνάγκαι τῆς βιομηχανίας εἰς καύσιμα. Οἱ μακράς ἀκτίνες ἀνθραριστικοὺς παράγων, συνδυάζεται μὲ τὴν ἀμεσωτέον ποδόλεψιν ἀνόδου τῆς ζητήσεως πετρελαίων διὰ θέρμανσιν εἰς τὸ Βόρειον Ήμισφαῖρον κατὰ τὴν ποσειχῆ χειμερινὴν περίοδον. Αἱ ἀπόφεις, διώς, αὗται πρέπει νὰ ἔρεταισθων ὑπὸ τῷ φῶς τῆς συνεχούς διογκόσεως του παγκόσμιου στόλου τῶν τάνκερων. Ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου του 1956 μέχρι τοῦ 'Απριλίου 1957 ἐτοποθετήθησαν πασαγγελίαι διὰ νέου τονώτα κατ' ἀναλογίαν 1.750.000 τόνων μηνιαίων. Μεγάλαι ἀναλογίαι τὰς νέας ταύτης χωνικοτόπτος άνασθεόνται εἰς σκάφη τῶν 20.000 τόνων ή, καὶ πάνω, μείζονας τανύπτος καὶ με μηνιανάς πρώσεως καθιστώσας αὐτά κανὰ νὰ ἐργάζωνται μὲ υψηλὸν βαθμὸν ἀποδοτικότητος. Θὰ είναι δύσκολον διὰ τὰ σκάφη τῶν παλαιοτέρων τύπων, συμπεισθεισανεμένων καὶ τρέοτεκτα αὐτὰ πλοῖα.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ : Είναι πιθανόν, ή ταρατπούσμένη χαλάσση τῆς μεταφορικής έργασίας τῶν δεξαμενοπλοίων, γάρ προκαλέστηκε απόστολην νέων παραγγελιών, ἔτι δὲ καὶ ἀκύωσαν ἐνίων ἑκάτην τῶν δοθειῶν. Καὶ τὴν περιπτώσιν, ὅμως, ταῦτην δὲν δεχθῶμεν, δέβαιον πάντοτε παραμενεῖ. ὅτι ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν τάγκεον θά αὐξηθῇ σημαντικῶς κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη καὶ ὅτι — ἀποκλειούμενης ἔτεδας τινὸς διενούς κρίσεως — ἡ προσπάθεια ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ καταστῇ δυσχερεστέρα. "Οτι δὲ φορτωτὶς γνωρίζουν τὰς πετρόπλαστικὰς ταύτας καὶ ἔκτιμούν τὰς πιθανότητας νῦν ὑπανοσεύσουν λύτοι, ίσως. τὸν ρυθμὸν τῆς ἔργασίας, κατὰ τὸ προσεχὲς μέλλον. ἐπιφένεται ἐκ τῶν ὀλίγων νέων μακροπροθέσμων τάγμ-τσαρτερες, τὰ ὅποια πινόνθησαν από φορτωτὰς πετρελαίων, κατὰ τοὺς ὀλίγους προσγουρισμοὺς μηνάς

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΑΙΚΗΓΟΡΟΣ

AOSHNAI

МАУРОМІХАЛН 9
ТНАОФ. 614-313

ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ;

ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΤΩΝ

Τὰ σύντερ - τάνκερ, τὰ γιγαντιαῖς αὐτὰ σκάφη, τῶν ὅποίων τὸ μέγεθος ἔξικενται ἀπό 30.000 μέχρι 100.000 τόνων δ.ώ., καὶ ἀτίνα θεωροῦνται πλοιαὶ οικονομιαὶς καὶ αποδιτικότητος, ἀρχίζουσιν νὰ δημιουργοῦν προδόλιματα εἰς τινὰς — τούλαχιστον — τῶν ἐνδιφερομένων κύκλων. Αὔξανονται, δὲ, οἱ ἐνδιαισμοὶ, ὅτι τὰ δεξαιρενόπλοια τῶν 100.000 τόνων δ.ώ., τῶν ὅποιων αἱ προδιαγραφαὶ καταστρώνονται στήμερον εἰς τὰ σχεδιαστήρια τῶν ναυπηγειῶν, εἰνε πάρα πολὺ μεγάλα, διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν εν τῷ πράξει εἰς μεταφοράς από τοὺς Γερεσιούς Κόλπου εἰς τοὺς λιμένας τῆς Εύρωπης καὶ τοὺς λιμένας τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἀποτελέσμα τῶν ἐν λόγῳ ἐνδιαισμῶν εἶνε, ὅτι θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ ρίψῃ τις καὶ ἔνα δεύτερον ἐπισταμένων διέλεμα εἰς τὸ σύντερ-τάνκερ, ἐφ' ὅσον, μάλιστα, τὸ μεγάλο τούτο σκάφος τείνει νὰ ἀπόβῃ τὸ πλοῖον τῆς ἐπωχῆς.

Ούδεις άμφισθητεί τὴν ἀποδοτικότητα τῆς ἔκμεταλλεύσεως ἐνὸς συ-
περ-τάνκερ. Τὸ πρότυτον τάνκερ «T.2» τῶν 16.200 τόνων δ. π.. προ-
τὶ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, δύναται νὰ μεταφέρῃ περὶ τὰς
140.000 βαρελίων πετρελαίου μὲ ταχύτητα 15 μιλίων. Ἀπὸ τῆς πλευ-
ρᾶς ταχύτητος καὶ μεταφορικῆς ίκανοτήτος, ἔνα τάνκερ τῶν 45.000 τόν-
ων εἶναι ικανὸν σήμερον νὰ ἀπόδωσῃ περισσότερον ἀπὸ τρία δεξαμενό-
πλοια «T.2». Τὸ νεότευκτον «Γιούνινερς Λήντερ», τοῦ ὀμρεκανοῦ ἐπι-
χειρηματίου κ. Λουτζίκη, είνε, πρὸς τὸ παρόν, τὸ μεγαλύτερον ἐν ὑπ-
ρεσιᾳ δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, μὲ χωρητικότητα 84.730 τόνων π.π.,
μετὰ ίκανότητα μεταφορᾶς 707.320 βαρελίων πετρελαίου κατὰ τα-
ξίδιον. Μή δινάμενον τὸ μεγαλήριον αὐτὸν νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν διώ-
ρυγα τοῦ Σουεζ, δύναται νὰ μεταφέρῃ, μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Κα-
λῆς Ἐλίδος, ἀπὸ τὸ Κουδέτι εἰς τὰς Ἡμώνες Πολιτείας, εἰς διάστη-
μα ἑνὸς ἔτους, τόσηη ποσότητα πετρελαίου, δησην τέσσαρα ὅμοι δεξαμε-
νόπλοις «T.2» χρησιμοποιήσαντα τὴν διά Σουεζ βασικύτερας ὁδούς.

Τό κόστος διαχείρισες, έξι άλλου, είναι σχετικώς χαμηλότερον εις τά μεγάλα σκύφη. Αἱ ἀνάγκαι ἐνέργειας αὐξάνονται μετρίως μόνον εἰς δε-
ξαιρενότοποι διπλοί ή τριπλοί μεγέθους. Τὸ «Γιούνιθρες Λήπτερ», λό-
γου χάριν, χρειάζεται περισσότερον καύσιμον κατά 28% μόνον, από ότι
τάνκερ τῶν 32.000 τόνων, μὲ ἔγκατάστασιν τῆς ὅποιας τὸ ἀρχι-
κόν κόστος μηχανῶν φθάνει τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν, ἔναντι τῶν μηχανῶν
τοῦ μικρότερου πλοίου. Δεδομένου δὲ ὅτι καὶ ἡ σύνθετος τοῦ πληρω-
ματος ὅλιγον διαφέρει εἰς ἓνα συπερ-τάνκερ, ἔναντι τοῦ «T. 2», αἱ διά-
το πλήρωμα δαπάναι δὲν αὐξάνονται κατὰ μέγιον ποσόν εἰς τὸ μεγαλύ-
τερον πλοίον. Χρειάζονται διλοί μόνον ἐπὶ πλέον ἄνδεις εἰς τὸ συ-
περ-τάνκερ διλοί πρόσθετον ἐργασίαν συντηρήσεως τῶν χρωματισμένων
ἐπιφανειῶν, χωρὶς νό ἀπαιτήται πρόσθετός τις εἰδικευμένη ἐργασία ἀ-
πό τὰς ύψισταμένας καὶ εἰς τὰ μικρότερα πλοία.

Αἱ δαπάναι· ὅθεν, ναυπηγήσεις, ἐπανδρωσεῖς καὶ λειτουργίας ἐνὸς σούτερ-τάκνερ δὲν αὐξάνονται κατ' ἵσην ἀνάλογίαν πρὸς τὴν αὐξανόμενην, ἔναντι τοῦ μικροῦ πλοίου, χωρητικότητα, ἐνῷ καὶ οὐδέν σημεῖον ιωμενών κεδῶν οὗτοταταὶ σχετικώς πρὸς τὸ μεγαλύτεραν χωρητικότητα, ἐφόσον τὸ πλοίον εὐρίσκεται εἰς βαθέες θάλαττα, πλέον πρὸς τὸν περισσότερον του· "Οταν, διώκει, τὸ πλοίον πλησιάζει πρὸς τὸν λιμένα αὐτὸν, τότε τὸ μέγεθός του ἀρχίζει νὰ καθίσταται σεβρέρ, πρόβλημα τ. Τὸ μέγεθος ἐνὸς δεκαευπολοδίου ἔξαρταται τελικώς ἐκ τῆς ικανότητός του νὰ διέρχεται ἢ μὴ τὰς διώρυγας (κυρίως τοὺς Σουέζ) καὶ ἐκ τῶν μέσων, ἄτινα διαθέτει ὁ λιμνὸς τοῦ περισσοτέρου. "Αν ἀποκατασταθῇ πλῆρης ἡ διώρυξ τού Σουέζ, τότε τοκόν τῶν 38.000 τόνων ⁴. *π.* Θὰ είναι τὰ μεγαλύτερα ἐκ τῶν θυμημάτων νὰ τὴν διαπλεύσουν, πλήρως ἔμφροτα.

Οι διαχειριστοί δεξιμενοπλοίων, ώς φαίνεται, δέν αισθάνονται κακιών στην ονοχωρίαν διὰ τὴν Διώρυγα. Ὑπάρχουν ήδη ἐν ὑπηρεσίᾳ 15 δεξιμενόπλοια πολὺ μεγάλοι διὰ τὴν Διώρυγα καὶ 70, τούλαντον, ὑπερμεγέθη τάνκερ, ὑπὸ ναυπηγήσιον. Οἱ κ. κ. Νιάρχος καὶ Ὁνάσης, δύο ἀπὸ τοὺς «πέντε μεγάλους» τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, παρήγγειλαν τις τὰ ναυπηγεῖς Μπέλλου δεξιμενόπλοια τῶν 100.000 τόνων, Ὁ. Κ. Ζαΐ Πώλ Γκεττύ, δοστὶς ἐτοιμάζει ὄγκῳδή στόλον διὰ τὴν ἔταιριαν πετρελαιίων «Ταινγκουάτερ», σχεδιάζει ἐν Γαλλίᾳ, καδ' ἐγγύωσθε, σκαρφαράς τῶν 130.000 τόνων ί. w. Ὁ. Κ. Λούντηνικ μελετᾷ τὴν κατασκευὴν ἐτά τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖς τοῦ Κούμρε, ἐνένα δεξιμενοπλοίον τῶν 103.000 τόνων ί. w. Ἐκαστον καὶ διαφόρων ἄλλων τῶν 85.000 τόνων. Εἰς τὴν Αγγλίαν, ἡ ἔταιρια Σέλλ παρηγγείλει τρία τάνκερ τῶν 65.000 τόνων καὶ ἡ «Μπρίτις Πετρόλεουμ» εἰς τὸ μέγα ναυπηγικὸν τῆς πρόγραμμας περιέλαβε καὶ διάφορα σκάφη τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας. Οἱ κ. κ. Ὁνάσης, Νιάρχος, Λούντηνικ καὶ Γκεττύ ναυπηγεῦν τάνκερα τῶν 65.000 τόνων ί. w. καὶ μεγαλύτερα, ὑπάρχει δὲ καὶ ἀριθμός σκαφῶν τῆς κατηγορίας τῶν 45.000 τόνων ί. w., ἀτίνα ναυπηγεῦνται δι' ἔταιριας πετρελαιίων καὶ δι' ἀνέχαρτήτους ἐφοπλιστάς.

Διὰ τὸ σοῦπερ-τάκνον ἐνδιφέρεται, ἐπίσης καὶ ἡ κυβέρνησις τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ Ἐπιτροπὴ Φλέμιγκ, ἣτις ἔξουσιοθήθη ἀπὸ τὸν Πρόεδρον κ. Ἀϊζενχάουερ νὰ καταστρώσῃ σχεδία διὰ τὴν ζατασκευανή στόλου δεξαμενοπλοίων, ἀγνοούντων, κατὰ τὰ ζειδιά των, τὴν διαρυα τοῦ Σουέιλ συνέστησε τὴν ναυπηγησιν ἐντὸς τῆς προσεχούντος πενταετίας 300 δεξαμενοπλοίων τῶν 60.000 τόνων δ.π. Ἐξ αὐτῶν τὰ 8.5% θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, τῶν ὅποιων ἕντεχναί εἶνε κεναὶ καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὰ ἔνα ναυπηγεῖα, τὰ πληνερισμένα ἀπό παραγγελίας, ὅπου, ὅμως, τὸ κόστος εἶνε εὐθυνότερον. Η «Ναυτιλιακὴ Διοίκησις» τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνέκοινόστις τελευτιών, ὅτι συνδιάσει τὴν κατασκευὴν ἀριθμοῦ τίνος δεξαμενοπλοίων τῶν

Ούτω, ο ἄγων πρὸς τὰ μεγαλύτερα μεγέθη καὶ τοὺς περισσότερους

ξέ σσων μέχρι τοῦδε κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι, τῆς αὐλίους στοκῶν, συνεχίζεται. Κανύ διαφαίνεται ἐπὶ τῆς τάσεως ταύτης, οἱ ἀνέξαρτοι ἐφστησταί, μερικαὶ ἐκ τῶν ἔταιριών πετρελαίων καὶ αὐτή ἀκομὴ ἡ κυβερνήσις τῆς Οὐασιγκτώνων, δέν ἀποδίδουν πλήρη ἀξίαν εἰς τὴν διά του Σουεζ ὁδὸν διακίνησεων τῶν πετρελαίων καὶ σχεδίαζουν τὴν χρονισμούτηρίν των μακρότερα διά του Κέιπ Τάουν ὁδοῦ προς τὴν Εὐρώπην καὶ τας 'Ηνωμένας Πολιτείας ἢ τῆς ὁδοῦ 'Ινδικοῦ Ειρηνικοῦ θαλασσοῦ διά τὰ ταξίδια πρός τὴν δυτικὴν ὄκτην τῆς 'Αμερικῆς. Ο διάπλους τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ οὐδένα ασκεῖ περιορισμὸν εἰς τὰς σκέψεις των ἢ διά τὰ πλοία των.

Ιά μεωρ. δύμως, των λιμένων προσρισμού προβάλλουν, ίσως, σοβαρούς περιορισμούς. Τα βάθη των υδάτων είς τούς λιμένας τής Εύρωπης και τής ανατολικής ακτής των Ήνωμένων Πολιτειών δεν είναι άσκετά διὰ τὸ βύθισμα τῶν 45 ποδῶν, που έχουν τὰ μεγάλα «σώπερ-τακέρ». Εἰς τίνας ἐκ τῶν κυριωτάτων λιμένων τέρματος διὰ τὰ φορτία υγρῶν καυστήρων, ός, λ.χ., εἰς τὸν λιμένα τῆς Φιλαδέλφειας, τελικὴν διά τὰ 40% τῶν διάθλασσης μεταφερόμενων πετρελαίων, τὰ μεγάλα δεξαμενούπλοιοι ἑκόφρων τυμῆα τοῦ φορτίου των εἰς μικρότερα σκάφη, πρὶν ἡ δυνηθούσιν νά πλευρίσουν εἰς τὰς προβλήτας. Μία μόνη διέειδος ὑπάρχει πρὸς ἀποθυμήν τῆς τυπαικής μεταφορτώσεως ἑκόφρων δι' ὑποθυρίου ἀγωγοῦ, ήτις δύμως, παρουσιάζει μερικὰ μειευκτήματα. Θετικὴ λύσης θὰ ήδηντανο νά είναι ἡ βελτιώσις τῶν λιμένων. Ἡ ἀνάπτυξις καὶ ἔξελιξις, δύμως, τῶν λιμένων εἰς τὰς Ήνωμένων Πολιτείας, ἀπετέλεσε πάντοτε τὸ «στίγμα» ρουσφετολογίκης νομοθεσίας, με ἓνα δὲ Κογκρέσον, περιοκόπιτον τὰ σχετικά κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ, δὲν ύφιστανται πολλαὶ πιθανότητες βελτιώσεως τῶν αμερικανικῶν λιμένων.

Εἰς τὴν Εὐρώπην, ἀντιθέτως, τὸ ἔργον τοῦτο εἶναι ἔτι δυσχερέστερον. Πολλοὶ λιμένες τῆς Βοσπίου Ἐύβρους ὑπόκεινται εἰς πολιτροφοις, αἵτινες ἐπιβάλλουν τὴν ἄναγκην διαύλων ἐπικοινωνίας. Ἀνεπαρκή εἶναι ἐπίσης τὰ δεῖλα τῶν λιμένων κατὸ δύμων. Δεδουλεύονται, οὖν, ὅτι οἱ ἀνέρεψτοι ἐφοτιστοὶ δὲν ἔλεγχουν τὰς ὅποψεις τῆς οἰκονομίας τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ τέλαια τοῦ, τὸ ἔργον τοῦτο ἐπιτίππει εἰς τὸ Κράτος καὶ τὰς ἐπαριστὰς πετεραῖσιν. Αὔτοὶ οἱ παράγοντες δύνανται νὰ δώσουν τὴν ὁδηγίαν καὶ τὴν διαταγὴν πρὸς κατασκευὴν τῶν ἄναγκαιουπον λιμενικῶν δελτιώσεων. Πρόκειται, λοιπόν, τὸ σύμπερ-τάνκερ νὰ μεταφέρῃ ἀπόδυτοις καθὸ δύλον τὸ διάστημα τῆς ήμισεις ὥδου γύρω τοῦ κόσμου. τὰ πετρελαῖα, διὰ νὰ χάρη τὴν ἀποδοτικότητα ταῦτην εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἐκφράσωσεως: Εἰς τὸ ἔργοντα μάτιο μία εἶνε η ἀπάντησις, ητις καὶ ευστοχεῖται μονον τοὺς εἰς τὴν ἀντίθετην, γεωγραφικῶν κρετενίζουν ἀπό τὰς ἐπαρδόσεως μεταφορικὰς ὅδούς τῶν δεξαμενοπλοίων: Στέλλουν τις τὰ δεξαμενόπλοια πρὸς ἀντελάση διὰ τὴν μέσον τοῦ Εισηγικοῦ μεταφορῶν πετελαίων πρός τοὺς δυνατούς λιμένας τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τοῦ Ηνιανῶν Πατειτεών. Δηναταῖ, ἵσως νὰ δώστη εἰς τοὺς διαχειρίστας σουπέρ-τάνκερ λιμένας τέρματος μὲ βάθεντερα υδάτα, τοὺς ὄποιούς καὶ κειμέλονται διὰ νὰ διατηρήσουν τὴν πλήρη ἀποδοτικότητα τῆς μεταφράσεως. Οιαδόποτε, δικαῖοι, καὶ ἀν εἰν. ή λύτις, καρπίσταται προφανές, ὅτι τὸ σουπέρ-τάνκερ θὰ περιορίζεται ἀναγκαστικῶς εἰς πολὺ ὄλιγας ὁδούς καὶ ἀκραίους λιμένας.

παντού πάντας καὶ απόρως πηγαίνει. Προσθέτοντας πρὸς τοὺς οἰκονομικούς λόγους, δέον νὰ ἀναφερθοῦν διὰ Βραχέων καὶ οἱ πολιτικοὶ λόγοι, καθὼς καὶ οἱ στρατιωτικοὶ παράγοντες οὗτες διῆνται νὰ δέσουν ὅρια εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν δεξαμενοπλοίων. Κατὰ τὴν ἐννικοποίησιν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως Μωσαντίνων τῶν περισκῶν πετρελαίων, αἱ διεθνεῖς ἔταιρισι καὶ ίδιᾳ ἡ Ἀγγλοιρένιαν, ἀντελθῆσθαι πληροῦ, διτὶ, ἐξαρτώμεναι ύπερ τὸ δέον ὅπῃ πηγῶν τῆς Μέσης Ανατολῆς. Ήσαν πωταὶ ἀπὸ τὸν ἄνθρωπον εἰς τὴν περιοχὴν ἐκείνην ἐνικήσισαν. Ἀποτέλεσμα τῆς πείρας, την ὁποίαν ἀπέκτησεν ἡ Ἀγγλοΐνανον ἔκ της πολιτικῆς τῆς Μέσης Ανατολῆς, ήτο νὰ στρέψῃ αὐτὴ τὰς επιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως πρὸς ἄλλας περιοχάς. "Ἄν, ούμως, ἔνας τολμεός η ἡ ἐννικιστικὴ πολιτικὴ θήσει θέσει εἰνι κινδύνων τούτων τοιεπελαιών εἴ τού Περσικοῦ Κόλπου, ποὺ ἀλλού θὰ ἡτο δυνατόν νὰ σταφούν πρὸς τηραλαθῆν φοιτούν τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 100,000 δύνων; Η Βενεζούελα παρουσιάζει τὴν καλύτεραν ὥιστα μετέντην ἐναλλαγὴν πρὸς τὰς πετρελαιοφόρους περιοχάς, ὡς ἀρίθμος | τῶν ἔξιντα πετρών, ἀλλ' εἰς τὴν περιοχὴν τῆς λίμνης Μαρακάϊμπο τὸ διάλογον ἀπέτελε πάντοτε πρόβλημα ἀκόμη καὶ διὰ τὴν ἐποκήν τῶν πολὺ πικρετέρων δεξαμενοπλοίων. Είνε, ἀφρ γε, τὸ σύμπερο - τάκευε τόσουν ποτιζόμου καταστάσσεις τοῦ πετρελαίου· διὰ νὰ μεταβαλθῇ καὶ τὰς πολιτικάς ὁπώσεις τῆς παγκοτιζόμου καταστάσσεις τοῦ πετρελαίου·

πιού καταστάσεως του πετρελαϊκού;
Από στρατιωτικής πλευρᾶς, τὸ σοῦπερ-τάνκερ στερείται ἐπίσης εὐ-
λιδίας. Εἰς ἓνα μελλοντικὸν πόλεμον προχειρωθεῖνοι λιμένες τέρμα-
τος, διαβεῖτοντες βάθη υδάτων 45 ἔως 50 ποδῶν φαίνονται μᾶλλον φτι-
ανοί. Απίθανος, ἐπίσης, θὰ εἶνε καὶ ἡ ἀποθήκευσις εἰς τὸ τέρμα
300.000 βαρελίων ἵψης μόνον ἐκφροτθέως. Αἱ ταχύτερες, εἴτε ἀν-
θου, τῶν «σοῦπερ-τάνκερς» — ἃν κρίνωμεν ἀπό τὰ 14 μῆλλοι τοῦ «Γι-
ούνιβερς Λῆπτερ» — δεν προσέφουν ἐκεῖνο, τὸ διποίον χρείζεται στί-
μερον τὸ νεώτερον Πολεμικὸν Ναυτικόν, δηλαδὴ τὴν ευκίνησιαν. Συνε-
τάξιος, τὸ σοῦπερ-τάνκερ θὰ εἶναι ὅπλον τῆς στρατηγικῆς καὶ οὐχὶ ἡ τακτικής προωρισμένον γάρ μένη κατά μέγα μέρος ἐπὶ τῶν αὐτῶν ὁ-
μότερος τοὺς καὶ πρότερον. «Αν κλεισθεούν αἱ οδοὶ αὐται, τὶ θὲται ἀπογίνεται το-

Οι οἰκουμενικοί, προλιτικοί καὶ στρατιωτικοί περιοδισμοί, περὶ τὴν ποίησίν ἐγένετο μνεία ἀνωτέρω, δὲν εἶναι, θεοβάσιος, ὄντυτέρθλητος. Πήρεται, διὸς, καὶ μελετηθῶν ἐπιτασμένος καὶ μὲ τόσην πληροῦτη ποίως, τροφωσός, μελετᾶτοι ή καὶ κανόντος τούτου σοφίη-τακερίας εἰς τὴν κατάπτωσιν τῶν σχεδίων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔνων πετεδαίων. Τὸ σοφίεποίησιν διποτελεῖ λοχίριον κρίκον τῆς ἀλύσεως του διευθούς ἐμπορίου τῶν πετεδαίων, χωρὶς καὶ νά λησμονήσωμεν. διὸς, καὶ ἡ ἀλιστις αὐτῇ εἶνε ὁσσον ἴσχυρά μάρον δύον εἴνε δ ἀδιενέστεος κρίκας της

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Γ. ΚΙΡΖΗΣ & ΣΙΑ ΛΤΔ.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1896

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: **ΛΕΜΕΣΟΣ** **ΧΡ. ΧΑΤΖΗΠΑΥΛΟΥ Τ.Κ. 18**

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 2533, 2921, 2922

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "KIRZIS,"

**ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ - ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ κ.λ.π.**

**ΤΑΞΕΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΚΔΟΤΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

Αντιπρόσωποι διὰ:

PRINCE LINE Ltd. LONDON
ROYAL NETHERLANDS STEAMSHIP Co. AMSTERDAM
CORTON LINES, HELSINGBORG
TORM LINES, COPENHAGEN
HOLLAND AFRICA LINE
HOLLAND AUSTRALIA LINE
HOLLAND EAST ASIA LINE
HOLLAND BOMBAY KARACHI LINE

Γενικοί πρόσωποι διά:

NAVICAZIONE E. SPERCO S.p.A. TRIESTE

**ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ
ΠΥΡΙΤΙΔΟΣ ΥΠΟΝΟΜΟΥ ΚΑΙ ΚΥΝΗΓΙΟΥ**

ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Η ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΥΦΑΛΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤ' ΑΥΤΗΣ ΜΕΣΑ

ΤΟΥ Κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΤΣΑΓΚΑΡΗ

Ο κ. Θεόδωρος Τσαγκάρης, «Ελληνο-αμερικανός μηχανολόγος-γεωπηγός απόφοιτος του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης, μετέχων του τεχνικού τμήματος της «Μάρ-Τρέιν» στην Οίκη Κελουκούντη, πραγματεύεται είς την κατωτέρω έμπειρη στατισμένη μελέτη του, τὸ ἀμερικάνιον ἔνδιαφέροντος διά τούς ἐφοτλιστάς θέμα τῆς διαβρώσεως τῶν υφάλων τῶν πλοίων. Πολλὰ τὰ ὄγκωστα σημεῖα ἀποκαλύπτεται δικαίως, σύμφωνα με τὴν ἀμερικάνιαν ἔνδιαφέρονταν συντηρησην πρὸς περιστολὴν τῆς ἔνδιαφέροντας αἰτίαν προκαλούμενης διαβρώσεως. Ή μελέτη τοῦ κ. Τσαγκάρη, γραμμένη εἰς τὴν Ἀγγλικήν, μετεφράσθη παρ' ἡμῶν. Δυσκολίαί προσκύφανται εἰς τὴν πλήρη ἀπόδοσιν τεχνικῶν τινῶν ὄρων.

Ἄστροφόλησης κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τοὺς ἐφοτλιστάς ἔνα σοδαρὸν πρόβλημα, τὸ τῆς μεγάλης διαβρώσεως τῶν σκαφῶν, ἄτινα ἐνευπηγήθησαν κατὰ τὴν πολεμική περιόδον καὶ ἐντεύθεν. Τοιάυτα πολλὰ παραδίγματα ἔνεδαλλον τοὺς πλοιοκτήτας εἰς πραγματικήν ἀμπτχανίαν, καθόσον αἱ συνήθειες πρακτικαὶ μέθοδοι κατὰ τῆς διαβρώσεως ἀπεδειχθησαν μάταιαι. Πλοιοκτήται, τῶν δόποιων τὰ πλαισιώτερα σκάφη οὐδεμίαν εἶχον ἐμφανίσει ἀνωμαλίαν, εὑρέθησαν αιφνίδιως ἐνώπιον σοδαράς διαβρώσεως τῶν υφάλων ἐνίων ἐκ τῶν μονάδων των. Ἡ κατωτέρω μελέτη ἀποδέπει εἰς τὴν περιγραφὴν εἰδῶν τινῶν διαβρώσεως, πρὸς καλύτεραν κατανόησιν τοῦ σοδαροῦ τούτου προβλήματος.

ΕΥΛΟΓΙΑΣΙΣ (PITTING) ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ: «Ἡ εὐλογίασις ἔρχεται ὡς φυσικὸν ἡλεκτροχημικὸν ἀποτέλεσμα, ἐκεῖ ὅπου συνθήκαι ἐν τῷ ὕδατῃ ἡ εἰς τὴν ἐκτεβειμένην ἐπιπλάναιαν τοῦ μετάλλου βοηθῶν ὑπὲνεργείαν τῆς εἰς ἐντοπισμένας ἀνοικτάκες (+) περιοχάς. Παρουσιάζουν αἱ περιοχαὶ αὐταὶ ποικιλήν ἐντασιν καὶ διανοτάν νά εἶναι ἀποτέλεσμα διαφόρων χημικῶν ἐπιδρόσεων, ἔργου ἐν ψυχρῷ, θερμῇ ἐπεξεργασίᾳ, ἀμεταλλικῶν περιεχομένων κλπ. Ὁλα ταῦτα εἴνειν χαρακτηριστικά ἀτεργενεύοντος ὑλῆς. Ἡ συνεπείᾳ διεξιδώσεως διαβρώσις (εὐλογίασις) ἀποτελεῖ φυσικὴν τάσιν τοῦ χάλυβος, δότις προσδόλλεται ἐκ ταύτης κατ' ἀναλογίαν 5 πρὸς 10 φοράς περισσότερον, παρ' ὅσον γενικῶς προσδόλλεται ὑπὸ διαβρώσεως μίας ἐκτεβειμένην ἐπιφάνεια.

Τὸ πρόβλημα τοῦ ἐλέγχου τῆς διαβρώσεως ὑποθρύβουσι σώματος ἀποβαίνει πρόβλημα προδήμης τῆς εὐλογίασεως. Δύναται αὐτὴ νὰ προληφθῇ διὰ τακτικοῦ χρωματισμοῦ τῶν υφάλων — ικανῶς ἀδιαπεράστου στρώματος — ώστε νὰ ἐμποδίζεται ἡ ἐπαφὴ τοῦ θαλάσσιου ὕδατος μὲ τὸν χάλυβα. Ἐκείνῳ δόπει πραγματικῶν ἀποτελεῖ ἀνησυχητικὸν σημεῖον διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, ἔγκειται εἰς τὰς τυχερέτας αἰτίας εὐλογίασεως. Αἱ φυσικαὶ, φέρ' εἰπεῖν, συνθῆκαι, ἐκ τῶν δόποιων δύναται νὰ προέλθῃ ρωγμὴ εἰς τὸ στρώμα τοῦ χρώματος καὶ οὕτω νά ἐκτεῖνῃ ὁ χάλυψ εἰς ἡλεκτροχημικάς ἀπιδράσεις εἶναι αἱ συχνότεραι.

ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ TAXYHTHTOΣ: Μία ἀπὸ τὰς ἐντονωτέρας μορφὰς διαβρώσεως τῶν υφάλων, συνεπείᾳ εὐλογίασεως, εἶναι ἡ σημειώμενη εἰς περιοχὰς τοῦ σκάφους ὑποκείμενας εἰς διαταραχῆς τῆς ἐπ' αὐτῶν ωρῆς τοῦ ὕδατος. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μεταβολῆς αὐτῆς καταστάσεως ωρῆς ἐπὶ γυμνοῦ μετάλλου εἶναι ἡ δημιουργία ἀνοιδῶν μὲν (+) περιοχῶν εἰς μέρη ὑψίστης ταχύτητος, ἔνθα ἡ συγκέντρωσις τοῦ ἰόντος τοῦ μετάλλου εἶναι χαμηλή, καθοδικῶν (—) δὲ περιοχῶν εἰς τὰς ζώνας χαμηλοτέρας ταχύτητος, δόπιον ἡ συγκέντρωσις ἰόντων εἶναι ἀκάλυπτος. Πάσας κατάστασις ταραχῶδους ωρῆς, ἡτοι ἀποληγεῖ εἰς τοπικήν ἀπώλειαν τοῦ προφυλακτικοῦ στρώματος χρώματος εἶναι δυναμικῶς ἐπικίνδυνος, διότι παρίστανται ἔτεραι συνθῆκαι, αἰτίες διεγείρουν τὴν ροήν ρεύματος ἀπὸ τὰς ἀνοιδᾶς περιοχὰς καὶ αὔξανουν διὰ τοῦτο τὴν ἀναλογίαν προσδόλης. Παραδείγματα, ἡ διαβρώσις ἡ προερχομένη ἐκ ταραχῶδους ωρῆς τὴν ἐλίκα. Εἰς τὴν περιφέρειαν ταῦτην γαλβανικά ρεύματα κινούμενα ἀπὸ τῆς διεργασίας ἔλικος πρὸς τὸν χάλυβα θὰ συγκεντρώσουν εἰς ἔκεινας τὰς περιοχὰς τὰς ἐστερημένας χρώματος καὶ θὰ προστεθοῦν εἰς τὰ ρεύματα τὰ διεγείρομενα ὑπὸ παραλλαγῶν τῆς ταχύτητος ἢ ὑπὸ ταραχῶδους ωρῆς.

Ἐνίστει τὸ ροή ἡλεκτρικοῦ ρεύματος ἀπὸ τὰς περιοχὰς μεγίστων ἀναταραχῶν στραβιλίσμου τοῦ ὕδατος εἶναι, τόνως, δυνατόν νὰ προκληθῇ ἀπὸ καταστάσεις τὰς δόποις σπανίων τις ὑποπτεύεται. Λόγου χάριν, χρησιμοποιούμενον πρόσθετοι ὑλαὶ εἰς τὰ χρώματα πρὸς τὸν σκοπόν, διότι παρασκήνων εἰδίκατοι πλεονεκτήματα εἰς τὸν χάλυβα τῶν υφάλων, στίνα, δύμως, χημικῶς ἐπενεργούντα ἐπιπτέρουν εἰς τὸ θαλάσσιον ὕδωρ νὰ διαφρένη μέσω τοῦ στρώματος τοῦ χρώματος καὶ καθιστᾶντα σύντονο τὸν χάλυβα παθητικόν. «Οὐος οὐδὲν χρώματα ὑπάρχει, τοιαῦτα πλεονεκτήματα δὲν θὰ δημιουργηθοῦν καὶ ἡ ἐν λόγῳ περιοχὴ θὰ εἶναι ἐνεργητική, δημιουργούντας ἐπικίνδυνον στοιχεῖον. Ἡ κατάστασις αὐτῆς εἶναι, πράγματι, ἀποθαρρυτική, διότι ἐκεῖνο ποὺ φαίνεται συχνά, ὡς καλὸς χρωματισμός, τισών δὲν εἶναι πάντοτε ὁ προσφορώτερος διὰ τὸ ὑπὸ τὸ ὕδωρ σῶμα τοῦ πλοίου.

Προφανές ἐκ τῶν ἀνωτέρων καθίσταται, δότι ἡ διαταραχὴ ἡ προερχομένη ἐκ τῆς ησσονος τραχύτητος τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὑπὸ τὸ ὕδωρ σώ-

ματος τοῦ πλοίου δύναται νὰ εἶναι, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ὑπτον, ἀδλαθῆς καὶ νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα, ησσονα μόνον τοπικὴν διάδρωσιν. Ἡ παρυστοία ἐν τούτοις τῆς τοπικῆς ταύτης διαβρώσεως ἀποτελεῖ σήμα κινδύνου καὶ φρόνιμον εἶναι νὰ προφυλάσσεται κανεὶς ἀπὸ αὐτῆν, διότι συνθῆκαι δύνανται, ἵσσα, νὰ ἐπιδεινώσουν τὴν προσδόλην. Δέον συναρπάσως νὰ λεχθῇ, δότι αἱ κυματοειδεῖς ἡλεκτροσυγκολήσεις καὶ αἱ κεφαλαὶ τῶν ἥλων περιπλέκουν τὸ πρόβλημα τοῦ χρωματισμοῦ, διότι τὸ χρώμα τείνει νὰ φύγῃ ἀπὸ τὰ υψηλότερα μέρη τῆς ἐπιφανείας. Πρέπει διὰ τοῦ τούτου νὰ λαμβάνεται φροντίς, δότις ἐπιτυχάνεται κακὴ κάλυψις σύτων.

ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΓΑΛΒΑΝΙΚΑ ΡΕΥΜΑΤΑ : Βασικῶς, ἡ γαλβανικὴ διαβρώσις προκαλεῖται ἀπὸ δυναμικὴν κλίσιν μεταξύ δύο ἀνομοίων μετάλλων. Ἡ περὶα μάς ἐδίδαξεν, δημοσία ἀποφεύγεται γενικῶς μετάλλων, διαφερόντας μεγάλως, εἰς τὰς ἡλεκτροκινητικάς σειράς, τὰς γνωστάς εἰς δόλους τοῦ μηχανικού. Ἄναφέρομεν, ὡς παραδειγματικά, τὴν διάδρωσιν τῆς πρύμνας τοῦ πλοίου, ὡφειλομένην εἰς τὴν γειτνιασίαν τῆς διέρχεσθαις ἦλιος. Ὑπάρχει ἐν τούτοις τοῦ γαλβανικῆς διάδρωσιν ἔνα δεύτερον σημεῖον, δότε πρέπει νὰ λαμβάνεται ὡρισμένη ροή ρεύματος καὶ τὸ ὑπόποιον εἶναι μεγαλύτερον μετάλλων. Ἀν αἱ περιοχαὶ αὗται, ἐκτιθέμεναι εἰς ἡλεκτρολύτην, εἶναι ἵσσα, δότε ὡρισμένη ροή ρεύματος μετάλλων μετάλλων, διότι ἡ διάδρωσις τοῦ ὑπόλιγάτερον εὐγενεοῦς μετάλλου θὰ εἶναι κατὰ προσέγγισιν διπλασία τῆς κανονικῆς ἀναλογίας διαβρώσεως τοῦ εὐγενετέρων μετάλλων. Τυπικὸν παράδειγμα τοῦ ἀποτελεσματικοῦ τούτου συνδυασμοῦ περιοχῶν εἶναι ἡ χρῆσις δρειχαλκίνου περιοχῶν εἰς τὸ χρώμα τῶν υφάλων. Ἡ συγκράτησις τῆς γαλβανικῆς διαβρώσεως συνεπάγεται τὴν ἀποφυγὴν ἀνομοίων μετάλλων, δότις αὐτὴ εἶναι δυνατή καὶ τὴν ἀποφυγὴν πάντοτε ἀπροσδόρων εἰς τὴν διάδρωσιν περιοχῶν.

ΓΑΛΒΑΝΙΚΗ ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΝ ΛΕΠΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΛΑΣΜΑΤΟΠΟΙΗΣΙΝ: Ἀπὸ δύος τὰς μορφὰς γαλβανικῆς διαβρώσεως, ἐκείνη ἡτοι ὡφείλεται εἰς τὴν παρουσίαν λεπίων ἐλασματοποιήσεως ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ χάλυβος, εἶναι πιθανῶς ἡ ἐπικινδυνότερη στρέπτη. Προσέρχεται αὐτὴ τοῦ ὑπὸ δότη αἱ σχετικαὶ ἐν προκειμένῳ περιοχαὶ εἶναι μᾶλλον δυσμενεῖς, παρὰ εἰς οἰονδήποτε ἀλλοὶ γαλβανικὸν λευγός εἰναι τῇ ναυτικῇ ὑπηρεσίᾳ. Παρὰ τὰ ἔξολοθρευτικά τὰς ἀποτελέσματα ἡ εἰς λέπια ἐλασματοποιήσεως ὡφειλομένη γαλβανικὴ διαδρώσις, δέν ἀναγνωρίζεται συγχάκις ὡς τοισύτη, μετὸν αὐτῆς της διαβρώσεως νὰ καλύπτεται ὑπὸ μαστηρίου.

Διαδρώσις ἐκ λεπίων συμβαίνει, κατὰ κύκλους καὶ πρὸς προφύλαξιν ἀπὸ αὐτῆς ὑφείλομεν νὰ ἔχων υπὸ ὑπάρχει τὰ κάτωθι: 1) Πρέπει νὰ ἀπομακρύνεται τελείως ἡ διεγερτική κάθοδος (τὰ λέπια) μὲ καθάρισμα δι' ὅδους ἡ διαμορφιτής. 2) Πρέπει νὰ περιαριθμούνται τὰ λέπια διαδημοστέρας. 3) Ο χρωματισμὸς πρέπει νὰ ἀποδέπη, δότις μη ἔχεις δι' ὅδους ἡ διαμορφιτής.

