

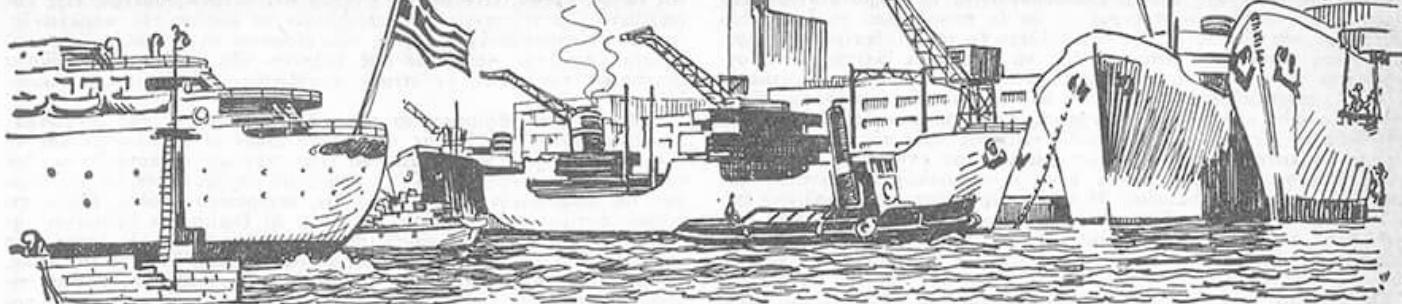
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1957

Αρ. Φύλλου 536/295

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 536/295

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ENANTI TΗΣ KΡΙΣΕΩΣ

"Ινα πληρέστερον έκτιμηθή ή θέσις του 'Ελληνικού έφοπλισμού μέσα είς την κρίσιν των ναύλων, ητις ζέεια έδειληθή και πάλι, παρέχομεν κατωτέρω είς δίλγους άριθμους και κατά πάσιν δυνατήν προσέγγισιν, την κατεχόμενην και την υπό γαυπήγησιν κατά κατηγορίας πλοίων και ήλικιας παρά των έφοπλιστων μας χωρητικότητας και την κατά ποσοστὸν συμμετοχὴν του 'Ελληνικῆς ιδιοκτησίας τοννᾶς εἰς την δύναμιν της παγκοσμίου Ναυτιλίας. Έχομεν κατά πρώτον λογον την κατηγορίαν των τράμπτ. Κατέχουν, οι 'Ελληνες έφοπλισταί τράμπτ προπολεμικής ναυπηγήσεως 273, τόν. γκρός 1.019.124 ή 1.600.000 τόν. d.w. Καταλέγονται μεταξύ αυτών και τα κάτω των 4.000 τόνων, μη ἐπηράζοντα δύως αισθητῶς τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς. (*) Έπι την παγκοσμίου, δηλαδή, συνόλου τοιούτων πλοίων, υπολογίζομένων εἰς 4.980.000 τόνων d.w., οι 'Ελληνες κατέχουν τη 32 %. Η θέσις των σκαφών αυτῶν είναι ή δυσχερεστέρα κατά την παρουσίαν κρίσιν. Έκτοτίζονται ἀπό τὸ ἀθόρυβον προστιθέμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νεότευκτα. Ή σφύρα τοῦ διαλυτοῦ δύσογύπω τὰ ἀναμένει, ἔκτος ἀπροσόπου.

"Η κατηγορία των πολεμικῆς ναυπηγήσεως ἐν ὑπηρεσίᾳ τράμπτ—τῶν λιμπερτός, βικτορίας καὶ τῶν κανονιδικῶν—ὑπολογίζεται εἰς 11 ἑκατομμύρια τόνων d.w., ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 51.7 % τοῦ παγκοσμίου συνόλου των τράμπτ (21.970.000 t. d.w.). Υπὸ τὴν Ἑλληνικὴν διαχειρίσιν—έξαιρουμενῶν τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀμερικανικῶν και ἀγγλικῶν—τελούν 432 σκάφη, πέντε ἑκατομμυρίων τόνων d.w., περίπου. Ο 'Ελληνικός, δηλαδή, έφοπλισμὸς ἐλέγχει τὰ 45 % τοῦ πολεμικῆς ναυπηγήσεως τοννᾶς τράμπτ. Δὲν θα ίδονταί τις νὰ ὑποστρίξῃ τὸ τέρμα τῆς σταδιοδρομίας τῶν ἐλύγων πλοίων. Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι ή κατασκευὴ των είναι ἐπαρκῶς ίσχυρὰ και αἱ μηχαναὶ και οἱ λέβνται των εἰς καλὴν εἰσάται κατάστασιν, τὰ πλοία αὐτῶν ἀπότελουν ἄκομη τὰ ἀπαραίτητα ὥργαντα τῆς διεθνοῦς μεταφορικῆς κινήσεως. Χωρὶς αὐτά, οἱ μεταφοραὶ, και αἱ μετριωτέρας ἔστοι ἑκτάσεως, δὲν είναι δυνατὸν νὰ διενεργηθοῦν. Τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ νεότευκτα δὲν ἀρκοῦν εἰσέτει.

"Έχουν, δοιπον, ἔξοφλισμένην διά τὰς ἀκόμη ἐπὶ τὴν θέσιν των εἰς τὰς μεταφορὰς τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγά. Όταν τὰ υπό διακίνησιν φορτία θὰ είναι περισσότερα, ο ναύλος ποὺ θὰ συμφέρει εἰς τὸ λίμπερτο διὰ νὰ ἐκκινήσῃ ἀπὸ τὸ ἀγκυροβόλιον τῆς ἀργίας του, θὰ πληρωθῇ ἀναπτρέπτως. Δὲν θὰ είναι ὑπερβολικός, ὑπὸ ὑμαλούς καταστάσεις· θὰ ἔχηπεται ὅμως τὴν ἀξίαν ἐνὸς σκάφους δεκαπενταύτου πλέον ἡλικίας, μὲ περιωρισμένας βεβαίως— ἔναντι τῶν νεοτεύκτων οἰκονομικῶν—τὰς δυνατότητας κερδοφορίας μεγαλεῖτεραν.

"Τῶν νεοτεύκτων τράμπτ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὸ παγκόσμιον σύνολον εἶναι ἀκόμη μικρά. 'Υπολογίζεται εἰς 25 %, τόν. d.w. 5.256.000. Μετὰ ἔτος ἀφολούς θὰ φέσαι τὰ 35 % τοῦ συνόλου. Τὰ σκάφη αὐτά, ταχύτερα τῶν ὑπαρχόντων, προπολεμικῆς και πολεμικῆς κατασκευῆς, ἔχουν μεταφορικὴν ἰκανότητα μεγαλεῖτεραν. Ήμπορεὶ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ ποσοστὸν 25 % ἀντιπροσωπεύει 40 % εἰς ισόποσον γωρητικότητα λιμπερτός. Τὰ νεοτεύκτα νήπορον νὰ δέχνωται και νὰ κερδίσουν τὸν ναύλον τῶν 40 σελινίων διὰ γιανθράκας. Αὐτά, ἀλλως τε, εὔμνονται διὰ τὴν τωρινὴν ἔκπτωσιν τῆς ναυλαγορᾶς μέχρι τῶν γνωστῶν κατωτάτων ὄριων. Είναι οἱ ἐπικίνδυνοι συναγωνισταὶ τῶν παρηλίκων σκαφῶν και αὔριον—μετὰ μίαν τριετίαν—ὅταν τὰ περισσότερα τῶν παραγγελθέντων θὰ ἔχουν παραλοφθῆ, αἱ παράστασις προσφοραὶ ναύλων θὰ διασφαρώνων τὰ ἑκάστοτε ἐπίπεδα τῆς ἀγορᾶς. Αὐτὴ είναι καὶ η ἀναπτραρμογή.

Οι "Ελληνες έφοπλισταὶ ἐλέγχουν σημαντικήν, εύτυχῶς, χωρητικότητα νεοτεύκτων. 'Υπολογίζεται ή δύναμις της εἰς 171 σκάφη, τόνων d.w. 2.400.000 περίπου. Κατέχουν, δηλαδή, τὰ 44 % τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Ικανοποιητικότατον ποσοστόν, ὥσπερ ἀσφαλῶς, σύν τὸ χρόνω, θὰ βελτιωθῇ μὲ τὴν παραλαβὴν—ἀν θὰ τὰ παραλάβωνται δῆλα—τῶν υπὸ παραγγελθέντων φορτηγῶν. (210 σκάφη 3.300.000 τόν. d.w.).

Καὶ ἐπὶ τοῦ συνόλου διὰ πάσας τὰς κατηγορίας τράμπτ: 'Ο 'Ελληνικός έφοπλισμὸς ἐλέγχει υπὸ τὰς πέντε σημασίας—τὴν 'Ελληνικήν και τὰς ἀσυδότους—876 σκάφη, 8,9 ἑκατομ. τόν. d.w. ή τὰ 41 % περίπου τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπτ, υπολογίζομένου εἰς 22 ἑκατομμύρια τόν. d.w. διὰ τὸ ἄνω τῶν 4 χιλ. τόν. σκάφη.

Οι ἀνωτέρω ἀριθμοὶ καθιστοῦν εύνότον τὴν δύσκολον, λόγω τῆς κρίσεως, θέσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ. Δέχεται ούτος τὸ σημαντικότερον δέρον τῆς ἀπραξίας εἰς τὰς μεταφοράς. Τὰ τράμπτ είναι τὰ ἀμεσότερον ύψισταμένα τὰς συνεπείας τῶν ἑκάστοτε μεταπτώσεων τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. Διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν μικρὸς είναι ὁ

(*) Τὰ κάτω τῶν 4000 τόνων d.w. σκάφη ἀνέρχονται εἰς 89, τόνων d.w. 148.666.

ἄντικτυπος

Τὰς ζημιάς, εύτυχῶς, όπωσδήποτε θὰ ἀμβλύνουν αἱ ὑπάρχουσαι προναυλώσεις συνεχῶν ταξιδίων και μερικὰ ταῖμ-τσάρτερες. "Αν τὰ συμβόλαια αὐτὰ κρατηθοῦν—έσημειώθσαν ηδη κρούσματα σποραδικῶν, εύτυχῶν, ἀκυρώσεως των—πρέπει νὰ είμεδα ικανοποιητέον. 'Η κρίσις θὰ εχῃ καπτανεί τὴν ἔκτασιν τῶν ζημιῶν, ἀνεξαρτητῶς βεβαίως τῆς ηδη ἐπελθούσης μεγάλης ἐκπτώσεως τῶν ἀξιῶν της πλοίων.

Ιδού εὖ συνεχεία και τὰ δεξαμενόπλοια: Κατέχει ὁ 'Ελληνικὸς έφοπλισμὸς υπὸ τὴν διαχείρισιν του—έξαιρουμενῶν τὸν σημαῖων 'Αγγλίας και 'Ηνωμένων Πολιτειῶν—323 σκάφη, 7 περίπου ἑκατομ. τόνων d.w. Εξ αὐτῶν τὰ παρηλίκα, περιλαμβανομένων και τῶν T2, ἀνέρχονται εἰς 150, τόν. d.w. 2.1 ἑκατομμυρίων. Τὰ λοιπά είναι κατασκευῆς μεταπολεμικῆς, ςτὸ τοῦ 1947 και ἐντεύθεν.

Ἐπὶ παγκοσμίου συνόλου τοννᾶς ἐν ὑπηρεσίᾳ 47 ἑκατομ. τόν. d.w. ἐλέγχουν οἱ 'Ελληνες έφοπλισταὶ, υπὸ τὰς πέντε σημασίας, τὰ 15%. Αν συνυπελογίζοντο τὰ υπὸ 'Αμερικανικὴν και 'Αγγλικὴν σημαῖαν, 'Ελληνικῶν συμφερόντων, δεξαμενόπλοια, τὸ ποσοστὸν αὐτὸν θὰ ἐκμείνετο γύρω τὰς 18%. Επὶ τοῦ συνόλου τῶν ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας τάνκερς—έξαιρουμενῶν τῶν ἑταῖρων πετρελαϊστού—οἱ 'Ελληνες μετέχουν κατὰ τὸ σημαντικὸν ποσοστὸν 29%.

"Οσον ἀφορεῖ τὸ υπὸ παραγγελίαν τοννᾶς, συμπεριλαμβανομένων και τῶν δύον ἐγγώσθησαν συμβολαῖς διὰ λ) σμὸν 'Αμερικανικῶν και 'Αγγλικῶν ἑταῖρων 'Ελληνικῶν συμφερόντων, οἱ έφοπλισταὶ μας ἔχουν παραγγείλει περὶ τὰ 200 σκάφη, 6,5 ἑκατομμυρίων τόνων d.w., πητοὶ τοῦ 19 τοῦ παγκοσμίου συνόλου (34 ἑκατομ. τόν. d.w.).

Αὐτοῦ τοῦ υπὸ παραγγελίαν τοννᾶς ἀμφίβολος είναι ἡ τύχη. Πολλῶν σκαφῶν τὰ συμβολαῖς θὰ ἀκυρωθῶνται, αἱ κρίσις συνεχισθῇ. Αδυνατος κρίνεται η ἐκτέλεσις τῶν ναυπηγήσεων. Προβληματικὴ ἐπίσης είναι η θέσις τῶν προπολεμικῆς και πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν, τῶν μὴ προναυλωμένων υπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν χαμηλῶν ναύλων. Εφόσον θὰ εἰσέρχονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὰ νεότευκτα, θὰ ἐκποτίζονται τὰ παλαιότερα, ἀντιοκονομικὰ σκάφη.

Πλεισταὶ σοσα—τὰ 40% κατὰ τὶνας—τῶν ἐν ἔνεργεια σκαφῶν, 'Ελληνικῆς διαχείρισεως είναι ἀναύλωτα. Πολλῶν εξ αὐτῶν αἱ χρονοναλώσεις λίγουν ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν και ἐντὸς τοῦ 1958. Τὰ 70% ἐπίσης τῶν υπὸ παραγγελίαν διὰ λ) σμὸν 'Ελληνῶν σκαφῶν φέρονται ἀναύλωτα. Η θέσις συνεπῶς τοῦ 'Ελληνος έφοπλιστοῦ κρίνεται η δυσχερεστότερα μεταξὶ τῶν ἔνων συναδέλφων του.

Ναυλομεστικοὶ οίκοι τοῦ Λαονίδου, παρακολουθούντες ἔχγυτατα τὴν ἀγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων, υπολογίζουν οἵτις σκάφη 14 και πλέον ἑκατομμυρίων τοννῶν d.w., ἀπὸ τὰ παραγγελθέντα είναι ἀναύλωτα. Η γεγαλυτέρα κατὰ ἀναλογίαν συμμετοχή είναι τὰ ἀναύλωτα βαρύνει τὸν 'Ελληνικὸν έφοπλισμὸν. Τὸ γεγονός τοῦτο ἔρχεται νὰ καταδείξῃ μέχρι ποιού σημείου κερδοσκοπεῖ ὁ 'Ελλην έφοπλιστὴς εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τῷρα είναι εἰς πολλοὺς ἀκάλυπτος και υψησταῖται τὰς ζημιὰς. Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Διώρυγος η τακτικὴ τοῦ 'Εποπτοῦ δι' ὑπεριστάσεως, δένησται τὸ περιστατικό.

Αὐτὴ εἰς δίλγους άριθμούς, γεγιζοντας κατὰ τὸ δυνατὸν τὴν πραγματικότητα, είναι η σημερινὴ θέσις τοῦ έφοπλισμοῦ μας. Εἰς τὸν διεγόμενον αἷγνων τῆς ἐπιτίσσεως, τὴν διατρήσεως τῶν κεκτημένων, τὸ 'Ελληνικὸν μέτωπον είναι ἀναπεπταμένον και ὡς ἐκ τούτου δεχεται ἀμεσότερος τὰ πλήγματα μιᾶς κρίσεως, τῆς ὅποιας τὸ τέρμα κανεῖς δὲν ἔμπορει ἀπὸ τοῦδε νὰ προΐστη.

Καποιαὶ καθυστέρησις σημειώνοται εἰς τὰς περὶ καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν και γενικῶν τῶν καυσίμων, ἀκόμη δὲ και τῶν ποιωνάλων, ἀρχικὰς προβληφεῖς. Νὲ ἀφέλεται η καθυστέρησις αὕτη η ἔστω η στασιωτής, εἰς μίαν ψεφισμὸν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ὅποτε η κρίσις τῶν μεταφορῶν ἔχει ἀφορμὰς γενικωτέρας μορδηγῆς περιβολής συμπτωματική, παροδική κατ' ἀκόλουθιαν, ὅταν οἱ λόγοι που προεκάλεσαν (μεγάλα ἀποθέματα συσσωρευθέντα λόγω τῆς κρίσεως τοῦ Σουεζ, ηπιος περυσινὸς χειμῶν) ἐκλείψουν;

Παντως αἱ εξελίξεις τοῦ ἀρέσμανου τριμῆνου θὰ είναι ἐνδιαφέρουσαι. Απὸ τὴν 'Αμερικὴν δῆλοι ἀναμένουν τὸν τόνων τῶν προσεχῶν κατεύθυνσεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. 'Ιδωμεν και ἐλπίσωμεν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΑΝΕΙΝ

"Ἔχει τὰς συνεπείας της η κρίσις, τὰς οίσας, ἄλλως τε, δῆλοι ἐπεριμέναντες. 'Ο παροπλισμὸς, η ἀνέργια και η ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων είναι αἱ ἀμεσώτεραι. 'Επεται οἵμως και η ἀκύρωσις τῶν υπερμέτρου ἑκάστασης, υπὲρ πάσαν δυνατότητα ύψιστερεσεως κεφαλαίων, ναυπηγικῶν συμβολαῖων.

Θὰ ἦτο, βεβαίως, ἀδύνατος η ἐκτέλεσις τῶν δσων παραγγελλένων οἱ 'Ελληνες έφοπλισταὶ, υπὸ τὸ κράτος μιᾶς ἀνεδαφικῆς αἰσιοδοξίας, διεβίβασαν εἰς ὅλα τὰ ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου. 'Υπὸ καλυτέραν ἔστω

κατάστασιν εις τὴν ναυλαγορᾶν—όχι βεβαίως τὴν παροδικήν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ—ή παραλαβή ἐντος μιᾶς πενταετίας ὑπερτετρακοσίων φορτηγών τράμπς καὶ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, συνολικού κόστους δύο περίπου δισεκατομμυρίων δολλαρίων, ἥτο ἀδύνατος. Ἡ παγκόσμιος χρηματαγορά δὲν θὰ ἐπροσμητοποιείτο νὰ χρηματοδοτήσῃ ἔνα τόσον εύρυ ναυπηγικὸν πρόγραμμα, ἀν ἕκ παραλλήλου τὸ ἥμισυ τοῦ συνολικού κόστους αὐτού δὲν κατεβάλλετο ἐκ τῶν διαθέσιμων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. Αὐτά ἀκριβῶς τὰ διαθέσιμα ἔλειπαν, ὅταν συνήθισαν τὰ ναυπηγικά συμβόλαια. Εἰς πλείστας ὅσας περιπτώσεις οὐδὲν αἱ προκαταβολαὶ—ἄπο πέντε ἔως εἰκοσι τοῖς ἔκατον τοῦ προϋπολογιζομένου κόστους—δὲν ὑπῆρχον. Κατεβλήθησαν διὰ δανειών. Τινὲς ἔφθασαν νὰ ὑποργάφων συναλλαγματικάς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, ὅλοι δὲ νὰ καταβέσουν ἐγγυητικὰς τραπεζιτικὰς ἐπιστολάς.

Ἀκάθεκτοι δὲ—μικροὶ καὶ μεγάλοι—ἀμιλλόμενοι μεταξὺ τῶν πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἐσπεύδον. Ἡ αὔριον κερδοφόρος προεξωφλείτο· ἐπ’ αὐτοὺς καὶ ἐστηρίζοντο διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν νεοεκτέκτων. Καὶ ἀνήκη ὡς τῷ ἐλληνικῷ ἐφοπλιστῷ εἰς τὰς ὑψηλοτέρας βαθμίδας τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Τὴν δευτέραν θέσιν κατελάβεν εἰς ναυπηγησίες, εὐθὺς μετὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ πρὸ τῆς Νορβηγίας. Ἐφθασαν τὰ ἐπτά ἐκατομμύρια τοννῶν γκρός αἱ παραγγελίαι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἔναντι τῶν ὀκτὼ τῆς Ἀγγλίας—συμπεριλαμβανομένων ὄμως πλείστων ὄσων πλοίων γραμμῆς—καὶ τῶν κάτω τῶν ἐπτὰ τῆς Νορβηγίας. Εἰδικότερον εἰς φορτηγά τρέμπαις ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς κατελαβεῖ τὴν πρώτην θέσιν. Ἐνδιαφέρεται ἡδη διὰ τὰ τεσσαράκοντα περίπου τοῖς ἔκατον τῆς παγκοσμίου ὑπὸ ναυπηγησιν καὶ παραγγελίαιν χωρητικοτήτος.

Καὶ οἱ μὲν Ἀγγλοὶ διὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τοννᾶς ἔχουν καλυφθῆ κατὰ τὸν δυσάρεστον ἀπρόόπτων τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ πλείστον τῶν παραγγελθέντων δεξαμενοπλοίων, ιδιωτικῆς κυριότητος, ἔχει προναυλωθῆ, ἐνώ τὰ λαίνερς ἔχουν προεξησθαλισμένην τὴν ἀπασχόλησιν. Οἱ Νορβηγοὶ ἐπίστηση διὰ τὰ περισσότερα τῶν ὑπὸ ναυπηγησιν τάνκερς ἔχουν ἐπιτύχει τὴν χρονοναύλωσιν. Δέν ἐπεδίωξαν τὸ μάξιμον τῶν ναυλῶν. Ἐκείνοι πολλὰ τάιμ-ταστέρες κατά τὸ 1956 καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957, μὲν παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1961. Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, λόγῳ τῆς καταδίπτικῆς φορολογίας καὶ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, ἐντοπίζεται, ὡς γνωστόν, εἰς τὰ ἐκ τῆς κινήσεως τῶν πλοίων ἐξοικονομούμενα καὶ ἀπὸ τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια καὶ τὰς ἐπισκευάς, λόγῳ προμηθείας ἢ ὑπερβάλλοντος κόστους ἀποκομίζομενα. Διάφορος ἡδη ἡ θέσις τῶν ιδικῶν μας ἐφοπλιστῶν. Αὐτοὶ ἐπεδίωξαν τὸ μέγιστον τοῦ ναύλου διὰ τὰ τάκερες. Ήλπισαν νὰ τὸ ἐπιτύχουν κατὰ τὸν χειμῶνα 1957/58 καὶ δὲν ἐπευσαν νὰ προναύλωσουν τὰ μὲν ἀπωτέραν παράδοσιν ὑπὸ παραγγελίαιν σκάφη τῶν, πλὴν ἐλαχίστων ἔξαιρεσεων. Τὰ φορτηγά, ἔξι ὄλλου, τράμπτς, λόγω καὶ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας των, παρέμειναν ἀναύλωτα. Μερικά, μὲν παράδοσιν 1957 καὶ 1958, θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰ κλεισθέντα συνεχῆ ταξίδια, ἀν ὅμως καὶ δι’ αὐτὰ οἱ ναυλωταὶ φανοῦν συνεπεῖς.

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ πιστωτικοὶ διευκολύνσεις, εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Ἀγγλίαν, ἔχουν, λόγῳ τῆς ἐκτάσεως τῶν πληθωριστικῶν φαινομένων, σημαντικῶς περιορισθή, ἀπὸ μῆλη ἐκλείψῃ. Ἡ χρηματοδότησις, δηλαδή, τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτικοῦ προγράμματος κατέστη ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνέφικτος. Οὔτε τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσης τῶν ὑπηρεσία πλοίων ὑπάρχουν πλέον, οὔτε ἡ δυνατότης δανεισμού ὑφίσταται. Ἡ ἀκύρωσις πολλῶν ἐκ τῶν συμβολαίων εἶναι ἀναπότρεπτος, ὅχι μόνον διὰ τοὺς Ἐλληνοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ τοὺς ἔνοντος, τοὺς Νορβηγοὺς κυρίως, τοὺς μὴ καλυφθέντας διὰ προναύλωσεων. Ἀνέλαβον πλείστοι ὅσοι εἰς αὐτῶν ὑπορρέωσεις ὑπέρ τάς οἰκονομικάς τῶν δυνατότητας.

Ἡδη τὰ πρώτα ναυπηγικά συμβόλαια, μὲ ἔκπτωσιν τοῦ προϋπολογιζομένου κόστους κατὰ 5—10 %, πρήσταν κυκλοφορούντα πρὸς ἐκώρησην εἰς τὴν ἀγοράν. Ἐπιβεβαιούται ἀκόμη ἡ ἀκύρωσις συμβολαίων τίνων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων ἀπὸ ίδικούς μας ἐφοπλιστὰς μὲ ισπωνικά, ἀμερικανικά, γιουσκοσλαυκά, ιταλικά καὶ γερμανικά ναυπηγεῖα. Θά χάσουν βεβαίως τὴν προκαταβολήν, ἵσως δὲ νὰ πληρώσουν καὶ ἄλλας τίνας ἀπό οἰκημάσιες. Διέξοδος ὅλη δὲν ὑπάρχει διὰ τοὺς ἔχοντας ἀνάγκην ἀμέσων καταβολῆς τῶν δόσεων.

Δέν θα πρέπει, ὅμως, οὕτω νὰ μᾶς ἐκπλήξῃ, ἀλλ’ οὔτε καὶ νὰ μᾶς ἀνησυχήσῃ ἡ τοιαύτη δυσάρεστος βεβαίως ἔξελιξις. Ἡτο ἀναπότρεπτος. Πολλοὶ, οἱ συντηρητικῶρει, τὴν προεβλεψαν. Εἶναι ἡ ἔξυγιανσις μᾶς νοσηρᾶς, λόγῳ τῶν πολλῶν παραγγελιῶν, καταστάσεων· εἶναι ἡ ἀναπροσαρμογή, ἥτις ἀπὸ μερικούς σημαίνοντας ἐφοπλιστὰς ἐκρίνεται καὶ ἀναγκαία.

Τὸ παραγγελθέν παγκοσμίων τοννᾶς ἡτο ὑπέρμετρον πάσης αἰσιοδόξου διὰ τὴν ἔξελιξιν τῶν μεταφορῶν προβλέψεως. Ἡ κρίσις προδιεγράφετο μετά τίνα ἑτη, τότε ὅλα αὐτὰ τὰ μεγαλύτερα τάκερες καὶ τὰ μεγαλύτερα φορτηγά δὲν ἀπεδίδονταν εἰς τὰ μεταφοράς. Ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναπτύξεως τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ διεπιστούτο ταχύτερος τῆς διευρύνσεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Ἡ κρίσις προεδέπετο περὶ τὸ 1960. Θὰ ἡτο περισσότερον καταστρεπτική, ὃν ἐν τῷ μεταξὺ εἶχον ναυπηγηθῆ καὶ ὅλα τὰ παραγγελθέντα. Τώρα, ἀν αἱ ἀκύρωσεις τῶν συμβολαίων προσλάβουν εὑρυτέρων μορφήν, μία ὑγι-

εστέρα κατάστασις πραγμάτων θὰ δημιουργηθῇ σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὴν ναυλαγορᾶν.

Η ἀπειλούμενή ὑπερπροσφορὰ τοννᾶς θὰ περιορισθῇ πως. Εἰς πλεονεκτικὴν ὅμως τούτην κατέστη τούτων τῶν θέσιν δοσοὶ διαθέτουν τὰ ρευστὰ κεφάλαια. Αὐτοὶ κατὰ πέσαν πιθανότητα θὰ ἀποκτήσουν καλὰ καὶ εὐθηνὰ σκάφη, εἴτε εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρίσμενων, εἴτε καὶ νεοτευκτά. Τὰ ναυπηγεῖα θὰ περιορίσουν τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς των ὑπὸ εύνοικοτέρους δρους θὰ προσφέρωνται νὰ ἀναλάβουν νέα συμβόλαια. Ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν μᾶς ἔρχονται ἡδη τὰ πρώτα μηνύματα ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν, ἔγγυτέρων παραδόσεων καὶ δανειακῶν διευκολύνσεων.

Δυσάρεστοι, βεβαίως, θὰ είναι αἱ συνέπειαι ἐκ τῆς ἀκύρωσεως τῶν συμβολαίων καὶ ζημιαὶ πολλὰς θὰ ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐκ τῆς κρίσεως τῶν ναυπηγησιν. Δέν θὰ είναι πάντως ἀνεπανόρθωτοι διὰ τοὺς περισσότερους. Τὰ ἔτη τῆς εὐμερίας ἀπέδωσαν πολλά. Μὲ ισχυρὰν τὴν οἰκονομικὴν τῶν συγκροτήσιν, ισχυροτέρων πάσης ἀλλῆς πειρίδου, ἀντιμετωπίζεται τώρα ἡ κρίσις. Αἱ ζημιαὶ δὲν πρόκειται τὴν πειρίδας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεων νὰ κλονίσουν. Μία κολυτέρα, ὑγιεστέρα τάξιδες τούτης πραγμάτων θὰ προέλθῃ, ὅταν τὰ παρήλια, τὰ ἀντιοικονομικά σκάφη, ἀναγκαστικῶς παροπλιζόμενα, λάδουν τελικῶν τῆς ἀγορᾶς πρός τὴν διάλυσιν καὶ ὅταν ὁ τεράστιος σύγκος τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν τοννᾶς πρὸς τὴν πειρίδην εἰς ἑπτάπεδη ἀνάλογα πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἔξερχομένων παρηλίκων καὶ τὴν φυσιολογικὴν ἀνάπτυξιν τῶν μεταφορῶν. Οὐδὲν κακὸν ἀμιγές καλοῦ.

ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ

Κατηρτίσθη παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἀπεστάλη εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ Ε.Ν. πρὸς γνωμοδότησιν τὸ κάτωθι Β. Διάταγμα, ἀναφερόμενον εἰς ζήτησα τὸ μακρού ἀπάσχολον τὸν ἐφοπλισμὸν Παρέχεται, ὅπως καὶ ἀπὸ τὸν τίτλον τοῦ ἐν λόγῳ Διατάγματος καταφαίνεται, ἐλευθερία ἀλλαγῆς σημαίας ὡρισμένων κατηγορίων σκαφῶν, ἔγγεργαρμένων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Τὸ 'Υπουργείον, ἐν τῇ ἐπιδιώξει, ὅπως ἀπαλλάξῃ κατὰ τὸ δυνατόν την πλοιοτήσιαν ἀπὸ τοὺς πολέμους πειρίσμους εἰς τὴν πάλην τοῦ Ελληνικῶν πλοίων πρὸς ἀλλοδαπούς, προβαίνει εἰς τὴν ἄπορην τὴν ἀπαγορευτικῶν μετρῶν διάλυσιν διὰ τὰς τάξιδες τούτων ισχυράς κατηγορίας πλοίων, μὲ τὴν ἐπίδιπτα, διὰ τὸν ὑπόθικευμένων κατηγορίας πλοίων, μὲ τὴν άποθικευμένων εἰς τὸν θάρσιν τῶν ἀπαγορευτικῶν πλοίων πρὸς τὴν πλοιοτήσιαν τοῦ Ελληνικῶν πλοίων πλοιαρίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων καὶ τῆς ἐν ὅλῳ ἡ μέρει ὑπόθικευμένων αὐτῶν» (ΦΕΚ 315 Α' 1954).

2) Τὸ Β. Δ) μα της 14.9.39 «περὶ ἐπεκτάσεως τῆς ἀπαγορεύσεως συμβατικῆς ἀπαλλοτριώσεως 'Ἐλληνικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς» (Φ.Ε.Κ. 392 Α') 39). 3) Τὴν ὑ' ἀριθ. γνωμάτευσιν τοῦ Συμβουλίου 'Επικρατείας καὶ σύμφωνων γνώμην τοῦ Συμβουλίου 'Εμπορικοῦ Ναυτιλίου.

Προτάσει τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

1. Ἡ ἐπὶ φορτηγών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν ηολογυμένων πρὸ τῆς 12ης Απριλίου 1949, ισχύουσα ἀπαγόρευσις τῆς εἰς ἀλλοδαπούς συμβατικῆς ἀπαλλοτριώσεως καὶ τῆς ἐν ὅλῳ ἡ μέρει ὑπόθικευσεως, ἡ ἐπιβληθεῖσα διὰ τοῦ ἀπὸ 14 Σεπτεμβρίου 1939 Β. Δ. περὶ ἐπεκτάσεως τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς συμβατικῆς ἀπαλλοτριώσεως 'Ἐλληνικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς» περιορίζεται ἐπὶ μόνον τῶν φορτηγών πλοίων τύπου λίμπερτο, ἀγοράσθεντα την εγγυησή του 'Ἐλληνικού Δημοσίου, ώς καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων τύπου T2, τῶν ηολογυμένων πρὸ τῆς 12 Απριλίου 1949, καταργούμενή ώς πρὸς τὰς λοιπὰς κατηγορίας φορτηγών πλοίων καὶ δεξαμενοπλοίων.

2. Διὰ τὴν εἰς ἀλλοδαπούς συμβατικήν ἀπαλλοτριώσιν καὶ τὴν ὅλην πρόσεται διὰ τοῦ παρόντος η ισχυρότερη ἀπαγόρευσις, ἐφεξῆς απαιτεῖται μόνον ἡ ὑπὸ τοῦ Υπουργοῦ 'Ἐμπορικής Ναυτιλίας' Ἑγκρίσις τῆς σημαίας εἰς πᾶν τὸ πλοίον πρόκειται νὰ μεταφερθῇ η τῆς ἐθνικότητος τούτου ένυποθήκου δανειστοῦ.

3. Διὰ τὴν εἰς ἀλλοδαπούς συμβατικήν ἀπαλλοτριώσιν καὶ δεξαμενοπλοίων πρόσεται διὰ τοῦ παρόντος η ισχυρότερη ἀπαγόρευσις, ἐφεξῆς απαιτεῖται μόνον ἡ ὑπὸ τοῦ Υπουργοῦ 'Ἐμπορικής Ναυτιλίας' Ἑγκρίσις τῆς σημαίας εἰς πᾶν τὸ πλοίον πρόκειται νὰ μεταφερθῇ η τῆς ἐθνικότητος τούτου ένυποθήκου δανειστοῦ.

Δέν ἀπαιτεῖται Ἑγκρίσις τοῦ 'Υπουργοῦ, ἐὰν πρόκειται περὶ σημαίας η θαυμείας τῶν Κρατῶν τῆς Βορείου καὶ Νοτίου Αμερικῆς, Βρεταννικῆς Κοινοπολιτείας, Ισπανίας, Περτογαλίας, Βελγίου, Ολλανδίας, Σου-

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

ηδίας, Νορδηγίας, Φινλανδίας, Δανίας, Γαλλίας, Τουρκίας, Αιγύπτου, Λιβερίας, Αιθιοπίας, Ισραήλ, Γουιγκόρσανίας, «Ελεβίτης», Πριγκίπατού του Μωνακό, Λουξεμβούργου, Δυτικής Γερμανίας, Βορείου και Νοτίου Αφρικής, Πακιστάν, Ιαπωνίας, Ισλανδίας και Μαρόκου.

3. Μεταφορά τού πλοίου σε όποιαν από τις διατάξεις τού άρθρου 6 καθικοποιουμένου Νόμου 1461) 1954.

Η ισχύς τού παρόντος άρχεται από της δημοσιεύσεως του εις τὴν Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς τὸν ἐπί τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσιεύσιν καὶ ἔκτελεσιν τού παρόντος.

Η ΑΓΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΟΣ

Κατὰ τὴν διενεργηθεῖσαν παρὰ τοῦ Υπουργείου Συντονισμοῦ συγκρότησιν τῶν κατὰ τομεῖς ἐπιτροπῶν ἔρευνής καὶ ὄργανωσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Προγραμματισμοῦ, ἡγονίδη καὶ πάλιν ἡ Ναυτιλία. Σύνηθες τὸ φαινόμενον, ἀποκαρδιωτικὸν πάντων.

Εἰς καὶ μόνον ἐφοπλιστής, καὶ αὐτὸς προερχόμενος ἀπὸ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, περιελθῇ εἰς τὴν ἐπιτροπὴν Δημοσίου «Ἐργῶν καὶ Συγκοινωνῶν». Ή μεγάλη ναυτιλία μὲ τὰ πολλὰ παραγωγικὰ τῆς ζητήματα καὶ τὴν δυνατότητα τῆς πολλαπλῆς ἀποδόσεώς της ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας δὲν ἐκπροσωπεῖται. Οὔτε τὸ ἀρμόδιον ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος Υπουργείον, οὔτε οἱ λιμενεῖς καὶ οἱ συναφεῖς μὲ τὸ πλοϊον Βιομηχανίαι ἐπισκευῶν ἐκριθῆ σκόπιμον νὰ μετάσχουν μιᾶς ἐπιτροπῆς, ἵνα καὶ αὐτῶν αἱ ὑπεύθυνοι, αἱ τόσον καθ' ἡμᾶς ἀξιοπρόσεκτοι, ἀπόψεις ἀκούσθων.

Προκειται, ὅπως ἔξηγελθο, αἱ συγκροτηθεῖσαι ἐπιτροπαὶ νὰ ἔρευνόσουν τὰ τοῦ Οἰκονομικοῦ Προγραμματισμοῦ τοῦ Τόπου μας καὶ εἰς καταλλήλους κατὰ κλαδούς νὰ προδοῦν εἰσηγήσεις, προκειμένου ἐπὶ ύγιεστέρων βάσεων νὰ θεμελιωθοῦν αἱ ὄριανα κατευθύνσεις τῆς Οἰκονομίας μας, ἐν ὅψει μάλιστα τῆς Κοινῆς Εὐρωπαϊκῆς Αγορᾶς.

Πιστεύεται μῆπως, ὅτι ἡ ναυτική βιομηχανία ἐν τῷ συνόλῳ της, ὡς ὅλη τοῦ λαοῦ μᾶς ἀπασχολήσις εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, δὲν παρέχει τὰς δυνατότητας περαιτέρω παραγωγικῆς ἀναπτύξεως καὶ δὲν ἡμπορεῖ τὰ περισσότερα νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας; «Η, μῆπως, ὅπως ἡμεῖς ὑποτεύεμεθα, ἀγνοεῖται παντελῶς ἡ πλουτοπαραγωγικὴ σημασία τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος καὶ περιφρονεῖται ἡ ρωμαλεότερα ἐπίδοσις τῆς Φυλῆς μας;

Οἱ κατωτέρω, ὅμως, ὀριθμοὶ — οἱ ὑπεύθυνοι ἔχοντες τὴν προέλευσιν — μᾶς δίδουν τὴν ἀπάντησιν εἰς τὰ δύο αὐτὰ ἔρωτήματα. Καὶ πρῶτον: Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα — σὸν τούλαχιστον ἐλέγχεται ἀμέσως ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος — καλύπτει τῷρα τὰ 12% τῶν εἰσαγωγικῶν μας ἀναγκῶν. Δεύτερον: «Ὑπερτεσσαράκοντα χιλιάδες ναυτικῆς ἀπασχολούνται ἐπὶ τῶν πλοίων — εἰς περιόδον δραματικῆς ἔδου, ὑποαπασχολήσεως καὶ ἀνεργίας — ἀξιοποιούντες πλήρως τὴν ἐργασίαν των. Καὶ τρίτον: Εἰς χιλιάδας ἀνέρχονται, οἱ σοσὶς ἀπὸ ἔργων ἀπασχολούνται διὰ τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας;

Καὶ αὐτά, μὲ μίαν περαιτέρω προοπτικὴν θετικοῦ ἐσόδου συναλλαγματικοῦ ἀπὸ τὰ θαλάσσια ἔργα, ὡρούκοντα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δολαρίων κατ' ἔτος, ὃν Βεβαίως θελήσωμεν, ἔρευνώντες τὰ κατὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, νὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν ἐντατικὴν ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας ἐκμετάλλευσιν τῶν σῶν τὸ πλοίον μᾶς προσφέρει καὶ δὲν εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ τὰ κερδίσωμεν.

Ἄλλα οἱ καλοὶ μας ἰδύνοντες δὲν εἴχον ποτὲ ναυτικὴν συνείδησιν. «Ἡ ἐλλειφίς τῆς ἀκριβῶς συνεργόσων εἰς τὸ παρελθόν τὰ τόσα καὶ τόσα δεινά εἰς τὸ ἡλληνικὸν πλοίον. Δὲν ἀνένηψαν, ὅμως, ἀκόμη; Δὲν συνθανόντων τὰ σφάλματα; Καὶ ἀν δὲν ἐφρονηματίσθων, δὲν προσέχουν τούλαχιστον τοὺς ἀριθμούς, ποὺ αὐταὶ αἱ οἰκονομίαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι ἀνάκοινων; Δὲν πληροφορούνται, πῶς αἱ ἄλλαι ναυτικαὶ χώραι σκέπτονται καὶ ἐνεργούν διὰ τὴν ναυτικήν των βιομηχανιῶν;

Θέλουν, ὅμως, νὰ δικαιολογήσουν τὸ περιωρισμένον τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικοῦ εἰσόδηματος μὲ ἐπιχειρήματα μὲν ἀνταποκρινόμενα πλήρως εἰς τὰ πράγματα. Δὲν ἀνομολογοῦν τὴν ἀνταρδίσιαν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἀλλ᾽ ἀποδίδουν τὸ μειωμένον ἔσοδον εἰς ἄλλας λεπτομερειακάς ἀφορμάς. Οὔτω, ἡ ἐπὶ τῆς Ἐλληνικῆς Οἰκονομίας διὰ τὰ ἔτη 1955 καὶ 1956 πολυσελίδος ἐκθεσίς τῆς Τράπεζης τῆς Ἐλλάδος, γράφει, σχετικῶς μὲ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, τὰ ἔχη:

«Τὸ ποσὸν τοῦ εἰσπρατούμενου ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος ἀπό τελευτικὸν μικρὸν τημῆμα τοῦ εἰσόδηματος τοῦ προερχομένου ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ ὑπὸ τὴν ίδιοκτησίαν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἐμπορικοῦ στόλου. Ἡ σύγκρισις μὲ ἄλλας χώρας (Σημ. «N. X.» Δημοσιεύεται σχετικὸς πίνακας) καθιστᾷ ἐκδήλων τὴν δυσαναλογίαν μεταξὺ τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου, τοῦ ἀνήκοντος εἰς Ἐλλήνας πλοιοκτήτας καὶ τοῦ εἰσέροντος εἰς τὴν χώραν ἔσοδου ὑπὸ μερόν την ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος.

»Τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τοῦ εἰσέροντος ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας χώρας, ὅφειλεται ἐν τινὶ μέτρῳ καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἐκ τῆς συνολικῆς χωρητικότητος ὑπὸ πλοιοκτησίαν Ἐλλήνων μόνον τὸ 18% τελεῖ ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν. Τὸ ὑπόλοιπον ἐποιεύνως δὲν ἀποδίδει φορολογικά ἔσοδα καὶ ἀσφαλιστικάς εἰσφοράς, επὶ πλέον δὲ ὡς μὴ ἀπασχολούν ὑποχρεωτικῶς ἐλληνικά πληρώματα περιορίζει ἐν τινὶ μέτρῳ τὴν βάσιν ἐξ ἡς ἀπορρέουν τὰ ἐμδάσματα ναυτεργατῶν.

»Σοδαρώτερος ὁμοίας καὶ τούτου παράγων, περιορίζων τὴν εἰσφοράν ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος εἰνε τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ἔσοδα τῶν ἐδοπλιστῶν διατηροῦνται εἰς τὸ ἑννοεῖται καὶ εἰς τὴν χώραν εἰσφέρουν μόνον μικρὰ ποσά, προορίζομενα δι᾽ ἔσοδα κινήσεως τῶν γραφείων τῶν ἡ διὰ πληρωμῆς ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν καὶ φόρων, τὴν κυρίαν δὲ πηγὴν ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος ἀποτελοῦν τὰ ἐμδάσματα ναυτεργατῶν.

Οὕτω πως δικαιολογοῦν οἱ τῆς Τράπεζης τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν ἔκθεσιν των τὰ μικρὰ ποσὰ τοῦ εἰσκομιζομένου ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος. Αἱ προβαλλόμεναι, ὅμως, δικαιολογοῦται δὲν εἰνε πληρεῖ. Ὅγειται πρῶτον τὸ γεγονός, ὅτι δὲλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι μὲ τὰ μεγάλα ἡ ἡ τῆς Ναυτιλίας τῶν ἔσοδα ἔχουν ἀνεπτυγμένην ἐν πλήρει ἐπαρκείᾳ τὴν βιομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν. Ἐδῶ ημεῖς εἰμιανοὶ ἀνίκαιοι διῆν νὰ ἐπισκευάσωμεν τὰς μηχανᾶς — ἀποστροφίλους καὶ δῆλοι — ἐνὸς συγχρόνου μεγάλου πλοίου, ὅχι νὰ προμηθεύσωμεν τὰ κατάλληλα ὑλικά — ἐλάσματα, γωνίας κλπ. — εἰς περίπτωσιν ἐπισκευῆς τοῦ σκάφους, ἀλλ' οὐδὲ τὰ μέσα τοῦ δεξαμενοῦ νὰ παράσχωμεν. Πῶς ἄλλως, παρὰ διὰ τῶν διαθεσίμων εἰς τὰ ἔξωτερικὸν κεφαλαίων των θὰ ἡδύναντο οἱ πλοιοκτήται νὰ ναυπηγήσουν καὶ νὰ ἐπισκευάσουν τὰ πλοία τῶν, ἀφοῦ ἐδῶ εἰνε τοῦτο ἀδύνατον; Ἐκείθεν ἡ βασικὴ τῆς διατηρησίας τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ἐκεί συναλλάσσονται, ἐκεῖ δανείζονται, ἐκεῖ κοτ' ἀναπότρηπτον ἀνάγκην θεραπεύουν δῆλας τὰς ἀνάγκας τῶν ὑπὸ τὴν κυριότητα τῶν πλοίων.

Κατὰ δεκάδας ἀκατομυρίων δολαρίων θὰ εἰσήρχετο τὸ ἐκ μόνων τῶν ἐπισκευῶν ἔσοδον τῆς οἰκονομίας μας, ἀν δῶ ἐπειδόμενον τὸ 50% εἰνε δησφαλισμένη ἡ ἔθνικη μεταφορική κίνησης ἔκστασης ναυτικῆς χώρας ὑπὲρ τῶν ίδιων της πλοίων, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον διῆν μῆπως ποσοστὸν εἰνε κάτω καὶ τοῦ 20%. Ναύλους εἰς ποσὰ ὅχι εἰδικοῦ ισοδυνγίου τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλαγματος, καταβάλλομεν εἰς τὰ ἔξιν πλοία.

Αλλὰ πῶς θὰ ἡτο, τέλος, δυνατὴ τὴν διερεύνην διαχείρισις τῶν πολλῶν ποντοπόρων πλοίων μας, καὶ ἡ ἐδῶ διετήρησης τῆς ἔδρας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀφοῦ λείπουν τὰ μέσα τῆς ἀμέσων ἐπικοινωνίας μὲ τὸ ἔξωτερικόν, αὐτῶν που καμμία χώρα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης θερεύει τὸ στερεῖται καὶ οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ ἀπαγορεύουν τὴν ἐλευθερίαν τῶν συναλλαγῶν;

«Ἡ περὶ ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν δικαιολογία, ἐπαυσεν ύφισταμένη — θὰ ἐπερπετε νὰ τὸ γνωρίζουν οἱ συντάκται τῆς ἐκθέσεως — μετὰ τὴν ἀθρόαν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Πρὶν ἦ, συνεπὼς, δικαιολογήσωμεν τὴν μικράν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας ναυτιλίας, συναλλαγματικήν συμβολὴν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, θὰ ἐπερπετε νὰ διερεύνησωμεν κατὰ βάθος καὶ τὰς ἀφορμάς, αἱ δὲ διαπιστώσεις τῆς ἐρεύνης νὰ ἀποτέλεσουν καὶ τὰς κατευθύνσεις μαᾶς ὑγιεστέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν μέχρι τοῦδε οὐδὲν τοῦτος εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐφαρμόζουν.

«Ἡ Ναυτιλία ἡμπορεῖ πολλά, πάμπολλα νὰ εἰσφέρῃ. Προύτοτέσεις: «Ἐμπιστοσύνη τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, γνώσις παρὰ τῶν ἐδῶ ὑπεύθυνων τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ἵνα αποφασιστικοὶ καὶ ἀποδοτικῶν ἀντιμετωπίσουν τὰ ὑφιστάμενα εἰσέτι προβλήματα τοῦ πλοίου καθιστέοντες καὶ ὁ ἀσυρματιστής μόλις τὴν ἀνθεργάτων του.

ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

Τὸ νεότευκτον ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν τάνκερ «Ἀγγελος Λουζῆς» ἡτο ἀπὸ μηνὸς παρωπλισμένον εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ελευσίνος. Ἐπὶ τέλους μία ἔργασια, ἐπιτέρηποσα τὴν ἑκκίνησίν του, χωρὶς βεβαίως κέρδος τι, ἔξειρεται. Διετάχθη αὐθιμερῶν νὰ ἀποπλεύσῃ διὰ τὴν Σιδώνα. Ιδού, ὅμως, ἐμφανίζεται ἀσκόν, καὶ ἀπότομον, τὸ γραφειοκρατικὸν καθηκόν του, οἱ λιμενάρχης «Ἐλευσίνος». Ἐλέγχει τὸ ναυτολόγιον τοῦ σκάφους καὶ ζητεῖ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ Κυπρίου ἀσυρματιστοῦ διῆλου, προερχομένου ἐκ τῆς ἐδῶ Ἀγίωνεως. «Ἄς σημειωθῇ ὅτι διὰ τὸ βάσει τοῦ ἀρθρου 13 νηολογημένον σκάφος ἐπιτρέπεται ἡ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιοκτήτου ἐλευθέρα σύνθεσις τοῦ πληρώματος.

«Οἱ πλοιαρχοὶ, ὅμως, παρεΐδει καὶ τὸ προνόμιον αὐτό. Ἐπρεπε τὸ σκάφος νὰ ἀποπλεύσῃ· καιρὸν διὰ συζητήσεις δὲν είχεν. Ἐδέχθη τὴν ἀπόλουσιν τοῦ Κυπρίου δὲν ἡτο μήπως «Ἐλλην καὶ αὐτός»· καὶ ἐξητήσει τὴν ἀντικατάστασιν του ἀπὸ τὸ Σωματείον. Μάτην ὅμως ἀνέμενεν. «Ἡ ἡμέρα παρῆλθε τὸ πλοίον καθιστέοντες καὶ ὁ ἀσυρματιστής μόλις τὴν ἐπομένην παρουσιάσθη. Αἱ μισθοδοτικοὶ του ἀξιώσεις ἡσαν πέρμετροι· αἱ γνωσταὶ τῶν καλῶν ἡμερῶν.

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 305

Όρθως ό πλοιοί αρχος άπετάθη είς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. "Ελασε τὴν βεβαίωσίν του, ὅτι ἀσύμματος θέν προσφέρεται μὲ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον καὶ ἐναυτοδόγησε, καθ' ὃ εἶχε δικαιώματα, τὸν Κύπρον. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε, μετὰ 24 ωρῶν ὅμως καθυστέρησεν. Μόλις προέλαβε τὸ «καντέλλο» του.

Καὶ τὸ γεγονός αὐτό, θλιβερὸν διὰ τὴν ἁγγοία τῶν πραγμάτων παρέμβασιν τοῦ κ. λιμεγάρχου Ἐλευσίνος, θλιβερὸν διὰ τὴν γενομένην διάκρισιν, τὴν ἀχερακτηρίστον καθ' ἡμᾶς, μετοξὺ Κυπρίου καὶ Ἐλλήνος ἀσύμματος, ἀκόμη δὲ θλιβερότερον, διότι, ὡς φαίνεται, δὲν προσεγγίζθησαν πρὸς τὴν σκληρὸν πραγματικότητα οἱ ιθύνοντες τῶν ναυτεργατικῶν μᾶς ὄργανῶσεν, παρέστησε λαδῶν εἰς παρεχηγήσεις καὶ προκαλεσε τὰς δικαιάς τῶν ἔφοπλιστῶν διαμαρτυρίας.

"Ἄς προσέδουν ὅμως οἱ ναυτεργατικοὶ παράγοντες. "Οταν ἐπισημάνωνται τοιούτα ἐπεισδοῖα —δῆλωτικὰ μιᾶς νοοτροπίας μὴ ἀνταποκρινομένης εἰς τὰς σημερινὰς δυσκόλους καταστάσεις— ἡ φυγὴ τοῦ ἔφοπλισμοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος, φυγὴ τελευταίως χαλαρωθεῖσα, θὲν ἐνταθῇ καὶ πάλι.

Πρὸς τὶ τῶν λιμεναρχῶν καὶ τῶν προέδρων ὁ ἔλεγχος καὶ αἱ παρεμβάσεις, ὅταν ἡ λιβεριανὴ παρέχῃ τὴν ἡσυχίαν, τὴν ἀποφυγὴν τῶν διενέξων καὶ τὴν οἰκονομίαν ἀπὸ τὰς καθυστέρησεις;

"Ἄς προσέξουν ἐπίσης δόλοι οἱ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς διαχειρίζομενοι τὰ πρόγυματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τώρα, ὑπέρ πάσαν ἄλλην περίστασιν, συνεπεῖς πρὸς σόσα ἐπαγγελλόμεθα, ὁφείλομεν, βαθυτέραν ἔχοντες τὴν ἐπίγνωσιν τῶν πρὸς τὸ πλοίον ὑποχρεωσεών μας, νὰ παρέχωμεν εἰς τὸ ἔργον τοῦ κάθε διεκούλων.

ΔΙΑΨΕΥΔΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΑΙ ΕΑΠΙΔΕΣ;

"Ἀπέτυχε, λοιπόν, καὶ ἡ εἰσφορὰ τοῦ ἔχαλίου διὰ τὴν ναυτικὴν ἔκπαίδευσιν; Καμμία δῆλωσις συμετοχῆς δὲν ἔφθασεν ἀκόμη μέχρι τῆς ἀρμοδίας Διεύθυνσεως τοῦ Ὑπουργείου. "Ἄγνωστον ποίος ὁ ἀσκὼν ἡδη τὴν πρωτοβουλίαν τῆς συγκεντρώσεως τῶν δηλωσέων, ἀγνωστος καὶ δὲ ἀριθμοῦς τῶν πραπάτως ἀποδεχθέντων τὴν εἰσφορὰν ἔφοπλιστῶν.

"Ἀληθὲς εἶνε, ὅτι ἡ κρίσις τῶν ναύλων ἀπασχολεῖ τόσον τὴν σκέψιν τῶν ἔφοπλιστων, ώστε ὅλα τὰ ἀλλα ζητήματα νὰ παραμερίζωνται. "Η πρόδεψις, ἐπίσης, ὅτι εὐχερεστέρας θὰ καταστῆ, λόγω τοῦ παροπλισμοῦ, η ἔξευρετος πληρωματών, ἀμβλύνει τὸ ἔφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἔκπαίδευσιν.

Πρέπει, ὅμως, νὰ ληφθῇ ὑπὸ σόψιν ἀπὸ τοὺς ἀγνοοῦντας τὴν σοδαρωτάπτην, καθ' ἡμᾶς, ὑπόδεσιν τῆς καλυτέρας καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ὅτι ἡ ἀνάγκη καλῶν ἀξιωματικῶν, ναυτίλων καὶ μηχανικῶν, εἶνε καὶ θὰ είνε ἐπιτακτικὴ ὑπὸ οἰανδήποτε κατάστασιν τῆς ναυλαγροῦς.

"Ἡ Ναυτιλία μας κατέχει τόσην χορηκτικότητα καὶ πρόκειται τόσα νέα πλοία, ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχούς μέλλοντος, νὰ παραληφθῶν, ώστε τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλειφεως ἀρτίων κατηρτισμένου ἐμψύχου ψίλιου, δὲν θὰ παύση, ὥσταδηπότε, νὰ ἀπασχολῇ τὸν ἔφοπλισμον.

Διὰ τῆς μηνιαίας εἰσφορᾶς τῶν ἔξι λιρῶν κατὰ πλοίον, ἡ ἐπίλυσις, ἀκριβῶς, τοῦ προβλήματος αὐτοῦ θὰ καθίστατο δυνατή. Θὰ ἡτο, πράγματι, ἀπογοητευτικὴ ἡ διαπίστωσις, δητὶ διεφεύθησαν καὶ τὴν φοράν αὐτῆν αἱ ἐπίδεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ὑπέρ τῆς ναυτικῆς ἔκπαίδευσεως ἀποφασιστικῆς προσπαθείας.

Η ΠΕΡΙ "ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ", ΣΥΖΗΤΗΣΙΕΣ

"Η συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» ὑπέβαλε τὴν παρελθόνταν ἔβδομα, κατόπιν ἔξουσιοτοῦ δούματος μελέτης, τὸ σχετικὸν τῆς πόρισμα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Τάσσεται: ὁμοφώνως ὑπέρ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀποδεματικῶν τοῦ 'Ιδρυμάτος διὰ τὴν δανειοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἡ τοιαύτη τοποθέτησις τῶν διαστάσεων κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. θεωρεῖται ὡς ἡ πλέον παραγνική, ἡ πλέον ἀσφαλής.

"Ηδη, τὸ Διοικητικό Συμβούλιον τοῦ Ταμείου ἔχει τὸν λόγον. Τὸ πό-

ρισμα τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς προσανατολίζει κατὰς ἔνα τρόπον καὶ τὰς ἀποφάσεις του. Τὸ Συμβούλιον, δικαὶος, ὑποχρεούται, πέραν τῆς ἀπλῆς διαπιστώσεως, διτὶ συμφέρουσα εἰναι διὰ τὸ Ταμείον ἡ ἀσκηση «Ναυτικῆς Πίστεως», νὰ συζητήσῃ καὶ ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν. Αὐτὸς θὰ ἀποφασίσῃ διὰ τὴν ὄργανων ποιοτού τοῦ θεσμοῦ, τὸν καθορισμὸν τοῦ ὑψοῦ τῶν διατεθησούμενων κεφαλαίων· αὐτὸς καὶ θὰ ἐπιλέξῃ μεταξὺ τῶν δύο αίτουσῶν Τραπεζῶν τὸν καταλληλότερον, τὸν μέλλον ἐμπειρεύον, κατὰ τὴν γνώμην του, φορέα, δητὶς θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἀσκηση τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως», διασφαλίζομένων τὴν ποιοτεύσην τοῦ Ταμείου.

"Ἐχουν, βεβαίως, ἔξομοιωθὶ αἱ προτάσεις τῶν δύο Τραπεζῶν, αἵτινες ἐπιτητούν διὰ τῆς διαθέσεως καὶ τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. νὰ ὄργανώσουν κλάδον «Ναυτικῆς Πίστεως». Τὸ Συμβούλιον τοῦ 'Ιδρυμάτος δὲν ἔχει παρὸτο νὰ κρίνῃ τὰς δυνατότητας τῶν ἐνδιαφερομένων Τραπεζῶν, ὅπως ἀντοποιοκρίνων εἰς τὰς προϋποθέσεις συστάσεως πιστωτικοῦ ὄργανου μοιονὶ Ικανοῦ θετικῶν νὰ ἔξυπηρτησῃ τὴν Ναυτιλίαν. 'Ο ὄργανος, δικαὶος, αὐτὸς — ὅπως ἡδη ἐτοίσαμεν — ἔχει ἀνάγκην κεφαλαίων σημαντικῶν. Τὰ δσσα προσφέρεται νὰ διαθέσῃ τὸ Ν.Α.Τ. δὲν ἀρκοῦν. Καὶ ἐφ' δσσον τὰ περιστότερα κεφαλαία δὲν ἔξευρίσκονται, ή περὶ «Ναυτικῆς Πίστεως» συζητήσις καταντῷ ἀκαδημαϊκῇ. Συζητούμεν, ἀφοῦ δὲν ἔχομεν ἄλλο τι καλύτερον νὰ πράξωμεν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΓΙΚΗΝ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ

Μετὰ τὴν πρόσφατον δήλωσιν τοῦ κ. Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π., διτὶ ὁ 'Οργανισμὸς ἀπεφάσισε νὰ ἔνισχύῃ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς διοικητικῆς ποιοτού τῶν περιστερῶν τῶν πλοίων, ἥρχισαν τὰς προσπαθείας των οἱ ἐνδιαφέρομενοι σιδηροδιοιμήχανοι, ἵνα ἀξιοποιήσουν τὴν προσφερομένην δοήθειαν.

Τὴν φορὰν αὐτὴν φαίνεται, δητὶ οἱ σιδηροδιοιμήχανοι ἔχουν ἀποφασίσει νὰ βοηθήσουν ἑαυτούς, ἀνπιπτύσσοντες πάσσαν πρωτοβουλίαν καὶ ἐπιδεικνύοντες πνεύμαν τῆς πατανόησεως διὰ τὴν μεταξὺ τῶν συνεργασίαν.

Μᾶς πληροφορούν, σχετικῶς, δητὶ συνεστήθη ἡδη ἐπιτροπὴ διὰ τὴν ὄργανων ποιοτού τῆς πρώτης κοινωνίας. Ήττας θὰ ἀναλάβῃ ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῆς 'Ενωσεως Σιδηροδιοιμήχανῶν ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης.

"Οπως ἀνεγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἡ πρώτη οὐσιαστικὴ δοθεῖα, τὴν ὅποιαν προσφέρει ὁ Ο.Α.Π. εἰς τὴν πειραϊκὴν σιδηροδιοιμήχανον, εἶνε ἡ παραχώρησις μεγάλου οἰκημάτων παρὰ τὰς Μονίμους Δεξαμενάς, διὰ τὴν ἔγκατάστασιν συνεργείου, διπερ τὰς ἐπισκευαὶς ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν τὰ μέγιστα θὰ ἔξυπηρτετ.

Τὸ συνεργείον τοῦτο δέντη τίθεται εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἔργοστασίου, τὸ δότον θὰ ἔχῃ ἀναλάβει τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων, τελούντος ὑπὸ δεξαμενῶντος. Διὰ τὴν χρήστην τῶν μηχανημάτων αὐτοῦ, θὰ καταβάλλεται μικρὸν ἡμερήσιον ἔνοικιον, μέχρις ἀποσθέσεως τῶν διατεθέντων διὰ τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ.

Καλὴν ἡ ἀναλογίεισα πρωτοβουλία τοῦ Ο.Α.Π. Σημαντικῶς θὰ ἔχηται τὴν πειραϊκὴν σιδηροδιοιμήχαναν καὶ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ πρώτον δῆμαρο πρὸς μίαν εύρυτεραν συνεργασίαν τῶν σιδηροδιοιμήχανικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Πειραιῶς, συνεργασίαν ἐπιτακτικήν, διὰ τὴν σωθῆ μία διοικητικὴν ἀξίαν, πρόγματι, καλύτερα τύχη.

