

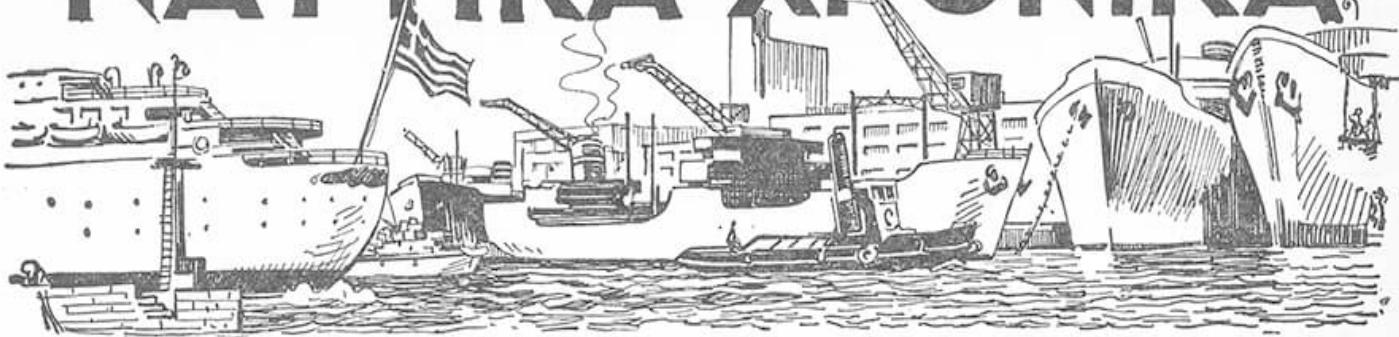
NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1957

Αρ. Φύλλου 537/296

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 537/296

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1957

ΕΠ' ΕΥΚΑΡΙΑ, ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

"ΚΛΕΒΕ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ,"

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΚΑΙΩΘΕΙΣΑΙ

Μάς γράφουν: «Έχουμεν μίαν παράκλησιν, ώς παλαιοί φίλοι των «Ναυτικών Χρονικών», νά σας υποβάλλωμεν. Έπιθυμούμεν την άναστριψίεσσιν, λόγω ἐπικαιρότητος, ένος παλαιού ἄρθρου τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη ἐπὶ τοῦ «Κ λέε της θάλασσα σας» τοῦ μακαρίου Χατζηλία. Δέν ἐφόρηματίσθημεν ἀτυχώς ἀπό την πειραν τῶν παλαιοτέρων. Τώρα τὰ πράγματα μᾶς υποδεικνύουν πόσον είχε δίκαιον ὁ κ. Μαν. Κουλουκούντης, υποστηρίζων πρὸ τριετίας τῆν δημιουργίαν ἀποθεματικῶν. Αἵξεις νά ἀναδημοσιευθοῦν αἱ τότε ἀπόψεις τοῦ».

«Έχουμεν δίκαιον οἱ φίλοι μας. Εἶναι, πράγματι, λίστα ἐπικαιρού τὸ ἄρθρον ἐκείνο τοῦ ἐπιφανούς ἐφοπλιστού δημοσιευθὲν εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης Ιανουαρίου 1955. Ήμισμένας περικοπάς αὐτοῦ δημοσιευμεν κατωτέρω :

«Ἄι, ἔξειδεις τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ περασμένου ἔτους μᾶς ἐπιτέρπουν τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν καλὴν πορείαν τῶν ἔργασιῶν διὰ τὸ ἀρχόμενον 1955. Ή καλύτερευεις τῶν ναυλῶν διὰ τὰ φορτηγά, ἥτις, ὡς φαίνεται, βραδέως ἀκολουθεῖται καὶ ἀπό τὰ δεξαμενόπλοια, ἔξημε καὶ πάλι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τὴν ἀνήσυχην πρωτοβουλίαν. Προέδροσαν καὶ προδιάνουν εἰς ἐύρυτάτης, κλίμακος ἀγοράς καὶ ναυπηγήσεις. Τούτο σημαίνει, ὅτι δέν θά ἐπιτίχυμεν ποτὲ τὴν ἔξοφλησιν τῶν δανεισκῶν μᾶς ὑποχρεώσεων. Νά πιστεύω, ὅτι είχε δίκαιον σημαίνουσα, παγκοσμίου κύρους, οἰκονομική προσωπικότης, παρακολουθούσα ἀμεσώτατην ἐποπλιστικήν δραστηριότητα, διάν τον πρό τινος μού ὑπεδεινούς. Τούτη «Ελλήνης ἐφοπλισταὶ εἶναι μὲν ἄριστοι εἰς τὴν ἔργασιαν των, ἀλλὰ δέν γνωρίζουν νά διαχειρίζονται κεφάλαια μεγάλα, ἔξ οὐ καὶ δέν φροντίζουν νά δημιουργούν ἀποθεματικά;

«Δέν ἐπιθυμῶ νά παρεηγηθῇ ἡ σκέψις μου. Δέν θέλω νά ἐμφανισθῶ ἐπίκρινών την πρὸ τὰ πρόσω πορείαν, τὴν ἐπελθούσαν ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτιλίας. Αὔτη, πράγματι, ἐπετεύχθη διὰ τῶν πολλῶν ἀγορῶν καὶ ναυπηγήσεων. Νομίζω, ὅμως, ὅτι θά ἡτο φρονιμού νά συζητηθῇ καὶ ἡ πολιτική τοῦ μακαρίου Χατζηλία : «Κ λέε της θάλασσα σας».

«Συχνά εἰς τὸ κύκλον τοῦ ὑπεδεινούς τὴν δημιουργίαν ἀποθεματικῶν συνιστῶν, 'Ανεφέροντο, βεβαίως, αἱ συμβουλούσαι τὸ γηραιόν, δύσον καὶ πολυπείρους κείνουν ἐφοπλιστού εἰς παλαιοτέρας ἐποχάς. 'Απεδείχθη, ὅμως,—εἰδικώτερον εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης—διὶ ή ιστορίας ἐπαναλαμδάνεται.

«Ἀπὸ τοῦ 1946 καὶ ἐντέλθην ἡ πολιτική τῆς διαφράγματος ἐπενδύσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων εἰς ἀγοράς, ἐπὶ δὲ καὶ ἡ μέχρι πλήρους ἔχαντήσεως χρησιμοποίησις, τῶν τραπεζικῶν πιστώσεων ἐπέτυχεν. 'Ολοὶ ἐπέρασαν τὰς ἐνδιαμέσους περιόδους τῶν χαμηλῶν ναυλῶν, χωρὶς καὶ μεγάλας δυσκολίας. Πρέπει, ὅμως, καὶ νά ἀναγνωριστώμεν, ὅτι μερικούς αἱ περίοδοι αὐταὶ τοὺς ὑπερχρέωσαν νά ἀναστείλουν τὴν πρὸ τὰ πρόσω ἀκάθετον πορείαν των, νά υποχρωρήσουν ἀκόμη καὶ νά χασουν τὰ κέρδη ἀπό τινα προγενεστέρας εἰχον ἀποκομίσει, λόγω τῶν σοδαρῶν ζημιῶν ποὺ ὑπέστησαν ἀπό παληθεῖς πλοίων, ἀκριδά ἀγορασθέντων, εἰς χαμηλάς τιμάς.

«Ἡ προδιαγραφή, βεβαίως, κοινού καὶ προσαρμοζόμενου εἰς δῆλους προγράμματα δέν είναι ἐφικτή. Πρὸ τοῦ 1914 δέν ὑπῆρχον μεγάλαι διαφορά εἰς τὸ κατεχόμενον τοννά μεταξὺ τῶν σημαντικῶτέρων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ μοναδικοῦ οἰκογενειακοῦ πλοίου. Εἰς ἔνα ἥ δύο σκάφη συνέκειτο ἡ διαφορά. Μολονότης ὅ εἰς, ὃ μεγαλύτερος ἐφοπλιστής, ἀποθυμητό καὶ πρὸ τὸ γεννητόν, εἰς ἄλλοι περιωρίζοντο εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Καὶ τοῦ μὲν καὶ τοῦ δὲ ἀπειρήσεις κατὰ κύριον λόγον ἐβασίσθη εἰς τὸν παράγοντα τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ ἐπὶ τῶν πληρωμάτων, ἀπίνας καὶ ἀπέτελουν τὸ μέγιον πλεονέκτημα, μὲ τὸ δόπιον ἡγωνίζοντο πρὸ τὴν ἀγγλικὴν ὑπεροχήν.

«Ἐμπρός» ἡτο καὶ τότε τὸ σύνθημα καὶ τὸ ἡκολούθησαν ὄλοι. «Ἐμπρός» καὶ τώρα πρέπει νά είναι, ἐμπρός, ὅμως, πηγαίνει τις εἴτε τρέχων, εἴτε ἀκόμη ἣ σπεύδῃ βραδέως, εἴτε καὶ ἣ προσωρινῶς καιροσκοπή. Καὶ ἔξεγούμενοι: Πρὸ διετίας ἐναυπηγήθη ἵνα τάνκερ 20 χιλ. τόνων εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἀπό 16 ἡδη μηνῶν ταξιδεύει—ποδὸς 204 δολ. τὸν τόνων. 'Αργότερον τὸ ίδιον σκάφος παρηγγέλθη ἀπό ἄλλους μὲ σχετικῶς σύντομον παράδοσιν εἰς τιμὴν κατά 90 δολ. τὸν τόνων μικροτέραν. Διαφορά, δηλαδή, 1.800.000. Διερωτώμασι ἣ τὴν διαφοράν αὐτὴν τὴν ἐκέρδισε τὸ πρώτον ναυπηγηθέν. 'Αναμφισθητάως δχι.

Ποίος, λοιπόν, ἐπροχώρησε περισσότερον, ὁ ἀδρανῆσας εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ἀκριδῶν τιμῶν, δοτὶς ἐπιπροσθέτως ὃν είχεν ἐπενδύσει τὰ διαθέσιμα κεφάλαια του εἰς τὸ Χρηματιστήριον ἀξιῶν, θὰ τὰ είχε, κατὰ τὸ 16μηνον διάστημα, διπλασιάσει, ἥ ὃ σπεύσας νά προχωρήσῃ; 'Ο καιροσκοπήσας ἔχει τώρα καὶ ἔνα πρόσθετον πλεονέκτημα ἔναντι τῆς ἐποχῆς τοῦ 1952. Τότε δὲν παρείχοντο πιστώσεις εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἥ άλλοχον, ἐνώ τώρα εὐχερώς τὰς ἔξειρισκει τις.

«Θά ἔπειτε νά προσχεδιάζωμεν τὰς περατέρω ἐπιχειρηματικὰς ἔξορμήσεις μας, σταθεροποιούντες κατ' ἀρχὴν τὸ κερδήθεν ἔδαφος πρὸ τὸν ἀναχωρήσαντο πρό, νέας κατακτήσεις. Καὶ ἡ πολιτική αὐτὴ ἥ περει νά ἐπιτευχθῇ μὲ μόνη τὴν δημιουργίαν ἀναλόγων ρευστῶν κεφαλαίων διά κάθε σκάφος, δηπερ ἐκμεταλλεύμεθα. Πεντήκοντα λ. χιλιάδες δολλαρίων ἀποθεματικῶν δι' ἔκαστον σκάφος σημαίνει 500 χιλ. δολλαρίων διά στόλον ἀπό πλοία. Τὸ ἀποθεματικὸν αὐτὸν ἔνα περίπου εἰς τὰ δέκα δέκα δέκα δέκα πλοία. Τὸ ἀποθεματικὸν αὐτὸν ἔπωσθητο ἀρκετὸν ὡς βάσις καὶ προϋπόθεσις. 'Αντ' αὐτού συνχνά παρατηρεῖται νά ὄφειλωμεν ἔκαστον χιλιάδας δολλαρίων διά κάθε σκάφος καὶ μόλις φέσσωμεν νά διασέβωμεν τὸ ποσὸν διὰ τὴν ἐξόφλησιν τῆς δρειλῆς μας, σπεύδομεν νά πράξωμεν τὸ ἀντίθετον. 'Ανανεώνομεν τὸ δάνειον καὶ ἀγοράζομεν ἄλλο σκάφος. Πολλοὶ ἀπό ἡμᾶς εύρισκονται ηδη εἰς τὸ στάδιον αὐτὸν τῆς ἔξειρισης... Τὸ διάδηματα τοῦ προσφάτου ἀκόμη παρελθόντος νά ἀλλάξουν τατκτικήν.

«Ἐπλίζω ἡ παρατηρουμένη βελτίωσις τῶν ναυλῶν νά διατηρθῇ ἐπ' ἀρκετὸν καὶ νά ἔνισχυσῃ οἰκονομικῶς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίην ἐπιχειρήσιν. Δέν θά ἔπειτε, ὅμως, νά σπεύσωμεν δῆλοι νά αὐξήσωμεν τὰ σκάφη μας ἀπό δέκα εἰς ἔνδεκα ἥ ἀπό είκοσιν εἰς εἰκοσι δύο, χωρὶς προϋπολογισμὸν καὶ πλήρωσην ὠρισμένων προϋποθέσεων. Θά ἔτο προνιμούπετρων νά δημιουργήσωμεν ἀποθεματικά, ἐφαρμόζοντες τὸ σοφὸν πράγματι πρωτὸν τοῦ μακαρίου Χατζηλία, τὸ ὑπαγορευθὲν ἀπό τὴν γνῶσιν καὶ τὴν ἐπαγγελματικήν πραγματείαν, τόσην τῆς διαστηματικῆς πραγματείας τοῦ θάλασσαν ἔπαγγελμα δι' δόλους ἡμᾶς, ποὺ τόσον τὸ ἔζησκεμεν, ὥστε δύσκολα τοῦ ἀρνούμεδα διαθεύπει τὸ γόντρον καὶ τὴν εύριστα παράστασιν τῆς ἐπαγγελματικῆς μας σταδιοδρομίας...

«Καὶ διὰ νά καταληξῃ: Διερχόμεθα μιαν κρίσιμων καμπῆν τῆς ιστορίας τῆς Ναυτιλίας μας. 'Έχουμεν ὑπερφορτωθῆν μὲ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ δείγματα τῆς κατώσασθαι τῶν σταθαφανῆ εἰς τοὺς διασχειρίζουμενούς αὐτά. 'Ἄς ἐπωφελθῶμεν ἀπόδοσεων, διά νά αποδέσσωμεν τὴν ἀξίαν των κατάδηλων στηγάκης καὶ τὰ μετρητά. Θά μᾶς διοθούν, μὲ συγκρατημένην τὴν σκέψην, αἱ κατάλληλοι εὐκάρισται νά τὰ χρησιμοποιήσωμεν. Αὐταὶ ποτὲ δέν θείψωμεν ἀπό τὸ ἐπάγγελμα...

«'Ἄλλο ἵνα, ἐπ' εύκαιρια, συμπληρωθῆν ὁ κύκλος τῶν ἀπόφεων τοῦ κ. Μαν. Κουλουκούντη καὶ ἵνα καταδεῖχθῃ πόσον ἐκ τῶν πραγμάτων ἐδικάσθη, οὗτος εἰς τὰς προσβούσιες του, ἀναδημοσιεύσωμεν περικοπάς τινας καὶ τοὺς πρωτοχρονιστικούς ἄρθρους τοῦ κ. Κουλουκούντη, δημοσιεύθεντος μετά ἓν ακριδῶν ἔτος τὴν Ιανουαρίου 1956. Εγραφε μεταξὺ ἄλλων:

«'Η ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης μας εύρυταν διεγείρει τὸ παγκόσμιον ἐνδιστέρων καὶ τὸ παράδειγμα τοῦ Ελληνικοῦ ἀρχηγού πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ δείγματα τῆς κατώσασθαι τῶν σταθαφανῆ εἰς τοὺς διασχειρίζουμενούς αὐτά. 'Ἄς ἐπωφελθῶμεν ἀπόδοσεων, διά καὶ ἀπό τὸν Κόσμον. Καὶ διότι τώρα μᾶς παρακολουθῶν, θὰ δῶμεν καὶ τὸν αυταγωγισμὸν ἐντείγουμενον, ἀναποφεύκτως κατόπιν τῶν περισσοτέρων τῶν ισχνῶν χρόνων.

«Τὸ θέμα μου, δέθεν, σήμερον ἔγκειται εἰς τὸ πότε, ποὺ καὶ πῶς θὰ σταματήσωμεν. 'Ομολογῶ, ὅτι ἡ ἀποψίς, τὴν ὁποίαν πρὸ ἔτους διετύπωσα, νά ἀκολουθήσωμεν τὸ ρητό: «'Κ λέε της θάλασσα σας», ίσως νά ἦτο πρώρωρος. 'Η πολιτική, ὅμως, τῆς δημιουργίας ἀποθεματικῶν οἰκοδόμων πούτον, κατά τὸν κράνον τῆς ζωῆς μας τὰ τηθεντά, κληροδοτούντες εἰς τὰ τέκνα μας καὶ τὴν ἐρχομένην γενεάν ἔνα σταθερότερον οἰκονομικῶν οἰκοδόμων παρά ἔνα υπερμεγέθων διαστάσεων, ἥσης διά τούτο ἀσταθεύτερον.

«'Εφ' δοσὸν ἡ καλὴ ναυλαγορά τοῦ 1955 τεραστίως ἐτόνωσε τὸν

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΠΡΩΤΗ ΖΩΗΡΟΤΕΡΑ ΕΠΙΘΕΣΙΣ

ρυθμόν τῆς ἐπαγγελματικής μας ἀναπτύξεως, δόστε μία μεγάλη χωρητικότης δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγών έφορον νά τελή σήμερον ὑπὸ παραγγελίαν δι' Ἑλληνικῶν λογαριασμῶν, κατ' ἄναλογον μοιραν ἐπιβυθῆ καὶ ἡ ἀνάγκη τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων, καταστᾶσα σπουδαιοτέρα παρὰ ἀλλοτέ ποτε. Πώς, δύμας, ἡμπορούμενον νά δημιουργήσωμεν τὰ ἀποθέματα αὐτά, ἃν ἔσακολουθήσωμεν, προεδοφούμεντες τὰ κέρδη μας, πολὺ πρὶν ἢ τὰ πραγματοποιησωμενον, νά συσσωρεύμενον εἰς πυραμίδας τὸ κατεχόμενον τοννάζ, αὐξάνοντες συνεχῶς τὸν δύκον του, ἀλλὰ καὶ ἐκ παραλήπτης τὰς δανειακὰς μας ὑποχρεώσεις; Ἐπιδεικνύομεν μήπως περιφόρνησον πρὸς τὸ χρήμα, ὅταν πληρώνωμεν ἄνω τῶν 80 λιρῶν τὸν τοννὸν ἔνα φορτηγόν, μὲ ἀνοικτὸν τὸ σέλτερ-ντέκ, μὲ παραδόσιον τὸ 1960; Δέν θά πρέπει, πάντως, νά ἀπατωμέθα εξ τοῦ γεγονός, δότι τὰ υπὸ παραγγελίαν φορτηγά ἔφορον φορτίου οὐδόλως πληροῦν μίαν ἀνάγκην τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, εφόσον ἔχομεν ἀκόμη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἔνα μεγάλον ἀριθμὸν παραπλησίων σκαφῶν. Τὰ νεοτευκτά, ἔξ αλλού, θὰ τείνουν εἰσερχόμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νά ἐκποτίσουν τὰ ἔνεργειας πολεμικῆς ναυτικήσεως σκάφη, τὸ πλεῖστον τῶν δόπιων εύρισκεται εἰς Ἑλληνικὰς χειρας.

Κάποιος ἀνεκάλυψεν, δότι ἔνα μεγαλύτερον καὶ ταχύτερον σκάφος θὰ ἀποδώσῃ αἰσθητῶς περισσότερα κέρδη, ἔὰν ἐπιτύχῃ, ὅταν ἀρχισῃ νά ἡ ἐργάζεται, τὸν αὐτὸν ναύλον τοῦ «Λίμπερτου». Δεκτὴ ἡ ἀποψίς διὰ τὰ πράσινα παραδόσεις. Διότι, δύμας, ἔνεθαρρύθμημεν ἀπὸ τὰς μεγάλας εἰσαγαγάς γιανθρώκων εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1955 καὶ ἀπὸ τὰς προδεπομένας τοιαυτὰς κατὰ τὴν ἐπομένην, ἵσως, τριετίαν, ἐπεύσαμεν σύρραν πρὸ τῶν ναυπηγείων ὅλου του. Κόσμου νά σχηματίσωμεν καὶ νά κλεισωμεν παντοῦ τὰς ἔχαρας των μὲ μίαν, ἀνευ προηγουμένου, σειρὰν παραγγελιῶν. Καὶ οὕτω ἔνας ἄγνωστος ἀριθμὸς νεωτέρου τύπου τράμπς φορτηγών θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ, κατὰ τοὺς προσεχει μηνας.

Θὰ πράξωμεν καλῶς, ἔὰν θελήσωμεν νά ὑπολογίσωμεν τὶ θὰ ἐπακολουθήσῃ τὴν αὔτην τῆς ἔνεργειας χωρητικότητος. «Ἀν λάδωμεν ὡς γεγονός, δότι ἔνν νέον μὲ κλειστὸν σέλτερ - ντέκ σκάφων τῶν 15 χιλ. τόνων, ταχύτητος ὑπερρεσιακῆς 15 μιλίων, θὰ ἀκτελῆ ἐπησίως ὀδώδεκα κυκλικά ταξίδια τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἔναντι τῶν ὄκτω τοῦ «Λίμπερτου», τότε δὰ διαπιστώσωμεν, δότι τὸ σύνολον τοῦ φορτίου ποὺ θὰ μεταφέρῃ ἐπὶ ἔν ἔτος τὸ νεότευκτον θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ τοῦ «Λίμπερτου» κατὰ 100 %. Κατὰ βάσιν, θθεν, κάθε νέον σκάφος δύναται νά θεωρηθῇ, δότι θὰ ἀκτελῇ τὸ μεταφορικὸν ἔργον δύο πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφών.

Ἄς ἔξετάσωμεν τῷρα τὸν ἀντίκτυπον τοῦ νέου τοννάζ εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ τὰ πιθανά ἀποτελέσματα. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δεξαμενοπλοίων τὰ μεγάλα σκάφα ἀνέστειλαν ἔξ ὀλοκλήρου τὰς περιστέρων ναυλώσεις τῶν μικροτέρων σκαφῶν εἴτε διὰ ταίμ-τσαρτερ εἴτε μὲ βάσιν τὰ συνεχῆ ταξίδια εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ πλείστον, πράγματι, τοῦ πλεονεκτήματος τοῦ δύκου καὶ τῆς ταχύτητος τῶν νέων σκαφῶν περιήλθεν εἰς τοὺς ναυλώτας καὶ τούτῳ ἴνα ἔξασφαλισθῇ ἀπὸ αὐτοὺς ἡ προναύσωσις καὶ ἐκ ταύτης ἡ χρηματοδότησις τῆς νέας παραγγελίας. Αὐτὸς ὁ χρημάτης ναύλος τῶν 51 % κάτω τοῦ αὐειρικανικοῦ ναυλολογίου (U.S.M.C.) διὰ τὰ μεγάλα τάνκερς, ἐπιτρέπει τὴν ἀπόσθεσιν τῆς δέσιας των ἐντὸς δ ἔως 8 ἑτῶν, ἀναλόγως τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως των. «Ημπορεῖ τις νά εἶπῃ, δότι ὁ συνδυασμὸς αὐτὸς εἰνε μία καλή, στενῶς, δύμας, τραπεζική ἐργασία.

Τὸ αὐτὸ δυνάμεθα νά προσθέλωμεν, δότι θὰ συμβῇ καὶ μὲ τὰ νέα μεγάλα τράμπτς. Οἱ δι' αὐτά ναύλοι θὰ προσαρμοσθῶν σύν τῷ χρόνῳ, ὥστε νά ἀποδίδουν μὲν κέρδος, δχι, δύμας, τὰ προεξοφλούμενα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς των, ὀπωσδήποτε δὲ ἀνεπασκῆ πρὸς ἔξιντηρέτησιν τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου.

Τί, δύμας, θὰ συμβῇ ἐν τῷ μεταξύ μὲ τὴν ἀξίαν τοῦ παλαιού μας τονάζ; Μέχρι ποιοι σημείους θὰ ἀκτελέσουν αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν πλοίων; Καὶ ποιον, τελικῶς. Θά εἰνε τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν δόλην αὐτὴν ὑπόθεσιν; Αὐταὶ εἰνε αἱ σκέψεις μου, αἱ δόποιαι καὶ μὲ ὑποχρεώνουν νά εἶπω τό: «Σ τό π», ἀλλὰ τώρα!

Αυτὰ ὑπεστήριξεν, ὄρθροφρονῶν, ὁ κ. Μαν. Κουλουκουντῆς. Πολλοὶ θὰ ησαν οι κερδισμένοι, ὃν ἔκτοτε προσηρμόζοντο πρὸς τὰς ἀπόψεις του. Τὰ πράγματα κατέδειχαν τὸ πόσον καλῶς διέβλεψε τὰς μετέπειτα ἔξεινεις.

Ἀνεμένετο, δότι ἡ κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ προεκάλει τὴν ὁδύτερα ἐκβήλωσιν τῆς ἐπιθέσεως ἔναντι τῶν «σημαίων εύκολίασ», ἀφοῦ τὰ φορτία είνε τῷρα ὀλιγώτερα καὶ τὰ προσφερόμενα σκάφη πολλά. Ὁς ἀπάρχην τῆς τοιαύτης ἐπιθέσεως θεωρούμενη τὴν πρότασιν τοῦ προέδρου τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, Λόρδου Σάιμον, κατὰ τὸ παρατεθέν τὴν 7ην Οκτωβρίου ἐτήσιον δεκάνου ὑπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, εἰς τὸ ὅπιον παρεκάθησε καὶ ὁ Ἀγγελος πρωθυπουργός. Ὁ Λόρδος Σάιμον προέτεινε — τίποτε ὀλιγώτερον τοῦ περισσότερον — τὸν πραγματικὸν ἀποκλεισμὸν τῶν πλοίων τῶν «σημαίων εύκολίασ» διὰ μᾶς της «εἰλιστῆς ἀγορᾶς», εἰς τὴν ὅπιον θέσην ὅλα τὰ παραδόσεως ναυτικά ἔνην, καθὼς καὶ ἐκεῖνα, ἀτίνα προσπαθῶν νά δημιουργήσουν μίαν ἀμιγή ἑθνικήν ναυτιλίαν. Θὰ ἡρούντο τὰ παλαιά, εἰς ἐφοπλιστὰς προτιθεμένους νά τὰ ἐκμεταλλεύθουν ὑπὸ «σημαίας εύκολίασ». «Ισας αὐτοὶ νά ἡρούντο ὄκουη καὶ τὰ φορτία.

Συγκεκριμένως, ὁ Λόρδος Σάιμον, ἀναφερόμενος εἰς τὴν φορολογίκην ἀσύνδοσίαν ποὺ ἐπίκρατε, εἰς τὰ λιθεριανὰ καὶ τὰ παναμαϊκὰ πλοία, ἔδηλωσε τό ἔχει: «Βεβαίως, αἱ παραχωρηθεῖσαι ἀπὸ τὸ ἀγγλικὸν Δημόσιον φορολογικὸν διευκολύνεις δέν εὐθυγραμμίζουν τὴν θέσιν μας πρὸς τὴν δέσιν τῶν ἐκμετάλλευσμῶν τὰ σκάφη των ὑπὸ «σημαίας εύκολίασ», πρὸς ἐκείνους, δηλαδή, οἵτινες ἐπιτυχῶς ἀπήλασαν ἐσαύτους ἀπὸ τὰς ἔθνικὰς των ὑποχρεώσεις, προσφυγόντες εἰς τὴν σημαίαν μᾶς χώρας, ἡ οἵτοι δέν ζητεῖ ἀπὸ αὐτοὺς τίποτε, μὲ ἀστοτέλεια νά ἐκμεταλλεύνται τὰ πλοία των, ἐλεύθερα πάσση φορολογίας. Ἀπὸ μακρού ἦδη χρόνου, δχι μόνον αἱ ἐφοπλιστικαὶ, ἀλλὰ καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ Όργανωσεις, διαμαρτύρονται διὰ τὴν συνεχίζομένην ἀνάπτυξιν τῆς χωρητικότητος τῶν ἔλογων σημαίων. Τὸ παρελθόν ἔτος 2 ½ ἔκατομμυρία τῶν προσετέθματων εἰς μόνην τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, δγκος, δηλαδή, κατὰ ἔξ φοράς μεγαλύτερος τοῦ προστεθέντος εἰς τὸν βρετανικὸν ἐμπορικὸν στόλον. Ηδη τὸ σύνολον τοῦ τονάζ τῶν «σημαίων εύκολίασ» ὑπερβαίνει τὰ 13 ἔκατομμύρια τῶν τονάζ. Δὲν ἐπέστη, ἀρά γε, ὁ καιρὸς νά πράξωμεν κατί δι' αὐτὸ τὸ ζῆτημα;

«Πιστεύω, δότι θὰ ἡτο σφάλμα — συνέχισεν δομιλητῆς — νά ἐπικαλεσθῶμεν, δχις οἱ Βρετανοὶ ἐφοπλισταὶ, διὰ νά τεθούν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς τῶν ἐν λόγω σημαίων, ἀπαλλαγούν καὶ ούτοι οἰσσόδηποτε φορολογικῆς ὑποχρεώσεως πρὸς τὴν πατρίδα των. Δὲν δύναμαι νά πιστεύσω, δθι ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν θὰ προέτεινε τοιούτον τι, ἀλλὰ καὶ ἀν ἀκόμη τὸ ἐπραττε, δότι θὰ ὑπῆρχε Κοινοβούλιον νά ἀποδεχθῇ τὴν πρότασιν του. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς χώρας ταῦτας, κατὰ μίαν προσπάθειαν τῶν ὅπως τεθούν ἐν ισοτιμίᾳ συναγωνισμοῦ, συνέστησαν ἐταῖρις εἰς ἀπομεμακρυσμένας γωνίας τῆς Κοινοπολιτείας, ἔνθα ἡ φορολογία είνε χαμηλή. Δέν φρονώ, δχις, δότι πρέπει νά θεωρηθῇ ἡ λύσις αὐτοῦ, ὡς ἡ ἀπάντησης εἰς τὸ πρόβλημα.

«Πρέδειεν ἐν συνεχείᾳ τὸ πρόδρομος τοῦ «Επιμελητηρίου», δχις ἐκεῖνα τὰ ἔθνη, ἀτίνα ὑποφέρουν ἀπὸ τὸρ τῶν συναγωνισμῶν τῶν «ψευδοσημαίων» (pseudo flags) — καὶ εἰς τὰ ἔθνη αὐτὰ θὰ πρέπει νά περιληφθούν τὰ ἀπαραδόσεως ναυτικά, καθὼς καὶ δσσ προσπάθειαν νά δημιουργήσουν ἀμιγή ἔθνικην ναυτιλίαν — δέσον νά προέλθουν εἰς ἀμοιβαί τονισμῶν εἰς τὴν οἰλιτική, τοῦ ὅποιου καταστατικὸς κανὼν θὰ ἡτο, δχις οὐδεμία μετέχουσα τῆς ἐν λόγω Όργανωσεως χώρας ἐπιτρέπει εἰς τηναυσαπδήποτε φέροντα τὴν σημαίαν της σκάφη, νά νηολογούνται ἡ πωλῶνται εἰς οἰαδήποτε ἀλλον χώρων, ἔκτος ἐκείνων εἰς τὴν Οργάνωσιν. Οὕτω — εἶπεν — νά συσταθησούμενόν «Οργάνωσις θὰ ἀποτελέσῃ εἰς τὴν πραγματικότητα μίαν «εκλειστὴν ἀγοράν», ἀλλ' ἀρκετά, δχις ἐλπίζω, μεγάλων διαστάσων, διά τε τὰ καινουργή δσσον καὶ τὰ μεταχειρισμένα πλοα. Εάν μάλιστα αἱ κυριώτεραι ναυτηγικαὶ χώραι, αἱ δόποιαι ταῦτοχρόνων κατέχουν καὶ ίδιας ναυτιλίας, ήθελον μετάσχει εἰς τὴν προτεινούμενην Όργανωσιν, θὰ ἀπετελεῖ ζῆτημα χρόνου διὰ τοὺς ἐμπορικοὺς στόλους τῶν «σημαίων εύκολίασ» νά ίδουν ἔστους φίθινοτας καὶ διαλυμένους.

Παντοῖαι βεβαίως ἀντιρρήσεις — συνέχισεν δομιλητῆς — θὰ ἐγερ-

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

θοῦν μεταξὺ καὶ τῶν ἑδῶ παρισταμένων. Θά δητο, λόγου χάριν, δυνατὸν νὰ ἀκούσωμεν μερικούς νά μᾶς λέγουν: Εἰνε δυνατὸν νά περιορισθῇ ἡ ἐλευθέρα διαχείριστος τῶν πλοίων μας, καθώς και τὸ δικαίωμα νὰ τὰ παλιῆσμων, διποὺ θέλομεν. Ή ἀπάντησί μου πρὸς αὐτούς βά δητο: "Αν τὸ σχέδιον είνε ἀποτελεσματικὸν πρὸς ἔξουσιερώσιν τού κινδύνου τῶν «σημακιών εὐκολίας», τότε μερικοὶ περιορισμοὶ εἰς τὰς παλιῆσις ἐλάχιστον θὰ ἀπετέλουν τίμημα τῆς ἐπιτυχίας. Θά δημιαύμεθα ἐπίσης νά ἀκούσωμεν μερικούς έκ τῶν ναυπηγῶν μας νά λέγουν: Μᾶς προτείνετε νὰ παρεμποδισθῶμεν ἀπὸ τοῦ νά πωλῶμεν αὐτὰ τὰ μεγάλα δεξιμενόπλοια εἰς τὸ ἔξωβορο καὶ νά κερδίζωμεν πολύτιμον συναλλαγμα διὰ τὴν χώραν μας; Θά ἐπειδύμουν νά είπω καὶ πρὸς αὐτούς ὅτι, ἀν τὸ σχέδιον ἀποδῆ ἀποτελεσματικόν, θὰ σημειωθῇ μία αὔξησις παραγγελιῶν ἀπὸ ἐφοπλιστάς, που βά ἀνήκουν εἰς τὴν προτεινόμενην 'Οργανωσιν, ή δὲ αὔξησις αὕτη βά καλύψῃ τὴν ἀπώλειαν παραγγελιῶν ἀπὸ ἐφοπλιστάς ἐκτὸς τοῦ «Κλάμπ». "

Πρόβλημα περισσότερον δύσκολον — έξηκολούθησεν ό. Λόρδος Σάιμεν — προσδόλει ἀπό τάς 'Ηνωμένας Πολίτειας. 'Εκεί, ὅπως γνωρίζεται, μεταφέρουνται πλοία εἰς τὰς «σημαίας εὐκολίας» με πλήρη τὴν Ἑγκρίσιν της 'Κρατικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως», προκειμένου — κυρίως — νά καταστούν οι ἐνδιαφερόμενοι ἔφοπλισται ἵκανοι νά συναγωνισθοῦν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγόραν, ἀπλάλαγμένοι από τὸ υψήλων ἀμερικανικῶν κόστων διαχειρίσεως. 'Ἐλέχθη, δτὶ τὰ πλοῖα ταῦτα καὶ μετὰ τὸν ὄλλαγην σημαίας παραμένουν ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως διὰ τὰς ἀνάγκας ἐθνικῆς ἀμύνης καὶ δτὶ οἱ ἔφοπλισται καταδόλους φόρους εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον. 'Ἐὰν οὖτας ἔχουν τὰ πράγματα, δὲν φαίνεται δύσκολον εἰς ἑμὲν νά προτείνων τὰν ἔξαίρεσιν τῶν ἀπό τὸν κανόνα, διὰ νά καλυφθῇ καὶ ἡ περίπτωσις αὕτη.

Κατά τὴν ἐπακολουθήσασαν δημιούρων του ὁ "Αγγελος πρωθυπουργός ἀνέφερθι καὶ εἰς τὴν ἀνωτέρω πρότασιν τοῦ Λόρδου Σάιμον. «Υπέβαλλεν — εἶπεν — ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐπιμελητηρίου σας μίαν πρωτότυπον, ἀλλ' ἀρκετά σημαντικήν πρότασιν, ἀναφορικών μὲν τὸ πρόβλημα τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν πλοίων, ἄτινα φέρουν τὰς «σημαίας εὐκόλιας». Οὐδὲ ήτο προπετεῖ δι' ἐμέ νὰ σχολίασω την πρότασιν, δι' ὅ και ἀρκούμαι νὰ δηλώσω, διτὴ τὴν ἡκουσα μετὰ ζωηροτάτου ἐνδιαφέροντας».

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΣ Η ΣΥΣΤΑΣΙΕΣ

Ἡ ἀνεργία τῶν ναυτικῶν μας δὲν κατέστη ἀκόμη εἰς τοὺς πολλοὺς αἰσθητή. Εἴτε διότι οἱ ἀπολυθέντες ἀπὸ τὰ παροπλισθέντα σκάφη διαθέουν ἀκόμη οἰκονομίας τινάκι καὶ δεῖν ἔσπευσαν νά τέ γεγραφούν εἰς τοὺς καταλόγους τῶν ἀνέργων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., εἴτε διότι τὸ ναυτολόγιον πολλῶν παροπλισθέντων σκαφῶν εἰς τὸ ἑξωτερικὸν ἔχωφθῆ καὶ τὰ πληρώματά των δὲν ἔτεστρεψαν εἰς Ἑλλάδα, εἴτε, τέλος, διότι πολλὰ ἐκ τῶν ἀργούντων ἐκτελούν ἐπισκέψιας καὶ διατηροῦν τὰ πληρώματά των ἐν ἐνεργείᾳ, ἐξ ὅλων τῶν ἀνωτέρω λόγων αἱ τάξεις τῶν ἐδῶ ἀνέργων δὲν ἐπικυνθήσαν εἰσέτι, μέχρι τοῦ σημείου ὃστε νά τίδωμεν τοὺς ναυτεργάτας ἀναζητούντας τὴν οἰανόποτε ἐργασίαν. Κάποια ἀνάπαιδα ἀπό τὸν πολεύτη μόχθον ἴσσους καὶ χρειάζεται.

Έφόσον δώμας ή κρίσις συνεχίζεται καὶ τὸ τέρμα τῆς δὲν διαφαίνεται λίαν προσεχές, οἱ ἀνεργοὶ, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ γίνουν περισσότεροι, αἱ οἰκονομίαι των θὰ ξενιτηθούν καὶ η ἀνάγκη ἔξευρεσσας ἐργασίας θὰ καταστῇ ἐπιτακτική. Τὸ πρόδημα τῆς ἀνεργίας θὰ προκύψῃ δυσεπίλυτον, ἀφοῦ τὰ ἐπίδοματα θὰ είναι ὀλίγα, δὲν θὰ χορηγούνται εἰς τοὺς μὴ ἡσφαλισμένους παρὰ τὸ N.A.T. καὶ η ζήτησις πληρωμάτων θὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον, διότι κανεὶς, ἐστω καὶ κουρασμένος θὰ ἀσθενῶν, δὲν θὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοίον του. Δύσκολον θὰ είναι ἄλλο ἀγούτεον νὰ ἔξεινον.

Η ούτω διαγραφόμενη ναυτεργατική κρίσις ηρχισε νά άνησυχή, ώς φαίνεται, και τους iθύνοντας. Δέν έχουμεν, βεβαίως, έπισημανει ένερ-

γειάν τινα θετικήν, ὅπως λ. χ. τὴν ψῆφισιν τοῦ νομοσχεδίου περὶ *Κέφαλαίσιου Ἀνεργίας*, σύτε καὶ μέτρον τι ἀλλο ἀποφασιστικὸν ἀνεκόντιον νώθη, τείνον τούλαχιστον νά προλάβῃ τὴν χειρότερευσιν τῆς ἐκ τῆς ἀνεργίας καταστάσεως, πλὴν τῆς ἀπευθυνθείσης ἀπό μέρους τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως πρὸς τοὺς *Ἐλλήνας ἐφοπλιστὰς* τῶν καὶ ζενας σπηκαίας πλοίων θερμῆς συστάσεως, ὅπτες ἀποφεύγουν τὴν πρόστιμην ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, ίνα, οἱ ίδιοι μας ἀνεργοι ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησιν. Θέλομεν νά πιστεύωμεν, ὅτι ἡ Ἑκκλησίας αὐτή του κ. Καραμανῆ ἦταν συναντήση τὴν κατανοήσιν μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ τοῦ κόσμου. Πολλοί, πράγματι, οι ναυτολογούμενοι ἐπὶ σκοφών ἀληπικῆς ιδιοκτησίας ξένοι, Γερμανοί, *Ιάπωνες*, *Ιταλοί*, *Ισπανοί*, Πορτογάλοι, Γιουγκοσλαβοί, μιγάδες και κοιληδες. Αύτοι ὅλοι προσέλθησαν διότι νά καλύψουν κυρίως τὰ κενά, τὰ προελθόντα ἀπό τὴν ἔλειψιν *Ἐλλήνων* ναν ναυτικῶν, ίσως ὅμως και διά λόγους οικονομίας. Αἱ μισθοδοτικαὶ ἀξιώσεις τῶν ίδικων μας ήσαν μεγαλύτεραι.

Τώρα σύμως ή άνάγκη των πραγμάτων ἐπιβάλλει νὰ προτιμθούν οἱ "Ἐλληνες ναυτικοὶ καὶ νὰ ἀπολυθοῦν οἱ ξένοι". Θά ἡτο ἀπάραδεκτον διότι κάθε ὄρθως σκεπτόμενον ἀνθρωπον, νὰ στερούνται τῶν μέσων συντηρήσεως χιλιάδες Ἑλληνικοὶ οἰκογενείων καὶ νὰ ἀποζῶν οἱ ξένοι ἀπὸ Ἑλληνικαὶ ἐπιχειρήσεις. Ἐχουν ὑποχρέωσιν οἱ ἐφοπλισταὶ προφρόνων νὰ δεχθουν την συστασιν τοῦ κ. Καραμανῆ, διότι οὕτω μόνον διοιδά λώνουν την ἀλληλεγγύην των πρὸς τὸ ἔθνικον σύνολον καὶ τὴν εὐγνωμοσύνην την ἐπὶ τέλους πρὸς τὸν "Ἐλληνα ναυτικόν, τὸν στολοβάτην τῆς ἐπαγγελματικῆς των δραστηριότητος.

Ἡ πρόσληψίς ἀλλοδαποῦ ναυτικού ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου δεν δικαιολογεῖται, ἐφόσον προσφέρεται μὲ τὸν αὐτὸν μισθὸν καὶ ἀναμφισθῆτήτως μὲ καλυτέραν ὑπηρεσιακὴν ἀπόδοσιν ὁ ιδικὸς μας ἄνεργος.

ΚΑΙ ΜΙΑ ΔΛΗ ΑΝΩΜΑΛΙΑ

Ισως αι έτη της άνεργίας περιστάσεις το έπιτρέψουν να έπανελθή σύντομο χρόνο ή ιεραρχική κατάστασης εις τη της διακυβερνήσεως των πλοιών, διά την γέφυραν και το μηχανοστάσιον. Διετράχυν θάρσος, λόγω της άλλειψης αξιωματικών. Τα κενά έκληθησαν να συμπληρώσουν οι κατέχοντες το κατώτερον έστω διπλωμα ή και οι συνέιδηση ματος δύκιμοι, ναυκλόροι, λιπανταί και γαύτην. Έξοικονομήθη ούτων κατάστασις, όχι θεραπεία με όλιγες ζημιές διά το πλοίο—πολλά άτυχήματα συνέθησαν έκ της άνεπαρκούς συνθέσεως του πληρώματος—αλλά και με όχι άλιγνωτέρας φροντίδας, προσθέτους κόπους και άνησυχίας τών α' πλοιάρχων και τών α' μηχανικών. Αυτοί και οι αλλοιούχοι διπλωματούχοι υπερχερούντο και ύποχρεούνται άκομή να άντεχουν υγιεμέρων και να κοπιάζουν περισσότερον, έλεγχοντες και παρακολουθούντες τούς νεαρούς, τούς έκ των περιστάσεων εισελδασαντας είς την γέφυραν και το μηχανοστάσιον. Οι ύπευθυνοι της διακυβερνήσεως του πλοίου ματαίως διαμαρτύρονται. Αι άνωμαλοι ήσαν άναπτρεπτοι, οι διπλωματούχοι έπιμονώς άναζητούμενοι δεν έχουν ρίσκοντο. Απεικονίζει πάντως την κρατούσαν, έλαχιστα ίκανοποιητικήν κατάστασιν εις τα πλοία μια έπιστολη α' μηχανικού, δημοσιευμένη εις το περιοδικόν της «Ενώσεως Μηχανικών», ητις μεταξύ άλλων αναφένει και τά έξη:

«Αν ἀναλογισθώμεν ὅτι ἔνας νέος πρωτόβγαλτος στὴ θάλασσα καὶ ἄπειρος, κατὰ τὴν καλῶς ἐννοουμένην ἔννοιαν, τοῦ ἐμπείρου μηχανικού, καταλαμβάνει ἀπὸ δόκιμος μίαν θέσιν τρίτου ἢ δευτέρου μηχανικού, ἀνεύ διπλώματος, ἀνεύ πειρίας, ἀνεύ ιεραρχικῆς καταρτίσεως, τότε φυσικὸς θά βγάλωμεν τὸ θλιβερὸν συμπέρασμα ὅτι εἶναι φυσικὸς ἀδύνατον ὁ νέος αὐτὸς νὰ γνωρίζῃ τὰ καθηκόντα του καὶ τὰς πολυχρέωσεις του, ἀλλὰ ἔκτελει αὐτὰς ὅπως αὐτὸς νομίζει, ἔχων τὴν νοοτροπίαν καὶ τὸν ἔγωςισμὸν ὅτι, ἐπειδὴ ἔτυχε νὰ ἔκτελῃ χρέη τρίτου ἢ δευτέρου, τὰ ἡμαθενὸν ὅλα, τὰ γνωρίζει δόλα καὶ ὅτι ἔγινε μηχανικὸς δυνάμενος νὰ ἔκτελε σὴ τὴ δουλειὰ καλύτερον ἵσως καὶ ἀπὸ τοὺς πλαισίους διπλώματούμονος συναδέλφους του.

λατούς ή πληρωματοχούς θυνταρεψουν τοι.

» Η σίτσις, άτυχώς, είναι έναντιγύμνηση σε βαθμόν μεγάλον εἰς τοὺς τοιούτου εῖδους διηματίσις, οἱ διποίοι νομίζουν ὅτι τὰ ξέρουν δῆλα καὶ δὲν θέλουν νὰ ἀπόδεχθον οὐδεμίαν παραίνεσιν, οὐδεμίαν συμβούλην, οὐδεμίαν ὑπόδεξιν ἀπὸ τοὺς προϊσταμένους των, τοὺς διποίους κυτάζουν ἀφ' ὑψηλοῦ καὶ μὲν ὑφος χιλίων «σέρ Τσάρλς Πάρσονς», κά- μνοντες μὲ τὸν τρόπον αὐτὸν την ζωὴν τῶν προϊσταμένων των ἀφό- ρητες καὶ ἀναγκάζοντες αὐτοὺς η νὰ είναι διαφράγμα στὸ πόδι ἐπιβλέ- ποντες τὰ πάντα, η νὰ ἔγκαταλείψουν τὸ βαπτόρι, μὴ δυνάμενοι νὰ ἀπορθούν τὴν κατάπτασιν αὐτῶν.

Δέν ύπερβάλλει τά πράγματα ο ἐπιστολογυράφος. Πολλαὶ εἰναι αἱ ἀκουσμέναι διαμαρτυρίαι διὰ τὴν ἀνεπαρκῆ σύνθεσιν τῶν πληρωμά-

Telegrams: NIKAS

TELEPHONES: DAY 525

NIGHT 4456

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

**SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS**

LOURENCO MARQUES

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

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 prompty delivery. All kinds of BONDED STORES PROVISIONS and cigarettes. Live stock of all kinds can be supplied at short notice.

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
62 Av. ALVARES CABRAL

των. Θά μάς προβληθή, καὶ πολὺ ὄρθως, ἡ ἀνάγκη. "Οταν ὅμως ἡ ἀνάγκη παρέλθῃ, καὶ φάσεται ὅτι παρέρχεται, τότε καὶ ἡ καθεῖς θά πρέπει νὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν του εἰς τὸ πλοῖον, ἀναλόγως τῶν προσών του. Οἱ λευκοφύλλαδίται θὰ πρέπει νὰ περιορισθούν. Θὰ προσλαμβάνονται κατὰ πρώτον οἱ πτυχιούχοι καὶ εἰδικευμένοι ναυτικοί καὶ θὰ ἔπωνται οἱ τὸ πρώτον εἰς τὴν θάλασσαν εἰσερχόμενοι.

Ἄλλα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν παρομοίων μέτρων, ἀποδοτικῶν καὶ δικαίων, μᾶς χρειάζονται οἱ ἀριθμοὶ τῆς σημερινῆς δυνάμεως τοῦ ἐμψύχου ύλικου τῆς Ναυτιλίας μας. Χρειάζεται ἡ στατιστική καὶ αὐτὴν ἀτυχῶς δὲν τὴν ἔχομεν. Διὰ λόγους ἀγνώστους εἰς ἡμᾶς, οἱ ἀρμόδιοι του Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀντιδρούν εἰς τὴν διενέργειάν της.

ΝΑ ΛΕΙΨΗ Η ΠΑΝΣΠΕΡΜΙΑ

"Εχομεν ὅμως καὶ πρὸς τοὺς "Ἐλληνας πλοιάρχους καὶ τοὺς μηχανικούς, τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἔξων πλοίων, τοὺς δεχομένους νὰ συνεργάζωνται μὲ τοὺς ἀλλοδαπούς ναυτικούς, νὰ συστησωνται ὅπας παύσουν πλέον ἀνεργούνται μέν θιλεράν καταστασιν, τόσον ἐπιζημιον διὰ τὰ ζωτικά συμφέροντα τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου.

Οταν στεροῦνται οἱ ιδιοί μας ναυτικοί καὶ αἱ οἰκογένειαι των τῶν μέσων τῆς ζωῆς, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διατηρηθῇ ἡ πανσπερμία φυλῶν καὶ ἔθνικοτην, ἥτις εἰς πολλὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ὑφίσταται. Τώρα, ποὺ οἱ ὄντες πληθυνοῦνται, εἰναὶ ἀδικαιολόγητος ἡ παραμονὴ τῶν πορτορικέων καὶ τῶν κούδηων εἰς τὰ ιδικὰ μας πλοῖα.

Οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ μηχανικοί ἔχουν ὑποχρέωνται κατηγορηματικῶν νὰ τὸ δηλώσουν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς των. Ὁφείλουν νὰ τοὺς παρακινήσουν εἰς τὴν κάθαρσιν αὐτῶν τῶν πλωμάτων τῶν πλοίων των· ὁφείλουν νὰ μη δεχθοῦν τοῦ λοιποῦ τοὺς ἀλλοδαπούς. "Η στοιχειώδης συναδελφική ἀλληλεγγύη ὑπαγορεύει τὴν στάσιν των αὐτῶν. Τὸ ἀντίθετον πράττοντες, θὰ εἶναι ἄξιοι βαρυτάτης ἐπικρίσεως.

ΟΙ ΑΤΥΧΕΙΣ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΟΙ

"Ἀλλ' αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τῆς ἀνεργίας ἔχει καὶ μίαν ἄλλην ἀκόμη ἀσθενή πλευράν. Πολλοί, πάμπολοι ἔκ τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, ὅσοι ἀπελύθησαν ἀπὸ πλοῖα μὴ ἀσφαλίσμενα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., στεροῦνται, αὐτοὶ καὶ αἱ οἰκογένειαι των, τοῦ ἐπιδόματος ἀπὸ τὸ «Κεφαλαιον Ἀνεργίας» καὶ τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως ἀπὸ τὸ «Οίκον τοῦ Ναυτοῦ».

Καὶ ἐφ' ὅσον μὲν εἰργάζοντο, δὲν εἶχον καὶ τόσην ἀνάγκην τῆς ὑπέρ αὐτῶν κοινωνικῆς προνοίας. Τώρα τὴν χρειάζονται, διότι εἴνε πτωχοὶ καὶ ἀνεργοί.

"Ὑπεύθυνοι, βεβαίως, τῆς ἑξαθλιώσεως, εἰς ἥν θὰ περιέλθουν οἱ ἄνευ ἐργασίας καὶ ἀνασφάλιστοι ναυτικοί, εἶναι κατὰ πρώτον λόγους οἱ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες παρέλειψαν, παρ' ὅλας τὰς ἐπιμόνους συστάσεις, νὰ ἐκτελέσουν ἓνα ἱερὸν καθῆκον ἔναντι τῶν πλωμάτων τῶν πλοίων των, ὅχι ὅμως ὀλιγώτερον ὑπεύθυνοι εἶναι καὶ αὐτοὶ οἱ σημερινοὶ ἡ αὔριανοι ἀνεργοί, διότι δὲν ἡξιώσαν ἐν καριό τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων των.

Αἱ στῆλαι αὐταὶ εἶχον τούσει πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἀπροθύμους νὰ δεχθοῦν τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων των, ὅτι μίαν ἡμέραν τὰ πληρώματα καὶ αἱ οἰκογένειαι των θὰ τοὺς καταρράνται διὰ τὴν παραλειψιν. "Ἡ ἡμέρα αὐτὴ ἔφθασε πολὺ ἔναρτερον παρ' ὅσον ἀνεμένη. Αὐτὸι οἱ ἐπιλήσμονες μιᾶς ὑποχρέωσεως, τοσον ἀπαρεγκλίτου, ἡμοροῦν νὰ φαντασθοῦν τοὺς ναυτικούς, που ἡνάλωσαν ἐπὶ τὴν πολλὰ τῆς ὑπηρεσιακῆς των ζωῆς ἀνασφάλιστοι ἐπὶ τὰ πλοίων των, τὸ δύσκολον τῆς θέσεως των, ὡς ἀνέργων, στερουμένων τῶν στοιχειωδέστερων μέσων συντηρήσεως; Φαντάζονται τὴν πικρίαν καὶ τὴν ἀπόγνωσιν αὐτῶν τῶν ἀτυχῶν βιοπλαστιστῶν, ὅταν θὰ βλέπουν τοὺς συναδέλφους των ἐπιδότουμένους καὶ περιθαλπόμενους; Ἀρκεῖ ὅμως ὡς κύρωσις ὃ ἐλεγχος μόνον τῆς συνειδήσεως;

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΩΝ

"Ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὰ πληρώματα τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων μας τῆς αὐτῆς διαδικασίας του Ν.Δ. 2652) 1953 διὰ τοὺς ἀσθενοῦντας καὶ ἀπόδημουμένους ναυτικούς—εἰς ἄλλην στήλην δημοσιεύμενον τὰς ἔγκυλίους του Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῆς «Ἐνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν»—έχομεν νὰ ὑποδειξῶμεν τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀναλογοῦ ἀπὸ μέρους τῶν ναυτολογουμένων κατὰ τὸ συναπτόμενον συμφωνητικον ναυτολογίονεως, ἡ ορθὴ ὑποχρέωσις καταθέσεως τοῦ φυλαδίου των, ἐν περιπτώσει ἀσθενείας, εἰς τὸ ἀρμόδιον Λιμεναρχείον.

Μέχρι τουδε, παρὰ τὰς καταδηθείσας ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων προσπαθείας, οἱ ναυτικοὶ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων μας δὲν ἔδεχονταν τὴν αναγραφὴν τῆς ἀσθενείας εἰς τὸ φυλλάδιον των. Τὸ μέτρον, συνεπώς, ὅπερ ἀπεδείχθη λυστικεύταντος κατὰ τῶν ψευδασθενῶν, ἔτυχε μερικῆς ἐφαρμογῆς μόνον διὰ τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων.

Τώρα, ὅμως, μὲ τὴν κρίσιν καὶ τὸν ἀθρόον τῶν σκαφῶν παροπλισμόν, ἥρχισαν καὶ πάλιν νὰ πληθύνωνται τὰ κρούσματα τῶν ψευδασθενείων. "Ολοὶ ὡς ἀσθενεῖς θέλουν νὰ ἀπολυθοῦν, προβάλλοντες λη-

σμονημένας κατὰ τὴν περίοδον τῶν καλῶν ἐργασιῶν καὶ τῶν καλῶν μισθῶν ἀδιαθεσίας ἢ καὶ ἀνυπάρκτους ἀσθενείας. Συχνά τὸ ἐπιτυγχάνουν, ἀφοῦ καὶ ἡ ἀγύρων πρὸς ἀποζημιώσιν δὲν εἶναι δυσκολός εἰς τὰ δικαστήρια. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναγκάζονται νὰ ὑποχωροῦν.

Μόνη ἀσφαλιστικὴ δικλείς τῆς καταστάσεως αὐτῆς, τῆς γνωστῆς καὶ ἐκ τοῦ παρελθόντος, ἀπεδείχθη ἡ ἀναγραφὴ τῆς ἀσθενείας εἰς τὸ φυλλάδιον. Οἱ δυστροφούνται νὰ τὴν δεχθοῦν, τελούν ἐν γνώσει τῶν δυσχερείων ποὺ θὰ προβληθοῦν κατὰ τὴν ναυτολόγησίν των, ὅταν τὸ φυλλάδιον τῶν εἶναι «μουτζουρωμένο»—ὅπως λέγουν—μὲ συχνάς ἀσθενείας καὶ ἀποζημιώσεις. Τὸ μέτρον, συνεπώς, ἀπεδείχθη ἀποτελεσματικόν. "Ἄς ἐπιδιωχθῇ, λοιπόν, ἡ διεύρυνσις τῆς ἐφαρμογῆς του διὰ τῆς ὑποδεικνυμένης ὡς ἀνωτέρω ἐνέργειας κατὰ τὴν σύναψιν τῶν συμφωνητικῶν ναυτολογημάτων.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

"Ἡ συγῆτησις ἐπὶ τῶν ἀσθενείων, ἐπὶ τῆς σημειουμένης καὶ πάλιν συχνότητος τῶν κρουσμάτων ψευδασθενείας, μᾶς ἐπαναφέρει εἰς θέμα προσφίλες τῶν σηπλῶν αὐτῶν, εἰς τὸ τῆς συστάσεως ἐνὸς γενικοῦ ναυτικοῦ νοσοκομείου εἰς τὸν Πειραιά. Δαπανάνται τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας· Ἀσθενείας» καὶ δι' ἐφοπλιστικῶν δωρεῶν, θὰ ἡδύνατο νὰ ἰδρυθη, τὴν δὲ διαχειριστοῦνται τὸν ναύτη τοῦ Πειραιᾶ. Αὐτό το νοσοκομείον δὲ ἡτο τώρα, χάρις εἰς τὰ κεφαλαία του Α.Ο.Κ.Π. πραγματικότης, ὃν τὰ γνωστά συμφέροντα τῶν ποικιλωνύμων κλινικῶν τοῦ Πειραιῶς δὲν παρενέβανται διὸ νὰ παρεμποδίσουν, τὴν πρό ἐτῶν σύστασιν του. 'Αντ' αὐτοῦ ἀνηγέρθη τὸ ἐλάχιστα εἰσφέροντα εἰς τὴν περιθαλψιν τῆς ναυτικής μας οἰκογένειας νοσηλευτικὸν ἰδρυμα τῶν Μελισσών, του ὅποιου μάλιστα καὶ ἡ κυριότης ἀμφισθητεῖται, ἐνώ ἀπὸ τὰ περισσεύματα τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν τῶν πλοίων συνεστήθη τὸ σανατόριον αὐτό.

Οἱ ἡτο ἐπίσης μία πραγματικότης τὸ νοσοκομείον, ὅπερ θετικὴν θὰ παρείχει τὴν ἔξυπηρέτησιν εἰς τὸν ναυτιλόμενον κόσμον, τὸν τόσον ταλαιπωρούμενον εἰς τὰς κλινικὰς του Πειραιῶς ὃν δὲν προεκρίνοντα πολυτελή κτίσματα τῶν παιδικῶν ἔχονταν, μὲ κόστος δέκα καὶ πλέον ἐκατομύριων δραχμῶν.

Ἡ ἀνάγκη ὅμως αὐτὴ—ὅπως καὶ εἰς προηγούμενον τεύχος μας ἐτονίσαμεν—είναι ἐπιτακτική. Πρέπει νὰ καταστὴ συνειδήσης ὅλων ἡ σύστασις τοῦ νοσοκομείου, ἵνα ἐν καιρῷ ἔξευρεθοῦν καὶ τὰ κεφαλαία. Ναυτεργάται, ἐφοπλισταὶ καὶ αὐτοὶ οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν Clubs, ἔχουν συμφέροντας ἀμέσων νὰ ἰδρυθεῖ τὸ ταχύτερον. Οἱ ἀσθενοῦντες ναυτικοί μας θὰ τύχουν τῆς ἐνδειγμένης νοσοκομειακῆς περιθάλψεως, μὲ ὅλας τὰς ἀνέσεις καὶ τὰ πλέον σύγχρονα τῆς ἐπιστήμης μέστα, χωρὶς νὰ ἀποτελούνται ἀσφαλίστρα ἐκμεταλλεύσεως. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἴσουν τὰς δοφάλιστρα ἀσθενείας περιορίζομενα, ἀφοῦ θὰ λείψουν αἱ ψευδασθενείαι καὶ ἡ διασθαλή οἱ φαύλοις κύκλοις τῶν ἐδόν δημιουργούμενων συμφερόντων ιατρῶν, κλινικῶν, δικηγόρων, ἴσως δὲ καὶ τινῶν ἀπολλήλων ναυτικών γραφείων καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ, τέλος, θὰ πάνουν ἀντιδικούντες συνεχῶς μὲ τοὺς ναυτικούς καὶ μὲ τοὺς ἀσφαλισταὶ διὰ τὰς δοπάνας τους καὶ καλῶν διοικούμενον, διὰ τὸν παραλλήλον διόπτη μίαν καταστασιν θιλεράν διὰ τοὺς ναυτικούς, καὶ μὲ τοὺς ἐφοπλισταὶ διὰ τὰς ἀσθενείας, τὰς πράγματα ἀδικαιολογήτως μεγάλας.

Δέν υπερβάλλομεν σκιαγραφούντες τὴν κρατούσαν καταστασιν, οὔτε καὶ ὀριαπτιζόμενα τὰ ἀνέφικτα ἀπὸ τὴν σύστασιν τοῦ νοσοκομείου. Γνωρίζομεν καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα, διότε νὰ εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ παράσχωμεν τὴν διοιδεύσιν, ὅτι τὸ ναυτικὸν νοσοκομείον, ἀρτίως ὀργανωμένον καὶ καλῶς διοικούμενον, θὰ μὲς ἀπολλάξῃ ἀπὸ μίαν καταστασιν θιλεράν διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ διὰ τὸν προπαγανδίζωμεν. "Ισως νὰ τύχωμεν τῆς συμπαραστασιας περαγόντων τινῶν της ναυτικῆς μας οἰκογένειας. "Ισως εἰς τὸ προσεχές μέλλον νὰ εὑρέθῃ ὑπουργός τις θεληματικός, διότις θὰ ἀναλάβῃ τὸ θεάρεστον αὐτὸν ἔργον.

ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ

Φέρεται πρὸς τὸ τέρμα της αὐτῆς ὥλη ἡ δραματικὴ περιπτέτεια τῶν δύο Μεσογειακῶν. Εἶνε, πράγματι, ἄτυχα σκάφη. "Ἡ «Θραϊκὴ Ἀτμόπολις» τὰ ἐπιστρέφει εἰς τὸ Κράτος καὶ ἐπιτροπὴ παρασλαβῆς συνιστάται. "Ἐντὸς τοῦ μηνὸς νέα πλειοδοτική δημοπρασία διενεργεῖται διὰ τὴν ἐποιόσην των. Τίμημα ἀρχικὸν λέγεται ὅτι θὰ καθορισθοῦν τὰ 2.6 ἑκατομμύρια δολλαρίων κατὰ σκάφος, ὥροι δὲ περισσότερον συμφέροντες, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν δύο πλοίων, πρόκειται νὰ περιληφθοῦν εἰς τὴν προκήρυξιν τῆς δημοπρασίας. "Ισως δρισθῇ ἔξαρμην, ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ἀγόραστον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν δρομολογίων μεταξὺ 'Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου.

"Απὸ ὅλην, ὅμως, αὐτὴν τὴν ἀνόρτον τοῦ Κράτους διασχείρισιν τοῦ ζητήματος τῶν δύο πλοίων, ἔνα καὶ μόνον θὰ εἶναι ἀσφαλῶς τὸ ἀποτέλεσμα. Θὰ ζημιώθῃ τούτο, ἔν, τούλαχιστον, ἑκατομμύριον δολλαρίων, ἀπὸ τὴν νέαν τῶν σκαφῶν πώλησιν.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENT:
GEORGE CARRAS INC.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

ΑΙ ΑΛΗΛΟΣΥΓΚΡΟΥΟΜΕΝΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ

Προτίθεται ό. κ. Σταύρος Λιβανός νὰ συστήσῃ διπλάναις του Ναυτικού Γυμνασίου εἰς τὰ Καρδάμυλα, τὴν κατ' ἔξοχην ναυτικὴν περιοχὴν τῆς Ἐλλάδος μὲ τὰ περισσότερα ποντοπόρα σκαφὴν. Τὸ ηδὴ ἐν λειτουργίᾳ κλασσικὸν δὲν ἔξυπηρτει βεβαῖως τὴν πατροπαράδοτὸν ἐπίδοσιν τῶν κατοίκων τῶν Καρδαμύλων. "Ολοὶ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀκολουθοῦμεν.

Καὶ ὅμως εἰς τὴν ἐπιθυμίαν αὐτὴν τοῦ κ. Λιβανοῦ προβάλλουσαν τὴν ἀντίδρασιν των οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ἐπισείουν τὸν κίνδυνον τοῦ ἐπαγγελματικού πληθωρισμοῦ. Ἀγνοεῖται ὅμως τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὴν θάλασσαν θὰ κατέλθουν ὄπωσδήποτε ζῶοι οἱ νεοί των Καρδαμύλων εἴτε ἣ συσταθή τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον εἰτε ὄχι, περαμερίζεται δὲ ἀκόμη καὶ ἡ προσφορὰ τοῦ μεγαλυτέρου "Ἐλληνος Ἐφοπλίστου". Αναλαμβανεῖ οὗτος τάς δαπανας τῆς ανεγερσεως της καταλλόλου στέγου διὰ τὸ ἐκπαιδευτικὸν ίδρυμα καὶ του ἔξοπλισμού του εἰς διδακτικά ὄργανα, ἐπὶ πλέον δὲ θὰ είνει καὶ ὁ χορηγός τῶν προσθέτων ἔξοδων, που θὰ ἀπαιτήσῃ ἡ λειτουργία του.

Αὐτή ὡμας ή ἐπίμονος ἀντιδρασις πρὸς κάθε περαιτέρω προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτικὴν ἑκάπιδευσιν, η ἔχουσα τὴν εὐλογοφανῆ δικαιολογίαν τοῦ ὑπερεπαγγελματισμοῦ, πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ θέμα εἰδικῆς ἐμπειριστωμένης ἔρευνης. Πρέπει ἐπὶ τέλους νὰ διαπιστωθουν τὰ ὄρια τῶν σημερινῶν καὶ τῶν αὔριανῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἐμφυχοῦ ὄλικον, εἰς ἀξιωματικούς ναυτίλους καὶ μηχανικούς, ἵνα ἐντὸς τῶν ὄριων αὐτῶν κινηθῇ καὶ η περαιτέρω προσπάθεια διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ὑψίστωμένων καὶ τῶν μελλοντικῶν κενῶν. Ἐπὶ μιᾶς δεδομένης χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ὑπολογισθῇ, μὲν ἐπαρκὲς περιβώριον, ὃ ἀπαιτούμενος διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοιών μας ἀριθμούς ἀξιωματικῶν, θὰ διαπιστωθῇ ἡ μέση ἡλικία τῶν ἤδη ὑπηρετούντων, ἵνα οὕτω καθορισθούν τὰ κενά. Ἐπὶ δὲ προδιαγραφοῦν αἱ ἀνάγκαι τοῦ μέλλοντος.

Χωρίς αυτήν την άδιάθλητον στατιστικήν έρευναν, δεν θὰ παύσουν οι μεν νὰ προβάλουν τὸν κινδυνὸν τοῦ πληθωρισμοῦ, διὰ νὰ ἀναστέλλουν κάθε ἐπιδιώκειν ἀρτιωτέρας καταρτίσεως τῶν αύριανσιν στελεχῶν του Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, οὐτὲ θὰ σταματήσουν ἀπό τὴν ἄλλην πλευρὰν αἱ διαμαρτυρίαι διὰ τὴν Ἐλλειψιν ἐπαρκοῦντος εἰδίκευμένου πρωταρικοῦ διὰ τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον.