Ο χρωματισμὸς πρέπει νὰ περιαριθμούνται τὰ λέπια διὰ τῆς διατηρητικῆς τῶν ἀλασμάτων ἐπὶ τινὰ χρόνον εἰς τὸ ὑπαίθρον (weathering) ἡ διά μερικῆς ἀπομακρύνσεως τῶν διὰ ψηκτράς εἰς σύρματος, ξυσίματος, κοπανίσματος κλπ. μέχρι τοῦ σημείου, ὃστε ἡ καθοδικὴ ἐπιδρασίς νά είναι ἀνεκτή.

Ο καθαρισμὸς δι' ὅδους ἡ δι' ὅδους ἡ διαμορφιτής ἀποτελεῖ θετικὸν μέσον ἀποφυγῆς τῆς ἀνωμαλίας. Ἡ ἀπολέπτης διὰ τῆς παρασμοῦς εἰς τὸ υπαίθριον εἶναι μηταβλητή καὶ ἡ ἀποτελεσματικότης της ἐξαρτᾶται ἀπὸ πολλοὺς παράγοντας. Ο χρωματισμὸς — ίδιως — ἡ υπάρχοντα μεγάλαις περιοχαὶ λεπίων, εἶναι ἀμφιβόλου ἀποδόσεως. Μερικοὶ πλοιοκτῆται καὶ ναυπηγοὶ φρονοῦν, δότις ἡ πρόσθετος δαπάνη καθαρισμοῦ δι' ὅδους ἡ διαδρώσις της διαβρώσεως τοῦ χρωματισμοῦ διὰ τῆς ἀνωμαλίας. «Ἀλλοι βασίζονται εἰς τὴν ἔξαλεψιν τῶν λεπίων κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ χάλυβος εἰς τὸ ὑπαίθρον καὶ τὸ χρωματισμό.

Ἐφόσον ὁ χρόνος τῆς ἀπολεπτίσεως εἰς τὸ υπαίθρον καὶ τὸ κλίμα εἶναι ἀποτελεσματικὰ διὰ τὴν μείωσιν τῆς περιοχῆς τῶν λεπίων μέχρις

POR T SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 306

άσφαλων δρίων και έφοδου όχρωματισμός γίνεται εἰς τὰ ίφαλα με άδιαπέραστον πάχος, τότε οὐδεμία πρέπει νὰ ύφισταται άνησυχία. Τούτο ἀπαιτεῖ κρίσιμον ίσοζύγιον μεταξὺ τῶν τριών βασικῶν μεταβλητῶν: 'Ενοποθήκευσιν καὶ χρόνον συναρμολογήσεως, τοῦ μετάλλου, συχνούς δεξαμενισμούς μετά τὴν παράδοσιν τοῦ σκάφους καὶ κατάληπτον διατήρησιν τοῦ χρωματισμοῦ. 'Αν ὁ ναυπηγὸς καὶ ὁ πλοιοκτήτης διατηρήσουν τὸ ίσοζύγιον τούτο τῶν μέτρων ἐπὶ περίοδον ἔτον, θα υπάρχῃ τάσις νὰ δεχθῇ τις, ὅτι ἡ μὴ ἐμφάνισις ἀνωματίας ὀφείλεται εἰς τὴν κατάληπτον ποιότητα τοῦ χαλύβου (ἀνθεκτικότητα εἰς τὴν διάβρωσιν), εἰς τὸν χρωματισμὸν καὶ τὴν τεχνικὴν τοῦ έπειτερασίαν, ἐνῷ ἡ ἀπολέπτισι, ὁ δεξαμενισμὸς καὶ ὁ χρωματισμὸς συνέθαλον, ἐν συνδυασμῷ, εἰς τὸ νὰ ἀπότρεψουν συμβήκεις πρὸς ἐκρηκτικὴν διάβρωσιν.¹

Η σημειωνή, δημως, πυρετώδης ναυπηγικὴ δραστηριότης εἶναι πιθανὸν νὰ προκαλέσῃ συρροήν προβλημάτων διαβρώσεως ἐκ λεπίων, διότι δὲν διατίθεται ἐπαρκὴ χρόνος πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν λεπίων διὰ τῆς παραμονῆς τῶν εἰς τὸν ἀνοικτὸν ἄρα. Ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς πλοιοκτήτας διαφένει τὸ γεγονός, ὅτι ἡ τακτικὴ τοῦ χρωματισμοῦ καὶ τῆς δεξαμενίσεως, ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ την προφύλαξιν τῶν υφάλων τοῦ σκάφους, πρέπει ἴσως νὰ τροποποιηθῇ. διὰ νὰ ληφθῇ φροντὶς διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς διαβρώσεως.

Αἱ πολυάριθμοι περιπτώσεις τοῦ εἶδους τούτου διαβρώσεως, ητὶς ἀπαντᾶται εἰς σκάφη πολεμικῆς καὶ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, δύνανται νὰ ἀποδῷ εἰς δύο βασικὰς αἵτιας: 'Ων γοργὸς ρυθμὸν τῶν ναυπηγήσεων καὶ τὸν μειωμένων χρόνον συναρμολογήσεως, ὀφειλόμενον εἰς τὴν ἔκτεταμένην κρήσιν τῆς ἡλεκτροσυγκολήσεως. Ταῦτα, ἐν συνδυασμῷ, παρέχουν ολιγώτερον χρόνον παραμονῆς τοῦ χαλύβου εἰς τὰς ἀποθήκας καὶ εἰς τὰς ἑσχάρας ναυπηγήσεως.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΚ ΛΕΠΙΩΝ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ : Τὸ πλέον χαρακτηριστικὸν τῆς ἐκ λεπίων διαβρώσεως, ἔγκειται εἰς τὴν παρουσίαν λευκῶν ἐπιθεμάτων, ὡς ἀνεφέραμεν ἀνωτέρῳ, εἰς τὴν γαλβανικὴν διάδρωσιν. 'Ακραι συγκολλήσεων καὶ ἥλων καλύπτονται τὸν ὑφάλων λεπίων, τὰ ὅποια, θραισκεύονται νὰ προφύλαξουν ταύτας, καθόσον, ἔξαρτόμενα εἴς τοῦ βαθμοῦ τῆς δεξιδιόσεως, δύνανται νὰ μὴ εἰνὲ ἀνοδικὰ πρὸς τὸ λεπία ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων, ὅμως, τῶν συγκολλήσεων, στοκωρία παγίδευσιν συνήθως εἰς θυλάκους ἐπὶ τῆς ἀπιφανείας ἢ εἰς κοιλάδας ἐπὶ τῶν ἄκρων. Τὸ μετάλλουν θὰ εἰνὲ ἀπλλαγμένον λεπίων εἰς τοὺς ἐν λόγῳ θυλάκους ὑποκείμενον, δημως, εἰς προσδοκίαν ἐκ γαλβανικῆς διαβρώσεως, ἀπὸ τὴν παρουσίαν λεπίων ἐπὶ τοῦ ἐλάσματος.

Αἱ κεφαλαὶ τῶν ἥλων καλύπτονται μὲν θερμὰ λεπτὰ λέπια, τὰ ὅποια δύνανται νὰ θραισκεύονται. Πάσσα διακοπὴ εἰς τὰ λέπια ταῦτα δίδει ληθῆν εἰς γαλβανικὴν προσθόσην, διεγειρούμενης ἐτῶν ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων λεπίων. Κατὰ τὴν συγκολλήσην ἢ ὅποιαν ὥλος καρφώνεται, τὰ ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων λέπια, τὰ εύρισκομενα εἰς ἄμεσον γειτνίασιν, εἰνὲ δέδαιον, διὰ τὸ θραισκεύονται τὰ λέπια.

'Υπάρχουν διάφοροι ἄλλοι λόγοι: διὰ τοὺς ὅποιους ράχεις τῶν συγκολλήσεων καὶ αἱ κεφαλαὶ τῶν ἥλων εἰνὲ ἐκτείνεμέναι εἰς προσδοκίαν, ὀφειλούμενην εἰς λέπια. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, τὸ ἐκτεθειμένον μετάλλουν τελεῖ ὑπὸ τοστάσιν σφρόδρας τάσεως, ἢ ὅποια προκαλεῖ ραδδώσεις εἰς τὰ λέπια. 'Η ἐπιφάνεια, ἀπίστης, τοῦ μετάλλου εἰνὲ ἀνώμαλος, συνισταμένη ἐκ κεφαλῆς ἢ λόσου ἐπὶ τοῦ ἥλου καὶ λόσων καὶ κοιλάδων ἐπὶ τῶν κυματίων τῆς συγκολλήσεως. 'Ο τύπος αὐτὸς τῆς ἀπιφανείας δὲν προσφέρει βάσιν διὰ καλὸν στρώμα χρώματος, τὰ δὲ ὑπῆλασημενα εἴπι τὸν ἥλων καὶ τῶν συγκολλήσεων εἰνὲ, πιθώνως, οἱ πρώται περιοχαὶ τοῦ σκάφους, αἵτινες ἐκτίθενται εἰς τὸ θαλάσσιον μῆδων, καθιστάμεναι οὕτω τρωταὶ εἰς διάδρωσιν. Τέλος, η ἐν λεπίων διαβρώσις προσβάλλει κάθε εἶδος γυμνοῦ χαλύβου, εύρισκομένου ἔγγυες τῶν Οὐδεμίας ιδίωστατοι διάρκιστοι μεταξὺ ἐλασμάτων, σφυροπλάτων ἀντικειμένων, ἥλων καὶ συγκολλήσεων. 'Ολα εἰνὲ ὑποκείμενα εἰς διάδρωσιν.

ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΙΣ ΤΩΝ ΛΕΠΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΚΑΙΡΙΚΗΣ ΑΛΛΟΙΩΣΣΩΣ : Σηματικὴ μείωσις τῆς περιοχῆς τῶν λεπίων δύνανται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς συν τῶν χρόνων ἀλλοιώσεως. Προφανὸς ἡ ἀλλοιώσις δὲν εἶναι καθ' ἀλοκληρίαν διαβρωτικὴ ἐνέργεια ἀλλὰ μία ἐνέργεια, ὀφειλούμενη, ὡς πάσσα ἄλλη, εἰς τὸν διαστολὴν καὶ συστολὴν, που προκαλούνται ὑπὸ ποικίλων θεωροκρασίας. 'Η ἀλλοιώσις ἀπαιτεῖ χρόνον, ἔχαρταται δὲ κοιτάστηκεν τὸν τύπο τῶν λεπίων τοῦ μετάλλου. 'Ολα τὰ ἐλάσματα δὲν ἀνταποκρίνονται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον. 'Η πλήρης ἀπομάκρυνσις τῶν λεπίων — ἔξαρτομένη ἐκ τῆς τοποθεσίας καὶ τῆς συγκολλήσης τοῦ μετάλλου — διὰ τῆς μεθόδου τῆς ἀλλοιώσεως, εἰνὲ δύναται νὰ ἀποτίθηται ἔτοι.

Προπολεμικῶς, δύναι αἱ χρονικὲς περίοδοι, ναυπηγήσεως ἥσταν μακρότεροι. Η ἀποθήκευσις εἰς τὰ ναυπηγεία ἐλασμάτων καὶ ὁ χρόνος συγκολλήσεως εἰς τὰς ἑσχάρας, ἥσταν συγχρόνις ἀποσκεψία διὰ τὴν οὐσιαστικὴν ἀποικίαρκυνσιν τῶν λεπίων Λεδουμένου δέ, διὰ αἱ χρονικὲς περίοδοι ναυπηγήσεως ἡ λαττώθωσιν στρώματος καὶ διὰ τὴν χρησιμοποίησις τῆς συγκολλήσεως πύλην διὰ τὸν χρόνον τῆς ἀλλοιώσεως ἀπέβη δολονέν διλλήστερος καὶ τὰ πλοῖα καταλείπουν τὰ ναυπηγεία μὲν πραγματικὰς περιοχὰς λαττών αἰθίκων. 'Υπάρχουν, συνεπειῶς, δόλονεν καὶ περισσότερα περιπτώσεις σεσφαράς ἀναπτύξεως διαβρώσεων τῶν υφάλων.

'Ἐν συνῷ, ἡ ἀλλοιώσις διὰ τοῦ χρόνου (weathering) ἀποτελεῖ μάδην ἔνα καλλίστον βοηθητικὸν μέσον ἀπομακρύνσεως τῶν λεπίων, ἐνῷ διὰ τὴν πλήρη ἀνοσίαν τοῦ σκάφους ἀπό τὴν διάδρωσιν θετικώδεσις μέθοδοι εἶναι διὰ καθεαρισμὸς δι' ὁδέος ἢ δι' ἀμυοπριῆτης.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΕΝ ΤΗ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙ ΕΚ ΛΕΠΙΩΝ: 'Ἐὰν τὰ λέπια εἶναι οὐσιαστικῶς ἀθίκτα, ἡ ικανοποιητικὴ ἀπόδοσις τοῦ γάλυβους τοῦ σκάφους ἔχαρταται ἀπό τὴν ἐπένδυσην τοῦ πλοιοκτήτου διητήρησιν ἐπαρκούς στρώματος χρώματος ἐπὶ τῶν λεπίων. 'Εχει ἡδη διητηστηθεῖ, διὰ τὰ λέπια σημητικῶς ἀσθενὴ βάσιν διὰ τὸ χρώμα καὶ εἶναι συγχρόνις δύσκολον νὰ ἔχασφαλισθῇ κατὰ τὰ ποδάρια ἐπὶ τῆς ἡλικίας 'οὐ σκάφους ἀδιαπέραστον στρώμα χρώματος ἐπένδυση ἀπό τὰ λέπια. 'Ο δεξαμενισμὸς ἀνὰ ἔχαμπνον θεωρεῖται, ὡς καλὴ τακτική, ἀλλὰ δὲν ἀκολουθούν ταύτην οἱ πλοιοκτήται καὶ πολλάκις παρέρχεται μακρότεροι

χρονικὸν διάστημα, ἥσως διητού πραγματοποιηθῇ ὁ πρώτος δεξαμενισμός.

Μὲν τὰ νέα μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἡ ἐκληγὴ χρώματος διὰ τὰ ὑφάλα πατέσσην προσκολλητικὰς ιδιότητας. Τὰ χρώματα πρέπει νὰ ἔχουν περισσότερους προσκολλητικὰς ιδιότητας. διὰ νὰ ἀνθίστανται εἰς τὴν ἐπιφενίαν τῶν μεγάλων πατητῶν καὶ εἰς τὰ σκάφη.

ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΩΝ ΛΕΠΙΩΝ ΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ : 'Εκητάσθη ἔως ἰδών μόνον ἡ ἐλπίδα διητρωσις ἐπὶ νέων πλοίων. 'Από τινας ἀπόφοιες, πατατάσις, πιποδίσια πατητάσις, εἰς ἐπισκευάς τῶν υφάλων, εἰνὲ ἀκόμη περισσότερον πρωτάτα. Τούτο συμβαίνει, διότι συνηθίζουμεν νὰ μὴ λαμβάνωμεν ὑπὸ φύσης τὸ γεγονός, ὅτι διάλιγα μόνον ἐλάσματα τῶν υφάλων πρέπει νὰ φύσονται, οἷον μεταχειρίσιμην καὶ εἰς τὸ νεότευκτον πλοίον. 'Εποιειλημένος διέλεπτον διάδρωσιν νέοντας συγκεντρώνεται μεγάλως γύρω ἀπὸ τοὺς συγκολλήσεις καὶ καλαφατισμένας φασάς. Εἰνὲ τὰ μᾶλλον πιθανά να πεισμένα εἰς τὴν προσθόσην διεγείρουν τὰ πέριοδα.

Διὰ τὴν προφύλαξιν ἀπὸ ἐνεργούς διαβρώσεις, κατὰ τὰς ἐπισκευάς τὰς συνεπαγομένας ἀνάνεωσιν ἐλάσματων τῶν υφάλων, πρέπει νὰ διατίθεται προφύλαξις τοῦ γαλβανισμοῦ. 'Αν δὲν ἀπομπούνθην τὰ λέπια, πρέπει νὰ διαθῆται εἰδίκη προσοήν εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ χρώματος. Συνιττοται ἐπίσης — καὶ τούτο ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐκτάσεως τῆς ζημιας καὶ τῶν πυρωνῶν πρὸς αἵτιας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : Οἱ κύριοι, ἐν κατακλεῖδι, παράγοντες, οἱ διέποντες τὴν γέννησιν διαβρώσεως ἐκ λεπίων, εἰνὲ οἱ κάτωθι: α) 'Η τεχνικὴ τῆς κατασκευῆς τοῦ χαλύβουν ἐλάσματος, καθόσον απῆται ἐπιπλέας τὸν σχηματισμὸν λεπίων.

β) 'Η διάρκεια τῆς διὰ τὸν χρόνον ἀλλοιώσεως (ἀποθήκευσις τῶν ἐπιφενίων εἰς τὰ ναυπηγεία καὶ περιόδος συγκεντρώνεται τὰ πλοία).

γ) Τὸ κλιμα.

δ) 'Ο τύπος τοῦ ἐκλεγέντος διὰ τὰ υφάλα χρώματος. Καὶ

ε) 'Η συντοποίησις τοῦ χρώματος τῶν υφάλων, περιλαμβανομένου τοῦ συχνοῦ δεξαμενισμοῦ κατὰ τὸ ἔνα ή τὰ δύο πρώτα ἐπὶ τῆς ὑπηρεσίας του σκάφους.

Ο ἀσφαλέστερος τρόπος ἀποφυγῆς τῆς ἐκ λεπίων διαβρώσεως, εἰνὲ διὰ καθαρισμὸς, δι' ὁδέος ἢ δι' ἀμυοπριῆτης τῶν ἐλάσματων τῶν υφάλων, πρὸ τῆς παραδοθῆται τὸ σκάφος ἀπό τὰ ναυπηγεία. 'Απαλλαγὴ, ἐν τούτοις, ἀπὸ τῶν ἀνησυχιῶν — λόγω λεπίων — δύνανται γενικῶς νὰ ἐπιτευχθῇ, ἀν δὲ πρὸ της χρησιμοποίησεως τοῦ ἐλάσματος χρόνος εἰνὲ ἀπορκής, τὸ χρώμα κατάληπτον πρὸς ἐπίθεσην ἐπὶ τῶν λεπίων καὶ ἀν ὃ πλοιοκτήτης προσδένται εἰς δεξαμενισμοῦ τοῦ σκάφους του ἔναντι ἔχαμπνον, κατὰ τὸ ἔνα τὸ δύο πρώτα ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως του. Σκάφος, ἐκτελοῦντας ἐπισκευάς, συνεπανόμενάς ἀνάνεων ἐλάσματων τῶν υφάλων των, ὑποκεντινεῖται εἰδίκως εἰς διάδρωσιν ἐκ λεπίων. ἀν δὲν ληφθῇ φροντὶς χρωματισμοῦ καὶ δεξαμενισμοῦ, δημως, ἀκριβῶς ἀπαιτεῖται δι' ἔνα νεότευκτον πλοίον.

Νέα 'Υόρκη

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορούν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλέγραφον πλοίων, φαντάρ, βινθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς ένδογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΓΩΓΟΙ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΜΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΠΟΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ

Τα σχεδιασθέντα πρόσβετα μεταφορικά μέσα διά την μεταφοράν των πετρελαιών της Μεσης Ανατολής, προρίζονται να συμπληρώσουν μαλλιούς, παρα ν υποσκελίσουν τας σημερινάς όδους διακινήσεως. Μέ την αναμενομένην κατά τα προσεχή πεντε έτη αύξησην της ζητήσεως πετρελαιού από την Εύρωπην κατά 7½ έως 10 % επτησίως, δεν θα είναι δυνατόν είτε τα διατίθεμα στημέρων μεταφορικά μεσα νά έχει πρετέτην την πρόσθετον ταυτη κίνησην. Επομένως, η κατασκευή πετρελαιαγωγών από τον μεχόν του Περισκού Κόλπου, μέσω Ιράκ και Τουρκίας, πρός την άκτην της Μεσογείου, άναμενεται να προωθηθή, δύον το δυνατόν ταχύτερον. Ο έν λόγω άγωγός θα κοστίσει περι τά 1.000 €κατομμύρια δολαρίων και διαπραγματεύσεις, κατά την στιγμήν τατην, διεξάγονται πρός σύμψων συμφωνίας, ως πρός τα δικαιώματα διαμετακομίσεως, στηνα διά την ισόπραττουν οχι χρώμα (Τουρκία, Ιράκ κλπ.), μέσω του εδάφους των όποιων θα διέρχεται ο νέος πετρελαιαγωγός. Πριν καταστη δυνατή ή έναρξης των έργωσιών πρός κατασκευήν του, πρέπει νά επιλυθεύνεται διάφορας άκανθώδη προβλήματα. «Ένας εκ τωτών αφόρο την άσφαλτειαν των διατεθσμένων κεφαλαίων — ρηπήν προϋπόθεσιν της χρηματοδοτήσεως — δεδομένου, διά ένα τυμά της δαπάνης θα καλεθεί ή έκθεσησμένου εις δημοσίσιαν έγγραφην δανείου. Η σφάλεια αυτη δέν να παρέχη έγγυσην, στη ί άγωγός θα είναι άπηλλαγμένος οιστόποτες πρετειής.

Θα έχη νέος πετρελαιαγωγός δυναμικότητα παροχετεύσεως 1. εκατομμύριαν βαρελίων ακαθάρτων πετρελαίου ήμερστιών. Τα σχέδια προβλέπουν δύο παραλλήλους άγωγούς, μέσω διαδικασίας συναφεις διοπθητικάς έγκαταστάσεις εις τα άκρα αισιών τέμουτα, πλήσιον του λιμένων της Άλεξανδρείας. Η αποπρέπτωσης των έχει προγραμματισθή, δοκιμαστικών, διά το 1962, το δέ όλον έργον θα άποτελέστη κοινή έπιχειρησιν των διεθνών έταιρων πετρελαίων, αι οποίας έκμεταλλεύνται τάς πετρελαιοπηγάς της Μέσης Ανατολής. Καθ' όν χρόνον συνεχίζονται αι διαπραγματεύσεις, προωθούνται και αι έπισκευαι του πετρελαιαγωγού, στις διηκεί από το Ιράκ, μέσω Συρίας. πρός την Μεσογείου και ένεργειται έγκαταστάσης προσθέτων άντλιων και πλλων μέσων του υπερασβικού πετρελαιαγωγού, προκειμένου νά έπισχη ή δυναμικότης του, κατά 50% περίπου. Ο πετρελαιαγωγός του Ιράκ φέρει τώρα πρός την Μεσογείου περι τά 210.000 βαρελίων πετρελαίου ήμερστιών. Ήτοι τά 40%, περίπου, της προτέρας δυναμικότητος του, ήτις έκματεντο μεταξύ 525.000 έως 550.000 βαρελίων ήμερστιών. Η έγκαταστάσης προσθέτων άντλιων ύπολογίζεται νά αύξηση ήπο του τέλους Ιουλίου την διοχέτευση πετρελαίου εις 280.000 βαρελίων ήμερστιών, διαν δέ — κατά το προσθέτες έτος — συμπληρώνουν αι έπισκευαι των έσαιμοποτάς ζημιών, τότε ή δυναμικότητη του άγωγου θα φέρται τά 550.000 βαρελίων ήμερστιών. Έξ αλλο, προθετεί μέσα είχον προγραμματισθή ή άρχισουν λιαν προσεχώς έγκαθιστάμενα και έπι του άπειρασθηκού πετρελαιαγωγού του άποιον ή δυναμικότης πάνη από 325.000 εις 450.000 έως 460.000 βαρελίων ήμερστιών. Συνεπά, σταν έπισκευαι προσθέτων μέσων εις του άπειρασθηκού, τότε ή ροή του πετρελαίου πρός την Μεσογείου θα φέρται τά 1.000.000 βαρελίων ήμερστιών περίπου. Έναντι ήμερστιών διοχετεύσεως 850.000 βαρελίων ήμερστιών πρός την Κοίτην την Σουέζ.

Άφι έπερου, δια τη διάρυγος του Σουέζ, ήν δέν δελτιώθη αύτη ήγάλι, δέν θα είνε δυνατόν νά διακομίζεται ούσιαστικώς μεγαλύτερος πετρελαίου, παρ' δύος διεκοπή ή ναυσιπλοία. Τότε, ή κατά μέσου δρον ήμερστιών σιδιακίης, μέσω της Διώρυγος, έφθαση τά 1.650.000 βαρελίων ήμερστιών. Αν διαποθηθή ή Διώρυδη ύπο τάς καταστάσας έν αύτη κατά τον παρελθόντα Όκτωβρίου συνθήκας, ήν δυνανται νά την διαπλέουν 48 σκάφη ήμερστιών. Δεδομένου, δια τη ήμιου των έν λόγω σκαφών θα είνε φορητά, ή άριθμος των δεξαμενοπλοίων θα περιορίζεται εις 24 έως 28, έκ των άποιον πάλι τά 14 ήν είνε έμφορτα και τά υπόλοιποι κενά. Η κατά μέσου δρον φορτηγών ήκανότης των δεξαμενοπλοίων, των χρηματοποιώντων την διά Σουέζ άδων, είνε ή των 19.000 τόνων (ππ 140.000 έως 145.000 βαρελίων πετρελαίου κατά πλοίον).

Έν τω μεταξύ, ήλα τά ναυπηγεία του κόρμου άπαχχολούνται δραστηρίες εις την κατασκευή δεξαμενοπλοίων, μεγάλης, ως έπι το πλείστον, χωρητικότητος. «Οταν τά νέα ταύτη σκάφη τεθούν εν υπερεσία δύοκο του μέσω Σουέζ διακινούμενων πετρελαίου θα αύξηθη. Αν, ήμως, δέν έκβαθυνθή ή διάρυξ, δέν θα είνε δυνατόν νά διαπλέουν ταύτη έμφορτα δεξαμενοπλοίων άνω τά 40.000 τόνων. Τοισυπτόρπως, άμφισσα δεν δεωσείται ή διακίνησης πειστόστερων τών 2.000.000 βαρελίων ήμερστιών και μέ τα μεγαλύτερα άκων δεξαμενοπλοία, ήν δεν δαπανηθούν διά τη έργα δελτιώσεως της Διώρυγος έκαπομμύρια δολαρίων.

Έτερον ύπο συλλήπτων οχέδιον άφορά την κατασκευή πετρελαιαγωγών πρός την διώρυγα του Σουέζ. Θα άπτηθη περι προσφοράν πόσο την σκοπού αύτον έπιπροσθέτως πρός την άγωγόν, ή κατασκευή πολυδιάπλων έγκαταστάσεων άποθηκεύσεως των πετρελαίων εις τά άκρα σημεία άμφισσα δεν δεωσεώντων την άποθηκεύση της Διώρυγος. Συγγόνως, ήν παραπάνω διάφοράσεων διά τά δεξαμενοπλοία εις τό ένα τέρμα

και φορτώσεως είς έτερα δεξαμενόπλοια εις τό άλλο τέρμα, τό έπι της Μεσογείου, ή δέ διπλή αύτη έργωσια θα άπτητε 24 έως 28 ώρας δι' έκάστην πεδίπασιν, πέραν όλων την έκφοτωσιν και φότωσιν, πέραν του χρόνου την έποιον αναλίσκει ένα δεξαμενοπλοίου πρόσθια πλάση της Διώρυγος. Τό κόστος έτης πετρελαιαγωγών μέσω Σουέζ θα είναι ήδη 3.000 έως 5.000 δολαρίων, άνω λόγω την μεγέθουν και του άπιθμου του πληρωμάτος του.

Μέγας, έξ αλλο, άσιμος δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητας 65.000 τόνων δ.ν. και ανω εύρισκεται νόν ύπο ναυπήγησιν. Σκάφη του έν λόγω μεγέθους, τά όποιας θα δυναται νά μεταφέρουν φορτίον 500.000 διασελίων πετρελαίου και άνω, δέν θα μπορούν, έν μεμόριον καταστάση, νά χρηματοποιήσην την διώρυγα του Σουέζ. Θα άσκοληθούν, κατ' ανάγκην την μακραν δόνη του περίπλου της Αθρικής, έφόσσον δέ είτη, δέ μόνον εύρωπαϊκού νέα κέντρου έκφρασης.

Κατά τους ύπολογισμούν των είδικών της πετρελαιοιδιομηχονίας, άλιγητερος κάλυψερά ίππεινασμάτικοι και άλιγητερα έργατικοι και έχει ήδη χρειασθεί, διά νά μεταφέρη έναν βαρελίον πετρελαίου από την Μεσην 'Ανατολήν εις την Εύρωπην, μέσω πετρελαιαγωγών, πόσο την Μεσογείου και έκεθεν διά τάνκερ μέχρι της Εύρωπης, παρ' δύο διά της χρηματοποιήσης δεξαμενοπλοίων τών 40.000 τόνων δ.ν., μέσω του Σουέζ ή 80.000 τ. δ. ν., μέσω του Ακρωτηρίου της Καλλίνης έπιδεισ. Έναν συνυπολογισμή και ή πληρωμή των διοικών του Σουέζ, ή χρηματοποιήσης της υδατίνης την πρόσθια διά της Αθρικής.

Άν δέν πραγματοποιήθουν ούσιαστικοί αποκαλύψεις κοιτασμάτων πετρελαίου εις την Σαχάραν και την Δυτική Ασία, προσποτική είνε, δέν άπασαι αι είς πετρελαίου άναγκαι της Εύρωπης διά την προσθή δεκαετίαν. Ή έξυπερετθουν άπο τά πηγάς της Μέσης Ανατολής απίντες καλύπτουν τά 70% περίπου, των γνωστών έν τώ κόσμων άποθεμάτων πετρελαίου. Χρειάζεται, θέν, ή συνεργασία δόνη των γνωστών της Μέσης Ανατολής διά την κατασκευή δικύου πετρελαιαγωγών. Τό τέλη διαμετακομίσεως, τά όποιας θα είσπραττωνται, θα αύξησην μεγάλων τά έσοδα των έν λόγω γνωσών και ήδη δελτιώσουν τό οίκονομικόν επιπέδων τών γνωσών έκείνων, αίτινες δέν έχουν ήδη ιδίαν της Αθρικής.

ΑΙ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΑΝΑΓΚΑΙ

Έγκυρος οίκονομική προσωπικότης, παρακολουθούνται έκ του σύνεγγυς τάς έξελίξεις της πετρελαιοιδιομηχανίας, έτοντες πρό πλειστηρική μελέτης του, δέν οι Ήνωμένοι Πολιτείαι ή δέχρειασθεύν δόνη τό περίσσευμα της πετρελαιοταραγωγής του Δυτικού Ήμισφαιρίου πόσο άντιμετώπισην τών κατά τό 1965 άναγκών των. Αύτη, ήλως τε, είνε και ή γνώμη δώλω τών ιθυνούσων προσωπικοτήτων τών έταιρων πετρελαίου, δεδομένου δέ, δέ τό πετρελαίου άντιπροσωπεύει σήμερον τά 40% της παγκοσμίου μεταφορικής κινήσεως, ήδη ύπαρξη άντικτυος επί της προσποτικής διά τάς μεταφοράς — και συνεπών διά την ναυτιλίαν—κατά την προσθή δεκαετίαν.

Προβλέπεται δέν άπασαι αι είς πετρελαίου άναγκαι τών Ήνωμένων Πολιτείων κατά τά προσθή δέκα έπι ήδη υπερφαλαγγίσουν τήν αναμενόμενην σύμετρην αύξησην της παραγωγής του Δυτικού Ήμισφαιρίου πόσο περισσόντων άκουμην και ήδη λογικόν ύπολογισμού της προβλεπούμενης αύξησης της πετρελαιοταραγωγής εις την Λατινική Αμερικήν, τας Ήνωμένων Πολιτείων και την Καναδάν. Σημαίνουν τά άντερω, τρία τίνα: α) «Οτι τό Δυτικού Ήμισφαιρίου καταστάσην περιοχή έλλειμματος πετρελαίου με άναγκην είσαγωγής 500.000 βαρελίων ήμερστιών δέπο τό Ανατολικόν Ήμισφαιρίου, ίδια δέ ήδη Μέσης Ανατολής. β) «Οτι ή Δυτική Εύρωπη, της άποιας ή είς πετρελαίου κατανάλωσης αύξανε μέ συμβόν μεγαλύτερος πόσο ποστάτας πετρελαίου πόσο της Ηνωμένων Πολιτείων, δέν έσαγη άσημάτων μόνον είς την Καναδάν. Σημαίνουν τά άντερω, τρία τίνα: α) «Οτι τό Δυτικού Ήμισφαιρίου καταστάσην περιοχή έλλειμματος πετρελαίου με άναγκην είσαγωγής 600 έκαπομμύριων δολαρίων, ως ήγγιστα, έπησίως. Και γ) «Οτι κάθε κίνησις τών Ήνωμένων Πολιτείων, ίπως διαποτηρίζεται μόνον είς τάς τιμάς παρά είς περιορισμούς. Ή δέν έχεις τών είς ήγγιστα καύσιμα άναγκών τών Ήνωμένων Πολιτείων δέν δύναται νά μειωθή δι' έλεγχου τών είσαγωγών. Τοιαύτη τακτική θα είχεν ήδη ποτέδεσμα νά καταστήση μάλλον άκριβωτέρας τάς πρός ικανοποιητικών των έσοδων της Ανατολής.

Ίδια, τώρα, αι διά τό 1965 προβλέψεις της προμηνησίσης οίκονομης προσωπικότητος διά την προσφοράν και ζήτησην πετρελαίου: Αι Ήνωμένοι Πολιτείαι ήδη χρειάζονται 12.9 έκαπομμύρια δολαρίων πετρελαίου ήμερστιών. έναντι ήγγιστου ήμερστιών 9.7 έκαπομμύριων, ήδη δέ έχουν: δηλαδή, έλλειμμα 3.2 έκαπομμύριων δοσελίων ήμερστιών. Ό Καναδάς ήδη χρειάζεται 1.3 έκαπομμύρια δοσελίων ήμερστιών.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαί κατασκευαι και έπισκευαι.
Ταχύτης έκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΤΡΟΠΙΣ", ΣΥΡΟΣ

εναντί έγχωρίου προμηθείας 1.4 έκατ. βαρελίων, ητοι θά έχη περίσσευμα 100.000 βαρελίων πετρελαίου ήμερησίως. Τό υπόλοιπον τού Δυτικού 'Ημισφαιρίου θά χρειάζεται 2.5 έκατομμύρια βαρελίων ήμερησίως, εναντί έγχωρίου προμηθείας 5.1 έκατ. βαρελίων, ούτως ώστε θά έχη ένα καθαρόν περίσσευμα 2.6 έκατομμ. βαρελίων ήμερησίως. 'Η ζήτησις συνεπώς, διοικήσου τού Δυτικού 'Ημισφαιρίου θά ανέρχεται εἰς 16.7 έκατομμύρια βαρελίων ήμερησίως, εναντί έγχωρίου προμηθείας 16.2 έκατομμύριαν βαρελίων, με προκύπτον γενικό έλλειμμα 500.000 βαρελίων πετρελαίου ήμερησίως.

Δεδομένου, ότι ποσότης τις τού Καραϊβικού άκαθάρτου πετρελαίου ή τών παραγώγων αυτού δύναται, ίσως, νά έξαχθη εἰς τήν Εύρωπην, τό καθαρόν εἰς πετρέλαιον έλλειμμα τού Δυτικού 'Ημισφαιρίου θέλει αύξηση. Θά χρειασθεῖν, τότε, μεγαλύτεραι είσαγωγαι έκ τού 'Ανατολικού 'Ημισφαιρίου πρός γεφύρωσιν τού έλλειμματος. 'Ιδου και αι προσδίλευσις τῆς θέσεως προσφοράς και ζητήσεως τού 1965 διά το 'Ανατολικόν 'Ημισφαιρίου:

Δυτική Εύρωπη: 'Ανάγκαι, 4.8 έκατομμύρια βαρελίων ήμερησίως, εναντί έγχωρίου προμηθείας 400.000 βαρ. μόνον, ητοι έλλειμμα 4.4 έκατομμύριαν βαρελίων ήμερησίως.

Μέση η 'Ανατολή: 'Ανάγκαι, 700.000 βαρελίων ήμερησίως, εναντί έγχωρίου προμηθείας 7.5 έκατομ. βαρελίων, με προκύπτον ούτω πλέονασμα 6.8 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως.

Λοιπόν 'Ανατ. 'Ημισφαίριον: Ζήτησις 3.2 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως, εναντί παραγωγής 1.3 έκατομ. βαρελίων, ητοι έλλειμμα 1.9 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως.

Αι ήμερήσιαι άνάγκαι τού 'Ανατ. 'Ημισφαιρίου έξ 8.7 έκατομ. βαρελίων πετρελαίους ήμερησίως ύπερκαλύπτονται με τήν παραγωγήν 9.2 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως, με προκύπτον περίσσευμα 500.000 βαρελίων ήμερησίως, δύον άκριβων χρειάζεται πρός συμπλήρωσιν τών άναγκων τού Δυτικόν 'Ημισφαιρίου.

Κατά τό παρελθόν έτος αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι παρήγαγον διλιγώτεραις των 7.2 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως, τά δέ προβλεπόμενα διά το 1965 9.7 έκατομ. βαρελίων είναι κατά 200.000 βαρελίων, περιπου, άνωτεραι τών προσφάτων ύπολογισθέντων διά το 1966, ύπό τής Τσαίζ Μανάτεαν Μπάνκ. 'Αντιπροσωπεύουν δυναμικών άνωτανον υψος παραγωγής, δύον δύναται νά κρατηθῇ δι' όλιγα έπη, πρίν ή άρχισῃ νά έμφανιζη πιθανή κάμψιν. Τά 12.9 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως, εις δύο θά άνελθουν αι άνάγκαι τών 'Ηνωμένων Πολιτειών κατά το 1965, είναι κατά 3 περίπου έκατομ. βαρελίων άνωτεραι τών άναγκων τού παρελθόντος έτους. 'Ο κ. Ούνωρεν, πρεσβύτερος άντιπροσόρος τής Νάσιοναλ Σίτυ Μπάνκ, άναβιθάζει τάς άνάγκας τού 1965 εις 13 περίπου έκατομ. βαρελίων πετρελαίου ήμερησίως.

Τό 1966 αι έγαγωαι τής Λατινικής 'Αμερικής πρός τήν Δυτικήν Εύρωπην, κατά τό πλείστον έκ Καραϊβικής (Βενεζουέλας, Δυτικών Ινδιών κλπ.) άνηλθον περίπου εις 250.000 βαρελίων άκαθάρτου πετρελαίου ήμερησίως και εις 305.000 βαρέλια πετρελαιοειδών ήμερησίως, κατά τό πλείστον βιομηχανικού καυσίμου πετρελαίου και ντηζέλ διλ. 'Αν ύπολογισθή ή τιμή φόμπτ, με τών στρογγυλὸν άριθμὸν τών δολ. 2.50 κατά

βαρέλιον διά τό άκαθάρτον πετρέλαιον και τών 3 δολλαρίων διά τά πετρελαιοειδή, φθάνουμεν εἰς μιαν άξιαν τών έκειθεν έξαγωγών κυμαινομένην εἰς τάς 625.000 δολλαρίων ήμερησίως διά τό άκαθάρτον πετρέλαιον και 915.000 δολλαρίων ήμερησίως διά τά πετρελαιοειδή. Ούτω, άνω τών 560 έκατομ. δολλαρίων έτησιως από τό έμπόριον πετρελαιών μεταξύ Δυτικού 'Ημισφαιρίου και Εύρωπης θά αφαιρούνται, διά ν' αντικατασταθούν τελικῶς με προμηθείας από τήν Μέσην 'Ανατολήν.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1956

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Ε.Ο.Σ.

'Η έπιτοπη έπι τών θαλασσών μεταφορών τού 'Οργανισμού Εύρωπας ικανής Οικονομικής Συνεργασίας έδημοσίευσε πρό τίνος εἰς ειδικὸν τεύχος τήν έπιστην τής έκθεσιν, τήν τρίτην κατά σειράν. 'Αναλύονται, δι' αυτής, αι σημειώσεισι κατά τό 1956 έξελίξεις εἰς τήν από θαλάσσης παγκόσμιου μεταφορική δραστηριότητα και, ιδιαιτέρως, τών χωρών, που μετέχουν τής 'Οργανώσεως.

Αι στατιστικαι τής έκθεσεως άντικαποπτίζουν τήν σημειωθεῖσαν ναυτιλιακήν, κατά χώραν, άναπτυξιν και διαπιστώσουν τήν άξιοσημείωτον διάγκωσιν τής χωρητικότητος ύπό τήν σημαίαν τής Λιβερίας. 'Η κατανομή τών διακινηθέντων φορτών, ημέρων και ύγρων, ή λικία τών πλοίων, τό ύπό ναυπήγησιν τοννάς και, γενικώς, κάθε σχετική με τήν κίνησιν τής παγκόσμιου ναυτιλίας στατιστική περιλαμβίνεται εἰς τήν έν λόγω έκθεσιν.