ΔΙΑ ΤΟΝ ΜΕΙΖΟΝΑ ΛΙΜΕΝΑ

Τὴν ἀνάγκην τοῦ μεζίονος λιμένος ἥρχισαν νὰ κατανοοῦν οἱ ἀφοδίοι τοῦ Ο.Α.Π.. ἔστω καὶ ὡς προσπτικὴν τοῦ ἀπωτέρευτου μέλλοντος. Σημειώνουν, σχετικῶς, τὰ δσσα ἐν κατακλειδὶ τῆς εἰσηγήσεως ἐπὶ τοῦ ἀπολογισμοῦ τῆς χρήσεως 1955—1956 τοῦ Ο.Α.Π., ἀναφέρει ὁ Γενικὸς Διευθυντής αὐτὸν :

"Εὔκταιον θὰ ἡτο — τονίζει ὁ κ. 'Αλέστας — νὰ μελετηθῇ ἡ δημιουργία ινιακού λιμένος 'Αττικῆς, ούτινος τὰ δριαὶ νὰ ἀρχίσουν ἀπὸ τὸν λιμενίσκον τῆς Ραφήνας, κάμπτοντα δὲ τὸ ἀκρωτήριον Σουνιονίου, νὰ κατατίγουν εἰς τὰς παρωφάς τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου. Διὰ τὴν τοιαύτης πε-

"TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

TELEPHONES:
1001 - 1002

CABLE ADDRESS :
TONIO-COLON

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

SCOTCH WHISKIES
LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRY'S BRANDY & WINES
PAINTS AND
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

τα εις τὴν Χίον ἐγκαίνια τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν, μᾶς ἀνακοινώται ἀπὸ μέρους τοῦ Ὑπουργείου, διὰ τὸν οὐδεμία πρόσκλησις ἐλήφθη οὔτε διὰ τὸν κ. Ὑπουργόν, οὔτε διὰ τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας, ἵνα παραστούντων κατὰ τὰ ἔν λόγῳ ἐγκαίνια.

Τόσον ὁ κ. Κωτιάδης, ὅσον καὶ οἱ προϊστάμενοι τοῦ Ὑπουργείου καὶ τῶν διευθύνσεων ἀξιωματικοὶ εὐχαριστῶς θὰ παρίσταντο προσκαλούμενοι. Ἀπὸ τὰς ἐφημερίδας ἐπληροφορήθησαν τὰ τοῦ ἑορτασμοῦ.

AIKAIION AITHMA

Γονεῖς καὶ κηδεμόνες τῶν ἥδη ἀπὸ διετίας φοιτώντων εἰς τὴν Σχολὴν "Υδρας δοκίμων ζητοῦν δι". ὑπουργήματός των πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, ὃπως ἡ φοίτησί των περιορισθῇ εἰς τρία ἔτη, ἀντὶ τῶν τεσσάρων προβλεπομένων, δεδομένου, διὰ οἱ μετ' αὐτῷ διαγωνισθέντες καὶ ἀποτυχόντες κατὰ τὰς εἰσιτηρίους ἔξετάσεις τῆς περιόδου 1955—56 ἐπανῆλθον καὶ ἐπέτυχον τὴν εἰσόδον των, ὅχι εἰς τὴν "Υδρας, ἀλλὰ εἰς τὰς Σχολὰς Ἀσπροπόρους κατὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1956—57. Καὶ αὐτοὶ μεν θὰ φοιτησουν ἐπὶ δύο μόνον ἔτη, οἱ ἄλλοι δὲ τῆς "Υδρας, διότι, ἀκριβῶς, ἐπέτυχον κατὰ τὰς εἰσιτηρίους ἔξετάσεις, θὰ ὑπηρετήσουν τέσσαρα ἔτη.

Ἡ ἀδικία εἶναι προφανής. Ὁ κ. Ὑπουργὸς πιστεύομεν νὰ τὴν ἐπανορθώσῃ, ἀφοῦ προσέξῃ τὸ ὑπόμνημα, ποὺ τοῦ ὑπεβλήθη.

NA EPIAISXON H EPIALYSES TON

Ζητήματα ἀμεσωτέρου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸ N.A.T., ἀπασχολοῦντα τὴν Διοίκησιν αὐτοῦ :

α'. Κάποιαν καθυστέρησιν ἐμφανίζουν ώρισμέναι εἰσπράξεις τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακικοῦ Ταμείου. Ἐπιζητοῦνται τὰ λυσιτελέστερα μέσα τοῦ πειθαραγκασμοῦ τῶν δυστροπούντων, τῶν κακοπληρωτῶν δηλαδή, αἱ κατὰ τῶν ὅπιών, δάσει τῶν κειμένων νόμων, ἐνέργειαι δὲν φαίνεται νὰ εἶνε ἀποτελεσματικαῖ.

Πληροφορούμεθα, διὰ συνετάχθη καὶ σχέδιον τροποποιητικῆς διατάξεως τῆς Ισχυρότητος περὶ N.A.T., νομοθεσίας.

β'. Προσθέτειται ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ἰδρύματος τὸ ζῆτημα τῆς ἐπωφελεστέρας τοποθετήσεως τῶν εἰς δραχμάς διαθεσίμων του καὶ εἰς ἄλλας Τραπέζας, πλὴν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἐπὶ ὑψηλοτέρῳ τόκῳ.

γ'. Συνεστήθη ἐπιτροπὴ μελέτης τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἀποτροπὴν τῶν ζημιῶν τοῦ N.A.T. ἐξ ἐνδεχομένης ὑποτιμήσεως τῆς λίρας.

δ'. Προτάσει τῆς Διευθύνσεως, ἐνεκρίθη παρὰ τὸν Διοίκησιν Συμβούλιον καὶ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἡ πρόσληψις εἰδικοῦ στατιστικοῦ ἐπὶ συμβάσει διὰ τὴν ὄργανων τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T.

ε'. Ἐμελετήθη καὶ συντάσσεται ἥδη ἐμπεριστατωμένη ἔκθεσις «Περὶ

λειτουργίας Μηχανογραφικῆς Ὑπηρεσίας παρὰ τῷ N.A.T.». Ἡ ὑπηρεσία αὐτὴ θὰ ἔχει πρετήση τὰς ἀνάγκας τοῦ N.A.T., τῶν Ταμείων Προνοίας, τοῦ Οίκου τοῦ Ναυτοῦ, τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως κλπ. Ἡ μελέτη περιλαμβάνει ὑπόδειγματα τῆς ἐργασίας πάντων τῶν ἀνωτέρων. Οὕτω ἔχοικονομεῖται προσωπικόν, χώροι (οἰκήματα) καὶ ἡ δαπάνη, κατανεμούμενη μεταξύ τῶν ἀνωτέρων Ταμείων καὶ Λογαριασμῶν, περιορίζεται εἰς μικρὸν ποσὸν δι' ἔκστον τούτων.

ΘΕΤΙΚΗ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΙΣ

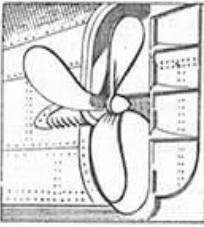
Συμφώνως μὲ στοιχεῖα τῆς ἀμροδίας Διευθύνσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις διὰ τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας, κατὰ τὸ τρίμηνον τοῦ λήξαντος θέρους, ὑπῆρξεν ιδιαιτέρως ζωηρά, ἀνωτέρα τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς 637.810 ὑπολογίζονται οἱ εἰς τὰς γραμμάς τοῦ ἑσωτερικοῦ ταξιδεύσαντες τὸ ἐφετεινὸν θέρος, ἔναντι 611.496 ἐπιβατών τῆς ίδιας περιόδου τοῦ 1956. Ἀναλυτικώτερον, ἡ ἐφετεινὴ ἐπιβατικὴ κίνησις, ἐν σχέσει μὲ ἑκείνη τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἔχει, ὡς ἀκολούθως : Σύνολον ἀφιχθέντων κατὰ τὸ 1957 ἐπιβατών τῶν Πειραιᾶ ἐκ λιμένων τοῦ ἑσωτερικοῦ 302.632, ἔναντι 293.497 ἐπιβατών τοῦ 1956. "Ητοι, ἐσημειώθησεν ἡ αύξησης εἰς τὰς ἀφίξεις κατὰ 3.1 %. Σύνολον ἀναχωρησάντων ἐπιβατών ἔπιβατών τοῦ Πειραιῶς διὰ λιμένων τοῦ ἑσωτερικοῦ 335.999, ἔναντι 317.909 ἐπιβατών τοῦ 1956. Ἐσημειώθη ἡ αύξησης εἰς τὰς ἀναχωρησεις 5.4%.

Συμφώνως μὲ τὴν ίδιαν πάντων στατιστικήν, κατὰ δρομολογιακάς γραμμάς, ἡ θερινὴ ἐπιβατικὴ κίνησις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, κατανέμεται, ὡς ἔχει : "Απὸ καὶ διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Ἀργοστρανικοῦ 283.945 ἐπιβατών, διὰ τὰς νήσους Αίγαίου (Χίος - Μυτιλήνη) 115.909, διὰ τὰς Κυκλαδίδας 70.387, τὴν Κρήτην 65.816, τὰ Δωδεκανήσα 49.644, τὴν Ἐπτάνησον 38.966, τὴν Πελοπόννησον 6.943 καὶ τοὺς λιμένας Βορείου Ἐλλάδος 6.200.

Ἡ μεγαλύτερα ἐπιβατικὴ κίνησις ἐσημειώθη κατὰ μῆνα Αὔγουστου καὶ μικρότερα κατὰ μῆνα Ιούνιον. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν, ὡς ἔχει : "Αναχωρησάντες καὶ ἀφιχθέντες ἐπιβάται εἰς Πειραιᾶ τὸν Ιούνιον 147.140, τὸν Ιούλιον 208.816 καὶ τὸν Αὔγουστον 281.854.

Εἰς τὴν ἔξαγωγὴν ἐνὸς θετικοῦ συμπεράσματος δόηγει, ἀσφαλῶς, ἡ μελέτη τῶν ἀνωτέρων στοιχείων, τὰ δόπια, καθ' ἡμᾶς, ἀν καὶ δὲν εἰνε πλήρη, ἔχουν, δῆμως, ἐνδεικτικὴν σημασίαν. Σταθερῶς αύξανεται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς ἀκτοπλοΐας. "Οφείλεται τοῦτο εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τοῦ ἑσωτερικοῦ τουρισμοῦ, τῆς δόπιας τῶν εὐεργετικῶν ἀντίκτυπων δέχεται πρῶτων τὸ ἐπιβατηγόν πλοίον. Ἡ ἀναδιοργάνωσις, ἀκριβῶς, τῶν ἑσωτερικῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, τὴν ηγημένην κίνησιν θὰ ἔχει προετήσῃ.

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

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

UNISLIP PROPELLERS....

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

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

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

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

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

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

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

έξησα και τά είδα αύτά. Τά ζώ και τά βλέπω συχνά, διαν ταξιδεύουμε υπό δύμχην και κάνω τὸν σταυρόν μου, λέγων: «Ο Θεός βοηθός» διά νά μια συσσή ή σύγκρουσις.

Διαβάζω τώρα, ότι πρόκειται νά ληφθούν μέτρα πρός αποφυγήν παρομοίων συγκρούσεων, άρχισόντας με τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ ραντάρ. Δὲν ἀρκεῖ, κατ' ἐμέ, τοῦτο. Εἶναι διά μια μόνον πλευρά τῆς ὑποθέσεως.

Τὸ ραντάρ ἔχουν, πράγματι, ἀνάγκην δύο τινῶν: Καλὸν καὶ προσεκτικὸν χειρισμὸν ἀφ' ἐνὸς καὶ ἰκανότητα ἐπιδιορθώσεως τῶν βλαβῶν ἀφ' ἔτερου, ὃν παρουσιασθῶν ὄντας κατὰ τὸν πλοῦν. Καὶ ὁ μὲν χειρισμὸς εἶναι εὔκολωτότερος, ὅσον καὶ ἐνὸς κοινοῦ πραδιόφωνον, ἀπάς καὶ ἐγένετο ὁ συντονισμὸς τοῦ ύπο τοῦ εἰδικοῦ. Διὰ τὴν ἐπανόρθωσιν, δῆμως, βλάβης ἐν πλῷ, νομίζω, ὅτι εἶναι ἀδύνατον εἰς τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικοὺς νά ἀποκτήσουν τόσην θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν, ὡς τὰ νῦνται τοχέων νά τὴν ἐπιτυχάνουν. Ἀπαιτεῖται κόπος καὶ χρόνος πολὺς διά νά ἀποκτηθῇ ἡ τοιαύτη ἰκανότης. «Ἄς μὴ λησμονήται, διά υπάρχους πολλοὶ εἰδικοὶ ἀσχολούμενοι μόνον με τὰ ραντάρ καὶ ἀκόμη δὲν εἶναι τέλεοι.

Αἱ συγκρούσεις δῆμως τῶν πλοίων, δῆμως ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται, δὲν ὄφειλονται εἰς τὴν Ἑλλειψιν εἰδικῶν διά τὰς ἐπισκευάς τῶν ραντάρ. Οἱ ἀσυμματιστὴς τοῦ σκάφους, δῆμος εἰναις ὑπεύθυνος διά τὴν καλὴν λειτουργίαν τοῦ μηχανήματος τοῦτου, πρέπει νά γνωρίζῃ καὶ ἀπὸ ἐπισκευάς. «Ἄν δὲ μια βλάβη εἶναι ἀδύνατον νά ἐπανορθωθῇ μὲ τὰ μέσα ποὺ διαθέτει τὸ πλοίον, εἰδοποιεῖται τότε, ἄμα τῷ κατάπλῳ τοῦ σκάφους εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, ἢ ἀντιρροσωπεία τοῦ δύσματου — SAIT, RCA κλπ. — πῆται καὶ ἀποστέλλει εἰδικὸν τεχνίτην διά τὴν δωρεὰν ἐπισκευήν, ὡς γίνεται ἀκριβῶς καὶ μὲ δᾶς τὰς ἄλλας ἡλεκτρονικὰς συσκευὰς ναυσιπλοῖας.

Ἐπὶ εὐκαιρίᾳ, ἐπιτρέψατε μου εἰς τὴν παρούσαν μου ν' ἀναφερθῶ καὶ ἐπὶ ἐνὸς ἀλλού ζητήματος, συχέτου, Βεβαίως, μὲ τὸ ἀνωτέρω θέμα, οὐσιώδους, δῆμως, σημασίας δι' ἡμᾶς τοὺς ναυτίλους. Πρόκειται διά τὰς κρατησίες 5%, αἵτινες γίνονται παρὰ τὸν Πλοιάρχου διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς τῶν πληρωμάτων τῶν ύπὸ δένες σημαίας πλοίων υπὲρ τοῦ N.A.T. «Ἀπαντεῖς, δηλαδή, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ ναῦται κάθε πλοίου, καταβάλλουν 5% εἰς τοὺς πλοιαρίους τῶν διά νά τοὺς κρατῆ ἡσφαλισμένους εἰς τὸ N.A.T. Δὲν ἥσαν μήπως ὑποχρεωμένοι νά πράσουν τοῦ σπουδαίου οἱ πλοιοκτήται; Ἀλλὰ καὶ εἰς ποιός ἐπὶ πλέον κόπους ὑποβάλλονται οἱ κ. κ. Πλοιάρχοι; Μήπως διά τὴν θεώρησιν τοῦ «discharge»; «Ἄς διεξεπεράνων, τούλαχιστον, αὐτήν, τὴν διατύπωσιν ἔγκαιρως! Ἀπὸ τὸν Νοέμβριον λ. χ. τοῦ 1955, ποὺ ἥρχισαν αἱ κρατησίεις ύπερ τοῦ N.A.T., ἔγω ἔχω λάβει ἔνα μόνον «discharge» ύπηρεσίας 58 ἡμέρων καὶ τοῦτο, διότι οἱ πλοιαρίους κουράζονται νά μεταβαίνουν εἰς τὰ κατὰ τὸ πού Λιμεναρχεῖσθαι ἢ Προξενεῖα πρὸς θεώρησιν τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν. Ισχυριζόμενοι, ὅτι δέν εἶναι ὑποχρεωμένοι δι' αὐτήν τὴν ἥρασίαν.

Τεργέστη, Σεπτέμβριος 1957

Μὲ ίδιαιτέρων ἐκτίμησιν
ΝΑΥΤΙΚΟΣ
s/s «ΕΡΙΝΤΑΝΟ»

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΔΙΩΤΗΣ ΜΑΣ

Μετὰ τὴν δροσερήν διμήλια τοῦ Μεγάλου μας συνταξιδιώτη, τοῦ Εθάρχη Μακάριου, καταπισθήκαμε μὲ τὴν κριτική.

—Δὲν τὰ εἴτε καὶ σχῆμα, ἀποφαίνεται ὁ πρῶτος. «Ἐπρεπε, δῆμως, νὰ τύχαινε νά καούσετε τὸ κήρυγμα τοῦ Μητροπολίτη. (εἴπε ἔνα δόνομα) καὶ θά μοῦ λέγατε τότε. Ποτάμι τὰ δάκρυα στὸ ἀκροτάριο.

«Ο δεύτερος μῆλος γιὰ ἔνα ἄλλο θεολόγο, ποὺ, σᾶν μιλοῦσε, αἰσθανόσουν τὴν ἀνάγκην ν' ἀπαρνήθῃς τὰ ἔγκοσμα καὶ νά πάρῃς καὶ εὔδεῖαν τὴν ἀγύσουσα γιὰ τὸ μναστήρι. «Ἐνας τρίτος, ἀνέφερε καπιτονὸν ἄλλο θρησκευτικὸ ρήτορα, ποὺ σὲ κατέφερε νά μοιράσῃς τὰ ύπαρχοντά σου στὴ φτώχεια, γιὰ νά σώσῃς τὴν ψυχὴ σου. Σιγυεκριμένα, μάλιστα, ἐπεκαλέσθη καὶ ἐνα ὄφαντορφεῖο, ποὺ χτίσθηκε στὴν περιοχὴ τῆς Μητρόπολης τοῦ θρησκευτικοῦ αὐτοῦ ρήτορα, μὲ τὴ δωρεὰ ἐνὸς πλουσίου, ποὺ ἔτυχε νά σαγηνευθῇ μὲ τὴ διμήλια του.

«Ἔτοι, μὲ τὴ σειρά μου, θυμήθηκα κι' ἔγω μιὰ περίπτωση κηρύγματος ἐνὸς ἀλλού δυναμικοῦ διμήλητη στὸ χωρίο μου, στὰ πολὺ μικρά μου χρόνια.

«Ημουν μαθητής στὸ Δημοτικό. Καὶ μιὰ μέρα, ποὺ πέρασε ἀπὸ τὸ χωρίο ἐνας ἱεροκήρυκας, διάσκαλος μας θεώρησε ὑποχρέωση νά, μᾶς ὀδηγήσῃς νά τὸν ἀκόντουμε κι' ἐμεῖς. Ἐντας καλὸν ἡ σχῆμα τὸ κήρυγμα, δὲν θυμούμαι. Ἀλλὰ θυμούμαι κάτι ἄλλο. «Ἔταν πολὺ παραστατικὸ» καὶ σὲ κάθε περικοπὴ τοῦ λόγου του μεταχειρίζοντας παρομιές, ἀνέφερε παροδείγματα, ἔκανε παραλληλισμούς καὶ συσχετισμούς. «Οι ποὺ σὲ κάποια στιγμὴ, ἔζηγησε τὸ πῶς ὁ «ἔξι ἀπόδω» πλευρίες σε κάθε στιγμὴ τὸν ἄνθρωπο, γιὰ νά τοῦ ύποβαλλῃ τὴ σκέψη στὴν ἀμάρτια. Καὶ εὐθὺς, μᾶς ἔκαμε πλήρη ἀνατομικὴ περιγραφὴ τοῦ τρισκατάρατου. Μᾶς εἴτε γιὰ τὰ κυρτά πρὸς τὰ ἐπιτόρδας κέρατα του, γιὰ τὴν οὐρά του, γιὰ τὰ σκυλοπόδαρά του, με τὰ μακρὰ νύχια, γιὰ τὴν πλακουστή του φάτσα, μὲ τὰ σουβλερά τοῦ δύντια καὶ τὸ μούσι, γιὰ τὸ σκληρό του τρίχωμα καὶ τὰ πυροκόκκινα μάτια του.

Αὐτὸν ἦταν διά τὸ πάτοκομίσαμε δῆλα τὰ παριδιά. Τὴν ἴδια δραδιά δῆλοι μας εἶδαμε τὸν τρισκατάρατο στὸν υπνό μας. Πεταγόμαστε ἐπὶ μῆνες τρομαγμένοι στὸ κρεβάτι, καὶ ὡς τὰ σήμερα διά παριδιάς γιγνόμαστε ἀνθρώπων ἔχουμε, ποὺ διδάσκουν περὶ ἡθικῆς, χωρὶς οἱ ἴδιοι νὰ εχουν φιλίες μαζὶ της ἢ νά διδάσκουν τὴ φιλανθρωπία, ἐνώ αὐτοὶ εἶνε «σπαγγοί».

«Υπάρχουν, δῆμως, κάποιες ἀλλεις ικανότητες καὶ κάποια διάλλα χαρίσματα, ποὺ μεταδίδονται δίχως ρητορικὲς ἔδασεις καὶ δίνων λογοτεχνικὰ εύημάτα, καὶ ἔχυπνάδες ἐκφράσεως. Τὰ λένε περισσότερα. Φυσικὴ δύναμη, ἀπόμικρο δυναμισμό» καὶ δέν ξέρω τι ἄλλο. Ἀλλά, θωράκι, ποὺς τὸ προσωπικό παράδειγμα εἶνε διά καλλίτερη διδασκαλία. Τὸ παράδειγμα

δημιουργεῖ τὴν «Πίστη» πρὸς τὸν διμήλητη, πολὺ καλλίτερα ἀπὸ τὰ οπτορικὰ σχήματα.

Ο λόγος τοῦ Εθνάρχη ἦταν, δέδαισα, θρησκευτικός. Τὸ καλούσθε διὰ Κυριακήν, τὸ παρεκκλήσιο τοῦ καραβιού, ἡ Θεία Λειτουργία. Ἀλλά, πρὶν τὸν ἀκόύσουμε, ή αἴγιλη του μᾶς εἶχε ἡδη προκαταλάβει. Ρίγος διέτρεψε στὰ κορμιά σὲ κάθε του εὐχή ἀνάμεσα στὴν ιεροτελεστία. Καρφωμένα τὰ μάτια τοῦ ἐκλησιάσματος πάνω του. Γιατὶ δὲν ἦταν ἔνας ἀπλὸς Ιεράρχης. «Ἔταν διά Μακάριος.

Ο λόγος του ἀπλός, ταπεινός, ρεαλιστικός καὶ γεμάτος ἀνθρωπιά. Καὶ πρὸ παγτὸς σύντομος. Θέμα του ἡ Πίστη. «Ἡ δύναμις της καὶ τὰ κατορθώματα της.

Ἀρκεῖ νά ὑπάρχῃ Πίστης. «Ἡ θέλησις τότε ἀκολουθεῖ μόνη της. «Ἡ δὲ ἐπιτυχία εἶνε ἀδύνατον γά μὴν ἐπέλθῃ.

Ο θρησκευτικός του λόγος θαυμάσια ταίριαζε καὶ σὲ ἔθνικά καὶ σὲ ἀγωνιστικό καλούπιτος :

«Ολιγόπιστε!... Πρὸς τὶ διστάσες;.». Εἶπε στὸν Πέτρο διά Θεάνθρω-



Ο Μακάριος ἐπὶ τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ἐν μέσω τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ σκάφους.

πος, δὲν, ἐπιχειρῶντας νά βαδίσῃ καὶ αὐτὸς πάνω στὰ κύματα τῆς Γαλλίας, βούλιαξε καὶ ζητούσε τὴ βοήθειά Του.

«Ολιγόπιστο, πρὸς τὶ διστάσες;» Ἐπανέλασε πάλι διά Μακάριος, λές καὶ μιλούσε στὸν ίδιο τὸν ἐκεύτο του, γιά νά τοῦ διαλύσῃ τυχὸν δισταγμούς.

Υπάρχουν πολλοὶ κήρυκες τοῦ Θείου Λόγου, ποὺ, πράγματι, προτάμια διακρύων. Υπάρχουν ἄλλοι, ποὺ σου ἐμπνέουν τὸν ἔρωτα στὸ μοναστήρι. Υπάρχουν ἄλλοι, ποὺ σὲ δῆγούν νά μοιράσῃς τὰ ύπαρχοντά σου, ἀν, φυσικά. δὲν σου εἶνε δῆλα ἀπαραίτητα. Υπάρχουν ἄλλοι, ποὺ παίρνουν τὸν ρόλο τοῦ άντιπροσώπου τοῦ Θεοῦ καὶ κουνῶνται ἀπειλητικά τὸν δεῖχτη καὶ ἐκπέμποντας τὰ «օυάι» τους, σὲ τρομοκρατοῦν καὶ σὲ κάνουν νά ἀναλογίζεσαι ποιά εἶναι κείνα τὰ φοβερά σου κρίματα, γιά τὰ δόπια σὲ περιμένει νά «γεύναν τὸ πύρος». Υπάρχουν ἀκόμα καὶ ἄλλοι, ποὺ σὲ κάνουν νά συντροφεύσεις στὸν υπνό σου μὲ τὸν τρισκατάρο, χάρις στὴν ἀρκιβολογία τῆς περιγραφῆς.

Αλλὰ ύπαρχουν καὶ μερικοί, ποὺ δὲν ἔνουν αὐτὴ τὴν τεχνικὴ δύναμη. Στερούνται τοῦ ταλεντού τῆς οπτορικῆς τέχνης. Αλλὰ πιστεύουν. Παίρνουν δῆλο ποὺς τὴν Πίστη, ἀντλούν ἀπὸ κείνη τὸν τύρρος τους καὶ προσφέρουνται οἱ ίδιοι στὸ παραδείγμα.

«Εκείνοι, ἀν δὲν προκαλούνται δάκρυα καὶ τὴν προσφορὰ τῶν περισσευμάτων, κάνουν κάτι ἄλλο πολὺ μεγαλύτερο: Δίνουν τὴ δύναμη τῆς περιφρόνησης πρὸς τὸ «Ικρίωμα». Δίνουν τὴ δύναμη τοῦ βαδίσματος μὲ περιφέναις πρὸς τὴν ἀγύρων. Γιατὶ καὶ οἱ ίδιοι εἶνε σὲ κάθε στιγμὴ ἔτοιμοι καὶ βαρραλέοι νά κάνουν τὸ ίδιο.

Πιστεύει διά Εθάρχης καὶ ἔχει τὴ δύναμη νά μεταδίδῃ καὶ σ' ἄλλους τὴν πίστη του. Οι ἄλλοι δὲ αὐτοὶ δὲν εἶνε κάποιοι φανατισμένοι, παρασύρμενοι σὲ πλανερές ιδεολογίες. Εἰνε δὲν ἔχει στὸν Κύπρο. Αλλὰ καὶ οἱ πραγματικοὶ Χριστιανοί, οἱοὶ οἱ καλοὶ ἀνθρώποι.

Ο Δήμαρχος τῆς Λευκωσίας, προτείποντας τὸν Εθάρχη στὸ ταξίδι του πρὸς τὴν ἔδρα τῶν Ηνωμένων Εθνῶν, τοῦ ἀναγγέλλει μὲ τηλεγράφημά του. Πώς τὸ Συμβούλιο τῶν Δημάρχων τῆς Κύπρου, δίχως τὴν παραμικρὴ διαφωνία ή ἐπιφύλαξη, τὸν περιβάλλει μὲ τὴν ἐμπιστοσύνη του καὶ τὸν ἔξουσιοδοτεῖ νά ἐνεργήσῃ, διόπι τοῦ νομίζει.

Καὶ ἔνα ἄλλο, ἐπίσης συγκινητικό, τηλεγνόσφορμα τῶν Ελληνοαμερικανῶν ἐπιστημόνων τοῦ λέγει, τὸ ίδια.

«Παίδι τῆς Πίστεως εἶνε ἡ αἰσιοδοσία», Εἶπε διά Εθάρχης. «Ἡ αἰσιοδοσία στὴν ψυχὴ καὶ τὴ δύναμη τῆς Πίστεως, δῆλα εἶνε κατορθωτά.

Κάτι τείσιος ἀφοιδάζεις ἐμέμετρα καὶ διά Φερραρίος. «Ἔτοι καπτῶς παραδειγμάτιζε καὶ αὐτός. Καὶ ναὶ μὲν δέν έχησε νά γευθῇ τὸν καπτὸ ποὺς τὸ έργον του. «Ἡ ἐπιτυχία, δῆμως, ἀκολούθησε γιατὶ σάχισε μὲ βάσι τὴν Πίστη.

Θὲ φάση καὶ στὸ έργο τοῦ Εθάρχη ἡ ἐπιτυχία, γιατὶ τὸ ξεκίνησε μὲ τὰ ίδια ὄπλα καὶ μὲ τὰ ίδια ἐφόδια.

Τὸ έγγυωνται ἡ προσωπικότητά του, ἡ ἀνθρωπιά του καὶ τὰ παραδείγματά του.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΤΑ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΑ ΚΕΝΤΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ & ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Ίκανοποιητική ή πρόδος τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά. Μὲ ἐπιταχυνόμενον ὀλονέν τὸν ρυθμὸν, μετὰ τὴν σχεδίου συντελεσθεῖσαν ἐκκαθάρισιν ιστοπέδωσιν τοῦ ἑδαφοῦς, προχωρεῖ ἡ ἄνεγερσις τῶν διαφορών κτισμάτων, ὥρισκεται πρὸς τὸ περατούσθαι ἡ ἐπισκευὴ τῶν παλαιών κτιρίων, στρώνονται αἱ βάσεις διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν βαρέων μηχανημάτων, συναρμόλογεται τὸ τεράπτον εἰς ἔκτασιν χαλδείνων ὑπόστεγον (800 τόν. χάλυβος) διὰ τὴν ἐπέργασισ-αν τῶν ἐλασμάτων (plate shop), διαμορφούνται ἡ βάσις τῆς μιᾶς ναυπηγικῆς ἔσχαρας καὶ προετοιμάζεται ἡ ρίψις τῶν ἔτοιμων ὄγκολιθων εἰς τὰ καταλλήλα βάθη διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ κυματοθραύστου καὶ τῶν κρηπτιδωμάτων.

Ἐντὸς τοῦ βραχυτέρου δυνατοῦ χρονικοῦ διαστήματος, μέσα ἀπό τὰ ἐρείπια, διαμορφούνται ἡδη ἔνα τεράποντα τεχνικὸν συγκρότημα, ἄξιον νὰ ἐπισύρῃ τὸν θεωρητικὸν δῶλαν μας, τὴν εὐγνωμοσύνην τοῦ Παν- ἀληβίου πρὸς τοὺς δημιουργούς του. 'Η Ἑλλὰς δὲν θὰ είναι μετ' ὅλιγον χρόνον ἡ ὑποανάπτυκτος, εἰς τὴν ναυπηγικὴν τούλαχιστον βιομη- χαῖναν, χώρα. Θὰ ἔχῃ τὰ ναυπηγεῖα τῆς, τὰ πλέον συγχρονισμένα εἰς ἑξοπλισμόν.

Οι παρακολουθήσαντες έγγυτερον τὸ ἐπιτελούμενον εἰς τὸν Σκαραμαγκάν ἔργον, μὲν ἔθινην ὑπερηφάνειαν διατιστώντων ταῖς ἀνεκτιμητοῖς ικανότητας, τὰς ὥποιας ἀνέπτυξαν ὁ "Ἐλλην τεχνικός, ἀλλὰ καὶ οὐ" Ἐλλην τεχνίτης. Αδέσμευτοι ἀπὸ τὴν τροχοπέδην τῆς κρατικῆς γραφειοκρατίας, ἐμψυχούμενοι ἀπὸ τὴν ἔνθουσιστικήν πίστιν τοῦ πρωτεργάτου τῆς Ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς προσπαθείας, τοῦ κ. Σταύρου Νιαρχοῦ, μὲν ζηλοί και πρωτοβουλίας σκέψεως, προκαλέσασαν τὸν θυμασιόν ζένων καὶ ήμετέρων, ἐπέδοθησαν εἰς τὸ ἔργον τῆς περιουσιαλογῆς τῶν ἐρειπίων και τῆς ἀνασυστάσεως τῶν ναυπηγείων ἐπὶ εύρυτάτων βάσεων.

Οι Ὀλλανδοί τεχνικοί και οἱ μετακλήθεντες διὸ τὴν ἐπισκευὴν τῶν περισσέντων πολαῖων μηχανημάτων Γερμανοὶ ἔμειναν κατάπληκτοι ἀπὸ τὴν ἐφευρετικὴν δεξιοτεχνίαν, τῶν Ἑλλήνων, ἀπὸ τὴν ταχύτητα τῆς ἐπιλύσεως τῶν πολλών ἀναφύνεντων τεχνικῶν προβλημάτων. Μηχανῆματα, κριθέντα ἄχρηστα ἀπὸ τοὺς Γερμανούς, ἐπεσκευάσθησαν ριζικῶς ἀπὸ τοὺς Ἑλλήνας τεχνίτας καὶ εἶναι τόρα ἔτοιμα νὰ τοποθετηθοῦν εἰς τάς νέας των βάσεις καὶ νὰ ἀπόδουσιν πολύτιμους ἔργους. Εκατοντάδες χιλιάδων δολλαρίων ἔξοικονομήθησαν οὕτω. Κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς ναυπηγικῆς ἑσχάρας καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν λιμενικῶν ἔργων ἐφηρμόσθησαν ἐπίσης μέθοδοι ταχυτέρας ἀπόδοσεως καὶ ἀξιολόγου οἰκονομίας.

Μετά έξαμηνον τὰ ναυπηγεία θά είναι πλέον έτοιμα νὰ δεχθούν τὴν τρόπιδα του πρώτου δεξαμενοπλοίου τῶν 32 χιλ. τόνων.¹ Ο χάλιψ καὶ αἱ δηζελομηχαναὶ δύο, παρομοίων σκαφῶν ἔχουν, ὥδη παραγγελθῆ εἰς τὴν Ὀλλανδίαν.² Ή τὸτε τοῦ 1959 καθέλκυσι τοῦ πρώτου σούπερ-τακέρ θά είναι γεγονός ιστορικῆς, θέτικῆς, καθαυτό, σημασίας.

ΣΧΗΜΑΤΙΣΤΕΙ ΚΑΙ Η ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΨΩΝ

¹Ἐπεισκέφθη πρὸ ἡμερῶν τὰ γαυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ὁ κ. Κωτιάδης, ἐντὸς δὲ τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ τὰ ἐπισκεφθῆ καὶ ὁ κ. Καραμαλής.

Πρός τὸν κ. Ὑπουρὸγόν τῆς Ναυτιλίας ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος ἀνέπικεν ἐπὶ τόπῳ τὰς περαιτέρω πρωτοβούλους ἐπιδιώξεις του διὰ τὴν σύστασιν, μετὰ τὰ ναυπηγεῖα, καὶ τοῦ μεγάλου κέντρου ἐπισκευῶν.

Εἰς τὰ δεξιόθεν, παραπλεύρως τοῦ χώρου τῶν ναυπηγείων, ἀναττέ-

πταμένα ἄγηπεδα, μὲν ἐπέκτασιν τῶν κατασκευαζομένων ἡδη λιμενικῶν ἔργων, ἀπεφασίσθη νὰ ἐγκαταστθῇ νὰ βάσις τῶν ἐπισκευῶν. Δεξαμενὴ πλωτῆ, μεγάλης ἀνυψωτικῆς ίκανότητος, διὰ νὰ δέχεται τὰ συστήτανκέρς και συνεργειον ἐπισκευῶν πλήρως ἔξωπλισμένον, ίκανὸν νὰ ἀνολάβῃ τὴν οἰσασθέτη ἐκτασεῶν ἔργασιαν, θὰ προσφέρωνται μετά τὴν τριετίαν, ἵνα ἀπόδοτικώτατά ἔξυπητητήσουν τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας.

Θὰ πρέπει ίδχιτέρως νὰ ἔξαρθῃ καὶ ἡ ἀναλαμβανομένη πρωτοβουλία της κατασκευής εἰς τὰ ναυπηγεῖα του Σκαραμαγκά και τῆς πλωτῆς δεσμανῆς τῶν 45—50 χιλ. τόννων, που θὰ ἀποκτήσῃ ή βάσις τῶν ἐπισκευών.

Αἱ δύο προπολεμικαὶ ἔσχάραι τὸν πλασιῶν ναυπηγείων, ριζικῶς ἐπικευαζόμεναι, θὰ ἀξιοποιηθοῦν. Θά χρησιμεύσουν διὰ τὴν κατὰ τμῆματα κατασκευήν της πλωτῆς δεξαμενής. Καὶ μόνον, δηλοδή, οὐ γεγονότι ὑμερομίσθια ἐνὸς καὶ πλέον ἐκατομμυρίου δολλαρίων θὰ καταβληθούν εἰς τοὺς ἐργάτας τῆς σιδηροδιομηχανίας μας διὰ τὴν κατασκευήν της δεξαμενῆς, είναι ἄρκετον να καταδειξῃ την παραγωγικὴν προσπάθειαν, ἀλλὰ καὶ τὴν τεχνικὴν πρόοδον, που πρόκειται εἰς την μερικὴν τινος ἐμπορικὴν ἀκτίνη τοῦ Σικακομαγκάκα γάλιωνες ἀναπτυσσομένην.

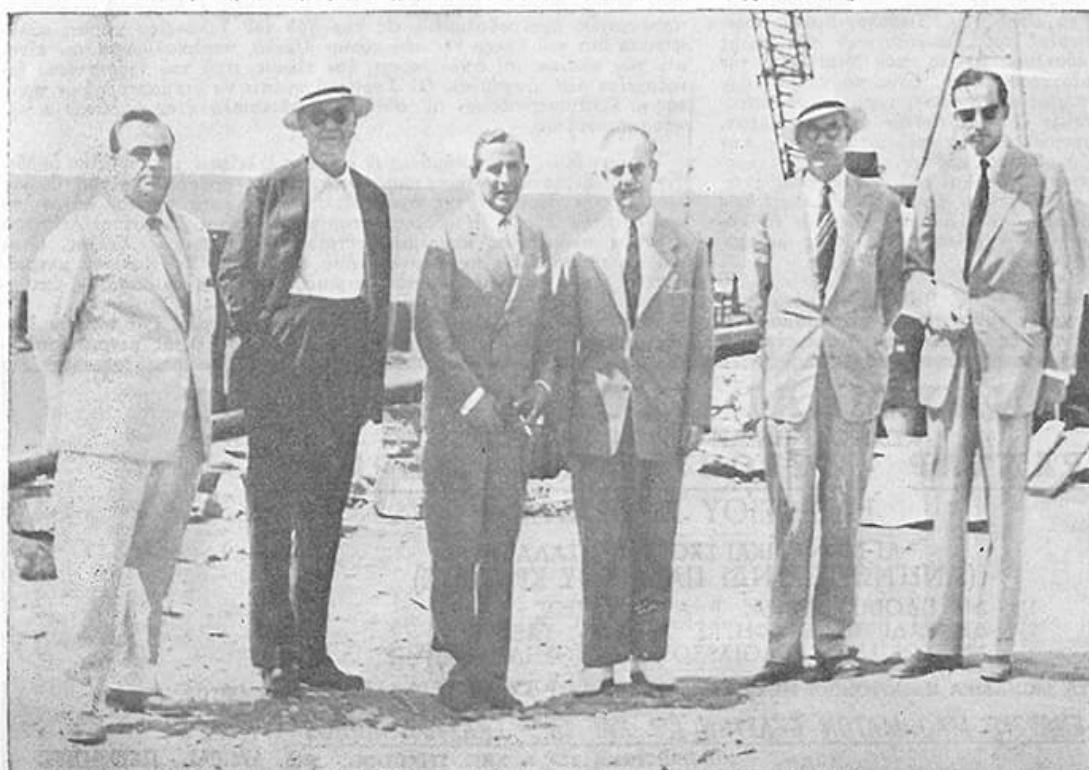
Αὐτὸ τὸ συγκρότημα τῶν ναυπηγείων καὶ τοῦ κέντρου ἐπισκευῶν θά εἶναι ἡ ἐπιβράβευσις τῆς ἀπαραμίλου ἐφοτλιστικῆς πρωτοβουλίας. Χαρίζει αὐτή εἰς τὸν τόπον μας δὴ οὐδὲ κάπιν ὠμαριτίσθι ἔνι τὸν τόπον αἰώνια ἡ ναυσιδίος Ἑλλάς. Ἐργασία καὶ τεχνικὴ κατάρτισις εἰς δισχιλίους καὶ πλέον Ἐλληνας ἐργάτας θὰ παρασχθῇ, ἐνώ συναλλαγματικός ἀξιόλογος ἡ οἰκονομία μας θελεῖ ἑσδεύειν, όπερ τώρα πρὸς τὰ ἔντας ἐργοστάσια διαφρέπει. Εἰς πέντε ἐκατομμύρια δολλαρία θὰ φέσῃ η καθαρὰ συναλλαγματική πρόσθοδος ἀπὸ μόνον τὰ ναυπηγεία, ὅπαν καὶ αἱ δύο ἐσχάραι θὰ λειτουργήσουν καὶ εἰς δέκα καὶ πλέον ἐκατομμύρια τὰ θά την ἑσδεύειν ἀμέσως ἡ οἰκονομία μας ἀπὸ τοῦ κέντρον ἐπισκευῶν, χωρὶς νὰ συνυπολογίσωμεν τὰ ἔμεσα κερδή, ἀπὸ την συχνὴν ἐπισκευὴν ὅτι ἐπισκευὴν καὶ δεξαμενισμὸν τῶν ποντοπόρων πλοίων μας, ποὺ τώρα τὰ κάνουμεν, ἀλλὰ δὲν τὰ βλέπομεν. Πλείσται ὅσαι ἀνάγκαι τῶν πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων των ἐδῶ θὰ θεραπεύωνται. Ἡ κάθε των διατάνη είναι, ως γνωστόν, παραγωγική, σημαίνει δὲ συναλλαγματική. Ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ καὶ ἡ οἰκονομική πλευρά τῆς ἀγάλης οὐτῆς ὑπόβεσσος. Ἡ μερι καὶ τοῦδε κρατικὴ συμπαράστασις εἰς, τὴν παραγωγικὴν προσπάθειαν τοῦ Σκαραμαγκά είναι παντελῶς ἀνύπαρκτος. Ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία την ἀνέλαβεν αὐτή καὶ καταβάλλει ἔξι ὄλοκλήρου τὰς διαπανάς. Ὁκτώ ἐκατομμύρια δολλαρίων θὰ διαπανηθῶν διεῖ μόνα τὰ ναυπηγεία, ἀλλὰ δὲ δόκτα τὰ διατεθείουν διὰ τὸ κέντρον ἐπισκευῶν μετα τῆς δεξαμενῆς. Τεράστια, δηλαδή, κεφάλαια, τὰ ὅποια ὑπὸ τὰς κρατούσας συνήθηκας, δὲν θὰ ἥτο σκοπίμων νὰ παράσχῃ τὰ ιδιωτικὸν καὶ μόνον κεφάλαιον. Πρόκειται περὶ ἔργων κοινωφελῶν, ἀνεκτικῆμητου παραγωγικῆς σκοπιμότητος, εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν ὅποίων θὰ ἔπειπε καὶ τὸ Κράτος νὰ συμμετάσχῃ.

Οταν δέ κ. Νιάρχος διεπραγματευτεί την σύμβασιν διὰ τὰ ναυτηγεία, δὲν έδειχθή τό προσφερθείν ἀπό τό Κράτος δάνειον. Ἀνέλαβεν αὐτός νά δαπανήσῃ τό μέχρις ὄκτω ἑκατομμυρίων δολλαρίων ποσὸν διὰ τὰ ναυπηγεία. Αύτοί ήδη και πρότατε.

τα ναυπηγεία. Αυτό ηον και πρέπει.
Αλλά διό την βάσιον ἐπισκεψών υποχρέωσις συμβατική δὲν ύφισταται. Αύτη οὖμως, περισσότερον και ἀπό τὰ ναυπηγεία, πρέπει, νὰ ἐνδιαφέρῃ τὴν οἰκονομίαν μας, διότι αὐτὴ πρόκειται τὰ περισσότερα νὰ τῆς ἀπόδοσην.

"Εχει κάθε λόγον να ζητηση
ό κ. Νιάρχος από το Κράτος
την μερικήν της νέας του
προσπαθείας χρηματοδότησην.
Παντού, είς δόλους τούς λιμέ-
νας τού κοσμου, αι δεσμεναι
άναγονται εις τὸν κύκλον τῆς
κρατικῆς πρωτοβουλίας. Τὰ
κράτη δαπανοῦν διὸ τὴν κατα-
σκευὴν τῶν. Είναι τὰ ἀπαραι-
τητα ὅργανα τοῦ ἔξοπλισμοῦ
τῶν λιμένων. Χωρὶς τὴν δεξι-
μηνὴν δὲν ύφισταται βιομη-
νία ἐπισκευῶν, οὐτε καὶ αἱ ἀ-
νάγκαι τῶν πλοίων ἐκάστης
χώρας ἔχει πρετερούνται. Φυγα-
δεύεται εἰς τὴν ξένην ἐργασία
πολύτιμος.

Εἶδὼ δὲν δικαιολογεῖται παρέκκλισις ἀπὸ τὸν κανόνα αὐτούν. Τὸ Κράτος ὁφείλει νὰ χρηματοδοτήσῃ τὴν ἀπόκτησιν τῆς μεγάλης δεξαμενῆς, δεδομένου μάλιστα ὅτι χειρες ἑλληνικαὶ θὰ τὴν κατασκευάσουν. Πρέπει, μὲ πλήρη τὴν κατασκάλισιν, δάνειον νε παραχωρθῇ διὰ τὸ σύνολον τῆς ἀξίας της, ἵνα καὶ οἱ Ἑλλάς με τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν, ἀπόκτηση
ὅρτια τὰ μέσα τοῦ δεξαμενι-
σμοῦ τῶν πλοιών. «Ολοὶ εἰς τὸν Μεσόγειον, μηδὲ τῶν Ἐ-
θραίων ἔσαιρουμενων, ἀπέκτη-
σαν, κρατικὴ διπλάνη, μεγά-
λας δεξαμενὰς καὶ ἀνάλογα
υπεργείας ἐπισκευῶν. «Ἐστω
καὶ ἄργα, πρόκειται καὶ ἡμεῖς



¹Ο κ. Κωτιόπος μετά τού κ. Νίκογου και τού Ἐπιτελείου τῶν Νομοπογέων τοῦ Σκαραμαγκά.

τώρα νά κερδίσωμεν την υπόθεσιν αύτήν. Τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος καλείται γὰ παράσχη, υπὸ μορφὴν μακροπροθέσμου, ἐντόκου δανείου, τὰς ἀναγκαῖας πιστωσεις. Ἀξίζει νά τοῦ η προσπάθεια τοῦ κ. Νιάρχου

Η ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Ἐκεὶ, εἰς τὴν Σύρον, τὸ δεύτερον ναυτικὸν μας κέντρον, τὴν ἄλλοτε σφριγώσαν ἀπό ναυτιλιακὴν καὶ ἐμποροδιομηχανικὴν κίνησιν πρωτεύουσαν τῶν Κυκλαδῶν, ἡ ῥηγικέλευθος πρωτοδουλία ἐνὸς ἐφοτλιστοῦ—τοῦ κ. Νικ. Β. Ρεθύμνη—ἐδημοιύρησεν ἔνα ἔργον ὑπερτέρας πνοῆς, ἀξιολόγου παραγωγικῆς ἵκανοτητος, ὅπερ πρωρισταῖ νά ἐπαναδοσητεῖ τὴν ὠραίαν νήσου τὴν οἰκονομικὴν ἀνθησιγή, τὸν βιοπορισμὸν τῶν κατοίκων τῆς. Ἀνέλασθεν ὁ κ. Ρεθύμνης, μὲ πιστὸν καὶ ἐνθουσιασμὸν, ἀξίους ἴδιατέρας ἐξάρσεως, χωρὶς στενοκάρδων νόον ὑπολογίση τὰς δαπανὰς, τὴν ἀνασυστασιν τῶν παλαιῶν «Νεώριων καὶ Μηχανουργείων Σύρου». Οσοι ἔζησαν τὸν ἐντονον παλιὸν τῆς ουριανῆς ζωῆς τῶν παλαιῶν καλῶν ημερῶν, αὐτοὶ εἶναι καὶ εἰς θέσιν νά ἐκτιμησουν τὶ σημαίνει διὰ τὴν Σύρον, ἀλλὰ καὶ τὴν καθόλου ἔβνηκην μας οἰκονομίαν, ἡ ἀπόφασις αὐτῆς τοῦ κ. Ρεθύμνη. Ἀπὸ τὸ «Νεώριον» ἔξεπορεύετο ἀνέκαθεν ἡ δημιουργὸς τῆς εὑμεριας τῆς νήσου δύναμις καὶ χάρις εἰς τὴν συντελουμένην τώρα ἀνασυγκρότησιν τοῦ μεγάλου αὐτοῦ βιομηχανικοῦ συγκροτήματος, ἀρχίζουν οἱ Συριανοὶ νά ἀποβλέπουν πρὸς μιαν καλυτέραν αὔριον. Ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ, ἀπὸ τὰ ἐρεπίτα μιᾶς μαρδρᾶς—εἶχεν ἐκποιηθῆ καὶ κλαπῆ τὸ κάθε τι ἔχον ἀξίαν—πρόκειται ἐντὸς δλίων μηνῶν νά ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἐξυπρέπησιν τῆς Ναυτιλίας ἔνα νέον «Νεώριον» πλήρως συγκεκροτημένον, ὑποδειγματικὸν κέντρον ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν.

Μετὰ μιὰν συντονισμένην πολύμηνον προσπάθειαν, ἔξεκαθαρίσθησαν τὰ ἐρεπίτα, ὅλα τὰ χωρὶς στέγην, πόρτες καὶ παράθυρα, παλαιὰ κτίρια πλήρως ἀποκατεστάθησαν· αἱ βάσεις διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν βαρέων μηχανημάτων κατεσκευάσθησαν· τὰ γραφεῖα, τὸ σχεδιαστήριον, αἱ μεγάλαι δεξαμεναὶ ὕδατος καὶ καυσίμων, αἱ ἡλεκτρικαὶ καὶ αἱ ὑδραυλικαὶ ἔγκαταστασίες εἶναι ἔτοιμοι καὶ τὸ παλαιὸν «Νεώριον» τείνει νά προσλάθῃ τὴν παλαιὰν αὐτοῦ μορφήν, ἀλλὸς βασικῶς ἀνανεωμένην, συγχρισμένην, σύμφωνον πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τῶν βιομηχανικῶν ἔξελίξεων. Ἐπὶ ἑκάτεσσι 4000 τετραγωνικῶν μετρῶν ἀποκαθίστανται τὸ «Νεώριον» καὶ τὰ Μηχανουργεία. Μόνον τὰ κτίσματα καταλαμβάνουν 1.300 τετραγωνικὰ μέτρα καὶ τὰ κρηπιδώματα, ἀπτινὰ μὲ ἐπαρκῆ βυθίσματα διὰ ἀνακατασκευασθοῦν, πλὴν τοῦ μώλου, ἔχουν μηκός 600 μετρῶν. Ὁλα τὰ διαμερίσματα τοῦ συγκροτήματος εἶναι νά ἔτοιμα νά δεχθοῦν τὰ μηχανήματα. Ἀνετοὶ εἶναι οἱ χώροι διὰ τὸ μηχανουργείον, τὸ χυτηρίον, τὸ χαλκουργείον, τὸ λεβητοποιεῖον, τὸ διαμερίσματα τῶν κομπρεσέρ, τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, τὸ σιδηρουργείον, τὸ ἔνδυσματον καὶ τὸ τμῆμα πρωτοτύπων. Τὸ διώροφον, ἀνακατασκευασθὲν, κτίριον τῆς εἰσόδου προορίζεται διὰ τὰ γραφεῖα καὶ τὸ σχεδιαστήριον. Νέαι ἔγκαταστασίες ἔνενων, μὲ ὅλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις, προεβλέψθησαν διὰ τοὺς ἐπιθεωρητὰς τῶν πλοίων καὶ λοιποὺς ἐπισκέπτας. Ἐκτεταμένα, τέλος, ὑπόστεγα νά χρησιμεύσουν ώς ἀποθήκαις υλικῶν, χωρισταὶ δὲ διατίθενται διὰ τὸ τελωνειακὸν χώρον.

Ολα τὰ ἀναγκαιούντα διὰ τὴν ἀπόδοσιν πλήρους ἔργου μηχανήματα, ἐν ὑπεραφθονίας τα ἔχει ἡδονὴ προμηθεύθη ὁ κ. Ρεθύμνης. Ἀπὸ ἑταῖρον, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν εἰδίκευτιν καὶ ἐπίμονην, τὰ ἀνεξήτησης παντοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐπέτυχε τὰ καλύτερα. Πολλὰ θεταφέρθουν εἰς τὰ νέα κτίρια ἀπὸ τὸ παραπλεύρως εὐρύσκομενον ἐν λειτουργίᾳ μηχανουργείον τέως Μπαρμπέτα, ἀνασυσταθὲν καὶ αὐτὸς ἀπὸ τὸν κ. Ρεθύμνην, ἀλλὰ εἶναι ἀκόμη εἰς τὰ κιβώτια, μὲ τὰ ὅποια μετεφέρθησαν εἰς τὴν Σύρον. Πρόκειται περὶ τεχνικοῦ ἑσπόλισμοῦ, ἀρτιωτάτου, πρωταφανοῦς δι᾽ Ἐλληνικὸν ἐργοστασίουν ἐπισκευῶν.

Τίποτε δὲν θὰ ἔχουν νά ζηλεύσουν τὸ «Νεώριον» καὶ τὰ Μηχανουργεία Σύρου» ἀπὸ τὰς ἔνας παρομοίας φυσεώς ἔγκαταστασίες τῶν μεγάλων Εύρωποικῶν λιμένων. «Οταν μετὸ ἔξαμπλουν ἐν πλήρω μέσων—διατίθενται μηχανήματα ἀκριβεῖας, μηδέποτε ἐν «Ἐλλάδι χρησιμοποιηθεῖται εἰς ἔργοστασια ἐπισκευῶν—καὶ τέλος η πεποιθήσις διὰ τὴν καλὴν αὔριον. Αὐτὴ καὶ ἐπέτρεψε τὴν θεμελίωσιν ἐνὸς ἔργου μακρᾶς πνοῆς καὶ σταθερᾶς ἐξελίξεως, διὰ τὸ ὅποιον πρόκειται νά διατεθοῦν ὑπερεξοκόστια χιλιάδες λιρῶν Ἀγγλίας, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς.

Ἄλλα δὲν πειριόριζεται ἡ προσπάθεια τοῦ κ. Ρεθύμνη εἰς μόνας τὰς ἐπισκευὰς καὶ τὸν πλήρη διὰ τὴν καλὴν τῶν ἑκτέλεσιν ἑσπόλισμὸν τῶν μηχανουργείων. Τὸ ἔτερον σκέλος τῶν ἐπιδιώξεων του ἀναφέρεται εἰς

τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως. Ἐπιλύεται ἔνα πρόβλημα πρωταρχικῆς παραγωγικῆς ἀνάγκης διὰ τὸν τόπον μας· ἀξιοποιεῖται ἡ Ἑλληνικὴ ἐργασία.

Τὰς ναυτικὰς κατασκευὰς. Πρόκειται νά ἐπισκευασθῇ, ἡ μᾶλλον νὰ ἀνακατασκευασθῇ, ἡ λεηφατηθεῖσα παλαιὰ ἐσχάρα τῶν Νεαρίων. Εἰς αὐτὴν σκάφη μέχρι τριῶν χιλιάδων τόννων θὰ ἀνελκύνωται. Ἐπὶ πλέον, μία νέα κλίνη ναυπηγικὴ διὰ σκάφη μικρά, μέχρι χιλίων τόννων, παραπλεύρως της παλαιᾶς ἐσχάρας θὰ κατασκευασθῇ. Εἰς αὐτὴν θὰ ναυπηγούνται τὰ μικρὰ «κόστερ», περὶ ὃν εἰς προηγούμενον τεύχος μας ἡγούληθημεν. Ιὰ σχέδια του ναυπηγού κ. Πετρούστη, ἐγκριθεῖμενά ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νηρογώμωνα, διὰ δύο μικρὰ δεξαμενόπλοια, πρώτα δὲ ἐκτελεσθοῦν. Τὰ ἐλάσματα καὶ οἱ μηχαναὶ των ἔχουν ἡδονὴ παραγγελθῆ. Ὑπερχιλίους τῶν νουσών χάλιδος καὶ παντοῖον ἄλλο ναυπηγικὸν υλικὸν ἔχει ἀγοράσει ἡδονὴ ὁ κ. Ρεθύμνης.

Οἱ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι πληρεστάτον εἶναι τὸ συνεργείον ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ ὁ συγκονοκόλλησεως καὶ ὅτι, τέλος, τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὸ ὅλον συγκονοκόλληση τοῦ Νεαρίου ἡλεκτρικὸν ρεύμα ἀπὸ ἰδιαίτερον ἐγκαταστάσιν θὰ παρέχεται. «Οταν—μετὰ ἔξαμηνον ὅπως προβλέπεται—θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ ἡ ἐγκαταστάσεις, ἡ ὁδοποιία καὶ τὰ λιμενικὰ ἔργα του Νεαρίου, ἡ Σύρος θὰ ἀποκτήσῃ μίαν βάσιν ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν, τὴν ὅποιαν θὰ ἔχηλευεν ὁ πλέον συγχρονισμένην λιμὴν τῆς Νοτιοδυτικῆς Εὐρώπης. Ο τεχνικὸς ἑσπόλισμὸς τῆς χώρας μας μεγάλως θὰ ἐνισχυθῇ ἐκατομμύρια δολλαρίων θὰ ἐσοδεύῃ οικονομία μας.

Προϋπόθεσις, βεβαίως, ἡ μᾶλλον τὸ βασικὸν κίνητρον, ὅπερ παρώθησε τὸν κ. Ρεθύμνην εἰς τὴν ἀνάληψιν τοῦ ὅλου ἔργου τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ὑπῆρξεν ἡ εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου μεταφορὰ τῆς πλωτού δεξαμενής. Ελέχθησαν καὶ ἐγράφησαν τόσα διὰ τὸ ζῆτημα αὐτό, ὡστε νὰ παρέλκη ἡ ἐπανόληση τῶν γνωστῶν ἀπόφεων μας. Εχομεν, πάντως, διὰ τελευταίαν, ἀλλαγὴν, ἀπόλιτην, φοράν, να τονισωμεν, ὅτι ὑπῆρξε πράξης ὅρθοτάτη, εὐρύτερας, ὅπως τὰ πράγματα τὸ ἀποδεικνύουσαν, σκοπιμότητος ἡ ἐγκαταστάσις εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου τῆς δεξαμενῆς. Εσωσεν ὅποιον τὸ ὄριστικὸν μαρασμὸν τὴν πρωτεύουσαν τῶν Κυκλαδῶν, ἔδωσε ζωὴν καὶ κίνησιν εἰς τὴν φθίνουσαν ἀγοράν της, παρέσχεν ἐργασίαν εἰς τοὺς τούς ανέργους τεχνίτες τοῦ μετάλλου καὶ τοὺς ἐπισκευασθοριστὰς τῆς Σύρου, ἐπέτρεψε τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας τοῦ κ. Ρεθύμνην.

Τώρα ή δεξαμενὴ συνεχεῖσαν κατειλημμένη εἶναι κατειλημμένη πλήρως διετούρων της, κατεστη παραγωγική. Ἄρκει νὰ σημειωθῇ, ὅτι χάρις εἰς την δεξαμενήν, τὰ κατασβαλλόμενα ἐδομαδιώτας ἔργατικα ἡμερομίσθια εἰς τοὺς ἀπασχολούμενους διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑφάλων καὶ τοὺς τεχνίτας τῶν μηχανουργείων Ρεθύμνην, ἀνέρχονται εἰς 300 χιλ. δραχμῶν. Ὅπεριδασιούς τεχνίτας ἀπασχολεῖ ἡ Ἐλληνο-Ἀμερικανικὴ Εταιρία, καὶ ὅταν αὔριον θὰ ἀρχίσῃ ἡ πλήρης λειτουργία του Νεαρίου καὶ τῶν Μηχανουργείων, ὁ ἀριθμός των θὰ ὑπερβῇ τοὺς τετρακοσίους!

Ἄς παρηφορθοθοῦν τ' ἀνάτερά οἱ ἐπικρίναντες τὴν μεταφορὰν τῆς δεξαμενῆς εἰς τὴν Σύρον. Διότι ὑπάρχει ἑκεὶ ἡ δεξαμενή, σειραὶ περιμένουσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου τὰ πρὸς ἐπισκευὴν σκάφη.

Σχετικῶς, ὅμως, μὲ τὴν δεξαμενήν, τὰ κατασβαλλόμενα ἐδομαδιώτας ἔργατικα ἡμερομίσθια εἰς τοὺς τούς ἀπασχολούμενους διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑφάλων καὶ τοὺς τεχνίτας τῶν μηχανουργείων Ρεθύμνην, ἀνέρχονται εἰς 300 χιλ. δραχμῶν. Ὅπεριδασιούς τεχνίτας ἀπασχολεῖ ἡ Ἐλληνο-Ἀμερικανικὴ Εταιρία.

Σχετικῶς, ὅμως, μὲ τὴν δεξαμενήν, τὰ κατασβαλλόμενα ἐδομαδιώτας ἔργατικα ἡμερομίσθια εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου τὰ πρὸς τὸν καθαρισμὸν τῶν σκοτών αὐτῶν, μὲ διπάνων 4 ἑκατόμ. δραχμῶν, κατασκευασθεῖσαν. Ἐλέγετο ὅτι ἔλειπον αἱ ισχυραὶ ἀλλαγεῖσα προσδέσεως. Πληροφορούμεθα ὅτι παρελήφθησαν ἡδονὴ Ἀγγλίας. Ἐλέγετο ὅτι τὰ βυθίσματα τοῦ λιμένος δὲν ἐπέτρεπον τὴν μεταφορὰν τῆς δεξαμενῆς εἰς τὸ μόνιμον ἀγκυροδοσίον της. Ἐλέγχεται καὶ ἡ δικαιολογία αυτῆς, ἀπὸ προσφάτους βιθυμετήσεις, ἀνακριβής. Ἐν τῷ μεταξὺ η δεξαμενὴ κρατεῖται προσωρινὸς ἡγκυροδοσίου μηδὲν εἰς τὸν πρὸ τοῦ Τελωνείου χώρῳ, καλύπτουσα διὰ τὸ οὖγκο της τὸν κύριον λιμένα, παρακαλούσσα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων καὶ ἀποτελούσα, ἐπὶ τέλους, πρὸ τοῦ τουριστικοῦ ἐνοδοχείου μίαν ἀσχημίαν. Οἱ Συριανοὶ πρέπει νὰ δισμαρτυρθοῦν πρὸ τοῦ κ. Πρωτοπαπαδάκην δι᾽ αὐτὴν τὴν ἀδικαιολόγησην τῆς προσωρινότητος.

Ἐχομεν δώμα νὰ ἐπισημάνωμεν καὶ τὰς ἐλλείψεις εἰς τὴν ὅλην ὑπόθεσιν τῆς Συριανῆς σιδηροδιομηχανίας. Είναι σοδαραι καὶ θὰ δυσκολεύσουσαν τὴν αὔριανη της ἀνάπτυξιν. Λείπεται κατὰ πρότον λόγον τὸ νερὸν εἰς τὴν Σύρον. Η υδρευσις τῶν πλοίων είναι ἀδύνατος. Λείπεται ὁ σταθμός προμηθείας καυσίμων πετρελαϊδίων. Ανεπαρκές, τέλος, είναι καὶ τὸ εἰδίκευμένον προσωπικὸν ἀπὸ ἐντοπίους. Τὸ Νεαρίον μετεκάλεσε πολλοὺς τεχνίτας ἀπὸ τὸν Πειραιά, μὲ ἀξιολογούντας δαπάνην, ἐπιβαρύουσαν καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς του.

Ἐπὶ πλέον, τὸ Νεαρίον χρειάζεται δύο γερανούς, ἔνα πλωτὸν ίκανης ἀνύψωτικῆς ίκανότητος καὶ ἔνα κινητὸν ἀπὸ ἑντοπίους. Τὸ Νεαρίον μετεκάλεσε πολλούς τεχνίτας ἀπὸ τὸν Πειραιά, μὲ ἀξιολογούντας δαπάνην, ἐπιβαρύουσαν καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς του.

