

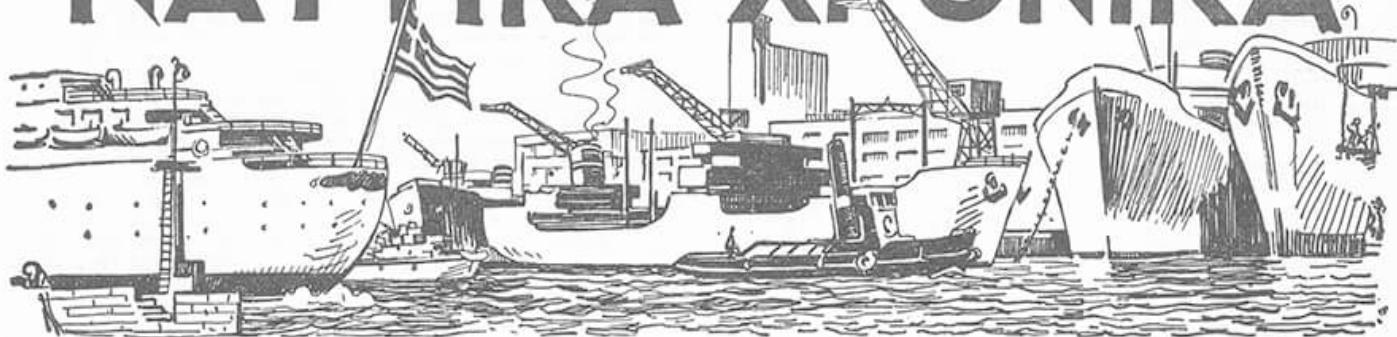
# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1958

Αρ. Φύλλου 546/305

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 546/305

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1958

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΦΕΡΟΜΕΘΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΦΑΝΙΣΜΟΝ

‘Η οξύτης τής παρούσης ναυτιλιακής κρίσεως μᾶς διπεκάλυψεν ἐνώριτερον την θλιβεράν κατάστασιν, υπό τὴν ὁποίαν τελεῖ ὅχι μόνον ἀπὸ ἀπόφευξ χωρητικοτήτος, ἀλλὰ καὶ ποιοτικῆς συγκροτήσεως ἡ φέρουσα τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλία. Θὰ διεπιστούτο. Βεβαίως, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου — ἔντος μιᾶς τριετίας τὸ πολὺ — ἡ κατάστασις αὐτή. ‘Ακόμη καὶ οἱ ἀδιαφορούντες διὸ τὰ πράγματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, μεταξὺ τῶν οποίων καταλέγονται ἀτυχῶς καὶ οἱ πλεῖστοι τῶν ἀρμόδιων κυβερνητικῶν παραγόντων, ύπο τὸν αντελαμβάνοντο τὸν κατήφορο, πρὸς τὸν ὁποῖον θὰ ἐφέρετο τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

Τὰ παρηλίκα σκάφη θὰ ἀπέσυροντο κατ’ ἀνάπτορεπτον ἀνάγκην τῆς ἐνέργειας υπηρεσίας καὶ θὰ ἐπωλούντο πρὸς διάλυσιν. ‘Αν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν θὰ προεδαίνων ἐν καιρῷ εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν, υπὸ τὴν ἀσυδοσίαν τῶν γνωστῶν σημαιῶν θὰ ἐκάλυπτον τὰς νέας τῶν ἀγοράς, οὐχὶ πάντως ὑπὸ τὴν ἐλληνικήν πλοΐον.

‘Η καλὴ ναυλαγορά τῶν ἑταῖρων 1955 καὶ 1956 ἔδικαιολόγησε τὴν ἐπιβίωσιν τῶν προπολεμικῆς κατασκευῆς πλοίων. Τώρα μὲ τὴν ἀθρόσαν εἴσοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν νεοτευκτῶν καὶ τὴν ἀνεύ προηγουμένου πτωτῶν τῶν ναυλῶν διέξδος ἀλλὰ διὰ τὰ ἀντιοικονυμικὰ παρηλίκα δὲν ὑπάρχει ἀπὸ τὴν πρὸς τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλύσεων ἄγουσαν. Θάττον ἡ βράδυον ἔκει θὰ καταλήξουν.

Εἰκοσιν ἔξι τὸν ἀριθμὸν φορτηγά καὶ τάνκερς, χωρητικότηος ἄνω τῶν 3.000 τόν., γκρός ἔκστασις, ναυπηγήσεως, ἀπὸ τὸν 1930 καὶ κάτω, τὸν γκρός 128.398, θὰ εἰνε ἀσφαλῶς τὰ πρώτα — ἔντος, ἵσως, τοῦ τρέχοντος ἑταῖρου τὰ περισσότερα — ποὺ θὰ ἐκποιηθοῦν πρὸς διάλυσιν.

‘Ἀπὸ τὰς ἔξελιξεις τῆς ναυλαγορᾶς θὰ ἔξαρτηθῇ καὶ ἡ θέσις τῶν ναυπηγηθέντων ἀπὸ τὸν 1930 μέχρι τοῦ πολέμου, δέκα ἀκόμη μεγάλων φορτηγών 57.193 τόν. γκρός. Πρέπει καὶ αὐτά, ὑπὸ οἰσθήποτε καταστάσεις, νὰ μὴ θεωρούνται πλέον στοιχείον ἀξιόλογον τῆς συγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ πλειστα δὲν ἔχουν τὴν θέσιν τῶν μίαν ναυλαγοράν, ὅπου τὰ νεότευκτα ἐν πληθωρισμῷ θὰ προσφέρωνται.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὸν κύριον σύγκον τῆς ἐλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τὰ λίμεντρα. Αὐτὰ τὰ εὐλόγημένα — ὅπως καὶ ἀλλοτε τὰ ἀπεκάλεσμαν — σκάφη, 97 τὸν ἀριθμὸν, τόν. γκρός 699.562, ἔχουν ἡδη τεθῆ ἔκτος τοῦ στίδου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. ‘Υπὸ ταῖς παρούσας καταστάσεις τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ἀδύνατος ἡ ἐκμετάλλευσί των, ἀφού τόρα οἱ ναυλοὶ γρυμίζονται βάσει τῶν δαπανῶν κινητήσεως τῶν νεοτευκτῶν. ‘Ἄλλα καὶ ὃντας αὐτὸν τὰ φορτία θὰ εἰνε περισσότερα, δωτε νὰ μὴ εἰνε ἀρκετὰ τὰ νεότευκτα νὰ ἔξυπηρτεσσον τὴν ηγεμονεύονταν μεταφορικὴν κίνησιν, πάλιν τῶν λίμεντρας αἱ ἀποδοσίες θὰ εἰνε λιαν περιωρισμέναι, μη δικαιολογούσαι, ἵσως, τὰς μεγάλας δαπάνας συντηρήσεως καὶ επισκευών. Σύν τῷ χρόνῳ, ἔντος ἀλαχιστῶν ἑταῖρων, τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλύσεων θὰ τὰ δεχθοῦν. ‘Η ὑπηρεσιακή τῶν ζωὴ δὲν φαίνεται, ὀπωδόπιτε, νὰ είνε μακρά.

‘Η θέσις τῶν ἐπτά τύπων «Τ.2» δεξαμενοπλοίων, τόν. γκρός 60.846, δὲν εἰνε ἀλλοία. ‘Η επιβίωσίς των εἰνε πλέον ἡ ἀμφιβόλος. ‘Ελαχίστα εἰνε καὶ αὐτῶν τὰ ὄρια τῆς περαιτέρω δραστηριότητος των.

Κινδυνεύει, λοιπόν, ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία νὰ ὀπογούμωθῃ ἔντος μιᾶς ἑστὸς τριετίας, εἰς ὃσον χρόνον ὑπόλογοίζεται νὰ ἔχῃ συντελεσθῇ καὶ ἡ ἀναπροσαρμογὴ τοῦ παγκοσμίου τοννά, τῆς κυρίας αὐτῆς δυνάμεως, τῶν προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφών, 945.999 τ. γκρός, ἐπὶ συνολικού τοννάς εἰς φορτηγά πλοία καὶ τάνκερς, ἄνω τῶν 3.000 τόν. γκρός, 1.352.814 τόν. γκρός. ‘Ἐντος, δηλαδή, τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς ωέλλοντος θὰ χάσῃ ἡ ἐλληνικὴ ποντοπόρος ναυτιλία ὃν μη τὰ 70 % της δυνάμεως τῆς εἰς ποντοπόρα σκάφη, ἀσφαλῶς, ὅμως, τὸ ἥμισυ τοῦ ὅλης χωρητικότητός της. ‘Η Κυανόλευκος θὰ κυματίζῃ ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, τῶν παρηλίκων μεσογειακῶν καὶ τῶν ὀλίγων τινῶν νεοτευκτῶν φορτηγῶν καὶ τάνκερς, τὰ ὁποῖα ἐνεγράφησαν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀριθμοῦ 13.

Κυριολεκτούντες διέβλεπομεν νὰ ὀμολογήσωμεν, ὅτι φερόμεθα πρὸς τὸν ὄριστικὸν ἀφανισμὸν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Οὐδὲ τὴν χωρητικότητα, τὴν πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἑδῶ νηολογημένην, δεν θὰ κατέγνῃ ἡ σημαία μας. ‘Η Ἐλλὰς θὰ προβάλλεται εἰς τὸν διεθνῆ στίδου τῶν ὡντικῆς δύναμις ὑπόδεστέρα καὶ αὐτῆς τῆς Τουρκίας, ἵσως δὲ καὶ τοῦ Ἰσραήλ! Κατάντημα ἀνεύ προηγουμένου διὰ χώρων μὲ τρισχιλίη ιστοοίσιν θαλασσινῆς ζωῆς.

Δὲν ὑπερβάλλομεν ποσῶν τὰ ποάγματα. ‘Εγγύτατα τὰ παρακολουθούμενον αἱ ἔξελιξεις των δὲν μᾶς διαφεύγουν. ‘Ανησυχούμεν διὰ τὴν αὐ-

ριον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ τὴν ἀνησυχίαν μας αυτὴν τὴν δικαιολογούν πλήρως.

Οἱ καλοὶ μας ἀρμόδιοι θέλουν νὰ ἀγνοοῦν τὴν δύσκολον θέσιν ὑπὸ τὴν ὁποίαν τελεῖ ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Συγκεχυμένη ἔχουν τὴν ἐντύπωσιν μεταξὺ τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ὄλιγου τοννάς καὶ τοῦ τεραστίου στόλου ἐλληνικῶν συμφερόντων, τοῦ ὑπὸ ἔνεας, ὅμως, σημαίας καλυπτομένου. ‘Ως κατάστασιν πλέον ὄριστικὴν ἥρχισαν καὶ αὐτοὶ νὰ θεωρῶνται τὴν φυγὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του. Παρηγορούνται, διότι παρέχουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τοὺς Ἐλληνας ναυτικούς: φθάνουν νὰ τοὺς εὐγνωμούν, νὰ θριαμβολογοῦν ἐνταῦτῳ, ὅταν οἱ ἐφοπλισταὶ, ἐπιτελοῦντες τὸ καθῆκόν των, ἀσφαλίζουν τὰ πλώρωματα τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.! ‘Αντίδρασις καρμίας, οὐδὲ προσπάθειά τις, ή ἀλαχιστή, δὲν καταβάλλεται πλέον διὰ τὴν μεταφοράν τημπτος, εστὸ μικροῦ, τῆς ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας χωρητικότητος εἰς τὸν θλιβελούντος νηολόγιον. Κανεὶς ἀτυχῶς δὲν ἀνυπομενεῖ διὰ τὴν αὐριον, δὲν βλέπει τὸν ἐπερχόμενον ἀφανισμὸν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τὸν θαλάσσιον στίδου. Μοιραλατικός ἀναμένονται τὰ ἐπερχόμενα θλιβερά γεγονότα.

Οἱ καταλογισμὸς τῶν εὐθύνων δὲν πρόκειται νὰ ἀποδώσῃ τι, σ্বα πλέον ἡ καταστροφὴ θὰ ἔχῃ συντελεσθῆ. Οφείλομεν ἀκριβῶς νὰ τὴν προλάβομεν ἀντιδρώντες, ἐφόσον ἀκόμη είνε καιρός καὶ διαθέτομεν τὰ πρός τοῦ μέσα.

Πρόκειται κατ’ αὐτὰς ἐνώπιον διεθνῶν διασκέψεων νὰ συζητηθοῦν θέματα ἀμεσωτάτου διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας ἐνδιαφέροντος. ‘Η Ἐλλὰς θὰ παραστῆ εἰς αὐτὰς καὶ ἡ γνώμη της, λόγω ἀκριβῶς τῆς ιδιοτήτος της, ὡς ναυτικῆς κατ’ ἔξοχην δυνάμεως, θὰ είνε διεισπρόσεκτος.

Οἱ μέλλοντες νὰ ἔκπρωσηπήσουν τὴν χώρων μας ὀφείλουν νὰ ἔναρμονίσουν τὰς ἀπόψεις των με τὸ ἀμέσων καὶ μονον συμφέρον τῆς ‘Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας — τὸ τονίζουμεν ιδιαιτέρως. ‘Ο πεζυπρηπετεῖ τὸ συμφέρον αὐτό, διὰ τοῦ προστηθοῦν, δὲν ἔχουν πάρα νὰ τὴν ἐπιβιώσουν τὰς προστηθοῦν διασκέψεις τῶν πεζοπρηπετών της Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

‘Αν οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ κρίνουν σκόπιμον, ἔξυπηρτεπήν τῶν ιδίων τῶν συμφερόντων, τὴν συμπαράστασιν τῆς Ἐλλάδος εἰς ὃσα θέματα ἀμεσωτέρου δι’ αὐτοὺς ἐνδιαφέροντος πρόκειται κατὰ τὰς διασκέψεις νὰ συζητηθοῦν, δὲν ἔχουν παρὰ νὰ τὴν ἐπιζητήσουν. Προϋπόθεσις των πράτων η ἐπικλήρωσις ὡριστῶν βασικῶν ὑποχοεώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν ἔναντι τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

‘Η σημερινὴ κατάστασις, ἡ τείνουσα πρὸ τὸν ἀφανισμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἐνώ πληθυνοῦται τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας, είνε ἀπαράδεκτος. ‘Η ἐλληνικὴ ποντοπόρος Ναυτιλία πρέπει νὰ διατηρήσῃ περιόπτον τὴν θέσιν της εἰς τὸν στίδου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Μέρος τοῦ ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τοννάς ἐπιβάλλεται νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Τὸ συμφέρον ὅλων, ποώτων τῶν ἐφοπλιστῶν, τὸ ἐπιβάλλει.

Εἰς τοὺς ἀρμόδιους κυβερνητικούς παράγοντας ἐναπόκειται ἡ ὑποχρέωσις νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν βασικήν αὐτῆς προσπάθειαν. Αὐτοὶ θὰ ἐπιλέξουν καὶ τὰ μέσα τῆς ἐπιτυχίας της.

### ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ

Εἰς διακοσίους ἀνέρχονται οἱ ἀνεργοί ναυτικοί, οἱ ἐγγραφέντες εἰς τοὺς οἰκείους καταλόγους τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. κατὰ τὴν διάρκειαν ἑνὸς δεκαπεντέρου ημέρων τοῦ πρώτου της Αριθμού.

Βεβαίως ὡς ἀριθμὸς αὐτὸς δὲν είναι μικρός, ἀλλὰ κατὰ τοὺς παρακολουθούντας ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὸ ρυθμὸν μὲ τὸν ὁποῖον ἐκδηλώθηται τελευταίως ἡ ἀνεργία εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν, θὰ ἦτο δυνατόν νὰ είναι πολὺ μεγαλύτερος. Δυνάμεως νὰ είπωμεν, διὰ τοῦ προτεταμένου ημέραι τοῦ Φεβρουαρίου ἐμφανίσασι μίαν ἀλαφρὰν ἔστω αὐξησιν τῶν ναυτολογήσεων, συνεκράτησην τὴν ἀνεργίαν εἰς τὰς αὐτὰς μέχρι τοῦ ἔπιπεδα. ‘Αναφέρεται γαρακτηριστικός, διὰ τὴν 25ην Φεβρουαρίου αἱ ναυτολογήσεις ἀνήλθον εἰς 115. Εἰς παραλαβάς των νεοτεύκτων ὀφείλονται κυρίως.

Συγκριτικῶς ἡ ἀνεργία τῶν πτυχιούχων ναυτικῶν είχεν ως ἀκόλουθως τὴν 10ην καὶ τὴν 21ην Φεβρουαρίου:

Εἰδικότητες	10-2-58	21-2-58
Πλοίαρχοι α'	41	43
» β'	39	38
» γ'	74	86
Μηχανικοί α'	97	108
» β'	81	85
» γ'	231	228

Μηχανικοί Μ.Ε.Κ. α'	1	3
» » β'	10	11
» » γ'	29	26
Μηχανοδηγοί α'	83	82
» β'		
Λογισταί	15	16
Ραδιοτηλεγραφηταί	252	252
Ναύληροι	115	115
Κυβερνήται α'	360	374
» β'		
Αρχιθερμασταί	234	239
Λιπανταί	38	44
Θερμασταί	361	389
Φροντισταί	10	13
Βοηθοί Φροντιστών	64	67
Θαλαμηπόλοι	430	439
Μάγειροι	243	247
Ναυταί	932	974
Ξύλουροι	47	48

Έξι άλλους κατά την 21η Φεβρουαρίου οι ανέργοι ανέυ διπλώματος ναυτικοί άνηλθον εις 1630, ήτοι εις 64 δοκίμους πλοιάρχους, 211 δοκίμους μηχανικούς, 924 ναυτοπαίδας, 84 χυτροκαθαριστάς, 164 έπικούρους και 182 διαφόρων ειδικοτήτων.

Σύνολον τών, κατά την ίμερομήναν αύτην ανέργων ναυτικών, πτυχιούχων και μή, 5557.

### ΤΟ ΑΞΙΟΜΗΜΗΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Ο πρώτος έπιδειξις κατανόησιν, προφόρων απόδεχθείς τας έντευθυν έκκλησιες διά την άναγκαφούσιν της ανέργειας είνε ο κ. Νιάρχος. Τού άνηκε η άναγνωρίσις αυτή. Η ναυτική μας οικογένεια εύγνωμόνως απόδεχται την απόφασιν του, όπως συν τα χρόνα άλλα τα ξένα πληρώματα των πλοίων του άντικατασταθούν με ιδιούχους μας ναυτικούς. Πλὴν τών ήδη έπανδρουμένων πέντε μεγάλων δεξαιοντοποίων, των «World Beauty», 45.000 τόνων, «World Enterprise» 33.000 τόνων, «World Spirit» 40.500 τόνων, «World Mead» 20.000 τόνων και τού φορτηγού «World Jonquil» 15.000 τόνων, ο κ. Νιάρχος έδωσεν έντολήν, όπως προσλάθουν: «Ελληνας ναυτεργάτας και τα πλοία του: «World Glade» 20.000 τόνων, «World Duke» 20.000 τόνων, «World Glen» 20.000 τόνων και «World Bond» 33.000 τόνων. Άνακοινώνας σχετικής του γραφείου Νιάρχου της Νέας Υόρκης καθορίζει, ότι υπερχίλιοι «Ελληνες ναυτικοί εκ των ήδη ανέργων θά έξειρουν ούτω την απασχόληση».

Έλπιζεται, ότι την άξιαν παντός έπαίνου πρωτοβουλίαν του κ. Νιάρχου θά άκολουθησουν και άλλοι έφοροι πλοίων πλοία έπινδρωμένων με άλλοδατά πληρώματα. Καὶ έφ' ούσον τὸ μέτρον τῆς προσλήψεως ανέργων ιδικῶν μας ναυτικών ήθελε γενικευθή, ίσως, ή δύντος τού προβλήματος της ανέργιας νὰ παρέλθῃ κατά τοὺς άμεσως προσεχεῖς μῆνας, δεδομένου ούτι θὰ ἀρχίσουν ἀπό τοῦ Πάσχα ἀναλαμβάνοντα πλόας και τα τουριστικά πλοία, όπως και τα μεσογειακά, δέκα έν οὖλων τὸν ἀριθμόν. Εἰς ούτα και μόνον χίλιοι περίπου ναυτεργάτας, πάσσης ειδικότητος, πρόκειται νὰ ναυτολογηθούν.

Καὶ ούτα οὐ πότε την προϋπόθεσιν, ούτι δὲν ἐντάθη ἀκόμη περισσότερον δι παροπλισμός των ποντοπόρων σκαφών. Τούτο δέν ὀποκλείεται, ἀν ληφθῇ οὐ ψιν, ούτι οι προσεχεῖς μῆνες, είνε συνήθως οι μετριωτέρας μεταφορικής κινήσεως.

### ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Τώρα μόλις καταρτίζεται ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας διό το 1958. Ή καθυστέρωσις είνε, καθ' ήμας, ἀδικαιολόγητος. Τὴν στιγμὴν ούτων, ἀκριβῶς, πού τὸ Κεφαλαίον καλείται νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν κυριὰν ἀποστολὴν του, ἐπρεπεν ἔγκαιρως δι προϋπολογισμὸς αὐτοῦ νὰ είκε χωρικῆ και βάσει τῶν άναγραφομένων εἰς αὐτὸν πιστώσεων, νὰ καθωρίζοντο τὰ τῆς ἐπιδοτήσεως τῆς ανέργιας.

Τὴν ούστασιν τῶν στόλων αὐτῶν περὶ αίματορπὸν οἰκονομιῶν εἰς ὅλα τὰ κονδύλια, τὰ μὴ στενῶς ἀναφερόμενα εἰς τὴν περιθαλψιν και μόνον τῶν ἀνέργων, φάνεται νὰ υιοθετοῦν οἱ καταρτίζοντες ήδη τὸν προϋπολογισμὸν. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διτ και τὸ Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., όπως και ὁ κ. Υπουργός, θὰ δεχθούν τὰς περὶ οἰκονομιῶν ὑπορρειακὰς ίσημησεις.

Ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν, τὸ ἀπότερον και τὸ ἐγγύτερον, δὲν ἐσμειώθη ναυτεργατικὴ ανέργια τῆς ομερινῆς ἐκτάσεως. Ή ἀλλονικῶν συμφερόντων Ναυτιλία ἀνεπτύχθη τόσον, ὥστε και ἡ κρίσις δι' αὐτῶν νὰ είνε ἐντονωτέρα, περισσότερον δι' ἐκτεταμένην και τοῦ ἐμψύχου αὐτοῦ οὐλικοῦ ή ανέργια.

Ἀντιμετωπίζομεν, συνεπῶς, πρόβλημα κοινωνικὸν ἐκ τῶν σοδαρωτέρων. Κανεὶς παραγωγικὸς κλάδος τῆς Οἰκονομίας μας δέν ἐνέργαντο ποτε ἀνέργιαν τόσων χιλιάδων ἀτόμων, μη καλυπτομένων, ἀτυχῶς, ἐν τῷ συνόλῳ των, ἀπό τὴν ὑπαρξίην ἐνός Κεφαλαίου, μὲ ἀξιόλογα, δημοσίας θὰ ἐπρεπεν, ἀποθεματικὰ και μὲ ὄργανωσιν ἀξίαν μιᾶς Ναυ-

τιλίας τόσων ἑκατομμυρίων τόννων.

Εἰς τὸν περίπτωτον, ἀκριβῶς, τοῦ Ιδικοῦ μας Κεφαλαίου 'Ανεργίας δὲν ύφιστανται ούτε τὰ ἀποθεματικά, ούτε και ἡ ὄργανωσις, ἔτι δι' ἀκόμη και ἀξιοκατάκριτος ἀβελτηρία — διὰ νὰ μη εἴται μεν ὅλο τι — τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀπεστέρωσις πλειστούς δοσους ἀνέργους ναυτικούς τοῦ δικαιώματος τῆς περιθάλψεως. Εἶναι οι ἀνασφάλιοι παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

'Οπωσδήποτε, μὲ τὰ ύφιστανται μέσα και μὲ τὴν ὑποτυπώδην ὄργανωσιν τοῦ Κεφαλαίου — παρεμπιπόντων ἀσχολούνται μὲ αὐτὸ οι διοικούντες τὸ Ν.Α.Τ. — θὰ πρέπει νὰ κωρωπωμεν εἰς τὴν προσόπειαν τῆς περιθάλψεως τῆς ἀνέργιας. 'Ἄς ἐπιτελέσωμεν ἐκ τῶν ἐνόντων τὸ καθηκόν μας, ἀλλ' ἀς ἀρχιώμεν τῷρα ἀμέσως, ὑπὸ τὸ κράτος τῶν ἐντυπώσεων ἀπὸ τὴν δυστυχίαν τόσον και τόσων ἀνέργων, τὸν μελέτην τῶν μέσων, πού θὰ ἐπιτρέψων τὴν λυσιτελεστέραν διὰ τὸ μέλλον ἀντιμετώπισιν τοῦ σοδαρίου αὐτοῦ κοινωνικοῦ προβλήματος. Αἱ κρίσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν δέν θὰ λείψουν ποτὲ και ἡ ἀνέργια θὰ είνε πάντοτε τὸ δραματικὸν συνεπακόλουθον. Οι συνετοι προσλέπουν τὰ συμβούλια και διασφαλίζουν τὰς δυσκολίας ήμερας. Αὐτὴν τὴν διασφάλισην ἀς φροντίσωμεν, τῷρα τούλαχιστον, ἔχοντες πρὸ τὸ ημέραν τὰ σημερινά γεγονότα.

### ΤΙ ΜΑΣ ΣΤΟΙΧΙΖΕΙ Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Πλήστεται Βαρύτατα ή Οἰκονομία μας ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν. Δέν ἔχει τὶς παρὰ νὰ ζητήσῃ πληροφορίας ἀπὸ τὴν ἀγόραν τοῦ Πειραιῶν διὰ τὸν ἀντίκτυτον εἰς τὰ ἐμπορικὰ καταστήματα τῆς ανέργης προγονούμενου ναυτεργατικῆς ανέργιας διὰ νὰ λάθη μίαν ἀμυδράν ιδέαν τῶν ἐπιζημιῶν συνεπειῶν. Αὐταὶ σιχιάδες τῶν ἀνέργων πλούτουν εἰσεκόμιζαν ἀπὸ τὰ ταξιδιῶν των. Τὰ 29 ἔκαπτον, δολ. τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος διὰ τὸ β'. ἔξαμπην τοῦ 1957 ἀπὸ τὰ ναυτεργατικὰ ἐμβάσματα κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν είχον τὴν προέλευσιν.

Τώρα 5½ χιλιάδες ναυτεργατῶν παραμένουν ἀνέργοι. Αὐτῶν η ἐτησία μισθοδοσία κατὰ μέσον ὄρου, ἄν ειργάζοντο, θὰ ἀνήρχετο εἰς τὴν ἀγόραν τοῦ ημέραν τοῦ τούλαχιστον αὐτῶν θὰ ήταν τὰς ἐμβάσματα πρὸ τὸς ταξιδιῶν των. Καὶ αὐτὰ χωρίς νὰ ποιηθῶνται πλοία.

Ἐχει πλέον τόσον αὐξηθεῖ κατ' οὔγκων η Ναυτιλία ἑλληνικῶν συμφερόντων, δότε νὰ θεωρῆται η μεγαλυτέρη πηγὴ ἀπασχολήσεως τοῦ ἀργοτάκου μας δυναμικοῦ, τοῦ τόσον, ἀτυχῶς, ἐν περπροσφορᾷ τελούντος.

### ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Εὐχῆς ἔργον θὰ ποτὶ διὰ τῆς ανεπιφυλάκτου συνεργασίας — τῶν 'Ελλήνων έργοι πλούτων κατ' ἄρχας, τῶν ἔξων ἐν συνεχείᾳ — αντιμετώπισις τῆς συνεχίζομένης και ἔτεινομένης ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν κρίσεως. Αὐτή, οὕτως, η συνεργασία δὲν φαίνεται νὰ καθίσταται δυνατή.

Τὴν ἀρχικῶν ἀπὸ τὸν κ. Μανώλην Κουλουκουντῆν ἀναληφθείσαν πρωτοβουλίαν ἔξερσέως τρόπου συνεργασίας, υἱοθέτησαν τὰ ἐλληνικὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Λοιδίου, ἐκπρόσωποι τῶν ὅποιων εἰς συναπτάσι συνεδριάσεις ἐμέλετησαν ἀπὸ τὰ 80% τῶν ἄνω τῶν 5000 τόννων δ. w. ἐλεύθερων φορτηγών πλοίων, τῶν τελούντων ὑπὸ ἀλληλικὴν διαχείριστον.

Διὰ τὸν σχεδίου προεδρεύετο, όπως κατόπιν ἀποφάσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσων Νέας Υόρκης, Λοιδίου και ἀθηνίας, ἀρχιρίζηται τὸ ἐκάστοτε ποσοστὸν συνεδριάσιν χωριτικότητος, ἀνεξαρτήτης ήλικιάς, ὅπερ θὰ ὑπερέχει τὸ εἰς παροπλισμὸν ἐπὶ έξαμπην. Αποδημίωσις τῶν ούτω παροπλιζομένων σκαφῶν θὰ κατεβάλλεται ἀπὸ τὰ ἐν κίνσει πλοία.

Μία διοικουσα ἐπίτροπη θὰ συνιστάται, ητίς και θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἐποπτείαν τῆς ἀφαρογύης τοῦ σχεδίου. Κυρώσεις, τέλος, ποεδείποντο διὰ τοὺς παραβάτας τῶν συμπεφωμένων, ὑπεδεικνύετο δέ, εὐθὺς ὡς ἐπίτευχη η μεταστὸν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν συμφωνία και ἡ συγκέντρωσις τῶν στατιστικῶν δεδομένων, η προσέγγισης μὲ τὰς ζένας ἐφοπλιστικὰς ὄργανώσεις, ίνα διακριθεῖται τὸ δυνατὸν τῆς διευρύνσεως τῆς συνεργασίας ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως.

Τὸ ἀνωτέρω σχέδιον—εἰς τὰς γενικαὶς τοῦ γραμμὰς ἀναφερόμεθα—συνεζητήθη, κατὰ τὴν συνεδριάσιν τῆς 'Ἐπιτροπῆς Συνεργασίας τοῦ Λοιδίου τῆς 20ης Φεβρουαρίου και κατὰ τὴν συνεδριάσιν τῆς 27ης Φεβρουαρίου τῆς ἐν 'Αθηναῖς 'Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν.

Ἐπὸ τὰς συζητήσεις διεπιστάθη τὴν ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἐπεξεργασίας τοῦ σχεδίου, ἵνα ἔξερεθῇ ὁ προσφορώτερος τρόπος τῆς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ ἀγγλικὸς και ὁ ἀμερικανικὸς Τύπος ἡ σηχολήθη εύρυτατα με την καταβαλλόμενην παρὰ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν προσπάθειαν συνεργασίας. Προεβλήθη τὸ δύσκολον τῆς διεπεύθεως τῆς, λόγω

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS INC.

Cables CARRASBRO :

17 State St. - NEW YORK N.Y.

καὶ ἑπτεικυνομένης ἀδισφορίας ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν.  
Λέγεται, ὅμως, ὅτι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἐπέδειξεν ἡδη ἐνδιαφέρον, καὶ πρόκειται νὰ μελετησῃ τὸ αὐτὸ πρόβλημα εἰς προσεχῆ του συνεδρίασιν.

### ΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Σημαντικὴ ἡ κίνησις τῶν ἐπισκευῶν πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Ἰανουάριον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Σχετικαὶ στατιστικαὶ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀναφέρουν, ὅτι 44 ποντοπόρα σκάφη ἔξετέλεσαν τὰς εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα ἐμφανισμένας ἐπισκευάς:

Ἐπισκευαζόμενων ἀτμοπλοίων	Ἐπισκευή	Ἐπισκευή	Ἐπισκευαὶ	
Σημαῖα	Ἀριθ. ά/π	Οἰκικὴ χωρῆτ. εἰς τὸν	Γενικὴ ἐπισκευὴ μηχανῶν	ἡ αλλαγὴ ἡ ἀλλαγὴ σκάφους καὶ μικροπισκευαὶ
Ἐλληνικὴ ...	24	83.499	9	8
Λιβεριαὶ ...	6	44.476	3	—
Κεσταρίκας ...	5	21.089	2	1
Παναμαϊκὴ ...	6	38.304	1	4
Λ. χώραι ...	3	6.031	—	3

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω, 1 πλοῖον ἐπεσκευάστηκε ἐπὶ 4 ἡμέρας, 1 ἐπὶ 16 ἡμέρας, 1 ἐπὶ 20 ἡμέρας, 1 ἐπὶ 1 μῆνα, 3 ἐπὶ 2 μῆνας, 3 ἐπὶ 4 μῆνας, 2 πλοῖα ἥρχισαν τὰς ἐπισκευάς των μῆνας Ἰανουαρίου καὶ συνεχίζουν ταῦτας, ἐνώ τὸ ὑπόλοιπα 22, τῶν ὅποιων ἡ ἐπισκευὴ ἥρχισε πρὸ τοῦ μηνὸς Ἰανουαρίου, συνεχίζουν ἐπίσης εἰσέτι ταῦτην καὶ μετὰ τὴν λήξιν τοῦ μηνὸς.

Ἡ ἀξία τῶν ἐπισκευῶν δὲν καθορίζεται εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ Ο.Λ.Π. Ἡ Τραπέζα τῆς Ἑλλάδος (ὑποκατάστημα Πειραιῶς) θὰ εἶναι εἰς θέσιν, ὡς ἀμεσώτερον παρακαλούσθωσα τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ σχετικοῦ συναλλαγμάτος, νὰ παράσῃ τὰς πληροφορίας. Θὰ ἡσαν ἐνδιαφέρουσα. Θὰ διεπιστοῦτο διὰ μιαν ἀκόμη φοράν ἡ παραγωγικότης τῶν ναυτιλιακοῦ παράγοντος, ἔτι δὲ καὶ ἡ συμβολὴ τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας μας.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸν πάροδον τῆς κρίσεως, διὰ τὰ πλοῖα θὰ ἔξερχονται τῶν ἀγύρων πολιτειῶν των, ἡ κίνησις τῶν ἐπισκευῶν θὰ εἴναι μεγαλυτέρα. Διερωτώμεθα, δύμως, ἢν θὰ εἴμεδα εἰς θέσιν νὰ τὴν ἔξυπηρετήσωμεν. Πολὺ τὸ ἀμφιβόλιον.

### ΑΣ ΤΑ ΒΑΕΠΟΥΝ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Τὴν δραστηριότητά του, τὸν τόσον ἀξιόλογον ἀπὸ ἔθνικῆς καὶ κοινωνικῆς πλευρᾶς, ἐντὸς ὅλου θὰ στρέψῃ καὶ πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν τὸ ίδρυμα Εὐγενίδου.

Μετὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς Βιβλιοθήκης τοῦ Τεχνίτου, διὰ τὴν ὄποιαν ἥρχισαν νὰ ἐκδίδωνται τὸ ἐν μετα τὸ ἄλλο τὰ ἀναγκαῖα βιβλία, τὸ "Ιδρυμα σπεύδει τώρα νὰ ἐνισχύσῃ, διαθέτει τοὺς ἀναγκαῖους πόρους καὶ τὴν ἀξιόλογην ἡδη πείρων του, τὴν ναυτικὴν μας ἐκπαίδευσιν. Θὰ προμηθεύσῃ, ἐν καιρῷ, εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν τὸ καλόν, εὐηγέρτων καὶ εὐηγέρτων βιβλίον, τοῦ ὅποιου στερούνται παντελῶς οἱ ναυτικοί μας.

Θὰ πληρωθῇ, δηλαδή, ἔνα μεγάλο κενὸν εἰς τὴν ὅλην προσπάθειαν τῆς καλυτέρως καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀφοῦ τὸ καλὸν βιβλίον εἶναι ἔξι ἵσου, ἢν σχηματίστερον, ἀναγκαῖον ἀπὸ τὸ κατάλληλον σχολικὸν κτίριον.

Διὰ νὰ ρυθμισθῶν αἱ λεπτομέρειαι τῆς προεργασίας — μακρᾶς σημειώσεων — ἡτις θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν ἐκδοσιν τῶν ναυτικῶν βιβλίων ἢ διευθύνουσα τὸ "Ιδρυμα Εὐγενίδου κ. Μαρ. Σίμου ἐπεσκέψθη πρὸ η-

μερῶν τὸν κ. Κωτιάδην καὶ ἐζήτησε τὴν ἡθικὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου συμπαραστασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου του. Ὁ κ. Κωτιάδης συνέχαρτη τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν καὶ ὑπεσχέθη πάσαν δυνατὴν βοηθείαν διὰ τὴν ταχυτέρων διεκπεραίωσιν τοῦ ἀναλαμβανομένου ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματος ἥργου. Ταῦτοχρόνως ὡρίσθησαν καὶ οἱ ὄποιοι θὰ μετάσχουν εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἐκδόσεως τῶν ναυτικῶν βιβλίων τοῦ "Ιδρύματος.

### ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΣ

Θέλομεν νὰ ὑποδάλωμεν εἰς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας — εἰνε ὁ ἀρμόδιος τερος, πιστεύομεν — τὸ ἔξις ἐρώτημα: Διατὶ ἀναβάλλεται ἀπὸ διετίας ἡ κύρωσις ἀπὸ τὴν Βουλὴν τοῦ νομοσχεδίου, τοῦ διακανονίζοντος τὰς καταβλητάς, μετὰ τὴν νομιματικὴν ἀναπροσαρμογήν, τοκοχεωλιτικὰς δόσεις διὸ τὰ τέσσαρα ἀκτοπλοϊκὰ τῶν ιταλικῶν ἐπινορθώσεων; Όλαι αἱ περιπτώσεις διπλασιασμοῦ τῶν τοκοχεωλιτῶν εἰς δραχμᾶς, αἱ προκυψασι ἑδενίων, συναφθέντων πρὸ τῆς ἀναπροσαρμογῆς εἰς δολαρία, διεκανονίσθησαν ἡδη καὶ κατὰ τρόπου μάλιστα ἀπολυτῶς ἱκανοποιητικὸν διὰ τοὺς ὄφειλέτας, πλὴν, δύμως, τῆς περιπτώσεως τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν. Διὰ τοὺς ὄφειλας ἀγοραστὰς τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς τοὺς ὄφειλούς, σημειωτέον, δὲν παρεσχέται ἡ δυνατότης προσαρμογῆς τῶν ἑσδόδων τῶν (ναυλολόγιον), ὥστε νὰ ἀντικρύσουν τὸν εἰς δραχμὰς διπλασιασμὸν τῶν δόσεων, οὐδεμία μέχρι τούδε νομοθετικὴ πρόνοια ἐλλήφθη.

Ἄποικον ήδη χρόνου κατηρτίσθη ἔνα νομοσχέδιον, διὰ τὸν ὄφοιον καθορίζονται αἱ χρεωλιτικαὶ δόσεις εἰς μακρότερον χρόνον ἔξοφλησεως. Τὸ Δημόσιον δὲν πρόκειται οὐδὲ δραχμὴν νὰ χάσῃ, ἐνώ παρέχεται ἡ εὐχεία εἰς τοὺς ὄφειλετας νὰ ἐκτηληρώσουν τὰς εἰς δραχμὰς ὑποχρεώσεις των, τὰς διπλασιασθείσας ἐκ λόγων ἀνωτέρων τῆς θελήσεως των.

Ομολογούμεν, ὅτι δὲν βλέπομεν τὸν λόγον τῆς ἀπὸ μηνὸς εἰς μῆνα καὶ οὐδὲ συνόδου τῆς Βουλῆς εἰς σύνδομον ἀναβολῆς τῆς κυρώσεως, τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχεδίου, ὅπερ βὰ διακονίσθη μίαν ἐκκρεμότητα καὶ θὰ ἐπιτρεψῃ εἰς τὰς δύο ἐταιρίας, τὰς πλοιοκτητρίας τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν, νὰ ἀποστοιτούν τὸ βάρος ὄφειλῆς πρὸ τὸ Δημόσιον, τὴν δοποὶαν ὅλως ἀκουσίων ἀπομίσθησαν. Ὁ κ. Κωτιάδης, ἐφόσον πρόκειται περὶ ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, θὰ πρέπει αὐτὸς νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν πρωθωμήσεως τοῦ νομοσχεδίου πρὸς κύρωσιν. Ἡ ἐκκρεμότης ἀδικία ἐπιχειρεῖσις, αἱ ὄποιαι εἰς οὐδὲν ἔπιπταισαν διὰ νὰ τυγχάνουν τοιαύτης κακομεταχειρίσεως.

### ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ

Σχετικῶς μὲ τὴν μελλοντικὴν ἀπασχόλησιν τῶν δύο Μεσογειακῶν, ἀνταῦτα ηδελον ἀγορασθῆ κατὰ τὸν μεθαυρισμὸν πλειοδοτικὸν διαγωνισμὸν παρὰ τὸν κ. Ωνάση, ἐκύκλωφόρησαν τὰς τελευταίας ἡμέρας πληροφορίας περὶ ἀναστολῆς τῶν τακτικῶν ἐπὶ παντάμηνον δρομολογίων τοῦ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν.

Ο κ. Κώστας Γράτσος, ἐκπρόσωπος τοῦ κ. Ωνάση, διέψευσε κατηγορηματικὰς τὰς ἐν λόγῳ πληροφορίας. Μᾶς ἐδόλωσεν, ὅτι πρόθεστος τοῦ κ. Ωνάση εἶναι νὰ διατηρησῃ ἐπὶ παντάμηνον μὲν τὰ τακτικὰ δρομολόγια καὶ τὰς δύο πλοίων, ἐπὶ πλέον δὲ νὰ τὰ κρατήσῃ εἰς περιηγητικοὺς πλόας πρὸ τὴν "Ἐλλάδα δι'" ἐνακόμη τετράμηνον τούλαχιστον, μὲ ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων των τὴν Βενετίαν καὶ βάσιν τῆς κινήσεως των τὸν λιμένα Πειραιῶς.

### Η "ΑΔΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΣΙΣ",

Αὐτὰ τὰ "τράστα" τῶν διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν — ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῶν ὄφοιων καὶ τὰς οἰκτράν ἐκμετάλλευσιν τελεῖ, ὡς γνωστόν, καὶ τὸ ἔξωτερον μᾶς ἐμπόριον — τείνουν νὰ ἀποτελέσουν πλέον κίνδυνον ἀμεσον, καὶ δι' αὐτὴν τὴν ἐλευθέρων ἀσκησιν τοῦ ἐφοτλιστικοῦ ἐπαγγέλματος. Η κακοτοίσις τῶν δράστης δεν ἀρκεῖται εἰς τὴν καταπίεσιν τῶν φορτωτῶν, ὅλη ἐξιγεῖται εἰς τὴν συνησπισμένην ἔξοντας κάθε ἀντιτίθεμένου εἰς τὰ ὑπόπτα συμφέροντά των.