Υπεδειχμένος πρότοι τὸ ὑπουργείον τὴν διενέργειαν αὐτῆς τῆς ἐρεύνης. Συνηντησαμεν τὴν ἄρνησιν, χωρὶς καὶ νὰ δικαιολογήσουν αὐτὴν ἐπαρκῶς. Ή τελευταῖα κρίσις των υπαλλαγοράς εἰναι τώρα ή εύκολος ἀπάντησις τῶν ἀντιδρώντων. «Τὰ πλοία—λέγουν—παροπλίζονται. Πολλά, τα παρθηκα, ἔκποτιζονται ἀπό τὴν ἀνοράν. Ἐκατοντάδες ἀξιωματικῶν θά είναι μετ' ὅλιγον διαθέσιμοι. Πρός τί η ὑπερπροσφορά, ἀφού αὐτή θά προκαλέσῃ τὴν ἐξαθλίωσιν καὶ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ τῶν νεοσυλλέκτων;»

Τὸ ἐπίχειρόμα ἔχει βεβαίως τὴν θέσιν του. Οἱ ἀριθμοὶ, οἱ συγκριμένοι θὰ καταδείξουν τὸ βάσιμον τῆς ἀντιδράσεως. Αὐτούς τοὺς ἀριθμούς θὰ πρέπει νὰ συγκεντρώσωμεν· ή μελέτη των θὰ μας δώσῃ τὸ θετικὸν συμπέρασμα. Ἐξ ὅσων, πάντος, ήμεις στοιχείων κατέχουμεν, δεν δικαιολογούνται οἱ φόδοι τοῦ ὑπερεπαγγελματισμοῦ, οὔτε ἀπὸ τὸ Γυμναστιόν τῶν Καρδαμύλων, οὔτε καὶ ἀπὸ μίαν ἀκόμη ναυτικὴν σχολὴν εἰς τὴν Σύρον.

Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ἐπεβάλλετο ὁ διαχωρισμὸς τοῦ Τμῆματος Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, λόγῳ τῆς ἔκτασεως τὴν ὅποιαν προσέλαβεν ἡ ὅλη προσπάθεια διὰ την κοιλιὴν κατάρτισιν τοῦ ἐμψύχου ὥλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

“ Ή εκ τού σύνεγγυς παρακολούθησις ἀφ’ ἐνὸς τῆς λειτουργίας τῶν δημοσίων σχολῶν καὶ τῶν ιδιωτικῶν φροντιστηρίων καὶ σχολῶν, εἰς τὰς ὁποῖας ἔκτακτα διένονται καὶ μετεπικαθεύδονται οἱ αὐρίανοι ἀξιωματικοί καὶ ἡ ὄργανωσις ἀφ’ ἑτέρου τῆς διαδικασίας διὰ τὴν χορήγησιν τῶν ναυτικών διπλωμάτων καὶ πτυχιῶν, ἀπότελον ὑπεύθυνον καὶ τεραστίαν εἰς δύοκαν ἐργασίαν, τὴν ὁποίαν δὲν θὰ ἥτο διανυστὸν καὶ εἰς τὸ μέλλον ἐπιτυχώς νά διεκπεραιώνῃ καὶ γά ταυτοῦν μία καὶ μόνη ὑπερεσία τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας. ‘Ο πλωτάρχης κ. Γεωργαντόπουλος, δύστις μέχρι τούδε διηύθυνε τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, πραγματικὸν διοικητικὸν ἀθλὸν ἀπέτελε. ‘Η χειρικὴ ἀναγνώρισί του τῷ ἀξέπονῳ

κον οιοικήτων αὐλῶν απετελεῖ. Η γενική ἀνάγνωσις τού ἀξίζει.
Ήδη τό τημά Ναυτικής Ἐκπαίδευσες καὶ τὸ τημά Διπλωμάτων
ἐχωρίσθησαν. Τὸ πρώτον ἐκ τῶν τημάτων αὐτῶν ἀσκεῖ τὸν ἔλεγχον
καὶ τὴν ἐποπτείαν ἐπὶ τῷ τρίῳ δημοσίων σχολῶν πολιάρχων, τῆς
αἵμας τῶν μηχανικῶν, καθὼς καὶ τῶν 15 ἰδιωτικῶν φροντιστηρίων καὶ
νυκτερινῶν σχολῶν, εἰς τὰς ὅποιας λειτουργοῦν τμῆματα μηχανικῶν
καὶ ἀσύρματων. Τὸ δεύτερον νεοσύστατον τημῆμα θα ἔχῃ τὴν φρον-
τίδα τῆς ὁργανώσεως καὶ τῆς παρακολούθησεως τῶν προσγαγικῶν
ἔξετάσεων τῶν ναυτικῶν. Ήδύηθη, ὡς γνωστόν, σημαντικῶς ὁ ἀριθμός
τῶν κατ' ἔτος ἔξεταστικῶν περιοδῶν διὰ τὴν ἀπονομὴν διπλωμάτων καὶ
πτυχίων, ἐνώ, παραλλήλως, ηὗξθη καὶ ὁ ἀριθμός τῶν εἰς τὰς ἔξετάσεις
αὐτᾶς μετεχόντων.

„Ας έλπισωμεν, ότι ή κρίσις δὲν θὰ άνασχέσῃ τὴν εύρυτεραν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ καλυτέρου ἐμψυχου ὑλικοῦ Τῆς Ναυτιλίας μας, προσπάθειαν, ἡτις ὅστιμεραι ἀπόδοτικωτερον ὄγρανούσται.

ΠΡΟΣ ΤΙ ΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ;

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. υἱοθέτησε κατ' ἄρχην, ὡς πληροφορούμεθα, τὸ πόρισμα τῆς εἰδικῶς συσταθείσης ἐπιτροπῆς διατηνὲ μελέτην τοῦ θέματος τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Ἀπεφάνθη συγκριμένως, ὅτι σκόπιμος εἶναι ἡ διάθεσις μέρους τῶν ἀπόδειξαν τοῦ ἴδρυματος διὰ τὴν δανειοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ συμφέρουσα ἡ ἀσκήση τῆς Ναυτικῆς Πίστεως ὑπὸ μιᾶς ἐν τῶν δύο Τραπέζων, αἵτινες ἐπέδειξαν ἐνδιαφέρουν. Πάντα ταῦτα, βεβαίως, ὑπὸ την προϋποθέσιν, ὅτι θὰ ἐπιτρέπῃ καὶ κειμένη νομοθεσία την ποιαύτην ἀνάμειξιν τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὴν ἴδρυσιν τοῦ πιστωτικοῦ ὄργανισμού.

Τό ολόν θέμα, πρίν ή ἐπανέλθη εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ἰδρύματος πρὸς λήψιν συγκεκριμένων καὶ ὥριστικῶν ἀποφάσεων, διὰ παραπεμφῆ πρὸς μελέτην εἰς τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους. Μέχρι τούτου, ὡς γνωστόν, παρείχετο τὸ δικαιωμα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ὅπως χορηγῇ δάνεια μεμονωμένα εἰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Ἐρευνήτεον ηδη, ἐννόμῳ ἐπιτρέπεται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸ κεφαλαῖα του ἐφεζῆς νὰ διαθέτῃ διὰ τὴν ἄσκησιν τῆς Ναυτικῆς Πιστεώς, μέσων τρίτων.

‘Η παραπομπή του ζητήματος είς τό Νομικόν Συμβούλιον ἀποτελεῖ μίαν ἐπὶ πλέον διαδικασίαν, ἀναγκαίαν πιθανώς, ητις, ὅμως, τὸ δόλον θέμα εἰς τὴν περιοχὴν τῶν συζητησθεῶν ἐπ’ ἀρκετὸν εἰσέστη διάσταση θά- καθηλώσῃ. Αἱ βασικαὶ, πάντας, προϋποθέσεις, τὰ ἐπάρκη δηλαδὴ κε- φάλαια, διὰ τὴν ὄργανωσιν τοῦ κλάδου τῆς Ναυτικῆς Πίστεως, δὲν ὑ- φίστανται. “Ἄσκοποι, συνεπώς, καὶ αἱ περαιτέρω συζητήσεις.

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΤΕΧΝΙΤΩΝ

Εύρεθμιμεν, ἀτυχῶς, ἀνέτοιμοι ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς ἀπόφεως μέσου εκτελέσεως ἐπισκεψών εἰς εὐρύτεράν κλίμακα (δεξαμεναί, τεχνικός ἐποιτησμὸς τῶν ἐργοστασίων, ἐπάρκεια ὑλικῶν) ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ἐπαρκούς ἐργατικοῦ προσωπικοῦ. Η Ἑλλειψις τεχνιτῶν κατέστη ηδη αἰσθητή καὶ ἀν ἀπὸ τούδε δὲν προετοιμάσωμεν τὴν εἰσόδον τῶν νέων εἰς τὴν σιδηροδιομήχανιαν, αὔριον, ὅταν τὰ ναιυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκαία καὶ τὰ δόδο κέντρα ἐπισκεψών Νιάρχου καὶ Ρεθύμνη ἀρχίσουν ἐργαζόμενα, ή Ἑλλειψις εἰδίκευμένων ἐργατῶν μετάλλου θά καταστῆ δυστέρα.

Τὸ θέμα δεῖξει νὰ τύχη τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς τῶν ἀρμόδιων τοῦ Υπουργείου Βιομηχανίας καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων. Ή εἰσόδος εἰς τὰ ἔργοστάσια τῶν νέων πρέπει νὰ διευκολυνθῇ, ἐκτιπομένων ἐν ἀνάγκῃ τῶν νόμων κατοτάτων ὄριών ημερομισθίου διὰ τοὺς πρωτοισερχομένους καὶ τῶν μεγάλων ἐπιβαρύνσεων τῶν ἐπιχειρήσεων, λόγῳ εἰσφορῶν εἰς τὸ Ι.Κ.Α. καὶ τὰ ἄλλα ἐπικουρικά ταμεία. Σχολαὶ ἐκ παραστῆλου κτεριναὶ ἐνδιέκυννται νὰ λειτουργήσουν διὰ τὴν καλυτέραν τῶν νέων κατάπτωσιν.

Ἡ ἐν Ἑλλάδι βιομηχανίᾳ ἐπισκευῶν τείνει νὰ προσλάβῃ τὴν ἔκπτωσιν, τὴν ὅποιαν δικαιολογεῖ ὁ τεράστιος σύγκος τῆς Ναυτιλίας μας. Θὰ ικτηθῇ, σὺν τῷ χρόνῳ, καλῶς ὄργανουμένη, μία πολύτιμος πηγὴ ἐργασίας καὶ συνολαόγυματος. Πρέπει νὰ τὴν προσέξωμεν ὅλως ιδιαιτέρως. Ματαία, ὅμως, θὰ είναι κάθε προπτάθεια συστασεως συγχρονισμένων ἑντρωπίων ἐπισκευῶν χωρὶς τὸ κατάλληλον προσωπικόν. Καὶ αὐτό, ὥπως προθεικύνεται, μᾶς λειπει.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΑΣΙΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, εἰσηγόμενον πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἡ νόμιμότητα τῆς ἀποκτήσεως μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς διὰ τὸ κεντρὸν ἐπικευθεύς Σκαραμαγκά, τούτην εἰς συγεικόν διὰ τὸ ὑπουργεῖον
εὐνοούσιοῦ ἔγγραφον του τὰ ἔξης:

«Η λειτουργία πλωτής δεξαμενής, κατασκευασθησομένης έν 'Ελλάδι, συνδυαζομένη με τὴν ἀπόφασισθεῖσαν ἴδρυσιν εἰς Σκαραμαγκά έντρου 'Ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, κρίνεται παρ' ἡμῶν λίαν ἐνδειγμένη καὶ ἔξαιρετικάς εἰς τὸν τόπον συμφέρουσα. Καὶ μόνον τὸ γεγονός, διτὶ ἡμερομίσθια ἑνὸς καὶ πλέον ἐκαπούμπιον δολαρίων θὰ καταβληθῶν εἰς τοὺς ἐργάτας τῆς Σιδηροδιοικήσιας μας διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς δεξαμενῆς, ενίσι αἱρέτων νὰ καταδείξῃ τὴν παραγωγὴν προσπάθειαν, ἀλλὰ καὶ τὴν τεχνικὴν πρόδοσιν, ποὺ πρόκειται εἰς τὴν μέχρι πρό τινος ξηρούν ἀκτὴν τοῦ Σκαραμαγκά, θὰ ίδωμεν ἀν-

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO
SAVANNAH, GA

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

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

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντός ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ εὔνοϊκῶν συνθηκῶν ἔργασίας

**ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE,
STANDARD OIL GULFOIL ΚΑΙ ΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΣΤΑΙΡΑΙ**

πιτσοσμονήν.

Είναι γνωστόν, ότι, πλήν των άπλων δεξαμενισμών δι' έπιθεώροσιν και καθαρισμὸν τῶν ύφαλων τῶν πλοίων, ή μπαρέξις ναυτικῆς δεξαμενῆς είναι όπαραίτης και διὰ τὰς μεγαλύτερας ἔτι ἐκτάσεως ἐπισκευὰς τῶν πλοίων, ώστε η ἀνάπτυξης και ἀνθησίς του ίδρυμοσμένου Κέντρου 'Ἐπισκευῶν μεγάλως ἔχαρτάται ἐκ τῆς ὑπάρχεως τοιαύτης καταλληλού πλωτῆς δεξαμενῆς, ικανῆς νὰ ὑποδέχηται πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος, ιδιαιτέρως δὲ δεξαμενόπλοια. Γενικῶς, ἄνευ δεξαμενῆς, δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ βιομηχανία ἐπισκευῶν και νὰ ἔχει προστηθεῖ θύμη τῶν πλοίων, μὲ συνέπειαν νὰ φυγαδεύεται εἰς τὴν ἔξινην ἔργασία πολύτιμος.

Αἱ εἰς τὴν χώραν μας μέλλουσαι νὰ προκύψουν ἐκ τῆς προσελκύσεως ξένων πλοίων οἰκονομικὰ ὥφελαια είναι πάμπολλα, ὡς :

α) Παροχὴ ἔργασίας και τεχνικῆς καταρτίσεως εἰς δισχιλίους και πλέον "Ἐλλήνας ἔργατας.

β) Εἰσροὴ συναλλάγματος. ὅπερ τώρα διαρρέει εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

γ) "Ἐσδόντος δέκας και πλέον ἐκατομμύριων, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμῶν, θά επιτευχθῇ ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας, τῆς χώρας ἀπὸ τὸ Κέντρον 'Ἐπισκευῶν, χωρὶς νὰ συνυπολογισθῶν τὰ ἔμμεσα κέρδη ἀπὸ τὴν συχνὴν ἐπισκευὴν δι' ἐπισκευῆς και δεξαμενισμῶν τῶν ποντοπόρων πλοίων μας, ἀτίνα στήμερον ἐκ τῆς ἔλειψεως τοιούτου τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ δὲν προσεγγίζουν εἰς 'Ἐλλάδα.

"Ιδιαιτέρως σημειούμεν τὴν ὁμησιν, ὅτις θὰ δοθῇ ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ Κέντρου τοιούτου ἐπισκευῶν και δεξαμενισμῶν εἰς τὴν στιδροβιομηχανίαν και εἰς τοὺς συναφεῖς ἐπαγγελματικούς και διοτεχνικούς ἐν γένει, κλάδους τῆς θεμικῆς οἰκονομίας, συνδεομένους ἀμέσως ἡ ἐμμέσως μὲ τὰς ἔργασίας, αἵτινες θὰ ἐκτελῶνται εἰς τὸ διαληπθέν Κέντρον.

Τέλος, ἀπὸ τῆς καθαρῶς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, ἡ λειτουργία τοιούτου ἀρτίου Κέντρου θὰ αὐξήσῃ σημαντικῶς τὸ ἀριθμὸν τῶν προσεγγιζόντων εἰς τὴν χώραν ποντοπόρων ἐλληνικῶν πλοίων, ἀτίνα, ὡς γνωστόν, κινούνται διαρκῶς και ἐπισκευάζονται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐνῷ ταύτοχρόνωρ θὰ τονώσῃ τοὺς δεσμούς τῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ ἔξωτερικοῦ πρὸς τὴν γενέτειραν και θὰ ὑποδοθῇση πρωτοδηπότε, εἰς τὴν δημιουργίαν και νέων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν χώραν.

"Οθεν, εἶναι ἀναντίρρητον, ὅτι ἡ λειτουργία μιᾶς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς Κέντρον 'Ἐπισκευῶν θέλει συμβάλει τὰ μέγιστα εἰς τὴν οἰκονομικήν, διομηχανικήν και ναυτιλιακήν ἀνάπτυξιν και πρόσδοτον τῆς χώρας.

"Υπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο συνηγορῶμεν ὑπὲρ τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν μέσων ιδρύσεως και λειτουργίας ταύτης και ἀποδοχῆς τοῦ αἰτήματος τῶν ἐνδιαφερομένων, ὑπὲρ τοῦ ὀπίου συνηγορεῖ και τὸ ὅτι η κατασκευὴ τῆς δεξαμενῆς ἐν 'Ἐλλάδι θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν εὑρείας ἐκτάσεως ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας ὠφεληματῶν.

'Ο 'Υπουργός
ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

ΠΡΟ·Υ·ΠΟΤΙΘΕΤΑΙ Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Πέντε ἀλιευτικαὶ και μὴ ἐπιχειρήσεις ὑπέβαλον αἰτήσεις εἰς τὸν Ο.Χ.Ο. Διὰ τὴν ἔγκρισιν δανείων, ἵνα χρηματοδοτῇη ἡ κατασκευὴ δέκα ἀλιευτικῶν σκαφῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης, συνολικοῦ κόστους ἔξι ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Σημειούται, ὅτι αἱ προτάσεις αὐταὶ ὑπέβαλθησαν κατόπιν τῆς ἐκδηλωθεῖσης κυβερνητικῆς προθέσεως, ὥπως ἐνισχύσῃ τὴν ὑπερωκεάνιον ἀλιεῖαν.

Τὸ μέλλον πράγματι διὰ τὴν μεγάλην ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν είνει εύρυτατον, ἀφοῦ ἡ ἐλληνικὴ κατανάλωσις εἰς ίχθεῖς είνει ἡ κατωτέρα τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

Προσπατείται, ὅμως, πέραν τῆς ἀποκτήσεως και ἀλλων συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων-ψυγείων, αὐτῆς ἀκόμη τῆς καταρατίσεως τοῦ εἰδικευμένου ἐμψύχου ὑλικοῦ, και ἡ πλήρης τῆς βιομηχανίας ὡράνωσις, ἵνα η καλὴ συντήρησις τοῦ ἀλιεύματος διασφαλισθῇ, ἡ κατανάλωσις τοῦ διευρυνθῆ και χωρὶς τοὺς πολλοὺς μεσάζοντας φύσεων τὸ φάρι να προσφέρεται μέχρι και τῶν ἀκροτάτων ὄριων τῆς χώρας.

"Ἄς διευκολύνθῃ λοιπόν, ἡ αὐξῆσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν, ἀλλ' ἀς φροντίσωμεν ἐκ παραλλήλου και διὰ τὰ μέσα, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν διάθεσιν τοῦ ἀφονωτέρου ἀλιεύματος. Χωρὶς αὐτὴν τὴν προϋπόθεσιν πρέπει νὰ θεωρήται ἐπικίνδυνος ἡ παραχώρησις τῶν κρατικῶν δανείων.

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΕΡΙ ΣΚΑΝΔΑΛΟΥ;

"Η διατίμησις τοῦ μαζούν (φιοῦνε δῆλ) ἔχει ἀπὸ διμήνου καθορισθῇ δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργείου, 'Εμπορίου εἰς δραχμὰς 845 τὸν τόννον. Καὶ ὅμως αὐταὶ αἱ ἑταῖραι πετρελαιῶν τὸ πωλῶν πρὸς 650 δραχμὰς και μὲ κάποιαν μικρὰν ἐπιστροφὴν ὑπὸ τύπου τοῦ προμηθείας. 'Αξίεται νὰ ἐρωτηθῶντοι καλοὶ μας ὀδρόδοι: Πῶς συμβαίνει νὰ πωλοῦν αἱ ἑταῖραι εἰς ὥρισμένους πελάτας τῶν τὸ εἶδος αὐτὸ του πετρελαίου μὲ τιμῶν κατωτέρων; Δὲν θὰ τὸ ἐπραττον θεούσιον, ἀν δὲν συνεφέρει. Καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ποίος κερδίζει τὴν σοβαράν διαφοράν τῶν διακοσίων περίπου δραχμῶν κατὰ τόννον, ητὶς ἀσφαλῶς θὰ

εἰσπράττεται ἀπὸ τοὺς πολλούς, τοὺς ἀφελεῖς καταναλωτάς; Μόνον αἱ ἑταῖραι;

ΣΤΩΜΕΝ ΕΝ ΕΠΙΦΥΛΑΚΗ

Εἰς οἰκτρὸν ὄλισθημα περιέπεσεν ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τῆς Διοικήσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος διὰ τοῦ διορισμοῦ ὡς μέλους τοῦ Συμβούλου κρίσεως τῶν πλοιάρχων-λιμενικῶν τοῦ ἐποπτεύοντος.

Ἐκλήθη νὰ κρίνῃ τὸν ὄπιον τοῦ Στρατοδικείου τοῦ πρὸ τῶν δικαστήσατος τούς κομμωταῖς ἐργαστοπάτερας τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., προέβαλεν ἡγανακτημένος τὸ ἐρώτημα, ἀν πράγματι ὁ τοιαῦτα ὑπὲρ τῶν ἔχθρων τῆς Πατριόδος καταπάτειν εἰναι 'Ἐλλην ἀξιωματικός.

Ἐκλήθη νὰ ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς ὑπηρεσιακῆς ἀποδόσεως τῶν πλοιάρχων-λιμενικῶν ὁ ὑπέροχος τῆς Ναυτιλίας, ὁ παντοιοτρόπως θυσιοδομήσας κατ' αὐτῆς—μὲ τὰ γνωστὰ καταστροφικά ἀποτέλεσματα—κατὰ τὸν πόλεμον και μετ' αὐτὸν, ὡς εἰς τὸν Λονδίνον συνεργάτης τοῦ Κολοιοῦ και τοῦ Αμπατέλου, τοῦ ὄπιον η ἀποχώρησις ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τὸ κακὸν παρελθόν.

Ἐκλήθη, τέλος, ὁ πρόεδρος τῆς Διοικητικῆς 'Υπηρεσίας κ. Παπανικολάου, ὁ φίλα, ὡς λέγεται, προσκείμενος πρὸ τὸν Κ. Κουρμπέλην—οὗτος ὁ κύριος αὐτῶς εἴναι και πρέπει νὰ είναι ζένος πρὸ τὴν ὑπηρεσιακὴν πλεον ζωὴν τοῦ Υπουργείου, πολὺ δὲ περισσότερον ζένος, ἀν μή τι ἀλλο, πρὸ τὴν Ναυτιλίαν.

Καὶ ὅταν τὸν ἐπαναλέπωμεν, δρῶντα ἐκ τῶν παρασκηνίων, ἀρχίζομεν νὰ φοδούμεθα κατί περισσότερον διὰ τὸ μέλλον. Μήπως ἡ ἐπιδιωκούμενη ναυαρχοποίησης τοῦ κ. Παπανικολάου μᾶς φέρῃ ἐπὶ σκηνῆς καθοδηγητὴν πλέον και παράγοντα ἀποφασιστικὸν τὸν κ. Κουρμπέλην; Στῶμεν ἐπὶ φιλολακῆ.

Ἐπισημαίνομεν τὴν πρώτην αὐτὴν ἡ ἀσπόνδυνος φίλου τῆς Ναυτιλίας, ἐκφράζοντες, ἐν ταύτῳ, τὴν λύτην μας, διότι ὁ κ. Κωτιάδης, ἀγνῶν ἀτυχῶς τὸ παρελθόν, ἐπεσε καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν θύμα τῶν ὑπηρεσιακῶν εἰσήγησεν. Παρέσκε τὸ δικαίωμα εἰς τὸν κ. Κουρμπέλην—δικαίωμα ὑπὲρ ημεῖς τούλαχιστον τοῦ ἀμφισθούμενον—νὰ κρίνῃ ἀξιωματικούς ἀνεπιλήπτην ηθούς και ἐπαγγελματικής σταδιοδρομίας;

Τὸ ἐγερθὲν πάντως ζήτημα, ηθικῆς πλέον τάξεως, δὲν ἡμπορεῖ, πιστεύομεν, νὰ παραμείνῃ ἀμύονος συνεπειών και κυρώσεων διὰ τὸν διαπράξαντας τὴν ἀπέρπειαν αὐτῶν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΙΝ

Πρέπει νὰ μὴ χρονίσῃ ἡ ἐπὶ ἀνωτάτου ἐπιπέδου, μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων κυβερνητικῶν παραγόντων, συζήτησις τῆς ἐκθέσεως ἐπὶ τὸν ἀκτοπλοϊκὸν και ἡ λῆψις ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν ὑποδεικνυμένων δι' αὐτῆς.

Δικαιολογία καμμία δὲν ἡμπορεῖ νὰ προβληθῇ διὰ τὴν καθυστέρησιν, τὴν ὄποιαν διαπιστώνομεν ἡδη και ὁμολογουμένως μᾶς ἀνησυχεῖ. Διερωτώμεθα, ἀν θὰ ἔχῃ και ἡ τελευταία αὐτὴ προσπάθεια διὰ τὴν βελτίωσιν τὸν ἀκτοπλοϊκὸν πραγμάτων τὴν τύχην τῶν προηγουμένων. Θὰ Ἐλθῃ και ἡ θερινή περιόδος τοῦ 1958 και θὰ μᾶς εὔρῃ ὑπὸ τὴν αὐτὴν καταστάσιν, τὴν ὄποιαν τόσον παραστατικῶς ἀπεικονίζει ἡ ἐκθεσις εἰς τὸ κεφαλίον «Διαπιστώσεως και 'Ἐπιδιώξεις» Αὐτοὶ ἀλλοι τε αἱ συχναὶ 48ωροι ἀπέργιαι τὸν πληρωμάτων, ὑποδηλώντων, πιστεύομεν, τὴν σοδούσαν κρίσιν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, τῶν διοίων και διαταράσσουσιν τὴν εύρυθμον ἐκτέλεσιν. "Η μῆπως θέλουν νὰ πιστεύουν οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι ἐπληρεῖ ἐπαρκεῖ και ἀνέσται παρεσχέθει ἐφέτος τὸ συγκοινωνικὸν ἀγαθὸν εἰς τὰς δεκάδας χιλιάδων τῶν ταξιδιωτῶν τῆς ἀκτοπλοΐας;

Πρέπει τὸν κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ καταστῇ ὁ ἐπίμονος τοῦ θέματος εἰσήγησης παρὰ τῷ κ. Προέδρῳ τῆς Κυβερνητικῆς, στοιχειωτέον, παρέσκεψε ἀπὸ μηνῶν ἡδη τὴν διαβενδαίσιν, ὅτι εὐθὺς ὡς ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπή τερματίσῃ τὸ ἐργον τῆς και ὑποβάλῃ τὰ πορίσματα τῆς, η Κυβερνητικής θὰ ἐπιληφθῇ ἀμέσως τῆς ἐπιλύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκού.

Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον τῆς ἀναβολῆς τῶν περὶ τὴν ἐκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς συζήτησεων. Τὰ ὑποδεικνυμένα εἶναι μέτρα πρακτικά, ἀπλὰ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν, μη προκαλοῦντα οὐδενὸς τὴν ἀντίδρασιν, ἀφοῦ τοὺς πάντας ἐξυπηρετοῦν και κατὰ πρώτον λόγον τὸ ταξιδεύον κοινὸν και τὴν τουρίστικην μας προσπάθειαν.

ΟΑ ΚΑΛΥΦΘΩ ΠΡΑΓΜΑΤΙ Η ΑΝΑΓΚΗ;

Χαίρομεν, διότι εἰς τὰς ἀποφασισθέντα παρὰ τῆς Κυβερνητικῆς μέτρα πρωθυσεως τῶν ἐντεύθεν ἐξαγωγῶν φρούτων και λαχανικῶν περιελήφθη και ἡ ἀνάγκη τῆς ἀποκτήσεως δύο πλοίων-ψυγείων, Φυκτικού χώρου χιλίων τόννων. 'Ἐπιτακτική πράγματι κατέστη ἡ ἀνάγκη τῶν δύο τούτων εἰδικῶν σκαφῶν, λόγω τῆς σημειουμένης τελευταίως ζωη-

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,,

ADDRESS: P. O. Box 306

ρότητος είεις τάς έξαγωγάς των έλληνικών προϊόντων και θέλουμεν νά έλπιζουμεν ότι η πλήρωσίς της δεν θα βραδύνη.

Έφιστώμεν, όμως, την προσοχήν των άρμοδιων κυβερνητικών παραγόντων έπι τών σσων δαπανηρών σφαλμάτων διεπράχθησαν όσακις τὸ θέτοντα γνώσιν καὶ πειραν μακράν. Ή κρατική πλοιοκτησία ή μᾶλλον κείται περὶ σκαφῶν ψηλῆς ἀξίας, εὐπαθετότατων εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τοιμένων εἰς τὴν ἔξαγωγήν προσωπικοῦ ἐπιλέκτου, πειθαρχημένου εἰς τὸν συστήματος τῆς φύσεως.

Ἐνδεικνυται νά προτιμηθῇ ὁ ιδιωτικὸς ἐφοπλισμός, σστις χρηματοράν—ἄν υπάρχουν πρὸς πώλησιν—δύο ταχυτάτων πλοίων-ψυγείων. Τὰ τὰς ιδικὰς μας μεταφοράς, ὅταν δὲ ή ἐντεῦθεν ἔξαγωγικὴ περιόδος παρέλθῃ, θα διατίθενται ἐπὶ ναύλων καὶ εἰς ἄλλους ξενους τομεῖς, ἔξαγωγικους. Θα ἀπόδη σύτῳ ή ἐκμετάλλευσις τῶν δύο πολίων πεισσότερον ἀποδοτική, ὥστε καὶ ναύλους χαμηλοτέρους νά ήμπορούν νά εἰσπράττουν ἀπὸ τὰς ἐντεῦθεν μεταφοράς.

Ἄλλ' ὅπως εἰς προηγούμενον τεύχος μας ύπεδειξαμεν, καὶ μόνον τὸ γεγονός τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς έξαγωγάς τῶν προϊόντων μας τῶν δύο έλληνικῶν ψυγείων, θα είναι ἀρκετόν νά ἐπιτύχωμεν χαμηλοτέρους ναύλους καὶ ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα, τὰ τόσον ψηφλαὶ ήδη κόμιστρα εἰσπράττοντα.

Ἴσως νά ἔχειάζετο νά ὀκουσθῇ καὶ ή γνώμη τῶν εἰδότων ἐφοπλιτὰ ἐν λόγω πλοΐα. Πληροφορούμεθα σχετικός, ὅτι ὁ κ. Γράτσος παρηγγείλειν εἰς Βελγικὰ ναυπηγεία τρία πλοία-ψυγεία, χωρητικότητος 3.200 τόνων, ταχυτήσι 1910 μαλίων, μὲ παράδοσιν τὸ 1959)60. Μῆπως θὰ ἡτο δυνατός κάποιος συνδυασμός διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ νησιοῦ ή παραγγελία εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία δύο μικροτέρων διὰ λογαριασμὸν τοῦ αὐτοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστού, χρηματοδοτουμένου ἀπὸ τὸ Κοάτος;

ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΤΑΦΙΔΑΣ

Σημειούται, ἀπό τινος, ἑκτεμόδης τῶν ναύλων σημαντικὸς διὰ τὰ ξένους φορτία σταφίδων πρὸς τὸ Κόντινεντ. Τὰ 22 δολ., τὸν τόνων, ἔκτος τῆς 1910 μαλίων, μὲ παράδοσιν τὸ 1959)60. ένος έστω πλοίου ἐν τῶν παραγγελθέντων εἰς τὴν ἔξαγωγικὴν μας κίγαρισμὸν τοῦ αὐτοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστού, χρηματοδοτουμένου ἀπὸ

Πρῶται αἱ γερμανικοὶ ἑταῖροι ύπεβιδασσαν τοὺς ναύλους. Τὰς ἡκούσθησαν αἱ ἄλλαι. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν οἱ ναύλοι εἰς τὰ αὐτὰ περυσινὰ προσφέρθησαν νά φορτώσουν.

Η ΣΠΟΓΑΛΙΕΙΑ

Πληροφορία, ἐκ τῶν παραλίων τῆς Βορείου Ἀφρικῆς, ὅπου ὁ κύριος φόνους καὶ καλῆς ποιότητος σπογγαλιεύματος. Αἱ ἐπικρατήσασαι μέχρι μένη βελτίωσις εἰς τὰς μεδόδους ἀλιείας τῶν έλληνικῶν σπογγαλιευτικῶν συγκροτημάτων, είχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς καὶ, ἀντιθέτως, τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀποχημάτων. Παρό τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἔχουν ἐνημερωθῆν πλήρως εἰσέστη ἐπὶ τῆς ἐφετεινῆς δραστηρίοτητος τῶν σπογγαλιευτικῶν μας αἱ ἀρμόδιοι ὑπερεστίαι τοῦ "Υπουργείου Βιομηχανίας, πιστεύεται ὅτι ἀναμίματος ὑπῆρχεν καὶ ή τερματίζομέν ἔξοδομησις τῶν Ἑλλήνων σπογγαλιέων εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Ἀφρικῆς.

Ἐξ ἄλλου, τὰ σπογγαλιευτικὰ συγκροτήματα τὰ ὅποια διὰ πρώτην φοράν ἔφετος, κατόπιν τόσων ἔτῶν, ἡλίευσαν εἰς τὰ αίγαυπτικὰ παρά-

λια, ἐσημείωσαν περιωρισμένην διπωσδήποτε ἐπιτυχίαν. Μικρὰ ὑπολογίζονται γά εἰναι τὰ περιθώρια κέρδους μετὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν συμπογγαλιείων ἀγαύπτιακὴν ἑταῖρίαν καὶ τὴν ἔξοφλησιν τῶν ὑπὸ τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης χορηγηθέντων διαιτῶν διὰ τὴν ἐκκίνησίν των.

"Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὰ ἀλιεύσαντα εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας συγκροτήματα, ταῦτα καλὴν ἀπόδοσιν είχον, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως πασότησις, δοσον καὶ ποιότητος τοῦ σπογγαλιεύματος. Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι οἱ πρώτοι σπόγγοι ἔγκωροι παραγωγῆς ἐκλείσθησαν πρὸς 1100—1350 δρ., κατ' ὄκαν.

ΠΡΩΤΑΙ ΑΙ ΑΠΟΘΗΚΑΙ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ

Πρωταρχικὴ ἀνάγκη τοῦ λιμένος Πειραιῶς ή κατασκευὴ νέων ἀποθηκῶν, αἱ ὅποιαι εἰς τὸ διπλάσιον, τούλαχιστον, θὰ αὔξησουν τοὺς ἀποθηκικούς χώρους. Ικαναὶ ποσότητες ἐκφορτωμούμενων εἰδῶν παραμένουν στήμερον μονίμως εἰς τὸ υπαίθριον, ἐνώ σύδεμια ἀξιόλογος διευκόλυντος παρέχεται εἰς τὴν ἀποταμίευσιν ἐμπορευμάτων.

Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ἐπρογραμματίσθη ἡ δημ. ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ ἀνέγερσις νέων μονορόφων καὶ πολυοφρόνων ἀποθηκῶν εἰς τὴν περιοχὴν της Καρύων Α—Β. Β τοῦ λιμένος δόλοκηρουμενου σύντο τοῦ προγράμματος τεχνικῆς ἀναμφράσεως τοῦ λιμενικού χώρου. Τὰ ἀπαιτηθόμενα κεφαλαια διὰ τὰ ἔργα αὐτὰ ἀνωδομῆς ἐξευρέθησαν ἡδη ἐκ τῶν πόρων τοῦ Ο.Λ.Π. Ήδη είναι τὰ πλέον παραγωγικά ἔξικενων τὰ ὅποια εἰπενδύνονται εἰς τὸν λιμενικό ἔργο. Τὰ οὖσα ἐκ τῶν νέων ἀποθηκῶν δύνανται σπομνικῶς νά αὔξησουν τὰς βασικὰς προσδόσους τοῦ λιμένος, χωρὶς τὸ ἐμπόρευμα εἰς τίποτε νά ἐπιβαρυθῇ, ἀλλὰ τὰ μέγιστα ἀντιθέτως νά ἐξυπερετηται.

Μάζι πληροφορούν, ὅμως, ὅτι ἡ τελικὴ αὐτῆ φάσις τῶν ἔργων διὰ τὴν προτεραιότητα τῆς κατασκευῆς τῶν διεκδικεῖ μία ἄλλη διπανηρά ἐργασία, ἀπόδελπουσα εἰς τὴν ἐκβάθυνσιν τῆς λιμενικῆς λεκάνης.

Καθυστερημένοι οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. ἀντελήθησαν τὴν ἀνάγκην τῶν μεγάλων βαθῶν. Πρὶν ἡ κατασκευασθῶν τὰ νέα κρηπτιδώματα διῆπετε η ἐκβάθυνσις αὐτῆ νά είχε γίνη. Οὕτω ἀνάλογον βάθος, πέραν τῶν 10 καὶ 11.50 μ., θὰ ἔπειρε νά είχε μέρος τούλαχιστον τῶν νέων κρηπιδώσων, ὃτε τὰ ὑπερεγένη πλοία νά δύνανται ὅχι μόνον νά εἰσπερεύουν εἰς τὸν λιμένα, ἀλλὰ καὶ τὸ σπουδαιότερον ἀνέτως νά παραβάλλουν. Τόρα καὶ ἂν ἀκόμη διατεθούν πεντήκοντα καὶ πλέον ἔκατονμέρια δραχμῶν δέν θὰ καταστῇ ὁ λιμὴν ἰκανὸς εὐχερῶν νά ὑποδέχεται ἔνα μεγάλων διαστάσεων πλοίουν. Απλῶς καὶ μόνον ὁ εἰσπλόους τωσίς τοῦ θὰ διευκολυνθῇ. "Η πλεύρισις καὶ ἡ πορεικόφροντας αὐτῆς περιθώρια διπλανήσαται, μετὰ τὸν λιμενικόν βάθον.

"Ἴσως θὰ ἔπειρε νά αναβληθῇ δι' ἀργότερον ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων ἀκεβαντίσεως καὶ τοῦτο δοκί διότι δέν ἐπιτάσσεται αὐτῆ ἐκ τῶν πραγμάτων, ἀλλὰ διότι ἐπιτακτικάτερά είναι ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνεγέρσεως νέων δοθῆ προτεραιότης εἰς τὰ ἔργα ἐκβαθυνσεως τοῦ λιμένος — ὅπως παράγοντες τίνες τῆς διοικησεως τοῦ Ο.Λ.Π. περιέργως ἐπιδιώκουν — τὰ κεφαλαία τὰ προοριζόμενα διὰ τὸν ἀνέγερσιν τῶν ἀποθηκῶν θὰ ἀπορροφηθούν ἀπὸ τὰς μεγάλας διπάνας τῶν ἔργων ἐκβαθυνσεως.

Δέν θὰ είνε, δομως, σκόπιμον, νά αφέτωμεν σταυρόδιπλα διπάνης τοῦ θὰ απαιτησουν δληπησιδη διπανηρών ἔργων, νέα δηλαδή κρηπιδώματα, μετὰ ἀνάλογα μεγάλα βάθον.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθησις τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἡτο τὰς ἀνάγκας τῆς σήμερον πρώτης τοῦ περιπτώσιν προσθέτων εἰς τὴν θεραπείαν μελλοντικῶν, ὅπωσδήποτε, ἀναγκῶν.

Αἱ αἴσθ

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Φίλε κ. Κωττάκη,

Μὲ ἐνθαρρύνουν τὸ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εἰς τὰς προσπαθείας μου. Θέλω, πράγματι, ὁ «Βράχος»—ἡ ἀγαπητὴ μας Σύρος—νὰ γίνῃ ἔνα ἄπο τὸ σοδαρώτερα ἐπισκευαστικὰ κέντρα τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, καὶ θὰ γίνῃ. "Ολοι, εἰναι ἀλήθεια, μὲ δονθοῦν. 'Η Κυβερνησὶς ἐπίσης ἐπράξε τὸ καθηκόν της.

Θὰ ἐπρεπεν ὅμως νὰ ἐπιμηκυνθῇ ὁ πρὸ τοῦ Νεωρίου μῶλος, ἵνα ἀγκυροβόλησῃ εἰς τὸν ἔκει ἀσφαλέστατον καὶ μὲ ἐπαρκῆ βυθίσματα μυχὸν ἡ Δεξαμενή, ὅποτε εἰς ταχύτητα καὶ κόστος ἐπισκευῶν ὁ λιμὴν τῆς Σύρου θὰ ἥτο ἀσυναγώνιστος.

Διὰ τῆς ἐπισκευῆς, ἐπίσης, τῆς ἐσχάρας τοῦ Νεωρίου, θὰ καθίστατο δυνατὸς ὁ ἔκει δεξαμενισμὸς ὅλων τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπιβατηγῶν, ἀπαλλασσομένων οὕτω τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν Πειραιώς τῆς μεγάλης συμφορήσεως, ἥτις τώρα ύφεσταται.

Διὰ τῆς ἐπισκευῆς, ἐπίσης, τῆς ἐσχάρας τοῦ Νεωρίου, θὰ καθίστατο δυνατὸς ὁ ἔκει δεξαμενισμὸς ὅλων τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπιβατηγῶν, ἀπαλλασσομένων οὕτω τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν Πειραιώς τῆς μεγάλης συμφορήσεως, ἥτις τώρα ύφεσταται.

Νέα 'Υρκη, 'Οκτώβριος 1957.

Φιλικώτατα

N. B. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΛΕΡΜΟΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Σχετικῶς μὲ τὰ δσα ἔγραψεν δ. κ. Θεοδωρακόπουλος διὰ τὴν ναυπηγίκην καὶ ἐπισκευαστικήν βάσιν τοῦ Παλέρμου, θέλω νὰ προσθέσω δλίγους τινὰς ἀριθμούς, ἀρκετά ἐνδεικτικοὺς τῆς ἀναπτυσσομένης ἔκει παραγωγικῆς δραστηριότητος.

Οὐτώς, αἱ μόνιμοι δεξαμεναι τοῦ Παλέρμου ἐδέχθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 341 σκάφοι τὸν, γκρὸς 3.554.694. Τὰ 90% τῶν ἐπισκευῶν ἔξετελέσθησαν ἐπὶ ξένης ἐθνικότητος πλοίων, κυρίως δὲ μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Πειραιεὺς 'Οκτώβριος 1957

Φιλικώτατος

Δ. Γ.

ΑΙ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΑΙ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω δύο ἐπιστολάς εὐχαριστηρίους ἀπὸ μέρους πλοιάρχων ποντοπόρων πλοίων διὰ τὴν ἐπ' αὐτῶν συστασιν βιβλιοθηκῶν. Καταδεικνύεται τὸ κενόν, ὅπερ πράγματι ἐπλήρωσεν ἡ πρωτοβουλία ώρισμένων ἐφοπλιστῶν μὲ τὴν δημιουργίαν τοῦ ὥραίου

αὐτοῦ θεσμοῦ ἐπὶ τινῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Αὐτά δημοσιεύομεν πλοίων μόνον αἱ βιβλιοθηκαὶ τῶν πληρωμάτων εἰναι ἀρκετά δηλωτικοῖς καὶ τῆς ὑφισταμένης ἀνάγκης, ὅπως δημοσιεύομεν πλοίων μόνον αἱ βιβλιοθηκαὶ τῶν πλοίων πληρέστερον ὄργανων θεσμοῦ, ἀλλὰ καὶ τὸ παράδειγμα τῶν πρώτων δημιουργῶν τύχη τῆς ὑφισταμένης:

Κύριε Διευθυντά,

Θεωροῦμεν ὑποχρέων μας νὰ ἀπειθύνωμεν τὰς εὐχαριστίας μας διὰ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τὴν ἀξιότιμον διεύθυνσιν τῆς Ἐταιρίας μας «Οlympic Maritime S. A.», ητος ἐνδιεφέρθη διὰ τὸν ἔφοδοισμὸν τοῦ πλοίου μας μὲ βιβλιοθήκην, περιλαμβάνονταν ἔκατοντάσ, περίπου, ἐλέκτων βιβλίων, 'Ἐλλήνων καὶ ἔνονων συγγραφέων, πολυτελῶς δεδεμένων, μὲ δύο σειράς παγνιδίων (σκάκι, τάβλι, ντόμινο), καθὼς καὶ μὲ συσκευὴν τηλεοράσεως, πρὸς ψυχαγωγίαν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους μας. Τακτικῶς, ἐπίσης, μᾶς ἀποστέλλονται ἀπὸ τὴν 'Ἐταιρίαν μας διάφορα ἐλληνικὰ καὶ ἔνα περιοδικό, ἔγκυκλοπαδικό περιοχειμένου.

Σᾶς εὐχαριστοῦμεν θερμῶς διὰ τὴν φιλοξενίαν τῆς παρούσης, ἐξ ὅμοιας τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ πετρελαιοφόρου «Ολυμπικ Χίλλ».

MIX. MONOGYIOΣ

Υποπλοίαρχος

Πόρτλαντ (Μαΐν) 25 Σεπτεμβρίου 1957

Πρὸς τὴν Διεύθυνσιν, ἐξ ἄλλου, τῆς Α. E. Ἀτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η 'Ἑλληνική», ἀπεστάλη ἡ ἀκόλουθος ἐπιστολὴ:

Φίλε κ. Παπαδόπουλε,

Διὰ τῆς παρούσης ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς ἐκφέρω τὰς ἀπείρους εὐχαριστίας τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος, ιδιαιτέρως δὲ τὰς ίδιας μου, διὰ τὴν δημιουργίαν ἐν τῷ πλοίῳ μας τῆς βιβλιοθήκης. Νὰ εἰσθε δέδιαιος, διὰ τῆς εὐγενεστάτης πρωτοβουλίας τῆς «Ἑλληνικῆς», νὰ μᾶς ἐφοδίσῃς μὲ πλούσιον καὶ ἐλέκτων ἀναγνωστικὸν υλικόν, ἐδωρήθη εἰς τὸ μοχθοῦντα καὶ παλασίοντα ἀνὰ πάσαν στιγμὴν μὲ τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως ναυτικὸν ἡ ἀνακοφίσις. Αἱ ὥραι τῆς ἀργίας μας δὲν εἶναι πλέον μονότονοι καὶ ψυχικῶς βαρεῖαι, ἀλλὰ εὐχάριστοι, πλημμυρισμένοι ἀπὸ τὸ ἐνδιαφέρον, ποὺ μᾶς ἐδημιουργήσαν αἱ σελίδες τῶν ἐλέκτων τόμων τῆς βιβλιοθήκης μας.

Ὑπεύθυνος ὡρίσθη βιβλιοθήκαρις, δοτικ καὶ ἐπιμελεῖται τῆς διανομῆς καὶ τῆς καλῆς συντηρήσεως τῶν βιβλίων, τῶν τόσου πολυτίμων δι' ημᾶς.

Μεθ' ὑπολήψεως

E. ARKOULAKIS

Πλοίαρχος τοῦ ἀπὸ πετρελαιοφόρου «Ἑλληνική Μπήτς»

Χούστον Τέξας, 9 Σεπτεμβρίου 1957

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IPAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAH
ABADAN
BANDAR SHAPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBE·I·T

KUWAIT
MINA AL AHMADI

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

TANKERS, FORTRESS AND PASSES CATEGORIES SHIPS
KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ :

IPAK:

AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

20)10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMEASTER - BASRAH

IPAN:

AMERICAN EASTERN CORPORATION

P. O. B. 4 - KHORRAMSHAH

CABLES: AMEASTER - KHORRAMSHAH

KOYBE·I·T:

AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMEASTER OR AMISCO - BASRAH

ΟΙ ΑΝΑΛΟΓΙΕΣ

Μού είνε πολὺ εύχαριστο νά συζητήται καλῆς θελήσεως, όπως, θμολογουμένως, είνε δό Πλοιάρχος κ. Σ.Α.Φ., κάθε φορά, που μού δίδεται ή τιμή αυτή.

Ο άγαπητός μου Πλοιάρχος, άναφερόμενος σε προηγούμενο γράμμα μου, τιτλοφορούμενο «Μικρότητες», συμφωνών μὲ τὰς ἀπόψεις μου, συμπληρώνει, διτὶ σι μικρότητες καὶ αἱ ἐπὶ τῷ πλώιον πολλὲς καὶ διάφορες ἀσχημίες, δὲν προέρχονται μονόπλευρα, ὅπως φαίνεται νά ἔχου γνώμη, ἀλλὰ προέρχονται καὶ ἐξ τῶν κάτω. Ἀπό τὰ πληρώματα, κάθε βαθμοῦ, κάθε κλάδου καὶ ἀτικαλεῖται, ἐν συνεχείᾳ, δό καλὸς φίλος τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ τοῦ.

Ἄλλα ποιός ἡρήθη, διτὶ μικρότητες καὶ ἀθλιότητες πηγάδου στὸν κόσμο ἀπὸ δὲλς τὶς κατευθύνσεις; Νομίζω, διτὶ ὅχι λίγες φορές εἴπα σε γράμματα μου, πὼς οἱ ἀναλογίες εἰνε τίσες. Ο περιφόμος νόμος τῶν πιθανοτήτων ἀποδεικνύεται καὶ ἐδώ μὲ ἀκρίβεια θαυμαστό. Θά υπέρθεματισώ ἀκόμη, προσθέτοντας μιὰ παραπόρηση, πὼς στὰ πληρώματα τὸ φαινόμενο ἔχει ἔνα πλεονασμό, ὅχι ἀδικαιολόγητο. Τούτῳ διείλεται στὸν λιγότερη διαπαιδαγώγητο τους, στὴν σκληρότερη ἀπασχόλησή τους, στὴν κατώτερη οἰκονομική τους ἀπόλαυση, στὴν δυσμενή τους ἀφετηρία τὶς περισσότερες φορές, στὸν κατώτερον κύκλους μὲ τοὺς ὅποιους διαβιοῦν καὶ συναναστρέφονται καὶ σὲ ἔνα σωρὸ ἀκόμη δικαιολογημένα καὶ ἀδικαιολόγητα αἵτια.

Τὰ περισσότερα, ὃν δχι ὅλα αὐτά, ἀπουσιάζουν καὶ πρέπει νά ἀπουσιάζουν ἀπὸ τὰ δικαιολογητικά, ποὺ θά ἐπικαλεσθῇ ἡ ἀνωτέρα ἡγεσία τῶν πλοίων.

Ὑπάρχει καὶ κάτι ἄλλο, ποὺ δικαιολογεῖ τὶς τυχὸν στραβοθυλίες τῶν πληρωμάτων, γιὰ τὸ δόποιο εἶμαι δέσμιος, πὼς ὁ κ. Σ.Α.Φ. θά συμφωνῇ: Τὸ διτὶ στὰ κατώτερα πληρώματα ὡργίσας ἡ λακή πρωταγάνδη τοῦ ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΗ στὴν ἐποχῇ μας, πράγμα ποὺ στὶς τάξεις τῶν Πλοιάρχων δὲν δεχόμεθα ως δικαιολογητικό.

Τὸν ἀλγότατον γράμμα μου περιεστράφη σὲ κάτι συγκεκριμένο καὶ σύτο μόνο ἑσχολίασσα. Εἶμαι πρόθυμος νά σχολιάζω καὶ νά παρουσιάζω δὲλς τὶς περιπτώσεις, μὲ τὰ συγκεκριμένα στοιχεῖα. Καὶ τέτοιο συγκεκριμένου στοιχείου προσφέρει ὁ κ.Σ.Α.Φ., μὲ τὴν περιπτώσιν τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ του. Δὲν θὰ σχολιάσω τῶρα αὐτὴ τὴν περίπτωση, γιατὶ ἔχω μερικὲς ἐπιφυλάξεις. Ἀνάγεται σὲ μιὰ ἐπαγγελματική περίπτωση τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν ὅλων, γιατὶ δοι, λίγο-πολὺ, ὑποπίπτουν σὲ τέτοιες ἀταξίες. Ὁ υπογράφων, μάλιστα, εἶναι ἀπὸ τοὺς μᾶλλον ἀτακτοῦντας, ἀν αὐτὸ εἶνε, πράγματι, ἀταξία. Ἐπιφυλάσσομαι, λοιπόν, νά παρουσιάσω πλήρες τὸ θέμα σὲ μελλοντικό μου γράμμα.

Ἄλλα αὐτὸ δὲν ἔχει σημασία. Δέχομαι τώρα ἀσυζητητή, διτὶ βρέθηκε ἔνας ραδιοτηλεγραφῆτης μὲ εικοσατητή πείρα νά παρεκτόπεται. Ἀλλά, ἐν συνεχείᾳ, δέπλουμε καὶ τὴν ἐπιβαλλομένη ἀποκατάσταση. Ἀναλογούθῃ ἡ ἀποπομπή.

Ἐπικρότης ἀπολύτως τὸ μέτρο. Οδέποτε ἔγινα ἀρνητής τοῦ ἰεροῦ τούτου δικαιώματος τοῦ Πλοιάρχου. Τὰ χέρια του πρέπει, πρὸ παντός, νά είναι ἐλεύθερα. Παντοῦ καὶ πάντοτε. Δὲν ύπάρχει λόγος νά ἔχῃ πάντοτε δίκαιο. Δέχομαι, τὸ δικαιόματα τούτο νά μπορῇ νά τὸ ἀσκῆ καὶ δταν δὲν ύπάρχῃ λόγος δικαιολογίας:

—Βρε πατίδι μου, καλὸς καὶ προκομένος είσαι. Ἀλλά καὶ ποὺ σὲ βλέπω ἀκόμη, μού κάνεις κακό. Πήγαινε στὸ καλό. Ισως, μὲ κάποιον ἄλλο νά ταιριάζεις καλλίτερα.

Αφθονες είνε οι περιπτώσεις, ποὺ δὲν μπορούμε νά συμβιώσουμε μὲ

κάποιον. Να γίνεται, λοιπόν, ἡ ἀποπομπή, δπως καὶ τὴν ἀποχώρησην συνιστοῦμε καὶ στὰ πληρώματα σὲ τέτοιες ταραγμένες καταστάσεις. Θά πρέπει καὶ δό ἐργοδότης νά ἀποδέχεται — καὶ δῆλοι τὰς ἀποδέχονται — τὶς πράξεις αὐτὲς τῶν Πλοιάρχων, ἔστω καὶ ἀν συνεπάγωνται οικονομικές ἐπιβαρύνσεις τῆς ἐπιχειρήσεως.

Οι καλοὶ ἐργοδόται, ποὺ ζέρουν καὶ τὴ δουλειά τους, πάντοτε ἀναγνωρίζουν στὸν Πλοιάρχο τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς, τῆς διατηρήσεως καὶ τῆς ἀποπομπῆς τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τῶν πλοίων, χωρὶς νά είναι ἀνάγκη νά συζητήσουν καὶ νά δικάσουν ἐπὶ τῶν ἀφορμῶν.

Ξεκινῶντας ἀπὸ τέτοιες γνώμες, ἀν θυμάται ὁ κ. Σ.Α.Φ., ὑπέδειξα καὶ στὸν Δόκιμο τῆς περιπτώσεως τοῦ θέματος, ποὺ συνεζήτησα, πῶς τὸ καλλίτερο ποὺ ἔχει νά κάμη είνε νά ἀλλάξῃ μὲ πρώτη εύκαιρια καρέβαι.

Καὶ συμπεραίνουμε ἐλεύθερα καὶ χωρὶς σοφία: Φταίει σὲ κάποια προστριβή ὁ Ναυτικός; Νά ἀπολυθῇ ὁ Ναυτικός. Φταίει σὲ ἄλλη προστριβή ὁ Πλοιάρχος; Νά ἀπολυθῇ ὁ Ναυτικός.

Στὴν Πατρίδα μου καὶ ἀσφαλῶς σὲ διέλει τὶς Πατρίδες, κυκλοφορεῖ μιὰ παροιμία κ. Σ.Α.Φ., ποὺ λέγει: «Κυλάει τὸ αὐγό; Άλλοι μόνο ἀπὸ τὸ αὐγό. Κυλάει ἡ πέτρα; Άλλοι μόνο, ἀπὸ τὸ αὐγό.»

Ὄστε νά μὴ μᾶς καταδικάζετε καὶ ὡς γράφοντας, ἀν δικάζουμε κάπτων αὐστηρότερα τὴν ἀντότατη ἡγεσία στὰ ἴδια παραπτώματα. στὰ όποια σὲ ἄλλους θὰ είχαμε διαθέσεις ἐπιεικείας.

Στὸ παρόπτωμα, ποὺ θὰ δάλουμε διαθέματος, καταδίκης ΔΕΚΑ στὸν Ναυτικό, ὁ διαθέμα ΧΙΛΙΑ είνε μᾶλλον λίγος γιὰ τὸν Πλοιάρχο.

Μὴ λησμοῦντε, ἀκόμη καὶ τὸν παραδειγματισμό. Ο Πλοιάρχος, ποὺ θὰ παρουσιάζεται ἀδικος, κακός, μικρός καὶ ἀκαταλόγιστος, δίνει διπλὸ καὶ πολλαπλὸ στοιχεῖο γιὰ νά κριθῇ. Τὸ μεγαλύτερο είνε ὁ παραδειγματισμός του.

Πῶς είνε δινατὸν νά καλλιεργηθῇ ἡ ἀγάπη στὸ καράβι, δ σεβασμὸς στὴν ἐπιχείρηση, δ ἀτρούσμαδ, ποὺ πρέπει νά είνε ἐνδημικός στὰ ναυτικά ἐπαγγελμα, δταν πνοὴ τοῦ παραδειγματος είνε φτηνῆς καὶ πολλὲς φορές κακῆς ποιότητος;

Ο κακός Πλοιάρχος είνε ταύτοχρονα καὶ ἀριστος προπαγανδιστής καθές ἀποσυνθέσεως. Προετοιμάζει τὴν διάλυση στὰ πάντα. Τροχίζει διαθέσεις γιὰ ἐκδίκηση. Λιπαίνει τὸ ἔδαφος γιὰ τὴν ἐπιτυχία τῆς δικαλιεργείας κάθε θεωρίας. Δίνει θαυμάτια ἐπιχειρήματα καὶ ἀποστομωτικά δικαιολογητικά στους ἀτακτοῦντας.

Ωστὲ τὸ γράμμα μου δὲν είχε τὴν ἔννοια καὶ τὸ πνεῦμα, γιὰ τὸ δποῖο κάπως μὲ ἀνακαλεῖ εἰς τὴν τάξιν ὁ καλός μου φίλος. Μὲ αὐτὸ καταδικάζω τὶς μικρότητες, δταν ύπαρχουν καὶ δτου ύπαρχουν. Καὶ ἐπειδὴ στὸ ἐπιχείρημά του προβάλλεται ἔνας κακὸς συνάδελφός μου, ὑπενθυμίζω στὸν κ. Σ.Α.Φ., πὼς καὶ ἔνας ἀλλος συνάδελφός μου πρόπτετος ὑπὸ τὰς διαταγάς του ἐπὶ μίαν συνεχῆ δεκατίαν στὸ ἴδιο καράβι ἥππου καὶ δ ἕδιος ἐπλοιάρχευε. Πρέπει, λοιπόν, μιὰ καὶ τοῦ ἔφαται ὁ δεύτερος, νά πάρουμε τὰ φυάρι, νά συναποκομίσουμε στὰ ἄχρηστα καὶ τὸν πρώτων;

Κοινὴ ὑποχρέωσις είνε δλων μας, σὲ δποῖο πόστο καὶ ἀν προσφέρουμε τὶς ὑπηρεσίες μας στὸ πλοίο, νά καταδικάζουμε αὐστηρὰ διέλες τὶς μικρότητες.

Δὲν είνε μόνο στὸ πλοίο ἐπιζήμιες. Είνε ἐπιζήμιες στὸ Ναυτικὸ ἐπαγγελμα. Στὴ ζωὴ μας, δηλαδή. Γ' αὐτὸ καὶ τὸ κριτήριο ἐπιβάλλεται νά είνε ἀμερόληπτο καὶ ἀπηλλαγμένο συναδελφικῆς ἀλληλεγγύης. Τούλαχιστον σὲ τέτοιες περιπτώσεις. Τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας ἔνει ἀνάγκη καλῶν εἰσπηγμῶν, ἀκόμη καὶ στὰ μικρότερα θέματα. Καλοὶ δὲ κριταὶ καὶ καλοὶ εἰσηγηταὶ είνε μόνο δσοι είνε καλῆς πίστεως συζητήται, ὅπως, πράγματι, καὶ είνε ὁ Πλοιάρχος κ. Σ.Α.Φ.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

"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
BOTRYS BRANDY & WINES

PAINTS AND
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΑΙ ΚΡΑΤΟΥΣΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

'Από τριμήνου περίπου αι γνώμαι τών άρμοδων 'Αμερικανών σχολιαστών έμφανται διχασμέναι, όσον άφορά την μελλοντική έξελίξιν της άμερικανικής οικονομίας. Τότε έν προκειμένω περίεργον έγκειται είς το διάφορα απόψεως δὲν αναφέρονται είς την κατάστασιν, ητούς θά προέκυπτε μετά ένα έτος ή καὶ άκουτη μεγαλύτερων χρονικού διάστημα, άλλα μάλλον εις τὴν κατάστασιν τῶν τελευταίων τούτων μηνῶν τοῦ τρέχοντος έτους καὶ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1958. Διὰ τὴν προοπτικὴν τῶν ολίγων τούτων προσεχῶν μηνῶν — τονίζεται εἰς τὸ δελτίον τῆς «Νάσιοναλ Σίτυ Μπάκι», τῆς Νέας Υόρκης — δέν υφίστανται ἐπιχειρήματα, βάσει τῶν ὅποιων νά κηρυχθῇ τις ὑπέρ τῆς μιᾶς ή τῆς ἄλλης γιώμης. Ο τόνος ἐν τούτοις τῆς ἐν λόγῳ οικονομικῆς ἐπιβεβαρθεῶν είνει μάλλον αἰσιόδοξος. 'Αντιθέτως ὁ καθηγητὴς Κ. Σάμουελσον εἰς ἄρθρον του δημοσιευθέν προσφάτως εἰς τοὺς «Οἰκονομικοὺς Τάιμς» τοῦ Λονδίνου προβλέπει διά τοὺς προσεχεῖς μῆνας μίαν περιατέρω ἐλάσφράν ἀναζωγόνησιν τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας. 'Εκεὶ ὅπου οἱ 'Αμερικανοὶ εἰδοῖκοι διστανται, δύσον άφορά τὴν προοπτικὴν τῆς οικονομίας των, θά ήτο — προφανῶς — λίαν παρακεκλινυμένων νά ἀποφαθῇ τις ὑπέρ ταῦθη ή ἔκεινης τῆς ἀπόψεως. 'Η θέσις, δύως, τῆς άμερικανικῆς οικονομίας δὲν είνει δυνατὸν νά ἀρίνη κανένας ἀδιάφορον. Αἱ ἔκαστοτε διατασσαχαὶ τῆς ἐπηρεάζουσαν τὴν εὐραπαίκην οικονομίαν, καὶ τὴν Ναυτιλίαν φυσικά, ἀξίζει δὲ τὸν κόπον νά διαφέρωμεν τοὺς παράγοντας, οἵτινες ἐδημιούργησαν τοὺς ἐν προκειμένω φόδους, δύπις ἀναπτύσσωνται ἀπὸ τοὺς παραπτηρτὰς τῶν σημειουμένων ἔξελίξεων.

"Εχοντες ύπ' ουν των οι έν λόγω παραπηρηται τάς δηλώσεις πρωτικοτήτων τῆς διοικήσεως καὶ τῆς στατιστικῆς, παραπρούν ἔνα τυπικό γεγονός, ὅτι, δηλαδή, ή σημειρινή κατάστασις παρουσιάζει καταπληκτικήν θμοιότητα πρὸς τὴν κρατουμέναν πρὸ τῆς ὑφέσεως τοῦ 1953-1954, ἥτις — ἐν πάσῃ περιπτώσει — ἦτοι καθοδήσης καὶ βραχείας διαρκείας. Ή ὑφεσις ἔκεινη ἀπέδοθη εἰς δύο αἵτιας, τὴν μειώσιν τῶν δημοσίων δαπανῶν καὶ κυρίως εἰς τὸν τομέα τῆς Ἐθνικῆς ὁμύνης καὶ τὴν αὔξησιν ἀφ' ἔτερου τῶν εἰς ἐμπορεύματα ἀποθεμάτων τῆς ιδιωτικῆς οικονομίας, πέραν τῆς ἀνάλογίας πρὸς τὰς πωλήσεις τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων.

Ούτω καὶ σήμερον. Ό προϋπολογισμός τοῦ τρέχοντος οίκονομικοῦ έτους, τοῦ λήγοντος τὴν 30ην Ιουνίου 1958, προβλέπει στρατιωτικάς δαπάνας 33 δισεκατομμύρια δολαρίων, κατώτερας, δηλαδή, κατὰ 2 καὶ πλέον δισεκατομμύρια δολαρίων, τοῦ ισοδυνάμου ἐπίσησι, τῶν γενομένων δαπανῶν κατά τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους. Αἱ προτεινόμεναι αὐτὰ μειώσεις προεκάλεσαν ἀκύρωσεις τινάς ή μειώσεις παραγγελιών πρὸς τὴν βιομηχανίαν. Βεβαίως, αἱ εἰν λόγῳ μειώσεις δέοντα νὰ ἔξετασθουν ἐν τῷ γενικῷ πλαισίῳ ἐνδός προγράμματος οίκονομικοῦ ἐπί τῶν δαπανῶν τοῦ προϋπολογισμοῦ, καθὼς καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ ἀγώνου ἔναντίον τοῦ πληθωρισμοῦ, οἱ ἀντίκτυτοι, διμως, ἐπὶ τῆς γενικῆς οίκονομης δραστηριότητος δύνανται νὰ εἶναι σημαντικοί, ως συνέδη κατὰ τὸ 1953.

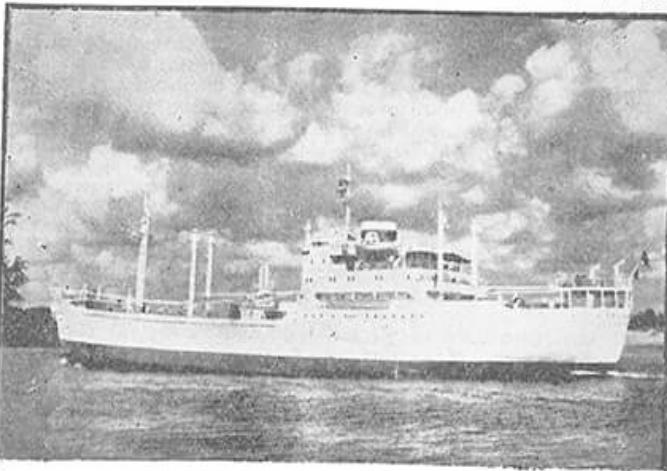
Δευτέρα σύγκρισις: Τὰ ἀπόθεματα τῆς ἀμερικανικής οἰκονομίας ηὗησαν τὸ 1956 κατ' αἰξίαν, κατά 4.6 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Κατά τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους ἐμείωθανται δισεκατομμύρια δολλαρίων, ἀλλά κατά τὸ δεύτερον τρίμηνον ηὗησαν κατά 1.7 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Φαίνεται, δθεν, ὅτι ῥυθμός τῆς αὐξήσεως ἡ πλατφόρμη σημαντικῶς. Ἡ αὐξήσις τῶν ἀποθεμάτων δύνανται νὰ παρουσιασθῇ ἀπό δύο πλευράς: Ἡ αὐξάνονται ἐπιτηδεῖς ὑπὸ τῶν ἐπιχειρηματιών, λ. χ., ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν προεξοφλούμενον δγκον τῶν πωλήσεων ἢ — καλλιστα — δύνανται νὰ ἀγέλθουν, λόγῳ ἐπιβραδύνσεως τῶν πωλήσεων. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, ἡ κίνησις τῶν ἀποτελεῖ παράγοντα ἐπεκτάσεως διὰ τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα ἐν τῷ συνδυῳ της, εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν συμβαίνει τὸ ἀντίθετον, διότι οἱ ἐλώγιοι ἐπιχειρησίες βάζουν δύναντας τὰς νέας τῶν παραγγελίας, μέχρις δουτὸν ἀποκατασταθῇ μία νέα, μεταξὺ ἀποθεμάτων καὶ πωλήσεων, ὁμαλή ἀναλογία. Κατὰ τίνας παρατηρήτας, ἡ σημειωτὴ ξηρός ερχεται ως ἀποτέλεσμα τῆς δευτέρας αἰτίας, ἀντιθέτως, δηλαδή, τρόπος τὴν θέλησιν τῶν ἐπιχειρησεων. εἰς τὰς διτίας συνεσωρεύθησαν τὰ πτοχέματα.

Άν κατά τα τέλη του 1956 ή σχέσις άποθεμάτων ήτο 1.81 κατά τα τέλη Μαρτίου ή ανήλθεν εις 1.87, διά να φθάσῃ κατά τα τέλη 'Ιουνίου (προσωρινός άριθμος) εις 1.90. Το 1953, όπων ήρχισεν ή μείωσις τῶν άποθεμάτων, ή σχέσις αυτή ήτο — κατά μέσον δρού — 1.85. 'Από τού παρελθόντος 'Ιανουαρίου οι μηνιαίοι άριθμοι τῶν πωλήσεων τῆς βιομηχανίας είχον προσαντολισθή μὲ τὴν πτώσιν. Δέοντος ήταν παραδηθοῦν αἱ πωλήσεις πρὸς τὰς λογθείσας νέας παραγγελίας. Κατά τάς υπαρχόντας στατιστικάς πληροφορίας, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ μηνιαία ἄξια τούτων ἐμειώθη ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1956 μέχρι τοῦ 'Ιουνίου 1957 (ἔξαρ-
ρεσιν μόνον τοῦ μηνὸς Μαΐου) ἀπὸ 30 εἰς 27 δισεκατομμύρια δολαρίων, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἀπὸ τοῦ μηνὸς 'Ιανουαρίου ἡ ἄξια τῶν πωλήσεων ὑπερβαίνει συνεχῶς τὴν ἄξιαν τῶν νέων παραγγελιῶν, ἀφήνοντα διά τοὺς ἔξ πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἔτους μετάθεσιν 4.6 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τοῦτο ἔγγειται ἐν τοῦ δύκου τῶν μὴ ἐκτελεσθεισῶν προηγουμένων παραγγελιῶν.