Ἐπὶ πλέον, τὸ Νεαρίον χρειάζεται δύο γερανούς, ἔνα πλωτὸν ίκανης ἀνύψωτικῆς ίκανότητος καὶ ἔνα κινητὸν ἀπὸ ἑντοπίους. Τὸ Νεαρίον μετεκάλεσε πολλούς τεχνίτας ἀπὸ τὸν Πειραιά, μὲ ἀξιολογούντας δαπάνην, ἐπιβαρύουσαν καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς του.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

KENTRON ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAR - 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 (PANTAR ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ) ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

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

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

σχύος. Ή ἔλλειψίς των εἶναι καταφανής.

Θά ήτο παραλειψίς, κλείοντες τάς ἐντυπώσεις μας ἀπό μιαν ὄλιγώρον ἐπισκεψιν τῆς συντελουμένης εἰς τὴν Σύρον ἀνάδημου ουργίας, νὰ μὴ κατονομάσωμεν καὶ τὸν ἔργατην αὐτῆς: Τὸν κ. Φουρνιστάκην, διευθυντὴν τῶν Μηχανουργείων τῆς Ἐλληνο-Αμερικανικῆς Ἐταιρίας. Ήτύχησεν ἡ εὐγένης ἵπερ τῆς Σύρου διάθεσις τοῦ κ. Φεβρύνην νὰ συναντησῃ ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ κ. Φουρνιστάκη τὸν ἀνθρωπόν της. Συριανὸς αὐτὸς τεχνικὸς μὲ τὴν μακρὰν πείσιαν—ἀπὸ τριάκονταετίας ἵς τὸ μηχανουργείον Μιταρπέτα (νῦν Ρεδίμην) ἐργάζεται—ἐπίστουσεν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀνασυστάσεως τοῦ «Νεωρίου» καὶ χάριν αὐτῆς διαβέτει τώρα δῆλην του τὴν πρατόθουλον σκέψιν, δῆλην του τὴν ἀκάματον δραστηριότηταν. Αὐτὸς τῶν πάντων ἐφορεύει τὰ πάντα αὐτὸς τοικοκυρεύει. Η ἀναγύριστις τῆς ἐπιμόχου ἐργασίας τοῦ κ. Φουρνιστάκην είναι πιστεύουμενή μία ὑπόνορεώσις.

Τὸ ἀριστὸν ἐπίσης συνεργείον ἐπίσκευου καθαρισμοῦ τῶν πλοίων, τὸ συγκροτηθὲν ὑπὸ τοὺς κ. κ. Ἀδελφούς Κατσιμαντῆ, διαθέτον ὅλα τὰ μέσα καλῆς καὶ εὐθηνῆς ἐργασίας, συμβάλλει αἰσθήτῳ εἰς τὴν καλύ-

ΤΟ ΠΑΛΕΡΜΩΝ ΩΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Εις τὸ Παλέρμον, τὴν ἡλιόλουστην ὥραιῶν μεσογειακὴν πόλιν τῶν 450 χιλιάδων κατοίκων, μία τεραστίᾳ ψυχήῃ ἐκ 5.000 Ἰταλῶν ἔργατών συγκροτεῖ τὸ *Cantieri Navale Ruinetti*.

Πρόκειται περὶ τεραστίας πηγῆς πλούτου διὰ τὴν πτωχήν Σικελίαν καὶ μᾶς τηγῆς ἐπίτευξιν συναλλάγματος διὰ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἰταλίας. Κυρία ἔργασια τοῦ μεγάλου τούτου διομήνακού συγκρήτητος είναι ἡ ἐπικευτή δεξαμενοποίησις, ἐνῶ τρεῖς ναυπηγικαὶ ἑσχάραι δύνανται νὰ κατασκευάζουν παραλλήλων πλοία μέχρις 65.000 τ. d.w. Κομψότατα ἐπιβατηγὰ τὸν 5.000 τόν. διὰ τὰς συγκοινωνιακάς ἀνάγκας τῆς Ἰταλίας ἔχουν ναυπηγοῦθη εἰς τὸ Παλέρμον.

αναγκάς της Ηπείρου εχουν παρατηθεί, σύμφωνα με την απόφαση της Διεύθυνσης Εσωτερικής Αστυνομίας της Περιφέρειας Ηπείρου, διά πλούτος των 18, 38 και 65 χιλιάδων τόν. (Η τελευταία υπό κατασκευή) και εις πλήρης και κοθόρδια σύγχρονος τεχνικός έξοπλισμός παρέχουν την δυνατότητα μιάς ταχείας και άριστης έπισκευαστικής έργασίας, έφαμι λίλου τών μεγαλύτερων άμερικανικών έπισκευαστικών κέντρων. Αύτην την έποχην 10 έως 15 «Τ.2.» και σώματερ-τάνκερς έκτελουν ταυτοχρόνως τάς έπιστας έπιθεωρησης των κατά τρόπον λιαν ικανοποιητικών υπό έπιπλων κόστους και εις βραχύ κατά κανόνα χρονικού διάστημα. Νυχθμερὸν τὰ μηχανουργεῖα έργαζονται. Ή έπικαιρος θέσις εἰς τὴν ὥποιαν εὐρίσκονται τὰ ναυπηγεία τῆς Σικελίας, εἰς τὸ κέντρον τῆς Μεσογείου, διεκολύνουν τὰ μεγίστα τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ οποία έπιστρέφονται εἰς Περσικὸν Κόπτον, προσεγγίζουν ἐκεὶ διὰ πᾶσαν έπισκευαστικήν έργασίαν. Οὕτω περὶ τὸ τέλος τοῦ καθαρισμοῦ τῶν τάνκων (gas free), απαριθμήτου πρὸ τῆς εισόδου τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς οιδονόποτε λιμένα, εὐρίσκονται ἐν ὅψει τῆς Σικελίας, ὅπου καὶ προσεγγίζουν διὰ τὴν ἔκτελεσιν δεξαμενισμῶν, χρωματισμῶν ψάλων ἡ καθαρισμὸν λεβήτων. Άς σημειωθῇ, ὅτι τὰ ναυπηγεία τοῦ Παλέρμου ἀπασχολούν τὰ $\frac{3}{4}$ τοῦ συνόλου τῶν έργατῶν των συνεχῶς εἰς τὰς τοιαύτας έπισκευαστικάς έργασίας.

Μεγάλαι είναι αἱ εύκολαι, τὰς ὁποίας παρέχει ἡ Ἰταλικὴ Κυβέρνησις διὰ τὴν ἐλευθέραν μεταφορὰν (*transito*) παντὸς εἶδους καὶ παντὸς υλικοῦ, προοριζόμενου διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων, ἐνῷ ἄφογος δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ στάσις τῶν τοπικῶν ἀρχών ἔναντι τῶν πληρωμάτων τῶν ἑκεὶ καταπλεόντων σκαφῶν. Σημειούται ἐνδεικτικῶς, ὅτι αἱ τελωνειακαὶ ἀρχαὶ σπανίως σφραγίζουν τὰς ἀποθήκας σιγαρέττων καὶ ἄλλων ἔφοδίων τῶν πλοίων. Αὐτὴν, δηλαδή, τὴν ἐπισκευαστικὴν δραστηριότητα εἰς τὸ Παλέρμον ἐπέτυχον οἱ Ἰταλοὶ νὰ τὴν ἀξιοποῆσσον καὶ τουριστικῶς. Χιλιάδες είναι οἱ ξένοι ναυτικοὶ οἱ ἐπὶ ἡμέρας παραμένοντες εἰς τὸ Παλέρμον, ἀναμένοντες ἡ ἐπιστατούντες εἰς τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων τῶν. Τα χρήματα, τὰ ὅποια οὔτοι διὰ τὴν διαβίσισσαν γίνεται τὴν ἔξοδευσιν, ἀποτελούν ἥδη μιαν ἐπιπρόσθετον συναλλαγματικὴν πρόσοδον διὰ τὴν Ἰταλίαν.

Πρό ημέρων κατεκευάσθη είς τὰ ναυπηγεία τοῦ Παλέρμου καὶ καθειλκύσθη τὸ πρώτον τυμῆμα τῆς τεραστίας δεξαμενῆ τῶν 65.000 τ., ἡ οποίᾳ πρόκειται μίαν νέαν ὥθησιν νὰ παράσχῃ εἰς τὸ μέγιστον αὐτὸν ἐπισκευαστικὸν κέντρον τῆς Νοτίου Ἰταλίας. Οὕτω δυνάμεθα ἐν συμπεράσματι νὰ τονίσωμεν, ὅτι, ἐνὸς οἱ Ἰταλοὶ δὲν ἔσημείσωσαν σημαντικὰς προσδόους εἰς τὸν ἑφταλιοτικὸν τομέα, ὥπως οἱ Ἑλλήνες καὶ οἱ Νορβηγοὶ συνάδελφοί των, εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐπραγματοποίουν τεραστίαν, πράγματι, ἔξελιξιν.

Ἐπιρραγούστηκαν τεράστιαι, πράσιναι, καὶ μέλαναι
Ἡ βιομηχανία κατασκευών καὶ ἐπισκευών τοῦ Παλέρμου προσφέρεται ὡς ἔνα παράδειγμα πρὸς μιμησιν δι' ἥματος τοῦ "Ἐλλήνας". Ἡ χώρα μας εὐρίσκεται εἰς πλέον ἐπίκαιρον καὶ πλεονεκτήκην θέσιν ἑκείνης τῆς Σικελίας, ἐντός τοῦ μεσογειακοῦ χώρου καὶ ἐπὶ τῆς θαλασσίας ἀρτηρίας πρὸς τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Μ. Ἀνατολής. Ἄν τοι καὶ μηδὲ ἀποκτήσωμεν μίαν ἀνάλογον συγχρονισμένην ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, θὰ συγκεντρώσωμεν ἀσφαλῶς ἔνα τεράστιον ὄγκον ἔργων αἰσθαντος. Τὰ εἰς τὴν Νότιον Εὐρώπην ἐκφορτώνοντα δεξαμενόποια χρειάζονται μεγαλυτέραν ἀπόστασιν ἀπό ἑκείνην τοῦ Παλέρμου διὰ νὰ συμπληρώσουν ἐν πλῷ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν των, ἐνώ τὰ ἐκφορτώνοντα τοῖς τὸ Κόντινεντ καὶ ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 17 μιλίων δεξαμενο-

τέραν τῶν πλοίων ἔξυπηρέτησιν κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν.

Αι στήλαι αύταί είσεφεραν τάς όλιγας των δυνάμεις εις την προσγωγήν της ύποθέσεως της καθόδου βιομηχανίας των ναυτικών κατασκευών και τών έπισκευών τών πλοίων, διότι ἀκραδάντων πιστεύουν οί ἀρτιωτέρα συγκρότησί της ἀποτελεῖ ἐπιδιώξιν ἔξχως πλουτοπαραγωγικήν, κειμένην ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ὑγιεστέρων κατεύθυνσεων μιας ἀποδοτικής ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.¹ Ἐργασία πολυτιμού των ὑπερχρήσιμων ίδικων μιας πλοίων διεφεύγει από την Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν, διότι δὲν ἔχομεν τὰ μέσα νὰ την συγκρατήσωμεν. Τώρα, φαίρις εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν καὶ μόνον πρωτοβουλίαν, τὰ μέσα αὐτὰ θὰ τὰ ἀποκτήσωμεν. Εἰς τὸν Σκαραμαγκάκι καὶ τὴν Σύρον, μέσα από τὰ ἐρείπια, η δημιουργία δύο σοβαρώτατων κέντρων ἐπισκευών καὶ κατασκευών πολλὰ θα αποδώσω. Τὴν ἰκανοποίησίν των τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διοδηλώνουν. Πανηγυρίζουν ἕνας γενικωτέρας, ἑθνικής καθαύτου, σημασίας γεγονός. 'Η αὔριον θὰ είναι καλυτέρα.

Δ. Ν. Κ.

πλοια, φθάνουν εἰς τὸ Παλέρμον καὶ παραμένουν ἐπὶ μίαν εἰσότι ἡμέραν ἕκτον λιμένον, διὰ νὰ συμπληρώσουν τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν ἀπὸ τὸ άεριόν. Ἐξ ἀλλού, τὰ ὑπέρχιλια πλοῖα μὲ Ἑλληνικά πληρώματα, θὰ ἔχουν κάθε συμφέρον νὰ ἐπισκευάζονται εἰς τὴν χώραν μας, διότι μία δεκαετήνημερος παραμονή των ἐνταῦθα περιήγησης την δυνατότητα ἀναπτύσσεως τῶν πληρωμάτων των πλησίον τῶν οἰκογενειῶν των, ἐν ταύτῳ δὲ καὶ την δυνατότητα ἀλλαγῶν εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, χωρὶς νὰ ἀπαιτούνται δαπάναι παλινονστήσεως καὶ ἐντεῦθεν ἀπόστολαι πληρωμάτων. Ἀγαθὸν τούτον τὸν πληρωμάτων. Αὐτὸν τὴν ἀναγκαιούντα κεφάλαια διὰ τὴν ἤδρανσιν μιᾶς τοιστούτης ἐκτάσεως βιομηχανίας βὰ εἶναι μεγάλα διὰ τὴν Ἑλληνικῆν οἰκονομικῆν πραγματικότητα, ἐν τούτῳ ἐπιβαλλέται τὸ σπουδαιόν αὐτὸν ἔργον ταχέως νὰ καταστῇ πραγματικότης εἰς τὴν χώραν μας διὰ δανείου, συναρθρισμένου πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἰς τὸ ἔωτερον.

Οι λόγοι, διὰ τούς ὅποίους θὰ ἔπρεπεν σύτη ἡ ιδία ἡ Κυβέρνησις νὰ ἀνέλμασε τὴν σχετικήν πρωτοδούλιαν διὰ τὴν ἴδρυσιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ἀναλόγου ἑκίνης τῆς Σικελίας, δὲν είναι μόνον οἰκονομικοί, ἀλλὰ καὶ πολιτικοί. "Ἄς μη λησμονέσι, ὅτι ἡ καθημερινῶν αὐξάνουσα σημασία τῶν πολεμικῶν πλοίων ως πωτών βάσεων διὰ τὴν ἔξαπλουσίαν κατευθύνομένων βλημάτων, ἔχει καταστῆσει ταῦτα κύρια προπύργια τῆς ἀμύνης τοῦ Δυτικού κόσμου. Τὰ πλοῖα, ὅμως, ἔχουν ἀμεσον ἀνάγκην δεξαμενῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν βάσεων, διὸ νὰ μὴ χάσουν ἔνα μεγάλο μέρος τῆς στρατηγικῆς των ἄξιας ἡ ἀκριβέστερον διὰ νὰ μὴ χάσουν αἱ περιοιχαὶ, εἰς τὰς ὅποιας ταῦτα δροῦν, τὴν στρατηγικήν των σημασιών. Ἡ χώρα μας, εὐρισκομένη εἰς τὸ σπουδαιότερον σημείον τῶν προκεχωρημένων βάσεων τοῦ ἐλευθέρου κόσμου, δύναται καὶ εἰς τὸν τομέα τούτο νὰ διαδραματίσῃ κύριον ρόλον.

I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

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

Προτιμότες την ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

ζαὶ τὸ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ τοῦ

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορόν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορή-
γησιν καὶ συντήρησιν ἀσυμμάτων τηλεγράφου πλοίων, φα-
διογωνιομέτρων, φαντάρ, βιθυνόμετρων καὶ λοιπῶν μηχαν-
μάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν ἀντιὼν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσιν
σας καὶ εἰς τοὺς κωνιωτέοντος λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ

ΤΑΧΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph 475652
47851
40798

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

Αζτή Ποσειδώνος 3 — Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798

ΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΙΚΗΣ : 115 BROAD STREET
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΙ ΤΡΙΜΗΝΙΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΜΑΣ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ 369 ΣΚΑΦΗ 1.558.481 Τ.ΓΚΡ.

Χαρακτηριστικόν τού τρίτου τριμήνου ύπηρξεν ή περιωρισμένη προσθήκη μεταχειρισμένων σκαφών είς τὴν ἐλληνική πλοιοκτησίας χωρητικότητα. Συνέβαινεν εἰς τούτο ή πτώσις τῶν ναύλων ἀφ' ἑνὸς, ητίς, ως ἡτο φυσικόν, ἀνέκαθισε τὰς περαιτέρω ἀγοράς. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς — εἰδικότερον — τῆς Ἑλληνικῆς μας ναυτίλιας, ἔξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν τρίμηνον ἢ πρὸς τὰ ἄνω πορεία τῆς καλυπτομένης ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος, ἀλλὰ μὲ ρυθμὸν ὑποειφέντα, ἔναντι τῶν δύο προηγουμένων τριμήνων. Οὕτω, ἡ καθαρὸς αὐξησίς ἀνήλθεν εἰς 4 μόνον σκάφη, 23.183 τ. γκρός, ἐνῷ κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμπλων περιέλαβε 19 σκάφη, 90.394 τ. γκρός. Διὸ τὸ ἐνεάμηνον τρέχ. ἔτους, ἐπομένως, ἡ αὔξησις αὐτὴ ἐφθασεν εἰς 23 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 113.577 τ. γκρός. Πάντως, τὸν κύριον δύκον τῶν νέων προσθηκῶν, συνεκέντρωσε καὶ πάλι ή λιβεριανὴ σημαία, μὲ αὔξησιν κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον κατὰ 26 πλοῖσι καὶ 298.942 τ. γκρός, διὰ δὲ τὸ ἐνεάμηνον τρέχ. ἔτους κατὰ 126 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.413.872 τόν. γκρός. "Οπως καὶ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον, αἱ σημειωθεῖσαι προσθήκαι εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μονοροβίας ἀνεφέρονται, κυρίως, εἰς σκάφη νεότευκτα, φορτηγὰ καὶ δεξαμενότοια. Αἱ προσθήκαι εἰς σκάφη μεταχειρισμένα ἀνήλθον μόνον εἰς 4 πλοιάκια φορτηγὰ καὶ 3 λίμπερτος. Ἐκ τῶν 4, δύμως, φορτηγῶν, τὰ 2 μόνον προήρχοντο ἀπὸ νέας ἀγορᾶς, τὰ δὲ ἄλλα δύο ὥφειλοντο εἰς ἀλλαγὴν σημαίας, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὰ 3 λίμπερτος, τὰ δύο ἡδίσαν ἀμερικανικά, τοῦ κ. Ὁνάση, ἀντικαταστήσαντα τὴν Ἀστερέοσσαν διὰ τῆς λιβεριανῆς. Τοιουτορέπως, τὸ σύνολον, περίπου, τῆς σημειωθείσης προσθήκης ἀνεφέρετο εἰς νεότευκτα σκάφη.

Αἱ λοιπαὶ σημαίαις εὐκαιρίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας καλύπτονται καὶ Ἑλληνικά συμφέροντα, ἐνεργάντων μικρὰς μόνον μεταβολάς. Διὰ τὴν παναμαϊκήν, λ. χ., σημαίαν ἔκλεισε τὸ γ'. τρίμηνον μὲ μίαν καθαρὰν προσθήκην 3 μόνον σκαφῶν, 11.171 τ. γκρός καὶ διὰ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας μὲ μείωσιν κατὰ ἕνα πλοῖον καὶ 2391 τ. γκρός, ἐνῷ διὰ τὴν δύνουριαν σύδεμια προσθήκη ἡ διαγραφὴ ἐστημειώθη. Εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα ἐμφανίζονται ἀναλυτικῶς τοιούτα σημαίαις, τῶν πέντε σημαίων κατὰ τὰ τρία τρίμηνα ἐ. ἐ. καὶ χωριστὰ διὰ τὸ ἐνεάμηνον :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Α'. 3μηνον		Β'. 3μηνον	
	Πλοῖα	Τ. γκρός	Πλοῖα	Τ. γκρός
Ἐλληνική	+ 9	+ 37.721	+ 10	+ 52.673
Λιβεριανή	+ 47	+ 536.058	+ 53	+ 578.872
Παναμαϊκή	+ 16	+ 183.499	+ 5	+ 29.486
Κοσταρίκας	- 1	- 2.554	- 1	- 1.057
Όνδούρας	- 1	- 9.100	- 2	- 16.293
Σύνολον :	+ 70	+ 745.624	+ 65	+ 643.681

ΣΗΜΑΙΑΙ	Γ'. 3μηνον		Τὸ 9μηνον	
	Πλοῖα	Τ. γκρός	Πλοῖα	Τ. γκρός
Ἐλληνική	+ 4	+ 23.183	+ 23	+ 113.577
Λιβεριανή	+ 26	+ 298.942	+ 126	+ 1.413.872
Παναμαϊκή	+ 3	+ 11.171	+ 24	+ 224.156
Κοσταρίκας	- 1	- 2.391	- 3	- 5.902
Όνδούρας	-	-	- 3	- 25.393
Σύνολον :	+ 32	+ 330.905	+ 167	+ 1.720.310

Τὸν μεγαλύτερον δύκον τῆς καθαρᾶς ταύτης αὐξησίας ἐκάλυψαν αἱ νέαι ναυπηγήσεις. Ἀνήλθον αὐταὶ διὰ τὸ ἐνεάμηνον εἰς 79 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.071.341 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 46 ἡσαν φορτηγά, 431.732 τ. γκρός, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 33 ἡσαν δεξαμενόπλοια, 639.609 τ. γκρός. Ἡ νεότευκτος αὐτὴ χωρητικότης κατενεμήθη εἰς τὰ ἀκόλουθα νηολόγια :

Ἐλλάδος	11	σφάφη	100.265	τ. γκρός
Λιβερίας	64	>	931.636	>
Παναμά	4	>	39.440	>

Σύνολον ... 79 > 1.071.341 > >

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν προσετέθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν γ'. τρίμηνου δύο νεότευκτα φορτηγά, 3 μεταχειρισμένα φορτηγά καὶ ἕνα νεότευκτον δεξαμενόπλοιον, τὰ κάτωθι :

α) Νεότευκτα φορτηγά:

«Καλλιόπη Πατέρα»	9.500	τ. γκρός
«Καπετάν Χιώτης»	6.500	>

Σκάφη 2 16.000 > >

β) Φορτηγά μεταχειρισμένα:

«Αγγελία»	1920	τ. γκρός
«Βιργινία Κ.ε.	739	>
«Σαρωνικός»	2472	>

Σκάφη 3 5131 > >

καὶ γ) Νεότευκτα τάνκερς:

«Πασιφικέτορ»	12.200	τ. γκρός
---------------	--------	----------

Προσετέθησαν, δηλαδὴ, 6 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 33.331 τ. γκρός. Διεγράφουσαν ἀφ' ἔτερου δύο σκάφη, ἥτοι τὸ κόστερ «Ἀγγελική» 148 τ. γκρός καὶ τὸ νεότευκτον φορτηγόν «Καππαντόνης» 10.000 τ. γκρός, ὅπερ ἀρχικῶς εἶχεν ἀναγγελθῆ, ὅτι πρωρίζετο διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀλλὰ τελικῶς ἔτεθη ὑπὸ τὴν λιβεριανήν. Ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προκύψει μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 4 σκάφη καὶ 23.183 τ. γκρός, ἡτίς, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ἰουνίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειωτὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ὅπερ :

369 σκάφη, 1.558.481 τ. γκρός

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἡ χωρητικότης αὐτὴ ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά νεότευκτα	39	τ. γκρός	290.492
Φορτηγά μεταχειρισμένα	100	>	269.838
Φορτηγά «Λίμπερτις»	90	>	646.989
Φορτηγά τύπου «Κρίσις»	2	>	7.627
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	6	>	86.541
Δεξαμενόπλοια μεταχειρισμένα	17	>	119.475
Υπερωκεάνια	2	>	37.554
Ἐπιβατηγά	34	>	71.476
Διάφορα	79	>	28.489

Σύνολον : 369 > > 1.558.481

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Ἡ σημαία αὐτὴ ἐξακολουθεῖ πάντοτε νὰ συγκεντρώνῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον ἐνεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς 28 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 326.701 τ. γκρός, ἀπαρτίζομενα ἀπὸ 13 νεότευκτα φορτηγά, 4 φορτηγά μεταχειρισμένα, 3 λίμπερτος καὶ 8 νεότευκτα δεξαμενόπλοια, ὡς ἔχει :

α) Νεότευκτα φορτηγά:

«Ἀνδρός Μαίντανιν	14.300	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Ἄντωνι ΙΙ	11.000	καθελκυσθέν εἰς Γερμανίαν
«Ἀτλάντικ Σάντημη	10.500	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Εγκραΐτσαν Βέλλαρ	8.800	καθελκυσθέν εἰς Γερμανίαν
«Γουόρλητ Τζάσπονικα	10.350	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Γουόρλητ Τζάσπονι	10.350	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Εύρυαλος»	8.000	καθελκυσθέν εἰς Ὀλλανδίαν
«Καλλίλια	8.600	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Καππαντόνης»	10.000	καθελκυσθέν εἰς Γερμανίαν
«Ντόνα Κατερίνα»	9.400	καθελκυσθέν εἰς Ἀγγλίαν
«Παναγία Μούτσανινα	8.500	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Πασιφίκ Κόνκερορ	8.050	καθελκυσθέν εἰς Ἰσπανίαν
«Προκύνων	11.400	καθελκυσθέν εἰς Ἀγγλίαν

Σκάφη 13 129.250

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

K. R. KNIGHT & CO

101 LEADENHALL STR.

LONDON E.C. 3.

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

BANKERS:

THE STANDARD
BANK OF S.A. LTD.

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS

COLD STORAGE CHAMBERS

LOURENCO MARQUES

LARGE STOCKS: Fresh and Frozen Meats, Poultry Fish, Dairy Products, Bacon, Hams, Vegetables, Fruit, and a large variety of all kinds of Canned-Foodstuffs always available on prompt delivery. All kinds of BONDED STORES PROVISIONS and cigarettes. Live stock of all kinds can be supplied at short notice.

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
62 Av. ALVARES CABRAL

Β) Φορτηγά μεταχειρίσμένα :

«Άλ-Κουβέτ»	5.268	άγορασθέν εξ Ιταλίας
«Άνδρος Σίγκνετ»	7167	ύποστείλαν τὴν Ἀστερόεσσαν
«Μάουντ „Οθρυς»	7128	ύποστείλαν τὴν ἀγγλικὴν
«Οσεαν Κέρριερ»	7082	άγορασθέν εξ Αγγλίας

Σκάφη 4 : 20.645

γ) Φορτηγά Λιμπερτούς :

«Χέυγουντ Μπρούν»	7237	ύποστείλαν τὴν Ἀστερόεσσαν
«Λιούιτ „Εμμερίτζ»	7176	ύποστείλαν τὴν Ἀστερόεσσαν
«Μάντισον Μπέλλα»	7216	ἐκ παλαιοτέρας ἀγορᾶς

Σκάφη 3 : 21.629

Και δ) Νεότευκτα δεξιαμενά σε πλοίοι :

«Άκουσμαπέλλε»	13.000	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν
«Ανδρομέδα»	12.500	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν
«Αντζουλέττα»	12.500	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν
«Ατλαντικ Γιούνιον»	20.500	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν
«Γουόρλντ Γκρήτιγκ»	13.750	καθελκυσθέν εἰς Γερμανίαν
«Γουόρλντ Ιντελίτζενς»	25.000	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν
«Βιολάντα»	28.200	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν
«Τράνς Γκώλφ»	24.027	καθελκυσθέν εἰς Ιαπωνίαν

Σκάφη 8 : 149.177

Διεγράφησαν ἄφ' ἔτερου δύο σκάφη, 27.759 τ. γκρός, ἢτοι τὸ λίμπερτον «Πασίφικ Γουαΐνη» 7176 τ. γκρός, ἢτοι ἐπώληθεν εἰς ἔτερον «Ελληνας» καὶ ὑψώσει τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν μετονυμασθεῖν «Μαριάνθη» καὶ τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Σπλένταρ» 20.583 τόν. γκρός, ὅπερ ἐδυθίσθη εἰς τὸ ἀνοικτὸν Γιβραλτάρ, κατόπιν ἐκρήξεως. Ἀπό τὰς μεταβολὰς ταύτας προήθη μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 26 σκάφη καὶ 298.942 τ. γκρός, ἢτις, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ἰουνίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, ἀπὸ :

588 σκάφη, 6.092.116 τ. γκρός

Η δύναμις αὕτη ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά νεότευκτα	123	τ. γκρός	1.095.600
Φορτηγά μεταχειρισμένα	44	»	220.683
Φορτηγά λίμπερτος	186	»	1.341.708
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	147	»	2.620.387
Δεξιπλοία μεταχειρισμένα	87	»	790.759
Υπερωκεάνια	1	»	22.979

Σύνολον 588 » » 6.092.116

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ, ΟΝΔΟΥΡΑ

Ύπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν ἡ ἀλληλικὴ πλοιοκτησία ἐνεφάνισε, κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον, μικράν τινα αὐξήσιν, περιορισθεῖσαν εἰς 5 σκάφη, 25.546 τ. γκρός, ἢτοι εἰς ἕνα νεότευκτον φορτηγόν, τρία μεταχειρισμένα καὶ ἕνα κόστερ. Τὰ προστεθέντα σκάφων ἥσαν τὰ κάτωθι :

α) Φορτηγά νεότευκτα:

«Μητέρα Μαριγώ» 9.200 τ. γκρός, καθελκυσθέν εἰς Γιουγκοσλαβίαν

β) Φορτηγά μεταχειρίσμενα :

Τ. γκρός

«Δημήτριος Δ. Σ.»	7005	άγορασθέν εξ Αγγλίας
«Έλαιν»	2588	άγορασθέν ἐκ Βελγίου
«Πασίφικ Σκίππερ»	6605	άγορασθέν εξ Αγγλίας

Σκάφη 3 : 16.198

Και γ) Διάφορα

«Χαλκί» 148 τ. γκρός, πρώην ἀλληλικὸν «Ἀγγελική»

Ἄπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 3 σκάφη καὶ 11.171 τ. γκρός, ἢτις, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ἰουνίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν παναμαϊ-

κήν σημαίαν, ἀπὸ :

271 σκάφη, 1.946.705 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :

Φορτηγά νεότευκτα	7	τ. γκρός	51.629
Φορτηγά μεταχειρισμένα	56	»	260.435
Φορτηγά λίμπερτος	122	»	877.593
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	14	»	249.828
Δεξαμενόπλοια μεταχειρισμένα	41	»	434.625
Υπερωκεάνια	4	»	54.852
Ἐπιβατηγά	1	»	2.388
Διάφορα	26	»	15.355

Σύνολον 271 » » 1.946.705

Ἡ σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ, μετὸ τὴν ἀπαγορευθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἐκεί κυβερνήσεως ὑπολόγησιν ἔνων πλοίων, δὲν εἶχε κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον, ὡς ἡτο ἐπόμενον, καμμίαν προσθήκην σκάφους ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας. Διεγράφη μόνον τὸ φορτηγὸν «Μπόλτικο» 2391 τ.γκρός, ὡς πωλήθεν εἰς Δανοὺς δισλυτάς. Λαμβανομένης ὑπὸ δύψιν τῆς μεταβολῆς ταύτης, παρέμειναν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας :

97 σκάφη, 440.377 τ. γκρός

Τὸ ἐν λόγῳ τοννάζ, κατὰ κατηγορίας πλοίων, κατενέμετο, ὡς ἔξῆς :

Φορτηγά νεότευκτα	2	τ. γκρός	17.414
Φορτηγά μεταχειρισμένα	71	»	264.545
Φορτηγά λίμπερτος	20	»	144.222
Δεξαμενόπλοια μεταχειρισμένα	2	»	11.870
Διάφορα	2	»	2.326

Σύνολον 97 » » 440.377

Τέλος, ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ ἡ ἀλληλικὴ πλοιοκτησία, χωρὶς καμμίαν μεταβολὴν, κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον, παρέμεινε μέ :

23 σκάφη, 215.891 τ. γκρός

Κατενέμετο τὸ ἐν λόγῳ τοννάζ, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ὡς ἔξῆς :

Φορτηγά μεταχειρισμένα	2	τ. γκρός	3.623
Φορτηγά λίμπερτος	12	»	86.318
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	6	»	99.517
Δεξαμενόπλοια μεταχειρισμένα	3	»	26.433

Σύνολον 23 » » 215.891

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΩΝ

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, ἡ δύναμις τῶν σκαφῶν ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ πλοῖα ἐπανδρώνονται, κατὰ κύριον λόγον, μὲ ἀλληλικὰ πληρώματα, ἀνέρχεται σήμερον εἰς :

1348 σκάφη, 10.253.570 τ. γκοδός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :

Φορτηγά νεότευκτα	171	τ. γκρός	1.455.135
Φορτηγά μεταχειρισμένα	273	»	1.019.124
Φορτηγά λίμπερτος	430	»	3.096.830
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	»	7.627
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	173	»	3.056.273
Δεξαμενόπλοια μεταχειρ.	150	»	1.383.162
Υπερωκεάνια	7	»	115.385
Ἐπιβατηγά	35	»	73.864
Διάφορα	107	»	46.170

Σύνολον 1348 » » 10.253.570

Ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα δύναται τις νὰ ἀντλήσῃ ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω ἀριθμούς, τους ἐμφανίζοντας τὴν κατὰ κατηγορίαν πλοίων σύνθεσιν τοῦ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας στόλου ὑπὸ τὰς προσαναφερθεῖσας πέντε σημαίας. Προκειμένου περὶ τῶν σκαφῶν ἔνηρον φορτίου, προκύπτει, ὅτι διαβέται τοὺς 705 φορτηγά, ἡλικίας 14 ἑτῶν καὶ ἄνω, συνολικῆς χωρητικότητος 4.123.581 τ. γκρός. Περιλαμβάνονται εἰς τὰυτα τὰ λίμπερτος καὶ γενικῶς τὰ πολεμικῆς ναυπηγῆσεως σκάφη,

ADEN

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^o. L^{TD.},

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,"

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

καθώς και ἀρκετά φορτηγά προπολεμικής κατασκευής. Τὸ ἐν λόγῳ τωναζὸς θὰ καταστῇ ἔξι όλοκλήρους ὑπερήλικον μέχρι τοῦ 1963—64, ὅποτε καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ ἀντικατασταθῆ, ἥν πρόκειται γὰρ διατηρησθῆ ὁ ἐφοπλισμός μας μίαν σύδιολογὸν συναγωνιστικὴν ἴκανότητα εἰς τὸν στίβον τῶν διὰ θαλάσσης παγκοσμίων μεταφορῶν. Κατέχομεν, ἐξ ἄλλου, 171 νεότευκτα φορτηγά ξηροῦ φορτίου (συνυπολογιζόμενων καὶ τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων), συνολικῆς χωρητικότητος 1.455.135 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ περισσότερα είναι ἡλικίας κάτω τῶν πέντε ἔτων.

Αἰσιωτέρα ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις, ὅσον ἀφορᾶ τὰ δεξαμενόπλοια. Κατέχομεν 173 νεότευκτα τάνκερς, συνολικῆς χωρητικότητος 3.056.273 τοννῶν γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ περισσότερα είναι ἡλικίας κάτω τῶν πέντε ἔτων, ἐνώ τὰ μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια μας (πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς), συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν τοῦ τύπου «T.2», ἀνέρχονται μόνον εἰς 150, χωρητικότητος 1.383.162 τ. γκρός.

Πρέπει, ἀφ' ἔτερου, νὰ διευκρινηθῇ, ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ διὰ τὰς ναυπηγήσεις δέν ἀντικατοπτρίζουν, τὸ σύνολον, τὸν ναυπηγικοῦ μας προγράμματος, διότι κατέχομεν δόλιγα τινὰ νεότευκτα φορτηγά καὶ ἀρκετά ἀκόμη δεξαμενόπλοια ὑπὸ τὰς σημαῖας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τοῦ Καναδᾶ, ἐπὶ δὲ καὶ τῆς Ιταλίας, τῆς Νοτίου Αφρικῆς καὶ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ὑπὸ τὰς δόπιας ἡ ἐπάνδρωσις πραγματοποιεῖται μὲν ἕξα πληρώματα, κατὰ κύριον λόγον. Τὰ σκάφη ταύτα, ὡς ἡτο φυσικόν, δὲν ὑπελογίζονται εἰς τὴν ἀνωτέρω στατιστικήν μας. Δὲν περιελθόνται, τέλος, καὶ δόλιγαι νεαὶ ἀγοραὶ σκαφῶν, μη παραληφθέντων εἰσέτι, καθὼς καὶ δύο μόλις ἀναγγελθεῖσαι καθελκυσεῖς σούπερ-τάνκερς ἀπὸ τὰ ιατωνικά ναυπηγεῖα, τῶν «Ράννερ» καὶ «Φάντομ».

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΜΑΣ

65 ΣΚΑΦΗ, 400.939 Τ. ΓΚΡΟΣ

Ἡ ἑκδηλωθεῖσα κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ ἔτους κρίσις τῶν μεταφορῶν, ἥτις προσέλαβε κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον ὀξύτητα μεγαλυτέρων, εἶχεν, ὡς ἡτο φυσικόν, τὸν ἀντίκτυπον τῆς καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Οἱ σποραδικοὶ, μεταξὺ Ἀπρίλιον καὶ Ιουνίου, παροπλισμοὶ σκαφῶν ηὔξησθαν ἔκτοτε, διὸ νὰ ἐμφανίσουν ἀπὸ τινῶν ἔβδομάδων ρυθμὸν ἐπιταχυνόμενον. Φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς ναυπηγήσεως, περιλαμβανομένων λίμετρων καὶ τάνκερς «T.2», καταπλέουν ἀλληλοδιδόχως εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας, ἐλλείψει ἐργασίας καὶ ἐπί εὔκαιρια, ἔκτελον διαφόρους ἐπίσκευας. Αἱ πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς δηλώσεις παροπλισμοῦ εἰναι δόλιγαι. συνεπείᾳ τῶν ἔκτελουμένων ἐπίσκευων, ἀλλ' ἐν τῷ πραγματικότητι ἡ ἀργία τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν δύναται — κατὰ τὸ πλεῖστον — νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἀποδοτικῆς ἀπάσχολήσεως.

Δάση ίστιν, δύπος καὶ κατὰ τὰς παλαιοτέρας περιόδους κρίσεων, ἥρχισαν καὶ πάλιν νὰ δημιουργῶνται εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν περιοχὴν τοῦ, ἐνῷ καὶ πρόδηλημα ἐπαρκῶν ἀγκυροδολίων ἀνακύπτει, μὲ τοὺς ἀναμενομένους προσεχεῖς καταπλοὺς καὶ ὅλων μονάδων μας πρὸς παροπλισμόν. Ἀπὸ τοῦδε γίνεται σκέψις περὶ χρησιμοποίησεως τοῦ δορείου λιμένας τῆς Χαλκίδος, τοῦ κόπτου τῆς Μήλου καὶ ἐνὸς ὑπηρέμου καὶ ἀμμάδους ὄρμου τῶν Οίνουστάν. Ἐφοπλιστικὸς Οἶκος ἐπὶ τῶν μεγαλυτέρων παρέσχε πρὸ τὴνερῶν εἰδοποίησιν πρὸς τὰς οἰκείας ἀρχὰς τοῦ Πειραιῶν, ὅτι 14 δεξαμενόπλοια του, τῆς κλάσεως «T.2», θὰ καταπλεύσουν εἰς Πειραιᾶ κατὰ τὰς προσεχεῖς ἔβδομάδας πρὸς παροπλισμὸν καὶ ώσιθη δι' αὐτὰ χώρος ἀγκυροδολίας εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ελευσίνος. Τὰ πρώτα τάνκερς τῆς ρηθείσης ἐταιρίας κατέπλευσαν εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ελευσίνος καὶ ἀγκυροδόλησαν εἰς τὴν πρὸ τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά περιοχήν.

Εἰς Πειραιᾶ καὶ τὴν περιοχὴν του παραμένουν παρωπλισμένα, ἐλλείψει ἐργασίας ἡ ἑκτέλεσεως ἐπίσκευων, 19 σκάφη μας, 92.052 τ. γκρός, εἰς τὸ ἔξωτερον ἔτερα 2, χωρητικότητος 11.475 τ. γκρός. Τὸ σύνολον, οὕτω, περιλαμβάνον 21 σκάφη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, 103.527 τ. γκρός, παρουσιάζει, ἔναντι τοῦ β'. τριμήνου, αὐξησιν κατὰ 7. σκάφη καὶ 55.752 τ. γκρός, ἔχει δέ, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά μεταχειρισμένα	11 τ. γκρός	50.700
Φορτηγά λίμπετρις	3 » »	20.723
Φορτηγά Μεσογειακά	4 » »	6.899
Δεξαμενόπλοια	3 » »	24.205

Σύνολον 21 » » 103.527

Ἀφ' ἔτερου, σκάφη Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ τὰς τέσσαρας γνωστάς «εσημαίας εὐκολίας», εὐρίσκοντο παρωπλισμένα ἡ ὑπὸ ἐπίσκευην εἰς Πειραιᾶ καὶ τὴν περιοχὴν του 26, χωρητικότητος 157.787 τό. γκρός. εἰς τὴν Σύρον 4, χωρητικότητος 24.878 τ. γκρός καὶ εἰς τὴν Χίον 1, χωρητικότητος 3.526 τ. γκρός, πήσι ἐν δλω 31 σκάφη, 186.191 τ. γκρός. Εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερον, διὰ τοὺς ιδίους λόγους, παρέμονεν ἡ ἀργία ἔτερον 14 σκάφη μας, 111.221 τ. γκρός, δημιουργουμένου οὕτως ἐνὸς συνόλου ὑπὸ τὰς «εσημαίας εὐκολίας», ἀπὸ 44 σκάφη καὶ 297.412 τ. γκρός. Ἡ χωρητικότης αὐτῆς, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου τοῦ β'. τριμήνου, παρουσιάζει αὐξησιν κατὰ 29 σκάφη καὶ 223.486 τ. γκρός, ἔχει δέ, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά μεταχειρισμένα	23 τ. γκρός	137.848
Φορτηγά λίμπετρις	3 » »	21.706
Φορτηγά Μεσογειακά	3 » »	3.725
Δεξαμενόπλοια	15 » »	134.133

Σύνολον 44 » » 297.412

Συγκεντρωτικῶς, ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας ἐτέλουν εἰς τὸ τέλος τοῦ τρίτου τριμήνου ἐν ὅργια, ἐλλείψει ἐργασίας ἡ λόγω ἐπίσκευων, 65 σκάφη μας, συνολικῆς χωρητικότητος 400.939 τ. γκρός, ήποτε :

Εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας 50 τ. γκρός 278.243

Εἰς τὸ ἔξωτερον 15 » » 122.696

Σύνολον 65 » » 400.939

Ἡ χωρητικότης αὐτῆς παρουσιάζει αὐξησιν, ἔναντι τοῦ β'. τριμήνου ἐξ, κατὰ 36 πλοίοι, 279.238 τ. γκρός καὶ ἔναντι τοῦ α. τριμήνου ἐξ, αὐξησιν κατὰ 52 πλοίοι καὶ 356.764 τ. γκρός. Τὰ παρωπλισμένα ἡ ἐπισκευαζόμενα 50 πλοία ἐν Ἑλλάδι, εἰναι ἀγκυροδολημένα : Εἰς Πειραιᾶ 21, Ἀμπελάκι 11, Πέραμα 8, Ἐλευσίνα 4, Σκαραμαγκάν 1, Σύρον 4 καὶ Χίον 1. Μεταξὺ τῶν ἀγκυροδολημένων εἰς Πειραιᾶ καὶ τὴν περιοχὴν του περιλαμβάνονται τὰ λίμπετρις «Κωνσταντῆς», «Νικολάου Ζωγραφία», «Ψαρώ» (Ἑλληνικά), «Μάκρων», «Σαπφώ» καὶ «Τελαμών» (ύπο τῆς «εσημαίας εὐκολίας») καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «T.2» «Αγίος Γεώργιος V», Ἑλληνικόν, «Γουόρλιν Θάσουται παναστικῶν καὶ «Κυανός» λιβεριανόν. Τὰ λοιπά εἰναι συνήθω τύπων μεταχειρισμένα φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια. Τὰ εἰς Σύρον παραμένονται εἰναι τὰ φορτηγά λίμπετρις «Απτίκα», «Κέπιτ Ρίον», «Σάν Νικόλας» καὶ «Φωτούλια», τὸ δὲ παρωπλισμένον ἐν Χίῳ εἰναι τὸ ονδουριανὸν φορτηγόν «Γρίζιλια». Τὸ σύνολον, οὕτως παραδικοί εἰναι τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ β'. τριμήνον :

Φορτηγά μεταχειρισμένα	34 τ. γκρός	188.548
---	---	---
Φορτηγά λίμπετρις	6 » »	43.429
---	---	---
Φορτηγά Μεσογειακά	7 » »	10.624
---	---	---
Δεξαμενόπλοια	18 » »	158.338
---	---	---
Φορτηγόν Σύνολον	65 » »	400.939

Προκύπτει, δηλαδή, διτὶ ἀπόδοθη εἰναι τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ β'. τριμήνον : Φορτηγά μεταχειρισμένα + 26 + 142.398 Φορτηγά λίμπετρις + 6 + 43.429 Φορτηγά Μεσογειακά — 8 — 12.662 Δεξαμενόπλοια + 12 + 106.073



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

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ

ΑΙ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Μετά μακράν μελέτην τού ακτοπλοϊκού, ή συσταθείσα έπιτροπή υπέβαλε τό πόρισμά της. Είναι πολυσέλιδον και οπτεται τού θέματος από πάσης αύτου πλευράς:

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ότι τὰ προτεινόμενα μέτρα, μὴ ἔξερχομενα τὸ παράπαν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πραγματικότητος, θὰ τύχουν καὶ τῆς ταχυτέρας κυβερνητικῆς ἐγκρίσεως, ἐφόσον, δεβαίως, καὶ ἡ Κυβερνησίς, ἡ συστήσασα τὴν ἐπιτροπήν, ἐπιδιώκει νὰ ιδῇ την βελτίωσιν — ὅχι τὴν ἀνέφικτον ἀριστοποίησιν — τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας.

Ο χώρος τῶν στόλων αὐτῶν δὲν ἐπιτρέπει τὴν δημοσίευσιν ὀλοκλήρου του πορίσματος, τοῦ ὄποιον τὸ σύνολον δὲν ἀνεκοινώθη. Ἀρκεῖ, πάντως, διὰ τὴν ἑνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν μας νὰ δημοσιεύσωμεν τὸ εἰδικὸν μόνον κεφάλαιον, ὑπὸ τὸν τίτλον «Διαπιστώσεις καὶ Ἐπιδιώξεις». Απεικονίζεται ἐπάρκως δι' αὐτοῦ ἡ παρουσία κατάστασις εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκήν καὶ καθορίζονται ἐν περιλήψει τὰ μελετηθέντα διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς μέτρα.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ

Διεπιστώθη κατ' ἀρχὴν τὸ ἀνεπαρκές καὶ ἐν πολλοῖς τὸ ἀκατάλληλον καὶ τὸ ἀντιοικονομικὸν τοῦ ἐν ὑπρεστὶς ἀκτοπλοϊκού στόλου. Τὰ διατίθεμα στήμερον στόλοι διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας (περιλαμβανομένων τῶν ἑξυπηρετούντων τὴν γραμμὴν Ἀργοσαρωνικοῦ καὶ διὸ ἐτέρας τοπικὰς γραμμᾶς) ἀριθμούμενα εἰς 14, ὑπολείπονται, μετὰ τὴν πρὸ τίνος προσθήκην 2 πλοίων, κατὰ ἔτερα δύο τούλαχιστον τοῦ ἀπαιτουμένου ἀριθμοῦ (ὑπελείπονται κατὰ 4 ἐν σχεσεῖς μὲ τὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος δρομολογημένα). Ἐπίσης τὰ περισσότερα τῶν σκαφῶν τούτων είναι παρῆλικα—ἔξι ἐπύπτωσαν ἀπὸ 41—50 ἑταῖς, τρία διὰ τῶν 50 καὶ ἔντα 65 ἑταῖς. Τινὰ ἔχουν ἔνα λένθη. Πλειστά κινοῦνται δι' ἀτμομηχανῶν καὶ ἔνων ἡ ταχύτης τῶν δὲν εἶναι ἀξιόλογος, ἡ καταστάσις τῶν εἰς καύσιμα εἶναι ἰδιαιτέρως μεγάλη. Τὰ δι' ἐπιβάτας διαμερίσματα, οἱ κοινόχρηστοι χώροι, αἱ ὑδραυλικαὶ τῶν ἐγκαταστάσεις καὶ ἡ ὅλη τῶν διστροφισμοῦ πολὺ ἀπέχουν, διὰ τὸ πλεῖστον ἔξι αὐτῶν, τῆς πληρώσεως τῶν στοιχειώδων σημερινῶν ἀπαιτήσεων διὰ ταξίδιον ἔστω καὶ διάγων ὥρων. Ὅποια τὰς συνθήκας ταύτας ἡ ἑξυπηρέτησις τῆς τουριστικῆς κινήσεως πρὸ τὰς ὑῆσους καὶ τὰ παράλια τῆς χώρας δὲν καθίσταται ἐφικτή. Αἱ ταλαιπωρίαι τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ κατὰ τοὺς θερινούς μῆνας εἶναι πλήρως διαπιστωμέναι καὶ γνωσταῖ, χωρὶς δύμας καὶ νὰ καθίσταται ἐφικτή μία διόρθωσις τῆς καταστάσεως ἀνευ μέτρων ἀποφασιστικῶν. Ή συμπλήρωσις τοῦ ἀπαιτουμένου ἀριθμοῦ σκαφῶν καὶ ἡ βαθμαίας ἀντικατάστασις τῶν περισσότερων ἔξι αὐτῶν προβάλλει ὡς ἀμεσος ἀνάγκη καὶ ἐπιδάλλεται καὶ ἔκ λόγω προνοίας.

Ἐκ τῆς ἔγγυτερας παρακολουθίσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως καὶ ἔξ δοσῶν πληροφοριῶν συνεκέντρωσεν ἡ Ἐπιτροπή, διαπιστοῦται περαιτέρω, ότι ἡ προσέκυστης νέων σοδορῶν κεφαλίων εἰς ἀκτοπλοϊκής ἐπιχειρήσεις δὲν παρουσιάζει ἐνδιαφέρον, ἀφοῦ μὲ τὴν αὔξησιν τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων, τὸν δὲν συναγωνιστῶν τῶν ἀλλών συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ τὸ μὴ ἀνάλογον πρὸ τὰς δαπάνας κινήσεως ναυλολογίου, δὲν καθίσταται ἐφικτή ἡ ἀπόδοτική ἑκμετάλλευσις ἔνὸς ουχρόνου ἀκτοπλοϊκού σκάφους, ἀνευ ὑπερφορτώσεως πέραν τῶν σχετικῶν κανονισμῶν τῆς ΕΕΠ, ὡς συμβαίνει κατὰ κανονικά σήμερον εἰς τὰς περιοδούς τῆς μεγάλης κινήσεως.

Οὕτω, τὰ δύο βασικὰ κονδύλια τῶν ἔξδόδων κινήσεως τῶν πλοίων, τὰ καύσιμα καὶ οἱ μισθοὶ πληρωμάτων, ἀποτελοῦνται περίπου τὸ 70 % τῶν συνολικῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, ηγένησθαι ἐντὸς τῆς τελευταίας διετίας κατὰ 30% περίπου τὸ πρώτον καὶ 10% τὸ δεύτερον, ἐνών ἐντὸς τοῦ ίδιου χρονικοῦ διαστήματος μόνον πρὸ τριμήνου ἔδυθη μικρά τὰ σύνησης εἰς τοὺς ναυλῶν τῶν μικρῶν ἀποστάσεων ὀρισμένων γραμμῶν, ὑπολογιζόμενη εἰς 3—4% περίπου τῶν συνολικῶν ἐκ ναύλων ἐπιβατῶν εἰσπράξεων τῶν πλοίων.

Περαιτέρω ἡ πικνωστις τῶν ἑωτερικῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν—14 ἀεροπλάνων ἐν κινήσεις—ἡ υπόμερη συντελουμένη μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξης τοῦ διδικοῦ δικτύου καὶ ἡ ἀνασυγκρότησης τοῦ σιδηροδρομικοῦ τοιούτου, ἐστρεψαν πρὸ τὰς μεταφορικὰ αὐτὰ μέσα μέγα ποσοστὸν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, τῆς ἀλλοτε προπολεμικῶς παρὰ τοῦ ἀκτοπλοϊκού σκάφους σχεδόν μονοπλασικῶς ἑκμετάλλευσην.

Βεβαίως ἡ ἐκ τῶν λόγων τούτων μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν τῶν πλοίων αντετομέθησθε διὰ τοῦ συνεχῶν αὐλανούμενον δγοῦ τῶν διακινουμένων ἀπό θαλάσσης ἀτόμων, ή αὔξησις δύμας αὔτη εἶναι ἐποικικὴ καὶ συνεπῶς ημέρης τὴν διαφορὰν μεταξὺ μεγιστῆς θερινῆς καὶ ἐλαχιστῆς κινημερινῆς κινήσεως καὶ τὴν κρίσιν ἐπέτεινε, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν προσθέματων προβλημάτων εἰς τὴν οἰκονομικήν ἑκμετάλλευσιν τῶν ἑωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν.

Ο συναγωνισμός, ἔξ ἄλλου, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν (κόστερς) τὰ πλοίων συγκεντρώνουν τὸ μεγίστον ὑδρού ποσοστὸν τῆς μεταξὺ λιμένων τοῦ ἑσπεριακοῦ κινήσεως φορτίων, ἐπέτρεψε τὴν ἀκτοπλοϊκήν ἐπιχειρήσιν σημαντικοῦ ἐσόδου καὶ τὸ ἐπιβατηγόν σκάφος δὲν ἀπασχολεῖ τὸν διόρθωσις πλοίων.

Ἡ ἑκμετάλλευσις συνεπών τοῦ σημερινοῦ τύπου ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους ἀπέδη, ως ἐπάρκεια τῶν λόγων τούτων, ἀντιοικονομική. Οἱ τρεῖς μῆνες τῆς ἐντατικῆς κινήσεως ἐπιβατῶν τῆς θερινῆς περιόδου καλύπτουν μὲν τὴν παθητικότητα τῶν κινημερινῶν ἀγόνων μηνῶν, δὲν ἐπιτρέπουν δύμας τὴν δημιουργίαν ἀπαρκῶν ἀποθεματικῶν πρὸ τὸν ἀνανέωσιν τοῦ διστημέρου πλωτοῦ υλικοῦ.

Οὐδεμία πλέον σκέψης οὐχὶ ἀνανέωσεων τῶν παρολίκων σκαφῶν, ἀλλ' οὐδὲ δελτιώσεως ἡ ριζικής ἐπισκευῆς τῶν ὑπαρχόντων ὑφίσταται παρὰ τοῖς ἐφοπλισταῖς. Ωρισμένα πλοία εἶχηλθον τῶν γραμμῶν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς καὶ μετετράπησαν εἰς τουριστικά. Ναυλώνονται τὸ θέρος διὰ περιπογκτικῶν πλοίων καὶ τὸ κείμενον.

Ἡ προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν δσων πλοίων παρέμειναν πρὸς ἑξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἐντοπιζέται εἰς τὴν πλέον ἐντατικὴν ἑκμετάλλευσιν τῶν μὲ τὰς διλογιαῖς δαπάνας συντηρήσεως, ήταν οὕτω σφαρίσουν τὰ πολεμένα σκάφα διασφαλίζονται.

Ὕπο τὰς συνθήκας αὐτὰς, φανερὸν εἶναι ότι τὸ ίδιο δὲν πρόβλημα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἔτι δὲν ληφθοῦν ἐπειγόντως τὰ ἐνδεικνύμενά μέτρα, ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἐτῶν θά καταστῆ ἀ-

κόμη διέτερον, ὅταν τὰ περισσότερα ἐκ τῶν σήμερον ἐν ἐνεργείᾳ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, παρήλια καὶ κουρασμένα ἀπό τὴν ἐντατικὴν κίνησιν, θά ἔξελθουν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων διαπιστώσεων προκύπτει, ότι ἡ μὴ εὐχάριστος θέσης εἰς τὴν ὅποιαν ἔχει περιλείπει ἡ Ἑλληνικὴ ἀκτοπλοϊκή, ὅφελεται εἰς βαθύτατα ὄργανικά καὶ οἰκονομικά αἵτια. Ἡ κατάστασις ἐπιδεινούνται καὶ τὰ πρὸς δελτιώσιν καὶ θεραπείαν αὐτῆς μέτρα καθίστανται δυσχερέστερα διό γάρ της μορφῆς τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως ἐν Ἑλλάδι. Κατεσπαρμένη αὐτῆς εἰς μικράς καὶ μὴ συνεργαζόμενας μεταξὺ τῶν ἐπιχειρηματικῶν μονάδας, οὔτε τὴν ἀναγκαῖαν διὰ τοιούτου εἰδίους ἐπιχειρηστικήν συγκοινωνίαν ἀπίφανειν παρουσιάζει, ὡτε ἡ χρηματοδότηση νέων ἐπενδύσεων νὰ διευκολύνεται, οὔτε τὴν πλήρη ὄρθολογικήν ὄργανων στην περιφέρειαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν δύναται νὰ ἔξασφαλίσηση.

Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι διεξάγονται σήμερον κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἑλεύθερας ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐλεγχούμενης ὑπὸ τοῦ Κράτους καρπῶν εἰς τὸν προσύσην τρεῖς διαχειρίζονται ἀνά 3 (ἢ καὶ περισσότερα) πλοίων.

Τὰ ἔκ της ἐλλείψεως συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων πρὸς ἀπόδοσιν συντονισμένου συγκοινωνιακοῦ ἔργου καὶ πρὸς ἀποδοτικήν ἑκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τῶν μεονεκτήματα, ἔκτινεται διὰ μακρῶν εἰς τὸν ἐπιχειρηστικόν της προστήρων ὡς παράτημα I πρακτικὸν Ἐπιτροπῆς συσταθείσης παρὰ τοῦ ΥΕΝ κατά τὸ 1954, διεπιστημόν δὲ πλήρως καὶ παρὰ τῆς παρούσης Ἐπιτροπῆς.

Πρὸς θεραπείαν τῆς καταστάσεως ταύτης, μέλη τινὰ τῆς Ἐπιτροπῆς ὑποδεικνύουν τῆς ἀκτοπλοϊκᾶς συγκοινωνίας (μετὰ τῶν τοπικῶν καὶ τοῦ Ἀργοσαρωνικού) 24 πλοία, ἀνήκουν εἰς 14 ιδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις, ἔξ δὲν αἴ περτα διαχειρίζονται ἐν μόνον πλοίον, αἱ τέσσαρες ἀνά δύο πλοία καὶ μόνον τρεῖς ἐπιχειρήσεις διαχειρίζονται ἀνά 3 (ἢ καὶ περισσότερα) πλοίων.

Τὰ ἔκ της ἐλλείψεως συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων πρὸς ἀπόδοσιν τῆς συντονισμένης την οἰνανεώσεως τοῦ πλωτού υλικοῦ, διὰ τῶν καταστάσεων τῶν συγκοινωνιακῶν την ἑκμετάλλευσιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν διὸ ἐπιβατηγῶν πλοίων. Πρωταρχικῶς, βεβαίως, θά ἀνελαμβάνεται ἡ ὑπόχρεως τῆς βαθιματικῆς ἀνανέωσεως τοῦ πλωτού υλικοῦ, διὰ τῶν καταστάσεων τῶν συγκοινωνιακῶν την ἑκμετάλλευσιν τῶν συνεργατέρων πλοίων. Βασικῶς, βεβαίως, θά ἀνελαμβάνεται ἡ ὑπόχρεως τῆς βαθιματικῆς ἀνανέωσεως τοῦ πλωτού υλικοῦ, διὰ τῶν καταστάσεων τῶν συγκοινωνιακῶν την ἑκμετάλλευσιν τῶν συγκοινωνιακῶν πλοίων. Οἱ ἔκ της ἐπιχειρήσεως πλοίων τοῦ πλωτού υλικοῦ διὰ τῶν καταστάσεων τῶν συγκοινωνιακῶν την ἑκμετάλλευσιν τῶν συγκοινωνιακῶν πλοίων.

Ἐν ἀσυμφωνίᾳ τῶν νῦν ἐφοπλιστῶν πρὸς σύμπτην Ἀνωνύμου Ἐταιρείας, οἱ εἰσηγούμενοι τὴν ἀπόσιμην τὴν συνιστοῦν τὴν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου προκρίνειν διαγνωσμόν πρὸς ἀνάθεσιν τῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν εἰς ὄργανισμὸν δικαίου, παρέχονται τὰς πατούσεων μεταξύ την ἑγγύησεις νὰ κατέ πληρωμάσιν τὴν πρόγραμμα ἀνανέωσεως τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς εύρυτερας ἐπιδιώξεις καὶ τοῦ Τευτρισμοῦ. Εἰς τὴν περιπτώσιν των θεωρών πρωταρχικῆς σημασίας την ἑξαστοτε τού πλωτού υλικοῦ διὰ τῶν καταστάσεων τῶν συγκοινωνιακῶν πλοίων.

1) Εἰς τὴν διάθεσιν τῶν καταλλήλων πλοίων ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας καὶ ἀνέσεως διὰ τὴν κάθε γραμμῆν.

2) Εἰς τὴν πυκνήν, ἀναλόγως τῆς κινήσεως, ἐξυπηρέτησην τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν κατὰ τὸ θέρος καὶ τὸν ποιοτικήν.

3) Εἰς τὴν ρυθμικήν ἀνανέωσιν τοῦ παρηλίκου πλωτού υλικοῦ διὰ σκαφῶν οἰκονομικωτέρας ἑκμετάλλευσεως καὶ μὲ χαμηλότερον, συνεπώς,

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΖΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΛΑΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Α. Ε. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΕΓΓΕΙΡΙΣΜΟ ΜΕ ΤΟΥΣ Κ.Κ. CORNES & CO. LTD. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορες ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Αμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρειῶν σοβαρῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οίκων, τῶν ἑταίρειῶν BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αύτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοί συμφέροντες δροὶ διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μεγάλας ζένας ἀσφαλιστικάς ἑταίρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ὑποδοτικώτεραι πρακτορεῖαι ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς "Ελληνας" ἐφοπλισταῖς. Πλήρης παροχὴ πάστης φυτεών πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσίων διά της ληφθείσας μετατροπής πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσης πυξίδων ἡλεκτροπαραγωγού συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοΐας, εἰδίκευμένων Οίκων.

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

έγγραφου και ἐν Ἑλλάδι θὰ προσέκρουε, ἀνευ ἀποχρώντος λόγου. εἰς ἔριζωμένας ἀντιλήψεις και θὰ προύπεθετε ἀνατροπὴν τῶν ισχυόντων ἐπὶ ἀπλῆς ὑποθήκης, διότι, φυσικά, δὲν θὰ ἡτο συνεπὲς διὰ μὲν τὴν ἀπλῆν ὑποθήκην, ν' ἀξιώμεν συμβολαιογραφικὸν ἔγγραφον, διὰ δὲ τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην, ητίς ἀποτελεῖ σημαντικώτερον νομικὸν γεγονός, ν' ἀρκούμεθα εἰς ιδιωτικὸν ἔγγραφον.