Παραδείγματα τῆς ἀχαρακτηρίστου τακτικῆς τῶν τράστ-διασκέψεων, ὅπως θέσουν ἐκπόδια κάθε ἐφοτλιστικήν, πρωτοβουλῶς προσπαθούντων νὰ ἔξασφαλίσῃ μίαν ἀπασχόλησιν διὰ τὰ πλοιά του, ἐξυπέτεινται τῶν διεπιπτώσεων τακτικῶν καὶ τὰς μεταφορας, ἔχομεν ὑπὸ σημειώσεων πολλά. Τὸ τελευταίον, δύμως, κρούσμα τῆς γραμμῆς, "Άδριατικής—Περσικοῦ Κόλπου", τὴν ὄποιαν κατόπιν πολυετῶν ἐπιμόνων προσπαθείων ἐκ τοῦ μηδενὸς ἐδημούργησε καὶ ἀνέπτυξεν ἐφοτλιστής κ. Κώστας Πετρούτης, εἶναι ἡ πλέον κατάφωρος ἀπόδειξις τῶν οἰκτρῶν μεδόδων, τὰς δοποὶας μετερχονται αἱ ἐταιρίαι αἱ μετέχουσαι τῶν Διασκέψεων, ἵνα κυρίως ἀγενόχλητοι παραμεινουν εἰς τὴν καταδύνωστευσιν τοῦ ἐμπορίου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς γραμμῆς "Άδριατικής—Περσικοῦ Κόλπου" ἡ ἀδικία ἐπίθεσις εἶναι ἐπὶ περιστούσον ἀπό τὸν Αδριατικόν. Αἱ ἐταιρίαι τοῦ συμπτυχεύοντος "τράστα" ἐξαπέλευσαν τὸν ἀθέμιτον συναγωνισμὸν, χωρὶς νὰ ἡμαρτούν νὰ προβάλουν, ὡς δικαιολογίαν τούλαχιστον, ὅτι ἐπεδίωκον νὰ ἔκποτίσουν ἓνα "ἀστοτσάντερ" ὑπεισελθόντα εἰς τὰς γραμμάς των. Διότι ἡ γραμμὴ "Άδριατικής—Περσικοῦ Κόλπου" συνεπόθη τὸ πρώτον ἀπὸ τὸν κ. Πετρούτην. Μόνον τὰ πλοιά του τὴν ἐξετέλουν. Παρείσακτοι εἰς τὴν γραμμὴν είναι αἱ ἐταιρίαι τοῦ "τράστα". Αὐταὶ δὲν εἰχον ποτὲ δρομολόγια ἀπὸ τὴν "Άδριατικήν. Διότι, δύμως, διέθελαν τὸν κίνδυνον τῆς προσελκύσεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸ τὸν λιμένα τοῦ Κόντινεντ, ἡξέλησαν νὰ τὸν ἀποτρέψουν, πλησσούσαι τὰ πλοιά, ποὺ τόσας ὑπηρεσίας προσέφερον εἰς τὴν κίνησιν τῆς Τεργεύστης.

Καὶ τὸ πλήγμα κατεφέρθη ἀμεσον. Τὸ συσταθὲν "τράστα" ἐδρομολόγησε ἀνά 15θμερον ἰδικά τοῦ πλοίου, μὲ ἐκπτωσιν εἰς τὸ ημιτού τῶν ναυάλων. Συστηματική, δηλαδή, ἡ ἔξοντωσις. Τὸ ἀποτέλεσμα δὲν ἥργησεν. Ὁ κ. Πετρούτης ηναγκάσθη νὰ παροπλίσῃ τὰ ὄκτα πλοιά, ποὺ ἔξυπηρέτουν τόσαν ἀρτίως την γραμμήν.

"Ιδού τὶ μᾶς γράφει σχετικῶς:

Οἶκε κ. Διευθυντά,

Ἐκετε, παρακαλῶ, τὸν καλωσύνην νὰ δημοσιεύσητε εἰς τὰ "Ναυτικά Χρονικά" τὴν ἀνακοίνων τῶν ἔξι ναυτικῶν ἔταιρων τακτικῶν Γραμμῶν τοῦ Κόντινεντ διὰ τὰς μελλούσας ἀνὰ δεκαπενθήμερον ἀναχωρήσεις τῶν ἀπὸ τὴν Τεργεύστην διὰ Περσικὸν Κόλπον, ὡς καὶ τὸν

κήμετέραν άπαντοιν, τὴν δημοσιευθείσαν εἰς τὴν ἐφημερίδα «Πίκολο» τῆς Τεργέστης.

Ἄπο τὰς δημοσιεύσεις αὐτάς θὰ πληροφορηθῇ ἡ Ἐλλάδι Κοινή Γνώμη τὰ κάτωθι :

Ἐξ ἑταῖρια γραμμῶν, διαφόρων ξένων ἔθνοις κατατάπητών, παρισταμένων, ἀτυχῶς, κατὰ τὰς πληροφορίας μου και ἐθδόμης, σημαντικώτατης ἑταῖρια, τῆς «Ἐλληνικῆς», τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ουνεκεντρώθησαν εἰς τὴν Γένοβαν και, κατόπιν τριμέρου συσκέψεως, ἀπεφάσισαν τὴν ούμπησιν «τράστ», μὲ σκοπὸν νὰ διαιλύσουν τὴν ὥστη ἐπὶ 2% ἐπὶ συνδέουσαν διὰ τακτικῆς γραμμῆς τὴν Ἀδριατικὴν μὲ τοὺς ἀραβικοὺς λιμένας ἐλληνικῶν ἐπικείρων.

Ἡ γραμμὴ αὕτη, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Adriatic – Persian Gulf Line», χάρις εἰς τὴν ὥστην πόλιν ἱρίος τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης νὰ μεταφέρεται μέσω Τεργέστης (ἀντὶ τῶν λιμένων τοῦ Κόντινεντ), εἶναι γνωστόν, διτὶ εἶναι ἐλληνικῆς ἐμπνεύσεως, ἐλληνικῶν συμφερόντων, μὲ ἐλληνικᾶ δὲ πληρώματα εἶναι ἐππνωμένα τὰ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ὥστης, ἐν δῷ, σκάφη.

Καὶ αἱ ἑπτὰ ἑταῖρια τῆς «τράστ» σκοπόν. ὡς φαίνεται, ἔχουν νὰ παροπλίσουν εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Ἀδριατικοῦ Πελάγους τὰ ὥστα αὐτὰ πλοῖα και νὰ στείλουν εἰς τὰ οπίστη τῶν 250, μάλιστα, ἐπαναλαμβάνων 250, «Ελληνας ναυτικούς, διὰ νὰ προστεθοῦν εἰς τοὺς ὥστη πολυπλεθεῖς ἀνέργους.

Καὶ οἱ μὲν ξένοι δὲν ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἀνεργίαν τῶν ναυτικῶν μας. Νομίζουμεν, δῆμως, διτὶ ὥστειλον νὰ ἐνδιαφερθοῦν οἱ «Ἐλληνες, ἀν διὰ διὰ τὰς ἐλληνικὰς ουμφέρονται και τὴν δημιουργικὴν προσπάθειαν τῆς ἐλληνικῆς ἐπικειρυματικότης, ἀλλὰ, τούλαχιστον, διὰ τοὺς 250 ἀνέργους ναυτικούς μας. Θέλομεν νὰ ἐλπίσωμεν, διτὶ ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ἐλληνικῆς ἑταῖριας θὰ διεμαρτυρήθη, διὰ νὰ εἰναι συνυπεύθυνος διὰ τὴν ἀντίθετον πρὸς τὴν καλὴν πίστην ούμπησιν τοῦ ΤΡΑΣΤ, μὲ σκοπὸν τῶν καταστροφὴν μιᾶς ἐλληνικῆς ἐπικείρωσεως, ἀλλὰ και διὰ τὴν ἀνεργίαν τῶν 250 «Ἐλλήνων ναυτικῶν και ἔναντι τοῦ Ταμείου Ἀνεργίας διὰ τὴν συντήρησιν τῶν οἰκογενειῶν των.

Ἡ ὑπόθεσις τῆς πομπήσεως «τράστ» θὰ ἔχῃ, θεσδίως, συνεχειαν. Οὐ ἄλλη, ἀσφαλῶς, ἐνώπιον τῶν Ἀνωτάτων Δικαστηρίων τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης και, ἀναμφιθόλως, τὰ παρωπλισμένα ὥστα πλοῖα εἰς τὸν Ἀδριατικὸν Κόλπον θὰ ἀποζημιωθοῦν και ἀδρά, μάλιστα. Ο ἀδέμιτος ἀνταγωνισμὸς τιμωρεῖται και ἀρό τὸν ποινικὸν ἀκόμη νόμον.

Ἴωσα, θὰ ἐπρεπεν εἰς τὰ Ἀνωτάτα Δικαστηρία νὰ παρουσιασθῇ και διτὶ «Ἐλλην συνήγορος τῶν ἐλληνικῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων, δὲν ὑπάρχει διτὶ ἀμφιβολία, διτὶ και αἱ εὐρωπαϊκα ναυτικά δργανώσεως διὰ συμφωνίσεων, διτὶ τὸ «τράστ» τῶν ἑπτὰ ἑταῖρων, μαζὶ μὲ τὰς ἀπόζημωσεις πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ἐπικείρωσιν, τῆς ὥστης ἀπεοκόπησαν τὴν ἔξοντωσιν, διὰ τῆς ὑποβιθέσεως τῶν ναύλων ἀπὸ 127) – τὸ κυβικόν, λ. κ., τῆς ζυλείας, εἰς 67) 6, ήποιοι κατὰ 50%, δοφείλει νὰ κατασθλήται εἰς τὸ Ταμείον Ἀνεργίας και τὰς δαπάνας διὰ τὴν συντήρησιν τῶν 250 οἰκογενειῶν τῶν καταναγκασθέντων εἰς ἀργίαν ναυτικῶν μας.

ΟΙΛΙΚΩΤΑΤΑ  
ΚΩΣΤΑΣ Α. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

Τεργέστη, 11 Φεβρουαρίου 1958

\* \* \*

Ίδου και τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν δημοσιεύματα τῆς ἐφημερίδος «Πίκολο» τῆς Τεργέστης. Οἱ ἀναγνῶσται μας θὰ κρίνουν. Πρῶτον η ἀναγγελία τῆς συστάσεως τῆς γραμμῆς μὲ τὰ πλοῖα τῶν ἑταῖρων τοῦ «τράστ»:

ΤΑΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ – ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ  
ΤΟΝ ΣΥΝΗΣΠΙΣΜΕΝΟΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ-ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Αἱ «συνησπισμέναι γραμμαι Μεσογείου Περσικού Κόλπου» φέρουν εἰς γνώσιν τῆς πελατείας τοῦ λιμένος Τεργέστης, διτὶ ἀπὸ Ινς Μαρτίου, ίνα προσφέρουν μιᾶς τακτικὴν ἔξυπηρέτων, τείνουσαν εἰς τὴν μεγαλύτεραν ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον, θὰ ἀρχίσουν ἔκτελοῦσαι δεκαπενθήμερα δρομολόγια ἀπὸ τὸν Τεργέστην,

μὲ προορισμὸν τὸν Περσικὸν Κόλπον.

(Ἀναφέρονται, ἐν συνεχείᾳ, τὰ δρομολόγια και οἱ πράκτορες τῶν ἑταῖρων «Hansa Linien», «Swedish East Asia Co Ltd», «Concordia Line», Holland Perziehae Gulf Lijn», Nouvelle Compagnie Havraise και W. Wilhelmsen).

Εἰς ἀπάντησιν δικ. K. A. Πετρούτσης ἐδημοσίευσε τὴν κάτωθι ἀνακοίνωσιν τῆς «Adria—Lines and Trading»:

«Οταν τὸν Αὔγουστον τοῦ 1955 ἐνεκανιάσαμεν τὴν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ τὴν Ἀδριατικὴν και τὸν Περσικὸν Κόλπον, ὁ λιμένης τῆς Τεργέστης δὲν εἶχε καρμίαν σταθερὰν ἐπικοινωνίαν μὲ τὸν τόσον σημαντικὸν τομέαν ἐμπορικῆς κινήσεως και αἱ κυριώτεραι εὐρωπαϊκαὶ ναυτικαὶ ἑταῖρισι δὲν εἶχον ἐκδηλώσει ἐνδιαφέρον τι νὰ ἀρχίσουν διὰ τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης ἀνάπτυσσοσα δραστηριότητά τινα εὐρύτερα πνοῆς διὰ τὸν ἐλογο τομέα.

»Ἐπρόκειτο νὰ ἀρχίσῃ τις ἀπὸ τὴν ἀρχήν. «Ἐπρεπε νὰ ὑπερβληθοῦν κίνδυνοι και δυσκολίαι πάσης φύσεως, προκαταλήψεις και ἐπιφυλάξεις. Μοναδικὴ μας ἐνθάρρυνσις, η κατανόησις και η ἐνθουσιάδης ὑποδοχὴ τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου τῆς Τεργέστης και τῆς ἐνδόχρωσ. Ἀντελήθησαν τὴν σημασίαν τῆς διανοίξεως μιᾶς ζωτικῆς διεξόδου πρὸς τὴν σημαντικωτάτην ἀγορὰν τῆς Μέσης Ανατολῆς.

»Καὶ ἐνῷ συνεκτρώσαμεν και κατεβάλαμεν ὅλας μας τὰς προσπαθείας διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς δραστηριότητος μας διὰ τὸν γραμμῆν, ἐπῆλθε, μὴ ἀναμενομένη, ἡ κρίσις τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ. Τὸ πλοίο μας ηκολούθησαν τὴν μέσω Ακρωτηρίου γραμμῆν, πρὸς πλήρη ίκανοποίησιν τῆς πελατείας μας, ἐνῷ οἱ εἰσπραττούμενοι ναῦλοι δὲν ἀνταπέκρινον εἰς τὸ μῆκος και τὰς διατάσσεις τοῦ διάπλου. Ἐκπρόσωποι μεγάλων εὐρωπαϊκῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων ἐξέφρασαν τότε τὸν θαυμασμόν των. Ποιον ὑπῆρξε τὸ τότε και τὸ μετέπειτα ἔργον μας εἰναι ἀρκετὰ γνωστὸν εἰς τοὺς άρμοδίους παράγοντας τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης, τοὺς τοπικοὺς ἔξιγανεις και τοὺς ἀποστολεῖς τοῦ ἔξωτερικοῦ, τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν κίνησιν τῆς Τεργέστης.

»Καὶ τώρα, που θὰ ἡδυναμεῖται νὰ δρψωμεν τοὺς καρποὺς τῶν τόσων θυσιῶν μας, ποὺ τὸ δόνομα τῆς Τεργέστης εἶναι ἔκ νέου γνωστόν, πασιγνωστὸν εἰς τὴν Μέσην Ανατολήν, ἐπτὰ ἑταῖρισι, ἐκπροσωπούσαι τὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντα τῶν Βορειοηπειρωτικῶν λιμένων, αὶ πεφάσιστοι τοῦ προσφέρονταν μίαν ὑπηρεσίαν τείνουσαν εἰς τὴν περιφέρειαν μίαν ὑπηρεσίαν τείνουσαν εἰς τὴν περιφέρειαν μίαν μεγαλύτεραν ἀνάπτυξιν τῆς Κόλπου τον. Εξ σων ὑπάρχουν πληροφορίων, φαίνεται διτὶ οἱ ναῦλοι συναγωνισμού, τοὺς ποὺ ισχαρέμοζουν οι συστήσαντες τὴν ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαν, τούλαχιστον πρὸς τὸ παρόν, δὲν θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὰ διατηρησωμεν τὴν προτέρειαν ιδικήν μας δραστηριότητα.

»Μετὰ τὴν ἐκπλώσαν τῶν ὑποχρεώσεων μας διὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου 1958, τὰ ὥστα σκάφη, τὰ τελεοῦντα ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν μας, ποὺ παροπλισθοῦν, μεχρις ὅστου θὰ εἶναι πάλι δυνατόν νὰ ἀναλάβωμεν ὑπὸ δύμαδις συνθήκας τὴν κίνησίν των, πέραν τῆς ἐπιδράσεως τοῦ προσχεδιασμένου συναγωνισμού. Τούτο, θεσδίως, δὲν σημαίνει, διτὶ δὲν θὰ ὑπεραμύθωμεν τῶν ιδίων ημῶν συμφερόντων μὲ δόλα τὰ εἰς τὴν διάθεσίν μας μέσα.

K. A. PETROUΤΣΗΣ Γενικός Διευθυντής  
Adria—Lines & Trading—Trieste

### MIA ELLINIKΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Ἐχομεν ὑπὸ ὄψει μας τὴν ἐναίσιμον ἐπὶ διδακτορία διατριβὴν (Ιούνιος 1957) τοῦ κ. Δημητρίου Αντωνίου Μάνθου, τελεοφοίτου τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαροχούσετς (M. I. T.). Είναι μέρος τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τοῦ κανονισμοῦ τοῦ Ινστιτούτου μελετῶν κατὰ τὰ τελικὰς ἔξετασίες διὰ τὸ διπλωματοῦ τοῦ ναυπηγοῦ - μηχανολόγου (Bachelor of Science in Naval Architecture and Marine Engineering) και τὸ διπλωματοῦ τῆς Διοικήσεως τῆς ναυτιλιακῆς και ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως (Master of Science Shipping and Shipbuilding Management). Θέματα τῆς διατριβῆς λίαν ἐπίκαιρον, ἔχοχως ἐνδιαφέρον τὸν ἐφοπλι-

## “TAGAROPULOS CORPORATION,”

COLON REPUBLIC OF PANAMA

### SHIP CHANDLERS

TELEPHONES:  
1001 - 1002

CABLE ADDRESS :  
TONIO-COLON

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

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS

WINES

METAXA'S COGNAC BRANDY  
BOTRY'S BRANDY & WINES

PAINTS AND  
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

σμόν: «Ο ύπολογισμὸς τῶν εἰς πετρελαϊοφόρα παγκοσμίων ἀναγκῶν κατὰ τὸ 1965».

Διεξήλθομεν τὴν ἔξ υπερεκατὸν σελίδων μελέτην τοῦ κ. Δ. Α. Μάνθου, μετὰ πολλῶν παραφτημάτων, στατιστικῶν πινάκων καὶ διαγραμμάτων καὶ ὄμολογούμενῶν, ὅτι πληρεστέραν τοῦ θέματος ἀνάπτυξιν δεν ἔγνωρισαμεν μέχρι τοῦδε. Κατώτεραι είναι ὅλαι αἱ σχετικαὶ ἀναλυτικαὶ ἔρευναι αἱ ἀρμόδιωτέρων ὄργανισμῶν τῆς πετρελαιοβιομηχανίας καὶ τῶν ἔξ ἐπαγγέλματος παρατηρητῶν τὰν ἐξελίξεων εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαιοειδῶν.

"Η μελέτη του γεαρού" Ελληνος, ἐπιστήμονος ἀποκαλύπτει βαθείαν του πολυπλεύρου θεμάτου γνωστού, ὃ δε παρατίθεμενη βιβλιογραφία υπόδηλοι πόστον ἔνεκψευσεν εἰς τὴν ἔρευναν αὐτοῦ ὁ Μάνθος.

Τα σχόλια μεταξύ των διεθνών ένδιαφερομένων κύκλων ύπηρχαν εύ-  
μενέστατα. Ο ναυτικός Τύπος ίδιαιτέρων έντασης ήσηκολητή με τά-  
ση συμπεράσματα τῆς μελέτης. Το γωνιστών διά τας ΕΠΙ ναυτιλιακών  
μελέτας του 'Ινστιτούτου διά την Παγκόσμιον Ναυτιλίαν τῆς  
Βρέμης (Weltschiffahrts-Archiv Gustav Adolf Theel). Έδοξε τὴν ἀδειαν  
του συγγραφέων καὶ ἔξδωκε πρὸ τίνος εἰς ίδιαιτέρων τομών μεθ' ὅλων  
τῶν λεπτομερείων στατιστικῶν πινάκων, διαγραμμάτων καὶ χαρτῶν την  
μελέτην τοῦ κ. Δ. A. Μάνθου. Ή τοιαύτη ἀναγνώρισις τῆς ἐπιστημονικῆς  
έργασίας τοῦ κ. Μάνθου ίδιαιτέρως προσποεῖ τιμὴν εἰς τὸν λαμπρὸν  
ἐπιστήμονα καὶ τὸ ἐλληνικὸν θόνομα. Τὸ γεμανικὸν ινστιτούτον στα-  
νινιώτατα νιοθετεῖ μελέτας ἔνεων συγγραφέων.

Περίληψη τῆς μελέτης τοῦ κ. Δ. Α. Μανθού θέλομεν ἀρχίσει δημοσιεύουσαν ἀπό τοῦ προσεχοῦς τεύχους. Αμερώτατα ἐνδιαφέρει αὐτὴ τὸν Ἑλληνικὸν ἔφοπλισμόν. Πολλὰ τὰ χρήσιμα στοιχεῖα θα ἀποκομίσουν ὅσοι θὰ μελετήσουν τὰ στατιστικά στοιχεῖα καὶ τὰ ἐξ αὐτῶν πρίσματα.

Θέλομεν πάντως νὰ ἀπευθύνωμεν τὰ θερμά πας συγχαρητήρια πρὸς τὸν κ. Δ. Α. Μάνθον διό τὰ πρώτα, τὰ τότου λαμπρὰ βίματα τῆς ἐπιστημονικῆς του σπαδιοδρομίας, ιδιαιτέρως δὲ νὰ συγχαρώμεν καὶ τὸν πατέρα του κ. Ἀντώνιον Μάνθον. Τὸν μακαρίζουμεν.

ΔΙΑ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

Νέα προμηνύεται έμπλοκή είς τὴν προσπάθειαν τῆς ταχείας καὶ ὁρθῆς ἀντιμετώπισεως του ἁκτοπλοίκου προβλήματος. 'Ως νὰ μὴ ἐφθανεν ἡ κρατικὴ καλυστοιεργία, ἑκδόλουμένη διὰ τῆς παραπομῆς του ζητητα-  
τος ὥς ἐπιτροπῆς εἰς 'Ἐπιτροπήν πρὸς περαιτέρω ἔρευναν ἢ ἐπικύ-  
ρωσιν τῶν πορισμάτων τῆς προηγουμένης, ὡς νὰ μὴ ἐφθανεν ἡ κλι-  
ρὸς στάσις τοῦ κ. Κωτάδη, ὃ λιευθυντὴς Ναυτιλίας τοῦ Υ. Ε. Ν. ἀντι-  
πλοιάρχος κ. Σταμπολῆς ἐσπευσεν νὰ εἰσογῆη, διὰ τῆς τεθλασμένης,  
— διὰ τῆς παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ Συντονισμοῦ 'Ἐπιτροπῆς Τουρισμοῦ  
— νέον σχέδιον, δι' οὐ, κατ' αὐτὸν, θὰ παρασχεθῇ ἀφονος, εὐθηνῇ καὶ  
ἀριστής ποιότητος συγκοινωνία πρὸς τὰς νήσους καὶ τὰ παράλια τῆς  
χώρας.

Βάσις τοῦ σκεδίου είνε ἡ ἡμικρατικοποίησις τῆς ἀκτοπλοΐας. Μόνον διὰ τοῦ μέτρου τούτου, ὑποστηρίζει ὁ κ. Σταμπολῆς, θὰ ἀπλαγῇ ἡ ἀκτοπλοΐα ὀλῶν τῶν δεινῶν καὶ καλῶν ἡμέρων θὰ ὀντεῖλουν, τόσον διὰ τὰς ἐπικειμένους, δύσον καὶ διὰ τὰ ταξιδεύοντα κοινόν. Εἰς συσταθμούς την ἡμερήσιαν πορείαν τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀποκλειμένους εἰς τὸ μέλλον τοῦ οἰδηπότε ίδιωτον ἐπιχειρηματίου. Τέσσαρες ἐφοπλισταὶ καὶ τέσσαρες κρατικοὶ ἀντιπρόσωποι, μεταξὺ τῶν τελευταίων καὶ ὁ Πρόεδρος, μὲ δηπλῶν φίλων, θὰ ἀποτελέσουν τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐπαρχίας. Εἰς αὐτὴν προσφέρονται τὰ ἐν ὑπερειδίᾳ 24 τὸν ἀριθμὸν ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν, τιθέμενοι, πάντως, ἔκτὸς τοῦ νυμφάνοντος τῆς διοικειρίσεως τῶν περιουσιῶν των, θὰ περιμένουν τὴν διανομὴν τοῦ μερίσματος, διὰ λόγου συντρίψουσιν ἑαυτούς καὶ νόν πληρώσουν τὰς ληπτούσοθεαμένους ὑποχειρώσεις των, τὰς δῆτα δόλιγας. Ὁμολογοῦμεν, διτὶ τοιαύτην ἄγγοιαν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πραγματικότητος δὲν ἐπειριμέναυμεν ἀπὸ τὴν κ. Σταμπολῆν. Εἰς τὴν σπουδὴν, πτῖς καὶ διακρίνει τὸ δλον του σκέδιου, ίωας, ἡ ἀγνοία αὕτη νό δψειλεται.

Καπνάλωσε, πάντως, ο κ. Διευθυντής της Ναυτιλίας πολύτιμον και αναγκαίον διά τὰς λοιπὰς εὐθύνας τῆς θέσεως, ήν κατέχει, χορῶν, διά να συντάξῃ μιαν ἐκθεσίν από 60 σελίδας, γέμουσαν ἀνακριβειῶν, ίνα καταλήγῃ εἰς τὴν διατύπωσιν τῆς περὶ κρατικοποίησεως προτάσεως, ήτις, δλλώς τε, δέν είνε ἡ πρώτη φορά, πού διατυποῦται, οὔτε ποτέ προ- πολιτικούς, πολιτικούς, ἀποστολικούς.

πρωτή φορά, που πανηγυρικά απορρίπτεται.  
«Εκεί, πράγματι, πικάρων πείραν ό τόπος αυτός της κρατικής άναμ-  
ζεως εἰς ἐπικειρότεις. Και έαν συστήνατο τοιαῦτα συναντῶνται εἰς δ-  
λοκληρωτικά Κράτη, όπου μὲ δόλλα μέτρα κρίνεται και ύπολογιζεται δύ-  
ψιστάμενος τάς σχετικάς συνεπειώς απόλυτος φορολογώμενος πολι-  
της, εἰς χώραν δημοκρατικήν και μὲ θνεάστησίον γνώμης τῶν πολι-  
τών. ὡς ὁ τόπος μας δὲν απέκουν ούτε δευτερόλεπτον.

Δέντε επαρδειγματιόθι ο κ. Σταυροπλής ἀπό τὸ γεγονός, διτὶ, δηποτὲ Κράτος ἥνακάσθι, κατὰ τὴν ἁμέως μεταπλεύθερικὴν περιόδουν, ωὐθὶ ἀρρενθῆται εἰς ἀποκατάστασιν πολλῶν κάλυψιν, διάνυσσιν ἐπιτεταμένων.

άναγκων ή διότι ή ιδιωτική πρωτοβουλία δέν έπειδείκνυε προθυμίαν, ά-  
πέτυχε παταγώδης, ώστε συντόμως υπό τό δάρος της κοινής κατα-  
κραυγῆς να παραδώσῃ ταύτας και πάλι εἰς τὴν ιδιωτικήν έπικειροποιίαν.  
Καὶ έτοντο ουνέθη εἰς ὅλλα κερασίνημάτα, ποιᾶ πρέπει νά  
είνει αἱ οκέφεις μας, προκειμένου περὶ τῆς κατ'  
έξοκήν εὐπαθοῦς  
ναυτιλιακής έπικειροποίησης; Λημονεύεται τὸ προγούμενον τῆς Δ.Β.Κ.  
Μ., πήτις μέχρι τοῦ 1948 διπύθυνε, μὲν ἀνάλογον πρὸς τὸν προτεινόμε-  
νον ἐκ νέου τρόπου, τὰς θαλασσιας συγκοινωνίας τῆς χώρας; "Η, μη-  
πω, τὸ παράδειγμα τῶν Σ.Ε.Κ. (ἐπιβαρύνοντες κρατικοῦ προϋπολογι-  
σμοῦ, κατωτέρᾳ ποιότης συγκοινωνίας), δέν εἰνε ἀρκετόν, ώστε νά μην,  
επιζητήσαι τὴν κατ' ἀνάλογον τρόπον ἀριστοποίοις τῶν συγκοινωνιῶν  
και εἰς τὸν θαλάσσιον χώρον;

Θα ήδύνατο νά μας προβληθῆ, ότι δέν επίζητείται ή κρατικοποίσις, άλλη ή ίμικρατικοποίσις και διτή ούτοι δέν υπόρτευται ή πάραγων της ίδιωτικής πρωτοβουλίας. "Ας μάν αύταπαχώμεθα. Πρόκειται περὶ της άρχης, περὶ τοῦ πρώτου θήματος. "Οταν μετ' άλιγον καταφανή, διτή ή δεομέδη του τοιούτου συστήματος ίδιωτική πρωτοβουλία ούδεν δύναται νά προσφέρει και διτή έπικειρισις τοιαύτης μορφής και διοικητικής διαρθρώσεως δέν είνε θώσιμος, διταν τό κοινὸν άρχισιν νά δυσανασκετή διά την παρεκχομένην ποιότητα και ποσότητα τοῦ συγκοινωνιακού άγαθού, πώς άλλως η διά της πτώσεως της στάθμης της συγκοινωνίας θα καλυφθούν τά έλλειμματα, (άφοι ού έκαστοτε ύπουργός τῶν Οικονομικῶν δέν νομίζομεν, διτή θα προθυμοποιήται νά τά καλύπτει;) , διταν δέν θα καθίσταται δυνατή ή ἐπάνοδος εἰς τό σύστημα της ίδιωτικής έπικειρισεως, διότι οι φορεῖς ταύτης θά ἔχουν ἐκλεψεῖ ή τραπηνή πρός άλλα ἔργα, θα φθάσωμεν, κατὰ μοιραίαν τῶν πραγμάτων φοράν, εἰς τὴν πλήρη κρατικοποίησιν, ήν κατάληπν — δέν τὸ ἀγνοεῖ ὁ κ. Σταμπολῆς — θά θεωρήσουν και αι οχι ἀπίθανοι προσωπικαὶ φιλοδοξηιαὶ ἔξεωφοι λιοτικῶν παραγόντων.

Είδομεν και δόλτο, άμεσως μετά την άπειλευθέρωσιν, παρόμοιον οχέδιον - πρότασιν. Τότε, δημως, τούλακιστον, υπήρχε και τό έλαφρυντικόν της έτοι του πολεμικού σάλου συγχώνευσαν και της έ γεννήσια παράξενα της όρθιης οκέφωες. Συγκρατείται, δημως, σήμερον, ότι τό Κράτος, μετά μακράν προσπάθειαν, κατώρθωσε νά άπολλαγή τών τοιούτων....προσδευτικών έπιδρασεων και νά θέση ώς βάθρον της οικονομικής πολιτικής του τίν έδραιώσιν της έμπιστοσύνης του έπικειριποτίου και τίν υποθίσησιν της ίδιωτηκής πρωτοβουλίας εις δόλους τούς τομείς των οικονομικών έκδοπλώσεων, νά έπανερχώμεθα εις καταδικασθέντα συστήματα, διά νά τορπιλίσωμεν ένν ψυχρό, δ.τ μέ τόσας θυσίας τού ίδιωτου έφοπλιστού έπετεύχθη έκ τού μπρενός εις τὸν τομέα της άκτοπλοούσης ναυτιλίας;

"Αλλ' ἀτυχῶς, η ζημία δγίνεν." Οχι διότι τοιούτον σκέδιον θα πῆται ποτε δυνατὸν νὰ ἔφαρμοσθῇ, ἀλλὰ διότι νέα καθυστέρωποις τῆς ἐπιβεβλημένης ἐκ τῶν πραγμάτων λύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ θά προέλθων. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸῦ υποκρέωντει καὶ τὸν κ. Σταμπολῆν, μετὰ τὴν ἀνάπτυξην τῶν υπέρ τοῦ σκέδιον του ἐπικειμενάτων, νὰ προχωρήσῃ καὶ αὐτῷ, μὲ τὴν οειρά του, εἰς τὰς ίδιας προτάσεις, ἃς είκεν εἰσηγηθῆ πρὸς τὸν Κυβερνόπουλον ή παρὰ τῶν "Υπουργείων Συντονισμοῦ καὶ 'Ευπορικῆς Ναυτιλίας συσταθείσα τὸ παρελθόν, ἔτος Ἐπιτροπήν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ, ἐν εἰδεῖ προσωρινῆς μεταβατικῆς λύσεως. Τὴν κυρίαν πρότασιν του δ. κ. Σταμπολῆς παραπέμψει πρὸς μελέτην εἰς νέαν Ἐπιτροπήν ἀντιπροσώπων τοῦ Στρατοῦ, Ναυτικοῦ, 'Αεροπορίας κλπ. κλπ., δηλαδὴ εἰς τὰς καλένδας. Η Ζημία, δημαρχία, ἐγίνε, διότι ὁ κ. Σταμπολῆς δὲν είνει ὁ οἰοσδήποτε ίδιωτης τοῦ ὅποιου αἱ προτάσεις ούδενά, ἐνδεχομένως, συγκινοῦν. Είνει ὁ Διευθυντὴς τῆς ἀρμόδιας Διευθύνσεως τοῦ "Υπουργείου 'Ευπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ὁ υπεύθυνος ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου σύμβουλος τοῦ "Υπουργού. Ή διότις αὐτὸν δὲν τοῦ ἐπιτρέπει ἐνέργειας ἀνεδαφικάς ἐπὶ τόσων σοβαρῶν, γενικωτέρας ομμασίας, ζητημάτων. Προκαλοῦν αἱ ἐνέργειαι αὐταὶ τὴν ἀντίδρασιν καὶ ἐπιτείνουν τὴν δυσιστίαν τοῦ ιδίωτου ἐπικειμενάτου διὰ τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων εἰς μιαν ἐπικειμενήν. Τείνουσαν νὰ κρατικοποιηθῆ.

Εἰδικώτερον, ἐπὶ ὡρισμένων σημείων τῆς ἔκθεσεως τοῦ κ. Σταμπόλη, πολλά θὰ είχον νά παραπρόθυν. 'Ο χώρος, δύμας, δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νά ἀναφέρθουμεν εἰς πλειστά σος σημεία τῆς προτάσεως, χρήζοντα να ανακεφαλίσεις. Πάντως, ὁ κ. Σταμπολίδης παρουσιάζεται ἀπλοφρότητος ἐπὶ γνωστῶν ἀκτοπλοϊκῶν δεδουλεύνων. 'Υποστηρίζει, δὲν μεγάλο κέρδη ἀποκομίζουν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπικειρίσεις. Τόσα κέρδη, μάλιστα, ὅπερ νά ἐπενδύνωται ταῦτα εἰς ἀκίντα καὶ εἰς ἑτέρας ἔξωκτοπλοϊκὰς ἐπικειρίσεις. 'Εξαπατοῦν, δθεν, τὸ Κράτος καὶ ἐκμεταλλεύονται ἀσύτολῶς τὸ κοινὸν αἱ ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταὶ, ζητοῦντες αὐξησούν τοῦ ναυλολογίου, διὰ νά ἀνταποκριθοῦν, δῆθεν, εἰς τὰ ἔξοδά των, ἐνώ, ἀφ' ἑτέρου, δὲν διαθέτουν οὔτε μέρος τῶν κερδῶν των διά τὴν βελτίωσιν τοῦ υλικοῦ των καὶ γενικῶν τῶν συνθηκῶν ταξίδιον. Είς, δύμας, νοτόν, τοιούτοις οσαρά καταγγελία, διατιπουμένη ἀπὸ ὑπεύθυνον κρατικὸν δργανον κατὰ μιᾶς τάξεως ἐφοπλιστῶν, νά μη στηρίζεται εἰς στοιχεῖα, ἀλλ' εἰς ἀβάσινοτος υπλογισμούς; Θά πρέπει καὶ ο. Σταμπολίδης νά παραπρόθυνει τούτων τῶν λαυρίουτων του

# **PORT SUDAN**

# MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,"

ADDRESS: P. O. Box 306

τὰ ὅποια, δῆμως, δὲν ἔχει.

Καὶ περαιτέρω : Εἰς ἔξι καὶ ἡμίου ἑκατομμύρια δολλάρια ἀναβιδάζει ὁ κ. Διευθυντής τῆς Ναυτιλίας τὸν ἄξιον του ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου, ἀριθμούντος, κατὰ τὸν ίδιον, 24 πλοῖα. Ποίαν ἐκτίμουν ἔλαβεν ὑπ' ἄρχιν του; Τὴν τῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων; Τὴν τῆς Δ. Θ. Κ. Μ.; Τὰς τιμάς κτήσεως, σύν ταῖς δαπάναις ἐπισκευῶν καὶ δελτιώσων καὶ μειόν τὴν ὀπόσαδεσιν; "Η τίποτε ἀπ'" δόλαρά καὶ ὁ ὑπόλογιμος του εἶνε ἀπότελεσμα αὐθαιρέτου κρίσεως; Τὸν πληροφορούμεν ἐν καθήκοντος, διτί μόνον τὰ 4 ἀκτοπλοϊκά πλοῖα τῶν Ιταλικῶν ἐπανορθώσεων ἐκόστισαν εἰς τὸ Δημόσιον, πρὸ ἐξαετίας, ὅκτω ἑκατομμύρια δολλάρια, ἔξεποιθησάντες δέ παρά τοῦ Κράτους μὲν ζημίαν, ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς του, εἰς τὸ ποσόν τῶν 6 ἑκατομμύριων δολλαρίων, περίπου. Καὶ σήμερον ἡ ἄξια των δέν εἶνε αἰσθητῶς κατωτέρα τῆς τιμῆς ταῦτης. Συνεπῶν, ἡ ἄξια τῶν ὑπολοίπων 20 πλοίων δέν θα πρέπει νὰ είνει μεγαλούτερα τῶν 500.000 δολλαρίων ἢ τῶν ἀντιστοιχουμένων 180.000 λιρῶν, περίπου. Πιστεύει, πράγματι, τούς ἀριθμούς αὐτούς ὁ κ. Σταμπολῆς; 'Αφ' ἔτέρου, ισχυρίζεται οὕτος, διτί με 7 ἑκατομμύρια δολλάρια δύναται νὰ κατασκευάσῃ 3 ἐπιβατηγά πλοῖα τῶν 1.800 τόννων γκρός ἔκαστον καὶ μὲ μπκανάς οοῦπερ δῆπλει (τὶ χρειάζεται τὸ οοῦπερ;) τῶν 4.000 ἵππων, 4 τῶν 1.200 τ. γκρός ἔκαστον, μὲ μπκανάς 2.500–3.000 ἵππων καὶ 1 τῶν 500, περίπου τόννων. 'Αλλὰ τὰ πλοία αὐτά, ὑπ' οὖς τύπους πειργάφονται εἰς τὸ οἰκείον παράτημα τῆς ἐκέσεως, οὔτε ὑπάρχουν, οὔτε δύνανται νὰ κατασκευάσθων. 'Η προτεινομένην ἴπποδύναμις εἴνει, περίπου, διπλασία τῆς ἀπαιτούμενης διὰ τὴν ἔξυπερέπτωσιν τῶν δρομολογίων, βάσει τῶν ἀποστάσεων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, ἐνῷ, φυσικά, ἐπιβαρύνεται, δινεύ λόγου, τὸ κόστος ναυπηγήσεως τῶν πλοίων καὶ τὰ ἔξοδα κινήσεως εἰς τὸ διπλάσιον. Διερωτώμεθα, ἐπίσης, πρὸς τὸ τό θύλασμα τῶν 18 καὶ 17 ποδῶν. Μήπως, διὰ νὰ μὴ δύνανται τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ προσεγγίζουν εἰς τίνας λιμένας τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτῶν; Τέλος, τὸ κόστος, ποὺ ἀναφέρει ὁ κ. Σταμπολῆς, εἴνει κατὰ 40% κατώτερον τῶν γνωστῶν διεθνῶν τιμῶν.

Συνάκις, κατά τὸ ἀπότερον παρελθόν, εύρεθημεν εἰς τὴν ἀνάγκην νῦν ἐπικρίνωμεν ἐνέργειας τῆς ἀνωτάτης ὑπερεισακῆς ιεραρχίας τοῦ Ὑπουρείου Ναυτιλίας, ὁφειλομένας, εἴτε εἰς ἄγνοιαν τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας, εἴτε εἰς τὴν ἐπίκημιον πολυπραγμοσύνην. Ἐκάρπεμεν, διότι οὗτοῖς θέμα πρὸς ἐπικρίσιον δὲν ἀνέκυψεν ἐντὸς τῶν τελευταίων ἔτῶν. Κατὰ γενικήν ὡμολογούμεν, τὰ νεώτερα στελέχη τοῦ Υ. Ε. Ν., τὰ πρωθυΐντα εἰς τὰς ἀνωτέρας βαθμίδας τῆς ὑπερεισακῆς ιεραρχίας, εἰνει καλῶς κατηρτισμένα, διαπιένονται ἀπό στοργὴν διὰ τὸ ἀντικείμενον, οὐτινος ἐτάχθησαν ὑπὸ τῆς Πολιτείας ἀντιλάπτορες, διεμόρφωσαν δὲ καὶ τὴν κατάλληλον νοοτροπίαν, πιτίες, κυρώια, αὐτιά, ἐδομισύργυρον τὸ κλήμα τῆς ἀγαστῆς συνεργασίας Κράτους—Ἐφοπλιτιῶν· Ναυτικῶν διὰ τὸ κοινὸν δῶλων καλῶν. Ἐλπίζομεν τὸ πρόσφατον περὶ τοῦ ἀντιθέτου δείγμα, ὅπερ ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς τὸ παρὸν σκόλιον, νὰ ἀποτελῇ μεμονωμένον γεγονός καὶ νὰ μὴ ἔχῃ βαθυτέρας τὰς ρίζας. Θὰ ήτο τούτο ἀτύχημα διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας κατά τὴν κρίσιμον καμπῆν, ἢν αὔτη ἐν τῷ συνόλῳ τῆς διανύει.

## ΔΙΔΑΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ

‘Από μιας τετραετίας και πλέον έκκρεμει νομοσχέδιον, καταρτισθέν ύπό του ‘Υπουργείου Ναυτιλίας, διό τού όπου ουρθιμίζονται βασικά θέματα πετρελαιοκινήτου και ιστοφόρου ναυτιλίας, καταγγέλλει ο πρόεδρος της οίκειας ΕΝΔιάνως Κ. Τρέχας.

Αύτή ή ἀπίθανος, δύον και ἀδικιαλόγους θραύστης περὶ τὴν ἀντιμετώπιον τῶν προβλημάτων, ποὺ ἀπασχολοῦν σήμερον ἔνα κύριον κλάδον τῶν ἑωστηρικῶν μας μεταφορῶν, πάρει τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἐλάχιστα ἐνδιαφέρεται τὸ Κράτος διὰ τὴν μικράν και οἰκονομικῶν μεταφορικῶν μανάδα, ἡ ὁποία ὑπὸ μυρίας δύσας δυσχερείας, ἀλλὰ καὶ πολλοὺς κινδύνους, ἐπιτυγχάνει νὰ «γεγυρώνῃ» καθημερινῶς τὸ κέντρον μὲ τοῖς ἀπειραριθμούς λιμένας καὶ δρμούς τῆς νησιωτικῆς, κυρίων «Ελλάδος».

Καὶ θὰ είνε, πράγματι, πολὺ δύσκολον τὸ μέλλον τῆς πετρελαιοκινήτου καὶ ιστιοφόρου ναυτιλίας μας, ἂν κατὰ ἀποφασιστικὸν τρόπον δὲν ἀντιμετωπίσῃ τὰ θέματα αὐτῆς μίαν πᾶσσαν καὶ συντόνως, μάλιστα, τὸ Κράτος. Διότι, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ έχει διπλασιασθῆ, ἐν οχεῖσι μὲν τὴν προπολεμικήν ἐποκήν, ὃ δύγκος τῶν ὑπὸ τῶν σκαφῶν αὐτῶν διακινούμενων ἐφοδίων, ἡ οἰκεία ἐπιχειρησία ἀγωνίζεται διὰ τὴν ἐπιβίωσιν της ἐκ τοῦ λόγου, κυρίως, διτὶ ὁδύνατεί νὰ ναυπηγηθῇ η ξύλινα σκάφη, διὰ νὰ ἀντικαταστήσῃ τὰ παλαιά. Σπουδεῖσται, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διτὶ ἐκ τῶν 2.850 πετρελαιοκινήτων καὶ ιστιοφόρων, ποὺ διαθέτει ἡ χώρα μας διὰ τὰς ἑσωτερικὰς μεταφοράς της, ἐλάχιστα είνε ἔκεινα, τὰ οποία έχουν τὴν προσοττικήν μιας μακράς, ὄπωσδήποτε, ὑπεραισικῆς ζωῆς. Παλαιὰ καὶ οεσσαθράμενά είνε τὰ πλείστα, ἀντιοκονομικά κατὰ συνέπειαν, ίωσας δέ και ἐπικινδυνα διὰ τούς ἐργαζομένους εἰς αὐτά. Ἡ ἀντικαταστασία των, δμας, είνε στήμερον ἀνέψικτος. Τὸ ναυπηγικὸν κόστος τῶν ξυλίνων σκαφῶν ἔχει τοπιλασιασθῇ καὶ τετραπλασιασθῇ ἐν σχέσει μὲν τὸ προπολεμικόν. "Ἐναὶ πετρελαιοκινήτων, ἀναφέρεται ἐνδεικτικῶς, 250 τόννων, κατεοκευάζετο προπολεμικῶς εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος, ἀντὶ 800 κιλ. δοσακών. Τὰς αὖτης χωρητικότητος πετρελαιοκινήτων καὶ ίωσας μὲ υλικά δευτεροτέρας ποιότητος, διὰ νὰ κατακευασθῇ τώρα εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος, θὰ χρειασθῇ ποσὸς 2.500.000 δραχμῶν. Ὕπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτάς, είνε φυσικὸν ὃ στόλος τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ τῶν ιστιοφόρων σταθεοῦντος νὰ μειούται, μία δέ αἰσθητή λειλεψία τῶν μικρῶν αὐτῶν σκαφῶν πρέπει νὰ θεωρηταί λίαν πιθανή διὰ τὸ ἔγγυς ἀκόμη μέλλον. Τότε μόνον οἱ ἀρμόδιοι θὰ ἀντιληφθοῦν πόσον ἐπιζήμιος πήτο διὰ τὴν οικονομίαν τοῦ τόπου νὰ ἀρθρωθεί καὶ ἡ διληγωρία των ἔναντι τοῦ δόλου θέματος τῆς πετρελαιοκινήτων ναυτιλίας.