Έπειτα της περιπτώσεως, τών δημοσίων δαπανών και τής μορφής τών αποθεμάτων, άναφέρεται και ή περίπτωσις τών έπενδύσεων, τών όποιων τά ποσά παραμένουν πολὺ υψηλά και έμφαντς ύπερβασίου τούς άριθμούς των άντιστοίχων περιόδων του παρελθόντος ήτους. Πάντως, κατά τό τρέχον έτος και μεταξύ τής πρώτης και τής τρίτης τριμηνίας τα ποσά τών έπενδύσεων ηγέηθησαν κατά ένα δισεκατομμύριο δολαρίων, φθάσαντα τά 37.89 δισεκατομμύρια. Κατά τό παρελθόν έτος ή αυξησης ήταν κατά 3 δισεκατομμύρια δολαρίων. Αι έπενδύσεις άνηλθον εις 35.87 δισεκατομμύρια δολαρίων διά τό γ' τριμηνον. Επί πλέον τό άριθμος της επεκτάσεως έπεσεν ήδη εις τά 5.5% έναντι 22% τού π. ήτους. Βέβαιως, ο δύγκος τών έπενδύσεων έγγιζει τό περιόδο, όλλ' αύταις ώς παράγοντας επεκτάσεως, συγκρινόμεναι πρός τά παρελθόντα έτη, χάνουν την δύναμιν των.

Ταῦτα πάντα ἀντικαποπτρίζονται ἐν μέρει εἰς τὴν ἀπαρχὴν κάμψεως τῆς Βιομηχανίκης παραγωγής. Ἐφοῦ αὐτὴ ἐστιμείωσε ρεκόρ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, μὲ δεῖκτην 147 (1947—190 = 100) ὑπέκυρῷσε κατὰ Μάρτιον εἰς τὰ 145, διὰ νόο κατέληθε κατ' Ιουνίον ἔως Αὔγουστουν εἰς τὰ 144. Ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου, παραμένομεν Βεβαίως ἀνω τὸν ἀριθμὸν τοῦ 1956, διαπιστώσατο, διόμως, ἡ εἰσόδος εἰς περιόδους κάμψεως, ἐνώπιον κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμπλον του 1956 ἀντεμετωπίσθη μία καθαρὰ διευθύνσις. Ἡ σημειωνὴ ὑποχώρησις ἀφορᾷ τὰ διακρῆ αγαθά καὶ μόλις ἐσχάτως τὰ δρύκτα προϊόντα. Εἰς τὴν παραγωγὴν αὐτοκινήτων διαπιστῶμαται ἀνάληψις τῶν ἐποχικῶν των ἔργασιῶν ἀρκετά ξυχρά, γεγονός ὅπερ συνέδαλεν εἰς τὸ νέον αὐξῆθούν αἱ παραγελίαι πρὸς τὴν σιδηροδρομικήν. Το μέγα, διόμως, ζητημα ἔγκειται, ἀνὴρ οὐδεὶς ἀποτολμᾶ κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν νὰ διακινθεύσῃ πρόβλεψιν.

Πιστεύεται, ότι αἱ ἐκδήλωθενται ἀνησυχίαι, λόγω τῶν δισταγμῶν τῆς Οὐδάλλου Στρίτ, βασιζούνται κυρίως ἐπὶ τῶν στοιχείων, ἀτινα ἀνέφερθσαν ἀνωτέρω. Δέον, ὅμως, νὰ μὲ παριδή τις καὶ τὰ εὐνοϊκά στοιχεῖα τῆς γενικῆς εἰκόνος τῆς καταστάσεως. Αἱ ἀτομικαὶ πρόσοδοι αἱτάνονται, ἐπιτρέψασι μίαν σταθεράν αὐξήσεων τῶν δαπανῶν καταναλώσεως. Ἐπὶ πλέον, δὲν φαίνεται, ὅτι τὸ κοινό, ὃ πως συνέβη κατὰ τὸ 1953, θὰ χάσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην του ἐπὶ τὸ μέλλον, διότι ἡ μερις τῶν μη δαπανώμενων προσδόδων δὲν αὐξάνεται. Πράγματι, κατά τὸ β. τρίμηνον τοῦ τὸ ἔτους ἡ ἀποταμίευσις ἐκάλυψε τὰ 6.9 % τῶν προσδόδων ἐναπό τ. 7.3 % τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1956 καὶ 7 % δι' ὀλόκληρον τὸ παρελθόντος ἔτος. 'Αφ' ἐτέρου, ἡ ἀνέγερσις κατοικιῶν, ήτις ἐσημείωσεν ἀπό τοῦ παρελθόντος ἔτους μεγάλην ὑποχώρησιν, δεικνύει κατὰ τοὺς ἔξι τελευταῖς μῆνας ἐλαφράν πρόοδον. 'Εντὸς δύο ή τριών μηνῶν δὲ ἔχη δικτιστωθῆ ὥστη ἡ ἐπεκτάκτη δύναμις τῶν παραγόντων τούτων, Βοιωτομήνων ἐνδεχομένως καὶ διὰ μέτρων εἰς τὸ δέδιον τῆς παροχῆς τῶν πιστώσεων, θὰ ἐπιτρέψῃ νά μάντισταμισθούν τὰ ἀποπλιθωριστικά στοιχεῖα, ἀτινα συγκεντρωνούν σήμερον τὴν προσοχήν.



SOL
*(always at
your service)*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS : "ESOEL,, GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAELN

TELEGRAMS: "OCEANSHIP" GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΣ ΙΧΘΥΟΛΙΜΗΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὸ προηγούμενον σημείωμά μου τῆς 15ης παρελθόντος, ὑπὸ τὸν τίτλον ὁ ΜΥΘΟΣ ΤΗΣ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ, διηγερίησα ποιος εἶναι ὁ προορισμός του συγχρονισμένου ιχθυολιμένου, οπως τον αντιλαμβάνονται και τον χρησιμοποιουν ολαι απροηγμεναι εις τὴν ἀλευτικην βιομηχανιαν χώραι και διεσαφήνισα ποια εινε ή ἔννοια της ιχθυοσκαλες, όπως την αντιλαμβάνονται εις τὴν χώραν μας. Δὲν είνε, ἄλλως τε, ἡ πρώτη φορα που πραττω τουτο. Ἀπο πολλων ἔτων ἐπιμένων να πεισω τούς ἀρμοδιους ἐπὶ της ἀνάγκης, τῆς παραγωγικῆς, τῆς ιχυοσκαλας. Τὰ προηγουμενα τεχη των «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γέμουν ιδιων μου σχετικων σημειωμάτων.

Η απλοϊκή οικαιολογία, διτή ή Έλλάς έχει άνωπεπταμένας άκτας και πολυάριστους λιμένας μικρώς και μεγαλούς όπου ευκολώς δύναται να πλησιάζουν τα φαρακοίκα διά να ξεφορτώσουν τό αλιευμά των καιών έκ τούτου πρέπει εκεί νά δημιουργήθουν ιχθυοσκαλες, δεν εύσταθει, ιούτη τεχνίκων μέν είνε παράλογον, οικονομικών δέ άσύμφωνον νά διαπανηθούν τόσα χρηματά εις καθε σημειον οπου οικφορτώνεται μια πενιχρά ποσότης ιχθύων. Είνε δέ τόσον πολλά τά σημεια αυτά, ώστε έξιν παραδοξώς, απεφασίζετο νά μετατραπούν τα περισσότερα έξι αυτών εις ιχθυοσκαλες, έστω και με στοιχείωδες μόνον έγκαταστάσεις, θα έδαπανώντα άσκοπων περάστια ποσά, εντελώς δυσαναλογα προς, τήν γενικήν τού έργου απόδοσιν και τήν άμφιδολον χρησιμότητα τούτου.

Τὴν ίδιαν, ἀλλὰς τε, περίπτωσιν τῆς δημιουργίας ιχθυοσκαλών, ἔξι-
τασσαν, ἐμελέτησαν προσεκτικά καὶ ἐδοκίμασαν πρὶν ἀπό ήμας πολλαὶ
ἄλλαι χώραι, λίαν προηγμέναι εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν καὶ κα-
τόπιν πολυετῶν πειραματισμῶν κατέληξαν εἰς τὸ συμπέρασμα καὶ ἐν
συνεχείᾳ εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅτι εἶναι κατὰ πολὺ προτιμότερον νὰ συγ-
κεντρώνωνται τὰ ἀλιεύματα εἰς Ἑναὶ ἡ δύο κεντρικούς ιχθυολιμένας μὲ
ἅρτια τοῦ δικτύου ὅλα ἐγκαταστάσεις καὶ ἔκειθεν νὰ διαιρούργωνται εἰς δῆλη
τὴν ἐνδοχώραν, παρὰ νὰ διασκορπίζωνται εἰς πολλὰ ταύτοχρονας ση-
μεῖα. ‘Η δοκιμαστικὴ λοιπὸν ἐργασία καὶ ἡ ἐξ αὐτῆς πείρα ἀπέδειξαν
καὶ ἐδίδαξαν συνάμα, ὅτι εἶνε πολὺ εὐκολότερον νὰ πλησιασουν τὰ φα-
ραδίκα εἰς τοὺς κεντρικούς ιχθυολιμένας ὅπου ὑπάρχουν κρήπιδώματα,
προβλήτες, ψυγεῖαι, ἀπόθηκαι καὶ εύρυ συγκοινωνιακὸν δίκτυον, παρὰ
νὰ ξεφορτώνουν τὸ ἀλιευμά των εἰς τὸν πρώτον λιμενίσκον ποὺ Βρίσκε-
ται μπροστά τους, ὅπου οὔτε ἰχνος ἐγκαταστάσεων καὶ εὐκολιῶν ὑπάρ-
χει, οὔτε δικίον δίκτυον διὰ τὴν ἀμέσων ἀποστολήν τῶν ιχθύων εἰς τὸ
ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. ‘Η στενόχωρος ιχθυοσκαλά μερικῶν μόνον τάξ
ἀπειπτίους ἀνάγκας δύναται, ίσως, νὰ ἔχει πρετήσῃ καὶ ὁχι τάς τῆς
ὅλοτης.

Αυτό πού έξακολουθεί νά γίνεται μέχρι σήμερον είς τήν χώραν μας, υπέρα πάτο τόσας έξαγγελίας ανασυγκρήτεσες και περισυλλογής, δηλαδή νά ξεφορτώνωνται οπουδήποτε άλιεύματα ανέν έλεγχου, — δια νά άποφύγουν οι άλιες, οι διλίγενες ώρδην πάνω πρός τά κέντρα — και νά φθάνουν τά ψάρια είς τήν κατανάλωσιν ώς έπι τό πλείστον μπαγιάτικα, είνε ανάχρονισμός και ματαιωτονία. Δεν άναφέρω τίς ψαροπούλες και τά άνευ σημασίας ψαροκάκια που βρίθουν είς δόλας τάς άκτας και τάς νήσους μας, ούτε τήν γραφικήν «τράτα», που βλέπουμε συνήθως είς τα παρόλια με τούς άνθρωπους νά τραβούν... νά τραβούν έπι δρες τά δίκτυα και στό τέλος νά άποσύρουν μερικάς όκαδας λεπτεπιλέπτων ιχθύων, άλλα κατά πάντα συμμαζέμενα ψαράδικα, τά συγκροτήματα γρί-γρι, τά δικτυάρικα και τίς μικρές μηχανότρατες που ξεφορτώνουν, όπωασδήποτε, περισσότερα ψάρια.

“Οπως εις τὸ τομέα τῆς θαλάσσης ἀπεδείχθη περιτράνως, διτὸς συγχρονισμένο φαρδόκι ἀπόδιδον μὲ λίγους μόνον ἄνδρας περισσότερο ἀλιεύμα κάθε χρόνο, ἀπό τὸ σα απόδιδον εἴκοσι μη συγχρονισμένα φαρδικά τῆς σειρᾶς μαζὶ ἐπανδρώμενα μὲ δεκάπλοιο πλήθωμα, οὐτως καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἡρᾶς ἀπεδείχθη, διτὸς ἔνας απολύτως συγχρονισμένος ἵχθυλιμὴν ἔχπτερεται τὴν ὑπόσθετον καὶ τὰς ἀνάγκας της ἀλιειας καλλιτέρα, παρὰ πολλές ἀνευ σημασίας ἵχθυσκαλες, διασκορπισμένες εστὰ κουτουροῦ εἰς δῆλα τὰ σημεια καὶ περιωρισμένες εἰς τὰ περιθύρια κάθε μικρολιμένος. Ἐπεκράτησε καὶ ἐδὼν τὰ οἰκονομικὸν δόγμα: «με ε γά λη π α πό δι σι ₁ μ ε λ i γ α χ e ρ i α», αντί τον ἀναχρονιστικοῦ μικρὸν ἀπόδιστος με πολλά χέρια καὶ μεγάλη φασαρία.

Εἰς μὲν τὸν ἴχθυσιμενά ὑπάρχει συνέχης κίνησις, μεγάλαι εύκολισται διὰ τὴν φωτοεκφόρτωσιν τῶν ἀλιευμάτων, τὴν ἐναποθήκευσιν καὶ συντήρησιν τούτων εἰς τὰ φυγε·α, ὑπάρχουν ὄγρασται καὶ οἰδαρήποτε ποσότητις ἰχθύων δύνανται ἀμέως νά διατεθῆ, ἐνώ εἰς τὴν ἴχθυσκαλανή κίνησις είνει περιωρισμένη καὶ ὁ φαρᾶς είνει ὑποχρεωμένος νά παραδῷσθαι τὸ ἀλιευμά του εἰς τοὺς ἐνδιμέους μαναθῆδες ποὺ καιροφλακοῦν νά το ἀγόρασουν εἰς εὐτελεῖς τιμάς. Πόσες φορές κατὰ περιόδους δὲν παραπτεῖται τὸ ἀποκαρδιωτικό κατάντημα, νά προσφέρωνται ψάρια ἀντί μιᾶς δραχμῆς τὴν ὄκα, χωρὶς νά εὐρίσκωνται ἀγόραστα! Πόσες φορές χιλιάδες ὄκας εἰς πίπονται εἰς τὴν θάλασσαν, εἴτε διότι δὲν πωλούνται, εἴτε διότι ἔχασσαν ἔλλειψιν ψυκτικῶν χώρων!

είτε οιοι εχανούν επιφέρει φυκτικών χωρών.
Αύτά δόλα τά γνωρίζουν καλά οι ψαράδες μας καὶ θὰ ἔπειτε διὸ τὸ συμφέρον των, νὰ ὑποστηρίξουν μὲ ζῆλον τὴν ἀποψιν τῆς ιδρύσεως ίχθυο-λιμένος, ἀντὶ γὰ καταφεύγουν εἰς τοὺς κάδους, τοὺς λιμενίσκους καὶ τάς δῆθεν ίχθυοσκάλας, ὅπου ἀναγκάζονται νὰ παραδίδουν τὸ προϊόν τῶν κόπων, πολλάκις εἰς τιμᾶς ποὺ δὲν καλύπτουν οὔτε κάν τὰ ἔξοδα τῶν καυ-σίμων. Ἔπιστης γνωρίζουν πολὺ καλά οι ψαράδες μας, ὅτι τὸ ἀλίευμά των ποὺ ἀγοράζουν οἱ διάφοροι ἐπίτηδη οἰκισμοί εἰς εὐτέλεις τιμᾶς, πωλεῖται εἰς τὰς ἀγγορὰς τῶν πόλεων εἰς διπλασίαν καὶ ἄνω τιμῶν, πλήν δὲν εἶνε σίθεσιν νὰ ἀντιδράσουν, ἀφοῦ εἶνε ὑποχρεωμένοι νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ρουτίνα καὶ «οὓς ἔστιν ἄλλως γενέσθαι», ἐλλείψει δργανώσεως.

Οι βασικοί τομεῖς όργανώσεως και προσαγωγῆς της άλιειάς, ώς έπανειλημένως έτονίσα, είναι δύο: Πρώτον ή απόθι βαλάσσης όργάνωσης, η οποία αποτελεί τό τεχνικόν μέρος της ίδιας υπόθεσεως και βασίζεται εις τὰ σύγχρονα άλιευτικά πλοϊα, τα τελείως έξισηκμένα πληρώματα και τὸν καθορισμὸν τῶν άλιευτικῶν πεδίων δράσσεως ἄντα τὰς βαλάσσας και τοὺς

«NAYTIKA XPONIKA»

ώκεανούς καὶ δεύτερον ἡ ἀπὸ ξηρᾶς ὄργανώσις, ητὶς ἀποτελεῖ τὴν ἐμπορικὴν καὶ οἰκουμενικὴν, οὐτῶς εἴτεν, διαχειρίσιν τῆς καὶ βασιζέται πρωτίστων εἰς τοὺς ιχθυόλιμένας, τὰς Ιχθυαγοράς, τινὰς συντήρησιν τῶν ἀλιευμάτων καὶ τὴν ταχείαν μεταφοράν των εἰς τὸ ἑσπερικὸν τῆς χώρας, ἐν γένει δὲ τὰς επὶ ξηρᾶς ἔγκαταστάσεις. Πρέπει, δημοσίως, ἀπαραιτήτως οἱ δυοὶ αὐτοὶ τομεῖς τῆς ὄργανώσεως νὰ συμβαδίζουν, νὰ συντονίζωνται, νὰ ἀλληλοθυμοθυμοῦνται, οὐτῶς ὥστε νὰ ὑπάρχῃ συγχρονισμὸς εἰς τὰς διαφόρους ἐνέργειας, ἀλλως θὰ ἐπέλθῃ σύγχυσις. Διότι αἱ καλύτεραι καὶ τελειότεραι εἰπὶ ξηρᾶς ἔγκαταστάσεις δὲν ὠφελοῦν εἰς τίποτε ἀνεύ ἐπαρκούς παραγωγῆς ίχθων, ὡς ἐπίστης καὶ ή μεγαλυτέρεις ίχθυς ἀπόδοσίς δὲν είνει διναντὸν νὰ χρησιμοποιοῦται ἐπιφελῶς ἀνευ συγχρονισμένων ἐπὶ ξηρᾶς ἔγκαταστάσεων, πρωτίστως δὲ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΩΝ.

Όταν κάμινω μνείων περὶ ἰχθυαγορῶν, δὲν ἐννοῶ, βεβαίως, τὰ συη-
βισμένα πρατήρια, τοὺς μπάγκους πωλήσεως ἱχθύων μέσα εἰς τὰς ἀγο-
ρὰς τὸν Ἀθηνῶν, τοῦ Πειραιῶς, τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ἄλλων πόλεων,
ἄλλα τὸ ίδιωμα εἰς τὸ όποιον συγκεντρώνται ἀποκλειστικῶς ὅλα τὰ προ-
ϊόντα τῆς θαλάσσης, μόλις φθάσουν τὰ ἀλιευτικά πλοῖα εἰς τὸν ἰχθυολι-
μένα. Ἔκει γίνεται ἡ πώλησις τῶν ἀλιεύμάτων κάθε προὶ εἰς δημοπρα-
σίαν, ὑπὸ τὴν ἀμερίαν ἀπίθενταις καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ Δήμου, παρουσίᾳ
τῆς ὑγείονυμικῆς ὑπηρεσίας καὶ τῆς Ἀγορανομίας, ἔκει κόπονται τὰ
φορολογικὰ διπλότυπα, ἔγγραφονται αἱ ποσάτητες ἱχθύων ποὺ ἐκομί-
σθησαν εἰς τοὺς πίνακας τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας καὶ ἀμέσως κατό-
πιν τὸ φάριτ... ἔλευθερα — ἃς πούμε — ὅποι κάθε ἐπιδιάρυντιν, μετα-
φέρονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας, ἢ ἐναποθηκεύονται εἰς τὰ
ψυγεία.

— Η ἰχθυαγορά, ὅπως προείπον, είναι τὸ χρηματιστήριον τῶν ἰχθύων, ὃπου καθορίζεται καὶ ἡ τρέχουσα τιμὴ τῶν, σύμφωνα μὲ τὴν προσφορὰν καὶ τὴν ζήτησιν. Ἐκεὶ οἱ ἐμπόροι τῶν διαφόρων περιοχῶν καὶ τῆς ἐνδοχώρας κάμνουν καθ' ἕκαστην τὰς ἀγοράς των, ἔκει γίνεται ἡ ἐναποδίκευσις τοῦ πλεονάσματος τῶν ἰχθύων εἰς τὰ ψυγεῖα καὶ ἀπὸ ἑκατέρου πραγματοποιεῖται ἡ τοχεύτερα ἀπόστολή των εἰς τὰς διαφόρους πόλεις καὶ χωριά. Οιαδήποτε ποσότητα ἰχθύων καὶ ἄλλα κομισθῆ εἰς τὸν λιμένα, αὗτη δύναται νά πωληθῇ ἐντὸς τῶν πρωινῶν ὥρων. Ὁ ψαράς εἰσπράττει τὸ ἀντίτιμον τοῦ ἀλιεύματός του, ὁ μεσίτης τὴν κεκανονισμένην προμήθειάν του 2% καὶ ὁ ἰχθύμπορος κανονίζει ἀναλόγως τὸ ἐμπορικὸν του κέρδος. Τοιιουτοπότως, κανεὶς δέν ἀδίκειται, ἐν ἀντίθεσει πρὸς τὰς παρ' ἡμῖν πεπαλαιωμένας συνηθείας, ὃπου ὁ ψαρᾶς είναι φόρου υπότελης εἰς τὸν μανάβην, δόσις τοῦ προαγοράζει τὸ ἀλιεύματα εἰς ἔξετελιστικάς τιμάς, διά νά τὸ μεταπωλήσῃ ὀκριβώτερα καὶ ἀπὸ τὸ κρέας ἀκόπι.

Είναι λοιπόν γεγονός άναμφισθήτον, ότι η ίδρυσις Ιχθυοσκαλών υπό την περιουσιμένη παρ^η ήμιν έννοιαν, ως άνεψερο εἰς τό προγούμενον σημειώμα μεν, ούδολως θά ένιση πρεπήσης τάς άνων της άλιεις, ούτε βεβαίως καὶ τάς τῶν ἀλιέων. 'Αλλού θά εύρισκεται ἡ ίχθυοσκαλα μὲ τάς προχείρους ἐγκαταστάσεις της καὶ ἀλλού θά ζητή κατασύγιεν ὃ ἀλιευτικός στόλος. 'Αλλού θά εύρισκεται ἡ ίχθυοργά-χρηματιστήριον καὶ μακράν αὐτῆς τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον διὰ τὴν ταχείαν μεταφοράν τῶν ιχθύων εἰς τὴν ἔνδοχόων. Εἰς τὴν μίαν πλευράν του λιμένους θά είναι ἡγκυροθόλιμένσα τὰ ἀλιευτικά πλοῖα, άνάμεσα στὰ φορτηγὰ καὶ τὰ ιστοφόρα καὶ εἰς τὴν δόλην πλευράν θά εύρισκωνται,— ὅπως εἰς τὸ Πειραιά,— τὰ διά τὸν ἀνεφοδιασμόν των καταστήματα, τὰ μηχανουργεία, αἱ αποθήκαι καυσίμων, τὰ ἐργοστάσια πάγου, τὸ πόσιμον ὑδά, τὰ τρόφιμα κ.ο.κ. τὸ ένα τὰς ἀκρους τῶν κρηπιδωμάτων τοῦ Λιμεναρχείου, εἰς τὸ ἄλλο τὸ Τελωνείον, ἀλλού ἡ τεχνικὴ ἐπιθεώρησις τῶν πλοίων, ἀλλού ἡ υγειονομικὴ ὑπηρεσία καὶ ἄγνωστον ποὺ αἱ διάφοροι κρατικοί ὑπηρεσίαι, τῶν ὅποιων ὁ φαρᾶν ἔχει ἀνάγκην ἀνά πάσαν στιγμήν, διὰ τὴν ταχείαν διεκπεραίωσιν τῶν ὑποθέσεών του.

Κάτι, ως φαίνεται, θά γνωρίζουν από όλα αυτά οι προηγμένοι εις τὴν ἀλιείαν λαοί. Σιά νὰ δημιουργήσουν ἐπὶ τοῦ μηδενὸς ἀλιευτικούς λιμένες εὑρείας ἀπόστολες εἰς τὰς χώρας των, ὅπου νὰ είναι συγκεντρωμένα γενικώς ὅλα δύστητοι πόροι την ἀλιείαν, τοὺς ἀλιεῖς καὶ τὰ πλοῖα ἡ τῶν. Οἱ σπουδαῖοι ἀλιευτικοί λιμένες τοῦ Γκρίμσμπι, τῆς Βουλγανῆς, τῆς Ὀστράνδης, τοῦ "Υμούΐδεν", τοῦ "Εσπιγεργκ", τοῦ Μπέργκεν, τῆς Ἀλτάνων, τοῦ Βλαδισλάδοβο καὶ τοῖσι ἄλλοι, δὲν θὰ είχον λόγον ὑπάρξεως, εἴναι δὲν ἔξυπερτουν τὰς ἀνάγκας τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας καὶ δὲν διηκολύνουν τὸ ἐπίπονον τοῦ ἀλιέων ἔργον. Διατί λοιπόν

LIVIERATO & C°.

TELEGRAMS : P. O. Box 1224
"PIRAMIS" STEAMER - POINT A
SHIPCHANDLERS
SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

τὸ παράδειγμα τῶν παρ' ἡμῖν νεοφωτίστων ὄργανωτῶν;

'Υπάρχει μία χώρα εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ἡ ὁποία ἔχει μικράν τινα διοικήτη πλέον τὴν Ἑλλάδα, ὡς πρός τὴν γεωλογικήν τῆς διαμόρφωσιν. Εἶναι ἡ Δανία. Μικροτέρα εἰς πληθυσμὸν καὶ εἰς ἔκτασιν, ἔχει καὶ αὐτὴ ναυτικὸν καὶ ναυτικάς παραδόσεις. Θά τὴν φέρω ὡς παράδειγμα, ἐπικαλούμενος τὰς προσδόους τῆς εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλιείας καὶ τὴν καθ' ὅλου ὄργανωσιν τοῦ κλάδου τούτου. 'Η Δανία, δικαὶος καὶ ἡ Ἑλλάς, ἔχει πολλάς νήσους, νησίδας καὶ στενὴν ἐνδοχώραν. Εἶναι ἡ Ἑλλάς τῆς Βορείου Θαλάσσης. 'Η ιστορία τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν ταῦτην εἶναι λίγην ἐνδιαφέρουσα καὶ διδακτική συνάμα. Ἀποσπώ απὸ αὐτὴν τὰ ἀφορῶντα τοὺς ἰχθυόδιμένας καὶ τὰ μετατόπιστα.

Τὸ 'Εσπγιεργκ εἶναι ὁ μοναδικὸς λιμὴν τῆς Γιουτλάνδης, κείμενος εἰς τὸ ἀπότελον δυτικὸν ἀκρον τῆς χώρας ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης. Πρὸ 85 περίπου ἑταῖρον, τὸ 'Εσπγιεργκ ἦτο ἔνος ἀσήμαντον χωριούδακι φαράδων, ποὺ οὔτε καν εἰς τοὺς χάρτας ἀνέφερετο. 'Οταν ἡ Δανία ἀπειδάσιε νάρα ὄργανωσην τῆς ἀλιείας της, ἡ πρώτη μέριμνα τῆς Κυβερνήσεως ἦτο νότιο κτισθόν λιμένες καὶ χωρία ἀπόκλειστικά διὰ τοὺς φαράδες. Κατὰ πρώτον ἐκτίσθη ὁ λιμὴν, κατόπιν ἡ κωμοπολίς καὶ τελευταῖον ἐξερέθησαν οἱ κάτοικοι, ἐθόντες ἀπὸ δλα τὰ μέρη τῆς χώρας. Τοιουτόπιος, τὸ 'Εσπγιεργκ, ἀπὸ ἓνα ἀπλὸ ἀγκυροβόλιο ψαροκάκιων, χάρις εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις, ποὺ σύν τῷ χρόνῳ ἀπέκτησε, μετετράπη ἐντὸς δλίγων δεκαεπτηρίδων εἰς πόλιν πενήντα χιλιάδων κατοικών καὶ ἔγινε σιγά-σιγά ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιότερους ἴχνουδιμένας ὅχι μόνον τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἀλλὰ καὶ τοῦ κόσμου ἀκόμη.

'Απὸ τὸν λιμένα αὐτὸν ἥρχισαν νά ἔξαγωνται ὅλα τὰ προϊόντα τῆς Δανίας καὶ νά μεταφέρωνται εἰς τὰς ἀγγλικάς ἀκτάς. 'Ωσαύτως, οἱ Δανοὶ φαράδες, εύρισκοντες σπουδαίαν ἀγοράν εἰς τὸ Γκρίμπον πρὸς πώλησιν τοῦ ἀλιεύματός των εἰς ικανοποιητικά τιμάς, ἔσπευδον ἀθρόως γὰ πλησιάζουν τὸν λιμένα τούτον καὶ ἔγιναν οἱ καλύτεροι προμηθευταί του. 'Οταν κατὰ τὸ 1904—1908 ἡ ἀγγλικὴ ἑταίρια σιδηροδρόμων Great Central Railway ἀνέλαβε νά μεταρρυθμίσῃ τὸν ἴχνουδιμένα Γκρίμπον, ἀνεγέρισαν ἴχνουδιμόν εἰπι τῶν κρηπιδωμάτων, οἱ Δανοὶ ἀλιεῖς ἐπωφελήθησαν τοῦ παραδείγματος καὶ ἐφόρμοσαν λίγαν ἐπιτυχῶς τὸν νεωτερισμὸν τούτον εἰς τὴν χώραν των, ίδια εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Εσπγιεργκ.

Σήμερον ὁ λιμὴν αὐτὸς εἶναι ἡ μεγαλύτερα ἴχνουδιμόν τῆς Δανίας, ἀπὸ δποὺ, χάρις εἰς τὰς θαυμασίας του ἐγκαταστάσεις καὶ τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμὰς ποὺ ούθανον μέχρι τῶν κρηπιδωμάτων, μεταφέρονται αὐθημερόν τὰ ἀλιευτικὰ προϊόντα εἰς τὸ ἑστερικὸν τῆς χώρας καὶ πρωθυσίνται εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην. Σταθερά καὶ συνεχῶς αὐδανούμενή εἶναι ἡ ποσότητα τοῦ καθημερινῶν συγκεντρουμένου ἀλιεύματος, τοῦ δποὺ η ἀξία ἀνέρχεται εἰς πολλὰ ἑκατομμύρια κορωνῶν. 'Η σταθερότητα τῶν τιμῶν καὶ ἡ δυνατότητα συντηρήσεως καὶ διαθέσεως τῶν ἴχνων, ἐδημούργησαν εύνοικοὺς ὄρους παραγωγῆς καὶ τώρα ἡ ἐξιγωγικὴ κίνησις τοῦ ἴχνουδιμον εἶναι ἐξαιρετική. Σημειώτεον, ὅτι ἡ ἴχνουδιμόν εἰς τὴν Δανίαν ἔφθασε τὸ 1956 τοὺς 400.000 τόνους, ἐκ τῶν ὅποιών τὸ μεγαλύτερον μέρος πωλεῖται, ἐναποθηκεύεται, συντηρεῖται, κονσερβοποιεῖται, καταψύχεται ἡ βιομηχανοποιεῖται εἰς τοῦ 'Εσπγιεργκ.

Πρό τινων ἑταῖρον ἐγκατεστάθη εἰς τὸ 'Εσπγιεργκ καὶ ἀνωτάτη Κρα-

τικὴ Σχολὴ Ἀλιείας, διποὺ οἱ μέλλοντες ἀλιεῖς τῆς Δανίας ὁφεῖλουν νὰ ζιδαχθούν τὰς θεωρητικὰς καὶ πρακτικὰς βάσεις τοῦ ἐπαγγέλματός των η μᾶλλον τῆς τέχνης των, (ἡ ἡμέρα εἶναι τέχνη) διὰ νὰ εἰσέλθουν ἀργότερον, μετά τὴν ἀποφοίτησιν των, εύκολωτερον εἰς τὴν πρακτικὴν ἐργασίαν, κατατασσόμενοι καὶ αὐτοὶ εἰς τὰ στελέχη τοῦ λιστ σηματικού Δανικού ἀλιευτικού στόλου. Αὐτὸ διὰ πῃ, νομίζω, ὄργανωσις τελεία, ἀξιοποίησις τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν, εύημερία καὶ πολιτισμός.

Τὰ ίδια περίπου δύνανται νὰ λεχθοῦν καὶ διὰ τὸν ἴχνουδιμένα τῆς 'Οστάνδης εἰς τὸ Βέλγιον. Χωριούδακι φαράδων ἥτο στὴν ἀρχή, συνάμα δὲ, λόγῳ τῆς ωδαίς ἀμιδῶν παρασίλας της, ἔχοντο μοτοποιεῖτο καὶ ὡς λουτρόπολις. 'Ενας ποταμός-κανάλι τὴν χωρίζει εἰς δύο. 'Απὸ τὴν μίαν πλευρὰν εἶναι στήμερον ἡ ωραία 'Οστάνδη, μία ἀπὸ τὰς σπουδαιοτέρας λουτροπόλεις τῆς Εὐρώπης, καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην εἶναι ἡ ψαρόπολις καὶ ὁ ἴχνουδιμόν, ἔνας ἀπὸ τὸν τελειοτέρους εἰς τὸ ίδιον τευχόν. Πρὸ 100.000 φράγκων διὰ τὴν ἀρτίαν διαρρύμεσιν καὶ ἔξοπλισμὸν τοῦ ἴχνουδιμον διότου. 'Ολη σχεδὸν ἡ ἴχνουδιμόν παραγωγὴ τοῦ Βέλγιου, πτιεῖς ἀνέρχεται εἰς 100.000 τόνους περίπου, διαμοιράζεται εἰς τὸ ἑστερικὸν τῆς χώρας μέσω τῆς 'Οστάνδης. Πρέπει νὰ ἐπισκεφθῇ κανεὶς τὰς ἀρτίας καθ' ὅλα τὰ μέρη τῆς χώρας. Τοιουτόπιος, τὸ 'Εσπγιεργκ, ἀπὸ ἓνα ἀπλὸ ἀγκυροβόλιο ψαροκάκιων, χάρις εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις, ποὺ σύν τῷ χρόνῳ ἀπέκτησε, μετετράπη ἐντὸς δλίγων δεκαεπτηρίδων εἰς πόλιν πενήντα χιλιάδων κατοικών καὶ ἔγινε σιγά-σιγά ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιότερους ἴχνουδιμένας ὅχι μόνον τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἀλλὰ καὶ τοῦ κόσμου ἀκόμη.

'Η ιστορία τοῦ 'Εσπγιεργκ ἡ τῆς 'Οστάνδης δὲν διαφέρει καὶ πολὺ ὅποτε τὴν ιστορίαν ὅλων σχεδὸν τῶν ἴχνουδιμένων τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Όποιον δήποτε εκ τούτων καὶ ἀνέλεξωμεν, διὰ νὰ ἐξετάσωμεν καὶ πληροφρίθωμεν πῶς ἐδημοιουργήθη καὶ πῶς προώθεσε, θὰ ίδωμεν, δητὶ ἡ ἀρχή εἶναι εἰς δλοὺς γενικῶς η ίδια. Χωριούδακια ἀνέν σημασίας οὐσαν στὴν ἀρχή, διποὺ ἀγκυροβόλιουσαν τὰ ψαροκάκια. 'Η ἐξέλιξις τῶν εἰς ἴχνουδιμένων πρώτη γραμμῆς ἐπραγματοποιήθη σύν τῷ χρόνῳ, χάροις εἰς τὰς πολλαπλὰς ἐγκαταστάσεις ποὺ οὐ έδιπερφέρομενοι προσέσθετον βαθυτόν, σύμφωνα μὲ τὰς ἐκάστοτε παρουσιαζούμενας ἀνάγκας, διὰ νὰ τοὺς συγχρονίσουν. 'Εποιμος, δημος, ἴχνουδιμόν ἡ κατὰ παραγέλιαν τοῖον τοιούτος, δὲν υπῆρχεν, οὐτε θὰ ὑπάρξῃ κανεὶς πουθενά.

'Οταν βλέπῃ, κανεὶς τὰ ζωντανὰ αὐτὰ παραδείγματα, τὰς θαυμασίας ἐγκαταστάσεις τῶν ἴχνουδιμένων, τὰ συγχρονισμένα ἀλιευτικὰ πλοῖα, τὰς χιλιάδας τόνων ἴχνων ποὺ κομίζουν, τὴν ἐμπορίαν τοῦ ἴχνουδιμον αὐτὸν θησαυροῦ, τὴν κίνησιν, τὴν ζωὴν, δύνανται εύκόλως νὰ ἐντιληφθῶν, χώρις νὰ κατέχῃ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα, τί θὰ πῆ τὴν πραγματικότητα δραστηρίης γύρω απὸ τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν. 'Εάν δὲ κατόπιν τῶν ζωηρῶν αὐτῶν ἐντυπώσεων, ξαφνικά γυρίσῃ νοερώς εἰς τὴν παρ' ήμην κατάστασιν, τὴν ἐπὶ τῶν ἴχνουδιμάλων παραδοξολογίαν καὶ τὴν διαπίστωσιν δῆτι μόλις οἱ φαράδες μας, τυχαιών, ἀλιεύσουσι δλίγες δόκαδες παλαμύδες καὶ σαρδέλλες παραπάνω, ἀναγκάζονται νὰ τὶς πετάξουν στὴ θάλασσα... Λί, τότε, τὰ πράγματα θὰ τὸν ἐμβάλουν εἰς σκέψεις πάρα πολὺ θλιβεράς.

Συμπέρασμα: 'Η χώρα μας ἔχει ἐπείγουσαν ἀνάγκην ἐνὸς συγχρονισμένου ἴχνουδιμον κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ 'Εσπγιεργκ, τῆς 'Οστάνδης η τῶν τόσων ὅλων ποὺ ἀνέφερα. 'Ο δρόμος τοῦ Αγίου Γεωργίου εἰς τὸ Κερατσίνι εἶναι ἐξόχως κατάλληλος διὰ τὸ ἔργον τοῦτο.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ADRIATIC - RED SEA - PERSIAN GULF LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

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

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρὰ:

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND

Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20

GENÈVE

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

Η ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΜΙΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΝΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΦΑΝΙΣΜΟΝ

Τὰ ναυτιγοῦντα σημεία τοῦ Περάματος νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν συστηματικὴν παραγωγὴν μεγάλων καὶ μικρῶν σκαφῶν ἀναψυχῆς.

Ἄπο μίαν ἄκομη μακράν καὶ ώραίαν παράδοσιν ἀπογυμνοῦται ἡ ναυτικὴ μας χώρα. Ἐκλείπει δραδέως, ἀλλ᾽ ἀσφαλῶς, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν συγχρόνων ἔξελίξεων, ἀλλὰ καὶ τὴν ψυχρᾶν ἀδιαφορίαν τῶν ἀρμοδίων καὶ τὴν μοιρολατεῖσαν τῷν ἐνδιαφερομένων, ἡ κληρονομία τῆς κατασκευῆς ὁραίων καραβιών, ἐνδίνων ἐν γένει πλοίων.

Τὰ ναυτηγεῖα τοῦ Περάματος, πενιχρὰ κατάλοιπα τῶν μεγάλων ταρσανάδων τοῦ Γαλαξείδιου καὶ τῆς Σύρου, ὅπου αἱ καλλίγραμμοι πρώραι τῆς πρώτης μετεπαναστατικῆς ναυτιλίας μας ἐλατέμησαν, διέρχονται τὴν πλευταίνων κρίσιν ἑνὸς δριστικοῦ ἀφανισμοῦ. Εἰναι προβληματικὴ δι᾽ αὐτὰ ἡ αὔριον. Ψυχρορραγῶν ἥδη τὰ καρνάγια τοῦ Περάματος, δῆπος παραστατικῶς μᾶς διαβεβαιοῦ ἔνας παλαιὸς τεχνίτης, μὲ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑπτά πειρῶν καὶ στοργῆ διὰ τὸ ἐνδίνων σκάφος. Διότι ἡ ψυχὴ καὶ ἡ δυνατότης τῶν καρνάγιων, ἐπειχεῖται, εἶναι ὁ μαστόρας καὶ ὁ μάστορας θὰ τὰ ἐγκαταλείψῃ, διὰ νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ ὑψηλὸν ἡμερομίσθιον καὶ τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν. Εὐκόλως θὰ τοῦ τὰ προσφέρη ὁμόφοτερα τὸ μεγάλο ναυτηγικὸν συγκρότημα τοῦ Σκαραμαγκά, τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ ἀνάγκην τῆς πείρας καὶ τῶν γνώσεων τοῦ διὰ τὰς ἐυρυτάτας ἐνδιαφερομένων. Πῶς θὰ διατηρηθοῦν ἐν λειτουργίᾳ — συμπεραίνει ὁ παλαιὸς τεχνίτης — τὰ καρνάγια τοῦ Περάματος. Οταν δὲν διαθέτουν καὶ τὰ ἐπιδέξια χέρια τῶν παλαιῶν μαστόρων;

• • •
 Ἡ κρίσις εἰς τὰ ναυτηγοῦντα σημεία τοῦ Περάματος κατέστη μόνιμος, μετὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον. Τὸ ἐνδίνων ιστιοφόρον καὶ τὸ ἐνδίνων πετρελαιοκίνητον, τὰ ὅποια, κατὰ τὴν πρὸ τοῦ 1940 περίοδον, διεδραμάτιζον κύριον ρόλον εἰς τὰς ἀστερικὰς θαλασσίας μεταφοράς, νητικοτεστάθησαν, σχεδὸν ὀλοσχερῶς, ἀπὸ τὰ μικρὰ μηχανοκίνητα σιδηρᾶ σκάφη, τὰ μότοραπτερα, τὰ ὅποια ταχύτερον καὶ ἀσφαλέστερον ἐγεφύρωσαν τὰς Ἑλληνικὰς νήσους μεταξύ των καὶ μετά τῆς ἡπειρωτικῆς Ἑλλάδος. Οὕτω, τὰ ναυτηγεῖα τῶν ἐνδίνων κατασκευῶν τοῦ Περάματος ἔχουσαν ἐνα μεγάλον καὶ προσαρδόφορον δύγκον ἐργασίας. Οὐδέμιαν, σχεδὸν, νέαν παραγγείλιαν ἐνδίνων ἐμπορικῶν σκαφῶν ἔδεχθησαν μετά τὸν πόλεμον. Ἡ δραστηριότης τῶν πειραιώτην εἰς τὴν ἀποκεύην τῶν παλαιῶν, τῶν δύσων ιστιοφόρων καὶ πετρελαιοκίνητων ἐναπέμειναν εἰς τὰς θαλάσσας μας.

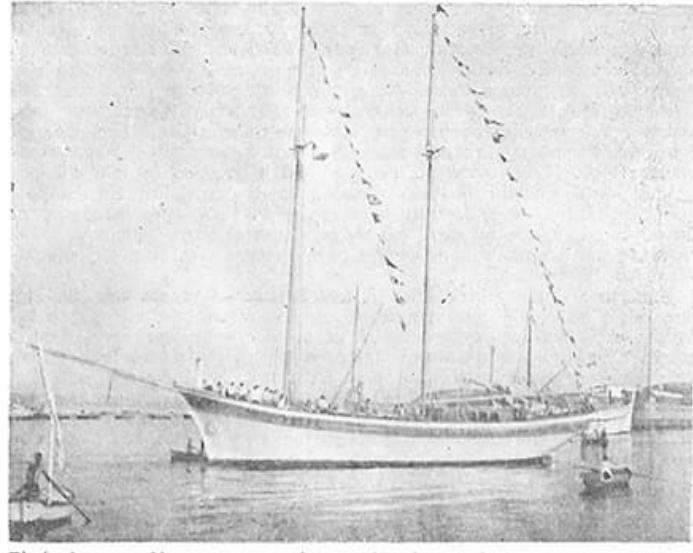
Ἄλλα καὶ ἡ καλὴ προπολεμικὴ ἐργασία τῶν ναυτηγοῦντα σημείων ἀλιευτικῶν, ἔκτος, δενδρίων, ἀπὸ σκάφη μικρᾶς χωροποιίης. Εἰς χαρακόπειαν καὶ ἀσυμφόρους τιμάς κατασκευάζονται καὶ αὐτά, τοκοχρεώλιτικῶν ἔξοφλουμενα. Ὑπάρχει δὲ ἀνταγωνισμὸς μεταξύ τῶν ναυτηγείων. Διὰ τοῦτο εἰς τὰ πειριστότερα εἰδίκαια ἐπιγραφαὶ πληροφορῶν τὸν ἐνδιαφερομένον, διὰ οὖδεν σκάφος καθελκεύεται, ἢ παραλογίαν δένει.

Ἄλλα θὰ ἰδύνωτο νὰ παρατηρήσῃ τις : «Ἐφ» δύσον ἐφθάσαμεν αἰσίως εἰς ἄροχην, καθ᾽ ἣν ἔξελιπτε καὶ ἀπὸ τὰς Ἑλληνικὰς θαλασσὰς τὸ ἐνδίνων σκάφος, παράλογος θὰ ἦτο ἡ ἀείωσις τῆς διατηρήσεως ἐν ζωῇ τῆς διομηχανίας διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ. Συναισθηματικοὶ λόγοι, ἡ ἀναγνωρίσις, δηλαδή, τῆς συμβολῆς τῆς διομηχανίας αὐτῆς διὰ τὴν διμοιριγναίαν τῆς πρώτης Ἑλληνικῆς ναυτιλίας δὲν εἶναι ίσχυροί διὰ νὰ ἀντικρύσουν τὴν πραγματικότητα εἰς τὸ ἐπιτειρηματικὸν πεδίον. Ἄροι, λοιπόν, τὸ ἐνδίνων σκάφος ἐκλείπει, ἀς ἐκλείψῃ καὶ ὁ ταρσανᾶς καὶ ἡ ἀναμφισθῆτως μεγάλη Ἑλληνικὴ παραδόσις τῆς κατασκευῆς καλλιγράφων καὶ ναυτικοτάτων σκαριών. Θὰ ἥτο κάτι πειριστότερον ἀπὸ ἀσθλῆς ρωμανισμούς, ἡ σύντασις μιᾶς κάποιας ἐπιστροφῆς πρὸς τὰ ίστια — διὰ τὰς ἀστερικὰς μεταφοράς ὁμιλοῦμεν πάντοτε — μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ ἐπιβιώσουν οἱ ταρσανάδες τοῦ Περάματος διὰ καθαρῶς συναισθηματικοὺς λόγους.

• • •
 Δένει ἀποκλείεται, κατὰ τὸν ἀπλοϊκὸν αὐτὸν τρόπον, νὰ ἐσκέφθησαν οἱ ἀρμόδιοι, ὃστε σήμερον πεισμόνων νὰ ἀγνοῦντων τὸ θέμα τῶν ναυτηγείων ἐνδίνων κατασκευῶν. Φρονοῦν, ἐνδεχομένως, δητὶ, ἀπορρίπτοντες καθ᾽ ὀλοκληρώσιν τὴν παράδοσιν, καθίστανται αὐτομάτως προσθετικῶτεροι. Ἀγνοοῦν, δημοτικοὶ, τὴν δεδοκιμασμένην ἔκεινην μέθοδον ἡ ὁποία συνιστᾶ τὴν προσαρμογὴν τῶν ἐπιζώντων στοιχείων τῆς παραδόσεως εἰς τὰς τρεχούσας ἀνάγκας. Ἀλλέως, τὰ ψυχορραγῶντα ναυτηγεῖα τοῦ Περάματος θὰ είνονται ἐπισημανθῆ κατὰ τὸ τελευταῖα ἔπει τούλακτον, ὡς σπουδῶν παράγων, δυνάμενος τὰ μέγιστα νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἑστερικοῦ μας τουρισμοῦ. Καὶ ἡ ἀναψυχὴ τῆς ἐνδίνων σκαφῶν μετατόπιτης τοῦ διποίου θὰ είναι ἀπολύτως προσηρμοσμένη εἰς τὴν θαλάσσαν, διὰ τὴν διποίαν προορίζεται.

Τεινομένης κινήσεως ἔνων καὶ Ἐλλήνων ἐπισκεπτῶν εἰς τὰς θαλάσσας μας καὶ τῶν ναυτηγείων ἐνδίνων κατασκευῶν δὲν εἶναι διόλου δύσκολον νὰ εὑρεθῇ. Ο συλλογισμὸς εἶναι εύφυτης ἐν τῷ ἀπλότητι του.

Ο τουρισμὸς εἰς τὴν χώραν μας τείνει νὰ ἀποκτήσῃ καὶ δεδικαιολογημένως, καθαρῶς θαλασσινοὶ χαραρτῆρα. Εἰς τὸ Αίγαιον καὶ τὸ Ἰόνιον καὶ τὰς ἀπειραρίθμους Ἑλληνικὰς νήσους κατέρχονται, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θέρους, τὰ κύματα τῶν ιδικῶν μας καὶ τῶν ἔνων τουριστῶν. Εκεῖ ἐπὶ ἔβδομαδας καὶ μῆνας οὗτοι παραθείζουν, περιφερόμενοι οἱ πλεύστοι ἀπὸ ἀκτῆς εἰς ἀκτὴν καὶ παραλίας εἰς παραλίαν. Ἀλλὰ ὁ τουρισμὸς αὐτὸς εἶναι ἀπολύτως συνυψησμένος με τὸ σπόρο καὶ τὴν θαλασσίαν, ἐν γένει, ἀναψυχήν. Καὶ θαλασσία ἀναψυχῆ σήμερον δὲν νοεῖται χωρὶς τὸ μικρὸν ιδιόκτητον σκάφος η τὸ ἐνοικιαζόμενον, τὸ διποίον χειραρφετεῖ τὸν πειρηγότην ἀπὸ τὰς δυσχερεῖας τῆς ἀκτοπλοϊκῆς συγκινησίας καὶ παρέχει τὴν δυνατότητα εἰς αὐτὸν μιᾶς ἀνέτου καὶ εὐχε-



Τὸ ὠραῖον «καραβόσκαρον» χωρητικότητος 100 τόνων, τὸ ὅποιον κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυτηγεῖα τοῦ Περάματος διὰ λογαριασμὸν τῆς οἰκογενείας Ρότσιδη. Τὸ σκάφος αὐτὸς ἔχρησιμοτοτείη κατὰ τὸ θέρος διὰ ταξίδια ἀναψυχῆς εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας.

ροῦς μετακινήσεως. «Ενα ιστιοκίνητον σκάφος θέτει ὀλόκληρον τὸ Αίγαιον εἰς τὴν διάστησιν τοῦ ιδιόκτητου η τοῦ ἐνοικιαστοῦ του εἰς τὴν διατηρητική της ἀλιευτικῆς της δραστηριότητος τῆς πολὺ πέρσαν τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν ἐπεβαλεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς κατασκευῆς σιδηρῶν σκαφῶν, ὡς πλέον ἀποδοτικῶν καὶ ἀνθεκτικῶν, διὸ μεγάλας ἀλιευτικᾶς ἔξορυπσεις. Διὰ τοῦτο σπάνια εἰναι καὶ αἱ παραγγείλια σήμερον ἀλιευτικῶν σκαφῶν καὶ αἱ συμφόρους τιμάς κατασκευάζονται καὶ αὐτά, τοκοχρεώλιτικῶν ἔξοφλουμενα. Ὑπάρχει δὲ ἀνταγωνισμὸς μεταξύ τῶν ναυτηγείων. Διὰ τοῦτο εἰς τὰ πειριστότερα εἰδίκαια πληροφορῶν τὸν ἐνδιαφερομένον, διὰ οὖδεν σκάφος καθελκεύεται, ἢ παραλογίαν δένει.

Ἄλλα θὰ ἰδύνωτο νὰ παρατηρήσῃ τις : «Ἐφ» δύσον ἐφθάσαμεν αἰσίως εἰς ἄροχην, καθ᾽ ἣν ἔξελιπτε καὶ ἀπὸ τὰς Ἑλληνικὰς θαλασσὰς τὸ ἐνδίνων σκάφος, παράλογος θὰ ἦτο ἡ ἀείωσις τῆς διατηρήσεως ἐν ζωῇ τῆς διομηχανίας διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ. Συναισθηματικοὶ λόγοι, ἡ ἀναγνωρίσις, δηλαδή, τῆς συμβολῆς τῆς διομηχανίας αὐτῆς διὰ τὴν διμοιριγναίαν τῆς πρώτης Ἑλληνικῆς ναυτιλίας δὲν εἶναι ίσχυροί διὰ νὰ ἀντικρύσουν τὴν πραγματικότητα εἰς τὸ ἐπιτειρηματικὸν πεδίον. Ἄροι, λοιπόν, τὸ ἐνδίνων σκάφος ἐκλείπει, ἀς ἐκλείψῃ καὶ ὁ ταρσανᾶς καὶ ἡ ἀναμφισθῆτως μεγάλη Ἑλληνικὴ παραδόσις τῆς κατασκευῆς καλλιγράφων καὶ ναυτικοτάτων σκαριών. Θὰ ἥτο κάτι πειριστότερον ἀπὸ ἀσθλῆς ρωμανισμούς, ἡ σύντασις μιᾶς κάποιας ἐπιστροφῆς πρὸς τὰ ίστια — διὰ τὰς ἀστερικὰς μεταφοράς ὁμιλοῦμεν πάντοτε — μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ ἐπιβιώσουν οἱ ταρσανάδες τοῦ Περάματος διὰ καθαρῶς συναισθηματικοὺς λόγους.

• • •
 Ιδούτο, διοικοῦντο, διὰ τὸν ἐνδίνων σκάφος, χαμηλότερας ἔκειναν τὸ κέρδος, αἱ κατορθώσαις μὲν νὰ συστηματοποιήσωμεν τὴν παραγωγήν γραφικῶν, καλοτάξιδων καὶ τὸ σπουδότερον, εὐθηγόνων σκαφῶν ψυχαγωγίας. Καὶ εἶναι εἰς θέσιν καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῶν ἐνδίνων κατασκευῶν ἀποτελέσουν θαύματα τὰ ναυτηγεῖα τοῦ Περάματος καὶ εἰς τὴν διποίαν ἀποτελέσουν χαμηλότερας ἔκειναν. ποὺ κρατοῦν εἰς τὸ ἐνετερικόν. Θά εἶναι εἰς θέσιν καὶ ἔφοδισσον τοὺς πελάτας των μὲ κατ᾽ ἔσχη Ἑλληνικὸν σκάφος, αἱ ναυτικαὶ δυνατότητες του διποίου θὰ είναι ὅτι πολύτερας προσηρμοσμένη εἰς τὴν θαλάσσαν, διὰ τὴν διποίαν προορίζεται.

Ίδουτο, διοικοῦντο, διὰ τὸν ἐνδίνων σκάφος, δύναται ὑπὸ τοῦ τουσιδιοῦ ἐντατικῶν νὰ ἀξιοποιηθεῖσαν, διὸ τὸν ταρσανάδαν, διὰ τὴν ὀλιγίαν, δύναται ὑπὸ τοῦ τουσιδιοῦ ἐντατικῶν νὰ συστηματοποιήσωμεν τὴν παραγωγήν γραφικῶν, καλοτάξιδων καὶ τὸ σπουδότερον, εὐθηγόνων σκαφῶν ψυχαγωγίας. Καὶ εἶναι εἰς θέσιν καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῶν ἐνδίνων κατασκευῶν τὰ ναυτηγεῖα τοῦ Περάματος καὶ εἰς τὴν διποίαν ἀποτελέσουν χαμηλότερας ἔκειναν. ποὺ κρατοῦν εἰς τὸ ἐνετερικόν. Θά εἶναι εἰς θέσιν καὶ ἔφοδισσον τοὺς πελάτας των μὲ κατ᾽ ἔσχη Ἑλληνικὸν σκάφος, αἱ ναυτικαὶ δυνατότητες του διποίου θὰ είναι ὅτι πολύτερας προσηρμοσμένη εἰς τὴν θαλάσσαν, διὰ τὴν διποίαν προορίζεται.

Σήμερον εἰς τὸ Πέρσιμα ὑπάρχει, φυτοζωή ἀκριβέστερον, μία δεκάς ναυτηγοῦντα σημείων. Εἴς αὐτῶν τὰ τρία μόνον δύνανται νὰ ναυτηγοῦνται

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.
Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

σκάφη ίκανής χωρητικότητος. Πρόκειται περὶ ναυπηγείων μὲ πολυετῆ παράδοσιν, ιδρυθέντων ἀπὸ πεπειραμένους καὶ ὄνομαστοὺς μαστόρων, ἐκ τῶν νησιών, κυρίως, προερχομένους. Μεγάλας καὶ ἐπιβλητικάς ξύλινας κατασκευάς ἔχουν μέχρι τοῦδε εἰς τὸ ἐνεργητικόν των. Τὰ ναυπηγεῖα αὐτὰ εἶναι τοῦ Γ. Φαρροῦ, τοῦ Δ. Ζαχαρία καὶ τοῦ Ζαχ. Καστρινοῦ. Τὰ ἄλλα, μὲ ἀνέλκυστες, καθαρισμούς καὶ ἐπισκευάς μεγάλων ξυλίνων σκαφών ἀσχολούνται καὶ μὲ τὴν ναυπηγησιν μικροτέρων τοιούτων.

Γενικῶς, πλὴν ὅλιγων ἔξαιρέσεων, θὰ ἥδυνατο νὰ παρατηρήσῃ τις, ὅτι πρωτόγονον εἶναι αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγούλουργείων τοῦ Περάματος. Διαθέτουν τὰ πλεῖστα τὸν ἀναγκαῖον τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν διὰ τὴν κατάλληλον καὶ ταχείαν ἐπέκεργασίαν τῆς πρώτης ὥλης, τοῦ ξύλου, δὲν διαθέτουν, δῆμος, οὔτε κανὸν ὑπόστεγα, διὰ νὰ στεγάσουν καλῶς τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτὸν, οὔτε καὶ εὑρεῖς χώρους, διὰ νὰ φιλοξενοῦν ἀνέτω τὰ ναυπηγούμενα σκάφη. Οἰαδήποτε προσπάθεια ἐπεκτάσεως καὶ συγχρονισμού τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν, προσκρούει εἰς τὴν ἀπροθυμίαν τῶν ἀρμόδιων, δῆμος Βοηθόπουσιν κατὰ ενα τρόπον τοὺς ἐνδιαφερομένους. "Ενα παραδείγμα: Τὸ ναυπηγεῖον Φαρροῦ, ἐπὶ τῶν πλέον φημισμένων διὰ τὰς καλὰς κατασκευάς του, πρὸ τοῦ πολέμου καὶ τώρα, ἐζήτησεν ἀπὸ τὸ Πολεοδομικὸν Γραφεῖον τὴν ἀδειαν, ὅπως στεγαστὴ τὰς μηχανικάς του ἐγκαταστάσεις ὑπὸ μονίμου, ἀπὸ μπετροῦ, ὑπόστεγον. "Η ἀδεια ἀυτὴ δὲν τοῦ παρεσχέθη, διότι ἡ ΗΦΘΗΣΑΝ ὑπὸ ὅμινον, προτίστως, αἱ αἰσθητικαὶ ἀνάγκαις τῆς περιοχῆς! Οὕτω τὸ ναυπηγεῖον, τὸ ὅποιον μὲ ιδιαίτερα ἐπιτυχίαν ἔστρεψε μεταπολεμικῶς τὴν δραστηριότητα τοῦ εἰς τὴν κατασκευήν ξυλίνων σκαφῶν ἀναψυχῆς. δὲν δύναται νὰ ἐπεκτείνη καὶ νὰ συγχρόνη τὰς ἐγκαταστάσεις του." Άλλα καὶ τὸ ἀρμόδιον υπουργείον Βιομηχανίας δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ μέχρι τοῦδε περισσότερον ἐνδιαφέροντας κατανόησιν διὰ τὸν ἐπαρκούμενον τεχνικὸν αὐτὸν κλάδον.

"Αναφέρεται, σχετικῶς, διὰ πρὸ τοῖος ὑψ. ἔνος τῶν ναυπηγείου ἀριθμούντος ζωὴν ἡμίσεος αἰώνων, ἐξήτηθη ἡ ἕκδοσις πιστοποιητικοῦ τῆς λειτουργίας του καὶ τὸ ὑπουργεῖον ἐξέδωκε τοῦτο μετὰ πολυήμερην καθυστέρησιν καὶ μόνον ἀφοῦ ἐγένετο ἐπιποτίως ἡ διαπίστωσις, διὰ τὸ ναυπηγεῖον αὐτὸ τῷ δοῦτο ὑφίστατο...

"Άλλ' ἔαν τὸ ὑπουργεῖον Βιομηχανίας δὲν γνωρίζῃ τὴν ὑπαρξίαν τοῦ ναυπηγείου τοῦ Φαρροῦ, ἐπὶ παραδείγματι, καλῶς εἶναι πληροφορημένοι διὰ τὴν ιστορίαν καὶ τὴν ἐπίδοσιν του οἱ ἐνδιαφέρομενοι ζένοι καὶ ιδίοι μιας λάτραι τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ. Οὕτω, ὡς οἰκογένεια Ρότσιλδ, τὴν μεσολαβήσει μιᾶς καλῆς Ἑλληνίδος, παρήγγειλε τὸ θέρος εἰς τὸν ταρσανῶν αὐτὸν τοῦ Περάματος, ἵνα σκάφος ἀναψυχῆς διὰ τὰ ἐντὸς τῆς Ἐλλάδος ταξίδιά της. Πράγματι, τὸ σκάφος — ἔνα μεγάλο καὶ ἐπιβλητικὸν καραβόδσκαρον — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τοῦ κ. Φαρροῦ καὶ ἐντὸς τριμήνου, περίπου, ἐναυπηγήθη. Είναι χωρητικότητος 100 τόνων μὲ θαυμασίας ναυπηγικὰς γραμμάς, παυσιθήλους ιστούς, εύρυχώρων καμπίνας, ἀναπτύσσει δὲ ταχύτητα 8 μιλλίων τὴν ὥραν. "Η καθλυκίσις του εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ Περάματος ἀπέτελε μεγάλην ἐκπλήξιν διὰ τοὺς ξένους ειδικούς, οἱ ὅποιοι εὐρίσκοντο μεταξὺ τῶν κεκλημένων τῆς οἰκογενείας Ρότσιλδ. Τὸ ὀρθίον σκάφος ὠλίσθησεν εἰς τὴν θάλασσαν ἐπὶ τῆς προσέρισμος ἐσάγρας τοῦ καὶ ἐπεκάθησεν ἐλάσφων εἰς τὴν ἐπιστρέψιαν τῆς, ἐπαληθευθέντων πλήρως ὅλων τῶν ὑποδομῶν τοῦ κατασκευαστοῦ του διὰ τὴν εὐστάθειά του. "Ας σημειωθῇ, διὰ ἡ Ἰσαλὸς γραμμή ἀπειχεῖ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ἐξ ὀλῶν τῶν σημείων αὐτῆς 30, ἀκριβῶς, ἐκτοστά. Γάλλος τεχνικὸς, παρακολούθησε τὴν καθελκυσιν, ἡσπάσθη ἀπὸ εἰλικρινῆ ἐνθουσιασμὸν τὸν καλὸν μάστορα, ὁ ὅποιος τὸ κατεσκεύασε.

"Άλλα δὲν εἶναι τὸ μόνον ἐπίτευγμα τῆς τεχνικῆς δεινότητος τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος τὸ «καραβόδσκαρο» τῆς οἰκογενείας Ρότσιλδ. "Ηδη, ἀπὸ τὴν στιγμὴν καὶ εἰς τὸ αὐτὸν ναυπηγεῖον κατασκευάζεται ἔνα «λίμπερ» 150 τόνων, ὑπόδειγματικὸν εἰς τὸ εἶδος του καὶ δύο τρεχαντήρια, τῶν δέκα τόνων, τὰ δόπια παράγγειλαν Ἐλλήνες ἐφοπλισταί. "Ας σημειωθῇ, διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ναυπηγούνται εἰς μικρόν, κατὰς κανόνα, χρονικὸν διάστημα ἀπὸ δέκα μόνον τεχνίτας. Άλλα μὲ ἐλάνιστον προσωπικόν, τὸ αὐτὸν ναυπηγεῖον εἶχε ναυπηγῆσε τὸ 1951, δῆτα δάνεια παραχώντο εἴκ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας εἰς τὴν ἀλειείαν, δέκα πέντε τατοχρόνων ἀλιευτικά, τῶν ὅποιον ἡ ἀρτίστης τῆς κατασκευῆς εἶχεν ἐπισύρει τὸν θαυμασμὸν τῶν ἀμερικανῶν εἰδικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ιταλῶν, οἱ ὅποιοι, ἐπὶ τούτοις ἔφθασαν εἰς τὴν Ἐλλήνων διὰ νὰ διαπιστώσουν τὰς ικανότητας τῶν Ἐλλήνων τεχνίτων. Προτάσεις, τότε, ἐγένοντο εἰς τοὺς "Ελληνας μαστόρους νὰ προσδηφοθοῦν εἰς ἀναλόγους βιομηχανίας τῆς Ἀμερικῆς, τὰς ὅποιας, δῆμος, δὲν ἀπεδέχθησαν.

"Ωραῖα, στερεά καὶ εὐθυνά ξύλινα σκάφη κατασκευάζουν, ὡσαίτως καὶ τὰ ἄλλα δύο ναυπηγεῖα Καστρινοῦ καὶ Ζαχαρία. Ειδικευμένοι τεχνῖται, εἰς σύντομον χρονικὸν διάστημα, προσδίδουν τὴν ίδεωδεστέρων ναυπηγικὴν γραμμὴν εἰς τὴν πρώτην ὥλην των, τὸ ξύλον. "Η πείρα των εἶναι τεραστία, κληρονομθεῖσα, τὰς περισσότερας φορές. ἐπὸ μίαν

καὶ δύο γενεῖς παλαιῶν μαστόρων. Είναι χαρακτηριστικὴ ἡ ὀπάντησις, τὴν πόσιον εἰς ἡλικιωμένος τεχνῆς μᾶς ἔδωσεν εἰς ἔρωτην, πόσα ἔτη ἀσκεῖ τὸ ἐπάγγελμά του. "Εκατὸν πενήντα, λέγει, διότι πρέπει νὰ ὑπολογίσω καὶ τὴν πείραν τοῦ παπποῦ καὶ τοῦ πατέρα μου, ποὺ ἐκληρονόμησα!

Αύται εἶναι αἱ δυνατότητες τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος, κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν τοῦ πλήρους μαρασμού των. Σπουδαῖοι καὶ ἀπολύτως ἀξιοποίησμοι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς κατασκευῆς σκαφῶν ἀναψυχῆς. Ποιὲι, ὥμως, εἶναι καὶ αἱ μεγάλαι δυσχέρειαι, τὰς ὅποιας αντιμετωπίζει τὸ κλάδον. Βεβαίως, θὰ ἥδυνατο τὸ Κράτος ἀποτελεσματικῶς να χοηπητῇ μὲ ἔνα δανειόν τὰς ἐπιχειρήσεις, διότις τὸ ἐπράξει μεταπολεμικῶν διὸ δόλους τοὺς τομεῖς τῆς διομηχανίας καὶ τῆς διοτεχνίας. Ή πουναντο, ωσαυτῶς, οἰκουμενικοῖς διευκολυνεῖται παρείχοντα τὸ διά τὴν προμηθείαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἀναγκαῖας πρώτης ὥλης. "Ισως, τὰ πωτάχ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος εἶναι αἱ μοναδικοὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι τὰς ἀνάγκας των ὑποχρεούνται νὰ καλύπτουν ἀποκλειστικῶς τοὺς μετρητοῖς.

1) Λόγω τῆς τεραστίας μειώσεως τῶν ναυπηγείων μεταπολεμικῶν (μείωσις 60%, περίπου, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς ἐργασίας), ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῶν ἐπιχειρήσεων ὑπερτελεί την ἀναστολήν την προσαρμογὴν τῶν εἰς τὰ σύγχρονα τεχνικὰ δεδομένα, δεν ἥτο δυνατὸν νὰ τούτων νὰ ἔξερεθούν. "Εξ οὐ καὶ ἡ ἐπικινδυνότητα τοῦ Περάματος στην κατασκευή της περιοχῆς τοῦ κλάδου. Βεβαίως, θὰ ἥδυνατο τὸ Κράτος ἀποτελεσματικῶς να χοηπητῇ μὲ ἔνα δανειόν τὰς ἐπιχειρήσεις, διότις τὸ ἐπράξει μεταπολεμικῶν διὸ δόλους τοὺς τομεῖς τῆς διομηχανίας καὶ τῆς διοτεχνίας. Ή πουναντο, ωσαυτῶς, οἰκουμενικοῖς διευκολυνεῖται παρείχοντα τὸ διά τὴν προμηθείαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἀναγκαῖας πρώτης ὥλης. "Ισως, τὰ πωτάχ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος εἶναι αἱ μοναδικοὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι τὰς ἀνάγκας των ὑποχρεούνται νὰ καλύπτουν ἀποκλειστικῶς τοὺς μετρητοῖς.

2) Λόγω τῆς δυσπραγίας, ἡτοις μαστίζει τὸν κλάδον, δὲν ἥτο δυνατὴ μεταπολεμικῶν ἡ ὄργανωσί τῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ δάραος τῆς μισθοδοσίας καὶ ἔνος, ὑπαλλήλου δὲν ἀντέχει τὸ ναυπηγεῖον τοῦ Περάματος σήμερον. "Ως ἔκ τούτου, εἰς διαρκεῖ καὶ ἐπιτίμησιον διένειν εὐρίσκονται καὶ μὲ τὴν Ἐφορίαν οἱ πτωχοὶ αὐτοὶ ἐπιχειρηματίαι. Τὰ κέρδη τεκμαίρονται αὐθαίρετως καὶ ἐπ' αὐτῶν διαρέειται ποροφοργία. Διὰ τὴν περιπτώσην μονον αυτήν, διστυχώς, τὸ Κράτος θεωρεῖ. τὸ ναυπηγεῖον τοῦ Περάματος, ὡς βιώσιμον επιχειρήσειν. Ζητοῦν, λοιπόν, οἱ ιδιοκτήται τῶν μιαν πλέον φορολογικὴν μεταχείρισιν. Τὰ πάντα πειθεῖσυν ὅτι δὲν ὑπάρχει περιθώριον διὰ φοροδιαφυγῆς.