Ίδιοιτέρων πεφάλαιοιν άναβρεται εἰς τήν ζωηροτάτην, κατά τό παρελθόν έτος, μεταφορικήν κίνησιν, εἰς τήν κρίσιν τού Σουέζ, τήν προκαλέσασαν τήν γνωστήν έκτακτον τοννάς, και τήν άνατιμησιν τών ναυλών. 'Η έκθεσις, έν συνεχεία, άναπτυγνει τάς σχετικής που διόπιας προεκάλεσε τό κλείσιμον τής Διώρυγος καθώς και τά ληφθέντα μέτρα παρά τού 'Οργανισμού διά τήν άντιμετωπίσιν τών τεθέντων προβλημάτων.

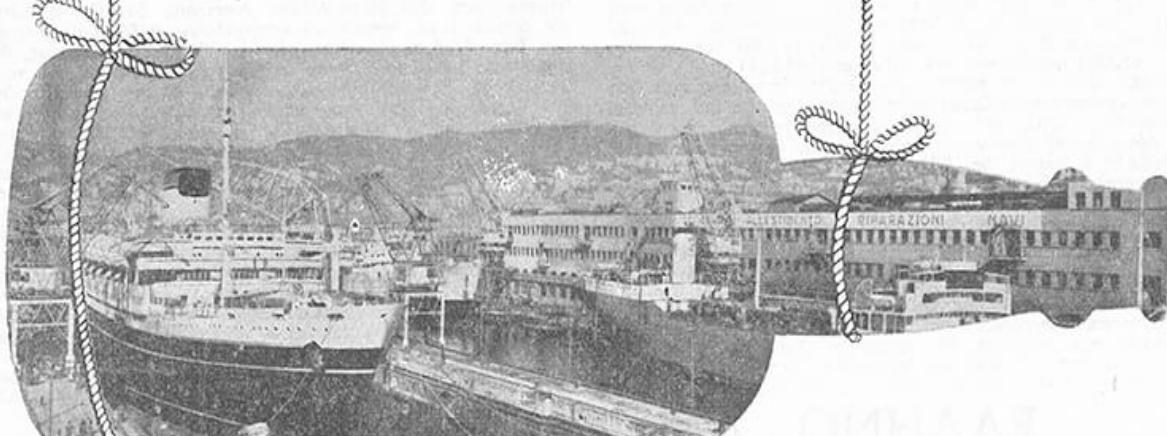
Παρέχονται, έπιστης, διά τής έκθεσεως, αριθμοί συγκριτικοί τής μεταφορικής κίνησεως εἰς φορτία και έπιβάτας από θαλάσσης και αέρος και άποδεικνύεται αι σημειρινοί τάσεις τής ναυλαγοράς και ή έπιδρασις αύτών έπι τών τιμών τών διαφόρων προϊόντων.

Είς ιδιαίτερον, έπιστης, καφάλαιον άναλυνται οι άριθμοι τού κατά χώρας ναυτιλιακών εισοδημάτων και καταδεικνύεται ό σημαντικός όλος αύτού διά τό ισοζύγιον πληρωμών ώρισμενων χωρών.

Όσον άφοραν τάς ναυπηγήσιες διαπιστώσαται, διτι τάς 70% τού ύπο κετασκευήν παγκόσμιου τοννός έχουν παραγγελθή εἰς τά ναυπηγεία τών χωρών τών μετεχουσών τού 'Οργανισμού. Οι σχετικοί άριθμοι άναλυνται κατά κατηγορίας πλοίων και πρωστηρίων συστημάτων,

Τέλος, ή έκθεσις ύπογραμμίζει τά δασικά ποσοθήματα, τά θοπιά άντιμετωπίσει τά ναυτιλία (διακρίσεις σημαίας, υπολογήσεις ύπό τάς σημειώσιες εύκολιας καθυστερήσεις τών πλοίων εἰς τους λιμένας) και άνασφεται εἰς τά ληφθέντα, σηνετικώς, μέτρα από τήν έπιτοπην έπι τών έκθεσίσιων μεταφορών τού 'Οργανισμού

O A R N
Genoa's most efficient repairers



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



OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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

ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

—ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΠΡΟΣΑΡΔΕΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΜΗ ΛΣΦΛΗ ΔΙΜΕΝΑ. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ.

Ἐνώπιον τοῦ τμήματος ἐμπορικῶν ὑποθέσεων τῶν ἀγγελικῶν Δικαστηρίων, προσδεδουμένου ἀπό τὸν λόρδον δικαστὴν Πήρσον, μετὰ παρέδρους δύο πολιορχών, κηθεὶς πρὸς ἐδίκαστον ἡ ἀγωγὴ τῆς ἀγγελικῆς ναυτικῆς ἔταιρίας Λῆδς ἐναπέρι τῆς γαλλικῆς ἔταιριας Μιούν. Ἡ ἐνάγουσσα ἡὗιον ἀπόκτιμισσαν 339.866 λιρῶν, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, ὅτι ἡ ἐναγομένη γαλλική ἔταιρια διέρρη τὸ ναυλοσύμφωνον τῆς μὲ τὸ μότοροπι τῆς Ηστερών Σίτου. Ἡ γαλλική ἔταιρια εἶχε ναυλώσει τον εν λόγῳ σκαφὸς τῆς ἔταιριας Λῆδς τὴν 9ην Δεκεμβρίου 1949 πρὸς φόρτωσιν κριθῆντος χώμα ἀπό ἕνα τὸ δύο ἀσφαλὲς λιμένας τοῦ Μαρόκου, μὲ προορισμὸν τὴν Ἰαπωνίαν. Τὸ σκάφος διετάχθη γὰρ πλεύση εἰς Μογκαντόρ, ὅπου καὶ ἐδώκειτο τὴν 28ην Δεκεμβρίου 1949. Ἰσχυρισθεὶς ἡ ἐνάγουσσα, ὅτι ἡ γαλλική ἔταιρια, διατάχσασα νά πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς μῆρα ἀσφαλή λιμένα, ἔξετέθη εἰς ῥῆξιν τοῦ ναυλοσύμφωνου καὶ ὅτι ἡ γενομένη κημία ὠφείλετο εἰς τὴν ῥῆξιν ταῦτην. Ἡ ἐναγομένη ἔταιρια ἀπέκρουσε τὰ ἀντότερα, καθὼς καὶ τὸν ἴσχυρισμὸν, ὅτι υπῆρχεν εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ὄρος, καθ' ὃν ἐπέτρεψε νά διατάξῃ τὸ σκάφος νά πλεύσῃ εἰς ἀσφαλή λιμένα. Ἐπιπρόσθετα, ἡρήθη ἡ ἐναγομένη ἔταιρια, διτὸ Μογκαντόρ ἀπέτελει μῆρα ἀσφαλή λιμένας καὶ ἀντέταξεν, ὅτι ἡ ἐνάγουσσα, διά τῆς στάσεως τῆς, εἰχε συγκατατεθεῖ νά πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα. Ἰσχυρισθεὶς ἀκόμη, ὅτι ἡ προστάρεις ὠφείλετο εἰς ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος, τελούμντος ἐν τῷ ὑπεροειδεῖ τῆς ἐναγούσης.

Κατέ τὴν ἑάγουσαν ἐταιρίαν, πλοιοκτήτηριν τοῦ Ἑστερπ Σίτυ, 5246 τ. γερός, ἦτο ὅπός ἡ συνεπαγόμενος δρος τοῦ ναυλοσυμφώνου νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς ἀσφαλῆ λιμένα καὶ, συνεπὼς ἡ διατάξη νὰ φορτώσῃ εἰς Μογκαντόρ ἑστήματιν ἔγγυήσιν τῆς ἑναγομένης ἐταιρίας, ὅτι ὁ ρηθεὶς λιμὴν ἦτο ἀσφαλῆ διά τὸ σκάφος. Ἐπὶ πλέον, ρητὸς ἡ συνεπαγόμενος δρος τοῦ ναυλοσυμφώνου ἦτο, ὅτι ἡ ἑαγομένη ἐταιρία ὠφειλοῦ νὰ μὴ διατάξῃ τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ εἰς μὴ ἀσφαλῆ λιμένα. Παρεῖσαν, δὲν, τὴν συμφωνίαν, διατάξασα τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ εἰς Μογκαντόρ, διὰ τοῦ δὲν ἦτο ἀσφαλῆς λιμήν. Ἀποτελεῖται ὁ λιμὴν οὗτος ἀπό ἓν των περιωδισμένων δρόμων, ἐκτεθεμένον εἰς σφρόδρους ἀνέμους ἢ εἰς τρικυίαν, καθ' ὃλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους. Οὐδέν σκάφος, ἀνάλογον μεγέθους πρὸς τὸ Ἑστερπ Σίτυ, δύναται νὰ εἰσπλεύσῃ ἀσφαλῶς εἰς τὸν ἐν λόγῳ δρόμον, νὰ ἀγκυροδέλητη, νὰ διεπιάγῃ ἄλλας τιάν τεραστίας ἢ νὰ ἀποπλεύσῃ, χωρὶς κίνδυνον νὰ προσφράξῃ ἐπὶ δράχων ἢ ἐπὶ ἀδάθων ὑδάτων, ἀτινὰ περιβάλλουν τὸ στόμιον τοῦ δρόμου καὶ τὸ ἀγκυροδέλλιον. Τὸ στόμιον εἶνε στενότατον, ὃ βυθὸς τοῦ δρόμου ἐπισφαλής, χωρὶς νὰ διτείνεται καὶ οἰδάποτε μέτρα πρυμνοδετήσεως. Οἱ φάροι καὶ φαροὶ εἶνε οὕτω πως ἐγκατεστημένοι, ὥστε εἶνε ἀνύπαντον ἀπό τὰ ἡγκυροδέλημένα εἰς τὸ μέσον τοῦ δρόμου σκάφη νὰ διατιστώσουν ἢν εύρισκωνται εἰς τὸν πράσινον, τὸν λευκὸν ἢ τὸν ἐρυθρὸν τομέα. Οὐδέν ρυμουλκὸν ὑπῆρχεν εἰς τὸ Μογκαντόρ, καταπλάκης διὰ σκάφη τοῦ μεγέθους τοῦ Ἑστερπ Σίτυ καὶ οὐδεμία πλοηγική ὑπερεστία.

Περιώδειος 8.35' π. μ. της 28ης Δεκεμβρίου 1949 τὸ σκάφος ἡγκυροδόλησην εἰς τὸ μέσον, περίπου, τοῦ ὄρμου, ὑπὸ τὰς δῦηγιας τοῦ λιμενάρχου τοῦ Μογκαντό. Παρέμεινεν ἐπ' ἀγύρῳ εἰς τὴν θέσιν ταύτην καὶ υπὸ καλάς καιρικάς συνθήκας ἐν ἀναμονῇ φορτίου μέχρι τῆς 11.20' π. μ. της 28ης Δεκεμβρίου, ὅποτε ἤρχισε νὰ ἀνασυρθεῖ τὸ ἄγκυράν του ὑπὸ σφοδρὸν νοτιοδυτικὸν ἀνεμον. Ὁ πλοιάρχος διέταξε πάραυτα νὰ ἀρθῇ ἡ ἄγκυρα καὶ νὰ ἀναχθῇ τὸ φορτηγὸν εἰς τὸ πέλαγος. Ἐν συνεχείς, ἀπεδείχθη ἀδύνατος ὁ χειρισμὸς τοῦ σκάφους η̄ – τούλαχιστον – δὲν κατωρθῷ γάρ κρατηθῆ τοῦτο ἱκανοποιητικῶς ἐν πορείᾳ, ώστε νὰ μη παρασυρθῇ ἀπὸ αἰφνίδιας σφοδρᾶς ριτάς του ἀνέμου πρὸς τὰ δραγκώδη καὶ ἀδαμάνι μετατοιχία του στομίου του ὄρμου, ὅπου και προστέραζε διάρεως. ὑποστάν σοθαράς ζημιάς. Τοιά ρυμουλκά μετακληθέντα ἐκ Καλαντόλαγκον επέτηνον μάτα τὸ ἀνελκύσμαν την 5ην Ἰανουαρίου.

Καταπαγκυκάς επετυχών να το ανέλκουσην την ιητή τανδύαριον.
‘Η έναγουμονή γαλλική έταιρια υπεστήριξεν, διτό τό ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν ἀπόζημιωσιν «δι», ὅποδεδειγμένας ζημιάς προερχομένας ἀπό τὴν μὴ ἔκτειν τοῦ παρόντος ναυλοσύμφωνου. ‘Η ἀπόζημιώσις δὲν πρέπει νὰ υπερβαίνει τὸ ποσὸν τοῦ ναυάλου. ‘Απεκρούσθη ὁ ἰσχυρισμὸς τῶν ἀντιδίκων περὶ ὅρων οἵ έγγυήσεων, ἀναφερούμενων εἰς ὑπόρεωσιν κατάπλου εἰς ἀσφαλεῖς λιμένας, καθὼς καὶ ὁ ἔτερος ἰσχυρισμὸς των, διτό το Μογκαντό δὲν ἡτο ἀσφαλεῖς λιμηνί. Οὐδεμία — εἴποι — ὑπάρχει στοῖχος τοῦ ναυλοσύμφωνου η ἀδέπτως ἐγγυήσεως, συνεπείᾳ τῆς διατάγης νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς Μογκαντό. ‘Αν υπάρχει, ἔξ ἄλλου, ὅρος η ἐγγυήσεις περὶ ἀσφαλῶν λιμένων, τότε καὶ πάλιν η ἐνάγουσα ἔταιρισ διὰ τῆς στάσεως της, μὴ προβαλούσα, δηλαδή, ἀντίρρησην διὰ το Μογκαντό. διτό ἐγνωστοποιήθη ὁ λιμένιον ούτος διά τὴν προσέγγισιν τοῦ σκάφους, εἶχε παραιτηθῆ τοῦ ρηθέντος δρου καὶ, συνεπώς, ἀπεκλείετο τοῦ δικαιωμάτος νὰ ἰσχυρισθῇ ὅριν τοῦ ναυλοσύμφωνου, ίεοσι: ἔρω, η ἐναγούμενή ἔταιρια υπεστήριξεν, διτό η προσάραξις καὶ ή ζημιά ὥφειλοντο εἰς ἀνέλειαν καὶ μόνον τῶν προσώπων τῶν τελούντων εἰς τὴν ὑπρεσίαν τῆς ἐναγούσης ἔταιριας η τῶν πρακτόρων της. Οι ἐν Μογκαντό πράκτορες τοῦ «Hestor» Σίτου προέλειψαν ωρὰ παράσχουν τὰς ἀναγκαῖας παληοφορίας περὶ τοῦ λιμένος η νὰ εἰδοτοιχίουσι τὴν υπάρχουσαν πλοηγικήν υπηρεσίαν. ‘Η ἀπόφασις, ἔξ ἄλλου νὰ ἐγκαταλειφθῇ τὸ ἀγκυροδόλιον καὶ νὰ ἀναχθῇ τὸ σκάφος εἰς τὸ πέλαγος, ἐλήφθη πολὺ ἀσύρματος, διτό αἱ ἐπιτραπέσσαι καιρικά συμῆκαι ήσαν τοιαῦτα, ὥστε νὰ καταστήσουν δυσχερεῖς τούς χειρισμούς τοῦ πλοίου. ‘Αλλὰ καὶ διτό τὸ σκάφος ἀπῆρον, η ἐνάγουσα ἔταιρια (δηλαδή τὸ πλοᾶμα τῆς) παρέλειψε ωρὰ τηρήσης ὑπὸ τοῦ τόντον ἐλεγχούν τῆς τὸ σκάφος. ‘Η προσάραξις καὶ οἱ ζημιές δὲν προεκλήθησαν ἀπό μηδὲν τοῦ ναυλοσύμφωνου, ἀλλ’ ἐκ τῆς στάσεως η τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους, εἰςπλεύσαντος καὶ παρασειναντος εἰς τὸν λιμένα, μολονότι ἐγνώριζεν η φύσει τὰ γνωρίζει τὰς συνήδησις, εἰς τὰς ὅποιας ὁ ἐν λόγῳ λιμὴν ήτο ἐκτεθειμένος. Τέλος, η ἐναγούμενή γαλλική ἔταιρια υπεστήριξεν, διτό, ἂν η ἐνάγουσα Σικαϊούται εἰς ἀπόζημιώσιν διά ζημιάς, τὸ ποσὸν ταύτης περιορίζεται — κατὰ τὸ σχετικὸν δρον τοῦ ναυλοσύμφωνου — εἰς τὸ ὑπόλογιζόμενον ποσὸν τοῦ ναύλου.

Εἰς τὸν ἀνωτέρω ή πλοιοκτήτωις ἐταιρία ἀντέταξεν. ὅτι ή ἐναγουμένη ἐταιρίας ἀφῆκε νὰ ὑπονοηθῇ. ὅτι, τὸ Μογκαντόρ ἥτο ἀσφαλῆς λιμὴν και ὅτι, κατά συνέπειαν, ήταν ἡ ἐνάγουσα πατροχώρων νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ σκάφος της τὸν ἔκει κατάπλουν του. Δὲν ἐπέτρεπτο εἰς τὴν ἐναγουμένην νὸ ισχυρίζεται, ὅτι ή ἐνάγουσα πατροχή τῶν ἐπὶ τοῦ νουλούσυμφωνου δικαιωμάτων της. Ο πλοιάρχος οὐδὲν μίτην είχεν, ἐξουσιοδότησαν ἐμέωρος τῆς ἐναγουμένης νὰ δεχθῇ οιαδήποτε ρῆσην τοῦ γαυλούσυμφωνου

νά άναλαβη κίνδυνον, τὸν ὅποιον δὲν ἔτοι μπορεωμένη νὰ μαθεχθῇ ή
έναγουσα.

‘Ο συνήγορος της πλοιοκτήτριας κ. Μοκάττα, έτονίσει, ότι τὸ ἐπίμαχον θέμα είναι, ἀν τὸ Μογκάντο απετέλει διὰ τὸ «*Ηότερν Σίτυς*» μῆδασθαλί λιμένα, καθ’ ἥν ἐποκνή διετάχθη τούτῳ νὰ καταπλεύσῃ ἔκει καὶ κατά τὸν χρόνον τοῦ κατάπλου τοῦ.

Ἐπεστρήιεν, ἃν συνεχεία, ὁ συνήγορος, ὅτι δὲν ὑφίσταται καμμία ἀ-
μέλεια ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ή τῶν ἐπιφορτισμένων μὲν ὑπρεσίαν ἀ-
ἱερωτικῶν τοῦ πλοίου. Ως θέλει ἀποδείχθη — εἶπεν — πλοιάρχος
ἐνήργησε λελογισμένως. Οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι τὸ ἀτύχημα
δὲν θά συνέβαινεν. ἀν τὸ σκάφος ἀπέπλεε τὴν δόνη μ.μ., τούτῳ ὅμως,
δὲν ἔχει καμμία νομικὴ σχέσιν. Η συντία ἔγκειται εἰς τὸ ίδιο τὸ σκά-
φος διετάχθη νὰ πλέψῃ εἰς ἕνα μὴ ἄσφαλτη λιμένα, ὅπου ήδην αντο, ἐνδε-
χομένως, νὰ δημιουργηθούν συνθῆκαι ἀνέμου, η τρικυμίας, ὅλως αἰφο-
δίως. Τοιουτόπως, τὸ Μογκαντόρ είχε τὸν χαρακτήρα λιμένου, εἰς τὸν οποίον
εἰσέβη τὸ σκάφος δὲν θά ήδην αντο νὰ παραμείτηρα ἐν ἀσφαλείᾳ. Πα-
ρέθεσεν είταρ ὁ συνήγορος στοιχεία ἐκ τῆς ἀλληλογραφίας, μετεωρολογι-
κά δελτία προγνώσεως τοῦ καιροῦ ἐκ Καζαμπλάγκας, καταλόγους πλοίων
χρονισμοποιουσαντα τὸν ἐν λόγῳ λιμενὶ καὶ διάφορο ἄλλα ἔγγραφα.
Οἱ ἀποδεικτικὴ διαδικασία παρεπάθη ἐπὶ σειράν συνεδριάσεων, καθ'
ὅς ἔξητάσθησαν ἀρκετοὶ μάρτυρες — πλοιάρχοι κυρίως — οἵτινες καὶ
διεσφρίνοντας τὰ μειονεκτήματα τοῦ δύμου τοῦ Μογκαντόρ. Ἐκδίδον τὴν
ἀπόφοιτον του δικαστή λόρδος Πίτρον, ἀφού ἀνέφερε τὸ ιστορικὸν
τῆς ὑπόδεσεως καὶ συνώψισε τὰ ἐπικειμένατα τῶν διαδικίων καὶ τὰ συ-
νεπέρθετα εἴκ τη ἀποδεικτικῆς διαδικασίας. ἐτόνισεν εἰς τὸ σκεπτικόν
του, ὅτι, ὡς ἀπεδείχθη, ὁ δύμος τοῦ Μογκαντόρ, ὑπὸ τινας καιρικάς
συνθῆκας, ἐμφανιζόμενας κατά τὴν χειμερινήν, κυρίως, περίοδον, δὲν ἴ-
το ἀσφαλής διὸ, σκάφος τοῦ μεγέθους τοῦ «Ηστερον Σίτυ» (5236 τ.
γκρ), μὲ διαστάσεις μηκοῦ 452 ποδῶν καὶ πλάτους 55 ποδῶν). Ο-
ταν τὴν 28ην Δεκεμβρίου ὁ καιρὸς ἔχειριτέρευσε καὶ διεπιστώθη, ὅτι ἡ
ἄγκυρα παρεσύρετο, ὁ πλοιάρχος προσεπάθησε νὰ φέπῃ τὸ σκάφος εἰς τοὺς
ανοικτὸν τὸν πέλαγος. Εύθυν. ὅμως, ὡς ἀνεύρυθμη ἡ ἄγκυρα, ἔξεσπασεν ἡ
Θύελλα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προσσάρει τὸ σκάφος εἰς ἀσβάτη βραχα-
θεῖσιν. Ἐλλείψει ρυσούλων εἰς Μογκαντόρ, μετεκλήθησαν τοιαύτα ἐ-
Καζαμπλάγκας, ἀτινα καὶ ὠδηγησαν ἔκει τὸ σκάφος, μετά την ἀνέλκυ-
σιν του, διὰ προσωρινῆς ἐπισκευας. Ἀκολούθως, τὸ «Ηστερον Σίτυ» ἐ-
πλευτεν εἰς Ἀγγλίαν διηρικής ἐπισκευας.

πλευρές εις Αγγλίαν οι ωριότακες επισκέψεις.
Κατόπιν δικαιώθηκεν, δεν είχε διακριθεί διά τον ισχυρισμός των έναγοντων, ότι αἱ ζημίαι των ἀνήρχοντο εἰς 340.000 λιρῶν, περίπου, ἢ δὲ ἀπόφασίς του ἐπρόκειτο νὰ καθορίσῃ μόνον τὸ ζῆτημα τῆς εὐθύνης. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἔδει νὰ ἔξετασθον τέσσαρας βασικὰ ἐρωτήματα, ήποι αἱ α) "Αν τὸ Μογκαντόρ κατὰ Δεκέμβριον του 1949 ἦτο ἢ οὐχί ἀσφαλῆς λιμῆν διὰ τὸ «Ἡτέρον Σιτοῦ. B) "Αν ὁ πλοίαρχος ἀνέλαβεν ἐκουσίων τὸν κίνδυνον. γ) "Αν ὁ πλοίαρχος ἐπέδειξεν ἀμέλειαν κατὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἢ τοὺς χειρισμούς. Καὶ 8) Τὶ προεκάλεσε τὴν προσάραξιν.

Ἐπὶ τοῦ πρώτου ἑρωτίματος, ὁ δικαστὴς ἔτοντος, ὅτι, ὅσακίς ἀγυκυροδούλων εἰς τὸ Μογκαντόρ μεγάλα σκάφη δὲν ὑπάρχουν γύρω αὐτῶν βαθέα ὕδατα, πέραν μιᾶς ἀκτίνος 2 ½ μετρικῶν λατομιῶν. ("Ενα καλώδιον ισούται πρός 185.2 μέτρα). Συγχρόνως, τὰ μεγάλα σκάφη δὲν προστατεύονται ἀπό τὴν ἀποθαλασσίαν (φουσκωθαλασσίαν) ἢ ἀπό τὸν ἄνεμον, τὸν πιένοντα ἀπό τὸ στόμιον τοῦ διαβλου. Τὴν ἀποθαλασσίαν ἐπερπετεῖ νά τὴν φεύγει τις περισσότεροι ἀπό τὸν ἄνεμον, δστις, δικιας, παρέσυρος τὴν ἄγκυραν, ὅποτε καὶ δὲν ὑπῆρχον ικανὸς χώρος διάχειρισμού. Ινα κρατηθῆ τὸ σκάφος μακράν ἀπὸ τὰς ἀβαθεῖς θέσεις. Ἐπιποσθέτας, ὁ βυθὸς τὸ ἀμμώδες καὶ εἰς τινὰ συμειὰ τοῦ ἀπὸ γάλικας, μηδ δινάμενος νὰ συγκρατήσῃ τὴν ἄγκυραν, ὅπτες, λ.χ., συμβαίνει τὸν λασπώδη βυθὸν. Συνεπώς, μεγάλα σκάφη, ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικάς συμβήκας, ἔδει νὰ ἀνάγωνται εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος πρὸς ἀσφάλειαν των. Ἀνέφερθι είτα ὁ λόρδος δικαστὴς διὰ μακρῶν εἰς τὴν κατάθεσιν τοῦ λιμενάρχου τοῦ Μογκαντόρ κ. ΛέΦέρ. δστις ἐκτελεῖ καθηκοντα πλογοῦν, προσβαίνει δὲ καὶ εἰς μετεωρολογικάς παρατηρήσεις. Ἡ κατάθεσις τούτου, καθὼς καὶ αἱ καταθέσεις καὶ ἄλλων πλοιάρχων διαφόρων σκαφῶν, κατεδείκνυν τὰ περιστατικά καὶ τὰς δυσκολίας, που συνήτων τὰ καταπλέοντα εἰς Μογκαντόρ πλοία πρὸς φόρτωσιν. Ἀνεψιτης ίδιαιτέρως ὁ δικαστὴς εἰς μαρτυρικάς καταθέσεις ἀφορώσας τοὺς κατάπλιους εἰς Μογκαντό τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτος «Ἀτλαντικό Κάπιτανο» καὶ «Ἀτλαντικό Τρέντερ». Ἀνέφερον, ἐπίσης, ἀποστραμματα ἀπὸ τὸν «Πλοιογόν τῆς Ἀφρικῆς», («Ἐκδοσις 1939»), εἰς τὰ δόποια γίνεται μεία τῶν δυσκολῶν καὶ κινδύνων εἰς τὸν δρόμον Μογκαντόρ, καθὼς καὶ ἀποστραμματα ἀπὸ τὸ γαλλικὸν ἔγχειριδion «Πληροφορίαι περὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς». Διὰ τὰ δύνετα αὐτὰ ἀποστράμματα ἔτονίσθη παρὰ τοῦ δικαστοῦ λόρδου Πήρσον, ὅτι ἐτὸ κείμενον τῶν ἀποτελεῖ καταπληκτικὴν ἀπόδειξιν τοῦ ἐπικινδύνου χαρακτήρος τοῦ λιμένου τοῦ Μογκαντό.

«Πέμπτην, είτα, ωριμένας φράσεις τῆς καταθέσεως τοῦ κ. Λε-Φέρ,
έχουσας ὡς ἔξης : «...Φρονώ, δτὶ ὁ λιμὴν τοῦ Μογκαντόρ δὲν εἶνε
ἀσφαλής ἀπὸ τῆς 15ης Δεκεμβρίου μέχοι της 31ης Μαρτίου... δὲν εἶνε
ἀσφαλής λιμὴν κατὰ τὸν χειμῶνα διὰ πλοΐα τῶν 3.000 τόνων καὶ ἄνω,
καθὼς καὶ τὴν καταθέσιν τοῦ ίδιου, καθ' ἣν : «...ὅταν ὁ πλοίαρχος τοῦ
«Ητέρου Σιτού» ἐφθασείς εἰς Μογκαντόρ, ἔγραψε εἰς τοὺς πράκτορας τῶν
πλοιοκτητῶν : «Δέν μου ἀρέσει καθόλου ὁ λιμὴν καὶ ἄν συμπέσῃ κακο-
καιρία, θὰ πρέπει νὰ ἀναχθῇ τὸ σκάφος εἰς τὸ πέλαγος».»

Ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας — συνέχισεν εἰς τὸ σκεπτικόν του δικαστή — σαφώς ἀπεδειχθή. διότι ὁ λιμὴν τοῦ Μογκαντόρ δὲν ἀπέτελει ἐσφαλή λιμένα διὰ τὸ «*Ηστεον Σίτος*, κατὰ πτυν ἐποχὴν ἔκεινυ

"TRITON,"

SHIP SUPPLY COMPANY
59 NORTH WATER STREET P.O.Box 1168
MOBILE ALABAMA USA
PROVISIONS DECK ENGINE & CABIN STORES

PROVISIONS

IN STORES

PROVISIONS - DECK - ENGINE & CABIN STORES

WAFIADES CABLE: TR

[View our other services](#)

τοῦ ἔτους. Οὐδέν μέσον ὑπῆρχεν, ἐπὶ τοῦ ὅποιού διασημότερον ὁ πλοίος αὐτοῖς. Θὰ ἡδύνατο νὰ δεβαιωθῇ περὶ ἐπικειμένων δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν, αἵτινες θὰ περιήγουν τὸ σκάφος του εἰς δύσκολον θέσιν. Ἡ ἄγκυρά του ἡδύνατο νὰ σύρεται, καὶ τὸ πλοῖον θὰ ἔξωκειλεν εἰς τὰ ἀβάθι ἔκτος ἑαυτοῦ κατώθισμα νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος. 'Ο ἀπότολος, οὐμας, ἐκ τοῦ ορμοῦ ήτο δυσχερῆς, διότι δὲν ὑπῆρχεν ἐπαρκῆς χώρος ἐλιγμῶν, δὲν διεῖθετο πλούγος καὶ ἐν καιρῷ ωκεανῷ οὐ μόνον σῶς ὅπετελει ὅδηγόν διὰ τὸ πλοίορχον. Προέκυψεν, ἀκόμη ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας, ὅτι τοῖς μεγάλα σκάφη, μὲν πεποιημένους πλοιάρχους, ὑπέστησαν ἀτυχίας εἰς τὸ Μογκαντόρ ἐντὸς διαστήματος ὅλιγων ἔδημάδων. Τὸ ἔνα προστράκες, τὸ ἔτερον ἀπώλεσης τῆς ἄγκυράν του καὶ τὸ τρίτον ἐξέλθει μετὰ δυσκολίας ἐκ τῆς ἐπικίνδυνης θέσεως του. Διανυτὸν ἔνας λιμὴν—εἶπεν ὁ δικαστής — νὰ είνει ἀσφαλής, ἔστω καὶ ἄν, ἀκόμη, ἔνα σκάφος ἄνωγκασθῇ ὑπὸ τινας συνθήκας νὰ ἔξελθῃ εἰς τὸ πέλαγος. Δέν εἰναι, οὐμας, ἀσφαλῆς λιμήν, διατάσσεται τὸ σκάφος δὲν είνει δινατόν νὰ λάβῃ εὐλόγον προειδοποιησιν περὶ ἐπικειμένων δυσμενῶν συνθηκῶν, σπότε θὰ ἡδύνατο νὰ ἔξελθῃ ἀσφαλῶς ἐκ τοῦ λιμένος.

'Επὶ τοῦ δευτέρου ἐρωτήματος ὁ δικαστής Πήροςον ἀπέφανθη, ὅτι κατέστη λιαν σφές, διότι ὁ πλοιάρχος δὲν ἀνέλαβεν ἐκουσίων τὸν κίνδυνον. Ἐγγώριζεν, ὅτι, ἐνδεχομένων, ὅτι ἡ ὑπερχρεούστη διεῖθετο διαδικασίας τὸν λιμένον, ἀν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ἀπειλούν τὸ πλοιόν του, ἐφρόνει, οὐμας. οτι θὰ ήτο ἀπότολος καὶ εὔκολος ὁ χειρισμὸς πρὸς ἔξοδον ἐκ τοῦ λιμένος. 'Ἐν τούτῳ καὶ ἀσφαλῆ, μὴ φαντασθεῖ, ὅτι ὁ ἀπότολος ἀπετέλει δυσκολῶν καὶ ἐπικίνδυνον χειρισμούν. Ἐπὶ τοῦ τρίτου ἐρωτήματος, ὅτι, δηλαδή, ὁ πλοιάρχος ἐπέδειξε τὴν ἐσπέραν τῆς 28ης Δεκεμβρίου ἀμέλειαν εἰς τὴν λίμνην ἀποφάσεως καὶ εἰς τὰς ἐνεργείας του, δὲν ἦτο δινατόν — κατὰ τὸν δικαστήν — νὰ διοστηριχθῇ ἀμέλεια ἡ ἀπροσεξία τοῦ πλοιάρχου. 'Οταν οὕτως παρετέρησε τὸν καιρὸν, ἐλασθὲ τὴν ἀπόφασιν ἀπόπλου, ἀλλὰ τὰ σχέδια του ἀνετράπησαν ὑπὸ τῆς θυέλλης, ἡ ὥποια ἔξεπασσεν εἰς τὸ πλέον ἀκάτολλην στιγμῆν. Δέν ἔνωμιζεν ὁ δικαστής, ὅτι ἡ ἀποφάσις του πλοιάρχου πρὸς ἀπόπλουν, τὰ μέτρα προφύλαξεως, πρὸς ἀλαβὴ καὶ τὰ σχέδια του, συνέθετον ἀμέλειαν ἡ κακὴν πλοιαρχίαν ἢ σύνεσιαν ἡ παραλόγον ἔκ μέρους του ἐνέργειαν. Βαθεια λογικὴ ὑπηργόδευσης τὴν ἀπόφασιν του καὶ τὰς ἐνεργείας του. Ἡ ἄγκυρά του ἐξέστη καὶ δι' αὐτῆς ὅρθιὸς ἀπέφασισε νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος. 'Οσον ἀφοῦ διατίθεται τὸν κειμενὸν καὶ τὰς ἐπί τοῦ συμπέρασμα, διότι δὲν είχε διασπασθῇ οὔτε ἀμέλεια, οὔτε κακὴν πλοιαρχία, οὔτε καὶ παραλόγον ἐνέργεια. Τὰ πάντα θὰ ἔναινον κατ' εὐκή καὶ τὸ σκάφος θὰ ἔξερχεται εἰς τὸ πέλαγος, ἀν δὲν κατελαμβάνεται αἰσθίδιον εἰς τὸν ἐπικίνδυνον αὐτὸν δύουν ὑπὸ θυέλλης, γωρὶς νὰ διατίθεται καὶ ἀπάρκης χώρος δια τοιμωσίους.

Ότι πρὸς τὸ τέταρτον ἐρώτημα, ἔτοιμοθι παρὰ τοῦ δικαστοῦ, διότι αἱτία τῆς προσαράξεως ἡτο τὸ μὴ ἀσφαλὲς τοῦ λιμένος Μογκαντόρ διὰ πλοίου μεγάλου μεγέθους, κατὰ τὴν διάσκεψην τῆς κειμενίνης περιόδου. Οὐδεμία ὑπῆρχε πρᾶξις ἢ ἀμέλεια τοῦ πλοιάρχου δινατεῖν νὲ κλονίστη τὴν αἰτίαν ταύτην τοῦ ἀτυχήματος. Ἡ διένειξις, δην, θὰ πρέπει νὰ κρίθῃ ὑπὲρ τῆς ἐναγούσου τηλοιοκτητήριας ἐταιρίας.

Ἐπελήφθη εἴται δικαστής τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου, τοῦ προδιέποντος «ὅποτε λιμήνιστιν διὰ μὴ ἔκτελεσιν τοῦ παρόντος ναυλοσυμφώνου καὶ ἀπόδειγμενάς ζημιάς, μὴ ὑπερβαινούστας τὸ ὑπολογιζόμενον πτοῦστο τοῦ ναυλού». Εἶχεν Ισχυρισθῆ ἡ ἐναγούμενη ἐπιφύλαξ, ὅτι, ἀν ἐκπύρτηστο ὑπεύθυνος, ἡ ζημιά, τότε, θὰ ἔδει νὰ πειωθαίστεται κατὰ τὸν πραγματεύοντα δρόνον. Εἰς τὴν προκειμένην, οὐμας, ὑπόθεσιν δὲν ὑπῆρχε πλήρως ὡς «ἢ ἐκπλήρωσις τοῦ ναυλοσυμφώνου» ἀλλ' «ἔσφαλμένη» ἐκπλήρωσις αὐτοῦ, λόγω τοῦ οὗ ἡ ἐναγούμενη ἐταιρία διέταξε τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ πρὸς φόρτωσιν εἰς λιμένα μὴ ἀσφαλῆ. «Ωφειλεν, θὲν, ἡ ἐναγούμενη ἐταιρία νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι διὰ τοὺς σκοπούς, τοὺς ὥποις ἐπεδιώκεν ὁ δρός 13 ὀδού 13 ὀδεμίᾳ ὑπῆρχε διάκρισις μεταξὺ «ἢ ἐκπληρώσεως» καὶ «κακῆς ἐκπληρώσεως». 'Ο δικαστής ἔκρινεν, ὅτι ὁ ὥρης δρός δὲν ισχύει εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν. Ἡ ἀποφάσις ἔξεδδον ὑπὲρ τῶν ἐναγούστων πλοιοκτητῶν.

—Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΑΣ ΤΟΥ "ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ"

Μετὰ μακράν ἀκροαματικήν διαδικασίαν, ἔξεδδοθη πρὸ ημερῶν ὅποφασίς τῶν ἀγγλικῶν Δικαστηρίων ἐπὶ ὑποθέσεως, καθ' ἣν ή, ἐνάγουσα ἐταιρία «ΑΤΛΑΝΤΙΚ» (τοῦ κ. Σ.Τ. Λιβανοῦ) ἡζίου ἀπὸ τὴν ἐναγούμενην ἐταιρίαν «Μπρίτις Πετρόλεουμ» ἀποζημίωσιν 750.000 στερλινῶν διὰ ζημιάς τοῦ δεσμαντοπλοίου τῆς «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ», συνεπεία ἐκρήξεως, ἐπισυμβάσης εἰς Σουάν κατὰ Φεδρουάριον τοῦ 1951. 'Ισχυρίσετο ἐνάγουσα, διότι ἡ «Μπρίτις Πετρόλεουμ» διέρρηξε τὸ ἄποτο 5ης Οκτωβρίου 1950 ναυλοσυμφώνων, διότι ἔφρότωσεν ἐπὶ τοῦ «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» ἀκάθαρτον πετρέλαιον, περιέχον βουτάνιον, χωρὶς τούτο νὰ προβλέπεται εἰς τὸ μέσον τοῦ ναυλοσυμφώνου, διότου περιεγράφετο τὸ φορτίον. 'Η ἔκρηξη ἀπεδίδετο εἰς τὸ βουτανούχον πετρέλαιον. 'Η ἐναγούμενη ἐταιρία ἤριζεν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ὑπετήριεν, διότι ἡ ἔκρηξης προεκλήθη ἡ ἀμελείας τοῦ πληρωμάτων τῆς εἰσαγούσας συνεπεία της πυρκαϊδού πετρέλαιον, περιεχόμενης πυρκαϊδαν πυρκαϊάν.

Ο δικαστής λόρδος Πήροςον ἔξεδμωκεν ἀπόφασιν ὑπὲρ τῆς ἐναγούμενης ἐταιρίας, ἀφοῦ, προηγουμένως, ἔκήτασε, μεταξὺ ἀλλών, καὶ τὰς προσκομισθεῖσας παροπλείεσι περὶ τῆς διαγωγῆς τοῦ ἀκάθαρτον πετρέλαιον, τοῦ περιέχοντος βουτάνιον καὶ τοῦ μὴ περιέχοντος. Κατέληξεν ὁ δικαστής εἰς τὸ συμπέρασμα, διότι η ἐνάγουσα δεν ἐπέτυχε νὰ ἀποδείξῃ. οτι η ἐναγούμενη είχε προθήσει εἰς τὸ βουτανούχον ναυλοσυμφώνων η διότι η παρούσα προσθέτου πετρέλαιου είχε ρήξη τοῦ ναυλοσυμφώνου η διότι η παρούσα προσθέτου πετρέλαιου είχε ρήξη τοῦ ναυλοσυμφώνου είς τὸ πετρέλαιον ἔπαιξε ρόλον τινὰ εἰς τὴν ἔκρηξην καὶ τὴν ἐπακολούθησαν πυρκαϊάν.