Τόσον δύσκολος ήταν ο πετρελαιοκίνητος να γίνεται στην Ελλάδα, ότι το καθαυτορεύον τόσον νά έγκριθη νομοσχέδιον, μας πληρωφορεῖ τί «Ενωσικ Ιδιοκτητών Πετρελαιοκίνητων και Ιστιοφόρων, προβλέπει τάν δρήθην και παγίαν ρύθμισιν πολλών ζητημάτων. Μεταξύ τών όποιων και το του τρόπου να υλωθείσαν σκοφών αύτών διὰ τὴν μεταφοράν κρατικῶν έφοδων». Και είνε αἱ κρατικαὶ μεταφοραὶ διὰ τὴν πετρελαιοκίνητον ναυτιλίαν ἡ προϋπόθεσις, σκεδόν, τῆς ὑπάρξεως της. «Ἀντιπροσωπεύουν συνήθως ικανὰς ποσότητας ἐμπορευμάτων, μὲν ἔνα κατά κανόνα προορισμὸν. Ἐνῷ αἱ ιδιωτικαὶ μεταφοραὶ, συνιστώμεναι ἀπὸ κιρκοπαρτίδας, αἱ όποιαι προορίζονται διὰ πλείονας τοῦ ἐνὸς λιμένας, θεωροῦνται ἐπιζημίοι, συνχνά, διὰ τὸ πετρελαιοκίνητον. Περὶ αἱ κρατικὰς αὐτὰς μεταφοραὶς τὸ πετρελαιοκίνητον δίδει ὥσπερον μίαν πο-

λύπλευρον μάχν καὶ πρὸς ἔξωτερικούς καὶ πρὸς ἔσωτερικούς ἀνταγωνιστάς. Καὶ πρὸς τὸ αὐτοκίνητον, δηλαδὴ καὶ τὸν οἰδηπόροδρομὸν καὶ πρὸς αὐτὸ τὸ πετρελαιοκίνητον. Πρόγιατι, ὡρισμένα πετρελαιοκίνητα σκάφη κατορθώνουν - ὅμιλοῦν ἐδῶ οἱ ἐνδιβαφέρομενοι περὶ εὐνοιῶν καὶ διακρίσεων - νὰ κινοῦνται ἀνταγωνιστικῶς, παρὰ τὸ γενόντος, διτὶ ὑπάρχει καὶ λειτουργεῖ μία κρατική ἐπιτροπὴ ναυλώσεων.

Είναι, έχει άλλου, τὸ ὀλιγώτερον ἀκατανόπτος ἢ προτίμοις, τὴν όποιαν δεικνύει τὸ Κράτος πρὸς τὰς χερσαίας μεταφορᾶς εἰς βάρος, θεδω-  
ας, τοῦ πετρελαιοκινήτου καὶ τοῦ ιστιοφόρου σκάφους. Ἐνα καρκη-  
ριστικὸν παράδειγμα ὅδίζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου νὰ ἀναφερθῇ : Διὰ  
τὴν μεταφορᾶν ὅδικῶν σίτου συγκεντρώσεως ἔχει Λαρισαὶ εἰς Πειραιῶν  
θάσεις τοῦ καθωρισμένου τιμολογίου πρὸς 1.29 δραχ. τὸν τόννον κατά  
χιλιόμετρον, τὸ Δημόσιον πληρώνει συνολικῶν 387 δραχ. τὸν τόννον.  
Διὰ νὰ μεταφερθῆται τῷρα ζενικός σίτος ἐξ Πειραιῶν εἰς Λαρισαῖν ἀπό  
θαλάσσην, συνυπολογίζονται καὶ τῆς μεταφορᾶς μέχρι τῆς θύρας  
τῶν ἑκεὶ ὀλευρομύλων, τὸ Δημόσιον πληρώνει μόνον 136 δρ. τὸν  
τόννον. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ τεραστίας ὑπέρ τοῦ Κράτους διαφο-  
ρᾶς, ἡ οποία, ὅμως, δὲν ἐστάθη ίκανη νὰ στρέψῃ τὴν ἀποκλειστικὴν  
προτίμους αὐτοῦ πρὸς τὸ θαλάσσιον μεταφοροίκον μέσον διὰ τὰς δικ-  
ιουνομένας εἰς τὸ ἔωθερικὸν ποσότητας σίτου ζενικοῦ, εἴτε τῆς συγ-  
κεντρώσεως. Τὸ αὐτοκίνητον, μὲ τὸ διπλάσιον κόστος, κερδίζει τὰς  
μεγαλύτερας ποσότητας πρὸς μεταφοράν.

'Αλλά καὶ κατὰ τὴν προώθησιν εἰς τὴν ἐπαρχίαν τῶν κομιζόμενῶν ἐκ τοῦ ἑξατερικοῦ ἐφόδιων, οἱ ιδιοκτῖται πετρελαιοκινήτων καὶ ιστοφόρων πιστεύουν, δτὶ οισθαρός ὅδικείται ὁ κλάδος των. 'Υποστρίζουν, συγκεκριμένως, δτὶ πλέον ουμφέρουσα διὰ τὸ Κράτος θὰ είνε ἡ ἐκφράτωσις δλων τῶν ἐφόδιων αὐτῶν εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ ή ἐν συνεχείᾳ προώθησις των εἰς τὸ διάφορο ἐπίλιμνεια κέντρο διὰ τῶν πετρελαιοκινητῶν. 'Η ἀπ' εὐθείας διὰ τῶν πλοιών ἐκφράτωσις μεγάλων ποσοτήτων ἐφόδιων ἑξατερικοῦ εἰς τοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας, ἐνῷ ὑστερεῖ τὰ πετρελαιοκίνητα πόλεις μίαν ἀποδικτήν πασχαλίουν, ἐπιβαύρουν καὶ τὸ Δημόσιον μὲν ἔνα πρόσθετον συναλλαγματικὸν ἔξοδον διὰ τὸν πέραν τοῦ Πειραιᾶ προεκτείνομενον ναῦλον τοῦ πλοίου.

Αύτά και άλλα σημαντικά είνε τα θέματα, τα όποια απασχολούν σημερινούς τόν κλάδουν της πετρελαιοκυβικού ναυτιλίας και ως ύποτιτα, ως υποστηριζούνται αύτοι οι ίδιοι οι ένδιαιφέρομενοι, απότελεσματικώς άντιμετωπίζονται άπο τό ώπο κρίσιον νομοσχέδιον, πού, ώς προανεψέρθη, έπι μίαν τετραετίαν δύνατε κατέθεται δυνατόν να γίνει νόμος του Κράτους.

Δυνατούτοι προγνωστικά, αι βιώνουν τέτοια μαρτυρίασης, της μηχα-

Αγνωστοί, πραγματικώς, οι δουλαὶ της γραφειοκρατίας, της μικροπολιτικής, ἀλλά και τῆς βασιθερημένης, ἀτυχῶς, σκέψεως τῶν παραγόντων τοῦ ἀρμοδιού 'Υπουργείου.

## Ο Κ. ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΔΟΧΟΙ ΤΟΥ

"Αν αἱ πληροφορίαι μας εἰνε ἀκριβεῖς, τὸ Ἀνώτατον Συμβούλιον Ἐθνικοῦ Ἀμύνης δέν προσβήσεται κατὰ τὸ διαρρέουσαν δεκαπεντήμετρον εἰς τὴν, κατὰ τὸν νόμον, κρίσιον τοῦ ὑπουραρχού λιμενικοῦ κ. Ἀνδρέου Σταθεκοπούλου. Λέγεται, δητὶ ἡ ἀναδολὴ ὀφείλεται εἰς ἐνεργείας τοῦ κ. Ὑπουραρχού, διότι μετέπειος τοὺς ἄρμοδιούς παράγονται, δητὶ, ἢν οὗτος παύσῃ νὰ κατέχῃ τὴν ἔδραν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν., αἱ πινεραιακαὶ ἀνωμαλίαι θὰ είνει ἀναπόθευκτοι, διότι «οὐ δει τι» τῶν πλοιάρχων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος είνει εἰς θέσιν νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ, λόγῳ ἀγνοίας τῶν μεγάλων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Δέν γνωρίζομεν ποιά θὰ είνε, ἐν προκειμένῳ, ἡ στάσις τοῦ κ. "Υπουργοῦ, δοτὶς, ἐκτίμασας τὴν ἐν τῷ Υ.Ε.Ν. κατάστασιν, ὑπέβαλε τὸ ἔρωπνα κρίσεων πρὸς τὸ ἀρδόνδιον Συμβούλιον. Θὰ δηδοξεῖται οὗτος τὴν μετέωρον κατάστασιν, πήτις ἐδημιουργήθη εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. η πολαν ἐκ τῶν ἐπιβαλλομένων λύσεων θὰ προκρίνῃ; Εἰνε, πάντως, ἀληθέα, δῆτι, συνεπείᾳ τῆς πᾶν, ἀπὸ τετραετίας, σχεδόν, δημιουργηθείσος εἰς τὸ "Υπουργείον ἀνώμαλους ιεραρχικῆς καταστάσεως, οἱ πιθανοὶ διάδοχοι τοῦ κ. Σταθακοπούλου Πλοιάρχου ἀπετοστόθισαν τοῦ δικαιώματος τῆς ἀμέσου παρακολουθίσεως τῆς ὑπηρεσιακῆς ζωῆς τοῦ "Υπουργείου.

Πρό διετίας, περίπου, ὁ ἔκτακτος συνεργάτης μας, ἐν ἀποστρατείᾳ ὑποναύαρχος λιμενικοῖς κ. Σ. Ζάρκος, καιρετῶν ἀπὸ τῶν σπιλῶν μας τὸν κ. Κωτιάδον, δοτὶς, τότε, ἥγνοιε τὰ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα, ὑπέδεινε εἰς αὐτὸν, διὰ πρώτων ἦργον τοῦ ἐπρεπεῖ νά εἶνε ἡ τακτοποίησις τῶν ζητημάτων τοῦ ὑπηρεσιακοῦ του οἴκου, θάτης ἐκλογῆς, ὡς ὁμέοντος συνεργάτην καὶ προϊστάμενον τῶν κυρίων Διεύθυνσεων τοῦ Υ.Ε.ΩΝ., τῶν παρ' αὐτοῦ θεωρουμένων ὡς καταλλήλων πλοιάρχων λιμενικῶν, ἐφ' δοσον οὕτοι θά ἐκρίνοντο ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον Συμβούλιον εύμενως. "Αλλως, ἐπειδάλετο ἡ ὁμεօσιος αὐτῶν ἀ-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ  
HELENIC SHIPPING AGENCY

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

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

Πράκτορες έν *Ιαπωνιών* τών κυριωτέρων Βρεταννικών και Αμερικανικών άσφαλιστικών έταιρειων σοβαρών έλληνικών έφοδιστικών Οίκων, τών έταιρειων BEN LINE, ΡΑΔΙΟ MAP-ONI, ΡΑΔΑΡ, και ήχοδολιστικών μηχανημάτων γυροσκοπικών υδρίων και αυτόματων πηδαλίων S. G. BROWN. Ειδικοί συμ-έργοτες όροι διά τας άσφαλισίες άλλων τών κινδύνων υαυτηγή-τεων με μεγάλας ξένας άσφαλιστικάς έταιρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πρατοειακαὶ πρωσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιτας. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεις, μετατροπὰς πλοίων, παραδόσεις, νευλώσεις, ἐπισκευαὶ καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανισμάτων ἡλεκτροπαραγωγού συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τειούτων αἱ ἐργαλείων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν αγυγούμιων, εἰδίκευμάνων Οἰκαν.

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

ποστρατεία, ή προαγώνη τῶν καλυτέρων ἀντιπλοιάρχων και ἡ νόμιμος πλέον τοποθέτησις τούτων εἰς τὰς Διευθύνσεις ταύτας ὡς πλοιάρχων πλέον ὁ ν. Ταῦτα ὑποδεικνύνει κό. Ζάρκος, προσέθετεν, δτὶ ἔδει οὗτοῖς τοῦ νόμου, ἀλλὰ και ἐξ ὑπηρεσιακῆς ἀνάγκης, οἱ Διευθυνταὶ νὰ κατέχουν τὴν ἀνωτάτην, μετά τὸν ὑποναύαρχον Γενικὸν Διευθυντὴν Υ.Ε.Ν., ιεραρχικὴν θέσιν, ὅπτε, ἐν περιπτώσει ἑκουσίας ή ἀκουσίας ἀπομοκύνεσσεως ἀπό τῆς θέσεως ἡ τοῦ βαθμοῦ τούτου, αὐτομάτως νὰ προβάλλεται ὁ διάδοχος του πλοιάρχος ἐκ τῶν ἀμέσων συνεργατῶν τοῦ Ὑπουργοῦ πλοιάρχων.

'Ατυχώς, ο κ.Κωτιάδης δεν έθεωροιεν άξιαν προσοχής τὴν πρότασιν ἑκείνην. Η ἀνώμαλης, ἀπό ἀπόκεισθαις λειροφύιας, κατάτασις ἐν τῷ Υ.Ε.Ν.ουνεχιείθη διὰ τῆς παραμερίωσαν τῶν πλοιάρχων, ἀκόμη καὶ αὐτῶν, τῶν ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου συμβούλιου εὑνένεστα κριθέντων. Καὶ εὔορέθησαν οὗτοι μὴ κατέχοντες θέσιν ὑπηρεσιακήν, ἐξ τῆς νάρα παρακολούθουν τὰ μεγάλα ζπιτήματα τῆς Ναυτιλίας. 'Ως ἀμεσοὶ συνεργάται καὶ σύμβουλοι τοῦ κ. 'Υπουρού, παραμένουν οἱ κατέχοντες τὸν θαυμόν ἀντιπλοίαρχου, οἵτινες, ὅμως, ἔχουσι τὸ θαυμικὸν νομικὸν ἐλάττωμα, διτι κατὰ τὸν νόμον δὲν δύνανται γέντικα ταστοσύσσουν τὸν ὑποναύαρχον Γενικὸν Διεισθυντήν, ἐὰν οὕτως ἀποκωδι-οριῇ ἐκλειφθῇ. Μὲ ὅλους λόγους, μὴ ἐπιλεγέντων πλοιάρχων, ὡς ὑπηρεσιακῶν ὑπευθύνων συμβούλων τοῦ 'Υπουρού, παραμένει νᾶς μοναδικός τοιούτος ὁ κ. 'Υποναύαρχος καὶ μετ' αὐτὸν προθάλλει, ὑπηρεσιακῶς, κενόν.

Ούτω, ο κ. Κωτιάδης, καίτοι όρθιως διέγνωσε τὴν ἀνάγκην τῆς ἀντι-  
κατάστασεως τοῦ κ. Σταθακοπούλου, δρέπει ήδη τοὺς καρποὺς τῆς πρό-  
δειξιας παραλείφεως νὰ τακτοποιήσῃ τὰ iεραρχικά ζητήματα τοῦ γ.  
πουργείου του.

Πρέπει, λοιπόν, ώς συμπέρασμα τούτων νά κραυγάσωμεν : «Ζήτα ο Μανδαρίνομός ; ! ! » Οχι, βεβαίως, διότι ούδεις είναι άναντικατήσταος. «Αλλας τε, ύπαρχουν πολλαὶ μέθοδοι οἱ μέσους διορθώσεως της δημιουργηθείσης καταστάσεως. Ή ἀριστὸν πάντων είνε τὸ δημοσίος ἀπομάκρυνσις τοῦ κ. Γενικοῦ Διευθυντοῦ διὸ κατοπτικῆς πράξεως τοῦ γυπτούργου. Δέν είνε τὸ πόντη φορά, καθ' ἣν τοιούτον μέτρον ἐλήφθη εἰς τὸ παρελθόν, προκειμένου, μάλιστα, περὶ προσώπων μετὰ τῶν ὅποιων σύγκρισις μὲ τὸν σημερινὸν «τίτουλάριον» δέν δύναται νὰ υπάρχῃ. Σημερον ἔχει ἐπικρατήσεις δικαιολογημένην ἢ γνώμην, διτὶ ὅπεταν δὲ οἱ Κ. «Υποναύαρχος εἰς τὴν ψηφίλην θέσιν, ἵνα η Πολιτεία τοῦ ἑνεπιστεύθη. Ἀπέτυχεν, διτὶ διότι στερεῖται ἐντύπωτος ἡ γνώσεων καὶ ἔστω, καὶ πείρας περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα. Ἀπέτυχε, διότι θασικὸν αὐτοῦ γνώρισμα είνε η εύθυνοφοβία. Αὕτη δέν τοῦ ἐπιτρέπει νὰ ἐκφέρῃ ποτὲ θετικὴν καὶ ίδιαν τὸν υπέρθυνον γνώμων μετὰ παρροϊσίας ἐπὶ οἰουδίηποτε ζητήματος, μεγάλου ἢ μικροῦ. Τοῦτο, πιθανῶς, νὰ είνε ἀνεκτὸν διὰ τοὺς κατέχοντας τοὺς κατώτερους θαμμούς της ιεραρχίας, ἀποτελεῖ, δημος, ἀ παράδεκτον τὸ θασικὸν ν μειον ἐκ τη π μ α διὰ τοὺς ἡγήτορας πάσοντας ὑπερεισιάς, ἀναγκαῖον διὸν εἰς τὸν παραμεριομόν αὐτῶν καὶ τὴν ἀποχώνωσιν, μετὰ τιμῶν, ἔστω και μουσικῆς.

Ο κ. Υπονάρχος, λοιπόν, διν πάντοτε σύμφωνος με τούς προϊσταμένους του Υπουργούριος, ένω είκε και θήκιος ο νά λέγη αόφθωμας και άπαθως τὴν ὑπηρεσιακὸν του γνώμων, ἀδιαφόρως ἐδόν αὕτη συμφωνῆ πᾶντικείται πράξ τὰς ὑπουργικὰς ἐπιθυμίας, κατέστησε, διὰ τῆς συνθείας του ταύτης, τὴν θέσιον τοῦ Γενικοῦ Διειθιστοῦ Υ.Ε.Ν. πάραποτον ἐν τῇ ιεραρχικῇ ὄργανῳσει αὐτοῦ και ἀπὸ τῆς θέσεως τοῦ πρώτου ὑπευθύνου συμβούλου τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, κατεποντισθει εἰς τὴν τοῦ ἀπλοῦ διεκπεραιωτοῦ τῶν ὑπουργικῶν ἐπιθυμιῶν.

Τούτο, δμως, μόνον πρὸς βλάβην τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας δύναται νὰ ἔξακολουθήσῃ. Πολλὰ καὶ μεγάλα ζητήματα πρόκεινται νῦν πρὸ τοῦ Υ.Ε.Ν., διεθνεῖς δὲ διασκέψεις τῆς προσεχοῦς ἀνοίξεως θὰ συνέλθουν, κατὰ τάς ὁποίας θὰ συζητηθοῦν θέματα ἔξωχας ἐνδιαφέροντα τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Ἐνάγκη ἀπόλυτος, λοιπόν, νὰ ἀκουσθῇ ἡ ὑπεύθυνος γνώμη τοῦ πρώτου ὑπερεισιακοῦ συμβούλου τῆς Κυβερνήσεως. Καὶ ἐάν ὁ πραγματικὸς οὐμόβουλος τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου δὲν πρωθετῇ ἐγκαίρως ἢ ἀν δέν εἰνε πρόκειρος ὁ ἀντικαταστάτης τοῦ κ. Σταθακοπούλου, τὸ διλιγόντερον βλαβερὸν θὰ εἴνε νὰ ἀγονθῇ ἡ ὑπαρξία τοῦ κ. Γενικοῦ Διευθυντοῦ, καταργούμενης καὶ τῆς θέσεώς του ἀκόμη. Πρὸς τὶ ἡ παρούσια του: «Η κατάστασις τοῦ «ὅπως διατάξητε, κ. Ὑπουργέ», εἰνε πλέον ἀπαράδεκτος.

ΤΟ "ΒΑΣΙΛΕΙΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ"

Εύρειας ἐπίσκευας ἔξετέλεσεν ἐφέτος τὸ ὑπερωκέανιον «Βασιλισσα Φρειδερίκη». Ὑπερεκατὸν καμπίναι τῆς τουριστικῆς θέσεως πολυτελῶς διεσκευάσθησαν, ἐνώ σύστημα κλιματισμοῦ (άρι κοντίσιου) ἐγκατεστάθη εἰς ἀπαντά τὰ καταστρώματα τοῦ. Οὐτῷ, ἐπαναρχίζει τοὺς τακτικούς του πλόας, πρὸς τὸν Νέον Κόσμον. τὸ συμβατικὸν μας ὑπερωκέανιον, μὲ περισσοτέρας δυνατότητας ἀνέσεων καὶ εὐημέρας ἐπιδιώσεις.

Μάς πληρεσθών, στυχείως, ότι ή πλοιοστήτεις τού μόρφου αύτού

πλοίου έταιρίας θά καταβάλη έφετος προσπάθειαν διά τὴν συμμετοχήν του καὶ εἰς τὴν ἑδὲ Ἀμερικῆς πρὸς Εὐρώπην τουριστικὴν κίνησιν, παραλήγως, βεβαίως, μὲν την τακτικὴν καὶ απρόσκοπτον ἔξυπερέττεσιν τοῦ βασικού του δρουμολογίου.

Και δύναται τὸ «Βασιλισσα Φρειδερίκη» νά διευρούν τά δρια τής δραστηριότητός του, μετά την αξιόλογον ἐπιτυχίαν, την δύοιαν ἑσμείωσες κατά τά τρία ἐτη τής δρυμολογίσεως του εἰς την γραμμήν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Ὁραίον πλοίον ἀλλως τε, διατηρούν ἀπό τα παλαιότερα θητείαν του εἰς τὴν γραμμήν τῆς Βορείου Εὐρώπης τὴν καλύτεραν ὅμηρη μεταξύ μεγάλων, μερίδος τοῦ διεθνοῦς ἐπιβατικοῦ κοινοῦ, διαθέτουν ἡδη ἀνέσεις (ώς νέγκαταστασι κλιματισμού), σπανιζόσας και εἰς πολλὰ εἰσέτι νεότεκτα ύπερωκεάνια, δύναται ἐπιτυχῶν νά μετάσχῃ εἰς τὴν ἔξυπηρότητην τῆς ὀδούνεν διογκουμένης κινήσεως ἐξ Ἀμερικῆς πρός τὰ κυριώτερα κοσμοπολιτικά κέντρα τῆς Εὐρώπης. Διά τὸν λόγον αὐτὸν και τὰ ἐννέα κυκλικά δρυμολόγια τοῦ 1958, τὸ ἐλληνικὸν ύπερωκεάνιον θὰ προσεγγίσῃ εἰς τρέις ἐπί πλέον τῶν καθιερωμένων διά τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς λιμένας, ητοι εἰς τοὺς λιμένας τῆς Γενούς, τῶν Κανωνῶν και τῆς Βαρκελώνης. «Ἄς σημειωθῇ, διτε εἰς τὸν λιμένα τῶν Κανωνῶν μέχρι τοῦδε μόνον ἀμερικανικά ύπερωκεάνια προσεγγίζουν τακτικῶς.

Την καλυτέραν ἐπιτυχίαν είς τὴν ὥραιάν αὐτὴν ἐπιδίωξεν τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρός του «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» θά πρέπει νὰ εύχηθωμεν. Πρόκειται διὰ μίαν πρωτοβουλίαν, ἡ ὅποια φέρει τὴν 'Ελληνίκην σπιάδαν εἰς τὸ ἐπίκεντρον τῆς μεταφορικής δραστηριότητος, τῆς ἐκπρετούσης, δχι μόνον τὸν πρὸς τὴν 'Ελλάδα, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν Εὐρώπην κατεύθυνόμενον ἀμερικανὸν ἐπιβάτην.

## TO ANDRIAKON NAYTIKON MOYSEEION

Χάρις και πάλιν εις τὴν ιδιωτικὴν πρωτοθουλίαν, τὴν ἀστείρευτὸν και τόσον δημιουργικὴν εἰς τὸν τόπον μαρ, ἡ Ἀνδρὸς πυρετωδῶς ὄργανων τὸ Μουσεῖον τῆς τοπικῆς ναυτικῆς της ιστορίας. Μετὰ τὸ Πειραικόν, θὰ είνει τοῦτο τὸ δεύτερον Μουσείον, τὸ δόπιον θὰ παρέχῃ μερικά αὐθεντικά και ἀξιόλογα δείγματα τῶν νευτέρων παραδόσεών μας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

"Η ίδρυσις τοῦ Μουσείου τῆς Ἀνδρου, εἶνε τὸ ἀποτέλεσμα μιᾶς ἐφοπλιστικῆς δημόσιας καὶ ἀνάγκαια αἰθιοπτική προέκτασις τοῦ μνημείου, τοῦ ἀφιερωμένου εἰς τὸν Ἑλληνα ναυτικόν, τὸ διόπιον ἐντὸς δύλιον γὰρ θάνατον ἐπιβλητικῶν εἰς τὴν πλατείαν Ρίβας. Διότι εἰς τὸ δικρόν τῆς παλαιᾶς αὐτῆς ἀνδριακῆς πλατείας εύρισκεται ἡ οἰκία Ἐμπειρίου, καὶ ὁ όποια ἡ Βάτη ἐπρεπε νὰ κατεδαφίζετο πάντα ἐνεσωματοῦτο εἰς τὸ καταλλήλως πλέον διαμορφωμένον περιβάλλον. Ἐπροτίθητο ἡ δευτέρᾳ λύσις καὶ διεπτρήθη ὡς οἰκία, διὸ νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Ἀνδρος καὶ τὸ τοπικόν της Μουσείον. Ὁ ἀείμνηστος Νικόλαος Γουλανδρῆς καὶ ἐν συνεχείᾳ οἱ διάδοχοι του, ἐκδύσαντας τὰς δαπάνας, τόσον τῆς ἀνεγέρσεως του ναυτικοῦ μνημείου, δύον καὶ τῆς διαρρύθμισεως τοῦ κτιρίου τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου. Μέ συγκινητικήν προθυμίαν ὥλοκλήρωσαν τὴν ἀγεμνονικήν προσφοράν των πρόξ τὴν γενέτειραν.

"Η διώροφος οίκια 'Εμπειρίκου διερρυθμίζεθε καταλλήλως και έξωτηρικά και έσωτερικά, ώστε άπολυτα νότια έναρμονιζεται με τό νέον αρχιτεκτονικόν ύφος της πλατείας της Ρίβας και άνετα νότινται ως Μουσείον νότια κρηπιδωτοποιηθή. Ένας μεγάλος διάδρομος είναι τότε ισόγειον, είς τό οποίον θα άναρπτησούν αι φωτογραφίαι των διαρπτών της νήσους, δόηγει είς τόν δευτέρων δρόμον τού κτηρίου, ο πόδιος περιλαμβάνει τρεις εύρειας και φωτεινάς αιθιούσας. Έκαπτη έκ των αιθουσών αύτων θα προβάλλει και ένα έκ των ιοαριθμών κεφαλαίων της ναυτικής ιστορίας της 'Ανδρου. Η πρώτη οιθουσα, συγκεκριμένως, θα φιλοξενήσει θέματα, άναφερόμενα είς την ιστοφόρον ναυτιλίαν της 'Ανδρου, ή δευτέρα είς την άτμηρον ναυτιλίαν μέχρι και τού δευτέρου μεγάλου πολέμου και ή τρίτη είς τα μεταπολεμικά έπιτεύγματα της άνδριακης έφοπλιστικής έπικειρθνεώς και τους συστρατικήν άπασχ-ληπινού είς την θάλασσαν τού πληθυσμού της νήσου.

Τό ίδιον του Μουσείου, τα έκθεματα ἀκριβέστερον, θά ἀποτελέσουν παλαιά δημόσια και ιδιωτικά ζηγγραφα, μικρογραφίαι, εἰκόνες, ὡς και σχεζισγράμματα παλιών και νέων πλοίων, χαρακτηριστικά ναυτικά ἔργα λειτουργούντος, χάρται, ναυτικοί στολαί, ὡς και κατάλοιπα και ἐνθυμία ἀπολεσθέντων πλοίων της "Ανδρου".

Διά τα ταχείαν συγκέντρωσιν του ίδιου αύτού του ἀμφίδια ἐπιτροπή δραγμώσεως του Ναυτικού Μουσείου ἀπότινθεν πῦρ Θερμήν ἐκκλησίων πρὸς τὰ ἐν Ἑλλάδι και τὸ ἑζωτερικὸν ἀνδριακὰ ναυτικά γραφεῖα, καθὼς και πρὸς τὰς οἰκογενείας διακεκριμένων Ἀνδριών ἐφοπλιστῶν, αἱ ὀποῖαι και πρὸς τοὺς τούλακοις, πληροφορούμεθα, ἐνδιαφέρονται πολλὴν προθυμίᾳ ἐνέδειξαν.

Κατόπιν τούτου, είνε ένδεκομένον νά ανοίξη τάς πύλας του τὸ Ναυτικοῦ Μουσείου τῆς Ἀνδρου ἐντὸς τοῦ πορεοσχύλου θέρους, διὰ νά παρουσιάσῃ μιαν ἀπὸ τάς πλέον ἐνδιαφερούσας πλευρᾶς τῆς πολυπύκνης ναυτικῆς μας παραδόσεως και διὰ νά ἀποτελῇ, ὡς προσφυγῶς ἀνα-

**ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ  
ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ  
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

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

**ΔΙΑΦΕΤΟΥΝ ΤΑ ΜΟΝΑΔΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ (PANTAR ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ) ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

**ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΕΚΑΣΤΗΝ 1<sup>HN</sup> ΚΑΙ 16<sup>HN</sup> ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ**



κατά την προσδέσιμον των διά την έπιθεσιν εἰς τὸ πλοῖον.

Μὲ ταῦτα 17 μιλιών, τὸ πλοῖον θὰ φθάνει εἰς Ἡγουμενίτσαν τὴν 5 μὲ 6 ἀπογευματινήν, λαμβανομένου δ' ὑπ' ὄψιν, δι' θ' ἀπαίτηται καὶ ἀρκετός χρόνος διὰ τὴν ἀποθίσαν, ἀποκλείεται ἡ συνέχισις τοῦ ταξιδίου τὴν νύκτα. Τὸ πολὺ δύναται νὰ συνεχισθῇ τοῦτο μέχρις Ἰωαννίνων. Εἶναι, συνεπῶς, ἀπαραίτητον νὰ κτισθοῦν εἰς Ἡγουμενίτσαν καὶ Ἰωαννίνα ξενοδοχεία διὰ 400 ἀτόμα, δοσὶ θὰ εἴνεις οἱ ἔκαστοτε μεταφερόμενοι περιπογταὶ, μὲ τὸ προσωπικὸν τῶν αὐτοκινήτων καὶ τῶν λεωφορείων — δοσὶ θὰ μεταφέρωνται περιπογταὶ καὶ διὰ λεωφορείων — μὲ ἀνάλογα ἑστιατόρια. Καὶ τοῦτο, διότι, παρὰ τὴν γνώμην τῶν ἀπόδοντων, δὲν εἴνει δυνατόν, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐκέθετο, νὰ ὑποχρεώσωμεν τοὺς ταξιδεύοντας νὰ συνεχίσουν τὸ ταξιδίον τῶν κατὰ τὴν νύκτα, οὔτε εἴνεις οἰκόπιον καὶ ἔξυπνητικὸν τοῦ ἐπιδικούνος σκοποῦ νὰ ὑποχρεώνωνται οὗτοι εἰς τὰς δοπάνας ξενοδοχείου εἰς Βρινδίζιον καὶ ξενοδοχείου εἰς Ἡγουμενίτσαν ἢ Ἰωαννίνα, καθὼς καὶ εἰς ἀσκοπον ἀπλάνων χρόνου, ὁ ὅποιος διὰ τοὺς περισσοτέρους ἐξ αὐτῶν εἴνει μετρημένος.

Ἄντιθέτως, ἡ νυκτερινή, περὶ τὸ μεσονύκτιον, ἀναχώρησις ἐκ Βρινδισίου, παρουσιάζει τὸ πλεονέκτημα τῆς ὄντου ἐπιθίσσεως τῶν αὐτοκινήτων καὶ λεωφορείων. Δεδομένου, διτὸ πλοῖον θὰ εύρισκεται ἐκεῖ ἀπὸ τῆς πρωίας, ἢ ἐπιθίσασις δύναται νὰ γίνεται καθ' ὅλην τὴν δάρκειαν τῆς ἥμερας.

Μὲ ἀπόδυτον, ἐπίσης, ἀνεσιν θὰ λαμβάνουν τὸ δεῖπνον εἰς τὴν ξηράν καὶ θὰ ἐπιθίσανται ταῦ πλοίου, τὸ ὅποιον θὰ φθάνῃ εἰς Ἡγουμενίτσαν τὴν 7ην της πρωίαν τῆς ἥμερης.

Ἐκείθεν οἱ ἐπίδιται θὰ συνεχίσουν τὸ ταξιδίον τῶν καθ' ὅλην τὴν ἥμεραν, ὁ ἀπολαμβάνουν τὰ τοπία καὶ γενικῶς τὴν ὥραιαν ἐλληνικὴν φύσιον καὶ θὰ δύνανται νὰ φένουν οὐθισμέρον, εἴτε εἰς Ἀθήνας, εἴτε εἰς Ὁλυμπίαν, Δελφούς κλπ. Εἶναι ἔξδοθαλμὸς ἢ ἐκ τοῦ νυκτερινοῦ ταξιδίου τοῦ Ferry—Boat ἑξοικονόμοις χρόνου καὶ δαπάνης.

β) Παρ' ὅλον, διτὸ ἀπὸ τῆς πρωτῆς ὅφεως θὰ φανῇ παραδόξον, ἐν τούτοις, τὰ ἔσοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον θὰ διειθετοῦ δι' ἡμερινὰ ταξίδια, θὰ εἴνεις οπομαντικῶς μεγαλύτερα τοῦ πλοίου, ποὺ θὰ ταξιδεύῃ τὴν νύκτα, διὰ τοὺς ἀκολούθους λόγους :

I. Δι' ἡμερινὰ ταξίδια, τὸ πλοῖον εἴνεις ἀναγκαῖον νὰ διαθέτῃ μεγάλους κοινοχρήστους χώρους (σαλόνια, μπάρα, αιθούσας φαγητοῦ καὶ καταστρώματα περιπάτου) διὰ 400 ἀτόμα, τούλακιστον, δεδομένου, διτὸ τὰ ἀτόμα ταῦτα θὰ εἴνεις ὑποχρεώμενα νὰ γευματίσουν εἰς τὸ πλοῖον. Θωικός, δὲν θὰ ἔχῃ μέγαν μάριμόν καμπινῶν, θὰ πρέπει, ὅμως, πάντως, νὰ διαθέτῃ μικρὸν ἀριθμὸν τοιούτων, ὡς ουμβαίνει μὲ τὰ διαπλέοντα τὸ στενόν τῆς Μάγχης, δημού τὸ ταξίδιον εἴνεις διαρκείας μιᾶς μόνον ὥρας.

Τὸ πλοίον, δημού, τοῦτο θὰ εἴνεις θεραμμένον μὲ μέγαν ἀριθμὸν πληρώματος (τραπεζοκόμοις, θαλαμητῆλος, μαγείρους καὶ προσωπικὸν

τροφοδοσίας).

II. Ἀντιθέτως, τὸ πλοῖον, τὸ ὅποιον θὰ ἔκτελῃ νυκτερινὰ ταξίδια, θὰ διαθέτῃ πολὺ περιωρισμένους κοινοχρήστους χώρους καὶ μόνον καμπίνας διὰ τὸν ὑπὸ τῶν ἐπιθατῶν καὶ θὰ χρησιμοποιῇ ἀριθμὸν πρωταρικοῦ πολὺ μικρότερον.

Κυρίως, θὰ χρησιμοποιῇ ἀριθμὸν θαλαμητῶν, οἱ ὅποιοι καθ' ὅλην τὴν διάστασιν τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν τὸ πλοῖον θὰ παραμένῃ εἰς τὸν λιμένα, θ' ἀσχολοῦνται μὲ τὸν καθαρισμὸν τῶν καμπίνων καὶ τὸν τακτοποίησιν τῶν κλινῶν.

Εἶναι φυσικὸν εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς νυκτερινῆς ἀναχώρησεως, ὃ ἐπιθέτης, μόλις εἰσέλθῃ εἰς τὸ πλοῖον, τὸ μεσονύκτιον, δεδομένης τῆς κοπώσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ ταξιδίου τοῦ αὐτοκινήτου, νὰ κατακλίνεται ὁ μέσων, ἐφ' δόσον θὰ ἔχῃ δεῖπνος ηῆ πορεία τὸν ζηρά. Καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν δέν θὰ εἴνεις ἀναγκαῖα ἡ ὑπαρξία μεγάλου ἀριθμοῦ τραπεζοκόμων, μαγείρων καὶ προσωπικοῦ τροφοδοσίας. Ἐπίσης, διτὸν φθάρη τὸ πλοῖον τὴν πρώτων εἰς Ἡγουμενίτσαν, ἡ ὑπαρξία ἐκεῖ, ἀντὶ ξενοδοχείου μετρημένου, μὲ 200 τοισάντα, τούλακιστον, κλίνας καὶ τοιούτου εἰς Ἰωαννίνην, μὲ ἥλιτες 200 τοισάντα, ἐνός Snockbar. Ταὶ ροῦμ καὶ ἑστιατορίου, θὰ ἔχησησιν τὸ ταξίδιον τῶν.

Διὰ νὰ κατανοηθῇ μεγάλη διαφορὰ δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως μεταξύ τῶν δύο πλοίων, παραθέτω τὰ κάτωθι στοιχεῖα :

Τὸ πλοῖον τῶν νυκτερινῶν δρομολογίων θὰ ἔχῃ ἀνάγκην προσωπικοῦ 30 θαλαμητῶν καὶ 5 μαγείρων καὶ προσωπικοῦ τροφοδοσίας, σύνολον 35 ἀτόμων.

Τὸ πλοῖον τῶν ἡμερινῶν δρομολογίων, τὸ ὅποιον θὰ ταξιδεύῃ μεταξύ 9 πμ. καὶ 5 μμ. καὶ κατ' ἀνάγκην θὰ παρέχῃ εἰς τοὺς ἐπιβάτας τὸ γεύμα καὶ ἀνάκτον καθειρωθῆται ἡ αὐτοεξυπρέπτησις (σύστημα καφετερίας), θ' ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν ἔχουσαν διπλανήσην τῶν 400 ἐπιθατῶν προσωπικὸν 20 τραπεζοκόμων καὶ «μπάρμεν», ἐπὶ πλέον δὲ ἀριθμός, τούλαχιστον, 20 θαλαμητῶν, οἵτινες θὰ ἀσχολοῦνται μὲ τὸν καθαριστήτη τῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων.

Ἐπὶ πλέον, κατὰ τὴν ισχύουσαν νομοθεσίαν περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων διὰ τὴν ἑστίασιν 400 ἐπιθατῶν θὰ κοινωθοῦν 22 μάγειροι καὶ 14 προσωπικὸν τροφοδοσίας, ἵτοι σύνολον 76 (θαλαμητοί 40, μαγείροι 22, προσωπικόν τροφοδοσίας 14), ἔναντι τῶν 35 τοῦ πλοίου τῶν νυκτερινῶν ταξιδίων.

Τὰ ὀπτόληποι «Ἀγαμέμνων» καὶ «Ἀχιλλεύς», μὲ 450 κλίνας ἐπιθατῶν, ἔχουν ἐπίσης 22 μαγείρους ἔκαστον, τὸ ἄπι π. «Ιωνία» μὲ 312 κλίνας, 19 μαγείρους καὶ 14 προσωπικὸν τροφοδοσίας, ἄπι π. «Αἰολία», μὲ 246 κλίνας, 16 μαγείρους καὶ 12 προσωπικὸν τροφοδοσίας, ἄπι π. «Κορινθία», μὲ 200 κλίνας, 16 μαγείρους καὶ 10 προσωπικὸν τροφοδοσίας καὶ ἄπι π. «Λυδία», μὲ 200 κλίνας, 14 μαγείρους καὶ 8 προσωπικὸν τροφοδοσίας.

Πρὸς τούτοις ἀπαιτεῖται αἰθουσα ἑστιατορίου διὰ 200, τούλαχιστον, διτομα, ώστε νὰ καθίστανται δυνατὴ ἡ κορήνασος εἰς τὸ γεύματος εἰς δύο σερβιρίσματα (ἀνά μίαν ὥραν ἔκαστον), διότι ὅλως (μὲ μικρότεραν αἴθουσαν) οἱ τελευταῖοι θὰ γευματίσουν 4 ὥρας θραδύτερον ἀπὸ τοὺς πρότερους.

Ίδουν, τώρα, ἡ διαφορὰ τῆς δαπάνης μεταξὺ τῶν δύο πλοίων, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, διτὸ ὁ μέσως δρος τῆς ἡμεροποίας δαπάνης διὰ μισθῶν καὶ τροφὴν ἔκαστου τῶν μελῶν τοῦ κατωτέρω πληρώματος είνει 2½ λιραὶ Ἀγγλίας ἡμεροποίων :

Πλοίον ἡμερινῶν δρομολογίων ξενοδοχεία :  
κὸν προσωπικὸν ἄπομα 76 ..... £ 190.0.0 ἡμεροποία  
Πλοίον νυκτερινῶν δρομολογίων ἄπομα 35 .. £ 87.10.0 »

Διαφορὰ ἡμεροποίων ..... £ 102.10.0

ἡ ὅποια ἀνέρχεται κατὰ μῆνα εἰς £ 3.075 καὶ διὰ ταξίδια 6 μηνῶν κατ' ἔτος εἰς 18.450 £, ἵτοι, δραχμᾶς 1.549.800.

Βασικὸς δρος τῆς παραγγελίας τοῦ πλοίου τίθεται πάντοτε ἡ πληρωμὴ τοῦ τιμῆματος εἰς δόσεις δύον τὸ δυνατὸν μακροτέρας προθεσμίας, κατὰ τὸ δυνατὸν μὲ ἀνταλλαγὴν ἐλληνικῶν καπνῶν καὶ εἰς νόμισμα τῶν μετεχόντων εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἕνωσιν Κρατῶν καὶ δοκίλαρία.

Ἄς οπιμειωθῆ, τέλος, διτὸ τότε μόνον δυνάμεθα νὰ ὑπολογιζωμένων εἰς τὴν δυνατότητα νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῆς θερινῆς περιόδου τοῦ 1959, ἐδὲν ἡ παραγγελία διὰ τὴν ναυπήγων τοῦ πλοίου δοθῆ τὸ 8ραδ ὑτερον μέχρι τέλους Μαρτίου τοῦ 1958. ώστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ παραλαβὴ καὶ δρομολόγως τούτου ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1959.

#### ΕΠΙΦΥΛΑΚΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

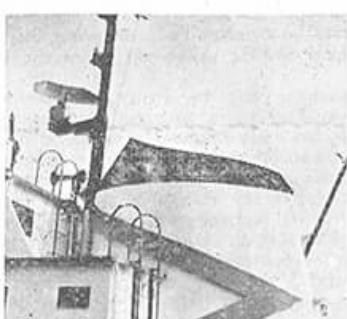
Μᾶς κατηγγέλθη, διτὸ πρὸ ἡμέρων πλοϊαρχος ἐπισκευαζομένου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς μεγάλου φορτηγοῦ ἐξήτησε τὴν ἄμεσην ποθεσίαν, ἵνα συγκρατήσῃ τὸ σκάφος τοῦ, παρασυρόμενον ἀπὸ τὸν σφοδρὸν ἀνέμον. Ἡ ὥρα τῆς ἐπικλήσεως πρὸς βοήθειαν δὲν ἦτο ἐργάσιμος καὶ ὡς ἐκ τούτου ρυμουλκὸν πρόθυμον νὰ παράσχῃ τὴν ἐπειγόντως διὰ συριγμῶν αἰτούμενην ἀρώγων δὲν εὑρέθη.

Ο' κίνδυνος, εὐτύχως, παρήλθε, Διὰ τῶν ίδιων του μέσων τὸ σκάφος ἐπανεφέρθη εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀνευ ζημιῶν. Ἄν, ὅμως, τοῦτο δὲν κατωρθοῦτο; Ἡν τὸ σκάφος παρασυρόμενον συσσάραι προεκαλούντο;

Τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ ἀπευθύνομεν πρὸς τὸν κ. Κεντρικὸν Λιμενάρχην, παρακαλούμενον, ιδιαιτέρως νὰ συστήσῃ ἡ μᾶλλον νὰ διατάξῃ τὰ ρυμυλά τοῦ λιμένος νὰ τελούν πάντοτε ἐν ἐπιφυλακῆ ἡμέρας τα και νυκτός. Κανεῖς δὲν ἡμπορεῖ νὰ προβλέψῃ πότε αἱ ὑπηρεσίαι τῶν θὰ είνειν ἀναγκαῖαι.

Κατὰ τὴν περίοδον αὐτήν, καθ' ἧν πυκναὶ είνεις αἱ σειραὶ τῶν δεμένων ποντοπόρων σκαφῶν, ἐντὸς τοῦ λιμένος καὶ εἰς τοὺς γύρους αὐτοῦ δρόμους, ἐπιβάλλεται ἡ ἐπιφυλακὴ τῶν ναυαγοσωστικῶν μέσων. Διαθέσιμα πρέπει νὰ είνεις τὰ ρυμυλικά καὶ τὰ συγκρούσεων, λόγω ἐκτάκτου κακοκρίσιος, εἰνὲ τῷ περισσότεροι. Κάθε ἐπίκλησις, ἀπευθύνομενη εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον καθ' οἰανήποτε ὥραν, πρέπει νὰ τυγχάνῃ ἀμέσου ἀνταποκρίσεως διὰ τῆς παρουσίας ἐπὶ τόπου τῶν ρυμυλικῶν.

Παρακαλεῖται ὁ κ. Σακάρης νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐλέγχων ἐν ταύτῳ καὶ τὴν συμμόρφωσίν των πρὸς τὰς διαταγαῖς τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς.



Twenty-Four Hour

Tug Service at

Philadelphia,

Baltimore,

Norfolk and

Tributaries

GENERAL AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

88, FENCHURCH ST. LONDON E.C. 3.

TELE. No. ROY 3397



## ΥΠΟ ΤΑΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΤΟΥ κ. ΠΑΝΟΥ Σ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ

Πατρίδος μας εις τὸν διεθνῆ στίσιον τῶν μεταφορῶν. Εἶναι δύσκολον νὰ περιγράψω πόσην ὑπερφόρμειαν αἰσθάνομέθα ἡμεῖς οἱ ναυτικοί, συναντώντες τὰ ὥρας πλοϊα τῶν *Hellenic Lines*, τοῦ κ. Καλλιόπουλου, μὲ τὴν Κυανόλευκον, εἰς τὰ μακρυνά μας ταξίδια, ἀλλὰ καὶ πόσην χαράν, δια τὴν ἀντίλαμβανόμεθα τους ξένους νὰ συζητοῦν δι' αὐτὰ μὲ θεαματούν.

Δέν γνωρίζω προσωπικώς τὸν κ. Καλλιμανόπουλον καὶ οὐδὲν συμφέρον επιτίθωκα ἀπό αὐτὸν. «Ολοί, δύμας, γνωρίζομεν, ὅτι προσθλάμωνς παραμένει ούτος εἰς τὴν σημαίαν μας. Παρέμεινεν ὁ ἐν κυριολεξίᾳ «Ἐλλην» ἐφόπλιστής, διτις ἐπέβαλε τὰ Ἑλληνικά πλοῖα εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν καὶ μάλιστα τὸν τακτικῶν γραμμῶν. «Ἀκόμη εἰς τὰ ὄνοματά των εἶναι Ἑλληνικά τὰ ὡραῖα του σκάφη: «Ἐλληνικός Ούρανός», «Ἐλληνικὸν Κῦμα» «Ἐλληνικός Ἀστήρ», «Ἐλληνική Δόξα», «Ἐλληνική Δάς», «Ἐλληνική Ἀκτή», «Ἐλληνικὸν Πνεύμα», «Ἐλλην «Ἡρως», «Ἐλλην Ναύτης» καὶ ἄλλα.

Θά ἔπειτε νὰ ήτο κανεὶς εἰς τὸ Βιζαγκαπατάμ τῶν Ἰνδίων κατὰ τὸ παρελθόντα. Σεπτέμβριον, δύτη κατέπλευσε τὸ νέοτεκτον τῆς Ἑλλήνων «Ηράκλεια». Νά έβλεπε τὸν θαυμασμὸν αὐτῶν τούτων τῶν Ἰνδών, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑπερηφάνειαν ἡμῶν διὰ τὴν Κυανόλευκον ποὺ ἐκυμάτιζεν εἰς τὴν πρύμναν του διὰ νὰ ἐκτίμησῃ ποιῶν ικανοποίησαν προσφέρουν εἰς δόλους μας αἱ *Hellenic Lines*. Δὲν εἶναι μήπως ἄξιον θαυμασμὸν τὸ γεγονός, ὅτι ζένα πλοΐα, ὑπόδειγματικά λαίνερψ, εἴνει χρονωναλώμενά ἀπό τὰ *Hellenic Lines*, καὶ φέρουν εἰς τὴν πλευράν των τὸν τίτλον τῆς Ἑλληνικῆς ἐταιρίας; Τελευταῖον παράδειγμα τὸ σουσηδικὸν *Lotte Skow* εἰς τὸν λιμένα τῆς Καλκούτας. Αὐτὰ ὅλα μὲν ὥσθιν εἰς τὴν ἐκφρασιν τῶν συγχαρητηρίων μου πρὸς τὸν καλὸν πλοϊκτήτην.

Εύχομεθα εις αὐτὸν εὐημερίαν καὶ κάθε προκοπήν. Νὰ αὔξησῃ τὸν  
ώραιον στούδου, ὅπῃ μόνον πρὸς Ιδίων αὐτοῦ ικανοποίησιν, ἀλλὰ καὶ  
πρὸς δόξαν τοῦ Ἐλλήνων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς τὸ ὅπο οὐ οὗτος  
ἀνήκει. Τὸ παράδειγμά του ἄς εὑρῃ πολλοὺς μιμητάς.

“Η ἀναγνώρισις δὲν προέρχεται μόνον ἀπὸ ἐμένα, ἀλλ᾽ ἀπὸ δόλκηπ-  
ρον τὴν ἐλληνικήν ἔμπορουαυτικήν οἰκογένειαν. Ἀς θεωρηθούν τὰ ἀνω-  
τέρω ὡς μία ήθικη ικανοποίησις πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν προσπαθειῶν του  
διὰ τὴν αὐτούς την πάτεραν.

ΟΙ ΑΠΕΙΡΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΙ

Κύριε Διευθυντά,  
Έαν έγγνωρίζον οι κ. κ. έφοπλισται, αύτοι που κατά προτίμησιν προσλαμβάνουν έπι τών πλοιών των πρόσωπα άνευ πείρας, πόσον τούς κοστίζει ή άγνοια αύτή των πληρωμάτων των, άπό του πλοιάρχου μέχρι τού τελευταίου ναύτου, άσφαλώς θά μετέβαλλον γνώμην. Κατά την μακράν μου θητείαν ε.ε. την θάλασσαν, από τού 1924, διεπίστωσα πολλά σφάλματα οφειλόμενα ε.ε. την ώπεριαν και πλοιάρχων άδειμ, με συνέπειαν νά ζημιούται τεράστια ποσά ή ναυτική έπιχειρησις. Θά άρχισω από τούς υπόπλοιάρχους:

Προσλαμβάνουν, μερικοί ἐφοπλισταί, νεαρά ἄτομα 24—26 ἔτων μὲ δίπλωμα ἀνυποπλοίαρχου, γνωρίζοντα δίλγα ἀγγλικά καὶ τὰ στέλλοντα εἰς τὰ πλοϊά των, ἀντί μισθων λιρών 110—120 μηνιαίων, ἕησυχοι πλέονται, διὰ ἐνεπιστεύθσαν τὴν περιουσίαν των εἰς ἀξία χέρια. Δέητοι σκέπτονται πόσον θὰ τούς βλάψῃ ἡ ἀπειριά τῶν νευροποληθρών. Θάρροισσιν, πράγματι, αὐτοὶ μὲ ἥλιους τὴν ἐργασίαν των, τοὺς συνεχεῖς καθαρισμούς καὶ χρωματισμούς τοῦ σκάφους διὰ νὰ τὸ μετατρέψουν σὲ σωστοκούηλα, ἀλλὰ μόνον ἔξωτερικῶς. Διότι εἰς τὴν πραγματικότητα, ἡ φυματίωσις ε ἐς τὰ σπλάχνα του, ἐκεὶ ποὺ διῆθε φθάνει τὸ μάτι τοῦ ἀναυτοῦ νέου, θά τὸ σαπίζῃ κυριολεκτικῶς. Καὶ θά ἐλθῃ ἡ μέρα τοῦ «σερβένου» διὰ νὰ διαπιστώσῃ καὶ ὁ ἐφοπλιστής τὴν πραγματική κατάστασιν τοῦ πλοίου του, πληρώνων τότε χιλιάδας λιρών διὰ τὴν ἑπανόρθωσιν τῶν ζημιῶν ἐκ τῆς ἀπειρίας τοῦ νεαρού ὑποπλοίαρχου του. Ἡ αὐτὴ καταστασία ἐπικρίεται καὶ εἰς τὸ διαμερίσμα τοῦ μηχανοστασίου. Τὰ πάντα ἐπιφανειακά... Εύρισκεν, δηλαδή, τοὺς νέους οἱ ἐφοπλισταί διὰ νὰ κερδίσουν τὴν δισφοράν τοῦ μισθων ποὺ θὰ ἐλάμβανεν ὡς πεπειραμένος, διὰ νὰ καταβάλουν, ὅμως, ἐν κατροφῇ τὸ κέρδος πολλαπλάσιον διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν ποὺ θὰ προδειχθούν.

Άλλα δέν είνε μόνον τών προϊσταμένων εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὸ μηχανοστάτους ἢ ἀπειρία ποὺ βλάπτει. Καὶ τὸ κατώτερον ἀναύτη πληρωματούσης οὐδὲν λίγας ζημιάς προξενεῖ. Είδον, συχνά, ναύτην πρωτόπειρον να φεύγει ἀπὸ τὴν πορείαν του 10—15 μοίρας. Νὰ προσπαθῇ νὰ ἐπαναφέρεται τὸ σκάφος εἰς τὴν ὄρθιν πορείαν καὶ νὰ γυρίζῃ ἀντιθέτως, μὲ ἀπότελεσμα, ἔως ὅτου τὸ ἀντιλόφθη ὡς ἀξιωματικὸς φυλακῆς, νὰ ἔχῃ παρεκκλινή περισσότερον τὸ σκάφος. Καὶ οἱ μέν ἀπειρος, ναύτης θὰ δεχθῇ τὴν ἐπίπληξην μόνον τοῦ προϊσταμένου του. 'Ο ἐφοπλιστής, δόμος, θὰ πληρώσῃ δεκάδας λιρών διὰ τὸ ἀσκόπον δρυγών του ὥκεανού. Τὸ δυστύχημα δέ ειναι, διτὶ ἐλάχιστοι είνε οἱ ἐφοπλισταὶ οἵτινες ἐλέγχουν τὰ ἀντίγραφα (abstracts) τῶν ἡμερολογίων τοῦ πλοίου ηντί ποσούς ἐξηγήσεις ἀπὸ τὸν πλοιάρχον διὰ τὴν ἀνώμαλον πορείαν του. Οπως, ἐπίστις ἐλάχιστοι ἐφοπλισταὶ διερωτώνται τί γίνονται τόσα ὑλικά που τούς χρεώνουν.

Ἐντούτῳ χρεωσούν.  
Ἔνες, δῶμας, καὶ τὸ θέμα τῆς τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος, τὸ ὃποιον ποτὲ δὲν ἐπρόσεξαν οἱ ἑφοπλισταῖ. Ἀγνοοῦν, ὅτι εἰς τὴν τροφοδοσίαν γίνεται ή μεγαλυτέρα ἀφάιμαξις τοῦ πτωχοῦ ναυτικοῦ. Ἐκ πείρας δύναμαι καὶ να βεβαιώσω, ὅτι ἀν ὁ ἑφοπλιστής χρήσνεται με 9—10 σελλίνια, είναι ζήτημα ἀν καταναλίσκην ὁ ναυτικός τοῦ 6—7 σελλίνια. Τὴν Σιαφοράνην μοιοιστάνται οἱ προσπέμψαται, οἱ πλοίασσον καὶ οἱ βαθαπηταρίδαι.

μαρτυρίους ήταν οι πρόσφωτοι, οι πλοιοδρόχοι και των υπαλληλούχοι.  
Έχω, λοιπόν την γνώμην πώς οι επιθετιστές μας θα πρέπει πάντοτε να έπιδικώνων την πρόσληψην λιαν πεπιεραιωνένων καυτικών. διά νά κρατούν εις καλήν κατάστασιν τα πλοῖα των. Τὸν μεγαλύτερον μισθὸν ποὺ λαμβάνουν οι καλοὶ ναυτικοὶ τὸν ἀπόδιδουν πολλαπλάσιον εἰς τὴν ἐπιχείρησιν. Ζητούν, βεβαίως, καλλίτερον φαγητόν. 'Αλλὰ καὶ αὐτὸ τῷ πρώνει ἡῆδι ὁ ἔφοτιλης. Προσεκτικὸς ἔλεγχος θὰ ἀποδείξῃ διατί δίνεται εἰς τὸ πλήρωμα.

Εύχομαι αἱ παραπτηρῆσεις μου αὐταὶ νὰ τύχουν προσοχῆς ἀπὸ τοὺς  
κ. κ. ἐφοπλιστάς.

Ἐν πλῷ 5 Φεβρουαρίου 1958

**ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:** 'Η Ελλειψις τῶν καταλλήλων ἀξιωματικῶν υπόχρεων συγχρ. τούς ἐφοπλιστάς νὰ προσλαμβάνουν τοὺς κατώτερον δίπλωμα καὶ πείραν, φυσικά, ἔχοντας.

Η Ναυτιλία γενικώς, και ιδιαιτέρως ή “Ελληνική, διέρχεται μίαν προ-  
τοφανή κρίσιον. Οι ναυαροί υπέστησαν την μεγαλύτερων πτώσην, ή όποια  
εξέμεινε θητή από τό 1919 και εντεύθη. Γόσσον πτωχοί είναι οι σημερινοί  
ναυάροι, που και αυτά άκομη τά νεότευκτα πλοία με τάκες μεγάλας, των τα-  
χυτήτων και τήν μεγάλην την χωρητικότητα δένει κατορθώνονταν νά καλύ-  
ψουν τα έξαρδα της κινητήσεώς των. Φρόντη και πετρελαιοίφορά παροπλι-  
ζονται και τα δεκάδας, τοσον εις τήν Ελλαδά, δύσον και εις το έξωτερικόν.

Και δια πρωτην φοραν γενναται σημερον εις την 'Ελλαδα το προβλημα έξειρεσθαις αγκυροδιοις άρκετων διει να χωρέσουν τον τεραστιον ογκον των παραποτημένων πλοιων. Οι ναυτικοι μας οι όποιοι απέδειχθησαν τόσον έξαιρετικοι και συνέβαλον τόσον πολύ εις το μεταπολεμικον μεγαλουργημα της ναυτικης 'Ελλαδος, πυκνώνουν και πάλι τας σειρας των ανέργων, με προσπικην, δυστυχως, μακροχρόνιον περιοδον Συσκοτωτανων δι ουτους ημεραν.

Και οι ἐφοπλισταί, οἱ δυναμικοὶ αὐτῷ Ὁδοσεῖς, ἀγωνίζονται μὲ δλας τῶν τάξ δυνάμεων νά κρατήσουν τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ἑπτὸδος. Εἶναι πολλά τα αἰτία τῆς σημειωνής κρίσεως, ἀλλὰ ἐν ἔξι αὐτῶν εἶναι δημιούργημα ιδικού μας, καὶ τέστο είναι αἱ ἄνευ μέτρου καὶ λογικῆς παραπλανατικοὶ αἴρονται, παραγγελίαι καὶ παραλαβαὶ νέων σκαφῶν, αἱ οποίαι μας ἔφεραν μὲν εἰς τὴν περιόπτων θέσιν νά καταλαθοῦν τὴν τρίτην ἥ-  
την οἱ ὑπολογισμοὶ τοῦ φύλου μου ἐκδότου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» είνε  
ακρίδεις—την δευτέραν θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν. Αὗται, ὅμως, αἱ πολλαὶ ἀγοραὶ καὶ παραγγελίαι μάς κάνουν τώρα νά ὑποφέρω-  
μεν πειραστέρων πάσσοις ἀλλής Ναυτιλίας.

Απότελεσμα αυτής της υπερβολικής διογκώσεως της χωρητικότητος έκ μέρους τών Έλλήνων, άλλα και έκ μέρους τών άλλων ναυτικών κρατών, είναι ή έπιδεινωσίς της κρίσεων. Λέγω έπιδεινων, διότι ή σημειρινή ναυτιλιακή κρίσις έχει και αλλά αυτία, ο.κονομικά και πολιτικά άκομη. Ων δύπλα, ίσως, άμφιβολία, διτι ή κρίσις άποδανει σήμερον πλέον οδυνηρά, λόγω του γεγονότος της υπάρξεως ένος τεραστίου άριθμου φορτηγών και δεξα-μεντοπλοίων, άριθμού άσυγκρίτως μεγαλύτερου έκεινου, διτις χρειάζεται διά νά καλυφθούν αι διεθνείς μεταφορικαί ανάγκαι, άκομη και αι μέλλουσαι, χωρίς νά υπολογίσωμεν τάς παραδόσεις τών παραγγελιών διά τά έπη 1959 μέχρι και τού 1962.

Κάθε βεβαίως πρόβλεψις τών έξελίξεων είς τὰ τῆς παγκοσμίου οικονομίας είναι δυσχερής, ἀν μη ἀνέφικτος, ὅπως σχεδὸν συμβαίνει καὶ εἰς τὰ μετεωρολογικὰ φαινόμενα. Είναι, δύμως, ἀκόμη δυσχερεστέρα εἰς τὸν πομέα τῆς ναυαγοράς, ὅπου συγκρύονται καὶ ἀλληλεστιδροῦν ποικίλοι διεισθεῖς ἀστάθμητοι συχνὰ παράγοντες. Τὸ μόνον ὅσηλον τὸ ὅποιον ἔχει ἐφόπιλοτης εἰς ράς του διὰ νάντιμεπωπία τας ἀντιξοότητας τοῦ ἐπαγγέλματος του είναι τὸ μέτρον καὶ ἡ συνηρητικότης, τὰ ὅποια οἱ αἰώνιες ἀπέδειξαν ως τὰ μόνα μέτρα διασφαλίσεως του κατὰ τῶν ἀποτόμων μεταβολῶν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Όφείλω πάντως νά τονίσω, ότι δέν ήπατηθήσαν εις τάς προβλέψεις πων μάνον οι Ἑλληνες ἐφόπλισται. Οι ξένοι ἔπισης συνάδελφοι των εἰς τὰ αύτά σφάλματα πειρεπεσαν, εις μικροτέραν ίσων κλίμακα.

Σοδαρωτέων, νομίζω, εύθυνη φέρουν οι μεγάλοι εἰσαγωγικοί καὶ ἔξαγωγικοί Οίκοι, καθώς καὶ αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίων, οἱ ὄποιοι, παρασυρθέντες ἐκ τοῦ κλεισίματος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ ἐξ αὐτοῦ προκληθέντος ὀργασμοῦ τῶν μεταφορῶν, ἐπεισαν νά κλίσουν πολυχρόνια συμβόλαια μὲ τοὺς ἐφόπλιστας διά τὴν μεταφορῶν τεραστίων ποστάτων Ἑπρών φορτίων, πρώτων ὡλῶν καὶ πετρελαϊσιδῶν.

Θά κατέβησαν πάλι στην θάλασσα, φρεγάτα, μεταποτίσθισαν, ήρθαν τα πάντα νωραία και πετρεύτησαν.  
Θά ήδηντα παλίσταν να λέχθη, διτί οι Έλληνες έφοπλιστοί έπεσαν, περπότων τινά, θύματα τῶν μεγάλων αὐτών διειθών συγκροτημάτων, τά δηπότα, με τάς έσφαλμένας των προβλέψεις, παρέσυραν τοὺς έφοπλιστάς εἰς την υπερβολικήν αύξησιν τοῦ τοννά.

Δέν υπάρχει αμφιβολία ότι, κριτική την ποιάν διερχόμεθα είναι οί-  
ειδιά και δεν αποκλείεται να γίνει έντονες τών προσεγγίσεων μηνύσεις δύντερα.  
Διά την αντιμετώπισην της άπατει τα ήμαδική λήψης τών άναγκαίων  
μέτρων. 'Ο ατομικιστικός χειρισμός και αι ατομικιστικαί λύσεις διά  
την παρούσαν κατάστασην βάσα αποδειχθεύουν ματαία. Είναι εύκης 'Εν-  
προκειμένη ύργον η έπιδεικνυμένη πρωτοβουλία της έν 'Αθηναϊς 'Έ-  
νάσσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και τών άδελφών 'Ενάσσεων τού Λονδί-  
νου και Νέας 'Υόρκης. Κοιναί απόφασεις τού συνόλου τού έφοπλιστικού  
κόσμου πρήξισαν λαμβανόμεναι διά την άμεσον αντιμετώπισην της  
καισεως.

Πρό καιρού δ κ. Μανώλης Κουλουκούνης μάς άπεκάλυψεν, ότι δ μακαρίτης Χατζηλίας συνώψιεν δλγη τήν φιλοσοφίαν τής έπαγγελματικῆς του δράσεως, εις το πρότον: «Κλέβε της θάλασσας». Δι' αὐτοῦ, οπόθεν απέδλεπεν εις την δημιουργίαν απόθεματικῶν ἀπό τα κέρδη. «Αν μού επιτρέπεται, θὰ ήθελα νά σημειώσω ένα ἄλλο ἐλληνικού ρητόν το διστοίγην ἔγκλειει μίαν παρεμφερή φιλοσοφίαν με αὐτήν τοῦ μακαρίτη Χατζηλία. Είναι το πασίγνωστον: «Ας κερδίστη κι ἄλλος». Δηλαδή, δόποταν δύνασαι νά ἔξασφαλισθήσαι ἀπό την ἐπίκεισίσην σου πωλών ένα καλὸν κέρδος, ἔξασφαλίσε το καὶ αἱ κερδίση καὶ ὁ ἄλλος. «Ἐπίσης, ἀν ως ἐφοπλιστής δύνασαι νά ἔξασφαλισης ένα καλὸν τάιμ-τσάρτερ, ἔστω καὶ μακροχρόνιον, με ἀσφαλή φερέγγυον ναυλωτήν, μήν το ἀγόνησης. «Ας κερδίση καὶ ὁ ἄλλος, ὁ ναυλωτής. «Ἐλάχιστοι, απόχως, είχον ἵπ' δψει τους, τά σοφά αυτά «Κλέβε της θάλασσας» καὶ «Ας κερδίση καὶ ἄλλος». Νέα Υόρκη. Φεβρουάριος 1958

ΠΑΝΟΣ Σ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc  
BALTIMORE

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

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2

ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΥΡΑΓΙΟ

## ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Όταν πέρυσι έλεγα πως όραδιοτηλεγραφήτης του μέλλοντος πρέπει νά πλουσιότη τό διπλωτάσιο των γνώσεών του και της άποστολής, ου, άγκαλιαζόντας και κατακτώντας μερικές άλλες έργασίες έπι τών πλοίων, όμολογό, ότι έκριδα και μιά κάποια φιλοδοξία για τό επόγγελμά μου και γιά τούς συναδέλφους μου. Μέ ένπειτα κάποια υπερβολικά.

Συγκεκριμένο είχα ύπ' όψιν μου τά νέα ήλεκτρονικά μηχανήματα, με τά όποια μεταπολεμικά πλουσιάζονται τά πλοια. Τά μηχανήματα αύτά δέν πρόκειται νά είναι έφημερα ή πρόχειρα. Δέν πρόκειται νά αποδηθούν, δηλαδή, άπό τά πλοια, πρίν άντικατασταθούν άπό άλλα πλορέστερα και τελειότερα. Έννοούμε τό ραντάρ, τήν γυροσκοπικήν πυξίδα, τό βυθόμετρο και τόν άυτόματο πηδαλιούχο. Αύτά τά νέα δρυγανα άνηκουν στήν περιοχή του ήλεκτρισμού. Κυρίως, θωμας άνηκουν στήν περιοχή τών ήλεκτρονικών συσκευών. Είνε, δηλαδή, μιά έπεκτασις τού άσυρμάτου, τά περισσότερα.

Έλεγα, λοιπόν, πέρυσι πώς παρουσιάζεται μία θαυμασία εύκαιρια στόν άσυρματού τά νέα περισσότερο χρηστής και περισσότερο άποδικός στήν ναυτική βιομηχανία έπεκτείνοντας τίς γνώσεις του σ' άλλα τά μοδέρνα, άλλα τόσον πολύτιμα σήμερα, κατασκευάσματα. Έλεγα άκομη πώς μόνο στήν άποστολή τού ραδιοτηλεγραφήτου τακιράζει αύτή ή προσθήκη και σε κανένα άλλον.

Όσο καί άν θέλουμε νά ειδικεύουμε τόν άξιωματικό καταστρώματος σε ήλεκτρικές έφαρμογές, δέν πρόκειται ούτε νά τό κατορθώσουμε ούτε νά παραδιάσουμε τήν πραγματικότητα. Ή δέ πραγματικότης είνε τό διότι κανείς άλλος έπι τό πλοιού, πλήν τού άσυρματού, δέν προσφέρει τήν προστομασία προσαρμογής και καλής κατατοπίσεως στά καινούργια αύτά δρυγανα.

Συνιστούσα, λοιπόν, νά άξιώνωνται από τούς προσερχομένους γιά διπλωμά άσυρματού και πλοίερις γνώσεις ραντάρ, γυροσκοπικής, βυθομέτρου κλπ. Άλλα συνιστούσα ακόμη και στούς νέους ήλεκτρονικών συναδέλφους νά φροντίσουν μέ κάθε εύκαιρια νά άποκτήσουν, έστω και πρόχειρα, έστω και έκ τών ένοντων, μερικές πρακτικές γνώσεις σχετικές. Πράγματα δύσκολο δέν τούς είνε. Δέν πρόκειται ν' αρχίσουν από τήν βάση της ήλεκτρολογίας, από τό άλλα, νά πουμένε. Γιά τόν άσυρματού δέν πρόκειται μιά τέτοια έπεκτασις γνώσεων νά άποτελεσθη βουνό άπροσπλαστο. Γιά κάποιο συμπλήρωμα θά πρόκειται. Ια κάποια ειδική έφαρμογή και λεπτομέρεια, πάνω σε κείνα που διδάχθηκε και έργαζεται στό έπαγγελμά του.

Αύτά, λοιπόν, έλεγα πέρυσι, βασιζόμενος σ' δσα γίνονται άλλοι και σ' δος αλλού άξιώνωνται τώρα από τούς άσυρματούς, "Οχι βέβαια από τούς άσυρματούς, που προχείρις έκπαιδεύμενοι προσορίζονται γιά έξαγωγή. Γιά νά έργαζόνται σε σημαίες εύκαιριων. Άλλα γιά κείνους που προορίζονται γιά έθνικές καυτιλίες και γιά έταιρίες άσυρμάτου. Και φυσικά έκριδα τήν φιλοδοξία μου και τήν υπεροδούσια μου.

Νά, έλεγα, μιά λαμπρά εύκαιρια νά έξεπλισθη διανάδελφος τού μέλλοντος μέ δηλα πολύτιμα. Νά ένας θαυμάστος δρόμος νά γίνη μέσα στό καράδι τό ζωντανότερο στοιχείο και νά μιά περίπτωση νά γίνη δι μελλοντικό άσυρματος άξιος νά καλοπήρωνται στό καράδι.

Ελλικρινώς, θωμας δέν περίμενα τόσο γρήγορα ή πραγματικότης νά έπιθεριάση τά έπιχειρήματά μου και τίς άπόψεις μου.

"Εφθασε μιά κρίσις στήν κίνηση τών πλοίων και ή άνεσις στήν έπιλογή ναυτικών, που είνε συνέπεια τής άνεργιας, νά βάλι τά πράγματα στή θέση τους.

"Έτσι, σε μιά διλιγόνωρη παραμονή μου στό σωματείο τών άσυρματών, τήν παρασμένη έδδομαδα, δοκίμασα μιά έκπληξη.

"Οσους συναδέλφους ζήτησαν γιά έργασία, τούς ηθελαν νά έχουν γνώσεις ραντάρ και γυροσκοπικής πυξίδος!...

Σημεία τών καιρών. Τά πράγματα βαδίζουν στό δρόμο τους.

Είτε θέλουμε είτε δέν θέλουμε, θά καταπιασθούμε και μ' αύτή τήν προσθήκη. Ούτε άναστολή ούτε αναστολή μπορεί νά χωρέστη.

Και όπως διαπιστώνεται, δέν είνε λίγοι οι συναδέλφοι έκεινοι που είχαν τήν πρόνοια νά είνε λίγοι έπιστολοι. Πολλοί έξι ίδιας πρωτοβουλίας, άλλοι βοηθούμενοι και καθοδηγούμενοι από ναυτικές έπιχειρήσεις, που τους ήθελαν γιά λογαριασμό τους.

Οι συναδέλφοι αύτοί έχουν τώρα τό μέγα προνόμιον νά βρίσκουν εύκολα έργασία και νά προτιμώνται. Άκομα και νά πετυχαίνουν εύνοικώτερους δρους άμοιδης. "Έχουν τά δυνατά «άτομο τους». Τά δυνατά έπιχειρήματά τους.

Έμεις οι άλλοι παραμένουμε πιστοί στό λειτούργημα τού χειριστηρίου και τού άκουστικού, μοιραίως θά πιάσουμε τήν σκρη μας, έπικαλούμενοι τήν συναδέλφική άλληλεγγύη, τήν έπαγγελματική κατοχύρωση και τή βοηθεία του συνικιστώματος στήν εύρεση έργασίας. Άλλα κυρίως θά περιμένουμε νά έπανθλητη και πάλι ή εύλογημένη έποχη μεγάλης κινήσεως στήν ναυτίλια, γιά νά εύρουμε έργασία, δίχως ένοχλητικές έπιλογές και δίχως πολυτελείες στής άξιωσεις.

Έπανερχόμενος και τώρα στό χάρι, γιά πολλούς συναδέλφους μου, τότο θέμα, δέν θέλω νά άπογοητεύωσα κανένα. Ξαναλέω, ότι πρόκειται περί μιάς έξαιρετικής εύκαιριας γιά τούς άσυρματούς. Πρόκειται κυριολεκτικά περί ένος δώρου που έρχεται σύρανοκατέβατα. Δέν είνε εύκολο σε κανένα, άπολύτως κανένα, άλλον νά διεκδίκητη τέτοιες ειδικότητες στά καράδια. Οι μηχανικοί καλύπτουν και αύτοί σε άνθλογες προσαρμογές τού έπαγγέλματός τους και ούτε χρόνος ούτε τρόπος κατακτήσεως τών άναφερομένων δρυγάνων τεύς προσφέρεται. Οι άξιωματοί και καταστρώματος είνε έξοι από τέτοια πράγματα και μόνον μιά έπιφενειακή κατάρτιση γιά τή χορηγιμοποίηση τών μηχανημάτων θά ήταν δυνατό νά λάβουν και τούτο όχι άλλοι. 'Ο άσυρματούς είνε ο κατάλληλος και ίνδεσιγμένος.

Έμπρος, λοιπόν, δοι πράγματα έδιαλεξαν τό ναυτικό τούτο έπαγγελμά και μ' αύτό άποδέλπουν νά ζήσουν. Νά έκπαιδευθούν τέλεια.

"Οσοι ήδη έργαζονται και μιά άρτια έπιαστοις αύτη της έκπαιδευσης δέν τούς είνε εύκολη, είνε πολύ εύκολο στούς μηνες τής έκπαιδευσης ή άκουστικής άνεργιας των πάρουν μαθήματα σχετικά. Εύχης έργο θά ήταν άν ή επαγγελματική τους άργανωσις τούς διευκόλυνε με ένα έκπαιδευτήριο δικό της. 'Άλλα

τώρα υπάρχουν, εύτυχως, και ίδιωτικά φροντιστήρια, που παρέχουν τόν τρόπο μετεκπαίδευσεως. Μπορεί νά είνε η μετεκπαίδευσις αυτή πρόχειρη, μπορεί, νά είνε μάλλον πρακτική. Είνε ένα τούτοις κάτι, ένα συναδέλφου μέ ένα άγγελικό βιβλίο, σύντομα θά δόηγηση στήν όλοκλήρωση. Τό έγγυαται ή πείρα που προϋπάρχει από τήν έργασία του, ή όποια είπαμε πώς είνε πολύ σχετική.

Φυσικών υπάρχει και μιά σειρά συναδέλφων που γι' αύτούς ή προσαρμογή είνε μάλλον άχρηστη. Είνε έκεινοι που της «παλαιάς φρουράς» στό έπαγγελμά. Είνε κείνοι που άσχολούνται με τούς υπολογισμούς τών συντάξεων στό Ν.Α.Τ. και περιμένουν νά περάσουν ένα δυσίσημο χρόνια, τό πολύ, ώς που νά υποδάλουν τά χαρτιά τους.

Αύτοί μπορεί και έχουν τό δικαίωμα νά μείνουν άδιαφόροι. Οι άλλοι, δηλαδή, έστω και μιά πενταετία από τήν πρόκειται πά συριτηλεγραφητού, έχουν άμεση τήν άναγκη της προσαρμογής. Άλλοι θά μείνουν στάν Μωρά ή Παρθένοι «έξω τού νυμφώνας». Τό έπαγγελμά μάνιο του θά τούς άγνοήση, δημος ήδη άρχισε νά τούς άγνονται.

Αύτές οι πρώτες άξιωσεις, που προβάλλονται τά χαρτιά τους. Είνε σημεία τών καιρών. Είνε ή ώμη πραγματικότης. Και άλλοι μόνο σε κείνους, που θά άδιαφορήσουν ή θά άσεθησουν στήν πραγματικότητα. Οι τιμωρίες στίς περιπτώσεις αύτες δέν παίρνουν σύτε έπιεκεια σύτε άναστολή.

### ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΣΗΜ. «NAYTIKON XRONIKON»: 'Αρμόδιος τών Γραφείων Νιάρχου μάς έτοντες άκριβως πρό ήμερων τήν ύφισταμένη διαφοράν μεταξύ Αγγλων και ίδικών μας άσυρματοστών. Οι πρώτοι είνε πλήρως έννημερωμένοι έπι τών γεωτέρων ήλεκτρονικών μηχανημάτων ναυσιπλοΐας. Αύτοί τά συντηρούν έν πλότι και τά έπισκευαζουν.



**SOL**  
*(Always at  
your service)*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
TELEGRAMS: "ESOLEL,, GOTHENBURG"  
**FAST CARGO - LINER TRAFFIC**  
**SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST**  
**SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN**  
**AB ATLANTTRAFIK**  
TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG"  
**WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES**  
*Transports of fresh grapes to London*

## Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ "ΝΟΜΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ"

## ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ"<sub>pr</sub>

Αντιπρόσωποι τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου συνήλθον τὴν 24ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν Γενεύην, προκειμένου νὰ συγχρονίσουν τὸν «Νόμον τῆς θλαυστῆσσης», τοῦ ὅποιου ἡ ισχὺς χρονολογεῖται απὸ τὶς πρὸ τοῦ Χριστοφόρου Κολομᾶν εποχῆς. Ἐκαπονταδες ἐμπειρογνωμόνων οὐαὶ συνέρχωνται επὶ εννεά εδομασίος δια να ἔπιτυχον εναὶ ἔργον, επὶ τοῦ ὅποιου ἡ Κοινωνία τῶν Ἑθνῶν, εἰς παρομοίαν πρὸ εἰκόσαετίας διάσκεψιν, κατέληξεν εἰς αποτυχίαν. Ήτο πρωτηγέσσουν, δηλασία, να δημιουργήσουν σειράν Κανονών Ναυτικοῦ Δικαίου, δυναμένων νὰ γίνουν παγκομιώς αποσεκτών, εἰς τρόπον ὥστε να εξαλείφουν παλαιά, απὸ ἕνος ἤδη αἰώνος, ἔριδες μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ νὰ ἀρρώσουν προστρι-  
βαὶ τινὲς τοῦ ψυχροῦ πολέμουν. Ήταὶ βασίς τῶν συζητήσεων ερχοματοποιῆ-  
θη σχέδιον συμβάσεως καταρτισθεν παρ ἐπιτροπῆς τοῦ Διενούσαν Δικαιο-  
ου, της ὅποιας μετείχον ἐκπρόσωποι 15 χωρῶν. Πολλοὶ εἰ τὸν ναυτι-  
κῶν νόμων, οἵτινες οὐαὶ περιληφθουν εἰς τὴν νεαν σύμβασιν, θὰ εχουν εξ  
ἴσου εφαρμογὴν καὶ εἰς τὸν ἄνωθεν τῶν ἀνοικτῶν θαλασσῶν ἑναέριον χώ-  
ρον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεδιώκας, ὅτι ἡ Διάσκεψις οὐαὶ δύνηται νὰ κα-  
τατλήσῃ εἰς συμφωνίαν, οὐσὸν ἀφορᾶ τὰς θέσεις ἀπὸ τὰς ὅποιας θὰ ἀρ-  
χικῇ ο εν λογω ενεάεριος χωρος.

Το περισσότερον περιπλοκον θέμα είνε τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ εὔρος τῶν χωρικῶν ὑδάτων. Τὸ πρώτον καθηρίσθη τούτο κατὰ τάς ἄρχας τῶν 18ου αἰώνων, παρὸ δὲλλανδού νομοδιδασκαλού, εἰς τρία μίλια, ἦτοι εἰς ἀπόστασιν «βολῆς τηλεβόλου» ἀπὸ τὰ ἐν χρήσει κατά τὸ ἔτος 1743. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, ἡ Μεγάλη Βρεταννία καὶ σι κάτω Χώραι ἀναγνωρίζουσι, μέχρι σημερέων τοιον τριῶν μιλλιών, αλλα, ουμας, χώραι ἐπεξέπειναν αὐθαιρέτως τὰ χωρικά των ὑδατα τε εἰς ἀπόστασιν ἑκατοντάδες καὶ πλέον μιλλίων ἀπὸ τῶν ἀετῶν των. Λόγου χάριν, ἡ Χιλιά, ὅτι ὅτι σημερινὸς καὶ τὸ Περού ἀξιοῦν χωρικὰ ὅρια ἐκτενόμενα εἰς ἀπόστασιν 200 μιλλῶν ἐντὸς τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐνῷ ἡ δημοκρατία της Ἰνδονησίας ἐκρυζεῖν δὲλλακτηρον τὴν ἐντὸς καὶ γύρω τοῦ εύρεος ἀρχιπελάγους θάλασσαν της, ὡς ἀποτελούσαν χωρικὰ ὑδατα, παρὰ την σφροδράν ἀμφισδητήσιν τούτου ἀπὸ μέρους τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρων. Ἡ Νορδηγία καὶ ἡ Ἰσλανδία ἔχουν κλείσει πολλὰ ἀπὸ τα φίρδος αὐτῶν καὶ ἀγκυροδόλια εἰς τὰ ξένα ἀλιευτικά, πρωθυσσαται τὰ θαλάσσια σύνορά των πέραν του δριου τῶν τριῶν μιλλιών. Καὶ ἡ Ρωσία, μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, ἐπεξέπεινε τὰ εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν χωρικά της ὑδατα, γεγονός δὲπερ ἐδημιουργησε προστριβᾶς μετά τῆς Ἰαπωνίας, της δὲ ποπίας οἱ ἀλιεὺς ἐπὶ αἰώνας ἥηδι ἔξεμεταλλεύοντο τα πλούσια εξ ἀλιευματισθήτη ὑδατα τῶν ἀκτῶν τῆς Σιβηρίας.

Αξιώσεις κυριαρχικά επί της «ήπειρωτικής ύφαλου» άποτελούν την κυριανόν διάστημα των προσπαθειών πολλών χωρών διὰ την προώησην των χωρικών των υδάτων είς μείζονα ἀπό τών ικανών των απόστασιν. Η λέξις «ύφαλος» ἀποτελεῖ ἐν προκειμένῳ τεχνικών δρου και ὑπονοεῖ κοινήν θαλασσῆς, ούχι βαθύτεράν της μιας ὄργυιας (6 ποδῶν), θεσεώς, δηλαδή, ἀρκετά ἀναθόυς διά νά ἐπιτρέψῃ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν φυσικῶν αὐτῆς πηγῶν. Ή ἐπιτρόποι, ή συσταθείσα παρὰ τῇ «Διειδοῦν· ἐπιτρόπος Ναυτικοῦ Δικαίου», ἐπρότεινεν, ὅπως παράκτιον κράτος ἀσκήτα κυριαρχικά αὐτοῦ δικαιώματα ἐπί προσκειμένης ἀνθαῦδος ὁκεανού κοιτής — ἀνεξαρτήτως πλάτους — ἀλλά μόνον διά τὴν ἀνακάλυψιν και ἔκμετάλλευσιν τῶν πηγῶν τοῦ θαλασσίου βυθοῦ. Τὰ ὄντα καὶ ὁ ἔναρξις χώρος ἄνωθι μιας ἡπειρωτικῆς ἀφάλου δέον νά παραμένουν—κατὰ τὴν ἐπιτροπήν — διειδῶς ἔλευθερα. Ἀλιείσα καὶ ναυσιπλοία δὲν πρέπει νά παρεμποδίζωνται, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ χώρα τις θά πρέπει νά ἐμποδίζῃ τὴν κατακόστασιν ὑποθρυχίων καλωδίων ἡ πετρελαιαγωγῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ιδίας ἡ πειραιωτικῆς ύφαλου. Δέον, πάντως νά σημειωθῇ. Ότι η Χιλή, ὡς Ἰσημερινός, τὸ Περού καὶ ἡ Ἰνδονησία δὲν εἶχον ἀντιτροσπευθῆ εἰς τὴν ἐπιτροπήν, δον αὐτή ἐπειγράσθη τάς ἀνωτέρω προσάσεις. Ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπιτροπὴν εἶχον ἐκδηλωθῆ ἐπί ωρισμένων δασικῶν σημείων διαφωνίαι. Οὔτω, δὲ ἐκπρόσωπος τῆς Ρωσίας κ. Κλύωνδ δὲν ὑπεστήριξε καν ἀπόφασιν, ἀναφέρουσαν ἀπλῶς. Ότι ἡ διεθνής πρακτική ή ἀφόρως τὰ θαλασσικά σύνορα δεν είναι διοικητορία, δοτὶ τὰ χωρικά ὄντα δὲν πρέπει νά ἔκινονται πέραν τῶν 12 μιλλίων ἀπό τῆς ἔρηρας καὶ δοτὶ τὸ πρότυπον πλάτους τῶν χωρικῶν υδάτων πρέπει νά καθορισθῇ παρὰ διεθνοῦς Διοσκέμεως. Τέσσαρες ἄλλαι συστάσεις ἐν τῷ σχεδίῳ προεκάλεσαν διαφωνίας ἐμέρους ἀνατολικῶν και δυτικῶν χωρών, ἔγενοντα δὲ τελικῶς δεκταί, παρὰ τάς ρωσικάς ἀντιρήσεις. Αἱ συστάσεις αὗται ἦσαν :

11) Πρότασις καθιερώσεως νέες, άναφερομένων εἰς τὸ ὑποχρεωτικής διαιτησίας ἐπὶ διεθνῶν διεδικαίωμα ἀλιείσας εἰς ἀνοικτὰς θαλάσσας.