3) "Άλλα τὰ ναυπηγούλουργεία θὰ ἥδυνατο καὶ διὸ οἱ Ο.Λ.Π., κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν της κρίσεως, νὰ τὸ βοηθήσῃ. "Ἐγκατεστήμενα εἰς οἰκόπεδα τοῦ 'Οργανισμοῦ, κατὰς κανόνα, ὑποχρεούνται εἰς τὴν καταδόλην ἐπησίως μισθωμάτων διὰ τὸν παρ' αὐτῶν χρησιμοποιούμενον χώρον, διότις ὅποιον καύματα ποιεῖται ἀπὸ 3.000 ἔως καὶ 15.000 δραχ.

4) "Ανασχετικός φραγμὸς διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ κλάδου τῶν ναυπηγούλουργείων, ἀποτελεῖ καὶ ἡ ὑφισταμένη ἐργατικὴ νομοθεσία. Τὰ δρίζοντα ύψηλά διὰ τὴν δινατότητα τῶν ναυπηγείων κατώτατας ημερούσια μιαθητευμένων, ὡς καὶ αἱ λοιποὶ διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιβαύνσεων, εἰχον διὰ τὸν διάστημα αὐτὸν πολλούς προσλαμβάνωνται νέοι: διὰ τὴν ἐκμάθησην τῆς δόσκουλον αὐτῆς τέχνης.

Οὕτως ἐπικινδυνός ἡραϊσθανατούσαν καὶ ἀποτελεσματίσαντες, ἀλλοὶ αἱ ἀπευθευτήριες ἐργάσιονται, χωρὶς ταύτοχρονούς εἰς νέους νῦν παραδίδοντας τὰ μυστικά τῆς τέχνης των. "Ο κίνδυνος ἔκ τῆς μη ἀνανέωσης τοῦ τεχνικοῦ αὐτοῦ κλάδου εἰναι μεγάλος καὶ δὲν δυναται, δεσδίως, νὰ τὸν ἔξουδετερόθεν ἡ λειτουργία, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ 'Εθνικοῦ Ίδρυματος, τῆς Σχολῆς Ναυπηγούλουργών. Τὸ δύσκολον αὐτὸ ἐπάγγελμα εἶναι ὑποθέσις μακράς πειράς καὶ οὐχὶ σπουδῆς.

Θὰ ἥδυνατο, λοιπόν, τὸ Κράτος, ἐδὲν καπτότε τὸ θέμα τῶν ναυπηγούλουργείων γενικῶς ἀντεπώπιεν, ἀλαστικώτερον τὴν ἐργατικὴν πολιτικὴν του, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, νὰ ἐφαρμόσῃ. Διότι οἱ νέοι εἰς τὰ καρνατίγια τοῦ Περάματος περισσότερον μανθάνουν καὶ ὀλιγότερον ἐργάζονται.

"Ἐπειχειρήσαμεν νὰ ἀνασύωμεν εἰς τῆς ἀφανείας ἓντας σπουδαῖον καὶ μακράν παράδοσιν τεχνικούν κλάδον τῆς χώρας μας. Νὰ προσταθείμενος, τὰς ἀναπομεινάσας εἰς αὐτὸν δυνατότητας διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν του, νὰ σκιαγραφήσωμεν τὰς πολλὰς καὶ μεγάλας δυσχεδίας, τὰς ὅποιας ούτος ἀντιμετωπίζει καὶ νὰ ὑποβάλωμεν τὴν θεμελιωθεῖσαν ἡδονὴν ἀποψίσεως του, ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς μεγάλης προσπάθειας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐθνικοῦ τουρισμοῦ.

Νομίζουμεν, διὰ ὅλοι οἱ ἀρμόδιοι, οἱ ιδίοι οἱ ναυπηγούλουργοι — διότι καὶ αὐτοὶ οἱ διαβορέστας πολὺ διὰ τὸ μέλλον τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν — ἀλλὰ καὶ πάντες οἱ δυνάμεινοι νὰ ἔχουν ἔνα σκάφος ἀναψυχῆς, δηλαδή, οἱ φυτικοὶ πελάται τῶν ναυπηγείων. Θὰ πρέπει νὰ συντονίσουν προσπάθειάς των καὶ ἀποτελεσματικῶς νὰ βοηθήσουν διὰ τὴν νεκρανάστασιν τοῦ Τασσανά. "Ἄς μη ἀμφιθάλλωμεν. Πολλὰ δύναται εἰσέτι νὰ προσφέρει καὶ αὐτὸς εἰς τὴν οἰκουμέναν τοῦ τόπου. "Η ἔξελιξις δὲν εἶναι πάντοτε ἀπολύτως καταλυτική διὰ τὸ παρελθόν. Καλὸν εἶναι τὸ παράδοσις καὶ εἰς τὸ τεχνικὸν πεδίον, ὑπὸ νέαν μορφήν, νὰ ἀναβιώνῃ.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

KENTRON ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

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

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

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

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

THERE IS

Only 1

STEEL WATERTIGHT HATCH COVER

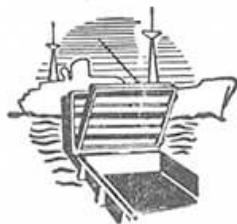
FOR SHIPS OF ALL TYPES AND SIZES

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.V.
SOCIETA ITALIANA MAC GREGOR
MAC GREGOR FAR EAST LTD.
NORSK MAC GREGOR A.S.
ELCANO MAC GREGOR
ANKERLØKKEN MAC GREGOR COMPANY A.B.
MAC GREGOR-COMARAIN INC.
MACGREGOR & CO. (NAVAL ARCHITECTS) LTD., WHITLEY BAY,
GREAT BRITAIN

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

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

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡΥΠΑΝΗ

TO ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΜΕΡΟΣ THE ΜΕΛΕΤΗ

ΜΟΝΑΔΕΣ ΠΡΟΩΣΣΕΩΣ : 'Ερχόμενοι είς τό θέμα τών μονάδων προώσσεως παρατηρούμεν. ότι είς τὰ πλείστα τῶν σημερινῶν σούπερ - τάνκερα προτιμάται ὁ ἀτμοστροβίλος, όπτις πρὸ τοῦ πολέμου ἔχρησιμοι οἴτη ήταν ιδιαίτερως ὑπὸ τοῦ πολεμικῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἐπειθαγών λαΐνερων. Αἱ συνήκαι άτμοι, αἱ ὅποιαι μέχρι τοῦ 1948 δὲν ὑπερέβαινον τῆς πλειστικῆς τῶν 400 λιθρῶν κατά τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ θερμοκρασίαν 450o F, ηὐδήθησαν γενικῶς στήμερον εἰς 650 λίθρας, μὲν θερμοκρασίαν 850 έως 1200o F. Δέν φαίνεται πιθανή ἡ χρήσις ἀκόμη υψηλοτέρων συνθηκῶν ἀτμοῦ, λόγω τῶν ἐπιπροσθέτων δυσκολιῶν συντηρήσεως, αἵτινες δὲν ισοφαρίζονται ἐκ τῆς προσθέτου ἀποδοτικότητος. Ἐν τούτοις, ἡ ηὐδημένη ἀποδοτικότητα, που ἔξασθαλίζεται δυνάμει τῶν σημερινῶν συνθηκῶν, αἵτινες εἰς τὰς καλλίστας ἐγκαταστάσεις ἐπιτυγχάνουν γενικὴν κατανάλωσιν καυστήρων ἐν ὑπερτεια 0.50 έως 0.54 λίτρας καθ' ἓππον ἄξονος, ἔχει σημαντικῶς μειώσει τὴν κατανάλωσιν καὶ ὠφέλησε διπλασίως τὴν ἐκμετάλλευσιν, δια μειώσεως τοῦ κόστους τοῦ καυσίμου διά τοῦ ηὐδημένου ἐσόδου πυρός λόγω τερματικούτητος τοῦ ίδιου.

ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΑ : 'Εξέχουσαν έπισης θέσιν κατέλαβον αι μηχαναί ναι ντηζελ είς τάς μετρίας ιπποδύναμεις 8000 έως 10.000 ίππων. Αι νεώτεραι δίχρονοι, μέν υπέρφορτισιν έφωδιασμένοι μηχαναί ντηζελ ήταν. χρησιμόποιουσαι φιουσέλ - διλ, άντι τού δαστανηρού ντηζελ διλ, είνε έλαφορτεραι και οικονομικώτεραι είς κατανάλωσιν καυσίμων από τάς παλαιοτέρας διλ-ζελομηχανάς. Βάσεις ήλεκτροσυγκόλλητοι, άντι χυτών, συνέβαλον έπισης είς την έλαστωσιν τού βάρους τής μηχανής ντηζελ, εις τρόπον, ώστε διά μικράς ταχύτητας (μέχρις 150 στροφών κατά λεπτόν) είς μηχανή ντηζελ, άναπτυσσούσαν δύναμιν άξονος 8000 ίππων, τό καθ' ιπποδύναμιν άξονος βάρος είναι 130 λίτραι και ή κατανάλωσις 0.36 λίτρας πετρελαϊ-ος 'C'. Εις μέσητο ταχύτητος μηχανάς ντηζελ (200 έως 300 στροφαί κατά λεπτόν), οι άντιτοιχοι άφιμοι καθ' ιπποδύναμιν είναι 62 λίτραι και ή κατανάλωσις γκάζ-διλ 0.36 λίτρας.

‘Από ήλεκτρικής πλευρᾶς, τὸ ἐναλλασσόμενον ρεῦμα ὀντικαθιστά τὸ συνεχές, μειούμενον οὕτω τοῦ δάρους τῶν ἡλεκτροκινήτων μηχανημάτων, καθὼς καὶ τοῦ κόστους αὐτῶν, ἐνώ ἀφ’ ἑτέρου εἰναι ἰσχυρότερα καὶ συντήρησις τῶν ἀπλουστέρα.

Αὐλακωτά διαφράγματα ἔχαιρετιθησαν, σταν τὸ πρῶτον εἰσήχθησαν, ως ἔξικονομούντα μέγι Βάρος, ἀλλὰ μεταγενέτεροι ἐπιμελεῖς ὑπολογισμοὶ ἀπέδειξαν, ὅτι αἱ ἀραιταὶ των ὑπερεδειμμήθησαν, δι' ὃ καὶ οἱ κατασκευασταὶ ἐπανῆλθον εἰς τὸν ἐπίπεδον τύπουν.

Πηδαία τύπου δικέλλων (οιος τά έφαρμασθεντά εἰς πλοίο έπρου φορίου της κλασεώς «Μάρινερ», τά ναυτηγηθέντα υπό τής άμερικανικής Ναυτικής Διοικήσεως», κατά σύμπτωσιν δὲ καὶ εἰς τὸ δεξαμενόπλοιον Γούνόπλοντ Γκλόδου, τοῦ κ. Νιάσχου) ἔνουν μειώσει τούς προκαλούμενούς ραδαρασμούς τῆς Ἐλικος διὰ τῆς καλύτερας τοποθετήσεώς της εἰς τὸ Αιγαίον.

Νέοι ἔξοπλιοι αὐτομάτου ἀσφαλείας καὶ ἐλέγχου, ώς δὲ αὐτόματος λεγούν καύσεως, καθώς καὶ ἄλλοι πολλοί καὶ λεπταὶ ἐφαρμογαί, ώς οἱ πυκνωτικοὶ συστήματα τοῦτον, ὡς ἀναλογικοί εἰσιν, τούτους.

30.000 τόνινων δύναται, ύπο εύνοϊκάς συνθήκας, νά έκφορτώση τό φορτίον του είς χρόνον ολίγωντερων των 15 ώρων. Από πλευράς ναυσιπλοΐας τό σημειρινό δέξαιμενόπλοιον είναι άφειδων έξωπλισμένον — όπως τά επιβατηγά σύστερο-λαίνερς είναι μέ γυροσκοπικήν πυξίδα, αύτόματον πηδάλιον, βυθόμετρα, ραδιογνωνόμετρον, μέ ραντάρ, άσύρματον τηλέφωνον κλπ. Πάντα ταύτα σημαίνουν πρόσθετον ικανότητα απόδοτικής έκμεταλλεύσεως. Δέν έχει, έξ αλλού, παραμελθή καὶ ή ανεσίς του πληρώματος. "Υπάρχει σήμερον ἡ τάσις έξαφαλίσεως ἀτομικῶν ἔνδιαιτημάτων δι' ἐκαστον μέλος τοῦ πληρώματος, τοῦ ἐφοδιασμοῦ αὐτῶν μέ ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ, μέ κινηματογράφου, δέξαιμενου κολυμβήσεως, δωμάτιον ἄναψυξης καὶ βιβλιοθήκην κλπ. Δέν παραείπουν νά άναφέρωμεν καὶ τούς ἀναδατήρας διά την ἐπικοινωνίαν με τά μηχανοστάσια.

ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ : "Ολαι αι ἀνωτέρω ἑξελίξεις δύνανται νὰ θεωρηθοῦν στήμερον ώς ὑφιστάμεναι ἐν τῷ πράξει. 'Ατενίζοντες τὸ μέλλον, φρονοῦμεν, ὅτι αἱ πλέον ἄμεσοι καὶ ριζικαὶ μεταβολαὶ θὰ εἰνες συναφεῖς μὲ τὰς πρωτοστήριους ἔγκαταστάσεις. Γνωρίζομεν πάντες τὸν εὐθὺνέα ἀεριστρόβιλον, περιστρέφομενον ὑπὸ τῶν ἐκτονούμενων πρὸ ὄντων τῆς καύσεως τοῦ καυσίμου καὶ κινοῦντα συμπιεστήν, δύστις τροφοδοτεῖ μὲ τὸν ἀναγκαιούντα ἀέρα τὸν θάλαμον καύσεως. Αἱ τρομακτικαὶ δυσκολίαι τὰς ὅποιας συνήπησαν οἱ τεχνικοὶ διὰ τὸν ἐν λόγῳ τύπον τῆς μονάδος πρώσεως καὶ αἱ ὅποιαι προήρχοντο ἀπὸ τὴν ὑψηλὴν θερμοκρασίαν τῶν ἀερίων καύσεως, φαίνονται ἡδη ὑπερικιθησίσας. Κατεσκευάσθησαν μέταλλα, δυνάμενα ν' ἀνθέξουν εἰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας, χωρὶς νὰ χάσουν τὴν δύναμιν των ή νὰ παραμορφωνανται. Τὰ καύσιμα «πλένοντα» (washted) καὶ ὑφιστάνται τοιαύτην μεταχειρίσιν, δύστε νὰ ἔσουστερωντωνται τὰ ἐπιθλαβῆ ἀποτελέσματα τῶν συνθέτων τοῦ βαναδίου, τοῦ θείου καὶ τινῶν ἄλλων στοιχείων, τού τοπάρχων εἰς τὸ καύσιμον πετρέλαιον. Τὸ δεξαμενόθλιον «Ασορις», τῆς ἑταῖρίας «Σέλλα», καὶ τὸ ἐσχάτως μετατρέπει εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας λίμετρα τζέζαντον, ἐνεφάνισαν τὴν δυνατότητα ἐμπορικῆς χρήσεως τοῦ ἀεριστροβίλου. 'Εν τούτοις παρά τοὺς λίαν ἱκανοποιητικούς ἀριθμούς καταναλώσεως, κατά τὸ παρθενικὸν ταξίδιον τοῦ «Τζέζαντ» (0.51 τῆς λίβρας καθ' πτῶν ἀξονῶν), τούτῳ ἐπέτελον μόνον δαπανάσις σημαντικῆς περιπλοκῆς ἐν τῷ σχεδιό τῆς ἔγκαταστάσεως, πρὸς τὸν σκοπόν, ὅπως ἐπιτευχθῇ τὸ μέγιστον ἔργον ἐκ τοῦ καυσίμου. Οὕτω, ὡς εὑθύνης ἀεριστρόβιλος δὲν ἔχει ἀκόμη πείσει τὴν πλειονότητα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, μηδὲ δύναται νὰ συναγωνισθῇ εἰς τὸ ἀρχικὸν κόστος τὴν κατεναλώσιν καυσίμου καὶ τὴν ἀσφάλειαν, που παρουσιάζουν ὁ ἀτμοστρόβιλος ἢ αἱ μηχαναὶ ντηζέλ.

ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ ΑΕΡΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΕΜΒΟΛΟΥ : Κατά τὴν ἀπομικήν ἀντίληψιν τοῦ συντάκτου τῆς παρούσης μελέτης, ὡφίσταται περιστόρεον ἐλπιδοφόρον στάδιον ἔξελίξεως τῆς ἐλευθέρου ἐμβόλου γεννητρίας ἀερίου, ἐν συνδυασμῷ μὲν ἀεριοστρόβιλον. Εἰς τὸν ἐν λόγῳ τύπου ἐγκαταστάσεως ἐνεργείας, ἡ γεννήτρια ἀερίου είναι ἀπλοτοιμένος, μὲν διπλάς ἄκρας, κύλινδρος τύπου ντῆξελ, ἐφωδιασμένος μὲν ἀντίστοιχα ἐλεύθερα ἔμβολα, ητὶς τροφοδοτεῖ τὸν αεριοστρόβιλον μὲν τὰ παραγωγαὶ τῆς καύσεως. Λόγω τοῦ ὅτι δι τὸν ἀθλασμὸν τῆς καύσεως εἰνὲ χωριστὸς ἀπὸ αὐτὸν τούτων τὸν στρόβιλον είναι δυνατόν νὰ συνδυασθῶν τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑπὸ ὑψηλὴν συμπίεσιν καύσεως τοῦ καυσίμου, ὡς ἐν μιᾶ μηχανῇ ντῆξελ, μὲν μετατροπήν τῆς οὕτω παραγομένης θερμικῆς ἐνέργειας εἰς περιστροφικὴν ἐνέργειαν διὰ στροβίλου λειτουργούντος ὑπὸ μετρίας θερμικρασίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς θερμοκρασίας κανονικού ἀτμοστροβίλου. Ἀποφεύγονται διὰ τοῦ τρόπου τούτου ὅλα τὰ δυσάρεστα χαρακτηριστικά, τὰ ἀπόρρεοντα ἐκ τῶν ὑπηλῶν θερμοκρασιῶν, ὡς διάβρωσις, ἡ παραμόρφωσις τοῦ μετάλλου κλπ. καὶ συνεπός, προλαμβάνονται αἱ μεγάλαι δαπάναι συντηρήσεως. Συνήθως, δύναται νὰ καίται καύσιμον πετρέλαιον τύπου «C.», ἡ δὲ κατανάλωσις 0.4 λίτως καθ' ἓππον ἔχοντος καὶ διὰ μετρίας ἀκόμη δυνάμεις τῶν 1000 ἔως 2000 ππῶν ἔχοντος, δύναται νὰ συγκριθῇ πρὸς τὴν τῶν ντῆξελ. ἀνέν συμῶς τῶν μειονεκτήμάτων τοῦ μεγάλου βάρους των, τὸν ὄλυχτρον μεγέθους τῆς μάγδος, τὰς βαρείας στροφαλοφόρους ἀτράκτους καὶ οὕτω καθεءῆς. Τὸ γενονός ὅτι ἡ παραγόμενα τὸ ἀέριον γεννήτρια ἔχει ἀντίθετα ἔμβολα, αισθοτὸν τὰ πολινδρομικὰ αὐτῆς μέρη νὰ ἰσορροποῦν μόνα των καὶ ἐπειδὴ ὁ στρόβιλος είναι περιστροφικός, τὰ ἄλλα κινούμενο uέσον δινύνεται νὰ ἰσορροπηθοῦν ἐπιμελῶς, μειουμένου οὕτω τοῦ κραδασμοῦ. Αὔτοὺς ὁ στρόβιλος ἡ χρειάζεται πολὺ δλιγήνη συντήρησιν καὶ αἱ πολλαὶ μονάδες παραγωγῆς ἀερίου, αἴτιες τὸν κινοῦν, δύναται νὰ ἔχουν τὴν συντήρησιν των ἐνώ περιστρέφονται.

“Η γεωνήτρια άσφιον, μὴ ἔχουσα περίπλοκα κινούμενα μέρη, εἶναι ἐν-
τελλός εὐκολού μὲν λαθεῖ καὶ μὲν ἀποτελεσματικῆς. Εἴτε τοις αποτελε-

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE: KHARTOUM
P.O.B. 116
TEL. 2450

PORT SUDA
P.O.B. 184
TEL. 2450

WADI HALFA
P.O.B. 69
TEL. 90

PIRAEUS
RIZARI BUILDING
TEL. 40175
ADEN (CAMP)
P.O.B. 55
TEL. 681

ALSO IN DJIBOUTI
P.O.B. 15
TEL. 281

2450
MASAWA
P.O.B. 6
187

TEL. 2450
A S S A B
P.O.B. 63
TEL. 8

ASMARA
P.O.B. 1115

TEL. 90
ADDIS ABEBBA
P.O.B. 312
TEL. 2211

EL. 40175
ADEN (CAMP)
P.O.B. 55

UNDER THE STYLE:

UNDER THE STYLE
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS."

φέρ' είπειν, τῆς δυνάμεως 1000 ίππων, σύνδεν μέρος της ζυγίζει πλέον τοῦ ήμισεος τούνων. «Όλα αὐτά τὰ προγνωστικά πλεονεκτήματα, καθιστοῦν τὸν νέον αὐτὸν τύπον ἐγκαταστάσεως μηχανῶν παραγωγῆς ἑνεργειάς νά ἀξιώνη τὴν κατάληψιν θέσεως ἐνδιαιτήσου μονάδος πρώσεως, ἔδοσσον ἐκκρεμεῖ ἀκόμη ή εἰσόδος τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ πεδίον τῆς πυρηνικῆς ἑνεργειάς. Σημαντική εἶναι ἡ κτηθεῖσα ἡδη πεῖρα μὲ τὸν ἐν λόγῳ τύπου μηχανῆς εἰς πειράματα γενόμενα ἐπὶ μικρῶν σκαφῶν τελούντων ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὸ γαλλικὸν πολεμικὸν ναυτικὸν ἔχρησιμοποίησε τὸν τύπον αὐτὸν, κατὰ τὰ ὅλιγα παρελθόντα ἔτη, εἰς ἀριθμὸν ναρκοσυλλεκτῶν του.

Χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐν λόγῳ τύπου γεννητηρίας ἀρείων εἶναι ὅτι τὰ 80% τοῦ χορηγουμένου εἰς τὸν στρόβιλον ὄπεριον, συνίστανται ἔξι ἀκάυστου ἀέρος, λόγῳ τοῦ ἀφθόνου καθαρισμοῦ ἀέρος, παρεχομένου διὰ τῶν ἐμβόλων τῶν ἀεροσυμπιεστῶν. Τὸ μεγάλων προθεμανθέν μίγμα ἀέρος καὶ ἀέρου δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ λίαν ἐπωφελῶς πρὸς παραγωγὴν ἀτμοῦ διὰ τὴν τροφοδότησιν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν ἢ ἀτμοῦ πρὸς κίνησιν ἀτμοστροβίλου, διστὶς συνεισφέρει ἐπὶ προσθέτως τὴν δύναμιν τοῦ εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἀεροιστροβίλου. «Ἡ τελευταῖα, δῆμος, αὐτὴ διάταξις συνεπάγεται ωστιάν τινὰ τῆς ἀπλότητος καὶ τῆς ἰσχύος καὶ μιὰ ἐναλλαγὴ θὰ ἔτοι, νὰ διέρχονται αὐτὰ τὰ θερμὰ καὶ πλούσια εἰς ἀέρα καυσαέρια, δι' ἐνός μετακαυστήρος κατὰ τὴν πρὸς τὸν ἀεροιστροβίλον πορείαν των αὐξανόμενῆς σύστημας παραγωγῆς ἑνεργειάς κατὰ 33%, μὲ αὔξησιν 10% μόνον εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου. Ἡ τοιαύτη, ἐν τούτοις, προσθήκη εἰς τὴν ἐγκατάστασιν μετὰ δυσκολίας θὰ εύρῃ εύνο κήνη ἀπτήσησιν μεταξὺ τῶν πλαισιοτήτων. Καὶ ἡ λύσις τῆς χρησιμοποιήσεως μετακαυστήρος θὰ ἐπαναφέρῃ, ἐν μέτρῳ, τὰ προβλήματα ὑψηλῆς θερμοκρασίας, τὰ δότοια ἀνακύπτουν εἰς τὸν εὐθύνην ἀεροιστροβίλον.

«Ἄλλη ἐνδιαφέρουσα ἴδεα εἰς τὴν ναυτικὴν πρόσωσιν εἶναι ἡ χρήσις διαφόρων μικρῶν ψηφιλῆς ταχύτητος μονάδων ντῆζει κινουσῶν ἔνα μόνον ἀξένα, διὰ καταλλήλου μεταβιδάνεως τῆς κινήσεως καὶ τῆς ζεύξεως δι' ὁδοντωτῶν τροχῶν. Ὁ τρόπος οὗτος ἔχει τὸ προσῶν τῆς ὀκρας ἀλαφρότητος διὰ παραγωγῆς ἑνεργειάς (ἄνω τῶν 0.22 Ιπποδυνάμεως ἀξονος, κατὰ λίτραν, ὡς ἰσχυρίζεται εἰς κατασκευαστής). δύναται: λέντα ἀπλοποίηση τῆς συντήρησης, δεδουλένου, διτὶς ἀνταλλακτικὴ μονάδα θὰ ἡδύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ ἐκ περιτροπῆς τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου μονάδας, δυναμένης οὕτω τῆς ἀναγκαίας ἔργασίας συντηρήσεως νὰ διεκαθῇ εἰς τὴν ἡράν ὑπὸ καλυτέρας συνθήκας.

ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΠΡΟΩΣΙΣ: «Οὐιλούντες, τέλος περὶ τῶν μελλοντικῶν ἐγκαταστάσεων ἑνεργειάς, δέσονται νὰ εἰπωσι τινὰ περὶ τῆς πυρηνικῆς πρόσωσεως, μοιλούντι αὐτὴν δὲν ἔφθασεν ἀκόμη εἰς ἑκείνο τὸ ἐπίπεδον, διότι παρουσιάζει τὴν μιθιστήσιν τῆς ἐμπορικῶν ἀλκυστικῆν. Τὰ πλεονεκτήματα, ἀτινα ὡς παράσχη ἡ πυρηνικὴ πρόσωσις δὲν ἀπέχουν μακράν ἐν τῷ ἀναζητήσασι τῶν. «Ἡ ὀφέλιμος χωροτική τοῦ πλοίου κερδίζει, λόγῳ τῆς μειώσεως τοῦ δάραος τῶν καυσίμων καὶ ἡ ικανότης ἐκμεταλλεύσεως δι' ἕνα ἔτος η καὶ περισσότερον, μὲ μίαν μόνον ἀνανέωσιν καυσίμου, ἀποτελούν πλεονεκτήματα, τὰ ὅποια μίαν ἡμέραν θὰ ἔξουδεταισθῶν πλήρως τὸ ηδη πολὺ ὑψηλότερον κόστος κεφαλαίου διὰ μίαν ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἑνεργειάς. Οὐσιώδως, κατὰ τὸ παρὸν στάδιον τῆς ἔξελίσσεως, ἡ ἐγκατάστασις δυνάμεως διὰ σκάφος κινούμενον μὲ πυρηνικὴν ἑνεργειαν, διαφέρει ἀπὸ τὸ κανονικὸν σκάφος, τὸ κινούμενον δι' ἀποιστροβίλου, μόνον κατὰ τὸ τιμῆμα τῆς γεννητηρίας ἀτμοῦ. Ἀντιδραστήρος, χρησιμοποιῶν πυρηνικὸν καύσιμον, παράγει τὸν ἀτμόν, διστὶς ἐ-

πειτα κινεῖ στρόβιλον συνήθους σχεδίου, μολονότι — ἐγδεχομένως — λειτουργοῦντα ὑπὸ χαμηλοτεντρού πιεσεώς, ἔναντι τῶν κοινῶν χρησιμοποιούμενών εἰς τὰς συνήθεις ἐγκαταστάσεις.

Ἐκτὸς τῶν ζητημάτων κόστους τοῦ καυσίμου καὶ τῆς ἐξευρέσεως του, ὑπάρχουν καὶ πολλά ἄλλα ζητημάτα, ἀτινα πρέπει νὰ ἐπιλυθοῦν, πρίν ἡ μιθιστήσῃ τὸ πυρηνικὸν σύστημα προσώσεως. Πρέπει, πρώτον, νὰ γίνῃ ἐκλογὴ τοῦ καταλληλοτέρου ἀντιδραστήρος, καθόσον ὑπάρχουν διάφοροι τύποι, οἵτινες διαφέρουν ὡς πρὸς τὴν μοφήν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν ὑπάρχει τὸ καυσίμον, τὸν τρόπον καθ' ὃν ἐλέγχεται η ροή τοῦ νεοτρούνου (σύδετερονίου) καὶ τὸν τρόπον καθ' ὃν ἡ ἀντιποσθομένη θερμική ἑνεργεία μεταφέρεται ἀπὸ τοῦ ὄπερα ἢ τὸ άνδρα ἢ τὸ αέριον, διότε πρέπει νὰ γίνεται.

«Οταν τούτο τακτοποιηθῇ καὶ γίνη ἡ ἐκλογὴ τῶν μᾶλλον πλεονεκτικῶν τύπων, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀποδοτικότητος, τῆς ἀντοχῆς, τῆς ἀσφαλείας, τῆς εὐκολίας απομακρύσεως τῶν πασαγώγων διασπασίεως τοῦ ἀτόμου καὶ τῆς ἐκ νέου πληρωσεως καὶ συντηρήσεως, θὰ παραμείνουν ἀκόμη ὅλα διάφορα ζητημάτα ἐκμεταλλεύσεως, ὡς λ.χ. οἱ ἀντιμετωπιστέοι κίνδυνοι, η καταλλήλου προσωπικού κλπ. Κανονικῶς, ὁ ἀντιδραστήρος, διστὶς θὰ είναι ἐδοκιλήρου κλεισμένος εἰς αὐτορυθμιζόμενον τεμάχιον τοῦ διλού εξοπλισμού, πολὺ δίλγην θὰ ἔχειάζεται κατὰ τὴν λειτουργίαν του προσοχήν, ἀλλὰ καὶ πάλιν θὰ ὑπόκειται κάπιτος εἰς ἐσφαλμένη λειτουργίαν, δι' ὃ καὶ θὰ είναι ἀπαραίτητον τὸ εἰδίκως ήσκιμένον προσωπικόν.

«Ἡ παραγομένη εἰς τὸν ἀντιδραστήρα θερμότης δύναται, ἀναμφιδόλως, νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸν μεσάζον δρυγανον, ἀλλο ἀπὸ τὸν ἀτμὸν καὶ μία τῶν ἀκολουθουμένων γραμμῶν ἔρευνης εἶναι ἡ ἀποδέπουσα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ κατασκευὴν ἐγκαταστάσεων ἀεροιστροβίλων κλειστού κυκλωμάτος, χρησιμοποιούντων ληγον, διότε — ὡς ἐκ τοῦ ὄντοματος δηλούτων — κυκλοφορεῖ συνεχῶς διὰ τοῦ συστήματος ἀντιδραστήρος στροβίλου, ἐρημητικῶς ἐσφραγισμένου ἀπὸ τῆς ἀτμοσφαίρας. Εἰς τοιαύτας ἐγκαταστάσεις θὰ είναι πιθανόν νὰ ἐπιτευχθῇ ὑψηλοτερά ἀποδοτικότητας ἀπὸ τὴν ἐπιτυχανούμενή εἰς τὸν τύπον ἀτμοστροβίλου. 'Ἄλλ' ἔτερα καὶ τότε ἀνάκυπτουν προβλήματα, ὡς τὸ τῆς σχεδιάσεως πραγματικῶν ἀεροστεγών καλυμμάτων στυπιοθίπον καὶ σφραγίδων. Υπάρχουν ἀκόμη πολλοὶ ὀστάθμητοι παράγοντες, ὡστε νὰ μή είναι δυνατή σοδαρά τις προστάσεις ὑπολογισμού τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως ἐνός πυρηνικού δεξαιμενοπλοίου καὶ συγκρίσεως αὐτού πρὸς δεξαμενόπλοιον πρωθυμίου διὰ τῶν συνήθων δυνάμεων. Τὸ κόστος 25 δολλαρίων κατὰ γραμμάριον «οὐράνιον 235», διότε ἀνεφέρθη εἰς τὴν διατίκεψην τῆς Γενεύης, δέν μας ἀποστροφίζει — ἐπὶ παραδείγματι — μέχρι ποίας ἐκτάσεως ἐξαρτᾶται τοῦτο ἔδωλων τῶν εἰδῶν κρατικῶν παραχρήσεων διὰ τὴν παραγωγήν του. Οὔτε γνωρίζουμεν τὸ κόστος τῶν προϊόντων διασπάσεως πρὸς ἀπόκτησιν καὶ χρησιμοποίησιν τοῦ εἰς καύσιμον περιεχομένου των. Πρὸς τὸ παρὸν θεωρεῖται, διη μία ἐγκατάστασις ἀπομικής ἑνεργειάς κοστίζει τὸ δεκαπλάσιον, περίπου, ἀπὸ δύο κοστίζει συνήθως ἐγκατάστασις παραγωγῆς ἑνεργειάς παρομοίου μεγέθους. 'Ο διά θώρακος ἐξοπλισμός αὐξάνει τὸ μέγιστον βασικὸν δάραον τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς πυρηνικῆς ἑνεργειάς, διότε εἰς τὴν περίπτωσιν ἐγκαταστάσεως δυνάμεως 16.000 ίππων ἀξονος, δύναται νὰ είναι κατὰ 500 τ. ἀνώτερον τῆς ἀντιστοίχου συνήθους ἐγκαταστάσεως. 'Αναφιδόλως, διαφέρει, τούτο ἀπότελει κλάσμα μόνον τῶν 3.000 ἢ 4.000 τ. καύσιμου πετρελαίου, τὸ ὅποιον δέν νὰ μεταφέρεται ἐπὶ μακρού ταξιδίου.

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

Πάντως, όταν τελικώς είσαχθη ή πυρηνική έγκατάστασις, θα είναι — προφανώς — αυτή κατάλληλος διάλογος μακρά ταξίδια κατά τὰ όποια ή εἰς δάφνος καυσμούς οικονομία θα είναι πλέον έκδοση και συνεπώς έξι-
χων κατάλληλος πρός χορήγησην ένεργειας είς μεγαθήρια τάνκερς, ά-
πασχολούμενα είς τακτικήν υπερεσίαν κυκλικών ταξιδίων μεταξύ δεδο-
μένης παραγωγού περιοχής και δεδομένου διύλιστηρίου. Είναι πιθανόν,
ότι η πώρω έγκατάστασης πυρηνικής ένεργειας διά καθ' έαυτο έμπορι-
κούς σκοπούς θα λαβασθών μεταφορών και ούχι διά πειραματικούς σκο-
πούς, θα έφαρμοσθῇ είς σκάφους τοιαύτης υπέρεσίας κυκλικού ταξιδίου.
Τούτο θα καταστήσῃ δυνατὸν τὸ ἀναγκαῖον ἔργον συντήρησεως, ἐπα-
ναφορίσεως καὶ ἐπιβλέψεως, ὑπὸ πολὺ περισσότερον έλεγχομένας συ-
θήκας, ἀπὸ ἔκεινας, πουν ἐπιτρέπει ή κανονική μεταφορά πετρελαίου διὰ
σκαφῶν ἀπασχολούμενάν εἰς ταξίδια ἀνά τὸν κόσμον (tramping).

ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ : Σχετικώς μὲ τὰ μελλοντικά σχήματα του σκάφους τοῦ πλοίου, σοβαραι σκέψεις ἔγενοντο διὰ τὴν ναυπηγούσην πολὺ μεγάλων ὑπόβορχιών δεξαμενοπλοίων. Ἐγγύωσθ, ὅτι τελεῖ ὑπὸ μελέτην ἐν Ἰαπωνίᾳ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς τοιούτου τάκνερ, χωρητικότητος 30.000 τόνων d. w., ἐνῷ καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν προκαταρκτική ἐργασία καὶ δοκιμαὶ ἐν δεξαμενῇ διεξάγονται σήμερον, σημειώσαται πρόδοθον. Τὰ ἐκ τοῦ τύπου τούτου ἐπιδιωκόμενα πλεονεκτήματα συνυφίζονται εἰς τὰ κάτωθι:

1) Ἐλαφρότερα κατασκευή συνεπεία τοῦ σχήματος τοῦ σκάφους, θέρη, λόγῳ τῆς κυκλικῆς — κατὰ προσέγγισιν — ἔγκαρδίας τοῦ, ἀπαιτεῖ τὸ ἐλάχιστον δάρος μετάλλου, δεδομένης ἀντοχῆς καὶ περιωρισμένου ὄγκου. Συνεπεία τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ σκάφος θὰ εἴνε ἐξ ὀλοκλήρου δυνασμένον ἐντὸς τοῦ ὑδατος, δὲν θὰ χρειάζεται, ἐν πάσῃ περιπτώσει, νά είναι τοσον ἰσχύρον, δοσον ἔνα σκάφος ἐπιφανείας, ὅπερ ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς δυναμικὰς τάσεις τὰς δημιουργουμένας ὑπὸ τῆς κυκλικιάς. Καὶ 2) Ἡ ταχύτης. Πράγματι, σκάφος ἀληθός ἀεροδυναμικοῦ σχεδίου δύναται νὰ προωθηθῇ ταχύτερον υπὸ δεδομένην καταστάσιον δυνάμεως, καθόσον ἀποφέγγει τὴν κυματοποιὸν ἀντίστασιν, τὴν οποίαν ἔνα σκάφος ἐπιφανείας οφείλει νὰ υπερνικήσῃ. Εἰς ὑψηλὰς ταχύτητας, ἡ κυματοποιὸς αὐτὴ ἀντίστασις ἀπόρροφα τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν εἰς δύναμιν ἀναγκῶν ἐνὸς σκάφους ἐπιφανείας. Μὲ τὴν υἱοθέτητη τῆς ἐγκαταστάσεως πυρηνικῆς ἐνέργειας, ή ὅποια δὲν χρειάζεται ὁμογόνον πρὸς καῦσιν, είναι προφανές, ὅτι ὁ ὑποβρύχιος τυπος σκάφους νεδίκνυται αὐτομάτης.

ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΔΙ' ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ : 'Επι ου θέματος τών δι' ατομικής ένεργειας πρωσθυμένων ύποβρυχίων, δεν ρειάζεται μεγάλη φαντασία, διά καί όραματισθή τις αὐτόματον, σχετικόν, υποβρύχιον, έλεγχόμενον μακρόθεν τού χώρου τους γεγεύρα, ύπο πρακτικούς ἀνδρών. Μία ἀλιστάς έκ τῶν ἀτομικῶν αὐτῶν ύποβρυχίων θα ἡδύσ-
ατο νά συνδέσῃ ἔνα διψιοτήριον με τό κέντρον παραγωγῆς πετρελαίου, ἐν διαρκεί φορτεκφορτώσει. 'Από της στιγμής τού κατάπλου των
τούς λιμένας φορτώσεως και ἐκφορτώσεως, θα ἥτο δυνατόν νά ἐπι-
στριθούν μὲ αὐτήν την ηπειρώνα πληρώματα ἔπρατα, τά δύοια θά τα πα-
ξιδιον, μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργασιῶν φορτώσεως και ἐκφορ-
ώσεως, εἰς τά πληρώματα ναυσιπλοΐας και τα σκάφη θά ήσαν ἔτοιμα
τρόπουλον. Τούτο ἐπίσης θά ἔλευ τό πρόδηλημα τῶν πολυσκριθμών
ληπρωμάτων, ποὺ ἀναγκαῖον εἰς τά σημειρινά δεξαμενόπλοια. 'Αφοῦ
ἐ τὰ πληρώματα θά ήσαν ολιγάριθμα, θά ἥτο δυνατή ἡ ἀλλαγή των
επτά το πέρα τέλεστον ταξίδιον, δυναμένη ούτη τῶν ἀνδρῶν νά δια-
σκον κανονικωτέραν ζωὴν. Θά ἔργαζανται, δηλαδή, κατά παρόμοιον
ρόπον πρὸ τά πληρώματα τῶν ἀστροπλάνων. 'Αριθμός μικρῶν ρυμουλ-
ῶν, μὲ ἑδόνια δι' ἐπισκευάς, θά παρηκολούθει τὴν πορείαν τῆς ἐν λό-
ώ αὐλύσεως τῶν ύποβρυχίων-δεξαμενοπλοίων πρὸς παροχὴν βοηθείας,
σάκις θά ἔνοιητέρα.

Και ἂν ἀκόμη δὲν προχωρήσωμεν τόσον μακράν, ώς ἀνωτέρω, Ισχυρὸν πάντοτε παραμένει τὸ αἰσθῆμα, διὶ τὰ μελλοντικά δεῖξανενόπλοια σφέτει, ἐν τινὶ βαθμῷ, ἢ ύποβολθηνῶν εἰς τυποποίησιν. Ὡς ἀνεύ διακρίτεως καυπηγῆσις σκαφῶν παντὸς μεγεθύνους καὶ εἴδους, δύναται νὰ δῆλη σῆσι εἰς μίαν δαπανηράν καὶ μὴ ἀπόδοτικήν χρησιμοποίησιν σφικαλίν. Ἔπι πλέον, τὸ γιγαντιαῖον δεῖξανενόπλοιον ὑπῆρχετονύ εἰς κυκλικὰ εἰδίνια τὰς βασικὰς ἀνάγκας τῶν διύλιπτορίων, πρέπει νὰ περιορισθῇ, ἀτὰ δυνατήν εἰκασίαν, εἰς τὸ νὰ είναι καθαρῶς τὸ «κινητὸν δοχεῖον» καὶ ἀστε λειτουργία, δυναμένην νὰ μεταφερθῇ εἰς τοὺς ἄκρωτους σταθμούς, καὶ τοὺς ἐν τῇ ἔηρᾳ ἡ πλωτούς ἔξοπλισμούς, πρέπει νὰ διευθετηθῇ οὐσία. Ἔπι πλέον, ἡ ἐμμονή εἰς τὴν ἤρσην ἀγκυροβολίων ἐκφοτωσώσας, μὲ καὶ παρεπέμψαντα δροῖα βυθισματος καὶ τάς ἀνάγκας μεγάλους δαπάνης φολαίσια, ἀποτελεῖ — τρόπον τινὰ — ἀναχρονισμόν. «Ασφαλῶς, ή υστὸν ἡ τάξις ἀκτῆς ἐκφόρτωσις, παρομοία, φέρ’ εἰπεῖν. πρὸς τὴν μακρὰν ἡ τάξις φόρτωσιν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, που δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τινὰ τῶν μελλοντικῶν τερπάτων — διύλιπτορίων.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΙΑ ΔΙΑ ΡΕΥΣΤΟΝ ΑΕΡΙΟΝ: Πριν κλείσω τὴν αρούσαν μελέτην, πρέπει νὰ ἀναφέρω, ὅτι ὑπάρχει φάσις ἔξελίσσεως ὃν δεξαμενοποιούσιν, ἀμέσως σχετιζομένη μὲ τὴν πετρελαιοιδιομηχανή. Πρόκειται περὶ τῆς ἐμφανίσεως δεξαμενοπολίνων διὰ τὴν μεταφοράν υστοῦ ἀέριου. Υπάρχουν δύο κατηγορίαι ρευστοῦ καστισμού ἀέριου: ἡ ρευστὰ ἀέρια πετρελαίου, ἀποτελούμενα ἀπὸ δουτάνιου καὶ προπάνου, ἀτινά έχουν σήμερον σημασίαν καὶ τὸ ρευστὸν φυσικὸν ἀέριον, ἀποτελούμενον, κυρίως, ἐκ μεθανίου (ὅπερ, δῆμως, περιλαμβάνει μικρὰς ἄλλης ὑπόλογιστίμους ποσότητας δουτάνιου καὶ προπανίου). Τὸ ρευστὸν φυσικὸν ἀέριον, πρὸς τὸ παρόν, εἶναι δυναμικῆς μόνον σπου-

κοινότητας, ἀλλ' ἔχει ἐπίσης καὶ ἑτέρας βιομηχανικὰς ἐφαρμογὰς, ὡς λ.χ. εἰς τὴν δι' ἀερίου συγκόλλησιν, ὅπου ἀπαιτούνται τὰ ίδιαιτέρα χαρακτηριστικά φλογὸς, τὸ διόποιον τοῦτο ἔχει.

'Από τών ἀρχῶν τού 1950 ἀριθμός τις πλοίων μετετράπη διὰ τὴν μεταφοράν των ἐν λόγῳ ἀριών, προσαρμοσθέντων εἰς τὰ κύττα των κυλινδρικών δέξαιμενών πεπιεσμένου ἀριού. Αἱ δέξαιμεναι αὗται πιέσεως ἔχουν πινακοειδεῖς κορυφάς καὶ θυμόν, καὶ ἔχουν ὑποβαθρόν εἰς δοκιμάσι^δ ἀκτίνων X. πρὸς ἐλεγχον τῆς ὑπάρξεως ἡ μή σφαλμάτων. 'Εσκληρύνθησαν πρὸς ἀνακούφισιν τῶν τάσεων καὶ υπελήφθησαν εἰς δοκιμάσι^μ μέχρι 1 1/2 φορά — τούλαχιστον — τοῦ μεγίστου ὄριου τῶν κανονικῶν ἐν ἐργασίᾳ πιέσεων. Φυσικά, δὲν είναι δυνατόν νὰ προσαρμοσθούν αὐτοπτῶς πρὸς τὴν κετασκεψή του πλοίου. Θά είναι, ἀλλως τε, ἐκτείνειμα εἰς προσθέτους τάσεις, αἵτινες προκαλούνται ἀπὸ τὸ εἴργον τοῦ πλοίου ἐν πλ.»

Προβλήματα έρματισμού είς σκάφη «L.P.G.» (ρευστοῦ πεπιεσμένου αερίου) είναι διάφορα ἀπό τὰ τών κανονικῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τὰ ό- ποια ὁ καταλαμβανόμενος χώρος ὑπὸ τοῦ φορτίου πετρελαίου δύναται νά χρησιμοποιηθῇ καὶ δι' ἔρμα δύνατος. Αἱ δεξαμεναὶ πιέσεων εἰς τὰς «L.P.G.» δὲν είναι δυνατὸν νά χρησιμοποιηθῶν δι' ὑδάτινον ἔρμα, κα- θόσον ἡ παρουσία καὶ μικρῶν ἀκόμη ποσοτήτων ύγρασις καὶ ἡ σωλή- νωσις δύναται νά προκαλέσουν σοβαρά διαταραχή, ἢν παγώσουν — ἐνδεχόμενον οὐδόλως διτίθανον — δταν τις ἀναλογισθῇ τὰς χαμηλάς θερμοκρασίας, οἱ ὅποιαι γεννῶνται, δσάκις τὸ ρευστὸν πεπιεσμένυν αέ- ριον ἔξατμιζεται, γεγονός τὸ ὅποιον γίνεται ὅποτε δήποτε πέσῃ ἡ πίε- σις, εἴτε κατά τὴν ἐργασίαν τῆς ἐκφράσεως εἴτε καὶ τυχαίως. Πρόσ- υπερνίκησιν τοῦ μειονεκτήματος τούτου, τὸ ρευστὸν ἔρμα δύναται νά- φερεται μόνον εἰς ειδικά ἐν τῷ σκάφει διαμερίσματα καὶ ἄν προσούνται ἀρκετά ἐκ τῶν διαμερισμάτων τούτων, δύνεται νά ἔξασφαλίζεται ἡ κατόλ- ληλος, ὑψ' ὀλας τὰς συνήκας λειτουργίας, δρίζοντισσι τοῦ πλοιού, τούτῳ δύναται νά γίνη ἐπί θυσίᾳ τῆς διά τὸ ρευστὸν πεπιεσμένον ἀέ- ριον φορτωτικῆς Ικανότητος τοῦ σκάφους.

Ἐγ τούτοις, ἐφόσον τὸ ρευστὸν πεπιεσμένον ἀέριον είναι δλίγον μόνον ἀνώτερον τοῦ ἡμίσεος τοῦ εἰδικοῦ βάρους τοῦ πετρέλαιού, καθίσταται παραφανές, ὅτι Φορτηγὸν ρευστὸν πεπιεσμένου ἀέριον τρέπει νὰ ὑποφέρῃ ἀπό ἔλλειψιν δύκων καὶ οὐχὶ χωρτικότητος εἰς δ. w. δεικνύει, ὅτι εἰς ἕνα μεταφορικὸν πλαΐον ρευστὸν πεπιεσμένου ἀέριον ἡ κατάλληλος λύσις είναι ἡ προμήθεια βαρέος μονίμου ἔρματος, ἐστοι-



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

80 BROAD STREET
NEW YORK 4

διαγένετον εἰς τοὺς μεταξὺ τῶν κυλινδρικῶν δοχείων χώρους τῶν κυτῶν τοῦ σκάφους, πράγμα ὅπερ οὐδεμίαν συνεπάγεται θυσίαν τῆς φορτωτικῆς ικανότητος ρευστού πεπιεσμένου ἀερίου.

Δεδουμένου, διτί ἔνα σύστημα ρευστοῦ πεπιεσμένου ἀερίου («L.P.G.») πρέπει νὰ είναι κλειστό σύστημα πιέσεως, ή φόρτωσις και ή έκφρωσις διευκολύνεται, λόγω τού διτί ἀπαιτεῖται μόνον νὰ αὐξήσῃ ἐπάρκειας τὸ πιεζόμενον μετρικὸν ὑψος ἐν τῇ δεξιαμενῆ χορηγήσεως, ἀρκετά ἄκινη τῆς δεξιαμενῆς λήψεως, διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ η ροή τοῦ ὑγροῦ πρὸς τὴν κατάλληλον διεύθυνσιν.

"Ετερον ἐνδιαφέρον χαρακτηριστικὸν τοῦ δεξαμενοπλοίου διὰ ρευστὸν πεπτεσμένον αέρον ἔγκειται εἰς τούτο : Δεδμένους, οἵτινες στεμνούνται μεταφορά καὶ πάν συστήμα, μετά τοῦ ὅποιού αὐτοί συνδέονται, ἀποτελούν κλειστόν συστήμα πιέσεως, οὐδεμία οὐφίσταται πιθανότης νότι παραχθῆ ἐκρηκτικὸν μήγα μέρος καὶ ἀέρος. Συνεπώς, αὐτὸς καθ' ἑαυτό τό συστήμα πιέσεως είναι κατ' οὐσίαν ἀνέκτικον εἰς τὴν ἔκρηξιν (ἀντεκρηκτικὸν).
Αν ἀναπτυχθῇ χάσμα τι ἐν τῷ συστήματι, ἡ ἐσωτερικὴ ὑψηλότερά πίεσις θά ἐμποδίσῃ τὴν εἰσροήν καὶ πρόσμειξιν ἀέρος.

Τότε 1953, τὸ μικρὸν δανικὸν σκάφος «Ράσμους Θόλστραπ», χωρητικότητος 499 τόννων γκρός, κατεσκευάσθη εἰδικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν αἴριου τοῦ βουτανίου, διὰ λογαριασμὸν ἑνὸς Οἴκου της Κοπεγχάγες. Ἡ πόλη τοῦτο τὸ πρώτον σκάφος τοῦ ἐν λόγῳ τύπου. Ἡ Βασιλικὴ Όλλανδικὴ Ἔταιρία «Σὲλλα» διασέβεται σήμερον ἀριθμὸν τινὰ δεξαμενοπλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν πεπισμένου ἀερίου, ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ μεταφορῶν τῆς Καραϊβικῆς. Καὶ ἄλλαι ἐπίστις ἔταιρια πετρέλαιον προσβάνουν εἰς τὴν ναυπηγεῖσιν ἢ ναύλωσιν εἰδικῶν σκαφῶν τοῦ εἶδους τούτου. Ὁ σημερινὸς στόλος διὰ τὴν μεταφορὰν ρευστοῦ πεπισμένου ἀερίου δὲν ὑπερβαίνει τὰς 20 ἔως 25 μεγάλας, ἡ δὲ ἐξ αὐτῶν μεγαλυτέρα είναι χωρητικότητας 4.000 τόννων ḥ.ώ., περίπολος.

Μεταπολεμικώς, και ίδια κατά τά τελευταία πάντες ή έξι έτη, έντονον προεκλήση ένδιαφέρον μεταξύ ειδικών τινων όργανώσεων διά την δυνατότητα μεταφοράς ρευστού φυσικού αέριου. Το έν λόγω αέριου, όπερα κατά μεγίστην αναλογίαν συνιστάται έπειτα μεθανίου, έχει—ώς έγγιστα-θερματική άξιαν 1000 Βρετανικών μονάδων κατά κυβικόν πόδα, δηλαδή διπλασιάν περίπου της του έκα γιαίνθρακος αέριου. Το αέριον τούτο είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας είναι φυσικού προϊόν τών πετρέλαιοφορέων περιφερειών, διανεμεται διά Επράς είς τάς κυριατέρας βιομηχανικάς περιοχάς και καλύπτει τά 97% περίπου τών εις αέριουν άναγκων της χώρας. Έκτος τών Ήνωμένων Πολιτειών και του Καναδά, μεγάλαι ποσότητες αέριου παράγονται και καταναλίσκονται είς πλειστας άλλας πετρελαιοπαραγωγών υπερφερειάς του Κόσμου. Μόνη ή Σαουδική Αραβία έκπεμπτε περι τό ήμισυ δισεκατομμύριον κυβικών ποδών φυσικού αέριου ήμερησίως, υπόλογιζεται δε διά οδόληρης ή περιοχή της Μέσης Ανατολής, ύπό την σημερινή της παραγωγών, θά ήδηντο νά προμηθεύηται—τούλαχιστον— $\frac{1}{12}$ δισεκατομμύριον κυβ. ποδών ήμερησίως. Διά νά αντιληφθή κανείς τί σημαίνουν αι ποσότητες αυται, δέσον νά λάβῃ ύποψιν του δι, έν ήμισυ δισεκατομμύριον κυβικών ποδών φυσικού αέριου μετετρέπετο διά τινος θερμοδυναμικής μηχανής, άποδοτικότητος 30%, είς ένεργειαν, θά παραχθει προϊόν ένεργειας δυνάμεως 2.000.000 ήπιαν. Έπειδη—φυσικά—τοιαύτη δύναμις δεν θά ήδηντο νά έμπη έπι τόπου διέξεδον, κρείαζεται τρόπος μεταφοράς της εις τὸν τόπον της καταναλογίαν. Υπεργίμητην άνων αι ούτοι, πέσον την κολασίασιας

δαπάνης κεφαλαίων διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν, προσκρουόντων καὶ εἰς ἀναποφεύκτους πολιτικάς θυσιολίδας καὶ περιπλοκας, αἵτινες ἀπότρέπουν τὴν ἡγεμονίαν παροχέτευσιν διὰ μέσου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς φυσικοῦ διέριου πρὸς τὴν Ευρώπην. "Ἄλλοι τρόποι συνιστανται εἰς τὴν μεταφορὰν του διὰ θαλάσσης, ὑπὸ ρευστὴν μορφὴν. Τὸ φυσικὸν ἀέριον δύναται να ρευστοποιηθῇ εἰς εκτάκτη χαμηλὰ θερμοκρασίας καὶ ἀνάκριμη γινετὴ κρησὶς πιέσεων. Διτὸι διὰ να παραμείνῃ τὸ φυσικὸν ἀέριον εἰς υγρὰν καταστασιν, πρέπει γὰ διατηρήσται εἰς θερμοκρασίαν κατωτέρων τῶν 250οῦ F. Οὐδεμίᾳ ὑψίσταται δυσκολία νὰ παραχθοῦν αἱ χαμηλαὶ αὐτῆς θερμοκρασίαι διὰ γνωστῶν καὶ καλώς δοκιμασμένων βιομηχανικῶν μέσων, ἀλλ ἡ κατασκευὴ καταλήπτου μεταφορικού σκάφους, μὲ έπαρκῶς καταλληλούς μόνωσιν τῶν δεξαμενῶν του, μονωσιν—μηχανικῶς—ἀρκετά σχιρῶν, ώστε νὰ ἀντέχῃ εἰς τὴν τάσιν καὶ ἔντασιν του πλοίου ἐν θαλασσῇ, ἀποτελεῖ ἐντελῶς ἄλλο πράγμα.

τόποις, ακούσαντες ενένοτας των πράγματων.

Τὸ πρόβλημα ἡμελέθητὴ ἐπὶ πολλῶν πλευρῶν, δύο δὲ κατευθύνσεις ἐξουσίων φίνεται ὅτι πασχέουν τας καλυτέρας ἐλπίδας. Ἡ πρώτη αναβρέπεται εἰς τὴν ἐπένδυσιν τῶν δοχείων τοῦ ὑγροῦ ἀερίου διὰ ἔνδον εἰδικοῦ (balta), σπασματικού παχούς, ἔνδον καὶ πλέον ποδός. Τὸ πορώδες αὐτὸῦ ἔνδον ἀπορροφα τὸ ἔξατμιζόμενον ἀέριον, ὅπερ καὶ σχηματίζει ἐν ταυτῷ εναὶ ἐπὶ πλέον ἀπομονωτικού περιθέμα. Ἐν τοιούτῳ, παν κασματική, ἀπομονώσεως καὶ ἐπαφῇ τοῦ ὑγροῦ ἀερίου μετά τοῦ καλυδόνιου σκελετοῦ τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου ἀποδινίου ἐπικινδυνά, καθόσου εἰς αὐτὸς σχετικάς χαρηλᾶς θερμοκρασίας, ὅλοι οἱ γνωστοὶ καλύδες κάνουν πάτερα εὐέργητα, τὰς διάταξες ἀλλαττούντος καὶ ίππουν

πασας αυτων τας ιδιοτητας ελαστικοτητος και ισχυος.
Δευτερα ουσια ειναι η κατασκευη πιθανων εντος των κυτων, δοχειων και κενων φιαλων. απο κρομια μεταλλου, ικανου να διατηρη τας μηχανισμας του ιδιοτητας εις τας χαμηλας θερμεκρασιας. Φυσικα, καθε λυσης ου προβληματος, ζσων και αν ειναι απο ζλας τας απωφεις ικανοποιητης, δια ω γινεται αποδεκτη, ξεχασται επει τελει απο το οικονομικο παραγωγου. Μεχρι τουδε, ουσιας του δευτερου τυπου, λογω των διαπανω που συνεπαγεται, δεν φινεται να θεωρηται εφαρμοσιμη. 'Υπαρχει παντοτε και αλλη λυση, διοτι—καθ' ουδεις μια αραβικη παροιμια —εαυ το δρος δεν θελη να παη εις τον Μωαμεθ, πηγαινει ο Μωαμεθ εις το δρος. Ε.δικοι τινες πιτευονται, ότι η καλυτερα διεξοδος δια το ζεισιον του το ειναι η χρησιμοποιησης, έγγυης της ποτεσθιας, της παραγωγης του, διεμηχανικων τινων μεθδων απαιτουσων καταναλωσιν υψητης ενεργειας, με χρησιμοποιησην πρωτων υλων, αιτινες θα ειναι δυνατον να ευρεθον επιτοπιως η να φορτωθουν εις τα πετρελαιοφόρα, τα πετρια κανωνικων έρματισονται ζκει.

Οταν επιλύθη το πρόβλημα της οικονομικής μεταφοράς του ρευστού υδρού στοιχικού αέριου, θα άκολουθησουν έπειραι φυσικοί έξελίξεις, ως λ. χ. ή δεια όπως ή χρησιμοποιουμένη ένέργεια πρός ρευστοποίησην του αέριου την πρώτη, ανακτάται κατά τον χρόνον καταναλώσεως, διατάν το ρεύμα τὸν έξαρεύονται έκ νέου διά τῆς ἀπόρροφήσεως θερμότητος ἀπό εἰση, ἢ ὅποια χρειάζεται να ψυχθούν. 'Επειδεὶ εψυχεῖ ίδεα ἔγκειται εἰς τὴν πετρετσινή τῆς ἀρχικής καταναλώσεως ἐνέργειας πρὸς ρευστοποίησιν οὐ φυσικού αερίου, διὰ τῆς μεταφορᾶς τῆς ψύξεως ἐν τῷ λιμένι ἐκφορ-
ῶσεως εἰς ἕτερον οὐλικὸν, ἐπὶ παραδείγματι εἰς τὸ ἄλιτον, διπερ ἐπίσης χρειάζεται πολὺ χαμηλή θερμικότητα πρὸς ρευστοποίησιν. Εἰς τὴν πε-
πτώσιν τοῦ ἄλιτου, ὑπεστριχθῆ ὅτι δυνατὸν τοῦτο νῦν χρησιμοποιηθῆ
ν τῇ Μέσῃ Ἀνατολή εἰς ἔκει ανεγερθεόμενα ἔργοστάσια λιπασμάτων.
Ιδίσθητο πώλει, ητος ἡδύνατο νῦν χρησιμοποιηθῆ κατὰ τὴν ἐκφροτισ-
θρούσιν ἀλιτών, δύναται καὶ πάλιν νῦν χρησιμοποιηθῆ ἐκ νέου κατὰ τὴν
ἐνάψιν τοῦ ἐπομένου φορτίου φυσικού αέριου καὶ οὕτα καθ' ἔηση. Διὰ
τῆς οὖσης ἀλυσωτῆς αὐτῆς μεθόδου, ή μόνην ἀπάντωσιν ένέργεια, μετά τὴν
εργασίην ψυξῆς, θατείνεται πρὸς ἐπανόρθωσιν τῶν ἀπώλειῶν ἐπὶ δι-
εργικών μετασεών καὶ ἐπὶ ἀτέλειῶν τῶν πονωτικῶν συστημάτων.

Ας ἐπανίθλωμεν, ὅμως, εἰς τὸ κύριον θέμα: "Αν τὸ πρόδηλα κατατίκευμής ο.κονομικῶν καταλλῆλου σκάφους διά τὴν μεταφοράν φυσικοῦ ἀερίου δὲν είναι διυλιστόν να λυθῇ, παραμένει πάντοτε ἡ δυνατότης τῆς ἑπαγγείλης τῶν 3 ἔως 4% θουανίου η προπανίου, πού περιέχονται εἰς τὸ φυσικόν αέριν. Τούτῳ θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἀνέγερσιν καταλλῆλου εἰγκαταστάσεων εἰς τὴν παράγουσαν ἀερίου πειροχήν, ἢν ἡ τοιαύτη ἀνέγερσις ὑδεμίαιν την παρουσιάζει τεχνικήν δυσκολίαν. "Υπολογίζεται, δότι αἱ ὑπάρχουσαι εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν πηγαὶ δύνανται νὰ προμηθεύσουν 60.000 βαρέλια ἡμεροσίως (b. d.) ἐκ τῶν ἄνω ἀερίων, τὰ ὅποια, ὡς ἡδη λέχθη, τυγχάνει νὰ ἔχουν ύψιστας θερμαντικά ίδιοτήτας, ἐξ ὀλῶν τῶν συνέπετων της φυσικοῦ ἀερίου. Οὐδεμίᾳ θὰ ὑπάρχῃ ίδιοτέρα δυσκολία μεταφορᾶς τῶν ἀερίων τούτων, εἴτε δι' εἰδικῶν ναυπηγουμένων φορτητῶν, ἐφωδιασμένων μὲ δέξαιμενάς πάντα τούτου κεφαλῶν φιλώλων, δεδομένου δότι τὰ ἐλλόγω ἀερία δύνανται νὰ μεταφερθοῦν πολὺ κανονικάς παίεσσις εἰς θερμοκρασίαν— 450 F., πητὶς δὲν είναι δύσκολον νὰ διατηρηθῇ. Τὰ 60.000 βαρέλια ἡμεροσίως θὰ χρησιμεύσουν ὥσπερ πλούτουσιθουν αἱ εἰς ἀερίου προμήθειαι καταλλῆλην βιομηχανικῶν πειροχῶν, ὡς τῆς Βρετανίας, δι' ἀμέσου ἐντάξεως ἐπὶ τῶν ύφισταμένων στοιχημάτων, θὰ ἀντιτροπώσεων δὲ μίαν κατ' έτος οίκονομιαν 9.000.000 τ. ως ἔγινοτα, γαιάνθρακος παράγοντας ἀερίου. Δεξαμενόπλοιον μεταφέρουν ρευστὸν ἀερίου, θὰ ἐφωδιάζετο, αναμφιβολώς, διὰ μηχανῶν δυναμένων νὰ χρησιμοποιήσουν τούτο ὡς καυστικού.

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς' Ασυρμάτου
Ποστιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

Ποοτιαδόντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ τὸν ζῆτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορή-
γησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φα-
διογνωσιμέτρων, φαντάρ, βινθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανι-
μάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν ἀντῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν
σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς ὁδογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΧΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

KENTRIKON GRAFEION : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM
GRAFEION NEAS YORKEIS : 115 BROAD STREET
GRAFEION AGAMONIKON : 115 BROAD STREET, LONDON E.C. 4.

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
ΜΕΣΗΜΕΣΙΑ Νο 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

νά ύπομηνσθή, διτό τὸ μέγιστον ὄριον, ὅπερ δύναται σήμερον νὰ θεωρήται ἐν Ἀγγλίᾳ, ὡς συμβιβάζομενον μὲ τὴν ἀφράτειαν, εἶναι πιέσις 650 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ὕντσαν, μὲ θερμοκρασίαν 950ο F. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ ἑταῖρια Δεξαμενοπόλιον τῆς Φιλαδέλφειας κατεσκεύασε τάνκερ μὲ λέβητας πιέσεων 650 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ὕντσαν καὶ θερμοκρασίαν 1020ο F., μὲ εἰδίκην κατανάλωσιν 0.489 λιτρῶν καθ' ἥππον. Είναι τοιαύτας θερμοκρασίας, ἀναμφιθέλως ἀντιμετωπίζονται σοφαρά, πιθανώς, προβλήματα μετάλλου. "Οσον ἀφορᾶ τὰς ἐν τῇ ξηρᾷ ἔγκαταστάσεις, ὑπάρχει εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μιας, ητις — ὡς ἐγνώσθη — εἶναι πρωιστέμενη νὰ ἔχῃ πιέσιν 550 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ὕντσαν καὶ θερμοκρασίαν 1150ο F. Δέν ἔχω, ἐν τούτοις, — εἴπεν ὁ κ. Τρυπάνης — λεπτομερείας περὶ τῆς ἔγκαταστάσεως ταύτης.

2) Έπι τῆς ἐρωτήσεως ἀν ἔξειλίχθη νέον τι μέσον προώσεως, ἐκτὸς τῆς ἐλίκος, ἐδόθη παρὰ τοῦ Κ. Τρυπάνη ή κάτωθι ἀπάντησις: Καθόδιον γνωριζώ, οὐδεμία υπάρχει μεθόδος, ητὶς θὰ είχε ρήσημόν τινα ἐφαρμογὴν διὰ τὰ σκάφη ὄνοικτῆς θαλάσσης. Βεβαιῶς, εἴχον γίνει διάφοροι τροποποιήσεις τῆς ἀρχῆς χρησιμοποίησεως τῆς ἐλίκος, ὡς λ. κ. τροποποίησίς Βότ-Σνάιντερ, ἀλλ' αἱ πλείσταις τουτών ἐφημρωσθησαν εἰς μικρὰ σκάφη, ητοι ψυμούλκα διπού χρειάζεται μεγάλη εὐελιξία χειρισμῶν καὶ διπού αἱ ἐν λόγῳ τροποποιήσεις ἀφορούν μᾶλλον τὰ μικρά τάυτα πλοῖα, παρὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ἀποδοτικότητος εἰς πρόσωσιν. Ἡ ἀρχὴ τῆς ἀεριστροώσεως (jet), εἴτε ὑπὸ μορφήν ὑδάτος ἐκτίνασσομένου εἰς τὴν πρύμναν, εἴτε ἀτμῷ παρασύροντος ρεῦμα ὑδάτος, ἐπὶ τῷ βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς ἐγχύσεως, ἔχει μὲν συγκηπτή, ἀλλὰ δὲν νομίζω, ὅτι πάρασχον σοθιαρι δυνατότητες ἔξειλίξεων τῆς ὑπὸ ἐκτάπετρων τῶν μορφῶν, λόγω τοῦ χαμηλοῦ δρίου τῆς πρωτοτικῆς ἱκανότητος, μὴ δυναμένης — θεωρητικῶς — νά υπερβού τὰ 50 %. Ισως, ἡ δευτέρα ἐκ τῶν δύο διεθνῶν να είναι δυνατῶν τὸν ἐφαρμοσθῆ, ὅταν θὰ ἔξειλιχθων περισσότερον οἱ ἀντιδραστῆρες, ἀλλ' ἕγω — ἐτούτουσεν ὁ κ. Τρυπάνης — ξεκαλούσθω νὰ ἀμφιβάλλω.

3) Περὶ τῆς δυνατότητος διαλύσεως φυσικῶν ἀερίων, διά τινος προσφόρου μεθόδου, εἰς τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον, δὲν νομίζω, ὅτι δύναμαι νὰ δώσω γγώμην καθόμυνα στερούμαι οιασδήποτε ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου ταύτου πείρας. Τὴν ἐπ' αὐτῷ ἀπάντησιν θὰ ἡτο προτιμότερον νὰ δώσουν οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς πετρέλαιοιμχανίας.