Αναφερόμενος ὁ λόρδος Πήροςον εἰς τινὰ δευτερεύοντα ζητήματα, εἶπεν, διότι, ἀν τὸ βουτανούχον ἀκάθαρτον πετρέλαιον ἔπαιξε νάντιον εἰς τὸ κακάθαρτον πετρέλαιον, ἐν τῷ ἔννοια τοῦ ναυλοσυμφώνου, δὲν ἔνωμιζεν, διότι ήτο δινατόν νὰ ἀναγραφῇ τοῦτο ἀλλως πως εἰς τὸ ναυλοσυμφώνων, διότι δὲν οὐτε καύσιμον πετρέλαιον (φιούσελ οἶλο), οὐτε πετρέλαιον ντηζέλιον οὐτε διυλισμένον ἄλλο τι πασάνων πετρέλαιον η συνδυασμένον τι εἶδος ἐκ τούτων.

Ηγέρετο, ἐξ ἀλλού, τὸ ζήτημα, ἀν — βάσεις τῆς ρήτρας 30 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ τῆς δεσποτούσας, πρότερης, τῆς περιληφθείσης εἰς τὴν φορτωτικήν, δινάμει τῆς ὥποιας ἡγεμονίης ή ἀγωγή — κατέστη τημὰ ποὺ συναφέθεντος ναυλοσυμφώνου τὸ ἀρθρον IV, τοῦ Κανόνος 6, τῶν Κανόνων τῆς Χάγης. ἐν τῷ νόμῳ τοῦ 1924, περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ βαλτοπόλεων. Κανονικῶς, τὸ ναυλοσυμφωνον συνιστᾶ σύμβασιν μεταφορᾶς, μὲν ἐνδιαφερόμενα μέρον τοῦ πλοίουκτήπας καὶ τοὺς ναυλωτάς, ἐνώ η φορτωτική ἀποτελεῖ ἀπλῆν ἀπόδειξιν πασαλοθῆς τῶν ἐμπορευμάτων, μολονότι δύναται, ίσως, νὰ ἔχῃ καὶ συμβατική ἀποτελεσμάτων φορώντα τοῖς οὕτους. 'Η ρήτρα 30 — εἶπεν ὁ δικαστής — εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν ναράσσει διαφορὰν μεταξὺ δύων, σιτίνες εἶναι ἐστρωμέντος εἰς ἓπι τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ δρῶν, οἱ ὥποιοι δύσειλουν νὰ πεοιλοφοροῦν εἰς τὴν φορτωτικήν. 'Ἐφορνει ὁ δικαστής, διότι τὸ ἀρθρον IV τοῦ Κανόνος 6 δὲν ἀπετελεῖ τημὰ παῦ ναυλοσυμφώνου.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΑΡΙΘ. 4012/56 ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

—Πλοίον μὴ ἐκτελοῦν πλόας κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον. 'Υποχρέωσις ἐπανόρθωσεως καὶ μισθωτροφοδοσίας πληρώματος κατ' αὐτήν. Συνεπεία τῆς τοιστάσης παραβάσεως η ἀπώλεια του δικαιωμάτων προτιμήσεως τοῦ πλοίου εἰς ώρισμένην γραμμήν κλπ. καὶ καταδολής εἰς Ν.Α.Τ. ποσού μισθωτροφοδοσίας σύν 20 %.

Ἐπειδή κατὰ τὴν § 4 τοῦ N. 6059 «περὶ ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν» ὡς αὐτῆς ἀντικετεστάθη δι' ἀρθρου I τοῦ N. 2753/1954 «περὶ τροποποιήσεως διατάξεων τινῶν τοῦ Α.Ν. 1091/38 περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων τοῦ N. 6059 καὶ 5570», ὁ πλοιοκτήτης παντὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου, χωρητικότητος

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ
ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωφις
σιγαρέττων πρὸς ἄμεσον ἐξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων
εἰς τιμᾶς λιαν εύοικάς.

ALEXANDRIA (Egypt)	: NESTOR GIANACIS 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
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolata VENEZIA BARI CEUTA
HAMBURG	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508 DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36 COMPANIA CANARIENSE MARROQUI DETABACOS S.A. Rue du Mexique
	: GEBR. HEINEMANN, Davenfleet 12

"ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

διλκής 100 κόρων και ἄνω ὅπερ δρομολογεῖται κατά τὴν θερινὴν περίοδον, ἀσχέτως πρὸς τὸν χρόνον ἐνάρξεως τῶν δρομολογίῶν του, ὑποχρεούσται νὰ διατηρητὸν τὸ πλοῖον αὐτὸν ἐπηγριδωμένον διὰ πλήρους τῆς κατά τὰς ἔκαστοτε κειμένας διατάξεις δυνάμεως τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος αὐτοῦ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἀμέσως ἐπομένης περιόδου και νὰ μισθωτροφοδοτήται τοῦτο κατά τὴν περιόδου ταύτην, ανεξαρτήτως τῆς πασ' αὐτοῦ ἐκτέλεσεως ἢ μὴ πλόων, πλὴν περιόδου 40 μηδὲν, αἵτινες βάθη χρησιμοποιοῦνται καὶ δι' ἐκτέλεσιν συνιθῶν ἐπισκευῶν ἢ τὴν ἑταῖσιν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου. Ωσάυτως κατά τὸ ἔδαφος, διὰ τῆς ὡς ἀνω § 4 τοῦ N. 6059 ὡς ἀντικατεστάθη δι' ἀρθρου 1 τοῦ N. 2753/1954, ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἔδαφίων αἱ καὶ βῆ τῆς παρούσης παραγράφου ἀπόλυτης, δένθεν θεωρεῖται πρώδωρος λύσις τῆς συμβάσεως ἐργασίας και δὲν ἔχουσιν ἐπὶ τῶν περιπτώσεων τούτων ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρών 8 και 1 τοῦ N. 1752/1951. Εν συνεχείᾳ κατὰ τὴν § 5 τοῦ N. 6059 ὡς αὕτη ἀντικατεστάθη δι' ἀρθρου 1 τοῦ N. 2753/1954 εἰτα ἐπιβατηγά πλοιαὶ ἀτίναι συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Νόμον, ὑποχρεούνται νὰ διατηρῶσι πλήρεις κατά τὰς κειμένας διατάξεις πληρώμα, δένθεν νὰ ἔχουσι τοῦτο κανονικῶν ναυτολογημένων ἐν ναυτολογίῳ πλήνι καθ' διάστημα ἐπιτρέπεται συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα. Νόμουν παροπλισμὸς ἢ διακοπῆ πλόων. Τέλος κατά τὴν ἀντικατασταθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ N. 2753/1954 § 6 τοῦ N. 6059 πάσαι παράδεισις ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου τῶν διατάξεων τῶν 2 προγεγούμενών 4 και 5 παραγράφων, ἀπάγεται τὴν ἀπλείων τοῦ δικαιαμάτος τῆς κατὰ προτίμησιν τοῦ πλοιοκτήτου εἰς ὥρισμένην γραμμὴν και καθ' ὥρισμένας ἡμέρας δρομολογήσεως, κατά τὴν ἐπομένη θερινὴν περίοδον τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀτίναι ἔδαφους ἢ σχετικῆ ὑποχρέωσις, πρὸς δὲ καὶ τὴν παρὰ τὸ ὑπόχρεον πλοιοκτήτου καταβολὴν εἰς τὸ παρα τῷ N.A.T. «Κεφάλαιον Ἀνεργίας και Ἀσθενείας Ἐργατῶν Θαλάσσης», τοῦ ἡρμητικοῦ ποσοῦ, ὅπερ λόγῳ μισθωδοσίας βάθη κατεβάλλετο εἰς τοὺς, κατὰ παράδεισις τῶν ὡς ἄνω διατάξεων ἐλλείποντος ἐκ τῆς κανονικῆς και πλήρους συνθέσεως ἀνδράς τοῦ πληρώματος τῶν ὡς ἄνω ὀριζομένων πλοίων και ἐπὶ πλέον 20 % ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τούτου.

Έπειδη έκ της διατυπώσεως τών ανώ διατάξεων και ίδιας έκ της έντη τελευταίας διατάξει φράσεως «καταβολήν εἰς τὸ N.A.T. τοῦ χρηματικού ποσού ὅπερ λόγῳ μισθοδοσίας θὰ κατεβάλλετο εἰς τοὺς κατά παράδοσιν τῶν ανώ διατάξεων ἐλέπιποντας ἐκ τῆς κανονικῆς καὶ πληρούς συνθέσεως ἄνδρας τοῦ πληρώματος», προκύπτει, ὅτι ἀφ ἑνὸς μὲν δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου, πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ πλοίου διά τῶν αὐτών ναυτεργατῶν, οἵτινες ὑπέρετουν εἰς αὐτό πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς 40ημέρου ἐπιθεωρήσεως, ἀρκεῖ μόνον νὰ είναι τοῦτο ἐπηγόρωμένον κατὰ τὴν χειμερινήν περίοδον διὰ τοῦ προδηποτέμενου πληρώματος, ἀφ' ἔτερου δὲ ὅτι ἐν περιπτώσει μὴ διατηρήσεως τοῦ πλοίου ἐπηγόρωμένου κατὰ τὴν χειμερινήν περίοδον, αἱ συνεπειαὶ τῆς τοιαύτης παραβάσεως συνιστανται εἰς τὴν ἐπιδολήν τοῦ προαναφερθείσων διοικητικῶν κυρώσεων (ἀπάλεια δικαιώματος προτιμήσεως τοῦ πλοίου εἰς ὡρισμένην γραμμὴν καθ' ὥρισμένας ἡμέρας δρομολογήσεως κατὰ τὴν ἐπομένην θερινήν περίοδον, καὶ καταβολὴ εἰς τὸ N.A.T. ποσοῦ ἵσου πρὸς τὴν μισθοδοσίαν τοῦ ἐλείποντος πληρώματος σύν 20%). Τὸ δῆτα τοιαύτη ἥτο ή θέλησις τοῦ νομοθέτου συνάγεται καὶ ἐκ τῆς φράσεως, ἣν μετεχειρίσθη ὁ Νόμος «ὅπερ θὰ καταβάλληται διὰ μισθοδοσίας», ἐνῷ ἔχει εἰς περίπτωσαν μὴ διατηρήσεως ἐπηγόρωμένου τοῦ πλοίου ἡ θέλεν τὸ νομιμετήτης νὰ ύφισταται ἡ σύμβασις ἐργασίας μετοικύ τοῦ ἀπολυθέντος πρὸ τῆς λήξεως τῆς χειμερινής περίοδου πληρώματος καὶ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ νὰ καταβάλληται ὑπ' αὐτοῦ ἐκτὸς τοῦ εἰς τὸ N.A.T. ποσοῦ καταβαλλομένου τοῦ ἀντιτοιχούμοντος εἰς τὴν μισθοδοσίαν τοῦ ἐλλείποντος πληρώματος σύν 20% καὶ πλήρης ἡ μισθοτροφοδοσία εἰς τὸ μὴ διατηρηθὲν πλήρωμα, θ' ἀνεγράφετο τοῦτο σαφῶς εἰς τὴν σχετικὴν διάταξιν τοῦ Νόμου καὶ δὲν θὰ ἀνεγράφετο μόνον ἡ καταβολὴ εἰς τὸ N.A.T. τῆς μισθοδοσίας τοῦ ἐλλείποντος πληρώματος ἐπηγόρημένης, ητίς ἀπὸ ἀπόφεως ποσοῦ δὲν ὑστερεῖ, ἀλλὰ τούναντίον είναι περισσότερα τῆς μισθοτροφοδοσίας, ητίς δὲ κατεβάλλετο εἰς τὸ πλήρωμα, ἐνῷ τὸ πλοίον ἥτο ἐπηγόρωμένον. Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω είνε προφανῆ ἡ ἔννοια τοῦ N. 2753/1954 ἥτοι, κατ' αὐτόν, ὅτι πλοιοκτήτης ὑποχρεούται νὰ διατηρῇ τὸ πλοίον πληρώματον καὶ κατὰ τὴν χειμερινήν περίοδον καὶ νὰ μισθοτροφοδοτῇ τὸ πλήρωμα, ἔστω καὶ ἐάν τὸ ποῖον δὲν ἔκτελῇ πλόσι, πλὴν περιόδου 40 ἡμερών ἐπηγόρησεως, ἐν περιπτώσει, ὅμως, μὴ διατηρήσεως τοῦ πλοίου ἐπηγόρωμένου, δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις τούτου πρὸς καταβολὴν μισθοτροφοδοσίας εἰς τὸ πλήρωμα ὅπερ ἀπέλυσεν, ἀλλὰ κύρωσις ἐκ τοῦ Νόμου συνεπαγμένη τὴν ἀπώλειαν τοῦ δικαιώματος προτιμήσεως τοῦ πλοίου εἰς ὡρισμένην γραμμὴν κλπ. καὶ τὴν καταβολὴν εἰς τὸ N.A.T. (Κεφάλαιον Ἀνεγγίας καὶ Ἀσθενείας Ἐργατῶν Θαλάσσας) ποσοῦ ἵσου πρὸς τὸν μισθοτροφοδοσίαν τοῦ ἐλλείποντος πληρώματος, ηὗξημένου κατὰ 20%.

Σκοπὸς τούτεστιν τοῦ Νόμου εἶναι ἡ ἔξοδφοισις τῆς μισθωτροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον καὶ ἡ ἐντεῦθεν ἀπόσθεσις τῆς ἐκ τῆς ἀνέργειας οἰκονομικῆς τούτων ἑξάθλιωσεως. Ὁ ὡς ἄνω, δῆμως, σκοπὸς ἐπιτυνχᾶνται πλήρως διὰ τῆς κατασθολῆς τῆς εἰς τὸ Κ.Α.Α.Ε.Θ. τοῦ Ν.Α.Τ. τοῦ προαναφερθέντος ποσοῦ τῆς μισθοδοσίας ηγεμόνου, δότι διὰ τοῦ ποσοῦ τούτου θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ μισθοδοσία παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων, ἀτινάχις ἔχρησιμοποίησεν ὁ πλοιοκτήτης πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ πλοίου του κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον. Ἀλλως ὑπερακοντίζεται ὁ σκοπὸς τοῦ Νόμου τὰ οὖν παῖς μὴ χρησιμοποιούμενα πληρώματα θὰ λαμβάνωσι διπλούν μισθὸν, τούτεστι τὴν μισθωτροφοδοσίαν τῶν παρὰ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἐτέραν μισθωτροφοδοσίαν παρὰ τοῦ Κ.Α.Α.Ε.Θ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ποσοῦ ὅπερ κατέβαλλεν εἰς αὐτὸν ὁ πλοιοκτήτης, τοιούτος, δῆμως, δὲν ὑπῆρχεν ὁ σκοπὸς τοῦ Νόμου.

Συνεπεία τών άνωτέρω δὲν ύφισταται υποχρέωσις του έναγομένου πρός κατεδάλην τῷ έναγοντι αίτουμενής μισθοτροφοδοσίας του διά το χρονικού διάστημα της χειρεριής περιόδου ἀπό 26-2-1956 μέχρι 26-3-1956, καθ' ὃ δὲν διετέρει τὸ πλοῖον ἐπηνδρωμένον καθ' ὃ σου ούτος κατέβαλεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸ χρηματικὸν ποσὸν ὅπερ λόγω μισθοτροφοδοσίας θὰ κατέβαλλεν εἰς τὸ ἔλεπτον ἐκ τῆς κανονικῆς συνθέτεως πλήρωμα καὶ ἔδει ἡ ἀγωγὴ ν' ἀπορριφθῇ κατά τὸ κοινότατον τούτῳ ὡς ἀδόξιμος. Ή ἐκκαλούμενή δὲν ἀπόφασις ἀντίθετως ἀποφανθεῖσα, προσδήλως ἐσφαλε περὶ την ἔκτιμην τῶν νομικῶν πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου μεταρρυθμιστέα καθίσταται, γενομένων δεκτῶν τῶν σχετικῶν κυρίων λόγων τῆς ἐφέσεως, ὡς βασίμων.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Ἀναφορικῶς μὲ τὰ θέματα τῆς ἄνω ἀπόφασεως, βλέπε καὶ τὰς ἔξις: Α) Διά δρομολόγησην πλοίων, παραδόσιν νομίμων προϋποθέσεων, εύθυνην πλοιοκτήτων καὶ ἐφοπλιστῶν, βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 262/55 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 244 σελ. 28). Β) Δι' ὑποχρέωσεις πλοιοκτήτων ἐκ ναυτικῆς ἐργασίας κατὰ Νόμουν 1752/51 βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 33/53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 196 σελ. 14). Γ) Διὰ καταγεγίλαν συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ἀποζημιώσιν καὶ τροφὴν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 1752/51 βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 14314/52 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» Τ. 184 σελ. 18). Δ) Διὰ πρόδρομον λύσιν συμβάσεως ναυτολογίας, ἀποζημιώσιν τροφῆς κατὰ Ν. 1752/51 βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 1874/52 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 192 σελ. 21). Ε) Ὑποχρέωσεις πλοιοκτήτων διὰ πληρωμὴν τροφίων καὶ μισθωμάτων εἰς σύμβασιν ναυλάσσων βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 419/55 ἀπόφασιν «ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ» («Ναυτ. Χρον.» Τ. 255 σελ. 16). Καὶ ΣΤ) Διὰ κίνησιν ἐπιβατηκῶν πλοίων μεταξὺ λιμένων, ἔξηπτρετην κοινοῦ συμφέροντος τοῦ ὑπ' ὑπ' ἀριθ. 437/56 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 287 σελ. 19).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE - NEW YORK CABLE: "MORANTOW,"

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings Lipson Street
Tele: J. 1582/3 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

Amsterdam

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

Antwerp
STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maastraat 44
Tele: 329288 Cables «FRANSSWART»

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 33.03.82-33.09.68 Cables «GYLSEN» WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

TERMINAL SHIPPING CO.

Tele: Plaza 2910 Garrett Building Cables «TERMINAL» STEVEDORES

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

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

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5239

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

Cape Town

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

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
Woygood 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»

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

Ceuta: NORTH-STAR

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

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

SOCOMAR,
Tele: 108 21 8rd Pinet, Laprade Cables «OVERALL»

Dunkirk

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

JOKELSON & HANDSAEM
8 Place des Nations
Tele: 782/5 Cables «JOKELSON»

Durban

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

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.

110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8387, Teleprinter DX 61. Cables: «MIDSHIPMAN»

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

Finland

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

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED

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

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

Leake Street, FREMANTLE
Telephone: L-1036-7-8 Cables «PROVIDORE»

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

41 & 42 New Market & Mundy Streets

Tele: Central 814 Cables: «WILBUT»

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

JAMES MOLINAR 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: 36 62 08y?2

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 6 3228 Cables: «CRETIKOS»

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

62, Avenue Alvaro Cabral

Tele: 5254 Cables: «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARADJALOU CHETTY & CO

6/20 North Beach Road.

Tele: 3680 Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.

Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables: «FLEETWAYS»

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY LTD.

Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St, SC 5

Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88/102 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

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (Ιούλιος). — Μία είδησης, πού θὰ προκαλέσῃ άναμφιδόλως σημαντικάς σύσσων και ριζικάς μεταβολάς ουχι μόνον είς τας έξελίξεις της παγκοσμίου βιομηχανίας πετρελαίων και την συγκρότησην του στολου των δεξαμενοπλοίων, αλλά είς ούτην ταύτην, τσως, την διεθνή πολιτική, είνε η πρόσφατος άνακαλυψης τεραστίων νέων οιτσαρμάτων πετρελαίων είς την περιοχή των Βραχωδών «Ορέων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

— Αι υπεύθυνοι πληροφορίαι υπολογίζουν τὰ νέα αὐτά πετρελαιοφόρα κοιτάσματα ώς τὰ μεγαλύτερα τοῦ Κόσμου. Τὰ κοιτάσματα αὐτά πετρελαιοφόρων σχιστολίθου, άποστραγγιζόμενα δι' ειδικής μεθόδου δυνατών νά περιέχουν περι τὸ 1.3 τρισεκατομμύριον βαρέλιο πετρελαίου, έναντι τῶν 36 δισεκατού. Βαρελίων είς ούται ύπολογίζονται τὰ γνωστά άποθέματα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν και 150 δισεκατού. Βαρελίων τῆς Μέσης Ανατολής. Ή μέθοδος τῆς άποστραγγίσεως συνιστάται εἰς τὴν έξαγωγὴν διὰ τῆς θερμάνσεως τοῦ άνορυσμένου σχιστολίθου, στοις περιέχει τὸ πετρελαίον.

— «Ενα και μόνον τοιούτον στρώμα πετρελαιοφόρων σχιστολίθου είς τὴν περιοχήν τοῦ Κολοράντο δυνατά, άνωστόσσομενον, νά άποφέρη, διὰ τῆς νέας μεθόδου άποστραγγίσεως, πετρέλαιον 106 δισεκατ. βαρελίων, τὸ διπλασιόν, δηλαδή, τοῦ ποσού πού παρήγαγον άπό έκτασην ἐτῶν αἱ Ηνωμέναις Πολιτείαι. «Ἐνέκατον. Βαρελ. προβλέπεται ή έτησια παραγωγὴ κατὰ τὸ 1970 και εἰς 8 δισεκατ. δολ. ύπολογίζεται ή ἐπένδυσις κεφαλαίων διὰ τὸ Κολοράντο μόνον.

— Δὲν χρειάζεται νά αναπτύξῃ τὶς συνεπείας μᾶς άπολύτου αὐταρκείας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς πετρέλαιον. Ανατρέπονται όλαι αἱ ἐπιδιώξεις πρὸς ἑκμετάλλευσιν ξένων πηγῶν και τῶν δεξαμενοπλοίων ή ἀπασχόλησις θὰ τείνῃ νά περιορισθῇ αἰσθήτως. Ή πλέον πράγματι, ἀποθαρρυντική εἰσησης τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας διὰ τὰ τάκερα είνε ή ἀντέτερα. Νά πιστεύσωμεν, ότι ή ἐκμετάλλευσις τῶν κοιτασμάτων τοῦ πετρελαιοφόρου σχιστολίθου τῶν Βραχωδών «Ορέων θά συνεπιφέρει, ίσως, και τὴν ἀχρήστευσιν τῶν σύντερτακέρες;

• Χαρακτηριστικὸν τῆς πληθωρικῆς προσφορᾶς χωρητικότητος είνε και τὸ γεγονός, ότι καθ' υπεύθυνος ύπολογισμούς τὸ τονάλι ὅπερ πρόκειται νά ἐπαναπαραδοθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος τριμήνου ἀπὸ λήγοντα τάιμπαρτέρων ἀνέρχεται εἰς 1.386.000 τόν. d.w., ένω μόνον σκάφοι 474.000 τόνων ναυλωθέντα θὰ παραδοθῶν. Διαφορά τονάλι, προστιθεμένου εἰς τὸ διαθέσιμον, 912.500 τόν. d.w.

— Κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περιοδὸν ή διαφορὰ ήτο μόνον 560.000 τόν., ενῷ τὸ ναυλωμένον τάιμπαρτέρων τονάλι εἰς τὸ τέλος Ιουνίου ύπελογίζετο εἰς 3.625.000 τόν. d.w., έναντι 3.913.700 τόν. τοῦ περιοδοῦ Ιουνίου.

• Υπῆρχον πληροφορίαι, ότι ή Ούγγαροια πρόκειται νά ἐπιζητήσῃ. Ρίς τὸ διέσοδο προσχέγεις μέλλον, τὴν ἀγορῶν 300.000 τόνων ὄμεδικανοις σίτου. Λεπτομέδειαι περὶ τοῦ χρόνου παραδόσεως και δρών πληρωμῶν δὲν ἔνασσονται.

— Θά πρεπει, ἐν τούτοις, νά σημειωθῇ ότι αἱ εἰδήσεις περὶ τῆς οδυσῆς πιποπαραγωγῆς φαίνονται λίαν ἐνθαρρυντικαὶ και τοῦτο δὲν ἀποκλεῖει νά καλυφθοῖν τελικῶς αἱ οὐγγρικαὶ ἀνάγκαι ἀπὸ τὴν Ρωσίαν.

• Τῆς Γαλλίας ἐπίσης, ή συγκομιδὴ ἀναμένεται ἐκτάκτως εὔνοική, εἰς τοῦτον, ὥστε νά μελετᾶται ἀπὸ τοῦθε ή ἔξαγωγὴ ποσοτητῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν.

• Εἰς 700 ἑκατομμύρια μπούσελς ἀνέρχονται τὰ συσσωρευθέντα ἀποθέματα σίτου εἰς τὸν Καναδόν. Αἱ ἔξαγωγαι, τὸνταντιον, λίαν περιωρισμέναι, (4.9 ἑκατομ. μπούσελς αἱ ἀδόμαδιαι τοῦ Ιουλίου πορθσεῖς έναντι 7.7 ἑκατομ. τοῦ ἀντίστοιχου μηνὸς τοῦ 1956).

• Οι παραπροτάτη τῆς ναυλαγορᾶς ύπολογίζουν : Τὸ σύγχρονον φορτηγὸν τῶν 14.000 τὸν φοτίον και τῶν 14 αιλλῶν, μὲ ναύλον 35 σελ. διά γαστήρθασι αἱ ὅδες διὰ τὸ Κόντινεντ, κερδίζει: περὶ τὰς 300 λίρας ἡμερησίων, τὸ λιμπερτό χάνει περὶ τὰς 50 λίρας. Τὸ συμπέσοσμα είνε εὐνόητον, ἀν οι ναύλοι διαπροθύμον εἰς τὰ σημειονά ναυπλα ἐπίπεδα.

• Μὲ τὴν κύρωσιν ἀπὸ τὸ Καγκρέσσον τῶν σχετικῶν μὲ τὴν βοήθειαν

πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν νομοσχεδίων και τὴν κατόπιν ταύτης ἐναρξιν τῶν φορτώσεων τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων, πιστεύεται, ότι μία ζωηρότης μεταφορική θέλει σημειωθῆ.

— Απὸ μηνὸς ήδη ένα ἐπρεπει νά κυρωθῇ (1 Ιουλίου) τὸ ποσὸν τῆς βοηθείας διά τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος. Ισας νά ήτο καλυτέρα ή θέσις τῆς ναυλαγορᾶς, ἀν ἔγκαιρως τὰ φορτία διεκινοῦντο.

• Υποδεικνύεται ἐπιμόνως ἀπὸ μέρους Ἀμερικανῶν γερουσιαστῶν ἡ πῶλησης μὲ περέτας σιτηρῶν ἐπὶ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων εἰς τὴν Ισπανίαν, τὴν έχουσαν ἀπὸ τούτον ἀνάγκην αὐτῶν. Η Κυβέρνησις τῆς Ουστιγκτάνων φαίνεται διατεθειμένη νά δεχθῇ τὴν πρότασιν. Φαίνεται προσεχής ή ὑπογραφὴ τῆς σχετικῆς συμφωνίας μὲ τὴν Μαρίτιμην.

• Θά περιορισθοῦν διὰ κυβερνητικῆς ἀποφάσεως αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίων εἰς τὰς νέας πηγῶν, χαρίν αὐτού τοῦ θερινού συμφέροντος. Οιλιγώτεραι εἰσαγωγαὶ σημαίνει περισσειαν χωρητικότητας τάκερς.

• Διερωτῶνται οι κύκλοι τῶν ἐταιριῶν πετρελαιού: Μήπως ναυπηγούμεν περισσότερα τάκερες ἀπὸ σᾶς μᾶς χρειάζονται, δεδομένου ότι ή χωρητικότητας τῶν θὰ διπλασιασθεῖ ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας;

— Η ζητήση πετρελαιοιδῶν εἰς τὴν Αμερικήν και τὴν Εὐρώπην δὲν φαίνεται νά ἀκολουθῇ τὸν αὐτὸν ωμόδημον αὐξήσεως. Μία νεβαίως, νέα κρίσις εἰς τὴν Μέσην Ανατολήν θά προκληθῇ «αἱ πάλιν ὄντωμαν μεταφορικήν κίνησην και ζήτησιν προσθέτου χωρητικότητας. Υπὸ καταστάσεις δῆμος δημάρτις, προβλέπουν οἱ Αμερικανοί, κρίσιν εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν πετρελαιοφόρων. Καὶ προβλέπεται, ότι πολλαὶ παραγγελίαι τάκερες πιθανῶν εἰναι τὰς άκυρωθῶν.

— Τὰ μέχρι τούδε στατιστικὰ ἀναδιδάζουν τὴν αὔξησιν εἰς 3% έναντι τοῦ 1956, ένω πρόποδογίζετο αὕτη εἰς 4—5%, εἰς τὴν μέσην, δηλαδή, τιμὴν αὐξήσεως τῶν τελευταίων ἐτῶν.

— Αἱ σπουδαῖοι, ότι τὰ ἀποθέματα ἀκαθάρτου πετρελαιού πού ηύθιθοσταν αἰσθητῶν (32 ἑκατομ. βαρελ. ἐναντι 9 ἑκατομ. τῆς αὐτοτοίχου χρονικῆς περιόδου) και συνεπῶς αἱ προμήξειαι κατὰ τὸ γ'. τριμήνου θά μειωθῆν ἀναλόγως. Αἱ μεταφοροὶ θὰ εἰνε και αὐταὶ ὀλιγώτεραι.

— Εἰς τούδε στατιστικὰ ἀναδιδάζουν τὴν αὔξησιν εἰς τὸν θερινό προβλέψεων τῶν ἐνδισφερομένων ἐταιριῶν.

— Τὰ μέχρι τούδε στατιστικὰ ἀναδιδάζουν τὴν αὔξησιν εἰς τὸν θερινό προβλέψεων τῶν ναυλωμένων τῶν Σουέζ, 19 δεξαιενόπλοιας «T.2», τοῦ P. N. τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, επανέρχονται και πάλιν εἰς τὰς άγκυροθόλων τῆς ἀργίας.

• Σημεῖα τῶν καισῶν. Τὰ μικρὰ χωρητικότητος (10—14.000 τόν.) τάκερες ἀπανεμφανίζονται εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν σιτηρῶν. Εναυλώθησαν ήδη μερικά και ἀλλὰ προσφέρονται μὲ ναύλους χαμηλοτέρους τῶν λίμπετρους.

• Διαμαρτύρονται οἱ Αμερικανοί ιδιοκτῆται γαιανθρακωρυχείων διὰ τὴν παραγωγῆς εἰς τὴν Πολιωνίαν πιστώσεων πρὸς ἀγοράν μηχανημάτων ἀνορύζεως γαιανθράκων. Ο πολωνικὸς γαιανθράξ — λέγουν — ἐξ απειλήσης οὐτών τὸν ἀμερικανικὸν εἰς τὰς ἀγορὰς τοῦ έξωτερικού.

• Εἰς τὸν Γερμανίαν 500.000 γαιανθρακωρυχῶν ἐπέτυχον μίαν αὔξησιν τῶν ημερομισθῶν 5½%, ἀναδρομικῶς ἀπὸ τῆς Ιουλίου. Αὕτης συνεπῶς ἀναμένεται και τῶν τιμῶν τοῦ γαιανθρακος. Δέοντα σημειωθῇ, ότι δοις αἱ Γερμανοὶ ἐργάταιται ἐπέτυχον τελευταίων αὐξήσεις τῶν ἀποδοχῶν τῶν.

• Αἱ αὔξησις 20%—ρεκόρ αἴνει προγονουμένου—έμφανίζει κατ' ογκὸν τὸ οπερηγόλαστιον ἀμερικανικὸν ἐπιπόσιον κατὰ τὸ 1956, εν συγκρίσει πρὸς τὸ 1955. Η κίνησις τοῦ υπολογίζεται εἰς 129.2 ἑκατομ. τόν. (29% αὔξησις), λόγω τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξασθεντων πορφίρων γαιανθράκων, σιτηρῶν και πετρελαιῶν.

— Αἱ εἰσαγωγαὶ ἔσημείωσαν ἐπίσης ρεκόρ, μὲ φορτία 142.4 ἑκατ. τόν. (13% αὔξησις έναντι τοῦ 1955). Τὰ μεταλλεύματα είνε τὰ πε-

Naples

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

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

New York

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

TUGOWNERS

Penang

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

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

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

TOWAGE

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

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

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 117190 Maasakade 113
Cables: «FRANSSWART»

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

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

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

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

STEVEDORES

Singapore

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

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.

Tele: 22340—3884—3885—6127

Cables «PROVISIONS»

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

Sydney n.s.w.

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

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

ρισότερα των Εηρών φορτίων άνελθόντων εις 71 έκατομ. τόν. Τὰ ύγρα τοιαύτα (71.4 έκατομ. τόν.) έμφανήσουν αύξησιν 10%, λόγω των μεγαλυτέρων εισαγωγών πετρελαίων από την Κεντρικήν Αμερικήν και την Μέσην άνατολήν.

— Ή περιοχή, η οποία συνεκέντρωσε τὴν περισσότερα κίνησιν είνε η βορείως τοῦ Χάττερας ἀκτή τοῦ Ατλαντικοῦ (τὰ 38% τοῦ συνόλου) και ἔπονται οἱ λιμένες τοῦ Κόλπου (τὰ 17%) τῆς δόλης έμπορευματικῆς κινήσεως.

— Τὰ 59% τῆς εἰσαγωγικῆς κινήσεως προέλευσιν εἶχε τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς (πετρέλαια, μεταλλεύματα), τὰ 17% τῶν Καναδῶν, τὰ 11% τῆς Αφρικῆς και τῆς Μέσης Ανατολής, τὰ 9% τῆς Εὐρώπης και την Μεσόγειον και τὰ 4% την Απωνίαν.

• Πενταετής σχέδιον προβλέπει τὴν δαπάνην 600 έκατομμυρίων λιρῶν διὰ τὴν κατά τὸ ἐν τρίτον τῆς σημερινῆς αὔξησιν τῆς παραγωγῆς εἰς χάλυβα ικανότητας τῆς Αγγλίας.

— Η περιστονή παραγωγὴν ἔφθασε τὰ 20.660.000 τόν. Προβλέπεται νὰ παρασχθῶν 29 έκατομ. τόν. χάλυβας κατά τὸ 1962. Η Γερμανία — ὁ κυριώτερας ἀνταγωνιστής — πέρυσι παρήγαγεν 23.200.000.

• Εἰς 107 έκατομ. λιρῶν Αγγλίας ὑπολογίζει ὁ Ὀργανισμός Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας τὰς ζημιὰς τῆς εύρωπακῆς οἰκονομίας από τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ. λόγω τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμνον τοῦ τρέχοντος ἔτους πετρελαίου ἀπό τὸ Δυτικὸν Ήμισφαίριον, μὲ δολλαρίοι.

• Τὸ «μπούμ» τῆς Ιαπωνικῆς οἰκονομίας — ἀπό τοῦ 1954 χρονολογούμενον — ἀμείωτον συνεχίζεται. Η βιομηχανική παραγωγὴ ηὔξηθη κατὰ 21% ἐναντὶ τοῦ περιστονού ἔτους και ἔξακολουθεῖ αὔξανσιν. Καταπληκτικὴ εἰναι ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξης τῆς τελευταῖς ἔξαεταις. Τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα ἐδίπλασεται ἀπό τοῦ 1950 και ἡ βιομηχανική παραγωγὴ ἐτριπλασιάσθη.

— Η ραγδαία αὐτὴ διόγκωσις τῆς οἰκονομίας ἡπο τοῦ φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ τὰς σημερινὰς δυσχερείας. Ἐλειψις πηγῶν ἐνέργειας και μεταφορικῶν μέσων σημειούται ἥδη και ἡ ἀνάγκη περισσότερων πρώτων υἱῶν τείνει νὰ ἔχει πλήρη τὰ συναλλαγματικὰ τῆς χώρας ἀποθέματα.

— Η Ιαπωνία ἀντιμετωπίζει ἥδη τὰ αὐτὰ προβλήματα τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας. Αἱ εἰσαγωγαὶ πετρορίζουνται και αἱ πιστώσεις ἐπίσης διὰ τῆς αὔξησεως τοῦ προεξοφλητικού τόκου.

• Η Ιαπωνία ἐπέτυχε δάνειον διὰ τὴν ἀγορὰν πεντήκοντα σιτοφορίων (μεγάλων λιμπερτού) και βαμβακού, ἀπό τὰ ἀμερικανικά ἀποθέματα. Αἱ φορτώσεις θέλουν πραγματοποιηθεῖ μεταξὺ Αγγλούστου και Οκτωβρίου.

— Πρόκειται ἐπίσης νὰ φορτωθοῦν και 100.000 τόν. ἀμερικανικού γιαίων βραχακού διὰ τὴν Κορέαν. Τὰ ἀνωτέρω, ἀποτελοῦν τὰς πρώτας πράξεις τῆς νέας οἰκονομικῆς χρήσεως τῆς ἀμερικανικῆς Βοηθείας.

• Σημειά ἀμέσου χαλαρώσεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς Δυτικῆς Γερμανίας δὲν ἔμφανται. Τὸ ἐπόπτιον ἐσημείωσεν αὔξησιν τῆς κινήσεως τοῦ Μάιου κατὸ 6% ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου περιστονού Μαΐου. Η παραγωγὴ αὐτοκινήτων (110 χιλ. μονάδες) κατὰ 9.2% ἐναντὶ τοῦ Απριλίου. Αἱ ἔξαγωγαὶ ηὔξηθησαν κατὰ 29% ἐναντὶ τοῦ Μαΐου τοῦ 1956 και αἱ εἰσαγωγαὶ κατὰ 19%. Τὸ ἔξαγωγικὸν περίσσευμα ὑπολογίζεται εἰς 134 έκατομ. δολ. Ο χρυσὸς και τὸ ἀπόθεμα συναλλαγμάτων ἔφθασαν τὸ 5 Σισεκτόμ. δολ., καλυπτομένου ὡτα τοῦ κυκλοφορούντος χαρτονομίσματος κατὰ 125%. Η ἀνεργία ἡπο κατὰ 45 χιλ. ἐργατῶν ὄλιγωτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Μαΐου 1956.

• Συμμετοχής εἰς τὴν διοίκησιν ὰλῶν τῶν μεγάλων γερμανικῶν ἐπιχεργούσεων και ὰλῶν τῶν διοικητικῶν ὰδηλῶν ἔξηπτησαν — ἐπικειμένων γάρ, τῶν ἐκλογῶν — τὰ Ἑργατικά Συνδικάτα.

— Ο γερμανικὸς νόμος προβλέπει ὡς γνωστὸν, τὸ δικαιωμα τῆς τοιαύτης συμμετοχῆς εἰς τὴν διαίσχειριν — διὰ τὰ οἰκονομικὰ και κοινωνικὰ προβλήματα — δι᾽ ωρισμένας ἐπιχειρούσεις μόνον. ἔξαιρουμενῆς τῆς γαιανθρακοδιοικηνίας.

• Η Αίγυπτος προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν τεσσάρων πολωνικῶν πλοίων, και τούς προσέβησε περίσσην 3200 ἔως 5000 τόνων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔκαιμηνου τοῦ 1958.

— Τὸ σχετικὸν συμβόλαιον, ὑπογραφέν πρὸ τοῦ ἡμερῶν, προβλέπει ἐπίσης, και τὸν προμήθειαν εἰς τὴν Αἴγυπτον ἀριθμούς τίνος πολωνικῶν ποταμοπολίων και ρυμουλκῶν.

• Τὸ κόστος τῆς ζωῆς εἰς τὴν Αγγλίαν ἔξακολουθεῖ νὰ αὐξάνῃ. Διαπιστώνται ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ 1956 μία αὔξησιν 6%. Τὰ ἡμερομίσθια ἀνετιμήθησαν δύο φοράς ταχύτερον, παρ᾽ ὅσον αἱ τιμαὶ κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἔξι ἀλλοὶ αἱ τιμαὶ τῶν τροφίμων, τοῦ γαιανθρακος και τῶν πετρελαίων αὐξάνονται. Τὸ κόστος τῆς ζωῆς ἐπίσης. Τὸ ἐπόπτιον ισοζύγιον ἔξακολουθεῖ νὰ εἰναι παθητικὸν και ἡ ὑποτιμήσης τοῦ φράγκου ἀποτελεῖ ἥδη ἀντικείμενον ἀνοικτῶν συζητήσεων. Ζήτημα μόνον τίθεται περὶ τοῦ ἐπόπτου.

— Εἰς τὴν Ολλανδίαν ὁ προεξοφλητικὸς τόκος ηὔξηθη κατὰ ½% (4 ¼%). Τὰ μέτρα περιορισμοῦ τῆς κατανάλωσεως δὲν ἐπέτυχον, ή ζητοῦσαν ἔξινα προϊόντα συνεχίζεται και τὰ συναλλαγματικὰ ἀποθέματα μειώνονται. Τὰ αὐτὰ δύνανται νὰ λεχθοῦν και διὰ τὴν Σουηδίαν.