2) Πρότασις προβλέπουσα ύποχρεωτικήν δικαιοδοσίαν τοῦ Διεθνοῦς

Δικαστηρίου έπει διενέξεων μεταξύ κρατών περὶ τῶν ἡπειρωτικῶν των υφάλων.

3.) Ηρότασιρ καθ' ἡν πλοῖα μὴ πολεμικά, ἀνήκοντα εἰς ἔνα κράτος καὶ τυγχάνοντα παρ' αὐτοῦ ἐμπροκῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐπὶ ἔνων χωριών θάτων, υἱὰ ἔχουν τα αὐτά δικαιωμάτα καὶ θά τυγχάνουν τῆς ίδιας μεταχειρίσεως ὅπως τὰ ἀνήκοντα εἰς ιδιωτικά σκαφή. Σημαίνει τούτο, ὅτι ἡ ἀκτοφυλακή καὶ οἱ λιμενικαὶ ἄρχαι, ὅπουδήποτε, δὲν υἱὰ κωλύωνται να προδιαίνουν εἰς κατασχέσεις καὶ ἐρέυνας ἐπὶ ρωσικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἀτίνας διαχειρίζεται, ὡς γνωστον, τὸ Κράτος. Καὶ

4.) Ἐπροταθῇ ο ὄρισμος της πειρατείας ὡς πράξεως διαπραττομένης παρ' ιδιωτικῶν σκαφῶν καὶ δι' ιδιωτικοὺς σκοπούς καὶ οὐχὶ ὑπὸ κρατικῶν πλοίων ἢ πολεμικῶν τοιούτων, ἐνέργουντων κατὰ διαταγὴν κράτους. Αὐτὸς ὁ δρόσιμος οὗτος γίνεται δέκτος, θά ἀποδῆ δυσχερές να καταγεθῇ ὡς πειρατική πράξη μία ἐπίσημος ἐρέυνα ἡ κατάσχεσις ἐν θαλάσσῃ. Ή πρὸ τίνος γενομένη κατάσχεσις ὅπλων ὑπὸ των γαλλών μεταφερομένων — ὡς ὑπερστρίχθη — εἰς τοὺς ἀλγερινοὺς ἐπαναστάτας, ἐπὶ τοῦ γιουσουκσλαϊκοῦ πλοίου «Σλοβένια», ἀποτελεῖ, ἐν προκειμένῳ, μίαν περιπτώσιν.

μαν περιπτώσιν· Διαφωνίαι επί διαφόρων ἄλλων σημείων ἀνέκυψαν καὶ μεταξὺ αὐτῶν τῶν δυτικῶν χωρῶν. Ὁ σέρ Τζέραλντ Φιτζμώρις, μέλος τῆς βρετανικῆς ἀντίπροσωπείας προέβαλεν ἀντιρρήσεις ἐναντίον συστάσεως, καθ' ἣν ἀπαιτεῖται προηγουμένη εἰδοποίηση, ἡ οὖσα. διότε δέποτε πολεμικὸν σκαφὸν Λήτηστ «ἄθων διάπλουν» ἔγινον χωρικῶν ύδατων.

«Η Αγγλία έπισης, ήμεσος δήποτε τὸ δικαιώμα της Νορβηγίας και τῆς Ἰσλανδίας νὰ ἀποκλείσουν τὰ δρεπανικά ἀλιευτικά ἀπό τὰ μεγαλύτερα φιόδηα και ἀγύρυποδηία, διὰ τῆς χαράξεως τῶν θαλασσῶν συνόρων ἐπὶ εὐθείᾳ δασκῆκτης γραμμής ἐνούσους τὰ μᾶλλον ἔξεχοντα σημεῖα τῶν ἄκρων Ἑρᾶς εἰς τὰ στόμια τῶν φιόδων. «Αἱ θαλάσσαι περούχαι — λέγει η ἐπιτροπή — ....ἐντὸς.....πρέπει νὰ είνε ἐπαρκῶς συνδεμένα πρὸς τὴν κτήσιν τῆς Ἑρᾶς, ὅπτε νὰ δικαιολογήσαι τῷ χωρικῇ διακισιά, οὐδὲν δὲ χωρικῷ ἀγύρυποδηίων πρέπει νὰ ἔχῃ εἰς τὰ στόμια αὐτῶν πλάτως ἀνάτερον τῶν 15 μιλίων». Καὶ η σύντασις αὕτη ἔγενετο δεκτή, ἐν ἀποσύρι τῶν ἐκπροσώπων τῆς Νορβηγίας και τῆς Ἰσλανδίας.

"Ηδη, πολλαὶ ναυτικαὶ χώραι τρέφουν τὴν ἐπίπεδα, ὅτι ἵσως καταστῆ ἵκανη ἡ νέα διάσκεψις νὰ ἐπιτύχῃ συμφωνίαν ἐπὶ τῆς ἑφαδρογυῆς περιορισμῶν τινῶν διὰ τὰ πλοῖα τὰ φέροντα «σημαίας εὐκολίας». Μερικαὶ μικραὶ χώραι καὶ ιδίᾳ ἡ Λιβερία, ὁ Παναμᾶς καὶ ἡ Ὀνδούρα, νηολογούν πάντα πλοῖον διὰ τῆς καταδόλης ἔνος ἀπλοῦ τέλους καταχωριστικῶν. Τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν ὑπόκεινται εἰς τοὺς αὐτηροὺς κανονισμοὺς ἐργασιας καὶ ὄσφαλειας, τοὺς ὅποιους ἔχουν καθιερώσει αἱ μεγάλαι καὶ ἡ παραδόσεως ναυτικαὶ χώραι. Συχνάκις μάλιστα τὰ σύτῳ νηολογούμενα πλοῖα οὐδεμίαν ἔχουν σχέσιν μὲ την χώραν, τῆς ὅποιας την σημαίαν φέρουν. Η Ἐπιτροπή ἔχει στάθησε ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, ὅτι «πρέπει νὰ ὑπάρχῃ γνήσιος δεσμός, μεταξὺ ὅλων τῶν πλοίων καὶ τῶν χωρῶν, τῶν ὅποιων τὰς σημαίας φέρουν, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἔχῃ καθοριστὴ ἡ Ἐπιτροπὴ τὶ ἐννοεῖται διὰ τῆς φρασεως «γνήσιος δεσμός». Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν, δύμας, τῶν «σημαίων εὐκολίας» αἱ ἐνδιαφερόμεναι χώραι — Λιβερία, Παναμᾶς καὶ Ὀνδούρα — δεν μετέσχουν εἰς τὴν πρότασιν τῆς Ἐπιτροπῆς.

Τό σχέδιον ἐπίσης περιλαμβάνει ἄρθρον «περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας». Καλούνται δι’ αὐτοῦ δλαι σί χώραι «εν παύσους ἔκδιοισαν σπημάτα καὶ κανόνας, δυναμένους νὰ ἀλλοιώσουν τὰ γενικᾶς Ἐφαρμογῆς μενα καὶ ἐνδέχομένως νὰ προκαλέσουν σύγχυσιν». Δὲν κοθορίζει, ὅμως, το σχέδιον τῆς συμβάσους, ποιοὶ κανόνες ναυσιπλοίας γενικῶς Ἐφαρμόζονται καὶ ἀναγόλειται μὲ προβλήματα, ώς λ. χ. τὴν εἰδύνην συγκρούσεων ἐν τῇ θαλάσσῃ. «Ἐτερογ. ἄρθρον τοῦ σχεδίου καλεῖ τας ναυτικὰς χώρας νὰ συνεργασθούν πρὸς ἀπότοπην τῆς ρυτάνεως τής θαλάσσης διὰ πετράλιον η διὰ τῆς ἐξαιρετικῆς ταραχῆς τοῦ βυθοῦ η διά της σπατάλης ραδιενεργείας ἐπιτυγχανομένης εἰς τοὺς ὥκεανούς.

Πρωτοβουλία της Έλλειπσας, διάφοροι χερσαίοι χώραι μηδ διαθέτουσαι καν παράδια, συνήθισαν πρό της κυρίας διασκεψεως, δια να συζητήσουσαν τα ειδικά δι' αυτάς προβλήματα της έλευσθρας προσπάθειας πράξας τάς άνοικτάς θα διέσπασαν, δεδομένου, ότι διαθέτουν οικεανοπόρα σκάφη, χωρὶς να έχουν ιδίους λιμένας. Εκ τούτων προσκληθέντων υπό της Έλλειπσας 13 κρατών εις τὴν ἐν λόγῳ προδιάσκεψιν, ἀπέστειλαν ταύτας ἀντιπροσωπείας των αἱ κατών ἑνδέκα χώραι: Έλλειπσα, Ἀφγανιστάν, Αὔστρια, Βατικανόν, Λάος, Λευκορωσία, Λουζεμβούργον, Νεπάλ, Ούγγαρια, Σάν Μαρίνο και Τσεχοσλοβακία.

## ΤΑ ΠΛΟΙΑ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΔΣ"

Ίδιαιτέρως μάς ένδιαφέρει τὸ ἄρθρον 29 τῆς συνταχθείσης ἐκθέσεως ἀπό τὴν Διεθνή Ἐπιτροπὴν Δικαιου. Εἰδικῶς τούτῳ ἀσχολεῖται «Ἔπι τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς Ἑλληνικότητος ἐνός πλοίου ἀπό τὰ ἄλλα κράτη» καὶ συγκεκριμένων ἔπι τῆς προϋποθέσεως ὅπωις ύψισταται ὁ «γυνήσιος δεσμός» (genuine link) μεταξὺ πλοίου καὶ κράτους, τὴν σημαίαν τοῦ ὅποιου φέρει τούτῳ.

Εἰς τὴν Γενεύην πρόσκειται, μεταξὺ τῶν ἄλλων θεμάτων τῆς ἡμερ-  
σίας διατάξεως τῆς συνελεύσουσής Διασκέψεως, νὰ συζητηθῇ καὶ τὸ ζή-  
τημα τῶν «σημαίων εὐκολίας». Τοῦτο ἀπάσχολε, ὡς γνωστόν, ἀπὸ μα-  
κρού τὴν σκεψιν τῶν Κυβερνησεών καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ὅλων τῶν ἡ-  
παραδόσεων ναυτικῶν χωρῶν, οἵτινες καὶ θά ἐπιδιώκουν διά τοῦ ὅρ-  
μου 29, ἀν τελικῶς ἔγκριθῆ, νὰ φθάσουν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιδιώ-  
ξεών των.

Ποιαί είνε αύταί, άποκαλύπτεται από μίαν πρόσφατον ἔκθεσιν τῆς έπιτροπῆς ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας.

Σύντομον περίληψιν τῆς ἑκθέσεως αὐτῆς ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προ-  
γεγούμενον τεῦχος μας, κατωτέρω δὲ ἐν συνεχείᾳ δημοσιεύσουμεν τὸ ση-  
μαντικότερον μέρος αὐτῆς, εἰς δὲ καὶ ἀποκαλύπτοντας αἱ ἐπιδιώξεις  
τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν. Θὰ ἐπιχειρήσουμεν, ἂν τὸ ἄρθρον 29

τύχη τῆς κυρώσεως κατὰ τὴν Διάσκεψιν, νὰ ἀποκλεῖσουν τῶν λιμένων των τὰ πλοία τῶν «σημαιών εύκολίας», μὴ ἀναγνωρίζοντες τὴν θυνικότητά των. Ρητῶς ἡ ἐπιδίωξις αὐτή ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἵκθεσιν.

Τὸ ἐνδιαφέρον συνεπόν τὸ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς διὰ τὴν Διάσκεψιν Ἡγεμονίας εἶναι εὐνόταν. Αὐτῇ αὐτῇ ἡ Ἑλληνική ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις θίνεται ἐμμέσως καὶ τάπητος. Ἀντιδράσεις βεβαίως — ἀπὸ τὰς Ἡγεμονίας Πολιτείας κυρίως — φαίνεται νὰ προβληθούν διὰ τὴν κατά τῶν «κομματιών εὐκολίας» ἐπίθεσιν καὶ τὴν ἀπόδοχην του ἄμφρου 29. Νησίων ἔξι σῶν πληροφορούμενα, ἡ ἐπίθεσις θὰ εἴναι ἐκτάκτως ισχυρά, συσσωματωμένη ἀπὸ τὰς ἀντιπροσωπείας ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Τὸ μέρος τῆς ἐκθέσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, τὸ ἀνάφερθεν εἰς τὰς διά του ἅρθρου 29 ἐπιδιώξεις ὡν ναυτικῶν χωρῶν ἔχει τὰς ἑκάς:

‘Η τελευταία ἑκάστοις τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς Δικαίου παρέχει με-  
ικάς ύποδειξίες ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν πλοίων («εμπαιδῶν εὔκολιας»). Ε-  
πιύφερειαν εἰδικῶς ή προσοχή ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ 29 τῆς ἑκάστους της ἐν  
όψῃ ἐπιτροπῆς, διότι «πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναγνωρισ-  
τος τοῦ ἔθνους καρακτήρος τοῦ πλοίου παρ’ ἀλλών κρατῶν, πρέπει νὰ  
ψιτταται γ γήσιος δεσμός μεταξὺ τοῦ κράτους και τοῦ πλοίου.





## ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΝΑΔΡΟΜΑΙ

**Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ "ΧΑΜΗΔΙΕ", ΠΡΟ 45 ΕΤΩΝ**  
 (27 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1913)

Μία από τις γενναιοτέρας πράξεις του Έλληνικού Εμπορικού Ναυτικού, θυσιαζούμενου παντού υπέρ τού μεγαλειού και τῆς δόξης τῆς έλληνικής Πατριδός, συνετελεσθή πρό 45, ακριθώς, έτων, κατά την πολύχρονην επιφορμήν τού «Χαμηδίε», ύπό τας εξης περιστασεις :

Εύρισκομεθά εἰς τὸν μῆνα Δεκέμβριον τοῦ 1912, ότε μετά την κατακράτησην των ελληνικών έμπορικων πλοίων («Ναυτ. Χρονικά», Τ. 246, σελ. 18) και μὲ τὰς προηγουμένας νίκας τοῦ στρατοῦ μας, κατεναυμαχήση ὁ τουσικός στόλος εἰς τὴν ναυμαχίαν τῆς «Ἐλλῆς», τὴν 3ην τοῦ μηνὸς τούτου, όποτε απεφασίσθη ὑπὸ τῶν τούρκων ἡ ἐκ τῶν Δαρδανελλίων ἔξοδος τοῦ τουρκικοῦ θωρηκτοῦ «Χαμηδίε», ἵνα τεθώσιν (ἥς ἐπιστευούν οἱ τούρκοι) εἰς καταδιωξίν του τὰ ἀποκλείοντα τὸν «Ἐλλήσποντον» ελληνικά πολεμικά πλοιαὶ καὶ, πρὸ παντων ὁ ἔνδοξος «Ἀθέρωφ» καὶ οὐτα πως συντελεσθεῖ εὐκολώτερον ἡ συντριβὴ τοῦ έλληνικοῦ στόλου. Πρὸ τούτο τὸ ἐσπέρας τῆς πρώτης τοῦ μηνὸς τοῦ 1913 τὸ «Χαμηδίε», δοιζόσθης καὶ τρομερᾶς καταιγίδος, ἥτις κατέστησεν ἀδύνατον τὴν ἐν πλῷ παραμονὴν τῶν μικρῶν ἀντίτοπηλικῶν μας «Σφενδόνης» καὶ «Ναυκρατούσης», κατώρθωσε νὰ διαφύγῃ ἀθέστον καὶ τὴν μεσημβρίαν τῆς ἐπομένης ἐνεφανίσθη πρὸ τοῦ λιμένος τῆς Σύρου.

Τότε, ἔζητησε διὰ σηματος την παραδόσιν τοῦ ἐξωπλισμένου εὑδρόμου «Μακεδονίας», κυβερνωμένου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου Λυκούργου Τσουκαλᾶ, διετάχθη ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου, καθ' ἥν δὲ στιγμὴν ἐβάλλετο ἡ «Μακεδονία» ὑπὸ τοῦ ἔχθρικον πυρὸς, ὃ τότε σηματισθόρος τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ ηδη ναύαρχος ἐ. ἄ. κ. Ιωάννης Λαζαρόπουλος, παρέλαθε τὸ Ταμείον καὶ ἀπεβιδάσθη εἰς τὴν ἔρην.

Κατὰ τὰς δραματικὰς ἔκεινας δρασές, ἐστιμεώθησαν αὐτοθυσίαι καὶ ηρωϊσμοὶ ἀνάλογοι μὲ τὴν ἴστοριαν τῶν «Ελλήνων ναυτικῶν, ὅπως τοῦ διόπου Καρκαντά, στίς περιεζώθη μὲ τὴν σημαίαν τῆς «Μακεδονίας» καὶ ἔξηλθε μετ' αὐτῆν, κολυμβῶν, εἰς τὴν ἔρην, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ μὲν «Μακεδονία» ἡμιεθνίσθη, ἀνένε, εύτυχώς, ἀνθρωπίνων ἀπωλειῶν, τὸ δὲ «Χαμηδίε», ἀφοῦ ἐπροξένησεν ὠρισμένας ζημιάς εἰς τὴν πόλιν, ἐπλευσε πρὸς Νότον.

Οὐ τοτε Ἀρχηγὸς τοῦ Στόλου Ναύαρχος Κουνουπιάτης, παρὰ τὰς διαταγάς, δὲν ἀπειλάρκευ τὸν «Ἀθέρωφ» ἐκ τοῦ «Ἐλλησπόντου καὶ ὄρθως, διότι μετά τρεῖς ἡμέρας ἀπὸ τοῦ δομβαρδισμοῦ τῆς Σύρου, ἔξηρχετο, διὰ δευτέραν φοράν, ὁ τουρκικὸς στόλος ἐκ τῶν Στενῶν καὶ διὰ δευτέραν φοράν ἡγανάκειθη νὰ ἐγκλεισθῇ εἰς τὰ Στενά κατὰ τὴν ναυμαχίαν τῆς 5ης Ιανουαρίου 1913 (τῆς Λήμνου).

Κατὰ τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1913 τὸ «Χαμηδίε», μετὰ πολλὰς περιπτειαὶ καὶ περιπλανήσεις, ἀφοῦ παρέλαθε ἀπὸ τὴν νῆστον Ἀδρετ (μεταξὺ Λασιθίεως καὶ Τουρκουμπούζου) δέσα χιλιάδας χρυσά λίρας καὶ εἴκοσι κιβώτια πυρομαχικῶν, ἐρύθρη εἰς τὴν Ἀδριατικήν, παρὰ τὸν φάρον τοῦ Ὀτράποτο, ὅπου συνήντησε τὸ φορτηγόν μας «Λέρος». 3.100 τόνων, διπερ ἐδύνθισε δι' ἐμβολισμοῦ, ἀφοῦ παρέλαθε τὸν κυβερνήτην του Κωστᾶν καὶ τὸ ἔξι εἰκοσιν ἀνδρῶν πλήρωμά του. Εἶνε δὲ τὸ ἐμπορικὸν τοῦτο πλοίον τὸ πρώτον θύμα καὶ ἡ πρώτη δλοκληρωτικὴ ἀπώλεια τοῦ ἐλληνοτουρκικοῦ τούτου πολέμου. (Διὰ τὰ ποώτα θύμιατα ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, κατὰ τοὺς δύο παγκοσμίους πολέμους, βλ. «Ναυτ. Χρον.» Τ. 126, σελ. 5.).

Μετὰ τοῦτο, τὸ «Χαμηδίε» ἔφθασε τὴν 27 Φεβρουαρίου 1913 πρὸ τοῦ Ἀλέσιο, παρὰ τὸ Δυρράχιον νωρίσιν τῆς Ἀλβανίας («Λίσσος», κατὰ Πολυθίον καὶ Στράβωνα), κτισθέντο ὑπὸ Διονυσίου τοῦ Τυράνου τῶν Συρακουσῶν, τοῦ ὅποιου ἐπίνειον εἶνε δὲ Ἀγιος Ιωάννης τῆς Μεδούπης.

Εἰς τὸ διάμενον τοῦτον εύρισκοντο τὴν ἡμέραν ἔκεινην, μεταφέροντα σερβικὸν στρατὸν τὰ ἐλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα «Ἐλπίς», μὲ 16 σέρ-

δους ἀξιωματικούς καὶ 1.100 ἀνδρας, ἀρκετά πυρομαχικά, δὲ «Ζάννος Σιφναίος», μὲ 20 ἀξιωματικούς, 1.300 ὀπλίτας καὶ πυρομαχικά, δὲ «Μαρίκα», μὲ 40 ἀξιωματικούς, 1.200 ἀνδρας καὶ 3 ἀεροπλάνα, «Ζεύς», μὲ 10 ἀξιωματικούς, 200 πυροβολητᾶς καὶ ἐλάτας καὶ 9 πεδινὰ πυροβόλα, δὲ «Νικόλαος Βερβενιώτης», μὲ 4 ἀξιωματικούς, 150 ανδρας καὶ 2δις κλιδάνους, δὲ «Τριφυλία» μὲ 60 ἀξιωματικούς, 900 ἀνδρας καὶ 12 πυροβόλα, τὸ «Χρυσομάλλη Σιφναίου» μὲ εἰδή ἐπιμελητείας καὶ τὸ μικρὸν αὐτοριακὸν «Σκόδρα».

Εἶχεν ἡδη ἀρχίσει ἡ ἐκφόρτωσις τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ὅτε ἐφαντούσαν τὸ «Λαμπρόδιο». Ἐρχόμενον ἐκ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ρωδόνης καὶ ὅτε ἐφθασεν εἰς ἀπόστασιν 3.500 μέτων, πήροισε τὸν κανονιοθελισμόν, ὅποτε ἐπηκολούθησεν ἀπερίγραπτος πανικός καὶ δραματικὴ σκηνὴ, διότι οἱ μερικοὶ οἱ ασχολουμενοὶ μὲ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐγκατέλειψαν τὰς ἐργασίας τῶν, τρέχοντες ἀλλόφρονες νὰ σωθῶσιν, οἱ δὲ σέρδοι στρατιώταις ἐτρέποντο πρὸς τὸ ἐσωτερικόν, ἐγκατείποντες τὰ πάντα.

Οι διορθωτισμοὶ διήρκεσεν ἡμέρας ἡμέρας, κατὰ τὴν ὅποιαν ἐριθεῖσαν ὑπὸ τοῦ «Χαμηδίε» ἑκατόν, περίπου, δολαρί, ὅτε καὶ ἀπεμακρύνθη, τὴν 5ην Μαρτίου 1913 κατέπλευσεν εἰς τὸν «Ἄγιον Ιωάννην τὸ εύδρομον «Μυκάλη», διὰ νὰ ἐξετάσῃ τὰ συμβάντα καὶ συντάξῃ ἐκθεσιν περὶ τῶν προξενείσων ζημιῶν, ἐξ οἵ τοι προέκυψαν τὰ ἔξι:

1) Τὸ «Χρυσομάλλη Σιφναίου» ἐδλήθη κατὰ τὴν πρώτων, ἐπροξενήθη δὲ πυρκαϊά εἰς τὰ δύο πρωραΐα κύτη, καταστραφέντος ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου, θυμισθέντος δὲ τοῦ πλοίου τὴν ἐπομένην τοῦ δομβαρδισμοῦ.

2) Τὸ «Τριφυλία» ἐδλήθη εἰς τὴν ἀφίστεραν πλευράν, ἀλλὰ ητοιμάσθησαν ἀμέσως ὑπὸ τῶν Σέρβων δύο ὀρειβατικὰ πυροβόλα, διὰ τῶν δοπίων ἐκανονιοθελησαν τὸ «Χαμηδίε» παρὰ πάντων δὲ ἐδυσμάσθη ἡ αὐτούσια τοῦ «Ἐλλήνων πλοιάρχου τοῦ σκάφους, δοτική, εύρισκομενός εἰς τὴν γέφυραν, ἐκανόνιζε τὰς τῆς δολής κατὰ τὰς ἀπέλπιδας ἐκείνας δώρας, ἔφθασε δὲ μετ' ὀλίγας ἡμέρας σῶν εἰς Πειραιά.

3) Τὸ «Ἐλπίς», τοῦ ὅποιου ὁ κυβερνήτης Ἀδαμού, ἀδαμαντιάδης ἀποστίσαντες ἐξ αὐτοῦ, κατὰ τὸ δομβαρδισμόν, ἐδλήθη δι' ἔξι δολαρί, παρεσύρθη πότε τοῦ «Βερβενιώτου» καὶ προσήραξεν ἐπὶ τῶν δορείων ἀκτῶν τοῦ δρόμου.

4) Τὸ «Ζάννος Σιφναίος» ούδεμίαν ζημιάν ὑπέστη, κατέπλευσε δὲ σῶν εἰς Πειραιά.

5) Η «Μαρίκα» κυβερνωμένη ὑπὸ τοῦ Αλεξ. Νικολάκη, δέν ὑπέστη οὐδεμίαν ζημιάν, ἔφθασε δὲ ἀδλαβῆς εἰς Πειραιά, μετὰ τοῦ πληρώματος τοῦ «Βερβενιώτη».

6) Ἐπίσης καὶ δὲ ο «Ζεύς», μὲ κυβερνήτην τὸν Δ. Ζήσιμον, δέν ἐδλάθη κατὰ τὸν δομβαρδισμόν, ἔφθασε δὲ εἰς Πειραιά μετὰ τοῦ πληρώματος τοῦ δυνισθέντος «Σιφναίου».

7) Σκληρότερα δὲ ἡ μάχη τοῦ «Βερβενιώτη» κυβερνωμένου ὑπὸ τοῦ Δημητρίου Ν. Βότση, διότι, κατὰ τὴν προσπάθειάν του, δῆπας εἰσέθη εἰς τὸν ἐστωπικὸν δρόμον, προσήραξεν εἰς τὰ ρηγὰ καὶ ἐδέχθη περὶ τὰς εἰκοσι τοῦ «Χαμηδίε», ἔξ οὗ ποσολήθησαν πυρκαϊά, καταστραφέντος ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου, τὴν δέ ἐπομένην τοῦ δομβαρδισμοῦ ὁ κυβερνήτης τῆς «Ἐλπίδος» τὸ προσήραξεν εἰς τὸν ἐσωτερικὸν λιμένα, δῆπας καὶ βραδύτερον ἐδυνθίσθη.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δομβαρδισμοῦ, ἐπροξενησε κατάπληξην τὸ θάρρος τοῦ κυβερνήτου τοῦ δολλομένου πλοίου. δῆπας ἀπρόσυπτος ἐπὶ τῆς γεφύρας, διέδε τὰς ἀναγκαῖας διασταγάς, αἴτινες, δῆμος, λόγω τῆς συγχύσεως, δὲν εἰσηκούντο. συνεπείσας δὲ ταύτης ἐπινίγη ὁ «νίος» τοῦ κυβερνήτου Ἐθάνγελος Δημ. Βότσης, ὃ τρίτος μηχανικός Σκοιδίσους καὶ εἰς θεομαστής, πιθανώτατα, παρασύρμενος ὑπὸ τῶν ἐν ἀκαταστασίᾳ καὶ σωρθῶν ἀπομακρυμένων σερδών στοιατών, ἀλλὰ τὰ ὄντωτά δομβαριστισθέντα γεγονότα, διά μίαν ἀκόυση περίπτωσιν, τὴν γενναιότητα καὶ τὴν αὐτοθυσίαν τῶν πλοησμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐπορικῶν Ναυτικῶν ὑπὲρ τῆς τιμῆς τῆς Σημαίας των καὶ τῆς δόξης τῆς Πατρίδος των.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

# BANQUE GENEVOISE DE COMMERCE ET DE CRÉDIT

MAISON FONDÉE 1868

PLACE DE HOLLANDE - ANGLE RUE DIDAY

GENÈVE

CASE STAND 4 73 19

TELEGRAMMES :

BANCOCRED GENÈVE

TELEPHONES : 24 22 60

CHÈQUES POSTAUX 1. N. 1

TÉLEX No. 22320

ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΜΑΣ

ΥΠΟ ΦΩΚΙΩΝΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ  
ΤΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ Υ.Ε.Ν.

‘Υπὸ τῆς Βουλῆς ἐψήφισθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν αὐτῆς τῆς 13)2)58 τὸ σχέδιον Νόμου δι’ οὐ κυροῦται ὁ Κῶδις Ἰδ. Ναυτ. Δικαίου. Οἱ ἐν λόγῳ Κῶδις ἀποτελεῖ ἀρτιωτάτην ἐργασιαν τόσον ἀπὸ νομοθετικῆς πλευρᾶς ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόφευκας οὐσιαστικοῦ περιεχομένου καὶ δέον νὰ θεωρηῇ ὡς σπουδαῖα συμβολὴ εἰς τὴν ἀνακαίνισιν καὶ συγχρονισμὸν τοῦ Ἰδ. Ναυτ. Δικαίου καὶ εἰς τὴν ικανοποίησιν τῶν συγχρόνων ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ούτος συνετάγη ύπό της προελθουσής ύπό του Ν. 755)48 και συσταθείσες διοικούσαις απόφασεως τών υπουργών Δικαιούσης και Έμπ. Ναυτιλίας 'Επιτροπής, ήτις απέτελεσθή έτών κ. κ. Γ. Μαριδάκη, ώς προέδρου, τών καθηγητών της Νομικής Σχολής Ν. Χαραλαμπίη αρεοπαγίτου, Δ. Καρβελά συμβούλου 'Επικρατείας, Β. Σκαρπέτη ύπουναρχού, Λ. Σ. και Δ. Παπαμιχαλόπουλου, Φ. Ποταμιάνου και Θ. Χοιδά δικηγόρων, ώς ειδικών περί τα ναυτιλιακά θέματα προσώπων. 'Αρχικώς μέλος της 'Επιτροπής διετέλεσε και δι βραδύτερον θανών 'Ηλ. 'Αναστασίδης καθηγητής της Νομικής Σχολής Αθηνών. Είσηγηται τών καθ' έκαστα θεμάτων του Κώδικος υπήρξαν ο κ. Τσιρινάντης τού τμήματος περὶ 'Ασφαλίσεως και περὶ ναυλωσεως, ο κ. Παπαμιχαλόπουλος, του τμήματος περὶ κοινών άθαριών και συνεισφοράς, περὶ συγκρούσεων πλοίων, περὶ τών απατησεών έξι έπιθαλασσίου άρωγης και ναυαγιαιρέσεως, ο κ. Σκαρπέτης τού τμήματος περὶ πλοιάρχου και πληρώματος και δι β. κ. Φ. Ποταμιάνος τού τμήματος περὶ πλοίων, πλοιοτησίας, συμπλοιοτησίας, μεταβιβάσεως κυριότητος πλοίου πρὸς έξασφάλισιν άπατησεως, υποθήκης επὶ πλοίων, ναυτικών προνομίων, περὶ κατασχέσεως ώς άναγκαστικής έκτελέσεως, επὶ πλοίων και περὶ παραγραφών. 'Η έπιτροπή συνελθουσα εἰς πολλάς έπανειλημμένας συνεδριάσεις, έπερταρως τό έργον της περὶ τό τέλος του 1952 καταρτίσασα σχέδιον ένα 292 άρθρων συνοδεύομενον ύπό έμπεριστατωμένης Εισηγητικής Έκθεσεως.

Κατωτέρω δημοσιεύομεν ἄρθρον τοῦ κ. Φωκ. Ποταμίανου, Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἐνεργοῦ μέλους τῆς Ἐπιτροπῆς ὅπερ παρέχει μιὰν σύντομον ἀνάλυσιν τῶν διὰ τοῦ Κώδικος ἐπερχομένων τροποποιήσεων εἰς τὰ παρ' ἡμῖν κρατοῦντα.

Δυνάμει τοῦ ν. 755) 1948 συνεκροτήθη κατά Σεπτέμβριον τοῦ 1948 Ἐπιτροπὴ κῶδια τὴν τροποποίησιν, συμπλήρωσιν καὶ κωδικοποίησιν τῶν ἐν Ιούσῃ διατάξεων τοῦ ναυτικοῦ δικαιου. Ή ἐν λογω Ἐπιτροπὴ συνετέθη ἐκ τῶν καθηγητῶν τοῦ Πανεπιστημίου Γ. Μαριδάκη, Αλ. Τσιριντάνη καὶ τοῦ αειμνήστου Ἡλ. Ἀναστασίδου, τοῦ συμβούλου τῆς Ἐπικρατείας Διον. Καρβελᾶ, ὑπὸ τὴν ιδιότητα τοῦ ἀνωτάτου ὑπαλλήλου τοῦ Ὑπουργείου Δικαιούνης, ἀπὸ διατελοῦντος τότε Γεν. Γραμματεώς τοῦ εἰρημένου Ὑπουργείου, τοῦ τότε Ἐφέτου καὶ νῦν Ἀρεσπαγίτου Ν. Χαραλάμπη, τοῦ Β. Σκαρπέτη, ὡς γενικοῦ διευθυντοῦ, κατὰ τὴν ἐπόχην ἔκεινην, τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ Θ. Χοΐδα, ὡς μέλους τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτικῆς Ἐνωσεως καὶ τῶν Δ. Παπαμιχαλοπούλου καὶ ὑπαρχαροφένου, ὡς δικηγόρων «περὶ τὸ ναυτικὸν δικαιον ἀσχολουμένων καὶ περὶ τὴν ἐρμηνείαν αὐτοῦ ἐγκιψάντων».

Η Επιτροπή έργασθείσα ύπό την πεφωτισμένην προεδρίαν τού κα-  
θηγούντος Γ. Μαριδάκη, είσενεγκόντος, πρός τοῖς ἄλλοις καὶ τὴν πολύτι-  
μον αὐτοῦ πείραιν ἐκ τῆς συμμετοχῆς του εἰς τὴν Συντακτικὴν Επιτρο-  
πὴν τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, διεπωποσε τὸ ἔκ 292 ἀρδρῶν ἀπαρτισθὲν  
Σχέδιον Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ὅπερ καὶ ὑπέβαλε, μετὰ τῶν κα-  
τα τὰ τίτλους Εἰσηγητικῶν Ἐκθέσεων, λάγοντος τοῦ 1952.

Εύρεως κυκλοφορήσαν, έν σχήματι τείχους, έκτυπταθέντος ύπό τού Ἐθνικού Τυπογραφείου, το ἐν λόγω Σχέδιον ὑπέστη ἐψήφιον την βάσανον διαφόρων δικαιστηρίων, ἐπιστημονικῶν σωματείων, δικηγορικῶν Συλλόγων, ἐπαγγελματικῶν Οργανώσεων, δημοσίων ἀρχών καὶ λειτουργῶν ἐν γένει, ὡν ἀπάντων αἱ παρατηρήσεις ἔπεισαν τὴν Ἐπιτροπὴν περὶ τῆς ἀνάγκης ἀναθεωρήσεως διτάξεων τινῶν. Μεθ' οὐ καὶ ἐν τελικῇ διατυπώσει ὑπεβλήθη τούτο, ἐν ἑπταὶ 1956. προσανθίθεν κατὰ τὰ ἄρθρα 293—297 μεταβατικού χαρακτήρα, ὡς καὶ τὴν ἐπέκηγονταν τὰς ἐπελθούσας εἰς τὸ ἀρχικὸν κείμενον τροποποιήσεις, σύντομον συμπλήρωματικὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν. Ἀπῆτημον ἔκτοτε δύο, ὡς ἔγγιστα, ἐπη, μέχρις δουτοῦ ἡ Βουλὴ, κατὰ τὴν συνεδρίασίν αὐτῆς τῆς 137ος ληγαντος Φεβρουαρίου ψηφίστη τὸν ἐπερι κυρώσεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου νόμον. Συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 293 αὐτοῦ ὁ νέος Κώδικις θα ἰσχύσῃ μετὰ ἔξαμηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτοῦ εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως».

Διά τού νέου Κώδικος καταργεῖται τὸ βιβλίον δεύτερον τοῦ Ισχύοντος 'Εμπορικοῦ Νόμου, τὸ ὅποιον, ρυθμίσαν την ὑλην τοῦ ναυτικοῦ δικαίου μας ἀπὸ τοῦ 1910, ἐγήρασεν ὑπὸ τὸ δάρεος τῶν διαφορεύαντων πενήντα, περίποτο, ἑπτάντα, ἐών· δὲ τὸ ὅποια χαρακτηρίζονται ἀπὸ θεοφίας μεταβολᾶς εἰς τὰς συμβάσεις διεξιγωγῆς τοῦ θαλασσινοῦ ἐμπορίου ἐν γένει. Τὸ νέον ναυτικόν μας δίκαιον, ἀποπνέον, συγχρόνους ἐπιστημονικάς αντιλήψεις καὶ σκοπούν νὰ ἔναρμονίσῃ τὰ συμφέροντα καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν ναυτικῶν συναλλασσομένων, κατὰ τὰς ροπάς τῆς ἐποχῆς μας, παραδίδεται ἡδη εἰς χείρας τῶν ἐφαρμοστῶν καὶ ἐμπητώντων του καὶ ἡ εὐχὴ τῆς ναυτιλλομένης 'Ελλάδος εἰνὲ, ὅπως ἀπόδη τούτῳ, καταλλήλως χρησιμοποιούμενον. δργανον ξέπιπρετήσεως τῆς θαλασσιας δρπατοποιότερον τοῦ Πατριαρχείου.

οραστηριούποτε της Πατρίδος μας.  
"Επί" εύκαρπιά της προσφάτου ψηφίσεως τοῦ νέου Κώδικος, κρίνονται πρόσφορον νὰ ἐπιχειρήσωμεν, χάριν τῶν ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μίαν σύντομον ἀνάλυσιν ὡρισμένων βασικῶν διατάξεων αὐτού, ἐκ τῆς ὅποιας θὰ καταφανοῦν αἱ γενικαὶ ἄρχαι καὶ κατεύθυνσεις, ἃς οὐτοὺς ἀκολουθεῖ.

Καὶ πρῶτον, ὡς πρὸς τὸ κεντρικὸν θέμα τῆς ἐννοίας τοῦ πλοίου, ἐκ τῆς ὅποιας προσδιορίζεται τὸ ἀντικείμενον τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, τὸ ἄρδεν. Ι τοῦ Κώδικος τούτο μὲν ἀξιοὶ τὴν αὐτόδύνα μονά κίνησιν τοῦ σκάφους ἐπιλυσμένου. Οὕτως, ἐνός ἀκανθωδούς λιζητήματος, ὅπερ ἐδίχασε τὴν παρ' ἡμῖν θεωρίαν καὶ πρᾶξιν ὑπὸ τὸ λιχτόνασον μέχρι σήμερον καθεστώς, τούτο δὲ καταλύει τὸ στοιχεῖον τῆς

Τού λοιπού, πάν σκάφος καθαράς χωρητικότητος μείζονος τών 10 κόρων, οισδήποτε και αν είνε ο σκοπος της χρησιμοποιησεως του, θεωρείται ως «πλοιούν». Ούτω, καταλαμβάνονται ύπο των διατάξεων τού Κωδικος κατηγοριαί σκαφων, όπως τά επιστημονικά, αι θαλαμηγού, τά εις ταξιδιώ εμπορικού χαρακτήρος διατίθεμενα κρατικά πλοια, ατίνα έπισυρουν μέχρι τούδη την έφαρμοση τού σάμυνθισάστου πρός την φύσιν αυτών κοινου οικαίου, επιτυγχανομένου, προς τούτοις, ως πρός τά κρατικά πλοια, και της έναρμονισεως της έσωτερηκης νομοθεσίας μας πρός την διευθυ σύμβασιν των Βρυξελλών «περι άσυδοσίας κρατικων πλοιων» της 10ης Απριλίου 1926, ην έκυρωσε και ή 'Ελλας διά τού 16ου) 1950 νόμου.

Ο δρισμός της έννοιας του πλοίου συμπληρώνεται διά βραχυλόγου και εύκαμπτου διατάξεως κασιτσώσης δυνατήν, δσάκις έκ των περιστάσεων ένδεικνυται τούτο, την έφαρμογη ώρισμένων κεφαλαιών του Κώδικος και ἐπί παντὸς ἔτερου πλωτού ναυπηγήματος, ώς λόγου χάριν οἱ ἑτεροδυνάμως κινούμεναι φορητήες ή τὰ έλασσονος χωρητικότητος σκαφη, οὐ ἐνεκα καὶ απτηλάγη ὁ Κώδικς τῶν περι πλοιώνων διατάξεων

εκφύγη, σε ενέργεια και απηλωτή τον Κώδικας των περί πλοιαρίων διατάξεων. Καθ' οτις αφορά τάς επί των πλοιών διά πράξεων ἐν λαῷ μεταβασεις, ιδιαιτέρως δέον να εξαρθῇ η κατάργησης τῆς υπόχρεωτικότητος του συμβολαιογραφικού εγγράφου (ἀρθρ. 6), την όποιαν είστη γιαγε το περί χαρτοσήμου ν. δ. 411) 1945, ως τουτού συνεπληρώθη υπό τού ν. 2246) 1952, βαναύσως ἔξοδωμασαν τά πλοία προς τ' αὐτοκινήτη και τα ποδήλατα! Την λύτρωσιν ταύτην τῶν πλοιών από τοῦ δημοσίου ἔγγραφου, ήταν θυρηνήσουν σι φοροδογκιάι ἀρχαί, ισως δὲ και οι συμβολαιογραφοι, οὐαχ χαιρετίσουν, οώμας, δλοι ἑκείνοι, οι όποιοι γνωρίζουν, οτι κατ' ἔξοχην αι ναυτικαι συναλλαγαι πρόσχονται διά της ἀπλουστεύεων και ταχύτητος τῶν διατυπώσεων. Τού λοιπού τό ιδιωτικόν ἔγγραφον ἀρκει. Κατ' ὅρδον νεωτερισμον, οώμας του Κώδικος (ἀρθρον 6, έδ. 2), η ἔγγραφη τού μεταβιβαστικού ἔγγραφου είς τό νηολόγιον είνει ἀπαραίτητος. Γιρό ταύτης ούδε μεταξέν τῶν συμβαλλομένων θεωρείται ἐπελθώσα η μεταβιβασις, καταργουμένου ούτω τού ἔμμαφροδίτον και πλήρους παγίδων συστήματος, καθ' δη μή καταχώρισις τῆς μεταβιβαστικῆς πράξεως ἐνήνογει εναγίτην τῶν τοίτων μόνον.

Ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας ενηγρεύει εναντίον των τρίτων μονον. Ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας είναι έμφαντίζεται ριζικώς άνακασμένες ήτοι η σημασία ήτης η πρόδηθεται εις αύτον, ως πρός δργανον έξηπητησεων τών ναυτιλιακών έπιδιώχεων μας. Ό Ελληνικός έμπορικος στόλος διατηρει και θά διατηρή εντονον συνεταιρικον χαρακτήρα, ή του ηγήματος της συμπλοιοκτησίας περιβολή τού όποιου παρίσταται διά πολλούς λόγους, ώς η πλέον πρόσφατος πρός ημίν. Έντευθεν προέκυπτε ή άνάγκη έξαλειψεων τών τρωτών, άνινα ή πειδα κατέδειξεν υφιτάμενα, κυρίως, δηλαδή, ή άνάγκη διασφαλίσεως κατά τό δυνατον την προσκόπου λειτουργίας της διαχειρίσεως της συμπλοιοκτησίας διά προλήψεων και καταστολής τών έγωστικων έκδηλωσεων της μειονηφίας, συγχρόνως, διμως και της προστασίας ταύτης άπο των ούχι πανίων καταπιέσεων και καταδολεύσεων της πλειοψηφίας. Τό δυσχερές τούτο πρόβλημα άντιμετωπίζεται κατά τό έφικτον έπιτυχών ύπο Κώδικος. Ως μέτρα τείνοντα εις την έπιτευξιν της πρώτης έπιδιώχεως δύνανται ν' αναφερθῶσι: Η κατάργυρης της εύκερεις συμπλοιοκτησίου ν' απαλλαγή τών ύποχρεώσεων έντονων ταξιδίου πλοίου διά της παραχωρήσεων της μερίδος του (άρθρ. 20), δοθέντος, διτή η φυσιολογική ικανοποίησης τών σκοπών της συμπλοιοκτησίας ναζητε ταί εις την κίνησην του πλοίου και συνεπώς δύνεται ν' αποτρέπωνται οι θενδρήποτε παρεμβαλλόμενα εις ταύτην έμποδια. Όμοιοις ή γνητικαστάσις της κατά ταξιδίου έκκαθαρίσεως τών λογίας μων διά τού σημίου κλείσιματος αύτών, έν συνδιασμῷ πρός την καθέρωσιν της άρσης της έκ τών κερδών παρακρατήσεως ποσών Ικανών πρός άντιμετωπίσι των διπανών αιγανεγ τού πλοίου και γενικώς της «διατηρήσεως της έσεωρος» αύτων (άρθρον 24). Η διαλογή- της διεξαγωγής τών έργασιων της συμπλοιοκτησίας διασφαλίζεται έπίσης διά της έξακολουθίσεως ταύτης, πασά την έτελευτην ωρίστεμένων γεγονότων, ώς ο θάνατος, ή χώσεως ή ή άνικανοτή- συμπλοιοκτησίου τινός, περι ίων πάντων διμίτο τό άσθρον 27. Τέλος, σημαντικά είναι αι διατάξεις τών άρθρων 30- δι, δι' ίων άφ' ένδος μεν έπιτρέπεται υφ' ωοισμένας προύποθεσίες ή υθήκευσι, άκομη δὲ και ή πώλησης δολοκήρου του κοινού πλοίου, ύπο πυημένης πλειωφησίας άποφασιζομένης, άφ' έτέρου δι' έμποδίζεται ή ποθηκευτις μερίδων, άνευ συμφωνην γνώμης των δύο τρίτων τών συμπλοιοκτησίων. Διά τών μέτρων αύτών προσδοκάται ή έξαφάνισις τών περιώσεων έκβιασμού, όν ήδηνατο νά μετέθη κακόπιστος τυχών μειοψηφία, φανιζομένης εύκαιριας συμφερούσης πωλήσεως τού πλοίου ή άναγκης

**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 - SCHAAARMEYER

FLEGRAMS : SCHÄRK MITTER - HAMBURG

ὑποθηκεύσεως αὐτοῦ, χάριν τῶν συμφερόντων τῆς πλοιοκτησίας.

Ἐτέρωθεν, πρὸς προσάπισιν τῶν νομίμων δικαιωμάτων τῶν μειοψηφόντων, εἰσάγεται ἡ ὑποχρέωσις τοῦ διαχειριστοῦ δόπως λογοδοτῆ ἐπὶ τῇ αἴτησι ἐνὸς ἐκάστου τῶν συμπλοκοίτων (ἀρθρ. 23, εδ. 2), ως καὶ ἡ μὴ δυναμένην *άναστραπή δι'* ἀντιθέτου συμφωνίας τῶν ἐνδιφέρομένων ἀπαγόρευσις τοῦ ἀδιανεμήτου τῶν κερδῶν κατὰ τὴν ληξῖν τοῦ διαχειριστικοῦ ἔτους (ἀρθρ. 24, εδ. 2). *Ομοίως* καὶ πρὸς πρόδηψιν καταχρήσιεν, ἐπειπτώσαις παλῆτες ὀλοκλήρου τοῦ πλαισίου κατ' ἀπόφασιν τῆς εδικῆς πλειοψηφίας, περὶ ἣς ἐγένετο λόγος, προβλέπεται ὅτι η πώλησις αὐτῶν δὲν πραγματοποιεῖται ἀνευ προηγουμένης καταβολῆς εἰς τὴν διαφωνούσαν μειοψηφίαν τῆς ἐπὶ τοῦ τιμήματος ἀνάλογιας της (ἀρθρ. 31).

Εἰς τὸ περὶ τὸ λοιπὸν οὐ τμῆμα σαφῆς εἶναι ἡ προσαρμογὴ τοῦ Κώδικος πρὸς τὸν περιωρισμένον ρόλον τὸν ὃποιον διαδραματίζει σήμερον σύντος εἰς τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου. Κύματα συνεχῶν μετατορφώσεων ἐξ διεγαγώην τοῦ θαλασσού ἐμπορίου, ίδια κατὰ τὰ εκατὸν τελευταῖα ἔτη τῆς ιστορίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, κατέτησαν περιττά τὴν ἀνάμεικν τοῦ πλοιάρχου εἰς ἔργα ἐμπορικού χαρακτῆρος καὶ συνεπῶς παρατερέσθαν αὐτὸν πλήθους ἑξουσιῶν μὲν τὰς ὅποιας ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων είχεν ἀειπότε περιβάλλει αὐτὸν. Ἐπὶ τῶν ἡμερών μας, ὡς πλοιάρχος ἀπέβη ἀπλούν ἡγούμενος τοῦ πληρωμάτος του, ἀφιερωμένος, σχεδὸν, ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐκτλήσιν τῆς τεχνικῆς ὑπόσεος τῆς διακυβερνήσεως τοῦ πλοίου. Ἡ ἀντιπροσωπευτικὴ τοῦ πλοιοκτήτου διότις, ἣν περιφέρουν ὁ πλοιάρχος παρίστα ἑαυτῷ καὶ δῆ πανεύνων, ὡς τὸ πρώτον πρόσωπον εἰς τὸ προσκήνιον τῶν συναλλαγῶν τοῦ πλοίου, ἔξεμπδειοθέν. Καὶ μαζὶ μὲν αὐτῆς δόλκηρος ἡ νομικὴ κατασκευὴ διὰ τῆς ὅποιας παρείχοντα εἰς τὸν πλοιάρχον αἱ δῶλαι εἰδίκαιαι καὶ ἄγνωστοι εἰς τὸ λοιπὸν δίκαιον προνομίαι. Τὰ δέκα ἔξι μόνον νέα ἄρρενα (37—52), ἐναντὶ τῶν 17 τοῦ πλαισίου νόμου, εἰς τὰ ὃποια διαγράφονται νῦν τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου ὑπὸ τὸ πρίσμα ἀποκλειστικῶς τοῦ χαρακτῆρος αὐτοῦ ὡς τεχνικού τῆς ναυπιλοίας, μαρτυρούν τὴν ἀπίσχνανσιν τῆς φυσιογνωμίας του πλοιάρχου.

Αι διατάξεις περί πληρώματος (ἀρθρα 53—83 και 295) αποδίδουν μὲν ἐλαχίστας και ἐπουσιώδεις ἀλλοιώσεις τὸ ισχύον δικαιον, ὅστε παρέλει οἰδαῆσσοτε ἐπειργασίαν ἔχηγγησις. Ως γνωστόν, δι-  
αρκούσῃς τὴς ἐπειργασίας τοῦ Κώδικος ἐδημοσιεύθη ὁ v. 1752)1951 «περὶ ναυτικῆς ἔργασίας» και τὸ συμπτηρῶσαν τούτον v. δ. 2652)53, τὸ δ' οὗτο ιδρυθὲν νεαρὸν ιυοθετικὸν καθεστώς, προὶὸν τῆς συμπτω-  
σίων τῶν ἀπόμενων τὸν δύο ἀμέσως ἐνίσιφεροιμένων παραγόντων τῆς  
Ναυτιλίας — ἐφοπλισμοῦ και ἐμψήκου δυναμικοῦ — ἐσεβάσθη και σχε-  
δὸν οὐδόλως ἔθισεν ή Συντακτικὴ Ἐπιτροπή.

Τοποθετημένη στην πλατεία της Κάτω Βασιλείου στην πόλη της Αθήνας, αποτελεί μια από τις πιο γνωστές και ιστορικές μνημεία της χώρας. Η πύλη της Αθηναϊκής Επαρχίας, γνωστή και ως «Πύλη της Επαρχίας», είναι ένα διατηρητέο μνημείο της νεοελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἀλλάσσει ἡδη ριζικῶς (ἀρθρα 85—86). Ἡ παραχώρησις αὐτούσιον τοῦ πλοίου διατείται, ἀλλὰ ὁ τρίτος τρόπος ἀπαλλαγῆς, δοτίς ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν ὁ στόχος σφιδρῶν ἐπικρίσεων, λόγῳ τῆς ἀκαμψίας καὶ τοῦ αὐτοματισμού τῆς ἀποτιμήσων τῆς εὐθύνης, ἔξαφανίζεται. Οὐ δὲ δεύτερος τρόπος ἀπαλλαγῆς, προσφέρεται καὶ πάλι εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ἀλλὰ ἀντὶ τῆς κατὰ τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου ἀξίας τοῦ πλοίου λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψιν ἀντιθέτως ἡ ἐν ἀρχῇ τοῦ πλοὶ οὐ τοιούτη, μειωμένη δῶμας εἰς τὰ τρία δέκατα. Τὰ πλευρεκτήματα τῆς νέας ρυθμίσεως εἶνε πρόδηλα. Οὐ μόνον ἀποβαίνει ἐκ τῶν προτέρων γνωστῶν διά τε τὸν πλοιοκτήτην καὶ πάντα τὸν ὄνδιαφερούμενος τὸ μέγεθος τῆς ειδύλλου, ἐφ' ἣς ἐρέισθωνται αἱ ἀντίστοιχοι ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα αὐτῶν, κατ' ἀντιθεσιν πρὸς τὴν πρότερον κρατεύσαν ἀ-βεβαιότητα ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου κατὰ τὸ τέομα τοῦ ταξιδίου, διαφράγματος τοῦ ὅπιου ήδηντο νὰ ἐλαττωθῇ αὕτη εἰς ἀτροσδιόριστον ἔκτασιν. Ἀλλὰ καὶ διά τῆς συνδέσεως τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης πάντοτε πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ἀνέξαρτή της χωριτικότης τούτου, ἀποκαθίσταται δίκαιον μέτρον καθοισιμοῦ τῆς εὐθύνης, ἀφοῦ οὐ μόνον ἡ χωριτικότης, ἀλλὰ καὶ πλήθος ἀλλών στοιχείων συνθέτουν τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, υφισταμένην, πρὸς τούτοις, τὰς γνωστάς ἐκάστοτε βαθείας διακυμάνσεις, αἵτινες δημιουργοῦνται τὸ καθεστῶς τοῦ γιατονούμενου συστήματος τῆς παγίας ἀποτιμήσων τῆς εὐθύνης. οὐδόλως ἐπι-

ρέαζον, ὡς μὴ ὕθειτε ταῦτα

μεταξύ, αυτή μη ωφελεί, ταυτόν.

Η ρωμαϊκή αὕτη άφισταται τῆς σχετικής διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξέλλων του 1924, ως και της πέρυσιν ύπογραφείσης γεννητέρας τοιαύτη ομοίων εν Βρυξέλλαις, ἀλλ' εἰναντίον της ιδιοτήτως και πρακτικώς ορθότερα, ιδίως αἱ ἑστατερικὸν δίκαιον. Το νέον σύστημα, τὸ πρότυπον τοῦ ὅποιου ἀνευρίσκεται εἰς τὸν «περὶ ναυτιλίᾳ» Ιταλικὸν νόμον του 1942 ὑπέρβεχει καὶ τούτου ως προβλέπον εἰδίκην εύνοικην μεταχείρισιν τῶν ἀπαιτησέων ἐξ ἀτυχημάτων εἰς πρόσωπα, ὑπὲρ τῶν ὅποιών διπλασιάζεται ἡ εύθυνη.

Γίέρα τών βασικών ὡς ἄνω μεταθεόλων, ὁ νέος Κώδικις εἰσάγει καὶ σειράν ἀλλών σημαντικών καινοτομῶν, κυριωτάτων τῶν ὅποιων ἡ ὑποχρέωσις τούς παραχωροῦντος αὐτούσιον τὸ πλοίον πλοιοκτήτου, σδάκις ὡς οὐτος ἀντιμετωπίζει: πιστώσεις συνετείς ἀτυχημάτων εἰς πρόσωπα, τὰ συμπαραχωρήσῃ καὶ τὴν τυχὸν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν (ἀρθρον 85, ἔ. δ.), πῆται ἐδέωρειτο μέχρι τούδε ὡς εἶδος ἵερον καὶ ἀπαραδίστατον, ανεπίνεκτον οἰσαδήποτε ἐπίβιωλής κατὰ πάσαν περιπτώσα. Αὕτει νὸ σημειωθῆ ἐπίσης ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 86 ἔ. δ., 3 διά της ὅποιας τέμνεται ἡ ἔρις, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα συνυπάρκεως τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς πιστωτὰς καὶ τὴν ἐγκαταλείψεως τούτου πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς, διὰ τῆς ρητῆς ἀναγνωρίσεως ταύτης μόνον ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως τῆς ἀπότετιμηνές ἀδίας καὶ οὐχὶ αὐτούσιον τοῦ πλοίου. Ἐνδιαφέρουσα δόμισις εἴνει ἡ τὴν περιφρούρησιν τῶν νομίμων συμφέροντων τοῦ πλοιοκτήτου σκοπούσα διάταξις τοῦ ἀρθρου 106 ἔ. δ., 2 ὡς δρίζουσα δι τὴν παραχωρήσιν αὐτούσιον τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ ἀπόφοιτοῦ δύναται ν' ἀπότρεψῃ ὁ πλοιοκτῆτης διὰ τῆς χρηματικῆς παραχωρήσεως.

Τέλος, τὸ πρῶτον εἰσάγεται ἡδη εἰς τὴν νομοθεσίαν μας ἀπλῆ, σύντομος καὶ εὐχρηστὸς δικονομία ἐκκαθαρίσεως τῆς παραχωρήσεως, ὡς καὶ διανομῆς του ἐνεργητικοῦ αὐτῆς εἰς τοὺς πιστωτὰς (ἀρθρό 90-104) καὶ διὰ τῆς ὅποιας πληρουσται σοθιφρώτατον νομοθετικὸν κενόν γειώμενον εἰς τὸ παρελθόν πρόξενον πολλών καταχρήσεων καὶ καταδηλιεύσεων.

Τό ακόλουθον περί ναυλώσεως την ημέρα κατοπτρίζει τάς συγχρόνους κατακτήσεις την νομικής σκέψεως ΕΠΙ του χαρακτήρου και του περιεχομένου τών δεσμών, οι οποίοι δημιουργούνται μεταξύ έκναυλωτών και ναυλωτού. Ο Κώδικας ακόλουθων την διεύθυνη σύμβασιν των Βαυαρέλλων του 1924 «περὶ φορτωτικῶν» καὶ τους νεωτέρους συναφεῖς άλλοδαπούς νόμους εἰδύνγραμμίζει τὴν νομιμοδίαν μας πρὸς τὴν διεύθυνη παρατικήν. Επειδὴ μάλιστα, αἱ διατάξεις αὐτοῦ τοῦτο μὲν ἑφαδροῦνται ἐνιαίως ἐπὶ πάσης ναυλώσεως, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐκδόσεως ἢ μὴ φορτωτικῶν, τοῦτο δὲ καταλαμβάνουν ἀπαντά τὰ στάδια ταύτης, ήτοι οὐ μόνον τὸν κυρίως πλοῦν, ἀλλὰ τὸ προγούμνεον καὶ τὸ ἐπόμενον αὐτοῦ τμῆμα τῆς ναυλώσεως, καθ' ὃ παράγονται συνέπειαι ἐκ τῆς μεταφορῆς συμβάσεως. παρίσταται πλεονεκτόν την προμηθείσεης διεύθυνδος συμβάσεως, ὡς καὶ ἄλλον ξένων νόμων (π.χ. τοῦ γαλλικοῦ νόμου), οἵτινες διχοτομούντες τὴν ἔννοιαν τοῦ ταξιδίου δηγούν εἰς διαδικόν νομικὸν σύστημα μὲ τὰς συμπαρομαρτόύσας ἔμπλοκας.

Εἰδικώτερον ως πρός τὸ κρίσιμον ζῆτημα τῆς εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ - μεταφορέως ήτις ἔξικεντο, συμφώνας πρὸς τὸν πλαισιὸν ἐμπορικὸν νόμον, μέχρι ἀντέρεας βίας καὶ μαλιστὰ ἀνευ δυνατότητος συμβατικῆς περιστολῆς ταύτης, μετά τὴν περιέργον γνωστὴν ἀποψιν τὴν οἰοθετήσεων δὲ Ἀρειος Πάγος ἀπαγγέλλων την ἀκυρότητα τῶν ἀπαλλακτικῶν η περιοριστικῶν ρητρῶν τίθεται ἡδη τοῦτο ἐπὶ ἔντελων ἀλλοίας βάσεως. Οἱ ἐκναυλωτῆς ὄφειλεν νὰ καταβάλῃ τὴν συνήθη ἐπὶ μέλει εἰ-αγ (dilectio) (ἀρθρον 134 ἁδ. 1) ὡς ποικιλέτης, ἐκδηλουμένην κυρίως διὰ τὴν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ θέσεων πλοίου καὶ τα λα-λη ἥλο ο διὰ τὸν «σκοπὸν τῆς γαυλώσεως» (ἀρθρον 111). Όθεν δὲ ἐκ-πλωρίστης τῆς υποχρέωσεως τοῦ ἐκναυλωτοῦ κρίνεται σύχι in abstracto, ἀλλὰ in concreto. Δηλ., ἐκ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τοῦ συγκεκριμένου δι' ὃν ἡ ναύλωσις ταξιδίου, ἀπαιτουσῶν ἀντίστοιχον ἔκάστοτε «εκσταλληλόπτητος» τοῦ πλοίου (seaworthiness), κατὰ τὴν ὑπὸ τῆς διεθνούς πρακτικῆς διαμρφωθεῖσαν ἔννοιαν ταύτης. Ἐπιμελῶς ἔνεργων ἐν προκειμένῳ ἐκναυλωτῆς ἔξαντλει τὰς υποχρέωσεις αὐτοῦ καὶ τίθεται ἕκτος εὐθύνης δι' οἰονδήποτε συμβάν. Ή ἀρχῇ αὐτὴ συνεπάγεται τὸ ἀνεύθυνον τοῦ ἐκ-ναυλωτοῦ οὐ μόνον διὰ τὰ τυχαῖα περιστατικά (ἀρθρον 144), ἀλλὰ καὶ δι' αὐτὴν ταύτην τὴν «εκσταλληλόπτητος τοῦ πλοίου, δοσάκις αὗτη ἐνε-ἀπότοκος κεκρυμμένων ἐλαττωμάτων, διαφεγύοντων τὴν συνετὴν ἐπο-πτειον τοῦ ἐκναυλωτοῦ» (ἀρθρον 135).

Ο έκναυλωτής πλὴν τοῦ προσωπικού του πτάσιματος, κατ' ἀρχὴν εύθυνεται περαιτέρω καὶ διὰ τὰς πράξεις· καὶ παραλείψεις πλοιάρχου καὶ πληρώματος (ἀρθρ. 138 ἔδ. 1). Κατ' ἐφαρμογὴν δύως τοῦ δικοντοῦ τὴν νέαν οὐδύσσιν τῆς ναυλώσεως ριθέντος κανόνος περὶ ὑποχειρίσεως εἰς ἐπιμέλειαν καὶ μόνον, ἐπικρατεῖ τὸ ἀνέθυμον τοῦ ἔκναυλωτοῦ.

# ADEN

# THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

## Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,"

P.O.B 55 (crater)

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

Affiliated with:

# RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

όσακις τὸ πταίσμα τῶν προστηθέντων ἀνάγεται εἰς τὰ ν αυτικὰ καθήκοντα αὐτών, ἡ ἀσκησὶς τῶν δόπιοις ἐκφεύγει κατὰ τεκμήριον τοῦ ἐλέγχου ἔκεινον (ἀρθρον 138 ἑδ. 2). Ἡ εὐνύνη δὲν είνει ἀπεριόριστος. Κατά το πρότυπον τῶν Κανόνων τῆς Χάγιας προβλέπονται δρις εὐθύνης κατά δέμα ή μονάδα φορτίου, ὁ προσδιορισμός τοῦ δόπιοι παραπέμπεται υπὸ τοῦ ἀρθρου 141 εἰς ἐκδιοθησόμενον διάταγμα.

Εις ἀντίρροπον τῆς εὐνοϊκῆς ταύτης μετανειρίσεως τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀπαγγέλλεται ἡ ἀκύρωτη τῶν ἀπάλλακτων ἡ περιορισμένης ορητῶν (ἀρρ. 142). Ἀλλὰ καὶ ἡ ἀκύρωτη αὕτη διασπάται εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 143, κυριωτέρα τῶν ὅποιών εἶνε ἡ ἀναφερομένη εἰς τάς πρὸ τῆς φορτώσεως ἡ μετά τὴν ἔκδροτον ὑποχρεώσεις τοῦ ἐκναυλωτοῦ. δι' ἣς συγχωρεῖται ἀπάλλαγή ἡ περιορισμός τῆς εὐδύνης.

Ικαναί διατάξεις (άρθρα 174—189) άφ.ερούνται εις τὴν σύμβασιν μεταφοράς ἐπιβατών. Καὶ καθ' ὅτι μὲν ἀφορά τὰς ἀποσκευάς, διὰ τῆς ἐπεκτάσεως καὶ ἐπ' αὐτῶν τῶν ἐπὶ μεταφορᾶς πραγμάτων ισχύοντων (άρθρον 187), τὰ σχετικά πρὸς τὴν εὐδόνην τοῦ μεταφορέως ἀνωτέρω ἀναπτυχθέντα ἐφαρμόζονται καὶ ἐν προκειμένῳ. Ως πρὸς τὴν εὐδόνην δημοσίων ἔναντι τῶν ἐπιβατών, διὰ τῆς Κώδικος σιωπᾶ. Είνε δύσκολον νὰ εἴπῃ κανεῖς ἂν τούτῳ συνιστᾷ πλεονέκτημα η μειονέκτημα τοῦ Κώδικος, ἐγ γάρ φει καὶ τῆς ἀναζητήσεως εἰσάτη συναφών κανόνων διειθώς. Οπωσδήποτε πρὸ τῆς σιγῆς ταύτης, θα ἔξακολουθήσῃ ισχύον τὸ ὑπὸ τῆς νομολογίας διαμορφωθὲν αὐστηρὸν διὰ τὸν μεταφορέα καθεστώς.

Με τὴν ναυτικὴν πίστιν συνδέονται ἡ μεταβίβασις τοῦ πλοίου πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαίθητον καὶ τὰ προνόμια, περὶ ὧν ἀσχολεῖται ὁ Κώδιξ. Τὸ πλαίσιον εἰδος ναυτικῆς πτωσίας, ἥτοι τὸ ναυτικὸν δάνειον, δὲν ἀνευρίσκεται μεταξὺ τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος, ὡς ἔξαφανισθεῖς εἰς τὴν πρᾶξιν. Ἐπὶ τῆς καταπιστευματικῆς μεταβιβάσεως ἡ μόνη, πλὴν οὐσιώδης μεταβολὴ, ηὗται ἐπέρχεται εἰς τὸ πλαίσιον δίκαιου, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀναγνώσιον τῆς ἐγκυρότητος τῆς συμφωνίας καθ' ἣν διανείσθη ἀναλαμβάνει τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἐπειπττώσεως ὑπηρεμίας τοῦ ὄφειλέτου πλοιαστήου, μεταβολὴ ἥτις δηνούιξεν εὑρέως τὴν θύραν διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ πορτηγαίου. „Οὐνως δὲ ως γνωστόν, σχετικὸν νομοσχέδιον κρίθενται μεταγενεστέρως ὡς ἐποικοδομητικὸν στοιχεῖον προσαγωγῆς τῶν συμφερόντων τῆς ναυτιλίας μας κατηρτίσθη καὶ αναμένεται ἡδη τὴν ψῆφον τῆς Βουλῆς. Τὸ mortisgutη καὶ ἀπόδοσιν εἰς τὴν γλώσσαν μας, ἡ προτιμητικὴ μέρη ἐν η πλοίων, τὴν ὅποιαν ὁ Κώδιξ (ἄρθρα 195—204) ἐνημόνισεν, ὡς ἔστι, πρὸς τὰς συναφεῖς διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. ἀνένευσε προειδοποίησην μεταβολῶν εἰς τὸ ισχύσαν δίκαιον. Ἀξιομνημόνευτος ἐν προειδοποίηση τοῦ ἄρθρου 42, ἥτις ὑποχρεοῖ τὸν πλοιάρχον διὰ πρώτην φορὰν νὰ διατηρῇ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών τευ πλοίου καὶ διδίλιων ὑπόθικών καὶ κατασχέσεων. Χάρις εἰς τὸ διδίλιον τοῦ πότα, πάς ἐνδιαφέρομενος δὲ δύναται νὰ πληροφορήσῃ εὐχερώς περὶ τῶν διαρών τοῦ πλοίου.

Απλαί μόνον ἀπόσαφηνίσεις σημειώνουνται και εἰς τὰς διατάξεις περὶ την αυτικῶν την προνομίων (ἀρθρα 205—209). Ατίνα διατηρήνται βασικών ως είνον και ὑπὸ τὸν καταργούμενον νόμον. Είναι χαρακτηριστικὸν δὴ ὁ Κώδιξ ἀπόβλεπτον εἰς τὴν τόνωσιν τῆς ἐμπραγμάτου ἀσφαλείας τῆς ὑποθήκης, δὲν ἡκολούθησε πιστῶς τὴν διεθνῆ Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 περὶ προνομίων καὶ ναυτικῶν ὑποθηκῶν. Ήττις νῦν μόνον περιλαμβάνει πέντε σειράς προνομίων ἀντὶ τῶν ίδικῶν μας τεσσάρων, ἀλλὰ καὶ διηγύρως τὸ ἔκ συγκρούσεως προνόμιον, ἔξοιμοιώσασσα πρὸς τάπτυν καὶ ἔτερος ἀτυχήματα τῆς ναυσιπλοΐας

Η κατάσχεσις καὶ ἡ ἐκτέλεσις ἐπὶ πλοίων προσλαμβάνει  
νέαν δψιν εἰς τὸν Κώδικα. Πολλαὶ καὶ ἐνδιαφέρουσαι εἰναι  
εἰς τὴν διαδικασίαν τῶν ἐν λόγῳ μέτων δελτίωσεις καὶ μεταβολαῖ.  
Εἰς δὲ τὸ οὐσιαστικὸν τμῆμα τῆς κατασχέσεως δόντονά ἔξαρσθων αἱ ἀ-  
κολουθοὶ δύο βασικαὶ κανονομίαι: Πρώτων, ἡ κατ' αἰτίην πανιος ἐ-  
κοντος ἔννομον συμφέρον διὰ προεδρικῆς αποφάσεως ἄρσης τῆς ἐκ τῆς  
κατασχέσεως κώλυσιπλοιας τοῦ πλοίου (ἄρθρον 21c ἑδ. 2). Ουγχωρού-  
μένης μέχρι τούθη μόνον μετὰ συναίνεσιν τοῦ κατασχόντος πιστωτοῦ.  
Η εὐχέρεια αὐτῇ καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φριποῦ προ-  
δήλως ἔχεινηρετεῖ καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἐκβιαστικῶν κατασχέσεων ἀπο-  
τέλεσται. Δεύτερον, καταργεῖται τὸ ἀκατάσχετον τοῦ ἔτοιμοπλού τῇ ἐκ-  
πλούντος πλούπλοιο, ἐπιτρεπομένης νῦν, τῆς κατασχέσεως κατὰ τα-  
τακού τον περιπτωσιν. Η καινοτομία αὐτὴ ἐμπίνεται ἐν τῆς νεαρᾶς διεθνοῦς  
υμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1952, ἦν ὑπέγραψε καὶ ἡ Ἑλλάς, τείνει  
ἀναμφιδόλως εἰς ὥφελος της ναυτικῆς πιστεώς, ἀφοῦ μειούνται τοιού-  
τοπότως οἱ κίνδυνοι δισφυγῆς τοῦ κακοπλοίου πλοίου.

Οι ρυθμίζοντες διεθνώς τάς κοινάς ἀδαρίας παλαιοί Κανόνες, γνωστοί ως κανόνες τής Υόρκης και Ἀμερικῆς ὑπέστησαν ριζικήν ἀ- αμόρφωσιν κατά τὴν συνδιασκεψιν τῆς Στοκχόλμης τοῦ 1924. είτα δὲ βελτιώθησαν, συνεπληρώθησαν και ἡμηρεύθησαν διὰ τῶν Κανόνων τῆς Ἀγορανόμων τοῦ Ἀντερσόδου τοῦ 1949.

τανιστικευμένων του Αιματορέματου της 1949.  
Τάς έξειλεις ταύτας φυσικά, ηγνήσι ὁ καταλυόμενος νόμος ΓΨΙΖ) 910. Δοσεντος διτί άκομη και διά τὸ σύνολον σχεδόν τῶν ἐσωτερικῶν αλασσών μεταφορών μας οι κίνδυνοι τοῦ τε πλοίου και τοῦ φορτίου κοπαλίζονται διεθνώς, τὰ ναυλοσύμφωνα και αἱ φορτωτικαὶ προβλέψουν ὑπαγωγήν τῶν ἐκ κοινῶν ἀνδριών ἀπάτησεων εἰς τὸ δικαιον των Κανόνων, ἀτονησάστησαν οὕτω οὐδιαστικῶς τῆς ἀντιστοίχου ἐσωτερικῆς νομοθεσίας μας. Ὡς ἔργον συνεπώς τοῦ νέου Κώδικος ὑπέκειτο ἡ προσαρμογὴ αὐτοῦ εἰς τοὺς διεθνεῖς Κανόνας καὶ ἡ σύνθεσις του μὲ τὴν ειδικὴν πρακτικήν. Τοτέ έπιπλωνταν διὰ τῶν σμούνων 219-234

“Οι πάλεον χαρακτηριστικά σημειώνες των έπερχομένων μεταβολών δυάμεθα ν' αναφέρωμεν τά έξης : Παραπρητέον ἐν ἀρχῇ οὖτις αἱ περὶ μεταβολῶν τὰ καὶ ὁ ἀδαρίων, δῆλο. ζημιῶν ἡ δαπανῶν ἐνδιαφερουσῶν διακεκριμένων αἱ οὐκί κοινῶν τὸ πλοῖον πότε τὸ φορτίον, διατάξεις τοῦ παταλού νόμοι απεριειδήσανταν ἐντελών, ὡς διατάξεις παρεισαγότο εἰς τὸν θεσμὸν τῶν ενικῶν ἀδαριῶν καὶ μὴ σχετιζόμεναι μὲ τὴν κοινότητα τῶν συμφερόνων, τὴν ὅποιαν ιδρύει ἡ ναυτικὴ ἀπόστολη ἐπὶ τῆς ὅποιας καὶ ἐδαπάζει τὸ οἰκοδόμημα τῆς γενικῆς ἀδαρίας. Διὰ τοῦ ἀσθορού 220 λύεται ερίπτουσον παρ' ἡμῖν ζήτημα ὑπὲρ τῆς δικαιοτέρως καὶ συμφώνου πρὸς ὃν Κανόνα Α τῆς Ὑόρκης—Αμέρεσης ἐκδοχῆς οὖτις καὶ ἡ δολοκηρωτικὴ θυσία ἐνός των δύο, πλοίου τη φορτίου, χάριν της σωτηρίας του τέταρτην κοινῶν ἔθνεσσιν ἢν διάφοροι τοιούτοις οὐδέποτε.

έπίσης είνε ή διά τού ἄρθρου 222 υιοθέτησις τοῦ Κανόνος Δ 'Υόρκης-Άμβερστης, συμφώνως πρὸς τὸν ὃποῖον κοινὴ ἀδαρίσ ὑφίσταται καὶ ὅταν ἡ καταστάσια αναγκαῖα θυσίᾳ ἡ δοτάνη πρὸς κοινὴν σωτηρίαν. ὁ φίλεται εἰς πταῖσμα ἐνὸς τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ή παρ' ἡμῖν δικαιοστριακὴ πρακτικὴ ἥτο σταθερῶς ἀντίθετος, ἀρκετὰ δὲ πρόσφατος ἀπόφασις τοῦ Γρωτοδικείου ΙΙΕ.ραιών (3069/1951) ἀποτελεῖ ἀντιπροσωπευτικὴν ἔκδηλον τῆς τοιαύτης ἀναχρονιστικῆς ἀντίληψεως. Περιττόν, φυσικά, νὰ λεχθῇ, ἂν καὶ ἐπὶ αὐτοῦ σωπά ὁ Κώδιξ, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν προμηθεόντα Κανόνα Δ ῥητῶς ἐκφραζόμενον, διὶ ή ἀναγνωρίσις τῆς τοιαύτης κοινῆς ἀδαρίσ δὲν ἀποκλείει αναγνωρητήν ζητιώθεντος κατὰ τοῦ ὑπατιοῦ.

"Επειδὸν πρωτικοὶ νεανιστές εἰναι οἱ κοινωνίαι τῶν ἱεράτων εἰς

Επειδή σημαντικοί νεωτερισμοί είναι η καθηέρωσις νυν ισότητος ελεφθερών μεταξύ πλοίου και φορτίου (άρθρον 225), ένων ύπο το παλαιόν καθεύδως τό πλοίον, ώς γνωστόν, ηώνεστο. ειςφέρον διά τού ήισεστος τῆς ἀξίας του, ώς ἐπίσης και ή ἐκ τοῦ Καινόν: XV 'Υόρκης—Αιμέρος μεταφυτεύεσθαι ὑποχρέωσις εἰς συνεισφοράν κατά τὰ δύο τρίτα καὶ αὐτούς ἔτι τού ώς ὅπωσδήποτε κεκτημέ· ου η κτηματούμενού συμφωνηθεῖντος ἀνέκκαθαρίστου ναύλου, δοστις ύπο τὸ προγενέστερον δίκαιον ἔκπρεπον τῆς συνεισφορᾶς.

Περαιτέρω ἐκόλησει τῆς προσεγγίσεως τοῦ Κάθικος πόδες τοῦ Κανόνας Ὑόρκης—Αιδούρεσθαι ἀποτελοῦν δύο βράχοις 221 καὶ 226. Διὰ τοῦ πρώτου μεταφέρεται ἡ ἀρχὴ τοῦ Κανόνου F καθ' ἣν καὶ ἡ ἀποτρέψασσα ἔτεραν δαπάνην, ητίς ή τὸ ἀπετέλει κοινὴ ἀδερφιῶν. δαπάνη γίνεται δεκτὴ εἰς συνεισφοράν. Διὰ τοῦ δευτέρου ουθεὶς ζονται θέματα σχετικά πρὸς τὴν μείωσιν ἣν υφίστανται αἱ δεκταὶ εἰς συνεισφοράν δαπάναι ἐπισκευαν λόγῳ διαφορᾶς νέου πρὸς παλαιόν, περὶ ὧν καὶ οἱ Κανόνες XII καὶ XIII.

Καὶ εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ συγκρούσεως πλοίων ἀκόλουθεῖται ἡ αὐτὴ γραμμὴ τῆς προσεγγίσεως τῆς ἑσπερικῆς νομοθεσίας μας πόδις τὰ διεθνῶς ισχύοντα, ηπὶς, ὡς ἐπέχειται καὶ εἰς τὴν Εἰλιγητικὴν "Ἐκθεσιν". δὲν εἶχε μέχρι σήμερον ἐπιτευχθῆ ἐν προσκειμένῳ, διότι ὁ νόμος ΓΡΥΖΙΖ (Ιωνιστικός (17 Απριλίου 1910) ὀλίγους μῆνας ἀναρτήθη τῆς συναφεύς διεθνῶς Συμβάσεως (23 Σεπτεμβρίου 1910), τὸ δὲ σχέδιον ταῦτη", ισολογούτι γνωστόν ἀπό τοῦ 1905, ὑπέστη μέχρι τῆς τελικῆς ὡς



# 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

60 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

THE HENINGER CO.

άνω ψηφίσεώς του ίκανάς άλλοιώσεις. "Ηδη δέ Κώδικις χωρίς νά συμμορφουται προς τὴν καταταξιν τῶν ἄρθρων τῆς Συμβάσεως, μεταφέρει αὐτούσιον τὸ δίκαιον ταύτης. Κατ' ἀκολουθίαν τούτου σημειούται ἐν πρώτοις ἐνδιαφέρουσα τροποποίησις εἰς τὰς γνωστὰς παρ' ἡμῖν διακρίσεις τῆς συγκρουσεως, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν, διτούτο μὲν ἔξοικοιούται διά τοῦ μορφοῦ τοῦ λογοτεχνίου (ώς προς τὸ ὑπαίθιον διά τοῦ ταύτης) πρὸς τὴν τυχαίαν καὶ ἄρα ανατίτιον συγκρουσιν (ἀρθρ. 235), τούτῳ δὲ ἐπὶ συνυπαίτιου συγκρουσεως ἐκαστον τῶν ὑπαίθιων πλοιων εὑδύνεται ἀναλόγως τοῦ διαθέμονος τῆς διατάξεως πλοιού αὐτὸν πατέτιον τοῦ ἀναλόγου τοῦ πλοιού (ἀρθρ. 236) καὶ οὐχὶ ὡς ὅριζεν τὸ καταργούμενον ἄρθρον 438 ν. ΓΨΙΖ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ παταίσματος από τοῦ πλοιού. Εἶναι δυνατὸν πταίσμα διαρύπτειν νά ἐπέδρασεν ἀσθενέστερον ἐπὶ τοῦ ἐπίκημον πατελέσματος καὶ ἀντιστρόφως. Ἐξ ἀλλού ἐπὶ συνυπαίτιου καὶ πάλιν συγκρουσεως, δταν παραμένη ἀδιάγνωστος η ἀνάλογη τῆς πατέτηραν ὑπαίθιότητος, λογίζεται αὐτή ὡς διαρύπτειν τὸ καταργούμενον νόμον «ἐκαστον πλοιον ύψιστατο τὰς ιδιας αὐτοῦ ζημιας καὶ ἀπλειάς».

Διὰ τὰς ὑλικὰς ζημιὰς τὰς προενθείσας πρὸς τρίτους (ἐπιβάτας, φορτωτάς κλπ.) θεοπίζεται νῦν η σύμμετρος πρὸς τὴν ὑπαίθιότητα εὐθύνη (ἀρθρ. 236 ἁδ. 3) καὶ μόνον διά ζημιας εἰς πρόσωπα ἐπιφυλάσσεται η ἀλληλεγγύη ειδύνη τῶν συνυπαίτιων πλοιων (ἀρθρ. 237 ἁδ. 1), ἥτις ίσχυεν ἀδιαστίκως κατὰ τὸ προγενέστερον δίκαιον. Σχετικῶς μὲ τὴν διάταξιν μεταξὺ βλαβῶν εἰς πρόσωπα καὶ ὑλικῶν ζημιῶν, ὃ παλαιός νόμος προέβλεπε τὴν προνομιακήν μεταχείρισιν τῶν πρώτων ἐν περιπτώσεις ἀνεπαρκείας τοῦ διστιθεμένου διὰ τὰς σταζημώσεις πασού. Ή έξ ἀνθρωπιστικῶν λόγων ἐμπτευόμενη προνομιακὴν αἵτη μεταχείρισις, ίσχυσσει μόνον ἐπὶ συγκρουσεως έξ ὑπαίθιότητος οὐνός τῶν πλοιῶν δὲν ἀπαντᾶται νά χωρήσει καὶ ἀνευ παραχωρήσεως τοῦ πλοιού, δόποι δὲν ἀνακύπτει περιπτώσις ἀφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 86, η κατὰ τὸ ὄρθρον τοῦ διάθεσις τοῦ διανεμητέου ποσοῦ δέν ἀποκλείει, ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκείας του, τὰς πιστωσίες έξ ὑλικῶν ζημιῶν, ὡς ἐπραπτειν ὁ πλαιδός νόμος.

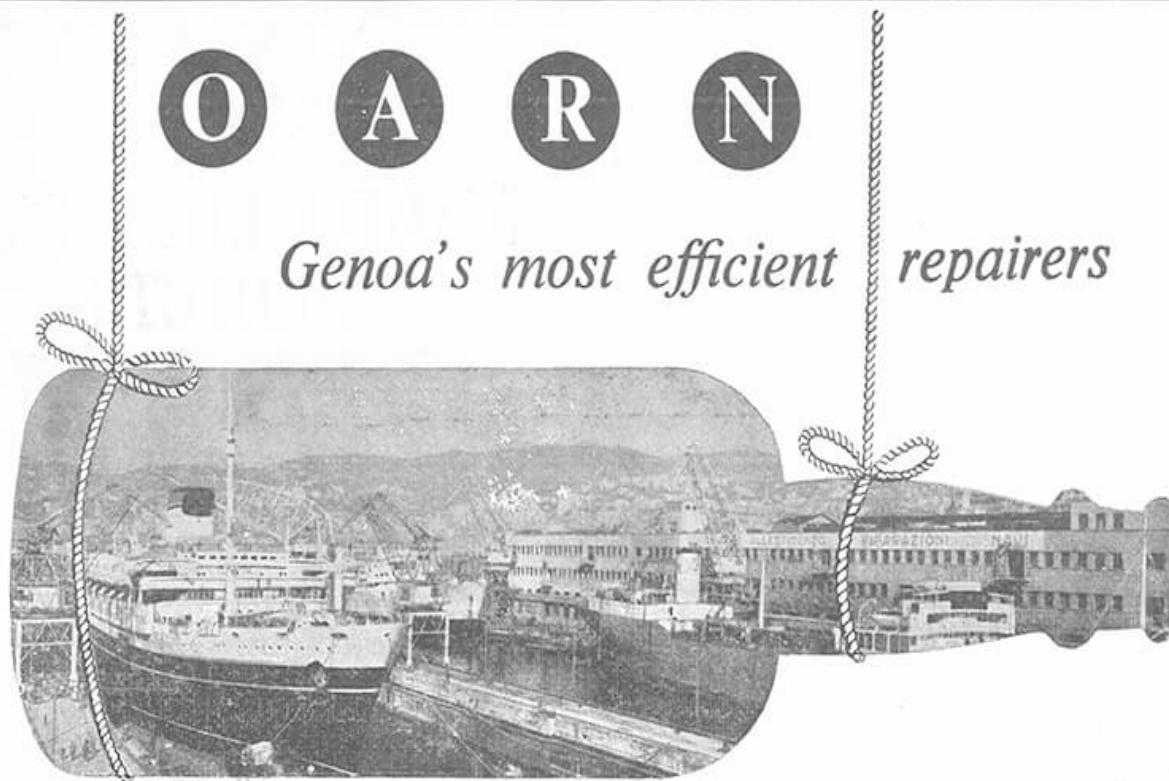
Διὰ τῆς διάταξεως τοῦ ἄρθρου 245 ἐπεκτείνεται η φαρμογὴ τῶν περὶ συγκρουσεως διατάξεων καὶ ἐπὶ τῶν ἡγκυροθολημένων πλοιῶν, τοῦθ' ὅπερ καὶ σήμερον δὲν ἡμιφισθείτο. Τέλος, σοδαρά είναι διά τοῦ ἄρθρου 243 σκοπουμένη ἀποδυνάμωσις τῆς ἀποδεικτικῆς σημασίας τοῦ πορίσματος τοῦ Συμβούλου. Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων ήτις συνιστώσα μέχρι σημερον ἀμάχητον τεκμήριον, ἐδέσμευε τὸν κοινὸν δικαστήν. "Ηδη τὸ τεκμήριον μετατρέπεται εἰς ἀπλούν καὶ συνεπὸν δικαστής ἀποδεσμεύεται. Τὸ μέλλον θά δείξῃ τὴν χρησιμότητα τῆς μετα-

βολῆς ἐνὸς συστήματος διαρυμένου πιθανῶς μὲ πολλὰ ἀλαττώματα, ἀλλὰ τὸ ὅποιον ἔχησαντες τὴν πολύτιμον ἀποτροπὴν διαιτηνίσεως τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων.