3. Τὸ θέμα τῆς ἐκτελέσεως τῶν περὶ προτιμωμένης ὑπόθηκης συμφωνίων εἰνεῖ ἔξοχως λεπτόν καὶ ἐμφανίζει τὰς περισσοτέρας δυσχερείας. Ὡς ἔξαγεται ἐκ τῶν πρακτικῶν τῆς ἐπιληφθείσης τῆς συντάξεως τοῦ νομοσχεδίου Ἐπιτροπῆς, ἡ τὸ πρώτον κρατήσασα σκέψις ἀπέκλινεν ὑπὲρ τῆς ἀπλουστεύσεως τῆς διαδικασίας περὶ ὧν τὸ ἄρθρο 858 καὶ 859 Π. Δ., καὶ ἐφαρμογῆς ταύτης ὀδιακρίτως ἃν ἡ αἴτουμένη περιαφή τύπου ἐκτελέσεως ἀφορεῖ ἀλλοδαπήν ἀπόφασιν, ἔγγραφον συντεταγμένον παρ', ἀλλοδαποῦ ὑπαλλήλου ή ἰδιωτικὸν ἔγγραφον. Τελικώς, δῶμας, ἐνώπιον τοῦ πλήθους τῶν προβλημάτων, ἀπέναντι ἀνέκυπτον ἐν τῇ τελευταίᾳ περιπτώσει, ἐπὶ τῶν δύοποιων δὲν εἰνεῖ δινατον νὰ ἐκταθῶμεν ἐνταῦθα καὶ τῶν δοπιών η ὑπερπήδησις δὲν ἥτο ἐφικτή ἀνευ ἀναπροπῆς διασκιῶν δρχῶν τοῦ δικαίου τῆς ἐκτελέσεως, προεκρίθη ὁ περιορισμός τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀπλουστεύμένης διαδικασίας περὶ ἣς τὸ ἄρθρον 6 τοῦ νομοσχεδίου ἐπὶ μόνον τῶν ἀλλοδαπῶν ἀπόφασεων καὶ τῶν παρ' ἀλλοδαπῶν ὑπαλλήλων συντεταγμένων ἔγγραφών. Τούτο τῆς πρώτως συνέστησε καὶ ἡ "Ἐνωσίς Ἑλλήνων" Ἐφοτλιστῶν, ἣς ἡ γνώμη, ὡς εἰκός, ἔθεωρήθη ἔχουσα διαρύνουσαν σημασίαν διὰ τὴν διατυπωσιν τοῦ νομοσχεδίου. Κατὰ ταῦτα, ἡ ἐκτέλεσις ἐν Ἑλλάδι εἰς ἀλλοδαπὸν συνταχθέντος ἰδιωτικοῦ ἔγγραφου ἐξαιρεῖται τῆς ἀπλουστεύμένης διαδικασίας. "Ἄσ τημειωθῆ, δῶμας, ὅτι τίποτε δὲν εἰνεῖ εὐχερέστερον τῆς ὑποβολῆς καὶ ἰδιωτικοῦ ἔγγραφου εἰς τὴν διαδικασίαν ταύτην, ἐὰν τούτῳ ἐπίθιμην ὁ πιστωτής. ἀτε δύναται εύτοις διὰ τῆς ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου ἀλλοδαποῦ ὑπαλλήλου θεωρήσεως τοῦ ἰδιωτικοῦ ἔγγραφου, κατὰ τὴν ισχύουσαν καὶ ἀκολουθουμένην ἐν ἀλλοδαπῇ πρακτικήν, νὰ καταστῆσῃ τοῦτο δεκτικὸν ἐφαρμογῆς τῆς διαδικασίας τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ σχεδίου ν. δ. Σημειωθείτω ἀκόμη διτὶ ὁ ἀρκούμενος εἰς ἰδιωτικὸν ἔγγραφον πιστωτής, ὁ ἀποδιλέψη προδῆλως εἰς ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐν ὦ τόπῳ συγχωρεῖται ἡ ἀμεσος ἐκτέλεσις αὐτοῦ, εἰς τρόπον ὡστε δὲν δημιουργεῖται πρακτικῶς κενόν τι.

"Η ἀπάντησις είλε ὠρίσμενά ἐρώτηματα, ἀτίνα συναφῶς θέτει ὁ κ. Κ., δὲν είναι δύσκολος. Οὐτως ἡ ἀρμοδιότης τοῦ Προέδρου θὰ κριθῇ κατά τά γενικάς ἀρχάς τοῦ δικαιονομικοῦ μας δικαίου, τὰς ὅποιας οὐδεὶς λόγος συνέτρεχεν, ὅπως θίξῃ τὸ νομοσχέδιον. Ομοίως δὲν στέρειται σημασίας ἡ προβλεπόμενή κλήσης κατά τὴν συζήτησιν τοῦ ὄφελέουτος καὶ τῶν προηγουμένων δανειστῶν, καθ' ὅσον ἔκτος τῆς προβολῆς παραδεκτῶν ἐνστάσεων, π.χ. Ἐξόφλησες τοῦ χρέους, πλαστότητος τοῦ χρέους, πλαστότητος τοῦ ἔγγραφου, αὐτὴ δυνατὸν ν' ἀγγίηται εἰς εὔκταιον δι' ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους, εἰδοποιουμένους ἔγκαιρως, ἀποτέλεσμα, ὡς ἡ Ικανοποίησις τοῦ ἐπιστεύδοντος δανειστοῦ ὑπό τίνος προγεγενένου πιστωτοῦ καθισταμένου τούτου εἰς τὰ δικαιώματα εκείνους κ.ο.κ.

4. ΑΙ σχετικαὶ πρὸς τὸ ἄρθρον 8 αἰτίασεις τοῦ κ. Κ. στεροῦνται ἀντικειμένου, καθ' ὅσον τὸ ἄρθρον δρίζει, ὅτι «εἴ̄ται (καὶ οὐχὶ ἀπό) τῆς ἀναλύψεως τῆς διαχειρίσεως...» δεῖ στερεῖται ὁ δανειστὴς τοῦ δικαια-μάτους ἀναγκαστικῆς ἐκπούσεως τοῦ πλοίου.

5. Ή περιέλευσις της κατοχής τοῦ πλοίου είς τὸν δανειστὴν κατ' ἄρθρον 9 σχεδίου ἐρείδεται ὃντως ἐπὶ τῆς ἔνοχικῆς σχέσεως τοῦ δανείου. Τὸ δικαίωμα τοῦ δανειστοῦ, δπως ἐπιδιώκῃ τὴν διά παλήσεως τοῦ πλοίου, δηλαδὴ διὰ τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἐμπραγμάτου δικαιωμάτος του, ἰκανοποίησιν αὐτοῦ, δὲν ἔξαντλει τὰς ἔξουσίας αὐτοῦ, ἀφοῦ μεταξὺ αὐτῶν περιλαμβάνεται καὶ τὸ δικαίωμα ἀνάληψεως τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐνυποθῆκου πλοίου. Διὰ ταύτης, συνιστώσης ἔνοχικήν σχεῖν, ἀγέται ὁ πλοιοκτῆτης τὴν κατοχὴν τοῦ πλοίου κατ' ἄρθρον 9 καὶ συνεπῶς τούχανει ἀκατανόητος ἡ ὑπόνοια τοῦ κ. κ. περὶ νομικῆς ἀνωμαλίας ἐν προκειμένῳ. "Αλλὰς τε, ἡ ὑποθηκική σχέσης γενικῶς περιβάλλεται διά της ἔνοχικῶν καὶ ἐμπραγμάτων δικαιωμάτων" (γερμαν. 1291 καὶ Ἀ.Κ.)

6. Τὸ ἀντιόχερον τοῦ δανειστού εἰς λογοδοσίαν ισχεῖ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἀμερικῇ καὶ ὁδῷ τὸ σχέδιον, χάριν ἔξυπερτήσεως τῶν σκοπῶν εἰς οὓς ἀποβλέπει, καθιεροὶ τὸ αὐτὸν καὶ παρ' ἡμῖν. Οὐχ ἡπτον, ἐπειδὴ παρίσταται τοῦτο ἀντιεἰκές διὰ τὸν φοιλέπην, τὸ σχέδιον καινοτομοῦν, ἀναγνωρίζει τὴν ἀντίθετον συμφωνίαν τῶν μερῶν. *Ἡ ὑπὸ τοῦ κ. Κ. ἐκθειασμὲνή ἀντίθετος ἀρχῆ, τῆς ὑποχρεωτικότητος δηλ., τοῦ λογοδοσίας, θ' ἀπετέλει ῥητῆ ἐπιβλαβῆ ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῶν ἐν ἀλλοδαπῇ ισχυόντων, ὡς καὶ ὑπὸνομευσιν τῶν ἐπιδιέλεων τοῦ σχεδίου.* Ως πρὸ τὴν ἐν ἄρθρῳ 13 ἐδ. 2

ὅτι ταύτην θὰ ἐγείρῃ ὁ δανειστής ἐναντιόμενος εἰς τὴν παῦσιν τῆς ὑπάρχου διαχειρίσεως τοῦ πλοίου καὶ εἰνε ἄπορον πῶς ἐπικρίνεται ἡ σαφήνεια τῆς διατυπώσεως τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως.

7. Ζωηρότερον ἐπίκρινεται τὸ ἄρθρον 14 σχεδίου, ὡς ἀπαγγέλλον τὰς ἡγετικέσσημον προηγουμένου ἐνυπόθηκου χρέους ἐν περιπτώσει ἀνάληψης τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου παρὰ μεταγενεστέρου προτιμωμένου ἐνυπόθηκου δανειστοῦ. Τούτῳ, ὅμως, ἀποτελεῖ συνέπεια τῆς σωτηρίας ἀρχῆς καὶ ἦν τὰ συμφέροντα τῶν προηγουμένων δανειστῶν πρέπει νὰ παραμένουν ἀθίστη ἐπὶ πράξεων εἰς ὅς οὗτοι δὲν μετέσχουν, τοιάντεν δὲ προξενίας συνιστᾶ ἀναμφίβολως ἡ ἔτι τῇ δάσει μεταγενεστέρως χορηγηθείσης προτιμωμένης ὑποθήκης ἀνάληψης τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τρίτου. Πιθανὸν τούτῳ τῷ ἀγγείῳ εἰς δισταγμούς «μεταγενεστέρων» προτιμωμένων ἐνυπόθηκών δανειστῶν. Εἶνε φανερόν, ὅμως, ὅτι ἡ τυχόν παραμέλησης τῆς ἥπιτος περιέχει ἡ ἀρευτική διάταξις προνοίας, θά καθιστά προβληματικήν τὴν ἐπὶ τῇ παροχῇ ἔστω καὶ πρώτης προτιμωμένης ὑποθήκης χορήγησιν δανειστοῦ, τοῦ δανειστοῦ φοιδουμένου, ὅτι θὰ ἥτο δυνατὸν μεταγενεστέρος δανειστοῦς νὰ ἱκανοποιηθῇ προνομιακῶς διὰ τῆς πρὸ τῆς λήξεως τοῦ πρώτου χρέους ἀναλημμάτων τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου, κατὰ παράβασιν τῆς θεμελιώδους ἀρχῆς περὶ χρονολογικῆς σειρᾶς ἱκανοποιήσεως τῶν ἐνυπόθηκων πιστωτῶν. Μεταξὺ τοῦ συμφέροντος τοῦ ἐπομένου καὶ τοῦ προηγουμένου δανειστοῦ, τὸ σχέδιον ὃθως τάσσεται ὑπὲρ τούτου, δοθέντος, ὅτι ὁ προηγουμένος δανειστής δὲν δύναται νὰ προγραΐη τας μεταγενεστέρας συμφωνίας τοῦ φειλέτου, ἐνώ ὁ ἐπόμενος πιστωτής δύναται νὰ πληροφορηθῇ εὐχερῶς τὰς προϋποτισμένας ὑποχρεώδεις τοῦ πλοίου. Τὸ ἀγγλικού δικαιου, τὸ ὅποιον ἐπικαλείται ὁ κ. Κ., είναι ἀκόμη ἀστήρπτορεν, ἀσφαλείας ἀπαγορεύει γενικῶς τὴν παροχὴν μεταγενεστέρου πιστογράφου ἐπ' απειλῆ ἀμέσου καταπιθώσεως τοῦ προηγουμένου. Εἶνε ἀληθές, ὅτι ἡ συνέπεια αυτῆς περιαιρεῖται διὰ τῆς συμφωνίας τοῦ προγενεστέρου ἐνυπόθηκου πιστωτοῦ. 'Αλλ' οὐδέν τὸ καλύτων, δπώς καὶ κατὰ τὸ σχέδιον ὃ προγενεστέρος δανειστής παρατιθῇ τοῦ ἐκ τοῦ ἄρθρου 14 δικαιώματός του πρὸς διεκδύσιν τῆς ἔγγραφῆς ἐπομένης ἡ ἐπομένων προτιμωμένων ὑποθήκων. Κατὰ ταῦτα, παραμένει ἐπικέστερον τὸ σύστημα τοῦ σχεδίου. 'Ἄσ σημειώθῃ, δτι ὡς διαμορφοῦνται συμβατικῶς αἱ σχέσεις μεταξὺ πιστογράφου καὶ πιστογράφου κατὰ τὰ κρατοῦντα εἰς τὸ ἀγγλοσαξενικὸν δίκαιον, οἰδαπότε πρᾶξις δυναμένη νὰ ἔπιδράσῃ δυναμενῶς ἐπὶ τῶν συμφέροντων τοῦ πιστογράφου ἐπισύρει τὴν κατάπτωσιν τῆς απατησίσεως του, με αποτέλεσμα εἴτε τὴν ἀνάληψην τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου, εἴτε τὴν πώλησιν αὐτοῦ. Εἶνε, λοιπόν, μετά τοῦτο, νὰ κατηγορήται τὸ σχέδιον, διότι ἀναγνωρίζει ἀνάλογον δικαίωμα ὑπὲρ τοῦ προηγουμένου δανειστοῦ, δσάκις ἀναληφθῇ ἡ διαχειρίσις τοῦ πλοίου ὑπὸ μεταγενεστέρου πιστωτοῦ, δτε ἀναμφίβολως διακεύενται τὰ συμφέροντα ἔκεινου;

8. Ός τελευταίον σφάλμα ἀποδίδεται εἰς τὸ σχέδιον ἡ πλημμελῆς τάχα διατήπωσις τοῦ ἄρθρου 19 αὐτοῦ, Ἀνεξαρτήτως τοῦ διτὶ τὸ σχέδιον ἔδει, ὡς ἐπρεπε, νὰ μήποτε μακρύνθη τοῦ Σχεδίου Κώδικος Ιδιωτ. ναυτικού δικαιού καὶ συγκεκριμένας καθ' διτὶ ἀφορᾶ τὸ συζητούμενον ζήτημα τοῦ ἄρθρου 194 αὐτοῦ, ἡ διαφορὰ ηττὶς κατά τὸν γ.κ. ὑπάρχει μεταξὺ τοῦ σχέδιου τούτου καὶ τοῦ ισχύοντος Ε.Ν., εἰνε τῇ ἀληθείᾳ ἀνύπαρκτος. Τὸ σφάλμα τοῦ ἐπικριτοῦ πηγάδει ἐκ τοῦ διτὶ παραλείπεται νὰ λάβῃ ςύντος ὑπ' ουδεὶς τὸ δέ. 2 τοῦ ἄρθρου 194 Σχεδίου Κώδικος, ὃς καὶ τὸ ἔδ. 2 τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ κριονέμου σχεδίου ν.δ. Κατά τὴν ὁμοίαν καὶ ταύτωσαν διάταξιν τῶν ἐν λόγῳ ἔδαφιν, διὰ τῆς παροχῆς παρὰ τοῦ ὄφειλέτου «ἐπαρκούς ἀ σ φ α λ ε ἐ ι σ ɔ ματαιούσα τοῦ δικαιώματος τοῦ δανειστος, δπως ἀπαιτηση την ἀμεσον ἐδόψιτον της ἀπαιτήσεως του ἐπειρπτωσι απαιτησεις ή διλάβης τοῦ πλοίου. Ἐφ' δυσον δ' ἡ ἐπάρκεια της ἀσφαλείας κρίνεται, φυσικά, ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὸ ὑμος τῆς ἀσφαλιστέας ἀπαιτήσεως καὶ ούχι ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὴν ἀξίαν του πλοίου, τὸ ἀπότελεσμα εἰνε, ἀκριβῶς, τὸ διέδιν υπό τὸ κράτος τοῦ τε ισχύοντος εἰσεῖτι Ε.Ν., καὶ τοῦ μέλιστος νὰ ισχύσῃ Κώδικος, ώστε καὶ παλιν στερεῖται δάσεως η ἐπικρίσις.

‘Ο θεσμός της προτιμωμένης υπόθηκης έτι προλογίων υιοθετεῖται παρ’ ήμιν ως μέτρον χρήσιμον ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς γενικούτερας προσπαθείας πρὸς εθνικοποίησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ δυναμικοῦ μας. ‘Οθεν, τὸ σχετικὸν νομοθέτημα καλεῖται νά συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν σκοπῶν πολὺ εὐρύτερουν ἐνδιαφέροντος. Τούτου ἔνεκα ἑθεώρησα εὑκατοντίν, ὅπως ἐπιτίχησσον διὰ τῶν ἡγουμένων ἀντιπαρστήσων τὴν ἀνασκευὴν ἀδαοίμων αἴτιάσσων, αἴτινες, ως προερχόμεναι, μάλιστα, ἐκ διακεκριμένου ἀνατόμου τῶν ναυτικῶν θεσμῶν, παρεισάγουν κίνδυνον ἀδίκου κλονισμοῦ τῆς πίστεως ἐπὶ τὸν νεαρὸν θεσμόν, πίστεως ἀπαραιτήτου διὰ τὴν ὁμάλην καὶ ἀποδικτικὴν λειτουργίαν του.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύχτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ γῶοιν ψυγείου

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

Δι' ἐπτορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον ποδὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ПЕТРОН М. НОМИКОН А.Е.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Αρτη Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφ. 470.895

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡ. ΤΡΥΠΑΝΗ

Κατά τὴν ἑφετεινὴν (29 Μαΐου — 1 Ιουνίου) θερινὴν διάσκεψιν τοῦ «Ινστιτούτου Πετρελαίου» εἰς Φόλκστον τῆς Ἀγγλίας, ἀνεγνώσθη ἡ κάτωθι δημοσιευμένη περισπούδαστος μελέτη τοῦ κ. Γ. Τρυπανᾶ. Διευθυντοῦ τοῦ Οἰκου Νιάρχου τοῦ Λονδίνου, ἐπὶ τῷ γενικῷ θέματος «περὶ τῆς ἐπιδράσεως τῆς προδόσου τῆς μηχανικῆς εἰς τὴν βιομηχανίαν πετρελαίου». Ἡ μελέτη τοῦ κ. Γ. Τρυπανᾶ προεκάλεσε τὸν πόρον τὸ ἐνδιαφέρον καὶ εὐρεῖαν συζήτησιν μεταξὺ τῶν παραστάντων κατὰ τὴν διάσκεψιν μελών τοῦ Ινστιτούτου. Περίληψιν τῶν προβληθέντων ἔρωτημάτων καὶ τῶν ἀπάντησεων τοῦ συγγραφέως θά παραθέσωμεν εἰς τὸ τέλος, διευκολυνομένης οὕτω τῆς πλήρους ἐπὶ τοῦ θέματος ἐνημέρωσεως τοῦ ἀναγνώστου.

Ἡ πλήρης μελέτη τοῦ κ. Γ. Τρυπανᾶ θέλει δημοσιευθῆ εἰς δύο κατὰ συνέχειαν τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ τοινισθῇ ἡ σημασία τοῦ θαλασσίου ναύλου ὡς συνθετικοῦ παράγοντος τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου σήμερον. Συνεπὼς, κάθε ἑξῆς εἰς τὴν μηχανικήν, ηπὶς τείνει νὰ καταστῆσῃ εὐθήνη τὴν μεταφορὰν πετρελαίου, πρέπει νὰ ἐνδιαφέρῃ πάντας τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν πετρελαιοδιοικησίαν. Ὑπολογίζεται, ὅτι τὸ ἑπτηρεσίδιο τονιάζει τὸν προσέγγισιν εἰς 41 ἑκατομμύρια τόνων δ. w., καὶ ὅτι τὸ σύνολον τοῦ ἡπού παραγγελιῶν ἡ ναυπηγήσιν τονιάζει φάνει περίπου εἰς τὰ 27 ἑκατομμύρια τόνων δ. w. Ἐτερα 11 ἑκατομμύρια δ. w. μελετάται νὰ παραγγελθούν, μὲ παράδοσιν μέχρι τοῦ 1965, οὐτῶς ὥστε ἡ ὄλη αὐξησίς προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ τότε εἰς τὰ 38 περίπου ἑκατομμύρια τόνων δ. w. Τούτων ἡ μεταφορικὴ ικανότης θὰ εἶναι ἀνώτερά τῆς ὑφισταμένης χωρητικότητος τῶν 41 ἑκατομμυρίων τόνων δ. w. Σήμερον τὸ πετρελαίου προβαδίζει, ἐν μεγάλῳ περιθώρῳ, οἰοῦντος ὅλου μεμονωμένου εἰδους διακινουμένου ἀπὸ θαλάσσης, ὃ δὲ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπερβαίνει τὸ 13 τοῦ συνόλου τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν φορτηγών.

Ἡ ναυπηγήσις δεξαμενοπλοίων ποικίλει σήμερον, δυσον ἀφορᾷ τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν, ἀπὸ 18.000 μέχρις 100.000 τόνων δ. w., ὃ δὲ μεγαλύτερος ὄγκος ἔξ αὐτῶν — σχεδὸν τὰ 85% — ἀνήκει εἰς τὰ μεγέθη τῶν 30.000 τόνων δ. w. καὶ ἀν. Ἡ χωρητικότης, δημοκ., εἰς τὰ μεγέθη τῶν 30.000 τόνων δ. w., δὲν ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν κριτήριον τῆς μεταφορικῆς ικανότητος. Ἡ ταχύτης τῶν νέων τάκερων, κυμαινομένη μεταξὺ 16 ἑως 18 κόμβων, θὰ ἔχῃ ὡς ἀπότελεσμα μίαν αἰσθητὴν αὐξησιν — γενικῶς — τοῦ μέσου ὄρου ταχύτητος τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, εύρισκομένων στήμερον ἀκριβῶς ἀνω τῶν 14 κόμβων. Τούτῳ ἀντιστοιχῶς ἀποδεῖται πρὸς φθελός τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου.

Ἐις ἡμειστήμουν ἔκθετον, προσφάτως συνταχθεῖσαν, ὑπόλογίζεται, ὅτι κατὰ τὸ 1965, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἀχρηστεύσεως σκαφῶν, λόγω δρίου ήλικιας, ἡ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων πιθανὸν νὰ αὐξηθῇ κατὰ 82%, περίπου, ὑπεράνω τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου.

Ἄς επιστρέψουμεν τῷρα εἰς τὸ 1939. Τὸ σύνολον τότε τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἦτο, ἀκριβῶς, ὀλίγον ἀνω τῶν 16 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ ἀπότιτο ὅπο σκάφη μεγέθους 6000 ἑως 12.000 τόνων καὶ ταχύτητος τοῦ 10 ἑως 13 κόμβων. Ἡ ἔκτοτε πραγματοποιηθείσα κολοσσιαία αὔξησις, ηπὶς ταχέτερες μεταπολεμικῶς νὰ ικανοποιηθῶν αἱ λόγω τῆς μεγάλης βιομηχανικῆς δραστηριότητος διογκωθεῖσαι ἀνάγκα εἰς καυτιμα, κατέστη δυνατή διὰ τίνων τεχνικῶν ἐξελίξεων, διὰ τῶν ὅποιων ἐθελτιώθη ἡ ἀποδοτικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνώ καὶ τῶν ναυπηγείων οὐδέποτε ἡ ίκανότητα διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Τὰ νεώτερα δεξαμενόπλοια εἶναι μεγαλύτερα, ταχύτερα καὶ ἀδύντερα ἔναντι τῶν παλαιοτέρων των, ἔστω καὶ ἀν μερικοὶ δυσκολεύονται κάπως νὰ πιστεύσουν τὸ τελευταῖον. Ἀναφιθόλως, δημοκ., εἶναι σχετικῶς εὐθηνότερα, λόγω τῶν βελτιωμένων μέσων τῆς κατασκευῆς των καὶ ἀφοῦ δεχθῆ τις πρώτον τὴν πτώσιν τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος.

Τὰ μεγάλα καὶ καθὼς φαίνεται διαρκῶς αὐξανόμενα μεγέθη τῶν σκαφῶν, ὑπηγορεύθησαν ἀπὸ οἰκονομικοὺς λόγους, οἵτινες ἐσχάτως ἐνετάθησαν ἐπὶ πολιτικῶν τίνων ἐπιδράσεων. Αἱ δαπάναι διασχειρίσεως ἐνὸς δεξαμενοπλοίου δὲν αὐξάνουν κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸ αὐξανόμενον μέγεθος. Αἱ εἰς πληρώματα ἀνάγκαι μεταβάλλονται σχετικῶς διλόγιον, ἡ κατανάλωσις καυσίμου εἶναι μειώνεται κατὰ τὸν τονιόν μελλον, παραστήλως δὲ μειούται καὶ τὸ ναυπηγικὸν κόστος ταῦτα. δ. w., μετ' αὐτοῦ δὲ μειούται καὶ τὸ ποσὸν τῶν ἀποσθέτων τοῦ κεφαλαιοῦ. Ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ μεταφορὰ διὰ δεξαμενοπλοίου τῶν 50.000 τόνων δ. w. κοστίζει μόνον 60% περίπου, ἔναντι τοῦ κόστους μεταφορᾶς διὰ δεξαμενοπλοίου 12.000 τόνων. «Οσον αὐξάνει τὸ μέγεθος, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ περιορισμοῦ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως ἐπιτυγχάνεται, ὅταν τὸ δεξαμενόπλοιον φέραση τὸ μέγεθος τῶν 40—50 χιλ. τόνων δ. w. Μετά τὸ μέγεθος τοῦτο ἡ βελτίωσις δαπανῶν κινήσεως μειούται ργαδίως καὶ εἶναι πιθανὸν διτι, ἀν δὲν ἐπενήργουν παράγοντες γενικωτέρας πολιτικής, ἵνα ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν, τὸ σκάφος τοῦ μεγέθους τῶν 80.000 ἑως 90.000 τόνων

ι. w. ἐὰν ἀπετέλει τὸ ἕσχατον ὅριον μεγέθους, ὅπερ θὰ δύναται καὶ νὰ ἔχῃ ίκανοποιητικὴν πρώσων μὲ μίαν μόνον ἐλίκα.

Ἄλλος ἀποφασιστικὸς παράγων θεωρεῖται ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ. Τὸ μεγαλύτερον σκάφος, δημοτ. διπλεύσης ἐμφορτον, εἶναι τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 40.000 τόνων δ. w., ἐνῷ δεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τόνων δ. w. εἶναι τὸ μεγαλύτερον, δημοτ. διπλεύσης της Διώρυγος, ἐφόσον τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τόνων δ. w., ταξιδεύον πλήρως ἐμφορτον διὰ τοῦ περίπλου τῆς Αφρικῆς καὶ ἐπιστρέφον διὰ τοῦ Σουέζ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς φωτωσιν, δύναται νὰ μεταφέρῃ τὸ πετρέλαιον μὲ τὸ αὐτὸ μεταφορικὸν κόστος, δῆπος καὶ τὸ μεταφέρον διά την πετρέλαιον διά την Περσικήν θεωρεῖται νὰ μεταφέρει τὰ μεταφορικὰ κόστην μεγαλύτερην τῶν 43.000 τόνων, τούδον δυναμένου, κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις, νὰ χρησιμοποιητικὴν ποιητικὴν πρώσων.

Εἰς τὰκερς μεγαλύτερα τῶν 80.000 ἑως 90.000 τόνων δ. w. χρειάζονται δύο ἐλίκες, προκειμένου ταῦτα νὰ κινῶνται μὲ τὰς παραδεδεγμένας σήμερον ταχύτητας. Αἱ δύο, δημοκ., ἐλίκες αὐξάνουν τὸ ναυπηγικὸν κόστος. Ἡ ἐγκατάστασίς των συνεπάγεται μεγαλύτερα μηχανοστάσια καὶ περισσότερα δαπάνας κατασκευῆς, παράγοντας, δηλαδή, οἵτινες ἀναδιβάζουν τὸ κόστος ναυπηγήσεως καὶ μειώνουν τὴν ὀστικήν ἀποδοτικότηταν κατά 10%, ίσως. Οἱ παράγοντες οὗτοι ἀσκοῦν ἀνασχετικὴν ἀπόδρασιν ἡ καὶ ἐνδικούντων μεγέθουν, ἐπὶ τῆς τάσεως τῆς μειώσεως τοῦ ναυπηγικού κόστους, σὺν τῇ αὐξήσει τοῦ μεγέθους, ἀλλὰ δὲν εἶναι — αὐτοὶ καθ' έστους — καὶ ἀρκετοί, διὰ νὰ καταστήσουν ἀντιοικονομικὴν τὴν ναυπηγήσην δεξαμενοπλοίων τῶν 100.000 τόνων δ. w. Ἡ πρόσθετος ταχύτης, τὴν ὅποιαν αἱ διπλέλικοι ἐγκαταστάσεις πρώσων δύναται νὰ προσδώσουν εἰς τὰ καφάδων τάπαυτα, ἀντισταθμίζουν τὸ ἀποτελεσματικόν των διπλών σκαφῶν ἑνεργούν, διὰ τιαν τῶν μεγαλύτερων μεγέθουν, ἐπὶ τῆς τάσεως τῆς μειώσεως τοῦ ναυπηγικού κόστους, σύντομον ἡ πρόσθετη ταχύτης τῆς έκμεταλλεύσεως εἰς τὰ κρηπιδώματα, εἰς τὰ κρηπιδώματα, τὰς μονίμους δεξαμενάς, τὰς εὐκολίας ἐπισκευῶν κ.ο.κ. Ὑπάρχουν ἐν τούτοις ταχύτημα, ἀν τούτων μερικοὶ ἀλλοί λόγοι ἀναγόμενοι εἰς τὴν διαφεύγοντας τῶν σκαφῶν τούτων, οἵτινες πρέπει νὰ διατητοῦνται νὰ ἀποδειχθοῦν ὡς δεσπόζουσαν ἔχοντες σημασίαν. Οἱ λόγοι οὗτοι ἀναφέρονται εἰς τὰ βυθισματα τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ ἐφορτωσεως, εἰς τὰ κρηπιδώματα, τὰς μονίμους δεξαμενάς, τὰς εὐκολίας ἐπισκευῶν κ.ο.κ. Ὑπάρχει — τέλος — τὸ ζήτημα, ἀν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔξασφαλισθῇ λογικὴ ἀπασχόλησης διὰ τὸ ζήτημα πρόσθετον μέρος — ἀν μὴ καὶ διὰ τὸ σύνολον — τῆς ζωῆς του σκαφούς, ἐφόσον εἰς τοιάστας μονάδας η ἐλαστικότητη τῆς έκμεταλλεύσεως ισούται πράγματι πρὸς τὸ μηδέν. Τὰ ἐν λόγω μεγάλα σκάφα ναυρύνται, τῷ οντικῷ, ὡς ισοδυνάμως πρὸς πετρελαιαγωγούς, ἐκτελούντα τὴν βασικὴν διακίνησιν τοῦ εἰδούς μεταξὺ διλίγων ἐπάνω τῶν μεγαλυτέρων λιμένων φορτώσεως καὶ τῶν ἀντιστοίχων τῶν μεγάλων διυλιστηρίων.

Μέχρι τοῦδε τὸ πρόβλημα ἔξητασθη ἀπὸ τῆς σκοπιάς τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ ναυλωτοῦ. Διὰ τὸν ναυπηγοῦν δέοντας νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ἀλλαὶ καὶ πολὺ σημαντικοὶ ἀπόψει, πρὶν ἢ οὔτος δεχθῆ παραγγελίας διὰ τοιάστας σκάφη. Πρωτίστως, πρέπει εἰς τούτος νὰ ὑπολογίσῃ ποιῶν ἀκτάσεως κρίτησης πρόκειται νὰ ὑπάρξῃ τὸν πάντας τῶν ἑπτηρεσίδων διά τὸν Κόσμον διὰ τάνκερ-μαμπούθ, διότι ἡ οικονομικὴ ἀπασχόλησης τῶν ἑσπαρῶν καὶ τῶν δεξαμενῶν, ποὺ χρειάζονται, διὰ νὰ κατασκευασθῇ σκάφος τοῦ ρημῆντος μεγέθους καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ αὐτοῦ, καθὼς καὶ ἡ λογικῶς ταχεία ἔξοφλησης τῶν μεγάλων ἀναψωτικῶν χειριστικῶν καὶ λοιπῶν τεχνικῶν μέσων, μὲ τὸ δόποια πρέπει νὰ ἔχεισθαι τὸ ναυπηγεῖον του, δύναται νὰ ἐπιτελεσθῇ, ἀντίστοιχα τοιούτων μεγάλων σκαφῶν.

«Ολαι αἱ ἀνωτέρω ἀπόψεις εἶναι οἰκονομικῆς φύσεως. Τὰ τεχνολογικὰ ἐρωτήσεις διά την ναυπηγημένην σκαφῶν ὑπῆρχον πολὺ πρὸ τοῦ ἀκόμη ἀνακύων ἡ ἀνάγκη τῶν ναυπηγείων τοῦ σούπερ-τάνκερ. Ὑπερεκάνειοι γίγαντες διὰ τὴν ἔξυπητησίν της ἐπιβατηγοῦ κινήσεως εἰχον ναυπηγηθῆ κατὰ τὰ πρώτα ἐπὶ τῆς παρούσης ἑκατονταετίας. Τὰ δύο «Κούην» ἔχουν σήμερον ἡλικίαν εἰκοσιν ἑταῖρον. Δὲν ἔπειτα ἐκ τούτου, διτι καὶ τὰ νέα μεγαθήρια δεξαμενόπλοια δέν παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα σκαφίδων καὶ κατασκευῆς. Τὰ πολὺ μεγάλα ἐπιβατηγά ὑπέρωρακενία μὲ τὸ μέγα αὐτῶν ὑφος καὶ τὰ πολλὰ καταστρώματα εἶναι ισχυρότεράς των κατασκευῆς ἀπὸ τὰ πολλά μεμούθ-δεξαμενόπλοια, τὰ ὅποια καλοῦνται νὰ μεταφέρουν πολλούς αὐτούς καὶ μόνην καταστρώματα. Θὰ χρειάσθη, δῆπος τὰ ἐλάσματα τοῦ μεσαίου κυρίως σκάφους τοῦ πολού εἴχον πάχος ἀνεύ την προηγουμένου. Κατὰ πάσα πιθανότητα, λόγω τῆς αὐξήσης δυσκολίας κατασκευῆς ικανοποιητικῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεων καὶ τῆς δυσκολίας νὰ ἔξασφαλισθοῦν καταλλήλοι λεπταὶ κρυσταλλίνια κατασκευῆς τοῦ μετάλλου, δόσον αὐξάνει τὸ πάχος τους ἐλάσματος καὶ λόγω ἀπίστης τῶν δρίων ἐλάσεως, τὸ ἀναγκαῖον πάχος τῶν μεγαλυτέρων ἐλάσματων ἐπιταχύνεται διὰ δύο ἡ περιστρέψαντα στρωμάτων ἐκ λεπτοτέρων ἐλάσματων.

Η ΜΕΤΑΛΛΟΥΡΓΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ: Εἰς τὰ σούπερ τάνκερ, δημοτ. διπλοῖσις τοῦ πετρελαίου εἰς τὰ πλοία καὶ διὰ τὸν αὐτὸν — γενικῶς — λόγον, αἱ χαλύβδινοι κατασκευῆς των ὑφελήθησαν τὰ μέγιστα ἐκ τῆς ἐντατικῆς μεταλλουργικῆς ἐρεύνης, ἡ δῆποια ἐγένετο κατὰ τὴν παρεθύρου εἰκοσαετίαν, δημοτ.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσις φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

σον άφορδι ιδίᾳ τάς θραύσεις, συνεπεία ραγισμάτων. Τοιαύτα ἀτυχήματα, ἐπισυμβάντα εἰς σημαντικάς χαλδείνους κατασκευές, όπως λ.χ. εἰς τὴν βελγικήν γέφυραν Χάσσελ τὸ 1938, εἰς τὸ δεξαμενόπλοιον «Σενεκέντυ» τὸ 1943, ἐνῷ ἡτο πήγκυροδολμένον καὶ εἰς 1450 ἔτέρας περιπτώσεις σοδαρωτέρων ἡ μικροτέρων τοιούτων ἀτυχημάτων εἰς ὅλα σκάφη, σημειωθείσας μεταξὺ τῶν ἔτων 1942 καὶ 1952, ἔξαιρουν τὴν σπουδαιότητα ταυτης. Χάλυβες, οἱ ὄποιοι κανονικῶν εἰναι εὐῆλατοι, ἀποδάλουν τὸ χαρακτηριστικόν των τοῦτο κάτω τῆς λεγομένης διαβατικῆς θερμοκρασίας. Τὸ ἐπίτερον ταύτης ἔσαρτάται, ἐπὶ παντὸς διδούμενου εἴδους, χάλυβος, ἐπὶ τῆς κρυσταλλίνης αὐτοῦ κατασκευῆς, ἐκ τοῦ περιεχομένου του εἰς στοιχεῖα (ὡς ἀνθρακος, μαγγανίου, ουρανίου, φωσφόρου καὶ θείου), ἐκ τῆς χρησιμοποιηθείσης μεθόδου δύο τὴν κατασκευήν του, ἐκ τῶν τάσεων κοπταρίας, εἰς τὰς ὄποιας ὑπεβλήθη καὶ τέλος ἐκ τοῦ ἔπειτα προεκλήσης ἡ μὲν προσήκουσα συγκέντρωσις τάσεως ἐπὶ τοῦ ἐλάσματος ἡ μέρους αὐτοῦ δι' ἀποτόμου μεταβολῆς τῆς διευθύνσεως ἡ ὑπὸ ἐντομῆς ἡ ἐγκόπης εἰς τὸ τμῆμα χάλυβος, εἰς οὐ καὶ τὸ «εὔμραστον ἔξ εγκόπης».

Τὸ πρόδηλημα είναι νὰ κατασκευασθῇ χάλυψ ναυπηγικός, ἔχων διαβατικάς θερμοκρασίας ίκανώς χαμηλοτέρας τῶν θερμοκρασῶν λειτουργίας, τὰς ὄποιας οὐτὸς εἰναι πιθανὸν νὰ ἀντιμετωπίσῃ κατά τὴν κίνησιν τοῦ σκάφους. Ἡ ἐν λόγῳ ἔρευνα ἔδειξεν, ὅτι διὰ καταλλήλου μεθόσεως ἡ πραγματικής ἀπομακρύνσεως τοῦ φωσφορούχου καὶ θειούχου περιεχομένου, διὰ τῆς ἀποξειδώσεως μέχρι τοῦ δυνατοῦ σημείου τηρήσεων ἀναλογίας ἀνθρακος πρὸς μαγγανίου 1 πρὸς 4 ἢ καὶ περισσότερον καὶ διὰ τῆς τυποποιήσεως διαθερμικῆς ἐπεξεργασίας (θέρμανσις μέχρις 900ο Κ. καὶ εἶτα ψύξις, δοσον τὸ δυνατὸν ταχύτατα ἀλλ' οὐχί ἐμβάπτισις εἰς ὑδωρ—στόματος) καὶ καταλλήλου ἐλάσεως πρὸς ἐκλέπτυσιν τῶν κόκκων, δύνανται νὰ παραχθοῦν χάλυβες ἔχοντες, καλά χαρακτηριστικά διαβατικῆς θερμοκρασίας. Πᾶσα μέθοδος ἐκλεπτυνούσα τὴν ύψην τῶν κόκκων τοῦ χάλυβος ἀποδίνει πρὸς ὄφελος τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς διαβατικῆς θερμοκρασίας αὐτοῦ. Ναυπηγοὶ τινὲς προβλέπουν, ὡς πρόθετον προφύλαξιν, τὴν κάρφωσιν μιᾶς ἡ περισσότερων σειρῶν ἀλασμάτων ἐπαλήλως, πρὸς ἀνάσχεσιν τῶν ρωγμῶν. «Ἄλλοι πάλιν χρησιμοποιούν οὐδοίων εἰδικούς χάλυβας, ὡς τὸν «Κόλταφ» τοῦ Κόλιδη.

ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ: Αἱ δύο ἐν τούτοις μείζονες ἔξειδεις εἰς τὴν ναυπηγικήν κατὰ τὰ παρελθόντα 25 ἔτη, που ἐπέρρεασαν περισσότερον παντὸς ἀλλοῦ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δεξαμενοπλοίου, ἥσαν ἡ ἡλεκτροσυγκολλήσις καὶ ἡ προκατασκευή τῶν τυμημάτων αὐτοῦ. Τὸ πρώτον ἡλεκτροσυγκολλητοῦ πλόον ἦτο τὸ «Φάλλαγκαρ», ναυπηγηθὲν εἰς Μπίρκενχεντ κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1920. Ἡτο τούτο μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, χωρτικότοπος 450 τόνων Ḍ.ώ. ὡς ἔγγιστα. «Ἐκτοτε αἱ διάφοροι ναυτικοὶ χώραι ἡρχισαν, μετά τίνος ἐμφανοῦν δισταγμοῦ, τὴν ναυπήγησιν μερικῶν ἡλεκτροσυγκολλήνων πλοίων. Ἡ ἐλλειψις, δικαὶος, ἐπαρκῶν εἰδικούμφουρον καὶ γνωστῆς ἀντοχῆς, καθὼς καὶ τὰ ἀκατάλληλα τεχνικά μέσα δοκιμῆς, τὰ ὄποια ὑπῆρχον τότε, δὲν ἐπέτρεψαν εὐρέων ἐφαρμογὴν τῆς ἐν λόγῳ μεθόδου. Ἀκριδῶν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἐφθασαν οἱ τεχνικοὶ εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐπικείμενής ραγδαῖς προσδόου τῆς μεθόδου ἡλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίων, ἀματ δὲ ὡς ἐπῆλθεν ὁ πόλεμος, ἀνεγνωρίσθησαν ὑπὸ τῶν δυτικῶν Διναρίων αἱ δυνατότητες αὐτῆς καὶ τῆς προκατασκευῆς, διὰ τὴν κατὰ μάζας παραγωγὴν πλοίων καὶ ἰδίᾳ ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Πράγματι, τὰ ἐπὶ τῆς πολεμικῆς περιόδου ἥσαν ἐκεῖνα, ποὺ ἔφεραν τὸ ἔξ οὐλοκήρου ἡλεκτροσυγκολλητοῦ πλοίον εἰς τὴν ἐπιφενειαν. Τὰ κύρια πλεονεκτήματα τῶν δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως κατασκευῶν, ἔναντι τῶν καρφώσεων, εἶναι τὰ κάτωθι:

1) Ταχυτέρα ναυπήγησις. 2) Ἐλαφρότερα κατασκευή. Καὶ 3) Λειτέρα ἐπιφάνεια καὶ συνεπέντε μειωμένη ἀντίστασις τῆς τριβῆς, ητο δύνανται νὰ μεταφρασθῇ, εἴτε εἰς ηὔνεμην ταχύτητα, εἴτε εἰς μειωμένας ἀνάγκας δυνάμεως διὰ τὴν αὐτήν ταχύτητα.

Μετὰ τὴν ἀπαριθμησιν τῶν πλεονεκτημάτων, δέοντα νὰ ἀναφερθοῦν,

πρὸς ὄλοκλήρωσιν τῆς εἰκόνος καὶ συμφυῆ τινὰ μειονεκτήματα τοῦ τοῦ ποὺ τῆς δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως κατασκευῆς. Τὸ πρώτοντον τούτων εἶναι ἡ μεγαλειτέρα ἐπιδεικτικότητα εἰς θραύσιν (λόγω—ἰσως—τοῦ εμονολιθικού χαρακτήρος τῶν ἀλόγω κατασκευῶν) καὶ εἰς τὸ προβλήματα κραδασμού. (Γνωστὸς Νησιγνώμων διεξήγαγεν ἐσχάτως δοκιμᾶς δύο ἀδελφῶν πλοίων, εἰς τῶν ὄποιων τὸ ἔν ήτο ἡλεκτροσυγκολλητοῦ καὶ τὸ ἔτερον καρφωτοῦ. Αἱ δοκιμαι ἀπέδειχαν, ὅτι διό τὴν αὐτὴν διεγερτικὴν δύναμιν, ὁμοίως ἐφαρμοσθεῖσαν, τὸ εύρος τῶν δημηιουργηθέντων εἰς τὸ ἡλεκτροσυγκολλητοῦ σκάφος κραδασμῶν ἥπο τοῦ διπλάσιον, ἔναντι τοῦ καρφωτοῦ). Ἐν τούτοις, οὐδὲν ἐκ τῶν ἀλόγω μειονεκτημάτων ἐπεβράδυνε τὴν πρόδον τῶν δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως κατασκευῶν δέξαμενοπλοίων. Τὰ μειονεκτήματα ταυτα ταντεμετωπίσθησαν διὰ βελτιωμένων μετάλλων καὶ διά πρόδων ἐν τῷ σχεδίῳ.

“Οσον ἀφορᾷ τὴν ο.κονομίαν βάρους, πρακύπτει ἐκ τῶν διαθεσίμων εἰς τὸν συντάκτην τῆς μελέτης στατιστικῶν δεδομένων, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίου χωρητικούτητας 18.000 τόνων ἡ διαφορὰ βάρους τοῦ σκάφους μεταξὺ τοῦ ἔν ήτο ἡλεκτροσυγκολλητοῦ καὶ τοῦ ἔξ ὀλοκλήρου πλοίων, εἰς τῶν ὄποιων τὸ ἔν ήτο ἡλεκτροσυγκολλητοῦ περίπου 2000 τόνων. Μολονότι κανένα καρφωτὸν δεξαμενόπλοιον τῆς κλάσεως τῶν 30.000 τόνων δὲν ἔχει ναυπηγηθῆ, δέονταν τούτοις νὰ γίνη δεκτόν, ἐπὶ τὸ βάσει τῶν ἀνωτέρων ἀριθμῶν, ὅτι διαφορὰ βάρους τοῦ σκάφους θὰ εἶναι περίπου 3300 τόνουν. Κατ' ἄλλον ἀφ' ἔτερου τρόπου ἔξετασεως τοῦ θεματος προσκύπτει, ὅτι τὸ πρὸ εἰκοσατεῖας δεξαμενόπλοιον τῶν 16.000 τόνων θὰ δύνανται στήμερον νὰ μεταφέρουν 18.000 τόνους. Τὸ νεώτερον αὐτὸ πλοίον, μὲ τὸ λειτέρον σκάφος του, εἶναι ίκανόν, μὲ τὴν αὐτὴν προωστήριον δύναμιν, νὰ ἔχῃ ὑψηλότεραν ταχύτητα. Ἀντιστρόφως ἐργαζόμενον μὲ τὴν αὐτὴν ταχύτητα, ὡς τὴν τοῦ καρφωτοῦ, θὰ ἔχῃ μικρότεραν κατανάλωσιν καυσίμου κατὰ 13%, ὡς ἔγγιστα. Ἀπὸ πλευρᾶς δύνειν ἐκμεταλλεύσεως, τὸ ἡλεκτροσυγκολλητοῦ τάνκερ ἐμφανίζει μέγα πλεονέκτημα, ἔναντι τοῦ καρφωτοῦ.

“Ὑπολογίζεται, ὅτι δι' δι' δεξαμενόπλοιον τῶν 18.000 τόνων, ἡ ἀναλογία βάρους τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου πρὸ τὸ νεκρὸν βάρος (dead-weight), ἐμειώθη ἀπὸ 0.33 εἰς 0.22. Σκάφος, δηλαδή, τῆς κλάσεως τῶν 30.000 τόνων ἐπιτυγχάνει διά τῆς τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως τὰ κάτωθι ὠφέλι: 1) Βελτιώνει τὰς οἰκονομικὰς ἐπιβαρύνσεις ἐξ ἡμερομησίων κατά 11% πρόπτει. 2) Κερδίζει ταχύτητα, λόγω τῆς λειτέρας ἐπιφανείας του. Καὶ 3) Τὸ κόστος τοῦ διατεθειμένου κεφαλαίου, λόγω τῆς ἀλαφορτῆς κατασκευῆς του, εἶναι ἀντιστοιχῶς χαμηλότερον, ἐνώ χαμηλότερά ἐπίσης εἶναι καὶ ἡ ἀπόστασις, ἡ ὑπολογιζόμενή εἰς τὰς δαπανὰς ἐκμεταλλεύσεως. Θεωρεῖται λίαν δύσκολον νὰ ἐκτιμήσωμεν καθολικῶς διὰς αὐτὰς τὰς οἰκονομιας, αἵτινες ὀφείλονται εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκολλῆσιν, ἀλλ' αὐθεντίας τινὲς τὰς ἀναβιβάζουν, ἀπὸ 25% καὶ ἀνω. Εἶναι θυσικόν, ὅτι οἱ ἀλόγω παράγοντες δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκτιμηθοῦν ἀπολύτως. Ἐπὶ παραδειγματι, ἡ σχίσια τῆς προσθέτου εἰς Δ.ώ. χωρητικούτητος ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν ἐπιτυχανομένων τιμῶν τῶν ναυλώσεων. “Οσον χαμηλότεοι εἶναι, σχετικῶς, ἡ σπουδαιότητα τοῦ κέρδους εἰς Δ.ώ. Κατὰ τὴν ἀποτίμησιν τῶν προτερμάτων τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, μερικοὶ ἀλλοι σκέψεις πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν, πέραν τῆς τῆς κάτωθι διαφοραίσιν, αἵτινες εἶναι πολὺ ἀκριβώτερα τῶν ἡλού, ἀλλὰ πάλι καὶ ἡμίσεια — κατὰ βάρος — ποσότης ἡλεκτροδίων χρειάζεται πρὸς ἔνωσιν τῆς αὐτῆς ποσότητος μετάλλου. Καὶ μολονότι ἐσωτερικοὶ διαιρέσεις καὶ ἀλλα τούτων σκάφους, ἀπίντε δὲν ἀπατοῦν τὴν ἀνωτάτην ποιότητα συγκολλήσεως, δύνανται νὰ γίνουν σημαντικώς εὐθυνότερα διά συγκολλήσεως, ἡ ἐργασία πρώτης τάξεως καὶ δι' εἰδικούς χάλυψ. ὁ κατάλληλος διαφορά συγκολλήσεως εἶναι τὰ Ισχυρά μετά τῆς κατασκευῆς, θὰ αὐξήσουν ἐπιπρόσθετον τὸ κόστος κεφαλαίου. “Οθεν, ἐκτὸς τῆς εἰς βάρος ὑλικού οἰκονομίας, ἡ ἡλεκτροσυγκολλήσις καθ' ἔσαπτην δὲν θὰ ἐνεφανίζειν ἄλλας μεγάλας οἰκονομίας εἰς τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς, ἔναντι τοῦ καρφω-

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”



Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ έξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέτων πρὸς ἀμερικήν ἐξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων εἰς τιμὰς λιαν εύνοικάς.

ALEXANDRIA (Egypt)	: NESTOR GIANACLIS S.A.E., Rue Istanbul 9
PORT-SAID	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
BARI	: DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36
CEUTA	: COMPAÑIA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A. Rue du Mexique
HAMBURG	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12

“ΔΛΕΚΤΩΡ”

τού σκάφους, ἀν δὲν ὑπῆρχεν ἡ αὐτόματος ἡλεκτροσυγκόλλησις, ἡ ὅποια ἐμέωσε τὰ ἔργατικάς ωραίς πρὸς ναυπήγησιν ἐνὸς σκάφους εἰς τὸ ίδιον τὸν τόμον τῶν ἀπαιτούμενών διὰ καρφωτὸν σκάφος καὶ ἀκόμη δὲν ὑπῆρχεν ἡ προκατασκεψή, ἡ ὅποια ἤδηντα ἐν τούτοις νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὸ καρφωτὸν σκάφος, ἀν καὶ οὐχὶ ἐντελῶς εἰς τοιαύτην ἔκτασιν.

Ἄντη αὐτὴ ἡ τεχνὴ τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως ὑπέστη ἐντὸς τῶν τελευταίων 25 ἔτῶν τεραστίαν ἔξελιξιν. Παρθένησαν εἰδικὰ ἡλεκτρόδια, ἀτίνα προσορίζονται νὰ προσαρμόσωνται ακριβῶς πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ἐλασμάτων, ποὺ πρόκειται νὰ συγκολληθοῦν καὶ νὰ παρουσιάζων πρὸς αὐτὰ τὰ ίδιατα ἀντοχῆς καὶ δοκιμής. Αἱ ὑψηλαὶ θερμοκρασίαι ὑπὸ τὰς ὅποιας πρότερον διεξήγοντο αἱ ἡλεκτροσυγκόλλησεις, εἶχον καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς φύσεως τῶν ἐνώσεων, λόγῳ τοῦ ὅτι ἐνεκλειστὸν διὰ τῆς ἀτμοσφαιρικῆς ἐπιδράσεως ἐν τῷ τητκῷ μετάλλῳ ἀνεπιθύμητα δέξιδια καὶ νιτρίδια, εἰς τρόπον ὥστε ἡ συγκόλλησις καθίστατο εὔθραυστος καὶ ἡ ἀντοχὴ τῆς ἐπισφαλής. Σήμερον πάλι εἰς ἡλεκτροσυγκόλλησις, χάρις εἰς καταλλήλων ἐπιστράτεις ἡλεκτροδίων καὶ εἰς ἄλλα τεχνικά μέσα, δύνανται νὰ σχηματίσῃ προστατευτικὸν στρώμα ἐπὶ τοῦ τητκοῦ μετάλλου ἢ δύνανται νὰ προβλέψῃ, δῆπος ἡ συγκόλλησις γίνηται εἰς ἀτμοσφαιρινὸν ὀδρανοῦν ὁρίου, ὡς τοῦ ἀργοῦ ἢ τοῦ ἀνενεργοῦ, ως τοῦ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακοῦ. Τὸ εἶδος αὐτὸν τῆς προφοράς ἀποκλείει ἀτμοσφαιρικὴν ἐπαφὴν μὲν τὸ τητκόν μετάλλον καὶ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπίτευξιν μεγάλων βελτιωμένων συγκολλήσεων καὶ ταχύτερας ἐκτελέσεως αὐτῶν.

Ἡ παραγωγὴ καλῆς συγκολλήσεως ἔξαρταίται ἀκόμη, ἐν τινὶ βαθμῷ, απὸ τὴν ἐπιδεξιότητα τοῦ ἡλεκτροσυγκόλλητοῦ, τὸ ἔργον τούτο, ὅμως, ἔχει, κατὰ διαφόρους τρόπους, καταστῆ εὐκολώτερον. Πρῶτον, διὰ τῆς χρήσεως μηχανῶν αὐτούματου συγκολλήσεως, αἱ ὅποιαι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶν μέχρι τῶν 70% τῶν συγκολλήσεων ἐνός πλοίου. Δεύτερον, διὰ τῆς βελτιωμένης τεχνικῆς. Τρίτον, διὰ τῶν εὐρύτατα βελτιωμένων ἡλεκτροδίων. Καὶ τέταρτον, διὰ τῆς προκατασκευῆς, ἡ ὅποια ἐπιτρέπει τὴν συναρμολόγησιν μεγάλου μέρους τοῦ ἔργου ὑπὸ στέγην καὶ συνεπός ὑπὸ συνθήκας περισσότερον ἐλεγχομένας. Ἐτέρα, λίαν σημαντική συνέπεια τῆς προκατασκευῆς, ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι αὐτὴ καθιστᾶ δύνατὸν νὰ ἐκτελεῖ τὰ περιστότερα συγκόλλησης δρίζοντις. Πρέπει νὰ σημειωθῇ διὰ τούς μὴ τεχνικούς, ὅτι ἡ θέσις τῆς συγκολλήσεως εἶναι σημαντική. Καλλιτέρα εἶναι ἡ δρίζοντις θέσης, δυσκολωτάτη δὲ ἡ ὑπεράνω τῆς κεφαλῆς. Ἡ παραγωγὴ εἰδικῶν, ὑπεράνω τῆς κεφαλῆς, ἡλεκτροδίων, διηγούλων τὴν ἔργασιαν. Κατὰ τὴν γνώμην της γνωστοτάτης αὐθεντῆς, δύσον ἀφορά τοὺς χρησιμοποιηθέους συντελεστὰς ισχίους τῶν διαφόρων τύπων συγκολλήσεως καὶ τῶν συνθηκῶν δύνανται νὰ λεχθοῦν διὰ μὲν τὴν σκεπαστὴν χώρα δρίζοντιν συγκόλλησιν δὲ συντελεστὴν 1, διὰ τὴν κάθετον 0.9 καὶ διὰ τὴν ὑπὲρ τὴν κεφαλὴν δὲ 0.85. Ἀν αἱ συγκολλήσεις διεξάγονται ἐν ὑπαίθρῳ ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας, οἱ συντελεσταὶ τρέπει ἀντιστοίχως νὰ μειωθῶν. Ὁ συντελεστὴς I σημαίνει, ὅτι ἡ ἀντοχὴ τῆς συγκολλήσεως πρέπει νὰ θεωρηθῇ, στὶς εἰναισιον πρὸς τὰ συγκολλήσεα «μητρικά» ἐλάσματα. Χαμηλότεροι συντελεσταὶ σημαίνουν ἀντιστάσεις ἀντοχῆς ἀντιστοίχως κατωτέρας πρὸς τὰς τῶν ἐλασμάτων.

Σύν τῷ ἔξελιξι, φυσικά, τῆς πρακτικῆς τῶν συγκολλήσεων, αἱ δοκιμαὶ ποὺ ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν συγκολλήσεων, ως αὐταὶ προδιαγράφονται ὑπὸ τῶν ἑταῖρων τῶν Νηογνωμόνων καὶ ἔχουν υίοθετηθῆ ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν, ἀποδίδουν δόλεν περισσότερον τὴν ἀκρίβειαν. Ἀρχίζουν αὐταὶ ἀπὸ τὴν δοκιμὴν αὐτῶν τούτων τῶν ἡλεκτροδίων καὶ περιλαμβάνουν μακροσκοπικὴν καὶ μικροσκοπικὴν ἔξετασιν δειγμάτων συγκολλήσεως πρὸς προσδιορισμὸν τῆς κρυσταλλίνης αὐτῶν υἱῆς καὶ

πρὸς ἔλεγχον, ἃν ὑφίστανται ἐνδείξεις ὑπάρχεως ἑνῶν σωμάτων, ὡς σκορπίων ἀπὸ τὴν ἐπίστρωσιν τῶν ἡλεκτροδίων ἢ νιτριδίων, σχηματιζόμενών ἐκ τῆς αιμοδιάσις ἐπενεργείας τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ αἵλου τῆς ἀποστασίας εἰς τὰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας τῆς συγκολλήσεως, αἵτινες κείνται γύρω τῶν 3500ο Κ. Ἀπὸ μηχανικῆς πλευρᾶς, ὑπάρχουν δοκιμαὶ σκληρότητος, δοκιμαὶ ἐφελκυσμοῦ, δοκιμαὶ κάψιμως, δοκιμαὶ πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀντιστάσεως εἰς τὴν σφυρηλασίαν, κόπωσιν καὶ ἀντοχὴν εἰς κρούσιν καὶ, τέλος, ὑπάρχουν αἱ μαγνητογραφικαὶ ἔξετασις ἡ αἱ ἔξετασις διὰ τὰς ἀκτῶν X πρὸς διαπίστωσιν, ἢν ἡ συγκόλλησις ἔχῃ σφάλματα εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς υφῆς. Ἔσχατως ἐγένεντο ἐντακτικαὶ μελέται — Ιδίᾳ ὑπὸ τοῦ Βέλγου τεχνικοῦ κ. Ερρίκου Σχάντ — πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφευρέσεως δοκιμῶν, αἱ ὅποιαι θάριψον φῶς περὶ τῆς πιθανῆς ὄγκωσης μιᾶς συγκολλήσεως ὑπὸ τάσιν, ἀναφορικῶς, ίδιᾳ, πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς διαβατικῆς τῆς θερμοκρασίας.

Η ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΗ: «Ἐτερος μέγας παράγων ἔξοικονομήσεως χρόνου ἔχειται εἰς τὴν προκατασκευήν, δηλαδή, εἰς τὴν τεχνικὴν διὰ τῆς ὅποιας δύνανται νὰ προσαρμολογῶνται συγχρόνως μεγάλα τμῆματα τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους, ἔκαστον βάρους μέχρι 50 τόνων (εἰς τινὰς περιπτώσεις μέχρι 100 τόνων καὶ ἀνά) καὶ εἴτα νὰ προσαρμόζωνται εἰς τὸ σκάφος. Ἡ μέθοδος αὕτη καθιστᾶ δυνατήν τὴν πλέον ὀρθολογικὴν χρησιμοποίησιν τῆς εργασίας καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπὸ στέγην. Σημαντικώτερά εἶναι, ίσως, ἡ μεγαλύτερα αὐξησίς, τὴν ὅποιαν συνεπάγεται εἰς τὴν δυναμικότητα ἐκάστης ἐσχάρας. Κατά τινας αὐθεντίας, ἡ προκατασκευή καὶ ἡ αὐτόματη συγκόλλησις ἡγήσονται τὰς δυναμικότητας ἐνίων ναυπηγείων εἰς τὸ τετραπλάσιον.

Συναφῶς πρὸς τὴν προκατασκευήν δέοντα νὰ σημειωθοῦν, ἐπίσης, αἱ νέαι τεχνικαὶ ναυπηγήσεις, αἵτινες ἔξειλίχθουσαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐπιτεύξεως, ὅσον εἶναι δυνατόν, τοῦ μεγιστοῦ ὄρου χρησιμοποιούσεως τῶν ἐσχάρων. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, λόγῳ χάριν, τὸ ὄχρησιμοποιόπιτον τμῆμα μιᾶς ἐσχάρας, εἰς τὴν ὅποιαν ναυπηγεῖται σκάφος μικροῦ μεγέθους, διατίθεται διὰ τὴν προκατασκευήν τοῦ μεσαίου τμήματος ἐπέρου σκάφους. Μετά τὴν καθέλκυσιν τοῦ πρώτου, τὸ μεσαίον τμῆμα τοῦ ἐπέρου σκάφους κατολισθαίνει εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν του. Μὲ τὸν τρόπον τούτον, ίσως, τὸ δεύτερον πλοίον νὰ προκατασκευασθῇ συγχρόνων μὲ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ πρώτου. Ἐν τέλει, οὐδεὶς ὑπάρχει λόγος νὰ ὑποτεθῇ, ὅτι ἡ αὐτή δύνατος ἡ ναυπηγήσις πλοίου μὲ τὸ σύντομότατον μεταφορέων δι' ίμάντος, δηλαδή, δύνατος νὰ διατηθεῖ διάριμος ἐργατῶν, κατασκευαζόντων ἀνεξάρτητα τμῆματα τοῦ σκάφους, τὰ ὅποια θά διλοθίσουν ἐπὶ τῆς ἐσχάρας μαζὶ καὶ θά ἐνούνται. Θά ηκολούθουν ἐνισχεία ἀλλὰ τμῆματα καὶ ἡ ἐργασία αὕτη θά ἡδύνται νὰ ἀπαναλαμβάνονται συνεχῶς, μὲ τὰς ἐσχάρας οὕτω κατειλημένας καὶ τάξιδας.

Αἱ τεχνικαὶ δύνεις εἶναι εἰναι, ποὺ κατέστησαν ίκανὰ τὰ ναυπηγεία τοῦ Κόσμου ν΄ ἀνταποκριθοῦν μὲ τόσην θεαματικὴν ἐπιτυχίαν, ὅσον εἶναι δυνατόν, τοῦ μεγιστοῦ ὄρου χρησιμοποιούσεως τῶν συγκολλήσεων, ὅποιες εἶναι δυνατότερες, δηλαδή, δύνατος νὰ διατηθεῖ διάριμος ἐργατῶν, κατασκευαζόντων ἀνεξάρτητα τμῆματα τοῦ σκάφους, τὰ ὅποια θά διλοθίσουν ἐπὶ τῆς ἐσχάρας μαζὶ καὶ θά ἐνούνται. Θά ηκολούθουν ἐνισχεία ἀλλὰ τμῆματα καὶ ἡ ἐργασία αὕτη θά ἡδύνται νὰ ἀπαναλαμβάνονται συνεχῶς, μὲ τὰς ἐσχάρας οὕτω κατειλημένας καὶ τάξιδας.