— Εἰς τὴν Αργεντινήν και τὴν Χιλήν, τὰ συμπτώματα τοῦ πλωτωρίου κατέτησαν περισσότερον ἐκδῆλα, εἰς δὲ τὴν Ιαπωνίαν ἡ ἔξαντησης τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος δημιουργεῖ πρόβλημα πληρωμῆς τῶν εἰσαγομένων βασικῶν πρώτων υἱῶν και τροφίμων. «Εκτάκτα μέτρα ἐλήφθησαν ἀπό τὴν κυβέρνησιν τοῦ Τόκιο διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῆς ἐξαιρετικῶν δυσκόλου καταστάσεων.

— Παντοῦ, εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς χώρας τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου, ὁ πλωτωρισμὸς κρούει τὰς πύλας τῆς οἰκονομίας των. Τὰ κατὰ χώρας λαμβανόμενα διάφορα μέτρα δὲν φαίνονται αἱ προσδοκώμενα.

• Κεφάλαια χρειάζονται αἱ πιστεύτωται μεγάλα ὅλαι αἱ χώραι — ἀνεπτυγμέναι παραγωγικῶν και ὑποανάπτυκτοι — διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς των, διὰ νὰ καλύψουν τὴν ηὔξησιν ζήτησιν ἀγαθῶν.

— Οι κατὰ χώρας πιστωτικοὶ περιορισμοί, ἀφορμὴν ἔχοντες τὴν πληθωριστικὴν ἀπειλὴν, προεκάλεσαν και τὴν ὑψωσιν τοῦ προεξοφλητικοῦ τόκου, μέχρι τοῦ σημείου ὥστε, ἐνῷ εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας Βραχυπρόθεσμα δάνεια πληρώνουν ἀκόμη 4—5%, εἰς τὴν Αγγλίαν φθάνει ὁ τόκος τὰ 6% και εἰς τὰς λοιπὰς χώρας τῆς Δύσεως και τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ 7—12%, τοιως δὲ και περισσότερον.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

ΔΙΑ ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ "ΦΡΑΝΣ"

«Η γαλλικὴ συνέλευσις ἐψήφισε πρὸ ἡμερῶν τὸ νομοσχέδιον, τὸ ὄντα φέρεται στὸν θεραπεύοντα τὸν γαλλικὸν πολιτικὸν σύνοδον τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, προκειμένου ν' ἀντικατασταθοῦν, ἐν καρῷ, τὸ ὑπερδήλωτον περιβάτες. Τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ νέου σκάφους ὑπολογίζεται εἰς 86 έκατομμύρια δολαρίων. Τὸ κράτος θὰ συνεισφέρει ποσὸν 3.300 έκατομμύριων φοάγκων, τὸ δὲ ὑπόλοιπον θὰ καλυφθῇ ἀπό τὴν πλοιοκτήτριαν ἔταιρον.

Παρὰ τὴν ψήφισην ἐν τούτοις, τοῦ νομοσχέδιου, δὲν ἀποκλείεται ἡ ἐπιβολάνδησις τῆς ἑσαρμογῆς του, λόγῳ τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν τοῦ γαλλικοῦ Δημοσίου, με συνέπειαν νὰ ἐπιβραδύνῃ πως και ἡ ἐναρξεὶς τῆς ναυπηγίας των φοάγκων τοῦ νέου υπερωκεανίου.

Τὸ νέον υπερωκεάνιον δὲ θὰ εἰναι χωρητικότητος 55.000 τόνων. Θὰ δύνανται νὰ μεταφέρει 75 χιλ. ἐπιβάτων ἐπήσως μεταξὺ τῶν δύο ἡπέριων και ἐν ἀνάγκῃ 92 χιλιάδας. Θὰ ἔκτελη 46 κυκλικὰ ταξίδια κατ' ἔτος με ταχύτητα 30 μιλιάριων. Θὰ ἔχῃ δύο θέσεις, τὴν πρώτην διὰ 500 ἐπιβατών, τὰς και τὴν τουριστικὴν διὰ 1.500. Προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ θέρος τοῦ 1961.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη ἡ τελευταίως ψηφίσεις νόμος περὶ παροχῆς ἐπικορηγήσεων εἰς τὰ γαλλικὰ νουσηγρεῖα. Ποσοδέποντα δι' αὐτὸν πιστώσεις, 56 δισκετομμυρίων φοάγκων διὰ τὴν παντεστίαν 1959—63, κλιμακώνει τηματικῶς ὡς ἔξεις: Διὰ τὰς εἰς 1959 και 1960 ἀνά 4 δισεκατ. φοάγκων και διὰ 16 δισεκατ. φοάγκων ἐπηρεάσεων.

Η ΠΟΛΗΣΗΣ ΤΟΥ "ΠΑΣΤΕΡ"

Λόγῳ τῆς ἔγερθείσης εἰς τὴν «Ἐθνικὴν Συνέλευσιν και τὸν τύπον ἀντιδράσεως διὰ τὴν πλώσιν τοῦ υπερωκεανίου «Παστέρ» εἰς τὸ Βορειογερμανικὸν Λόιδη, η σχετικὴ πράξη τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβούλιου δὲν ὑπεγράψθη. Ανεκοινώθη, σχετικῶς, διὰ ἐπρόκειτο περὶ ἐνέργειας τῆς προηγουμένης «ιερηρήσεως» και ἥπις η ἀποτέλεση ἀντικείμενον περιτέρων συζητήσεων εἰς τὸ γαλλικὸν Υπουργικὸν Συμβούλιον.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Αἱ γνωσταὶ στατιστικαὶ τῆς «Σάν Οίλ Κόμπανς» ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τονῶν τῶν δεξαεμονπολίων, χωρητικότητος 2000 τ. γκρός και ἀνν, φέρουν τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας», διὰ τὸ τέλος τοῦ 1956, εἰς τὴν προέχουσαν εἰσέτι θέσιν, με ποσοστὸν καλύπτον τὰ 18.9% τῆς συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου τῶν τάνκερς. Τὸ ἀντιστοίχον διὰ τὸ 1955 ποσοστὸν δηλ. 20.8% και διὰ τὸ 1945 δηλ. 59.8%. Η Αγγλία, δευτέρα κατὰ σειράν, ἔλεγχει τὰ 16.1%, η Νορβηγία τὰ 16%, η Λιβερία τὰ 14.1% και διὰ τὸ Παναμᾶς τὰ 7.6%. Η Σύναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπολίων, υπερδιπλασισθεῖσα ἀπό τὸ πέμπτον τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και ἐντεῦθεν, ἥριθμει εἰς τὸ τέλος τοῦ π. έτους 2778 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 44.882.600 τόνων Δ.Π., με αὔξησην τῆς μεταφορικῆς ικανότητος κατὰ 9% ἐντὸς τοῦ έτους 1956. Ο μέσος δρός μεγέθους και ταχύτητος τῶν τάνκερς ηὔξηση ἐπίσης, εἰς τρόπον ὥστε τὰ 24.7% τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου ἀναφέρεται εἰς σούπερ-τάνκερ, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοστού 20.2%.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956, η σημαία τῆς Λιβερίας κατεῖχε τὸν νεώτερον στόλον, με μέσην ηλικίαν πεντέ ἑταῖν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς «Ηνωμένας

Telephone:
ROYAL 8031-2-3
RELIANCE 1128 & 3321

Telegrams:
ATSCOL-FEN-LONDON

FRANK & JONES Ltd.

ESTABLISHED 1926

Head Office-63, Fenchurch Street
LONDON E.C. 3

Members of THE LONDON CARGO SUPERINTENDENT'S ASSOCIATION
CARGO SUPERINTENDENTS
Tallying - Supervising - Checkweighing
SERVICE & SATISFACTIONS

12.500 τόνων d.w., ανήκον εις τὸν κ. Ν. Εύσταθίου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι ἀδέλφον τοῦ «Ματρόζος», ανήκοντος εἰς τὸν αὐτὸν ἐφοπλιστήν.

ΣΧΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΣΜΥΡΝΗΝ

Εἰς τὴν «Ἐστίαν Νέας Σμύρνης» ἐγένετο τὴν 23ην Ἰουλίου ἡ τελετὴ τῆς θεμελιώσεως τῆς ἀνεγειρούμενῆς ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάστη, Σχολῆς Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Παρέστησαν οἱ Ὑπουργοὶ Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν κ. κ. Στ. Κωτιάθης καὶ Χρ. Θηβαίος καθὼς καὶ ἄλλοι ἐπίσημοι οἵτινες καὶ ώμιλησαν σχετικῶς. Τὸν κ. Ὁνάστην, μὴ δυνηθέντα νὰ παραστῇ εἰς τὴν τελετὴν, ἔξεπρωσάθησεν ὁ πρόεδρος τοῦ Δ. Σ. τῆς «Ολυμπιακῆς Ἀεροπορίας» καθηγητής κ. Θ. Γαρουφαλίδης ὅστις καὶ ἀνεκοινωσεν, ὅτι κατόπιν ἐπιθυμίας τοῦ κ. Ὁνάστη τὸ θεμελιωθὲν ἐκπαιδευτικὸν ίδρυμα θὰ λόδῃ τὴν ὄνομασίαν: «Σχολὴ Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Η ΣΜΥΡΝΗ».

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΛΑΜΙΑΣ

Ἐχον τὴν εὐκαιρίαν οἱ τοπικοὶ παράγοντες τῆς Λαμίας νὰ γνωρίσουν καὶ νὰ κρίνουν τὸ ἐπιτελούμενον εἰς τὴν πόλιν τῶν ἐκπαιδευτικῶν ἔργων, ὑπὸ τῆς ἐκεὶ εὐδοκίμως λειτουργούσης νυκτερινῆς σχολῆς Μηχανικῶν «Ἡ Λαμιακὴ». Κατὰ τὴν διάρκειαν σεμνῆς τελετῆς, τὴν 29ην Ἰουνίου, ἐπὶ τῇ λήξει τοῦ σχολικοῦ ἑτού 1957, οἱ πολλοὶ προσκεκλημένοι ἥκουσαν τὸν γονίνιον ἀπόλογισμὸν τοῦ διευθυντοῦ τῆς «Λαμιακῆς» κ. Κ. Παναγιωτοπούλου, ἔχειροκρότησαν τοὺς πειθαρχημένους μαθητὰς τῆς, ιδίᾳ τῆς τάξεως Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐπισκεψθέντες δὲ τὰς μηχανικάς ἐγκαταστάσεις τῆς Σχολῆς, ἔνθα συντελεῖται ἡ ἐποπτικὴ διδασκαλία καὶ ἐμπειρικὴ ἐκπαίδευσις τῶν σπουδαστῶν, διεπιστρωσαν τὴν πλορόητα τοῦ μηχανουργικοῦ συγκροτήματος.

Ἄσ τημειωθῆ, ὅτι ἡ ὅλη προσπάθεια τῆς δημοτικούς ἐνὸς «Οργανισμοῦ Τεχνικῆς Ἐκπαίδευσεως εἰς μίαν ἐπαρχιακὴν πόλιν, μὲ τὰ τόσον καλὰ ἀποτελέσματα, διείλεται εἰς τὴν ιδιωτικὴν προτοβουλίαν καὶ μόνον.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Δύο λίμπερτος τοῦ κ. Ὁνάστη, τὸ «Χέυγουντ Μπρόουν» 7237 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ τὸ «Λιούτς Ἐμμεριτζ» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἀντικατέστησαν τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν διὰ τῆς λιβεριανῆς.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν μεταλλοφόρον «Κόρθι» 8390 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετενομάσθη «Ἀνδρος Κάουντρυ».

— Περιελάθομεν εἰς τοὺς πίνακάς μας τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Μάντισον Μπέλλ» 7216 τ. γκρός (τοῦ 1944), ὅπερ μετεφέρθη εἰς τὸ λιβεριανὸν νηοδόγιον καὶ ἐπανδρώθην μὲ ἐλληνικὸν πλήρωμα ἡσθαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

— Τὸ λίμπερτον «Παναγιώτης» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943), ὅπερ πρὸ ἔτους καὶ πλέον εἶχε κοπῆ εἰς δύο κατὰ τὴν προσάραξιν του εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Νοτίου Κορέας, ἡγοράσθη ἀπὸ Κορεάτην ἐφοπλιστήν. Τὰ δύο τμῆματά του ἀνεύκλισθεντα, ἐρρυμούλκηθησαν εἰς ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον, ὃπου συνεκολλήθησαν καὶ ἐπισκευάσθησαν. Τὸ νέον σκάφος μετονομάσθη «Silla» καὶ ἀπέπλευσε πρὸ ἡμέρων ἐκ Τόκιο δι' «Αγ. Φραγκόσκον».

— Ἐπίσης τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Χίος» 5643 τόν. γκρός (τοῦ 1939) ὅπερ προσήραξε πρὸ διετίας εἰς τὸ Πλέιτ καὶ ἐγκατελειφθῆ εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, ἡγοράσθη ἀπὸ Νοτιοαμερικανὸν ἐφοπλιστήν. Τὸ σκάφος ἐρρυμούλκηθη εἰς Τεργέστην καὶ μετὰ πολύμηνον ἐπισκευῆ ἐτέθη πρὸ δεκαπεντέων ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπὸ τὸ ὄνομα «Villa de Soriano» καὶ ὑπὸ σημαίαν Οὐσουγούσαν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατὰ γενομένην ἐπιθεώρησιν τῆς Βενετίαν εὑρέθησαν θραυσμέναι οἱ κεφαλαὶ τῶν κυλίνδρων Νο 2 καὶ 3, τῆς δεξιᾶς μηχανῆς, εἰς τὸ σημεῖον τῆς βαλδίδος ἐξαγωγῆς. Ἡ θραυστὶς ἀποδίδεται εἰς τὸ προύπαρχουσαν Σημίαν. Συνεπῆθη ὄντικατάστασις τῶν βεβλαμμένων κεφαλῶν εἰς Τάρσηντα, ὅποι καὶ ἔφθασε τὸ σκάφος τὴν 23ην Ἰουλίου. (Ἰουλ. 18—23)

«ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤ» (λιβερ.): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Χάμπτον πόδες εἰς Ἀμερικήν ἤγκυροδόλησεν εἰς θέσιν πλάτους 51—18 Β. καὶ μῆκους 1—50 Α., παραμενόντων ἀκινητού, λόγῳ ἀνωμαλίων εἰς τὰς ἀντίδιας λιπαντάσεως. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ διεξήθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸ πλούν του (Ἰουλ. 20) «ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.): «Ἐπιθεωρήθη ἐλασσόνεις πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀνεχώρησεν ὑπὸ Κολόμπο διὰ Πόρτο «Οκκα». (Ἰουλ. 25)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ» (Κοσταρίκας): Συμφώνως πρὸς δῆλωσιν τοῦ πλοίου, κατὰ τὸ ταξίδιον ἐξ Ἀρχαγγέλου διὰ Λίβερπουλ καὶ Μπέλφαστ ἐφρίθησαν εἰς τὴν θάλασσαν 12 ἔως 20 στάνταρτς ξυλείας πρὸς ισσοστάθμισιν τοῦ σκάφους. (Ἰουλ. 18)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ Α·Ι·ΝΤΗΛΑ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατέπλευσεν εἰς Κέδρις πρὸς ἐπισκεψὴν ζημών τῆς ἐλικός του, ὥφειλοισην εἰς ἐμπλοκὴν μὲ δελφίνας. (Ἰουλ. 27)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ» (λιβερ. δεξαμ.): «Ἐπιθεωρήθη πρὸς διακρίσισαν τῶν ζημών του ὅποι ἔκρηξην, ἐνώ εἰσπράχθη ἐμφόρον εἰς ἀγκυροδόλιον τῆς Διάρυπης Σουεζ τὴν 15ην Ἰουνίου. Παρεπηρήθησαν ζημίαι κάτωθι τῶν Νο 1 καὶ 2 τάνκων, ὥφειλοισην εἰς ἔξωτερην ἔκρηξην. Τὸ κύριον κατάστρωμα, ὥριμόδεις πλευρικῶν ἐλασμάτων καὶ τινὲς διαμήκηες νομίαις ἐβλάσθησαν. Μετάλλινα τεμάχια, ἀνήκοντα προφανῶς εἰς νάρκην εὑρέθησαν ἐντὸς τοῦ Νο 2 τάνκ. Ὅπεδειχθῆ ἡ ἀνανέωσις τημάτος τοῦ σκάφους, μεταξὺ τοῦ κέντρου τοῦ Νο 3 τάνκ μέχρι τοῦ προσθιού τέλεως τοῦ «αντίταν». Ἐξετέλεσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ, ἵνα πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς τὰς Ημανένας Πολιτείας δι' ὥριστικάς ἐπισκευαές. Πάντως, τὰ ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 2 κεντρικά τάνκων θὰ παραμεινούν ἀνοικτά πρὸς τὴν θάλασσαν. (Ἰουλ. 20)

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.): «Ἀποπλέων ἀπὸ Νούεβιτας διὰ Καζαπλάγκαν μὲ φορτίον ζαχάρων, προστίσαν εἰς τὴν ἑκὲν διώρυγα, ὑπὸ καλὸν καρφῶν καὶ χωρὶς νὰ παρουσιάσῃ διαφράγμα. Μετά ἐκφόρτωσην 135 τ. φορτίου δὲν ἐπετεύχθη, με τὴν παλιρροιαν, ἡ ἀνέλκυσται καὶ ἐκλήθη εἰς Βοηθείαν τὸ ναυαγοσωστικὸν «Πούλτζιο». Τὸ σκάφος ἀνειλκισθη τὴν 25ην Ἰουλίου κατέπλευσεν εἰς Νέαν Υόρκην, όπου καὶ μετὰ τὴν διαπιστωσιν τοῦ ἐπιθεωρήτου, ὅτι δὲν διαρρέει, ἐλασσόνεις πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. (Ἰουλ. 18—26)

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡΠ» (Κοσταρίκας): «Ανελκυσθέν, ὡς προανεφέραμεν, ὥγκυροδόλησεν εἰς Μπότγευντ τὸ μεσονύκτιον τῆς 10ης Ἰουλίου, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἔφθασεν εἰς Χάλιφας πρὸς παραλαβὴν καυσίμων καὶ ἐπιθεώρησην ἐν ἐπιπλέωντει. Εἰς τὸ σκάφος, διπέρ φέρει 4000 τ. μεταλλεύματα, παροχεῖται πιστοποιητικὸν ναυιπλοΐας. Τὴν 27ην Ἰουλίου κατέπλευσεν εἰς Νέαν Υόρκην, όπου καὶ μετὰ τὴν διαπιστωσιν τοῦ ἐπιθεωρήτου, ὅτι δὲν διαρρέει, ἐλασσόνεις πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. (Ἰουλ. 15—27)

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (λιβερ.): «Ἀπὸ Μορμούγκαο ἐμφόρον διὰ Ρόττερνταμ ἐξώκειλεν εἰς Σούκορα, ἀλλειψει καυσίμου ὑλῆς καὶ ἰζητησεις βοήθειαν ὅποι θέσιν πλάτους 12—40 Β. καὶ μῆκους 54 Α. Τὸ τάνκερ «Ολύμπιος» Βάλεντον εὑρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν διλύων δώρων, διετάχθη νὰ πλεύσῃ εἰς βοήθειαν καὶ νὰ ρυμούληση τὸ σκάφος εἰς τὸ Αἴδην. Ἐν τῷ μετόπει ἔβασε τὸ ναυαγοσωστικὸν «Προτέκτωρ» καὶ ἐκρήγησεν, εἰς τὸ ὄντεις βοήθειας ἀνελκυσθέν σκάφος, 45 Άλιους διὰ 30 τ. θύδατος, διὰ τὰ βοηθητικά του μηχανῆματα. «Ακολούθως τὸ προσέδεσε καὶ τὸ ἐρρυμούλκησε τὴν 26ην Ἰουλίου εἰς τὸ «Άδεν». (Ἰουλ. 18—26)

«ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΠ» (λιβερ.): Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν ἀπὸ Χάμπτον πόδες τὴν 14ην Ἰουλίου. «Ος ἐδηλώθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἐπισμεώδης κατὰ τὸ πλοῦν πυρκαϊασθαι τοῦ σιδηροδρόμου τοῦ Καρναρόντα, ἀλλὰ κατεσθεσθη ἐγκαίρως. (Ἰουλ. 14)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ» (παναμ.): «Ἀπὸ Μορμούγκαο διὰ Βαλτιμόρων εἰσέπλευσεν εἰς Πειραιά, λόγω διαρροής, προκειμένου νὰ ἐπιθεωρήθῃ ἀπὸ δύτας καὶ νὰ ἐπισκευασθῇ. (Ἰουλ. 27)

«ΚΟΝΤΣΑ» (Κοσταρίκας): Καθὼν ἐφόρτωνεν εἰς Ιμμιγχαμ διὰ Ντάρτορτεξ τρέχει ἐνεφανίσθησαν τὴν 18ην Ἰουλίου καπνοί εἰς τὸ στόμιον τοῦ κόπου Νο 1. Μετὰ ἐκφόρτωσην 300 τ. ἀνυψώθη ἡ έστια τοῦ πυρὸς καὶ κατεσθεσθη. Τὸ σκάφος ἐπαναφέρθησαν ἀπέτελευσεν τὴν 23ην Ἰουλίου διὰ τὸ προφοριγόν του. (Ἰουλ. 18—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.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ»: Καθ' ἄρα γέγονος ἀπό Θιουντάντ Μπόλιδαρ, προσήραξε τὴν 17ην 'Ιουλίου, ἀλλ' ἀνειλκυσθη μετὰ διώρον καὶ συνέχισε τὸν ἀπλοὺν τὸν ποταμὸν Μακάρεο. Δὲν υπέστη ζημιά. (Ιουλ. 17)

«ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ» (λιβερ. δεξαμ.): Μετεδόθη ἐκ Πόρτ Σοῦθ, ὅτι ποστάραξεν εἰς τὸ δυτικὸν ὄριον τῆς διώρυγος Νιούπορ Ρόκ, μὴ δυνηθεν ν' ἀνειλκυσθῇ τὸ διά τῶν ἴδων τοῦ μέσου, οὔτε τῷ βοηθείᾳ ρυμουλκοῦ. Ή προσάρξεις ἔγενεται ἐπὶ μαλακοῦ βυθοῦ καὶ δὲν ὑπάρχουν ζημιαὶ εἰς τὰ ὑφαλα. Υπεδείχθη ἡ ἐκφόρτωσις 5000 τ. διὰ νότια φρυνθῆ τὸ σκάφος καὶ ἐπιτευχθῇ οὕτως ἡ ἀνειλκυσθή του. (Ιουλ. 28)

«ΜΕΛΑΖΙΔΑ II» (παναρ.): Κατέλευσεν εἰς Κούκοκαρά, μὲν ζημιὰς τάς ὄποιας ὑπέστη κατὰ τὸ ταξίδιον του ἐκ τρικυμίας. Διεπιστώθησαν βλάβας τινες εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ ἡ ὑπορρίξις διαρροής εἰς τὸ Νο 3 κύτος. (Ιουλ. 12-16)

«ΜΠΑΖΙΔΑ II» (παναρ.): Προσρχόμενον ἀπό Σέβεν "Αἰλάντ" ἐφεσσεν εἰς Κουκάραν τὴν 20ην 'Ιουλίου μὲν ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς. Μετὰ διήμερον ἐπισκεψίαν θά ανεγέρει. (Ιουλ. 20-22)

«ΝΟΝΝΑ ΜΑΡΩ» (παναρ.): Εξώκεινεν εἰς Σιεμφουέγκος, ἀλλ' ἀνειλκυσθη ἀνεβοτείσιος. Παρετρήθη διαρροὴ εἰς τὸ «ππή-τάνκα» τῆς πρόρρος καὶ ὁ δύντης ἀνεύρεν ὅπην εἰς τὸ ντιπ-τάνκ, διαστάσεως 19 ἐπὶ 5 ἵντσων προκληδείσαν, ἵσως, ἀπὸ τὴν ὑγκυράνην κατὰ τὴν στιγμήν τῆς προσαρξίους. Ή ὅπη ἀπενεργώθη διὰ τούς τοιμεντοκιβώτιους, εἰς τὸ τό σκάφος ἐχρηγήθη πιστοποιητικὸν ναυσπλοίος, ἵνα πλέων ἐμφέρονται εἰς Νέαν 'Ορλέανην, ὅπου καὶ θὰ δεξαμενισθῇ πρὸς ἐπισκεψήν, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του. (Ιουλ. 24)

«ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΞ» (λιβερ. δεξαμ.): Καθυστέρησεν εἰς "Άδεν" πρὸς ἐπισκεψήν ἀνωμαλίας τῶν μηχανῶν του. (Ιουλ. 25)

«ΣΠΗΝΗΝΤΟΥΟΥΑΙΣ» (λιβερ. δεξαμ.): Έκ Περιοικοῦ Κόλπου έμφορτον διὰ Φιλαδέλφειαν, προσέκρουντεν ἐπὶ κρηπίδωματος, ἐνώ ἐπλυρίζεν εἰς Θέουσαν. Μικρορυγμαὶ λημμηιδησαν εἰς τὴν πλευράν τοῦ σκάφους εἰς ὑψοῦ δύο μέτρων ὑπεράνω τῆς ισάλως. Μετὰ προσωρινὴν ἐπισκεψήν τοῦ σκάφους ἀπέπλευσεν τὴν 17ην 'Ιουλίου διὰ τὸν πρεσριογόνον. (Ιουλ. 15-16)

«ΦΛΟΙΣΒΟΣ II» (λιβερ.): Προσρχόμενον ἐκ Βαγκούνερ διεπέλευσε τὴν 11ην 'Ιουλίου εἰς Γιουκάναραν μὲν διαρροὴν εἰς τὸ ύπερ. 2 πλευρικοὶ τόνκοι ὀφελούντην, ἵσως, εἰς ποδοκρουστὸν ἐπὶ υποδρυκίου ἀντικειμένου. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του θλόβει πιστοποιητικὸν ναυσπλοίος καὶ ἀπέπλευσεν διὰ Λός 'Αντζελες. (Ιουλ. 16)

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ» (λιβερ.): Απὸ Ρόττερνταμ κενὸν διὰ Πέπελ ἐπόδισεν εἰς Ντακάρ μὲν ζημιὰς εἰς τὸ λεπτοστάσιόν του. Οἱ ἀρρόδοις ἐπιθεωρήθησαν διεπιστώσας διαρροὴν εἰς τοὺς αὐλόους τοῦ ἀριστεροῦ λεπτοῦ καὶ συνέστησε τὰς δευτέρας ἐπισκεψάς, αἵτινες καὶ ξετελέσθησαν αὐθημερόν. Ακολούθως τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του (Ιουλ. 24-26)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εἰς τὴν χειροτέραν, ἵσως, περίοδον κρίσεων, ἀπὸ τοῦ 1930, πιστεύουν τινες, ὅτι εἰσῆλθεν ἡ θάλασσας ναυτιλίας. Καμμία αἰσιόδοξης πρόβλεψις δὲν δικαιολογεῖται, πρὸς τὸ παρόν, ὅφου τὰ δύο βασικά στοιχεῖα τῆς ἐργασίας τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ὁ γαιάνθραξ καὶ τὰ σιτηρά, οὐδεμίαν ἀνάλογον μὲ τὴν ἀδρόαν προσφοράν τοννάζεις ἐμφανίζουν κινησιῶν ἀπασχολήσεως του.

Οἱ ναυλαγοράς συνεχῶς, ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν ἐκπίπουσα, ἔθθασεν εἰς ἐπίπεδα, μὴ ἐπιτρέποντα, χωρὶς διαρειας ζημιάς, τὴν ἐν ὑπερεσίᾳ διατήρησιν τῶν προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς ναυτιλίας σκαφῶν. Οἱ παροπλισμὸς εἶναι πλέον ἀναπόφευκτος.

Οἱ ναυλαγοράς ἐπανήλθον εἰς τὸ ἐπίπεδο, τὰ κρατήσαντα κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ 1934. Τότε η ἔκαποτμύριον τόνων τράματας φορτηγά ἥσταν παραπλισμένα καὶ τῶν «λίμπετος» ήταν ἐκμάνιστον κατά τὸν 200 χιλιάδων λιρῶν.

Οἱ ναυλαγοράς τῶν γαιανθράκων ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδος διὰ τὸ Κόντινεντ κατῆλθον εἰς τὰ 31 σελ. (ἀπλά ταξίδια). Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἀναφέρεται τελευταία ναύλωσις δολ. 6.25 (Αὔγουστον). Αἱ κυκλοφοροῦσαι διαταγαί τοῦ δεν καλύπτουν, ὅπωσδηποτε, τὸ προσφερόμενον τοννάζον. Οἱ ναυλαγοράς ἐκμεταλλεύσομενοι τὴν ἀδυνατίαν τῶν ἐφοπλιστῶν, διέτησαν τῆς ἀγορᾶς. Εξαρκούμενοι εἰς ὀδησμένας μόνον, κατεπειγούσης φύσεως, ναύλωσεις.

Τὰ ἀποθέματα, πάντως σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων διαπιστοῦνται μενάλια καὶ αἱ πολλαὶ κλεισθεῖσαι εἰς τὸ παρελθόν ναύλωσεις συνεχῶν ταξιδίων καλύπτουν τὰς εἰσαγαγικὰς ἀνάγκας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης κατὰ τὸ σημαντικότερον ποσοστόν.

Η αὐτὴ ἀπότομος πτώσις τῶν ναύλων ἐτημειώθη καὶ εἰς τὰ σιτηρά. Οὗτω, τὰ 17 δολλαρίων διὰ σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ιαπωνίαν, τὰς ἀργάνων τοῦ μηνὸς 'Ιουλίου, ἔγιναν, κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ μηνὸς 11.50 δολλαρία.

Απὸ τὸ Νόρδερον σέντης ἡ μικρὰ κλεισθεῖσα ἐργασία ἐνεφάνισε θεαμα-

"ΤΡΙΤΩΝ,"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

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

Διευθυντής: Πλοίαρχοι Β.Ν. ζ.ά. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

1) Προπαρασκευάζει τοὺς ὑποψηφίους πλοιάρχους Α, Β, Γ τάξεως, τοὺς Εὐεργετικούς Πλοιάρχους Γ, Κυβερνήτας, Ναυκλήρους.

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

3) Πετειράζεντος καὶ ἐκλεκτὸν ἐκπαιδευτικὸν προσωπικόν ἀπὸ Αξιωματικούς Β.Ν. καὶ Λιμενικού Σώματος.

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

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

4) Εναρξεις τημηάτων ἐξετάσεων 'Οκτωβρίου Β' Πλοιάρχων 1)8)1957. Εναρξεις τημηάτων ἐξετάσεων Δεκεμβρίου Γ' Πλοιάρχων 1)8)1957

5) Διαθέτει ἀπαντά τὰ ἐκπαιδευτικὰ βιβλία, περιέχοντα τὴν ἔξεταστέαν ὑλὴν εἰς θέματα, βάσει τοῦ ἀναλυτικοῦ προγράμματος ἐξετάσεων δημοσιευθέντος εἰς Φ. Ε. Κ. 290)29-11-1954.

6) Δίδακτρο προστάτη. — Διὰ τοὺς στρατεύσιμους Ιδιαιτέρα τιμῆς. — Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον Ιδιαιτέρα τιμῆς.

Διὰ περισσοτέρων πληροφορίας ἀποταθῆτε:

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

β) Εἰς τοὺς διατελέσαντας ἀποδειγμένων μαθητὰς τῆς Σχολῆς.

τικήν, ἐπίσπες, τὴν ἐκπτωσιν. Απὸ τὰ 65 σελ. δι' 'Αγγλίαν τῶν ἀρχῶν 'Ιουλίου, ἐπληρώθησαν εἰς τὸ τέλος 45 σελλίνια καὶ οἱ ναυλωταί, ἐν συνεχείᾳ, προσφέρεντα μόνον 40 σελλίνια καὶ ἐκλεισθή σκάφος ἀπὸ τὴν Φιλαδέλφειαν διὰ τὸ 'Ειδονυμάσουθ εἰς τὰ 42)δ. Περὶ τὰ μέσα 'Ιουλίου συναυλώθη σκάφος ἀπὸ Κόλπον δι' Ιαπωνίαν (Αὔγουστον) εἰς τὰ 8.75 δολ. Θε πλευσθή τούτῳ κενὸν ὅποτε τὴν Ιαπωνίαν εἰς τὸν λιμένα τῆς φοτιστώσεως του. Χαρακτηριστικὸν γεγονός τῆς καταστάσεως!

Μικρὰ καὶ ἀπὸ τὸ Πλεῖτ ἐργασία. Τὰ φορτηγά γραμμῆς διασφαλίζουν τὰς ἔκειθεν μεταφοράς σιτηρῶν. Επληρώνοντο «επιέρθ τερμεῖς 60—65 σελ. διὰ τὸ Κόντινεντ (βαρέα σιτηρά). Διὰ τὸ Σεπτέμβριον—Οκτώβριον ἐκλεισθή σκάφος δι' 'Αγγλίαν εἰς τὰ 85—τοὺς 60 κυβικούς πόδας (οὐφύον 'Αμβρέσταν 5 σελ. διλιγάτερον) καὶ διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν σκάφος 6.000 τόν. εἰς τὰ 60) (Αὔγουστον).

Τὰ Βραζιλιανὰ μεταλλεύματα εἰς τὰ 57)δ (Σεπτέμβριον) διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 60) δι' 'Αγγλίαν.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Χιλήν τὰς ἔκεισθησαν μὲ βάσιν τάιμ-τοάρτερ,

εἰς τὰ 2.45 δολ.

Εἰς τοὺς λιμένας τῶν 'Ινδιῶν ἡ συμφόροσις τῶν πλοίων συνεχίζεται. Αἱ ζημιαὶ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰναι μεγάλαι. Περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ ὑπὸ ἀναπτόπτων Β. δεκαπενθυμέρου τοῦ 'Ιουλίου, ὑπερχεώθησαν οὗτοι νὰ δεχθοῦν τὰ 70) — φίο ἀπὸ Μορμυγκάδο διὰ τὸ Κόντινεντ (Σεπτέμβριον) πατι διὰ τὴν Ιαπωνίαν 75—80 σελ.

Απὸ τὸν Αιγαράταλιαν αποκετά σκάφον ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 85) — (δυτικοὶ λιμένες) δι' 'Αγγλίαν καὶ ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας διὰ Πακιστάν 80) — Ζαχάρεις ἀπὸ τὸν νέον λιμένα Μακαΐου δι' 'Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 97)δ, με 2)δ ἐκπτωσιν. ξαντι τῆς πρό τινας χρόνου κλεισθεῖσπον ναυλώσεως.

Ἄραδόσιτος ἐκ Νοτίου Αφρικῆς διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 65 σελ. διὰ Σεπτέμβριον, ἐνώ τὰ μεταλλεύματα τὰς Δυτικῆς 'Αφοικῆς εἰς τὰ 35 σελ. ἀπὸ Πέπελ διὰ τὸ Κόντινεντ (Αὔγουστος καὶ Οκτώβριος), με τάσεις προσειτέων ἐπικτωτῶν τοῦ ναυλού, λόγω προσφορᾶς χωρικοτήτων.

Εἰς τὸν Βόρειον Εισηγικὸν ἐξηκολούθησεν ἡ ἐκπτωσις τῶν ναύλων σκάφος Ν. Λιδανού ἐδεχθῆ τὰ 67)δ (Οκτώβριον) διὰ σιτηρά πρὸς τὴν Αγγλίαν, τὴν πλέον, δηλαδόν, σημειωθεῖσαν. κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν, χωριληπτική τιμὴν γαύλου. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν δολ. 7.25 ἐλεύθερα ἐκφορτωτῶν ιαπωνίων (Αὔγουστον). Δύο τάνκερς τῶν 12 χιλ. τόνων ἐπληρώθησαν, σιτηρά δι' 'Ινδίας, 80) — γυρκός τέρμης καὶ φορτηγὸν 78) — ἐλεύθερη ἐκφορτωτικῶν. Μερίδες φορτίου διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 6.75 δολ. μετέρη τέρμου.

Ἐλαχίστη καὶ ἡ ἐργασία τῶν τάιμ-τοάρτερος. Ελλειψις ἐνιδιαφέροντος ἐπισμεώδης ἀπὸ μέρους τῶν τάιμερών τακτικῶν γραμμῶν. Κιπλικά Δυτικά 'Αφοικῆς ἐπληρώθησαν 29)δ. προσφορά δὲ διὰ τοιετέος χρονιαλώσεις εἰς τὰ 3.10 δολ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐκτάκτως ηρεμος καὶ ἡ ἀγορά διὰ τὰ πετελαιοισθόρα, 'Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς προσφερούμενης χωρικοτήπτως, οἱ ναύλοι ἐξηκολούθησαν ὑποχρούντες. Μετὰ τὴν ναύλωσιν σκαφῶν 150 χιλ. τόνων ἀπὸ τὴν Σέλλη, ποτὸν τὸν σκοτὸν διευκολύντες τῶν χώρων ἐναποθηκεύσεως εἰς τὴν Βενεζουέλαν, δὲν ἔκαλφοφροσην ἀλλαὶ διαταγαῖ. Πιστεύεται, δῆμως, διὰ τὴν σημειωθῆ κύνησί τις των ναύλωσεων ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν, λόγω τῶν τεραστίων ἐκεῖ ἐναποθηκευμένων πετελαιοισθέντων.

Αἱ ἐταιρίαι, πάντας, ἀπέκουν τῆς ναυλαγορίας καὶ ἡ περιωρισμένη

International MARINE PAINTS

BELDAM'S PACKINGS

BRITISH ROPES LTD.
ROPEs - WIREROPES

STONE'S WHITE METALS

OCEAN MARINE ENGINE OILS

IRON & STEEL
STEEL PLATES - TUBES - RIVETS ETC.

SHIPS SUPPLIES
PROVISIONS ETC.

BONDED STORES

ANT. GANTONIADIS
GENERAL SHIPCHANDLERS

I.E.L. 40-435 14 ARISTIDES ST. PIRAEUS CABLES: ANTMAR PIRAEUS

ζήτησις τῆς καταναλώσεως, δὲν δικαιολογεῖ τὴν πρόβλεψιν τοῦ ἀμέσου ἐνδιαφέροντὸς τῶν διὰ ναυλώσεις. Τὰ ἀπόθεματα πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην εἶναι ἀκόμη μεγάλα.

Ο παροπλισμὸς καὶ διὰ τὰ μικρότερου μεγέθους καὶ παλαιοτέρας ἡλίκιας σκάφη καθισταται ἀναπτόφευκτος.

Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον περισσότερα ἔργασία μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου, ἀλλὰ μὲν χαμπλοὺς ναύλους. Τά 50% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλογούσιού ἐπληρώνοντο, ἀλλὰ καὶ 60% ἑδέχθησαν δύο πλοιαὶ διὰ τὴν Καλλιφόριαν, τὴν Βραζιλίαν καὶ τὸ Νόρδερν ρέειντες. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (Ἀγούστον) ἐπληρώθησαν 50% κάτω καὶ προσεφέσοντο, ἐν συνεχείᾳ, διὰ μετρία σκάφη, τὰ 35% κάτω.

Ταξίδια ὑπερασταντικά, ἐπληρώνοντο 52½% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλογούσιού εἰς μικρά σκάφη.

Τὰ ταίμια-ταξιδεύοντας μὲν τινας διαταγάς, ἀλλὰ μὲν μεγάλην δισφοράν ἀποψεων ναυλωτῶν καὶ πλοιοκτητῶν.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθ' δὲν τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ 'Ιουλίου ἡ ναυλαγορά διετηρήθη τόσον χαλαρά καὶ μὲν ἐπίπεδα ναύλων τόσον χαμηλά, ὥστε νὰ ἀναγγέλλωνται ἡδη οἱ πρώτοι παροπλισμοὶ σκάφων. Τὰ πρώτα σκάφη ἀνεύ ἔργασίας ἐφθασαν ἡδη εἰς Πειραιά καὶ τινὰ ἔξ αὐτῶν ἐτέθησαν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὑπὸ ἐπισκευῆς. Η κυριωτέρα ἔργασια τοῦ 15θεμέρου ὑπῆρχεν ἡ κυκλοφορία ἐνίων διαταγῶν διὰ ρωσικά μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι διὰ Ρότερνταμ 8500 τ. εἰς τὰ 47), διὰ Χούλλ 2000 τ. εἰς τὰ 50)— καὶ διὰ Νορδηγίαν 2500 τ. εἰς τὰ 52), μὲν φόρτωσιν Αγούστον. Απὸ Κωνσταντζαν 7000—8000 τ. τιμέντα διὰ Καλκούτης 75)— φίο, μὲ φόρτωσιν τέλη Αγούστου Σεπτέμβριον. 'Υπηρχε καὶ μία διαταγὴ ἔξ 'Οδησσού 3000—5000 τ. γενικοῦ φορτίου δι' Ἀλβανίαν εἰς τὰ 32), φόρτωσις Αγούστον.