Καὶ ἐπὶ θαλασσίοις ἀρωγῇ ἐπιχειρεῖται η προσαρμογὴ πρὸς τὴν διεθνή Συμβάσιν τῶν Βρυξελλῶν. Αἱ σημειούμεναι ἐνταῦθα μεταβολαὶ τῶν ἀλλοῦ ποτερούνται ἐνδιαφέρουσα. Οὕτω διά τοῦ ἄρθρου 248 η ἀμοιδίη δύναται νά φθεστη μέχρι εξαντλήσεως τῆς δέξιας τοῦ διασθέντος πλοίου, ἐνῷ τὸ παλαίσιον δίκαιον ἔτασσεν ως δριον τὸ ἔν πέμπτον ταύτης. Ρπτέον ἐπέρα τοῦ διατύπωσεως τοῦ ἄρθρου 247, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀναγνωρίζεται καὶ ρητῶς, διτούτης καὶ ἡ ὀθενδήποτε παρεχούμενη εἰς κινδυνεύον πλοίον βοήθεια τυχάνει ἀμοιδής, ἀφ' ἔτερου διδύνεται σαφῶς τὸ δικαίωμα του παρασχόντος τὴν ἀρωγὴν εἰς εύθεια ἀγωγῆ γηγενεῖ κατὰ παντὸς ὀφελημέντος, ληπτηματικὸν διά τῆς εὐθύνης παρ' ήμιν. Νέα είναι διάταξις τοῦ ἄρθρου 249 (ἀντίστοιχον ἄρθρο. 3 διεθν. Συμβάσεως), δι τῆς κατ' ἀντιδιαστολὴν, δρίζεται διτούτης δικαιουμένης ἀμοιδής, δι παρασχόντων ἀρωγὴν παρὰ τὴν ἐναντίωσιν τοῦ διοικητή πλοίου. Λίαν ἐνδιαφέρουσα τυχάνει ὁμοίως η διάταξις τοῦ ἄρθρου 250, ἥτις μεταφέρει τὸ διάθρον 4 τῆς διεθνούς Συμβάσεως, μολονότι διετυπώθη ἄλλως. Δι τοῦ σκοπούται η προστασία τῶν εὐλόγων συμφέροντων τῶν ρυμουλκῶν, ἀτίνα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προσφόρους τῆς ἔλεως δι τῆς γνωστῆς καὶ αὐτονομούτου ἀρχῆς ἐπον salvage during stowage καὶ συμετώπων ἀναπαραστὴς ἀνάγκης η συμβάσις ρυμουλκήσεως ἀλλοιούται διὰ τῆς προσθήκης ἐντελῶν νέου στοιχείου. Θέμα διεθνούς δικαίου τέμενι τὸ ἄρθρον 252, δρίζον δι τὸ νόμος τῆς σημαίας τοῦ παρασχόντος τὴν ἀστινομίαν καθορίζει τὴν διανομὴν τῆς ἀμοιδῆς (ἀντίστοιχον ἄρθρον 6 ἁδ. 3 διεθν. Συμβάσεως). Διάδε τοῦ ἄρθρου 9 διεθνούς Συμβάσεως καθ' ἡνὶ οι συμπράξαντες εἰς θαλασσίαν ἀρωγὴν καὶ διασώσαντες ἀνθρωπίνας ὑπάρξεις μετένονται τῆς ἀμοιδῆς, τοῦθ' ὅπερ σημαίνει δι τὸ διαρύπτειν τὸν μόνον ἀνθρώπινα πάτερας περιπτώσεων.

'Ο Κώδικις ἀσχολεῖται, τέλος, διά μακρῶν μὲ τὴν θαλασσίαν αὐτὴν ἀσφαλιστικὴν (ἀρθρ. 257—288). "Εστω καὶ σύντομος ἀνάλυσις τῶν διατάξεων τούτων δὲν καθίσταται ἐφικτὴ ἐνταῦθα, καθ' ὅσον θὰ μάς ἐνέπλεκεν αὐτὴ μοιραίως εἰς ἀναδρομὴν καὶ εἰς ἔρευναν τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δικαίου, εἰς δια τῆς Κώδικης παραπέμπει (ἀρθρον 257). αἴτινες οὖμος ἔξερχονται, ως εἰκός, τοῦ καθισσός ναυτικοῦ πλαισίου. Νομίζομεν καὶ ήμεις, δι τὸ ἀσφαλιστικὸν τμῆμα πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς στεγαζόμενον φιλοδένωρ καὶ ἄρα προσωπινῶς εἰ τὸ ναυτικὸν δικαίον καὶ δι τὸ ἐνδείκνυται, δηνας κάποτε τὸ διαρύπτειν τὸ ναυτικόν δικαίον ἀχθῆ εἰς αὐτοτελῆ καθοικοποίησιν.

ΦΩΚΙΩΝ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ



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



OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΤΑΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΡΘΡΟΝ

Τὸ κατωτέρῳ ἄθρῳν, συγγραφεῖς τοῦ ὁποίου εἶνε ὁ γνωστὸς Ἰταλὸς δημοσιόλογος, εἰδικεύμενος εἰς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας κ. Ἀντ. Τζιορντάνο, ἐδημοσιεύθη πρὸ τινῶν ἡμέρων εἰς τὸ ἕγκριτον ὅργανον τῆς Ἱταλικῆς οἰκονομίας (Τὸ «24ωρον»). Ἀσχολεῖται μὲ τὸ πρόβλημα, τὸ δισημέραι ὁδυνόμενον, τῆς διακρίσεως σημαίας ἀπὸ τὰ κράτη, τὰ ἐπιδιώκοντα τὴν ὑποστήριξιν τῶν ἔθνικῶν των πλοιών ἐξ ἀφορμῆς, τοσα καὶ τῶν συναλλαγματικῶν δυνοχερειῶν, ποὺ ἀντιμετωπίζουν.

Ο. Κ. Τζιορντάνο ὄναφέρεται, συγκεκριμένως, εἰς τὰ τελευταῖα διακριτικά μέτρα ὑπέρ τῶν ἔθνων των πλοίων, τὰ ληφθέντα ἀπὸ τὴν Τουρκίαν καὶ τὴν Αἴγυπτον. Τὸ ἄρθρον τούτον φέρει τὸν τίτλον : «Προσοχὴ εἰς τὸν τούρκους καὶ τοὺς αἴγυπτους».

Δημοσιεύοντες είς τας στήλας των «Ναυτικών Χρονικών» τό άρθρον τού ιταλού δημοσιολόγου, οκοποιούμεν νά έπιστρωμεν τών ιδικών μας κρατικών ἀρμόδιων τὴν ἁμεσον προσοχὴν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ Κρητικάτος ἐνδιαφέρει τούτο και τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν, δημιας και τὴν ιταλικήν.

Από τό δρόμον τοῦ Κ. Τζιορντάνο διαπιστώται μὲ πόσην προσ-  
χήν ἡ ιταλική κοινὴ γνώμη παρακολουθεῖ τὰ ναυτιλιακά ζητήματα  
καὶ πόσην απομαίνει ἀποδίδει διὰ τὴν ἀρδόσκοπον τοῦ ιταλικοῦ  
πλοίου κίνησται — τὸν τόσον παραγωγικὸν — εἰς τὰ μεσογειακά θύ-  
τα. 'Ενω ἡμεῖς....

Τὸ θέμα τῶν διακρίσεων σημαίας γενικῶς καὶ ἡ σχετικὴ πρὸς αὐτὸ πολιτικὴ, τὴν ὁποίαν υἱοθέτησαν μερικαὶ Μεσσηγειακαὶ χῶραι, ίδια τῆς Ἑγγύης Ἀνατολῆς, εἰνὲ, κατὰ τὴν παροῦσαν στιγμήν, ίδιαιτέρας ἐπικαιρότητος, ἐξ ἀφορμῆς δύο προσφάτων ἐκδηλώσεων τῆς Ἰονίας καὶ τῆς Αίγυπτου. Ἡ Ἰσπανία ἄξιοι νὰ πραγματοπιζῇ τὰς μεταφορὰς τῶν ἐσπεριδοειδῶν της πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην δι' ισπανικῶν πλοιῶν ἀποκλειστικῶν, ἐνώ ἡ Αίγυπτος θέσεος εἰς τὴν Γαλλίαν δρον, διπλῶς ὁ ἀγόραζόμενος ἀπό τοὺς γάλλους εἰσαγωγεῖς αἰγυπτιακὸς δόμαθας μεταφέρεται δι' αἰγυπτιακῶν σκαφῶν. Οἱ ισπανοὶ ἐφοπλισταὶ ουνεφώνησαν μετὰ τῶν γερμανῶν συναδέλφων των, δηναὶ μοιρασθοῦν τὰς πρὸς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν μεταφορὰς τῶν ισπανικῶν ἐσπεριδοειδῶν, ἡ δὲ ἀφαρμογὴ τῆς συμφωνίας ταύτης θὰ ἔχειται ἐκ τῆς Ἑγκρίσεως τῆς κυβερνήσεως τῆς Μαδρίτης. Ἄφ' ἔτερου, οἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Τουρκία διαπραγματεύονται ουμφωνίαν κατανομῆς μεταξὺ τῶν πλοιῶν τῶν δύο χωρῶν τῶν μεταφορῶν γεωργικῶν προϊόντων ἀπό τὰ ὅμερικανικὰ πλεονάσματα τῶν προοριζομένων διὰ τὴν τουρκικὴν ἀνοράν.

Αἱ ἔξειδιεις αὗται δημιουργοῦν φόδους, διὶ τοῖς ἀπειλεῖται ἡ ἐλευθερία τῆς κινήσεως τῆς Ἑμπορικῆς ναυτιλίας ἐπὶ κυρίων διειθῶν γραμμῶν, μὲ ἐνδεχομένας θαρείας συνεπείας διὰ τὴν εὐπέμπειαν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπικειμένως, ἐφόσον, λ.χ., αἱ ουμφωνίαι διανομῆς τῶν μεταφορῶν καταλήξουν εἰς τὸ νάνον γάρ πλοία νά ταξιδεύουν μὲ τημῆνα φορτίου, διηρηταῖς οὖν τοῦ κόστους μεταφορᾶς κλπ. Εἰνε — ἐν πάσῃ περιπτώσει — προφανές, διὶ τὰ ὑπεύθυνα δργανα τῆς πιμετέρας ναυτικῆς καὶ νομιματικῆς πολιτικῆς πρέπει νά παρακολουθήσουν μετά προσοχὴν τὴν κατάστασιν, διότι περιορισμός εἰς τὴν ἐλευθερίαν κινήσεως τῶν πλοίων μας θὰ είνει δυνατόν νά ἔχῃ θαρείας συνεπείας διὰ τὴν ὄργανων τῶν τακτικῶν θαλασσῶν ὑπηρεσίων μας, τὰς όποιας διαχειρίζονται ιδιώται ἐφοπλισταὶ καὶ διότι, ὅφ' ἑτέρου, διατα περιορισθή τὸ πεδίον δράσεως τῆς Ἑμπορικῆς μας ναυτιλίας ἐπὶ τῶν θαλασσῶν τοῦ κόσμου, συνεπείᾳ διακρίσεων ουμαίας, ή νομιματικῆς της ουμβολῆς εἰς τὸ ισοδύνιον τῶν ἐξωτερικῶν μας πληρωμῶν, διωταὶ καὶ αἱ ἔξανγκαι ἐμπορευμάτων, δ. τουρισμὸς κλπ., θὰ ἔχακολονθήσουν μειούμενοι. Ἐάν δηὖτε τὸ ὑπουργείον 'Ἑμπορίου' ασκοληταὶ με τὰς ἐνδεχομένας μειώσεις τῶν εἰς ἐμπορεύματα ἔξαγωγῶν μας, δὲν ὄφελει, διότι γε, νά ἀσχοληθῇ καὶ με τὰς ἐνδεχομένας δυσκερείας, τὰς όποιας θὰ πρέπει νά ἀντιμετωπίσουν οἱ ἡμέτεροι ἔξαγωγεις ὑπηρεσίων, λιτοὶ αἱ ναυτιλιακοὶ μας ἐπικειμένοις.

Δέοντας, σκετικώς, ότι ούπομνοθή, διτί ή Τουρκία πρό πάντων και ή Αιγαίνης, μὲ τὴν προστατευτικὴν τῶν πολιτικὸν εἰς τὸν τομέα τῶν μετὰ τὸ ἔξωτερον συναλλαγῶν τῶν, πολιτικὴν ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς όποιας ἔχει τοιχῖ ή μεταφορὰ τῶν εἰσαγομένων καὶ ἔξαγομένων ἐμπορευμάτων, διό τῶν ἔθνικῶν τῶν πλοίων, καταλήγουν εἰς τὴν μονοπλάσιον ὑπέρ τοῦ Ιδίου αὐτῶν ἐμπορικοῦ στόλου μεζίονος μέρους τῶν μεταφορῶν μετὰ τῆς μετέρας κώρας. Τούτο ἐπιδειχθαίσια ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς κινήσεως τῆς τουρκικῆς σπομιάς εἰς τοὺς λιμένας μας. Κατά τὸ 1957, ἐπὶ ποραδείγματι, τὰ τουρκικὰ πλοιὰ ἐφόρτωσαν εἰς τὴν Γένοβαν 36.255 τ. ἐμπορευμάτων, ἐπὶ συνδόλῳ 46.489 τόννων, προοριζόμενων διά τουρκικῶν λιμένων, ἔναντι διητατῶν ποστάτων 20.011 τ. τοῦ

1956, έπι συνόλου 25.110 τόννων. Κατά τὸ πρῶτον ἐξάμηνον π. ἔ., τὰ φορτηθεῖσα εἰς Γένοβαν ἐμπορεύματα διὰ Τουρκίαν κατενεμήθησαν μεταξὺ τῶν διαιφόρων ναυτιλιακῶν ἑταῖρων, αἱ δόπαι οὐ συνδέουν τὸν ἐν λόγῳ λιμένα μὲν τὴν Τουρκίαν, ὡς ἔπειται: 'Η τουρκικὴ [Ντενιζγιολλαρί] τὰ 82.399% καὶ ἡ "Αντριάτικα", τὸ 10.859%, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον κατενεμῆθη μεταξὺ δόλων τῶν ὅλων Ἐθνικῶν καὶ ἔνων ἑταῖρων. Μόνον κατὰ μῆνα Δεκέμβριον τοῦ 1957, ἐπὶ συνόλου 10.347 τ. ἐμπορεύματάν, ἀποσταλέντων ἐν Γένοβας δι' δόλους τούτων λιμένας τῆς Μικρᾶς Αἰολίας, τὰ τουρκικὰ πλοια ἐφόρτωσαν 2803 τ., δηλαδὴ κατὰ τὶ διλιγώτερον τοῦ 1)3, ἐνῷ τὰ σκάφη τῆς "Αντριάτικας" ἐφόρτωσαν 1.914 τ., τῶν ὑπολοιπῶν κατανεμηθέντων μεταξὺ ἑλευθέρων ἐφοπλιστῶν, ἡμετέρων καὶ ἔνων.

Όφειλομεν δε ἀκόμη νὰ ἀναφέρωμεν – σσον ἀφορὰ πάντοτε τὸ λιμένα τῆς Γένοβας – δτι αἱ ἐκφορώσεις ἐμπορευμάτων ἀπὸ αἰγυπτιακά πλοια ἀνήλθον ἀπὸ 11.110 τ. τοῦ 1956, εἰς 28.801 τ. τὸ 1957 καὶ δτι αἱ φορτώσεις ἐπὶ αἰγυπτιακῶν, ἐπίσης, σκαφῶν ἀπὸ 10.676 τοῦ 1956, ἐφθασαν τὸ 1957 εἰς 14.719 τ. Κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον π. ε. ἐπὶ 11.321 τ. ἐμπορευμάτων φορτωθέντων ἐν συνδόλῳ εἰς Γένοβαν διὰ τὴν Αἴγυπτον, αἱ αἰγυπτιακαὶ ἑταῖραι ἔξοφαλίσαν 3.500 τ., περίου, ἐνῷ ν ἡ «Ἀντριάτικα» ἐφόρτωσε 2.292 τ., τοῦ ὑπολοίπου κατενεμθέντος μεταξὺ δλλων ιταλικῶν καὶ ἔνων ἑταῖρων. Δέν φαινεται νὰ είνε πολὺ διάφορος ἡ κατάστασι καὶ εἰς τὴν Νεάπολιν, ίδιο διὰ τὴν τουρκικὴν σημασίαν, ήτις κατὰ τοὺς ἑνδεκά πρώτους μῆνας τοῦ π. ἔτους είλε διακομίσει εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ἐμπορεύματα 161.746 τόννων, ἐννοντι 103.801 τ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1956. Εἰς τὴν Βενετίαν, ἐπίσης, ἡ τουρκικὴ σημασία, κατὰ τὸ πρόθεν 11 μηνον τοῦ 1957, ἐξεφόρτωσεν ἐμπορεύματα 41.145 τ. καὶ ἐφόρτωσεν ἑτερα 22.567 τ., ἐννοντι ἀντιστοίχων ἀριθμῶν 8450 καὶ 9041 τ. διὰ τὸ αὐτὸ ἑνδεκάμηνον τοῦ 1956. Δέον, ἀκόμη, νὰ λογθῇ ὅπ. δψιν, δσον ἀφορὰ τὴν Βενετίαν, δτι κατὰ τοὺς πρώτους ἑνδεκά μῆνας τοῦ 1957 τὰ γιουκοσλαβικὰ πλοια ἐξεφόρτωσαν 310.791 τ. ἐμπορευμάτων καὶ ἐφόρτωσαν 28.245 τ., ἐννοντι ἀντιστοίχων ἀριθμῶν 238.788 καὶ 22.086 τόννων, διὰ τὸ αὐτὸ ἑνδεκάμηνον τοῦ 1956.

Ουδείς, θεοίσια, θέλει νά ἀμφισθητόν εἰς τάς κώρας τῆς Ἀνατολῆς τὸ δικαίωμα νά δημιουργήσουν Ιδίαν ἐμπορικήν ναυτιλίαν, ἐφόσον οἱ θάλασσαι τοῦ κόσμου εἰνὲ ἐλεύθεραι δι' δύσους, θεωρεῖται, ὅμως, ἀπαρδεκτον, ὅπως τὸ δικαίωμα τοῦτο πραγματοποιῆται, ἀναλώμασι τῆς ἐλευθερίας τῶν ἀλλων. Ἡ πολιτικὴ τῆς διακρίσεως, ὡς αὐτῆς ἔξελισσεται εἰς τὸν θαλάσσιον τομέα τῶν κωρῶν τῆς Ἀνατολῆς, θὰ πρέπει νά ἀναγκάσῃ τοὺς ἡμετέρους θιασώτας τοῦ φιλαραβισμοῦ νά σκεφθοῦν ὀλίγον. Ἁν τὸ πολιτικὸν καὶ οἰκονομικὸν ζύπνημα τῶν ἀράβων ἀποτελῇ ἐνεργὸν πραγματικότητα, εἰς τὴν όποιαν ούδεις δύναται νά ἀντέψῃ, τοῦτο δὲν πρέπει νά σημαίνει καὶ ἐγκαταλέψιν τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτικῶν μας θέσεων εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσογείον, τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ἡς παραδειγματισθμένες, ἐν προκειμένῳ, ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, ἡ οποία, μολοντὶ ὑποστήζουσα τοὺς ἀραβικοὺς λαούς διὰ τὴν ἀναγνώνσην τῶν, τιποτε, ἐν τούτοις, δὲν παραμελεῖ πρὸς παγιώσιν τῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς της ἔξαπλωσεως εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, καθὼς καὶ δοῦνοι ἀλλαχούν παριστατούνται ἀνάγκη, ὡς ἐνένετο διὰ τὸν θαλάσσιον τομέα τοῦ Τουρκικοῦ. Ἐνθά δὲ Γερμανία διεπιμέλεται τὸ δικαίωμα τρι-

"Αν σήμερον, ή κώρα μας υπέκειντο εύποιον τών τουρκικών και αιγανητιακών πρωτοβουλιών είς τὸν θαλάσσιον τομέα, θὰ ἐδημιούργει ἔνα επικίνδυνον προπογύμενον, ὃπερ και αἱ Ἰνδίαι θὰ ἐνεθαρρύνοντο νέαντενούν τὴν ναυτιλιακὴν τῶν δραστηριότητα μετά τῆς Εύρωπης. ἐνῷ και δλλαι κώρα τοῦ ἀφρικανοσιατικοῦ τομέως θὰ πòύναντο νέα πεκτείνουν τὴν ἐφοπλιστικὴν τῶν πρωτοβουλίων εἰς τὴν Μεσόνειον. Ἡδη, ῥαφα ἐφοπλιστὴν ὡργάνωσε τακτικὰ γραμμὰς μεταξὺ Περιοκοῦ Κόλπου και Τυρρηνικῆς Θαλάσσης. Τὸ πρόβλημα διὰ τὸ ὄποιον ὀμιλοῦμεν, δὲν ἀποτελεῖ ζήτημα ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν. Τούτῳ, δλλαι τε, καταφίνεται ἐκ τοῦ γεγονότος, δτι, παρὰ τὸν ἡμικρατικὸν χαρακτήρα τῆς *"Ἀντριάτικα"*, ὑπερβούντισαν τὴν ἔταιριν ταύτην εἰς τὰς ἐκ Γένοβας μεταφορὰς διὰ Τουρκίαν ἢ τουρκικὴ ἔταιρια *(Νετενζιγιολλαρί)* και εἰς τὰς ἐκ Γένοβας, ἐπίσης, μεταφορὰς διὰ τὴν Αίγυπτον, αἱ αιγυπτιακαὶ ἔταιρια. Πρόκειται ἀπλῶς περὶ τῆς ἀνάγκης καράβεων πλέον ἐνεργητικῆς ναυτιλιακῆς και νομιμοπατικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν πρόσσοις τῶν θέσεων ὀλοκλήρου τῆς Ιταλίκης ναυτιλίας ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς *"Ἐγγύς Ἀνατολᾶς"*, τῆς *"Ἐρυθρᾶς θαλάσσης* και τοῦ Περιοκοῦ Κόλπου. *"Η πολιτικὴ αὕτη εἶνε το σύντητο μᾶλλον δικαιολογημένη, δταν ληφθῇ ὑπ'* δψιν, δτι ἐπὶ τῶν ἐλύγων γραμμῶν ἐργάζονται οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπολοίας, οἱ αὐθεντικοί, δηλαδή, ἐργάται τηλάσσης, εἰς τοὺς δηούς πρέπει νὰ δῷθη πρακτικὸν δείγμα τοῦ κυβερνητικοῦ ἐνδισισθέντος διὰ τὴν δραστηριότητά των, ὃν δὲν θέλωμεν νὰ κατισχύσῃ πεποιθησις, δτι ἡ κοινωνικὴ πολιτικὴ ἀποτελεῖ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ πττον ἔνα ἀπλοῦν πρακτικονίκον κράμμα.

ANTONIOS TZIORNTANOS

# SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO. SAVANNAH, GA

**ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ** Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο-ποιητικήν έκτέλεσιν των έπισκευών, παρά αἱ πλωταὶ δεξαμενά, διὰ τὰ «Λίμπερτος» ίδιως, διὰ τὰ δόποια ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

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

**ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ** έναντι παντός άλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ εύνοϊκῶν συμθηκῶν ἔργων.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE,  
STANDARD OIL GULFOIL KAI AL MEGLA ΗΛΙΑΣ ΤΑ ΛΙΜΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΑΛΙΝΟΥ - ΑΙΓΑΙΝΟΥ ΚΑΙ ΜΕΣΟΥ

# ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟ "ΤΡΑΜΠ, ΦΟΡΤΗΓΟΝ"

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ κ. J. RAMSAY GEBBIE C.B.E. D.Sc.

(Συνέχεια 11)

**ΒΑΣΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΙΣ:** Διά νά προβώ είς πραγματικήν σύγκρισιν των μεγάλων οίκονομικών πλεονεκτημάτων, τὰ όποια όφειλονται εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν ἐνός φορτηγού σκάφους, ἔλαθον ύπ' ὅψει τὸ σχέδιον πλοίου τοῦ 1954 καὶ τὰ πλεονεκτήματα τὰ φειδιόμενα εἰς τὴν συγκόλλησιν τοῦ σκάφους, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν πίνακα I τοῦ προγούμενου ἄρθρου. Τὸ σκάφος ἡτοῦ ἡτοῦ συγκεκολλημένον εἰς εύρυταπτήν κλιμακά, περιελμένον κατ' ἀρκετὸν ποσοστὸν καὶ καρφωτὰ ταχύτατα. Προέσθη εἰς τὰς ἀναγκαῖας διορθώσεις, ὡς ἔαν τὸ πλοίον ἡτοῦ ἐδοκλήρου συγκολλητόν. Αἱ τεχνικαὶ λεπτομέρειαι παρέχονται εἰς τὴν πρώτην στήλην τοῦ κατωτέρω πίνακος 11. Θεωρᾶτοι διά, παραμένουν αἱ αὐταὶ, καταλληλοὶ οὔσαι, μηχαναῖ, παρέχονται θεωρητικὴν ταχύτηταν 14 κόμβων, ὑπὸ τῆς προϋπόθεσιν, διά τὸ σκάφος εἶναι καθέαρον εἰς τὸ φαλα.

Τὸ πλήρως καρφωτὸν πλοίον, τῶν αὐτῶν διαστάσεων, λαμβάνεται ἀπὸ δεδομένα ἐνός μεταπλευρικοῦ σκάφους, εἰς τὸ ποδὸν πολὺ ὀλίγη ἐγένετο χρῆσις συγκολλήσεως. Τὸ σχέδιον προστριμόθη, διά τῆς προσθήκης 25 τόννων, πρὸς κάλυψιν τῆς καθολικῆς καρφώσεως, περαιτέρω δὲ ἔγιναν διάφοροι ἀναπροσαρμογαὶ διά νά ἐναρμονισθοῦν αἱ διαστάσεις καὶ αἱ προδιαγραφαὶ πρὸς τὸ ἡλεκτροσυγκόλλητον πλοίον, μεθ' ὃ τὸ βάρος τοῦ πλοίου ἀφόρτου ηὔχησε, ὥστε νά ἐπιτραπῇ ὅπως περιλάθῃ μηχαναῖς με βάσιν ἐκ χυτοσιδηρου, ισοδύναμους πρὸς τὰς μηχαναῖς τοῦ ἡλεκτροσυγκολλήτου πλοίου.

Τεχνικαὶ λεπτομέρειαι δίδονται εἰς τὴν στήλην 2, τοῦ πίνακος 11 ἐξ οὐ φαίνεται διά, ἐγένετο ο.κονομία καθαροῦ χάλινδος 327 τόννων ἡ περίπου 11% τοῦ βάρους τοῦ σκάφους καὶ 128 τόννων εἰς τὸ βάρος τῆς μηχανῆς. Οὕτω, δηλαδὴ, ἡ ὀλικὴ μεταφορικὴ ικανότης d.w. τοῦ πλοίου, ηὔχησε κατὰ 455 τόννους.

Διά νά ὑπάρχῃ ἀσφαλῆς βάσις πρὸς σύγκρισιν οίκονομικήν, θεωρᾶτοι διά, τὸ δλοκάρφωτον πλοίον, ἔχει τὴν αὐτὴν μεταφορικὴν ικανότητα d.w. πρὸς τὸ δλοκάρφωτον πλοίον, ἐπὶ δεδομένου τινὸς ταξιδίου καὶ μὲ τὴν αὐτὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν τῶν 14 κόμβων. Τὸ χρηματοποιηθὲν μῆκος ταξιδίου είναι 50 ἡμέραι, ἀνευ ἀνεφοδιασμοῦ καυσίμων, ὅπερ καταλήγει εἰς μεταφορικὴν ικανότητα 9915 τόννων καὶ μὲ συντελεστὴν ἀσφαλείαν ἀναγκαῖαν καυσίμων 10%.

Πρὸς ὑπόλογοισι τῶν ἀπαιτουμένων ἀντιστοίχων ἵπποδυνάμεων, ἐχρηματοποιηθῆσαν συντελεσταὶ 0,9 καὶ 1,1 διὰ νά ἔδειχθῇ ἡ ἀξονικὴ ἵπποδυνάμης, ἐκ τῆς πραγματικῆς ἵπποδυνάμεως, διὰ τὰ συγκολλητὰ καὶ τὸ καρφωτὸν σκάφος, δεδομένου ὄντος, διὰ αὐτῶν δέοντων νά ὀστιν αἱ τιμαὶ κατὰ περιόδου ἐν δοκιμαστικῇ δεξαμενῇ καὶ αἱ ποδοί, ἀναμφιδόλως, ἔχουν πολὺ σημαντικὸν ἀποτέλεσμα, διότι ἄγουν εἰς τὴν ἀνάγκην ηὔχημένης ἵπποδυνάμεως, μεγάλου μεγέθους μηχανῆς, διὰ τὸ καρφωτὸν πλοίον, αἱ ποδοί, ὅμως, δικαιολογούνται τελείως ἀπό τὰ δεδομένα ἐκτεταμένης ἐθαλάσσης, ὑπηρεσίας πλοίων, ναυπηγήθεντων ὑπὸ τοῦ ναυπηγικοῦ Οίκου μεθ' οὐ συνεργάζομαι.

Ο ηὔχημένος συντελεστὴς 1,1 παρέχει τὰς ἀναγκαῖας ἀνοχάς διὰ τὴν ἔξ ἀρχῆς δημιουργούμενήν ἀνωμαλίαν εἰς τὴν πρώσων τοῦ πλοίου, λόγω τῶν ἀκύῶν τῶν ἐλαφρῶν καὶ τῶν κεφαλῶν τῶν καρφίων. Θὰ καταφανῇ περαιτέρω διά, ἡ ἀνωμαλία πρώσων τοῦ πλοίου, ἡ ὄφειλομένη εἰς τὴν ρύπωσιν τοῦ σκάφους, ἔχει πολὺ μεγαλυτέρων ἀρχικὴν ἐπίδρασιν, πρὸς ἀπόλειμαν ἵπποδυνάμεως, ἐπὶ τοῦ ἡλεκτροσυγκολλήτου σκάφους παρὰ ἐπὶ τοῦ καρφωτοῦ, διότι αἱ ἀνωμαλίαι τῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους ὑπάρχουν καὶ ὀπάν τὸ σκάφος είναι τελείως καθαρός. Πρὸς σύγκρισιν οίκονομικὴν τῶν δύο πλοίων, παραδέχομαι μικράν ἀνοχῆν, διά δεξαμενῆς διατήρησεως τοῦ συγκολλητοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν καθαράν, ἀνωτέρων τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὸ καρφωτὸν σκάφος.

Λεπτομέρειαι τοῦ προκύπτοντο σχέδιου, δίδονται εἰς τὴν στήλην 3 τοῦ πίνακος 11. "Ἐξ αὐτοῦ συνάγεται διά, τὸ καρφωτὸν σκάφος διὰ νά ἔχῃ τὴν αὐτὴν μεταφορικὴν ικανότητα d.w., πρέπει νά είναι εἰς μῆκος κατὰ 20 πόδας μεγαλύτερον, εἰς πλάτος κατὰ 3 πόδας μεγαλύτερον καὶ ἐκτόπισμα κατὰ 1145 τόνους μεγαλύτερον, τοῦ συγκολλητοῦ πλοίου. "Η εἰς χάλινα οίκονομα ἀνέρχεται εἰς 571 τόνους καὶ διὰ ποδούματος τῆς μηχανῆς εἰς τὸν ἄξονα πρέπει νά αὐξηθῇ κατὰ 1200 ἵππους, μὲ ἀνάλογον αὐξῆσιν καταναλώσεως καυσίμων κατὰ πέντε τόνους ημεροπίσιως.

"Η ἐπίδοσις τῆς συγκολλήσεως ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς είναι καταπληκτική τὸ δὲ ἀντίστοιχον ἀποτέλεσμα ἐπὶ τοῦ κόστους θὰ καταδειχθῇ διὰ τῶν ἀκολουθῶν ἀκτινήμενων.

**2. ΑΡΧΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ:** "Η εὑρεσίς τοῦ κόστους τοῦ συγκολλητοῦ σκάφους είναι σχετικῶν εὔκολος, διότι ὑπάρχουν συγχρόνοι πληροφορίαι περὶ τῶν σημερινῶν δαπανῶν κατὰ τὴν μηχανήν. 'Ἄλλα διὰ τὰ καρφωτὰ πλοῖα ὀλίγα δεδομένα περὶ τοῦ κόστους ὑπάρχουν καὶ διὰ τοῦτο οὐδεμία ἐγένετο ἀπόπειρα, ὅπως ὑπολογισθῇ τὸ τελικὸν κόστος, διὰ τῆς ἔξετάσεως τῶν δυνατῶν μεταβολῶν τῶν τιμῶν τῶν κατ' ίδιαν τημάτων ἐργασίας, τῶν ἔκτελουμένων καὶ κατὰ τὰς δύο μεθόδους.

Τὸ κόστος τῶν ὑλικῶν καὶ τῆς ἐργασίας — σκάφους καὶ μηχανῆς — διὰ τὸ καρφωτὸν καὶ συγκολλητὸν σκάφος, κατὰ Μάϊον 1957, ἔχει ὑπο-

λογισθῇ ἐπιμελῶς καὶ εύρεθη, διὰ ἐφθανε τοὺς κάτωθι ἀριθμούς:

Σκάφος καὶ μηχαναῖ	Καρφωτὸν	Συγκολλητὸν
--------------------	----------	-------------

'Υλικά .....	528.987	465.456
--------------	---------	---------

'Εργασία .....	224.146	194.297
----------------	---------	---------

Σύνολον .....	753.133	659.752
---------------	---------	---------

Δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμάς, αἱ ἀναλογούσαι εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις δαπάναι διοικήσεως καὶ ἐπιβάρυνσις λόγῳ ἔξδων ἐγκαταστάσεων μολονῦ ταῦτα θὰ είναι μικρότερα εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ συγκολλητοῦ πλοίου.

Σημειωτέον, διά τὸ δλικὸν βάρος χάλινδος 3500 τόν. τοῦ καρφωτοῦ σκάφους μειούσαι κατὰ 17 1/4 % περίπου, ἢτοι εἰς 2895 τόνους, εἰς τὸ συγκολλητὸν σκάφος καὶ διά τὸ καθαρό κόστος — σκάφους καὶ μηχανῆς — τοῦ συγκολλητοῦ πλοίου, δυναμένου νά φέρη φορτίον 9900 τόνων d.w. μὲ ταχύτητα 14 κόμβων ἐπὶ ταξιδίου 50 ἡμερών, είναι κατὰ 12 1/2 % περίπου μικρότερον τοῦ δλοκάρφωτον πλοίου δυναμένου νά μεταφέρῃ τὸ αὐτὸν βάρος, φορτίον καὶ μὲ τὴν αὐτὴν ταχύτητα καὶ οίκονομιαν εἰς οὗ οὗ φέρει τοῦ συγκολλητοῦ πλοίου 20 % εἰς κατανάλωσιν καυσίμων. Συνεπῶς τὰ ὀφελήματα καὶ πλεονεκτήματα ταῦτα, τὰ φειδιόμενα εἰς τὴν χρῆσιν τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως τοῦ σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς, είναι σημαντικότατα.

**3. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ:** Πρὸς καθορισμὸν καὶ σύγκρισιν τῆς σχετικῆς ἀποδοτικότητος τῶν δύο πλοίων, ἐγένοντο ὑπολογισμοὶ «ἀναλόγου κέρδους» ὑπὸ ποικίλας συνθήκας ταξιδίων συμφωνῶν πρὸς μεθόδου περιγραφέσαν εἰς μελέτην «περὶ διαστάσεων τῶν πλοίων καὶ ἀποδοτικότητος αὐτῶν» (1954) τοῦ N. A. Rόμπερτς, μέλους τοῦ ναυπηγικοῦ Οίκου εἰς ὃν ἀνήκει. Διὰ τοῦ δρου «ἀναλογικὸν κέρδος» νοῶ τὸ ἀκαδάριστον ἐπτήσιων κέρδος, διαιρούμενον διὰ τοῦ ἀρχικοῦ κόστους τοῦ σκάφους.

Οἱ πίνακες III καὶ IV, δύνεται σαφεῖς αὐτοὶ καθ' ἐσαύτους, δὲν ἔχουν ἀνάγκην ἐπεξηγήσεώς τινος καὶ δεικνύουσιν τυπικούς ὑπολογισμούς τῆς μεθόδου ταῦτης. Χάριν τοῦ ὑπολογισμοῦ ἐλήφθη αὐθαιρέτως τὸ ποσὸν 1 σελλινίου κατὰ τὸν τούνον καθαράς χωρητικότητος ἡμερησίων, πρὸς κάλυψιν δὲν τῶν λιμενικῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων καὶ τὸ ποσόν τῶν 175 λιρῶν ἡμερησίων διὰ τὰς δαπάνας μισθοτροφοδοσίας πληρώματος, προμηθεῖσμαν πόσιμον διώρῳ, ἀσφαλίσεις, ἐπιστρεψία, καθαρίσματα ταχύτητας 14 κόμβων εἰς τὸ συγκολλητὸν πλοίον εἰς τὸ τάπτωμα τοῦ σκάφους, διὰ τὰς δαπάνας ταχύτητας 14 κόμβων εἰς τὸ συγκολλητὸν πλοίον εἰς τὸ ἀρχικόν κέρδος.

Περαιτέρω, διά τὸ καρφωτὸν πλοίον ἐλήφθησαν ως μὴ προσδοδοφόροι 26 ἐν συνόλῳ διώρῳ ἡμέραι ἐπηοίως. Αὗται διὰ τὸ δλοκάρφωτον ηὔχησαν εἰς 30, τῶν ἐπὶ πλέον ἡμερών χορηγουμένων διά τὸν ἔκτακτον καθαρισμὸν καὶ χωραπτισμὸν τοῦ σκάφους ἀπαιτουμένους ήντα ἔχωμεν σταθερῶν ὑπερεσιακῶν ταχύτητας 14 κόμβων εἰς τὸ συγκολλητὸν πλοίον εἰς διά, ὡς ἡδη παρετηρήθη, ἡ ρύπανσις είχει μεγαλυτέρων παρὰ εἰς τὸ καρφωτόν.

Τὸ «ἀκαδάριστον» κέρδος, διότε ὑπάρχει τὰς ἀναλογισμῶν παρὰ τὸ πλοιοκτήτον, διά την ποσούτην δαπάνης, καταβαλλομένης ἐνδεχομένων παρὰ τὸν πλοιοκτήτον ποσούτην καὶ σχετικῆς μὲ τὸ φορτίον.

Τὸ «ἀκαδάριστον» κέρδος, διότε ὑπάρχει τὰς ἀναλογισμῶν παρὰ τὸν πλοιοκτήτον, διά την ποσούτην δαπάνης, καταβαλλομένης μὲ τὸ φορτίον, παρόλογα, μέρισμα μετόχων, ἀν ὑπάρχουν τοιοῦτοι, ἀπόσθετοι ἀξίες πλοίου, αὐξησην τοῦ ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου διὰ νέας ναυπηγήσεις καὶ φορολογίαν.

Ο πίνακας V συνοψίζει τὰ πορίσματα διώρων τῶν ὑπολογισμῶν. Κατὰ γενικὸν δὲ κανόνα ἡ ἀποδοτικότητα τοῦ καρφωτοῦ πλοίου ποικίλλει μεταξὺ τῶν 80 καὶ 90/100 τῆς τοῦ ἡλεκτροσυγκολλητοῦ, ἔξαρτην τῶν συνθηκῶν τοῦ ταξιδίου.

Τελικῶς θὰ τῶν 80, διά ὃν ἔταιρία τις ποσούτην διά ἐκμεταλλεύθη στόλον εἰδίκευμάνων φορτηγῶν ἡ ἀποδοτικότητα τοῦ στόλου τοιούτων πλοίων καρφωτῶν δχι μάνιον θὰ είναι κατὰ πολὺ μικρότερα τῆς ἀποδοτικότητος στόλου τοιούτων συγκολλητῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀπαιτούμενον ἀσκόκινο κεφαλαίον θὰ είναι περίπου κατὰ 12 % μεγαλύτερον.

Τὸ πλάτανον καὶ ἀλλὰ πολλὰ πλεονεκτήματα τοῦ συγκολλητοῦ πλοίου. "Ἐκεῖνος, ὅμως, περὶ διά ἐπεργαστικῶν τί οὐσιαστικῶς, πολὺ σπουδαῖς καὶ μᾶς δεικνύουν τὸ ὄφειλομενον εἰς δσους εἰργάσθησαν σκληρῶς διά νά εἰσαγθῇ καὶ εἰς τὰς κατασκευὴν μηχανῶν σήμερον. Εἰς τῶν ἀνδρῶν αὐτῶν ὑπόρχει δὲ σέρ "Ἀμος" "Ἄυρη, διότι ἐπίστευεν εἰς τὰ ἡλεκτροσυγκολλητά πλοῖα πολὺ πρώθησην τῆς τεχνικῆς καὶ ἐπιτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἔξειλίσεως τοῦ ἡλεκτροσυγκολλητοῦ πλοίου καὶ ὡς διευθυντής τῶν ἐμπορικῶν ναυπηγήσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ ὡς Πρόεδρος τῆς Ναυπηγικῆς Ομοσπονδίας.

Νομίζως, διότε είναι ἀλλοθές νά προσθέσω, διά τὸ Βρεταννικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία κατόπιν προσεκτικῆς ἀπαρχῆς, διόπειρα, συνήθως, ναυπηγεῖ νῦν

## ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ήλεκτροσυγκόλητα πλοία έξαιρέουν προτύπου και ισοδύναμα πρὸς πάνταν άλλην ναυπηγικήν χώραν.

### ΤΜΗΜΑ III

#### ΠΙΘΑΝΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΝ ΤΩ ΜΕΛΛΟΝΤΙ

Διά τῶν ἀνώτερων ἐπραγματεύθην περὶ τῶν μεταβολῶν αἱ ὄποιαι ἐπραγματοπίθεοι κατὰ τὰ τελευταῖα 35 περίου ἔτη εἰς τὸ σκάφος καὶ ταῖς μηχανάς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Μερικοὶ ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς τοὺς ὄποιους ἔδωκαν τοῖς βοηθόσουν νὰ καταδειχθῆ πόσον μέγα καὶ σημαντικόν ὑπῆρξεν ἀδριατικῶν τὸ ἀπότελεμα τῶν μεταβολῶν αὐτῶν. Εἶναι δυνατόν, ἀρά γε, νὰ ἀναμένωνται βελτιώσεις, ἀντιστοίχου σπουδαίοτης καὶ μεγέθους κατὰ τὸ δυνατόν νὰ προβλεφθῇ μέλλον καὶ ἀντὶ ποιῶν, ἀρά γε, μορφὴν εἶναι πιθανὸν νὰ λάθουν αὐταῖς;

Ἄς μου ἐπιτραπῇ νὰ ἀπαριθμήσω τάς κυρίας προδόσους αἱ ὄποιαι ἐπτελέσθησαν κατὰ τὴν περίοδον μὲ τὴν ὄποιαν ἥσχατήθην. Αὕτα εἰναι:

1. Μείωσις τοῦ Βάρους τοῦ χάλυβος τοῦ σκάφους, δόψειομένη εἰς τὴν περισσότερον ἐπιστημονικήν χρησιμοποίησην καὶ κατανομὴν τοῦ ὑλικοῦ.