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.

Ο ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΟΥ Κ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ Κ. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗ

Εύρυτάτη είναι η έφαρμογή μεταπολεμικώς τής ηλεκτρικής ένέργειας εις τα έμπορικα πλοία. Από την συνήθη προπολεμικήν παροχήν φωτισμού και μόνον, η ηλεκτρισμός τώρα άποτελεί κύριον παράγοντα εις την κίνησιν τών κυρίων και τών βοηθητικών μηχανημάτων ένος συγχρόνου σκάφους. Προϋπόθεσις πλέον διά τὸν χειρισμὸν τοῦ καθόλου πρωστηρίου συστήματος τῶν σημερινῶν έμπορικῶν σκαφῶν, οἰούδηπο τούτου, είναι η γνωσίς τῆς έφημοσμενῆς τεχνικῆς τοῦ ηλεκτρισμοῦ.

Τὸ θέμα διὰ τὸν "Ελληνα μηχανικὸν τοῦ Ε. Ν. είναι έκτάκτως ένδιαφέρον. Αὐτὸς εἰς πλείστας δύσας περιπτώσεις—εἰς τὰ φορτηγὰ τράπεζας κυρίων—ἀντικαθίστα τὸν ἀποστάσιον τῆς ηλεκτρολόγου, ἀπὸ τὰς ὁδίγιας δὲ η πολλὰς γνώσεις τοῦ μηχανικοῦ ἔξαρταται καὶ αὐτοῦ τοῦ πλοίου ὡς καλός, ὡς ἀνεψικός πρόποδας χειρισμός.

Εἰς τὸ κατωτέρω ἀριθμὸν ἄρθρον ὁ κ. Δημ. Χατζηγιανάκης, ηλεκτρολόγος-μηχανικός, διδάκτωρ τῶν τεχνικῶν ἐπιστημῶν, ἐπὶ μακρᾶ ἔτη ἐγκύφας εἰς τὴν πρακτικὴν τῆς ηλεκτρικῆς ένέργειας, παρέχει διὰ τῆς κατωτέρω συνεργασίας του δρισμένας χρησίμους πληροφορίας ἐπὶ τοῦ οὖλου θέματος.

Οἱ πλείστοι τῶν ἀναγγωστῶν μας δὲν θὰ εἰναι πλήρως ένημερωμένοι ἐπὶ τῆς έφαρμογῆς τῶν ισχυρῶν ηλεκτρικῶν ρεύματων εἰς τὰ έμπορικά πλοία. Αἱ πληροφορίαι του κ. Χατζηγιανάκη, ὅσον καὶ ἀν τελοῦν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἐπιστημονικῆς ὥρολογίας, θὰ τοῖς εἰναι, πιστεύομεν, χρήσιμοι.

Δύναται τὶς νὰ ισχυρισθῇ, διὰ τὸ σχεδὸν ὅλοι ὅσοι ἐπὶ ἔτη ἔχουσιν ἀσχολῆη μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς τεχνικῆς τῶν ισχυρῶν ρεύματων εἰς ἐγκαταστάσεις Ἑράσ, ἔχουσιν ἀποκτήσει ἑπαρκῆ πλέον πείραν διὰ τὰς πλείστας τῶν ἐφαρμογῶν. Ἡ ὀμαλὴ πάντως λειτουργία τῶν ἐγκαταστάσεων τούτων ἀπεδειχθῆ λίαν ἀσφαλῆς.

Εἰς τὸ παρὸν δημοσίευμα μὲ τὴν τεχνικὴν τῆς έφαρμογῆς ισχυρῶν ρεύματων εἰς έμπορικὰ πλοῖα, εἰδικῶτερον εἰς τοιαύτα ἔργου φορτίου καὶ δεξαμενότηλοια. Εἰς τὰ κινούμενα διὰ ἀτμομηχανῆς σκάφη ἐλάχιστα ἐκπροσωποῦνται τὰ ισχυρὰ ρεύματα, Πράγματι, τὰ 2000 περίπου πλοῖα τούτου Λιμπερτού, τὰ ὅποια κατεσκευάσθησαν εἰς νεωτέραν πως ἐποχήν, δηλαδὴ μεταξὺ 1943—1945, είναι ἐφωδιασμένα μὲ ἀτμομηχανῆς πρώσεως γύρω τῶν 2500 ἵππων, διὰ δὲ τὰς εἰς ηλεκτρισμὸν ἀνάγκας ἔχουν 3 γεννητρίες τῶν 20 κιλοβόλων, 120 βόλτ, 167 Ἀμπέρ, 400 στροφῶν, δηλαδὴ, ἐκάστη 27 ἵππων περίπου, ὥστε η ἐγκατεστημένη εἰς αὐτὰ ηλεκτρικὴ δύναμις εἶναι περίπου 3 % τῆς πρωστηρίου μηχανῆς των. Εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα ἔχει προκριθῆ τὸ συνεχές ρεῦμα 115 βόλτ.

Τὸ συνεχές ρεῦμα διὰ μικρὸν πλοίον εἶναι ίδεωδες, διότι ἐπὶ τὰ μεγαλύτερα προσόντα τοῦ τριφασικοῦ ρεύματος διὰ τὴν χρησιμοποίησιν αὐτοῦ εἰς ἐγκαταστάσεις Ἑράσ δὲν έχει κανὲν πρακτικὸν ἀποτέλεσμα εἰς τὰ μικρὰ πλοῖα. Τὸ πρῶτην πλεονεκτήματα εἶναι η δυνατότης μετασχηματισμοῦ εἰς ὑψηλὰς τάσεις καὶ ἀντιθέτως ὡς ἐκ τούτου δὲ η δυνατότης μεταφορᾶς ἀνεργείας εἰς μεγάλας ἀποστάσεις καὶ μὲ ἔξαιρετικῶς οἰκενομικὸν τρόπον.

Πρὶν προχρήσωμεν εἰς τὴν περιγραφὴν τῶν διαφόρων συστημάτων ρεύματος, πρέπει νὰ τονίσωμεν, διὰ τὴν έξιηλεκτρισμὸν τῶν πλοίων ἔλαβε μεγάλην ὀδηγίαν διὰ τὰς χρησιμοποιήσεις τῶν κινητηρῶν δῆλης ὡς μηχανῶν προώσεως. "Ἄλλας βοηθητικοὶ μηχαναὶ, π.χ., ἡλεκτρικοὶ γερανοὶ (Winches), ἔργαται, ἄγκυραι, ἀντλίαι, μηχαναὶ κινήσεως πηδαλίου κλπ., αἱ ὅποιαι εἰς ἀτμοκίνητα πλοῖα ἐκίνουντο μὲ μικρὰς ἀτμομηχανάς, ηρίσαντα νὰ χρησιμοποιοῦνται ηλεκτροκινητήρας.

"Ἡ ἐπιτυχία τῶν βοηθητικῶν ἐγκαταστάσεων τούτων ἐπὶ πλοίον κινουμένων διὰ μηχανῶν δῆλει ἡτο τοσάπτη, ὥστε ἀργότερον ἥρχισεν ἡ ἐγκαταστάσις ηλεκτροκινητήρων καὶ ἐπὶ πλοίον κινουμένων διὰ τὴν κίνησιν τῶν διαφόρων βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἀποφευγομένων οὐτοῦ καὶ τῶν ἀπωλειῶν ἀτμοῦ.

"Ἐν ἐκ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ συνεχοῦς δεύματος, δηλαδὴ η καταλληλότητα τοῦ διὰ τὴν ἐπίλιπτην προβλημάτων ρυθμίσεως καὶ δημητρίσεως, συνετέλεσε διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ρεύματος τούτου εἰς έμπορικά πλοῖα. Πράγματι, τοιούτου εἰδούς προβλήματα πολυτοίκια ἀνακύπτουν εἰς τὰ ἔπιπορικά πλοῖα.

"Ἀπὸ ἀπόψεως, δημως, ἔξόδων κτήσεως τῆς ηλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως διὰ πλοῖα μεσαῖς χωρητικότητος, δὲν ὑπάρχει τὴν σήμερον σπουδαῖος λόγος, ὁ ὅποιος νὰ ἀναγκάζῃ τὴν προτίμησιν τοῦ διαστήματος συνεχοῦς ρεύματος παρὰ τὸν τριφασικὸν τοιούτου. Ἡ διαφορὰ τὸν δαστατικὸν κτήσεως εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ἀμφοτέρων τῶν τύπων εἶναι μικρά. "Ισως ἡ τριφασικὴ ἐγκαταστάσις νὰ παρουσιάζῃ πλεονεκτήματά τινα ἀπὸ ἀπόψεως τιμῆς, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὴν ἐγκαταστάσιν συνεχοῦς ρεύματος. Διὰ τὸν λόγον τούτου πρέπει νὰ ἔξεταισμεν τὸ ζῆτημα ἐλκογῆς τριφασικοῦ ρεύματος ἢ συνεχοῦς ρεύματος, μᾶλλον ἀπὸ ἀπόψεως πλεονεκτημάτων λειτουργίας.

"Ἡ τριφασικὴ γεννήτρια γίνεται τὴν σήμερον ἀπλουστέρα ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῆς, ἀπὸ τὸν τὸν συνεχοῦς ρεύματος. "Ἡ γεννήτρια, δημως, συνεχοῦς ρεύματος παρουσιάζει πλεονεκτήματα, διότι ἡ ρύθμισης τῆς τάσεως διενεργεῖται ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἐν αὐτῇ τῇ γεννήτριᾳ (comptound dyanmio). "Ἡ τριφασικὴ τούναντον γεννήτρια ἀπέτει, τούλαχιστον ἔως τὴν σήμερον, δραγαναὶ ρυθμίσεως εὐρύσκομενα ἔκτὸς τῆς γεννήτριας.

"Ἡ παραλλήλος λειτουργία τῶν τριφασικῶν γεννητρῶν εἶναι ὀλίγον τι περισσότερον πολύπλοκος, παρὰ τῶν γεννητρῶν συνεχοῦς ρεύματος, ἐφόσον μᾶλιστα τὰ ὄργανα συγχρονισμοῦ καὶ ρυθμίσεως εἰς μικρὰς γεννητρίας ἐπιδροῦν ἀπὸ ἀπόψεως κόστους δυσανάλογως διὰ τὴν προτίμησιν τοῦ τριφασικοῦ ρεύματος. "Ὁ τριφασικός, δημως, κινητήρας εἶναι σήμερον συνχροτέρας κατασκευῆς παρὰ ὁ κινητήρας συνεχοῦς ρεύματος, ἐκ τοῦ λόγου δὲ τούτου, ὁ τριφασικός κινητήρας ἔχει ἐλάχιστα ἔξοδα συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς. "Ἡ ἀπούσια τῶν συσκευῶν ἐκκινήσεως εἰς την πτινήσιμον, ἐπίσης δὲ δὲν χρειάζεται τὶς συσκευᾶς ἐκκινήσεως εἰς πολλὰς περιπτώσεις κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν τριφασικῶν κινητηρῶν.

"Ο τριφασικὸς κινητήρας, μὲ τὴν ἀπαίτουμένην ἀπλῆν συσκευὴν ζεύξεως, εἶναι ἐλαφρότερος καὶ εὐθυνότερος παρὰ ὁ κινητήρας συνεχοῦς ρεύματος. "Ἐν ἀντιθέσει, ὁ κινητήρας συνεχοῦς ρεύματος κέκτηται τὸ σπουδαῖον πλεονεκτήμα τῆς ἐπιλύσεως προβλημάτων ρυθμίσεως καὶ δημη-

σεως, εἰδικῶς κατὰ τὴν λειτουργίαν μὲ ἀλλαγὴν στροφῶν. Τοῦτο ισχύει κυριώτερον κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ συνεχοῦς ρεύματος διὰ τὴν κίνησιν τῶν γερανῶν καὶ ἀλλως τίνων βοηθητικῶν μηχανημάτων.

Γενικῶς δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι πρὸς τὸ παρὸν ισχύουν τὰ ἔξης: 1) Διὰ πλοῖα ἑροῦ φορτίου, ὅπου ίδιως χρησιμοποιούνται γερανοί, ἐπροτιμήθη, μέχρι σήμερον, τὸ συνεχές ρεύμα: Τελευταίως, δημως, συμφώνως μὲ τὰς νέας ἐξελίξεις τῆς τεχνικῆς, προωθεῖται ὑπὸ διαφόρων Ἐταιριῶν κατασκευῆς ηλεκτρικῶν κινητήρων ἡ χρησιμοποίησις τοῦ τριφασικοῦ ρεύματος.

2) Διὰ δεξαμενόπλοια προτιμᾶται τὸ τριφασικὸν ρεύμα.

Λόγῳ τῆς συνεχῶς αὔξανομένης χρησιμοποίησεως τῆς ηλεκτρικῆς ἐνεργείας ἐπὶ έμπορικῶν πλοίων, χρησιμοποιεῖται εἰς τὰ ταῦτα ὀλονέν μεγαλύτερα ισχύς, οὕτως ὥστε τὸν περιοχὴν ἔξδομο καὶ εἰσόδου τοῦ λιμένος ἡ κατὰ τὸν διαμονήν ἐν δρώμω, νὰ τροφοδοτήσῃ ἐπαρκῶς διὰ ηλεκτρισμοῦ. "Ολαι οἱ ἐπὶ τοῦ σκάφους χρησιμοποιούμεναι ηλεκτρικοί μηχαναὶ πρέπει νὰ ἀντιτοκνῶνται εἰς τὰς ἀνάγκας ἐνός έμπορικού πλοίου εἰς ἀνοικτὰ πελάγη.

Οἱ Νηρογόνωμεν κατασκευῶν τῶν πλοίων (classifications societies) ἔχουν ἑκδωτεῖ κανονισμούς διὰ τὰ προσόντα, τὰ ὅποια πρέπει νὰ ἔχουν αἱ μηχαναὶ αὐταῖς. Οἱ κανονισμοί, δημως, οὗτοι δὲν προσομοίαζουσι τελείως μεταξὺ των. Αἱ ηλεκτρικαὶ μηχαναὶ δὲν πρέπει νὰ ὑφίστανται κοπώσεις ἐκ τῶν κλιμαντίσμων, προερχομένων ἐκ τοῦ κλιμαντίσμου τοῦ σκάφους. 'Ο περιωρισμένος χώρος ἐπὶ τοῦ πλοίου, ίθιατέρως εἰς τὰ μηχαναντάστασια καὶ τὰ λεβητοστάσια, ἀπαιτεῖ εἰδικὴν κατασκευὴν τοποθετήσεως τῶν ηλεκτρικῶν μηχανῶν καὶ ἐκ τοῦ λόγου τούτου χρησιμοποιούνται πολλάκις κινητήρες καθετοῦ αἵδοντος, Σί ἀντίλιας κυρίων καὶ ἔξαιρετης πλήρης. Διὰ ηλεκτροκινητήρας διαποθετήμενος ἐπὶ τοῦ πλειότερου διαφέρει τὸν διαφορόν.

ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΙ: Εἰς πλοῖα ὅπου υπάρχουν δίκτυα συνεχοῦς ρεύματος χρησιμοποιεῖται, πρὸ παντός, ἡ σύνθετης γεννήτρια συνεχοῦς ρεύματος (generator dyanmio). "Ἡ χαρακτηριστικὴ καμπυλὴ τάσεως εἶναι τοιαύτη μορφῆς, ὥστε ἡ ἐπιστροφή τῆς προερχομένης πτώσεως τάσεως ἐπὶ τὴν περιγύμιφ τοσφαρίζεται τελείως ἡ τμηματικῶς διὰ τὸν διαρρεομένου ρεύματος ἐν τῷ περιελεῖσι σειρᾶς. 'Ἡ χρησιμοποιούμενη τάσις εἰς τὸ συνεχές ρεύμα εἶναι 115 ή 220 βόλτ.

Τριφασικὴ γεννήτρια κατασκευάζονται ἀποκλειστικῶς ὡς σύγχρονοι τοιαύταις κατασκευαζούσαις ἀποκλειστικῶς ὡς σύγχρονοι τοιαύταις τῆς τριφασικής γεννήτριας. Ή ὅποιαι καθ' ὅμοιον τρόπον πρέπει νὰ τοιαύταις τῆς τριφασικής γεννήτριας, ὅποιοι εἰπί της ἐπιδροῦν διεγέρεις τάσεως περίπολης συνεχοῦς ρεύματος, κρατεῖ σταθερά τὴν τάσιν, ἀνέχαρτής τῆς φορτίσεως, ἀκόμη καὶ μὲ ἀρκετάς διακυμάνσεις ταύτης. "Αντὶ μιᾶς διεγέρτριας καὶ ἐνὸς αὐτομάτου ρυθμιστῶν, οἱ ρύθμισται, οἱ διεπιδροῦνται διεγέρτριας συνεχοῦς ρεύματος, διεγέρεις τάσεως καὶ ὁ ὅποιος προμηδεύει τὸ ρεύμα διεγέρσεως καὶ ὁ ὅποιος, εὐρισκόμενος ἐν ταῖς διακυμάνσεις ρεύματος καὶ τάσεως τοῦ δικτύου, τροφοδοτεῖται διὰ ἐνὸς περιελεῖσι σειρᾶς.

Αἱ κανονικαὶ τάσεις εἰναι τὰ 230/400 βόλτ, 50 περιόδων ή 270/470 βόλτ, 60 περιόδων. Διὰ λόγους ἀσφαλείας χρησιμοποιεῖται καὶ μονοφορτικὸν ρεύμα 110 βόλτ καὶ εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις μονοφασικὸν.

ΔΙΚΤΥΟΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ: Αἱ κύριαι γεννήτριαι ἔργαζονται τὴν σήμερον τοῦ παραλλήλων. Εἰς πλοῖα ἑροῦ φορτίου, τὰ ὅποια εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ γερανούς, τοποθετοῦνται γεννήτριαι 3 κύριας 200 χιλιοδολταπέτρων, 60 περιόδων, 440 βόλτ καὶ 1 βοηθητικὴ τῶν 36 χιλιοδολταπέτρων.

Διὰ 21 τοῦ αὐτοῦ τύπου φορτηγά πλοῖα, δλανδική κατασκευή, μὲ 1500 κύριας μηχανῆς 7850 ἵππων δῆλε, 14000 τόνων d.w., ἐφωδια-

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)

ΠΛΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ," - ΠΕΙΡΑΙΑ

σμένα με γερανούς, τοποθετούνται 3 δηλεοκίνητοι γεννήτριαι συνεχούς ρεύματος, 180 χιλιοβάττ, 220 βόλτ, 600 στροφών περίτου.

Διάφορηγόν, πρός μεταφοράν μπανανών, έτοποθετήθησαν 3 τριφασικοί γεννήτριαι 320 χιλιοβάττ, τών 380 βόλτ, 50 περιόδων, κινούμεναι δι' αντιστοίχων δηλεοκίνητοι μπανανών, 400 ίππων και μία βοηθητική τών 60 χιλιοβάττ, κινούμενη διά δηλεομηχανής 100 ίππων.

Διάφορηγόν πλοίον ξηρού φορτίου, προωθούμενον με κυρίαν μηχανή δηλεοκίνητοι, 14700 τόνων d.w., έφωδισμένον με ήλεκτρικούς γερανούς, τοποθετούνται 3 γεννήτριαι τών 310 χιλιοβολταμπέρ και μία βοηθητική τών 50. Υπό τούτον ιδίου ναυπηγείου είς πλοίον διά χώμα φορτίου τανεύ χρησιμοποίησες γερανών, έπιστης 14700 τόνων, χρησιμοποιούνται δύο γεννήτριαι τών 325 χιλιοβολταμπέρ και μία βοηθητική τών 100 χιλιοβολταμπέρ.

Διά δεξαιενόπλοιος τών 38250 τόνων με δύναμιν πρώσεως άτμοστροβίλων 17000 ίππων, χρησιμοποιούνται 2 τριφασικοί γεννήτριαι 600 χιλιοβάττ (750 χιλιοβολταμπέρ), 450 βόλτ, 60 περιόδων και 1 βοηθητική 130 χιλιοβάττ (163 χιλιοβολταμπέρ).

Διά δέκα δεξαιενόπλοια τών 21500 τόνων d.w., κατασκευής γερμανικής, έφωδισμένον δι' άτμοστροβίλων 1100 ίππων, έτοποθετήθησαν 2 γεννήτριαι κινούμεναι διά άτμοστροβίλων, 1200 στροφών, 60 περιόδων, 450 βόλτ, τριφασικού ρεύματος. Διά τότε μετατραπέν και έπιμηκύνθεν λίμπερτο «Thomas Nelson», διόπου τό προωστήριον σύστημα άποτελείται από δύο δηλεοκίνητα μηχανάς 3125 ίππων εκάστη, έτοποθετήθησαν 2 γεννήτριαι κινούμεναι διά δηλεομηχανών, 300 χιλιοβάττ εκάστη, 120/240 βόλτ, συνεχούς ρεύματος. Έπιστης πολλά μηχανήματα κινούμενα προηγουμένων δι' άτμού, κινούνται τώρα διά ήλεκτρικού ρεύματος.

Είς δεξαιενόπλοια άμερικανικής κατασκευής 29300 τόνων d.w., κατασκευασθέντα είς μεγάλον άριθμον, έτοποθετήθησαν 2 γεννήτριαι κινούμεναι διά άτμοστροβίλων 400 χιλιοβάττ, 1200 στροφών, 60 περιόδων, 450 βόλτ, τριφασικού ρεύματος. Διά τότε μετατραπέν και έπιμηκύνθεν λίμπερτο «Thomas Nelson», διόπου τό προωστήριον σύστημα άποτελείται από δύο δηλεοκίνητα μηχανάς 3125 ίππων εκάστη, έτοποθετήθησαν 2 γεννήτριαι κινούμεναι διά δηλεομηχανών, 300 χιλιοβάττ εκάστη, 120/240 βόλτ, συνεχούς ρεύματος. Έπιστης πολλά μηχανήματα κινούμενα προηγουμένων δι' άτμού, κινούνται τώρα διά ήλεκτρικού ρεύματος.

Την σήμερον χρησιμοποιείται άκομη περισσότερον τό τριφασικόν ρεύμα είς νέας κατασκευάς πλοίον ξηρού φορτίου, έστω και αὖ ταῦτα έχουν νά τροφοδοτήσουν γερανούς φορτώσεως και έκφρωσεως. Οι γερανοί ούτοι κινούνται κατά τό πλε.στον διά τριφασικών κινητήτων, όντας ούτοι δύνανται νά έναλλάσσονται. Δύνανται δένθεν νά λεχθή, ότι προϊόντος τού χρόνου, καθιερώνται ή χρησιμοποίησης τριφασικού ρεύματος και είς φορτηγά πλοία η ξηρού φορτίου, όπου κατά τό πλείστον χρησιμοποιούνται ήλεκτροκινητήρες μερούς, τύπου κλωδού. Και έφοσον δύνανται ούτω νά αποφεύγηται ή χρησιμοποίησης κινητήρων συνεχούς ρεύματος, οί όποιοι είναι έφωδισμένοι μέση συλλέκτας, θά έχων είς τό μέλλον άπλας, άσφαλεις και οίκονομικάς ήλεκτρικάς έγκαταστάσεις.

ΜΗΧΑΝΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ: Μεταξύ τών βοηθητικών καταστρώματος άναφέρομεν πρωτίστων τούς γερανούς τού πλοίου διά τάς φορτο-εκφορτώσεως. Είς τους γερανούς τούτους τίθενται τοιαυτάς αξίωσεις, αι όποιαι είναι άσυνθείς είς τήν τεχνικήν κατασκευής άνυψωτικών μηχανημάτων. Η ταχύτης ή άσφαλεια λειτουργίας και δη μηναπορώνται είς τάς προκυπτώσας συνθήκας ανά πάσαν περίπτωσιν φορτοεκφορτώσεως πρός καλυτέραν διενέργειαν τούτων, έντος τών μικροτέρων χρονικών διαστημάτων, άποτελον σημαντικούς παράγοντας διά τήν πλέον οίκονομικήν τού πλοίου έκμεταλλευσιν.

Υπάρχουν ήλεκτροκινητήρες γερανών ίσχυος 25 ίππων περίπου, άνυψωσεως βάρους ύπο τών γερανών περίπου 3 τόνων. Έπιστης υπάρχουν ήλεκτροκινητήρες γερανών μεγαλύτερας ίσχυος, δηλαδή 40 περίπου ίππων διά φορτίου 5 τόνων.

Κατά τήν υπαρξιν δικτύων τριφασικού ρεύματος έπι τών πλοίων αι δυνατότητες ρυθμίσεως έδημοις ούρουν δυνητερίας, διότι οί άπλοι κινητήρες τριφασικού ρεύματος, έφωδισμένοι με δρομέας δακτυλίουν και άντιστασας ούλιοθησίας. Επέτεροπον μίαν ίκανοποιητικήν ρύθμισιν μόνον πέριξ τού σημείου στροφών.

Κατά τήν λειτουργίαν γερανού άνευ φορτίου, καθ' ήνη άπατούνται στροφοί πολλάσσια τών στροφών φορτωμένου τού γερανού ή κατά τήν λειτουργίαν τού γερανού με μειωμένας στροφάς, έχειαζόντο ειδικά και κατασκευά διά τάς κινητήρας και τήν δόηγησην (Steuerung) τούτων. Υπάρχουν διάφοροι διάστασης δυνατότητες κατασκευής τών συσκευών ήλεκτρικών γερανών κατά τήν χρησιμοποίησην τριφασικού ρεύματος και άναφέρομεν π. χ. τάς έξης: α) Τριφασικός κινητήρ γερανών, τύπου κλωδού, τού όποιου οι πλοίοι έναλλάσσονται πολλάπλως. β) Κινητήρ γερανού διττώς έναλλασσομένων πόλων, μετά δρομέας δακτυλίουρου. Ό κινητήρ ούτος έργαζεται διά έναλλασσομένων πόλων και ρυθμίσεως ούλιοθησίων. γ) Γερανοί είς τήν βάσιν τών όποιων εύρισκονται τοποθετήμενοι μεταρυθμιστοί, με υψηλάς στροφάς διά μετατροπήν τού τριφασικού ρεύματος είς συνεχείς με ζεύξιν κατά Leonardi.

Τοιουτορόπως ρυθμίζονται αι στροφαί τών κινητήρων γερανών κατά βούλησιν. Είς τοιαυτάς έγκαταστάσεις γερανών ύπαρχουν άπατειστασίες, αι όποιαι προέρχονται έκ τής μετατροπής τού τριφασικού ρεύματος είς συνεχές.

Σήμερον κατασκευάζονται κινητήρες διά γερανούς παρά τών γνωστότερων έργοστασίων κατασκευής ήλεκτρικών μηχανών έν 'Ηνωμέναις Πολιτείαις και Εύρωπη, ώς και διαφόρων άλλων μικρότερών έργοστασίων, τελείων έιδικευμένων, ώστε δυνατοί νά άναμενεται, ότι ο ήλεκτρικός γερανός θά είναι είς τό μέλλον έπαρκως άσφαλτης.

ΖΕΥΣΙΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΝΗΣΙΝ ΕΛΙΚΩΝ ΔΙ' ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ: Ή κίνησις έλικων δι' ήλεκτρισμού έχει εισαχθή είς τά πλοία από 40ετία περίπου. Διά πλοία μικράς ίσχυός έχρησιμοποιούνται τό σύστημα συνεχούς ρεύματος. Τό συνεχές ρεύμα χρησιμοποιείται κατά πρώτη μοίραν έκει όπου ούκολος χειρισμός άποτελεί άποφασιστικόν συντελεστήν. Είς τάς περιπτώσεις ταυτας χρειάζεται τις μεγάλην εύλιξην και μεγάλην ροπήν στρέψεων, διτινά είναι Βασική χαρακτηριστική τής μεταδόσεως συνεχούς ρεύματος.

Τοιουτορόπως χρησιμοποιείται συνεχές ρεύμα διά πορθμείας είς ποταμούς ή είς μεγαλύτερα ρυμουλά ποταμών κ.λ.π. Διά μεγάλα, όμως, πλοία άνων κινητού πελάγους προτιμάται τό τριφασικόν ρεύμα, διότι και είς τό σύστημα τούτο πρώσεως ύπαρχει σχετική δυνατότητας εύκολων χειρισμών. Κατά τήν περίπτωσιν ταυτης χρησιμοποιείται μεγαλύτερα πάτσας και ύπαρχει άναγκη μεγαλύτερας ίσχυος.

Η κίνησις τών έλικων ήλεκτρικών κινητήρων έχρησιμοποιήθηκε κατ' άρχας έν Εύρωπη, ιδιαίτερος, όμως, έχρησιμοποιήθηκε κατά τόν τελευταίον πόλεμον έν 'Αμερική, όπου κατεύκεισθησαν 525 δεξαιενόπλοια, τά όποια κατά τό πελάγος μέρος είναι τελείως δμοία. Έπι αύτων άσχολούμεθα κατωτέρω. Είς τάς έγκαταστάσεις ταυτας ύπηρχεν έλευθερία είς τήν έκλογην τάσεως και συνχότητος. Ίδιους συγκριτικός τις πίνακας:

Πλοίον	Ίσχυς πποίο όπτρακτου	Τάσις KV	Συχνότης περιόδοι
«Νορμανδία»	4 X 40000	5, 5	80
(Γαλλικόν)	2 X 13000	3, 1	52
«SCHARNHORNST»	1 X 6000	2,37	62
T 2 ('Αμερικανικά)			

Έν περιπτώσει χρησιμοποιούσες ήλεκτρικών γεννητήρων κινητήρων διά μηχανών δηλεούνται ποταμών περισσότερας, παρά είς μονάδας είς μονάδας περισσότερας, παρά είς πλοίο, όπου ούκολος παράγεται από γεννητήρας κινητήρων, όντας ύπαρχον πλοία με 4 όμάδας δηλεογεννητών, αι όποιαι κινητήρων, αι όποιαι μετατρέπονται σε έναλλασσούς διάρκειας. Ό σύγχρονος μηχανής ίσχυος και χρησιμοποιήσεως μηχανών δηλεούνται τό συνεχές μάλλον ρεύμα ύποδεικνύεται, λόγω τών προηγουμένως άναφεντών πλεονεκτημάτων.

Κατά καιρούς προεδρήθησαν διάφοροι ζεύξεις κατά τήν χρησιμοποίησην τού τριφασικού ρεύματος, αι όποιαι είναι συντόμω περιγράφονται κατωτέρω :

Διά τήν παραγωγήν δυνάμεως χρησιμοποιούνται απόστροβοί, οι ούποιοι μετά στρέφονται μόνον πρός μίαν είς μονάδας περισσότερας, παρά είς πλοίο, όπου ούκολος παράγεται από γεννητήρας κινητήρων μετά περιελίξεως έξισωσεως τών ταλαντώσεων. Έπι μακρών χρονικών διάστημας έχρησιμοποιήθησαν άυγχρονοι κινητήρες, αι όποιοι, όμως, ταχέων έγκατελείθησαν. Ό σύγχρονος κινητήρες είναι πλέον κατάλληλος διά τήν έγκαταστάσιν έπι πλοίοι, λόγω τού μεγαλύτερου διακόπου, εν συγκρίσει με τό διάκενον τού άσυγχρονού κινητήρος. Υφίστανται ούτων πετέν θετική ή άσφαλεια διά μηχανής βλάσεως, αι όποιαι ούτων νά προέλθουν έκ τής στρεβλώσεως τής βάσεως τού κινητήρος κατά την κατάλληλη διακόπη, έν συγκρίσει με τό διάκενον τού άσυγχρονού κινητήρος.

Οι υπάρχουν κινητήρες έναντι έφωδισμένου δι' έκτελεσιν τών δυνατότητων τούτων με πρόσθετον περιελίξιν κλωδού. Ό κινητήρ έργαζεται δένθεν κατόπιν διακοπής της διεγέρσεως του ως άσυγχρονος. Είς τήν περιελίξιν τού κλωδού μετατρέπεται ή πρός έκμηδενισιν ένέργεια είς θερόποτην προφήτη.

Ο κινητήρ πρέπει νά άνταποκρίνεται είς τάς κάτωθι σπουδαστέρας άπατησης κατά τάς έναλλαγας τής περιστροφής του:

1) Ο κινητήρ πρέπει νά είναι είς θέσιν ν' άναπτυσση στρέψεων στρέψεων, αι όποιαι γά είναι μεγαλύτερα τής άνωτάτης ροπής στρέψεων τής δυνατότητας γά ύπαρχει έκ τής έλιξη κατά τήν άλλαγην φοράς.

2) Ο κινητήρ πρέπει νά είναι είς θέσιν κατά τάς άσφαλη τρόπουν νά περιέχηται από τήν άσυγχρονον λειτουργίαν άναστροφής, είς τήν σύγχρονον συνεχή λειτουργίαν.

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαιμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο ποιητικήν έκτελεσιν τών έπισκευών, παρά αι πλωταί δεξαιμενά, διά τάς «Λίμπερτους» ίδιως, διά τάς όποιας ή εύθυγαμμισις τού πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

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

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ έναντι παντός άλλου έπι τής άκτης τού 'Ατλαντικού, λόγω εύνοικων συνθηκών έργασίας

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

THERE IS

Only 1

STEEL WATERTIGHT HATCH COVER

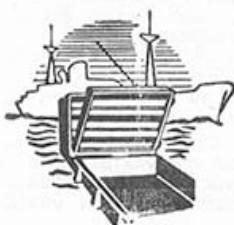
FOR SHIPS OF ALL TYPES AND SIZES

ELECTRICALLY OR HYDRAULICALLY OPERATED

WITH

- 1** sea going experience extending over 20 years
- 2** design experience based on 2,200 ships
- 3** market and research organizations in every major maritime country in the world
- 4** guaranteed saving in cash over each year of operation

**CLEARLY THEN, IT IS TO THE SHIOPWNERS' ADVANTAGE
TO CONSULT THE MAC GREGOR ORGANIZATION
REGARDING HATCH COVERS AND ALL OTHER AIDS TO
QUICK TURNAROUND IN PORT**



*Incidentally, this organization was
also the first successfully to introduce
the flush 'tween and weather deck cover*

INTERNATIONAL MAC GREGOR ORGANIZATION

BELGIUM
FRANCE
GERMANY
HOLLAND
ITALY
JAPAN
NORWAY
SPAIN
SWEDEN
U.S.A.

MAC GREGOR-COMARAIN
MAC GREGOR-COMARAIN S.A.
DEUTSCHE MAC GREGOR G.M.B.H.
MAC GREGOR-COMARAIN, HOLLAND, N.Y.
SOCIETA ITALIANA MAC GREGOR
MAC GREGOR FAR EAST LTD.
NORSK MAC GREGOR A.S.
ELCANO MAC GREGOR
ANKERLÖKKEN MAC GREGOR COMPANY A.B.
MAC GREGOR-COMARAIN INC.

ANTWERP
PARIS
BREMEN
AMSTERDAM
GENOVA
TOKYO
OSLO/BERGEN
SEVILLA/MADRID
GÖTEBORG
NEW YORK

MACGREGOR & CO. (NAVAL ARCHITECTS) LTD., WHITLEY BAY,
GREAT BRITAIN

"Please apply to your local MacGregor organization for a copy of the paper entitled "Modern Tween Deck Hatch Cover: The Economic Picture," which tells you how much money a shipowner can save by taking advantage of the MacGregor service."

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Οι φόβοι της οίκονομικής ύφεσεως είς τὴν Ἀμερικήν διακατέχουν καὶ τὴν εὐρωπαϊκὴν οἰκονομίαν. Οἱ ἀντίκτυποι θὰ εἰναι ἀμεσοί.

—Παρατείται, πράγματι, μία στασιμότης, διὸ νὰ μὴ εἴπῃ τις υποχώρησις, εἰς τὴν κατανάλωσιν ὥρισμένων εἰδῶν, εἰς τὰς νέας παραγγελίες πρὸς τὴν βιομηχανίαν, ητίς καὶ συνεπάγεται περιορισμὸν τῆς ζητήσεως τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ἐπιτωσιν τῶν τιμῶν.

— Αἱ δυσχέρειαι κυρίων ἔξευρέσεων ἐπαρκῶν κεφαλαίων πρὸς διεύρυνσαν τῶν ἔγκαταστάσεων, τείνουν νὰ προκαλέσουν κάποιαν καθυστέρησιν κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας εἰς τὴν ἀμερικανικὴν βιομηχανίκην δραστηριότητα.

• Ἐν τῇ Ἀμερικῇ δὲν προέλθῃ ἀρραγός, ἢν ἡ ἀμερικανικὴ οἰκονομία δὲν χωρήσῃ τὴν ἀνίουσαν, ἢν αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων ὑλῶν δὲν ἀναστηλωθοῦν, ἢν αἱ πληθωριστικαὶ τάσεις δὲν περιορισθοῦν, ἢν τὸ μάρκον δὲν ἀνατιμηθῇ, δῆτας καὶ ἄλλαι τινὲς προϋποθέσεις ἢν δὲν ἐκπληρωθοῦν, ἢ ἀγγλικὴ λίρα θὰ ὑποστή τὴν ἀναπόφευκτον, κατὰ τινὰς, ὑποτιμησιν.

—Ἐν τῷ μεταξὺ, ἡ κρατοῦσσα ἀδειαστής καὶ οἱ πιστωτικοὶ περιορισμοὶ καὶ ἡ αὔξησις τοῦ προεξοφλητικοῦ τόκου προκαλοῦν τὴν ἀναστολὴν τῆς εὐρύτεράς τῶν συναλλαγῶν ἀναπτύξεως, φυσικά δὲ καὶ τοῦ μεταφορικοῦ ρυθμοῦ τὴν χαλάρωσιν.

• Ἐοὶ ἡ ἀμερικανὸς ἐπιχειρηματισμὸς ἔχει κάθε λόγον νὰ εἰνεῖ ἐπιφυλακτικός, χωρὶς, δῆμος, καὶ νὰ διακατέχεται ἀπὸ τὸν φόβον διὰ τὸ μέλλον τῶν ἔργωντων. Εἰς τὸ συμπέρασμα αὐτὸν κατέληξε μία εἰδικὴ ἐρευνα, τὴν δόπιον διεξήγαγον ἀρμόδιοι παραπτηροταὶ τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων εἰς τὰς Ἡνωμένας πολιτείας.

—Ἐνα νέον «σοῦπερ μπούμ», τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν, δὲν διαγράφεται εἰς τὸ δρίζοντα. Αἱ ἐργασίαι, δῆμος, εἰνε ἀκόμη ἀρκετὰ ἱκανοποιητικαὶ. Διαπιστοῦνται ἀπότομος περικοπὴ τῶν πιστώσεων δι᾽ ἐπεκτάσεις ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας διοικησίας, πράγματα δηροῦντα παραπλεύτης τῶν δυνατότητας μεγαλυτέρας ἀναζωγονήσεως τῶν ἔργωντων. Αἱ πιστώσεις δι᾽ ἐπεκτάσεις, κατὰ τὸ δεύτερον τριμήνου τοῦ 1957, ἀπὸ τὰς μεγάλας διοικησίας ἀρμόδιοι παραπτηροταὶ τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων εἰς τὰς Ἡνωμένας πολιτείας.

—Ἐνα νέον «σοῦπερ μπούμ», τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν, δὲν διαγράφεται εἰς τὸ δρίζοντα. Αἱ ἐργασίαι, δῆμος, εἰνε ἀκόμη ἀρκετὰ ἱκανοποιητικαὶ. Διαπιστοῦνται ἀπότομος περικοπὴ τῶν πιστώσεων δι᾽ ἐπεκτάσεις ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας διοικησίας, πράγματα δηροῦντα παραπλεύτης τῶν δυνατότητας μεγαλυτέρας ἀναζωγονήσεως τῶν ἔργωντων. Αἱ πιστώσεις δι᾽ ἐπεκτάσεις, κατὰ τὸ δεύτερον τριμήνου τοῦ 1957, ἀπὸ τὰς μεγάλας διοικησίας ἀρμόδιοι παραπτηροταὶ τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων εἰς τὰς Ἡνωμένας πολιτείας.

—Περὶ τῆς πραγμάτων, δεν σημειώνεται τάς δέσμευσαν τοῦ παρακολούθου ἀμεσώτατα τάς ἑξελίξεις καὶ διαθέτουν ἀφοῦντα τὰ μέσα τῆς ἐπειδήσεως, ἵνα προληφθοῦν αἱ ἀναταραχαί.

• Καταστιγάζουν αἱ ἀντοικίαι διὰ τὴν ἀνεστάσην τῶν νομισμάτων. Τὸ μετά τὴν συνέλευσιν τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου ἀνακοινωθὲν τονίζει, δῆτας οὔτε ἡ λίρα θὰ ὑποτιμηθῇ, οὔτε καὶ τὸ μάρκον θὰ ὑπερτιμηθῇ.

• Δηλωτικὴ μιᾶς καταστάσεως προκαλοῦσσης ἀνησυχίαν εἰνε ἡ πτώσις τῆς τιμῆς τῶν μετάλλων. Οἱ χαλκοὶ ἔχουσε τὰ 40% τῆς προτέρως ἀξίας του ἐντὸς δεκαπενταμετρῶν, ἐνῷ ἡ τιμὴ τοῦ μολύbdου κατήθλεν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀπὸ 16 εἰς 14 σέντης τὴν λίραν καὶ τοῦ ψευδαργύρου ἀπὸ 13½ εἰς 10 σέντης. Η τιμὴ τοῦ κοβαλτίου ἀπὸ δολλ. 2.60, τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου, ἐμειώθηεις εἰς τὰ δολλ. 2. κ.ο.κ.

—Η παραγωγὴ τῶν μη σιδηρούχων μετάλλων ἔλεγχεται μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν ζῆτησιν καὶ πρόδηλης σημαντικοῦ ἀνακύπτει διὰ τὴν περιορίην τῆς στερολίνας, τὴν ἔξαγοντα πλεῖστα δσα φορτία μετάλλων πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἔτι δὲ καὶ δι᾽ αὐτὴν τὴν ἀμερικανικὴν παραγωγὴν.

• Εἰς σύσκεψιν τῶν ἀκομδίων, τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῶν γειανθράκων εἰς τὴν Εὐρώπην, διεπιστώθη ἡ ἀπὸ τοῦ τρίτου τριμήνου ἐξ ἀδειαστής αἱ ἀνεστάσης εἰς τὴν προμήθειαν γειανθράκων, ητίς προβλέπεται νὰ συνενισθῇ καὶ κατὰ τὰ τέστατον τριμήνου τοῦ ἔτοις.

—Η παραγωγὴ τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Κοινοπραξίας θὰ εἰνε μεγαλυτέρα κατὰ τὸ 850.000 τόνων, ἐναπό τοῦ προηγουμένου τριμήνου, ἐνῷ αἱ ἀνήνεμοι τῆς κατανάλωσεως εἰνε ὑποληπταὶ, ἀλλὰ μὲ πλήρη ἐπάνοψεις εἰς τὴν περιστροφήν τῶν μεγάλων εἰσαγωγῶν, εἰς τὴν παραγωγὴν τῆς Σουεζ καὶ λόγω τοῦ ἡπίου περυσινοῦ χειμῶνος.

— Οὕτω, τὸ μετά τὸν ποιητικόν νηγιάνθρακος καὶ τῶν ἀναγκῶν καταναλώσεως κενὸν θὰ μειωθῇ κατὰ 350.000 τ. Αἱ εἰσαγωγαί, πάντως, ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ κυμαίνονται γύρω τῶν 18 ἑκατομμυρίων τόνων, ὅπως καὶ κατὰ τὰ προηγουμένα τριμήνα.

— Αἱ χειμερικαὶ ἀνάγκαι ἀντιμετώπισθαι ἀπὸ τοὺς ἀκομδίους μὲ πλήρη ἐπιστοσύνην, ἐνῷ, δοσο ἀφοῦ καὶ τὸ κώκ, ἡ μεγαλυτέρα ἐγχωρία παραγωγὴ τοῦ καλύπτει τὴν πόλην τῆς ζῆτησιν αὐτοῦ.

• Χαρακτηριστικὴ τῆς καταστάσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔογασιῶν εἰνε καὶ ἡ πληροφορία, καθ' ἡν κηρύσσων ὅμαδικων ἡ παραγγελία 23 δεκαεπολίων τῶν 45.000 τόνων δ.ν., τῶν ὅπων τὴν κατασκευὴν εἶχον ἀναλάβει τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἑμέδεν, διὰ λογαριασμὸν δύο ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν Πετρελαίων καὶ τοῦ γνωστοῦ ἐφόπλιστοῦ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τοῦ Ζοστάντ Χέντη.

• Τὰ πολλὰ ἐπίστης κρούσματα ἀκυρώσεως χρονοναυλῶσεων καὶ συνέχων ταξιδίων—σποραδικά, εὐνυχῶς—ἐσμειώθησαν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Ἡθέον ταῦτα ὡς ἀποτέλεσμα τῆς χρεωκοπίας ἐνὸς ναυλωτοῦ δ.σ.τ.ος εἰνε ὑπερεκτιμήσει τὰς εἰς γειανθράκα εἰσαγωγικάς ἀνάγκας τῆς Εὐρώπης.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

• Καὶ ἡ αἰσιοδοξητικὴ πλευρὴ: Πρόδε τὶ ἡ ἀνησυχία διὰ τὴν ἐκπτωσιν τῆς ναυλονοσῆς; Εἰνε ἡ ἀντίδρασις τῶν ὑψηλῶν ναύλων. Οὗτοί οἱενται εἰς τὴν συστοπισθεῖσαν ποιητικήν τῶν ιστισμάτων. "Εμέδεν, διὰ λογαριασμὸν δύο ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν Πετρελαίων καὶ τοῦ γνωστοῦ ἐφόπλιστοῦ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τοῦ Ζοστάντ Χέντη.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

• Καὶ ποσοθηκόπλαστες κατὰ τὴν συστοπισθεῖσαν ποιητικήν τῶν ιστισμάτων. "Εμέδεν, διὰ λογαριασμὸν δύο ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν Πετρελαίων καὶ τοῦ γνωστοῦ ἐφόπλιστοῦ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τοῦ Ζοστάντ Χέντη.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

• Καὶ ποσοθηκόπλαστες κατὰ τὴν συστοπισθεῖσαν ποιητικήν τῶν ιστισμάτων. "Εμέδεν, διὰ λογαριασμὸν δύο ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν Πετρελαίων καὶ τοῦ γνωστοῦ ἐφόπλιστοῦ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τοῦ Ζοστάντ Χέντη.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

—Δέκα ἐπτὰ; ναυλωθέντα παρ' αὐτοῦ σκάφη, ἀντεμετώπισαν τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἐλλειψιν φορτίον, τούτο δὲ καὶ εἶχεν ὡς συνέπειτα πληρωμὴν τοῦ ναύλου τῶν 25.

οὕτε καὶ τὸ διαθέσιμον, τοννάζ κατέστη αὐτομάτως τόσον μεγαλύτερον, διὸ νὰ ἐπιηρεάσῃ ὑπότιμη μητρικῶν τούς ναύλους. Εἶνε ἡ ἀμπωτὶς καὶ παλίρροια, τὸ γνωστὸν φαινόμενον εἰς τὴν ναυλαγοράν.

—Τῶν λίμπερτος ἡ τιμὴ ἔξεπεσεν, ἀλλὰ τώρα εἰνε πλησιέστερον πρὸς τὴν πραγματικότητα. Αἱ ἀκυρώσεις, ἐξ αἱ λίμπερτος, τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἔρχονται εἰς τὴν κατάλληλον στιγμὴν ὑπέρεγκτων τοννάζ.

• Αἱ τελευταῖς ναυλώσεις διὰ συνεχῆ ταξίδια μεταφορᾶς γαιανθράκων ἐπὶ μίαν Βετίαν, μὲν ναύλον 43) 9 διὰ τὰ πέραν τοῦ 1958 ἐπη, καταδεικνύεται τὸν πραγματικότητα. Αἱ σημειώσεις, εἰς τὸν παραγγελιῶν πρόσθιτον, συνεπιφέρει τὸν παραγγελιῶν πρόσθιτον.

—Αὐτοὶ οἱ εἰσαγωγεῖς ἔχουν πεισθῆ, ὅτι διὰ τὸ ἀπώτερον, τὸ πέραν τοῦ 1958, μέλλον, δὲν εἰνε δυνατὸν νὰ πληρώνωνται οἱ σημειώσεις χαμπλοῖς ναύλοι.

• Οἱ ωρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν τάνκων χαρακτηρίσεις τοῦ γεγονός τοῦ νεοτεύκτου νορθιγικοῦ δεξαμενοπλοίου «Ιγκβαρ Κονδύσεν» 30.000 τόνων δ.ν.

—Εὖθὺς ὡς τοῦτο ἔξεπεσεν τὰ δοκίμα του καὶ παρελθήθη ἀπὸ τὸν πλιοκτήτριαν ἐταίριαν, ἐπλευσεν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γόκτεμπουργκ, εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον τῆς ἀργίας τοῦ Χάγκεσουν, ἐλλειπεῖ ναύλο.

• Η «Μπρίτις Πετρόλεουμ», ἐν τῇ ἀντιμετωπίᾳ τοῦ προβλήματος ἀπασχολήσεως τῶν ὑπό τὴν διασχέσιν τῆς δεξαμενοπλοίων τῆς Βαγκενίγκεν (Ολλανδίας) διεκόπησαν δοκιμαὶ προτύπου διὰ δεξαμενόπλοιον τῶν 136.000 τόνων δ.ν.

• Αἱ σημειωθῆσαν, δῆτας, τὰς δεξαμενοπλοίων τῆς Ναυτιλίας τῆς Αντίστροφης αἱ ἀποτέλεσματα τῆς προσπορτικής της εἰς τὴν οἰκονομίαν της Αθηναϊκής.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

• Χωρὶς νὰ ἀνακοινωθοῦν τὰ δύναματα τῶν δεξαμενόπλοιων της Βαγκενίγκεν (Ολλανδίας) διεκόπησαν δοκιμαὶ προτύπου τοῦ προσθεμένην πληθυσμόν της Βαγκενίγκεν.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγακουφίση πως τὰς την ψηφισμένης πίεσιν χωρητικότητας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀπό τὸν προσθεμένην πληθυσμόν, λ. χ., διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαζόμενα δεξαμενόπλοια της Ναυτιλίας.

—Εἰπιζεται ἡ ἀποτροφὴ αἱ ἀγα

ται νὰ άναπτυξῃ τὸ «Οὐλλιαμ Πάτερσον» ταχύτητα 16 μιλλίων, μὲ τόσου χαμηλήν κατανάλωσιν καυσίμου, δῆσην ἀπῆται καὶ ή ἀπομοηχανή του. Τὸ σκάφος πρόκειται νὰ ἐκτέλεσται τὰς δοκιμαὶς του, μετά τὰς ὁποῖας θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν γραμμῶν ὑπὸ τὴν πρακτορεύσιν τῆς ἑταῖριας «Λάϊκ Μπρόδερς». Οἰονδῆποτε πρωστήριον σύστημα ηὔθετε τελικῶς προκριθῇ, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μαζικὴν παραγγελίαν τῶν ἀντιστοίχων μηχανῶν καὶ ἔξαρτημάτων, πρὶν ἢ ἐπιχειρηθῇ ή μετασκευὴ ἐτέρων λίμπερτς.

Η ΛΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Κατὰ τὴν συνελούσαν τὸ πρώτον δεκαήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου εἰς τὴν Μαδρίτην γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Διεθνῶν 'Ενώσεων» ἔναερίων μεταφορῶν, μὲ συμμετοχὴν 79 ἑταῖρων διὰ τῶν πρεσβύτερων των καὶ 250 ἑκ- προσώπων πεντήκοντα χωρῶν, διευθυντής αὐτῆς σὲρ Οὐίλιαμ Χίλντρευτ διετυπώσαν ἐκκλησιν πρὸς τὰς κυβερήσεις, ὅπως μὴ παρακαλάνουν τὰς ἑταῖριας ἀπὸ τοῦ νὰ ἐφαρμόζουν κατὰ τὶς υψηλότερα τιμολόγια, δίλγιων, ἔστω, εκτασιῶν, χάριν τῆς ἐξυγίανεως τῆς οικονομικῆς θέσεων τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων. Παρουσιάζεται—εἶπε—τὸ περιέργον φαινόμενον αἱ εἰσπράξεις καὶ ή κίνησης νὰ αὐξάνωνται, ἐνῷ τὰ κέρδη ἐλαττώνονται. Ἐκ προχείρων διὰ τὸ 1956 ἀριθμῶν, προκύπτει περιθώριον κερδῶν, διὰ δῆλων τὰς ἑταῖριας, 50 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 76 ἑκατομμυρίων δολλαρίων τοῦ 1955, ἥτοι 1.5% τοῦ συνόλου τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως. Αἱ διαπλάναι ἔφθασαν τὸ 1956 εἰς 3350 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 2940 ἑκατομμυρίων δολλαρίων τοῦ ἔτους 1955.

Αἱ ἀεροπορικαὶ ἑταῖρια μετέφερον 78 ἑκάτην, ἐπιβατῶν καὶ ἀπίζεται νὰ δῆσουν τὸ 1959 εἰς 16 ἑκατομμύρια, μὲ ποσοστὸν αὐξήσεως 15%, ἔναντι τοῦ 1956, διὰ τοὺς ἐπιβάτας, 13% διὰ τὸ φορτίον καὶ 8% διὰ τὸ ταχιδρομεῖον. Εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ αἱ ἑταῖρια ἐστημένων τὸ 1956 πρόσθιν κατὰ 20 %, ἔναντι τοῦ 1955. Ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερθέντων ἐπιβατῶν δῶλων τῶν θέσεων ἀνήλθεν εἰς 835.000, ἀν δὲ τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν αὐξήσεως διεπηρήθη, τότε αἱ ἑναέριοι μεταφοραὶ θὰ φέσουν τὸ 1958 εἰς τὸ 1.000.000 ἐπιβατῶν. Παρεπήρησεν, δῆμος, ὃ σερ Χίλντρευτ, ὅτι μεγάλη διαλογία τῶν μεταφερθέντων κατὰ τὸν παρελθόντα χειμῶνα ἐπιβατῶν ἐτάξιδευσε μὲ τιμολογία «μεταναστῶν» ἢ «ἐκδρομικῶν», ἀτίνα εἶνε πολὺ χαμηλότερα τῶν συνήθων.

Τὸ 1956 ὁ στόλον τῶν ἑταῖρων-μελών τῆς Δ.Ε.Μ. ηὔξησε κατὰ 200 καὶ πλέον ἀεροσκάφη, ἤτοι κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον πως τοῦ 8%. Ἐν κατακλειδὶ ὃ σέρ Χίλντρευτ ἐτόνισεν : «Ἀν καθιστάσου κάπως Ἑλαστικὴ ἡ αὐστηρότης τῶν κρατικῶν κανονισμῶν διὰ τῆς ἐπιδείξεως σχετικῆς κατανοήσεως, θὰ ἡδύναντο αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιχειρήσεις νὰ λειτουργήσουν δινεύτερον, ὡς ἐμπορικαὶ ἑταῖρια, χωρὶς νὰ ἔξαρτονται ἀπὸ ἐπιχορηγήσεις καὶ συγχρόνως θὰ ἡσάν εἰς θέσιν νὰ προσφέρουν εἰς τὸν ταξιδιωτικὸν κόσμον τὴν καλυτέραν δυνατήν ὑπηρεσίαν.

ΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΑ ΤΩΝ 24.000 ΤΟΝΝΩΝ

Παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιούς διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ποκάρχοντας» καὶ μὲ παράδοσιν τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1958, ἔνα εδικὸν ἀνθρακοφόρον χωρητικότητος 24.000 τόνων, ὥπερ θεωρεῖται πρότυπον, δῆσον ἀφορᾶ τὰ διατίθεμενα μέσα ἐκφορτώσεως. Θὰ ἔχη διαστάσεις μῆκος 635 ποδῶν καὶ πλάτους 57, μὲ ἐμφόρον βύθισμα 30 ποδῶν. Τὸ σχέδιον του δομοίαζε πρὸς τὰ γνωστὰ σκάφη τῶν Μεγάλων Λιμῶν, θὰ ἔχῃ δηλαδὴ ἐγκατεστημένας τὰς μηχανάς του πρώηνθεν, τὴν δὲ γέφυραν πέραν τοῦ μέσου τοῦ πλοίου, πρὸς τὴν πρώων. «Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος του θὰ τοποθετηθῇ τὸ μῆκος 250 ποδῶν ειδικὸν μηχανῆμα διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Τὸ σκάφος θὰ διαθέτῃ ὅπτων κύπτη, μὲ σύνολον 14 στομίων. 'Ο γαιανθρακὶς θὰ ἐκφορτώνεται διὰ ταϊνιῶν, τὰς ὁποῖας θὰ τροφοδοτοῦν μὲ φορτίον δύο ἀνωμάτωρες. Αἱ μηχαναὶ πρώσεως, ὡς ἐλέχθη, θὰ ἐγκατασταθοῦν πρώμηνθεν, δῆσος εἰς τὰ τάνκερς «T.2», τὸ δέ συνόλον τῶν μηχανῶν καὶ ἔξαρτημάτων, τοῦ λεβητοστασίου, τῶν ἐλίκων καὶ τοῦ πηδαλίου μέχρι τῆς καπωνόδοχου, θὰ προέρχωνται ἀπὸ ἕνα δεξαμενόπλοιον «T.2», ὅπλα ἡγοράσθη προσφάτως ἀπὸ τὴν πλοϊοκτήτριαν ἑταῖριν. Δύο ἄλλα ἀδελφὰ ἀνθρακοφόρα πρόκειται νὰ παράγεται συντόμως εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΕΚΠΙΠΤΕΙ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Ἄμεσώτατος καθίσταται ὁ κίνδυνος δύξιτάου συναγώνισμού μεταξὺ τῶν ιαπωνικῶν καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων διὰ τὴν συγκέντρωσιν παραγγελιῶν, μετὰ τὴν ὑποχώρησιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ, συνεπόντως, τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ νέας ναυπηγήσεως. Αἱ πρώται πληροφορίαι, φέρουσαν τοὺς ιάπωνας διατεθειμένους νὰ κρατήσουν, ὀπωσδήποτε, ἐπλήρεις ἀπόδοσει τὰ ναυπηγεία τῶν, τῶν ὁποῖων—σημεωτέον—ἡ παραγωγικὴ ίκανότης τεραστίως ἐπεξετάθη ἀπὸ τίνος, εἰς σημεῖον, ὡς ἀμφισθητοῦν ταῦτα τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ δῶλων τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν. Οἱ ιάπωνες προσφέρουν δῆμος παραδόσεις διὰ τὸ 1959, ἐνῷ μέχρι πρὸ δύλιον ἀκόμη καιροῦ μόνον πέραν τοῦ 1960 προσφέροντο νὰ παράγουν ήμερομηνίας παραδόσεως.

Τὸ αὐτὸν παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰς τιμάς. «Ἐναντὶ τῶν 220 δολαρίων κατὰ τόνους d.w., τῶν Ιάπωνισμένων πρὸ δέξαμενοτῆσοις τῶν 45.000 τόνων d.w., προσφέρουν τώρα 170 δολλάρια, ἀφίνοντες καὶ ἔνα περιθώριον διὰ πιθανής περιστώσεως ὑποχωρήσεις. Δέν ἀποκλεῖσον, ἐπίστηση, καὶ τὴν διανοείδησην. Διὰ φορτηγού τοῦ γκωνίτου τύπου τῶν 15.000 τόνων d.w., μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους, τὸ κόστος τῶν ὁποίων εἶχε φθάσει εἰς 4.200.000 δολλαρίων καὶ πλέον. Ιάπωνες ναυπηγοί, ἔκ τῶν ἐπιφανεστέρων, προσφέρουν σημεῖον τιμᾶτος τῶν 4 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, μὲ σχετικὰς πιστώσεις διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν των καὶ μὲ παραδόσεις ἐγγυήσεων τοῦ 1960 ήμερομηνιῶν. Αἱ προβλέψεις προδιαγράφουν ναυπηγικὸν κόστος εἰς τὴν Ιαπωνίαν πολὺ χαμηλότερον, ἔναντι καὶ τῶν ἡδη προσφερούμενων τιμῶν.

ΙΣΡΑΗΛ

ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ Ισραὴλ διαπραγματεύεται — κατὰ σχετικάς ἐκ τέλ Α'βιθ πληροφορίας — τὴν ἀπόκτησιν ἔνδος στόλου δεξαμενοπλοίων, ὅπινα πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν ἐπὶ πιστώσεις εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἢ τὴν Γερμανίαν, διῆ, τέλος, εἰς τὴν Γαλλίαν, ἀπ παραχωρῆθη πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν γαλλικὸν δάνειον. Ήδη, τέσσαρα δεξαμενόπλοια τῶν 29.000 τόνων d.w. ἔκαστον, παρηγγέλθησαν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, ἥτις εἶνε πιθανόν νὰ ἔξασθαισίσῃ καὶ τὴν παραγγελίαν τῶν ὑπολοίπων τοῦ προγράμματος.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΟ ΛΑΪΝΕΡ "ΑΟΥΣΟΝΙΑ"

Τὴν 23ην Σεπτεμβρίου ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ νεότευκτον ἐπιβατηγὸν λάινερ «Αουσόνια» 11.000 τόνων, ὀντὸν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀδριάτικα». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καθειλκύσθη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1956 ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Καντιέρι Ριουνίτι», τοῦ Μομφαλκόνε, ἀπέπλευσε δ' ἐκεῖθεν τὸν 21ην Σεπτεμβρίου διὰ Βενετίαν, ὅποθεν καὶ θὰ ἐκτελέσῃ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον. Τὸ «Αουσόνια» προοριζόμενον διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, μὲ προσέγγισις καὶ εἰς τὸν Πειραιά, διαθέτει διαμερίσματα διὰ 529 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων, ἔχει διγκατάστασιν κλιματισμοῦ διακλαδουμένη εἰς δύο αὐτοῖς . . . σημεία— μηδὲ τῶν τοῦ πληρώματος ἔχαιρουμενών — τὰς κοινοχρήστους αἰθούσας του, μεταξὺ τῶν ὅπιων περιλαμβάνονται κινηματοθεατοί, ἐκκλησία καὶ δεξαμενὴ κολυμβήσεως.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΔΥΟ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ "ΛΑΪΝΕΡΣ"

Δύο νέων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 85.000 τ. γκρός καὶ ἀξίας 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐτέθη πρὸ ἡμέρων ἡ τρόπις εἰς τὰ δρεπανικά ναυπηγεῖα, διὰ λογαριασμὸν τοῦ διμίου «Ε. Ν. Ο.». Τὸ πρώτον ὑπερωκεάνιον είνε τὸ «Οριάνα» 40.000 τ. γκρός, καθειλκύσθη «Βίκερς-Αρμπρόγκ» καὶ τὸ δεύτερον είνε τὸν 45.000 τ. γκρός, κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμὸν τῆς «Πλενιόνουλερ», εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Βόλφ». Τὸ «Οριάνα» θὰ στοιχίσῃ 12½ ἑκατομμύρια λιρῶν, ἦτοι 7½ φοράς περιστότερον, παρ' ὅσον ἐστοχίσεν ἔτερον λάινερ τῆς αὐτῆς ἑταῖριας, τὸ «Οραμα» ναυπηγηθεὶς εύθυνος μεταξὺ τοῦ κόστους δὲν διφέλειται μόνον εἰς τὸν νομισματικὸν πληθωρισμὸν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν συγχρόνων μέσων αὐξήσεως καὶ ἔνδιαιτήσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν πληρωμάτων.