Απὸ τὸν Χαϊδρίου ἔζητοντο δύο ἢ τρία σκάφη τῶν 2500 ὥστε 2800 τ. (σίτον) δι' Ἑνα λιμένα Αδριατικῆς, μὲ φόρτωσιν πέραν τῆς 10ης Αγούστου, προσεφέροντα δὲ 32).— Τιμέντα ἀπὸ Δραπετσώνα 3000 ὥστε 5000 τ. διὰ Τζέδδαν 45)— φόρτωσιν Αγούστου καὶ ἀπὸ Θάσου 2000 ὥστε 5000 τ. μεταλλεύματαν διὰ Πιομπίνο, ίθεα ναυλωτῶν 27), μὲ φόρτωσιν Σεπτέμβριον. Ἔκυκλοφόρησε καὶ μία διαταγὴ ἐκ Σμύρνης δι' 8000 τ. χρωμάτου δι' Ἰαπωνίαν. Αγούστον, ἔζητοντο δὲ προσφοραὶ. 'Εγιώθη ἡ ναυλωσις τοῦ φορτηγοῦ «Σαντορίνη» ἀπὸ Νοσφορᾶς σκηνήν 9500 τ. τιμέντα διὰ Βιζαγκαπατάν 82), 6, Αγούστου καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ αὐτὸ σκάφος ἀπὸ Μαρμαγκός 9500 τ. μεταλλεύματαν διὰ Κοντινεντ 77)— μὲ 5)3 φορτοεκφορτωτικά, φόρτωσις Σεπτέμβριον — Οκτώβριον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (παναρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Ριόν 'Ιανέρων δολ. 7.45, μὲ 900 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σόντες, φόρτωσις 20 'Ιουλίου—5 Αγούστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τὼν κ. κ. Χ. καὶ Ε. Πατέρα) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ δι' Ἀμαγκάσκο δολ. 15.75 μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 10—31 Αγούστου.

«ΜΠΟΥΚΚΑΝΙΡ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 47)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 48), μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Αγούστου—5 Σεπτέμβριον.

«ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μόζι-Μουρόραν ρέιντς δολ. 15, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 5—31 Αγούστου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ II» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 49)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον δι' Ἀδριατικὴν 61)— φόρτωσις 12—25 Αγούστου.

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 13.000 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ—Ἀμστερνταμ ἡ Ζεερπρούγκε 39)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 40), μὲ 2500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 5—25 Αγούστου.

«ΠΑΡΑΔΑΙΛΙΑ» (λιθερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Ἀγίαν Λαυρεντίου 9500 τ. παλαιοισθήραν (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ, καὶ ἀποκοπὴ δολ. 94.000 φίο, φόρτωσις 27 'Ιουλίου—10 Αγούστου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ» (λιθερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9200 τ. πα-

λαιοισθήρων (472.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, καὶ ἀποκοπὴ δολ. 110.000 φίο, φόρτωσις 'Ισλανδίαν—Αἴγαυοντον.

«ΚΙΓΚΑ ΑΙΓΑΙΥΣ» (παναρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 39)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 40), μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 23 Αγούστου—5 Σεπτέμβριον.

«ΤΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Χιροχάτα—Μουρόραν ρέιντς δολ. 14.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΚΤΙΩΝ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Χιροχάτα—Μουρόραν ρέιντς δολ. 14.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ» (παναρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 43)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 44), μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 2—10 Αγούστου.

«ΧΕΡΑΛΝΤΣ ΑΙ·ΛΑΝΤ» (λιθερ.) ἀπὸ Τσερτσιλί 9500 τ. γεννημάτων δι' Ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 57), φόρτωσις 9—25 Αγούστου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 14.000 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 37)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 38), μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 2—10 Αγούστου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ·ΛΑΝΤ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 49)— μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φίον διὰ συνεχὴ ταξίδια, ἔναρξις Αἴγαυοντον—Σεπτέμβριον.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗΝΗ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γένοβαν—Σαδόναν—Στετζίαν—Μπανιόλι, ποιητίνο δολ. 6.20, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Αἴγαυοντον.

«ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ» ἀπὸ Εβερετ (Μασσαχουσέτης) 9500 τ. κώνδυλη Ριόν 'Ιανέρων δολ. 10, μὲ 1000 τ. φόρτωσις εἰς τὰ 78.4 σόντες καὶ 750 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σόντες, φόρτωσις 1—15 Αγούστου.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ, καὶ ἀποκοπὴ δολ. 87.000 φίο, φόρτωσις 10 ἡ ώρα Αγούστου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γένοβαν—Σαδόναν—Σπετζέσ—Πιομπίνο—Μπανιόλι δολ. 6, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 5—20 Αγούστου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΑΟΥ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 10.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἑνα λιμένα Ελλάδος δολ. 6.80 φίον δύο λιμένας 25 σόντες ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς Πειραιά, 750 τ. εἰς Θεσσαλονίκη δη 500 τ. εἰς έτερον λιμένα, φόρτωσις 12—31 Αγούστου.

«ΤΑΣΜΑΝΙΑ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἑλλήνικὸν λιμένα δολ. 10, μὲ 600 λιμένας 25 σόντες ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς Πειραιά, 750 τ. εἰς Θεσσαλονίκη δη 500 τ. εἰς έτερον λιμένα, φόρτωσις 15—31 Αγούστου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Δύορους και Γένοβαν, καὶ ἀπόκοπη δολ. 87.500 φίο, φόρτωσις 5—12 Αγούστου.

«ΡΙΟ ΜΑΡ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 12.000 τ. γαιανθράκων διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 38), φίον διὰ φόρτωσιν απὸ τὴν Βαλτιμόρη 39), μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Αγούστου—5 Σεπτέμβριο.

«ΘΕΟΤΟΚΟΣ» (παναρ.) ἀπὸ Χάλιφας, Σαΐν Τζών καὶ Ἑνα λιμένα Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, καὶ ἀποκοπὴ δολ. 107.000 φίο, καντέλλο 28 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τὴς έτ. Λούη) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντς δολ. 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσαν—Ρότερνταμ ἡ Ἀμστερνταμ 47)— μὲ 3000 τ. διὰ δέματα δι' Ἀμστερνταμ, καὶ ἀποκοπὴ δολ. 48.000 φίο, φόρτωσις 7—27 Αγούστου.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀγίαν Λαυρεντίου 14, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Αἴγαυοντον.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ» (λιθερ.) ἀπὸ Τόμπατον 9500 τ. φωσφάτων διὰ Μόντρεαλ δολ. 3.75 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον—Οκτώβριον.

«ΣΑΠΦΑΙΡΑ» (δούνειρον) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Χάιφαν δολ. 6.25, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 6—25 Αγούστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τὴς έτ. Τρίτων) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 10.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Χάιφαν δολ. 13, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπὸ Τόμπατον 9500 τ. φωσφάτων διὰ Μόντρεαλ δολ. 3.70 φίο, φόρτωσις Αἴγαυοντον—Σεπτέμβριον.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α

Α/Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

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

Α/Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

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

Α/Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ—ΛΕ-
ΜΕΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΟΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΑΛΕΞΑ-
ΝΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π. μ.
28)8 — 14)8 — 28)8 —
11)9 — 25)9 — 9)10 —
23)10 — 6)11

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, 'Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Δ/Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 12.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρερσαν 34)9 (δύο συνεχή ταξίδια), με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 5—25 Αύγουστου.

«ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ» από άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορειών τού Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοισθήρων (470.000 κ.π. δύο δέματα) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν, κατ' άποκοπή δολ. 95.000 φίο, εάν φόρτωσιν από άμερικανικούς λιμένες Νοτίου 'Ατλαντικού δολ. 103.000 φίο, φόρτωσις 14—25 Αύγουστου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 13.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμέρερσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμεριτάραν 33)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά γερμανικού λιμένα Βορείου Θαλάσσης 34)6, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 14—29 Αύγουστου.

«ΑΝΤΡΕ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Νοτίου 'Ατλαντικού 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. δύο δέματα) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν κατ' άποκοπή δολ. 96.000 φίο, όφιον από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολ. 102.000 φίο, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΣΙΓΚΝΕΤ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Τόκιο—Χακάτα ρέιντζ δολ. 8, με 1000 τον. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΚΡΗΤΗ» έκ Βορ. Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Τόκιο—Χακάτα ρέιντζ δολ. 8, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρερσαν—'Αμερισύρων ρέιντζ 65)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

«ΑΙΓΑΙΑΤΕΡΙΝΗ» (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. δύο δέματα) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν κατ' άποκοπή δολ. 96.000 φίο, όφιον από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολ. 102.000 φίο, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ» (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9700 τ. γεννημάτων δι" ώριμενους λιμένας 'Αγγλιας 70)—, όφιον κρήμη 72)6, φόρτωσις 20—31 'Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Λιδίαν) από Βαγκούρε 9500 τ. κρήμης διά Τόκιο—Χακάτα ρέιντζ δολ. 7.90, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΚΡΟΝΟΣ» (λιβερ.) από Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. λιποσμάτων εις σάκκους διά Σεπτούς δολ. 9.10 φίο, με 1000 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΟΥΑΙΣΣΕΣ ΙΙ.» (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 11.400 τ. ζυλείας και γενικών ειδών (625.000 κ.π. δύο δέματα) δι' 'Αγγλιαν δολ. 16 φίο, όφιον διά Νόρδερν ρέιντζ, κατ' άποκοπή δολ. 128.500 φίο, φόρτωσις 15 Φεβρουαρίου — 31 Μαρτίου τού 1958.

«ΚΑΖΙΣΙΟΠΕΙΑ» (λιβερ.) από Βρετανικής Κολομβίας 9200 τ. ζυλείαν και γενικού ειδών (470.000 κ.π. δύο δέματα) διά Χάιφαν, κατ' άποκοπή δολ. 140.000 φίο, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) από Λόδης "Αντζελές" και "Άγιον Φραγκίσκον" 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. δύο δέματα) δι' 'Αμέρερσαν—Ρόττερνταμ—"Αμεριτάραν—Τερνέυζεν ή Γάνδην, κατ' άποκοπή δολ. 92.500 φίο, φόρτωσις 3—15 Αύγουστου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 10.500 τ. γεννημάτων διά Βορμόνη 78)—, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Καλκούταν 75)—, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Αύγουστου — 5 Σεπτεμβρίου.

«ΟΥΑΙ-Τ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9800 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. δύο δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπή δολ. 75.000 φίο, όφιον διά Φορμόζαν δολ. 85.000 φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

Έκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (Κοσταρ.) όποιο Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αγγλιαν 60)—, φόρτωσις 7—20 Σεπτεμβρίου.

«ΡΙΟΝ» (σημ. άμερικ.) από Σάντος 9500 τ. ζαχαρέων εις σάκκους διά Κοζαμπλόγκον δολ. 15.25 φίο, φόρτωσις 8—25 Αύγουστου.

Έξ 'Αγγλίας—Κόντινεντ

«ΝΙΚΟΓΙΑ» (Κοσταρίσας) από Πάρτιγκτων 1500 τ. γαιανθράκων διά Σέτουμπαλ 25)—, φόρτωσις 7 'Οκτωβρίου—9 Νοεμβρίου.

«ΠΑΛΛΙΤΑ» (παναμ.) από Δάντοντης ή Γεννίαν 7500 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Κευβείτ, Μπαχρέν ή Ούμμ Σαΐντ 75)— φίο, όφιον διά Νταμάρ 77)6 φίο και

A.S.M.E.N.

Α.Ν. ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛ. ΕΝΩΣΕΩΣ ΜΗΧ. Ε. Ν.

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ Α! - Β! & Γ! ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε. Ν. ΑΤΜΟΥ & Μ.Ε.Κ.

Τά φροντιστήρια διά τούς ύποψηφίους 'Ατμομηχανικούς και Μ.Ε.Κ. Α' και 'Β' τάξεως τών έξετάσεων της 11ης Νοεμβρίου έ. έ. άρχουν την 12ην Αύγουστου.

Όμοιως διά τούς ύποψηφίους 'Ατμομηχανικούς και Μ.Ε.Κ. Γ' τάξεως τών έξετάσεων της 30ής Δεκεμβρίου έ. έ. τά φροντιστήρια άρχουν την 30ην Αύγουστου.

—Κατάρτισις τών ύποψηφίων πλήρης. 'Επιτυχία έξεσφαλισμένη. Διδάσκοντες Καθηγηταί έντων άριστων δι' έκαστην ειδικότητα. (Καθηγηταί Ανωτάτων Σχολών τού Κρατους, 'Αξιωματικοί Βασ. Ναυτικού, Διπλωματούχοι 'Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου).

—Η διδασκαλία γίνεται έπι τη βάσει κανονικού ωρολογίου προγράμματος καθημερινώς. Διά τούς προσερχομένους βραδύτερον υποψηφίους Γ'. ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ λειτουργούν ίδιαίτερα τμήματα καί ή Α.Σ.Μ.Ε.Ν. έγγυαται διά την πλήρη κατάρτισην των. —Προτιμάτε τά φροντιστήρια της Α.Σ.Μ.Ε.Ν. διά νά έξασφαλίσετε την έπιτυχίαν σας, διότι Α.Σ.Μ.Ε.Ν. = ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΓΓΡΑΦΑΙ ΚΑΘ' ΕΚΑΣΤΗΝ
Εις τὴν Πανελ. "Ενωσιν Μηχανικῶν Ε. Ν. Μπουμπουλίνας 21
Πειραιεύς, τηλέφ. 42.144.
καὶ εἰς τὰ ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ Εύριπιδου 3—Πειραιεύς, τηλ. 40.849.

στόσευεν, με 1300 τ. φόρτωσις και 500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 22—31 'Ιουλίου.

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» (Κοσταρίκας) ήση 'Αμέρερσαν 9500 τ. λιπασμάτων εις σάκκους διά Φιλιππίνων δολ. 13.50 φίο και στόσευεν, με 25 σύντς έξτρα δι' έκαστους πρόσθετον λιμένα έκφορτωσεως μέχρι τριών τοισύτων, φόρτωσις 20 Αύγουστου έως 20 Σεπτεμβρίου.

Έκ Μεσογείου καὶ 'Αδριατικῆς

«ΛΟΥΚΙΑ» (παναμ.) από Λά Νουδέλλ 1200 τ. κρήμης διά Χάιφαν 45)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» έκ Πειραιώς 2400 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 51)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΛΙΒΥΗ» (εκ «Νικόλαος Τσαδλίρης») έκ Πειραιώς 2500 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 50)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» από Μελίλλων 7000 τ. φωσφάτων διά Μπαρρόου 35)—, διμεσος φόρτωσις.

«ΖΑΤΟΥΝΑ-ΠΟΛΙ» έκ Κύπρου 2600 τ. μεταλλευμάτων διά Νεάπολιν 26)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΝΝΑΜΙΝΑ» από την Θάσον 750 τ. μεταλλευμάτων διά Βενετίαν 35)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΣΟΥΖΕΖ» (ιν «Ανδρέας Τσαδλίρης») από Σαδόναν 2500 τ. άλεύρων διά 'Αλεξάνδρειαν 35)— φίο, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΝΝΕΛΕΔΗΝ» (παναμ.) από Μπιζέρταν 2000 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Κοτόνου 76)6, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ» (Κοσταρίκας) από το Σουέζ 2000 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 50)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έκ Νεαπόλεως 3000 τ. άλεύρων διά Βηρυττόν κατ' άποκηπή λίρας 4.500, διμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Στρατώνι 1700 τ. μεταλλευμάτων διά Κωνσταντίαν 21)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΛΑΟΥΚΙΑ» (παναμ.) από την Τεργέστην 1200 τ. διαφόρων έμπορευμάτων διά Χάιφαν, κατ' άποκοπή δολ. 6700, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΖΑΤΟΥΝΑ-ΠΟΛΙΣ» από Μπιζέρταν ή Τάνιδα 2600 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Πόρτ Σουδάν 47)6, φόρτωσις αρχάς Αύγουστου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» έκ Νεαπόλεως 2500 τ. άλεύρων διά Πόρτ Σουδάν, κατ' άποκηπή λίρας 7000, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΕΛΛΗΜΙΝΑ» από Λαττάκια 1500 τ. βαμβακοσπόρου διά Κωνσταντζαν δολ. 15,



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,, GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΕΛΠΙΣ» από Μπιζέρταν ή Τύνιδα 2400 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Πόρτ Σουδάν 47^ο6, φόρτωσις Αύγουστου.

Έκ Μάυρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΜΑΡΙΟΣ II» από την Βάριαν ή τὸ Μποργκάς 2100 τ. γενικών ειδών διά Βόλον 35^ο— φόρτη, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΕΛΛΗΜΙΝΑ» ή Κωνσταντζής 2000 κυβ. μέτρο ξυλείας δι' Έλλαδα δολ. 4 το κ. π., φόρτωσις σφράξ Αύγουστου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από Ζντάνφ 4000 τ. γαστινθράκων διά Βενετίαν 32^ο—, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΪΟΣ» από Κωνσταντζήν 2200 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Κύπρον 30^ο—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΛΑΚΩΝΙΑ» ή ζε Οδησσού 1700 τόν. ξυλείας και λοιπών ειδών δι' Ισμήτ 50^ο—, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ή Κωνσταντζής 1700 κυβικά μέτρα ξυλείας διά Λαττάκια 31^ο—, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ Β» από Νοσορωσίσκην ή Τουόφ 2700 τ. διαφόρων μετάλλων διά Βορδάνη 97^ο6, φόρτωσις Αύγουστου.

Έξ Αύστραλίας, Ινδιών και Απω Ανατολής

«ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ» (Κοσταρίκας) από Νίεν Καλληδονίαν 8000 τ. μεταλλευμάτων χρωμίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 11, μέτρησης 1000 φίοι, φόρτωσις 5—25 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΑΡΠ» (παναμ.) από Βιζαγκαποτάρη 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 11.75, μέτρησης 1000 φίοι, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΠΛΑΜΙΤΑ» (Κοσταρίκας) από Μορμυσκό 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμέριστον—Αμεριτραπτομέτης 70^ο—φίο, φόρτωσις 1—31 Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚΟΣ» από ένα λιμένα της ανατολικής ακτής των Ινδιών (συμπεριλαμβανομένης της Καλαντάτας) 6300 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Κωνσταντζήν ή Βάριον 70^ο—φίο, φόρτωσις 10 Αύγουστου—20 Σεπτεμβρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» από Μάζινλοκ 10.000 τ. μεταλλευμάτων διά Τεργέστην δολ. 11, έως και Μάντζεστερ 85^ο—, μέτρησης 750 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρωσιν, φόρτωσις Οκτωβρίου.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» από αμερικανικούς λιμένας Νοτίου Ατλαντικού 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 11.400 φίοι, φόρτωσις 25 Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΔΗΜΗΟΣΘΕΝΗΣ Δ.» (λιβερ.) από Γκουαγιακάν 14.000 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 7, μέτρησης 1000 φίοι, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΡΟΥΑΛΑ ΙΙ» (λιβερ.) από ένα ή δύο λιμένες Βορείου ή Νοτίου Κούδας 10.500 τ. Ζαχάρεως διά Τόκιο—Κόμπε ρείντης 105^ο—φίο και κατασκευή, μέτρησης 9 έξτρα δι' έκστασην πρόσθετων λιμένων έκφρωσισες μέχρι τριών τοισάντων, φόρτωσις 5—26 Αύγουστου.

«ΤΙΝΤΕΟ» (ιταλικόν) από Πουέρτο Καμπέλλο 5000 ζαχάρεως εις σάκκους δι' ένα λιμένα Ελλάδος δολ. 12.85 φίο, μέτρησης 750 τ. έκφρωσιν, φόρτωσις 20 Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) από Γκουαγιακάν 13.500 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) δολ. 5.81 φίο, φόρτωσις 7—27 Αύγουστου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Κοσταρ.) από Κέρι 300 στάνταρτος ξυλείας διά Πειραιά 400^ο—, έλευθερον έκφρωτακών, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΤΟΥΡΓΑΙΛΑΝΗ» (παναμ.) από Πόρτ Σουδάν 2500 τ. βαμβακόπιττας δι' Άλεξανδρειαν, κατ' άποκοπή λίρας 5000, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΑΙΩΤΙΣ» ή Αρχαγγέλου 1800 φάδος ξυλείας δι' Ήριστριμένους λιμένας Αγγλίας 260^ο—τό φάδομ, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΑΕΑΣ» (Κοσταρίκας) ή Αρχαγγέλου 1150 φάδομες ξυλείας δι' Ήριστριμένους λιμένας Αγγλίας 215^ο—τό φάδομ, φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΑΝΝΕΛΕΑΝ» (παναμ.) από Τακοράντι 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ, κατ' άποκοπή λίρας 21.500, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΛΛΟΣ ΙΝΚΑΣ» (λιβερ.) από Μαρακάποιμ 1800 τ. παλαιοσιδήρων διά Νίεν Υόρκην, κατ' άποκοπή δολ. 19.000 φίο, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΛΛΟΣ ΙΝΚΑΣ» (λιβερ.) από Μαρακάποιμ 1800 τ. παλαιοσιδήρων διά Νίεν Υόρκην δολ. 7.25 φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ» (παναμ.) από Βατλίτηρην 3200 τ. λιπασμάτων διά Χαβάναν δολ. 4 φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΛΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρείντης 2200 τ. διαφόρων μετάλλων διά Βέρα Κρούζ, κατ' άποκοπή δολ. 21.000 φίο, άμεσος φόρτωσις.

«ΗΛ. ΛΟΡΕΝΤΖ» (άγγλ.) από ένα δύο λιμένες Βορείου ή Νοτίου Κούδας 2700 τ. ζαχάρεως εις σάκκους δι' Ελλάδος δολ. 15.35 φίο, άμεσος φόρτωσις.

«ΜΕΝΤΩΡ» από Τάμπαν 9500 τ. φωσφάτων δι' Αγγλίαν 70^ο—(συνεχή ταξίδιο διά δύο έτη), έναρξης τέλη Αύγουστου.

Άι χρονοναυλώσεις

«ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ.) 10.850 τόνων η.λ. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, μέτρησης 26 έως 27 τ. πετρελαιών), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού ή Αγγλίας—Κόντινεντ, μέσω Νοτίου Αμερικής δολ. 3.10, παράδοσης εις λός Αντζέλες, Αύγουστον, έπαναπαράδοσης εις λίμενα Αγγλίας ή Ηπειρωτικής Εύρωπης.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΡΟΜΠΙΝΣ» (λιβερ.) 10.830 τόνων η.λ. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, μέτρησης 26 έως 27 τόν. πετρελαιών), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ή Αγίου Λαυρεντίου διά λιμένας Βορείου Ειρηνικού δολ. 4.20, παράδοσης εις Αγίου Λαυρεντίου ή Νόρδερν ρείντης, τέλη Ιουλίου, έπαναπαράδοσης εις αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού.

«ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (παναμ.) 6086 τόνων η.λ. (244.188 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλλίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 22 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ.

22.850 μηνιαίων, έναρξης Νοέμβριον.

«ΑΛΣΥΟΝ ΕΙΝΤΖΕΛΑ» (σημ. άγγλική) 10.832 τόνων η.λ. (511.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, μέτρησης 24 έως 24 τ. πετρελαιών), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον διά ταξίδιον Βορείου Ειρηνικού—Εύρωπης δολ. 3, παράδοσης εις λός Αντζέλες 24 Αύγουστου ή έως 9 Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσης εις λίμενα Αγγλίας—Κόντινεντ ή Μεσογείου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναμ.) 10.940 τόνων η.λ. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων μέτρησης 26 έως 27 τ. πετρελαιών), τάιμ-τσάρτερ διά πέντε μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.05, παράδοσης εις λίμενα Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας), έπαναπαράδοσης εις λίμενα Αμερίσταν—Ρότερντον ή Αμεριτρύπορη, 2—12 Αύγουστου.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων η.λ. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων μέτρησης 26 έως 27 τ. πετρελαιών), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού διά Νόρδερν ρείντης (μέσης διυτικής άπητης Νοτίου Αμερικής) δολ. 2.45, παράδοσης εις λός Αντζέλες, έπαναπαράδοσης εις αμερικανικού λιμένα (Βορείων του Χάττερας).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΙΩΙΑ

«ΑΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Μοντεβίδεο 45% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 11 Αύγουστου.

«ΠΟΥΚΟΥΛΑΕΤ» (παναμ.) 10.500 τόνων η.λ., τάιμ-τσάρτερ διά δύσκειο μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδών) εις την έκστοτε μηνιαίαν τιμήν των νουλών, σύχη, ώμως, έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου και ούχι πλέον τόνων 70%, έναρξης τέλη Αύγουστου—Σεπτεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τόνων πετρελαιοειδών διά Πόρτλανς 45% έπι έλαστον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 25 Ιουλίου—2 Ιουλίου.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι» (λιβερ.) από Τρίπολην ή Μπάνια, 16.000 τ. πετρελαιοειδών διά Πόρτλανς 45% έπι έλαστον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 25 Ιουλίου—2 Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ Σ» (λιβερ.) από Σουμάτραν 20.000 τ. πετρελαιοειδών διά Καλιφόρνιαν 50% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης τέλη Ιουλίου—αρχής Αύγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Αγγλίδων—Κόντινεντ, μέση φίον διά νησους Ατλαντικού ή λημένας ανατολικής άπητης Νοτίου Αμερικής, 30% έπι έλαστον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 27 Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΣ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών διά Αγγλίδων—Κόντινεντ, μέση φίον διά νησους Ατλαντικού ή λημένας ανατολικής άπητης Νοτίου Αμερικής, 30% έπι έλαστον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 25 Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΟΜΗΡΟΣ ΣΑΝ» (παναμ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 12.000 τ. γκοζοδίνης διά Σουμάτρας δολ. 4.40, φόρτωσης άρχως Αύγουστου.

«ΠΗΓΑΣ ΣΟΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά Αγγλίδων—Κόντινεντ 25% έπι έλαστον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 3—27 Αύγουστου.

ΤΑΝΚΕΡ Τ.2 (τού κ. Νιάρχου) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Ιαπωνίας 35% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης 1—13 Σεπτεμβρίου.

«ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΗ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά Κόντινεντ 30% έπι έλαστον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 29 Ιουλίου—16 Αύγουστου.

ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ 46.000 τόνων η.λ. (τής έταιρισ Κουλυκεντη) τάιμ-τσάρτερ διά 15 έτη, δολ. 3.18, παράδοσης έντος του 1958.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ 40.000 τόνων η.λ. (τής έταιρισ Ν. I. Γουλανδρή) τάιμ-τσάρτερ διά 10 έτη, δολ. 3.30, παράδοσης έντος του πρώτου έξαμηνου του 1958.

«ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 30.000 τ. πετρελαιοειδών διά αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 45% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 28 Ιουλίου.

«ΝΟΝΝΑ ΔΕΣΠΩ» (παναμ.) 9000 τόνων η.λ., δύο συνεχή ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών μεταξύ λιμένων της Καραϊβικής θαλάσσης, 40% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 18 Αύγουστου.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιβερ.) 15.000 τόνων η.λ., δι' ένα ταξίδιον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης μέσα Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά Φορμόζαν 60% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, θέμεσας φόρτωσης.

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 ΠΑΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

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

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11650	άνεχ. Σάντος 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	διηλθε Κων) πολιν 20 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Κοσέρη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Μουρόραν 25 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λάνσ»	54	8450	άνεχ. Σημάττλ 12 'Ιουλ. διά Κόμπτε
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	έφθ. Μπασσένιν 16 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	είς Πειραιά από 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X. πατέρας	43	7231	διηλθε Παναμάν 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Γκάλβεστον 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	διηλθε Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9800	διηλθε Ντόμερ 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΓΓΛΙΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1920	είς Σιγκαπούρη, υπό παραλαβήν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοφαντής	20	844	έφθ. Σαράνην 23 'Ιουλ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	διηλθε Ηρακλίν Χάρμπουρ 30 'Ιουν. διά Ιντσόν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	διηλθε Λάζ Πάλμας 26 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	έφθ. Γιουκάρο 20 'Ιουλ.
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιθανού» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψρα	42	7191	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7254	άνεχ. Αμβούργον 11 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	έφθ. Αδεν 10 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιθανού» Α.Ε.	43	7229	διηλθε Λός Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Λιθερπούλ
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναδ»	55	8332	έφθ. Βαμάνη 3 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	έφθ. Επαφοράς Ελλάδος—Αδριατικής
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμόδης & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Νιούπορτ 24 'Ιουλ. διά Βαμπάνων
ΑΝΙΑ	Ίγκορ & Άπ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταυ
ΑΞΙΟΣ	«Λιθανού» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Οζάκαν 25 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμόδης & Πατέρας	43	7176	έφθ. Αμβούργον 25 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	έφθ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	είς μεταφοράς Ελλάδος—Αδριατικής
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρά	57	10000	άνεχ. Νιούπορτ 24 'Ιουλ. διά Βαμπάνων
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανού» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταυ
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιου κλπ.	24	2728	έφθ. Ρανκούν 30 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Λίθερπουλ 25 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΗΜΙΝΑ	Άσημη. Γκούμας	39	1008	άνεχ. Λίθερπουλ 25 'Ιουλ. διά Κέμι
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διηλθε Παναμάν 15 'Ιουλ. διά Εμπεν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7227	έφθ. Σαρόναν 26 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	έφθ. Καλκούτταν ρόδης 24 'Ιουλ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Αθαν»	21	3275	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	διηλθε Παναμάν 21 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμ. Έλλ.—Άμερ.	28	20553	διηλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	Ν. Πούπαλς & Σία	11	1881	έφθ. Τζακάρταν 17 'Ιουλ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	διηλθε Θέουταν 19 'Ιουλ. διά Λονδίνου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Σπέτζιαν 21 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Σμύρνην 20 'Ιουλ. διά Λονδίνου
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Χάμπτολ 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταυ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Γόττερνην 28 'Ιουλ. διά Λονδίνου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	Ν. Λαμπτήρης	31	967	έφθ. Βοστόνην 23 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διηλθε Θέουταν 10 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	άνεχ. Μπουένος Αρρες 22 'Ιουλ. διά Αγ. Βικέντιουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διηλθε Ούζαν 20 'Ιουλ. διά Αμβούργον. έφθ. 23
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7233	άνεχ. Αμστερνταμ 13 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 'Ιουλ. διά Σπέτζιαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 19 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΗ	Άλεξάντος — Δούκας	23	1634	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Ιτέαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διηλθε Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Άλεξάνδρειαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέσην	18	5275	άνεχ. Καράτσι 20 'Ιουλ. διά Τσιτταγκόύκ
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	διηλθε Κόπερβικ 16 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	άνεχ. Λός Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γκουαγιακάν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Γάνδην 18 'Ιουλ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	άνεχ. Βικτωρίαν 20 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Μιδέλσεμπρο 26 'Ιουλ. διά Σέβεν Αίλαντς
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιθανόν	37	4839	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ Α.Ε.	43	7256	άνεχ. Χούλλ 24 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4142	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταυ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυων Α.Ε.	44	7253	έφθ. Βομάνη 29 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	έφθ. Καλκούτταν ρόδης 25 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διηλθε Σουετ 14 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεπι	21	1549	διηλθε Λάδσεντ 19 'Ιουλ. διά Μελίλλαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζάρακη	22	3553	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	άνεχ. Λαττάκιον 25 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λασιμός	43	7176	έφθ. Χιούστον 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1055	άνεχ. Περσικόν 23 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	έφθ. Χιούστον 21 'Ιουλ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Καλλιμανοτ.	44	7207	έφθ. Κοσίν 19 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226

)) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική Α. Ε.»	56	7510	διήλθε Τζιμπούτι 27 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7254	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρι 12 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7176	διήλθε Θέουταν 11 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7203	διήλθε Θέουταν 17 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α. Ε.	56	8000	άνεχ. Μαδράς 23 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. Έπιχ.	43	7176	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντς 18 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεψ	19	1492	άνεχ. Τύνιδα 24 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαιρος» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7251	άνεχ. Μαδράς 26 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	2369	άνεχ. Μπέργκεν 24 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	διήλθε Λός "Αντζέλες 24 'Ιουλ. δι' Αμστερνταμ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — Έλευθερίδη	17	3976	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υλοι Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Λήττη Πέντρο 24 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ.
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	έφθ. Τύνιδα 21 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 'Ιουλ. διά Ρόττερντα�
ΗΡΩΝ II	Δημ. Κ. Κουφός	44	1923	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	έφθ. Βαγκούμερ 20 'Ιουλ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	έφθ. Κόρπους Κρίστι 13 'Ιουλ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άπ. Πεζάς	56	8250	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	έφθ. Χάμπτον ρόδις 25 'Ιουλ.
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδις 19 'Ιουλ.
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	άνεχ. Πούντα 'Αρένας 14 'Ιουλ. διά Γκουΐντεο
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. Φαφαλιού	56	9050	είς Νόρντεχαμ από 9 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλέση	42	7035	είς Πούλο Μπακούμ 10 'Ιουλ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Γδύνιαν 15 'Ιουλ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 'Ιουλ. διά Λα Λιμπερτάντ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X'' πατέρας	43	7255	έφθ. Έμδες 20 'Ιουλ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Σλόμφιορδ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλίνος»	44	7198	άνεχ. Τάιν 27 'Ιουλ. διά Χάλιφαξ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	10000	είς Γερμανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	19	5182	διήλθε Θέουταν 21 'Ιουλ. δι' Οδησσόβ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	56	6330	έφθ. Δουκέρην 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7229	άνεχ. Καματσί 18 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Αμπαντάν 15 'Ιουλ. διά Δυτ. Αύστραλίαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 'Ιουλ. δι' Αάρχους
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	ενέχ. Μπαντάν Μασούν 18 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	διήλθε Σουέζ 12 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7224	έφθ. Σεμσάγκ 20 'Ιουλ. (διά Τζακάρταν)
ΚΙΚΓ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Μπράκε 15 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	άνεχ. Όζακαν 11 'Ιουλ. διά Βαγκούμερο
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Βαγκούμερο 16 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΚΟΡΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Καχινάντα 15 'Ιουλ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Γένοβαν 23 'Ιουλ. διά Πόρτ Μπέιρα
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	άνεχ. Ρουέν 23 'Ιουλ. διά Σάιν Κίττς
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανόν» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Σεμαίνους 25 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	διήλθε Φάδερ Πόντ 10 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άλμα»	56	9074	άνεχ. Μπρεμερόφεν 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδικος	45	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λώς	56	8450	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΛΑΚΟΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	964	διήλθε Κων(πολι)γ 22 'Ιουλ. δι' Ισμήτ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έθ. Ισκεντερούν 7 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διήλθε Θέουταν 26 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άνεχ. Αγιον Βικέντιον 26 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Λίζαρην 19 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάστης	24	1556	άνεχ. Πειραιά 17 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	25	5531	έφθ. Κοχίν 21 'Ιουλ.
ΛΟΥΓΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγ. & Μ. Νομικός	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Κόπτε 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικώπη	17	2032	είς Πειραιά από 13 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	είς Φιλλανδίαν 8 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Ταματάνη 26 'Ιουλ.
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθίου	55	8526	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρής	20	5401	άνεχ. Κόπτε 20 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	είς Πειραιά από 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	έφθ. Βαλτιμώρη 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γ. Ερ. Σταθάτος	43	7204	άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Ιουλ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	έφθ. Βαλτιμώρη 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Θων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	έφθ. Ριγιέκαν 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζελία»	20	6546	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Μπαναένι 25 'Ιουλ. και Φάσ 26
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Βραΐλαν 29 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	48	5500	άνεχ. Φλώσιγκ 16 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΤΡΩΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	έφθ. Αμβούργον 24 'Ιουλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Βενετίαν

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εις ΕΛΛΑΔΑ ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΥΠΤΟΝ.— Ταχεία και άκριβής ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οικονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς. Εξαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
REctor 2-0900

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάβες»	57	9200	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθίου	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή N. Άμερ.	54	2709	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διὰ Ριγιέκαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 25 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7247	έφθ. Κάρδιο 24 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	αδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Κόπτη 22 'Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	έφθ. Μασδράς 19 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουλ. δι' Αμερικαν
ΝΗΡΕΥΣ	ΗΛ. E. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	έφθ. Μπουένος Αϊρες 18 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεχ. Ρεσιφ 26 'Ιουλ. διὰ Ντάρμπιταν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459.	έφθ. Βρατίλαν 27 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	διηλθε Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουλ. διὰ Φάλμουθ
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	αδ. Σιτινά	43	7254	άνεχ. Αιγακόγια 26 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	άνεχ. Βαγκούσερ 14 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμιαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίνος Α.Ε.	41	7176	άνεχ. Κιούφε 29 'Ιουν. διὰ Βρεταν. Κολομβίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. δι' Αμερικαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ισμήνη»	20	7581	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουλ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9350	έφθ. Βαλτιμόρη 27 'Ιουλ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	διηλθε Ντόρερ 24 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΛΓΑ	Έμπορ. — «Εφοπλιστική	44	7284	διηλθε Λόδς "Αντζελες 8 'Ιουλ. διὰ Γιαβάτα
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	έφθ. Κοπεγχάγην 17 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7235	έφθ. Βουβάν 15 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	εἰς Πειραιά ἀπὸ 11 'Ιουν.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	8479	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αντωνίου-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 6 'Ιουλ. διὰ Κωνσταντζόν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας	43	7258	έφθ. Κολούπτια Ρίθερ 23 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — X. Πατέρας	43	7250	διηλθε Σουέζ 27 'Ιουλ. διὰ Νότ. Κορέαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ουντάτα
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύλοιος»	45	7240	έφθ. Κοπεγχάγην 17 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	έφθ. Πόρτ Σουδάν 12 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διηλθεν Ούζάν 25 'Ιουλ. διὰ Σμύρνην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Χάμπτον ρόδς 27 'Ιουλ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Ν. Όρλεανην 11 'Ιουλ. διὰ Λά Γκανουσία
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοι Π. Γουλανδρή	44	11473	διηλθε Παναμάν 12 'Ιουλ. διὰ Χουάσκο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Αιγαρέσαν 25 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεχ. Τόκιο 20 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ζένεραλ Φίνανς»	22	7053	εἰς Πειραιά ἀπὸ 23 'Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέροια» κ.λ.π.	54	6129	άνεχ. Κευπέκ 12 'Ιουλ. διὰ Γδύνιαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανθρεάδης	43	10193	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διὰ Σαιν Κίττ'ν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7232	άνεχ. Βουβάν 25 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαιδ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	άνεχ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διὰ Τουάμε
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16566	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 20 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ (Μξ.)
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	έφθ. Τύνιδα 25 'Ιουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Γκράβεσεντ 24 'Ιουλ. διὰ Χούλλ
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	διηλθε Λαζ Πόλιας 25 'Ιουλ. διὰ Χάιφαν
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7176	έφθ. Οζάκαν 21 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διὰ Νοθορωσίσκην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	διηλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. διὰ Τζέδδαν
ΣΟΥΕΖ	Ίω. Λάστης	24	1564	άναμένεται Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Nik. Παπαδάτος	22	2201	άνεχ. Χούλλ 26 'Ιουλ. διὰ Μάλτου
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλον»	56	8789	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εγνίνα»	56	8800	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άνεχ. Κόπτη 7'Ιουλ. διὰ Βαγκούσερ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Ταλκαχούμανο 20 'Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διηλθε Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	'Ελλην. Μεσού. Γραμμαι	40	7637	διηλθε Μπίσσοπ Ρόκ 21 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	διηλθε Κων(η) πολιν 11 'Ιουλ. διὰ Κωνσταντζάν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 'Ιουλ. διὰ Καρθαγένην (Κολοσ.)
ΓΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπατοσίφικ»	56	2745	έφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ. (διά Ν. Υόρκην)
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	διηλθε Θέουταν 18 'Ιουλ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Κλρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	διηλθε Σουέζ 27 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Βρέμην 20 'Ιουλ. διὰ Λειδέσες
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	διηλθε Κων(η) πολιν 24 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειον
ΦΡΥ	Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	διηλθε Σουέζ 24 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256	έφθ. Τόκιο 18 'Ιουλ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7246	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 26 'Ιουλ. διὰ Τζιμπουτι
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10580	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζάς	55	8225	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	A. M. Πρίντεζης	44	1293	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	έφθ. Μαδράς 20 'Ιουλ.