Β'. : 'Ο κ. Μπαίλεύ της «Μπρίτις Πετρόλεουμ», πολὺ δικαίως παρεπήρησεν, διτι παρέδειψα νά ανάφερω πολὺ τά άνωτέρα δρις ίπποδινάμεως τών μηχανών ντηζέλ, αι όποιαι δύνανται νά κατσκαυσαθούν στις μερού. Δεν απέβλεπον εις τό νά υπόστηριξα, διτι ή μεγίστη ίπποδινάμεως τών μηχανών αύτών περιώσετο εις τον 10 χιλιάδας ίππων, αλλά άπλων νά αναφέρω τά πλέον συνίθεται έφαρμογάς. Οι 'Ιταλοι, οίτινες είχον πάντοτε προτίμουν εις τάς μηχανάς ντηζέλ διά τήν πρώσων τών σκαφών των, έχουν πρωτοπορειακώς υιοθετήσει σήμερον μεγαλυτέρας δυνάμεως, κυριωμένας μεταξύ 10.000 έως 20.000 ίππων ζένον. Το μεγαλύτερον μέγεθος, όπερ κανονικώς σήμερον θά άντεμετωπίζετο, θά ήτο τό τών δωδεκοκαλύνθρων μηχανών, ώς έγγιστα, με δύναμιν 1400 ίππων κατά κύλινδρον, διά τύπους μηχανών έφωδιασμένων με συμπιεστήν και 1100 ίππων διά τύπους μηχανών μή έφωδιασμένων με συμπιεστήν. 'Η δυσκολία εξεύρεσες ἀρκετών κατ' άριθμόν μηχανών, έχοντων τά προσόντα νά χειρίζωνται μηχανάς ντηζέλ, άποτελεί — αναμφίβολως — σημαντικόν ζήτημα, διότι δέσον νά λάδωνας υπ' άνω των οι πλοιοκτηταί, σταν πρόκειται ν' ἀποφασίσουν ποιόν έγκατάστασιν μηχανών ένεγρεις θά προκρίνουν διά τό σκάφος των. 'Επι τού προκειμένου, οι Σκανδιναύοι εύρισκουνται εις εύνοϊκωτέραν μοίραν, διότι ούτοι έχουν ήδη άναπτύξει στόλους έφωδιασμένους με δηλεομηχανάς, άπο τών πρώτων ἀκόμη έφαρμογών τής μηχανής ντηζέλ διά την ναυτικήν πρώσων. Σοφαρά ζημιά είνε εύκολωτερον νά συμβῇ εις έγκατάστασιν ντηζέλ παρά μή πεπειραμένου χειριστού, παρά εις μιαν έγκατάστασιν ἀτμόυ. Καί αὐτός άκρως ένιαν ο λόγος, διά τῶν όποιων ο δεύτερος αὐτὸς τύπους έγκαταστάσεως έξακολουθεῖ νά δεσπόζῃ ἀκόμη μεταξύ τών μή Σκανδιναύων πλοιο-ιπτηών, εις ήσσονα δὲ βαθμὸν καὶ μεταξύ τῶν 'Ιταλῶν.

Συμφωνώ μετά τοῦ κ. Μπαίλεϋ — συνέχισεν ὁ κ. Τρυπάνης — ὅτι
αἱ μέστους καὶ ὑψηλῆς ταχύτητος ἔξεγμέναι ἐγκαταστάσεις ντήζει
καὶ τάχυον τῆς προσόχης τῶν πλοιοκτήτων, διότι ἐμφανίζουν διαφο-
ράς πλεονεκτήματα. Οὕτω, πλεονεκτούν εἰς καλὴν ἀπόδοσιν καυσίμου
καὶ εἰς ἐλάφροτέραν βάρος, ἡ Ελλειψη, δύμα, κατών μηχανικῶν διὰ μηχα-
νῆς ντήζει ισχεῖ καὶ ἐπιτίθεται, μάλιστα δὲ εἰς μεγαλύτερον βαθύμον. Ἡ
ὑψηλῆς ταχύτητος μηχανῆς ντήζει ὑπόδηλοι ίδιαιτέρως τὴν δυνατότητα
ὑπέρβρεως πολλαπλῶν μονάδων προώσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἄμεσον
ἔλεγχον εἰς τῆς γεφύρας. Ἐπὶ πλέον, ἡ διά πολλαπλῶν μονάδων προώ-
σεις παρουσιάζει τὸ πρόσδετον πλεονεκτήμα, διότι αἱ ἐπισκευαὶ πάντα μη-
χανῶν δὲν θὰ ἥτο ἐπάναγκες νὰ διεξάγωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς διά-
φορά ναυπηγείας καὶ υπὸ ποικίλας συνθήκας. Θὰ τηρῶνται ἐπὶ τοῦ
πλοίου ἀνταλλακτικά, δυνάμενα νὰ ἐγκατασταθούν εἰς τὰς μηχανᾶς,
μέχισκος διού αὐταὶ θὰ ἐπεσκευάσσοντο ἀπό τοὺς κατασκευαστάς των.

Εἰς ἔτερον ἐρώτημα τοῦ κ. Μπασίλευ περὶ μηχανῶν ἐλεύθερου ἐμβόλου, ὁ κ. Τρυπάνης ἀπήγνωσεν: Αἱ κατὰ μέγιστον ὅριον δυνάμεις, διὰ τὰς ὅποιας μέχρι σημεροῦ διεκόπησαν πειράματα εἰς τοιάστας μηχανάς, ἐκυμαίνοντο μεταξύ 5000 ἑως 7000 ἵππων ἀξονος. Κανένα μέχρι τούδε δὲν ὑπάρχει πείραμα μὲν δυνάμεις ἀνωτέρας, λόγου χάριος 10.000 ἑως 20.000 ἵππων. Φαίνεται, διτὶ ύψισταντα ἀκόμη Ικανά προβλήματα πρὸς ἐπίλυσιν, ὡς τὸ τῆς Ισορροπίσεως τῆς δυνάμεως ἀπό τῶν καθ' ἕκαστον ἐλεύθερον Εὐδολοῖν γεννητιριῶν ἀρέιου, ὅταν ἡ χορηγητέα δλικὴ δύναμις εἴνει μεγάλη. Τὸ πρόβλημα αὐτὸς Βεβαίως δὲν είνει περισσότερον ἀνυπέρβλητον, ἀπὸ δοσὸν ἀποβαίνει εἰς τὰς μεγάλας μηχανᾶς ντιζῆς τὰς ἐφωδιασμένας ως συμπιεστήν. Τὸ κύριον προσδόν της μηχανῆς ἐλευθέρους ἐμβόλου, ὡς ἔγω ἀντιλαμβανομέναι, ἔγγειται εἰς τὸ διτὶ ἡ συντήρησις τῆς ἔγκατστατάσεως εἴνει ἀπλῆ καὶ ἡ ἔξασκησις τοῦ προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς ἐκλούσιος. Τούτο, προφανῶς, ἔχει μεγάλην σπουδαιότητα, ἐν ὅψει τῆς ἐλλοίσεως, ως προσανέφερα, μηχανικῶν εἰδικεύμενων εἰς τὰς μηχανὰς υπῆρχε

Γ'. Μία έξ αλλού παραπήρησις τοῦ προέδρου τοῦ 'Ινστιτούτου Πετρελαιών Λόρδου Γκέδες, κατά τὴν διάρκειαν τῆς συζητήσεος, μὲ ἀναγκάζει νὰ σκεφθῶ, διτὶ τινὲς έξ ύμων ἔχουν παρεξηγήσει τὰ ὅσα εἴπον περὶ τυποποιήσεως. Πιστεύω ἀκραδάντως, διτὶ ἡ τυποποιήσης πλοιών, ὡς πλοίων, θὰ ἀπέτελε τὸν θάνατον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τὴν ἐξέλιξιν τῶν σχεδίων. 'Υπάρχει, ὅμως, ἕνα πλήθος τε-

μασχίων ἔξοπλισμού τῶν σκαφῶν, ἢ τυποποίησις τῶν ὄποιων ἀπέιρων, θὲτε ἐβέλτιστον τὴν ἀποδοτικότητα τῶν. Δὲν θά ἐπιχείρησθαν νὰ ἀπαριθμήσω εἴα εκαστὸν τουτῶν κατ' ίδιαν, ἀλλά εἶμαι βέβαιος, ὅτι πᾶς τις ἔχων σχέσιν μὲ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν δύναται, ὑπὸ μορφὴν παραδείγματος, νὰ ἀναφέρῃ πολλά. Διὰ νὰ σάς δώσω, δόμως, μίαν εἰκόνα του τὸν ἑνὸν· αὐταφέρω, ὅτι ὅλοι γνωρίζομεν εἰς τὰς οἰκίας μας τὴν τάσιν τυποποιήσεως σημειών λήψεως τοῦ ρεύματος (πριῶν), καὶ ἡλεκτρικῶν ἔξαρτημάτων, οὐχί ὡς πρὸς τὸ χρώμα ή τὸ μέγεθος, ἀλλά ὡς πρὸς τὰς διαστάσεις, οὓς ἀποστάσεις τῶν ὄπων καὶ οὕτω καθ' ἔχης: Αὐτοῦ τοῦ εἰδούς τὴν τυποποίησιν ἔχω κατά νοῦν καὶ εἶμαι βέβαιος, ὅτι ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ οὐδεὶς θὰ διαφωνήσῃ μαζί μου.

Δ'. : Αι υποδείξεις αφ' ἔτερου του κ. Ε. I. Στάρτζες, τη̄ έταιρίας Πετρελαίων «Σέλλα», οσσον ἀφορά τᾱ υποβρύχια δεξαμενοπλοία, μέ̄ υποχρέωνυν νά̄ διασφαλίσισ, ιτά̄ ανάφερων αὐτά̄ δέν συνηγόροσα κατ' ἀνάγκην καὶ περι τῆ̄ ἔξελιξεώ̄ τω̄ν. Ἐχω̄ πλήρη ἀντίληψη, ώ̄ς πρός τὸ̄ ἐφικτὸ̄ τῆ̄ ἐφαρμογῆ̄ τω̄ν. Περιέλαθον ταῦτα εἰς τὴν μελέτην μου, δι-
ότι ἀποτελούν τὴν πλέον ἀποστατικὴν ιδέαν, σχετικῶς με̄ τὰ̄ σχῆματα τοῦ σκάφους ἐνὸς πλοίου. Τεχνικῶς, δὲν ἔχω καμμίαν ἀμφιβολίαν, δι-
ότι, διαν ἡ̄ ἔγκατάστασις πυρηνικῆ̄ ἐνέργειας καταστή οἰκονομικὴ πραγ-
ματικότης, τότε δὲν θά̄ υπάρχῃ κανένᾱ ἐμπόδιον, εἰς τὸ̄ δρόμον τοῦ
διγόντα εἰς τὴν ναυπήγησην υψηλῆ̄ ταχύτητος υποβρύχιου δεξαμενο-
πλοίου, πανταχούντος πολλὰ̄ πλεονεκτήματα, ώ̄ς πρός τὴν οἰκονομίαν
βάρους, τὴν σχετικὴν κατανάλωσιν καυσίμου κ.λ.π. Αι μόναι δυσκο-
λίαι, ποὺ̄ προβλέπω, διά̄ τά̄ δόπιας θά̄ χρειασθῇ προστάθεια νά̄ υπερ-
πηδηθούν, εἰνε αἱ τῆ̄ διαχειρίσεωα. Ἐπὶ παραδείγματι, ὑποβρύχιον
δεξαμενοπλοίου τῶν 30.000 τόνων, θά̄ χρειάζεται πιθανώ̄ βάθος 70
καὶ 80 ποδῶν ὑδατος ἀκόμη καὶ ἐν ἐπιπλεύσει, καθόσον ὁ μεγαλύτερος
δύκος τοῦ σκάφους θά̄ εύρισκεται πάντοτε εἰς τὸ̄ ὑδωρ. Φορτώσεις καὶ
ἐκφορτώσεις παρὰ̄ τὴν ἀκτήν, οἰκοθεν νοούνται, ἀλλά̄ αὐτά̄ πρέπει νά̄
διεισάγωνται εἰς προφυλαγμένα ὑδατα. Ἐπὶ πλέον, ἂν θέλῃ κανεῖς νά̄
ὑπάρξῃ πληρες τὸ̄ δρέπος ἐκ τῆ̄ ἐλαφρᾶς κατασκευῆς τοῦ υποβρύχιου
δεξαμενοπλοίου, πρέπει νά̄ δεχθῇ, δι- ὅ διαυλὸς δ ἄγων εἰς τὰ̄ θέσεις
φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως δέοντα νά̄ είνε ἀρκέτᾱ βαθύς, ὅστε τὰ̄ ἐπι-
τρέπει εἰς τὸ̄ σκάφος νά̄ εἰσπλέῃ, ἐν ἀνάγκῃ, κατ' εὐθείαν εἰς τὰ̄ προ-
φυλαγμένα ὑδατα πρὸ τῆ̄ ἀναδύσεως του, προκειμένου νά̄ προφυλαχθῇ
ἀπό τά̄ τάσεις καὶ ἐντάσεις ταραγωδῶν θαλάσσης. Τοιούτον σκάφος
θὰ̄ πρέπει κατ' ἀνάγκην νά̄ κατασκεύαζεται δῑ αὐτόματον — κατὰ̄ τὸ̄
μᾶλλον ἡ̄ ήττον — χειρισμόν, τοῦ ἔργου τοῦ πληρώματος συνισταμέ-
νου ἀπλῶς εἰς τὰ̄ καθηκοντα ἀγκυροδολίας, μετά τὴν ὅποιαν τὴν πε-
ριπτέως ἐργασίαν θά̄ αναλαμβάνῃ τὸ̄ προσωπικὸν ἔργα. Ἐξεταστέον
ἐπίσης εἰνε τὸ̄ ζῆτημα καταλλήλων ἐργαστασίων ἐπισκευῆς καὶ δεξαμε-
νῶν δι- τὰ̄ τὰ̄ ἔργων υποβρύχια.

Ε΄ : « Ετερος ἐκπρόσωπος, δ κ. Α. Φ. Χάρρολντ, τῆς ἑταῖρίας Πετρελαίων «Σέλλη», ἔμηνημόνευσε μερικάς ἀπὸ τὰς οὐσιώδεις ἀπαιτήσεις εἰς πάσαν πρωτότοιρην ναυτικὴν μηχανὴν. Εἶμαι καθ' ὅλα συμφωνός, ἀπήγνησθεν δ κ. Τρυπάνης. 'Ο αεροιστρόβιλος ἐλεύθερου ἐμβόλου φαίνεται ικανός να ἀντιμετωπίσῃ τὰς οὐσιώδεις ἀπαιτήσεις πρακτικῶν, ώφ' ὅλας τὰς ἀπόφεις, τὸ δὲ πλέον τρωτὸν χαρακτηριστικὸν του ἔξηλειφθὶ ηδη διά τῆς νιοθετήσεως μηχανῆς ἐλεύθερου ἐμβόλου εἰς γεννητρίας σέριου. Πιστεύω εἰς τὸ μέλλον τῆς μηχανῆς ταύτης καὶ πᾶς τις δυσπιστών, ὡς πρὸς τὴν πολλαπλότητα τῶν μονάδων τῶν ἔγκαταστάσεων ἀερίου ἐλεύθερου ἐμβόλου, πρέπει νόν ἀναλογιοθῇ, ὅτι δὲν ὑπάρχει πλέον περιπλοκὸς μηχανῆς ἀπὸ τὴν ντῆζελ, εἰς τὴν ὁποίαν οι καθ' ἔκστασον κύλινδροι εἰνες *κυνωτισμένοι*. Εἰς τούτο, δούμε, ἔγκειται τὸ εἰδικὸν πλεονέκτημα της, ἢ νικηνὴν τηνῆξε δὲν ἀχρηστεύεται, αὖ μία ἐκ τῶν μονάδων της ἀχρηστεύει. 'Επὶ πλέον, εἰναι ἀπλλαγμένη ἀπὸ τὴν συμφουά εἰς πᾶν μηχανὴν ντῆζελ ἀδυναμίαν μετατροπῆς τῆς ἐν τοῖς ἀερίοις ἐνεργείας εἰς περιστρεψικήν τοιαύτην, μέσω στραφαλόφορου ἄξονος.

Ο. κ. Χαρρόποντ επεμβαίνει επιτοπίος ένα πολύ σπουδαίο θέμα στην προσοχή την διαφοράν συγκεκολλημένων όρμων, έν συγκριτική πρός τούς καρφωτούς. Συμφωνώ πλήρως μετ' αυτού, καθ' ίσον όπα πάραγον ώντος είναι μεγάλης σημασίας διά τὸν ἐφοπλιστήν, μολονότι ὁ κ. Χαρρόποντ θίγει, ἀνάμφιοδώς, ένα ἔκ τῶν ἀσθενεστέρων σημείων τῆς κατασκευής δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως, δηλαδή τὴν μεγαλύτεραν ευαίσθησίαν αυτής εἰς θραύσιν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
HELLENIC SHIPPING AGENCY

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

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

Πράκτορες ἐν Ἰαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρεών σοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἶκων, τῶν ἔταιρεών του ΒΕΝ LINE, ΡΑΔΙΟ MAP-KONI, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοδιοιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντος ὅρου διὰ τάξις ἀσφαλιστικοῖς ὄλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲν μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικάς ἔταιρεις.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πρακτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσσας φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγῆσεις, μετατροπᾶς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευαὶς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγούσου συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἔργαλειν ναυπιλοΐας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίως, εἰδικευμένων Οἰκων.

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ



HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ DIRECTORY OF REPRESENTATIVES ABROAD

PORT	NAME	ADDRESS	TELEPHONE	CABLES
ALEXANDRIA	JOHN ANGOURAS & CO. Surveyor: Cdr. L. G. ZOURIS, M.I.N.A., M.I.Mar. E.	23 Brd. Saad Zaghloul P.O.B. 548	29-965	ANGOURAS
ALGIERS	SOCIETE ALGERIENNE D'AGENCE MARITIME COMMERCIALE Surveyor: J. VIDALET	9, Boulevard Carnot Vinke Co. Ltd.	392-49 & 347-90	AMARCOM
AMSTERDAM	CAPT. ANDR. BORDONIS	10 Gedersdekade		
ANTWERP	G. ORCULAS Engineer - Marine Surveyor	Lange Leemstraat 301	39.18.64	
BERGEN	J. M. LARSEN Engineer Marine Surveyor	Syndesplassen 2	13713	GLACIER
BOMBAY	JOHN F. FIDELE Consulting Engineer & Marine Surveyor	Botawala Bldg. 4th Floor II, Elphinstone Circle	34089	SHIPVEYOR
GENOA	GREGOS & CO Surveyor: Ing. Dott. Cap. MARINO CORSI	Via Balbi 4	22-827 & 28-377	GREGOS
HABANA	CAPT. J. P. HADJILIAS N.C.	Maritima Neptunia S.A. Edificio Embassy, Avenida de las Misiones 57	A - 0821, W - 9618	ANTIL
HAIFA	HARVEY N. MARSH Marine Surveyor & Naval Architect	5, Bank Street	3112	MARSURVEY
HAMBURG	ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO K.G. Surveyor: FR. WITT, Consulting Engineer & Marine Surveyor	Stubbenhuk 10"	34 60 22)24 62 25 52	ERMIS-HAMBURG
ISTANBUL	C. SISKIDI Surveyor: GIAN GIACOMO JOGNA, Ship's Surveyor	Galata-Istanbul	42-612	NAFTAN
ITALIAN PORTS: ANCONA, BARI, BRINDISI, CATANIA, LEGHORN, MESSINA, PALERMO, SA- VONA, SIRACUSA, SPEZIA.	Through THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Via Balbi 30—GENOA	67-511	MEDOV
LISBON	CARLOS GOMES & C ^A LDA Surveyor: J. VALENTE DE ALMEIDA	4, L. Vitorino Damasio	668-087	VANTE
LONDON	D. G. LEMOS, B.Sc.	SHIPPING AGENCIES & MARINE ENGI- NEERING Co Ltd. 168/168 Bishopsgate, LONDON E.C. 2	0515)6	NAVENCONS LONDON
MALTA	PIERRE DACOUTROS Surveyor: RICHARD CALLEJA, M.I.M.E.			DACOUTROS
MARSEILLES	S. A. MICHAELIDES, Surveyor: M. PRAGER, Consulting Engineer & Marine Surveyor	7, Rue Beauvau	18-33 & 18-34	MICAL MARSEILLES
MELBOURNE	THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Australian Building, 49 Eliza- beth str. 2nd Floor No 1.		
NAPLES	C. TOMASOS	Piazza della Borsa 8.	20-365	CHIOS
NEWCASTLE ON TYNE, I & ALL OTHER U.K. PORTS	ANTONAROPULO BROS Surveyor: T. B. WHITELAW, A.M.I.MECH. E., M.C.M.S. Consulting Engineer & Marine Surveyor	Maritime Building, 15, King Str. Quayside.	2-5414	ANTONARO
NEW YORK	P. DORIZAS, Consulting Engineer - Marine Surveyor	1120 Park Avenue N.Y. 28	8-8576	PETGEDOR
PANAMA	SPYROS MYLONAS	P.O.Box 1102 Colon-Panama		
PHILADELPHIA	JAMES W. BOAKES Marine Engineer - Marine Surveyor	6, South Broad Str. Woodbury, New Jersey	2-3828	
PORT OF SPAIN (TRINIDAD)	J. H. EDEN M. I. Mar. E. Consulting Engineer - Marine Surveyor	12-14 London Str., Port of Spain, Triadid, B.W.I.	32846	LANDRYCO
PORT SAID & PORTS OF SUEZ CANAL	ELIAS ANGELIDIS Captain M.M.	C.F.O. Building, Rue Sultan Hussein, Port Said		
ROTTERDAM	WORLDWIDE TRANSPORT CO LTD	Westerlaan 3	24-510	
TRIESTE	G. GIANOLI - GIANNOPULO Surveyor: GIUSEPPE VERGINELLA, Marine Engineer	Via Fabio Severo No. 20	27574	
VENICE	MANTACAS & VINTIADIS Surveyor: ARTURO ANTONINI, Engineer	S. Moisé 1470	24-822	VINTIADIS
VIGO	JOAQUIN LOREDO	32 ^ vvenida Monteros Rios	3225	LOREDOS

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Άριθμοί τινες, άνωφερόμενοι είς τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῶν κυριωτέρων παραγωγικῶν χωρῶν ἔρχονται νὰ καταδεῖξουν, διτὶ τελούμενο πατάστασιν μιᾶς στασιμότητος — ὅχι ὑποχωρήσεως — τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

— Ε.ις τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λ. χ. οἱ δεκται τῆς παραγωγῆς εἰναι κατὰ 2% κατώτεροι ἔναντι τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1956. Εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ παραγωγὴ τοῦ Αύγουστου ήτο μόλις 2.4% μεγαλυτέρα τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1956, ἐνώ ἡ ἀγγλικὴ βιομηχανία ἐμφανίζει κατὰ τὸ τελευταίον τρίμηνον δεῖκτην παραγωγῆς κατὰ 3% ὀνώτερον τοῦ ἀντιστοίχου περιστούν.

• Συμπίπτουν αἱ διαπιστώσεις ὅλων τῶν παρατηρητῶν τῶν ἔξειδεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος, διτὶ τὰ πρὸς ἀποτροπήν τοῦ πληθωρισμοῦ κατὰ χώρας λαμβανόμενα μέτρα καὶ ἡ ἀστάθεια τῶν ισοζυγίων ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τείνουν νὰ δηγήσουν τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν πρὸς τὴν ὑφεσιν (recession).

— Αἱ βιομηχανικὲς ἐπενδύσεις, λόγω τοῦ περιορισμοῦ τῶν πιστώσεων, παντοῦ ἐμφανίζουν πτώσιν, ἥτις, βεβαίως, συνεπιφέρει μείωσιν τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς καθόδου οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

— Ἡ ζήτησις, συνεπὼς, καὶ τῷ πρώτῳ ύλων βαίνει περιοριζομένη, μὲ ἀποτέλεσμα ἀμεσοῦ τὴν συστολὴν τοῦ ὄγκου τῆς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ τὰς συναλλαγματικὰς δυσχερείας τῶν υποαναπτύκτων χωρῶν, λόγω ἐλλειψεως κεφαλαίων πρὸς δανεισθότην τῶν καὶ λόγω τῆς ὑποτιμήσεως τῶν παρ' αὐτῶν παραγομένων πρώτων ύλων.

— Βάσεις τῶν δεδομένων τούτων εὐεξήγητος εἶναι καὶ ἡ κρατοῦσα εἰς τὴν ναυλαγορὰν κατάστασιν τῶν ὀλιγωτέρων διαταγῶν, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν σταθερῶς αὐξανομένην προσφοράν νεοτεύκτου χωρητικότητος.

• «Κρίσις τῆς εὐημερίας» χαρακτηρίζεται ἡ ἀπό τίνος σημειουμένη στασιμότητας εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν δραστηριότητα.

— Οἱ Ἀμερικανοὶ πιστεύουν, διτὶ αἱ πληθωριστικαὶ τάσεις ἡσαν ἀναπόδευτοι, λόγω τῆς ὑπερβολικῆς ἐπεκτάσεως τῶν προγραμμάτων ἐπενδύσεως καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν ἐργατικῶν ἡμερομιούθων. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἐξ ἀντιδράσεως συστολὴ κρίνεται ἀναγκαῖα, ἵνα μὴ ἀνεξέλεγκτος ὁ πληθωρισμὸς ἀφεθῇ καὶ προκαλέσῃ τὴν κρίσιν.

— «Ἐνα χρονικὸν διάστασα μετριώδες δραστηριότητος θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὸν ἀναπροσαρμογήν. Αὐτὴ καὶ θὰ δώσῃ τὴν ἱκανότητα εἰς τὴν οἰκονομίαν νὰ χωρίσῃ καὶ πάλιν τὴν ἀνισόσαν.

• Χειροτερεύει ἡ οἰκονομικὴ θέσις τῆς Ἰαπωνίας. Εἰς τριακόσια μόλις ἑκατομμύρια δολαρία ἀνέρχεται τὸ συναλλαγματικὸν τῆς ἀπόθεμα. Ο περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν εἶναι ἡ ἀμεσοῦ συνέπεια, ἐνώ ἡ ἀγαγωγὴ προσπάθειας ἐντείνεται. Διὰ τὴν συγκέντρωσιν παραγγελῶν τὰ ἱαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἐκπίπτουν ἡδη τὰς τιμὰς τῶν, μὲ πρόβλεψιν περαιτέρω ἐκπτώσεων, ἀν ἡ Κυβέρνησις ἐπιχορηγήσῃ τὰς ναυπηγήσεις.

• Τὰ εἰς χριστὸν καὶ δολαρίας ἀπόδεματα τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἐμειώθησαν τὸν Σεπτέμβριον κατὰ 292 ἑκατομμύρια δολαρίων, κατελθόντα εἰς 1850 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἥτοι κατὰ 150 ἑκατομμύρια διλογότερα τοῦ δρίου ἀσφαλείας τῶν 2.000 ἑκατ. δολαρίων.

— Τὸν Αὔγουστον ἐπίσης εἶχε σημειωθῆναι μείωσις κατὰ 225 ἑκατομμύρια δολαρίων. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἀπὸ τὰ ἐν λόγῳ ἀποθέματα χρηματοδοτεῖται τὸ ἐμπόριον δολοκλήρου τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας μετὰ τῆς περιοχῆς τοῦ δολαρίου.

— Μὲ τὴν ἔλευσιν τοῦ χειμῶνος, ἡ κατάστασις θὰ χειροτερεύῃ. Ολιγώτερον θὰ είναι τὸ παραλαμβανόμενον φορτίον—400 τόν. διὰ τὸ γαιανθρακοφόρτιον ἐνὸς λίμπετον — καὶ μεγαλύτεραι αἱ καθυστερήσεις λόγω τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

• «Οσοι ναυλωταὶ — πρὸς τὸ παρὸν οἱ περισσότεροι εύπτυχοι — δὲν ἡ κύρωσαν κακοποίητας τὰ συμβόλαια συνεχῶν ταξιδίων διὰ γαιανθρακας, προσπαθοῦν διὰ τὴν ἑξατλίσεως τῶν προβλεπομένων ὑμερῶν φορτοεκφορτώσεως νὰ καθυστερήσουν τὰ πολιταὶ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν περιστούρων ταξιδίων. Ἡ ζημία διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς εἶναι προφανής, προτιμητέα πάντας.

— Πρέπει δῶμας νὰ ὀμοιογῇ, διτὶ ἀπὸ τὰς καθυστερήσεις αὐτάς, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν παροπλιζομένην χωρητικότητα, δικαιολογεῖται ἡ προσδοκία μιᾶς ἀνακουφίσεως τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ τὴν ὑπέρμετρον προσφοράν τοννᾶ.

• Μὲ ἐπιβραδυνόμενον ρυθμὸν θὰ χωρίσῃ εἰς τὴν παραγωγὴν της, ἡ ιαπωνικὴ χαλιθουργία κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ 'Οκτωβρίου ὀρέξαμενον δεύτερον ἑξαμήνου τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους. Θὰ περιορισθῇ αὐτὴ εἰς 4.120.000 τ. θὰ είναι, δηλαρίων, 15% κατωτέρω, ἔναντι τοῦ πρώτου ἑξαμήνου.

— Παραπορεῖται, πράγματι, μία σταθερὰ πτῶσις τῆς ζήτησεως. Ἡ παραγωγὴ δι' ὧρισμένα εἰδίκη χάλιδος εἶναι ὑπερτέρα τῆς καταναλώσεως.

• Τὰ τάκηρες ἀρδώνας παροπλίζονται. Ἀρκετά ἐπίσης ἐναύλωσθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν. Συντηρητικοὶ ὑπολογισμοὶ ἀναβιδάζουν τὸ παραπλισμένον τοννᾶς καὶ τὸ ἀπάσχολούμενον εἰς ἀλλὰ, πλὴν τοῦ πετρελαίου, μεταφορᾶς εἰς 1.3 ἑκατομ. τόνων d. w. Νὰ διπλασιασθῇ, προσβλέπεται, ἔντος μυνὸς τὸ παροπλιζομένον τοννᾶς, ἀν ἡ ἀγορὰ τὴν αὐτὴν ἐπιδείξῃ κατάστασιν ἀπρᾶξιας.

• Χαρακτηριστικὸν τῆς κατάστασεως, ἀλλὰ καὶ τῶν μειονεκτημάτων τῶν σούπερ-τάνκερ, εἰς περιόδους, κρίσεως, είναι τὸ κατωτέρω γεγονός: Δύο δεξαμενόπλοια, τὸ «Ἀτλαντικό Κίγκ» 38.000 τ. καὶ τὸ «Μόμπιλ Ράντιντ» 25.000 τ. ἐναύλωσθησαν ἀπὸ τὴν Καλιφόρνιαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, μὲ τμῆμα μόνον φορτίου. Ὑπερχερώθησαν νὰ δεχθοῦν 20.000 τ. ἐ-

καστον, μὲ τιμὴν 65% ἐπὶ Ἐλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου.

• Δέν εἰνε, δῆμως, τὰ μεγάλα τάκερς, ποὺ δοκιμάζονται λόγω τῆς ἐλειψεως ἐπαρκῶν φορτίων, ἀλλὰ καὶ τὰ μεγάλα τράμπς, τὰ «bulk carriers», ποὺ ἀντιμετωπίζουν διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν δυσχερείας εἰς τὴν ναύλωσην των. Προτιμώνται τὰ μικρότερα λίμπερτος. Ὑπερχερώθησαν τινὰς ἔξι αὐτῶν νὰ δεχθοῦν διλογήτερον φορτίον, ὅποτε τὰ ταξίδια των παύσουν νὰ είνεισι αποδοτικά.

• Καὶ αἱ αἰσιόδοξοι προβλέψεις: 'Ο χειμών, μὲ τὰς περισσότερας ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως, ἀλλὰ καὶ τὰ καθυστερημένα, μὲ ὄλγιντερον φορτίον ταξίδια τῶν πλοίων, τὰ φορτία τῆς ἀμερικανικῆς θοβείας, τῶν δότιών τωρά μόλις ἀρχίζει ἡ διακίνησις καὶ ὁ παροπλισμός σημαντικῆς παρηλίκου χωρητικοτήτος, αὐτὰ ὅλα θὰ διευκολύνουν καποιαν ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας. Αἱ ναυλώσεις διὰ τὸ 1958 θὰ κλείσουν ἐπὶ βελτιωμένου ἀπιπέδου.

• Χαμηλὰ διαπιστώνται τὰ ἀποθέματα τῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν. Ἡ ἐφετεινὴ συγκομιδὴ δὲν φαίνεται νὰ είναι ἡ προβλεφθεῖσα. Ζήτησις σιτοφορτίων ἀναμένεται ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ημέρων.

• Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Σεπτεμβρίου ἐπωλήθησαν εἰς τὴν Ἀγορὰν τοῦ Σικάγου πρὸς ἔξαγωγὴν 1.870.000 μπούσελς ἀράβισσιτον, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ λιμένας Κόλπου καὶ Ἀτλαντικού. Ἡ Ἀγγλία, ἐξ ἀλλου, ἡγόρασε 360.000 μπούσελς ἀράβισσιτον.

— Ἡγόρασαν ἐπίσης ἡ Πολωνία 850.000 μπούσελς σίτου, ἡ Δυτικὴ Γερμανία 120.000 μπούσελς καὶ ἡ Ἰσπανία 175.000 μπούσελς.

• Πρέπει νὰ ἀνησυχῇ τοὺς ιδιώτας ἐφοπλιστὰς δεξαμενοπλοίων ἡ συνεχίζουμενὴ ἐπίμονος ἐπιδιωξίς τῶν ἑταῖρων πετρελαίων, ὅπως διὰ νέων ναυπηγήσεων περισσότερα ιδιόκτητα τάνκερς ἀποκτήσουν, ἵνα κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν καταστοῦν αὐτάρκεις εἰς τὴν κάλυψιν τῶν μεταφορῶν τῶν ἀνάγκων καὶ τὸν ἀποτελεσματικότερον έλεγχον τῆς ναυλαγορᾶς.

• Εἰς 60 ἑκατομμύρια τόνων ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ ἡ παραγωγὴ χάλιδος κατὰ τὸ 1957 εἰς τὰς ἔξι χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινωνίας, οἰναπίας, 56.8 ἑκατομμύριά τόνων τοῦ 1956. Ἡ παραγωγὴ κατὰ τὸ 8% τρίμηνον ἐ. ἔ. ὑπελογίζετο νὰ φθάσῃ εἰς 15.6 ἑκατομμύρια τόνων.

• Ο όγκος τῶν ἀποθέμάτων γαιανθράκων πήχισε νὰ πιέξῃ καὶ τὰ ἔχωρια καινοτομίεων τῆς ναυλαγορᾶς.

• Παρὰ τὸν λιμενικὸν 'Οργανισμὸν τῆς Γένοβας ἀπεφασίσθη ἡ κατασκευὴ μιᾶς μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς, μῆκους 250 μέτρων καὶ πλάτους 39 μετρών, διναμένης νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος μέχρις 60 κχλ. τόνων. Ἡ ἐλύτης δεξαμενὴν διεξαγόντης περιστέρων πρὸς τὴν Κούμη θὰ τελῆ ὑπὸ τὴν οἰκονομίαν τοῦ δρίου. Ἡ πετρελαιοφόρος περιοχὴ τοῦ Κούμη θὰ τελῆ ὑπὸ τὴν οἰκονομίαν τοῦ δρίου.

• Μεγάλαι αἱ δυοχέρειαι τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν δόπιων τὰ σκάφη ἐναύλωσθησαν διὰ τὴν διεξαγόντην γενικήν μεταφορὰν, λόγω συμφορησεως εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως. Ἐστιμηθήσαν περιπτώσεις δέσσεων πρὸς τὴν θέσην της θερμοπλαστικῆς ἑταῖρας.

• Μεγάλαι αἱ δυοχέρειαι τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν δόπιων τὰ σκάφη ἐναύλωσθησαν διὰ τὴν διεξαγόντην γενικήν μεταφορὰν, λόγω συμφορησεως εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως. Ἐστιμηθήσαν περιπτώσεις δέσσεων πρὸς τὴν θέσην της θερμοπλαστικῆς ἑταῖρας.

— Νεώτεραι ἐν τούτοις πληροφορίαι αἱ αναφέρουν, διτὶ ἀποτελεσματικὴ ὑπῆρχεν ἡ προσπάθεια ἀποσυμφορήσεως τῶν ἰνδικῶν λιμένων. 'Ολιγώτερα είναι τῶρα τὰ πλοῖα τὰ ἀναμένοντα τὴν ἑξεύρεσιν θέσεων πρὸς φόρτωσιν καὶ ἐνώ ἐπὶ τέλους ἐπέτευχον τὴν θέσην, εἰδίον τὰ ναυλοσύμφωνά των νὰ ἀκυρώνωνται συνεπείᾳ τῆς καθυστερήσεως.

— Ενα χάλιδος εἶδον ἀναύλωση τέσσαρας φοράς, μὲ ναύλον χαμηλότερον εἰς ἑκάστην ἀνανέσιν τοῦ ναυλοσύμφωνου του. Τὰ 43/6 ἑπτηρώθησαν ἀπὸ τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών διά Μαύρην θάλασσαν καὶ Ριγιέκαν εἰς πλοῖον οὖτων ἐπαναναυλωθέν, ὅπερ καὶ ὑπερχερώθη νὰ δεχθῇ τὸν οἰνοδηπότη ναύλου ἐπιστροφῆς.

— Νεώτεραι ἐν τούτοις πληροφορίαι αἱ αναφέρουν, διτὶ ἀποτελεσματικὴ ὑπῆρχεν ἡ προσπάθεια ἀποσυμφορήσεως τῶν ἰνδικῶν λιμένων. 'Ολιγώτερα είναι τῶρα τὰ πλοῖα τὰ ἀναμένοντα τὴν ἑξεύρεσιν θέσεων πρὸς πλεύσιν.

— Εἰς τὴν Βομβάνη, λόγου χάριν, τρία μόνον ἀναμένοντα σκάφη ἀνεφέροντο τὴν 22αν Σεπτεμβρίου, ἔναντι 47 πρὸ διμήνου, εἰς τὴν Καλούκου πόλην 15 ἔναντι 58, εἰς τὸ Μαρτσάρ 6, ἔναντι 22 τῶν ἀρχῶν 'Ιουνίου, καὶ εἰς τὸ Βίζαγκαπατάριον κατὰ τὴν 21ην Σεπτεμβρίου 13 σκάφη, ἔναντι 17, προπογυμένως. Διὰ τὴν φόρτωσιν μαγγανέζας ἀνέμενον 8 σκάφη, ἐνώ δύο μόνον δύναται ὁ τελευταῖος ούτος λιμὴν νὰ δεχθῇ ταύτοχρονως.

— Τὸ πρόγραμμα βιομηχανοποίησεως τῶν 'Ινδιών καὶ τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, μετὰ τὴν γνωστὴν κρίσιν, προεκάλεσαν τὴν ἐν λόγῳ συμφόρησην τῶν λιμένων. Σημειώτεον, διτὶ οἱ λιμενεργάται παρεμποδίζουν μέχρι καὶ σήμερον τὴν ἔγκαταστασιν λιμενικῶν μηχανημάτων, ἐνώ καὶ αἱ βροχαὶ τῶν μουσούν τοῦ 'Ιουλίου παρεκάλωσαν τὰς λιμενικὰς ἐργασίας.

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

PHONE: 33 46 41
33 46 42

CABLES: ERGANI

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

Adelaide

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

Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.

Tolley's Buildings Lipson Street

Tele: J. 1582) 1713

After Hours J. 6869

Cables «PORTADPROV»

D. COSTALOS & SONS

Shaftesbury Avenue
Fulham Gardens—Telegrams COSTALOS FULHAM

Amsterdam

N.V. FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Tele: 41860 Binnenkant 47

Cables: «FRANSSWART»

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.

Maasstraat 44

Tele: 329258 Cables «FRANSSWART»

JOSEPH J. LEE & CO.

17, Batavia street,

Tele: 33.6.36 - 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»

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN

WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORES

Cables «TERMINAL»

STEVEDORES

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.

320 Chamber of Commerce Bldg,

Telef. Lexington 1840-61 Cables «MARSHIPCO»

CURTIS BAY TOWING CO.

Mercantile Trust Building

Tel. MULberry 5-8700

Cable & Radio «CURTISBACO»

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.

Canning House, 137 Canning Street

Tele: Bank 5339

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.

2 Selkirk Street

Tele: 4-1478 Cables «HERMES»

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.

Waygood Otis Building, 95, Strand Street,

Box 2587; Phone 22756, Teleprinter CX 207,

Cables: «MIDSHIPMAN»

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.

119, Avenue du General Drude

Telephone: 208-85 Cables «SMICO»

L. BARBER LIMITED

(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTÉY, 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 Bd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

Dunkirk

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES

Tele: 470 2 Quai Freycinet Cables «TRAVINDUS»

JOKELSON & HANDSAEM

8 Place des Nations

Tele: 7825 Cables «JOKELSON»

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 & CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORING SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN

WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

SHIP FITTERS

TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

SHIPCHANDLERS

ΕΙΣ ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

Εις τὰς Βρυξέλλας συνήλθε τῷ 30 Σεπτεμβρίου τὸ Συνέδριον τῆς Παγκοσμίου Ναυτικής Ένωσεως (International Maritime Committee), ἐν συνεχείᾳ τοῦ Συνέδριον τῆς Μαδρίτης τοῦ 1955, ἐπὶ διπλωματικοῦ πλέον ἐπιτέπεδον. Εἰκοσιν ἔπειτα χώρων ἔξεπροσθήσαν.

Συμφώνουν πρὸς τὰς ληφθεῖσας ἐν Μαδρίτῃ ἀποφάσεις, διπλωματικοὶ ἐκπροσωποὶ τῶν συμμετεπαχουσῶν εἰς τὸ Συνέδριον ἑκεῖνο χωρῶν, ότι συνήρχοντο ἐκ νέου διὰ τὴν ληψιν τελικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν θεμάτων τῶν συζητηθέντων κατὰ τὸ Συνέδριον καὶ εἰς τέλικον σχέδιο διατυπωθεῖσῶν διεθνῶν Συμβάσεων: α) πέρι τῶν δρων τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου, β) περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ γ) περὶ τῆς τύχης τῶν λαθρεπιθέτων.

Οἱ συμμετέχοντες διπλωματικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων χωρῶν εἰς τὸ Συνέδριον τῶν Βρυξελλῶν, τὰ ἐκπονηθέντα ως ἄνω σχέδια συμδέσεων καὶ τὰς ἔπι τὰς ληφθεῖσας ἀποφάσεις θὰ εἰσηγηθῶσιν εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν, μὲ τελικοὺς σκοπούς τὴν σύναψιν Διεθνῶν Συμβάσεων καὶ τὴν περαιτέρω μετατροπὴν τούτων εἰς τὸ ἐστωτερικὸν τῶν ἀντιστοίχων χωρῶν δίκαιον.

Ἀνακοινωθήτως, τὸ κυριώτερον θέμα, ὅπερ τὰ ἀλλεπαλληλα, ὡς ἄνω Συνέδριον ἀπτησθήσειν, εἶναι τὸ θέμα τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.

Τὸ θέμα τοῦτο εἶναι ἔξι ἑκεῖνων, ἀτινα κατ' ἔκοχην δημιουργούσιν σύγκρουσιν νόμων, φέροντα εἰς ἀντιδικίαν πρόσωπα ἀνήκοντα εἰς διάφορα κράτη, μὲ διάφορον νομοθεσίαν. Οὕτω, ἀφ' ἔνος σὶ ψιταμέναι εἰσέπι, διαστικαὶ ἔνοιε, διαφοραὶ εἰς τὴν νομοθετικὴν ρύθμισιν τοῦ διέμετος τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν. ἀφ' ἔτερου δὲ καὶ ἡ πεπαλαιωμένη πλέον καὶ ἀνεπαρκής ἐν ὅψει τῶν ἀπαίτησιν τῆς συγχρόνου μορφῆς τῆς θαλασσίας ἐπικειμενῶν νομοθεσίας τοῦ διέμετος ρύθμισις εἰς τὸ δίκαιον ἐκάστης χώρας, ὑπέδειξαν τὴν ἀνάγκην ἀλλαγῆς τοῦ συστήματος καὶ ἔνιαίς τούτου ρυθμίσεων. Δύο συστήματα περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης κρατούσιν πῦρ. Κατὰ τὸ πρώτον, ὁ πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ ναύλου, ὑπαρχούσης διατάξεων τῆς εὑνερεῖας, ἀντὶ αὐτούσιας παραχωρήσεως τοῦ πλοίου, καταδολῆς ποσοῦ κατὰ τόνων. Τὸ συστήμα τούτο ἀκολουθούμενον ἡμεῖς, ἡ Γαλλία κ. ἀ. Κατὰ τὸ δεύτερον, προβλέπεται μόνη ἡ κατὰ τόνων καταδολῆς ποσοῦ τονιος, ἀποκλειούμενης τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου ('Αγγλία, Ἡνωμ. Πολιτεῖαι κ. ἀ.).

Ὦς καὶ ἐάρχη τοῦ διατυπωθέντος ἐν Μαδρίτῃ σχεδίου Συμβάσεως ὀνομαφέται «Τὰ συμβαλλούμενον μέρον. Ἐχοντα ἀναγνωρίσει τὴν ἀνάγκην τῆς χρησιμότητος τοῦ καθορισμοῦ, κοινῇ συμφωνίᾳ, ὠρισμένων ἔνιαίων κανόνων δίκαιου, ἀφορώντων τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου, ἀπεφάσισαν τὴν σύναψιν Συμβάσεως πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον...».

Τὰς διατάξεις τοῦ σχεδίου Συμβάσεως «περὶ τῶν δρων περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου» καὶ παλαιότερον ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων ἐσχολίασαν ἀλλὰ καὶ νῦν ἐπανερχόμενα ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τοῦ Συνέδριού τῶν Βρυξελλῶν.

Τὸ ἄρθρο, 1 ὁρίζει, διὰ τὸ πλοιοκτήτης (καὶ ὁ ἔφοπλιστης καὶ ὁ χρονοντιλωτής, ὡς δὲ ἰδωμεν κατωτέρω), δὲν διὰ εὐθύνεται πέραν τῶν ἐν ἄρθρ. 3 ἀναφερομένων ποσῶν, εἰμὶ μόνον ἔαν ἀποδειχθῇ, διὰ τὸ πλοιοκτήτης (Ζημίας ὁφειλεται εἰς τὸ προσωπικὸν τούτου πταῖσμα ἢ διὰ οὗτος ἐγνώριζε τὴν ὑπαρχεῖν τῆς αἵτιας ταύτης. (Ταύτα εἰνὶ σύμφωνα πρὸς τὰ παρ' ἡμῖν ἰσχυούσα, κατὰ τὸ ἄρθρ. 283 τοῦ E.N.). Ἐν συνεχείᾳ, τὸ ἄρθρ. 1 τῆς συμβάσεως δορίζει ποιαὶ εἰνὶ αἱ ἀπαίτησις διὰ τὰς ὁποῖς χωρεῖ ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου. Οὕτω : α) ἀπάλεια ζωῆς ἢ διάβασης εἰς πρόσωπα τοῦ πλοιοκτήτου, διὰ τοῦ πλοίου, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ διάβασης εἰς πρόσωπα ἢ ἀπώλειαν ζωῆς ἢ ζημίας ἢ ἀπώλειας πραγμάτων ὅπουδήποτε εὐρισκομένων, ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τὴν θάλασσαν ἢ ἀκόμη ἐπὶ ἀπώλειας ζωῆς κατὰ παρέκ-

κλισιν τῶν μέχρι σήμερον (ισχυόντων) καὶ ἐπὶ τῆς ξηρᾶς, διεθνούσις εἰς ἀμέλειαν ἢ πταῖσμα τοῦ πλοιοκτήτου. πλοηγοῦ, πληρωματος ἢ παντὸς ἐτέρου προσώπου, διὰ τὰς πράξεις τοῦ ὅποιου ὁ πλοιοκτήτης εἰνε ὑπευθυνος, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ πᾶσαν ὡς ἄνω ζημίαν, διὰ τὴν ὅποιαν διοικητής εἰνε εύδειαν, ὡς τοιούτος. Ἐπίσης, πρτώς ἀπομακρύνη, ἀνελκύσῃ ἢ ἔξαφανίσῃ τὸ ναυαγίον τοῦ πλοιοκτήτου, προφανῶς νοεῖται ἢ ὑπαρκής τοιούτων ναυαγίων παρακαλούντων ἢ ἐπιφερόντων ζημίας εἰς ἔτερα πλοία ἐν τῷ λιμένι.

Διὰ τῆς παραγράφου 2 ἄρθρου, 1 ὁρίζεται, διὰ ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης δὲν χωρεῖ : α) δι' ἀπαίτησις ἐκ ναυαγιαρέσεως καὶ γενικῆς ἀδαρίας (ἀντίθετως παρ' ἡμῖν, κατὰ τὸ ἄρθρ. 278, ὁ πλοιοκτήτης δύναται νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην του εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας, παραχωρῶν τὸ πλοίον). β) δι' ἀπαίτησις οιασδήποτε τοῦ πλοιού ἢ πληρώματος (οὐδὲ τοῦ παρ' ἡμῖν).

Διὰ τοῦ ἄρθρου 2 τῆς Συμβάσεως, ὡς μονάς, λαμβάνεται τὸ «άτυχημα» (ἀντιστέτως παρ' ἡμῖν λαμβάνεται ὑπὲρ φύν τὸ «ταξίδιον»), δηλαδή, τὸ ποσὸν διὰ παταβάλλη ὁ πλοιοκτήτης περιορίζων τὴν εὐθύνην του, θὰ ἀφορή τὰς ἀπώλειας καὶ ζημίας ἐξ ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ἀτυχήματος καὶ συχι ὀλοκλήρου τοῦ ταξιδίου, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου δύναται νὰ συνέβησαν πλειόνα τοῦ ἐνὸς ἀτυχήματα.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 3 καθορίζεται τὰ ποσά. Χαρακτηριστικὸν εἰνε, διὰ τὰ σήμερον ισχύοντα ποσὰ ἐν Ἀγγλίᾳ εἰνε τὰ αὐτά μὲ ἐκείνα, ἀτινα καθώρισεν ὁ ἀγγλικὸς Ναυτικὸς Νόμος τοῦ 1872 (!!) καὶ τὰ ὅποια καθώρισεν καὶ ἡ Σύμβασης τοῦ 1924, δηλαδή, διὰ μὲν τὴν ἀπώλειαν ζωῆς ἢ διάβασης εἰς πρόσωπα λίρας 'Αγγλ. 15 κατὰ τόννου καθαρᾶς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, διὰ δὲ ἀπώλειαν ἢ ζημίαν πραγμάτων 8 λίρας, δύο δὲ δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις 15 λίρας. (Τὸ ποσὸν τούτο παρ' ἡμῖν, μετὰ τὸ Ν.Δ. 1129)49, δορίζεται εἰς δρ. 250.000 παλ. ἐκδ., ἢ τοῦ 250 δρ. ν. ἐκδ. δι' ἀπώλειας ζημίαν πραγμάτων καὶ δρ. 350.000 παλ. ἐκδ., ἢ δραχ. 350 νέας ἐκδ. δι' ἀπώλειαν ζωῆς ἢ διάβασης εἰς πρόσωπα κατὰ τόννου καθαρᾶς χωρητικότητος τοῦ πλοίου). «Ηδη τὰ ποσὰ ταῦτα τὸ σχέδιον αὐξανει διὰ μὲ τὴν περιπτώσιν ἀπώλειας ζωῆς ἢ βλάβης εἰς πρόσωπα εἰς 40 λίρας, διὰ δὲ τὴν περιπτώσιν ἀπώλειας Ζημίας εἰς πράγματα εἰς 24, ητοι διοῦ εἰς 64 λίρας κατὰ τόννου καθαρᾶς χωρητικότητος, προστιθέμενον. δημος, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ καὶ τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν. Η ιανοποίησις τῶν ἀπαιτήσεων θὰ γίνεται κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὰς ἔκτασίν των. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ θὰ λαμβάνεται ὑπὲρ φύν εἰς τὰς συναλλάγματος τοῦ νομίσματος τῆς χώρας ἐν ἡ κατετέθησαν τὰ ποσά.

Τὸ ἄρθρον 4 ὁρίζει, διὰ ὁ τρόπος διανομῆς τῶν ποσῶν καὶ ἡ ἐγένει διαδικασία διὰ κριθούντων τὸ δίκαιον τῆς χώρας ἐν ἡ κατετέθησαν τὰ ποσά. 'Ο πλοιοκτήτης δύναται νὰ ἐκλέξῃ ὡς τόπον ἐν τῷ ὅποιῳ θὰ ἐγείρῃ τὸ περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης του ἀτίτημα καὶ θὰ καταθέσῃ καὶ τὰ ποσὰ εἴτε : α) τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, εἴτε β) τὸν πρώτον λιμένα τὸν ὅποιον τὸ πλοίον θὰ καταπλεύσῃ μετὰ τὸ ἀτύχημα πῆ τοῦ λιμένα προσρισμὸν τοῦ φορτίου (ἐπὶ ζημίας εἰς τὸ φορτίον), εἴτε γ) εἰς τὸν πρώτον λιμένα εἰς τὸν ὅποιον πλοίον τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου καταπλεύση μετὰ τὸ ἀτύχημα πῆ τοῦ ποσοῦ τοῦ σκοπὸν νὰ ικανοποιηθῇ ἀπαιτήσεις τις, ἐφ' ἡ ἔχει ἐφαρμογὴν ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης, εἴτε δ) τὸν τόπον, ὃ που ἔχει οὔτος τὴν ἔδραν τῶν ἐμπορικῶν τοῦ ἐπιχειρίσεων (ἔτι ἐταιρίας ἢ χώρα τῆς ἔδρας), εἴτε, τέλος τὴν χώραν εἰς τὰ Δικαστήρια τῆς διοίσεως ἐκκρεμεῖ ἀπαιτησίς διὰ τὴν ὅποιαν χωρεῖ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης.

Η ἐκλογὴ αὐτῆς ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου τελεῖ ὑπὸ τὸν περιορισμόν, διὰ ἡ χώρα τὴν ὅποιαν οὔτος ἐκλέγει, ἔχει προσχωρήσει εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Τὸ ἄρθρον 5 προβλέπει τινὰ περὶ τῆς διαδικασίας τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.

Κατὰ τὸ ἄρθρ. 6 ἐκτός τοῦ πλοιοκτήτου τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης του δύναται νὰ ηγησθῇ καὶ ὁ ἔφοπλιστης (οὕτω καὶ παρ' ἡμῖν ν ἄρθρ. 285

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 «INDEPIERCO»

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

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

Rangoon

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

Rio de Janeiro
THE HELL NIC SUPPLY AGENCY LTD.
Praça Maua No 7 Sala 1709.
Cables: PANELLERICA-Rio Janeiro

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

TUGOWNERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Rotterdam

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

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

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

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

STEVEDORES

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

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

Sydney N.S.W.

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

STEVEDORES

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

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Ε. Ν.) ὁ χρονοναυλωτής, ὁ διαχειριστής, ὡς καὶ ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοϊκοτητῆς, ἐπίστος ὁ πλοίαρχος καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ὡς καὶ πάντα πρόσωπον εὐθύνομενον κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 1 τῆς Συμβάσεως. Εἰδικώτερον δία τῆς παροχής ὑπὸ τοῦ Σχεδίου εἰς τὸν χρονοναυλωτὴν τοῦ δικαιωμάτος ὅπως καὶ οὗτος περιορίζῃ τὴν εὐθύνην του, λύνοντα πολλοὶ ἀμφιστρίησεις καὶ διαφοραὶ δεδομέναι, δότε εἰς ὀρισμένας χώρας δὲν παρέκειται ἡ εὐθύνεια αὕτη εἰς τὸν χρονοναυλωτήν.

Η Σύμβασις κατά τό δάρθρον 7, θα έφερμοιτάσσει δάκις είτε ο πλοιοκτήτης άνηκε εἰς χώραν, ηπειρών ή περιοχήν της οποίας ζήτε ούτος τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης του. Αἱ συμβαλλόμεναι χώραι επιφυλάσσουν εἰς ἀειτάς τὸ δικαιώματα ὅπως ἀποκλείσουν τὸν προνομίον τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης κατὰ τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως πάν πρόσωπον τοῦ ὅποιον είτε ἡ χώρα ἔξι πρόχερται ούτος είτε τὴς ὅποιας τὸ πλοῖον του φέρει τὴν σημαίαν δέ εχουν ἐπικυρώσει τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Τό τελευταίον ἄρθρον 8 τῆς συμβάσεως δύει, ὅτι αἱ συμβαλλόμεναι χώραι ἐπιφυλάσσονται νὰ ἀποφασίσουν συμφώνως πρὸς τὸ ἑσωτερικὸν τῶν Δικαιον, τὶς ἡ ἔννοια του «πλοίου» διὰ τὴν ἔφαρμογιν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ἡ ἔννοια του «πλοίου» εἶναι ἀληθῆ, ὅτι, ποικιλεῖ εἰς τὰς νομοθεσίας τῶν διαφόρων χωρών. Οὕτω ἀντιθέτως ἀπόδ, ὅτι ἰσχεῖ παρ' ἡμῖν, ὅπου πλοίον εἶνε τὸ αὐτοδυνάμως κινούμενον καὶ ἐπὶ κέρδει (ἄρθρ. 226 E. N.), ἀλλαχοῦ, ως π. χ. ἐν Ἀγγλίᾳ, ἡ ἔννοια εἶνε πολὺ εύρυτερά καὶ πλοίον θεωρεῖται πάν πλωτὸν μέσον οἰοδήποτε.

Συμφώνως πρὸς τὰς τελευταίας ἐπιβολέας, τὸ Συνέδριον συνεφόνωσεν μὲν μεγάλην πλειοψηφίαν τὴν ἀποδοχὴν καὶ καθιέρωσιν τοῦ συστήματος τῆς καταδολῆς ποσοῦ κατὰ τόνων καθαράς χωρητικότητος, τοῦ πλοίου διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ πλαισιοτήτου, ως τοῦτο καθωρίσθη διὰ τοῦ σχεδίου Συνδέσεως τοῦ Συνέδριον τῆς Μαδρίτεως 1955 ὑπὸ ὥρισμένας, δικαὶας, βασικὰς ὅσον καὶ ἐνδυτάτας τροποποίησε.

Ἐπίσης ἔγένετο δεκτὴ Σύνθασις ἀφόρωσα τὴν τύχην τῶν λαοποτίστα-
τῶν. Παρατηρήται ἐν τούτοις σημειώσιν, ὅτι είνει ἀμφίβολος ἡ ἐπικυ-
ρωσις μιᾶς τοιαύτης συμβάσεως ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας καὶ τινῶν ἄλλων χω-
ρῶν, ἥτις τυχάνει ἀντίθετος πρὸς τὴν ύψισταμένην ἐν ταῖς χώραις ταῦ-
ταις περὶ μεταναστεύσεων νομοθεσίᾳν.

Περὶ πάντων τῶν οἷων θάται πανέλθωμεν ὅπωσδήποτε εἰς τὸ προσεχές, ἐν ὅψει τῶν πορισμάτων τοῦ Συνεδρίου ὅπερ Ἐλῆξ τὴν 10ην τρέχ. μηνός.

**ΜΕΛΕΤΗΣ Κ. ΜΕΘΟΕΝΙΤΗΣ
Δικηγόρος**

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

—ΠΡΟΥ ΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΖΩΤΡΟΝ

Λιαν ἐνδιαφέρουσα πρόσφατος ἀπόφασις ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου δι' ἀπάτησην ναυαγιαιρεσίας. Αἱλευτικὸν συνήγητος κατὰ τὸν πλοῦν του ἔνα γιώτ μήκους 41 ποδῶν καὶ αξίας 18.000 δολαρίων, ἀκύβερντον καὶ τὸ διέωσε ρυμουλκῆσαν αὐτὸν εἰς ἀσφαλή λιμένα. Πρὸς καθορισμὸν τοῦ ποσοῦ τῶν δόφειλμένων σώτρων τὸ δικαστήριον ἀπέφανθη, ὅτι ἐπρεπε νὰ ληφθοῦν ὑπὲρ ὄψιν, μεταξὺ ἄλλων καὶ αἱ ἀξίαι τῶν δύο πλοϊων, ὁ κίνδυνος τὸν ὅποιον θὰ διέτρεχε τὸ ἔν, ἢν δὲν διεσώζετο παρὰ τοῦ ἄλλου, ὁ κίνδυνος τὸν ὅποιον ἀνέλαβε τὸ ἀλευτικὸν μὲ τὴν πρᾶξιν ναυαγιαιρεσίας, ὁ κίνδυνος διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ διασώσαντος σκάφους, ἡ παρουσία ἀλλής τινὸς θυμοῖς, καθὼν καὶ ἡ ἀπώλεια χρέουν, εἰσοδηματος καὶ δαπανῶν τοῦ ναυαγιοσώστου.

Κατά τό δικαστήριον, δέν θά ἔπειτε νά καταδάλη ό ιδιοκτήτης τού διασωθέντως πλοίου ὑπέρμετρα σώστρα, ἀλλ' ἀπλώς νά πληρώσῃ ἔνα πρόσθετον ποσόν, πέραν της παρασχεθείσας ὑπηρεσίας συνήθους ρυμουλκήσεως, εἰς τρόπον, ὅπει τα παρόμοιαὶ ὑπηρεσίαι δοηθείας νά καταστούν ἐλκυστικαὶ διά μελλοντικάς τοιαύτας ναυαγιαρεσίας, ἀπόφευξις γομένης τῆς ἀπωλείας ὡής και περιουσιών. Τό δικαστήριον, λαβόν ὑπ' ὄψιν ολας τάς αινωτέρω προϋποθέσεις, καθώρισε τό ποσόν τῶν σώστρων εἰς 2250 δολλάρια, δεδομένου, διτί τό ἀλειπτικό ἔχασε τὴν πρωινήν του ἐργασίαν και θά ἔπειτε νά ἀποζημιωθῇ διά τὴν ἀπώλειαν μιᾶς ἐργασίου ἡμέρας. Πρόσθετοι δαπάναι δὲν ἔσημειώθησαν, διότι τό γιώτ ἀπειχεν ολιγον ἀπό τὴν ξηραν, ἐκινδύνευεν, ὅμως νά προσαράξῃ ἐπὶ υφάλου ή νά ἔξοκείλη εἰς τῆς ἀκτήν και νά ύποστη ἔκτεταμένας ζημιάς, ἀν δὲν ἔβοιθετο ἀπό τό ἀλειπτικού

Τὸ στοιχεῖον κινδύνου ναυαγίσωστάν καὶ σκάφους εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡτοῦ ὄνουμαστικοῦ, τὸ δὲ δικαστήριον διέταξεν, ὅπως τὸ ἐπιδικασθὲν διὰ σώστρα ποσὸν κατανεμηθῆ μεταξὺ πλοίου καὶ πληρώματος, κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν, ητίς θά ἐφημρόζετο διὰ τὴν κατανούντων ἀλιεύματος μᾶς νέος.

—ΘΑΝΑΤΟΣ ΑΙΓΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΣΤΑΛΙΝ ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΚΑΤΙΑΣ

Μετά τὸ πέρας τῆς διαδικασίας ἐπὶ ἀγώνων τίνος ἐνώπιον περιφερεισκού ἀμερικανικού δικαστηρίου καὶ πρὸ τῆς ἑκδόσεως τῆς ἁποφάσεως, ἀπέθανεν ὁ δικαστής. Ἕγερθι, συνεπείᾳ τούτου, τὸ ζῆτημα, ἃν ήδουντο νὰ γίνῃ χρήσις τῶν σημειώσεων τοῦ ἀποδικούντος δικαστοῦ ἐν μέρους τοῦ ἀντικαταστάτου του, ἐνώπιον τοῦ ὅποιου παρεπέμφθη ἢ ὑπόθεσις, πρὸς ἔκδοσιν ἀποφάσεως. Ἡ ἀγώνη ἀνεφέρετο εἰς τὴν προσράξιν τοῦ δεξαιενοπολίου «Ρίνκον Χίλλα» ἐπὶ τῆς ὑφάλου Ντίμοντ, τῆς Νέας Υόρκης καὶ ἐπειδιώκετο δι' αὐτῆς νὰ ἐπιτριψθῇ ἢ εὐθύνη τοῦ ἀτυχήματος εἰς τὰ ἀλιευτικά «Δόγια Μπράντ», «Αἴσα» καὶ «Βί-αξι» καὶ εἰς τοὺς στολίσκους των, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν διτὶ ἀνέμιχθσαν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ ἐν λόγῳ τάνκερ. Μετὰ τὸ πέρας τῆς δίκης ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Γκόνταρπτ, ἐδόθη παρ' αὐτῷ ὑπότηλή, ἡ ὅλη διαδικασία καὶ τὰ ἀποδεικτικά ἔγγραφα, ὡμού μὲ τὰ ἀντίγραφα τῶν ἀποδεικτικῶν ἔγγραφων, καταχωρισθῶν πρὸς συζητησιν κατὰ τὴν προφορικὴν διαδικασίαν, ὅρισθεσαν διὰ τὴν 3ην Οκτωβρίου 1955 καὶ τας ἐν συνεχείᾳ συνεδριάσεις. Ὁ δικαστής, διμως, ἀπέθανε τὴν 26ην Αύγουστου καὶ κατόπιν τούτου οἱ διάδικοι συνεφώνησαν ὅπως ἡ ὑπόθεσις ὑποβιλῆθη πρὸς τελικὴν ἑκδίκασιν ἐπεὶ τῇ βάσει τῶν πρακτικῶν τῆς διαδικασίας, ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Κλένου. Ὁ τελευταῖος ὅμως ἀπέρριψε τὴν αἵτησιν των, ἀλλ' οἱ ἐνάγοντες ἐφεσίβαλον τὴν ἀπορριφτικὴν ταυτήν ἀπόφασιν, ἐπισυνάψαντες εἰς τὴν ἐφεσιν φωτωτηπεμένα ἀντίγραφα τῶν σημειώσεων τοῦ ἀποδικούντος δικαστοῦ Γκόνταρπτ, μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ ἀνατρέψουν, βάσει τῶν ἐν λόγῳ σημειώσεων, τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστοῦ κ. Κλένου. Οἱ ἐναγόμενοι, ἀφ' ἐτέρου, ησκησαν ἀντέφεσιν, ζητούντες ὅπως ἡ ἑκδοθῇ ἀπόφασις διατάσσουσα τὴν καταχώρισιν νέας αἵτησεως μετὰ παραστήσαστος ἐκ μέρους τῶν ἑρεμιστῶν

λόγιτων, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι οἱ τελευταῖοι οὗτοι παρέλειψαν νὰ κατατίσσουν ἀντίγραφα σημειώσεων τινῶν τοῦ δικαστοῦ Γκόνταρπ καὶ πάντα τὰ σχετικά πρὸς τὰς σημειώσεις ταύτας.

Ο περιφερειακός δικαστής Μεντίνα, εκδικάζων τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ἐνώπιον του Ἐφετείου, ὑπετοπήριγμένης δῆτι αἱ σημειώσεις τοῦ ἀποθανόντος δικαστοῦ Κανταρύτ πάντα ἀπέτελουν μέρος τῶν πρακτικῶν τῆς δίκης τῆς ἡδη ἐνώπιον του ἐκδικούμενής ὑπόθεσεως, οὐτε ἀπέτελουν κρισεῖς ἐπὶ τῶν γεγονότων, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ ήσαν τὰ ἀρχικά ἔγγραφα, ὅπο την ἔννοιαν του Κανόνος 11, δοτις δορίζει δῆτι αἱ ἐφεσεῖς πρέπει νὰ συμπληρωται ἐπὶ τῶν «ἀρχικῶν ἔγγραφών». Αὕτια «όφειλον νὰ ἀποτελουν τὸ βασικὸν ἔγγραφον καταθέσεως τῆς ἐφεσεως». Μετὰ τὸν θάνατον τοῦ ἐπιληφθέντος τῆς ὑπόθεσεως πρώτου δικαστοῦ καὶ τῆς παραπομπῆς τῆς διαφορᾶς εἰς ἔτερον δικαστήν, ἵνα ἀποφανθῇ ἐπὶ τῇ βασει τῶν συντεταγμένων ἡδη πρακτικῶν τῆς διαδικασίας, ὄφειλε ὁ ἡδη κριτικὸν τὴν ὑπόθεσιν δικαστῆς γ' ἀποφανθῆ ἐφ' δῶλα τῶν ζητημάτων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀφόρων των τό ἀδίοπιστον τῶν μαρτυριῶν, επὶ τῇ βασει τῶν ἐνώπιον αύτοῦ ψυχρῶν πρακτικῶν, χωρὶς νὰ ἀναφερῇ εἰς οιασδήποτε σημειώσεις συνταχθείσας πρὸς ίδιαν χρήσιν τοῦ ἀποθανόντος δικαστοῦ, ἐνώπιον τοῦ ὅποιού διεξήχθη ἢ ἀποδεικτικὴ διαδικασία η εἰς ἀλλο τι ζένον στοιχείον. Τὸ Ἐφετεῖον, συνεπῶς, ἔκρινε διάστιμον τὴν αἵτησιν τῶν ἐναγομένων καὶ ἔδωκεν ἐντολὴν, ὅπως οἱ ἐνάγοντες καταθέσουν νέαν περιληπτινή αἵτησεως μετὰ παραρτήματος, οὐδὲμιαν πειδεύοντος ἀναφοραν πρὸς τὰ σημειώσεις τοῦ ἀποθανόντος δικαστοῦ. Αἱ σημειώσεις αὗται θὰ ὑποβληθοῦν χριστὰ καὶ θὰ φυλαχθοῦν εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ γραμματέως τοῦ δικαστηρίου, προκειμένου ἢ διαβιδασθούν εἰς τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, ἐν περιπτώσει καθ' ἣν τῶν διαδικών ηθελεν ἐγκαλέσει τὴν ἀπόφασιν ἐνώπιον τοῦ Ἀκυρωτικοῦ.