Τὸ «Οριάνα» θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὸ 1960, θὰ διαπιστύσῃ ταχύτητα 27 μιλλίων, ὡς τε ναυτομένη κατὰ ἐπτά ὥρας τοῦ διμέρους την διαδρομὴν Λονδίνου—Σίδνεϋ (Αύστραλίας). Θὰ ἔχῃ πλήρη ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ καὶ θὰ διαβέτη διαμερίσματα δι' 600 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως 1.000 τουριστικῆς, καθὼς καὶ διὰ πλήρεμα 900 πρώτων. Τὸ δεύτερον λάινερ, τῶν 45.000 τ. γκρός, θὰ ἀναπτύσσῃ καὶ αὐτὸ ταχύτητα 27 μιλλίων καὶ θὰ διαβέτῃ διαμερίσματα δι' δύο εἰς τὸν πληρωματικὸν πόλεμον πόλεμον, διὰ μίαν ἀρχιεκτονικὴν σύλληψην περισσότερον περιόδου. Θὰ ἔχῃ δηλαδή, τὰς μηχανάς του πρύμνηθεν, ἐνῷ αἱ καπνοδόχοι του δὲν εἴνε εἰς τὴν σειράν ἀλλ' ἡ μία παραπλέυρων τῆς ἀλληλής. Τέλος, περιστότερον ἀλουμινίουν θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὰς κατωτέρω πίνακας :

MΗΝΕΣ	1955	1956	1957	
	Tαξ.	T. τσ.	Tαξ.	T. τσ.
'Ιανουάριος . . .	115.1	114.6	144.3	138.0
Φεβρουάριος . . .	119.8	123.8	140.2	148.2
Μάρτιος . . .	113.7	113.8	147.2	150.0
'Απρίλιος . . .	110.2	102.3	151.6	171.5
Μάιος . . .	122.6	124.2	162.2	190.0
'Ιούνιος . . .	128.0	135.4	155.5	169.4
'Ιούλιος . . .	130.0	145.8	155.2	167.1
Αύγουστος . . .	129.9	137.0	157.9	176.6
Σεπτέμβριος . . .	138.1	142.2	156.1	174.2
'Οκτωβρίος . . .	148.9	151.2	153.6	191.8
Νοέμβριος . . .	135.5	135.5	171.4	191.3
Δεκέμβριος . . .	140.1	132.2	189.4	207.2
Μέσος ἐπίστησιος: . . .	127.7	129.8	157.0	172.9
Ο 'Οδεκτής ἀφορᾶ τὸν διά τοις φορτίου, ἐκ τοῦ διποίου καὶ ἐμφαίνεται ἡ ὑποχώρησης τῶν φορτίων, ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς ἔξ τελεταῖσις μῆνας, τὴν κάτωθι διακυμασίων:				
EΙΔΗ	Μάρτ.	'Απρ.	Μάιος	'Ιούν.
Γαιανύθρακες . . .	147.7	141.1	122.4	117.5
Γεννήματα . . .	153.0	137.4	106.7	102.7
Ζαχάρεις . . .	159.0	155.2	137.1	135.4
Μεταλλεύματα . . .	137.8	112.7	109.2	100.6
Λιπάσματα . . .	116.2	117.1	109.6	—
Ξύλεια . . .	133.3	130.0	129.1	108.4
Χορτονομή . . .	108.3	109.3	99.1	97.4
Μέσος δείκτης: . . .	145.5	134.3	116.6	109.9
'Οσον, ἀφορᾶ τὰς χρονιγανουλάσεις, οἱ δείκται τοῦ ναυλαριθμοῦ διὰ τὰ διάλισκοντα πετρέλαιον ἀπόπλοιοι καὶ διὰ τὰ δηγελοκίνητα, μὲ τὸν συγκρίσιον 24)5 τὸν τόνων μηνιάσιον διὰ τὰ πρώτα καὶ 27)10 διὰ τὰ δεύτερα (μέσος δροῦ τοῦ ἔτους 1952) εἶχον, ὡς κάτωθι διὰ τὸν μῆνα Αύγουστον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς ἔξ προπογυμένους μῆνας:				
MΗΝΕΣ	'Απροκ.	Δηζελ.	Μέσος δροῦ	
Φεβρουάριος . . .	203.7	—	203.7	
Μάρτιος . . .	169.5	161.8	165.6	
'Απρίλιος . . .	158.2	171.1	164.6	
Μάιος . . .	117.9	—	117.9	
'Ιούνιος . . .	106.6	116.9	111.8	
'Ιούλιος . . .	88.8	98.9	93.8	
Αύγουστος . . .	71.1	77.3	74.2	

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,

Tele: CENTRAL 436, Cables «STEVEDORE»

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.

Tolley's Buildings Lipson Street

Tele: J. 1582) 1713

After Hours J. 6889

Cables «PORTADPROV»

D. COSTALOS & SONS

Shaftsbury Avenue

Fulham Gardens—Telegrams COSTALOS FULHAM

Amsterdam

N.V. FRANS SWARTHOUD'S HAVENBEDRIJF

Tele: 41840 Binnenkant 47

Cables: «FRANSSWART»

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.

Maasstraat 44

Tele: 329238 Cables «FRANSSWART»

JOSEPH J. LEE & CO.

17, Batavia Street,

Tele: 33.61.36 - 33.61.37 - 33.61.64

Cables «LEE»

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.

Avenue d'Italie 92,

Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER» Telex An 212

STEVEDORING CO. GYLSEN

Rue de Genes 7,

Tele: 31.09.64 (3 lines) Cables «GYLSEN»

Baltimore

TERMINAL SHIPPING CO.

Tele: Plaza 2910 Garrett Building

Cables «TERMINAL»

STEVEDORES

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.

520 Chamber of Commerce Bldg,

Telef: Lexington 1880-61 Cables «MARSHIPCO»

SHIP FITTERS

CURTIS BAY TOWING CO.

Mercantile Trust Building

Tel: MULberry 5-8700

Cable & Radio «CURTISBACO»

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.

Canning House, 137 Canning Street

Tele: Bank 5339

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.

2 Selkirk Street

Tele: 3-1478 Cables «HERMES»

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.

Woygood Orris Building, 95, Strand Street,

Box 2587; Phone 22756, Teleprinter CX 207,

Cables: «MIDSHIPMAN»

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.

119, Avenue du General Drude

Telephone 208-85 Cables «SMICO»

L. BARBER LIMITED

(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTY, ALGIERS)

119, Avenue du General Drude

Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

Ceuta: NORTH STAR

(RIERA & AMARANTINIS)

Falange Espanola 59,

Teleph.: 1613 & 2278 Cables: RIHERMA or

AMARANTINI

Columbia & Willamette River Ports

PORLAND STEVEDORING CO.

1732, N. W. Quimby Street Portland Ore

Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5497

Dakar

"SOCOMAR,"

Tele: 108 21 Brd Pinet, Laprade Cables «OVERALL»

Dunkirk

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES

Tele: 470 2 Quai Freycinet Cables «TRAVINDUS»

JOKELSON & HANDSAEM

8 Place des Nations

Tele: 7825 Cables «JOKELSON»

Durban

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

SHIPPING PROVIDORES

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGES

STEVEDORES

STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORING SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

TOWAGE
also at NORFOLK & PHILADELPHIA

Hamburg

STEVEDORES

SHIP FITTERS

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

TOWAGE

also at NORFOLK & PHILADELPHIA

STEVEDORES

SHIP CHANDLERS

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
O. K. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Από τα ναυπηγεία Καβασάκι, τού Κόμπη, καθειλκύσθη την 12ην Σεπτεμβρίου διά λογαριασμού της έταιρης «Mermaid» (διαχειρίστης κ. Κ. Λαιμού), το δεξαμενόπλοιον «Φαντό» 24.000 τ. γκρός ή 38.000 τόνων d.w., με μηχανάς άπτιοστροβίλους, δυνάμεως 20.250 πόπων. Προβλεπομένη ταχύτης κατά τάς δοκιμάς 17.5 μιλίων και παράδοσης περί την έτη Δεκεμβρίου.

— Έπειτα από την έγνωσθη, δητι ένα άδελφον πρός το «Φαντό» δεξαμενόπλοιον, το «P. Α. Ε.», 24.000 τ. γκρός ή 38.000 τόνων d.w., είχε καθειλυσθη άπό τα αυτά ναυπηγεία τού Κόμπη, την 29ην Ιουνίου τρέχ. έτους διά λογαριασμού της έταιρης «League» (διαχειρίστης του κ. Κ. Λαιμού). Είς άμφοτέρα τάς σκάφη ύψωσθη ή λιθεριανή σημαία.

— Από τα ναυπηγεία Χοβαλτσέρκε, τού Κιέλου, καθειλκύσθη την 10ην Σεπτεμβρίου και έτεθη ύπό την Κυανόλευκον, το δηζελοκίνητον τάκερ «Πασιφέι Κέιτορ» 12.200 τ. γκρός ή 19.000 τόνων d.w., ανήκον εις την έταιρην «Διαμαντής Πατέρας. Λτδ», τού Λουδίνου. Το σκάφος έχει διαστάσεις μήκους 535 πόδων, πλάτους 71 ¾ και βάθους 39 2/3 πόδων. Έφωδιασθη διά την πρώσων του με μηχανάς M.A.N., κατασκευής των ναυπηγείων Χοβαλτσέρκε, δυνάμεως 8100 πόπων. Προβλεπομένη ταχύτης 15½ μιλίων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Συνεπληρώθη, πρό ημερών, εις τά ναυπηγεία Φέρνες και κατόπιν έπιτυχων δοκιμών, παρελήφθη ήδη, το φορτηγόν «Πήγασος ο οικοσι» 16.200 τόνων d.w., ανήκον εις έταιρηκην παραφύδα τού Οίνου Κουλουκουντή. Πρόκειται περί άδελφου σκάφους με τό προσφάτως καθειλκυσθέντα άπό τά αυτά ναυπηγεία και διά τόν αυτόν Οίνου, φορτηγόν «Προκύων». Τά δύο τάυτα φορτηγά έπροσιν καταλέγονται μεταξύ των μεγαλύτερων έναν άπτεροι φορτηγών τράμπτε έν τώ κόσμῳ.

— Από τα ναυπηγεία Ντόξφορντ παρεδόθη την 17ην Σεπτεμβρίου, κατόπιν έπιτυχων δοκιμών, εις την πλοιοκτήτηριαν έταιρην «Γιουροπήαν Ναβγράστιο, Λτδ» (διαχειρίστης Οίνου Χανδρή), το δηζελοκίνητον φορτηγόν «Ν. Τ. Η. Ε. Τ.» χωρητικότητος 14.820 τόνων d.w. Τό σκάφος είναι τό μεγαλύτερον φορτηγόν έξι δύσων κατεσκευασθησαν μέχρι σήμερον εις τά ναυπηγεία Ντόξφορντ.

— Έξι άλλου, την 4ην Σεπτεμβρίου παρεδόθη άπό τά ναυπηγεία

τού Μπλάσθησοντ εις την έταιρην «Άδελφοι Γουλανδρή, Λτδ», τού Λονδίνου, τό νέοτευκτον φορτηγόν «Γ. κραίτσιαν Ε. μπλε» 13900 τόνων d.w., με έμφορτον βύθισμα 30¾ ποδών. Τό σκάφος έφωδιασθη διά την πρώσων του με μηχανήν Σκότς - Ντόξφορντ, πεντακύλινδρον, δυνάμεως 6200 πόπων, άπεδωκε δε κατά τάς δοκιμάς του ταχύτητα 17 μιλίων.

— Τό έγορασθεν πρό τινος παρ' Έλληνων νορβηγικόν «T.2» «Λύρα», 10441 τ. γκρός (τού 1944), παραληφθεν τελευταίως εις την Νέαν Υόρκην, μετανομάσθη «Τρίνιτι Τρανσπόρτερ» και υψώσε την λιθεριανή σημαίαν.

— Τό πωληθέν δεξαμενόπλοιον «Οσεαν Νόρα» 10551 τ. γκρός (τού 1944), παραληφθεν εις Τζάκσονβιλλ άπό την άγοράσσασαν αυτό έταιρην «Μάριν Στάρ», μετανομάσθη «Καρίμπιαν Στάρ». Ή λιθεριανή σημαία διεπιρήθη.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΙΛΟΙΩΝ

Τό τύπου «Park», καναδικής ναυπηγήσεως φορτηγόν «Ανδρος Σίγκεντ» 7167 τ. γκρός, 10.710 τόνων d.w. (τού 1943), έπωληθη εις ίταλούς άγοραστάς, αντί τιμής 255.000 λιρών.

— Έπιστης, τό ύπο λιθεριανή σημαίαν δεξαμενόπλοιον «T.2» «Οσεαν Νόρα» 10.551 τ. γκρός (τού 1942), 16.542 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, έπωληθη, αντί τιμής 1.850.000 δολαρίων.

— Τό ύπο σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Μπάλτικο» 2391 τ. γκρός (τού 1900), έπωληθη εις Δανούς διαλυτάς, με παράδοσιν έντος τού Οκτωβρίου εις την Κοπεγχάγην. Τιμή λίραι 13 κατά τ. γκρός.

— «Αναφορίκως με την προσαναφεισθεν πώλησην τού φορτηγού «Darton» (τύπου «Park») 7122 τ. γκρός (τού 1943), πληροφορούμεθα, διό τό είλογα σκάφος είχε προ μακρού πωλήθη άπό τον Οίκον Λώντες εις είληνοκινήτου έταιριαν, ήτις και τό έπωλησης τελευταίως, αντί τιμής 460.000 δολαρίων εις άλλην καναδικήν έταιριαν τού Μόντρεαλ.

— Τό παναμαϊκόν φορτηγόν μας «Αννούλας Κ.» 1763 τ. γκρός, 2471 τόνων φορτού και ναυπηγήσεως 1908, έπωληθη άπό την έταιρην «Μίνων» εις έφοπλιστάς της «Αλενδρέρειας και θά μεταφερθή εις την σημαίαν τού Λιβάνου. Τιμή πωλήσεως δέν έγνωσθη.

— Τό ύπο λιθεριανή σημαίαν φορτηγόν μας «Αρης» 1498 τ. γκρός, 2250 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1921, έπωληθη άπό την έταιρην «Αρης» εις Έλληνας έφοπλιστάς, αντί τιμής 40.000 λιρών, με άμεσον παράδοσιν εις τόν λιμένα της Αλεξανδρείας.

— Τό δηζελοκινήτον νορβηγικόν φορτηγόν «Sardinia» 1975 τ. γκρός, 3000 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1921, ήγοράσθη παρ' Έλληνων, αντί τιμής 85.000 λιρών.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΤΟΝ

Διάς καταρτισθείσης κοινής άποφάσεως τών υπουργών Έμπορικής Ναυτιλίας, Συντονισμού και Οικονομικών έγκρινεται ή νηολόγησης ύπο έλληνικήν σημαίαν τού προσφάτως καθειλκυσθέντος εις Ιαπωνικά ναυπηγεία δηζελοκινήτου πλοίου «Πασίφικ Κόνκουερο» κ. ο. χ. 10.060, περιπου, της παναμαϊκής έταιρης «Πασίφικ Κόνκουερο Τρειντιγκ Κορπορέιτον», ήσσει τών διατάξεων τού Ν. Δ. 2687 τού 1953.

ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Ανεκοινώθη ή πληροφορία, διό παρηγέλθη πασά τού κ. Αντ. Παπαδάκη εις τά ναυπηγεία της Νάντης φορτηγόν 10.500—12.500 τόνων d.w., με άνοικτον ή κλιεστόν τό σέλτερ-ντέρ.

ΤΑ ΑΣΦΛΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατά τό δεύτερον δεκαπενήμερον τού μηνός Σεπτεμβρίου ύπεγράφησαν συμβάσεις άσφαλτων εις τό Ν. Α. Τ. τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων ύπο ένεας σημαίας, έλληνικής πλοιοκτησίας :

«Ολύμπικ Λάσουρελ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 17725, άπό 1 Σεπτεμβρίου 1957, «Ολύμπικ Μάρινερ», παναμαϊκόν, τόνων γκρός

Naples

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

New York

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

Penang

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

Philadelphia

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

INDEPENDENT PIER CO. INC.

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

MURPHY COOK & CO.

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

Rangoon

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

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.
Praça Maia No 7, Sala 1709. Cables: PANELLENICA-Rio Janeiro

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

TUGOWNERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

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

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. Y. CORNS SWARTHOORN'S STUWADOORS MAATS
Tele: 23168 Willemshaven 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: 8 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVES»

STEVEDORES

EMPIRE STEVEDORING CO.
Tele: Pacific 83413 896 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

10448, άπό 1 Οκτωβρίου 1957 και «Νέπτουν», λιθεριανόν, 5669 τ. γκράς, άπό 1 Νοεμβρίου 1957.

Ούτω, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, τῶν δοπίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ N.A.T., ἀνέρχονται εἰς 540, τόνων γκράς 4.894.287.

Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΕΙΣ ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Πρὸς τοὺς ἐν 'Ελλάδι ἀντιπροσώπους τῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακικοῦ Ταμείου πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἀπεστάλη ἡ ἀκόλουθος ἔγκυλος: «Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν, ὅτι διὰ τοῦ Ν.Δ. «περὶ Ταμείου Προνοίας κατωτέρω πληρωμάτων Ε.Ν.», τὸ δόπιον ἐδημοσίευθε τὴν 7ην Σεπτεμβρίου 1957 εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυbernήσεως, ἡ εἰσφορά τῶν ναυτικῶν τῶν ὑπηρετοῦντων ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων ή ξένων συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν. Α. Τ., τῶν δοπίων ή μισθοδοσίας καταβάλλεται εἰς ξένων νομισμάτων, καθορίζεται εἰς 15 σελίνια, ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦδε 10 σελίνιων. 'Οθεν, παρακαλούμεν, ὅπως εἰδοποιηθοῦν οἱ πλοίαρχοι τῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ταμείου πλοίων, ἀτίνα ἀπροσωπεῖται καὶ προσδιόνους ἀπὸ τῆς 7—9—1957 εἰς τὴν κράτησιν μηνιαίων ἐκ τῶν ἀπόδοχών ἔκστοτού ἐτοῦ κατωτέρου πληρώματος τοῦ πλοίου τοῦ προαναφερόντος ποσοῦ καὶ ἀπόδοσιν τῶν κρατήσεων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ν.Α.Τ. μετὰ τῶν λοιπῶν εἰσφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν, κατὰ τὰ κεκανονισμένα.

ΟΙ ΕΙΣΑΚΤΕΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

'Εκ τοῦ Τμήματος Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὅτι διὰ τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων Ε. Ν. τοῦ 'Αστροπόρυγου ἐπέτευχον συνολικῶς 77 ἐκ τῶν ὑπουρφίων, σύτινες καὶ θά φοιτήσουν κατὰ τὸ ἀρδεύμενον σχολικὸν ἔτους 1957—1958.

— Διὰ τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ 'Αστροπόρυγου ἐπέτευχον τελικῶς 35 ἐκ τῶν ὑπουρφίων.

— Διὰ τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων Ε. Ν. 'Υδρας ἐπέτευχον 40 ἐκ τῶν ὑπουρφίων.

— Τέλος διὰ τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ε. Ν. Κύμης ἐπέτευχον μόνον 33. Πρὸς συμπλήσωσιν τοῦ ἀριθμοῦ 35 θὰ ἔγγραφοῦν δύο ἐκ τῶν ἐπιτυχόντων εἰς τὴν Σχολὴν 'Υδρας.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

Συνέρχεται τὴν 30ὴν Σεπτεμβρίου εἰς τὰς Βρυξέλλας ἡ ἐπὶ διπλωματικοῦ ἐπίπεδου διάσκεψις τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Δικαίου, εἰς τὴν ὁ-



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42.249
PIRAEUS

SYRIA - LEVANON
PAPADOPOULOS & CO.
LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.

MITSUBISHI SHOJI BLDG.

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

TOKYO

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

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. I.

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041

GOTHENBURG 12

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS

Dronningensgt. 10/12

OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt. 81

KRISITIANSAND S.

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

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

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussein

PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46 - 47

ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE

Klaedorp, 26

ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.

Agnesstr. 38

HAMBURG

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

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade

COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

359, Dadabhai Naoroji Road Fort

BOMBAY

Iaos (at Calcutta & Colombo)

ποίαν ἐδήλωσαν συμμετοχὴν 22 κράτη. Τὴν 'Ελλάδα θὰ ἐκπροσωπήσουν ὁ 'Ελληνες εἰς τὰς Βρυξέλλας πρεσβευτής, ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Φωκίων Γ. Ποταμίανος καὶ ὁ καθηγητής κ. Κυρ. Σπηλιόπουλος. 'Η ήμερησία διάταξις τῆς Διασκέψεως περιλαμβάνει τρία σχέδια διεθνῶν συμβάσεων: Τὸ πρῶτον ἀναφέρεται εἰς τὴν περιωρισμένην εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν ἐν περιπτώσει ναυαγίων, τὸ δεύτερον εἰς τὴν ἐνοποίησιν ωρισμένων Κονόνων, δῆσον ἀφορᾶ τὴν διάθασης μεταφοράν ἐπιβατῶν καὶ τὸ τρίτον εἰς τὴν σύμβασιν διὰ τοὺς λαθρεπιδάτας.

HTO ΠΛΕΟΝ ΚΑΙΡΟΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου Ε. Ν. ἐνεκρίθη τὸ καταρτισθὲν Ν.Δ., τὸ προβλέπον τὴν διάλυσιν τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τοῦ παρ' αὐτῷ Εἰδικοῦ Ταμείου Ασφαλίσεως πλοίων καὶ φορίων. Τὰ κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1957 εὐρεθησόμενα κεφάλαια τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τοῦ ἀνωτέρω Εἰδικοῦ Ταμείου περιέχονται εἰς τὸ Ν.Α.Τ., παρὰ τοῦ ὄποιος καὶ θὰ πρώνται εἰς εἰδικὸν λογαριασμὸν πρὸς ἐκπλήρωσιν ἀνειλημμένων υποχρέωσεων τοῦ διαλυμένου 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ. 'Ἐκ τῶν κεφαλαιῶν τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ ἐφ' ὅσον δὲν θίγεται ἡ ἐκπλήρωσις τῶν ἐλύγων ὑποχρέωσεών του, ἀποδίδονται — δι' ἀποφάσεως τοῦ Υ.Ε.Ν.—εἰς τὸ 'Κεφαλαίον 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας' τῶν ναυτικῶν τὰ παρ' αὐτοῦ καταβληθέντα ποσά διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν 'Παιδικῶν 'Εξοχῶν' διὰ τὰ τέκνα τῶν ναυτιλλομένων μας, καθὼς καὶ τὰ ἀπαιτηθούμενα ποσά διὰ τὴν ἀποπεράσωσιν τῶν ἐλύγων κτηρίων καὶ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ των. Αἱ κατὰ τὸ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου ἀπαιτήσεις παραγράφονται τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1959, τὰ δὲ ἀπομένατα τότε κεφαλαιά των θὰ διατεθοῦν δι' ἀποφάσεως τοῦ Υ.Ε.Ν. ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας η ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἀκταινεύσεως.

NEOI ATOMOMΗΧΑΝΙΚΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ γ'. τάξεων, ἐπέτυχον οἱ κ. Μ. 'Αναγνωστάκης, Γ. 'Αντυπας, Ι. 'Ασθενόπουλος, Κ. 'Αιδιαλιώτης, Γ. 'Αναστασίου, Γ. 'Ανδρονικάκης, Κ. 'Αλιφέρακης, Ιω. 'Αλιφέρης, Σ. 'Αθανασίδης, Ιω. 'Αρώνης, Θ. 'Αρκουμάνης, Μ. 'Ακριτίδης, Β. 'Αλβανόπουλος, Ν. 'Βογαντάζης, Μ. 'Βέγκος, Δ. 'Βουλγαρίδης, Χ. 'Βήχος, Γ. 'Βουδικλόπης, Γ. 'Βενάκης, Χ. 'Γλυνός, Ιω. 'Γκούλης, Η. 'Καύλης, Α. 'Γαριφαλδίδης, Δ. 'Γερολυμάτης, Α. 'Γρυπαίδης, Π. 'Γεώργιας, Στ. 'Γιαννακούρης, Ζ. 'Γεροντάρης, Εύ. 'Δημητρίου, Π. 'Διονυσόπουλος, Π. 'Δημητράκης, Κωνστ. 'Δρυμόσης, Η. 'Δήμου, Φρ. 'Δοβαές, Χρ. 'Δημάκης, Κωνστ. 'Δούκης, Σπ. 'Δαφνής, Π. 'Δημητριάδης, 'Αντ. 'Δηλαδέρης, 'Εμμ. 'Δήμας, Σ. 'Ευσταθίου, Γ. 'Ζαμπέλης, Ν. 'Λιβανός, Ιω. 'Ιωαννίδης, Δ. 'Κοτρόζης, Κ. 'Κουτσούνης, Ν. 'Κλαδάς, Δ. 'Κόπελος, Γ. 'Κατσαφάδης, Κ. 'Καζέλης, Π. 'Κατσούδας, Γρ. 'Κασταπίδης, Ιω. 'Κοκόσης, Ν. 'Κιμηνας, Ν. 'Κρητικός, Γ. 'Κρανιώτης, Μ. 'Κοράκης, Κ. 'Κατσαρός, Ν. 'Καρακατσάνης, Φ. 'Κιζλίδης, Ιω. 'Κουκής, Π. 'Καλαϊδόπουλος, Χρ. 'Κεχρής, Ηλ. 'Καρακώστας, Σπυρ. 'Κόλιας, Ελ. 'Καλούμενος, Δ. 'Κινόγλου, Δ. 'Καποδιστριας, Ιω. 'Καλάνης, Α. 'Κευκούζης, Δημ. 'Καραλέκας, Δ. 'Κλαδάκης, Ν. 'Καλώτος, Π. 'Καραμήτρας, Δ. 'Καρακάσης, Ιω. 'Κασαδίας, Σπ. 'Κολοδέζης, 'Εμμ. 'Καραγιάνης, Αύρ. 'Καυτσούλιερης, Γρ. 'Καρλής, Γ. 'Καλημπρας, Δ. 'Κωβαΐδης, Στ. 'Κουσουρίδης, Α. 'Καραμηνᾶς, Λ. 'Λυπράκης, Γρ. 'Λεωπόδης, Στ. 'Λαζαρίου, Ν. 'Λοιζίος, Φρ. 'Λουκιανός, Γ. 'Λάμπρου, 'Α. 'Λαμπέας, 'Α. 'Λιτσάκης, Θ. 'Λιβαδάρας, Ν. 'Λορέντζος, Ν. 'Λαλαούνης, 'Α. 'Μαδᾶς, Γ. 'Μπιλίος, Εύ. 'Μιχαήλη, Ε. 'Μουσάλης, Τ. 'Μανυσακίδης, 'Ιω. 'Μαυρογεώργως, Ν. 'Μπέτσης, 'Α. 'Μαστρογιάνης, Δ. 'Μπισιώτης, Ηλ. 'Μιθούλης, Γ. 'Μπαπουόπουλης, Π. 'Μιχαλακάκης, Ιω. 'Μπάλας, 'Α. 'Μανώλεσης, Ν. 'Μποφίλιος, Φρ. 'Μόνος, 'Α. 'Μυωδιδάς, Π. 'Μορόρης, Τρ. 'Μιχάλαρος, Π. 'Μπέτσης, 'Ηλ. 'Μουτσάτης, 'Εμμ. 'Μαντούδης, 'Αχ. 'Μελάσης, Ν. 'Νταής, Σπ. 'Νικολάου, Γ. 'Νάνος, 'Α. 'Νάδας, Το. 'Νταΐάς, 'Ιω. 'Ξενάρης, Ν. 'Ξενάκης, Εύ. 'Ξελάς, Εύ. 'Ονδαγήλου, 'Α. 'Πελοποννήσου, Ν. 'Παπαθασιλάκης, 'Αγ. 'Παυλίδης, 'Αθ. 'Παρακευόπουλος, 'Εμμ. 'Παπαπαύλου, Σ. 'Πανάγος, Μ. 'Πολυγιανάκης,

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ,"

ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αποτελέσματα τῶν τελευταίων ἔξετάσεων συμφώνων μὲ τὸν ἐπίσημον πίνακα τοῦ Υ.Ε.Ν.

1). ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Γ. ΚΟΝΤΟΓΟΥΡΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν. 'Ἐπι τῶν 40 πρώτων κατὰ σειράν ἐπίτυχίας ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

2). ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'. Πρωτεύσαντες, ὡς λαδόντες τὴν αὐτὴν βαθμολογίαν, οἱ κ. κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ε. ΠΙΠΗΣ καὶ ΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΚΑΡΑΝΤΩΝΗΣ, ἀμφότεροι τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν. 'Ἐκ τῶν 28 πρώτων κατὰ σειράν ἐπίτυχίας ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

3). ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΜΠΟΥΚΟΥΒΑΛΑΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

'Αποτελέσματα τῶν προτελευταίων ἔξετάσεων συμφώνων μὲ τὸν ἐπίσημον πίνακα τοῦ Υ.Ε.Ν.

1). ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Σ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν. Οἱ 13 πρῶτοι κατὰ σειράν ἐπίτυχίας ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν. 'Ἐκ τῶν 42 ἀριστερωτάντων εἰς τοὺς Ναυτικούς ὑπόλογοισμούς οἱ 40 ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν. 'Ἐκ τῶν 39 λαδόντων εἰς τὴν Ναυτιλίαν βαθμολογίαν ἀπὸ 90—100, οἱ 38 ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

2). ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΣΟΥΛΑΤΑΝΑΚΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

3). ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΖΕΝΖΕΦΙΛΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

Ν. Περαντινός, Εύ. Παρασκευόπουλος, 'Ιω. Παγιώτας, Π. Παναγιώτης, Δ. Πουλάκης, Τ. Παραγιός, 'Ιω. Πετσάς, Α. Παπαμανώλης, Α. Πολίτης, Δ. Πουλάκης, Δ. Παντελάκης, Θ. Παπαδιόδης, Γ. Παγώνης, Μ. Παπαμιχαήλ, Κ. Ρούσος, 'Εμμ. Ρεθυμνιανάκης, 'Ιω. Σπανογιάννης, Σπ. Στριφτός, Ν. Στεφανίδης, Π. Στιβαράκης, 'Ιω. Σαρρής, 'Αρ. Σταυρόπουλος, Ν. Συνοδινός, Κ. Στέφανος, Εύ. Σάβδας, 'Α. Σαμπράκος, Π. Σαλπέας, 'Αγ. Σοφράς, Μ. Σκλαδούνης, Γ. Σταντζής, 'Αγ. Σαρρής, Ν. Στεφανίδης, Χαρ. Τσιμπέρης, Δ. Τσούτσουρας, Εύ. Τσανάκος, Γ. Τουρμπανιάρης, Δ. Τσατσαρώνης, Κ. Φωτιάδης, Γ. Φαράζης, Δ. Φελιδης, Στ. Φαρμακόρης, 'Α. Φαντόπουλος, Κ. Φιλιππούδης, Δ. Φατσέας, 'Αρ. Χατζηθωμάς, 'Α. Χριστάκης, Ν. Χαλδεάκης, Μ. Χατζηπέτρος, Γ. Χούλης, Δ. Χαρχαλάκης, Σ. Ψημάδας και Ν. Σκορδίλης.

ΜΕΚ Γ' ΤΑΞΕΩΣ

'Εξ ἄλλου, διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως γ'. τάξεων ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Α. Βαρελάς, Ν. Βογιατζάκης, Κ. Βιδόλης, Γ. Βαλανάς, Φ. Βουρμάκης, Α. Βουγιουκλάκης, Π. Βρύσαλης, Στ. Γκιουλμπαξιώτης, Α. Γαλάνης, Α. Δαφνής, Α. Ἐμμανουηλίδης, Α. Ἐλευθέριος Ι. Ζώτος Π. Κολιάρδος, Δ. Καραθάνος, Ι. Κανελλίδης, Γ. Καβαλάρης, Σ. Κωστάκος, 'Ιωάν. Καδουλώνης, Φρ. Καγιάς, Σ. Καρατσιωφόγλου, Α. Κατσούλας, Β. Καντζίκης, Ρ. Λαζαρίδης, Π. Λαγκαδινός, Ν. Λαζαρόγλου, Ο. Μαράκος, Σπ. Μπονάτης, 'Ισ. Μαραγκός, 'Ι. Μουράτογλου, Φρ. Μάστουλας, Χρ. Μπάλας, Γ. Μαυροφύρδης, Σ. Μυτιληναίος, Φ. Νικολέτας, Νικ. Περαντωνάκης, Χ. Παπούλιας, Γ. Παυλάκης, Γ. Παρασκευόπουλος, Α. Πρίντεζης, Π. Ρέλλιας, Δ. Ραπαντζήκος, Α. Τσουτσύβης, Ε. Τσέρκος, Γ. Τακτικός, Σ. Φραγκόπουλος και Χ. Φλώρας.

ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ

'Υπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεκρίθη ἡ ὑπογραφεῖσα μεταξὺ τῶν ἔκπροσώπων τῆς 'Ἐνώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν πλοίων κ. κ. Λουκᾶ Νομικοῦ καὶ Μιχαὴλ Καραγιώργη ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ Προέδρου τῆς Πανελλήνιου 'Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Δημ. Μελέτη, συλλογικῇ σύμβασις ἐργασίας τῶν πλοιαρχῶν φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος κάτω τῶν 4.500 τόνων d.w.

Οι δροὶ τῆς νέας συμβάσεως ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

Διὰ τοῦ πρώτου ἄρθρου δρίζεται: α) 'Ο μηνιαῖς μισθὸς τοῦ πλοιαρχοῦ, διὰ μὲν τὰ πλοῖα στὸ 2.500 τόνων d.w. μέχρι 4.500 εἰς λίρας 'Αγγλίας 110, διὰ δὲ τὰ πλοῖα ἀπὸ 801 τόνων d.w. μέχρι 2.500 τόνων d.w. εἰς λίρας 96. β) Εἰς τὰν πλοιαρχοῦ παρέχεται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του μηνιαῖον ἐπίδομα διοικήσεως διὰ μὲν τὰ διὰ τῶν 2.500 τόνων εἰς λίρας 'Αγγλίας 27, διὰ δὲ τὰ ἀπὸ 801 ἕως 2.500 τόνων πλοῖα ἐις λίρων 'Αγγλίας 24. γ) Εἰς τὸν πλοιαρχοῦ παρέχονται ἔξοδα λιμένος, δι' ὅσας ἡμέρας τὸ πλοῖον παραμένει ἐν λιμένι, πρὸς κάλυψιν τῶν λόγων τοῦ ἀξιώματός του ἀπομικών δαπανῶν του, ὡς καὶ τῶν μικροεόδων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἔξυπνητησιν τοῦ πλοιου, ἐπὶ ἀποδόσει λογαριασμοῦ. δ) Εἰδικῶς προκειμένου περὶ πλοιαρχοῦ διοικοῦντος πετρελαιοφόρων πλοίων, ὡς καὶ πλοίον μεταφέρον εὐφλέκτους υγράς ή ἐκρηκτικάς ὑλας, ἀνεξαρτήτως ποσότητος φορτίου καὶ χωρητικότητος πλοίου, καταβάλλεται ἐπίδομα ἵσον πρὸς τὰ 15% τοῦ μισθοῦ του.

Προκειμένου περὶ πλοίων μεταφερόντων γενικὸν φορτίον καὶ μικροπαρτίδας εἰδικῶν εὐφλέκτων ύλων (τερεβινθέλαιον κλπ.) οὐχὶ διμῶς δενιζοειδῶν ή ἐκρηκτικῶν ύλων, τὸ ειδικὸν ἐπίδομα παρέχεται ἐφ' ὅσον ἡ ποσότητα τῶν ειδικῶν τούτων εὐφλέκτων ύλων είναι ἀνωτέρα τῶν 25 τόνων.

Διὰ τοῦ δευτέρου ἄρθρου τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθορίζεται εἰδικὸς μισθὸς διὰ τὸν ἀσθενούντα πλοιαρχοῦ, ἐφ' ὅσον εἴτε νοσηλεύεται ἐκτὸς τοῦ πλοίου, ὡς ἀκολούθως:

α) Προκειμένου περὶ πλοίων ἀπὸ 2500 ἕως 4500 τόνων, ἐὰν νοσηλεύεται ἐντὸς νοσοκομείου 62—10—0 λίρας, β) 'Εάν νοσηλεύεται ἐκτὸς νοσοκομείου 67—10—0. Προκειμένου περὶ πλοίων ἀπὸ 803—2500 τόνων, δι' ειδικὸς μισθὸς καθορίζεται εἰς 55—4—0 λίρας διὰ τὴν α' περίπτωσιν καὶ εἰς 65—0—0 εἰς τὴν β' περίπτωσιν, δηλαδὴ τῆς ἐκτὸς νοσοκομείου νοσηλείας.

'Ο πλοιαρχος δικαιούται νοσηλείων Α' θέσεως ἐν Κλινικῇ ή Νοσοκο-

μείῳ. 'Εν περιπτώσει ναυαγίου, ἀσχέτως τῶν ὅλων ἀποζημιώσεων τῶν ὁποίων δικαιούμενοι συμφώνως πρὸς τοὺς κειμένους νόμους, παρέχεται ε.ε. τὸν πλοιαρχοῦ καὶ εἰδικὴ ἀποζημιώσις ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 80.

Διὰ τοῦ τρίτου ἄρθρου καθορίζονται τὰ ἔξης: α) Εἰς περίπτωσιν τοῦ πλοίου, διὰ τὴν ὑποχρεωμένος νὰ ταξιδεύῃ πρὸς συνάπτωσιν τοῦ μισθοῦ τῆς πρώτης παραγράφου τοῦ πρώτου ἄρθρου ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως του διὰ τὸ ταξίδιον τοῦτο. Τὰ ἐπιδόματα ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀρχονται ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογίησεως του. β) Τόσον εἰς τὴν προηγουμένη περίπτωσιν, ὅσον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν παλλινοστήσεως ἀπολυμένου πλοιαρχοῦ, δικαιούται ὑπὸ τοῦ εἰσιτηρίου Α'. Θέσεως πλοίου, στορδορδόμου ή οιουδήποτε μεταφορικοῦ μέσου, ὡς καὶ ἔξοδων τροφῆς καὶ ὑπουργείου εἰς εινοδοχείον καὶ τῶν ἔξοδων μεταφορᾶς καὶ ἀσφαλίσεως τῶν ὅποσκευῶν του. γ) 'Εὰν ὑποστῇ ἀτύχημα ὁ μεταβατίνων ὅπως συναντήσῃ τὸ πλοίον πλισίαρχος, τυγχάνει τῆς αὐτῆς προστασίας. οιας καὶ ἐν τῷ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου.

Διὰ τοῦ τετάρτου ἄρθρου τῆς συμβάσεως καθορίζονται τὰ ἀκόλουθα:

1) Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς ἔτους συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἢ πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου, ὁ πλοιαρχος δικαιούται ἀδείας ὑπολογιζομένης εἰς μίαν καὶ ἡμίσειν ἡμέραν δι' ἐκαστὸν μῆνα ὑπηρεσίας. 2) 'Εφ' ὅσον ὁ πλοιαρχος συνεπλήρωσεν ἔξαμπτον ὑπηρεσίαν καὶ ἀπολυθῇ οὐχὶ ἐξ ὑπαιτιότητος του πρὸ τῆς λήξεως τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως του, διμataνται νὰ λάθη ἀδειαν δι' ὅσους μῆνας ὑπρέπησε σκατὰ τὴν καθορίζομένην ἀναλογίαν ὑπὸ τῆς προηγουμένης παραγράφου. 'Επίσης διὰ τῶν παραγράφων 3, 4 καὶ 5 καθορίζονται διάφοροι μικρολεπτομέρειαι ἀναφερόμεναι εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ μισθοῦ κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἀδείας.

Διὰ τοῦ πέμπτου ἄρθρου δρίζεται ὅτι εἰς περίπτωσιν καθ' ἦν τὰ πλοῖα ἐκτείνουν τοὺς πλόας των πέραν τῶν ὁρίων (Καζαμπλάγκα—'Αντεν), θὰ ισχύη διὰ τοὺς πλοιαρχους ἡ συλλογικὴ σύμβασις τῶν ἄνω τῶν 4500 τόνων d.w., πλοίων διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα, κατὰ τὸ όποιον τὰ πλοῖα ταῦτα ἐκτελοῦν πλόας ἐκτὸν τῶν ἀνωτέρω όριων.

'Η ἑναρξης τῆς ισχύος τῆς συλλογικῆς συμβάσεως δρίζεται ἡ Ιη Σεπτεμβρίου 1957, θὰ παραμείνῃ δὲ ἐν ισχύι μέχρι τῆς ἀνανεώσεως της.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν.

'Εληναν αἱ ἐπὶ 11 μῆνας διεξαχθεῖσαι ἀρχαιρεσίαι τοῦ 'Πανελληνίου Συνδέσμου 'Αξιωματικῶν 'Ασυρμάτου, μὲ καθολικὴν συμμετοχὴν τῶν δικαιουμένων ψήφου μελῶν του (97%). 'Η ἐκ τῶν ἀρχαιρεσιῶν ἀναδειχθεῖσα νέα διοίκησις τῆς ὄργανωσεως ἀπρότισθη ἐκ τῶν κ. κ. 'Ηλ. Κροκιδᾶ προέδρου, Νικ. Μανού α', ἀντιπροέδρου, Γ. Παππά β', ἀντιπροέδρου, Νικ. Σαμπάνη γραμματέως, Γεωργ. Καραγιάνη ταμίου καὶ Γεωργ. Διαμάντη γραμματέως.

'Εξ ἄλλου, διὰ τὰ λοιπὰ ἀξιώματα ἀνεδείχθησαν οἱ ἀκόλουθοι :

"Ε' φ' οροι οἱ κ. κ. 'Ηλ. 'Αντύπας, Γ. Ζαγοραίος, 'Ιω. Καθενιώτης καὶ Φρ. Ραϊσης, Σ. ύ μ 6 οι ς λ ο ο i τ ακτικοί οἱ κ. κ. 'Αθαν. Βαλμᾶς, Γ. Δέρβος, 'Ιάσων Δραγουμάνος, Πέτρος Ζουράς, Χαρ. 'Ηλιόπουλος, Βασ. Κοντίστης, Γεώργ. Κωστούρος, Νικ. Λιάντζουρας, 'Αλέξ. Μούτος, Δημ. Μπουζαλάκος, 'Αντ. Πεπές, Νικ. Πίκας, Νικ. Πόθος, Μάρκ. Σκανδάλης, 'Ιω. Φελουστής, Δημ. Ψαρόπουλος καὶ ἀ γ α π λ η ρ ο μ α τ i k o i οἱ κ. κ. Γρηγ. Δάλμας, 'Ιω. Εύγενικός, 'Ιω. Ζιδίνης, Πάτρ. Κάτης, 'Αλέξ. Παπασταμάτιον καὶ Δημ. Τσίτινος.

Μέλη, τέλος, τῆς 'Εξελεγκτικῆς 'Επιτροπῆς ἐξελέγησαν τ α κ τ i κ ἀ οἱ κ. κ. Μιχ. Δάμπτασης, Γεώργ. Κρητικάκης, Δημ. Μουστάκας, 'Αριστ. Νικολαΐδης καὶ Γεώργ. Παπαστάμιον, ἀ γ α π λ η ρ μ α τ i k a δε οἱ κ. κ. Παν. 'Αδαμόπουλος, Κυρ. Νικολινάκος καὶ Νικ. Χρυσᾶς.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Γουόρλντ Τζαπόνικα» (τοῦ κ. Στ. Νιάρχου), ὑποστάν τὴν τελικὴν αὐτοῦ καταμέτρησιν, εὐρέθη 10.999 τόν. γκρός.

—Περιελάδωμεν εἰς τοὺς πίνακάς μας τὰ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας λιμενανὰ φορτηγὰ «Κάλντιγουελ» 7217 τόν. γκρός (τοῦ 1945) καὶ «Ολκάτ» 2875 τ. γκρός (τοῦ 1943).

CONSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO

FURNESS' SHIPPING & AGENCY C^o. S.A

REGULAR LINE AGENTS AND SHIPBROKERS

TELEGR. ADDRESS: FURNESS

TELEPHONE: 33.87.50 (10 LINES)

TELEX: FURNESS AN 03-178 (2L.)

GRAMAYESTRAAT 4

ANTWERP - BELGIUM

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΣ

Ο θάνατος τού έφορτου Νικολάου Αμπατιέλου, έπανέφερεν είς την μνήμην τών παλαιοτέρων τὴν μετά τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον ὀνόματον περιόδου, μὲ τὰ μεγάλα κέρδη τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς μετέπειτα οἰκονομικάς περιπτείας, τὰς προελθούσας ἀπὸ τὴν ὑπεραισιόδεξαν πρόβλεψιν ἐπὶ τῶν ἔξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς.

Τότε ὁ μεταστὰς προέδη εἰς τὴν πρωτοφανῆ διὰ τὴν ἐποχὴν ἕκείνην ὁ μαρτικὸν παραγγελιῶν δῶδεκα ἐν δόλῳ μεγάλων φορτηγῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χόγκι Κόγκι. Καὶ διότι αἱ παραδόσεις καθυστέρησαν καὶ οἱ ναῦλοι ἐν τῷ μεταξὺ ἀποτόμως ἔξεπεσαν, ὃ ἀνήσυχος Ἀμπατιέλος, ὁ διεθνοῦς φήμης μεγαλεφοπλοτής, εὐρέως ἐκτεθείμενος, δὲν διεθετεῖ τὰ μέστα νὰ ἐκπληρώσουσιν ἡκάτην ναυπηγήσεων ὑποχρέωσης του. Ἀποτέλεσμα: Η ἐκποίησις τῶν πλοίων εἰς τιμάς χαμηλάς.

Ἐκτοτε ὁ ἀτυχήσας Ἀμπατιέλος ἡγιανόθη ἐπίμονῶς τὸν ἀνίσον δικαστικὸν ἄγνων προς τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον διὰ τὰς ζημιὰς, ἀς ὑπέστη ἀπὸ τὴν καθυστέρησιν τῆς παραδόσεως τῶν πλοίων. Καὶ ὡς ἦτο ἐπόμενον, ἔχασε τὴν ὑπόθεσιν. Μὲ τὴν πικρίαν τῆς ἀποτυχίας, μετὰ τὸ μεσούραντην εἰς τὸ διειθνὲς ναυτιλιακὸν στερέωμα, ἔζησεν ἐδῶ τὰς ὑπολοίπους ημέρας τῆς ζωῆς του, ἔχων ὡς μονην παρηγορίαν τὰς ἀναμνήσεις τοῦ λαμπτροῦ παρεθόντος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ

Πλήρης ημέρων, εύτυχησας νὰ ἴδῃ τὰ τέκνα του εύημερούντα καὶ τόσουν προηγμένα κοινωνικῶς, ἀπεδήμησε πρὸ τῆς ημέρων εἰς Κύριον ὁ πλαϊδὸς ἐφόπλιστος καὶ πλοίαρχος Ἀναστάσιος Μαργαρώνης.

Ἡ κηδεία του ἐτέλεσθη ἐν Ἀθηναῖς, συνεκφερούσης ἐπιλέκτου μερίδος τῆς κοινωνίας τῆς Πρωτευούσης καὶ τῆς Χίου.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπευθύνουν τὰ θεριά των συλλυπητήρια πρὸς τοὺς οἰκείους τοῦ μεταστάντος.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.» παναμαϊκόν (7588 τ. γκρ) καὶ ναυτηρίστης 1919): Κατευθυνόμενον ἐν Πόρτλαντ (Ορεγκον) διὰ Βουδάτη, μὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων, ἔξοκειν εἰς Νοζίμια Σάκι την νύκτα τῆς 25ης Σεπτεμβρίου. Κατὰ τὰς μεταδοτίες εἰς Γιοκοχάμας πληροφορίας, ὅταν τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ θύεια καὶ τὸ σκάφος, ἔχον κλίσιν 15 μοιρῶν, καὶ κοπέν εἰς τὸ μέσον, ἔγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιβερ. μότορ-τάνκερ): «Εμφόρτον ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Κόντινεντ, κατέπλευσε τὴν 18ην Σεπτεμβρίου εἰς Σουέζ μὲ ζημιὰς εἰς τὰς μηχανάς του. Ἀπὸ τὴν διεσαχθέουσαν ἐπιθεώρησην διεπιστολθή, ὅτι ἡ μία πλεύρα τοῦ κυλίνδρου No 5 διερράγη, ἐνώ καὶ ἡ ηλεκτρογενήτης ἐνεργάντεις ζημιάς. Κύρια ἀφορί τῆς ζημιάς του κυλίνδρου ἡ ἀλλητής φύσις δι' ὅθετος, τῆς δὲ ἡλεκτρογενητήριας, διοτι ἐλειτούργητε μὲ τὰ 90 % τῆς ἀπόδοσεώς της ὑπὸ τῆς κρατούσαν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον ψηλήν θερμοκρασίαν. Αἱ ἀποκευαὶ ἐπερτώθησαν τὴν 26ην, ὅποτε τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ» (πανού, δεξαμ.): Παρεπηρήθησαν φθοραὶ πρὸς τὴν ξέδον τοῦ τελικοῦ ἀδνοῦς, διετάχθη δὲ ἡ ἔξαγωγὴ του εἰς Γιοκοχάμας πρὸς ἔλεγχον τῶν σχετικῶν ἔξαρτημάτων.

«ΑΥΓΗ» (λιβερ.): «Ἀποτέλεσαν τὴν 21ην Σεπτεμβρίου ἐκ Βαλτιμόρης διὰ Σίδεν «Αἴλαντς, ἀπαντήστε τὴν ἐπομένην μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὸν βραστήρα. Διετάχθησαν αἱ δύσουσα ἀποκευαὶ.

«ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ» (δεξαμ.): «Ἐξετάστεν εἰς Γκότεμποργκ ἐπισκευάς διαφόρων ζημιῶν του ἐκ προσκρύπωσας καὶ προσφράξεως, κατὰ τὰ προγούμενα ταξίδιά του.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» (λιβερ.): «Ἄπο Δουγκέρκην διὰ Βαλπαραίσον εἰσέπλευσε τὴν 12ην Σεπτεμβρίου εἰς Λισσαβώνα, μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Ἐπισκευασθεῖν ἀπέπλευσε τὴν 19η διὰ τὸν προορισμὸν του.

«ΗΛΙΑΣ» (λιβερ.): «Εμφόρτον μὲ παλαιοσιδέρων ἐκ Βαλτιμόρης διὰ Δυτικήν Ιταλίαν, ἐνώ εἰσπλευσεν εἰς Γένοβον ἐκτύπωσε τὴν δεξιὰν πλευράν τοῦ ἡγκυροδολημένου νερδηγικοῦ δεξαμόντονος πλόδορμηρινς καὶ τῷ προσκάλεσε ρήγμα εἰς τὸν ίσαλον γραμμήν. Περίπου 1500 τ. πετρελαϊοῦ διέρρευσαν εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ «Ηλίας» ὑπέστη ζημιάς εἰς τινὰ ἐλάσματά του καὶ εἰς τὰς ἐσωτερικὰς σωληνώσεις, θὰ ἐπι-

“ΤΡΙΤΩΝ,,

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

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

Διευθυνταί: Πλοιάρχοι Β.Ν. ζ.ά. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

- 1) Προπαρασκευάζει τοὺς ὑποψηφίους πλοιάρχους Α, Β, Γ τάξεως, τοὺς Εὔεργετικοὺς Πλοιάρχους Γ, Κυβερνήτας, Ναυκλήρους.
- 2) Λειτουργεῖ καθημερινῶς ἀπὸ 8.30—12.30 διὰ Πλοιάρχους Α, Β, Εὔεργετικούς Γ. Πλοιάρχους. Κυβερνήτας, Ναυκλήρους καὶ ἀπὸ 16.00—22.00 διὰ Πλοιάρχους Γ.
- 3) Πεπειραμένον καὶ ἐκλεκτὸν ἐκπαιδευτικὸν προσωπικὸν ἀπὸ Αξιωματικούς Β.Ν. καὶ Λιμενικού Σώματος.

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

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

4) Ἐναρξις τημάτων ἔξετάσεων Δεκεμβρίου Γ' Πλοιάρχων 18)1957.

5) Διατέτει ἀπαντά τὰ ἐκπαιδευτικὰ βιβλία, περιέχοντα τὴν ἔξετάσεων ὑλὴν εἰς θέματα, βάσει τοῦ ἀναλυτικοῦ προγράμματος ἔξετάσεων δημοσιεύμένων εἰς Φ. Ε. K. 290)29-11-1954.

6) Δίδακτρα προσιτά. — Διὰ τοὺς στρατευτίμους ιδιαίτερα τιμῆ. — Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον ιδιαίτερα τιμῆ.

7) ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Ἐκ τῶν 15 ἀπορριφθέντων ὑποψηφίων Γ' Πλοιάρχων 'Εξετάσεις Ιουλίου έ. έ. Δύο ήσαν μαθηταὶ τῶν φροντιστηρῶν μας Εἰς ἀπερρίφθη εἰς τὰς Ἀγγλικὰ καὶ εἰς εἰς τὸ Δίκαιον. Καὶ τοῦτο καθόδον ἐφοίησαν πλημμελῶς λόγω στρατεύσεως.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποταθήτε:

- α) Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Σχολῆς ἀπὸ 09.00-12.00 & 17.30-20.00
- β) Εἰς τοὺς διατελέσαντας ἀποδεδειγμένως μαθητὰς τῆς Σχολῆς.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

σκευασθῇ δὲ ἐν ὅρῳ κατὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του, ἀκολούθως δὲ θὰ δεξαμενοῦθῇ. (Σεπτ. 14)
«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» (Κασταρ.): Εἰσέπλευσε τὴν 1ην Σεπτεμβρίου εἰς θραστήρα μὲ ζημιὰς εἰς τὴν χυτοσιδρίνην ἀλικία του. «Ἐν περιόδῳ της εἰκότητος διέτησε τὴν 18ην δι' Ἀγίου Λαυρέντιου.

(Σεπτ. 10-18)
«ΜΕΛΙΝΤΑ» (λιβερ.): «Απὸ Γλαυκόδην κενὸν διὰ Ντεμερόπαν κατέπλευσεν εἰς Πόρτα Σπαῖην μὲ ζημιὰς εἰς τὴν θάλασσα της θραστήρας τοῦ θραστήρα.

(Σεπτ. 15-16)
«ΜΕΛΙΤΗ» (λιβερ. δεξ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του εἰς Χάρδαν εὐθέσθησαν τὰς εἰδονές της μηχανῆς ἐξαιρετικά ἐφδαρμένες καὶ ἀνεψητεῖτο ἡ αἰτία, ἐκ τῆς δοπίας προσθέθησαν ὁ φθαρός. Διετάχθη ἀναμετάλλωση. Αἱ ἀποκευαὶ ἐπερματίσθησαν τὴν 22ην Σεπτεμβρίου, ἐπειδὴ δύμας αἱ διεσαχθεῖσα τὴν ἐπομένην δοκεῖται ἀπέδρασην ὀνειτικής, διετάχθη ἡ συνέχιση τῶν ἐπισκευῶν.

(Σεπτ. 19-23)
«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΛΟΥΤΟΣ» (λιβερ.): «Εμφόρτον ἀπὸ Νέαν Ορλεάνην διὰ Ρότερνταν μὲ τοὺς άμυδρους, ὁπότε διά τοῦ θραστήρα τοῦ τὴν 22ην Σεπτεμβρίου ὅτι παρεπρέπει ἀνωμαλίας εἰς τὴν λειτουργίαν του πηδαλίου του. Βάσει συμφωνητικοῦ τύπου λόδη μὲ τοὺς πλοιοκτητας, ἐπειλεύσθησαν εἰς τὸ ναυαγωστικὸν Τουρμέλλο». Τὴν 26ην, δύμας, τὸ σκάφος ἐτέλειος ὑπὸ πλήρη θλεγχούντος.

(Σεπτ. 22-26)
«ΟΥΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ» (λιβερ. δεξ.): «Διετάχθη εἰς Ντόρμπραν πήρηση ἐπιθεώρησης τοῦ πηδαλίου του.

(Σεπτ. 12)
«ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ» (λιβερ.): Κατὰ τὸν πλούν του ἀπὸ Νέαν Ορλεάνην εἰς Μόζιν ὑπέστη ζημιάς ἐκ τῆς τρικυμίας.

(Σεπτ. 16)
«ΣΙΓΚΝΕΤ» (λιβερ.): «Εμφόρτον μὲ γεννήματα δι' Ιαπωνίαν, ἀπέφερε διά τοῦ σύμματου την 20ην Σεπτεμβρίου, ὅτι ἐκτυπάτο ὑπὸ τοφώνος εἰς θέσις πλάτους 35—15 Β. καὶ μηκούς 162 Α καὶ ὅτι ὑπόστη ζημιάς εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν παρὰ τὸ Νο 1 κύτος καὶ εἰς τὸ προράσιον κατάστρωμα, εἰχε δὲ καὶ κλίσιν 12 ιοιρών. Βραδύτερον ἔναρεν, ὅτι ἡ κλίσις του περιώρισθη εἰς 6 μοίρας, ὅτι εὐρίσκεται εἰς ἀπόστασις 1070 μιλλίων ἀπὸ τῆς Γιοκοχάμας καὶ διὰ ἐπλήση με τούτη πολλά πλοιάρχη προγευματίσθησαν εἰς τὸν πηδαλίον. Ο πλοιαρχὸς ὑπέστη νευρικούς κλονισμούς, ὅταν τὰ κύματα ἐθραύσαντο ἐπὶ τῆς γεφύρας. Τὸ διά τοῦ σκάφους εὑρέθη ἐντὸς τοῦ τυφώνος, ἀποδίδεται εἰς μειονεκτικὴν λειτουργίαν τοῦ δέκτου τοῦ σύμματου του. Τὸ «Σίγκνετ» θὰ ἐκφορτώσῃ τὸ σιτοφορτίον του



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

70% κάτω τού 'Αμερικανικού ναυλολογίου δι' άκαθαρτα φορτία πρός το Κόντινεντ. Τὰ ακτοπλοϊκά Βορ. 'Αμερικής είς τὰ 55% κάτω.

'Από τὸν Περισκόν Κόλπον, δησμού μία χωρητικότης σημαντική ἀναύλωτος παρασένει, ἐπιληρώνοντο δι' 'Ιταλίαν τὰ 57½—62½% κάτω τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, ἐν συνεχείᾳ δῆμος ἐπιληρώθησαν 70% κάτω εἰς ρωτικὸν σκάφος. Διὰ Γερμανίαν 52½% κάτω τῆς Κλίμακος. 'Από τὸν Λίβανον δι' 'Ιταλίαν 46% κάτω τού ἀμερικανικού ναυλολογίου.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Αἱ τιμαι τῶν «εἰλίμπερτζ», αἱ ἀντίπροσω παπετικῶτεραι τῶν τάσεων τῆς ἀγορᾶς, ἐνεφάνισαν τὰς ἔξης ἔξελίδεις κατὰ τὸ διαφρεύσαν 15θήμερον:

'Ἐπιληρώθη σκάφος μὲ σμεσον παράδοσιν ἀντὶ 110 χιλιάδων δολ. Σημαῖας ἐλεύθερα. Σκάφος μὲ παράδοσιν τέλος 1958 ἀπό τὸ ἀμερικανικά μὲ λιθεριανὴ σημαῖαν, λέγεται ὅτι ἡ γοράσθη παρ' 'Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ τῆς N. 'Υόρκης εἰς τὰς 400 χιλ. λιρῶν, χωρὶς ἐνδιαφέρον ἄγοραστον. 'Εν τῷ μεταξὺ λέγεται, δῆτι οἱ 'Ιάπωνες προσφέρουν μὲ παράδοσιν 1959 συμβόλαια διὰ τράμπτ 15.000 τόνων εἰς τὰ 210 δολ. τὸν τόνων.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πλήρης ἀπραξία διετηρήθη καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου δεκαπενθυμέρου, αἱ δὲ σποραδικά ἵματζεμεναι διαταγοῦν προσφέροντο εἰς τιμὰς ναύλων ἀσυμφόρους. 'Από τὴν Κωνσταντζαν ὑπῆρχον φορτία τινὰ τοιμέντων διὰ Περισκόν Κόλπον εἰς τὰ 55 — φιο, δι' 'Οκτώβριον καὶ Νοέμβριον, ἐναὶ ἀπό τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἡ ἐργασία πειραρίζεται εἰς ἀρκέτας φορτώσεις κῶν (800 κ. π. ὁ τόνων) ἀπό Μαριούπολιν δι' 'Αλεξάνδρειαν εἰς τὰ 35). — Ἑως 37½ (ἀνάλογος μεγίθους πλοίου), δι' 'Οκτώβριον καὶ γαιανθράκων ἀπό Μαριούπολιν ἡ 'Οδησσόν (2000 ἡως 8000 τ.) διὰ Σαδόνιαν 33)—, μὲ 1) ἐφοπλιστικά, 'Οκτώβριον—Νοέμβριον. Τὰ 'Ελληνικά μεταλλεύματα ἀνέν διαταγοῦν, ἀναμένεται δῆμος μία καθὴ ἐργασία διὰ τὰς ὄρχας τοῦ 1958, ὥποτε θὰ πραγματοποιηθοῦν ἔξαγωγαι 50.000 ἡως 100.000 τ. διωξίσου ἀπό 'Ιταλίαν καὶ 'Ελευσίνα διὰ Κόντινεντ.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΠΙΟΝΙΡ» (παναμ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων χῦμα διὰ Πολωνίαν δολ. 7, μὲ 1300 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ» (λιβερ.), ἀπό Τσάρτσιλ 12.000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμερέσαν, 'Αρμόρων ρεῖντς δολ. 6, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—5 Οκτώβριον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 14.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Οζάκ-καν δολ. 9.75, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Σεπτεμβρίου—'Οκτώβριον.

«ΣΗΣΤΑΡ» (σημ. ὀμερικ.) ἀπό Νέαν 'Υόρκην 9500 τ. γεννημάτων διὰ Χαδάννων δολ. 3.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις ὄρχων Σεπτεμβρίου.

«ΣΗΣΤΑΡ» (β., ταξίδιον) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 13.50, μὲ 1300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριον.

«ΝΤΟΡΙΑΝΑ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 12.500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 29)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20—30 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ δύο λιμένας Δυτικῆς 'Ιταλίας δολ. 5.05, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριον.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε.» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης ἡ Βαλτιμόρη 12.500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Υμουνίτεν 29)—, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριον.

«ΕΝΥΜΦΗ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 10.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Σαδόναν δολ. 4.75, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 2—21 Οκτώβριον.

«ΟΡΦΕΥΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης ἡ Βαλτιμόρη 12.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ—'Αμστερνταμ—'Υμουνίτεν 29)—, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—5 Οκτώβριον.

«ΕΜΑΓΔΑΛΗΝΗ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 29)—, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου — 5 Οκτώβριον.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ ἡ Τερνόπολη δολ. 4.90, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριον.

«ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ» (λιβερ. τάνκες) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ δολ. 6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1.75, φόρτωσις 24 Οκτώβριον—11 Νοέμβριον.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων δι' ὀρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 50)— ἔνα λιμένα, ἔνα δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ» ἀπό Χάλιφας καὶ ἡ 'Αγιον Λαυρέντιον 9500 τόν. ἔνας καὶ γενικῶς εἰδῶν (450.000 κ. π. δύο δέματα) δι' 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ—Τερνόπολης ἡ Γάνδη, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 70.000 φίο,

φόρτωσις 23—30 Σεπτεμβρίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιταλίαν δολ. 4.60, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Σεπτεμβρίου — 'Οκτώβριον.

«ΕΚΑΣΟΣ» ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 8000 τόν. γεννημάτων χῦμα καὶ κτηνοτροφῶν εἰς σάκκους διὰ Γενισαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 65.000 φίο, φόρτωσις 14—26 Οκτώβριον.