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

Phones | Office 2105
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

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

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Πούλο Μόδουκον 19 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	διηλθε Κων)πολιν 21 'Ιουλ. διά 'Άλεξανδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διηλθε Σουεζ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΓΕΙ	έτ. «Αίδια υτε 'Ορο»	24	2107	άνεχ. Ντελφύλ 10 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΓΓΕΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκρίνιδλ»	44	7210	άνεχ. Χάβρων 24 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αιτζιαν. Μάρ»	10	1471	άνεχ. Καράτσι 19 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	εἰς Βουδάνη ἀπό 19 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Φράγκος	21	6803	ἔφθ. Κολόμπο 12 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	ἔφθ. Μουρόραν 10 'Ιουλ.
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	έφθ. Μορμουγκάσο 25 'Ιουλ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσέανκα»	42	7223	άνεχ. Βασιπάναν 23 'Ιουλ. διά 'Άγγλιαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. 8.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20250	διηλθε Σας 22 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λι6.)	έτ. «Άδιλα»	43	7238	διηλθε Λός "Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άλλα Πλάτα»	43	7176	εἰς Νέαν Όρλεαντ 5 'Ιουλ.
ΑΔΡΙΑΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Ρίο Ιανείρον 23 'Ιουλ. διά Καμπεντέλλο
ΑΕΛΛΑΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Βότα»	57	21000	εἰς Ιαπωνίαν ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	ἔφθ. Κάρδιφ 25 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λι6. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	εἰς Μαρδάς ἀπό 19 'Ιουν.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	διηλθε Λάδσεντ 21 'Ιουλ. διά Τσώρτσιλ
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενς»	44	7161	άνεχ. Αιδενίαν 27 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΑΘΗΝΑ (λι6ερ.)	έτ. «Πάμελο»	44	2893	ἔφθ. Βιζανταπάταν 20 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διηλθεν "Αδεν 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθωνες»	29	3958	ἔφθ. Τσιτταγκόκ 24 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	9063	άνεχ. Βενετίαν 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάντα Γκρεγκόριος»	43	7176	ἔφθ. Μόζι 28 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΑΛΑΝΤ (λι6.)	έτ. «Άγυκούλλα»	57	8440	άνεχ. Αιδενίαν 18 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λι6.)	έτ. «Πασφίκ Τραίνιτικ»	56	9200	άνεχ. Αιδενίαν 25 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ 'Ετζέρ»	44	7240	άνεχ. Βαγκούρεο 12 'Ιουλ. διά Ινδίας
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Χαβάναν 16 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΑΙΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριος»	44	7158	εἰς Σάντος 24 'Ιουλ.
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5244	διηλθε Κων)πολιν 18 'Ιουλ. διά Νοδορωσίσκην
ΑΙΚΤΗ (λι6ερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7132	άνεχ. Γλασκώνιον 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΚΤΙΟΝ (λι6ερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουλ. διά Βόρ. Αφρικήν
ΑΛ—ΚΟΥΒΕ·Ι·Τ (λι6ερ.)	«Αντρια Λάιν»	18	5268	διηλθε Χολτενάσου 12 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ	'Αρ. «Ωνάσης»	54	28738	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Ιουλ. διά Βακαγιάμαν
ΑΛ·ΡΙΑΝΤ (λι6.)	έτ. «Αν·Γ'κόλφο Πέρσα»	30	4696	εἰς Τεργέστην ἀπό 29 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΑΛΑΣΚΑ (λι6.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	7244	διηλθε Παναμάν 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	άνεχ. Σφάξ 22 'Ιουλ. διά Σαΐν Μαλό
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λι6.)	έτ. «Κολόνα»	56	10482	άνεχ. Μουρόραν 24 'Ιουλ. διά Σηάτηλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λι6. δεξ.)	έτ. «Λαϊμπίριαν»	55	20926	διηλθε Πόρτ Σαΐδη 18 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	18	5555	διηλθε Κων)πολιν 22 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λι6.)	έτ. «Μονρόβιο»	53	7409	διηλθε Λίζαρντ 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	διηλθε Κων)πολιν 11 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΑΛΚΗΣ (λι6ερ.)	έτ. «Άλκινταδης»	42	7066	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 17 'Ιουλ. διά Αμερέρσαν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουλ. διά Ούζαν
ΑΛΚΥΩΝ (λι6.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΛΜΑ (λι6ερ.)	έτ. «Κάμπτος»	41	7472	ἔφθ. Γιακοχάμαν 22 'Ιουλ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λι6.)	έτ. «Μάρκουεντο»	21	4358	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 20 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	διηλθε Ντόμερ 15 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΜΠΑ (λι6.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	άνεχ. Χιουστον 25 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λι6. δεξ.)	έτ. Τρανσαν. Φράύτερ	53	12897	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 13 'Ιουλ. διά Καμπάνα
ΑΛΤΑΙΡ (λι6. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	50	10776	άνεχ. Σάν Λορέντζο 20 'Ιουλ. διό Περσικάν Κόλπον
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντιας»	27	4966	ἔφθ. Κουβέρτ 23 'Ιουλ.
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	έφθ. Μαδάς 19 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Σύρον 13 'Ιουλ. διά Καρίμπιαν
ΑΜΑΝΤΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Φοίνιν»	44	10721	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νιτεάρρο»	11	3015	άνεχ. Κοκιν 19 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρούλλις»	45	7201	άνεχ. Ντόμερ 11 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΜΕΛΙΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Φοίνιν»	43	10578	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουλ. (ἀπό Μαρακάϊμπο)
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λι6.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Γιαβάτα 14 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΑΜΙΠΑ (λι6.)	έτ. «Αμίπα»	42	6995	έφθ. Ντουγκούν 10 'Ιουλ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λι6.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	διηλθε Χονούλουλ 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ηοτμπάσουντ»	38	7949	έφθ. Λά Πάλμας 26 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΣΑ (λι6.)	έτ. «Αταλάγια»	48	7237	άνεχ. Λός "Αντζελες ἀπό 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λι6.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	έφθ. Νεάπολιν 1 'Ιουλ.
ΑΝΔΟΡΑ (λι6.)	έτ. «Μπιενενίντο»	45	7331	διηλθε Σουεζ 21 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 26 'Ιουλ. διά "Αδεν

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΤΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Φρητάουν 26 'Ιουλ. διά Νορβηγίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Άτλαντις»	38	6219	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ. διά Βέζερ
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 22 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουλ. Σιά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ· (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	διήλθε Λαδδσεντ 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	11568	διήλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διά 'Εμδεν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ·Λ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10150	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8432	άνεχ. Λίθερπουλ 12 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10200	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 25 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. 'Εμδεν 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Ορά·ον»	43	8390	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	25000	άνεχ. Βαλτιμόρη 20 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Π (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24526	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23469	άνεχ. Άμστερνταμ 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	διήλθε Σουέζ 14 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράιον»	40	8427	διήλθε Χονολουλού 2 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 13 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Χάλιφας 13 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Περούδιαν 20 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	εις θέσιν 40.39 B. 18.55 A. 'Ιουλ. 22 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8486	άνεχ. Βαλτιμόρη 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ·ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ορά·ον»	43	8462	άνεχ. Βαλτιμόρη 20 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	45	11534	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8395	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8444	έφθ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	41	8325	διήλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	6725	διήλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24200	διήλθε Πούλο Μπούκοι 23 'Ιουλ. Σιά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Λός "Αντζελες 19 'Ιουλ. διά Σουμάτραν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7197	έφθ. Σορέλ 23 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7167	άνεχ. Νιούπορτ 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΦΑ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7242	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. (άπό Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8465	άνεχ. Βρέμην 14 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	10450	άνεχ. Κιουρασάο 13 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ·λ.δ.	έτ. «Οράϊον»	56	23280	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 6 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8479	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 10 'Ιουλ. διά Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7224	άνεχ. Γιαβάταν 16 'Ιουλ. διά Χονολουλού
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	έφθ. Μιδδλεσμπρο 27 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	8453	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7166	άνεχ. Ρουέν 13 'Ιουλ. Σιά Τρινιντάν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	διήλθε Παναμάν 17 'Ιουλ. (άπό Πουέρτο λά Κρούζ).
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7147	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·ΤΣ	έτ. «Οράϊον»	54	7256	άνεχ. Λήγτη Πεντρο 19 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 26 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Έλντοράντο»	57	25000	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 26 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ "Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Ιουλ. διά 'Ολλανδίαν
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρριμπία»	45	10735	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	4992	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Λίθερπουλ 24 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα "Αννα»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Λός "Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	διήλθε Κόπερβικ 15 'Ιουλ. διά Ιγκάρκα
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Βηρυττόν 22 'Ιουλ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	10500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Λουδ.νον 21 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΟΝΥ ΙΙ. (λιθ.)	έκυλονθρος, Λτδ»	57	11000	εις Αμβούργον υπό συμπλήρωσι ν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	έφθ. Χάλιφας 26 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρίνιλλα»	43	7244	άνεχ. Βιζαγιαστάταμ 20 'Ιουλ. διά "Άδεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	άνεχ. Πρίνς Ρεύπερτ 26 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν
ΑΟΥΡΟΡΑ ("Ονδούρα")	έτ. «Ήγκλ»	44	7247	άνεχ. Λός "Αντζελες άπό 18 'Ιουλ. διά Νότιον Κορέαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Σιτταγκόκγι 18 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθήνιαν»	57	9500	άνεχ. Γκουίρια 13 'Ιουλ. διά Αμστερνταμ
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	διήλθε Χολτεάνος 13 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρενα»	19	1775	άνεχ. Πούερτο Όρνταζ 5 'Ιουλ. διά Βόρεμην
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φο νιξ»	44	7078	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανούεδα»	56	10200	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ. διά Μπελέμην
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιτον»	43	7265	έφθ. Τσιτταγκόγι 17 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απότολο»	20	3330	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	57	12500	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομέντης»	43	7254	έφθ. Σπέτζιαν 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άγκουσθούτα»	43	7120	όνεχ. Κιουρασάο 10 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Τζάσσονθιλ 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	

Τὸ ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

XYDIA, ALLAM & C^o.

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

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

SUEZ
Rached Street
Telephone 2149
Telegrams: XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Μαριάτιμ»	40	10224	άνεχ. "Αϊλ οφ Γκραίν 18 'Ιουλ. διά Κίελον
ΑΡΙΩΝ (λι6.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αριών»	28	1707	διηλθε Κων/πολιν 22 'Ιουλ. διά Γαλάτσι
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	διηλθε Κων/πολιν 22 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαΐη»	53	18288	έθ. Σαουθάμπτον 12 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΑΡΜΑΡ (λι6.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	έθ. Τρίνινταν 25 'Ιουλ. (δι' Ήνωμ. Πολιτείας)
ΑΡΤΑ (λι6.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7232	έθ. Οδησσόν 17 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λι6.)	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Λατέμπ. Σή Τράνσπ.	43	7288	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΝΑΣ (λι6.)	έτ. Σιέρρα	45	7198	άνεχ. Μόλι 18 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διηλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Πενέντη»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λι6.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	έθ. Μόλι 1 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διηλθε Θεούταν 21 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Γλασκώνη 20 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Γιασάτα 7 'Ιουλ. διά Νιού Ούεστμινστερ
ΑΣΠΡΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λι6.)	έτ. «Άντες»	45	7318	έθ. Χάμπτον ρόδς 27 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Φάτιργουίντ»	42	7176	άνεχ. Μουσόραν 19 'Ιουλ. διά Μασινλόκ
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φορμεγαντόρ»	56	8560	έθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Άττικα»	27	5214	εις Σύρου από 7 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	άνεχ. Χαβάναν 23 'Ιουλ. διά Σάντα Λουτσία
ΑΤΛΑΒΙΛΛ				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Αρεσύμπαν 16 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	έθ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 24 'Ιουλ. διά Βουβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	διηλθε Λιζαρόν 18 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.). 14 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙ-ΙΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	έθ. Βουβάνη 12 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Παναμάν 15 'Ιουλ. διά Ναυκασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Άστρολουξ»	44	7250	όνεχ. Μόλι 18 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.).
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	διηλθε Σουνέλ 28 'Ιουλ. διά Πεσοτικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διηλθε Σουνέλ 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	έθ. Ολάκαν 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Αινδεσαν 24 'Ιρυλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εις Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λι6. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	εις Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΓΚΕΡΟΠ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	20000	εις Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	άνεχ. Μπαχρέϊν 19 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	15200	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. Διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	έθ. Παλέρμο 14 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Ν. Ύόρκην 25 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Μπάνια Μπλάγκαν 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12491	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	έθ. Ρίο Γιράντε 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λι6. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Κολόμπα 26 'Ιουλ. διά Πόρτ "Οκα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λι6. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	έθ. Παταλίκ Παπάν 25 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Κολόμπα 26 'Ιουλ. διά Πόρτ "Οκα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έθ. Ράς Τανούρα 28 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΙΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	έθ. Μίθδλεσμπρο 16 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λι6.)	έτ. «Οριόλ»	43	7248	όνεχ. Μπέλλινγκχαμ 20 'Ιουλ. διά Κόμπτε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έθ. Κόμπτε 23 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έθ. Νεάπολιν 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	εις Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Λός "Αντζελες 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 23 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έθ. Καλκούταν 27 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΥΓΗ (λι6ερ.)	έτ. «Μπήβερ»	56	10500	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	διηλθε Λός "Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έθ. Βουβάνη από 16 'Ιουν.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διηλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νοέδβα Βαλεντσία»	44	7276	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσέμικαλ»	30	9720	έθ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλ.
ΒΑΛΛΟΡ (λι6.)	έτ. «Μπέλλαντ»	43	7229	έθ. Νέαν Όρλεάνην 18 'Ιουλ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάνα»	44	7176	διηλθε Παναμάν 25 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λι6ερ.)	έτ. «Μαραβεντούρα»	19	6438	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Πέπελ
ΒΑΡΚΑ (λι6.)	έτ. «Βατόρες»	43	7176	έθ. Νέαν Όρλεάνην 14 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έθ. Οζάκαν 20 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιβάλη»	44	7242	διηλθε Φάρερ Πάιντ 17 'Ιουλ. διά Βουβάνη
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	διηλθε Λιζαρόν 12 'Ιουλ. διά Σαιν Κττ'ς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιπο»	12	5944	άνεχ. Μορμούγκασο 19 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φιλία»	42	6751	έθ. Μπέ ιαν 25 'Ιουλ.
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λι6.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7253	διηλθε Ντόρωριταν 2 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Κλόπο»	20	7631	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουν. διά Κουνταλόρε
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστομάντε»	52	11362	άνεχ. Παλέμον 22 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαϊδ
ΒΙΒΑ ΙΙ	έτ. «Βίβα»	23	5906	άνεχ. Αδεν 28 'Ιουν. διά Κολόμπο

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.

ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαιον»	09	2890	έφθ. Σέπτεμβριος 23 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. Ν. I. Γουλανδρής	57	28200	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 19 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουδέα Βίστα»	57	12123	εις Περσικόν Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 27 'Ιουλ. διά Σέδεν "Αϊλαντς
ΒΟΡΗ	έτ. «Pios»	42	7076	εις Τάιν όπό 15 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	έφθ. Κόρπους Κοιστί 22 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	διηλες Ντόρερ 22 'Ιουλ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	έφθ. Σαουδαράπτον 23 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. "Άδεν 16 'Ιουλ. διά Κουβέτ
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβ.)	έτ. «Σέντεραλ»	45	7253	άνεχ. Σεμπούτα 17 'Ιουλ. διά Λός Αντζέλες
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ.
ΓΕΩΒΙΛΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έφθ. Βομβάν 9 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	άνεχ. Άμερισαν 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονράδια»	51	5739	έφθ. Κάρδιφ 28 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρο υπέλ. Πίρεο»	16	1449	διηλθες Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ατάλαντικ Οΐλ»	54	18790	εις θέσιν 13.17 B. 74.15 A. 'Ιουλ. 17 διά Μπόταν Μπαίη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Αμερίσαν 25 'Ιουλ. διά Πειραιάς
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άσκουλα»	22	1871	έφθ. Κάρδιφ 28 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΓΙΟΥΝΤΥ (παναμ.)	έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	άνεχ. Βιάγκακαπατάμ 21 'Ιουλ. διά Φρήμαντλ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιβ.)	έτ. «Γιούνιτας»	19	5182	έφθ. Κουβέιτ 21 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έλληνικό συμφέροντα	28	6610	διηλθες Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Γιούρποτα»	43	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	42	7303	διηλθες Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	έφθ. Γένοβαν 14 'Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Βουλώνην 17 'Ιουλ. διά Σέδεν "Αϊλαντς
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	έφθ. Μαδράς 12 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μίντ Ατάλαντικ»	43	7229	άνεχ. Άδεν 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΟΥΛΑΦΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	άνεχ. Καλλάο 8 'Ιουλ. διά Λός Αντζέλες
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	διηλθες Πούλο Μπούκον 14 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ (λιβ.)	άδ. Γουλανδρή	56	8800	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 25 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιβ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	εις Σκοτίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτος»	44	7247	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΛΗΑ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	26000	διηλθες Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	διηλθες Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΡΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΑΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Ούμη Σατήδ 22 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	20432	άνεχ. Ούμη Σατήδ 22 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	25317	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	άνεχ. Φώλευ 27 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχος	57	14000	διηλθες Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μένα Σαούδ από 19 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Φώλευ 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τσέστος Μπαίη»	56	26000	άνεχ. Μένα Σαούδ 7 'Ιουλ. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	25490	άνεχ. Φώλευ 2 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	εις θέσιν 43.10 B. 173.49 Δ. 'Ιουλ. 21 δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	56	26000	άνεχ. Ναγκασάκι 15 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Κίγκ Ούιλλ. Μπαίη»	56	26000	διηλθες Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διηλθες Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.)	ΣΤ. Νιάρχος	43	7176	εις θέσιν 49.15 B. 6.50 Δ. 'Ιουλ. 18 διά Κάμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)	ΣΤ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιβ.)	ΣΤ. Νιάρχος	42	7231	άνεχ. Γρίβιντενς 16 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)	ΣΤ. Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διηλθες Ντόρμπατ 24 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	27800	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	διηλθες Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 1 'Ιουλ. διά Σουμάτραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Ηστχαρ 26 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20781	διηλθες Λάδσεντ 22 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ. δ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Κεελδίγκ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΑΕΝΤΑΡ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	25000	διηλθες Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιβ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	10200	εις Χιροσίμα ύπό συμπλήρωσιν

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ A.N.F.E.N.

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ο "ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ", (ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΗΓΑΔΑΣ)
ΤΗΛ. 470.930 - EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΣΣ: ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

MΗΧΑΝΙΚΟΙ,

ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΣΑΣ ΕΓΓΡΑΦΗΤΕ ΕΙΣ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ.

Τὰ Φροντιστήρια A.N.F.E.N. μὲ τὴν μακροχρόνιον πεῖρον τῶν τὸ πρότυπον σύστημα διδασκαλίας καὶ τὸ Ἐπίλεκτον Καθηγητικόν των προσωπικόν, ἀποτελούμενον ἐξ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ καὶ ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ, σᾶς ἔγγυωνται τὴν ἀσφαλῆ ἐπιτυχίαν σας εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματός σας.

'Η Ἑγκαιρος ἐγγραφὴ σας εἰς τὰ Φροντιστήρια A.N.F.E.N. θὰ σᾶς δώσῃ τὴν δυνατότητα νὰ καταρτισθῆτε καλλίτερον, ἐφ' ὅλης τῆς υἱότητας, τῶν μαθημάτων, τῶν ὄριζομένων ὑπὸ τοῦ σχετικοῦ νόμου, διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος οἰασδήποτε τάξεως (Αγ., Βασ. καὶ Γης).

Λειτουργοῦν τὰ ἔξης τμῆματα καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους :

- 1) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Αγ. ΤΑΞΕΩΣ (ΑΤΜΟΥ — M.E.K.).
- 2) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Βασ. ΤΑΞΕΩΣ (ΑΤΜΟΥ — M.E.K.).
- 3) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Γης ΤΑΞΕΩΣ (ΑΤΜΟΥ — M.E.K.).
- 4) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ.

Εἰδικὸν προσωπικὸν ἔχει ἀναλάβει τὴν τακτοποίησιν ὅλων των πιστοποιητικῶν, τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν συμμετοχὴν σας εἰς τὰς ἔξετάσεις.

Δύνασθε νὰ μᾶς γράψητε δι' οινόδηποτε ζήτημα σᾶς ἐνδιαφέρει, εἰς τὴν ἀνωτέρω διεύθυνσιν.

'Αποστέλλεται δωρεάν τὸ πρόγραμμα τῆς ἔξεταζουμένης ὥλης.

Κατὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου ΟΥΔΕΙΣ έκ τῶν υποψηφίων μας ΑΠΕΡΡΙΦΘΟ.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Λονδίνον 24 'Ιουλίου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	άνεχ. Αμστερδαμ 14 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ·Ι·Λ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 20 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Καμπάνα 18 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Αμβέρσαν 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Κιουρασάο 19 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Αρούμπαν 18 'Ιουλ. δι' Αμμουσάη Μπαίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	έφθ. Σάντος 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Κολόμπο 19 'Ιουλ. διά Γιοκάστι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Μπουένες "Αύρες 29 'Ιουλ. οιά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 16 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10488	άνεχ. Σάντος 16 'Ιουλ. δι' Αμμουσάη Μπαίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Κιουρασάο 18 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Βρέστην 10 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλας»	41	6056	άνεχ. Κόμπη 8 'Ιουλ. δι' Αμαγκοσάκι
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	άνεχ. Γκουρία 17 'Ιουλ. δι' Αμστερνταμ
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	έφθ. Μόζι 27 'Ιουλ.
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	διήθε Βιθραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. Ρίο "Αντον»	45	7252	διήλθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Λά Παλλίς
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7216	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	άνεχ. Χουλά 25 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Λονδ.νον
ΔΕΣΠΩ	έλληνικά συμφέροντα	43	7005	έφθ. Βαγκούρε 26 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιθ.)	έτ. «Καρπυτενός»	55	10360	άνεχ. Οάζακαν 9 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Χάχοην 20 'Ιουλ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διήλθε Παναμάν 19 'Ιουλ. διά Λά Παλλίς
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Μάρφα»	33	9120	άνεχ. Νάρδικ 20 'Ιουλ. διά Γλασκώδην
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έτ. «Γουορληνουάιν»	43	7031	άνεχ. Ριγιέκαν 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκα»	43	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	άνεχ. Μπαχρέν 25 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	άνεχ. Οκκο Ρίο, 1 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Έμιλιο»	44	8247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	8327	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΛΙΑΖ (λιθ.)	έτ. «Σάν Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Αμβούργον 13 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουλ.
ΕΒΗΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Τρίτωνα»	56	10318	άνεχ. Λήπτη Πέντρα 25 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ειρήνης	13	1462	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 26 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	άνεχ. Μοριμουγκάδα 25 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10331	οικείας Ρόπτερνταμ 17 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέρο Μούντο»	41	7289	οικείας Γιβολατάρ 26 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΕΛΑΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουερτό Ρίκο»	24	4963	οικείας Χολτεναου 14 'Ιουλ. διά Λενινγκράντ
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	έφθ. Ριγιέκαν 21 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ.)	έτ. «Παραμάνουντ»	22	7366	άνεχ. Αιμέρσον 12 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. Παπαγρηστίδη	44	7213	εφύ. Γιοκοχαμαί 18 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ταρπρόζα»	57	12500	είς Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Γουορληνουάιν»	44	7138	οικείας Σουεζ 24 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	ανεχ. Ν. Υόρκην 18 'Ιουλ. διά Νουέριτας
ΕΛΛΗΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	ανεχ. Μπασσείν 19 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΕΛΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Ελλήστικοντος»	44	7189	εφύ. Σύρον 14 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	ανεχ. Ρουέν 2 0 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΕΛΑΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	ανεχ. Χάρτλεπουλ 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Μόζι 20 'Ιουλιού
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Βιδάλετ»	28	2407	εφθ. Πειραιάδα 20 'Ιουλ.
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Γκόλφο Αζουλά»	42	7058	ανεχ. Ασελαίδας 9 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Ενεσέντα»	44	7207	είς Νοεμβρίας Τσάνελ 19 'Ιουλ. (διά Καζαμπλάγκαν)
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ελαστούντα»	43	7264	ανεχ. Χαλιφάδ 25 'Ιουλ. διά Νέαν "Υόρκην
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	ανεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόνγκογ»	41	7122	ανεχ. "Άδεν 26 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	ανεχ. Αμβούργον 15 'Ιουλ. διά Σαδάναν
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυς	25	3320	ανεχ. Αμβούργον 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αλδάρες»	44	7176	ανεχ. "Άδεν 20 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρρα	26	3503	εφθ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10100	ανεχ. Χάμπτον 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροψάρ»	27	5843	εφθ. Λονδίνον 10 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οστραν»	42	6975	εφύ. Τουάν 26 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράτιον»	56	10053	εφύ. Χονολουλού 25 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	8800	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (ζεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ Οίλ»	54	1873c	ανεχ. Λόδης "Αντζελες άπό 17 'Ιουν. διά Πακνίγκ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30150	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέντο»	44	7262	έφθ. Μαρδάσ 16 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	ανεχ. Βάλλαρεν 23 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΕΥΡΥΚΛΕΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	ανεχ. Καστούγκ 10 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βουδάπη από 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	είς Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. (δοκιμαί)
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντίκ»	36	9927	ανεχ. Χαδαναν 20 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντίκ»	43	7874	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	ανεχ. "Άδεν 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	διήλθε "Άδεν 18 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΕΦΦΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγιας»	43	7192	ανεχ. Χαδαναν 20 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Νέαν "Ορλεάνη 6 'Ιουλ.
ZANE Β. Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7232	ανεχ. Μοντεβίδεο 19 'Ιουλ. διά Τσάναραλ
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζανής»	08	1982	ανεχ. Σουεζ 20 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιος	44	10641	ανεχ. Πόρτλαντ (Με) 20 'Ιουλ. διά Καρθαγένην (Κολ.)

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

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODIS", BALTIMORE

BALTIMORE 2, MD.

ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ζέφυρος»	43	7231	άνευ. Λός "Αντζέλες 25 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. "Άδεν 26 'Ιουλ. (ρυμουλκούμενον)
ΖΙΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γιουνάιτεν Κρός»	52	12556	έφθ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουλ.
ΖΟΖΙΑΜ (Κοσταρ.)	Κ.	«Ατυχίδης»	20	7638	διπλής Κων) πολιν 20 'Ιουλ. δι' Οδησσόν
ΗΓΚΑ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7099	άνευ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	εις Χαδρην από 28 Μαΐου (έπισκευαί)
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ.	«Ηλίας»	42	7025	εφθ. Ρουέν 14 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ.	«Ντέλ Έστε»	44	7161	έφθ. Χανιά 8 'Ιουλ. (διά Βουδάν)
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνευ. Μειρόραν 15 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ορίζων»	56	10100	διπλής Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αίλα Μπέλλα»	28	2407	άνευ. Πόστ. Σαΐδ 18 'Ιουλ. διά Λύμπεκ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7050	έφθ. Πέρστ "Αρθευρ 15 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ.	«Δώρας»	45	7151	άνευ. Ποίνες Ρούπερτ 16 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΘΕΟΔΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ.	«Μάρ Μπή»	42	6997	άνευ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ.	«Μοντεζούμα»	43	7132	έφθ. Λός "Αντζέλες 23 'Ιουλ. (διά Τόκιο)
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κομμέρσιαλ»	43	7188	άνευ. Κολούπι 2 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ.	«Κομμέρσιαλ»	43	7185	άνευ. Λειψόνες 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ρόζας»	43	1934	έφθ. Κωνσταντίναν 27 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ.	«Εύτολμία»	43	7176	άνευ. "Άδεν 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Παταγκόνια»	35	8072	διπλής Ντόρεν 13 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Μαϊφάτη»	56	10410	άνευ. Σπάττλ 19 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ.	«Νάβικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Μόζι 28 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Πετοόλθεουμ Κ. Κ.»	53	13555	ειπλής Σουεζ 27 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Μαύφάρι»	56	10422	άνευ. Πικούχαμαν 19 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	52	15826	άνευ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διπλής Παναμάν 25 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	13485	διπλής Συεζ 20 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΑΒΑΛΑ (λιθ.)	έτ.	«Πιουέρτο Μπάρριος»	44	7388	άνευ. Νίκαιαν 11 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Σάουθ Ατλάντικ»	56	10122	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ	έτ.	«Κορρεαντόρ»	43	7176	διπλής Παναμάν 17 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ.	«Πατασίφικα»	41	7176	άνευ. Κιουρασάο 15 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ.	«Αυσέρόρα»	57	8758	άνευ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΚΑΛΦΑ	έτ.	«Κάλφας»	26	2031	άνευ. Σουανσόν 24 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ.	«Αρεκουίτα»	43	7257	άνευ. Χιούστον 26 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ.	«Κανόπους»	44	7136	άνευ. Βαλτιμόρη 16 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ.	«Τράνσπορτ»	41	5588	άνευ. Πειραιά 28 'Ιουλ. διά Βελτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Κρήτη»	43	1790	έφθ. Βιούτον 16 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ.	«Φιάντζα»	56	10015	άνευ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουντειονίδι»	24	5185	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 20 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Φιάντζα»	56	10015	άνευ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ.	N. I. Νομικός	07	1075	άνευ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διά Πόρτρ Σουδάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδι»	19	5173	άνευ. Πούντα Αρένας 18 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες εις Πειραιά από 3 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδι»	20	6157	άνευ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ.	«Τραμπ»	55	8798	έφθ. Γαλάτσι 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Σάντα Κυριακή»	20	1603	άνευ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπι»	54	8005	έφθ. Γιοκούμαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνο»	19	5331	εις Βομβάνην από 18 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Τράμπι»	55	8799	διπλής Θέουταν 20 'Ιουλ. διά Γενοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Ίρις»	42	6782	διπλής Αρελάδια 20 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ.	«Άντορ»	43	7129	έφθ. Γιοκούμαν 20 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7123	άνευ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κορτέζ»	43	7161	διπλής Κων) πολιν 25 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ.	«Γιουνίτας»	43	7253	έφθ. Μόζι 18 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	31	8873	άνευ. Μπαγρέριν από 15 Μαΐου διά Νταμιάμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έτ.	«Στάρην	19	7588	έφθ. Λός "Αντζέλες 24 'Ιουλ.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συφέροντα	44	7139	άνευ. Ναγκόνια 16 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ.	«Μαρεμπρέσσα»	44	7214	διπλής Φλώσιγκ 28 'Ιουλ. διά Πόρτρ Εβεργκλαντ
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Καρέτος»	43	7150	άνευ. Χάμπτον ρόδς 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Τρανσκοντινεντάλ»	43	7033	διπλής Αδελαΐδα 20 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτι	«Σάν Φελίτσια»	51	10268	άνευ. Κασάτος 19 'Ιουλ. διά Τσιτταγκόκ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ.)	έτι	«Σάν Φελίτσια»	42	9796	έφθ. Είθονιμασθ 24 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτι	«Πίνιρ»	36	10291	διπλής Αγιον Βικέντιον 25 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλής Λάρδεντ 22 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιθανίου)	έτ.	Γ. Σιγαλάς	20	1618	διπλής Πόστ. Σαΐδ 21 'Ιουλ. (επό Τζένδαν)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρρέτος»	43	7065	άνευ. Βρέμπην 24 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Πανιάρ»	43	7245	άνευ. Τασακάν 23 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Μπερνάντο»	45	7255	άνευ. Βαγκούνερ 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΛΑΣ	έτ.	«Ρασίνο»	13	2000	άνευ. Αυπαντάν 21 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Χάρτλαντ»	42	7174	διπλής Τζιμπούτη 21 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ.	«Οσεάνικος»	44	7141	άνευ. Βίλιμπροκ 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ	έτ.	«Λαϊμπτέριαν»	44	7281	άνευ. Λός "Αντζέλες 12 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)	έτ.	«Γκάλαρο»	37	5282	έφθ. Καλόκανταν 13 'Ιουλ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Οτσεάνικα»	43	7233	έφθ. Μόζι 20 'Ιουλ.
ΚΕΦΑΛΑΙΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κάνοπους»	41	7431	άνευ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ. δι' Αμστερνταμ
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έτ.	«Τ. Σή Τάονσπορτ»	26	5717	άνευ. Μαρμεσκύρα 25 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	43	7150	άνευ. Οζάκαν 24 'Ιουλ. δι' Ονομίτση
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ.	«Βόλκαν»	56	20639	άνευ. Πόρτλαντ (Με) 23 'Ιουλό δι' Αρούμπταν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ.	«Νταλχάσιος»	57	8500	άνευ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
KNOZA	έτ.	«Μπελιάρ»	44	7190	άνευ. Μόρπιλ 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
	έτ.	«Τράμπ»	43	7243	έφθ. Αιγαίσταν 23 'Ιουλ.

DAWOOD & C°.

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

DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS | PIRAEUS - GREECE

NTINOS MITROPOULOS - ΑΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ
NAYTIKOI PRAKTOPORES - NAYLOMOMESITAI
PEIRAIYES

'Ακτή Ποσειδώνος 3 - Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798
Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνευ. Ρόπτεονται 12 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	άνευ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεππούνια»	13	9424	διήλθε Φάρερ Πό.ντ 20 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έσθ. Μόλι 22 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	διήλθε Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιβ.)	έτ. «Σάν 'Αγκουστίν»	42	7178	άνευ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	άνευ. Ντάρντερεχτ 25 'Ιουλ. διά Ιμπιγχαμ, έφθ. 26
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλιαρ»	41	5173	άνευ. Μπρουγκάσ 23 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρντο»	45	8390	18ε: «ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ», ώς μετωνομάσθη
ΚΟΡΘΙ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 26 'Ιουλ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβε.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνευ. Οζάκαν 16 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιβε.)	έτ. «Φιγκούερας»	56	10567	άνευ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ. διά Αιμούργον
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνευ. Μπρονάν 22 'Ιουλ. διά Γλασκώνη
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	άνευ. Αμπαντάν 19 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΚΟΣΜΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	56	29500	άνευ. Σεέν 'Αιλαντς 24 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΡΗΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μάρας	56	24000	διήλθε Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ. διά Ντελάγουαρ
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβε.)	έτ. «Άιλα Γκράντε»	43	7275	ανεχ. Αγ. Βικέντιουν 22 'Ιουλ. διά Ρότερνταν
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Τόκο 24 'Ιουλ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπος»	54	10608	ανεχ. Ντάρνταπαν 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	διήλθε Χόλτενσου 14 'Ιουλ. διά Δάντιγκ
ΚΥΜΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	26000	άνευ. Περσικόν Κόλπον 22 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άντρια»	43	7133	έφθ. Γλασκώνη 25 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Βορδώ 25 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνευ. Τόκιος άπό 27 'Ιουν. διά Ν. Καπλινθονίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάρργκα»	44	7214	διήλθε Τονινταντ 25 'Ιουλ. διά Χιέρρο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιβ.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	άνευ. Πόρτ Σουδάν 24 'Ιουλ. διά Αιθέροσαν
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	έφθ. Ρότερνταν 23 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάτα»	53	11262	διήλθε Σουεζ 22 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	10195	άνευ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνευ. Λάδς "Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΛΑΡΓΚΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάρργκα»	56	23880	διήλθε Σουεζ 24 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούζ»	24	3658	έφθ. Ραγκούν 13 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνευ. Περσικόν Κόλπον 13 'Ιουλ. διά Σάντος
ΛΙΛΛΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 16 'Ιουλ.
ΛΙΑΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέσφ»	43	7030	άνευ. Βαλτιμόρου 23 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Πλαναμερικάνο»	44	7256	άνευ. Πεύλο Μπούκου 20 'Ιουλ. διά Αδεν
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνευ. Λάδς "Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 6 'Ιουλ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	44	8536	διήλθε Ούζαν 17 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντορ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ 'Ιντιες»	44	1910	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλ.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ 'Ιντιες Σήπ»	44	2127	έφθ. Σάντορ 21 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	άνευ. Πειραιά 17 'Ιουλ. διά Θάσον
ΛΟΥΛΟΥ (λιβάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 'Ιουλ.
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	έφθ. Μορούγκασ 21 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7350	άνευ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήταρ»	43	10428	διήλθε Παναμάν 25 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΛΥΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βι·βάλετ»	27	6192	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράντντ»	44	7160	διήλθε Ντέρο 17 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Μαγγαλλάνες»	44	7215	έφθ. Μόλι 21 'Ιουλ.
ΜΑΔΕΡ ΜΑΡΙΓΩ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	γεθλικούστετα Ριγιέκαν, 3 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Τζέδδαν 22 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	έφθ. Ασεντζ Μάρκες 18 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνοσας»	96	1594	διήλθε Σουεζ 25 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άουρόρα»	57	8000	είς Τάραντα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγ.)	Μασίνος - Φράγκος	41	6965	άνευ. Πεύλο Μπούκου 20 'Ιουλ. διά Μορμουγκάσ
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	έφθ. Πόρτ Συδάν 30 'Ιουν.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άνευ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ διά Γιοκαΐστι
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρας»	29	8930	άνευ. Ρότερνταν 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (λιβάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	έφθ. Ραγκούν 17 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λιβ.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	άνευ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. διά Ούζαν
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Μάουντ 'Ολύμπους»	19	2042	άνευ. Τσιτταγκόγι 18 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7128	διήλθε Σουεζ 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	άνευ. Αδεν 23 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	20500	άνευ. Περσικόν Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Τοκουγάιμαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δινδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	διήλθε Παναμάν 15 'Ιουλ. διά Γιοκαΐστι
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνευ. Ρότερνταν 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Κοίστομπατλ»	44	7163	έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΡΙΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Κοντάνια»	56	8500	άνευ. Θεσσαλίαν 46.44 B. 28.26 Δ. 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Βέγας»	56	6250	άνευ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Τραφάλγκαρ»	43	7176	έφθ. Τσάρδεστων 12 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΗ (άγγ.)	έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8197	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ. «Αρκούν»	22	4949	έφθ. Αινδούργον 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	διήλθε Θέσσαλον 26 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωστίαν»	43	7059	άνευ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. διά Ούζαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Κοσσίν 27 'Ιουλ. (διά Κίναν)
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρόλα»	43	7137	άνευ. Πόστλαντ (Με) 24 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	έφθ. Τελόκ Ραμόνα 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	διήλθε Χιρβαλτάρ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	άνευ. Πούντα Καρντόν 21 'Ιουλ. διά Πρόδιντες
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Οπίενταλ»	24	4701	άνευ. Λόδς "Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Χιούστον είς Μαδοάς άπό 1 'Ιουν.