ФОРОЛΟГІКА

ΑΡΙΘ. 555/56 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Διάφοροι λόγοι από την πλευρά των πλοίων ήταν οι διοικητικές δικαιοδοσίες διά πέλισυ στα άναψυχμένα διαφορών. Ακύρωσης πράξεων Οικονομικού Έθερου Φορολογίας πλοίων Πεισαράς.

Ἐπειδή ἔκ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 4 §§ 1 καὶ 8 §. 4 τοῦ Α. N. 1411) 1950 περὶ φορολογίας τῶν μηχανοκινήτων πλοίων τῶν ἐργασθέντων κατὰ τά ήμερολογιακά ἔτη 1947 καὶ 1948, μὴ καταργηθεῖσθω διάδικτές τινος του Α. N. 1520) 1950 καὶ ὄρισμαν, τῆς μὲν πρώτης, δῆτι η βεδιάσιτις τού διά τοῦ νόμου τούτου ἐπιβιλθέντος φόρου ἐνεργεῖται εἰς δολλάρια Η.Π.Α. σίκιθεν ὑπὸ τοῦ οἰκονομικού ἐφόδου ἐπί τη βάσει τῶν διατάξεων οὗτοι διαθέτει στοιχειών διὰ τὴν χωρητικότητα ἐκάστου πλοίου, τῆς δὲ δευτέρας δῆτι η διδικασία βεδιάσιων καὶ εἰσπράξεων τοῦ φόρου, ἐκδικάσεων ενστάσεων, ἐφέσεων κλπ. διέπεται ὑπὸ τοῦ ισχυρούσων ἐκάστοτε διατάξεων τῆς Δ. κατηγορίας τοῦ κώδικος φορολογίας καθαρῶν προσδόσεων, πλὴν τῶν περιπτώσεων δι' αἱ ἄλλως ἐν τῷ παρόντι οὐμφώρωισται, ήτοι πλὴν τῶν ἐν ἀρθρῷ 6 συστοιχίων εἰδικῶν περιπτώσεων, εν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 35 §. 2,28 §§ 1, 39 καὶ 40 τοῦ ὡς ἀνώ Κωδ. Φορ. Καθ. Προσ. (Π. Δ. 6—10) 9) 1929), ὃς οὖτε, μεταγενεστέρως ἐτροποιήθη, καθ' ὃ δὲ ὁ ἀρμόδιος οἰκονομικοῦ ἔφορος ἐγγάρφει τὰ μη ἐπιδισταντα αὐτῷ δῆλωσαν ὑπόχρεα πρὸς πληρωμὴν τοῦ φόρου πρόσωπα, εἰς χρηματικὸν κατάλογον, μετατύπτει δῆτοι πρὸς διοικητικήν τοῦ φόρου βεδιάσιων, κοινοποιεῖ ἀπόσπασμα τοῦ καταλόγου τούτου εἰς τὰ πρόσωπα ταύτα διὰ τὴν παρ' αὐτῶν ἀντός δωρισμένων προθεσμιών ἀσκητοῖς ενδικών μεσών ἐνώπιον τῶν ἐκδικαστικῶν ἐπιτροπῶν ἐνστάσεων καὶ ἐφέσεων ἢ τὴν ἀπράκτον παρέλευσιν τῶν νομίμων τούτων προθεσμιών, σαφῶς συνάγεται ὅτι διὰ τοῦ ὡς τῶν Α. N. 1411) 1950 ιδρύθη διοικητική δικαιοδοσία πρὸς ἐπίλυσιν τῶν φόρων τοῦ προσδιορισμοῦ, ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου οἰκονομικοῦ ἔφορου, τοῦ φόρου τούτου ἀναφυομένων μεταξὺ τῶν φορολογουμένων καὶ τοῦ Δημοσίου ιασφορῶν. 'Εξ ἑτέρου εἰκαὶ μετὸν τοῦ ἀρθρου 68 Γ' τοῦ ΝΕΔΕ σαφῶς προϋποτείται, ὅτι δέν ἐπιτρέπεται ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων ἀμφισβήτησης τῆς ὑπάρχεως τῆς πρὸς τὸ Δημόσιον ὄφελῆς, εἰς ἄς περιπτώσεις προσδιορισμός ταύτης ἔχει διὰ νόμου ἀνατεθῆι εἰς διοικητικά δικαστήρια η διοικητικά ἐπιτροπάς, ἐν δὲ τῶν ἀρθρῶν 82 καὶ 83 τοῦ Συντάγματος καὶ 1 καὶ 3 τῆς Π. Δ. σαφῶς ἐπίσης προκύπτει, ὅτι τὰ τακτικά δικαστήρια δέν δύνανται νά προδῶσιν εἰς ἀκύρωσιν πράξεων τῆς διοικητικῆς, ἡ ὥπερ ταύτῳ εἰς ἀναγνώσιν τῆς ἀκυρότητος τούτων, οὐδὲ εἰς λεγούν τῆς κατ' οὓσιαν κρίσεως καὶ ἐνεργείας τῶν ὄργανων αὐτῆς, διαισχούνται δὲ μόνον, κρίνοντα ἐπὶ τῶν εἰς αὐτὰ ὑπαγομένων διαφορῶν καὶ διωτικῶν δικαιωμάτων, ιδρυμένων ἢ προσβαλλομένων ἐν πράξεων τῆς Ιοικήσεως, νά ἐδέστασι προεπιπτόντως τὸ κύρος καὶ τὴν νομιμότητα αὐτῶν, ἐρευνώνται ὅν αῦται: κατὰ τοὺς διεγερταμένους ὑπὸ τοῦ νόμου ὄφους καὶ ἐντὸς τῆς ἀντικούσης αὐτοῖς ἔξουσίας, ἐκτὸς ἐάν ἐν τῷ γυγκεριμένῳ θέματι ἀλλως ὁ νόμος ὠρισεν. 'Επομένως ἡ ἀναιρεσιθαλομένη ἀπόφασις ('Εφ. Αθ. 1363) 1950) δεχθείσα, καὶ δέ εἰσ τῆς δεικνυται, ὃ μὲν ὅτι τὰ πολιτικά δικαστήρια στερούνται κατὰ τὰ ἀρθρα 8 § 4 τοῦ Α. N. 1411 καὶ 68 Γ' τοῦ ΝΕΔΕ δικαιοδοσίας, διπλῶς ἀποφανθῶσι περὶ ἣς ὑπάρχεως ἣ μη ὄφελῆς τοῦ ἀναιρεσίοντος πρὸς τὸ ἀναιρεσίθλητον ἡμίσοντος ἐκ τῶν ὧν ἀνώ Α. N. 1411) 50, τὸ δέ ὅτι ταύτα δέν δύνανται ἀ ἀκυρώσωσι πράξεις τῆς διοικήσεως καὶ δῆ τὴν ὑπὸ τοῦ Οἰκονομικοῦ Φόρου φορολογίας πλοίων Πειραιῶν εἰς βάρος τοῦ ἀναιρε-

DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

475652
40851
40798

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ · ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΡΙΔΙΕΥΣ

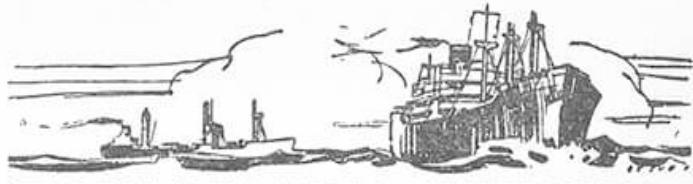
Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798
Τηλέγραφο: ΑΙΓΑΙΟΝΙΚΗΣ: ΜΗΤΣΑ - ΗΕΙΡΑΛΑ

σείοντος τῆς κατά τὸν εἰρημένον Α. Ν. φοιλῆς του πρὸς τὸ Δημόσιον καὶ τῆς εἰς τὸν οἰκεῖον φορολογικὸν κατάλογον ἔγγραφῆς του, μετὰ ταῦτα δέ, κατὰ μερικὴν μεταρρύθμισιν τῆς παρ' ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων ἐφεσιθείσης ἀπόφασεως του Πρωτοδικείου, ἀπορρίψαν τὴν ἀνακοπὴν τοῦ ἀναιρεσίους κατὰ τὸ αἴτημα περὶ ἀναγνωρίσεως τῆς μὴ παρ' αὐτοῦ ὄφειλῆς τοῦ φόρου τούτου καὶ περαιτέρω ἀποφηνάμενον, διτὶ ὅρθως διὰ τῆς πρωτοδικοῦ ἀπόφασεως ἀπερρήφθησαν ὡς σταραδέκτοι μὲν οἱ 1ος, 2ος, 2ος καὶ 4ος λόγοι τῆς ἀνακοπῆς, δι' ὧν ὁ ἀναιρεσίων, ἀμφισβητήσας τὴν ὑπαρξίαν τῆς εἰρημένης ὄφειλῆς του, ἰσχυρίσθη διτὶ δὲν ἦτο πλοιοκτήτης κατὰ τὴν 31)12)1947, διτὶ ἡ τυχόν κατ' αὐτοῦ ἀπαίτησις τοῦ Δημόσιου παρεγράφη καὶ διτὶ ἡ τυχόν ὑποχρέωσίς του πρὸς πληρωμὴν τοῦ φόρου τούτου κατηγράφη διὰ τοῦ ἀρθρου 13 § 3 τοῦ Α. Ν. 1520)1950 καὶ διὰ τοῦ δι' αὐτοῦ κυρώντος ὑπ' ἀριθμὸν Y 751(29)4)1950 κοινοῦ ἔγγραφου τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτίλιας πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν Ἐλλήνων ἐρυπλιστῶν, ὡς μὴ νόμιμος δὲ ὁ 3ος λόγος τῆς αὐτῆς ἀνακοπῆς, ἐφ' οὐδὲν ἔδεστιζετο τὸ αἴτημα ταῦτης περὶ ἀκυρώσεως παρὰ τὸν τακτικὸν δικαστηρίου τῆς ὑπὸ τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου βεβαιώσεως τοῦ φόρου τούτου, ὡς καὶ τῆς εἰς τὸν φορολογικὸν κατάλογον ἔγγραφῆς του ἀναιρεσίους, ὅρθως ἡρμήνευσε καὶ ἐφήρμοσε τὰς προμηθείσας διατάξεις, καὶ οὐδεμίαν ἔτεραν παρεβίασε καὶ οἱ ἀντίθετοι 1ος, 4ος, 5ος καὶ δος λόγοι ἀναιρέσεως ἀπορριπτέοι εἶναι καθ' ἀπάσας τὰς αἰτίασεις των ὡς ἀβάσιμοι.

Ἐπειδὴ οἱ 2ος καὶ 3ος λόγοι ἀναιρέσεως, καθ' οὓς τὸ δικάσαν 'Ἐφετεῖον δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὅψιν τὸν ἐν τῇ ἀνακοπῇ καὶ ταῖς κατὰ τὴν συζήτησιν καθ' ἣν ἔξεδόθη ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασης ἔγγραφοις προτάσσεις τοῦ ἀναιρεσίους οὐσιώδη ἰσχυρισμοῦ του περὶ ἐλλείψεως νομίμου τίτλου πρὸς εἰσπραξιν, κατὰ τὸ ἀρθρον 2 τοῦ ΝΕΔΕ, τοῦ περὶ οὐδὲν δικῆς φόρου, ὡς ἐκ τοῦ προσδιορισμοῦ οὐτοῦ ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου, ἀνευ τηρίσεως τῆς ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 8 § 4 τοῦ Α. Ν. 1411)50 καὶ τοῦ Κωδ. Φορ. Καθ. Προσ. δρίζουμενης διὰ τὴν ὀριστικὴν τοῦ φόρου βεβαιώσιν διαδικασίας, ἀπορριπτέοι εἶναι, διότι, ἐφ' οὗ τὸ 'Ἐφετεῖον μετ' ἔκτιμπσιν τοῦ δικογράφου τῆς ἐνδίκου ἀνακοπῆς ἐδέξατο, διτὶ ὁ ἀναιρεσίους τῆς ἡτησατο δι' αὐτῆς ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον ὅπως ἀκυρωθῆ ἡ προσβαλλομένη βεβαιώσις φόρου καὶ η εἰς τοὺς φορολογικοὺς καταλόγους ἔγγραφή του, ἀναγνωρίζομένου διτὶ οὐδὲν ἐκ τῆς ἐν τῇ ἀνακοπῇ του αἵτιας ὄφειλη εἰς τὸ Δημόσιον, διτὶ ὡς ὅντας ἰσχυρισμὸς δὲν ἥσκει κατὰ νόμον ἐπιρροὴν τίνα εἰς τὸν ἔκδισιν τῆς τοιούτου μόνον ἀντικείμενον ἔχουστης προκειμένης δίκης, ὅποτε δὲ μὴ ληφθῆ αὐτοῦ ὑπ' ὅψιν τὸν δικαστηρίου τῆς ουσίας νὰ ἴδρυται λόγον ἀναιρέσεως τῆς ἀποφάσεως του κατὰ τὸ ἀρθρον 807 § 7 Πολ. Δικ.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Κατὰ τὸ ἀρθρον 13 τοῦ Α. Ν. 1411)50 καθ' οἰονδήποτε στάδιον τῆς διαδικασίας ἐνώπιον τῶν 'Ἐκδικαστικῶν Ἐπιτροπῶν τὸ ἀρμόδιον φορολογικῶν δργανῶν δικαιούτων νὰ προτείνῃ ἐπαύξησιν τῆς φορολογητέας ὑλῆς τῆς προσδιορισθείσης παρ' αὐτοῦ ἀρχικῶς διὰ τῆς προσβαλλομένης ἀπόφασεως, διότε δι' 'Ἐκδικαστική Ἐπιτροπή ὑποχρεούτων νὰ καλέσῃ τὸν φορολογούμενον, ἵνα λάβῃ γνῶσιν τῶν στοιχείων τούτων. Κατὸ δὲ τὸ ἀρθρον 6 τῆς περιπτώσει πλήρως ἀποδεδειγμένης ἀργίας τοῦ πλοίου, λόγω ἐπισκευῶν ἐλλειψεῖ ἔργασίας η οἰσαδήποτε ἀλλης αἵτιας ἐπὶ συνέχεις διάστημα πλέον τῶν δέκα ημερῶν, ὁ ὑπόχρεως εἰς φόρον δύναται νὰ ζητήσῃ ἀγάλογον μείωσιν τοῦ ἐπιβληθέντος φόρου.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΤΑ ΔΞΕΛΜΕΝΟΠΛΟΙΑ "ΜΑΜΜΟΥΘ".

Πέντε ἐν δλω — καὶ οὐχὶ τρία, ὡς ἀνεγράψαμεν πρὸ καιροῦ — δεξαμενόπλοια τῶν 104.500 τόνων d.w. (61.000 t. γκρός) πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λουντβιχ εἰς τὴν Ιαπωνικὴ ναυπηγεία Κούρε, ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης γύρω τῶν 125 ἑκατομμύριων δολλαρίων. Ἔκαστον τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θά ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 900 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων, πλάτους 135 καὶ ὑψους 67.6 ποδῶν, θά πρωθῆται δὲ δι' ἀτμοστροβίλων δυνάμεως 27.500 ἵππων ἀξόνος. Ἡ τρόπις τοῦ πρώτου θὰ τεθῇ τὸν Απρίλιον τοῦ 1958, μὲ προβλεπούμενην παράδοσιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959, ἐνῷ τοῦ δευτέρου ναυπηγήσις θὰ χρίσται τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1958.

"Ἄσ τημειαθῆ διτὶ εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία ἐκτελεῖται ἡ παραγγελία δι' δικτύων δεξαμενόπλοια τῶν 85.500 τόνων d.w. Ἔκαστον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λουντβιχ, ἐκ τῶν ὅπιοιν τὸ πρώτον, τὸ 'Γιούνινερς Ληντερ, παρελθήθη πρὸ δωδεκαμήνου, ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ δύο ἀλλά, τὸ 'Γιούνινερς Κομμάντερ', καὶ τὸ 'Γιούνινερς Τσάλεντζερ'. Πάντως, τὸ μεγαλύτερον τῶν ἥητον ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοιών — μαυμούθ — εἶναι τὸ τοῦ κ. Νιάρχου, χωρητικότητος 106.500 t. d.w., μὲ δισταύσεις μῆκος 940 ποδῶν, πλάτους 134 καὶ ἐμφόρου δυθίσματος 49 ποδῶν, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 43.000 ἵππων ἀξόνος καὶ προβλεπούμενην παράδοσιν τὸν 1959, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μπρέθλεμ. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία ἔχουν παραγγελθῆ καὶ δύο τῶν 100.000 τόνων d.w., παραγγελθέντα παρὰ τοῦ κ. Όναση. Οὕτω, τὰ ὄντα τῶν 100.000 τόνων d.w. παραγγελθέντα μέχρι τούδε δεξαμενόπλοια διάρχονται εἰς ὅκτω.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Εἰς τὴν κυκλοφορήσασαν πρὸ τίνος ἐκθεσιν τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας ἀναφέρεται, διτὶ ἐκ τῶν ὄντων τῶν δικαιονόπλοια σκαφῶν της ἀνῆλθον κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1956 εἰς 431 ἑκατομμύρια δολλαρίων, μὲ αὔξησιν 36 % ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ μὲ διπλασιασμὸν τῶν ἐντὸς μιᾶς διετίας. Σημειώτεον, διτὶ τὸ ὑπηρεσίᾳ τονάλι ηγήθη κατὰ 11%, ήτοι ἀπὸ 3.570.000 t. d.w. τοῦ 1954 εἰς 3.860.000 t. τὸ 1955 καὶ 4.240.000 t. d.w. τὸ 1956.

"Η Ιαπωνικὴ ναυτιλία μετέφερε τὰ 49.7 % τοῦ συνόλου τῶν ἔθνικῶν ἔξαγων, ἔναντι 47 % τοῦ 1955 καὶ τὰ 47 % τῶν ἔξαγων, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 50 % διὰ τὸ 1955. 'Ἐπομένως η συνολικὴ συμμετοχή εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας ἀνῆλθεν εἰς τὰ 47 %, ἔναντι 60 % τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Τὸ ισοζύγιον τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος παρουσίασε κατὰ τὸ οἰκονομικόν ἔτος 1955—56 ἐλλείμμα 168 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 110 ἑκατομμύριων τοῦ 1954—55.

"Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ὄντων ἀριθμῶν ἀριθμῶν, διτὶ ὁ ὑφισταμένη χωρητικότητα δὲν ἔπειρεκ πρὸς ἐκπυρέττησην τῶν ἔθνικῶν μεταφορικῶν διαγαγών καὶ διτὶ συνέπεις η 'Ιαπωνία ἔξακολουθεῖ νὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ ἐκείνων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, αἵτινες πληρώνουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἔνων πλοιῶν πρὸ διενέργειαν τῶν μεταφορῶν των. Μὲ τὰς διαπιστώσεις αὐτὰς έξαίρεται ἐν τῇ ἐκθεσιν τοῦ ιαπωνικοῦ ὑπουργείου η ἀνάγκη ωλήσεως τῆς δινάμεως τῆς ιαπωνικῆς χωρητικότητος.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΟ ΛΑΤΙΝΕΡ "ΑΟΥΣΩΝΙΑ,,

'Ἐπεσκέφθη τὴν 2αν 'Οκτωβρίου τὸν πειραικὸν λιμένα, ἐκτελοῦν τὸ παρεβολικὸν του ταξίδιον, τὸ μεγαλύτερον καὶ τελειότερον μεσογειακὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος, τὸ ιταλικὸν λάτινον 'Αουσώνιον, 12.000 t. γκρός, ὅπερ ἐστοίχισε διώδεκα ἑκοτοῦ δολλαρίων.

Πρὸ μηνὸς μόλις παρεδόθη τοῦτο ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μονφαλκόνε εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριν, τὴν 'Αδριατικόν. Αἱ συνήθεις ποοεγγίσεις του, μὲ ἀφετητήν την Τεργέστην, θὰ εἶναι οἱ λιμένες τῆς Βενετίσης, Βενιδρίσιον, 'Αλεξανδρείας, Βηρυτοῦ καὶ Μπάρι, ἀπὸ καίρου εἰς καίρον, ὅμως, θὰ περιλαμβάνει καὶ τοὺς λιμένας Ρόδου καὶ Πειραιῶς, πρὸς ἐκπρόστησιν τῶν τουριστικῶν ταξίδιων.

Τὸ 'Αουσώνιον προωθεῖται δι' ἀτμοστροβίλων, ἀναπτύσσει τοιχύτητα 23 μιλλίων καὶ διαθέτει διασμένων διὰ 529 ἐπιβάτας, εἰς τρεῖς κατηγορίας δέσσεων, ήτοι 181 πρώτης, 118 δευτέρας καὶ 230 τρίτης Θεωρεῖται, ὡς τὸ πολυτελέστερον μεσογειακὸν σκάφος, μὲ ἐκκαταστασιν κλιματισμού εἰς ὅλα αὐτοῦ τὸ διαιρεσμάτων καὶ μὲ μηνανθίστα τοιχύτης 'Ντέννυ - Μπράσου. Εύρυταστοι κοινόχρηστοι αἰθουσαί, καταστρώματα περιπάτου ἀνοικτά καὶ κλειστά, δεξαευὴ κοινωνίσματος διανομένην καὶ νά κλείεται καὶ νά θερμαίνεται τὸ χειμῶνα, ἐκκλησία, κινητογράφος, γκαράζ διὰ τὰ αύτοκίνητα καὶ γενικῶς πάντα διτὶ ἀπαιτεῖται δι' ένα σύγχρονον ἀνετόνιον ταξίδιον, εἰνε εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν τοῦ 'Αουσώνιον. Τὸ ἐκ Βενετίας δρομολόγιον του θὰ ἐκτελήται ἀνὰ δεκαπεντήμερον, συμπληρώμαντον μὲ ἔτερον δρομολόγιον τοῦ δηζελοκινήτου λάινεο 'Εσπέρειο, μὲ τὰς αὐτὰς προσεγγίσεις, ἀλλὰ μὲ ἀφετητήν τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Νεάπολιν.

ΠΡΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεία ἐργάζονται ἐν πλήρῃ απασχολήσει, σημειούνται, ἐν τούτοις, ἀπό τίνος αἰσθητός περιορισμός

εις τὴν τοποθέτησιν νέων παραγγελιών. Σχετική ἀρμοδία εκθεσίσις παρέχει τὴν πληροφορίαν, διτὶ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας ἔχουν ἀνά χείρας τόσην ἐργασίαν, διτὶ ἑξαφολίζει εἰς αὐτὰ τὴν ἐργασίαν μέχρι τοῦ 'Ιουνίου 1959. Πέραν τῆς ἡμερομηνίας ταύτης διαφαίνεται ἡ κάμψη τῆς παραγωγῆς, διτὶ διαθέματα ἀπὸ τοῦδε ἐγένοντο πρὸς τὴν κυβερνήσιν, διπλῶς προληφθῆ ἡ κρίσις.

ΛΑΤΙΝΕΡ ΔΙΑ THN NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας συμπληρώνεται ἡ κατασκευὴ τοῦ τρίτου κατὰ σειράν Ιταλικοῦ λάινερ, μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Πρόκειται περὶ τοῦ καθελκυσθέντος τὴν 31ην Μαρτίου ἐ. Επιβατηγοῦ ὑπερωκεανίου «Frederico C.», μήκους 596 ποδῶν, χωρητικότητος 10.000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 22 μιλλίων, προοριζόμενου νὰ ἔξυπηρτησῃ τὴν γραμμὴν Γένοβας—Νοτίου Αμερικῆς. Τὸ νέον λάινερ θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπέρσειαν τὸ προσεχὲς ἔτος καὶ θὰ καλύπτῃ τὴν ἀπόστασιν Γένοβας—Μπουένος «Αὔρες ἐντὸς 14 ημερῶν. Διαθέτει διαμερίσματα διὰ 1200 ἑπιβάτας, εἰναὶ ἐφωδιασμένοι μὲ πλήρῃ ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ καὶ διακρίνεται διὰ τὴν εύρυτητα τῶν κοινωνίων χώρων του, πρωτοφανὴ διὰ σκάφος τῶν διαστάσεων τοῦ «Frederico C.». Εἰς τὰ δόκτω καταστρώματα του περικλείει δύο αἰθουσας χοροῦ, τρέσαρας αἰθουσας δεξιώσεων, ὅκτω αἰθουσας ἐστιατορίου, τρεις αἰθουσας αθλοπαιδιῶν, ἐπτὰ κυλικεῖα, τρεις βεράντας, τρεις ἔξωστας καὶ τρεις κολυμβητικὰ δεξαμενές, ητοι μίαν διὰ τοὺς ἑπιβάτας τῆς πρώτης θέσεως καὶ δύο διὰ τοὺς 750 ἑπιβάτας τῆς τρίτης θέσεως.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΛΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Αἱ ἀνακοινωθέσαι αὐξήσεις ἀσφαλίσεως τῶν σκαφῶν μετὰ τὴν 23ην Σεπτεμβρίου εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, δικαιολογούμεναι διὰ τὴν σημαντικὴν αὐξήσιν τῶν δαπανῶν δι' ἐπισκευάς, ἔχουν ὡς ἔχει :

Στόλοι, οἱ ὁποῖοι ἥθελον ἐπιδείξει κατὰ τὸ τελευταῖον τετραετὲς διάστημα ἐνέργητικὸν ὑπόλοιπον ἔναντι τῶν καταβληθέντων ἀσφαλίστρων, μείον 50% — τούλαντον — ἔναντι τῶν προηγουμένων 40%, θὰ ὑπόκεινται εἰς αὐξήσιν τῶν ἀσφαλίστρων κατὰ τὴν ἐπομένην ἀνανεώσιν τῶν ἀσφαλίσεων κατὰ 5% διὰ στόλους ἀξίας μέχρι 12½ ἑκατομμύριων λιρῶν καὶ 2½% διὰ στόλους ἀξίας μείζονος τῶν 12½ ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Προβλέπονται ἐπίσης ὥρισμέναι ἑκπτώσεις διὰ τὰ καλὰ ἀποτελέσματα. Διὰ νὰ παραχωρηθῇ ἡ ἑκπτωσὶς, θὰ πρέπει, προκειμένου διὰ στόλου τῆς πρώτης κατηγορίας (ἥτοι στόλους ἀξίας κάτω τῶν 2½ ἑκατομμυρίων λιρῶν) νὰ ἐπιδείξῃ ὡὗτος ἐνέργητικὸν ὑπόλοιπον 80% (ἔναντι 70% προηγουμένων), διὰ στόλου τῆς δευτέρας κατηγορίας (ἀξίας 2½ ἔως 12½ ἑκατομμυρίων λιρῶν) 75%, ἔναντι 70% προηγουμένων καὶ διὰ στόλου τῆς τρίτης κατηγορίας (ἀξίας μείζονος τῶν 12½ ἑκατομμυρίων λιρῶν) 70%, ἔναντι 65% προηγουμένων.

Τὸ ποσὸν τῆς ἑκπτώσεως ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τῶν κυρίων ἀσφαλιστῶν, οἵτινες καλύπτουν τοὺς κινδύνους ἐνὸς ἑκάστου στόλου.

ΤΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Οἱ Βρετανοὶ μηχανικοὶ πειραματίζονται σήμερον ἐπὶ σχεδίου ναυπηγήσεως ὑποβρυχίων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, κινουμένων διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ἀποβλέπουν οἱ ἐν λογῷ μηχανικοὶ εἰς σκάφη τῶν 100.000 τόνων δ. w., ἄτινα θὰ δύνανται νὰ ταξιδεύουν ἀπηλλαγμένα ἀπὸ τὰ κύματα καὶ τὴν κακοκαιρίαν, μὲ ταχύτητα 65 μιλλίων τὴν ὥραν. Διεξάγονται ἡδη σχετικά πειράματα ἐπὶ προτύπων εἰς τὴν δεξαμενὴν δοκιμῶν τῆς ὑποστοῦ Οὐάιτ. «Ἄγγλος τεχνικός, δοτὶ διευθύνει τὰ πειράματα, ἐδήλωσεν, διτὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ ὑφεδῶμεν πρὸ μιᾶς ἐπαναστατικῆς ἔξελιξεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Πιστεύεται, διτὶ πρόκειται περὶ τῶν πρώτων τοῦ εἶδους τούτου πειράματον ἐν «Ἀγγλίᾳ. Ήδη εἰναι γνωστόν, παρόμοιοι μελέται διεξάγονται καὶ εἰς τὴν Ισπωνίαν. Ἐν τῷ μεταβύν εἰς τὴν Τεχνικὴν τονίζεται σχετικῶς, διτὶ τὸ κύριον πλεονέκτημα τῶν ὑποβρυχίων σκαφῶν διὰ χυμά φορτία ἔγκειται εἰς τὸ διπλὸν τὰ κύματα, ἀσφαλές ἀπὸ τὰς θυέλλας καὶ ἀπηλλαγμένον ἀπὸ τὰς πλέσεις τῆς ἐπιφενείας τὸ ἀρεοδυναμικῆς γραμμῆς ὑπόβρυχιον σκάφος, θὰ δύνανται νὰ διαστήξῃ τὸ θύρων μὲ τὸ ἀλιστόν ὅριον ἀντιστάσεως». Ἐντεύθεν καὶ ἡ πεποιθησίς, διτὶ ἐμπορικὸν ὑποβρύχιον τοῦ μεγέθους τῶν 100.000 τόνων δ. w., δυνατόν νὰ εἴναι πραγματοποιήσιμον, μάλιστα δὲ νὰ ἀναπτύσσῃ καὶ ἀξιόλογον ὑψηλὴν ταχύτητα, διπλασίαν ἑκείνης, τὴν ὁποίαν ἀναπτύσσει τὸ «Κούνιον Ελίξαπετ». Εἰναι γνωστόν, διτὶ τὰχτης τοῦ βρετανικοῦ τούτου σούπερ-λάινερ φάνει τὰ 28½ μίλια. Δὲν παραλείπονται πάντας καὶ αἱ δυνάχερειαι, αἵτινες πρέπει νὰ ὑπερικηθοῦν, πρὶν ἡ καταστὴ δύνατη ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς μεγάλου ὑποβρυχίου φορτηγού. Αἱ δοκιμαὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ παρουσιάσουν δυσκολίας ἀποκλειόυσας τὴν ἐν πλήρει κλίμακι ἐπιτυχῆ κατασκευήν.

ΤΑ "ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ,"

Ο δοκός τοῦ στόλου τῶν σούπερ τάνκερς βαίνει, διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων, σταθερῶς αὐξανόμενος. Κατὰ τὸ δελτίον τοῦ Γραφείου «Οὐέστινφορμ», τοῦ Λονδίνου, τὰ τελούντα ἐν ὑπέρεσίᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ α'. ἔξαμηνος τρ. ἐ. δεξαμενόπλοια τῶν 29.000 τόνων δ. w., καὶ ἄνω, ἀνήρχοντο εἰς 158, συνολικῆς χωρητικότητος 5.314.000 τόνων δ. w., ἔναντι 103 σκαφῶν, 3.376.000 τ., τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1956. «Ἐκ τούτων 100, χωρητικότητος 3.401.000 τ. ἀνήκον εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστᾶς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 58, χωρητικότητος 1.913.000 τ. εἰς ἐπατίας πετρελαίων. Ἐξ ἄλλου 43 σούπερ-τάνκερς, 1.614.000 τόνων δ. w. εὐρίσκοντο ἐν τῷ περατούσθαι καὶ συνεπῶς δ στόλος, τῶν ἄνω τῶν 29.000 τόνων δεξαμενόπλοιων, θὰ ἔδει νὰ ὑπολογισθῇ εἰς 201 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 6.928.000 τόνων δ. w. Ἐπιπροσθέτως, ἐφόσον θὰ παρεδίοντο τὰ προβλεπόμενα νὰ καθελκυσθοῦν καὶ νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ ἔτους, διὰ ἀριθμὸς τῶν σούπερ-τάνκερς θὰ ηύξεντο εἰς 273 καὶ η συνολικῆς χωρητικότης τῶν εἰς 9.555.000 τόνων δ. w.

Ἄς σημειωθῇ, διτὶ αἱ κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον ἐ. ἔ. παραγγελίαι σούπερ-τάνκερς ὑπολογίζονται εἰς 9.278.000 τόνων δ. w., οὕτως ὡστε διὰ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ παραγγελίαν μεγάλων δεξαμενόπλοιων—περιλαμβανομένων καὶ τῶν καθελκυσθέντων, ἀλλὰ μὴ παραδοθέντων—φάνει τὰ 29.604.000 τ. δ. w., ἐπὶ συνόλου παραγγελίων παντός μεγέ-

θους δεξαμενοπλοίων, 35.000.000 τόνων. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀναφέρονται εἰς τὴν 30ην 'Ιουνίου 1957. Βάσει τῶν υφισταμένων παραγγελιῶν ὑπολογίζεται, διτὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 θὰ ἔχωμεν 391 σούπερ-τάνκερς 14.246.000 τ., εἰς τὸ τέλος τοῦ 1959 557 σούπερ-τάνκερς, 21.126.000 τόν., εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 720 σούπερ-τάνκερς, 28.236.000 τόν. καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961 835 σούπερ-τάνκερς, συνολικῆς χωρητικότητος 33.367.000 τόνων δ. w. Ἐντός, διπλαῖ, διπλαῖς πενταετίας, τὰ δεξαμενόπλοια-μασούδ θὰ καλύπτουν τὸ κύριον δύκον τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς, η δὲ μεταφορική τῶν ικανότης θὰ είναι ἀκόμη μεγαλυτέρα, λόγῳ τῶν ὑψηλῶν ταχυτήων, τὰς ὁποίας θὰ ἀναπτύσσουν τὰ νεότευκτα σκάφη.

Χαρακτηριστική είναι ἡ αὐξήσουσα συμμετοχὴ τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου εἰς τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων. Ἐπὶ συνόλου τῶν παραγγελιῶν, τὰ 55.5% ὑπολογίζεται, διτὶ θὰ ἀνήκουν περὶ τὸ τέλος τοῦ 1961 εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστική, ἔναντι ποσοστού συμμετοχῆς τῶν 66.4% εἰς τὸ μέσον τοῦ 1957.

Καὶ τὸ δελτίον τοῦ Γραφείου «Οὐέστινφορμ», μετὰ τὰς ἀνωτέρω στατιστικὰς πληροφορίας, διατυπώνει τὴν ἀποψίν διτὶ, λόγῳ τῆς α.σ.θητῶς μεγαλειπέτερας αὐξήσεως κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, θὰ ἀντιμετωπισθοῦν δυσχέρειαί διὰ τὴν ἀπασχόλησην δῶλων αὐτῶν τῶν σκαφῶν. Τὰ σούπερ-τάνκερς θὰ ἔχυπηρτησουν κυρίως τὴν αὔησην τῆς καταναλώσεως καὶ συνεπῶς τὰς αὐξανομένας σταθερώς μεταφοράς, χωρὶς νὰ εύρεθων ἐν συναγωνισμῷ μὲ τὰ μικρότερα δεξαμενόπλοια, τῶν ὁποίων 5.4 ἑκατομμύρια τόνων. Τὰ μικρότερα δεξαμενόπλοια θὰ ἀντικαταστήσουν — τρόπον τινά — τὰς διαλύσεις τῶν παλαιοτέρων τάνκερς, καὶ ἐνῷ τὰς μεγάλας τάνκερς θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς μεταφοράς μεταξύ διμερών μὲ ἐπαρκῆ βάθη ὑδάτων, τὰ μικρότερα θὰ ἀναλάβουν τὴν ἔχυπηρτησιν τῶν λιμένων μὲ ἀνεπαρκῆ βάθη ὑδάτων, εἰς τοὺς ὁποῖ-

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.8. LN 809031

ους είναι άδύνατον νά προσεγγίσουν τά σούπερ-τάνκερς.

Αι μεταφοράι πετρέλαιων κατά τό 1956 άνηλθον εις 440 έκατομμύρια τόνων, με αύξησην 40 έκατομ. τόνων, έναντι τού 1955. Μία περαιτέρω αύξησης 50 % προβλέπεται εντός της έρχομένης πενταετίας, παρέχοντας ούτω μέσον όρον έπισιας αυξήσεως 45 έκατομμυρίων τόνων. Λαμβανομένων ύπ' όψιν τών πιθανών ταξιδίων — 9 τόν. άριθμον δι' έκαστον σούπερ-τάνκερ — έτος — καὶ τῆς έπισιας κατά 45 έκατομμυρίων τόνων πετρέλαιοις αύξησεως τών μεταφερομένων ποσοτήτων, θά χρειασθῇ έπισιας μια πρόσθιτος χωρητικότης σκαφών γύρω τών 5½ έκατομμυρίων τόνων d.w. Κατά τά έτη 1959, 1960 καὶ 1961 ή παραδοθησομένη χωρητικότης δεξαμενηπλοίων θά ύπερβαίνῃ τά 5½ έκατομ. τόνων, καὶ έτος.

Έκ τών πραγμάτων θίθεν άποδεικνύεται, διτι ή άθροις ναυπήγησις μεγάλων δεξαμενοπλοίων θά έδικαιολογεῖτο μόνον, έφοσσον σημαντική χωρητικότης έξι αύτών θά ήγονε τήν Διώρυγα τού Σουέζ. "Άλλως, ή χωρητικότης αύτη θά είναι άνωτέρα τῆς ζητήσεως.

NOPHΓΙΑ

Η ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Δυσεπίλυτον πρόβλημα διά τούς Νορβηγούς έφοπλιστάς άνακυπτεί έκ τῆς έλλειψεως έπαρκους έμψυχου υλικού διά τήν έπανδρωσιν τών σκαφών τών. Συνεπεί τής άνεπαρκείας ταύτης, είνε ύποχρεωμένα τά πλοιά νά ταξιδεύουν με έλλιπη σύνθεσιν, γεγονός διπέρ προκαλεῖ τάς διαμαρτυρίας τών ναυτεργατικών όργανων. Τελευταίως, ή Κυβέρνησης τού "Οσλο" συνέστησεν έν προκειμένω μίαν έπιτροπήν έρευνης, τής διποίας δύος ή έκθεσης δέν άνεκοινώθη εισέτη.

Συγκεκριμένως, αἱ ναυτεργατικοὶ όργανώσεις ζητοῦν νά καθορισθῇ τὸ έλλαχιστον δρίον τού ἀναγκαιούντος ἀριθμού δι' έκαστον πλοίον, ώστε νά έφαρμόζωνται πλήρως οι «Κανονισμοὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», νά άφεθῇ δὲ—πέραν τού δύον τούτου—εἰς τούς έφοπλιστάς τὸ δικαίωμα τῆς προστήψεως περισσοτέρων ναυτικῶν ή καὶ μαθητεούμενων. Αναφέρονται πολλαὶ περιπτώσεις καταστρατηγήσεως τών κανονισμῶν συνθέσεως, έτι δὲ καὶ πωλήσεις νορβηγικῶν σκαφών εἰς ξένους, διότι ἀκριδῶς οι έφοπλισται δέν ήδη θήσαν νά προσλάδουν τό ύπο τών κανονισμῶν προθεσμόνεν πλήρωμα.

"Ἐπ' εὐκαίρια, ναυτεργατικοὶ καὶ έφοπλιστικοὶ όργανώσεις έπιτιθενται ἀπό συμφώνου κατά τών πλοιών τών «επιμαϊνεύεκολίας» καὶ ύποδεικνύουν την ἀνάγκην, ὅπως εἰς τά σκαφά ταύτων μή ναυτιλούνται έφεξης ἄλλης ἔθνικότητος ἀξιωματικοί, ἐκπαιδευθέντες εἰς ἄλλας ναυτικὰ χώρας. Ἐτονίζετο σχετικῶς, διτι αἱ ναυτικοὶ χώραι ύποβαλλονται εἰς δαπανάς καὶ τὴν κατάρτισιν τών ἔμψυχου υλικού τῆς ίδικης τών ναυτιλίας καὶ σύχι διά νά έπωφελούνται οἱ διατηρούντες τά σκάφη τών ύπο τάς άσυδότους σημαίας.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Ἐνδιαφέρονται τά δύο προσφάτως ἔδηλωσεν διά ποδιευθυντής τών «Τουρκικών Γραμμών διά φορτία», ἀναφορικῶς μὲ τήν ἀνάπτυξιν τῆς ἡμικρατικῆς φορτηγού τουρκικῆς ναυτιλίας, εἰς συνέντευξιν του πρόδι τήν τουρκικών ηφεμερίδαν «Είκοστος Αίώνω». Ὁ τίτλος τῆς συνεντεύξεως : «Μεγαλώνει ἡ φορτηγός μας ναυτιλία». Εἰς τάς σχετικάς ἐρώτησες, δ ἐν λόγω ἀριθμούς τῆς «Ντενίς Νακλιγιάτ Τάσος κ. Φαντίλ Σαρμισάκοι, ἀπήντησεν. διτι ή ναυτιλιακή αὕτη όργανώσεις διαχειρίζεται 23 φορτηγά σκάφη καὶ τρία δεξαμενόπλοια. Τά φορτηγά έξιπτρετούν τέσσαρας τακτικάς γραμμάτς, ήτοι 13 ἐξ αὐτῶν εἰναι δρομολογημένα εἰς τήν γραμμήν «Ἀγγλίας — Κόπτινεν, ἐνώ τέσσαρας «Βίκτορυς» τών 10.000 τόνων ἔκαστον, ἀμερικανικής κατασκευῆς, έξιπτρετούν τήν γραμμήν Τουρκίας — Βορείου Αμερικής, Τρίτη κατά σειράν ἔρχεται καὶ γραμμή τής Μεσογείου, μὲ δύο πλοίοι καὶ ἔνα ταξίδιον κατά μηναν μεταξύ τουρκικῶν λιμένων καὶ Νεαπόλεως — Γένοβας — Μασσαλίας. Τετάρτη γραμμή είναι ή τῆς Αδριατικῆς, μὲ δύο πλοία, ἀτίνα ἐκτελούν ἔνα ταξίδιον κατά μηναν καὶ μὲ προσεγγίσεις εἰς Τεργέστην καὶ Βενετίαν.

Εἰς ἔτέραν σειράν ἔρχοταις δικά την έργον, διτι ή απόστασις Τουρκίας — Βορείου Αμερικής καλύπτεται εντός 15 ήμερών. Η έξιπτρετούμενη διά τών ἐν λόγω γραμμῶν κίνησις αὐτήθειε κατά τό πρώτον έξιμων τρέχοντος έτους εἰς 380.000 τ. περίοδον διαφόρων έπιτρεμάτων καὶ 209.000 τ. ύγρων καυσίμων. Μὲ τά ύπαρχοντα σκάφη—εἴπεν — ἀντιμετωπίζομεν τά 25% μόνον τών μεταφορικών ἀναγκῶν τῆς χώρας. Δέν τίθεται ἐν ἀμφιδόλω. διτι περισσότερα πλοία χρειαζόμεθα — είναι ζήτημα ξένου συναδλόγματος — προκειμένου νά αύξησωμεν τό διόγω ποσοστόν. Σχεδιάζομεν πρόδι τών σκοπὸν αὐτὸν τήν ἀγοράν

MARSEILLE

CABLE: LYDRIKSON

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ETS

A. LYDRIKSON S.A.

CAPITAL: 13.000.000

GENERAL SHIPCHANDLERS

ESTABLISHED 1892

QUAI DU LAZARET, PARCELLE F

TEL.: CO 98-84 - 98-85 - 98-86

DIRECTOR: A. KATSIKALIS

EXCLUSIVE AGENTS FOR: - MARGARINCENTRALEN

J.L. TIEDEMANNS TOBAKSFABRIK - HOUSEMANN & THOMSON LTD,

AJS JACOBSENS FARVEUDSALG PAINTS-UNITOR AJS-MONOPOLE PAINTS

DIRECT IMPORT OF SCANDINAVIAN STORES AND PROVISIONS

AGENTS UK: AVGHERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

PORT-DE-BOUC

LAVERA - BERRE

CABLE: LYDRIKSON

νέων πλοίων, ἀλλὰ δέν έπειχειρίσαμεν εἰσέτι τό σχετικὸν πρόδι τήν κατεύθυνσιν ταύτην. Τά δεξαμενόπλοια είναι μεγάλης σπουδαιότητος διά τόν ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας μὲ πετρέλαια, τό δέ μεγαλύτερον ἐξ αὐτῶν είναι τό «Μπατμάν», χωρητικότητος 21.000 τόνων d.w, «Απασχολούνται εἰς μεταφοράς ἐκ τού Περιτού Κόλπου πρόδι τήν Τουρκίαν καὶ καλύπτουν τά 40% τών εἰς υγρά καύσιμα ἀναγκῶν μας. "Οσον ἀφορᾶ τάς ιδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις — ἐτόνισεν ὁ ἐν λόγω δοιθόδειούντης — δέν δύναμει νά σάς δωσά ἀκριβεῖς χωρητικούς σκαφῶν καὶ χωρητικότητος. "Απλῶς μόνον είμαι εἰς θέσιν νά είπω, διτι ή διλική τουρκική χωρητικότητος φθάνει τάς 550.000 τόνων. "Εξ αὐτῶν σκάφη 179.000 τ. ἀνήκουν εἰς τήν υπό τήν διεύθυνσιν μας ἐταίριαν, τά δέ ύπολοιπο εἰς τήν «Ντενιζτζίλικ Μπανκασί» καὶ εἰς μεταφοράς ιδιώτας πλιονικτής.

Ο μέσος δρος μεγεθούς τών τουρκικῶν φορτηγῶν είναι γύρω τών 5.000 τόνων καὶ δέ μέση ταχυτης των ἡ τών 9 μιλλίων, ἀν καὶ τά νεότευκτα φορτηγά μεταπτύσσουν ταχύτητα 14 μιλλίων. "Εχουμεν ἐπτά τοιάδια καινουργή πλοίων ήλικιάς μέχρι 3 ἐτῶν, κατασκευασθέντα πρό τίνος εἰς τάς ιστιωνικά ναυπηγεία. Καταλέγονται μεταξύ αὐτῶν τά φορτηγά «Σακάρια», «Καύσερη», «Μπολού», «Ντενιζή» καὶ «Αμάσσεια» καὶ τό δεξαμενόπλοιον «Μπατμάν». Τά καινουργή φορτηγά μας διαθέτουν καὶ διαμερίσματα δι' 6 καὶ 12 έπιβάτας, τά δέ δι' αὐτῶν ταξίδια προσφέρονται ύπο ευνοικούς δρος, λόγω τού ευηγενού ναύλου. Ταξίδιον, δηλαδή, τού γύρου τής Μεσογείου στοιχίζει 680 τουρκικά λίρας καὶ ταξίδιον «Αμερικής» 1.500 Τ. λίρας.

Εἰς ἄλλας ἐρωτήσεις ὁ κ. Σαρμισάκοι ἀνέφερεν, διτι εἰς τήν παγκόσμιον φορτηγών ναυτιλίαν πρώτη ἔρχεται ή «Ἀγγλίας καὶ μετ' αὐτήν ἀκολουθοῦν ὁ Καναδᾶς, αἱ «Ηνωμέναι Πολιτείαι, ή Νορβηγία, ή Λιθερία, ή Ίταλία καὶ ή Ισπανία. Διά τάς τουρκορωσικάς ἐμπορικάς σχέσεις, ἔβεβαίσθεν, διτι η Τουρκία διεξάγει φορτηγάς μὲ δλας τάς χώρας τού κόσμου, συμπεριλαμβανούμενης καὶ τής Σοβιετικής «Ενώσεως. "Οσον ἀφορᾶ τά καθαρά κέρδη τής τουρκικής φορτηγού ναυτιλίας (ἡμικρατικής πλοιοκτησίας), ἀνέφερεν, διτι τάυτα αὐτήλον κατά τό 1956 εἰς 10.5 έκατομμύρια τουρκικῶν λιρών. "Η χωρητικότητας μας — εἴπεν — ηγέητη σημαντικῶν εἰς τήν φορτηγού μεταφοράς διέρχονται περισσόν κρίσεων. "Οφείλεται τούτο, κατά κύριον λόγον, εἰς τό δι' η συγκομιδή τών δημητριακῶν ύπηρες καλή εἰς δλας, σχεδόν, τάς χώρας καὶ εἰς τήν ηπιόν περιουσιόν κειμώνα, συνεπεία τού δόποιου δέν έξηντηλήθησαν τά εἰς γαιανθρακας ἀποθέματα τής Εύρωπης. Αἱ μεταφοράι, ούτω, αμερικανικῶν πρός Εύρωπην περιωρίσθησαν εἰς τό έλαχιστον. "Ενας τρίτος λόγος τῆς κρίσεως δέν νά άποδοθῇ εἰς τήν αύξησην τής φορτηγού χωρητικότητος διά τών νέων ναυπηγήσεων.

Εἰς τήν έρωπτην, ἀν είναι ναυτικός, δικά. Σαρμισάκοι ἀπήντησεν : "Οχι. "Εσπόύδασα οικονομικάς ἐπιστήμας εἰς τήν 'Αμερικήν, είργάσθη διαδοχικῶν εἰς τήν Τράπεζαν Σούμερ καὶ εἰς τό ύπουρεγενόν Δημοσίων "Εργων καὶ ἀπό οκταετία εισήλθη εἰς τήν «Ντενιζτζίλικ Μπανκασί». "Οσον ἀφορᾶ — τέλος — τό παλαιότερον τουρκικόν πλόον, εἴπεν, διτι τούτο είναι τό «Ντενιζίρ», ἡλικίας 32 ἐτῶν, διπέρ απασχολεῖται εισέτη εἰς μεταφοράς γαιανθράκων.

Γ. ΚΙΡΖΗΣ & ΣΙΑ ΛΤΔ.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1896

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

ΤΗΛΕΦΟΝΑ: 2533, 2921, 2922

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "KIRZIS"

ΑΤΜΟΤΛΟΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ - ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ Κ.Λ.Π.

ΤΑΞΕΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΚΔΟΤΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ
ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

?Αγιταρόσωφοι διὰ:

PRINCE LINE Ltd. LONDON

ROYAL NETHERLANDS STEAMSHIP Co. AMSTERDAM

GORTON LINES, HELSINGBORG

TORM LINES, COPENHAGEN

HOLLAND AFRICA LINE

HOLLAND AUSTRALIA LINE

HOLLAND EAST ASIA LINE

HOLLAND BOMBAY KARACHI LINE

Γενικοὶ πράπτορες διὰ:

NAVIGAZIONE E. SPERCO S.p.A. TRIESTE

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ

ΠΥΡΠΙΔΟΣ ΥΠΟΝΟΜΟΥ ΚΑΙ ΚΥΝΗΓΙΟΥ

ΤΟ "ΤΕΛΕΤΑΙΠ", ΜΕ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Τό "Υπουργείον Συγκοινωνιών, άναφερόμενον είς τό από μακρού άνακινθην ύπό τής «Ενώσεως Ελλήνων Εθοπλιστών» θέμα τής έγκαταστάσεως τηλετύπων, διά της έξιτηρέτησιν τῶν ἐν Ἑλλάδι έγκατεστημένων ναυτιλιακών γραφείων, ἀπέστειλε πρός τό "Υπουργείον" Εμπορικῆς Ναυτιλίας σχετικόν έγγραφον. Διό τού έγγραφο τούτου τού "Υπουργείον" Εμπορικῆς Ναυτιλίας συγκοινωνιών καθιστά γνωστόν, διτι ευρίσκεται είς συνεννοήσεις μετά τῆς ἀρμοδιός Ιταλικῆς ὑπηρεσίας, πρὸς ἔγκατάστασιν δέσμης τηλεγραφικών κυκλωμάτων, μεταξὺ τῶν δύο χώρων. Ή ἔγκατάστασις αὐτή, συνεχίζεται τό έγγραφον, θά πραγματοποιηθῇ ἐντός τοῦ τρέχοντος ἑτού, ὅποτε θά καταστῇ δυνατόν νά ὄργανωθῇ ύπό τοῦ Ο.Τ.Ε. ὑπηρεσία συνδρομητῶν τηλεγραφου μετά τοῦ ἔξωτερικοῦ (τηλέτυπον).

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

Ἐκ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τού "Υπουργείον" Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνακοινωθαί, διτι οι συμπληρώντες διετήθησαν ὑπηρεσίαν είς το ἔμπορικον ναυτικόν, δέσμην διπλαίσιον τά Βιβλιάρια, μοθητευούμενου ναυτικοῦ, ἢ καὶ τὰ παλαιού τύπου ναυτικά φυλλάδια τῶν τά ἐκδοθέντα πρὸ τοῦ 1947, διά φυλαδιῶν ναυτικῶν, ὡς ὅριζει ὁ νόμος «περὶ ἀπογραφῆς». Ή ἀντικατάστασις αὐτῆ ἔγειται ὑποχρεωτική, διότι ἄλλως δέν θά δύνανται νά λαμβάνουν διπλωματικά, πτυχίον ἢ ἀδειαν ικανότητος ἐν τῷ Ε. Ν. ἐὰν δὲν ἔχῃ προηγηθῇ ἢ ἀντικατάστασις τῶν φυλαδιῶν τῶν.

ΑΙ ΛΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τό πρώτον δεκαπενθήμερον τού "Οκτωβρίου, ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως είς το Ν.Α.Τ., τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ύπό ἔνεας σημαίας, ἐλληνικῆς ίδιοκτησίας: «Ἀντονίου 11», λιβεριανὸν τῶν τῶν γκρός 11.000, ἀπό 15 "Οκτωβρίου 1957, ἔκπρωστούμενον ύπό τοῦ κ. Δ. Μπενάκη, «Ἀντζουλέττα» λιβεριανὸν τόν, γκρός 12.000 ἀπό 14 Σεπτεμβρίου 1957, ἔκπρωστούμενον ύπό τοῦ "Αθηναϊκοῦ Ναυτικοῦ Πρακτορείου, «Παναγία Μούστασιν», λιβεριανὸν τῶν τῶν γκρός 10.000, ἀπό 1 Νοεμβρίου 1957 ἔκπρωστούμενον ύπό τοῦ κ. Άν. Μπουκάκη, «Ταμπόγκα» λιβεριανὸν τῶν τῶν γκρός 11.914 ἀπό 1 Νοεμβρίου 1957, ἔκπρωστούμενον ύπό τοῦ κ. Δ. Εύζημιον, «Σεΐχης Μπούτρος» σημαία Λιδάνου τῶν τῶν γκρός 5729 ἀπό 1 Ιανουαρίου 1957, ἔκπρωστούμενον ύπό τοῦ κ. Παν. Αγγειούρα καὶ «Ανδρομέδα» λιβεριανὸν τῶν τῶν γκρός 12.500 ἀπό 1 Ιανουαρίου 1957, ἔκπρωστούμενον ύπό τοῦ κ. Εύτ. Κούμα.

Οὕτω τό σύνολον τῶν πλοίων ύπό ἔνεας σημαίας τῶν ὅποιων τά πληρωμάτων ἔχουν ἀσφαλίσθη μέχρι τοῦδε είς το Ν.Α.Τ., ἀνέρχονται είς 546 τῶν τῶν γκρός 4.957.420.

ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Παρὸ τοῦ κ. Κ. Γράτσου παρηγγέλθησαν είς τά δελγικά ναυπηγεῖα τού Μπρούζ τρία πλρά-ψυγέ'α, 3200 τῶν τῶν δ. w. ἔκαστον, μὲ φυκτικόν χώρων 220.000 κυβικῶν ποδῶν καὶ ταχύτητος 19 ἔως 20 μιλίων, μὲ παράδοσιν τὸ 1959 ἀπό τὸ 1960. Τά ἐν λόγῳ σκάφη, ύπό τό διαστινέντας προϋποθέσεις, θά τεθον ύπό την Κυναόλευκον.

— Ανεγράφη εἰς τόν ισπανικόν τύπον ἢ πληροφορία ὅτι διαπραγματεύσεις διεδάγοντα μεταξὺ ἔνος "Ελλήνος Εφόπλιστοῦ καὶ ισπανικῶν ναυπηγίων διὰ τὴν κατασκευήν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 19.000 τῶν τῶν δ. w., ἔκαστον, μὲ καταβολήν εἰς χάλυβα ἐνός μέρους τῆς ἀξίας τῶν. Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ τῶν δύο σκαφῶν θά κατασκευασθούν εἰς τό έξωτερικόν. Δὲν ἀπέκλειτο, ὅπως καὶ τό σύνολον τού τιμῆματος κατεβάλλετο εἰς χάλυβα, τοῦ ὅποιον τόσην ἀνάγκην ἔχουν τά ισπανικά ναυπηγεῖα, προκειμένου νά δεχθούν ταῦτα καὶ ἄλλας παραγγελίας.

ΑΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τήν 12ην Σεπτεμβρίου, ὡς εἶχομεν προαναφέρει, καθειλκύσθη από τά ναυπηγεῖα Καδασάκι διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Μιρμασίνη» (Οίκος Κ. Λαιμού) τό σύνοπτον τάκερ «Φωντόπε» 23.800 τ. γκρός ἢ 38.750 τῶν τῶν δ. w. Διά τήν πρώσαν τού έφωδάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 20.250 ἵππων. Ταχύτης 17.75 μιλίων καὶ παράδοσις ἐντός τού Νοεμβρίου.

— Από τά ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι (τού Ναγκασάκι) καθειλκύσθη τήν 16ην Σεπτεμβρίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Ντόραετ» (διαχείριστος τοῦ κ. Στ. Νιάρχου) τό φορτηγόν «Εουόρλη Τζόνκιλ» 7800 τ. γκρός ἢ 12.400 τῶν τῶν δ. w., μὲ μηχανάς Ντίζελ, δυνάμεως 7150 ἵππων, κατασκευής Μιτσουμπίσι, μὲ προδεπομένην κατά τάς δοκιμαὶς ταχύτητος 17 μιλίων. Παράδοσις περὶ τά τέλη Ιανουαρίου 1958.

— Επίσης ἀπό τά ναυπηγεῖα Χιτάσι (τῆς Χιροσίμα) καθειλκύσθη

τήν 26ην Σεπτεμβρίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Μάγκυνα» (διαχείριστος Ανδρεάδη) τό φορτηγόν «Γλαύκη» 9930 τ. γκρός ἢ 14.450 τῶν τῶν δ. w., μὲ μηχανάς Ντίζελ, δυνάμεως 6250 ἵππων καὶ προδεπομένην κατά τάς δοκιμαὶς ταχύτητα 17.2 μιλίων. Παράδοσις τέλη Δεκεμβρίου.

ΠΑΡΑΛΛΑΒΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ

Παρελήφθη τήν 4ην Σεπτεμβρίου ἀπό τά ναυπηγεῖα Χαρίμας τό σύνοπτον τάκερ «Τράνγκουνφ» 24.150 τ. γκρός ἢ 38.750 τῶν τῶν δ. w., ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Τρανσόσιλ». Τό σκάφος ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 19.250 ἵππων καὶ ἀνέπτυξε κατό τάς δοκιμαὶς του ταχύτητα 16 μιλίων.

— Τήν 12ην Σεπτεμβρίου παρελήφθη ἀπό τά ναυπηγεῖα Καδασάκι τό σύνοπτον τάκερ «Ράννερ» 24.200 τ. γκρός ἢ 38.545 τῶν τῶν δ. w., ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Αλήγκ» (Οίκος Κ. Λαιμού). Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ του είναι ἀτμοστροβίλοι, δυνάμεως 20.250 ἵππων καὶ ἡ ταχύτης του 17.78 μιλίων.

— Επίσης ἀπό τά ναυπηγεῖα Χιτάσι (τῆς Σακουρατζίμα) παρελήφθη τήν 14ην Σεπτεμβρίου τό δεξαμενόπλοιον «Αντζουλέττα» 12.443 τ. γκρός ἢ 19.100 τῶν τῶν δ. w., ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Τρανσοσεάνικα» (Οίκος Λυκιαρδοπούλου). Μηχαναὶ Ντίζελ μὲ ὑπερφρότισιν (B. καὶ W.) κατασκευής Χιτάσι. Ταχύτης 15.25 μιλίων.

— Τό ἀγόρασθεν παρ' "Ελλήνων βελγικὸν φορτηγόν «Prince de Liege» 2.588 τ. γκρός (τού 1938) ἀργούν εἰς Γιβραλτάρ μὲ ζημίας ἐκ πυρκαϊάς, παρελήφθη ἀπό τοὺς ἀγόραστάς του καὶ ὑψωσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν, μετονομασθεν «Ελαίν-Μαρία». Τό σκάφος ἀπέπλευσεν ἡδη ρυμουλκούμενον εἰς Γιβραλτάρ διά Τεργεστήν, ὅπου θά ἐπισκευασθούν αἱ ζημίαι του.

— Τό πωληθὲν μεταξὺ Έλλήνων μικρὸν παναμαϊκὸν φορτηγόν «Αννούλας Κ.» 1763 τ. γκρός (τού 1908) παραληφθὲν ἀπό τοὺς ἀγόραστάς του εἰς τήν Αλεξανδρείαν, ὑπέστειλε τήν παναμαϊκήν καὶ ὑψωσε τήν σημαίαν τού Λιδάνου. Τό σνοματα διεπηρήθη.

— Παρελήφθη πρὸ ἡμέρων εἰς τό Αμδρύων τό ἀγορασθὲν παρ' "Ελλήνων γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Geest» 460 τ. γκρός (τού 1936) καὶ ὑψωσαν τήν ἐλληνικήν σημαίαν, μετωνομασθεν «Φλώρω». Τό σκάφος ἀπέπλευσεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τά ναυπηγεῖα τού Κουενάχφεν, ὅπου καὶ θά μεταπράπη εἰς διζελοκίνητον κόστερ.

— Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπό τά ναυπηγεῖα τό φορτηγόν «Πολυεύην Γ.» 8500 τ. γκρός, τού Οίκου Γράτσου καὶ ἀπέπλευσε τήν 30ην Σεπτεμβρίου ἐκ Γκότεμπουργκ διὰ Χάμπτον ρόδις πρὸς ἐκτέλεσιν τού παρθενικοῦ ταξιδίου του.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό ύπό τό λιβεριανὴ σημαίας λίμπερτον «Londredam L. S.» 7207 τόν. γκρός, 10.920 τῶν τῶν δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέον τού 1956, ἡγοράσθη παρ' "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης ἀντί τιμῆς 610.000 δολαρίων (217.000 λιρῶν Αγγλίας).

— Τό ἀγγλικὸν φορτηγόν «Warkworth» (τού Πάρκου) 7133 τόν. γκρός, 10.330 τῶν τῶν δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη ἀπό παναμαϊκήν ἐταίριαν ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀντί τιμῆς 240.000 λιρῶν.

— Επίσης τό νορβηγικὸν φορτηγόν «Borgstene» 1616 τόν. γκρός, 2525 τῶν τῶν δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἡγοράσθη παρ' "Ελλήνων, μὲ ἀμερικανὸν παραλόθην εἰς Κόντινεντ, ἀντί τιμῆς 65.000 λιρῶν.

— Τό ἀλληληκής πλοιοκτησίας ύπό τό παναμαϊκήν σημαίαν λίμπερτον «Σάντη Ναπολέων» 7282 τόν. γκρός ἢ 10.920 τῶν τῶν δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντί τιμῆς 235.000 λιρῶν,

— Επίσης τό ύπό τόν επιτηδειών τού Σίλετος ἀντί τιμῆς 700.000 δολαρίων. Η ἐμνικότης τῶν ἀγοραστῶν δὲν ἔγνωθη.

— Τό τύπου «C. 2» ἀμερικανικὸν φορτηγόν «Σ. η σ π λ ἐ ν τ α ρ» 6125 τ. γκρός, 10.626 τῶν τῶν δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη ἀπό την έπιτηδειών παραφάδα τού συγκροτήματος τῆς «Οράιον» εἰς τήν Grace Line, ἀντί τιμῆς 1.335.000 δολαρίων καὶ παραδοθὲν, μετωνομασθεν «Santa Alisia».

— Πασά τού κ. Κ. Πετρούστη πήγορδαν, ἀντί μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τό ιταλικὸν φορτηγόν «Sfinxe» 4475 τ. γκρός, 7600 τῶν τῶν δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέον Δεκεμβρίου τού 1956, ὅποτε καὶ ὑπέστη εύρυτάτης ἐπισκευάς. Πρόκειται περὶ τού ἐβδόμον σκάφους, ὅπερ ἡ ἑταίρια τού κ. Πετρούστη πρόκειται νά δρομολογήσῃ εἰς τήν τακτική γραμμήν τῆς Αδριατικῆς - Περσικοῦ Κόλπου. Τό σκάφος παραλαμβανόμενον περὶ τά τέλη Νοεμβρίου, θά μετωνομασθεν «Ελ-Ντομάν».

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ A.N.Φ.Ε.Ν.

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

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ,
ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΣΑΣ ΕΓΓΡΑΦΗΤΕ ΕΙΣ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ.
 Τά Φροντιστήρια A.N.Φ.Ε.Ν. μὲ τήν μακροχρόνιον πεῖρό των τό πρότυπον σύστημα διδασκαλίας καὶ τό "Επίλεκτον Καθηγητικόν των προσωπικού, ἀποτελουμένον εξ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ καὶ ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ, σᾶς ἔγγυωνται τήν ἀσφαλή ἐπίτυχίαν σας εἰς τάς ἔξετάσεις διὰ τήν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματός σας.
 Τά μαθήματα διὰ τάς ἔξετάσεις τού μηνὸς Δεκεμβρίου ήρχισαν. Λειτουργοῦν ιδιαίτερα τημήματα διὰ τοὺς ἀτμομηχανικούς καὶ M.E.K.
 Διά τούς προσερχομένους Βραδύτερους, ιδιαίτερα τημήματα, χωρὶς ἐπί πλέον ἐπιβάρυσιν.
 Ειδίκον προσωπικόν ἔχει ἀναλάβει τήν τακτοποίησιν ὅλων τῶν πιστοποιητικῶν, τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τήν συμμετοχήν σας εἰς τάς ἔξετάσεις.
 'Επίσης λειτουργεῖ καὶ τό τμῆμα Α' καὶ Β' Μηχανικῶν διὰ τάς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου, ώς καὶ τό τμῆμα τῶν Πρακτικῶν Μηχανικῶν.
 Πρώτος εἰς τάς ἔξετάσεις τῶν ἀτμομηχανικῶν τής σειρᾶς Αύγουστου 1957 ήτοι ο ὑποψήφιος τῶν Φροντιστηρίων μας ΧΑΡΧΑΛΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Πληροφορούμεθα όπό το Τόκιο, ότι τάς τελευταίας ήμέρας του Σεπτεμβρίου παραγγελίαι είς τά ισπωνικά ναυπηγεία διά 13 φορτηγά και τανκέρς διά λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ήκυρωθήσαν. Οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ τελουν ὑπὸ κατάστασιν ἔξαιρετικον ἐκνευρισμοῦ λόγῳ τῆς δισφοινομένης πδη̄ κρίσεως εἰς νέας παραγγελίας.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Πληροφορούμεθα, ότι τό υπὸ ἀμερικανικὴν σημαῖαν τάνκερ «T. 2» *(Queenston Heights)* 10.448 τόν. γκρός (τοῦ 1943), ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν *«Märk Trenit»* (διοικείσις κ. Κουλουκούντη), ἐλασθὲ τὴν ἀδειαν νὰ ὑμάστῃ τὴν λιβεριστὴν σημαῖαν. Θὰ μετονομασθῇ *«Promerit»*.

— Ή παρὰ τῶν κ.κ. *«Ardelphon Dromostin»* (τοῦ Πειραιῶς) ἀγορὰ ἀντὶ 41.000 λιρῶν τοῦ ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρίκας φορτηγοῦ *«Aρης»* 1498 τ. γκρός (τοῦ 1921) ήκυρωθῆ.

— Ἐπίσης, ήκυρωθή ἡ εἰς δασοὺς διαλυτὰς πώλησις τοῦ ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρίκας φορτηγοῦ μας *«Μπαλάτικο»* 2391 τ. γκρός (τοῦ 1900).

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΜΑΣ

Ὦς εἶχαμεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἡ παραπλησμένη χωρητικότης μας (περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ ἐπισκεψέν) ἀνήρχετο τῷ 30ην Σεπτεμβρίου εἰς 65 σκάφη (φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια) συνολικῆς χωρητικότητος 400.939 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων:

Εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας 50 τ. γκρός 278.243

Εἰς ξένους λιμένας 15 » 122.696

Κατὰ τὸ πρώτον 15θμερον τοῦ *«Οκτωβρίου προσετέθησαν* 27 ἀκόμη σκάφη, 155.320 τ. γκρός, διά τὰ ἀργοῦντα ἐν Ἐλλάδι καὶ ἔπειτα 8 σκάφη, 58.312 τ. γκρός, διά τὰ ἀργοῦντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Οὕτω, ἔχομεν σήμερον παραπλισμένα:

Εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας 77 τ. γκρός 433.563

Εἰς ξένους λιμένας 23 » 181.008

Σύνολον 100 » 614.571

Ἐκ τῶν ἀργοῦντων ἐν Ἐλλάδι 77 σκάφων, τὰ 66 παραμένουν εἰς τὴν περιοχὴν Πειραιῶς, 9 εἰς τὴν Σύρον καὶ ἀνά ἔνα εἰς Χίον καὶ Χαλκίδα.

ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ

Λάθη τινα τυπογραφικὰ παρεισέφροσαν, λόγω τῆς ἀσθενείας τοῦ τακτικοῦ μας διορθωτοῦ, εἰς τὴν δημοσιεύσιαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν *«Ναυτικῶν Χρονικῶν»* μελέτην τοῦ κ. Δημοσθένους Κ. Χατζηγιανάκη περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα. Προσδιόνωμεν εἰς τὴν ἐπανόδωσιν τῶν:

Εἰς τὴν 22αν σελίδα (18ος στίχοις) τὰ ἀναφεύδομενα δέκα δεξαμενόπλοια τῶν 21.500 τόνων d.w. κατασκευῆς γερμανικῆς, ἡσαν ἐφωδιασμένα δι' ἀτμοστροβίλων 11.000 ἵππων καὶ οὐχὶ 1.100 ὡς ἀνεγράφη. Εἰς τὴν αὐτὴν σελίδα: *«Ασύγχρονοι κινητῆρες ἐχρησιμοποιήθησαν ἐπὶ μικρὸν διάστημα καὶ οὐχὶ ἐπὶ μακρόν, ὡς ἀνεγράφη. Τέλος, εἰς τὴν ἐπομένη σελίδα: Κατὰ τὴν ἐπιώκυκυσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου τύπου T.2, ὁ κ. Χατζηγιανάκης ἔγραφεν, διτὶ σχόπιμον εἶναι νὰ ἀνανεωθοῦν αἱ σπείραι τῶν δύο αντιστοίχων στατῶν καὶ οὐχὶ νὰ ἀναθεωρηθοῦν.*

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΒΕΒΑΙΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΝΑΤ

Εἶχε κλείσει ἡ σελὶς τῆς ἀλληλογραφίας, ὅτε ἐλάδομεν ἐκ Νέας Υόρκης τὴν κατωτέρω ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Δημ. Γ. Γρατσού. Τὴν δημοσιεύμενην, ἐφιστώντες τὴν προσοχὴν ἐπ' αὐτῆς τῆς Διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ. Ἀντίγραφον αυτῆς ἔχει ἡδη λάβει καὶ ὁ Διευθυντὴ τοῦ Ταμείου κ. Θεοχάρη.

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῶν *«Ναυτικῶν Χρονικῶν»* τῆς 15ης Ιουνίου ἀνέγνωσα ἐγκύλιον τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοιάρχου κ. Π. Θεοχάρη ἀναφερούμενην εἰς τὸ θέμα τῶν μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ Ν.Α.Τ. σχέσεων. Ἐπωφεύμαι ἀκριβῶς τῆς ὑποδείξεως τοῦ κ. Διευθυντοῦ, ἵνα ἀναπτύξω κατωτέρω τὰς ἀπώντες μου. Δύο τινα πρέπει νὰ ἔχωμεν κατὰ νοῦν ἐπὶ τοῦ θιγομένου θέματος: 1) «Οἱ αἱ συνθήκαι εἶχουν μεταβλῆθη, διχὶ μόνον ἀφ' ὅπου ἀρχικῶς Ιούνιθ τὸ Ν.Α.Τ., ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ὅπις σήμερον οὐδόλως υφίστανται τὰ στενά πλαστία πεταφόρων, ὅπου τὰ ἔθνικα πλοιοκτητικῶν θὰ είργαζονται καὶ συνεπῶς θὰ ἀδινάντων διά τὸ Ν.Α.Τ. ἢ τὸ Ἐλληνικὸν κράτος νὰ ἔχῃ ἀντίπροσωπους εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου. Εἰνες δυνατοὶ πλοιαὶ νὰ ἀπασχολοῦνται ἐπὶ ἑταῖροι εἰς τὰς μεταφοράς, χωρὶς νὰ προσεγγίσουν εἰς λιμέναν, ὅπου νὰ ἔδρεύν *«Αρχη* πρὸς τακτοποίησιν τῶν ναυτολογίων των. Παράδειγμα τὸ ίδικόν μας φορτηγὸν *«Κάστωρ»*, ὅπερ ἀπὸ τὸ Δεκεμβρίου 1956 δὲν ἔχει προσεγγίσει εἰς λιμέναν, ἔνθα ὁ πλοιοπόρος θὰ είχε τὴν εὐχέρειαν νὰ τακτοποιήσῃ τὸ ναυτολόγιόν του, εἰναι δὲ λιαν πιθανόν, διτὶ τὸ πλοίον τοῦ δεῦτο δὲν θὰ προσεγγίσει εἰς λιμένα, ὅπου θὰ ἀδύνατο ὁ πλοιαρχὸς του νὰ τακτοποιήσῃ τὸ ναυτολόγιον καὶ πολλοὶ ἀκόμη θὰ διαρρέουσιν μῆνες προτού δυνηθῇ νὰ πρεξῃ τοῦ, μολονότι κατὰ ἔξαμηνον προβαίνομεν εἰς καταθέσεις διὰ λογαριασμὸν τοῦ ναυτολογίου.

2) Τὸ Ν.Α.Τ., ὡς δραγανισμὸς ἀσφαλίσεως, πρέπει νὰ δραγανισθῇ μᾶλλον ὡς ἀσφαλιστικὸς *«Οργανισμός, μεθ' ὅλης — ἀναμφιδόλως — τῆς δυνατῆς προστασίας του λευού σκοπού του.* Πρὸς ἀπλοποίησιν καὶ ἐπιτέλεσιν ἀποδοτικωτέρας ἐργασίας διερωτῶμαι. ἂν θὰ ἀδύνατο ίσως νὰ ἐπινοθῇ σύστημα, καθ' ὃ ἐκάστη σελὶς τοῦ ναυτολογίου νὰ ἀποτελῆται ἐκ τριών φύλων, δύο ἀποστωμάνων καὶ ἐνός παραμένοντος εἰς τὸ στέλεχος, οὕτως ὡστε τὸ ἀναγράφεται εἰς τὸ ἔνα φύλλον γὰρ ἀναγράφεται καὶ εἰς τὰ δύο ἄλλα. «Εξ μῆνας μετά τὴν ἔκδοσιν τοῦ ναυτολογίου, ὁ πλοιοπόρος ὅπουδήποτε καὶ τὸν ἔναν προστελέχει καὶ τὸν ἔναν παστοπέλλη καὶ τὸν ἔντελον εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀεροπορικῶν, τὸ δὲ δεύτερον θὰ τὸ διαβιβάζῃ καὶ πάλιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διά τὸ τακτικὸν ταχυδρομείον, αὐτὸς δὲ θὰ κρατῇ καὶ ὁ διαβιβάζει τὸ πλοίον του τὸ τρίτον φύλλον, τὸ προσκεκολλημένον εἰς τὸ τέλεον τοῦ ναυτολογίου.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἐπιτυγχάνονται τὰ ἐπόμενα: α) Εύθὺς μετὰ τὴν λήξην τοῦ ἔξαμηνου, θὰ είναι τὸ Ν.Α.Τ. εἰς θέσιν νὰ βεβαιώνῃ τὸ ἀκριβές ποσὸν οὐδεὶς ἔκστασις πλοίου καὶ θά ζητῇ ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τὰς τὴν καταβολὴν του. β) Ἡ ὑπηρεσία ἔκάστου ναυτικοῦ θὰ πιστώνεται εἰς τὸ δύνομά του ἀνά πᾶσαν ἔξαμηνον. Καὶ γ) Δένθεισται εἰς τὴν ἀνάγκην τὸ Ν.Α.Τ. νὰ διατηρῇ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν προσωπικόν, ὅπως φροντίζῃ διά τὰ ναυτολόγια, γεγονός ὅπερ σημαίνει σηματικήν διά τὸ Ν.Α.Τ. ἀεροπορικῶν, τὸ δὲ δεύτερον θὰ τὸ διαβιβάζῃ καὶ πάλιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διά τὸ τακτικὸν ταχυδρομείον, αὐτὸς δὲ θὰ κρατῇ καὶ ὁ διπλῆς ἐργασίας, δηλαδή, μιας ἔκτελουμένης ὑπὸ τῶν προξενικῶν ἀρχῶν καὶ ἐπέρεις.

Τὰ ἀνάτερα ἀποτελούμενον ὑποδείξεων, ὡς πραγματοποιήσιμος. *«Ισως ἡ ὑπόδειξης αὐτῆς νὰ παράσχῃ τὴν ευκαιρίαν πρὸς ἔξειρεσιν λύσεως.* Δέντε ὑπάρχει ἀμφιδόλια, διτὶ ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ τελευταίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, τόσον τὸ *«Υπουργείον Εποποικής Ναυτιλίας*, δοσον καὶ τὸ Ν.Α.Τ., ἀκολούθων γραμμήν ακέψεως ὑπαγορευομένην ἀπὸ ἀρκετήν ἐμπιστοσύνην πρὸς τοὺς παράγοντας τῆς Ναυτιλίας. *«Ἀπομένει τώρα νὰ ἐπιδιωχθῇ ἔξουσιετέρωσις τῆς γραφειοκρατίας, ἡ οποία δὲν βαρύει τὸν πλοιοκτήτην, ἀλλὰ καὶ τὸν πλοίαρχον, δοσος κατὰ τὸν σύντομον χρόνον προσεγγίσεως του εἰς ἔνα λιμένα — πολλάκις διά μίαν μόνον ἡμέραν — εἴνει τόσον ἀπησχολημένος μὲ τὰς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου, ὡστε νὰ μὴ δύναται νὰ*

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ "ΤΡΙΤΩΝ,"

Τελευταίως είδον τὸ φῶν διαφημίσεις φροντιστηρίου, εἰς ἀσ-
ναφέρονται **ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΙ** ἀριθμοὶ καὶ ὄνοματα, ἐν σχέσει μὲ
τὰς ἀποτελέσματα τῶν ἔξειρεσιν τῶν Πλοιάρχων Γ'. Ε. Ν. μὲ
σκοπὸν τὴν δημοσιά προδοῦλην τοῦ ἐν λόγῳ φροντιστηρίου.

Ἐπειδὴ οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι, ὡς ἐδήμοσιευθίσαν **ΜΟΝΟΠΛΕΥΡΩΣ**, δὲν ἔμφανται οὐδέποτε την **ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΝ ΑΞΙΑΝ** τῶν διαγωνισθέντων παραθέτουμεν τὰ κατωτέρω στοιχεῖα, ληφθέντα εἰκόνας ἐπισήμων ἀποτελεσμάτων τῶν τελευταίων ἔξειρεσιν Πλοιάρχων Γ'. Ε. Ν. πρὸς ἄρσην δημιουργηθείσων τυχὸν ἔσφαλμένων ἐντυπώσεων :

(Α).— Ἐπὶ συνόλου ἀποτυγχόντων 13, κατὰ τὰς ἐν λόγῳ ἔξειρεσις, μόνον 2 ήσαν ίδιοι μας καὶ αὐτοὶ, διότι ἐφοίτησαν πλημμελῶς, λόγω στρατεύσεως.

(Β).— Εἰς τὸ κυριώτερον βασικόν μαθητῶν μας 29 μαθητῶν μας (ἐπὶ συνόλου 138 διαγωνισθέντων), οἱ 19 έλαβον διαβολογίαν ἀπὸ 90 ἔως 100, ήτοι ποσοστὸν 65%. *«Αντιστοίχως*, έκ τῶν ὑπολειπομένων 109, οἱ 61 έλαβον τὴν αὐτὴν διαβολογίαν, ήτοι ποσοστὸν 55.9%.

(Γ).— Τέλος, έκ τῶν 29 μαθητῶν μας οἱ 10 συμπεριλαμβάνονται εἰς τοὺς 40 πρώτους, ήτοι ποσοστὸν 38.6%. *«Αντιστοίχως*, έκ τῶν ὑπολειπομένων 109, οἱ 30 ἐνετάχθησαν διμοίως εἰς τοὺς 40 πρώτους, ήτοι ποσοστὸν 27.5%.

«Απὸ τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς δύναται πᾶς τις νὰ κρίνῃ ΚΑΙ ΝΑ ΣΥΓΚΡΙΝΗ.

ANATIMONTAI OI NAYLOI

Σταθεραι πλέον αι ένδειξεις αισθητής βελτιώσεως της ναυλαγοράς. Αι περισσότεραι διαταγαι διά σιτηρά και γαιάνθρακας από την Βόρ. Αμερικήν ήρκεσαν διά την άξιόλογον άνατιμησην των ναύλων (κατά έξι σελλίνια οι γαιάνθρακες). Αι έλπιδες των έφοπλιστών άνεπτερώθησαν.

Έν τω μεταξύ, δύμως, άσκετά σκαφη παρωπλίσθησαν, γεγονός όπερ διευκολύνει και την βελτίωσην της άγοράς. Πάντως τά νεότερα σκάφη δέχονται τους ναύλους, που ένα λίμπερτι χωρίς ζημίας δεν ήμπορει άκοντι νά δεχθή. Δέν παύει, δύμως, τό λίμπερτο — άποδεικνυεται ηδη άπο αυτά τα πράγματα — νά είνει οχι μόνο το κύριον, άλλα και τό προσφορώντων μέσον έξυπερτήσεως των μεταφορών, λόγω του μικροτέρου μεγέθους του. Οι φορτωται θά ύποχρεωθούν θάττον ή βράδυσον νά πληρώσουν ναύλους συμφέροντας εις τά λίμπερτος, ίνα δυνηθούν νά τά έπαναφέρουν εις την υπηρεσίαν. Χωρίς αυτά η μεταφορική κίνησις δεν έξυπερτείται τά νεότερα σκάφη δέν φθάνουν.

Οι ναύλοι διά γαιάνθρακας διευκανθησαν μεταξύ των 27 σελ. εις τάς άρχας του μόνος 'Οκτωβρίου διά φορτώσεις 'Οκτωβρίου—Νοέμβριου εις μεγάλα σκάφη — ένα έδεχθη και 25)6 — διά τύπου λίμπερτος 28 σελ. και έν συνεχεία άνατιμησενοι, λόγω καλυτέρας ζητήσεως, έφθασαν τά 33 σελλίνια, με άξιωσεις των έφοπλιστών μέχρι 37). Διά την Δυτικην 'Ιταλίαν έπληρωθησαν από τά δολ. 4.40 — 4.70 και έν συνεχεία 5.10 και δι' Έλλαδα δολ. 6. Διά Λισασδώνα πέντε συνεχή ταξιδία δολ. 4.70 (έναρξης 'Οκτώβριον). Διά την 'Ιταπωνίαν δολ. 9.65, τό Μοντεβίδεο δολ. 7.45. 'Υποναυλώσεις διά γαλλικόν λ)σμόν από 32)10 — 35)6.

Τά σιτηρά, με άρκετην ζωηρότητα, δι' έγγυς ήμερομηνίας φορτώσεως, έκρατησαν τό ένδιαφέρον της άγοράς. Τούτο και έδημοιώργησε κάπιοιαν στενότητα τονάζ, δι' 'Οκτώβριον με άποτελεσμα τήν άνατιμηση των ναύλων, ήπιταις και προβλέπεται νά συνεχισθή. Ούτω διά τό Κόντινεντ άπο τόν Κόλπον οι ναύλοι σταθερώς άνατιμησενοι έφθασαν από τά 5.75 δολλ. εις τά 6 και έν συνεχεία τά 7 και 7.75 δολλάρια (Νοέμβριον—Δεκέμβριον). Διά την Ιαπωνίαν από τά 10.60 δολλ. έπληρωθησαν 11 δολλ. (Δεκέμβριον). Διά την Πολωνίαν δολλ. 8. 'Από τό Νόρδερν Ρέιντζ δι' 'Αγγλίαν από τά 42)6 έπληρωθησαν έν συνεχεία 45) — και 46). 'Από τόν 'Αγιον δύμως Λαυρέντιον σκάφος έτοιμον έδεχθη πρό της άνατιμησεως των ναύλων διά τό Κόντινεντ 30)9. 'Από τόν Βόρ. Είρηνην προβλέπεται θελτιωμένη ή κίνησις. Σκάφη λίμπερτος τέλους του έτους έπληρωθησαν σιτηρά δι' 'Αγγλίαν 63 και 65 σελ. Ξυλεία και γενικά 90) — φίο (Νοέμβριον—Δεκέμβριον). Διά τάς 'Ινδιας έκλεισθησαν σκάφη εις τόν γνωστόν ναύλον τών 70) — (Νοέμβριον—Δεκέμβριον).

Η Αύστραλια έκρατηθη έκτος της άγοράς. Η λόγω ηρασίας κακή έσοδεια προβλέπεται νά περιορίση τάς έκε θεν μελλοντικάς φορτώσεις σιτηρών. 'Από την δυτικήν άκτην δι' 'Αγγλίαν από τό Κόντινεντ έπληρωθησαν 72)6 Νοέμβριον—Δεκέμβριον. Ζαχάρεις από τό Κούνιλανδ δι' 'Αγγλίαν έπληρωθησαν 112)6 και μεριδες φορτών δι' 'Οκτώβριον εις «λάινερς» 115). 'Από τόν νέον λιμένα Μακαΐαν 85) — (Νοέμ. — Δεκέμ.) δι' 'Αγγλίαν μεταλλεύματα από τό Πόρτ-Πήρρο διά τό Μπρίστολ Τσάννελ έκλεισθησαν εις τά 100), γκρός τέρμης. 'Από τάς Φιλιππίνας κόπρα διά Δυτ. Εύρωπην 14)2 σεντς τόν κ. π. διά δέματα (Νοέμβριον) και διά N. Αφρικήν ζαχάρεις 68)9 και 67)6.

'Από τό Νότροπαν διά τό Κόντινεντ (άραδόσιος 57)6 (Δεκέμβριος—Ιανουάριος). Τά ινδικά μεταλλεύματα δολ. 11.50 και 11.75 από Βιζαγκαπατάμ διά τό Νόρδερν Ρέιντζ ('Οκτώβριον—Νοέμβριον). 'Από Μαρμάγκος διά Ριτέκαν 42)6 και 51)6, διά Ρόττερνταμ

Τό Πλεύτη έπληρωσε σιτηρά 73)9 τόν τόνον (65 κ.π.) δι' 'Αγγλίαν και 85 σελ. τούς 68 κ.π. 'Ιαν.—Φεδρ., Σιά τήν Δυτ. 'Ιταλίαν 67)6 (Δεκέμβριος—Ιανουάριος). Διά τό Κόντινεντ 75) — (γκρός τέρμης) Νοέμβριον.

Τά τάιμ-τσάρτερς με περιωρισμένην ζήτησιν. Ενδιαφέρουσαι ύπηρεν αι ναύλωσεις λίμπερτος από τό έργοστάσια Ρεών διά τήν μεταφοράν αυτοκινήτων (λίμπερτος παραλαμβάνουν 1000 περίποτο), τρία έτη πρός 19)3. 'Η «Ελληνική» έκλεισε γερμανικόν μότορσιτ (7165 τ. d. w.) με παράδοσιν Κόλπον Μεξικού διά ταξιδίον άπλον. Περσικόν Κόλπον—Ινδιάν 32)6, ωφίδων κυκλικόν 29) — και έν συνεχεία με παράδοσιν εις τό Κόντινεντ, κυκλικόν ταξιδίον 'Ινδιών, με έπαναπαράδοσιν Κόλπον Μεξικού ή Νόρδερν Ρέιντζ 28).

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΩΝ TANKERS

Ούδεμίας βελτίωσις τής άγοράς έσημειώθη. 'Αρκε' νά άναφέρωμεν τό γεγονός, διτά τάκην 20 χιλ. τόν, τόν κ. Ωνάση έδεχθη τόν ναύλον τών 72)2 κάτω τού άμερικανικού γαυλολογίου από τόν Περσικόν Κόλπον δι' 'Ιταλίαν. Τάνκερ έξ αλλου τού κ. Λιβανού 38 χιλ. τόνων έδεχθη φορτί-

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-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

Telegicms: Eretken-Imcen

Manager of Greek Departement: NIC. XANTHOPOULOS

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

ον 20 χιλ. τόν. άπό την Κατιφόριναν δι' Ιαπωνίαν είς τά 65 % κάτω. Αριθμός τις σκαφών παραμένουν άναυλωτα είς τά 30% της Μέσης Ανατολής. Θαύ μπορεθούν νά δεχθούν ναύλους χαμηλούς διά νά διαφύγουν από την έκει, δύσκολον κατάστασιν.

Όλαι αι έδειξεις πεισθούν, διτι οι χειμερινοί μήνες δέν φαίνεται νά έμφανίσουν βελτίωσιν τινα άξιόλογον είς την άγοράν. Ο παροπλισμός τοννάς θέλει συνεχισθῆ. Αι προβλέψεις ομιλούν περι σκαφών παρωπλισμένων δύο έκατομ, τόνων είς τό τέλος Νοεμβρίου. Αι έταιριαι πετρελαίων αιν δέπωφελούνται τών σημερινών χαμηλών ναύλων, διτι τά άποθέματα είς τά διυλιστήρια είναι είσετι μεγάλα. Αι καιρικαί συνθήκαι κατά τόν χειμώνα θα έχουν αμεσον την Επίδρασιν είς τήν ναυλαγοράν.

Οι ναύλοι κατά τό διαφέρονταν 150μέρων διεκμηλώθουν ως κάπαθι: Υπερατλαντικά ταξιδια, διά Δυτ. Σουηδίαν, έπληρωθησαν είς τά 47½% κάτω της Κλίμακος, άκαθαρτα φορτία, (σκάφος Τ.2). Άκτοπλοικά Βορ. Αμερικής (καθαρά φορτία) 35% κάτω τού άμερικανικού ναυλολογίου. Ο ανάτος ναύλος έπληρωθη καὶ δι' άκανθαρτα (σκάφος 15 χιλ. τόνων).

Είς τήν Μέσην Ανατολήν σκάφος 18 χιλ. τ. έπληρωθη από τόν Κόλπον 65% τού άμερικανικού ναυλολογίου. Διά τήν Απω Ανατολήν σκάφος 23 χιλ. τ. 50% κάτω της Κλίμακος. Διά τήν Σουηδίαν 47½% κάτω της Κλίμακος. Διά τήν Ιταλίαν 67½% κάτω τού άμερικανικού ναυλολογίου. Από τήν Κωνσταντζαν, τέλος, διά τό Ντουμπρόβνικ δολ. 3.10 είς σκάφος 8000 τόνων ('Οκτωβρίου). Προσερέθουν διά τάιμ-τσάρτερ 10—15 έτων με παράδοσιν 1959 είς σκάφος μεγάλα δολ. 2.75 είς στερλίνας. Διά καθαρά φορτία σκάφη 18 χιλ. τ. προσφέροντο διά πέντε έτη είς τα 29 σελ. Οι φορτωταί εξέχοντο μόνον 26)—.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η άπραξία έηκολούθησε καὶ κατά τό πρώτον ήμισυ τού 'Οκτωβρίου. Χαρακτηριστικόν τής άγοράς ύπτηρε καὶ πάλιν ή Ελλειψις νέων διατάγων, ένω καὶ οι άλιγαί ύπάρχουσαι είναι κυκλοφορία προσεφέροντο είς έξειτελιστικάς τάξεων ναύλων. Αποτέλεσμα: Τρίαι σκάφη μεσογειακά σκάφη κατέπλευσαν είς Πειραιά πρός παροπλισμούν. Ρωσικαί διασταγαὶ διά μεταλλα, μεταλλεύματα καὶ γαιανθράκων δέν έκυκλοφόρησαν είς τήν άγοράν, ένω αι 20.000 τ. γαιανθράκων, ποὺ ήγοράθησαν πρό μηνὸς από τήν Γαλλίαν, μεταφέρονται είκ Ρωσίας με γαλλικά σκάφη. Διά τοιμέντα άπό Κωνσταντζαν διά Περσικόν Κόλπον προσεφέροντο 51) — φίο, με φορτωσιν Νοεμβρίου καὶ Δεκέμβριον. Από τούς τουρκικούς λιμένας τής Μαύρης Θαλάσσης έκυκλοφόρησε μία διαταγή διά 1500 τ. μαγγανέας διά Δυτικήν Ιταλίαν είς τα 35) — με φορτίων Νοεμβρίου. Τά άλλην καὶ μεταλλεύματα με έλλειψιν διαταγών διά πλήρη φορτία. Υπήρχον μόνον 1000 τ. περλίτου έκ Μήλου διά Μπρίστολ Τσάννελ, με ίδεαν ναυλών τών είς τα 52) — έως 53) —, Νοεμβρίου καὶ από Αγίαν Μαρίναν 800 τ. χρωμίου διά Γκρεντζενάουθ 52) / 6 φόμπ καὶ 1000 τ. διά Νορδηγίαν 60) — φόμπ, Νοεμβρίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικής καὶ Καναδά

«ΕΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» (λιβ. νέτ.) από Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν — Ρόττερνταμ — Αμστερνταμ ή κυματοθράστην Ζεεμπούνγκ 27) —, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον 'Ερβεν, 'Αμβούργον ή Βέζερ 28) 6, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 21 'Οκτωβρίου 10 — Νοεμβρίου.

«ΦΑΙΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» (σημ. άγγλικη) από Νόρδερην ρέιντζ 9400 τ. παλαιοισιδηρών (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπή δολ. 75.000 φίο, όφιον διά φορτωτών άπό άμερικανικού λιμένα Νοτίου Ατλαντικού δολ. 77.000 φίο, φορτωσιν Οκτωβρίου — Νοεμβρίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» από Νόρδερην ρέιντζ 9600 τ. γεννημάτων διά Μάντζεστερ 41) 3, φορτωσις 12—21 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέριον δολ. 4.70, συνήθεις δρους, καντσέλλο 14 'Οκτωβρίου. «ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Τεργέστην ή Ριγιέκαν δολ. 5.50, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 5, με 3.000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, έων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 4.75, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά γερμανικού λιμένα Βορείου Θαλάσσης δολ. 5, με 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσιν 16 — 27 'Οκτωβρίου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 14.000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 25) 6, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 6 — 15 'Οκτωβρίου. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (δηζελοκίνητο) από Χάμπτον δολ. 5.65 ένα λιμένα ή δολ. 5.90 δύο λιμένας, με 1000 τ. έκφορτων είς Πειραιά ή 750 τ. είς Θεσσαλονίκην ή 500 τ. είς έπερους έλληνικούς λιμένας, φορτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΜΑΝΕΣ» από Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 27) —, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 18 — 31 'Οκτωβρίου.

«ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ» (λιβερ. νέτ.) από Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 13.500 τ. γαιανθράκων διά Πόρτο Μάργκερα δολ. 4.90, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 4 — 7 'Οκτωβρίου.

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (παναμ. τάνκερ) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέιντζ δολ. 5.50, φίον δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολ. 5.50, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 4 — 18 Νοεμβρίου.

«ΑΓΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (μότορσπιτ) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέιντζ δολ. 5.75, φίον δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολ. 5.50, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 4 — 18 Νοεμβρίου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερένουζεν 35) —, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 14 — 21 'Οκτωβρίου.

«ΝΑΥΑΡΙΝΩΝ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ 27) —, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ 27) —, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σαδόνα, Σπέτζια, Λιδόριο ή Τσιτιδέβιαν δολ. 4.40, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 11—12 'Οκτωβρίου.

«ΤΙΡΥΝΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Μόζι — Μουρόραν ρέιντζ δολ. 9.65, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 25 'Οκτωβρίου έως 15 Νοεμβρίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» από Βαλτιμόρην 6625 τ. έλευρα (τρήμα φορτίου) διά Βέρα Κρούς ή Ταμπίκα δολ. 4.90, όφιον διά πλήρες φορτίου δολ. 4.25, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όμεσος φορτωσις.

«ΟΡΦΕΥΣ» από άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερες) 12.000 τ. γεννημάτων δι' ωρισμένους λιμένας Αγγλίας 42) δολ. φορτωσις 17 — 28 'Οκτωβρίου.

«ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ» (σημ. άγγλικη) από Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων διά Μόζι — Μουρόραν ρέιντζ δολ. 9.65, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 25 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερένουζεν 32) 10, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Βόρειον Γαλλίαν 38) 10, με 1500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 18—31 'Οκτωβρίου.

«ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ» (Κεσταρίκας) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέριον δολ. 5, με 900 τόν. έκφορτωσιν είς τό 60 σεντς, φορτωσις 17—29 'Οκτωβρίου.

«ΣΟΥΕΡΤΕ» (Κεσταρίκας) από Νόρδερην ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων, άλευρων και σόγια δι' ωρισμένους λιμένας Αγγλίας 45) —, έων κριθήν 2) 6 έξτρα, φορτωσις 24 'Οκτωβρίου — 5 Νοεμβρίου.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερένουζεν 35) 16 (δύο συνεχή τοξίδια), με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Βόρειον Γαλλίαν 41) 6, με 1500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσις 15—20 'Οκτωβρίου.

«ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερες) 9000 τ. παλαιοισιδηρών (500.000 κ.π. διά δέματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπή δολ. 75.000 φίο (δ κωδικός πληρωτέος είς λιρέπτας), όφιον διά φόρτωσιν από λιμένας Νοτίου Ατλαντικού δολ. 77.000 φίο, φορτωσις 'Οκτώβριον — Νοεμβρίου.

«ΑΟΥΡΩΡΑ» (όνδυριστανόν) από Αγίου Λαυρέντιου 9700 τ. γεννημάτων δι' ωρισμένους λιμένας Αγγλίας 42) δολ. φορτωσις 28 'Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ» (παναμ.) από Αγίου Λαυρέντιου 9500 τ. παλαιοισιδηρών (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπή δολ. 72.000 φίο, φορτωσις 20 'Οκτωβρίου — 5 Νοεμβρίου.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

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

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

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

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕ-
ΝΕΤΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 3 μ. μ.
23)10 — 6)11

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ» (ύπο τάξης-τσαρτέρ) από Χάμπτον ράδι 9500 τ. γεινημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ ή 'Υφρουντεν 30)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε.» (λιβερ.) από Χάμπτον ράδι 11.000 τ. γεινημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 30)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, όφιον διά γερμανικών λιμένα Βερτίου Θαλάσσης 31)6, με 2500 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, σύρτασις 25 'Οκτωβρίου—7 Νοεμβρίου.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβέργουρ πείντζ δολ. 6.75, όφιον δι' 'Αμβέργουρ—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 6.50, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 21 Νοεμβρίου—5 Δεκεμβρίου.

«ΣΤΑΜΑΤΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» όπως άνα αμερικανικός λιμένας Κόλπου δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ πείντζ δολ. 7, όφιον δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 6.75, όφιον κρήτην 25 σύντης έξτρα, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 127.500 φίο, φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΝ ΡΟΚ» (παναμ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. (μηχανές αύτοκινητών) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ κατ' άποκοπήν δολ. 61.000 φίο, φόρτωσις 7—15 Νοεμβρίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ» (λιβερ.) από Χάμπτον ράδι 11.500 τ. γεινημάτων διά Ρόττερνταμ 32)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, όφιον διά γερμανικών λιμένα Βερτίου Θαλάσσης 33)6, με 2500 τόν. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 18 Νοεμβρίου—5 Δεκεμβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ράδι 11.000 τ. γεινημάτων διά Ρόττερνταμ 33)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, όφιον διά γερμανικών λιμένα Βερτίου Θαλάσσης 34)6, με 2500 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» από Χάμπτον ράδι 9500 τ. γεινημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμρετνταμ (τρία συνηγή ταξίδια) 32)6, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, όφιον διά γερμανικών λιμένα Βερτίου Θαλάσσης 1)6 έξτρα, με 2500 τόν. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤΑ» (παναμ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διά Πολώνιαν δολ. 6, 'Αμβέρσαν—'Αμβέργουρ πείντζ, κατ' άποκοπήν δολ. 74.000 φίο, φόρτωσις Νόρδερν—Δεκέμβριου.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Πολώνιαν δολ. 8, όφιον από Νόρδερν πείντζ δολ. 7, με 1300 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 12—30 Νοεμβρίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΦΑΡΑΛΗΣ» (παναμ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 63)—, όφιον διά φόρτωσιν από Πρίνς Ρούτερ 2)6 έξτρα, όφιον διά κρήτην 65)6 βάσιν, 'Οκτωβρίου—20 Νοεμβρίου.

«ΠΗΝΕΙΟΣ» από Βόρειον Ειρηνικού ή Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. γεννημάτων διά Τόκιο — Χακάτα πείντζ δολ. 6, όφιον κρήτην 6.25, με 1000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 1—10 'Οκτωβρίου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ» (παναμ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 10.000 μετρικών τόνων γεννημάτων διά Τεργέστην δολ. 7.75, με 2000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 15—30 Νοεμβρίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ειδονημάθη 58)6, όφιον κρήτην 2)6 έξτρα, ίσων βρύμην 5)— έξτρα, όφιον διά δύο λιμένες έκφερτωσεων 3)6 έξτρα, φόρτωσις 26 'Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

«ΑΥΡΑ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. ξύλειας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' αμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (βρετίων του Χάττερας), κατ' άποκοπήν δολ. 68.500 φίο, φόρτωσις Νοεμβρίου — Δεκέμβριου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (λιβερ.) από Βόρειον Ειρηνικόν 14.000 τ. κρήτης δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 6, με 1000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, όμεσος φόρτωσις.

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9600 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 6 με 1000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 'Οκτωβρίου — Νοεμβρίου.

«ΜΙΧΑΗΑ Γ.» (λιβερ.) από Βόρειον Ειρηνικόν 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 63)—, ίσων κρήτην 65)6, όφιον διά δύο λιμένες έκφερτωσεων 2)6 έξτρα, φόρτωσις 5—25 Νοεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤΑ» (παναμ.) από Λόδη 'Αντζελες 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα αμερικανικό λιμένα, κατ' άποκοπήν δολ. 72.500 φίο, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. γεννημάτων δι' ώρισμενους λιμένας 'Αγγλίας 63)—, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου—5 Δεκέμβριου.

«ΚΡΟΝΟΣ» (λιβερ.) ή Βρετανικήν Κολομβίας 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 63)—, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβ.) από Ριόν 'Ιανέρων 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (βρετίων του Χάττερας) δολ. 4 φίο, φόρτωσις Δεκέμβριον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» από Ριόν 'Ιανέρων 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (βρετίων του Χάττερας) δολ. 4, φόρτωσις Δεκέμβριον.

«ΝΕΒΑΔΑ» (λιβερ.) από Σπαλάτον 7300 τ. τοιμέντων εις σάκους διά Μαυρός ή Βιζαγκαποτάτην 71)6, ίσων Καλκούτταν 74)—, φίο και στόσουεν, με 1000 τ. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφερτωτικών, φόρτωσις 21 'Οκτωβρίου — 6 Νοεμβρίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιβεριανός) από Πόρτο Μάρκερο ή Βενετίαν 9000 ήσων 9400 τ. λιπουσώτων (419.000 ήσων 452.000 κ.π. διά δέματα) διά Μαντρές ή Βιζαγκαπατάτην 57)6 ίσων λιμένα, 60)— φίο δι' σμοφτέρων, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου — 9 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ» από Σπαλάτον 4000 τ. τοιμέντων εις σάκους δι' ένα λιμένα Μαντράς, Βιζαγκαπατάτη ή Καλκούτταν, 74)— φίο και στόσουεν, με 1000 τ. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφερτωτικών, φόρτωσις 5—15 'Οκτωβρίου.

«ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ» από Βαρκελώνην 5000 τ. ποτάσσης (τρήμα φόρτου) με όφιον τόνων νουσών δι' 9500 τ., δι' αμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (βρετίων του Χάττερας) δολ. 4.50 ήσων λιμένα η δολ. 4.75, δύο λιμένος, φίο, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

«Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΤΡΟΣ» (σημ. ιταλική) από Κωνσταντίνουπολην 8500 τ. τοιμέντων εις σάκους διά Καλκούτταν 75)— φίο και στόσουεν, με 1000 τ. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφερτωτικών, φόρτωσις 1—30 Νοεμβρίου.

«Εξ Αύστραλιας, Ινδιών και Απων Ανατολής

«ΒΑΣΙΛΗΣ» από Καράτοι 3000 τ. γενικών έμπορευμάτων διά Τσάλιαν 43)6 φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 500 τ. έκφερτωτικών, καντσέλλο 5 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ» (Κοσταρίκας) από έπιτα λιμένας Φιλιππίνων ήσων 500.000 κ.π. κόπρα δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβέργουρ πείντζ 14)2 σύντης κατά κυδικόν πόδα, φίο (δύο λιμένας έκφερτωσεων, φόρτωσις 5—30 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» από Μαυρίκιον 9800 τ. ζαχόρεως εις σάκους διά Λονδίνον 67)6, με 750 τόν. έκφερτωτικών, φόρτωσις 24 'Οκτωβρίου — 9 Νοεμβρίου.

«ΠΑΣΙΩΙΚ ΟΣΕΑΝΑ» (λιβερ.) από Βιζαγκαπατάτη 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πείντζ δολ. 11.50, με 1000 τ. φόρτη και 1000 τ. έκφερτωτικών εις τό δολ. 1.30, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιβερ.) από Βιζαγκαπατάτη 9500 τ. μεταλλευμάτων δι'

αμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (βρετίων του Χάττερας) δολ. 11.75, με 1000 τ. φόρτη και 1000 τ. έκφερτωτικών εις τό δολ. 1.30, φόρτωσις 6—27 Νοεμβρίου.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» από Κρίστμας 'Αϊλαντ' (Μικεναίας) 9500 τ. φωσφάτων χύμα δι' ένα λιμένα Δυτικής Αυστραλίας 32)6, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 5 Δεκέμβριος.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» από Νιούαρκ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Ριόν 'Ιανέρων, κατ' άποκοπήν δολ. 78.000 φίο, φόρτωσις 7—15 'Οκτωβρίου.

«ΓΟΡ» από Πουέρτο Ρίκο 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα λιμενικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολ. 116.000 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριος.

«ΣΤΑΜΑΤΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» όπως άνα αμερικανικόν λιμένας Κόλπου 25 σύντης έξτρα, με 3000 τ. έλευθερον έκφερτωτικών, φόρτωσις 7—15 Νοεμβρίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ» (λιβερ.) από Χιούστον 9800 τ. λιπασμάτων διά Πότερς δολ. 7.75 φίο, φόρτωσις 9—20 Νοεμβρίου.

«ΕΝΤΥ» (λιβερ.) από ένα λιμένα Κούνας 5000 τ. ζαχόρεως εις σάκους διά Σαίν Τζέν δολ. 3.85 φίο, διμεσος φόρτωσις.

«ΣΑΝΤΟΥΙ-ΤΣΣ» (παναμ.) από Σαντιάγο 3800 τ. μεταλλευμάτων διά Βίλμιγκτων (Νετλόγουαρ) δολ. 3.65 φίο, διμεσος φόρτωσις.

«ΤΣΑ» (παναμ.) από δύο λιμένας Μαδαγασκάρης 4300 τ. παλαιοσιδήρων διά Γαλλίαν 90)—φίο και στόσουεν, φόρτωσις 21 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

Αί χρονοναύλωσίες

«ΑΚΡΩΝ» (λιβερ.) 10.760 τόνων ί.ν. (490.000 κ.π. διά δέματα, 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσαρτέρ διά τρεις 6 έως 6 πόλιδον μεταφορών (παγκόδιμοι μεταφοροί) δολ. 2.05, παράδοσης εις Άτλαντικον ή Κόλπου 15 Νοέμβριον.

«ΚΕΙ-Ι-ΣΤΑΡΑ» (λιβερ.) 10.800 τόνων ί.ν. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσαρτέρ διά τρεις 6 έπιστρεψης έξι 'Ινδιών εις την Εύρωπη δολ. 1.50, παράδοσης εις Μοργκανγκό 1—15 Νοεμβρίου.

«ΕΛΛΗΜΑΡΗ» 10.384 τόνων ί.ν. (470.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσαρτέρ διά τρεις 6 έπιστρεψης έξι 'Ινδιών εις την Εύρωπη δολ. 1.50, παράδοσης εις Καλαμπάριον 15 Νοέμβριον, τόσους όμως οι πετρελαίους.

«ΕΚΡΙΣΤΕΙΝ» (σημ. ιταλική) από λιμένας Περσικού Κόλπου 18.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό δολίοι 65% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16—25 'Οκτωβρίου.

«ΤΑΝΚ ΜΠΑΡΟΝ» (όγγιλ.) από Νεάπολιν 12.000 τ. καθαρού πετρελαίου δι' Ελλαδά 14)6, φόρτωσις 9—16 'Οκτωβρίου.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιβερ.) από Πουέρτο Λαρά ή Κρούζ 15.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό Πουέρτο Ρίκο 45% έπι έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 9 'Οκτωβρίου.

«ΕΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό πετρελαίου διό έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16—25 Νοέμβριον.

«ΕΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό πετρελαίου διό έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 9 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚΑ» (λιβερ.) από Καλιφόρνιαν δύο τημήτα φορτίου άκαθόρτου πετρελαίους άπο 10.000 τ. έκστον, δι' Ίαπωνιαν 70% τό ένα τημήτα και 60% τό έπερτερον, έλαστον της βάσεως του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 9 'Οκτωβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ» (λιβερ.) (εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 26.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό Άλεξανδρειαν δολ. 3, φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 21.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό Τενερίφφαν 47½% έπι έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-Ι-Λ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 21.000 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διό Μπότον Μποίη 42½% έπι έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΟΥΡΑΓΚΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 18.500 τ. άκαθόρτου πετρελαίου διά Κορβαγένην, με όφιδον Τενερίφφαν, 50

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάργκα Όσεανικα»	57	11650	έφθ. Χάρον 6 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	έφθ. Σφάξ 4 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - Μαύρης Θαλάσσης
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Πόρτο Αθεσιρ 6 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώφ»	54	8450	άνευ. Λουδίνιον 3 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή»	18	2974	έφθ. Ισιτταγκόγκ 4 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πειραιά από 7 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	σργεύ. Πειραιά 14 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7231	έφθ. Βαγκούδερ 5 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνευ. Μπέλφαστ 8 Σεπτ. διά Κέϋ Ούέστ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	έφθ. Μπάτσαρον 8 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	εἰς Έλληναν 13 'Οκτ. (διά Γαλάτσι)
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ»	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	7300	άνευ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΑΓΓΛΙΑ	«Ελληνική A. E.	44	1920	άνευ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	έφθ. Τοκοπίλαν 7 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνευ. Γενόβαν 8 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μπουνέον "Αύρες 27 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλίοιμ»	44	7125	διήλθε Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Σασύντα
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιθαναύ» A.E.	44	7176	διήλθε Λός 'Αντζελες 2 'Οκτ. διά Λουδίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψωρα»	42	7191	έφθ. Γένοβαν 20 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	άνευ. Αμβούργον 27 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Θεοφανώ» A.E.	43	7234	έφθ. Κούρρε 24 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιθαναύ» A.E.	43	7229	άνευ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8332	άνευ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ. διά Στεττίνον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σπρλής	21	1037	εἰς μεταφοράς 'Αδριατικής—'Ελλάδος
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνευ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ. δι' Ούζαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιθανάς» A.E.	43	7176	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	διήλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ A. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	διήλθε Τρίνινταν 24 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρά	56	9500	εἰς Φλώσιγκ, ιπότο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανάς» A.E.	41	7460	έφθ. Τόκιο 9 'Οκτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύμησιον κλπ.	24	2728	έφθ. Τζακάρταν 26 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπιος»	44	7240	άνευ. Γιανδάτα 10 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	έφθ. Πινάκτας Κάρντον 3 'Οκτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Ασημ. Γκούμας	39	1008	διήλθε Κωνιοποιον 7 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΑΣΤΕΡΙΣ	"Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνευ. Νόντην 30 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανάς	43	7227	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 7 'Οκτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	έφθ. Κολόμπο 10 'Οκτ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Άθανας»	21	3275	άργει εἰς Πέραμα 14 'Οκτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίδι»	44	7176	άνευ. Λός 'Αντζελες 27 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	άνευ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ. διά Πειραιά
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούπτας & Σία	11	1881	άνευ. Μορογικάδο 1 'Οκτ. διά Καράτσι
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» A.E.	46	2035	έφθ. Λουδίνον 10 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ K.	άδ. Κοντού	30	739	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	άνευ. 'Αλγερίουν 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άνευ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Χολτενάου
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» A.E.	46	2016	άνευ. Λονδίνον 4 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	N. Λαμπτήρης	31	967	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διήλθε Θέουταν 3 'Οκτ. διά Λάρυμναν
ΓΕΩΡΓ. M. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου	21	5728	άνευ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. δι' Ελλάδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Τσαπτικό 29 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	έφθ. Σασουβάπτον 28 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	έφθ. Κάδιε 20 Σεπτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διήλθε Θέουταν 24 Σεπτ. διά Χοῦστον
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	έφθ. Κωνοτάντζαν 10 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαράνη	40	5006	έφθ. Σιγκαπούρην 13 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. 'Ιγγλεσή	18	5275	άνευ. Καράτσι 1 'Οκτ. διά Τσιτταγκόγκ
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	έφθ. Πόρο 2 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	διήλθε Γιρβαλτάρ 4 'Οκτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	έφθ. Μίδδλεσετορ 4 'Οκτ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρας	43	7232	έφθ. Σορέλ 7 'Οκτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιθανάς	37	4839	εἰς Ρόττερνταμ από 2 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	άνευ. Φιλαδέλφειαν 4 'Οκτ. διά Πουέρτο Ορντάς
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4142	άνευ. Χούλλα 20 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	έφθ. Ούντεβάλλα 6 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» A.E.	44	7253	άνευ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	διήλθε Πόρτα Σαδ 27 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διήλθε Ντακάρ 8 'Οκτ. (διαταγάς)
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεπ	21	1549	έφθ. Πειραιά 11 'Οκτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	56	2746	άνευ. Ν. Υόρκην 5 'Οκτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνευ. Βοστώνην 27 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1055	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» A.E.	57	7068	έφθ. Μαντράς 6 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» A.E.	39	6281	άνευ. Αμπαντάν 6 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	άνευ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς διήλθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7254	άνεχ. Ταμπίκ 29 Σεπτ. διά Σμύρνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. 'Αμπαντάν 9 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7203	διήλθε Θέσουταν 1 'Οκτ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7063	έφθ. Μόμπιλ 6 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7176	άνεχ. Γλασκώβην 3 'Οκτ. διά Τάμπαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. Έπιχ.	43	1492	άνεχ. Πειραιά 10 'Οκτ. διά Τζέδδαν
ΕΑΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	7253	έφθ. Πάλμ Μπήτς 10 'Οκτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7251	άνεχ. Χάρηρην 7 'Οκτ. διά Β. 'Αμερικήν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	2369	έφθ. Χριστιανάδην 5 'Οκτ. (δι) 'Αρχάγγελον
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	7194	έφθ. Λ.ο. «Αντζέλες 8 'Οκτ. (δι) 'Ιαπωνιαν'
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	3976	έφθ. Πειραιά 12 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — Έλευθεριάδη	17	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 1 'Οκτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοι Πέτρ. Γουλανδρή	43	1699	άργει Πέραμα 14 'Οκτ.
ZΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος — Κουτλάκης	08	5548	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Οκτ. διά Βέζερ
HAΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	44	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευα)
ΗΡΩΝ II.	Δημη. Ν. Κουφός	44	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ. δι' 'Ινδονησίαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσας» Α.Ε.	44	8424	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άπ. Πεζάς	56	4815	άνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ.
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7924	άνεχ. Πούντα 'Αρένας 20 Σεπτ. διά Κουντέρο Μπαίη
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξιμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	56	εις Νόρντεγχαμ από 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. Φαφαλιού	56	9050	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Σεπτ. διά Μπάρι
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεση	42	7035	άνεχ. Μαζίλος 6 'Οκτ. διά Μάντζεστερ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Άθηνά» κλπ.	44	10441	
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. Χ' πατέρας	43	7255	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 5 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Ρότσεστερ 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	«Ζεπάγκας»	57	9500	άνεχ. Κίελον 21 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλινός»	44	7198	άνεχ. Πειραιά 12 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	19	5182	διήλθε Τζιμπουτί 25 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ Κ/ ΔΑΜΑΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	56	6330	άνεχ. Νόρντεγχαμ 30 Σεπτ. διά Βικτώριαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Σάρακ»	57	9000	εις 'Αγγλίαν, υπά συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7229	διήλθε Λάδσεντ 30 Σεπτ. διά Φλωρίδα
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσας» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Τάϊν 1 'Οκτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γρατσού	44	7260	έφθ. Άρχορ 29 Σεπτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Καρθαγένην 8 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1793	άνεχ. Μεμπάσσα 4 'Οκτ. διά Μογκαντίσιο
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7224	άνεχ. Βιζαγκαπατάρ 24 Σεπτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομιάς	56	8429	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. δι' Ούζαν
ΚΡΗΤΗ	N. Κουδύλης	44	7253	άνεχ. Κολούμπια Ρίμερ 4 'Οκτ. δι' 'Ινδίας
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Ρουέν 4 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην, έφθ. 5
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει 'Ελευσίνα 14 'Οκτ.
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Ρουέν 4 'Οκτ. διά Χάρην
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπερόλη»	20	6416	άνεχ. Τζάκσονβιλ 17 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Γκρειντενμάουθ 28 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9086	διήλθε Λίζαρντ 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπολος	05	2527	έφθ. Τεργέστην 28 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Χιροχάτα 27 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λών	56	8450	άνεχ. Χακοδάτην 28 Σεπτ. διά Νίκαμά
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	964	άνεχ. Θεόδ. Τεργιάζος
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ. δι' 'Οδησσόν, έφθ. 10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει Πέραμα 14 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Μπαχρέν
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάστης	24	1556	διήλθε Πιραλάτρ 9 'Οκτ. διά Γένοβαν

Ο "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ,, ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ.ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΝ ΤΑΣΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ

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

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



ΡΟΝΤΙΣΗ ΡΙΑΚΟΣ Ν ΑΥΤΑΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

"Ηρχισαν τὰ μεθύματα διά τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις τῶν Α' Β' καὶ Γ' τάξεως Μηχανικῶν τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι λειτουργοῦντα 'Έκπαιδευτικά Τμῆματα:

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

'Η ἀπόδοσις καὶ σι 100 % ἐπίτυχια τῶν Φροντιστηρίων μας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολυετοῦς λειτουργίας του εἶναι γνωσταὶ εἰς δόλον ἐν γένει τὸ Ναυτικὸν Κόσμον. Καὶ ὡς ἐκ τούτου πρέπει εἰς πάντα ὑποψήφιον νὰ γεννοῦν τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην καὶ νὰ ἐγγυῶνται τὴν ἀσφαλή ἐπιτυχίαν του. Συντελεῖ δὲ εἰς τοῦτο κατ' ἄρχον τὸ πεπειρωμένον καὶ εἰδικευμένον ὅριστον διδακτικὸν προσωπικὸν, τῷ οποίον ἀπότελεται ἀπό άνωτέρους ἀξιωματικούς τούς Β.Ν. ἐνέργεια καὶ ἀλλούς ἐκεκτούς Καθηγητάς λίαν ἐμπειρίους καὶ ιδίᾳ εἰς τὸ μάθημα τῶν Μαθηματικῶν, σπουδαῖς ή προπαρασκευῇ εἴναι ἀπόλυτας ἀποδοτική καὶ ἐπίτυχης 100 % εἰς τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις.

Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ πάσσαν πληρωφορίαν πὼν διεκπερασθεῖσαν τῶν άναγκασιούντων πιστοποιητικῶν διὰ τὰς διεξαγόρευσις τῶν θεορητικῶν προτερίων, εἰς τὸ ίδιον τὸν Φροντιστήριον.

Γνωστοποιούμενος ἀκόμη, διὰ τὸ πάσσαν καθηστερούντας εἰς διάστημα μαθημάτων πιστοποιητικῶν προτερίων, διὰ τὸ πάσσαν πληρωφορούμενος, διὰ τὸ πάσσαν παντός εἰς τὰ Μαθηματικά λειτουργεῖ εἰδικὸν Τμῆματα μὲ πολύωρον διδασκαλίαν. 'Επίσης δὲ πληρωφορούμενος, διὰ τὸ πάσσαν παντός εἰς τὰ Μαθηματικά λειτουργεῖ εἰδικὸν Τμῆματα μὲ πολύωρον διδασκαλίαν σὺντονίσας τὸν προτερότονον προσερχομένους ύποψηφίους θά λειτουργούν ιδιαίτερα.

Τὰ Φροντιστήρια μας θὰ λειτουργοῦν ἀπὸ τῆς 7ης—Ιης μ.μ. καὶ ἀπὸ τῆς δησ—10ης μ.μ. καθ' ἔκαστην.

Καθιστώμεν γνωστόν, διὰ τὸ πάσσαν οἰκονομική διευκόλυντσις καὶ ιδίᾳ διὰ τοὺς ύποπτερούντας ναύτας καὶ υπαξιωματικούς ἐν τῷ Β.Ν. καθὼς καὶ στρατιώτας ιδιαιτέρα συμφωνία.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Καθ' ἔκαστην ἀπὸ θησ—1ης μ.μ. καὶ 6.30—10ης μ.μ. θὰ διδωνται εἰς τὰ Γραφεῖα—Διδακτήρια τῶν Φροντιστηρίων μας: α) ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Επικαινιότητος τηλεγραφικῶν, τηλεφωνικῶν καὶ ταχυδρομικῶν ταχυτάτων.

II Μεροφρίας 23α (Κεντρικὸν Εκπαιδευτήριον τῶν Μηχανικῶν Σχολῶν : «Αναξαργόρας») Τηλ. 42-973 καὶ 470-891. Πάσι τις ὑπόψηφιοι δύνανται νὰ λαμβάνη σιανδήποτε πληρωφορίαν τηλεγραφικῶν, τηλεφωνικῶν καὶ ταχυδρομικῶν ταχυτάτων.

('Εκ τῆς Διευθύνσεως)

ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	άνεχ. Μορμουγκάρο 10 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ., & Μ. Νομικός	43	7229	διήλθε Θέουταν 8 'Οκτ. διά Σπαλάτον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Οκτ. διά Μαντράς
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώτης	17	2032	ζνέχ. Αλεξανδρείαν 3 'Οκτ. διά Λαστάκια
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	διήλθε Κόπερβικ 6 'Οκτ. διά 'Αρχάγγελον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Βορδώ 5 'Οκτ. διά Νάντην
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθίου	55	8526	ύνεχ. Αμβροσαν 8 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Νικήσμα 1 'Οκτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	άργει. Άμπελάκι 14 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Σεπτ. διά 'Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 7 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Θων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	εις Ριγιέκαν από 2 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεολία»	20	6546	άργει. Πέραμα 14 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Γένοβα 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	αργει. Πειραιά 14 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	λδ. Κουλουκουντή	48	5500	άνεχ. Πόρτα Σουδάν 9 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΜΑΤΡΩΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 'Οκτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαδόγλου	16	2081	διήλθε Κων/πολίν 1 'Οκτ. διά Βραίλαν
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Λάδσεντ 3 'Οκτ. διά Μάντζεστερ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορινάδες»	57	9200	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Ντόθερ 14 Σεπτ. (από Ντότρεχτ)
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	άνεχ. Χούλι 26 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΗΝΑΙ	«Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	54	2709	άνεχ. Βικτωρίαν 2 'Οκτ. διά Πειραιά
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν 1 'Οκτ. διά Σιδηνεύ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7247	άνεχ. Σέδεν Αιλαντς 4 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Σαουθάμπτον 9 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	έφθ. Κακινάντα 21 Σεπτ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	έφθ. Μπούενιος Αύρες 30 Σεπτ.
ΝΗΡΕΥΣ	ΗΛ. E. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεχ. Κολόπον 9 'Οκτ. διά Ραγγούν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	διήλθε Σουέζ 5 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς Έπιφανειάδης	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Βομδάνην
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7254	έφθ. Σάντος 18 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	άνεχ. Μουρόρα 21 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	άνεχ. Φόδεϋ 5 'Οκτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	έφθ. Αμέρερσαν 6 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ισμήνη»	20	7581	εις θέσιν 47 B.—7.30 Δ., 'Οκτ. 3 διά Ρόττερνταμ
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9350	διήλθε Παναμάν 1 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΓΑ	«Έμπορ. — Έφοπλιστική	44	7284	άνεχ. Ήράκλειον 28 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 Σεπτ. διά Πειραιά, έφθ. 14 'Οκτ.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ. διά Σικελίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 27 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	διήλθε Λίζαρον 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Άντωνιού-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	άνεχ. Χάιφαν 24 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Κααδίσιας	43	7258	έφθ. Γιοκούμπαν 10 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — X. Πατέρας	43	7250	έφθ. Βαγκούθερ 29 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκ. διά Πουέρο 'Ορνάζ
ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκ. διά Λός "Ανζελες
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάντης	20	1331	έφθ. Αλεξανδρείαν 28 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Βαγκούθερ 8 'Οκ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	εις Κίελον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	Δ. Πατέρας	57	12200	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΙ ΚΕΡΟΡ	ήτ. «Πασιφίκ Κογκέρορο»	57	10050	έφθ. Μαρακάιπο 7 'Οκτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. «Ευπερίκος	45	3822	διήλθε Παναμάν 4 'Οκ. (από Χουέάσκο)
ΠΕΤΡΟΣ	γιο Π. Γουλανδρή	44	11473	έφθ. Βόλον 25 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 6 'Οκ. διά Κόνακρυ
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς»	44	7207	διήλθε Ηστχαμ 9 'Οκ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	άργει. Αυτελάκι 14 'Οκ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	8603	άνεχ. Λουδίνον 2 'Οκ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Ρίο Γκράντε 9 'Οκτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7232	άνεχ. Εμδεν 28 Σεπτ. διά Κόνακρυ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άνεχ. Ηστχαμ 9 'Οκ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	εις μεταφοράς Πειραιώς—Κωνστάντζης
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίς»	55	16566	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ	γιοι Σιγάλα	25	1412	έφθ. Νιούάλα 23 Σεπτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-Ι-ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	έφθ. Κερμέκ 25 Σεπτ.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-

χτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγέσιον

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΨY 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Ρόπτερνταμ 9 'Οκτ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Τρανσπερτόλ»	18	5563	διηλθε Μιτάρμπαντος 8 Σεπτ. διά Καμπίμας
ΣΑΜΟΣ	Υἱοί Δ. Ιγγλέση	43	7176	διηλθε Σιγκαπούρω ρόδς 5 'Οκτ. διά Χάβρη
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υἱών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Μαδράς 5 'Οκτ.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2472	έφθ. Πάτρας 5 'Οκτ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	διηλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Ερυθράν
ΣΟΥΕΖ	Ιω. Λάτσης	24	1564	διηλθε Θέσουταν 27 Σεπτ. διά Καλάμας
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άργει Αυτελάκι 14 'Οκτ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	διηλθε Λίζαρντ 4 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8800	διηλθε Ντόβερ 4 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	διηλθε Παναμάν 7 'Οκτ. διά Ρόπτερνταμ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Ταλκαχουάνο 4 'Οκτ. διά Κόραλ, έφθ. 5
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Μπουένος Αϊρες 29 Σεπτ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	40	7637	είς Πειραιά 14 'Οκτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενιά Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Λούδινον 3 'Οκτ. διά Σαίν Κίττ'ς
ΓΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπατασίφικ»	56	2745	έφθ. Νέαν Ύόρκην 11 'Οκτ.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Μύκονον 1 'Οκτ. διά Ναν Όρλεάνην
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	διηλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Ερυθράν
ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	διηλθε Ντόβερ 26 Σεπτ. διά Πειραιά
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίον»	57	9950	έφθ. Βρέμη 2 'Οκτ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	είς Αύλωνα 5 'Οκτ.
ΦΡΥ	Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	διηλθε Σουέζ 10 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	έφθ. Ρόπτερνταμ 6 'Οκτ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Ρόπτερνταμ 10 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7246	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ. διά Ιταλίαν
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικό Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. διά Ρόπτερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	'Απ. Πεζάς	55	8225	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	είς μεταφοράς Πειραιώς—Κωνστάντζης
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	διηλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Τζέδδαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΓΕΙ	έτ. «Αίλα ντε 'Ορο»	24	2107	έφθ. Ήστχαμ 9 'Οκτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναυ.)	έτ. «Γκρίνιβιλλ»	44	7210	έφθ. Μασσαλίαν 17 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Κολόμπο 6 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Σεπτ. διά Ιταλίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Φράγκος	21	6803	έφθ. Καρπάτσ 25 Σεπτ.
ΑΓΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Γιουν. Κρός»	57	13000	είς Σιμίζου, υπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άνεχ. Αμστερνταμ 28 Σεπτ. διά Κόλπου Μεξικού
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	διηλθεν Ούζαν 26 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσέανκα»	42	7223	έφθ. Μίδδλεσμπρο 29 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20250	διηλθε Σουέζ 27 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιδ.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 28 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά. Πλάτα»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 5 'Οκτ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Καμπτάνα 29 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΕΛΛΑΔ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Βότα»	57	21000	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 17 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	είς Κάρδιφ όποι 25 Ίουλ. (έπισκευαί)
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	έφθ. Νιούπορτ 27 Σεπτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	έφθ. 'Αμβούργον 1 'Οκτ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεχ. Ταϊρότσιλ 27 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενες»	44	7161	άνεχ. Λίβερπουλ 2 'Οκτ. διά Σέδεν "Αλαντς
ΑΘΗΝΑ (λιδερ.)	έτ. «Πάμελ»	44	2893	έφθ. Ρουέν 6 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διηλθε Παναμάν 10 'Οκτ. διά Βαλπαραΐσον
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άβανς»	29	3958	άνεχ. Κολόμπο 26 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	9063	έφθ. Σουάντ 10 'Οκτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σαν Γκρεγκόριος»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 24 Σεπτ. διά "Ηνωμένας Πολιτείας (Άτλ.)
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤ (λιδ.)	έτ. «Άγκουτλα»	57	8184	έφθ. Ρόπτερνταμ 10 'Οκτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιδ.)	έτ. «Πασίφικ Τραϊντιγκ»	56	8835	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Ετζέρ»	44	7240	έφθ. Κολόμπο 11 'Οκτ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 7 'Οκτ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7158	διηλθε Τρινιντάντ 1 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	έφθ. Βιζαγκαπτανία 18 Σεπτ.
ΑΚΤΗ (λιδερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7132	άνεχ. Ρόπτερνταμ 3 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΚΤΙΟΝ (λιδερ.)	έτ. «Ρόντας	43	7213	διηλθε Χονδούλου 3 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΛ—ΚΟΥΒΕΙ·Τ (λιδερ.)	Γρ. Αδρ. Περσ. Κόλπου	18	5268	διηλθε Σουέζ 27 Σεπτ. διά Τζέδδαν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ	Γρ. 'Ωνάσης	54	28738	άνεχ. Χάβρην 7 'Οκτ. διά "Αμβούργον
ΑΛ·ΡΙΑΝΤ (λιδερ.)	Γρ. Αδρ.—Περσ. Κόλπου	30	4696	έφθ. Μορουγκάο 28 Σεπτ.
ΑΛΑΣΚΑ (λιδ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίτσλεξ»	25	2323	έφθ. Πάρτιγκτων 8 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιδ.)	έτ. «Κολόν»	56	10482	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 6 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (λιδ. δεξ.)	έτ. «Λαϊμπίριαν»	55	20926	διηλθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλια»	18	5555	άργει Πέραμα 14 'Οκτ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιδ.)	έτ. «Μονρόβιο»	53	7409	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 9 'Οκτ. διά Ρόπτερνταμ
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλίτσια»	24	5026	διηλθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Τσιτταγκόγκ

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ," ΠΕΙΡΑΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως και μεγέθους έπισκευαι είς τιμάς συναγωνισμού και μὲ ταχύτητα άσυγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,"
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλκιδιάδης»	42	7066	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 9 'Οκτ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει 'Ελευσίνα 14 'Οκτ.
ΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7472	διήλθε Σουέζ 9 'Οκτ. δι' "Εμδεν"
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκούσεντο»	21	4358	άργει 'Ελευσίνα 14 'Οκτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Έξτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Οκτ. διά Ντεμεράρον
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλλάλιμπα»	43	7231	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. Τρανσατ. Φράύτερ	53	12897	άνεχ. Σάντος 30 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	50	10776	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΑΛ-ΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	Γρ. 'Άρη—Περο. Κόλπου	27	4966	άνεχ. Μορμουσάδ 9 'Οκτ. διά Τεργέστην
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Άλδ. Πλάνας	19	5729	διήλθε Θέουταν 4 'Οκτ. διά Βουλώνην
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 Σεπτ. διά Σάν Χουάν
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	άνεχ. 'Αμβέρσαν 3 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	έφθ. Κάρδιφ 6 'Οκτ.
ΑΜΕΙΔΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ. διά Γκουάντα
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	διήλθε Λίζαρτ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Άμιτα»	42	6995	έφθ. Μορμουγάκο 6 'Οκτ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	έφθ. Βαγκούμερ 24 Σεπτ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ηστιπάσοντ»	38	7949	άνεχ. Καρπίμας 27 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΑΝΑΣΑΣΑ (λιθ.)	π. «Αταλάγια»	48	7237	άνεχ. Γιαβάτα 5 'Οκτ. διά Κασσάντο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ντέρων	42	7999	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 30 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΝΔΟΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενβενίντο»	45	7331	διήλθε Τζιμπούτι 6 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	διήλθε Σουέζ 9 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	διήλθε Σάουθεντ 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	12500	εις Τσουρούμι, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	άνεχ. Βάλδις Μπαίη 28 Σεπτ. διά Ναν 'Υόρκην
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Τεργέστην 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ·Υ. (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	11568	διήλθε Παναμάν 9 'Οκτ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	διήλθε Παναμάν 6 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ·ΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10150	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Οκτ. διά Τόκιο, έφθ. 4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8432	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	12000	έφθ. Βολτιμόρη 5 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8390	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	25183	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24526	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 11 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23469	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Οκτ. δι' Ισπανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8423	άνεχ. Χάρτλεπουλ 15 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	45	8557	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράϊον»	40	8427	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 7 'Οκτ. διά Πειραιάδ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ. «Οράϊον»	41	7257	άνεχ. Μόντρεαλ 2 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Οράϊον»	42	7010	άνεχ. Γιαβάτα 25 Σεπτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	44	10530	έφθ. Δουβλίνου 4 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράϊον»	43	7206	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7239	άνεχ. Ρουέν 3 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	57	14300	εις Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8434	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8486	άνεχ. Τρίνινταντ 28 Σεπτ. διά Λιθερπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8462	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	45	11534	διήλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8395	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8371	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Γένοβαν, έφθ. 9
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8444	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	41	8325	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	6725	διήλθε Παναμάν 30 Σεπτ. (άπο "Εμδεν")
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24200	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 12 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Σεπτ. διά Σουμάτραν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8443	άνεχ. Βαλτιμάρην 4 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7197	άνεχ. Βαγκούμερ 7 'Οκτ. διά Ναναΐμο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7167	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7242	διήλθε Λός "Αντζελες 7 'Οκτ. δι' Ισπανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8465	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	10450	άνεχ. Βαλτιμάρην 29 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ' (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23280	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 3 'Οκτ. διά Χάδρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8479	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7224	έφθ. Μουρόραν 5 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	8453	διήλθε Λός "Αντζελες 19 Σεπτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7166	διήλθε Σουέζ 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	έφθ. Βολτιμόρη 10 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7147	άνεχ. Μουρόραν 7 'Οκτ. διά Βαγκούμερ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·Ι·ΤΣ	έτ. «Οράϊον»	54	7256	έφθ. Μπιτάν Ρούζ 1 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 30 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελυτοράντο»	57	25000	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. διά Ν. Όρλεανην
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Τοκοπίλαν 9 'Οκτ.
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10735	άνεχ. Κολόμπο 21 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	4992	άνεχ. Λισσαβώνα 26 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	

Telephone: Pacific 6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Cable Address: KARABROS
E. P. KARADONTIS, ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ103 WILLIAMS BUILDING
VANCOUVER, B. C.

ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Τάιν 7 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	έφθ. Χάμπτον ρόδς από 9 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Λός "Αντζελες 28 Σεπτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	άνεχ. "Αλεξάνδρειαν 10 'Οκτ. διά Πότι
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	είς Βρατλαν' 6 'Οκτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	12500	είς θέση 49.11 B. — 3.54 Δ. 'Οκτ. 3 δι' "Αιλ οφ Γκραίν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεεάνικ»	57	12000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 'Οκ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΥ II. (λιβ.)	έτ. «Πλαστίφι Τραϊντίγκ»	57	11009	είς 'Αμβούργον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ. διά Μαρακάτιμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γκρινιβίλλ»	43	7244	άνεχ. Μαϊάν 8 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Σεπτ. δι' 'Άδριατικήν
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7247	διήλθε Πλαναμάν 18 Σεπτ. διά Λουδίνον
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόδλων»	10	3314	ύπερ. Τζακάρταν 15 'Οκτ. διά Ρεουνίδην
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιβ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57	9500	διήλθε Λιζαρντ 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφειον 7 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κροίζ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένας»	19	1775	διήλθε Θέουταν 2 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιβ.)	έτ. «Φονίξ»	44	7078	έφθ. Κολόμπι 7 'Οκτ.
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιβ.)	έτ. «Βιλανουσέδα»	56	10657	άνεχ. Μπράκε 9 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτ. «Αλμπίου»	43	7265	άνεχ. Μπελέμ 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	διήλθε Πόρτ Σαιδ 4 'Οκτ. (από Πόρτ Σουδάν)
ΑΡΙΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάννοπους»	57	11897	διήλθε Θέρστατην "Αλαντ 4 'Οκτ. Μπόταν Μπαΐν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονθ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	διήλθε Φλώσιγκ 17 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αγκουαρούτσα»	43	7120	είς Σύρου 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ίδια)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Τρίνινταν 9 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτη»	40	10224	άνεχ. Κιουρασάο 26 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΡΙΩΝ (λιβ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Πενσακόλα 29 Σεπτ. διά Τάμπαν
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	διήλθε Πολίν 8 'Οκτ. δι' 'Άλεξάνδρειαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	έφθ. 'Άλεξάνδρεια 30 Σεπτ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαΐη»	53	18288	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Πώλομπαρο
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. δι' Ούζαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	έφθ. Τρίνινταν 4 'Οκτ.
ΑΡΤΑ (λιβ.)	έτ. «Μιτιενβενίτο»	43	7232	είς Κων πολίν από 27 Σεπτ. (ζημιά)
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκω»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λαιμπ. Σή Τράνσπ.»	43	7288	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 'Οκτ.
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	διήλθεν Αγίου Βικέντιου 6 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Όζακαν 5 'Οκτ. διά Πόρτ Κάμφα
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πινέντο»	44	7161	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Βομβάνην
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	διήλθε Πλαναμάν 3 'Οκτ. δι' 'Ην. Πολιτείας. (Άτλαντ.)
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούέλ»	28	4809	έφθ. Άλεξάνδρεια 30 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Κάρδιφ 4 'Οκτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	έφθ. Αιδούργον 20 Σεπτ.
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Αντες»	45	7318	διήλθε Ντόμερ 3 'Οκτ. διά Βίλμιγκτον
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φότργουιντ»	42	7176	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 4 'Οκτ. διά Βρέμην
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Πέραμα 14 'Οκτ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Απτίκα»	27	5214	είς Σύρου 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΑΤΛΑΒΙΛΛ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	έφθ. Σαβάναν 8 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς»	54	11815	άνεχ. Λίβανον 25 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς»	54	11307	άνεχ. Ν. Υόρκην 9 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	20500	έφθ. Μοριουγκά 20 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	διήλθε Πούλο Μπούκον 30 Σεπτ. διά Βαγκούβερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	έφθ. Καράτσι 1 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Όζακαν 7 'Οκτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	10758	έφθ. Βοστώνη 3 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Αστρολούξ»	44	7250	άνεχ. Σπέτζιαν 5 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Νεάπολιν από 24 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Σημάττη 26 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 10 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10978	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Οκτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκον 4 'Οκτ. δι' "Αγιον Φραγκίσκουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λκ δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	άνεχ. Σιγκαρέπουρην 5 'Οκτ. διά Μιταχρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΓΚΕΡΟΠ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	20000	άνεχ. Γιούν Φραγκίσκουν 7 'Οκτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-Τ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	είς Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	14839	διήλθε Σιγκαρέπουρην 5 'Οκτ. διά Μιταχρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Γιούν Φραγκίσκουν 3 'Οκτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 1 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	διήλθε Σουέζ 25 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	είς Ρόττενταν από 15 Αύγ. (έπισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	είς μεταφόρας 'Αρούμπας—Μαρακάτιμπο
				άνεχ. Κιουρασάο 23 Σεπτ. δι' 'Αμμουαη Μπαΐη

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

"Ο ΘΑΛΗΣ,,

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ

ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Διά τού από 1—10—1948 Βασ. Διατάγματος
Ετος 1946Πλήρης θεωρητική και δι' έγκαταστάσεις δι' έξασκησιν.
Είς τάς έξετάσεις τού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πρόςάποκτησιν διπλώματος Ραδιοτηλεγραφητού Ε. Ν. ή Σχολή μας
εχει πάντοτε έπιτυχιαν 100 %.

Πληροφορίαι, έγγραφαι καθ' έκαστην είς τήν Σχολήν, "Αριστοτέλους 88α (πλατεία Κυριακού — πρώην Βικτωρίας), Τηλ.815—755, ΑΘΗΝΑΙ.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

"Από MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχρις CALCUTTA

Προτιμάτε τους κ.κ. R. KRISHNASWAMY, NAIDU & SONS

"Αντιπρόσωποι μένοντες παρά τού κ. N. A. SHARIR

STEVEDORES SHIPCHANDLERS. SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

HEAD OFFICE: 2 JAFFER SYRANG STREET

P.B. 1580 MADRAS. 1.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SCRUTINY For SHARIR MADRAS

Τιμαι άσυναγώνιστοι. — Ταχεία και πλήρης διεκπεραίωσις. — Έργασία και άποδοσίς ηγγυημέναι.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλαντικός»	53	12712	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιβ. δ.)	έτ. «Αντλαντικός»	52	11767	διήλθεν 'Αλγέριον 9 'Οκτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7200	άνεχ. Σίδνεϋ 5 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤ'ΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	52	10930	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΙ.ΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	50	8631	εἰς Μίδδλεμπρο πότῳ 16 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιβ.)	έτ. «Ορίδος»	43	7248	διήλθε Τρίνινταν 5 'Οκτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Λάδσεντ 25 Σεπτ. δι' Όλλανδιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	48	10928	άνεχ. Ντόρμπτων 30 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	10908	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 5 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλαντικός»	57	10500	ἔφθ. Κόμπτε 10 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	εἰς Οζάκαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Παναμάν 6 'Οκτ. διὰ Σάν Ζουάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ.Υ.	οτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Αμέρεσαν 4 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Ατλαντικός»	56	10100	άνεχ. Βρέμην 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7247	άνεχ. Οζάκαν 29 Σεπτ. δι' Ειρηνικὸν
ΑΥΓΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπήδερ»	56	10312	έφθ. Καλλάς 26 Σεπτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλιμέα»	42	7177	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Οκτ. διὰ Ριγιέκαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 10 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βαλίδζο»	44	7198	άργειε Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 12 Αύγ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσέμικαλα»	30	9720	άνεχ. Λήπτα Πέντρο 2 'Οκτ. διὰ Γκράμερου
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	διήλθε Παναμάν 6 'Οκτ. διὰ Κρίστομπαλ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	έφθ. Ελλεσμερ. Πόρτ 7 'Οκτ.
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Μαραθεντούρα»	19	6438	διήλθε Πιβραλτάρ 30 Σεπτ. διὰ Ντεμεράραν
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Σεπτ. διὰ Βομβάρν
ΒΑΣΤΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διήλθε Βαλένθιαν 1 'Οκτ. διὰ Καρίμπιαν
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊδαλη»	44	7242	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 23 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιπο»	12	5944	
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φιλία»	42	6751	
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7253	
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόπο»	20	7631	
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρσταμάντε»	52	11362	
ΒΙΒΑ ΙΙ	έτ. «Βίβα»	23	5906	
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαιον»	09	2890	
ΒΙΟΔΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. Ν. I. Γευλανδρῆς	57	28200	
ΒΙΟΔΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	57	12123	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βίργινιά»	44	7281	
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άντες»	56	9462	
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιβ.)	έτ. «Σέντραλα»	45	7253	
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	
ΓΕΩΒΙΑΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μιραμάρη»	18	5210	
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέδλια»	27	5407	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλα»	54	18790	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	όδ. Λύρα	55	10490	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτα»	43	7273	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	1871	
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έτ. «Γιούνιτο»	19	5182	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	28	6610	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	
ΓΚΑΛΑΝΤΙ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρα»	43	7252	
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιβ.)	έτ. «Τσέστερ 'Ορε»	43	3304	
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλαντικ»	43	7229	
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20658	
ΓΚΟΥΛΦΟΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. Τσαθλίρη»	42	7181	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·ΛΣ (λιβ.)	όδ. Γουλανδρῆς	56	8800	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιβ.)	όδ. Γουλανδρῆς	57	8800	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιβ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	
ΓΛΑΥΚΗ (λιβ.)	έτ. «Μάγκνα»	57	9930	
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α·Ι·ΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	Σ. Νιάρχου	57	26000	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διειθής»	52	20131	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Διειθής»	57	13750	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διειθής»	54	27812	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διειθής»	55	20432	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Διειθής»	55	20432	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διειθής»	54	20580	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διειθής»	54	20431	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ. δ.)	Σ. Νιάρχος	57	13750	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διειθής»	53	20536	

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.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Οκτ. δι' , Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.) . . .	έτ. «Τσέστος Μπαίη» . . .	56	25489	εφύ. Φιλαδέλφειαν 27 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.) . . .	έτ. Νιάρχου	56	25490	διηλθε Σουέζ 11 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.) . . .	έτ. Νιάρχου	56	26031	εφύ. "Αγιον Φραγκίσκον 2 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (λ. δ.) . . .	έτ. «Μπέλμουντ»	57	25000	εις 'Ισπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ (λ. δ.) . . .	Στ. Νιάρχου	56	26000	άνεχ. Σιμότσου 2 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΕΝΣ (λ. δ.) . . .	έτ. «Κίγκ Ούτλλ.Μπαίη» . . .	56	26000	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.) . . .	Στ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 30 Σεπτ. διά Τάμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.) . . .	Στ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Λισσαβώνα 9 'Οκτ. διά Κόνακρυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.) . . .	Στ. Νιάρχος	42	7231	διηλθε Λόδς "Αντζελες 23 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.) . . .	Στ. Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Ριγιέκαν 8 'Οκτ. διά Χαλκίδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφύ. Καρδί 5 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ.) . . .	Στ. Νιάρχου	57	27902	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 'Οκτ. δι' 'Ε δουμάσιυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.) . . .	έτ. Νιάρχου	57	20019	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 26 Σεπτ. διά Σουμάτραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Οκτ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφύ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	55	20781	διηλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διηλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.) . . .	Στ. Νιάρχου	57	10350	εις 'Ισπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ.) . . .	Στ. Νιάρχου	57	10350	εις 'Ισπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.) . . .	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (λ. δ.) . . .	έτ. «Ντόρσετ»	57	10350	εις 'Ισπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	εις Νέαν Υόρκην άπτο 24 'Ιουλ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ·Ι·Λ (δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 28 Σεπτ. διά Μαρακάϊπτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Σάντος 18 Σεπτ. διά Νατάλ (Βραζ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Ν. Ύρκην 10 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10488	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άργει Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 4 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	45	10470	διηλθε Οιζύαν 5 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Σασέμπτο 14 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ·Ι·ΝΤ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	44	10448	έφθ. Μπουενς "Άιρες 9 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	44	10172	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	43	10488	άνεχ. Σάνι Τζών 29 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10195	έφθ. "Αμστερνταμ 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 4 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΡΙ . . .	έτ. «Ατλας»	41	6056	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδ 8 'Οκτ. διά Νταγκάν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.) . . .	έτ. «Σαγκάδια»	56	10180	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΔΑΦΝΗ (λιθ.) . . .	έτ. «Τρανσοτεσάνικα» . . .	54	5779	άνεχ. Μαυρίκιον 1 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.) . . .	έτ. «Χιαν»	45	7259	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 16 Σεπτ. διά Καδασάκι
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.) . . .	έτ. Ρίο "Άντον»	45	7252	διηλθε Παναμάν 5 'Οκτ. διά Κρίστομπαλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . .	έτ. «Γιουρόπας»	44	7216	άνεχ. "Αδεν 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.) . . .	Σ. Χούλης	21	1184	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.) . . .	έτ. «Γουέστ "Αφρικαν» . . .	55	6100	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ. Σ. (λιθ.) . . .	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Πενακόλαν 6 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιθ.) . . .	έλληνικά συμφέροντα . . .	43	7005	έφθ. Χάμπιτον ρόδ 3 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.) . . .	έτ. «Καρπενός»	55	10360	έφθ. Ρίον 'Ιανέρον 15 Σεπτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.) . . .	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . .	43	7260	έφθ. Μορμουγκάρο 6 'Οκτ.
ΔΩΡΙΣ . . .	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Μπουενς "Άιρες 4 'Οκτ. δι' "Αγιον Βικέντιον
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.) . . .	έτ. «Μάρρα»	33	9120	άνεχ. "Αμστερνταμ 26 Σεπτ. διά Χάμπιτον ρόδ
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.) . . .	έτ. «Γουορληντουάιν» . . .	43	7031	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΕΒΗ (λιθ.) . . .	έτ. «Μπάλκα»	43	7247	διηλθε Παναμάν 3 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.) . . .	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Ν. Όρλεανην 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ΕΙΔΩΝ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ΕΝ ΑΜΒΕΡΣΗ ΟΔΟΣ ΦΙΓΚΕΡΛΙΓΚ
VINGERLING STRAAT AP. 11 ΗΛΑ. 32.6245

ΣΙΜΩΝ ΨΑΡΑΔΕΛΛΗΣ

ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΕΚΤΟΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ παντός είδων χρεώδη τών "Ελλήνων Ναυτικών, π. χ. "Ενδύματα έργασίας, φόρμες, γάντια έργασίας, ύποκαμισα, δλα τά είδη έκχακί, κώλτες, έλαστικές μπότες, άδιάβροχα, είδη νάυλων, άρωματα, ξυριστικά, χαλιά, βαλίτες, ραδιόφωνα, ήλεκτρικές μηχανές ξυρίσματος, ωρολόγια κλπ., κλτ.

'Αναλαμβάνει τήν άποστολήν ΔΕΜΑΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ, σημειώσατε τήν διεύθυνσίν μας.

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: FRAKTEL-BEIRUT

Phones: 20.785-20.786

Εις τήν ύπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

**MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED**

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

Έποπτεία

Έπισκευων

Μετασκευών

και

Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3
TEL: ROYAL 3081, TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC

ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ		έτ. «Σάν 'Εμπίλιο»	44	8247	διήλθε Ντόβε ρ2 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΗΛΙΖ (λι6.)		έτ. «Pío Καρίμπια»	44	8327	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΜΑΡ (λι6.)		έτ. «Σαν 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΜΠΕΛΔ		έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. 'Οζάναν 10 'Οκτ.
ΕΘΝΟΣ (λι6.)		έτ. «Τρίτων»	56	10318	έφθ. Ληττά Ιέντρο ιυν 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Ειρήνη»	13	1462	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πουντα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντο Είρηνη»	11	4465	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Πάτρας
ΕΙΡΗΝΗ Λ (λι6.)		έτ. «Έλτράνσποτρ»	56	10289	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)		έτ. «Νουέρο Μουντο»	41	7289	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευα)
ΕΛΑΙΝ-ΜΑΡΙΑ		ελληνικά συμφέροντα	38	2588	άνεχ. Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Τεργέστην
ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. 'Αρχαγγελον 28 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ (λι6. δεξ.)		έτ. «Βίστα Ρίօς»	36	8064	άνεχ. Αρόεντζο Μάρκες 4 'Οκτ. διά Λά Πλάταν
ΕΛΕΝΗ (λι6.)		έτ. «Παραμάσοντ»	22	7366	διήλθε Ντόβερ 3 'Οκτ. διά Καράτσι
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	έφυ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λι6. δ.)		έτ. Παταχρόπτιδη	57	12500	εις Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λι6.)		έτ. ΤΜαρπρόεζα	44	7138	άνεχ. οΜρουγκάν 30 Σεπτ. διά ΓΓένοβαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λι6. δεξ.)		έτ. «Γουορλτ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 30 Σεπτ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Οξιλιαρ»	30	4123	έφθ. Κολόποιο 18 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝ (λι6.)		έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Γιαβάτα 6 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λι6.)		έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	διήλθε Λάδσεντ 30 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΡΑ (λι6.)		έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Γιαβάτα 6 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΕΛΠΙΣ (λι6.)		έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	διήλθε Ντόβερ 6 'Οκτ. διά Μιθδλεσμπρο
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΩΡ		έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Βιζαγκαπτατάμ ρόδς 7 'Οκτ.
ΕΜΙΑΥ		έτ. «Βιβάλετ»	28	2407	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 24 Σεπτ. διά Χάϊφαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άργει Μπάριο 19 Σεπτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)		έτ. «Λασισφέρους»	43	7264	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διά Καριπίτο
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Λόνγογ»	41	7122	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΩΡ (λι6.)		έτ. «Ντε Μάρφιλ»	44	7245	διήλθε Ντακάρ 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΝΤΥ (λι6.)		έτ. «Έντυ»	25	3320	άνεχ. Γκριαντανάμο Μπαΐα 4 'Οκτ. διά Σαίν Τζών
ΕΠΟΣ (λι6.)		έτ. «Άλβαρες»	44	7176	άνεχ. Γιαβάτα 21 Σεπτ. διά Σαίν Τζών
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Στάρ»	26	3503	διήλθε Πόρτ. Σαΐδη 8 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΕΣΠΕΡΟΣ (λι6.)		έτ. «Α' Αθλαντίς»	57	10317	άνεχ. Σβεν. Α λαντ. 2 'Οκτ. διά 'Αμστερνταμ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λι6. δεξ.)		έτ. «Μαρούφαρ»	27	5843	διήλθε Φλώσιγκ 27 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6.)		έτ. «Οσφαν»	42	6975	έφυ. Βιζαγκαπτατάμ 24 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λι6.)		έτ. «Οράσιον»	56	10053	έφθ. Μαυρόραν 2 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λι6.)		έτ. «Άλδος Σάντος»	57	8800	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 30 Σεπτ. διά 'Ολλανδίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντίκ Όιλ»	54	1873c	άνεχ. Ν. 'Ορλέανη 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λι6. δεξ.)		έτ. «Νέπτουν»	56	30150	διήλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ		έτ. «Γκόλφο Ντελέαντος»	44	7264	άνεχ. Άλα Γκουελ 9 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λι6.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8800	εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λι6.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Τσάρτσιτλ 4 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λι6.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	όνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 Σεπτ. διά Κιασιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διήλθε Μάλταν 22 Σεπτ. διά Βαλτιμόρη
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έλληνικά συμφέροντα	57	9000	άνεχ. Θιούτων Τρουθίλλο 1 'Οκτ. διά Κρίστομπαλ
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λι6. δεξ.)		έτ. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	36	9927	άνεχ. Χαδάνων 10 'Οκτ. διά Χάσουτορ 'Α-λ-
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λι6. δεξ.)		έτ. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	43	7874	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΖ		έτ. «Σάν 'Αντνιονί»	45	7175	έφθ. Μορμούραν 17 Σεπτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λι6.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	εις θέσην 22.19 Β.-53.26 Δ., Σεπτ. 29 διά Λίβερπουλ
ΕΦΦΗ (λι6.)		έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Οκτ. διά Σουβά

ZAN
ZANE B. A. (λι6.)

έτ. «Ορινόκο»

έλληνικά συμφέροντα

έτ. «Ζαννής»

έτ. «Βεσπούκιο»

έτ. «Ζέφυρος»

έτ. «Ούλτραμάρ»

έτ. «Γιουστάντεν Κρός»

Κ. 'Ατυχίδης

έτ. «Ντέλ Νόρτε»

έτ. «Α' Αφρικαν Κέρριερς»

έτ. «Ηλίας»

έτ. «Ντέλ Εστε»

έτ. «Θαλάσσοπόρος»

έτ. «Ορίζων»

έτ. «Α' Αΐλα Μπέλλα»

έτ. «Ντέλ Νόρτε»

έτ. «Δώρα»

έτ. «Μάρ Μπή»

έτ. «Μοντεζίουμα»

έτ. «Κομμέρσιαλ»

έτ. «Κομμέρσιαλ»

έτ. «Ρόςα»

έτ. «Εύτολμια»

έτ. «Παταγκόνια»

έτ. «Μαϊφάιρ»

«Νάδικ. Κρίστομπαλ»

εις Ρόττερνταμ από 15 Αύγ. (έπισκευαί)

άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Οκτ. διά Τσάναραλ

άνεχ. Σαφάγκα 29 Σεπτ. διά Κολόμπο

άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 'Οκτ. διά Σιδώνα

έφθ. Φλώσιγκ 7 Σεπτ.

έφθ. Βρέμην 17 Σεπτ.

διήλθε Ντόβερ 27 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ

έφθ. Βιζαγκαπτατάμ 19 Σεπτ.

άργει Μπρούνες 10 'Οκτ.

άργει Χάρρην 10 'Οκτ.

έφθ. Γένοβαν 14 Σεπτ.

έφθ. Σιγκαπούρην 7 Σεπτ.

έφθ. Τάουνσιλλ 22 Σεπτ.

διήλθε Λός 'Αντζελες 2 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν

διήλθε Θέσουταν 28 Σεπτ. διά Ναύπλιον

άνεχ. Πότεμ 25 Σεπτ. διά 'Αγιον Φραγκίσκον

άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ. διά Λίβερπουλ

έφθ. Μόντρεαλ 4 'Οκτ.

άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Σεπτ. διά Τεργέστην

έφθ. Χούστον 1 'Οκτ.

άνεχ. Γένοβαν 9 'Οκτ. διά Σύρου

έφθ. Κόρφαν Σάχρ 26 Σεπτ.

άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ. διά Μπουένος 'Αύρες

άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 27 Σεπτ. διά Κιουρασάο

διήλθε Αδεν 10 'Οκτ. διά Νιούπορτ

διήλθε Παναμάν 2 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην

Cable «KAKIS» Yokohama

P.O.Box 231

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLY

No. 1, CHOME, KAIGAN-DORI, NAKA-KU,
YOKOHAMA, JAPAN.

TEL: 2-2574 2-4493

We 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 & CO.

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

ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετοόλεουμ Κ. Κ.»	53	13555	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαύψαίρ»	56	10422	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ. δι' Αμδούργον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	52	15826	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 30 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Νέδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Σεμάνους 5 'Οκτ. δι' Αύστραλισν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 4 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΑΒΑΛΑ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	έφθ. Αμερικάν 27 Σεπτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	56	10122	άνεχ. Βαγκούνιον 30 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Σηπτάλ 20 Σεπτ. διά Κόμπε
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιβ.)	έτ. «Πατσίφικα»	41	7176	διήλθε Παναμάν 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΙ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν Τράνσπορτ»	57	8600	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	διήλθε Φλώσιγκ 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΛΛΙΓΟΥΕΛΛ (λιβερ.)	έτ. «Κάντησουελλ»	45	7217	άνεχ. Σηπτάλ 20 Σεπτ. διά Κόμπε
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	διήλθε Παναμάν 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουΐτα»	43	7257	έφθ. Πουέρτο Οντάλ 2 'Οκτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνσπορτ»	41	5588	έφθ. Περιαλί 28 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήτη»	43	1790	άνεχ. Καράτσι 2 'Οκτ. διά Βομβάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ. δι' Ούζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουστεριονίδι»	24	5185	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 11 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάρδην 6 'Οκτ. διά Ρουέν, έφθ. 7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Νοβορωσίσκην 11 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνιδί»	19	5173	άνεχ. Καλλάρο 12 Σεπτ. διά Χιμπότεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνιδί»	20	6157	έφθ. Ράς Τανούρα 27 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράπτη»	55	8798	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σαντα Κυριακή»	20	1603	διήλθε Σουέζ 5 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράπτη»	54	8005	άνεχ. Ρίον Ιανείρου 9 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνινο»	19	5331	έφθ. Καλκούτταν ρόδς 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λιμπανός»	43	7281	διήλθεν Ούζαν 6 'Οκτ. δι' Εμδεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράπτη»	55	8799	έφθ. Ρίον Ιανείρου 9 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ. δι' Αμστερνταμ
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ίρις»	42	6782	διήλθε Φλώσιγκ 20 Σεπτ. διά Μεξικό
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	έφθ. Κόμπε 2 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Βαγκούνιον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γιούνιτας»	43	7253	διήλθε Φλώσιγκ 4 'Οκτ. διά Καναρίους νήσους
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Χούστον 23 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7588	εις Νοσίμα Σάκι 25 Σεπτ. (διά Βομβάνη)
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιβ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Σάρ»	44	10551	διήλθε Τρίνιταν 26 Σεπτ. διά Τέλ Αβίδ
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρέτος»	43	7214	άνεχ. Γιασβάτα 17 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιβ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	43	7150	διήλθε Λόδς Αντζελες 4 'Οκτ. διά Χάιφαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Βίζαγκαπατάμ 14 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10266	έφθ. Γιουκάρο 1 'Οκτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άνεχ. Ν. Υόρκην 11 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	36	10291	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 4 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (λιβάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Σεπτ. διά Βαγκούνιον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	έφθ. Μορμουγκάδ 27 Σεπτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πανάρα»	43	7245	εις λιμένας Ιαπωνίας 13 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	διήλθε Θέουταν 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	άνεχ. Καλλάρο 27 Σεπτ. διά Χιούστον
ΚΕΙΠ ΠΑΛΛΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	εις Σύρου 14 'Οκτ. (έπισκεψαι)
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικο»	44	7141	άνεχ. Φρήμαντλ 2 'Οκτ. διά Καράτσι
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμπρίριαν»	44	7281	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ.
ΚΕΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Γάλλαρο»	37	5282	διήλθε Κιουρασό 27 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7233	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάντουπος»	41	7431	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Τσιτταγκόγκ
ΚΕΦΑΛΩΣ (λιβ.)	έτ. «Τζ. Σή Τράνσπορτ»	26	5717	άνεχ. Λόδς Αντζελες 28 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΗΦΕΥΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. δι' Ικουϊκ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσου»	57	9153	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελιμάρ»	44	7190	άνεχ. Μόρμπιλ 30 Σεπτ. διά Πουέρτο Ορντάλ
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράπτη»	43	7248	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 Σεπτ. διά Κοριτίτο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κόλουμπελλα»	43	7239	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Σεπτ. διά Χάρην
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διήλθε Σαουθάμπτον 10 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 4 'Οκτ. διά Λά Γκουάιρα
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουΐλλα»	19	2949	διήλθε Σκιλλίου Αλαντς 30 Σεπτ. διά Γουώρκιγκτων
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Αγκουΐλλα»	42	7178	άνεχ. Ύμουΐντεν 9 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	άνεχ. Ίμιγκχαμ 10 'Οκτ. διά Ντώρτρεχτ
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ.
ΚΟΡΘΙ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. δι' Ικουϊκ

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
NIC. FOTOU & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωπά και ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ύλικά μηχανής και καταστρώματος
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

Office: Bremen 13, Liegnitz str. 58
Night Phone N. Fotou 83095
Cables FOTOU, Bremen
Telefon: 70473

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Πρὸς τοὺς
Κους Κους Πλοιάρχους καὶ Μηχανικοὺς

Σᾶς γνωρίζομεν ὅτι εἰς τὸ
ΕΙΔΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟΝ

ΑΦΩΝ Ι. ΛΙΟΝΤΗ

Βασ. Κωνσταντίνου 26 - Πειραιεὺς

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

ΓΡΑΦΑΤΕ

ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβε.)	έτ. «Σάνα Πέντρο»	45	7176	έφθ. "Ιμμινχαμ 8 Σεπτ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιβε.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	διηλθε Ντόρερ 5 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Τάιν 20 Σεπτ. διὰ Τσωρτσιλλ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΣΜΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Χόμα»	57	17827	άνεχ. Σένεν "Αίλαντς 8 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΡΗΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρα»	56	24000	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Οκτ. διὰ Μένα Σαούντ
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβε.)	έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	διηλθε Μπρώνιμποτελ 22 Σεπτ. διὰ Γδυνιαν
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάνα Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Σεμπού 26 Σεπτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Λύττελτον 26 Σεπτ. διὰ Ταουράγκα
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	έφθ. Σάντος 16 Σεπτ.
ΚΥΜΟ (λιβ. δεξ.)	οτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Αντρια»	43	7133	άνεχ. Χιούστον 9 'Οκτ. διὰ Βόλον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Γένοβαν 4 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 'Οκτ. δι' Ούζαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιβ.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	άνεχ. Σουάζ 8 Οκτ. δι' Αμστερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. διὰ Κόλπου Μεξικού
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπτω»	53	11262	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλτικο»	43	10195	έφθ. Νέαν 'Ορλεανην 2 'Οκτ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πλέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.") 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΡΓΚΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διηλθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διὰ Νεάπολιν
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούζ»	24	3658	άνεχ. Τσιτταγκού 4 'Οκτ. δι' Ακουαμπ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	εἰς θέσιν 5.45 Β.—93.32 Α., Σεπτ. 22 διὰ Κιασιούγκ
ΛΙΛΛΑ (λιβ.)	έλληνικο συμφέροντα	43	7156	άνεχ. Ληττή Πέντρο 6 'Οκτ. διὰ Μιτατόν Ρούζ
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Χαμπτον ρυσι 1 ου, ιαπ. οια Ροττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΕΙ·ΤΟΡ	έτ. «Πλανιμερίκαν»	44	7256	έφθ. Βικτορίαν (Βραζ.) 7 'Οκτ.
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Σορέλ 8 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλαντικας	43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 6 'Οκτ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο «Άζούλ»	44	8536	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 24 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ «Ιντιες»	44	1910	άνεχ. Μιάμι 28 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ «Ιντιες Σή»	44	2127	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Οκτ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστο»	19	974	έφθ. Σμύρην 19 Σεπτ.
ΛΟΥΛΟΥ (λιβάνου)	έτ. «Λέβαντο»	17	1936	εἰς θέσιν 48.59 Β.—Φ.21 Δ., 'Οκτ. 1 διὰ Ρόττερνταμ
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	έφθ. Ραγγούν 27 Σεπτ.
ΛΟΥΣΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7350	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 29 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήατρο»	43	10428	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Οκτ. διὰ Σιδώνα
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιόδαλετ»	27	6192	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 2 'Οκτ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	έφθ. Χάμπτον ρόδις 4 'Οκτ.
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Μαγγασλάνες»	44	7215	έφθ. Πουύτα 'Αρένας 22 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	διηλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διὰ Μεσόγειον
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Βοστώνην 2 'Οκτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	άνεχ. Μπάρι 24 Σεπτ. διὰ Σπαλάτον
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιβ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8000	άνεχ. Ρουέν 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)	Μασινόν - Φράγκος	41	6965	έφθ. Μορμούγκαο 30 Σεπτ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	Γρ. «Ανδρο»—Περσ.Κόλπου	18	3756	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διὰ Τεργέστην
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολιμέντο»	43	7210	άνεχ. Μακατέα 3 Σεπτ. δι' Ινδίας
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρας	29	8930	εἰς Γρήνος άπό 21 Αύγ. (έπισκευαί)
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (λιβάνου)	Φ. Κυπριανοῦ	19	5670	άνεχ. Κελόμπο 3 'Οκτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λιβ.)	έτ. «Μάντισαν»	44	7216	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	διηλθε Χολτενάου 21 Σεπτ. διὰ Γδυνιαν
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Μάσουντ «Ολύμπους»	19	2042	έφθ. Κατάστι 25 Σεπτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάνα Φελίτσια»	43	7128	έφθ. Μορμούγκαο 2 'Οκτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παράναλτο»	43	7189	έφθ. Κολόμπια Ρίβερ 8 'Οκτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	έφθ. Αιδερούπολ 22 Σεπτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	20500	άνεχ. Κολόμπο ρόδις 5 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δινούρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	διηλθε Παναμάν 30 Σεπτ. διὰ Μανζανίλλο (Μεξικόν)
ΜΑΡΓΚΟ	έτ. «Ούλτραμαρίνας	43	7160	εἰς Φλώσιγκ άπό 28 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Κρίστουταλ»	44	7163	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διὰ Τσάρλεστων
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιβ.)	έτ. «Κοντάνιαν»	56	10311	άνεχ. Νιούπορτ 21 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ «Αφρικαν»	56	6250	άνεχ. Μπέρια 7 'Οκτ. διὰ Ντακάρ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	έφθ. Πρόδιντενς 29 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (άγγλ.)	έτ. «Τραφελγκαρ»	43	7176	διηλθε Σιρβαλτάρ 3 'Οκτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μαγκιλιδέρας»	45	8197	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκου»	22	4949	διηλθε Τζιμπούτι 2 'Οκτ. διὰ Βιζαγκαπτατάμ
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ «Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Μπέριαν ρόδις 8 'Οκτ. δι' Ούζαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσιάν»	43	7059	έφθ. Μορμούγκαο 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Χάλιφας 30 Σεπτ. διὰ Κρούζ
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	έφθ. Καλνέρεα (Χίλιν) 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπάτλαγκα»	43	8046	έφθ. Περσικόν Κόλπου 29 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 'Οκτ. διὰ Κιουρασάο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	έφθ. Χιούστον 4 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνα Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Σαίν Τζών 1 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερ»	43	7033	έφθ. Μορμούγκαο 11 Σεπτ.
ΜΑΡΠΗΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 Σεπτ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	Γρ. «Αδρο»—Περσ.Κόλπου	27	5185	άνεχ. Αμπαντάν 3 'Οκτ. διὰ Κόραμ Σάχρο
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	έφθ. Αμβούργον 28 Σεπτ.
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	έφθ. Ραγγούν 25 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	άνεχ. Φόλευ 5 'Οκτ. διὰ Νεάπολιν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Χάμπτον 1 'Οκτ. διὰ Χάδρην
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπότα»	54	18763	έφθ. Παλέρμο 22 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	έφθ. Γένοβαν 9 'Οκ.

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

JAMES SMYRNILOUDIS

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

CABLE ADDRESS :
"SMYRNILOUDI, BALTIMORE"

BALTIMORE 2, MD.

ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	είς Γένοβαν ἀπό 31 Αύγ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 'Οκ. διά Λάδσεν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	ἔφθ. Μόλι 30 Σεπ.
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	Γρ. 'Άδρ.—Περσ.όΚόλπου	612	5254	ἔφθ. Μορμουγκάδα 22 Σεπτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Οιουργίνερσαλ»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7254	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Οκ.
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11800	διῆλθε Σουέζ 8 'Οκ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιναρές»	44	7198	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 21 Σεπτ. δι' Ούζαν
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	ἔφθ. Παλέρμο 13 Σεπτ. (ἐπισκευαί)
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ. διά Μπελέμ
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	ἔφθ. Μορμουγκάδα 5 'Οκ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λιθ.)	έτ. «Εύπότριμα»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διῆλθε Σουέζ 30 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	διῆλθες Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Γέδυνιαν
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Η. Κορτόμπια»	44	7215	ἔφθ. Σπέτζιαν 5 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Άρθιγκτων»	43	7228	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 27 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθ.)	έτ. «ΣαινΜικέλ»	29	2666	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντρες»	53	11289	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Φορμενταστόρ»	56	8390	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	ἔφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 19 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Αντριας»	56	8000	ἔφθ. Βουδάπηση 7 'Οκτ.
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 24 Σεπτ. διά Κεκριμπό
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ηστερ»	43	6674	ἔφθ. Αμπερντην 24 Σεπτ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7132	διῆλθε Παναμάν 2 'Οκτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	έτ. «Καλλάσ»	43	7129	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 12 Σεπτ. διά Ν. Ζηλανδίαν
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτια»	00	2302	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 24 Σεπτ. διά Κεκριμπό
ΜΠΑΖΙΔΑ ΙΙ, (λιθ.)	έτ. «Ντιέγκος»	45	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ.
ΜΠΑΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	ἀνεχ. Χούλλα 10 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ελκάριερς»	44	7207	διῆλθε Χονολουλού 29 Σεπτ. διά Περού
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπας	44	7256	ἀνεχ. Καλούμπια Ρίβερ 28 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γκαρραγουαΐ»	42	7303	ἀνεχ. Γλασκώνη 8 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	ἀνεχ. Χούλλα 20 Σεπτ. διά Τζέδδαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	διῆλθε Χονολουλού 29 Σεπτ. διά Περού
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	ἀνεχ. Κάρδιφ 28 Σεπτ. διά Κεμπέκ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόίλι»	30	9243	ἀνεχ. Χούλλα 4 'Οκτ. διά Τζέδδαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	διῆλθε Σαντορίνη 28 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΡΙΑΜ ΙΙΙ, (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7255	ἀνεχ. Γλασκώνη 8 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἀνεχ. Τζέδδα 28 Σεπτ. διά Σουάν
ΜΥΡΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Τόξα»	18	2297	διῆλθε Σαντορίνη 28 Σεπτ. διά Σουάν
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	διῆλθε Λίζαρντ 4 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	ἀνεχ. Μπάρρουσ 10 'Οκτ. διά Μπόνιαν
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 26 Σεπτ. διά Πακνίγκ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νόγιας	43	8500	ἀνεχ. Μόμπιλ 29 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεβέρτιο»	45	7176	διῆλθε Τρινιντάντ 29 Σεπτ. διά Σάντος
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έργο. Ν. Ορλεάνη 2 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	ἀνεχ. 'Αμβούργον 3 'Οκτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.)	έτ. «Πανεξίτο»	56	9970	ἀνεχ. Σιγκαπούρου ρόδς 2 'Οκτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙ·Ι·Σ (λ. δεξ.)	έτ. «Βιάννα»	43	1061,1	ἔφθ. Γλασκώνη 9 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	10000	ἀνεχ. Γλασκώνη 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	9972	ἀνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 23 Σεπτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8490	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 24 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Άλμάγκρο»	43	7228	ἔφθ. Λίβερπουλ 7 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ (λιθ.)	έτ. «Λουσένεα»	43	8479	ἀνεχ. Χούστον 4 'Οκτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	έτ. «Αντριδιάστορ»	43	8428	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Νεβάδα»	29	4142	ἀνεχ. Βρέμην 26 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλας»	38	5106	ἀνεχ. Σφάξ 1 'Οκτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Εσπέριας»	54	5669	διῆλθε Σουέζ 2 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέποτουν»	21	5686	διῆλθε Ντόρε 2 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνιος»	20	10519	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. διά Κεμπέκ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκας»	52	11267	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 21 Σεπτ. (διαταγάς)
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρφέσσα»	18	3335	ἀνεχ. Κάρδιφ 23 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ. «Μίνως»	19	2178	διῆλθε Κωνούλιαν 21 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	ἀνεχ. Χόλικεντ 6 'Οκτ. διά Μόστουν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ., Κοσταρ.)	έτ. «Παράνας»	53	12396	εἰς Γένοβαν ἀπό 20 Αύγ. (ἐπισκευαί)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δεξ.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	διῆλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Κουμένιτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντονύό»	44	7255	διῆλθε Παναμάν 3 'Οκτ. (ἀπό Περού)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ειδιδόνια»	43	7121	ἔφθ. Χούλλα 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πίονιος»	37	7991	διῆλθε Σουέζ 28 Σεπτ. διά Πόρτλαντ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Παναμάν»	43	7290	ἔφθ. Σεμαίνουσ 10 'Οκτ.
ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	ἔφθ. Ν. Ορλεάνη 28 Σεπτ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ·Γιουρόπτα»	28	9002	εἰς Τάιν ἀπό 26 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΝΟΡΑ	έτ. «Παναμ·Γιουρόπτα»	28	6857	ἔφθ. Πειραιά 12 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ηστερ Σιφφάργκ»	43	7176	ἀνεχ. "Αγ, Φραγκίσκον 30 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	10632	ἔφθ. Τεργέστην 23 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Πετρόλεασ»	52	12191	διῆλθε Ισραήλ 3 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λιθ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	ἀνεχ. Πέπελ 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πετρολέασ»	55	18210	ἔφθ. 'Αμδέσσαν 26 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	ἀνεχ. Σαβάναν 15 Σεπτ. διά Καρθαγένην
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεασ»	52	12029	ἀνεχ. "Αδεν 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Ατλάντικο»	44	7054	ἀνεχ. Τεργέστην 9 'Οκτ. διά Μάντζεστερ
ΝΟΡΜΑ (δεξ., Κοστ.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	ἔφθ. Καρκαΐανα 6 'Οκτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	διῆλθε Θέουταν 6 'Οκτ. διά Παύντα Καρντόν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	ἀνεχ. Τρίνινταντ 25 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούθερ 27 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτε»	44	7061	διῆλθε Βαγκούθερ 27 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετη	24	5789	διῆλθε Βαγκούθερ 27 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλλανουένδα»	56	10545	διῆλθε Βαγκούθερ 27 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤ·ΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	διῆλθε Βαγκούθερ 27 Σεπτ. διά Αγγλίαν

ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Νουέδα Βίσταρ»	46	8257	άνεχ. Πόρτλαντ 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	έφθ. Καζαμπλάγκαν 6 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ENTY (λιθ.)	έτ.	«Παναμέν-Έουρόπο»	57	9400	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Παναμέν - Έουρόπο»	54	11208	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 26 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Παναμέν-Έουρόπο»	57	9400	εις Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Παναμέν-Έουρόπο»	56	8716	έφθ. Χάμπτον ρόδς 28 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Παναμέν - Έουρόπο»	55	11380	άνεχ. Μαρακάϊμπο 4 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Παναμέν - Έουρόπο»	55	8690	άνεχ. Τρανσότσεάκα 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς εις Κάρδιφ από 30 Αύγ. (έπισκευαί)
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ.	«Γκαμπόσα»	44	7244	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 4 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ.	«Ιμπέριο»	44	7175	εις Ηθέσιν 37.55 Β.—157.45 Δ. Σεπτ. 22 δι' Οζάκαν
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Ρεζόλαντ»	56	10580	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ. διά Σαβόναν
ΝΥΜΦΗ	έτ.	«Τρανσότσεάκα»	54	8062	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΟΛΚΑΤ (λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	43	2875	έφθ. Πειραιά 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ.	«Τρανσατλαντικά»	53	17362	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 'Οκτ. διά Λά Πλάταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13652	διηλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ δεξ.)	έτ.	«Πάλμας»	54	20453	έφθ. Υόρκην 1 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΙΣ (τάνκερ)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	48	11298	διηλθε Τρινινταντ 9 'Οκτ. δι' Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	14047	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	50	17791	έφθ. Παλέρμο 30 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	53	14221	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ, έφθ 10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δεξ.)	έτ.	«Λίμπερτς»	53	14009	διηλθε Ντόρερ 24 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	49	17725	διηλθε Τρινινταντ 28 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13678	έφθ. "Αγιον Λαυρέντιον 5 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	53	13660	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 'Οκτ. διά Φουνακάβια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Καρρέιτες»	45	10448	έφθ. Μπάχριεν 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13934	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 4 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ. διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13713	άνεχ. Σιμότουν 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ ι (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	55	13934	άνεχ. Σιδώνα 6 'Οκτ. διά Πόρτλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13665	διηλθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάουθ Άτλαντικ»	55	18790	έφθ. Παλέρμο 30 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	55	13934	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΕΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	20595	άνεχ. Σιμότουν 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13665	έφθ. Αγιον Λαυρέντιον 10 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 4 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	49	17794	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ. διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	50	17791	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 27 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ «Οίλα»	54	13580	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διά Γκραγιανίλλα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ.	«Μουνσανάντο»	54	20611	έφθ. Σουέζ 2 'Οκτ. (διά Καρθαγένην)
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Μονούδρα»	43	7028	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Ντελάγουναρ Σίτυ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Εξπλόρερ»	44	7215	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 6 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	άνεχ. Ράτα Τανούρα 6 'Οκτ. (διατανάς)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ.	«Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 7 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ	έτ.	«Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Μίραφλόρερ»	27	8622	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ενωσις»	12	2174	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 'Οκτ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Λά Έμπρεσσα»	55	20616	άνεχ. Τρίνινταντ 26 Σεπτ. διά Λουζιάνα
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Ούάιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Τρίνινταντ 2 'Οκτ. διά Αργεντινήν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ.	«Ούλισσες»	42	7234	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ.	«Λά Πλάτα»	43	7265	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ούρανια»	32	6430	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Σεπτ. δι' Αντίλλας
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ.	«Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 17 Σεπτ. διά Σαντάκαν
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν»	45	7238	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθγ.)	έτ.	«Νόρλο»	43	7211	άνεχ. "Άδεν 4 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Βικτωρίαν 2 'Οκτ. διά Φραγκίσκου 4 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν 7 'Οκτ. διά Βικέντιον
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Μπλού Μπαίη»	43	7194	διηλθε Θέουταν 6 'Οκτ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ.	«Χάνονδερ»	42	7221	άνεχ. Βικτωρίαν 2 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Χάνονδερ»	43	7256	άνεχ. Βικτωρίαν 29 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ.	«Οσεαν»	52	11349	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 25 Σεπτ. διά Καμπάναν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ.	«Αουντάξ»	23	7246	έφθ. Μόζι 9 'Οκτ.
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ορια»	56	12807	διηλθε Ντώρμπαν 3 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7224	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 Σεπτ.	
ΠΑΙ-ΛΟΤ	έτ.	«Καρέπτο»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ.
ΠΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	διηλθε Σεύχελλας 1 'Οκτ. διά Μαυρίκιον
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Πάλμα»	20	5182	έφθ. Μορμουγκάο 4 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Αρίας»	56	10486	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ. διά Χιούστον
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Γιασβάτα 6 'Οκτ. διά Μορμουγκάο
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ολισκάλ»	26	4494	διηλθεν Αδεν 2 'Οκτ. διά Ραγγούν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	έφθ. Αιμέρσον 4 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Ακμές»	57	10000	εις Χακοδάτην, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθερ.)	έτ.	«Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Εμδεν 3 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ.	«Ελικίζον Τράνσπορτ»	57	8500	άνεχ. Κόπτε 10 'Οκτ. δι' Οζάκαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αντάριος»	44	7212	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ.	«Σάν Ίγνατιο»	44	7281	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ (δεξ.)	έτ.	«Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	άνεχ. Κοστού 25 Σεπτ. διά Ραγγούν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ.	«Ματζέδολιο»	29	6598	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευαί)
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Γκοστ.)	έτ.	«Ρίο Χόντο»	43	8474	διηλθε Τρίνινταντ 5 'Οκτ. διά Μόμπιλ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ.	«Κορφίτας»	09	715	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 9 'Οκτ. διά Κύπρου
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Παραπόρτι»	25	4687	έφθ. Γκάστον 22 Σεπτ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ	έτ.	«Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Τσάρλεστον 3 'Οκτ. διά Βιλμιγκτων
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Κοράλλ»	30	3806	έφθ. Πειραιά άτο 26 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Μαρίνας»	43	6721	άνεχ. Μόζι 5 'Οκτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΙΡ (λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	44	7255	διηλθε Τρίνινταντ 8 'Οκτ. διά Αλφρεντ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ.	«Γιούνιτεν Ο.Μ.Κ»	56	10060	έφθ. Μορμουγκάο 8 'Οκτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Κοντινετάλ»	44	7254	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	57	10000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΜ	έτ.	«Κορόνα»	20	3594	έφθ. Κολόμπο 24 Αύγ. (έπισκευαί)
ΠΕΓΚΟΡ	έτ.	«Πεγκόρ»	45	7251	άνεχ. Ρούεν 3 'Οκτ. διά Τακοράντι
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ.	«Σάμοσκ»	45	7054	έφθ. Σεμπού 1 'Οκτ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Καρέτο»	43	7139	έφθ. Γένοβαν 10 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΑΙ-ΛΑΝΤ	έτ.	«Μάντασκ»	36	7236	διηλθε Λίζαρφ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Μονόρδια»	55	8001	διηλθε Τζιμπούτι 27 Σεπτ. διά Μουρόδαν
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιθ.)	έτ.	«Μονόρδια»	56	8240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. διά Σαβόναν

ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	έφθ. Περσικὸν Κόλπον 6 'Οκτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. (ἀπὸ Γένοβαν)
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	έφθ. 'Αμβούργον 5 'Οκτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	45	7056	ἀνεχ. Σαδόναν 3 'Οκτ. διὰ Σύρου
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	ἀνεχ. Σασσάμπτον 26 Σεπτ. διὰ Κέϋ Ούεστ
ΠΙΤΣΑ X.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Μορμουγκάο 26 Σεπτ.
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Αμέρσαν 25 Σεπτ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Σεπτ. διὰ Γαλλίαν
ΠΟΦΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαΐν 'Ανάργυροι»	24	1435	έφθ. Πειραιᾶ 11 'Οκτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάρα»	54	9188	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 7 'Οκτ. διὰ Ρεσίφ
ΠΟΛΥΖΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γ' κόμπαλς»	45	7159	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	8500	ἀνεχ. Γκότεμπουργκ 30 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (λιβ.)	έτ. «Αντρια»	57	9600	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	43	7257	ἀνεχ. Κόμπε 6 'Οκτ. δι' 'Αμαγκασάκι
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2646	έφθ. Βέγκεσακ ἀπὸ 21 Αύγ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	εἰς Σύρου ἀπὸ 21 Αύγ.
ΠΟΡΤΑΡΙΤΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διὰ Σπέτζιαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10576	ἀνεχ. 'Αρουμπαν 1 'Οκτ. διὰ Βίλμιγκτων., έφθ. 4
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	έφθ. Μπατόν Ρούζ 9 Σεπτ.
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	έφθ. Μορμουγκάο 10 'Οκτ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ 'Οθερστη»	24	4928	έφθ. 'Αρχάγγελον 20 Σεπτ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Βορδώ 23 Σεπτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΡΟΚΥΩΝ (παναμ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11500	εἰς 'Αγγλία, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10448	ἀνεχ. Βομπάνι 16 Σεπτ. διὰ Μελβούρνην
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 27 Σεπτ. διὰ Ριγιέκαν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	έφθ. Κουδεῖτ 13 Σεπτ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	διῆλθε Χονολούλου 6 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΑΝΝΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	24000	ἀνεχ. Πούλο Σαμπού 20 Σεπτ. διὰ Πακνίγκ
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	έφθ. 'Οζάκαν 9 'Οκτ.
ΡΕΝΕ	Παναμαϊκή έταιρια	11	2255	ἀνεχ. Μομπάσσα 25 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιβ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	διῆλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διὰ Νταμμάρι
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσούκικα»	44	7226	έφθ. Φλώσικ 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7132	διῆλθε Χονολούλου 13 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Οκτ.
ΡΟΥΛΑ II. (λιβ.)	έτ. «Μαρκουΐστας»	24	5509	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ.
ΡΥΘΜΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κλόμπες»	56	10000	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΒΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεανικα»	56	21000	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Σαΐν 'Ελευθέριο»	19	5672	εἰς θέσιν 57.26 B.—1.20 Δ., 'Οκτ. 3 διὰ Χούλλ
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σούμπρεμ»	43	4233	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διὰ Σαΐν Τζών
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαΐντ»	44	7176	εἰς ονειρούν 'Υρκην 3 'Οκτ. δι' 'Αμέρσαν
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλο»	30	4105	ἀνεχ. Μόλι 22 Σεπτ. διὰ Ντουγκούν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5727	έφθ. Μπάρρουσ 2 'Οκτ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Γένοβαν 17 Σεπτ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασβίζα»	23	5372	εἰς Σύρου 14 'Οκτ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντωνίο»	17	5685	έφθ. Καράτσι 4 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	ἀνεχ. Τροντέγι 4 'Οκτ. διὰ Βρέμην
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 24 Σεπτ. διὰ Σπέτζιαν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελέημον»	44	7283	διῆλθε Τζιμπούτι 2 'Οκτ. διὰ Φιλιππίνας
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοινίξ»	43	7259	έφθ. Ρίον Ιανέ ρου 25 Σεπτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	ἀνεχ. Λονδίνον 1 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	έφθ. Ταλκαχουάνο 25 Σεπτ.
ΣΑΝΘΗ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7125	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Σεπτ. διὰ Λισσαβώνα
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διὰ Καριπίτο
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	έφθ. Βηρυττόν 26 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διὰ Περουβίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	ἀργεὶ Κάρδιφ ἀπὸ 14 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	έφθ. Σαΐν Τζών 29 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	έτ. «Σάν Τζών»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	ἀνεχ. Εμδεν 5 'Οκτ. διὰ Σέβεν 'Αιλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Οράκουάνα»	43	7164	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. διὰ Λισσαβώνα
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Παναθήνια»	43	7179	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διὰ Ντεμεράραν
ΣΑΝΝΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	ἀνεχ. Πουέρτο λὰ Κρούζ 17 Σεπτ. διὰ Μπουένος "Αὔδες
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Βίλμιγκτων 7 'Οκτ.
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	ἀργεὶ Πειραιά 14 'Οκτ.
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Κόμπε 5 'Οκτ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 27 Σεπτ. διὰ Μπελέν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	ἀνεχ. Μπαχρέϊν 6 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΣΗ Α·Ι·Λ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	6065	ἀνεχ. Κοκουίτο 28 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΗ ΜΑ·Ι·ΝΤΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7257	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. (ἐπισκευαί)
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιβ.)	έτ. «Εισινιθέρεσ. Τράμπ»	43	7191	ἀνεχ. Γκάλεστον 19 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
ΣΗΘΟΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 1 'Οκτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Μόλι 5 'Οκτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Γιοκοσούκα 3 'Οκτ.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

'Εμβάσματα εἰς ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ καὶ ΑΙΓΥΠΤΟΝ.—Ταχεῖα καὶ ἀκριβῆς ὑπηρεσία.—

Ο καλλίτερος, οἰκονομικώτερος καὶ ἀσφαλέστερος τρόπος εἶναι τὰ Σπέσιαλ Τσένς.

Ἐξαργυρώνονται διουδήποτε ἄνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ		έλληνικά συμφέροντα	21	6735	έφθ. Καλκούτταν 11 Σεπτ.
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	7146	σάνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Σεπτ. διά Ντεμεράσον
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Νουέρα Βαλένθια»	42	6907	έφθ. Σύρον 4 'Οκτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)		έτ. «Ζίτας»	44	7238	έφθ. Λονδίνον 30 Σεπτ.
ΣΟΥ-Ι-ΤΓΟΥΩΤΕΡ (λιβ.)		έτ. «Σουίφτγουώτερ»	43	10172	σάνεχ. Μίταντάρ Μασούρ 29 Σεπτ. δι' "Αδεν
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	διήλθεν "Άδεν 7 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Κάμαφρο»	18	849	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιβ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	10200	έφθ. Λόδς "Αντζελες 9 'Οκτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)		Κ. "Ατυχίδης	25	6810	έφθ. Μαρμούγκα 19 Σεπτ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Αίολος»	43	7199	έφθ. Μόντρεαλ 18 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Στάρτο»	43	7232	έφθ. Λίβερπούλ 4 'Οκτ.
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γκόθικο»	57	20638	έφθ. Ράς Τανούρα 8 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Νέιτουν»	56	30159	διήλθε Σουέζ 10 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΤΑΡ (λιβ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	σάνεχ. Χάμπτον ρόδης 26 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. 'Αρχάγγελον 26 Σεπτ.
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	σάνεχ. "Άδεν 6 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7253	διήλθε Παναμάν 5 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)		έτ. «Τρόπικο»	54	11914	διήλθε Πειραιά 8 'Οκτ. διά Περσικὸν
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	εις Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύδουρ.)		έτ. «Μπελέν»	43	7235	έφθ. Ιμριγχαν 6 'Οκτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ. δεξ.)		τ. «Βάντα»	44	7330	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Σεπτ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	εις Πειραιά 14 'Οκτ. (έπισκευα)
ΤΑ-Υ-ΓΕΤΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μόναθαρ»	43	7131	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Οκτ. διά Τζιμπούτι
ΤΑΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	σάνεχ. Χάλιφας 7 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Διδώ»	43	7258	άργει 'Ελευσίνα 14 'Οκτ.
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)		έτ. «Σικερίερς»	43	7231	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	σάνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ. διά Γάνδην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)		έτ. «Γκλοριάννα»	44	7026	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδης 7 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ		έτ. «Πουέρτα Σεγκούρο»	53	9149	ένεχ. Μόντρεαλ 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)		έτ. «Κονκόρντιας	20	3526	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 'Οκτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ		έτ. «Μπαλμπόσα	54	18717	άργει Χίον 14 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)		έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	ένεχ. Περσικὸν Κόλπον 8 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διήλθε Λόδη "Αντζελες 4 'Οκτ. διά Χάντιγκτων Μπήτς
ΤΙΝΑΜΑΡ		Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ.
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.)		έτ. «Νερέίντη»	44	7258	σάνεχ. Πουόλι Σαμπού 4 Σεπτ. διά Βαμπόδα
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)		έτ. «Άντρας»	44	7254	έφθ. Σέβεν "Αϊλαντς 1 'Οκτ.
ΤΟΤΙΑΛΑ		έλληνικά συμφέροντα	26	4528	σάνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρας	27	2758	άργει Τζιμπούτι 7 Σεπτ. διά Κάννην
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΑΦ (λιβ.)		έτ. «Τσανσόλη»	57	24150	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 Σεπτ. διά Λόδης "Αντζελες
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιβ.)		έτ. «Κοντινένταλ»	29	5949	εις Λισανδρώνας στό 18 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	31	8923	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (δύδ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργεις Πέραμα 14 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9795	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	άνεχ. Γκάλιθεστον 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΕΙ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7119	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. δι' 'Ε.δονμάσουθ
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιβ.)		έτ. «Ντέ Κολόν»	57	10493	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 4 'Οκτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιβ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	10441	εις Νέαν 'Υόρκην, ύπο παραλαβήν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιβ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	έφθ. Σαδόνα 23 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10448	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Σεπτ. διά Μαρακάϊμπο
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Σάντι»	20	5686	εις Βιζαγκαπατάμ στό 1 Σεπτ.
ΤΣΑ		έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	έφθ. Κολόμπο 1 'Οκτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιβάνου)		Π. Κυπριανού	18	5285	άργει Α'υπελάκι 14 'Οκτ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ		Φ. Κυπριανού	18	5729	εις θέσιν 49.47 B.—2.30 Δ., 'Οκτ. 3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρούγιαλ»	42	7035	έφθ. Χάμπτον ρόδης 30 Σεπτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άνεχ. Γκάλιθεστον 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΑ-Ι-ΡΤΡΕ-Ι-ΝΤ (λιβ.)		έτ. «Φαρτρέ-εντ»	21	6675	διήλθε Ερέβουταν 1 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	διήλθε Ντακάρα 27 Σεπτ. διά Μπούενος "Αύρες
ΦΑΝΤΟΜ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Μιρμάιντ»	57	24000	εις Κόμπε, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΑΡΑΛΙΣ		έτ. «Ινικάκας	45	7263	εις θέσιν 34.28 B.—170.24 Δ., Σεπτ. 29 διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΤΙΝΑ (λιβάνου)		Κ. Αργύρης	17	1875	άνεχ. Αδεν 7 'Οκτ. διά Νταμιράμ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λιβ.)		έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	έφθ. Κόμπε 8 'Οκτ.
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Οσεαν Γουοίνης»	36	2678	εις θέσιν 49.47 B.—2.30 Δ., 'Οκτ. 3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		Μαρίνος - Φράγκος	44	7279	έφθ. Φόρλεντ 29 Σεπτ. δι' 'Εινδόρντεν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Κάλυτε»	44	10983	έφθ. Ελλεσμπερ Πόρτ 23 Σεπτ.
ΦΟΥΛΜΑΡ (λιβ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	εις θέσιν 12 Αύγ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)		έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Φόρλεντ 23 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιβ.)		έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	εις θέσιν 20.40 N.—103.55 A., Σεπτ 27 διά Περσικὸν Κόλπον
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιβ.)		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	διήλθε Ντακάρα 6 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιβάνου)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	άργει Σόρον 14 'Οκτ.
ΧΑΡΙΟΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Νίλ»	57	23664	έφθ. Μπούενος "Αύρες 23 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 8 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΧΕΡΑΛΛΤ (λιβ.)		έτ. «Γκόθιαμ»	43	7242	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ. δι' 'Ειρηνικὸν
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.)		έτ. «Πτερωτή»	43	7224	διήλθε Λάδσεντ 26 Σεπτ. διά Κόλπον Μεσεικοῦ
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	38	9475	άνεχ. Μίδδολεσμπρο 9 'Οκτ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΧΙΟΛΗ (δεξ.)		έτ. «Τρανσαστεανίκα»	54	15749	εις θέσιν 20.40 N.—103.55 A., Σεπτ 27 διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	διήλθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	έφθ. Ντακάρα 2 'Οκτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)		έτ. «Λίδον»	44	7150	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 3 'Οκτ. διά Βρέμην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 'Οκτ.
ΧΡΥΣ (λιβ.)		έτ. «Γκράουντ»	43	7258	διήλθε Χονολουλού 21 Σεπτ. διά Μπαλμπόσα
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.)		έτ. «Ούινδωρ»	43	7243	έφθ. Χάμπτον ρόδης 10 'Οκτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιβ.)		έτ. «Σέντραλ»	43	7180	έφθ. Σπέτζιον 26 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)		έτ. «Γιούν, Σίππερς»	55	23930	διήλθε Σουέζ 5 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 9 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)		έτ. «Μαρακάι»	44	7256	διήλθε Χονολουλού 20 Αύγ. διά Χιλήν
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Τρανσαστεανίκα»	42	7084	άνεχ. Νιούπορτ 4 'Οκτ. διά Πόρτ Τάλμποτ, έφθ. 5
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)		έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5557	έφθ. Μορμούγκα 26 Σεπτ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. 'Αμβούργον 15 Σεπτ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΤΟΜΑΣΗΣ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Escr.: Praça Mauá 49 1.º Andar
SANTOS

TELEFONE 2-6552

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

HELLENIC SUPPLY

DION. ASKITIS & CO.

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

Office and Warehouse : **HAMBURG-FREEPOR**
Brooklorkai 12
After office - Hours: 45 21 21

Telegrams: ASKITIS
Telephone: 33 85 77
13 Lines!

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP - CHANDLERS
Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι
τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: V'SCONTI-VENICE
VENICE - ITALY

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ψήσια μηχανής, καταστρώματος
και «TPANZIT»

Γενικοί ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ
2, Selkirk Street—CAPE TOWN

S. G. COTTAKIS

SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63, Rue Nebi-Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI-ALEXANDRIA

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

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

LLOYD'S AGENT

CONWOOD-CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKESON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • NANTES

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

LIVERPOOL: POLLEXFEN & CO. LTD., Chapel Chambers North
28, Chapel Street, Telephone: CENTral 7206(7)

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

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,"
SYDNEY - NSW
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΑΙΔΗΣ

TEL. - CABLES: «SPIRO» SYDNEY

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY - 24
P.O.B. 394

SUEZ
P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES - PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

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 ΝΑΥΤΙΚΑ

KARL LEICH

Ships-, Tanks - and Boiler - Cleaning

HAMBURG 4, BERNHARD NOCHTSTR. 77

TELEPHONE: 42 07 29 (NIGHT CALL: 45 72 01)

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas & Co. Succrs)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel. Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139)141 Park Road

LIVERPOOL 8.

Telephone: ROYAL 4482
24 Hour Service

183)185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

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

Πλήρως κατηγορισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔχυτηρέτησιν.

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 III GERMANY
THAEP. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ, "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΕΥΔΑΣ
F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

CABLES: 15 & 16 HONG KONG STREET TELEPHONE:
FOOTON, P. O. Box 1263 22894, 21504
SINGAPORE 1 (MALAYA) 34561

United Kingdom Agents:

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

Telephone: Bishopsgate 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/8 OFFICE SCHLACHTE 29
Telegrams: AUSRUESTUNG 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

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΛΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ZΗΤΗΣΑΤΕ 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. ΗΛ. ΔΙΕΥ.: SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K. A. P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών εις τούς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικώς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ Ναυ-

τιλιακά ζητήματα.

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannibollwerk 10

Telefon 35 16 31
Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea
and Western Baltic

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

Telephones:
AVenu 2671)2

For World Wide Information

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

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

Cables:
"AESALPORTS," London

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS FOR CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT - SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

Telegrams: All Offices "DIORYX,"

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 3-0464
OR 3-5730
NIGHT 6-4564

ATHANAS MAVROUDIS

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

STEAMER POINT

"PHONE,"

ADEN

2096

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

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

GREECE: LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI-PIRAEUS

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

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 44112 81672/83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΟΥΝΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

Telephone: BISHOPSGATE 1343
Telex: "AGESILAUS" - LONDON

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

Cable Address: "COMPLYSHIP" COLOMBO 1. (CEYLON) Telephone:
"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 Telex: "AGESILAUS" - London

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

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

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

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

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.

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

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΑΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone: 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικὸν μή δέξειδούμενον διά δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι έύλου καὶ γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διά ἐπαναχρωματισμόν.

"CAMERONS," ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ

Εἰδικῶς παρασκευασμένα διά τροπικὰ κλίματα

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

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

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

CAMREX PAINTS LTD.

CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephones:
4401 SUNDERLAND or
2362 AVENUE-LONDON
28.832 CARDIFF

Telegrams:
"CAMREX," SUNDERLAND
CARDIFF

Telephone: Nos 3361.35 - 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 ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARVANITIDΗΣ & S^{IA}

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

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

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

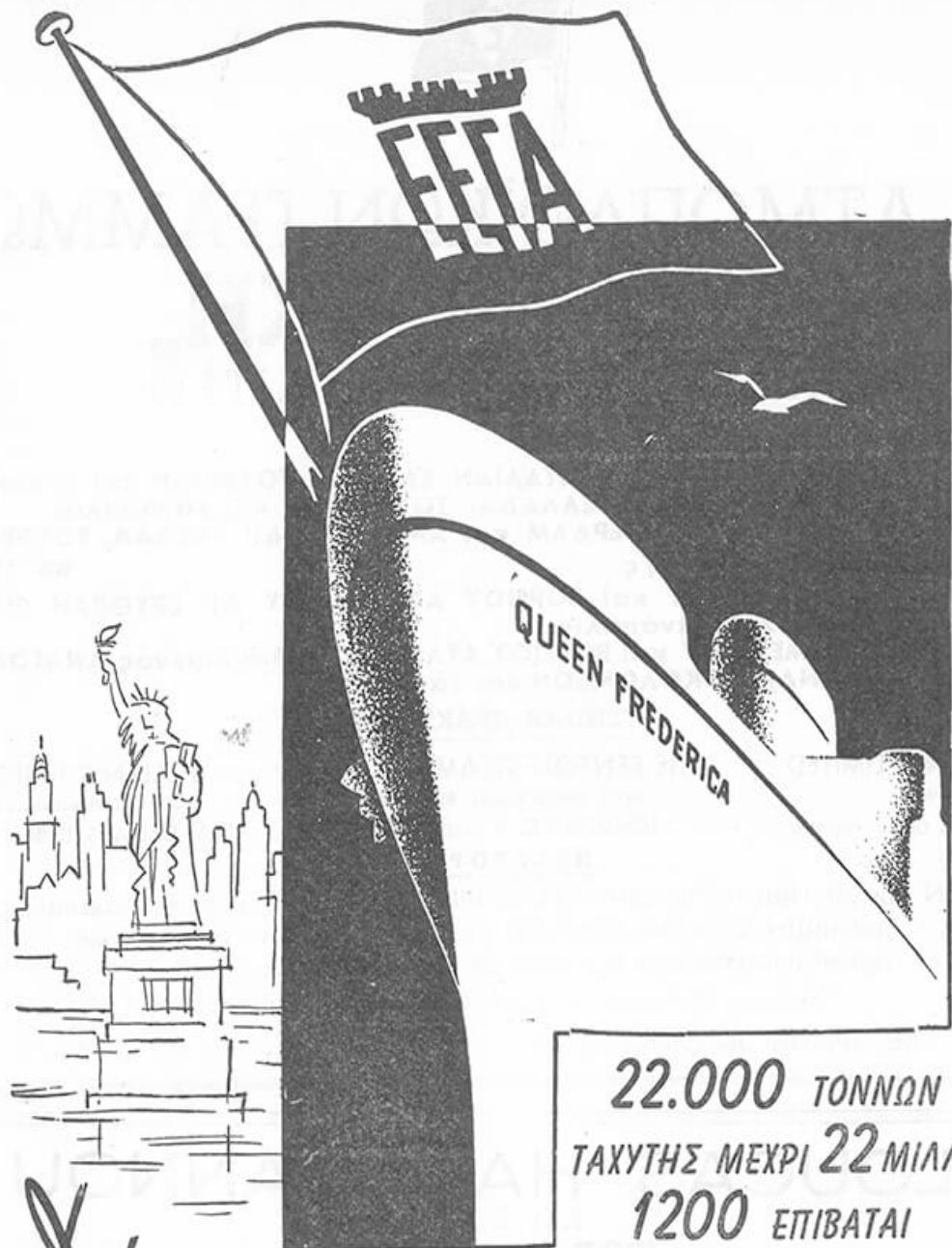
DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Ship's Agent, Brokers for sale, purchase
and chartering.

Agents for BRITISH PAINTS (Torpedo Brand)
Offices at Osaka, Kobe and Yokohama and
sub-agents at all principal ports in Japan.



22.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

σιά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ιστόν τοῦ δποίου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη... Ταχύτης - Ανεσις - Έλληνικόν πλήρωμα -
Έλληνικό γλέντι - Έξαιρετική Έλληνική κουζίνα - Πολυτελή δια-
μερίσματα Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως.

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

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- 'Εκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ ΛΟΝΔΙΝΟΥ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ και ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΔΙ' ΕΛΛΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ
και τάναπαλιν
Επίσης
- 'Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΑΠΟΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED
39, BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y. CABLES: "ELLINIKI,"

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED
319, INTERNATIONAL TRADE MART
NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

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

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ," & "ΟΛΥΜΠΟΣ,"
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

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

Άντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων
Ἐργοστασίων τῆς Ἀγγλίας χρησιμοποιούμενων ἀπό τῆς τοόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ἴστων.

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

Γραφεῖα: Ἐν Πειραιεῖ Ἀκτὴ Μιαούλη 17-19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "ΕΞΩΤΕΡΙΚΟῦ: «UNION»
> > Αθήνας: Εύπολίδος 10, Τηλ. 21.441, 81.680 > > > Εσωτερικοῦ: «UNION»

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

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

ΚΟΛΩΝΟΥ	Οδός Συρράκου 5
ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γανία Μαυρομιχάλη — Καλλι- δρομίου
Ν. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός Μικράς 'Ασίας 11
ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύπυχιδος 23
ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Πατησίων 164
ΠΛΑΚΑΣ	» Νέακα 11 & Πανθρόσου
ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2
ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	Οδός Σωκράτους 31

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡ-
ΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΗ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑ-
ΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' ('Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡ-
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-
ΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΓΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Άημνου), ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β',
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεία πληρωμή έμβασμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτεροικού, ἀγορὰ
Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IPAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAHHR
ABADAN
BANDAR SHAHPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBE·I·T

KUWAIT
MINA AL AHMADI

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

ΤΑΝΚΕΡΣ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

20)10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMEASTER - BASRAH

IPAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION

P. O. B. 4 - KHORRAMSHAHHR

CABLES: AMEASTER - KHORRAMSHAHHR

KOYBE·I·T: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMEASTER OR AMISCO - BASRAH

ADRIATIC - RED SEA - PERSIAN GULF LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

ΑΠΟ ΆΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAHHR

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

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

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND

Teleg: MARTRADE Telephon: 25-52-20

GENÈVE

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883