«ΕΧΟΚ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 9.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 7—25 Οκτώβριον.

«ΑΛΑΙΤΑ» (λιβερ.) ἀπό δύο ἀμερικανικούς λιμένας (θεριών τοῦ Χάττερας) 9.75 τ. διαφόρων εἰδῶν διὰ Γιοκάραν, Κελόγκ καὶ Μανίλαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 145.000 φίο, φόρτωσις 23—27 Σεπτεμβρίου.

«ΧΕΡΑΛΑΝΤ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας (θεριών τοῦ Χάττερας) 7.15, μὲ 1300 μετρικούς τόνων ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—25 Οκτώβριον.

«ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ» (σημ. ὀγγελική) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 7.15, μὲ 1300 μετρικούς τόνων ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Νοέμβριον.

«ΕΛΙΝΤΑ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 7.15, μὲ 1300 μετρικούς τόνων ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 14—31 Οκτώβριον.

«ΕΝΑΣΙΟΝΑ ΠΑΟΥΕΡ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9340 ἡως 10350 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 7.50, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Νοέμβριον.

«ΕΛΙΑΝΤΑ» (λιβερ.) ἀπό 'Αγιον Λαυρέντιον 9500 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 40,— φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ» (λιβερ.) ἀπό Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. δύο δέματα) δι' ἓνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 130.000 φίο, ὀμοσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτικῶν 'Ιταλίαν δολ. 5.30, φόρτωσις 10—30 Οκτώβριον.

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τ. γαιανθράκων δολ. 5, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—10 Νοέμβριον.

«ΘΕΟΦΑΝΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 51/3, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (N. I. Πατέρα) ἀπό Χάμπτον ρέδης 12.000 τόνων γαιανθράκων, δι' 'Αμερέσαν-Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 30)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΕΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μαντζανίλλο δολ. 6.25, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 13.500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν-Ρόττερνταμ ἡ 'Αρστερνταμ 27)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΟΣΕΑΝ ΣΗΜΕΝ» (σημ. ὀμερικ.) ἀπό Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. δύο δέματα) δι' 'Ισπανίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 134.500 φίο, φόρτωσις 5—15 Οκτώβριον.

«ΘΕΟΦΟΡΟΣ» (Κοστερίπος) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπου-ένος 'Αὔρες δολ. 7, συνήθεις δρους, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΚΑΛΛΙΤΤΟΥΕΛ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρέδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπου-ένος 'Αὔρες δολ. 7, συνήθεις δρους, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρέδης 9800 τ. γαιανθράκων (μὲ δύο διαφοράς 600 τ. κών) δι' 'Ελλάδα δολ. 5.65 ἔνα λιμένας ή 5.90 δύο λιμένας μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριον.

τικών εις Πειραιά, 750 τ. εις Θεσσαλονίκην ή 500 τ. εις έτερους ήλληνικούς λιμένες, φόρτωσις 21 'Οκτωβρίου—11 Νοεμβρίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιθερ.) από έξι θέσεις Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. υλείας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) διά Κείτ Τάσου—Μπέιρο ρέιντζ, κατ' άποκοπή δολλ. 132.500 φίο, φόρτωσις 11 Νοεμβρίου—10 Δεκεμβρίου.

«ΝΟΡΑ» (παναμ.) από Λός 'Αντζελες—«Αγιον Φραγκίσκον 9500 τ. παλαιοσιδήρων (470.000 κ.π. διά δέματα) διά 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ—Τερνέσυζεν ή Γάνην, κατ' άποκοπή δολλ. 79.000, όφιον Βρέμην—Μητρερχάφεν ή Μπράκε δολλ. 81.000 φίο, φόρτωσις 24 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ» (λιθερ.) από Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. γεννημάτων διά ωρισμένους λιμένας (Αγγλίας 57)δ, βάσιν ένα λιμένα, φόρτωσις 23 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιθερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά 'Ισπανίαν δολλ. 6, ένα λιμένα, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

«ΕΠΕΡΙΚΛΗΣ» (λιθερ.) έκ Καλιφορνίας 9400 τ. παλαιοσιδήρων (470.000 κ.π. διά δέματα) διά ένα λιμένα 'Ισπανίας, κατ' άποκοπή δολλ. 75.000 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» από Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. υλείας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) διά άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βρετανίας του Χάπτερα), κατ' άποκοπή δολλ. 72.500 φίο, φόρτωσις 7—20 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιθερ.) από Πούγκετ Σουντ 9500 τ. κρήθης διά 'Ισπανίαν δολλ. 6.25, μι 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον άπο Βαγκούνερ δολλ. 6.50, φόρτωσις 23 Σεπτεμβρίου—5 'Οκτωβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») από Βρετανικής Κολομβίας 5500 τ. γεννημάτων (τμήμα φορτίου) διά Γκουαγιακίδη δολλ. 9.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—25 'Οκτωβρίου.

«ΣΤΕΡΛΙΓΚ ΒΑΛΟΡΙ» (σημ. άγγλικη) από Βρετανικής Κολομβίας 9500 έως 9600 τ. υλείας και γενικών ειδών (500.000 κ.π. διά δέματα) διά 'Αγγλίας 90)—φίο, φόρτωσις 1—31 Δεκεμβρίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» από Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. λιπασμάτων διά Κορέαν δολλ. 6.75 φίο, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΑΡΓΚΟΒΑΝ» (σημ. άγγλικη) από Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. θεικής άμυνας διά Φλιππίνες δολλ. 7.25 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριου.

«ΚΑΙΤΗ Δ.» (λιθερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. υλείας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) διά Νόρδερν ρέιντζ, κατ' άποκοπή δολλ. 70.000, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου—10 Δεκεμβρίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (λιθερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. υλείας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) διά Νόρδερν ρέιντζ, κατ' άποκοπή δολλ. 70.000, όφιον διά 'Αγγλίαν δολλ. 12.60, φόρτωσις 20 Δεκεμβρίου—20 'Ιανουαρίου.

Έκ Νοτιού 'Αμερικής

«ΠΗΓΑΣΟΣ» (Κοσταρ.) από Ρίβερ Πλέιτ 9500 τόν. γεννημάτων διά Γενόβαν—Λιθόρο ή Νεάπολιν 72)δ, όφιον διά Βενετίαν—Τεργέστην ή 'Αγκάνα 77)δ, φόρτωσις 5 Νοεμβρίου—5 Δεκεμβρίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. άγγλικη) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλεύμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολλ. 5.25 φίο, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΚΥΜΟ» (Κοσταρικας) δύχι άνω του Σάν Λορέντζο 9600 τόν. γεννημάτων διά Γέ-

νοβαν—Λιθόρο ή Νεάπολιν 72)δ, με 1000 τ. έκφορτωσιν «γκρός-τέρμης», φόρτωσις 9—20 'Οκτωβρίου.

«ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ» (λιθερ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 10.000 τ. σιδηρομεταλλεύμάτων διά Πολωνίαν 58)δ, με 1000 τ. φόρτωσις εις τά 3)— και 1700 τ. έκφορτωσιν 3)—, φόρτωσις 5—20 'Οκτωβρίου.

«ΠΟΛΙ» (λιθερ.) από Ρεσίφ (Βραζιλίας) 11.000 τ. ζαχάρως εις σάκκους δι' 'Αλεξάνδρειαν ή Γενόβαν 62)δ φίο, φόρτωσις 5—19 'Οκτωβρίου.

«ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ» (λιθερ.) από Ρίον 'Ιανέριον ή Βικτωρίαν 9500 τ. μεταλλεύμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολλ. 5 φίο, φόρτωσις Δεκέμβριον.

Έξ 'Αγγλίας—Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Κόντινεντ 5000 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους διά δύο λιμένας 'Ελλαδος 37)— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Ρόττερνταμ 3000 έως 4000 τόν. λιπασμάτων διά δύο ήλληνικούς λιμένες 38)δ φίο και στόσουεντ, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟ» (Κοσταρικας) από Ρόττερνταμ 3060 μετρικούς τόν. λιπασμάτων διά Ναύπλιον και Μυτιλήνην 41)δ φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 18—25 Σεπτέμβριον.

«ΝΕΒΑΔΑ» (λιθερ.) από Βρέμην 5000 τόν. κών δι' 'Αλεξάνδρειαν 37)δ, με 750 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 21—28 Σεπτέμβριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Ρόττερνταμ 1900 τ. άνθρακιτον διά Πειραιά 45)—, με 500 τ. έλευθερον έκφορτωτων, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΝΕΛΕΝ» (παναμ.) έξ 'Αμερέση 4000 τ. ποτάσσης διά τέσσαρας λιμένας 'Ελλαδος 49)—, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΣΑΜΠΙΝΟ» (ιταλικόν) από Καΐν 2900 τ. τραβέρσας διά Βόλον και 'Αλεξανδρούπολιν 50)—, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (δλαδαν. μότορσπ) από 'Αμερέσαν 800 τ. σόδαν διά Πειραιά 67)δ φίο, φόρτωσις 10 'Οκτωβρίου.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟ» από 'Αμερέσαν 3000 τ. άμμου ύαλουργίας διά Πειραιά 35)—, σάμεσος φόρτωσις.

Έκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΒΕΡΓΚΜΟΝΤ» (σημ. άγγλικη) από Μερινάν ή Σμύρνην 107.000 κ.π. (βαμβακόπορον) δι' 'Εσμπεργκ και Νάπτερ, κατ' άποκοπήν λίρας 6250 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιθερ.) από Χουλάν 5200 τ. μεταλλεύμάτων διά Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ 246, με 1000 τ. έκφορτωσιν εις τά 2/6, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου ή 7 Νοεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (άγγλικόν) από Σαρά 2800 τ. φωσφάτων διά Πειραιά 23)—, «γκρός-τέρμης», φόρτωσις 1—20 'Οκτωβρίου.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» έκ Σμύρνης 1700 τ. βαρδακόπιττας διά Κωνσταντζαν 31)—, φόρτωσις άρχας 'Οκτωβρίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 4200 τ. λιπασμάτων εις σάκκους δι' 'Ενα λιμένα δυτικής άκτης 'Ινδιών, κατ' άποκοπήν λίρας 15.500, όφιον δι' ένα λιμένα ανατολικής άκτης 'Ινδιών, κατ' άποκοπήν λίρας 17.500, φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 30 Σεπτεμβρίου—15 'Οκτωβρίου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» έκ Κωνσταντνούπολεως 1000 τ. ζαχάρως εις σάκκους διά Σφάζ 32)—, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» από Ζηνάνωφ 2400 τ. γατανθράκων διά Πειραιά 33)—, φόρτωσις

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)

άρχας Οκτωβρίου.

ΕΞ Αύστραλίας, 'Ινδιών και "Απω 'Ανατολής

«ΒΑΣΙΛΗΣ» (παναρ.) από Βορδάνη 10.000 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) δολ. 14.50, έαν 9400 τόν. φορτίου δολ. 11 φόρπ, με 750 τόν. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν είς τά δολ. 1.30, φόρτωσις Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου.

«ΘΑΡΡΟΣ» (λιβερ.) από Μάζινον 15.000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 6 φίο, φόρτωσις Νοέμβριον.

«ΝΕΔΩΝ» από Κακκινάτα 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ριγιέκαν 50)— φίο, με 700 τόν. φόρτωσιν και 1200 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

«ΕΛΛΗΗ» (λιβερ.) από Μαρμαγκόν 7200 τόν. μεταλλευμάτων διά Σεπτεμβρίου 55)—, με 700 τ. φόρτωσιν 2) — και 1700 τ. έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΕΦΦΗ» (λιβερ.) από νήσους Φίτζι 9800 τ. ζαχάρεως χώμα δι' Αγγλίαν 93) 9, φίφι δι' Αμέρεσον—Ρότερνταμ ή Αμερικήν 2) 6 έπι έλαττον, φόρτωσις 5—25 Οκτωβρίου.

«ΑΚΤΗ ΧΙΛΛΑ» (σημ. άγγλική) από Πόρτ Κάμφα 9500 τ. άνθρακίτου διά Βορδώ—Δουκέρκην ρέιντζ 50)— φίο, με 2500 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΣΠΡΙΝΚΓΟΥΩΤΕΡ» (λιβερ.) από Βορδάνη 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Γενοβαν 47) — φίο, φόρτωσις Νοέμβριον.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.α (σημ. Λιδάνου) από Μαντράς 2500 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά Μπανιόλι 70)—, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» από έπτα λιμένας Φιλιππίνων νήσων και Σελεμπές 503.000 κ.π. κόπτρα διά Κόντινεντ 15 σύντονα τόν κυκικὸν πόδα, φίο, φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου—15 Νοέμβριον.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑΣ» από Κείτ Τάουν, 12.500 τ. όρθροσίτου, χώμα δι' Αμέρεσον—Αμβούργον ρέιντζ 60)—, «γκρός-τέρμης», φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ή Μεσικού 3000 τ. ζαχάρεως είς σάκκους δι' Ελλάδα δολ. 9.50 φίο και στόσουεν, με 700 τ. φόρτωσιν και 700 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΥΡΑ» ή Περσούδιας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βόρειον Ειρηνικού δολ. 7.25 φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου—5 'Οκτωβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ» από Τάμπαν ή Βέρα Κρούζ 7.600 τ. ζαχάρεως είς σάκκους (με όφιον των νωλωτών διά πλήρες φορτίου) διά Πειραιά και ή Θεσσαλονίκην δολ. 9 φίο και στόσουεν, με 900 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 26 Σεπτεμβρίου—5 'Οκτωβρίου.

«ΑΙ·ΙΝΤΙΝ» (Τουρκικόν) από Τάμπαν 9500 φωσφάτων δι' Ελλάδα δολ. 7.75 φίο, φόρτωσις 23—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΛΥΝΕ Η.» Φιλιανικόν (άγορασθεν παρ' Ελλήνων) ή Λίδανον 3400 τ. τ. βαμβακοστόρου διά Πειραιά ή Ελευσίνα 31)—, παράδοσις είς Τσάρλεστον 26 Σεπτεμβρίου—9 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν-Κόντινεντ.

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ» (λιβερ.) 10.865 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον είς Σαν Πέντρο (Καλιφορνίας) τέλη Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσις είς Σουηδίαν ή Βορδώ-Αμβούργον ρέιντζ ή Μεσόγειον Νοέμβριον-Δεκέμβριον.

Αι χρονοναύλωσεις

«ΝΟΒΟΡ ΤΖΕΝΝΥ» (σημ. άγγλική) 10.330 τόνων ί.ω. (488.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον από Ήνωμένας Πολιτείες δι' Εύρωπων 25)—, παράδοσις είς Τσάρλεστον 26 Σεπτεμβρίου—9 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν-Κόντινεντ.

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ» (λιβερ.) 10.865 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, τα-

χύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά τρεις μήνας, δολ. 2.20 (παγκόσμιοι μεταφοραί), παράδοσις είς Ρότερνταμ 1—15 'Οκτωβρίου και έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν-Κόντινεντ ή αμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) ή Κόλπου.

«ΣΠΑΡΤΩ» (λιβερ.) 10.865 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον είς Βορείον Ειρηνικού, μέσω Χιλής, είς Εύρωπαν, δολ. 1.95, παράδοσις είς Σαν Πέντρο (Καλιφορνίας) τέλη Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσις είς Σουηδίαν ή Βορδώ-Αμβούργον ρέιντζ ή Μεσόγειον Νοέμβριον-Δεκέμβριον.

«ΤΥΧΑ» (παναρ.) 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον είς Βορείον Ειρηνικού, μέσω Χιλής, είς Εύρωπαν, δολ. 1.95, παράδοσις είς Σαν Πέντρο (Καλιφορνίας) τέλη Σεπτεμβρίου και έπαναπαράδοσις είς Τζαμάικαν Νοέμβριον-Δεκέμβριον.

«ΦΟΙΝΙΞ» (δημιούργιον νεότευκτων) 11.800 τόνων ί.ω., με όνοικτον ερέλτερ ντέκα ή 14.200 τόνων ί.ω. με κλειστόν (ταχύτης 13 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 22 τόνων φιούσε διλ.), τάιμ-τσάρτερ διά 6 έως 6 ½ έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 47.200 μηνιαίων διά το πρώτο έτος και δολ. 53.500 μηνιαίων διά τα υπόλοιπα έτη, έωρεις τό 1958.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά έννεα μηνας μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 2.45, παράδοσις είς Τζαμάικαν Νοέμβριον-Δεκέμβριον.

«ΦΟΙΝΙΞ» (δημιούργιον νεότευκτων) 11.800 τόνων ί.ω. w., με όνοικτον ερέλτερ ντέκα ή 14.200 τόνων ί.ω. με κλειστόν (ταχύτης 13 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 22 τόνων φιούσε διλ.), τάιμ-τσάρτερ διά 6 έως 6 ½ έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 47.200 μηνιαίων διά το πρώτο έτος και δολ. 53.500 μηνιαίων διά τα υπόλοιπα έτη, έωρεις τό 1958.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά έννεα μηνας μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 2.45, παράδοσις είς Βαγκούσερ, Έπαναπαράδοσις είς Φιλιππίνας.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 18.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Βάντο-Μπάρι ρέιντζ 60 % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, έων Τεργέστην-Βενετίαν 57 ½ % έπι έλαττον της αύτης βάσεως, φόρτωσις 1—10 'Οκτωβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΡΓΚΡΙΤΥ» (λιβερ.) ή Καλιφορνίας 40.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Ιταλιανή 72 ½ % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβερ.) ή λιμένων Περσικού Κόλπου 19.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Ιταλιανή 57 ½ % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

«ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΟΝ» (τού κ. Νιάρχου) 30.000 τόνων ί.ω. (με όφιον τών ιδιοκτητών διά δύο τάνκερς τύπου «Τ.2» συνεχή ταξίδια έπι ένα έτος (παγκόσμιοι μεταφοραί άκαθάρτου πετρελαίου) 50 % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, έωρεις Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου.

«ΠΡΟΠΕΔΑΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νοτιού Αφρικής) από Λίδανον 23.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά ή αμερικανικόν λιμέναν Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 65% έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΥΝΤΕΣ» (λιβερ.) ή Λίδανον 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερη ρέιντζ 62 ½ % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιβερ.) από Βενεζουέλαν 15.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Σαν Ζουαν 40 % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛΑ» (λιβερ.) από Καλιφορνίαν 10.000 έως 12.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου (τυμά φορτίου) διά Ιταλιανή, 60 % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ-ΥΑ'ΟΡ» (λιβερ.) 39.000 τόνων ί.ω., συνεχή ταξίδια δι' έκτων έως δώδεκα μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί άκαθάρτου πετρελαίου), 60 % έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 'Οκτωβρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» ή λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Δυτικήν Ιταλίαν 57 ½ έπι έλαττον της βάσεως τού αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 'Οκτωβρίου.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά ή αμερικανικού λιμέναν Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 35)—, φόρτωσις Νοέμβριον.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» (β' ταξίδιον) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά νήσους τού Ατλαντικού 13)—, φόρτωσις άρχος Τεπερίου.

«ΤΙΝΙ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά 6 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοραί άκαθάρτου πετρελαίου), 55 % έπι έλαττον της βάσεως τού Σκέιλ, έωρεις Τεπερίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ-Σ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Τεπερίου 46 % έπι έλαττον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσις 25 Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ» (λιβερ. νεότευκτον) 40.000 τόνων ί.ω. διά συνεχή ταξίδια διά βάσεως τού Σκέιλ, έωρεις Τεπερίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 20.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου διά Σκέιλ, φόρτωσις 9—25 'Οκτωβρίου.

«Your shipchandler at Emden

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

Shipsupply. 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

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Ὀσεάνικα»	57	11650	έφθ. Σέπταν 18 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	εἰς Νοβορωσίσκην ἀπὸ 14 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΖΩΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	διῆλθ. Κων) πολὶ 1 Σεπτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ N. Ὁρλεάνην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρα»	54	8450	διῆλθε Σάουθεντ 24 Σεπτ. διὰ Λονδίνου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρῆ	18	2974	έφθ. Ραγγούν 14 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Ιουλ. (ἐπισκευαῖ)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεῖ. Πειραιᾶ ἀπὸ 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρος	43	7231	έφθ. Βαγκούμερ 20 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ἀνεχ. Οὐεστμίνστερ 20 Σεπτ. διὰ Λονδίνου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	διῆλθε Τζιμπούτι 17 Σεπτ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	7300	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΓΓΑΙΑ	«Ελληνικὴ A. E.	44	1920	έφθ. Πειραιᾶ 29 Σεπτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἀνεχ. Λόδς "Αντζέλες 20 Σεπτ. διὰ Τοκοπίλαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνικὴ»	56	2744	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 Σεπτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	ἀνεχ. Σάντος 24 Σεπτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	ἀνεχ. Τακοράντι 21 Σεπτ. διὰ Σαούντα
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανῶν» A.E.	44	7176	έφθ. Βαγκούμερ 19 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψιρα»	42	7191	έφθ. Ενοβαν 20 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7254	έφθ. Αμδούργον 23 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανῶ» A.E.	43	7234	ἀνεχ. Κούρε 24 Σεπτ. δι' Ούμπε
ΑΛΙΚΗ	«σδ. Λιβανῶν» A.E.	43	7229	διῆλθε Τόρτον 22 Σεπτ. διὰ Βραζιλίαν
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναξ»	55	8332	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	έφθ. Κάρδιφ 14 Σεπτ.
ΑΝΙΑ	Ίγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	ἀνεχ. Ρουέν 17 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανῶς» A.E.	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. δι' Αγκώνα
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	διῆλθε Θέουσταν 25 Σεπτ. διὰ Καλκούταν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	διῆλθε Τρίνινταν 24 Σεπτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρᾶ	56	9500	εἰς Φλώσικην, υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανῶς» A.E.	41	7460	διῆλθε Πούλολ Λαπτούκου 22 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιού κλπ.	24	2728	ἀνεχ. Τσάκαρταν 18 Σεπτ. διὰ Παλεμπάγκ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διῆλθελ Λόδς "Αντζέλες 6 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 21 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΣΗΜΙΝΑ	"Ασημ. Γκούμα	39	1008	έφθ. Κωνστάντζα 23 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	"Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Σαϊν Ναζαρ 26 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	έφθ. Τακοράντι 24 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 1 Σεπτ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Άδανς»	21	3275	άργει εἰς Πέραμα 30 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	διῆλθε Παναμάν 13 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	ἀνεχ. Πειραιᾶ 25 Σεπτ. διὰ Νεάπολιν
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούταλς & Σία	11	1881	έφθ. Μορμουγκάρο 25 Σεπτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνικὴ» A.E.	46	2035	διῆλθε Λάδσεντ 13 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Βρέμην 22 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντοῦ	30	739	έφθ. Πειραιᾶ 14 Σεπτ. (ἐπισκευαῖ)
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	44	1923	διῆλθε Κων) πολὶ 22 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	έφθ. Λύνς 22 Σεπτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνικὴ» A.E.	46	2016	έφθ. Λίβερπουλ 21 Σεπτ. (διὰ Λονδίνον)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N. Λαμπρίης	31	967	έφθ. Πειραιᾶ 29 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	διῆλθε Μπίστον Ρόκ 16 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διῆλθε Παναμάν 22 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	έφθ. Κάδιξ 20 Σεπτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διῆλθε Θέουσταν 24 Σεπτ. διὰ Χιούστον
ΔΑΝΑΗ	Άλεξάτος — Δούκας	23	1634	διῆλθε Κων) πολὶ 25 Σεπτ. διὰ Χάιφαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διῆλθε Σιγκαπούρην 13 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Καρατσι 17 Σεπτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άργει Πειραιᾶ 30 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργώτη	44	7232	έφθ. Πορό 2 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & B. Παταλέον	43	7229	έφθ. Γένιοβαν ἀπὸ 31 Αύγ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	ἀνεχ. Σέδεν Αϊλαντς 24 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	έφθ. Γλασκώνη 16 Σεπτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανῶν	37	4839	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 'Ιουλ. (ἐπισκευαῖ)
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανῶ» A.E.	43	7256	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4142	ἀνεχ. Χούλλ 20 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	έφθ. Ουντεβάλλα 6 Σεπτ. (ἐπισκευαῖ)
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυων» A.E.	44	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	διῆλθε Σουέζ 26 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἀνεχ. Βάλνις Μπαίν 25 Σεπτ. διὰ Ντακάρ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαρισιον — Πρίντεπ	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 25 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιᾶ 30 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	56	2746	διῆλθε Λισσαβώνα 18 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Βοστώνη 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	Έτ. Γκούμας	22	1055	εἰς Πέραμα ἀπὸ 30 Αύγ. (ἐπισκευαῖ)
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	57	7068	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 26 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνικὴ» Καλλιμανοπ.	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικὴ» A.E.	56	7510	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρου

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική Α. Ε.»	56	7510	έφθ. Καζαμπλάγκαν 23 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7254	έφθ. Ταμπίκο 23 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 20 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7203	άνεχ. Σύμρυνη 19 Σεπτ. διά Ν. Ύόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α. Ε.	56	7063	έφθ. Ν. Ύόρκην 24 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. 'Επιχ.	43	7176	διήλθε Βαλένσιαν 24 Σεπτ. διά Γλασκώβην
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	διήλθε Σουέζ 17 Σεπτ. διά Τζέδδαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	διήλθε Φλώρισηκ 22 Σεπτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7251	έφθ. "Εμδεν 18 Σεπτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	2369	έφθ. "Αυστενταμ 18 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανόπόρος» Α.Ε.	43	7194	Σιήλθε Παιανιάν 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — 'Ελευθεράδη	17	3976	εις μεταφοράς Όδησσου-Πειραιώς
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοι Πέτρο. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Μπατον Ρούζ 19 Σεπτ. (δισταγάς)
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα 30 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Αμβούργον 18 Σεπτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΗΡΩΝ ΙΙ.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	εις Πειραιά από 17 Ιουλ. (έπισκευαί)
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	έφθ. Ν. Ύόρκην 11 Σεπτ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	56	8424	διήλθε Ντόρερ 22 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	έφθ. Τάμπαν 20 Σεπτ.
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	διήλθε Πούντα Άρενας 31 Αύγ. διά Κουντέρεο
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. Φαφαλιού	56	9050	εις Νόρτενγχαμ από 9 Ιουλ. (έπισκευαί)
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεστη	42	7035	έφθ. Χάμπτον Ρόδς 24 Σεπτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Οζάκαν 21 Σεπτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπουν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X'' πατέρας	43	7255	έφθ. Βικτωρίαν 18 Σεπτ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράχος κλπ.	13	1877	έφθ. Λειζόες 21 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9500	άνεχ. Κιελον 21 Σεπτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλιός»	44	7198	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διά Πειραιά, έφθ. 30
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	19	5182	διήλθε Σουέζ 18 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΙΡΔΑΜΥΑΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	56	6330	διήλθε Λιζαρτ 23 Σεπτ. διά Νόρτενγχαμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Σάρακ»	57	9000	Εις Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7229	διήλθε Λάδσεντ 23 Σεπτ. δι' "Εμδεν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Τάιν 24 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	διήλθε Χάμπτον Ρόδς 10 Σεπτ. δι' Αάρχους
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Καρθαγένην 25 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1793	έφθ. Μομπάσσα 20 Σεπτ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7224	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 24 Σεπτ. διά Τζιμπουτί
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομίκος	56	8429	έφθ. Χάμπτον Ρόδς 25 Σεπτ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	άνεχ. Όπαροιον 13 Σεπτ. διά Βαγκούδερ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Γλασκώβην 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Ελευσίνα 30 Σεπτ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Κοατζαλκοάκος 3 Σεπτ. διά Ρουέν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλλα	20	6416	Τζάκοσουντιλ 17 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Γκρεντζεμάουθ 27 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άργει Αμπελάκι από 12 Σεπτ.
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άννα»	56	9086	έφθ. Βρέμην 23 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διήλθε Πόρτ Σάιδ 22 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Χιροχάτα 27 Σεπτ. διά Βαγκούδερ
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λάς	56	8450	έφθ. Χακοδάτην 26 Σεπτ.
ΛΑΚΟΝΙΑ	Άλεξάτος — Δούκας	25	964	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Λάδσεντ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Πέραμα από 27 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	άνεχ. Αντεν 15 Σεπτ. διά Μογκαντίτσιο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλιός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Σορέλ 25 Σεπτ. Σιά Γένοβαν
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάστης	24	1556	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 Σεπτ.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλιός» Α.Ε.	25	5531	έφθ. Μοριουγκάο 2 Σεπτ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νοικίδης	43	7229	έφθ. Άυτορεονταν 13 Σεπτ.



Ο “ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ,,
ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ.ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΑΣΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ

(ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ", -ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΩΝ)

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

“Ηρχισταν τὰ μαθήματα διά τὰς διπλωματικάς ἔξετάσεις τῶν Α' Β' καὶ Γ' τάξεως Μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι λειτουργούντα Ἐκπαιδευτικά Τμῆματα:

1. 'Ατμομηχανικών Α' Τάξεως
 2. Μηχανικών Μ.Ε.Κ. Α' »
 3. 'Ατμομηχανικών Β' »
 4. Μηχανικών Μ.Ε.Κ. Β' »

5. 'Ατμομηχανικών Γ' Τάξεως
 6. Μηχανικών Μ.Ε.Κ. Γ' »
 7. Πρακτικών Μηχανικών (Μηχανοδηγών)

‘Η ἀπόδοσις καὶ αἱ 100 % ἐπιτυχίαι τῶν Φροντιστηρίων μας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολυετοῦς λειτουργίας του είναι γνωσταὶ εἰς ὅλον ἐγένει τὸν Ναυτικὸν Κόσμον. Καὶ ὡς ἔκ τούτου πρέπει εἰς πάντα ὑποψήφιον νὰ γεννοῦν τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην καὶ νὰ ἐγγυώνται τὴν ἀσφαλῆ ἐπιτυχίαν του. Συντελεῖ δὲ εἰς τοῦτο κατ’ ἄρχη τὸ πεπειραμένον καὶ εἰδικευμένον ἄριστον διδακτικὸν προσωπικόν, τὸ οποῖον ἀποτελεῖται ἀπὸ ἀνώτερους ἀξιωματικούς του B.N. ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἄλλους ἐκλεκτούς Καθηγητάς λιαν ἐμπειρίους καὶ ίδια εἰς τὸ μάθημα τῶν Μαθηματικῶν, ὅπου ἡ προπαρασκευή είναι ἀπόλυτως ἀποδιτική καὶ ἐπιτυχή 100 % εἰς τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις.

Πρέπει δέ νά σημειωθή, ότι διά πάσαν πληροφορίαν ή διεκπεραώσιν τών ἀναγκαιούντων πιστοποιητικών καί ἄλλων δικαιολογητικών διὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν ὑποψηφίων ἀναλαμβάνει ὑπεύθυνος καί ἐντελώς δωρεάν το εἰδικόν πρό τούτο Γραφεῖον τῶν Φροντιστηρίων μας.

Γνωστοποιούμενης ὅσκου, ότι διά τοὺς καθυστεροῦντας εἰς ὡρισμένα μαθήματα καὶ πρὸ παντὸς εἰς τὰ Μαθηματικά λειτουργεῖ εἰδικὸν Τμῆμα μὲ πολύωρον διδασκαλίαν. "Ἐπίσης δὲ πληροφορούμενος, ότι διά τοὺς βραδύτεροι προσερχομένους ὑποψηφίους θά λειτουργούν Ιθιάτερα Τμῆματα μὲ πολύωρον καὶ ἔνταστα διδασκαλίαν, διῆγεν ιδιαίτερος εἰκόνων πολιτισμούς την

Γιμπατά με πολύωντας και έντατην διδασκαλίαν ἀνέψιδατέρας οἰκονομικής ἐπιβαρύνσεως των.

Κάθε ὑποψήφιος δύστις ἐπιμένει νά προμηθευθῇ τὰ βιβλία του ἐκ τῶν προτέρων, εγχαριστώς ὁ ἀρμόδιος τῆς Βιβλιοθήκης τῶν Φροντιστηρίων μας ἀναλυμέναι νά τὰ ἀποστείλῃ εἰς αὐτὸν ταχυδρομικῶς εἴτε εἰς τὸ Ἑστιερικὸν εἴτε εἰς τὸ Ἑξωτερικὸν εύρισκεται ούτος. Ἐπίσης δὲ θα ἀποστέλλεται δωρεάν ταχυδρομικῶς εἰς πάντα αἵτουντα ὑποψήφιον ὁ Κανονισμός, δύστις περιλαμβάνει δόλκληρον τὸ Ἀναλυτικὸν Πρόγραμμα τῶν διπλωματικῶν ἔξτασεων.

Καθιστώμενοι γνωστούς, διτί παρέχεται πάσας οικονομική διευκόλυνσις και ιδίας διάταξης υπηρετούντας ναύτας και ύπαξιωματικούς ἐν τῷ B.N.

ΠΑΛΗΦΟΡΟΙΑΙ: Καθ' έκαστην ώρα 9ης μ.μ. και 6.30"—10ης μ.μ. θα διδωνται εις τά Γραφεία—Διδακτήρια τών Φροντιστηρίων μας: α) έπι τής άσου 23α (Κεντρικόν Εκπαιδευτηρίον τών Μηχανικών Σχολών ή «Αρχιμήδης» Τηλ. 475-513 και 475-367 και β) έπι τών άσών Βασιλίσσης Σοφίας 97 Γεωργίου Α', (γυναίκα) (Εκπαιδευτηρίον Μηχανικών Σχολών: «Ανασταζόγόρας») Τηλ. 42-973 και 470-891. Πάς τις υπόψηφιος δύνανται να λαμβάνουν οιανθήποτε πληροφορία γενικών ή πλεονασμάτων για τη σχολή.

(Ex. 26. Acrobatics)

ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανδός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Σφάττλ 18 Σεπτ. (διαταγάρ)
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώτη	17	2032	άνεχ. Πειραιά 25 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδιούν	19	3858	έφθ. Χάρτζεπουλ 21 Σεπτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διήλθε Μασσαλίαν 24 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθίου	55	8526	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 21 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Έτ. Χανδρής	21	6703	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	εις Βιζαγκαπατάτά όπο 14 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	έφθ. 'Αλγέριον 25 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Είσπονικός» Α.Ε.	44	7258	εις Ριγιέκαν όπο 2 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	"Θων Λέφας Τετενές	43	2400	άργει Πέραμα 30 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεούλια»	20	6546	άνεχ. Ησπαχαν 25 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Τζέδδαν 14 Σεπτ. και Σουέζ 27
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	διήλθε Ντόβερ 16 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	48	5500	έφθ. 'Αινδούργον 22 Σεπτ.
ΜΑΤΡΩΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	Σιηλίθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	διήλθε Τάμπαν 8 Σεπτ. διά Μπόκα κι κράντε
ΜΕΝΤΩΡ	"Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Αινδούργον 20 Σεπτ. διά άχαμπτον Ρόδς
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράθες»	57	9200	διήλθε Ντόβερ 14 Σεπτ. (διαταγάρ)
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Χούλλ 26 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθίου	44	7176	άνεχ. Μοντεδίδε 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	54	2709	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 25 Σεπτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7176	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 21 Σεπτ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7247	άνεχ. Ν. Ύόρκην 24 Σεπτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Κακινάντα 21 Σεπτ. (διά Ριγιέκαν)
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	διήλθε Τρίνινταν 10 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Λίβερπουλ 25 Σεπτ. διά Βρέμην
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. E. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	άνεχ. Τρινκούμαι 21 Σεπτ. διά Κολόμπο, έφθ. 23
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σιά	43	7176	έφθ. Τύνιδα 22 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώπης	11	1459	άνεχ. N. Ύόρκην 16 Σεπτ. διά Βομβάν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Σάντος 18 Σεπτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτίνα	43	7254	άνεχ. Μουρόβραν 21 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Καίρης	43	7244	έφθ. Φόρδεϋ 18 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίνος Α.Ε.	41	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	εις Πειραιά 30 Σεπτ. (έπισκευα)
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Γ. Νικολάου	44	7207	διήλθε Πόρτ Σάιδ 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ισμήνη»	20	7581	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9350	διήλθε Μπίσπον Ρόχ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	διήλθε Πόρτ Σάιδ 26 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7284	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 21 Σεπτ. διά Πειραιά
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Κοπεγχάγη 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 5 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7235	εις Πειραιάς όπο 11 Ιουν. (έπισκευα)
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αντωνίου-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Κασαδίας	43	7259	άνεχ. Χακαδάντην 12 Σεπτ. διά Βαγκούβερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — X. Πατέρας	43	7250	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Γένοβαν 25 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	διήλθε Κωνιοπίλον 15 Σεπτ. διά Λαττάκια
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	άνεχ. Λουδίνον 25 Σεπτ. διά Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Γιαβάτα 18 Σεπτ. διά Βαγκούβερ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιου» Α.Ε.	43	7257	εις Κίελον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	Δ. Πατέρας	57	12200	είς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΙ ΚΕΡΟΠ	Έ. Πασίφικ Κογκέρορο	57	10050	έφθ. N. Όρλεάνη 24 Σεπτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	διήλθε Παναμάν 16 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΠΕΤΡΟΣ	Υιο Π. Γουλανδρή	44	11473	άνεχ. Πενσακόλα 29 Αύγ. δι' 'Αλεξανδρούπολιν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Οζάκαν 31 Αύγ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	εις θέσιν 52.55 B. 20.30 Δ. Σεπτ. 23 διά Λονδίνον
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρια»	54	8603	άνεχ. Κόρρερ Μποσάκ 13 Σεπτ. διά Μπαχαγκουέρο
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Εμδεν 22 Σεπτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Σεπτ. διά Λίβερπουλ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρις	43	7124	έφθ. Πειραιάς 25 Σεπτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιά	16	1808	άνεχ. Πόπλαταν ("Op.") 25 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαρις»	55	16566	εις Ντουάλα 24 Σεπτ.
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	έφθ. Κευπέκ 25 Σεπτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ Ι ΟΝΣ	έτ. «Άλαξίας»	45	7253	διήλθε Θεούταν 25 Σεπτ. διά Καμπίμας
ΡΟΔΟΠΗ	Έλληνική Α.Ε.	47	2754	διήλθε Θόρονται "Αϊλαντ 24 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετερόλ»	18	5563	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 20 Σεπτ.
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7176	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	

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

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ο "ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ,, (ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΗΓΑΔΑΣ)

ΤΗΛ. 470.930 - ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΙΣΕ: ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ,

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

Τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. μὲ τὴν μακροχρόνιον πείρα των τὸ τρόπτυνον σύστημα διδασκαλίας καὶ τὸ Ἐπίλεκτον Καθηγητικόν των προσωπικόν, ἀποτελούμενον ἐξ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ καὶ ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ, σᾶς ἔγγυώνται τὴν ἀσφαλή ἐπιτυχίαν σας εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματό σας.

Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου ἡρχίσαν. Λειτουργούν ιδιαίτερα τημῆτα διὰ τοὺς ἀτμομηχανικούς καὶ M.E.K. Διὰ τοὺς προσερχομένους Βραδύτερον, ιδιαίτερα τημῆτα, χωρὶς ἐπὶ πλέον ἐπιθάρωντιν.

Εἰδικόν προσωπικόν ἔχει ἀναλάβει τὴν τακτοποίησιν ὅλων τῶν πιστοποιητικῶν, τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν συμμετοχήν σας εἰς τὰς ἔξετάσεις.

Ἐπίσης λειτουργεῖ καὶ τὸ τμῆμα Α' καὶ Β' Μηχανικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου, ως καὶ τὸ τμῆμα τῶν Πρακτικῶν Μηχανικῶν.

Πρώτος εἰς τὰς ἔξετάσεις τῶν ἀτμομηχανικῶν τῆς σειρᾶς Αύγουστου 1957 ἦτο ό ύποφήφιος τῶν Φροντιστηρίων μας ΧΑΡΧΑΛΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		έτ. «Σάντα "Ελενα»	19	2472	είς θέσιν 52.17 Β. 3.32 Α. Σεπτ. 20 διά Θεσ) νίκην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίτεζης	28	1660	είς Πειραιά από 6 Σεπτ.
ΣΟΥΖΕΣ		'Ιω. Λάστος	24	1564	άνεχ. Βορδώ 21 Σεπ. διά Καλάμας
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		ΝΙΚ. Παπαδάτος	22	2201	άργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλον»	56	8789	έθ. Ρόττερντα� 25 Σεπτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Έντινα»	56	8800	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 18 Σεπτ. διά Γδυνιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσος»	44	7223	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Ταλκαχουάνο 20 Σεπτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣ ΣΟΠΟΥΛΟΣ		Άδ. Βλασσάστουλοι	43	7244	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 18 Αύγ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	40	7637	είς Θεσ) νίκην από 24 Αύγ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγιώργης	24	877	έθ. Πειραιάς 26 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μπαχαγκουέρο 17 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανσπατούφικ»	56	2745	άνεχ. Νεάπολιν 20 Σεπτ. διά N. 'Υόρκην
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι	44	7250	έθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.		Κληρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Πόρτ Σουδάν 23 Σεπτ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	21	1783	διήλθε Ντόμερ 25 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Άμφιων»	57	9950	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλόπατάς	27	755	άνεχ. Κων) πολιν 18 Σεπτ. διά Σφάξ, έφθ. 25
ΦΡΥ		Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	έφθ. Πόρτ Σάιδ 20 Σεπτ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσας Α.Ε.	45	7256	διήλθε Παναμάν 11 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσσας» Α.Ε.	44	7246	άνεχ. Λύμπεκ 17 Σεπτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ		Α'Π. Πεζάς	55	8225	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)		Α. Μ. Πρίτεζης	44	1293	έθ. Πειραιάς 24 Σεπτ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	άργει Πειραιάς 30 Σεπτ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	21	1173	διήλθε Σουέζ 26 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δεξ.)		έτ. «Μαριπτλάγκα»	56	20140	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΑΓΓΕΡΕ		έτ. «Αϊλα τε' 'Ορο»	24	2107	έφθ. Ιγκάρκα 14 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.)		έτ. «Γκρινδίλλα»	44	7210	έφθ. Μασσαλίας 17 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Βομβάνη 20 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		έλληνικο συμφέροντα	44	7214	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ		Μαρίνος — Φράγκος	21	6803	άνεχ. Καλκούτταν 7 Σεπτ. διά Καράτσι
ΑΓΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γιουν. Κρός»	57	13000	εἰς Σιμίζου, υπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	εἰς θέσιν 49.19 Β.—2.23 Δ. Σεπτ. 24 δι' "Αμστερνταμ
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)		έτ. «Άδωνις»	14	2467	άνεχ. Γάνδη 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεάνκα»	42	7223	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντς 18 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)		έτ. «Μαριπτλάγκα»	56	20250	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)		έτ. «Άθιλα»	43	7238	έφθ. Κολούμπα Ρίβερ 23 Σεπτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	άνεχ. Μόζι 16 Σεπτ. διά Β. 'Αμερικήν (Ειρηνικόν)
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ρεπόμπλικ»	53	13675	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 9 Σεπτ.
ΑΕΛΛΩ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Βότα»	57	21000	άνεχ. Μένα ελ' Αχμάντι 17 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Άζουερο»	44	7176	εἰς Κάρδιφ από 25 Ιουλ. (έπισκευαί)
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	έφθ. Φάλμουρι 25 Σεπτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	έφθ. Βουλδόνη 24 Σεπτ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Άθαμας»	41	4729	έφθ. Τσωρτσιλλ 25 Σεπτ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθενις»	44	7161	έφθ. Λίθερπούλ 26 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑ (λιβερ.)		έτ. «Πάμελ»	44	2893	άνεχ. Χουέλθαν 24 Σεπτ. διά Ρουέν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	διήλθε Παναμάν 24 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθανις»	29	3958	έφθ. Κολόμπο 26 Σεπτ. (διά Ριγιέκαν)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		έτ. «Ρέο»	31	9063	διήλθε Πόρτ Σάιδ 26 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		έτ. «Σάν Κρεγκόριο»	43	7176	άνεχ. Χός 'Αντζελες 24 Σεπτ. διά Μπάρμπαντος
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤ (λιβ.)		έτ. «Άγκουιλλα»	57	8440	έφθ. Χάμπτον δόδε 23 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.)		έτ. «Πασίφικ Τραίνιγκ»	56	9200	άνεχ. Αμστερνταμ 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΟΡ		έτ. «Ντέλ Ετζέρ»	44	7240	έφθ. Καλλκούτταν 25 Σεπτ.
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστέρλαλ»	44	2547	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		έτ. «Ιυπέρια»	44	7158	άνεχ. Βικτωρίας 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 18 Σεπτ.
ΑΚΤΗ (λιβερ.)		έτ. «Πορτφίνο»	43	7132	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)		έτ. «Ρόντο»	43	7213	διήλθε Παναμάν 13 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛ—ΚΟΥΒΕ·Ι·Τ (λιβερ.)		Γρ. 'Αδρ. Περο. Κόλπου	18	5268	άνεχ. Τεργεόσην 17 Σεπτ. διά Τζέδδαν
ΑΛ ΜΑΛΙ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ		Αρ. 'Ονασής	54	28738	διήλθε Πόρτ Σάιδ 21 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΑΛ·ΡΙΑΝΤ (λιβ. δεξ.)		Γρ. 'Αδρ.—Περο. Κόλπου	30	4696	άνεχ. 'Αδεν 20 Σεπτ. διά Μορμουγκάρο
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)		έτ. «Άρκτούρους»	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		έτ. «Ρίταλες»	25	2323	άνεχ. Χουέλθαν 23 Σεπτ. δι' 'Ειδονυμάσθ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)		έτ. «Κολόν»	56	10482	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λαϊμπίτριαν»	55	20926	άνεχ. Μένα Σκούντ 18 Σεπτ. διά Ντελάγουαρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Ματζεούλια»	18	5555	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διά Τσιτταγόκ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		έτ. «Μονούβια»	53	7409	διήλθε Θέσουνταν 23 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Άλιτσια»	24	5026	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.)		έτ. «Άλκιδιάνης»	42	7066	έφθ. Ρουέν 22 Σεπτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ		έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα 30 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Μορμουγκάρο 25 Σεπτ. δι' 'Εμδεν
ΑΛΜΑ (λιβερ.)		έτ. «Κάμπος»	41	7472	

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΛΕΞ. ΛΑΜΠΡΟΥ

ΔΙΣΙΣ ΑΛ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β, Γ ΤΑΞΕΩΣ ΑΤΜΟΥ ΚΑΙ Μ.Ε.Κ. (καιΠΡΑ-ΚΤΙΚΩΝ).

—Η Διεύθυνσις τῶν ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ ἀνακοινοῖ διτ, τὰ μαθήματα τῶν ὑπωψιφίων Γ'. Μηχανικῶν διά τὰς ἔξετάσεις Δεκεμβρίου ἀρχονται τὴν Ιην Σεπτεμβρίου εἰς τημάτων ἀνέξαρτη, ΑΤΜΟΥ καὶ Μ.Ε.Κ. εἰς ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ. 'Ομοίως τὰ μαθήματα ὑπωψιφίων Α—Β τὰς ἔξετάσεις Μηχανικῶν διά τὰς ἔξετάσεις ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ ἥρχισαν.

—Η μακρά μας Φροντιστηριακή πείρα καὶ τὸ ἐπίλεκτον διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν Φροντιστηρίων, ἀποτελούμενον ἀπὸ πεπιεραμένους κα-
θηγητὰς καὶ ἀπό ἀξιωματικοὺς τοῦ Β. Ν. ἐνέργεια, ἔξασφαλίζει τὴν τελείων προπαρασκευὴν τῶν ὑπωψιφίων καὶ ἔγγυάται τὴν ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς ἔξετάσεις. Λειτουργούν ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟ ΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ, μὲ ΠΟΛΥΩΡΟΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΝ,
ΑΝΕΥ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΑΜΟΙΒΗΣ.Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ τιμῆμα πληροφοριῶν καὶ διεκπεραίωσεων τῶν δικαιολογητικῶν διά τὰς ἔξετάσεις.
Γραφεῖα: ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 54 β — ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Μηχανικούπολινας 18 Τηλ. 471.633.

ΑΛΜΕΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	άργει Έλευσίναν 30 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Έξτραμάρ»	44	7233	έφθ. Ντεμεράραν 18 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Σεπτ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. Τρανσατ. Φράύτερ	53	12897	άνεχ. Αμμουσάιν Μπαίν 13 Σεπτ. διὰ Σάντος
ΑΛΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)	έλληνικο συμφέροντα	50	10776	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 25 Σεπτ. διὰ Λάδοσεντ
ΑΛ-ΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	Γρ. Άδρ.—Περσ. Κόλπου	27	4966	έφθ. Μορμουγκάν 14 Σεπτ.
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λάδ. Πλάνα»	19	5729	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Σεπτ. διὰ Βουλώνην
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ.
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	έφθ. Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρκο) 23 Σεπτ.
ΑΜΑΝΤΑ II. «Κοσταρ.»	έτ. «Νιτέάρο»	11	3015	έφθ. Ρουέν 22 Σεπτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	έφθ. Αιμιδούργον 18 Σεπτ.
ΑΜΕΙΔΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Σεπτ. διὰ Κιασιούγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	διήλθε Λίζαρπ 20 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	άνεχ. Τανζόγκ Ούμαν 28 Αύγ. διὰ Γιαβάτα
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άνεχ. Βαγκούμερ 20 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ηοτιμπάσοντ»	38	7949	άνεχ. Λάγκος 9 Σεπτ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΝΑΣ ΣΑ (λιβ.)	π. «Ατολάγια»	48	7237	έφθ. Μόλι 14 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέονα»	42	7999	άνεχ. Μασσάβα 17 Σεπτ. δι' Αμπαντάν
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενβενίντο»	45	7331	διήλθε Πούλο Μπαύκομ 19 Σεπτ. διὰ Σουέζ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	διήλθε Σουέζ 20 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	διήλθε Λάσ Αντζέλες 23 Σεπτ. διὰ Χάντιγκτων Μπάτης
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντο Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Άτλαντις»	38	6219	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	12500	εἰς Τσουρούμη, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	έφθ. Βάλμις Μπαίν 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 23 Σεπτ. διὰ Τεργέστην
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ·Υ. (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	έφθ. Φιλαδέλφειν 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	11568	διήλθε Πλαναμάν 24 Σεπτ. (άπο Χουάσκο)
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρός»	53	17845	άνεχ. Αρούμπαν 21 Σεπτ. διὰ Ν. Υόρκην
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ·Ι·Α (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10150	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8432	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10200	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	διήλθε Ντόρερ 18 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8390	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	25000	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24526	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 11 Σεπτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23469	διήλθε Κολόμπο 4 Σεπτ. διά Λός Αντζέλες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	άνεχ. Χάρτλεπουλ 15 Σεπτ. διά Βενεζουέλων
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράιον»	40	8427	διήλθεν Αδεν 18 Σεπτ. διά Σουέζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	έφθ. Μόντρεαλ 14 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Γιαβάτα 25 Σεπτ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Σεπτ. δί' Ούζαντ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	57	14300	εἰς Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	άνεχ. Λός Αντζέλες 14 Σεπτ. διά Καβασάκι
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8486	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8462	άνεχ. Γένοβαν 24 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	45	11534	διήλθε Πλαναμάν 19 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	άνεχ. Γένοβαν 3 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	41	8325	εἰς Πειραιά πάρ 1 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	διήλθε Ντόρερ 14 Σεπτ. διά Πλαναμάν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	24200	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 12 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Δίση 5 Σεπτ. διά Σουμάτραν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	διήλθε Τρίνινταν 25 Σεπτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας,
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άνεχ. Κόμπιτε 17 Σεπτ. δί' Αγιου Φραγκίσκου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7167	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΓΛ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	διήλθε Σουέζ 22 Σεπτ. δί' Ισπανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10450	άνεχ. Αρούμπαν 20 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	23280	έφθ. Γιοκοσούκαν 5 Σεπτ. (έπισκεψια)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	διήλθε Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. (άπο Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	άνεχ. Βαλτιμόρην 12 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	εἰς Χονκλουρού 18 Σεπτ. (άπο Περού, διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	διήλθε Σουέζ 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άνεχ. Αρούμπαν 21 Σεπτ. δί' Αμμουσάιν Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρός»	54	17847	άνεχ. Βαγκούμερ 5 Σεπτ. διά Νανάτιμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7147	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 18 Σεπτ. διά Λήττη Πέντρο
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·Ι·ΤΣ	έτ. «Οράιον»	54	7256	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 24 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ελύτοράντο»	57	25000	άνεχ. Τσώρτσιλλ 20 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εἰς ΕΛΛΑΣ, ΚΥΠΡΟΝ, και ΑΙΓΑΙΟΝ. — Ταχεῖα και άκριβής ύπηρεσία.

Ο καλλίτερος, οίκονομικότερος και άσφαλλότερος τρόπος είναι τα Σπέσιαλ Τσέκς.

Εξαρχητικά διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas
at 35th Street, NEW YORK 1
Telephone: Oxford 5-5400

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	4992	διήλθε Κολόμπο 21 Σεπτ. διὰ Τζιμπούτι
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Φρητάουν 10 Σεπτ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Σέβεν "Αλαντς 13 Σεπτ. διὰ Μίδδλεσμπρο
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Σεπτ. διὰ Περού
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	36	5017	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 9 Σεπτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Βηρυττόν 22 Σεπτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	57	12500	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 14 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	57	12000	εἰς Ιαπωνίαν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΥ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντικ»	57	11009	εἰς 'Αμβούργον, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΤΡΟΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρίνιδιλλ»	43	7244	άνεχ. Πόρτ "Αρβουρ 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	άνεχ. Μπέλφαστ 13 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διῆλθε Παναμάν 18 Σεπτ. διὰ Λονδίνου
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	διῆλθε Τζακάρταν 15 Σεπτ. διὰ Ρεουνίον
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57	9500	έφθ. Βρέμην 24 Σεπτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδιο»	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρεντσ»	19	1775	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διὰ Σπέτζιαν
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φονίκη»	44	7078	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ.
ΑΡΓΚΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλανούεδα»	56	10657	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ. διὰ Βραζίλιαν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολος»	20	3330	έφθ. Πόλη Σουδάν 15 Σεπτ.
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κανόνιτους»	57	11897	έφθ. Σίδνεϋ 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	διῆλθε Φλώσιγκ 17 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αγκουσιρούτα»	43	7120	εἰς Σύρον (έπισκευαί)
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Μπουενός 'Αύρες 18 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΡΙΣΤΟΤΟΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτιμ»	40	10224	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Πενσακόλαν 17 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άριων»	28	1707	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 21 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	21	1498	διῆλθε Κωνιόπολιν 28 Αύγ. διὰ Γαλάτσιον
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαίσι»	53	18288	διῆλθε Σουέζ 24 Σεπτ. διὰ Πώλσμπορο
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρος»	43	7273	άνεχ. 'Αμβέρσαν 12 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούνετε»	43	7236	διῆλθε Τρίνινταν 20 Σεπτ.
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιπενενίτο»	43	7232	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 19 Σεπτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διῆλθε Λάδσεντ 15 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λαϊτη Σ. Ζή Τράνσπ.	43	7288	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	έφθ. Ε'ιδονμάουθ 17 Σεπτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διῆλθε Τζιμπούτι 1 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 Σεπτ. διὰ Βομβάν
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπτριέλλ»	43	7198	άνεχ. Ν. Καλθονίαν 29 Αύγ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	διῆλθε Τζιμπούτι 9 Σεπτ. διὰ Καλκούταν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπτριέλ»	44	7176	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 23 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	έφθ. 'Αμβούργον 20 Σεπτ.
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Βούριάν 24 Σεπτ. διὰ Μόζι.
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Άντες»	45	7318	έφθ. Νόρτεψχαμ 22 Σεπτ.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάιργουιντ»	42	7176	έφθ. Τεργέστην 4 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Σεπτ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναιτ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Πέραμα 30 Σεπτ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικά»	27	5214	εἰς Σύρον 30 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΑΤΛΑΒΙΔΑ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	διῆλθε Παναμάν 24 Σεπτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Λιβανον 20 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	20500	έφθ. Μορούγκαο 20 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10100	διῆλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙ-Ι-ΤΟΡ (λ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10096	διῆλθε Παναμάν 11 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10093	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Σεπτ. διὰ Γερμανίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10092	άνεχ. Καλκούτταν 24 Σεπτ. διὰ Κολόμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10091	άνεχ. Φρόμπαλ 18 Σεπτ. διὰ Καράται
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗΣ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Γιαβάτα 23 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Άστρολόουξ»	44	7250	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Σπέτζιαν 14 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	διῆλθε Σουέζ 22 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	άνεχ. Βαγκούμερ 11 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	έφθ. Νέαπολιν ἀπὸ 24 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	έφθ. Σηπτάττα 22 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Ντόρερ 13 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	25000	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 Σεπτ. διὰ Ρίτσμοντ (ΗΠΑ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΓΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	20000	εἰς Βέλγιον, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	25000	εἰς Γιοκοχάμαν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-Ι-Τ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	14839	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	διῆλθε Σουέζ 22 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	διῆλθε Σουέζ 25 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 15 Αύγ. (έπισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	εἰς μεταφορὰς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 9 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 9 Σεπτ. διὰ Λάς Πιέντρας

Τὸ ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αιγύπτῳ

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιβ. 8.) .	έτ. «Άντλαντικ»	52	11767	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Σεπτ. διὰ Πέρνις διῆλθε Φορστάτι "Αϊλαντ 25 Σεπτ. διὰ Σίδνεϋ διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διὰ Χάροην εἰς Μίδδλεσμπρο ἀπὸ 16 Ιουλ. (ἐπισκευαί) διῆλθεν Αστόρια 13 Σεπτ. διὰ Βραζιλίαν εἰς θέσιν 43.42 Β.—16.2 Δ., Σεπτ. 20 δι' Αμβέρσαν ἄνεχ. Σάντος 17 Σεπτ. δι' Αρούμπαν ἔφθ. Πόρτλαντ (Με) 23 Σεπτ. ἄνεχ. Κολούμπιας Ρίβερ 10 Σεπτ. διὰ Κορέαν εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν διῆλθε Παναμάν 21 Σεπτ. (ἀπὸ Περού) ἄνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν ἄνεχ. Κολόμπο 16 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην ἄνεχ. Χάμπτον ρόδις 19 Σεπτ. διὰ Βρέμην ἔφθ. Οζάκαν 25 Σεπτ. ἄνεχ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ. διὰ Σέδεν "Αϊλαντς διῆλθε Χονολουό 2 Σεπτ. διὰ Χιλήν ἄνεχ. Μορμουγκάο 13 Σεπτ. διὰ Ριγιέκαν ἔφθ. Ριόν Ιανέιρον 22 Σεπτ. ἀργεῖ Νέαν Υόρκην ἀπὸ 12 Αύγ. ἄνεχ. Λάττλ Πέντρο 20 Σεπτ. διὰ Μιτατόν Ρούζ ἄνεχ. Γιαβάτα 5 Σεπτ. διὰ Λός "Αντζέλες ἄνεχ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 17 Σεπτ. δι' Αγγλίαν ἔφθ. Μεσσίνα 19 Σεπτ. διῆλθεν "Εντμοντς" 31 Αύγ. διὰ Βομβάνη εἰς Βομβάνη ἀπὸ 21 Αύγ. ἔφθ. Ρίβερ Μέρσεϋ 25 Σεπτ. διῆλθε Σουέζ 20 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σουδάν διῆλθε Ντακάρ 13 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΥΓΗ (λιβερ.) .	έτ. «Μπέρδερ»	56	10500	άνεχ. Ρεουνίν 22 Σεπτ. διὰ Πόρτ Ντόλφιν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	άνεχ. Μανίλα 20 Σεπτ. διὰ Ζαμποάκα
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Κολόμπο 10 Σεπτ. διὰ Γδύνιαν διῆλθε Σουέζ 16 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθεν "Άδεν 22 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άνεχ. Λά Γκουλέτ 20 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σουδάν εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΒΑΛΜΑΡ (δεξιαμ.)	έτ. «Μαρθονία»	45	7160	άνεχ. Νάντην 14 Σεπτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΒΑΛΟΡ (λιβ.) .	έτ. «Τσέμικαλ»	30	9720	άνεχ. Μελβούρην 17 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθε Φάρερ Πόντ 20 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Μπέλαντ»	43	7229	άνεχ. Χάμπτον Ρόδις 24 Σεπτ. διὰ Τεργέστην εἰς Τσώρτσιλ 13 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΒΑΝΤΙΣΤΗΣ (λιβερ.) .	έτ. "Ιντερ 'Αμερικάνας"	44	7176	ἔφθ. Βρέμην 24 Σεπτ.
ΒΑΡΚΑ (λιβ.) .	έτ. «Μαραθονίουρα»	19	6438	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	ἔφθ. Μαρμονγκάο 14 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθε Σουέζ 16 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθεν "Άδεν 22 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αϊβαλή»	44	7242	άνεχ. Λά Γκουλέτ 20 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σουδάν εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενουέζα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Νάντην 14 Σεπτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιπο»	12	5944	άνεχ. Μελβούρην 17 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθε Ντακάρ 13 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.) .	έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεχ. Ρεουνίν 22 Σεπτ. διὰ Πόρτ Ντόλφιν
ΒΕΝΟΥΣ (δύνδουρ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	άνεχ. Μανίλα 20 Σεπτ. διὰ Ζαμποάκα
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εγκλωπτο»	20	7631	άνεχ. Κολόμπο 10 Σεπτ. διὰ Γδύνιαν διῆλθε Σουέζ 16 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθεν "Άδεν 22 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ολισρέω»	10	8089	άνεχ. Λά Γκουλέτ 20 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σουδάν εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΒΙΒΑ II	έτ. «Μαρστομάντε»	52	11362	άνεχ. Νάντην 14 Σεπτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Βίβα»	23	5906	άνεχ. Μελβούρην 17 Σεπτ. διὰ Περο. Κόλπον διῆλθε Φάρερ Πόντ 20 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αίγαιον»	09	2890	άνεχ. Χάμπτον Ρόδις 24 Σεπτ. διὰ Τεργέστην εἰς Τσώρτσιλ 13 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. Ν. I. Γουλανδρῆς	57	28200	ἔφθ. Βρέμην 24 Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ινσουάρρα»	44	7058	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Νουέζα Βίστα»	57	12123	ἔφθ. Μαρμονγκάο 14 Σεπτ.
ΒΟΡΙ	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	διῆλθε Παναμάν 21 Σεπτ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.) .	έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Ν. Υόρκην 11 Σεπτ. διὰ Γάνδην
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.) .	έτ. «Μαρίν»	56	8638	ἔφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.) .	έτ. «Αντες»	56	9462	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. (ἐπισκευαί)
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Βόγλας»	56	9462	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ. διὰ Βαγκούνερ
ΓΕΡΟΓΕΛΑ (λιβ.) .	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Μάντζεστερ 15 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.) .	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΓΕΩΒΙΛΙΑΚΑ (λιβ.) .	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άνεχ. Κολόμπο 26 Σεπτ. διὰ Μπάστραν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μίραμάρ»	18	5210	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Σεπτ. δι' Έλλαδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.) .	έτ. «Ματζέζολια»	27	5407	ἔφθ. Λονδίνον 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	έφθ. Μαρμονγκάο 16 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 Σεπτ. διὰ Μπάδραν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Οΐλη»	54	18790	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ διῆλθε Παναμάν 7 Σεπτ. διὰ ιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λύρα»	55	10490	έφθ. Χάμπτον ρόδις 17 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	έφθ. Εμδεν 22 Σεπτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.) .	έτ. «Άρκουλ»	22	1871	έφθ. Ριό Χαίνα 22 Σεπτ.
ΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	διῆλθε Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Πέρο. Κόλπον διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιβ.) .	έτ. «Γιούνιτο»	19	5182	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έλληνικά συμφέροντα	28	6610	άνεχ. Κολόμπο 26 Σεπτ. διὰ Μπάστραν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.) .	έτ. «Γιουρόπατα»	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Σεπτ. διὰ Σαν Ζουάν (Περού)
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.) .	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Χάμπτον ρόδις 17 Σεπτ.
ΓΚΛΑΝΤΙΣ	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	έφθ. Εμδεν 22 Σεπτ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιβ.) .	έτ. «Πάλμαρα»	43	7252	έφθ. Λονδίνον 24 Σεπτ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.) .	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	έφθ. Μαρμονγκάο 16 Σεπτ.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μίντ Ατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 Σεπτ. διὰ Μπάδραν
ΓΚΟΥΛΦΟΥΤΕΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Πέρο. Κόλπον διῆλθε Σουέζ 16 Σεπτ. διὰ Αντέλες 11 Σεπτ. διὰ Σάν Ζουάν (Περού)
ΓΚΡΑΙΝ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. «Εστέλλαω»	43	7254	έφθ. Πειραιά 5 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·ΛΣ (λιβ.) .	έτ. «Τσαβλίρη»	42	7181	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδις εἰς Λούμπεκ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιβ.) .	όδ. Γουλανδρῆς	56	8800	άνεχ. Γκρήκοντα 12 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιβ.) .	όδ. Γουλανδρῆς	57	8800	διῆλθε Βαλτιμόρην 18 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Ά·Ι·ΝΤΗΑΛ (λ. δ.) .	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	26000	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 18 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Λός Αντέλες 4 Σεπτ. διὰ Χάντιγκτων Μπήτης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ (λ. δ.) .	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διῆλθε Σουέζ 25 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	20432	διῆλθε Σουέζ 25 Σεπτ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	25317	άνεχ. Μπαντάρ Μασόύρ 13 Σεπτ. διὰ Φώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	διῆλθε Σουέζ 24 Σεπτ. διὰ Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ. δ.) .	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διῆλθε Σουέζ 17 Σεπτ. διὰ Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.) .	έτ. Νιάρχος	57	13750	άνεχ. Μπαντάρ Μασόύρ 14 Σεπτ. διὰ Σιμότσον
	έτ. «Διεθνής»	53	20536	έφθ. Γενοβαν 25 Σεπτ.