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

SPECIALIST ON DIESEL ENGINES

REPAIRS ON DIESEL ENGINES

DOCKING ARRANGEMENTS AND SUPERVISING

DIESEL ENGINE SPARE PARTS

LINERS AND PISTONS CAMS FUEL PUMPS

CABLES: ERGANI

PHONE: 33 46 41

33 46 42

HAMBURG 1 · BRANDSENDE 24

ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 'Ιουλ. δι' "Αμστερνταμ
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Νέαν "Υόρκην 26 'Ιουλ. καὶ "Αλμπανν 27
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7033	έφθ. Μαδράς ρόδς 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5185	διῆλθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 24 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κοσμικ»	55	23871	άνεχ. Μπάνιας 22 'Ιουλ. διὰ Φώλευ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18763	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρη 13 'Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	έφθ. Καιμπέριεν 2 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρ. Μότορσπι»	57	9168	εἰς "Εμδεν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΣΤΕΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Πιουνάιτεν»	41	7195	άνεχ. Αμβέρσαν 19 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	άνεχ. Κούλλη 9 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	εἰς Πειραιά ἀπὸ 1 'Ιουν. (ζημιάι)
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Τζάκσονβιλ 22 'Ιουλ.
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	έφθ. Κουβέιτ 9 'Ιουλ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Οιουνίβερσαλ»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάϊκας»	45	7254	διῆλθε Παναμάν 24 'Ιουλ. δι' "Ελλεσμερ Πόρτ
ΜΕΛΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11800	άνεχ. Μπαχρέιν 23 'Ιουλ. δι' "Ιταλίαν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	έφθ. Όζάκαν 23 'Ιουλ.
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρη 12 'Ιουλ. δι' "Αδεν
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Μπελέμ 19 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Γενόβαν 24 'Ιουλ.
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μίνταν»	25	6806	έφθ. Κουβέιτ 7 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπτα»	44	7215	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Αρθγκτώνιο»	43	7223	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουλ. διὰ Γκουαγιακάν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «ΣαινΜικέλη»	29	2666	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 28 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διῆλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διὰ Μαρακάϊμπο
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φορμεντατόρ»	56	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Πουερτό Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Πουέρτο Ρίκο 24 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο λά Κρουζ
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άντριας»	56	8000	διῆλθε Ντόρερ 15 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 13 'Ιουλ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	εἰς Ταμάν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιβ.)	έτ. «Μουντεπλάστα»	42	7132	διῆλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
	έτ. «Καλλάος»	43	7129	έφθ. Ταμάν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτιας»	00	2302	διῆλθε Χάρτλεπουλ 18 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Εντιέγκος»	45	7176	ανεχ. "Αμπούργον 19 'Ιουλ. διὰ Σέβεν "Αϊλαντς
ΜΠΑΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	διῆλθε Παναμάν 25 'Ιουλ. διὰ Περού
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ελάκριρερς»	44	7207	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουλ. διὰ Χαβάναν
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπτα»	44	7256	διῆλθε Θέουταν 23 'Ιουλ. διὰ Ριγιέκαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουσαΐη»	42	7303	ανεχ. Καρέμπετε 18 'Ιουλ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διῆλθε Τζιμπούτη 19 'Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιμάντης»	56	10061	ανεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόίλη»	30	9243	διῆλθε Χίρβαλτάρ 22 'Ιουλ. δι' "Αμβέρσαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Μαραθώνι»	43	7314	διῆλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. δι' "Ιαπωνίαν
ΜΥΡΤΩ (τάκερ)	έτ. «Άριστας»	43	7176	έφθ. Μάλταν 17 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Τόζας»	18	2297	εἰς Πειραιά ἀπὸ 23 'Ιουν.
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	ανεχ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ. διὰ Νιούπορτ
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	ανεχ. Μπόναν 17 'Ιουλ. διὰ Μπάρρουσ
ΝΑΠΙΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	εἰς "Αγγίον Φραγκίσκον 29 'Ιουν. (διαταγός)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νόγιας»	43	8500	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	διῆλθε Ντόρερ 22 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	ανεχ. Μόρπιτ 23 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	ανεχ. Βρέμην 4 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	ανεχ. Λός "Αντζελες 19 'Ιουλ. διὰ Πουσάν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	ανεχ. Κόρπους Κριστί 14 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙ·Ι·Σ. (λ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	43	10611	ανεχ. Κολούμπια Ρίβερ 18 'Ιουλ. δι' "Ινδίας
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιβ.)	έτ. «Βιάννα»	56	10000	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	έφθ. Αμβούργυν 23 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	διῆλθε Ντόρερ 21 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	ανεχ. Νιούπορτ 16 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λαυσέντας	45	7255	ανεχ. Λός "Αντζελες 25 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Άντριδάπορ»	43	8428	ανεχ. "Αγ. Βικέντιον 17 'Ιουλ. διὰ Βικτωρίαν
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεβδά»	29	4142	έφθ. Αλεξάνδρειαν 12 'Ιουλ.
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	ανεχ. Ναγκόγια 26 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	διῆλθε Ντόρερ 18 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς

Your shipchandler at Emden

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

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

Emden, Neuer Hafen Telegrams: Brethorst-Emden

Manager of Greek Department: NIC. XANTHOPOULOS

HELLENIC SHIPSTORES
 BREMEN
 NIC. FOTOU & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Nωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ
 ύλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

Office :
 Bremen 13, Liegnitz str. 58
 Telefon 70473

Night Phone
 N. Foto 83095
 Cables: FOTOU, Bremen

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)		
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)		
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.		
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)		
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)		
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)		
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ II. (λιθ.)		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)		
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)		
ΝΙΚΟΣ		
ΝΙΚΥ (λιθ.)		
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)		
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		
ΝΟΡΑ		
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)		
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)		
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)		
ΝΟΡΟ. ΛΑΙΔΗ (λιθ.)		
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)		
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)		
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ		
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)		
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)		
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)		
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)		
ΝΤΟΜΙΝΕΤ-ΤΟΡ		
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)		
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)		
ΝΤΟΝΑ ENTY (λιθ.)		
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)		
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)		
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)		
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)		
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		
ΝΤΟΡΙΟΝ		
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)		
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)		
ΝΥΜΦΗ		
ΟΛΥΜΠΙΑ		
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ· (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ Ι (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ· (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕ·Ι·Μ		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)		
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)		
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)		
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)		
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ		
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ		
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)		
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)		
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ. δεξ.)		
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)		
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)		
ΟΥΡΑΝΙΑ		
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)		
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθγ.)		
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)		
ΟΣΕΑΝ ΚΕΡΡΙΕΡ		
ΟΣΕΑΝ ΝΟΡΑ (λιθ. δεξ.)		
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΛΩΡ (λιθ.)		
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)		
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)		
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)		
έτ. «Νεπτούνια»	20	10519
έτ. «Πέργκα»	52	11267
έτ. «Αφρόδησσα»	18	3335
έτ. «Μίνως»	19	2178
έτ. «Ναυτίλος»	10	1182
έτ. «Παράνα»	53	12396
έτ. «Άλεξάντερ»	20	6109
έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437
έτ. «Ντονόζ»	44	7255
έτ. «Λειαδίδα»	43	7121
έτ. «Μαριάτο»	27	4950
έτ. «Πιονιρ»	37	7991
έτ. «Παναμά»	42	7290
έτ. «Άζορες»	45	7003
έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188
έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002
έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857
έτ. *Ηστερώ Σιφάριγκε	43	7176
έτ. «Παλαμέντες»	56	7609
έτ. «Πετρόλεω»	52	12191
έτ. «Παλμύρα»	53	5826
έτ. «Πετούνια»	41	5079
έτ. «Πετρολέρα»	55	18210
έτ. «Πρίμολα»	43	7027
έτ. «Πετρόλεω»	52	12029
έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248
έτ. «Ατλαντικά»	44	7054
έτ. «Σίλετ»	42	7251
έττ. «Νέπτουν»	22	7705
έτ. «Φάραλον»	45	7148
έτ. «Φάραλον»	43	7176
έτ. «Λιμπέρο Φράγτε»	44	7061
έτ. Γιουνάιτεντ Κρός	52	12577
έτ. «Βιβάλετ»	24	5789
έτ. «Βιλλανούεν्बω	56	10545
έτ. «Παλινασόδς»	44	7256
έτ. «Νουένα Βίστα»	46	8257
έτ. «Πουέρτο Μαντίνι»	31	8210
έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	57	7300
έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	54	11208
έτ. «Εουρόπα-Παναμ.»	57	9000
έτ. «Παναμέν-Έουρόπα»	56	8176
έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	55	11380
έτ. «Γκαμπό»	44	7244
έτ. «Ιμπέριο»	44	7175
έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190
έτ. «Ρεζόλούτ»	56	10580
έτ. «Τρανσότσεάνκα»	54	8062
έτ. «Τρανσατλαντικά»	53	17362
έτ. «Πλάμας»	54	13665
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652
έτ. «Ολύμπιας»	54	20453
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221
έτ. «Λίμπερτς»	53	14009
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17725
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660
έτ. «Καρριέντες»	45	10448
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665
έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	55	18790
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	17794
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792
έτ. «Πάλμας»	54	14047
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17794
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13580
έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611
έτ. «Μονοβάρ»	43	7028
έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215
έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7256
έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211
έτ. «Ομνιούμ Φράύτερ»	44	7255
έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627
έτ. «Ενωσίς»	12	2174
έτ. «Λά·Εμπρέσσα»	55	20616
έτ. «Ουάϊτ Στάρ»	44	7248
έτ. «Ούλισσες»	42	7234
έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265
έτ. «Ούρανια»	32	6430
έτ. «Τζόρτζ»	19	5701
έτ. «Οσεαν»	45	7238
έτ. «Νόρλο»	43	7211
έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065
έλληνικά συμφέροντα	43	7082
έτ. «Οσεαν»	44	10551
έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176
έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194
έτ. «Χάνονθερ»	42	7221
έτ. «Χάνονθερ»	43	7256
έτ. «Οσεαν»	52	11349

άνεκ. Λισαβόνα 23 Ιουλ. διά Σαουθάμπτον
 άνεκ. Σάντος 21 Ιουλ. διά Ράς Τανσύρα
 άνεκ. Χούλι 26 Ιουλ. διά Αρχάγγελον
 διήλεκτης Κων(πολιν) 19 Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
 άνεκ. Αγ. Βικέντιον 14 Ιουλ. διά Μιδδλεσμπρο
 άνεκ. Μιαντάρ Μασσάρι 19 Ιουλό διά Νεάπολην
 διήλεκτης Στάρτα 24 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
 έφθ. Τάιν 26 Ιουν. (έπισευσι)
 διήλεκτης Σουέζ 26 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
 έφθ. Πούντα Καρντόν 21 Ιουλ. (διαταγάς)
 διήλεκτης Χονδρούλου 10 Ιουλ. διά Βομβάν
 άνεκ. Μιατλίκ Παπάν 14 Ιουλ. διά Τζιμπουτί¹
 άνεκ. Λόδη Αντζέλες 18 Ιουλ. διά Ολλανδίαν
 άνεκ. Πιεράντα 26 Ιουλ. διά Χανοδάτην
 άνεκ. Πιεράντα Κρούζ 8 Ιουλ. διά Καμπάναν
 εις Τεργέστην άποδ 28 Ιουν. (έπισευσι)
 άνεκ. Πούντα Καρντόν 21 Ιουλ. (διαταγάς)
 διήλεκτης Χονδρούλου 10 Ιουλ. διά Βομβάν
 άνεκ. Μιατλίκ Παπάν 14 Ιουλ. διά Βρέμην
 άνεκ. Παπάνιας 13 Ιουλ. διά Σέλλα Χάφεν
 διήλεκτης Πόρτ Σαΐδ 21 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
 διήλεκτης Σουέζ 27 Ιουλ. διά Δάντσιγκ
 έφθ. Ρίον Ιανέριον 9 Ιουλ.
 άνεκ. Χονδρούλου 18 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
 έφθ. Χάμπιτον ρόδος 26 Ιουλ.
 άνεκ. Περσικόν Κόλπον 14 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
 άνεκ. Περσικόν Κόλπον 18 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
 άνεκ. Περσικόν Κόλπον 25 Ιουλ. διά Γενοβάν
 άνεκ. Περσικόν Κόλπον 22 Ιουλ. διά Πόλεων
 άνεκ. Μένα Σαούντ 24 Ιουλ. διά Ντελάγουαρ
 έφθ. Νέαν Υόρκη 23 Ιουλ.
 άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 Ιουλ. διά Μπάνιας
 διήλεκτης Παναμάν 25 Ιουλ. διά Κιουρασάδο
 άνεκ. Παλαντάρ Μασσάρι 22 Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
 άνεκ. Περσικόν Κόλπον 15 Ιουλ. διά Κασσιούγκ
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Ιουλ.
 διήλεκτης Γιβραλτάρ 26 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Ιουλ.
 άνεκ. Περσικόν Κόλπον 27 Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
 έφθ. Χούλι 26 Ιουλ.
 έφθ. Νέαν Όρλανην 21 Ιουλ.
 άνεκ. Χάμπιτον ρόδος 25 Ιουλ. διά Γάλλιαν
 έφθ. Νέρνη Οδελεάνην 23 Ιουλ.
 έφθ. Παραμαρίποτ 24 Ιουλ.
 άνεκ. Τζάκονσονβιλ 16 Ιουλ. διά Κιουρασάδο
 άνεκ. Πειραιά 26 Ιουλ. διά Σφάξ
 άνεκ. Μόρι 19 Ιουλ.
 άνεκ. Κόπτε 10 Ιουλ. διά Πόττελαντ ("Ορ.)
 άνεκ. Ρόττερνταμ 23 Ιουλ. διά "Αγιον Βικέντιον
 έφθ. Αλμπανι 27 Ιουλ.
 άνεκ. Τοίνινταντ 20 Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
 άνεκ. Πούντα Αρένας 18 Ιουλ. διά Σάν Αντώνιο
 άνεκ. Χάμπιτον ρόδος 21 Ιουλ. διά Νέαν Οδελεάνην
 έφθ. Νέαν Υόρκην 25 Ιουλ.
 έφθ. Χάλιφαξ 27 Ιουλ.
 άνεκ. Νέαν Υόρκην 15 Ιουλ. διά Τιούξπαν
 έφθ. Χάμπιτον ρόδος 22 Ιουλ.
 διήλεκτης Αγιον Βικέντιον 26 Ιουλ. διά Βικτωρίαν (Βραζ.)
 άνεκ. Δουγκέρην 23 Ιουλ. διά Χάμπιτον ρόδος
 διήλεκτης Τοίνινταντ 21 Ιουλ.
 έφθ. Τοίνινταντ 21 Ιουλ.

ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Αουνταδ»	23	7246	έφθ. Γιοκονάμαν 26 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορία»	56	12807	άνεχ. Μελδούρην 21 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιβ.6.)	ελληνικά συμφέροντα	43	7224	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 16 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΠΑΙΔΑΤΟ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβ.6.)	έτ. «Σάνν Ραφαέλ»	43	8371	διῆλθε Τρίνινταντ 20 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΛΜΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	έφθ. Ράι Τανόμρα 15 'Ιουλ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμω»	20	5182	διῆλθε Χολτενάου 13 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΠΑΝ	έτ. «Αρίας»	56	10486	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. 'Αγ. Φραγκ σκον 16 'Ιουλ. διά Φορμόζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	άνεχ. Μοριουγκάσ 13 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16100	εἰς θείν 17.31 Β. 60.32 Δ. 'Ιουλ. 23 διά Πούντα Καρντόν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβ.6.)	έτ. «Βαλιέντη»	55	9857	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιβερ.)	έτ. «Ελικήζον Τράνσπορτ»	57	8500	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουλ. διά Περού
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	διῆλθε Λάδσεντ 25 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	έφθ. Βοστόνην 25 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	άνεχ. Μουρόβραν 6 'Ιουλ. διά Χιρσιάν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέόλιο»	29	6598	άνεχ. Στοκχόλμην 21 'Ιουλ. διά Κίελον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	άνεχ. Λιβερπούλ 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (ΓΚοστ.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	7115	άνεχ. Πειραιά 25 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπορτί»	25	4687	έφθ. Λουδίνον 26 'Ιουλ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβ.6.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	διῆλθε Θέσουταν 14 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λιβ.6.)	έτ. «Κοράλ»	30	3806	διῆλθεν "Ελσινιγκμποργκ 16 'Ιουλ. διά Φιλλανδίαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιβ.6.)	έτ. «Μαρίνας»	43	6721	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	'Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΘΗ», ώς μετωνυμάσθη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λιβ.6.)	ελληνικά συμφέροντα	44	7255	διῆλθε Μπάρρου 'Αιλαντ 14 'Ιουλ. διά Μεξικόν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝ·Ρ (λιβ.6.)	ελληνικά συμφέροντα	56	10060	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 13 'Ιουλ. διά Περού
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ»	25	6605	άνεχ. Μάλταν 21 'Ιουλ. διά Κιασισιούγκ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.6.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	έφθ. Βιζαγκαπτάμ ρόδς 3 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιβ.6.)	ελληνικά συμφέροντα	57	10000	εἰς Γιοκοσούκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνας	20	3594	έφθ. Καλκούτταν 6 'Ιουλ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.6.)	έτ. «Πεγκ'όρ»	45	7251	διῆλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. (ἀπό Περού)
ΠΕΛΟΨ (λιβ.6.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	διῆλθε Παναζάν 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.6.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Μάντασκα»	36	7236	έφθ. Χούλι 20 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιβ.6.)	έτ. «Μονρόδιας»	55	8240	άνεχ. Χάρην 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ ΣΗΗ (λιβ.6.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	έφθ. Φάλεϋ 25 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πίγασος»	43	7221	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.6.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	εἰς Τίης, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιβ.6.)	έτ. «Ελλήποποντος»	45	7056	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Νιέλ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Νοσορωσίσκην 6 'Ιουλ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	εἰς Σημάτλ 27 'Ιουν. (διά Μαδράς)
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.6.)	έτ. «Οσενς»	43	7228	έφθ. Βιζαγκαπτάμ 26 'Ιουλ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Φώλεϋ 25 'Ιουλ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαΐντ 'Ανάργυροι»	24	1435	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	εἰς Τίης, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	διῆλθε Παναζάν 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΓΡΑΤΣΟΥ (λιβ.6.)	ελληνικά συμφέροντα	57	8500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιβ.6.)	έτ. «Αντριας	57	9600	έφθ. Χούλι 20 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρξης»	43	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίης»	38	2646	έφθ. Ιμπιγχαμ 25 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	έτ. «Νουέρα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Βιρτούτον 18 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιβ. δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	άνεχ. Κουβέιτ 15 'Ιουλ. διά Μπάσραν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	ελληνικά συμφέροντα	43	10576	έφθ. Λός 'Αντζέλες 21 'Ιουλ.
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έτ. «Πουκου»	36	7104	άνεχ. Βοστώνην 26 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλ. διά Λιβύρον
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράνσπορτ 'Οθερση»	24	4928	άνεχ. Κολόμπιον 19 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβ.6.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Αρχάγγελον 7 'Ιουλ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβ.6.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 20 'Ιουλ. διά Φένταλσχ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιβ.6.)	έτ. «Ελληποντος»	43	7128	έφθ. Εϊβονμάου 27 'Ιουλ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΑΣ ΑΖΙΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	διῆλθε Τζιμπουτί 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΡΑΥΟΝΤΥ (λιβ.6.)	Σ. Χούλης	21	1184	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΡΕΝΕ	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λιβ.6.)	Παναμαϊκή έταιρια	11	2255	εἰς Σουηδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	έφθ. Χαροκόπειον 24 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιβ.6.)	έτ. «Πατσιόκικος»	44	7226	έφθ. Βιζαγκαπτάμ 25 'Ιουλ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	ελληνικά συμφέροντα	44	7132	άνεχ. Βιρτούτον 18 'Ιουλ. διά Γκάλεστον
ΡΟΥΛΑ ΙΙ. (λιβ.6.)	έτ. «Χούστερν Σή»	55	21050	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλ. διά Λιβύρον
ΡΥΘΜΟΣ (λιβ.6.)	έτ. «Μαρκουσίτα»	24	5509	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντ 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΒΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κλόμπες	56	10000	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλ.
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Τρανσούσενίκα»	56	21000	έφθ. Χούλι 13 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ.6.)	έτ. «Σαΐν 'Ελευθέριο»	19	5672	έφθ. Χούλι 25 'Ιουλ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σούπτερι»	43	4233	άνεχ. Βαμπάναν 21 'Ιουλ. διά Γλασικώδην
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαΐντ»	44	7176	έφθ. Χιροχάτα 24 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Στανχάλι»	30	4105	άνεχ. Λήπ 25 'Ιουλ. διά Γκάλεστον
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5727	έφθ. Βούρδανη 25 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Συμέλγκα»	44	7282	άνεχ. Ταμπίκον 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Οσεαν»	44	10652	διῆλθε Θέσουταν 20 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γιασιδίζας	23	5372	διῆλθε Ούζάν 24 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	17	5658	άνεχ. Λισσαδώνα 24 'Ιουλ. διά Λύμπεκ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Εστεράντζα»	06	2084	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 16 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Ατλαντίκα»	44	10546	άνεχ. Βασιλιάνη 24 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	διῆλθε Μπρούνσμποτελ 21 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.6.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντς 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Πόρτο Μπελλό»	36	5129	έφθ. Ρόττερνταμ από 22 'Ιουν.
ΣΑΝΘΗ (λιβ.6.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άνεχ. Τοκουγιάμαν 24 'Ιουλ. διά Γκάλεστον
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	ελληνικά συμφέροντα	42	7125	έφθ. Λήπ 25 'Ιουλ. διά Γκάλεστον
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνι Μαριτίμα»	44	7210	έφθ. Βούρδανη 25 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιβ.6.)	έτ. «Πολύφωνος»	18	1260	έφθ. Λίβερπουλ 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντ Τζόρτζ»	57	9939	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 22 'Ιουλ. διά Περού
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κρουνος»	42	7118	έφθ. Βαγκούθερ 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.6.)	έτ. «Βατόρες»	43	7257	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 13 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.6.)	έτ. «Σαΐν Τζών»	44	7176	έφθ. Λίβερπουλ 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντ 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.6.)	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	άνεχ. Πόρτ 'Αρθουρ 19 'Ιουλ. διαταγάς
ΣΑΝΝΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναθηήνας»	43	7179	έφθ. Αρδούμπαν 18 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	10655	έφθ. Ριγιέκαν 25 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ. «Μανδράκι»	45	7043	άνεχ. Σάιν Τζόνς (Ν. Φ.) 23 'Ιουλ. διά Κόρνερ Μπρούκ
	έτ. «Αδίσα»	20	2606	

ΣΑΠΦΩ		έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Λίβερπουλ 20 'Ιουλ. διὰ Σέδεν "Αϊλαντς
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. διὰ Κρίστομπαλ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)		έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κανόπους»	55	16216	έφθ. Φάλμος-θ 17 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΣΗ Α·Γ·Λ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	6065	άνεχ. Τζάκοσντον 13 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΣΗ ΜΑ·Ι·ΝΤΑΙΝ (λιθ.)		έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7257	άνεχ. Μαυρόρα 17 'Ιουλ. διὰ Βαγκούμερ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	ειηλίθε Μπρούνσμπελ 13 'Ιουλ. διὰ Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΗ ΣΠΑΡΗ (λιθ.)		έτ. «Γιουνίβερσ. Τράμπ»	43	7191	άνεχ. Γκάλεστον 23 'Ιουλ. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Ν. Ύόρκην 21 'Ιουλ. διὰ Μαρακάιπο
ΣΗΚΟΜΕΤ		έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	8485	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 3 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάς
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Κομπέ 26 'Ιουλ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)		έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Μόζι 16 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ		έλληνικά συμφέροντα	21	6735	άνεχ. "Αδεν 11 'Ιουλ. διὰ Μαδράς
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Ντεμεράρα 24 'Ιουλ. διὰ Τρίνινταν
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	42	6907	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουλ. διὰ Ούζαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)		έτ. «Ζίτας	44	7238	άνεχ. Λιβερπούλ 18 'Ιουλ. διὰ Τσώρτσιλλ
ΣΟΥ·Ι·ΦΤΓΟΥΩΤΕΡ (λιθ.)		έτ. «Σουιφτγουώτερ»	43	10172	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρι από 28 'Ιουν. διὰ Κέιπ Τάουν
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	άνεχ. Πουαν 24 'Ιουν.
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Κάμαρον»	18	849	διηλίθε Σουέλ 28 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	10200	άνεχ. Λός "Αντζελες 12 'Ιουλ. διὰ Πεσσού
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)		Κ. 'Ατυχίδης	25	6810	άνεχ. Αυθέρσαν 25 'Ιουλ. διὰ Κολόμπιο
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Αιόλος»	43	7199	άνεχ. Βουδάνη 21 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπάτο»	43	7232	άνεχ. Φρητάνι 15 'Ιουλ. διὰ Νορθγίαν
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γκόθικ»	57	21000	διηγ. Θέσιταν 16 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Νέπτουν»	56	30159	διηλίθε Σουέλ 24 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Ρόπτερνταμ 27 'Ιουλ.
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. Ούλού 12 'Ιουλ.
ΣΤΕΝΙΕΣ		έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Μόμπιλ 26 'Ιουλ.
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	έφθ. Μιαντάρ Σαπούρι 12 'Ιουλ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7253	άνεχ. Ρίον 'Ιανε.ρον 3 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρου
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κάννας»	52	12064	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 25 'Ιουλ. διὰ Μαρακάιπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)		έτ. «Μπελέν»	43	7235	άνεχ. Γιουκάρο 20 'Ιουλ. διὰ Αμβούργον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθ. δεξ.)		τ. «Βάντα»	44	7330	άνεχ. Σαίν Τζών 14 'Ιουλ. διὰ Αρούμπαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Γκάρσον 15 'Ιουλ.
ΤΑ·Υ·ΓΕΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μόναδαρ»	43	7131	διηλίθε Σουέλ 26 'Ιουλ. διὰ Μαδαγασκάρην
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Ιουλ. διὰ Αρούμπαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Διδών»	43	7258	διηλίθε Σουέλ 27 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαιδ
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)		έτ. «Σικερριέρες»	43	7231	άνεχ. Γιουκόσαμην 17 'Ιουλ. διὰ Λός "Αντζελες
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)		έτ. «Οσεανίκη	43	7040	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 8 'Ιουλ. διὰ Σαδόναν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)		έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 'Ιουλ. διὰ Οζάκαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ		έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουλ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)		έτ. «Πουερτό Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουλ. διὰ Τεργεστην
ΤΖΟΥΛΙΑ		έτ. «Κονκόρντιας»	20	3526	έφθ. Μόρμαγκα 26 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)		έτ. «Μπαλμπόφα»	54	18717	άνεχ. Φώλευ 28 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Λίμπερτις»	53	27853	έφθ. Εικτωρίων (Βρετ. Κολ.) 21 'Ιουλ.
ΤΙΝΙ (δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Μιτρεμάρχαφεν 19 'Ιουλ. διὰ Αρούμπαν
ΤΙΝΑΜΑΡ		Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	άνεχ. Σέδεν "Αίλαντς 24 'Ιουλ. διὰ Γιαδάτα
ΤΙΡΙΝΣ (λιθ.)		έτ. «Νερέιντ»	44	7258	έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 'Ιουλ.
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιθ.)		έτ. «Άντρας»	44	7254	εἰσ. Αϊό, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΤΟΤΙΛΑ		έλληνικά συμφέροντα	26	4528	έφθ. Λισσαδώνα 18 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άνεχ. Ρόπτεντον 21 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΦ (λ.δ.)		έτ. «Τσανόνιλ»	57	24150	έφθ. Περσικόν Κόλπου 14 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιθ.)		έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άνεχ. Σεράτη πόδι 27 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιθ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άνεχ. Σηπτάτη πόδι 27 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΟΣ (όνδ. δεξ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουλ. διὰ Ιταλίαν
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρανσαλαντικ»	43	9795	άνεχ. Σάντος 19 'Ιουλ. διὰ Αμμουάτη Μπαίν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ (δεξ.)		έτ. «Τρανσκόστωρας	30	9100	εἰς θέσιν 48.8 Β.—28.26 Δ. 'Ιουλ. 23, διὰ Αυστερούταν
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	άνεχ. Συπαραμπάγια 18 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Πίρι
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιθ.)		έτ. «Ντέ Κολόν»	57	8300	άνεχ. Σηπτάτη πόδι 27 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιθ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουλ. διὰ Ιταλίαν
ΤΡΙΤΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10448	άνεχ. Σάντος 19 'Ιουλ. διὰ Αμμουάτη Μπαίν
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Σάντι»	20	5686	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 25 'Ιουλ.
ΤΣΑ		έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Μαδάς 23 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάνου)		Π. Κυπριανού	18	5285	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ		Φ. Κυπριανού	18	5729	άνεχ. Κουινέτη 22 'Ιουλ. διὰ Μένα έλ. Αχιμάντη
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	άνεχ. Σάν Ζουάν ντελ Σούρ 9 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	έφθ. Ρόπτερνταμ 27 'Ιουλ. διὰ Σιδώνα
ΦΑ·Ι·ΡΤΡΕ·Ι·ΝΤ (λιθ.)		έτ. «Φαιρτρέϊντ»	21	6675	εἰς θέσιν 30 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	εἰς θέσιν 50.22 Β.—1.23 Δ. 'Ιουλ. 18 διὰ Χάμπτον ρόδις
ΦΑΡΑΛΙΣ		έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Κιουράσαο 13 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΦΑΤΙΝΑ (λιθάνου)		έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	εἰς θέσιν 46.43 Β.—6.48 Δ. 'Ιουλ. 22 διὰ Στεττίνον
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Γουοίνης»	36	2678	άνεχ. Κόμπε 25 'Ιουλ. διὰ Λός "Αντζελες
ΦΛΩΡΑ		Μαρίνος - Φράγκος	44	7279	άνεχ. Στοκχόλμην 22 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 22 'Ιουλ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	άνεχ. Μπαχάρειν 19 'Ιουλ. διὰ Βακαγιάμαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λιθ.)		έτ. «Νολίντο»	21	3522	άνεχ. Ρόπτερνταμ 12 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)		έτ. «Πτερωτή»	56	10483	άνεχ. Τζάκοσντον 13 'Ιουλ. διὰ Λός "Αντζελες
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιθ.)		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	άνεχ. Αιρεπάντα 30 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	εἰς θέσιν 1.23 Δ.—2.22 Β. 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθάνου)		έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Κιουράσαο 13 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΧΑΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεχ. Χιρογάτα 15 'Ιουλ. διὰ Βομβάνη
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιθ.)		έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	διηλίθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διὰ Τσώρτσιλλ
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιθ.)		έτ. «Πτερωτή»	43	7224	άνεχ. Σέδεν "Αίλαντς 14 'Ιουλ. διὰ Αγγλίαν
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιθ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	38	9475	εἰς θέσιν Α' Αιρεπάντα 24 'Ιουλ. διὰ Ραγκούν
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Τρανσοτσεάνικας	54	15749	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 22 'Ιουλ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διηλίθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διὰ Μονρόδιαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	έφθ. Βαγκούμερ 20 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Λίόνα»	44	7150	άνεχ. Ρίο Γκράντε 18 'Ιουλ. διὰ Καριπίτο
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	διηλίθε Παναμάν 15 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΧΡΥΣ (λιθ.)		έτ. «Γκράουντ»	43	7258	άνεχ. Ρουέν 17 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιθ.)		έτ. «Ούντησδωρ»	43	7243	διηλίθε Ντακάσ 26 'Ιουλ. διὰ Πέπελ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθ.)		έτ. «Σέντραλ»	43	7180	άνεχ. Σερέντε Σουέζ 20 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΧΡΥΣΗ Λ. (λιθ.)		έτ. «Γιούν Σίπτερ»	55	23930	έφθ. Αγίου Φραγκίσκου 27 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ Ζ. Μ. (λιθ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Μαρακάιύ	44	7256	διηλίθε Αγίου Βικέντιου 27 'Ιουλ. διὰ Λίβερπουλ
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιθ.)		έτ. «Τρανσοτσεάνικας	42	7084	άνεχ. Κόμπε 19 'Ιουλ. διὰ Ντουμγκούν
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο»	40	5557	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουλ. διὰ Ολλανδίαν
		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουλ. διὰ Ολλανδίαν

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

HELLENIC SUPPLY

DION. ASKITIS & CO.

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

Office and Warehouse: HAMBURG-FREEPORTE
Brooktorkai 12
After office - Hours: 45 21 21

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

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP - CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι
τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων

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

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ψήσικά μηχανής, καταστρώματος
καὶ «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ
2, Selkirk Street - CAPE TOWN

S. G. COTTAKIS SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63, Rue Nebi - Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI-ALEXANDRIA

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

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

LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

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

JOKELOSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • NANTES

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

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

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158(9), HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

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

ΕΠΙΣΗΣ:

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

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE,"

TEL. - CABLES: «SPIRO» SYDNEY

SYDNEY - NSW
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΑΙΑΔΗΣ

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

'Απὸ τὸ 1920 P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139) 141 Park Road

LIVERPOOL 8.

Telephone: ROYAL 4482
24 Hour Service

183) 185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

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

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ όμεσον και όμετπτον έξυπηρέτησιν.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 2614648 OFFICE SCHLACHTE 29

Telegrams: AUSRUETUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G.

HAMBURG

BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON

PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53-7 38

C. G. VARCADOS & Co.

SHIPCHANDLERS

CABLE ADDRESS: "VARCADOS,"

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

EΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG III GERMANY
THIENP. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS,"

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ: Α. ΣΥΔΑΣ
F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

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

Telephone: Bishopsgate 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

Telephones:
AVenu 2671)2

For World Wide Information

Cables:
"AESALPORTS,, London

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

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

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS FOR CHARTERING • FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT-SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

Telegrams: All Offices "DIORYX,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET
NEW YORK, N.Y.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

N. MAVROLEON

AMSTERDAM

WESTERLAAN 3

DAMRAK 89

TEL. 113994 - 113984 - 24510

TEL. 40115

TELEGRAMS: DIOSKUROI

SHIPBROKERS & AGENTS

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

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:
"NASSOS."
"P.O.BOX,"
1227

STEAMER POINT

"PHONE,"
2096

ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

GREECE: LYCOUDI BROS.
33, AKTI MIAOULI-PIRAEUS

SHIPSTORES

RUDOLF BREMICKER

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

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 444112 81672-83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

Telephone: BISHOPSGATE 1343
Telex: AGESILAUS, - LONDON

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

CABLE ADDRESS:
SENOJ - PORTLAND, OREGON
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

GRAIN FITTING & TRIMMING

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

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

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
ΝΑΥΑΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

'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 μὴ δξειδούμενον διὰ δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι έλου καὶ γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διὰ ἐπαναχρωματισμόν.

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

"CAMARINE", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΤΗΠ-ΤΑΝΚΣ
Διὰ τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου καὶ ὕδατος.

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

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

CAMREX PAINTS LTD.

CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephones:
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.

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES

BATAVIA STREET 17
ANTWERP

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,
18/19, GT. ST. HELEN'S
LONDON, E. C. 3. TELE: AVENUE 5048
AND
AVGHERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE,
LONDON E.C. 2. TELE: BISHOPSGATE 1343

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ 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 Έργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

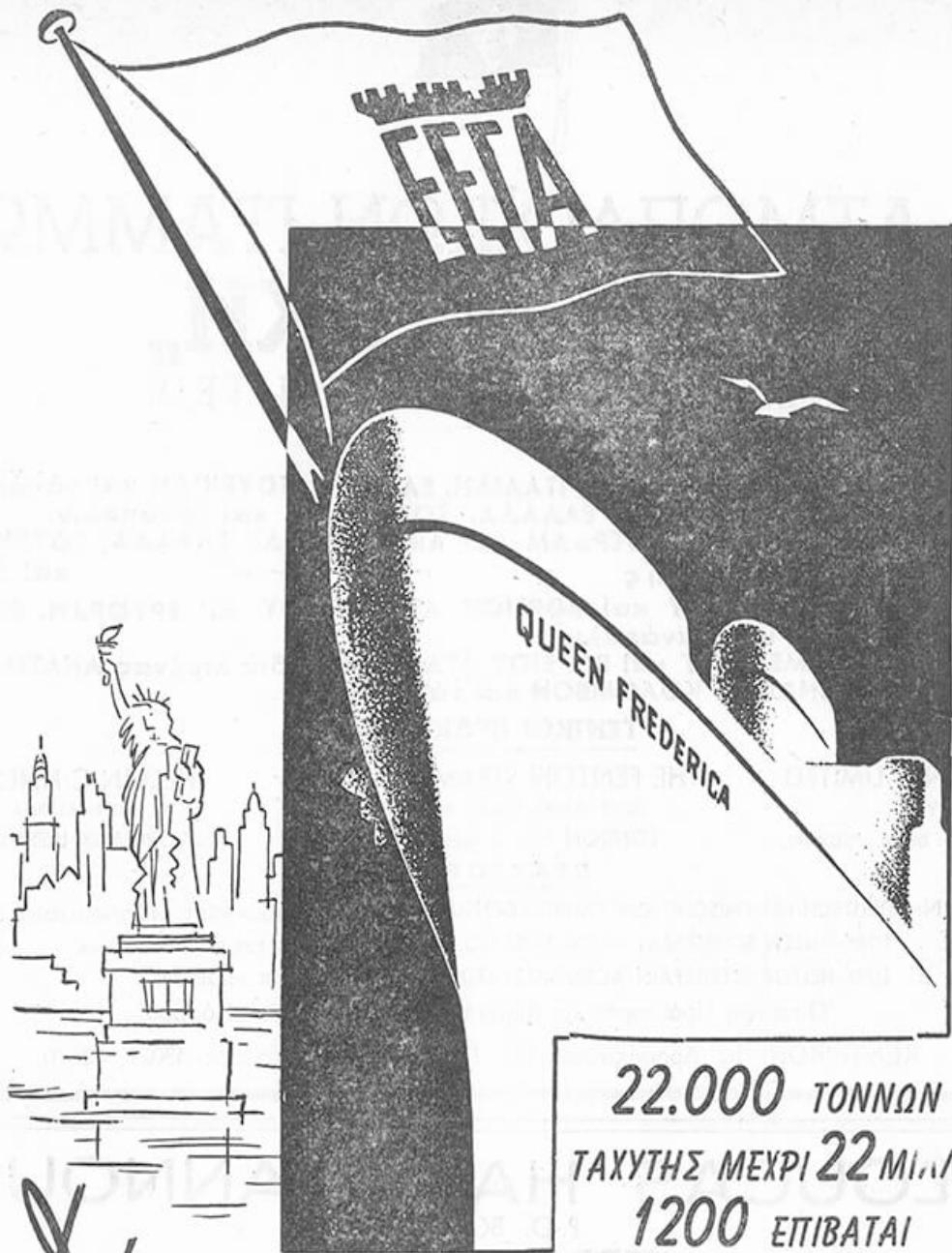
DODWELL & COMPANY LTD.

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.



22.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

Διά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ίστόν τοῦ δποίου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ανεσίς - Έλληνικόν πλήρωμα -
Έλληνικό γλέντι - Έξαιρετική Έλληνική κουζίνα - Πολυτελῆ δια-
μερίσματα Πρώτης και 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:

- 'Εκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ ΑΟΝΔΙΝΟΥ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ και ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ
και τάναπαλιν
Επίσης
- '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 SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGSTR. 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,
ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,,
ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,,
Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: 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 ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ," & "ΟΛΥΜΠΟΣ."
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως
έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

"Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων
Ἐργοστασίων τῆς Ἀγγλίας χορηγοί οι οικουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων και ἵστων.
Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν "NELSON," καὶ "EMPIRE," COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: Ἐν Πειραιῇ Ἀκτὴ Μιαούλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: «UNION»
> > > Αθηναῖς: Εύπολίδος 10, Τηλ. 21.441, 81.680 > > > Εσωτερικοῦ: «OUNION»

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

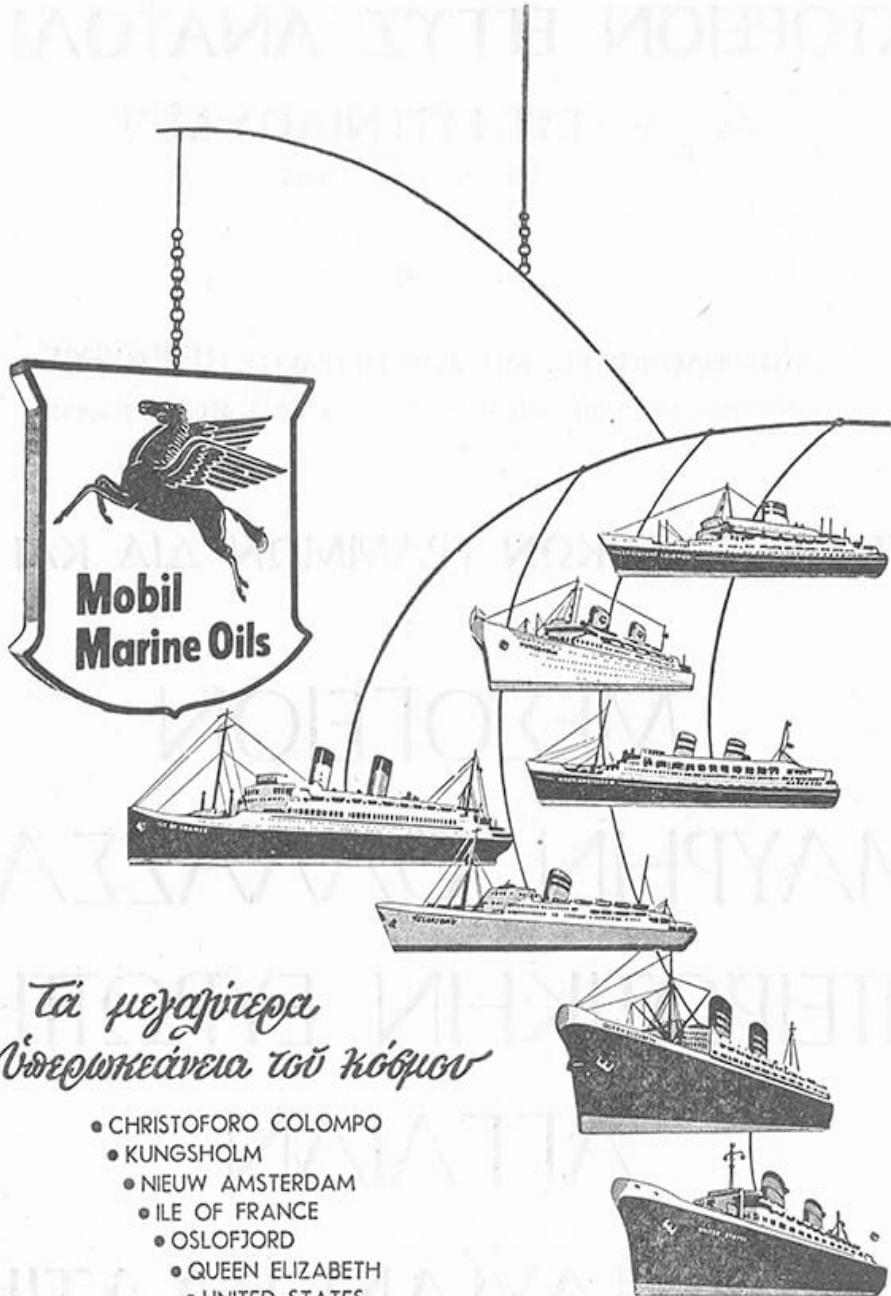
Φ

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51^η ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ
ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΤΗΝ
ΑΓΓΛΙΑΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑΝ-ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



*Τα μεγαλύτερα
ναυεργκεάνεια του κόσμου*

- CHRISTOFORO COLOMPO
- KUNGSHOLM
- NIEUW AMSTERDAM
- ILE OF FRANCE
- OSLOFJORD
- QUEEN ELIZABETH
- UNITED STATES

Χρησιμοποιούν

ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ "MOBIL"