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

Phones | Office 2195
 Night 3084
 > 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS PRESENTATIVES

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)

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθε Πούλο Μπούκοι 23 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άργει Σκαραμαγκά 30 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.) ...	έτ. «Τσεστός Μπαίη»	56	26000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Σεπτ. διά Μεσόγειου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.) ...	έτ. Νιάρχου	56	25490	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.) ...	έτ. Νιάρχου	56	26031	εις θέσιν 22.37 Β. 136.44 Α. Σεπτ. 19 δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (λ. δ.) ...	έτ. «Μπέλμουντ»	57	25000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ. δ.) ...	Στ. Νιάρχου	56	26000	εις θέσιν 12.5 Β. 113.26 Α. Σεπ. 23 δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ. δ.) ...	έτ. «Κίγι Ούλλα. Μπαίη»	56	26000	διηλθε Πόρτ Σάιδ 27 Σεπτ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διηλθε Σουέζ 20 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ. δεξ.) ...	Στ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 19 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ. δεξ.) ...	Στ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Χάμπτον Ρόδις 15 Σεπτ. διά Λισσαδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ. δεξ.) ...	Στ. Νιάρχος	42	7231	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ. δεξ.) ...	Στ. Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Πούντα Καρντόν 15 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ.) ...	Στ. Νιάρχος	57	27902	εις "Αγιον Φραγκίσκον από 28 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.) ...	έτ. Νιάρχου	57	20019	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 23 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διηλθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.) ...	έτ. «Διεθνής»	55	20781	διηλθε Σουέζ 25 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ. δεξ.) ...	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	έφθ. Μασσαλίαν 14 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ. δ.) ...	Στ. Νιάρχου	57	10200	εις Χιρσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ. δ.) ...	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10200	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διηλθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	εις Νέαν Ύόρκην από 24 Ιουλ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙ·Λ (δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Σεπτ. δι' Ασούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Αμβούργον 20 Σεπτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10193	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Μαρακάϊπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Σάντος 18 Σεπτ. διά Νατάλ (Βραζ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10195	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10488	άργει Σκαραμαγκά 30 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Πλαδέλφειαν 18 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	44	10172	εις μεταφοράς Αρούμπας—Μαρακά μπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 21 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·ΙΝΤ (δεξ.) ...	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Σασέμπο 14 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ·ΙΝΤ (δεξ.) ...	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Βοστώνη 13 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ (δεξ.) ...	έτ. Νιάρχου	44	10172	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.) ...	έτ. Νιάρχου	43	10488	άνεχ. Αρούμπαν 20 Σεπτ. διά Σαίν Τζών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Μέναν Αμπουλλά 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διηλθεν Ούζόν 20 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διηλθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. δι' Ήστχαμ
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	έφθ. Τσάλναν 23 Σεπτ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΔΑΦΝΗ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	έφθ. Μαυρίκιον 11 Σεπτ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Χίαν»	45	7259	διηλθε Λός "Αντζέλες 16 Σεπτ. διά Καβασάκι
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ. δ.) ...	έτ. Ρίο "Αντον»	45	7252	άνεχ. Τοκοπίλλαν 25 Σεπτ. διά Κρίστομπαλ
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7216	άνεχ. Μπαλικ Πατάν 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.) ...	Σ. Χούλης	21	1184	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 6 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ. δ.) ...	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	έφθ. Νέαν Ύόρκην 21 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Πενασκόλαν 25 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιθ. δ.) ...	έτ. «Καρτενόζα»	55	10360	άνεχ. Είδουμανόθ 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ. δ.) ...	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Ρον Ιανέρον 15 Σεπτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Σταϊγκόν 9 Σεπτ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Μάρα»	33	9120	έφθ. Ντεμεράρον 24 Σεπτ.
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.) ...	έτ. «Γουορλόντουάτιν»	43	7031	έφθ. Αμστερνταμ 20 Σεπτ. (έπισκευα)
ΣΒΕΡΕΣΤ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Μπάλκι»	43	7247	άνεχ. Κοκουΐτο 23 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΗ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Μούρροβια Τ.»	57	13000	διηλθε Ντόρερ 4 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	έφθ. Μόμπιλ 22 Σεπτ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Σάν Έμιλιο»	44	8247	διηλθε Ντόρερ 25 Σεπτ. διά Χάρτλεπου
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Ρίο Καρίμπιτα»	44	8327	άνεχ. Πλατανόπολη 20 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Σάν Άλμπερτο»	45	7252	διηλθε Ντόρερ 24 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σηκρεστ»	44	7253	έφθ. Μόμπιλ 22 Σεπτ.
ΕΓΝΟΣ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Τρίτων»	56	10318	διηλθε Ντόρερ 25 Σεπτ. διά Χάρτλεπου
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) ...	έτ. «Είρηνη»	13	1462	άνεχ. Πλατανόπολη 25 Σεπτ. διά Πλάτανον
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	έφθ. Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) ...	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	διηλθε Φλώσιγκ 17 Σεπτ. διά Πάτρας
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ. δ.) ...	έτ. «Ελτράνσοπτρο»	56	10289	διηλθε Ντόρερ 4 Σεπτ. διά Σέβεν Αϊλαντς
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέδο Μούντο»	41	7289	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 8 Σεπτ.
ΕΛΑΙΝ	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα»	38	2588	άργει Αμπελάκι 30 Σεπτ. (έπισκευα)
ΕΛΑΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Κόπερβικ 20 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΕΛΑΕΝΗ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 15 Σεπτ. διά Λάδανον
ΕΛΑΕΝΗ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Παραμάουντ»	22	7366	διηλθε Χολτενάου 18 Σεπτ. διά Γδυνισαν
ΕΛΑΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	διηλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δ.) ...	έτ. Παπαχρηστίδην	57	12500	εις Βλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ. δ.) ...	έτ. Τμαρπροέζ»	44	7138	έφθ. Μορμουγκάσ 9 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.) ...	έτ. «ΟΞίλιαρ»	30	4123	έφθ. Κολόντο 18 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 14 Σεπτ. διά Ληττή Πέντο
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Ελλήνσποντος»	44	7189	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ.
ΕΛΜΙΡΑ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Μορέλος»	43	7190	διηλθε Λός "Αντζέλες 3 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΠΙΣ (λιθ. δ.) ...	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 17 Σεπτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Σηπτάπ 24 Αύγ. δι' Ινδίας
ΕΜΙΔΥ	έτ. «Βιθάλετ»	28	2407	άργει Αμπελάκι 30 Σεπτ.

Telephone: PACIFIC 6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Cable Address: KARABROS
E. P. KARADONTIS, ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

103 WILLIAMS BUILDING
VANCOUVER, B. C.

ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Άζουλ»	42	7058	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 24 Σεπτ. διὰ Χάϊφαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ένσενάντο»	44	7207	έφθ. Μπάρρυ 19 Σεπτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	διῆλθε Λάδσεντ 24 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόνγορ»	41	7122	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Σεπτ. δι' Εύρώπην
ΕΝΤΟΥΚΕ·ΙΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Ντε Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Αμβούργον 19 Σεπτ. διὰ Μονρόβια
ΕΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άνεχ. Ταυπαν 23 Σεπτ. διὰ Ικουαντανουμο Μπαιή
ΕΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άλβάρες»	44	7176	άνεχ. Γιαβάτα 21 Σεπτ. διὰ Σάν Φερνάντο
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Βουμάνη 21 Σεπτ. διὰ Ριγιέκαν
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντι»	57	10100	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρούάρ»	27	5843	έφθ. Γάνδη 24 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσαντ»	42	6975	έφθ. Βίζαγκαπατάμ 24 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	άνεχ. Αντζελες 17 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιβ.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	8800	διῆλθε Λίζαρντ 19 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (ζεξ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οίλ»	54	18736	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Σεπτ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νέππουν»	56	30150	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 22 Σεπτ.
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντελεάντο»	44	7264	άνεχ. Σαϊγκόν 7 Σεπτ. διὰ Τύνιδας
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8800	εἰς Ολλανδίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Γλασκώνη 19 Σεπτ. διὰ Τσώρτσιλλ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 Σεπτ. διὰ Κιασιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διῆλθε Μάλταν 22 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	διῆλθε Λισσαβώνα 19 Σεπτ. διὰ Θιούταντ Τρουθίλο
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ 'Άτλαντικ»	36	9927	άνεχ. Χαβάναν 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ 'Άτλαντικ»	43	7874	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7170	έφθ. Μορουσικάρο 17 Σεπτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	διῆλθε Παναμάν 23 Σεπτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΕΦΦΗ (λιβ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Τόκιο 8 Σεπτ.
ZAN	έτ. «Ορινόκος»	44	7165	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 25 Αὔγ., ἐπισκευαῖ
ZANE B. Λ. (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7232	διῆλθε Τρίνινταν 13 Σεπτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζανής»	08	1982	διῆλθε Σουεζ 13 Σεπτ. διὰ Τζέδδαν
ΖΕΩ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	έφθ. Φλώσιγκ 7 Σεπτ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Βρέμην 17 Σεπτ.
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	διῆλθε Ντόρερ 24 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ZOZIAΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατυχίδης»	20	7638	έφθ. Βίζαγκαπατάμ 19 Σεπτ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	άργει Μπρούζες 20 Σεπτ.
ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	εἰς Χάρορην, ἐπισκευαῖ
ΗΛΙΑΣ	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Γένοβαν 14 Σεπτ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	έφθ. Μόζι 10 Σεπτ.
ΘΑΛΛΑΣ ΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Τάουνσδιλ 22 Σεπτ.
ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ορίων»	56	10100	διῆλθε Παναμάν 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Άιλα Μπέλλα»	28	2407	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Ναύπλιον
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Εντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Κόμπε 25 Σεπτ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δάρωρα»	45	7151	άνεχ. Λίβερπούλ 11 Σεπτ. διὰ Χάττερας
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. δι' "Αγιον Λαυρέντιον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	έφθ. Βαγκούβερ 16 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κουμέροιαλ»	43	7188	διῆλθε Παναμάν 25 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κουμέροιαλ»	43	7185	έφθ. Γένοβαν 15 Σεπτ.
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζας»	43	1934	έφθ. Μπάστραν 8 Σεπτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άνεχ. Ρότίνινταν 17 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 23 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάρι»	56	10410	εἰς Βομβάρην ἀπό 14 Αὔγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετόλιθεον Κ. Κ.»	53	13555	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Σεπτ. δι' 'Αιμέρσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάρι»	56	10422	διῆλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	52	15826	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κριστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Οζάκαν 15 Σεπτ. διὰ Βαγκούβερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	διῆλθε Πούλο Μπούκον 24 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΚΑΒΑΛΑ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	εἰς θέσιν 49 Β.—17 Δ., Σεπτ. 22 δι' 'Αιμέρσαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάσον 'Ατλαντικ»	56	10120	έφθ. Σηάπτη 17 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Σηάπτη 20 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιβ.)	έτ. «Πατσίφικα»	41	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phones: 20.785—20.786

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ΕΙΔΩΝ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ΕΝ ΑΜΒΕΡΣΗ ΟΔΟΣ ΦΙΓΚΕΡΑΙΓΚ VINGERLING STRAAT ΑΡ. 11 ΤΗΛ. 32.6245

ΣΙΜΩΝ ΨΑΡΑΔΕΛΛΗΣ

ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΕΚΤΟΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ παντὸς εἰδούς χρειώδη τῶν Ελλήνων Ναυτικῶν, π. χ. 'Ενδύνατα έργασίας, φόρμες, γάντια έργασίας, υπόκαμψα, δλα τὰ εἶδη ἐκ χακί, κάλτος, ἔλαστικες μπότες, άσιάροχα, εἴδη νάυλον, άρώματα, ξυριστικά, χαλιά, βαλίτσες, ραδιόφωνα, ηλεκτρικές μηχανές ξυρίσματος, ώρολογίαι κλπ., κλπ.

'Αναλαμβάνει τὴν ἀποστολὴν ΔΕΜΑΤΩΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ, σημειώσατε τὴν διεύθυνσίν μας.

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ Έλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Εποπτεία
Ἐπισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3

TEL: ROYAL 3081, TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790
GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM. TEL. 126851

ΚΑΛΙ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν Τράνσπορτ»	57	8600	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	άνεχ. Αμστερνταμ 19 Σεπτ. διὰ Φλώσιγκ
ΚΑΛΝΤΓΟΥΕΛΛ (λιβερ.)	έτ. «Κάντγουελλ»	45	7217	διηλθε Παναμάν 22 Σεπτ. (από Κοκούμπο)
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Λιβόρνον
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούΐτα»	43	7257	άνεχ. Νέαν Υόρκην 15 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Αμβούργον 12 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνσπορτ»	41	5588	άνεχ. Ριγιέκαν 25 Σεπτ. διὰ Πειραιά, έφθ. 28
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	διηλθε Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Τζακάρταν 16 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Σεπτ. δι' Ούζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	εἰς Πειραιά από 29 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	άνεχ. Καλλάς 12 Σεπτ. διὰ Χιμπότεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	εἰς Λιμένας Περσικού Κόλπου 15 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	διηλθε Σουεζ 25 Σεπτ. διὰ Τζέδδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	άνεχ. Αμβούργον 16 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνος»	19	5331	άνεχ. Τρινκούαλ 25 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Σεπτ. δι' "Εμδεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπι»	55	8799	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 9 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	άνεχ. Μπράκε 19 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ιριζ»	42	6782	διηλθε Φλώσιγκ 20 Σεπτ. διὰ Μεξικόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	έφθ. Κόμπιε 2 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7123	άνεχ. Αγιον Βικέντιον 15 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κορτές»	43	7161	άνεχ. Γιοκούάμαν 19 Σεπτ. διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γιουνίτας»	43	7253	έφθ. Εθνικόν 13 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Χιούστον 23 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7588	έξοκείλαν, έγκατελείφθη (εἰς Ιαπωνίαν)
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Βίλμιγκτον 18 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	άνεχ. Τζάσονβιλ 13 Σεπτ. δι' "Αρούμπτον
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρόέτο»	43	7214	άνεχ. Πιασάτα 17 Σεπτ. διὰ Ναγκόγιαν
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιβ.)	έτ. τρανσκοντινεντάλ	43	7150	έφθ. Βαγκούνερ 19 Σεπτ. (διὰ Χάιφαν)
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Βιζαγκαπτάν 14 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10266	άνεχ. Λάγκος 17 Σεπτ. διὰ Τρίνινταν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πίονιρ»	42	9796	άνεχ. Νέαν Υόρκην 11 Σεπτ. διὰ Μαρακάϊμπο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	36	10291	διηλθεν Αδεν 21 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. Σιγάλας	57	20564	άνεχ. Σαφάρκαν 21 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβάνου)	έτ. «Καρρέτο»	20	1618	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πανμάρ»	43	7068	άνεχ. Καλόμπο 24 Σεπτ. διὰ Μορμουγκάσ
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7245	εἰς θέσιν 14.4 B.—107.9 Δ., Σεπτ., 1 δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	διηλθεν Αδεν 21 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7174	έφθ. Καλλάς 24 Σεπτ.
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΛΑΣ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	εἰς Σύρον 30 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Λαστιμπήριαν»	44	7281	άνεχ. Ταρακάν 18 Σεπτ. διὰ Δυτ. Αύστραλίαν
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	διηλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταν
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7233	διηλθε Παναμάν 22 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Κάνοντους»	41	7431	διηλθε Νότερ 21 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τζ. Σή Τράνσπορτ»	26	5717	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	έφθ. Λός Αντζελες 3 Σεπτ.
ΚΗΦΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Γκουιντέρο Μπαίν 20 Σεπτ. δι' Αμμουάιν Μπαίν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσουζ»	57	9153	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Μόμπιλ 9 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπι»	43	7248	άνεχ. Νέαν Ορεάνην 13 Σεπτ. διὰ Λά Γκουαΐρα
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	έφθ. Κευπέκ 24 Σεπτ.
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διηλθε Νίτον 20 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Άγκουιλλα»	19	2949	έφθ. Άλμεριαν 22 Σεπτ.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιβ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	έφθ. Μπόναν 22 Σεπτ.
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	έφθ. Ιμιγκάμ 22 Σεπτ.
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλίαρ»	41	5173	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διὰ Κουβέιτ
ΚΟΡΟΙ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7239	έφθ. Χιούστον 24 Σεπτ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Φιγκούερας»	45	7176	έφθ. Ιμιγκάμ 8 Σεπτ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιβ.)		56	10567	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ — ΜΑΣ-
ΣΑΛΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 12 μεσημέρ.
— 2)10 — 16)10 — 30)10 —

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ"
ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕ-
ΝΕΤΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 3 μ. μ.
9)10 — 23)10 — 6)11

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ"

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΒΗΡΥ-
ΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ —
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π.μ.
— 2)10 — 16)10 —
30)10 —

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"
ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕ-
ΜΕΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΟΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΑΛΕΞΑ-
ΝΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π. μ.
— 9)10 —
23)10 — 6)11

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

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

Δ·Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνον).

Δ)Π "ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ,"

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

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

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

ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ.	«Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Τάν 20 Σεπτ. διά Τσωρτσιλή
ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Νητέλ «Εστε»	44	7190	άνεχ. Μαυρίκιον 21 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΚΟΣΜΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Χόμη»	57	17827	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΚΡΗΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Μαρα»	56	24000	διηλθεν Γιδραλτάρ 24 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβε.)	έτ.	«Αιλα Γκράντε»	43	7275	διηλθεν Αγιον Βικέντιον 9 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Σάνν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Σημάττλ ἀπό 28 Αύγ. διά Μανίλαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Κάνοντους»	54	10608	εἰς θέσιν 43.19 N.—142.48 A., Σεπτ. 19 διά Λύττελτον
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ λιβ.)	έτ.	«Κυανός»	43	10448	άρχει Πειραιᾶ 30 Σεπτ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Εσκόριαλ»	44	7292	ἔφθ. Σάντος 16 Σεπτ.
ΚΥΜΟ (λιβ. δεξ.)	οτ.	«Γκλάρα»	56	24305	διηλθεν Ιωραττάρ 22 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιβ.)	έτ.	«Αντρια»	43	7133	άνεχ. Γλασκώβην 5 Σεπτ. διά Χιούστον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άνεχ. Υμουνίτεν 20 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Κογκιστάντρ»	45	7157	ἔφθ. Ν. Ύόρκην 20 Σεπτ. (διά Γένοβαν)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ.	«Ντέ Κάρρκα»	44	7214	διηλθεν Λάδσεντ 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιβ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	16	1999	ἔφθ. Νιούπορτ 10 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	ήτ.	«Κωστής»	44	7243	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 7 Σεπτ. (διαταγάς)
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	έν πλῷ 24 Σεπτ. διά Ισπανίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Μπάλτικο»	43	10195	διηλθεν Φόρδερ Πόιντ 12 Σεπτ. διά Αρούμπταν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ.	«Πέντρεγκαλ»	45	7247	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 19 Σεπτ.
ΛΑΡΓΚΟ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Σάργκα»	56	23880	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 19 Σεπτ. διά Φάλευ
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ.	«Κρουζ»	24	3658	ἔφθ. Τσάλιναν 15 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 12 Σεπτ. διά Κιασοιούγκ
ΛΙΛΛΑ (λιβ.)	έτ.	«Ξάργκα»	43	7156	άνεχ. Μιτατόν Ρούζ 18 Σεπτ. διά Ληττά Πέντρο
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ.	«Φορταλέζ»	43	7030	άνεχ. Σεμπρούγκε 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7256	διηλθεν Λάς Πάλμας 24 Σεπτ. διά Βικτωρίαν
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ.	«Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Σαίν Τόμας 20 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Σεπτ. διά Ρίον "Ισανέρον
ΛΟ··Ι·ΝΤΑ (λιβ.)	έτ.	«Ρίο 'Αζούλ»	44	8536	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 24 Σεπτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Γουέστ "Ιντιες»	44	1910	άνεχ. Κιουρασάο 18 Σεπτ. διά Αρούμπταν
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ.	«Γουέστ "Ιντιες Σή»	44	2127	ἔφθ. Λά Γκουαίρα 12 Σεπτ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Εβερεστ»	19	974	ἔφθ. Σμύρνην 19 Σεπτ.
ΛΟΥΛΟΥ (Λιβάνου)	έτ.	«Λέδαντ»	17	1935	διηλθεν Θέουσαν 24 Σεπτ. διά Ρόπτερνταμ
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	20	2051	ἔφθ. Ραγγούν ρόδς 23 Σεπτ.
ΛΟΥΣΥ (λιβ.)	έτ.	«Μονρόβια»	57	7350	διηλθεν Λίζαρπ 16 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Θήατρο»	43	10428	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	διηλθεν Άδεν 24 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	«Μπρόστιν»	44	7160	διηλθεν Φλωσίγκ 18 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιβ.)	έτ.	«Μαγγαλάνες»	44	7215	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 Σεπτ. διά Βαλπαρασίουν
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Παρέντα»	21	1489	διηλθεν Σουέζ 15 Σεπτ. διά Μεσόγειουν
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ.	«Μουρόβια»	49	5685	διηλθεν Ντόρερ 13 Σεπτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ.	«Κανάσας»	96	1594	ἔφθ. Μπάρι 19 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιβ.)	έτ.	«Αουρόρα»	57	8000	άνεχ. Φιλαδέλφειον 19 Σεπτ. διά Χάβρην
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ.	«Γουέστερν»	43	7161	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)	Μαρίνος - Φράγκος	41	6965	εἰς Ήθεσιν 5.49 B.—97.51 A., Σεπτ. 22 διά Μορμουγκάο	
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	Γρ. "Ανδρ.—Περσ. Κόλπου	18	3756	άνεχ. Μορμουγκάο 20 Σεπτ. διά Τεργέστην	
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ολμέντο»	43	7210	άνεχ. Μακατέα 3 Σεπτ. διά Ήνδιας
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Μάρα»	29	8930	εἰς Γκρήνοκ 21 Αύγ. (έπισκευαί)
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου)	Φ. Κυπριανοῦ	19	5670	ἔφθ. Κολόμπο ἀπό 28 Αύγ.	
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λιβ.)	έτ.	«Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Φιλαδέλφειον 15 Σεπτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	διηλθεν Μπρόνσμποτελ 21 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ.	«Μάσουντ 'Ολύμπους»	19	2042	άνεχ. Κολόμπο 16 Σεπτ. διά Καράτσι
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΡΥΣ (λιβ.)	έτ.	«Σάν Φελίτσιο»	43	7128	διηλθεν Σιγκαπούρην ρόδς 22 Σεπτ. διά Μορμουγκάο
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ.	«Ράλλη»	43	7189	άνεχ. Γιαβάτα 17 Σεπτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας (Είρηνικού)
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ.	«Οσεαν Κάργκο»	19	6862	ἔφθ. Λίβερπολι 22 Σεπτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Σάουθερν Κράς»	56	20500	έφθ. Τοκουγιάμα 18 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δύνσορ.)	έτ.	«Ούλτραμπριάνα»	44	7244	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 12 Σεπτ.
ΜΑΡΓΚΟ	έτ.	«Κρίστομπαλ»	44	7163	έφθ. Ρόπτερνταμ 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)	έτ.	«Κοντάνια»	56	10311	άνεχ. Νιούπορτ 21 Σεπτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιβ.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ.	«Βέγας»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 15 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ.	«Τραφάλγκαρ»	43	7176	έφθ. Λιδόρον 6 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (άγγλ.)	έτ.	«Μαγκλίδερας»	45	8197	διηλθεν Στόρερ 10 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ.	«Αρκουλ»	22	4949	διηλθεν Σουέζ 25 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Ρουέν 22 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ.	«Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Μορμουγκάο 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 24 Σεπτ. διά Χάλιφας
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ.	«Μαρόλας»	43	7137	έφθ. Καλντέρα 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	43	8046	διηλθεν Σουέζ 16 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ 11. (λ.δ.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	40	8142	εἰς Ήθεσιν 17.16 B.—54 Δ., Σεπτ. 20, διά Κιουρασάο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	44	7242	έφθ. Μόμπιλ 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Πειραιά 30 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	44	7245	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.

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

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Πρὸς τοὺς
Κους Κους Πλοιάρχους καὶ Μηχανικοὺς

Σᾶς γνωρίζομεν δτι εἰς τὸ
ΕΙΔΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟΝ

ΑΦΩΝ Ι. ΑΙΟΝΤΗ

Βασ. Κωνσταντίνου 26—Πειραιεὺς

Θὰ βρήτε: ΟΛΑ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ καὶ ΤΕΧΝΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ ΣΑΣ, ώς καὶ τὰ βιβλία τῶν Φροντιστηρίων σας
Ἐπίσης ἐκτελοῦμεν πάσαν παραγγελίαν προερχομένην
ἐκ τοῦ ἑσωτερικοῦ ἢ ἔξωτερικοῦ.

ΓΡΑΨΑΤΕ

ΜΑΡΚΕΛΛΑ						
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)						
ΜΑΡΠΗΣΣΑ						
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)						
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)						
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)						
ΜΑΣΚΩΤ						
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)						
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)						
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)						
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ						
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)						
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)						
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)						
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)						
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χωνδ.)						
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)						
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)						
ΜΕΛΙΝΤΑ						
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)						
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)						
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)						
ΜΕΝΙΤΕΣ						
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.)						
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λιθ.)						
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)						
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)						
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)						
ΜΙΧΑΗΛ Γ.						
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθ.)						
ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δεξ.)						
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)						
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιθ. δεξ.)						
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιθ.)						
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)						
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)						
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δεξ.)						
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)						
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)						
ΜΠΑΛΑΤΙΚΟ (Κοσταρ.)						
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθ.)						
ΜΠΑΤΗΣ (λιθεροί)						
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)						
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ						
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)						
ΜΥΚΟΝΟΣ						
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)						
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ						
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)						
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)						
ΜΥΡΙΑΜ III. (λιθ.)						
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)						
ΜΥΡΤΩ (λιθεροί)						
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)						
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ						
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΓΙ·Σ (λ. δεξ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ (λιθ.)						
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)						
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)						
ΝΕΛΛΑ						
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)						
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)						
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ						
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)						
ΝΙΚΦΙΛΑ (Κοσταρ.)						
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.						
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)						
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)						
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ						
ΝΙΚΟΛΑΟΣ						
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)						
έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Σεπτ. διὰ Σαρλοτάσου			
έτ. «Εύκαριερ»	43	7033	έφθ. Μορμουγκάο 11 Σεπτ.			
έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. "Αμστερνταμ" 13 Σεπτ. διὰ Χάμπιτον ρόδις			
έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	διῆλθε Φλώστικ 13 Σεπτ. διὰ Χάμπιτον ρόδις			
Γρ. "Άδρ.—Περσ.Κόλπου	27	5185	έφθ. Κουβέιτ 21 Σεπτ.			
έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 14 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον			
έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 11 Σεπτ. διὰ Μπελαδάν			
έτ. «Κόσμικ»	55	23871	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διὰ Μπανίας			
έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Χάμπιτον ρόδις 24 Σεπτ.			
έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18763	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διὰ Παλέρμο			
έτ. «Μιρόλάγκος»	55	6500	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 24 Σεπτ. διὰ Γένοβαν			
έτ. «Μουρ. Μότορσπιτ»	57	9168	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 12 Σεπτ. διὰ Γερμανίαν			
έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.			
έτ. «Μότορ»	34	7310	έφθ. Εγναντίαν 31 Αύγ. (έπισκευαί)			
έτ. «Ματζεολία»	27	6144	διῆλθεν "Άδεν" 25 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον			
έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	εἰς θέσιν 31.50 Β.—179.38 Α.. Σεπτ. 17. διὰ Τόκιο			
Γρ. "Άδρ.—Περσ.ό.Κόλπου	612	5254	έφθ. Μορμουγκάο 22 Σεπτ.			
έτ. «Οιουνίβερσαλ»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν			
έτ. «Ινκάκια»	45	7254	άνεχ. Ντεμέραριαν 20 Σεπτ. διὰ Ν. Υόρκην			
έτ. «Άλπεργκας»	57	11800	έφθ. Χάρονταν 15 Σεπτ.			
έτ. «Λιναρές»	44	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. δι' Ούζαν			
έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	έφθ. Παλέρμο 13 Σεπτ. (έπισκευαί)			
έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Μπελάνταρ Μοσούρ 11 Σεπτ. (διαταγάς)			
έτ. «Σάν Νέντρο»	45	7190	εἰς Ριγιέκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν			
έτ. «Εύποτίμιας	57	9200	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον			
έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διῆλθε Πόρτα Σαΐδ 22 Σεπτ. διὰ Γούνιαν			
έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Βοστώνην 15 Σεπτ. (διαταγάς)			
έτ. «Η. Κορτόπτω»	44	7215	διῆλθε Παναμάν 14 Σεπτ. (άπὸ Χάμπιτον ρόδις)			
έτ. «Αρθιγκτών»	43	7228	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ.			
έτ. «ΣαινΜικέλ»	29	2666	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Σεπτ.			
έτ. «Σάν Αντρές»	53	11289	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διὰ Χάμπιτον ρόδις			
έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Πουέρτο Ρίκο 19 Σεπτ.			
έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Πουέρτο λὰ Κρούζ 19 Σεπτ.			
έτ. «Αντρίας»	56	8000	άνεχ. Μασσαλίαν 21 Σεπτ. διὰ Βομβάνην			
έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Σεπτ.			
έτ. «Ηστερν»	43	6674	έφθ. Βούμπαν 17 Σεπτ.			
έτ. «Ιντερνάστιοναλ»	57	12400	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 Σεπτ. διὰ Ν. Ζηλανδίαν			
έτ. «Μοντεπλάτο»	42	7132	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ.			
έτ. «Καλλάρο»	43	7129	άνεχ. Μούρφαν 4 Σεπτ. διὰ Λός "Αντζελες			
έτ. «Μπάλτια»	00	2302	άνεχ. Αρχάγγελον 11 Σεπτ. δι' Αμπερντην			
έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 25 Σεπτ. διὰ Αμβούργον			
έτ. «Φρουτέρα»	56	10661	άνεχ. Εμδεν 17 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο			
έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες" 11 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν			
έτ. «Άλματο»	44	7256	έφθ. Νιούπορτ. 23 Σεπτ.			
έτ. «Γκαρραγουαίης»	42	7303	διῆλθε : ιδραλτάρ 23 Σεπτ. Σιὰ Χούλλ			
έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 19 Σεπτ. δι' Ούζαν			
έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 22 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ			
έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Μασσαλίαν 17 Σεπτ.			
έτ. «Στανόνηλ»	30	9243	άνεχ. Στανόνηλ 16 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν			
έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Γιαδάτα 14 Σεπτ. διὰ Χονολουλού			
έτ. «Ελληνικὴ συμφέροντα	45	7255	έφθ. Κολούντια Ρίθερ 21 Σεπτ.			
έτ. «Αρίστα»	43	7176	εἰς θέσιν 39.26 Β. 12.6 Α. Σεπτ. 23 διὰ Γλασκώδην			
έτ. «Τόξας	18	2297	διῆλθε : οἰσεύει 16 Σεπτ. διὰ Τζέσσαν			
έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 25 Σεπτ. διὰ Γερμανίαν			
έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Μπόνων 21 Σεπτ. δι' Αγγλίαν			
έτ. «Στάρο»	57	24000	έφθ. Λός "Αντζελες" 23 Σεπτ.			
έτ. «Νόγιωσ	43	8500	άνεχ. Τρίνινταν 19 Σεπτ. Σιὰ Μόμπιλ			
έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Μίδδλεσομπο 4 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ			
έτ. «Μοντεβέρντιο»	45	7176	άνεχ. Μόμπιλ 11 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ			
έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Χιούστον 25 Σεπτ. διὰ Σάντος			
έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Λός "Αντζελες" 16 Σεπτ. διὰ Ν. Όρλεάνην			
έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	διῆλθε Σκιλλή "Αϊλαντ" 22 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ			
έτ. «Πανεξίτο»	43	10611	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 24 Σεπτ. διὰ Γλασκώδην			
έτ. «Βιάννα»	56	10000	άνεχ. Σέδεν "Αϊλαντ" 16 Σεπτ. διὰ Γλασκώδην			
έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Χάρτλεπον 5 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν			
έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ			
έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 17 Σεπτ. διὰ Λίθερπούλ			
έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	άνεχ. Ρουέν 11 Σεπτ. διὰ Ν. Όρλεάνην			
έτ. «Λουσένα»	45	7255	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ			
έτ. «Αντρίδαππο»	43	8428	έφθ. Βρέμην 21 Σεπτ.			
έτ. «Νεβάδα»	29	4142	εἰς θεντιάν ἀπὸ 31 Ιούλ. (έπισκευαί)			
έτ. «Νέλλα»	38	5106	άνεχ. Φρημαντ 12 Σεπτ. δι' Αγγλίαν			
έτ. «Εσπέριος»	54	5669	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ			
έτ. «Νέπτουνο»	21	5686	άνεχ. Κεμπέκ 24 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ			
έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	άνεχ. Μπαρεΐν 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ			
έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Κάρδιφ 23 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον			
έτ. «Άφροδεσσα»	18	3335	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 22 Σεπτ. διὰ Κωνσταντζαν			
έτ. «Μίνως»	19	2178	άνεχ. Σουσα 23 Σεπτ. διὰ Θεούταν			
έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 20 Αύγ. (έπισκευαί)			
έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Λονδίνον 12 Σεπτ. διὰ Κουβέιτ			
έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	διῆλθε Χονολουλού 30 Αύγ. διὰ Σάν Ζουάν (Περού)			
έτ. «Ντονός»	44	7255	έφθ. Χούλλ 20 Σεπτ.			
έτ. «Λειβάδια»	43	7121				

HELLAS TECHNICAL SHP 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

HAMBURG 1 · BRANDSENDE 24

CABLES: ERGANI

PHONE: 33 4

ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	διηλθείς Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Παναμά»	42	7290	άνεχ. Μόλι 8 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Βέρα Κρούζ, 10 Σεπτ.
ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Αμδέρσαν 17 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπω	28	9002	εις Τάιν από 26 Ίουν. (έπισκευαί)
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπω	28	6857	άνεχ. Λάς Πιέντρας 4 Σεπτ. δι' 'Αγκώνα
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερυ Σιγκάριγκ»	43	7176	έφθ. Αγιον Φραγκίσκου 16 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	10632	διηλθείς Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Παλαμύρα»	53	5826	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λιθ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	άρχει εἰς Φάλ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	διηλθείς Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Χιούστον
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	εις Πειραιά 30 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	εις θέσιν 24.28 Β. 36.7 Α. Σεπτ. 17 διά Περσικόν Κόλπου
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Γάνδην 18 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικό»	44	7054	άνεχ. Πέπελ 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Σεπτ. διά Γάνδην
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	άνεχ. Σαβάνα 15 Σεπτ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φέραλον»	45	7148	έφθ. "Άδεν 12 Σεπτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	έφθ. Σορέλ 22 Σεπτ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράγκετο»	44	7061	διηλθείν "Άδεν 23 Σεπτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Καμπάνα 31 Αύγ. δι' 'Αμμουαίη Μπαίν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5789	εις Τεργέστην από 28 Ίουν. (έπισκευαί)
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλλανούενδα»	56	10545	άνεχ. Πόρτελ 18 Σεπτ. (διαταγάς)
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρισσάσ»	44	7256	έφθ. Βαγκούνερ 20 Σεπτ.
ΝΤΩΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	46	8257	άνεχ. Πόρτλαντ (Όρ.) 15 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	έφθ. Νούστορ 23 Σεπτ.
ΝΤΩΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. Παναμέν-'Εουρόπο»	57	9400	άνεχ. Σάντερλαντ 19 Σεπτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΤΩΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν-'Εουρόπο	54	11208	διηλθείς Σουέζ 25 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΝΤΩΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Εουρόπο»	57	9400	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΩΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Εουρόπο»	56	8176	Σιηλθεί Λίζαρπτ 16 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΩΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν-'Εουρόπο»	55	11380	άνεχ. Αριτροσσάν 11 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΩΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Εουρόπο»	55	8690	άνεχ. Αμστερνταμ 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΩΡΑΝΤΟ	έτ. «Καμπόσα»	44	7244	εις Κάρδιφ από 30 Αύγ. (έπισκευαί)
ΝΤΩΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	διηλθείς Τρίνινταντ 19 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΝΤΩΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	εις θέσιν 37.55 Β. 157.45 Δ. Σεπτ. 22 δι' 'Οζάκαν
ΝΤΩΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζόλούτ»	56	10580	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστεάνκα»	54	8062	άνεχ. Λίβερπουλ 23 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΛΚΑΤ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	2875	άργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσασταλάντικο»	53	17362	διηλθείς Φαγιάλ 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 21 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ· (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	διηλθείς Ντώρμπατ 19 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάκερ)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διηλθείς Ντόρερ 24 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	11298	όνεχ. Αμβούργον 17 Σεπτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	διηλθείς Ντόρερ 21 Σεπτ. διά Καρίμπιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	άνεχ. Μπαχριν 24 Σεπτ. διά Μένα Σασούντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ. διά Μένα Σασούντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14009	άνεχ. Μόντρεαλ 12 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17725	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΙΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13678	όνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 Σεπτ. διάΠερσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	10448	διηλθείς Ντόρερ 24 Σεπτ. (άπό Ρόττερνταμ, διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	διηλθείς Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	όνεχ. Περσικόν Κόλπου 7 Σεπτ. διά Λά Πλάταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ ι (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13713	διηλθείς Ντώρμπατ 19 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	όνεχ. Κιουρασάο 13 Σεπτ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσουθ·Αλάντικο»	55	18790	διηλθείς Πόρτ Σαΐδ 23 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	εις Ρίον Ιανέριον 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	20595	διηλθείς Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρι 21 Σεπτ. διά Καρθαγένην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	διηλθείς Ντώρμπατ 19 Σεπτ. διά Πέρση
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17794	διηλθείς Σουέζ 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	διηλθείς Τεργέστην 21 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13580	διηλθείς Γιβραλτάρ 16 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 25 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	43	7028	διηλθείς Τρίνινταντ 24 Σεπτ. διά Παραμαρίμπο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7215	άνεχ. Ν. Όρεάνην 25 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7256	έφθ. Τρίνινταντ 17 Σεπτ.

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

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

Περιλαμβάνει τάς κατά της Έλλαδος πειρατικάς έπιδρομάς από το 1500 π. Χ. και έφεξης.

'Αποδεικνύει μὲν έπισημα έγγυραφα τάς προσπαθείας των Έλλήνων διά τὴν καταστολήν τῆς πειρατείας.

'Αποκαθιστᾶ τὴν θέσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀνατρεπομένων τῶν κατ' αὐτοῦ συκοφαντιῶν.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΔΡΑΧΜΩΝ

ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΓΓΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράγγερ»	44	7255	όνεχ. Ρουέν 14 Σεπτ. διά Σμαλκάντεν
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραφλόρες»	27	8627	έφθ. 'Αμβούργον από 23 Αύγ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εινωσίς»	12	2174	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 17 Σεπτ. διά Σαντακάν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λάτα Έμπρεσσα»	55	20616	διήλθεν "Άδεν 22 Σεπτ. διά Μένα έλ 'Αχμάντι
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	όνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 4 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιβ.)	έτ. «Λάτα Πλάτα»	42	7234	έφθ. Βαγκούνερ 24 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία»	32	6430	όνεχ. Βέρα Κρούζ 17 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τέρτσο»	19	5701	έφθ. Βαλτιμώρην από 18 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	διήλθε Παναμάν 23 Σεπτ. διά Χιλήν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβγ.)	έτ. «Νόρδος»	43	7211	έφθ. Μόζι 25 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	όνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΚΕΡΡΙΕΡ	έλληνικά συμφέροντα	43	7082	όνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 2 Σεπτ. δι' "Αγιον Μάρκον
ΟΣΕΑΝ ΝΟΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10551	"Ιδε : «ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΣΤΑΡ», ώς μετωνυμάσθη.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιλλ»	43	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	όνεχ. Πουέρτο Όρονταζ 10 Σεπτ. διά Πιομπίνο
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιβ.)	έτ. «Χάνδρε»	42	7221	όνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χαννόνερ»	43	7256	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ TZENNY (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	όνεχ. Τζάκοσνιλλ 17 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Αουντάξ»	23	7246	όνεχ. Κολόμπο 18 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιβ., δεξ.)	έτ. «Οριας»	56	12807	όνεχ. Λά Πλάταν 17 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7224	διήλθε Θέουταν 1 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΙ-ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	όνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΛΑΜΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άνεχ. Κουβέιτ 16 Σεπτ. διά Μένα έλ 'Αχμάντι
ΠΑΛΛΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πλάμψ»	20	5182	έφθ. Μπαχρέν 14 Σεπτ.
ΠΑΝ	έτ. «Αριάς»	56	10486	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διήλθε Πούλο Μπουκου 18 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΙΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	διήλθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Ραγγούν
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16100	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Ακμέ»	57	10000	είς Χακοδάτην, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Βαλεντέν»	55	9857	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιβερ.)	έτ. «Ελίκιζον Τράνσπορτ»	57	8500	διήλθε Παναμάν 1 Σεπτ. διά Πουσάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	έφθ. Γάνδην 18 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	είς θέσιν 41.14 Β.—62.28 Δ., Σεπτ. 19, διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	όνεχ. Κοστιν 25 Σεπτ. διά Ραγγούν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδόλιας	29	6598	είς Πειραιά 30 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	όνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Κρούζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Γκοστ.)	έτ. «Κοφιάτα»	09	715	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 16 Σεπτ. διά Κωνσταντίζον
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έφθ. Γκάρστον 23 Σεπτ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Τσάρλεστον 22 Σεπτ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λιβ.)	έτ. «Κοράλ»	30	3806	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρίνας»	43	6721	όνεχ. Λός "Αντζέλες 3 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΤ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	διήλθε Ντόρειν 18 Σεπτ. διά Ντεμεράρων
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	10200	είς Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΙΡ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10060	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ»	25	6605	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 23 Αύγ. διά Κιασιούγκ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	διήλθε Μάλταν 15 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	10000	έφθ. Χάμπτον ρόδις 25 Σεπτ.
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	έφθ. Κολόμπο 24 Αύγ. (έπισκευαι)
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	έφθ. Χάμπτον ρόδις 1 Σεπτ.
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Σάμουσκ»	45	7054	έφθ. Σεμπού 26 Σεπτ. (διά Βαγκούνερ)
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Καρέτο»	43	7139	όνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΠΕΡΑ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Μάντασκ»	36	7236	διήλθε Σουέζ 23 Σεπτ. (άπο Ρόττερνταμ)
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιβ.)	έτ. «Μενρόδια»	55	8001	διήλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Μουρόραν
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδιος	56	8240	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Σεπτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	έφθ. Γενιθαν 23 Σεπτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπος»	57	10800	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσταντος»	45	7056	έφθ. Σαουθάμπτον 21 Σεπτ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Μορμουγκάδ 26 Σεπτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Βουλώνην 19 Σεπτ.
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Σεπτ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Χάμπτον ρόδις 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ανάργυροι»	24	1435	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 Σεπτ. διά Τύνιδα
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	έφθ. Γένιθαν 19 Σεπτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλσ»	45	7159	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΓΡΑΤΣΟΥ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	8500	είς Συδημαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιβ.)	έτ. «Αντριά»	57	9600	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	43	7257	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 Αύγ.
ΠΟΠΗΝΗ	έτ. «Οσεαν Γουαΐνα»	38	2646	έφθ. Βέγκεσακ από 21 Αύγ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	όνεχ. Αμπατάν 11 Σεπτ. δι' "Άδεν
ΠΟΡΤΑΡΙΤΣΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	διήλθε Παναμάν 13 Σεπτ. (άπο Τοκοπίλα)
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10576	έφθ. Μαρακάιμπο 16 Σεπτ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	έφθ. Νέαν 'Ολεανην 9 Σεπτ.
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	όνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ 'Οθερσο»	24	4928	π. Α. ν. ν. 20 Σεπτ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Βορδώ 23 Σεπτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδις 25 Σεπτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ (παναμ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11500	είς Αγγλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσταντος»	43	7128	όνεχ. Άμμερσαν 6 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	έφθ. Κουβέιτ 13 Αύγ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	διήλθε Παναμάν 12 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΑΝΝΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	24000	όνεχ. Κόμπε 12 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέριανο»	43	7243	όνεχ. Λός "Αντζέλες 14 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΡΕΝΕ	Παναματική έταιρια	11	2255	έφθ. Μομπάσσα 17 Σεπτ.

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

POR-SAID
10, Sultan Hussein Street
Telephone : 3273

Telegrams : ATLANTIC

SUEZ
Rached Street
Telephone: 3111

ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιβ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	διά Νταμμάμ (200 μίλια νοτίως του Σουέζ 23 Σεπτ.)
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	έφθ. Φλώσιγκ 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7132	άνεχ. Χονολούμον 13 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Σεπτ. διά Καβασάκι
ΡΟΥΛΑ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Μαρκούστα»	24	5509	διηλθε Παναμάν 28 Αύγ. διά Τόκιο
ΡΥΘΜΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΒΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Σαιν 'Ελευθέριο»	19	5672	άνεχ. Χούλι 27 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σούπεριμ»	43	4233	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Σεπτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντά»	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άνεχ. Μόζι 22 Σεπτ. διά Ντουγκούν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5727	έφθ. Γκάρστον 22 Σεπτ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Γένοβαν 17 Σεπτ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	έφθ. Ταμπίκο 21 Σεπτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	είς Σύρον 30 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	17	5685	άνεχ. Κουβέιτ 20 Σεπτ. (διασταγάς)
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άνεχ. Φλώσιγκ 20 Σεπτ. διά Μπέργκεν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Αύγ. (έπισκευαί)
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	άνεχ. Αμερέρσαν 10 Σεπτ. διά Μανίλαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άνεχ. Βεζούιδας 7 Σεπτ. διά Ριον 'Ιανέιρον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλος»	36	5129	έφθ. Λονδίνον 13 Σεπτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άνεχ. Νεκοτσέαν 14 Σεπτ. διά Χιλήν
ΣΑΝΘ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7125	έφθ. Χάμπτον ρόδος 21 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφιμος»	18	1260	διηλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	έφθ. Κάρδιφ 14 Σεπτ. (δι' Ήνωμένας Πολιτείας)
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Μπάπαντος 19 Σεπτ. διά Πόρτ "Άλφρεντ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. "Αγιον Βικέντιον 17 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	έτ. «Σάν Τζών»	44	7176	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 16 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	είς Πειραιά 30 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Κοσταζούκαλος 13 Σεπτ. διά Βίλμιγκτων
ΣΑΝΤΟΥ· Ι· ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άργει Πειραιά 30 Σεπτ.
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	
ΣΕΒΙΑΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	
ΣΗ Α· Ι· Ι (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	6055	
ΣΗ ΜΑ· Ι· ΙΝΤΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7257	
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιβ.)	έτ. «Γιουνίβερο. Τράμπη»	43	7191	
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7275	
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έλληνικά συμφέροντα	21	6735	
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Στραμ»	42	7142	
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	42	6907	
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	
ΣΟΥ· Ι· ΓΤΟΥΩΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Σουΐφτουσώτερ»	43	10172	
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10200	
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. Ατυχίδης	25	6810	
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Άλιος»	43	7199	
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάτος»	43	7232	
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρόθικ»	57	21000	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30159	
ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Στάρο»	44	7162	
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράρες»	21	4779	
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)	έτ. «Μαργκά»	44	7253	
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (διδούρ.)	έτ. «Μπέλεν»	43	7235	
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	τ. «Βάντα»	44	7330	
ΤΑ·Υ·ΓΕΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	
ΤΑΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μόναρβα»	43	7131	
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	
ΤΖΕ·Ι·Μ· ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σικέρριερς»	43	7231	
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεανίκ»	43	7040	
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Οσεανίκ»	43	7026	
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκλοριάνων»	44	7055	
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Κονκρότια»	20	3526	
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπαλμπός»	54	18717	
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτυς»	53	27853	
ΤΙΝΑΜΑΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.)	Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	
	έτ. «Νερέίντ»	44	7258	

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.

ΤΟΡΜΟΙ·Λ (λιβ.)	έτ. «Άγυρα»	44	7254	διήλθε Παναμάν 22 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΟΥΡΓΙΑΝΗ (Κοσταρ.:	έλληνικά συμφέροντα	26	4528	άνεχ. Μορμουγάκο 16 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΦ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άνεχ. Τζίμπουτι 7 Σεπτ. διά Κάντλας
ΓΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιβ.)	έτ. «Τσανσόύλι»	57	24150	άνεχ. Πούλο Μπούκο 13 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	εἰς Λισσαβώνα ἀπὸ 18 'Ιουλ. (ἐπισκευαῖ)
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Πέραμα 30 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσταλάντικ»	43	9795	ἔφθ. Βαλτιμόρη 21 Σεπτ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	άνεχ. Γκάλεστον 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Σεπτ. δι 'Ειδονύμασθ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιβ.)	άλληνικά συμφέροντα	57	8300	άνεχ. Τοκουγιάμα 21 Σεπτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΤΡΙΤΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	10441	εἰς Νέαν 'Υόρκην, ὑπὸ παραλαβὴν
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10448	ἔφθ. Σαδόνα 23 Σεπτ.
ΤΣΑ	έτ. «Σάντι»	20	5686	ἔφθ. Βαλτιμόρη 13 Σεπτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιβάνου)	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Καλκούτταν 23 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Π. Κυπριανού	18	5285	άργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΤΥΧΑ	Φ. Κυπριανού	18	5729	άνεχ. 'Εμδεν 20 Σεπτ. διά Βίσμαρ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρούσγιαλ»	42	7035	ἔφθ. Σαδάναν 23 Σεπτ.
ΦΑΙΡΤΡΕΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άνεχ. Λός "Αντζέλες 21 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Φαιρτρέϊντ»	21	6675	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 10 'Ιουλ. (ἐπισκευαῖ)
ΦΑΝΤΟΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	άνεχ. Γδύνιαν 10 Σεπτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΦΑΡΑΙΛΙΣ	έτ. «Μιρμαΐντη»	57	24000	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΦΑΤΙΝΑ (λιβάνου)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Λός "Αντζέλες 16 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβ.)	Κ. 'Αργύρης	17	1875	άνεχ. Βηρυττὸν 22 Σεπτ. διά Τρίπολιν
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 7 Σεπτ. διά Κόμπε
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Οσεαν Γουοίνη»	36	2678	άνεχ. Συύρην 18 Σεπτ. διά Καλάμας
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	44	7279	διῆλθε Φόρτ Σαΐδ 22 Σεπτ. διά Σάγκρεβιλλ
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Καλντέλ»	44	10983	διῆλθε Φόρτ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά Βρέμην
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Σάντη Πέντρο»	44	7087	ἔφθ. "Ελλεσμερ Πόρτ 23 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Ενόλιντο»	21	3522	εἰς ταξιδία δυτ. ἀκτῆς Ν. Αμερικῆς
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	διῆλθε Παναμᾶ 6 Σεπτ. δι 'Εμδεν
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	εἰς Σύρον 30 Σεπτ. (ἐπισκευαῖ)
ΧΑΡΙΟΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	διῆλθε Ντακάρ 6 Σεπτ. διά Λὰ Πλάταν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	διῆλθε Λάδσεντ 20 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	εἰς Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	ἔφθ. Αμβέρσαν 6 Σεπτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλερωτή»	43	7224	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 16 Σεπτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	άνεχ. Κουινάνα 23 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΟΚ	έτ. «Τρανστοσεάνικα»	54	15749	διῆλθε Φλώσιγ 23 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΟΥΔΑΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	ἔφθ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 22 Αὔγ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «'Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεχ. 'Αιμούργον 19 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Καμπάνα 19 Σεπτ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	διῆλθε Χονολουλοῦ 21 Σεπτ. διά Μπαλμπάσα
ΧΡΥΣΑΝΘ (λιβ.)	έτ. «Ούνδασωρ»	43	7243	διῆλθε Λάδσεντ 19 Σεπτ. δι 'Ουζάν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Σέντραλ»	43	7180	διῆλθες Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. δι 'Ιταλίαν
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)	έτ. Γιούν. Σίππερς»	55	23930	ἔφθ. Φόλευ 23 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 9 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	διῆλθε Χονολουλοῦ ἀπὸ 20 Αὔγ. διά Χιλῆν
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Τρανστοσεάνικα»	42	7084	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 19 Σεπτ. διά Νιούπορτ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο»	40	5557	ἔφθ. Μορμουγάκο 26 Σεπτ.
	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	ἔφθ. 'Αιμούργον 15 Σεπτ.

Cable «KAKIS» Yokohama

P.O.Box 231

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.
SHIP SUPPLYNo. 1, CHOME, KAIGAN-DORI, NAKA-KU,
YOKOHAMA, JAPAN.
TEL: 2-2574 2-4493We can supply all «VESSELS» Requirements in all
three Department, DECK, ENGINE and PROVISIONS,
in a Shortest notice.E. HATZAKAKIS - T. SEITANIDES
HOME TEL: 2-1024 2-2813

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

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

JAMES SMYRNILOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI," BALTIMORE

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

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
Brooklorkai 12 After office - Hours: 45 21 21
Telex: ASKITIS Telephone: 33 85 77
13 Lines

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP-CHANDLERS
Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι
των Έλληνικών πλοίων

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE
VENICE - ITALY
Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

Tel/addr: HERMES
CAPE TOWN

GENERAL SHIP CHANDLERS
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΑΛΗΣ

Τεόφιμα, ύλικά μηχανής, καταστρώματος
και «TPANEIT»

Γενικοί άντιπροσωποι των AMEROIDS εις Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ
2, Selkirk Street - CAPE TOWN

S. G. COTTAKIS SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63, Rue Nebi-Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI-ALEXANDRIA

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ-ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΚΟΝΒΟΥΔ", ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT CONWOOD-CORPOU

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

JOKELSON & HANDSAEM, S.A.
LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS
DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • NANTES

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

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

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 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. ΗΑΙΔΗΣ

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN GUAY - 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

C. PAVLEDIS & CO.

SHIPS AGENTS & SHIPCHANDLERS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

4, WOOD STREET HEAD OFFICE CALCUTTA
ELITE CLUB, THOMPSON STREET VISAKHAPATNAM
NORTH BEACH ROAD MADRAS

TELEGRAMS FOR ALL PORTS NAFTIKΑ

KARL LEICH

Ships-, Tanks - and Boiler - Cleaning

HAMBURG 4, BERNHARD NOCHTSTR. 77

(NIGHT CALL: 45 72 01)

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

Από τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas & Co. Succrs)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel. Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139) 141 Park Road

183) 185 Regent Road

LIVERPOOL 8.

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: *REPLENISH* ALL PORTS

Πλήρως κατηγορισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχει ἀμεσον και ἀμετπόν ἔχυπηρέτησιν.

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.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG 111 GERMANY
THAEP. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ, "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΔΑΣ
F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

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

Telephone: Bishopsgate 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ

ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & Co. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES," LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 7&8 BURY COURT, LONDON E.C. 3. THA. ΔΙΕΥΘ.: SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών εις τούς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάστιον του εἰς τὰ Ναυ-

τιλιακά ζητήματα.

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johanniskollwerk 10

Telefon 35 16 31

Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea
and Western Baltic

Wireless Call - Signal: DAAB

All kinds of salvages and towages undertaken

Telephones:
AVenu 2671)2

For World Wide Information

Cables:
"AESALPORTS," London

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

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

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS FOR CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P. O. Box 1746

P. O. Box 55

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
WESTERLAAN 3
TEL.: 113994 - 113984 - 24510
TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL.: 40115

GALANOS SHIP SUPPLY CO.

20. South Water Street
MOBILE, ALA.

NICK GALANOS

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

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:
"NASSOS,"
"P.O.BOX,"
1227
STEAMER POINT
ADEN
"PHONE,"
2096
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. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, HORDERHAM
Tel. 444112 81672-83172 510 2443
CUXHAVEN 2125 TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE LONDON, E.C. 2.
Telegrams: "AGESILAUS," LONDON
Telephone: BISHOPSGATE 1343

OCEAN OIL CO. [1942] LTD. LONDON

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

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

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

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

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

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

Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams: "AGESILAUS," London

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

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

HAMBURG II, HORDERELBSTRASSE 15

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

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

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

GRAIN FITTING & TRIMMING

W.J. JONES & SON, INC.
817 BOARD OF TRADE BLDG.
PORTLAND, OREGON

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

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

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

"CAMARINE," ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΤΗΠ-ΤΑΝΚΣ
Διά τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου καὶ υδατος.

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

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

CAMREX PAINTS LTD.

CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephone: 4401 SUNDERLAND or
2362 AVENUE-LONDON
28.832 CARDIFF

Telegrams:
"CAMREX," - SUNDERLAND
CARDIFF

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

PORT OF LIVERPOOL REA LIMITED

PACIFIC BUILDING, JAMES STREET, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

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
ΤΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΤΥΡΣ,"

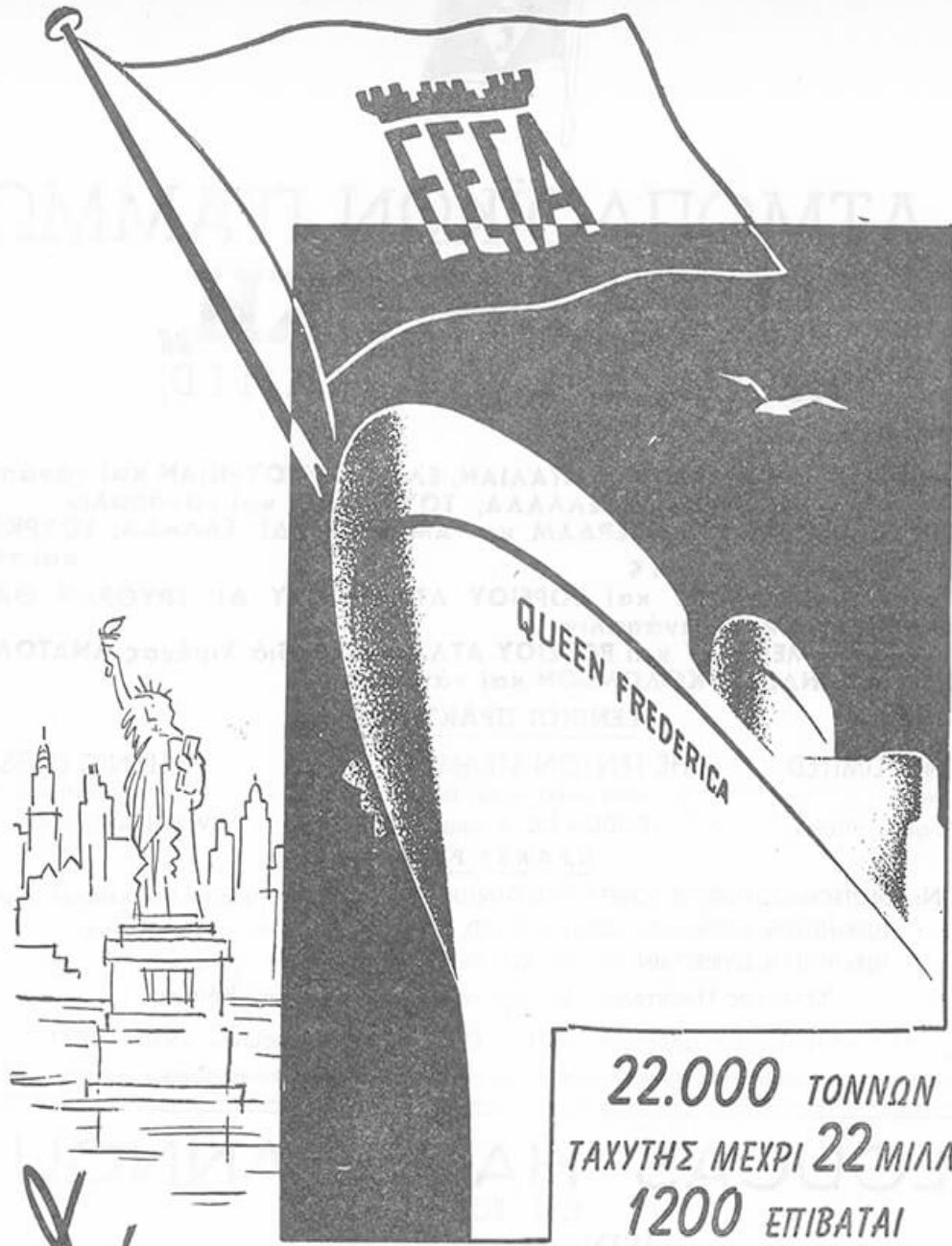
DODWELL & COMPANY LTD.

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 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

Αίγα ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τὸν ἰστὸν τοῦ δούλου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ἀνεσίς - Ἐλληνικὸν πλήρωμα -
Ἐλληνικό γλέντι - Ἐξαιρετικὴ Ἐλληνικὴ κουζίνα - Πολυτελῆ δια-
μερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

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

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α Θ Η Ν Ω Ν

KΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Σοφοκλέους 11	ΚΟΛΩΝΟΥ	Οδός Συρράκου 5	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Ιωάν. Δρασοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνάς 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86	ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ηπείρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γανιά Μαυρομιχάλη — Καλλιθραίου	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου όριθ. 6
ΒΑΘΗΣ	» Αριστοτέλους 15α	N. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός Μικράς Ασίας 11	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδης 23	ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνης 47	ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Πλατησίων 164		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ηρυγενείας και Λεωφ.	ΠΛΑΚΑΣ	» Ντέκα 11 & Πανδρόσου		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 2		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Παν. Τσαλδάρη (Περιοίως) 87	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	Οδός Σωκράτους 31		

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνατης), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΒΑΔΕΙΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51^ο ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: SNEAL ΤΗΛΕΦΟΝΑ: 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