2. Ἡλεκτροσυγκόλλητος τοῦ σκάφους ἀντὶ καρφώσεως αὐτοῦ. Ἡλεκτροσυγκόλλητος κατασκευὴ τῶν μηχανῶν ἀντὶ χρησιμοποιήσεως χυτοσίδηρου ἢ χάλυβος.

3. Μείωσις τῆς τριβῆς καὶ βελτιώσεις τῆς πρωθητικῆς ἀποδοτικότητος ὑπὸ τὰς ποικιλίας αὐτῆς ἀπόμενε.

4. Συνεχής βελτιώσις τῆς κυρίας πρωθητικῆς μηχανῆς καὶ ἐμφάνισις τῆς πετρελαιομηχανῆς ὡς τοῦ πρωτεύοντος πρωστικοῦ παράγοντος διὰ πορτγάλα πλο α.

5. Συνεχής αὔξησις τῆς ταχύτητος καταστάσα δυνατή διὰ τῶν ὑπ' ἄριθ. 2 καὶ 3 βελτιώσεων. Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω παρατηρούμενε:

1. Φαίνεται λίαν ἀμφίβολον, τὸ ἀνάθετον εἶναι δυνατὸν νὰ μειωθῇ περισσότερον τὸ βάρος τοῦ χάλυβος τοῦ σκάφους διὰ τῆς μᾶλλου ἐπιστημονικῆς σχεδιαστικῆς τοῦ σκάφους, ὡς ἔγένετο κατὰ τὸ παρελθόν. Πράγματι, ὡς ἔτοιςσα, πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐπὶ πλέον ποσότης τις χάλυβος διὰ νὰ ἀντιμετωπισθοῦν σι .ιεγάλαι πιέσεις αἱ προκαλούμενοι αἱ παραβολαῖς τοῦ σχήματος τοῦ σκάφους, τὰς ἐλαφροτέρας μηχανᾶς καὶ ἀνακατανομὴν τοῦ φορτίου, τὰς ὄποιας ἔγιναν λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος τοῦ συγχρόνου φορτηγοῦ. Φαίνεται δίνειν, δητὶ πᾶσα περαιτέρω μείωσις ὑλικοῦ εἰς τὸ σκάφος, δυναται νὰ γίνῃ μόνον διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ὑποκαταστάτου τινὸς υλικοῦ ἐλαφροτέρου βάρους. Ἐπότε τῶν υιγμάτων ἀλουμινίου οὐδὲν ἄλλο πραγματικὸν ὑποκαταστάτον υλικὸν παρουσιάζει, καθ' ὅσον γνωρίζω, ἀκόμη οὐδὲν εἰς τὸ στάδιον τῶν περιστατισμῶν.

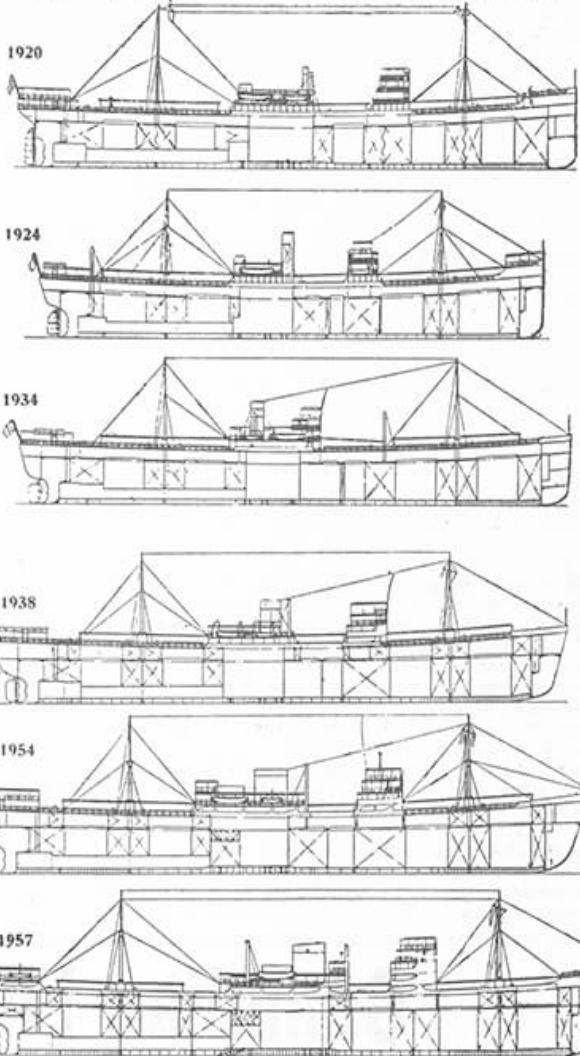
Δέν πρέπει, ἐν τούτοις, νὰ ἀπελπιζόμεθα τελείως περὶ τῆς ἐν τέλει πρόδου ἐπὶ τοῦ τομέως τούτου καὶ φρονῶ, δητὶ οἱ τεχνικοί, οἱ ὄποιοι ἰπέτυχον τὴν διάστασιν τοῦ ἀτόμου, θά είναι ίκανοι γὰρ παραγάγουν, ἡμέραν τινά, κατάλληλον υλικὸν — δέν ἐπιμένων ἔκαναν τοῦ μετάλλου — τὸ ὄποιον θά είναι δυνατὸν νὰ ἔχῃ μεγίστην ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς κατασκευῆς ἐνδὸς πλοίου.

2. Λόγω τοῦ γεγονότος, δητὶ πλειστοί έμπειροι ναυπηγοί, διαθέτοντες ἔξαιρέουσας ἔγκαταστάσεις πειραματικῶν δεξαμενῶν, ἐπὶ μακράν συρράν ἔτσι, ἐρευνοῦν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας πρὸς ἔξαιρεσιν τῶν ζητημάτων τῆς τριβῆς, ίκανότητος πρὸς πρωθητικήν καὶ καθερισμὸν τῶν σχετικῶν νόμων, μού φαίνεται ἀπίθανον, δητὶ εἶναι δυνατὸν νὰ γίνουν περισσότεραι πρόδοι σχετικαὶ κατὰ τὸ ἔγγυς μέλλον.

Ἐκεῖνο, δῆμως, τὸ ὄποιον θεωρώ σημαντικόν, εἶναι δητὶ δέν πρέπει νὰ ἐπαναπαύμεθα εἰς τὰς καταβληθείσας ἡδη προσπαθείας μας πρὸς ἐπίτευξιν τῆς μεγίστης δυνατῆς της ταχύτητος ἐν γαλήνῃ μὲ τὴν διαθέσιμον διάστασιν. Ἐκ πειράς γνωρίζω, δητὶ κατὰ κανόνα τὸ πλοίον ὅπερ ὡς πρότυπον ἐπέδειξε τὴν ἀρίστην διαγωγὴν ἐν πειραματικῆ δεξαμενῇ δέν παρουσιάζει καὶ τὰ κάλλιστα τῶν ἀποτελεσμάτων ἐν θαλάσσῃ κατά

τὴν διάρκειαν τοῦ βίου του, Φρονῶ, συνεπῶς, δητὶ πρέπει νὰ γίνουν ἀρχεταῖς ἔρευναι, ἀκόμη καὶ προσπάθειαι, πρὸς ἐπιστημονικὴν καὶ μεθοδικὴν ἀναγραφὴν τῆς διαγωγῆς τῶν πλοίων, ἐν πλῷ, συσχετιζόμενην πρὸς τὰς προβλέψεις τῶν πειραμάτων ἐν δεξαμενῇ. Διὰ τῆς ἐπιμελούς παραβολῆς τῶν συλλεγομένων στοιχείων πρὸς τὰ δεδομένα, ἐν τῇ πραγματικότητι ἐπαργυρώνω πλοίων, θά καταστή δυνατός ὁ καθορισμός τῆς διαγωγῆς τῶν πλοίων καὶ δῆ ἐπὶ τῆς ταχύτητος.

Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου θά ἡμελον νὰ τονίσω πάλιν τὴν σημασίαν τῆς διατηρήσεως τῆς ἀρχικῆς λειας καταστάσεως τῶν υφάλων τοῦ σκά-



‘Η ἔξελιξις τῶν τύπου «Ντόξφορντ» φορτηγῶν

φους τοῦ ἡλεκτροσυγκόλλητου πλοίου καὶ νὰ ὑποδείξω, δητὶ πρέπει νὰ ἔξακολούθηῃ ἡ ἔρευνα περὶ τῶν μέσων ἐπιτεύξεως τοῦ λίαν ἐπιθυμητοῦ αὐτοῦ σκοποῦ. Ο διὰ ριπῶν ἄρμμοι καθαρισμὸς τῶν ἐλασμάτων κατέστη δῆμος συνήθης καὶ δυναται νὰ ἀποδῷ μεθόδος γενικῆς χρήσεως.

3. Ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις ὑπῆρχεν, ἀναμφιδόλως, ἡ ἐπαναστατικῶν μεταβολῆς κατὰ τὴν ὑπὸ ἐπισκόπησην περίοδον. Φυσικά προεκάλεσε σοδαράς σκέψεις καὶ πουνεψάλλους εἰς πάντας τοὺς ἐνδιαφερομένους μὲ τὸ πλοίον ναυπηγούς, πειρατήτας, κατασκευασταῖς ἡλεκτροδίοιν καὶ ἐξαρτημάτων ἡλεκτροσυγκόλλησεως. Ὑπάρχει ἐν τούτοις εύρων στάδιον ἐπινοήσεως ἀποβλεπούσης εἰς τὴν ἀνάπτυξιν αὐτομάτων μηχανῶν ἡλεκτροσυγκόλλησεως καὶ τῶν μεθόδων τῆς ἐφαρμογῆς των. Τίποτε, δῆμως, ὅ πολὺ ἐπαναστατικὸν δέν προβάλλει ἀκόμα εἰς τὸ δρίζοντα ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου.

4. Ἡ μελέτη μου ἀφορᾷ τὰ φορτηγὰ πλοία. Θά περιορισθῶ δῆθεν ἀσχολούμενος μὲ τὸ μέλλον τῶν μηχανῶν διαθέσιμων διαθέσιμι καὶ μᾶλλον κατάλληλοι διὰ τούτα σκάφη καὶ αἱ ὄποιαι εἴτε τοῦ παρόντος φαίνεται νὲ είναι: α) Ἡ μηχανή ντῆξελ, β) ὁ ἀμιστόδηλος μὲ γέδητας θερμαινομένους διὰ πετρελαίου, γ) ὁ ἀεριοστρόβιλος, δ) ποικιλίαι καὶ συνδυασμοῖς τῶν προηγουμένων, δηλαδόν, η καλούμενη μηχανή «ἔλειθέρους ἐμβόλους καὶ εἰς ὁ ἀμιστρόδηλος, ἐν συνυσταμῷ μὲ αὐτῷ, παραγόμενον διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας.

**ΑΝΩΤΕΡΟΝ ΟΡΙΟΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ:** Εἶναι ἀληθές, δητὶ ναυπηγοῦνται φορτηγά διαθέτοντα μηχανὰς ἀναπτυσσούσας πραγματικὴν δύναμιν 10.000 ἵππων καὶ ἄνω, ταῦτα, δῆμως, είναι πλοϊα τῆς κατηγορίας τῶν «λαΐνερ», ναυπηγηθέντα πρὸς ἐκπλήρωσιν διαιτήρων τινῶν μεταφορικῶν ἀπαιτήσεων. Εἰς τὸ ναυπηγεῖσον τὸ ὅπερον ἐργάζομαι θεωρεῖται, δητὶ τὸ φορτηγὸν «πτάμπα» πραγματικῆς ἴπποδυνάμεως 6.000 ἵππων, μὲ μικρὸν πισσοτόν μέχρις 8.000 ἵππων. Εἶναι τὸ ἀνώτερον δρίον πρὸς τὸ ὄποιον ἐπὶ τοῦ παρόντος καὶ δῆ ἡ ἔγγυς μέλλον πρέπει νὰ ἀποβλέπωμεν. Ἐν τούτοις πρὸς τὸ σκοπον τῶν προβλέψεων διὰ τὴν μηχανὴν τοῦ φορτηγοῦ τοῦ μέλλοντος θά λαδῶν ὡς ἀνώτερον δρίον πραγματικῆς δύναμεως δητὶ ἀπαιτήται γενικῶς τοὺς 10.000—12.000 ἵππους. Αἱ ἔξετάσωμεν δὲ οὐτών τοὺς τύπους τῶν μηχανῶν, οὐδὲ ἀνωτέρω ἀνέφερον.

α) Μηχανὴ ντῆξελ.—*“Αἱ διχήμερων τὴν πραγματικὴν δύναμιν 10.000—12.000 ἵππους, ὡς ἀπετελούσαν τὸ ἀνώτερον δρίον μηχανὴν ἔτις ἀπαιτεῖται κατὰ γενικὸν κανόνα, νομίζω, δητὶ ἡ μηχανὴ «ντῆξελ» θέσιν τῆς καὶ ἐν τῷ προβλ-*

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ ‘Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

**MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED**

**ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

**Τεχνική Διαχείρησης Λειτουργίας καὶ Συντηρήσεως**

**Εποπτεία Επισκευῶν Μετασκευῶν καὶ 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 ΤΗΛ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM. TEL. 126851

πομένω μέλλοντι.

Η εἰσαγωγή κατά τὰ τελευταία ἔτη τῆς ὑπερφορτίσεως εἰς τὴν διχρόνιον μηχανήν, νομίζω, διτὶ ἀπέτελεσεν ἐπαναστατικήν πρόδοσον καθιστώσαν δυνατήν τὴν κατασκευὴν μηχανῶν πραγματικῆς δυνάμεως 10.000—12.000 ἵππων ἀνεύ σοδαρῶν ἡ μειονεκτημάτων. Η ὑπερφόρτισις, ἥτις ἀτέχει πολὺ ἀκόμη ἀπὸ τοῦ νὰ φθάσῃ εἰς τὸ μέγιστον διρίου τελείτητος ἀπόδοτικής, ἐπέφερε μεγάλην μείωσιν τοῦ μεγέθους καὶ τοῦ βάρους τῆς μονάδος δυνάμεως, οὕτως ὥστε νὰ καταστῆ δυνατή ἡ διάθεσις μεγαλύτερου χώρου διὰ μεταφορικήν ίκανότητα d.w. τοῦ σκάφους. Κατὰ τὴν γνώμην μου, βασιζομένην εἰς ἀποτελέσματα λειτουργίας πειραματικῶν μηχανῶν καὶ προτύπων, κατασκευασθέντων καὶ κατασκευαζομένων κατά τὴν προσεχῆ δεκατίαν, θὰ κατασκευάζωνται μηχαναὶ «ντῆζελ» μὲν ἀκόμη μεγαλύτερον μείωσιν μεγέθους καὶ βάρους, ὡς δὲ βασιμῶς ἐπίτικα, καὶ κόστους ἀκόμη.

β) Ε.ι.ς δυνάμεις ἀνά τῶν 15.000 πραγματικῶν ἵππων, ἐπὶ ἐνὸς ἄξονος, ὁ ἀτμοστρόβιλος μὲν συνδασμὸν καυσίμου πετρελαίου ἡ πυρηνικῆς ἐνέργειας, θὰ κρατήσῃ πιθανός τὴν σημερινήν του θέσιν. Πλὴν εἰς τὰ ἀπατούμενα διὰ τὰ φορτηγά πλοιαὶ δρία ἴπποδυνάμεως, δηλαδὴ 3.000 ἔως 10.000 ἵππων, ἡ μηχανὴ «ντῆζελ» θὰ ἔχῃ τὸ μέγα πλεονέκτημα νὰ λειτουργῇ μὲ κόστος καυσίμου ἀνερχομένου εἰς τὰ δύο τρίτα τοῦ δι' ἀτμοστροβίλου.

γ) Πρὸ δέκα περίπου ἑπτῶν ἐπιστενέτο, διτὶ ὁ ἀεριοστρόβιλος θὰ καθιστᾶ σοδαρὸς ἀνταγωνιστὴς τῆς μηχανῆς «ντῆζελ». Τούτο δὲν ἐπραγματοποιήθη, διότι πολλαὶ δινέκυψαν δισκολίαι, δοφείλομεναι κυρίως εἰς τὰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας, υφ' ἀς λειτουργεῖ ὁ ἀεριοστρόβιλος καὶ εἰς τὰς λιαν περιπτώσεις διατάξεις αἱ ὀποίαι εἰναι ἀγακαῖα διὰ νὰ ἔξασθαι λογικὴ ἀπόδοτικότητα. Ἐπὶ πλέον διὰ νὰ είναι ικανὸς ὁ ἀεριοστρόβιλος δημοσιεύει τὴν μηχανὴν «ντῆζελ» πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ τὰ βαρύτερα καύσιμα, ἀτινα χρησιμοποιοίναι αἱ νεώτεραι μηχαναὶ «ντῆζελ» καὶ ὁ ἀτμοστρόβιλος. «Αν, δομάς, γίνη τούτῳ ἐπέρχεται σοδαρὰ διάδρωσις τῶν πετρελαίου, δηλαδὴ, ἐλάττωμα, τὸ ποιον ἀκόμη δὲν ἔχει κατανικηθῆ ἐντελῶς. Ἐγώ προσωπικῶς, νομίζω, διτὶ ἐπὶ πολλὰ ἐπὶ ὁ ἀεριοστρόβιλος δὲν θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὰ φορτηγά πλοια.

δ) Μία ἔξελδεις τοῦ ἀεριοστροβίλου διὰ τὴν διποίαν κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτήν, δίδεται ποιά τις προσοχή, εἰναι ἡ χρησιμοποίησις μηχανῆς ντῆζελ πρὸς παραγωγὴν δέριων ἔξατμίσεων ὑψηλῆς θερμοκρασίας καὶ χρησιμοποίησεως αὐτῶν ὡς εἰς ἀεριοστρόβιλον. «Εχει ἡδη χρησιμοποιηθῆ συμπτειοτῆς μηχανῆς ντῆζελ σκευὴ στροφαλοφόρου ἀξόνου εἰς τὸν διποῖον τὰ ἐμβολαὶ τῆς μηχανῆς εἰναι συνελεύμενα ἀτ' ευθείας μετά τῶν ἐμβολῶν τοῦ συμπτειοτοῦ. Δύο τούτων ἐργάζονται αἱ ἀντίστροφα ἐμβολαὶ ἐν μηχανῇ «ἔλευθέρων ἐμβολῶν». Τὰ ἀερία ἔξαγωγῆς ἐτῆς μηχανῆς ταυτης «έλευθέρων ἐμβολῶν» χρησιμοποιούνται εἰς τὸν ἀεριοστρόβιλον εἰναι δε πολὺ χαμηλότερας θερμοκρασίας τῶν ἐκ τοῦ θαλάσσης καύσιμων αὐτῶν, εἰς τρόπον ὥστε ὁ μὲν στροβίλος ἐργάζεται ὑπὸ εύνοικωτέρας συνήθης αἱ δὲ δυσκολίαι, αἱ δοφείλομεναι εἰς διαδρώσεις λόγω τῆς θερμοκρασίας, μειούνται.

Ἐγκατάστασις ἀεριοστροβίλου μὲν ἐλεύθερον ἔμβολον τῆς φύσεως ταύτης, καταλημβάνει μικρὸν χώρων, ἔχει χαμηλὸν ὑνος, ἀποτελεῖ ὅμως περιπτώκον σχετικῶς σύστημα δυνάμεως. «Ἐγκατάστασις π. χ. δυνάμεως 6.000 ἵππων ἀπαιτεῖ 4—6 μονάδας μηχανῆς «έλευθέρων ἐμβολῶν» παρεχούσης τὰ δέρια ἔξατμίσεων αὐτῶν εἰς τὸν στροβίλον, διτὶς, μὲ τὴν σειρὰν του, κινεῖ τὴν ἐλικα τὴ παρεμβολῆ μειωτήρος.

Ἡ κατανάλωσις καυσίμων ἀεριοστροβίλου «έλευθέρων ἐμβολῶν» εἰναι καλύτερα τῆς κατανάλωσεως ἀτμοστροβίλου ἡ ἀεριοστροβίλου. ἀλλὰ εἴ-

ναι εἰσέτι πολὺ χειροτέρα τῆς καταναλώσεως καυσίμων τῆς κλασσικῆς μηχανῆς ντῆζελ. Πρόκειται περὶ εύφουσ ῥάγματι καὶ ἐνδιαφερούσης πρωταρτηρίου μονάδος μηχανῆς, ἔγω, δομῶς, δὲν προβλέπω, διτὶ μέγας ἀριθμός πλοιοκτητῶν θὰ υιοθετήσῃ ἐγκατάστασιν προαπαιτούσαν χειρότεραν κατανάλωσιν καυσίμων.

ε) Ἐρχομαι τώρα εἰς κάτι τὸ πραγματικῶν ἐπαναστατικόν, περὶ οὐ πολλοὶ εἰς ὑμῶν γνωρίζετε περισσότερον μηχανῆς, ἔγω, δομῶς, δὲν προβλέπω, διτὶ εἶτω, διτὶ ἀλτίτικα καὶ πιστεύω, διτὶ Μεγάλη Βρετανία μὲ τὸν συνήθη πρακτικόν της κοινὸν νοῦν, δὲν θὰ διστάσῃ νὰ ναυπηγήσῃ πραγματικῶν «άπομικών ἐμπορικῶν πλοίων» ὀποτεδήποτε αἱ ἔρευναι ἡ τὰ πειράματα παρουσιάσουν λογικὴν ἐλπίδα ἐπιτυχίας, ἀπὸ τεχνικῆς ἡ οἰκονομικῆς ἀπόφεως πράγμα τὸ διποίον, ἀποχώρω, δὲν διαφένεται ἀκόμη.

Ἐάν, ὡς φαίνεται πιθανόν, ἡ ὑπὸ τοῦ πυρηνικοῦ ἀντιδραστήρος παραγομένη ἐνέργεια, ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν πρόσωτιν τοῦ πλοίου, μεσω ὀτροστροβίλου, τότε, δισον ἀφορῇ τὸ φορτηγὸν πλοίον, τὰ πλεονεκτήματα τῆς ἀμέσου πετρελαιομηχανῆς ντῆζελ ἐπὶ τοῦ ἀτμοστροβίλου θὰ ἔξακολουθούν ὑπάρχουσαν εἰς σχέσει πρὸς τὴν ἀπόδοτικότητα καὶ δέον πολλὰ ὀπωδόητο πρὸς τὴν παρέλθουσαν ἵνα ἡ νέα πηγὴ ἐνέργειας ἐφαρμοσθῇ καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων. Ἐν τῷ μεταξύ η νέα αὐτὴ πηγὴ ἐνέργειας πιθανῶν θὰ πειροισθῇ εἰς δυνάμεις πολὺ ὑψηλοτέρας ἀπὸ ἐκείνας αἱ ὀποίαι ἀπατούνται διὰ τὸ φορτηγὸν πλοίον.

Ἐάν, ὡς φαίνεται πιθανόν, ἡ ὑπὸ τοῦ πυρηνικοῦ ἀντιδραστήρος παραγομένη ἐνέργεια, ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν πρόσωτιν τοῦ πλοίου, μεσω ὀτροστροβίλου, τότε, δισον ἀφορῇ τὸ φορτηγὸν πλοίον, τὰ πλεονεκτήματα τῆς ἀμέσου πετρελαιομηχανῆς ντῆζελ ἐπὶ τοῦ ἀτμοστροβίλου θὰ ἔξακολουθούν ὑπάρχουσαν εἰς σχέσει πρὸς τὴν ἀπόδοτικότητα καὶ δέον πολλὰ ὀπωδόητο πρὸς τὴν παρέλθουσαν ἵνα ἡ νέα πηγὴ ἐνέργειας ἐφαρμοσθῇ καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων. Ἐν τῷ μεταξύ η νέα αὐτὴ πηγὴ ἐνέργειας πιθανῶν θὰ πειροισθῇ εἰς δυνάμεις πολὺ ὑψηλοτέρας αἱ ὀποίαι ἀπατούνται διὰ τὸ φορτηγὸν πλοίον.

5.— Είναι, ἀναμφιδώλως, εὐρείας σημασίας καὶ σπουδαιότητος καὶ τούτο κατεδειχθῇ ἐτῶν παραπεδέντων παραδειγμάτων, ἡ βαθμιαία αὔξησης τῆς ταχύτητος τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ἀπὸ δέκα κόμβων Ἡ ὀλιγότερον, εἰς 14 ἢ καὶ περισσότερους, κατὰ τὰ 35 παρελθόντα ἐπη. Ἐξ ὅσων δὲ ἀναγνώσκομεν εἰς τὸν Τύπον καὶ τὰς τεχνικὰς ἐφημερίδας φαίνεται ὡς γενόμενον δεκτόν, διτὶ αἱ ταχύτητες θὰ τείνουν νὰ αὐξήσουν ἀκόμη περισσότερον. Θὰ ἦτον δύναται τὸ προσεχέστερον, διτὶ δέ πολλοὶ θέλουσι τὰς ταχύτητας τῶν φορτηγῶν, διτὶ σκαφῶν εἰναι δικαιολογημένην ἐν ὅψει τοῦ γεγονότος, διτὶ πολλοὶ Βρετανοὶ καὶ ἡ μεγάλη αὔξησης σκαφῶν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν εἰναι δικαιολογημένην ἐν τῷ προσεχέστερον. Θὰ δέ πολλοὶ θέλουσι τὰς ταχύτητας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν εἰναι δικαιολογημένην ἐν τῷ προσεχέστερον.

Πολλὰς κοπιώδεις, πλὴν ἐνδιαφερούσας ὡρας, κατηγόρωσαν κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς νεότητός μου, σγεδιάζων σειράς πλοίων ποικίλων ταχυτήτων

# Canadian Liberty Ship PARTS

## Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKS:

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

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK  
AT ALL U.S. PORT

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC  
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

διὰ λογαριασμὸν πελατῶν μου. Πάντοτε, δῆμως, τὰ οἰκονομικὰ πορίσματα σαφῶς ηὐνόουν τὰς χαμηλὰς (ἄν μη τὰς χαμηλοτάτας) ταχυτήτας.

Οἱ πελάται, οὐχὶ εἰς πάσαν περίπτωσιν, δὲν ἡκολούθουν τὰ πορίσματα πρὸς ναυπήγησιν πλοίοις μικρᾶς ταχύτητος, συχνάκις δὲ ἀπεφάσιζον τὸ ἀντίθετον, ἐπὶ τῇ προφάσει «καλλίτερα νὰ δώσωμεν εἰς τὸ πλοῖον ὅλον ἵνα κόμβον ἀκόμα», δὲν ἔρει κανεὶς ποτὲ τὶ θὰ συμβῇ εἰς τὸ μέλλον.

Δὲν πρωτίθεμα νὰ εἰσέλθω εἰς λεπτομερῆ ἀναγραφὴν τοῦ ἀρχικοῦ κόστους τῶν συνήθων δαπανῶν κλπ. κλπ., καθόσον ταῦτα ἔχει δεόντως πραγματευθῆ ὁ Φ. Μπόλτον. Οἱ ἴδιοι μου, δῆμως, ὑπολογισμοὶ καθὼς καὶ οἱ τοῦ κ. Μπόλτον φαίνονται τόσον ἀκαταμάχητοι, ὅπετε νὰ πρέπει νὰ ἔξαρο πάλιν τὸ γεγονός τοῦτο μὲ τὴν Ἐπίδα, διτὶ πλοιοκτήται τινές, ίσως, ἀποφασίσουν νὰ ρίψουν ἀκόμη ἐννέα βλέψεις εἰς τοὺς λογαριασμοὺς των, ίδιων τῶρα ὅποτε οὗτοι δύνανται νὰ βασίζωνται, ίσως, εἰς φυσικέρας καὶ οὓς νομίζω, πλέον ρεαλιστικὰς τιμὰς ναύλων. Εἰναι, ίσως, οἰκονομικώτερά ἡ μεταφορά γαιασθράκων ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν εἰς Εὐρώπην μὲ ταχύτητα 15 κόμβων καὶ μὲ ναύλον 100 σελλίνια κατὰ τόννου, εἶναι δῆμως τοισύτην μὲ ναύλον 30 σελλίνια ἡ καὶ διλιγώτερον; Οἱ ὑπολογισμοὶ εἰς τὸ ἀκόλουθον παράρτημα φαίνονται ἀπαντώντες ἀρνητικῶς.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν ἡ θερμοπυρηνικὴ ἡ ὅλη τις ἄγνωστος εἰστοῦ ἐνέργεια καταστὴ νοητομοποίησις, ίσως, τότε τὸ κόστος τῶν μηχανῶν καὶ τῶν καυσίμων νὰ ἀποδῆ ἡσσον παράγων. Ν. δὲ ταχύτης τῶν 14 ἢ 15 κόμβων νὰ θεωρήται, διτὶ εἴναι βῆμα χειλώνης.

Ἄλλ' οἰνδηπότε καὶ ἀν πρέπει νὰ εἰναι τὸ ἀπότελεσμα, νομίζω, ὅπι πάντοτε θὰ ὑπάρχῃ θέσις διὰ τὸ Ἰνστιτούον τῶν Ναυπηγῶν καὶ ὅσων, ὡς φαίνεται δυνατόν, ἡ περγή θερμοπυρηνικῆς δυνάμεως παράγη οἰκονομικῶς ἡλεκτρισμὸν διὰ κινητήριον μηχανήν καὶ συνεπῶς κινητισμὸν εἰς τὴν

ΠΙΝΑΞ II		
Τύπος	Καρφωτὸν εἰς διαστάσεις πλοίου συγκολλητοῦ	Καρφωτὸν προστηρομοσμένον σχέδιον
Μῆκος μεταξὺ καθέτων	450 πόδες	450 πόδες
Πλάτος	62 πόδες	62 πόδες
Βάθος	30 πόδες 6 ἵντς	30 πόδες 6 ἵντς
Βύθισμα ἔξωτερικὸν	26 π. 8 3/4 »	26 π. 9 5/8 »
Συντελεστὴς γάστρας	0,714	0,705
Τίτοι	—	115
Ηλεκτρόδια	35	124
Όλικὸν βάρος χαλινοῦ	2895	3235
Καθ. χάλιψ, ἥλιο, ἡλεκτρόδια	2683	3010
Βάρος ἄφορτον	4080	4545
Μεταφορικὴ ικανότης (d.w.)	11170	10715
Έκτόπισμα	15250	15260
Καθαρό χωρητικότης	3710	3986
Ταχύτης	14	14
Κατασκευὴ μηχανῆς	ἡλεκτροσυγκόλλητος	ἡξ ὀλοκλήρου χυτοσιδηρᾶ
Ἄριστος ἴππος, (πραγματικὴ)	4800	4800
Κατανάλωσις καυσ. ἡμέρ. τὸν.	19	19
Λεπτομέρειαι περιειδῶν:	50	50
Καύσιμον περιειδῶν:	1045	1350
Υδρος τροφοδοτήσεως	50	50
Πόσιμον υδωρ	110	110
Προμήθειαι, ἔλαιον λιπάνσεως, πλήρωμα κ.τ.λ.	50	50
Μεταφερόμενον φορτίον (d.w.)	1255	1560
Συνολ. μεταφερ. φορτίον (d.w.)	9915	9155
	11170	10715
		11445

ἔλικα (ἢ ἄλλο τι). Καίποι τότε δὲν θὰ χρειάζωνται πλέον λέθητες ἡ μηχανὴ μὲ βάσιν τὴν θερμότητα, θὰ χρειάζωνται, δῆμως, σκάφη καὶ συνεπῶς θὰ παριστάσονται ἀνάγκη τῶν φώτων τοῦ Ἰνστιτούού.

Ἀναμφίσιλος εἰναι ἡ μεταφορά βαρέων φορτίων διο τοῦ ἀέρος μὲ οἰκονομικὸν κόστος. (Μία ἀμερικανικὴ ἀεροπορικὴ ἑταῖρισι σχεδιάζει ἀεροσκάφος, δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 5.000 ἑπιβάτας). Τούτο, δῆμως, φαίνεται ἀμφίσιλον, ἐκτὸς ἀν θὰ δυνάμεθα νὰ ἔξακοντίζωμεν τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν στρατόσφαιραν καὶ τὰ ἀφίνωμεν ἔπειτα νὰ πίπτουν, μόνα τῶν, εἰς τὸν προορισμὸν τῶν !!

J. RAMSAY GEBBIE  
C.B.E. D. Sc.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

#### ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΔΑΡΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

##### ΕΠΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Σκάφος: Μῆκος 470 πόδ. 0 ἵντ. μεταξὺ καθέτων, μέγιστον πλάτος 67 πόδ. 0 ἵντ. μεγίστον ὑψος 40 πόδ. 8 ἵντ. Βάθος μεταξύ 30 πόδ. 4½ ἵντ. (κλειστὸν σέκτον. τετρ. ντέκ). "Εμφορτόν ἐκτόπισμα 19.705 τόνοι. Καθαρὰ χωρητικ. 5.700. (Τὰ αὐτὰ δεδομένα καὶ διὰ τὰς δύν. περιπτώσεις).

Μηχανὴ: 4.800 πραγμ. ἴπποδ. 7.200 πραγματ. ἴπποδύν. Μεταφορ. ἴκανότης d.w. 14.820 τόν. 14.490 τόν. Κατανάλωσις καυσίμων 19.— τόν. ἡμέρησ. 28½ τόν. ἡμερησίων Ταχύτης Κόστος κατασκευῆς 13½ κόμβοι 15½ κόμβοι £ 1.002.000 £ 1.109.000

Ταξίδιον Χάρπατος Ρόδος—Ρόπτερντην 3.490 νουτικὰ μίλλια. Φορτίον πρὸς 30 σελ. καὶ 100 σελ. γαιανέραξ (Ἐλεύθερα ἐκφορτώσεων). 4 ἡμέραι ἐκφορτώσεων καὶ 4 ἡμέραι φορτώσεως. Λιμενικὰ δικαιωμάτα κλπ. 1 σελ. κατὰ τόννον ἡμερησίων. Καύσιμα (Diesel) 260 σελ. κατὰ τόννον. Τὸ ταξίδιον ἐπιτροφῆς ἀνεύ φορτίου.

Ταξίδιον ἐν πλῷ (ἀπόπον) ἡμέραι 10,77 9,38 Κυκλικὸν ταξίδιον ἡμέραι 29,54 26,76 Αριθμ. ταξιδ. κατ' ἔτος (περίπου 345 ἡμ.) 11,68 12,89 Καύσιμα ὑπὸ φορτίου 10,77 X 15 = 162 9,38 X 24 = 225 Καύσιμα ὑπὸ φορτίου + 10 % 10,77 X 19X1, 1 = 225 9,38 X 28,5 X 1, 1 = 294 Καύσιμα κυκλικὰ ταξιδίου. 387 519 Εμφορτός ἀνάχωρησις Καύσιμα + 10 % τόν. 225 294 Υλικά καὶ πόσιμον υδωρ τόν. 165 165 Φορτίον τόν. 1443€ 14031 Βάρος ἄφορτον 4885 5215 Εμφορτόν ἐκτόπισμα 19705 19705 Καταναλώθεντα Καύσιμα) κατὰ κυκλικὸν ταξίδιον) 397X13 λιρ. = 55725 λιρ. 492 X 13 λιρ. = 82441 λιρ. Αξία καυσ. κατ' ἔτος 26.300 λιρ. 26.300 λιρ. Λιμενικά κατ' ἔτος 26.630 λιρ. 29.389 » Εξέδα £ 99.630 102.389 » Ναύλος πρὸς 30)— 100)— 30)— 100)— Κατὰ ταξίδιον 21.645 72.150 21.046 70.155 έπιστος 252.814 842.712 271.283 904.298 Καύσιμα ἀνεύ ναύλ. κατ' ἔτος 197.089 786.987 188.842 831.857 Εξέδα 99.630 99.630 102.389 102.389 Κέρδος £ 97.459 £ 687.357 £ 86.453 £ 719.468 Αναλογία κέρδους 0,0973 0,6860 0,0780 0,688

Οὕτων ἐν περιπτώσει ὑψηλῶν ναύλων τὸ ταχὺ πλοίον εἶναι κατὰ 5½ % διλιγώτερον ἀποδοτικὸν τοῦ μᾶλλον βραδύπλου, δὲν, δῆμως, οἱ ναύλοι καταπέρευσον εἰς τὰ 30 σελλίνια ἢ σχετικὴ ἀποδοτικότης τοῦ ταχύτερου πλοίου καταπίπτει ἐπίσης καὶ καθίσταται τοῦτο κατὰ 20 % διλιγώτερον ἀποδοτικὸν τοῦ βραδυπλού πλοίου.

### ΠΙΝΑΞ III.

#### ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙΟΝ

Τύπος πλοίου: 'Ολοκάρφωτον. Ημερήσιαι δαπάναι £ 175. Μή ἀποδοτικοὶ ἡμέραι κατ' ἔτος: 26. Δικαιώματα λιμένων κλπ. κατὰ κόρων καθαρὰς χωρητικότητος 1)— Καθαρὰ χωρητικότης: 3986. Κόστος καυσίμων Ντήξει κατὰ τόνον: 270)— Ταχύτης: 14 κόμβοι. Κόστος καυσίμων λέθητος: 190)— Μῆκος ταξίδιον μίλ. 3000.

Τύπος	7	14	20
Ναύλος, μείον ἐπιδιαρύσσεων	40)— 8,9	80)— 8,9	80)— 8,9
Ημέραι πλού	7	7	14
Χρόνος ταξίδιου ἀπὸ ἐνὸς λιμένος εἰς ὅλον	15,9	15,9	22,9
Ταξίδιο ἐπησίως	21,32	21,32	21,32
Καύσιμα ταξίδιον καὶ λιμένος + 10 %	263 τόν.	263 τόν.	291 τόν.
Προμηθείαι καὶ υδωρ τροφοδοτήσεως	160	160	160
Συνολικὸν βάρος καυσίμων καὶ προμηθειῶν	423	423	451
Μεταφερόμενον φορτίον (d.w.)	11.022	11.022	10.994
Έξεδα λιμένων κατ' ἔτος	29.848	29.848	41.440
Δαπάναι πλοίου ἐπησίως	£ 63.875	£ 63.875	£ 63.875
Σύνολον ἐξδόων	£ 93.723	£ 93.723	£ 105.315
Ναύλος κατὰ ταξίδιον	£ 22.044	£ 44.088	£ 66.132
Καύσιμα κατὰ ταξίδιον	£ 3.132	£ 3.132	£ 3.132
Ναύλος, μείον καύσιμα κατὰ ταξίδιον	£ 18.912	£ 40.956	£ 63.000
Ναύλος, μείον καύσιμα ἐπησίως	£ 403.204	£ 873.182	£ 1.343.160
Έξεδα διλιμένων κατ' ἔτος	£ 93.723	£ 93.723	£ 105.315
Κέρδος διλιμένων	£ 309.481	£ 779.459	£ 1.249.437
Άρχικὸν κεφάλαιον	£ 947.890	£ 947.890	£ 947.890
Ποσοστὸν τοῦ κέρδους	0,327	0,823	1.316
		0,180	0,522
		0,866	0,866

### ΠΙΝΑΞ IV.

#### ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙΟΝ

Τύπος πλοίου	7	14	20
Ναύλος, μείον ἐπιδιαρύσσεως	40)— 8,9	80)— 8,9	80)— 8,9
Ημέραι πλού	7	7	14
Χρόνος ταξίδιου	15,9	15,9	22,9
Ταξίδιο ἐπησίως	21,7	21,7	21,7
Καύσιμα (ταξίδιον καὶ λιμένος + 10 %)	214 τόν.	214 τόν.	242 τόν.
Προμηθείαι καὶ υδωρ τροφοδοτήσεως	160	160	160
Συνολικὸν βάρος καυσίμων καὶ προμηθειῶν	374 »	374 »	402 »
Μεταφερόμενον φορτίον (d.w.)	10.796 »	10.796	10.768
Έξεδα λιμένων κατ' ἔτος	£ 27.286	£ 27.286	£ 37.892
Δαπάναι πλοίου ἐπησίως	£ 63.875	£ 63.875	£ 63.875
Σύνολον ἐξδόων	£ 91.161	£ 91.161	£ 101.767
Ναύλος κατὰ ταξίδιον	£ 21.592	£ 43.184	£ 64.776
Καύσιμα κατὰ ταξίδιον	£ 2.532	£ 2.532	£ 2.798
Ναύλος, μείον καύσιμα κατὰ ταξίδιον	£ 19.060	£ 40.652	£ 62.244
Ναύλος, μείον καύσιμα ἐπησίως	£ 401.594	£ 856.538	£ 1.311.481
Έξεδα διλιμένων κατ' ἔτος	£ 91.161	£ 91.161	£ 101.767
Άρχικὸν κεφάλαιον	£ 310.433	£ 765.377	£ 1.220.320
Υποτιθέμενον ὄρχικὸν κεφάλαιον	£ 835.870	£ 835.870	£ 835.870
Ποσοστὸν κέρδους	0,371	0,916	1.460
		0,206	0,583
		0,960	0,960

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Παραθέτομεν κατωτέρω τὸ δεύτερον καὶ τελευταῖον μέρος τῆς λίαν ἐνδιαφερούσης ἀπόφασεως Ἀμερικανικοῦ Δικαστηρίου, ἐπὶ συγκρούσεως μεταξὺ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ καὶ Ἀμερικανικοῦ πολεμικοῦ πλοίου, ἐπὶ τῆς ὅποιας ἐδημοσιεύσαμεν σχόλιον τοῦ δικηγόρου κ. Δημ. Σαράβρι μείζης τοῦ τευχός μας τῆς Ιης Φεβρουαρίου 1958 καὶ τῆς ὅποιας τὸ πρότον μέρος ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προηγουμένον τευχός μας.

1

Βεβαίως οι Κανόνες πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν, πληροῦν τὰς ἀντέρᾳ ὑπὸ στοιχεῖα αἱ καὶ β' ὑπὸθεσίεις. Ἐρωτάται: σκοπούν, ἄρα γε, προεχόντας, οἱ Κανόνες πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, τὴν προστασίαν ἰδιωτικῶν συμφερόντων καὶ οὐχὶ μόνον τὴν προστασίαν τοῦ δημοσίου συμφέροντος; Τὸ ἀρθρὸν 105 τοῦ Εἰσαγ. Νόμου, ἐλήφθη κατ' οὐσίαν ἐκ τοῦ Γερμανικοῦ Δικαιου κατὰ τὸ ὄποιον (Μ. Στασιωτούλου Ἐνθ' ἀν., σελ. 309—310): «Ἐάν ὁ σκοπὸς ὃν τείνει νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὸ δεδομένον ὑπηρεσιακὸν καθῆκον εἰναι μόνον ἡ τήρησις τῆς δημοσίας τάξεως καὶ η προστασία τῶν περιουσιακῶν συμφερόντων τῆς ὅλητος ἐπὶ τὴν κανονικὴν ὑπηρεσιακὴν δράσιν τοῦ ὑπαλλήλου, τότε θὲν πρόκειται περὶ καθῆκοντος ἐπιβεβλημένου ἔναντι τρίτων. Ἐάν ἀντιθέτως τὸ καθῆκον ἔχῃ θεοπισθῆ πρὸς τὸ συμφέρον ἀτόμων, τότε εἶναι ἐπιβεβλημένον τῷ ὑπαλλήλῳ ἔναντι αὐτῶν. Ο συγγραφεὺς παραδέχεται, ὅτι ἐκ πάσης διατάξεως σκοπούσης τὴν προστασίαν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος, προκύπτει ἔμμεσος προστασία καὶ τῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων ἀπάντων τῶν πολιτῶν ἡ μεγάλων κατηγοριῶν ἐκ τούτων. Εἶναι ἀνάγκαιον, ἐπομένως, ὅπως ἐν τῇ ἀναζήτησει τοῦ σκοποῦ μιᾶς ὠρισμένης διατάξεως νόμου, ἡ ἐρμηνεία μὴ παραμείνῃ εἰς τὸ γράμμα τῆς διατάξεως ἀλλὰ ἀποδημεῖ εἰς τὴν ἀλληῇ ἔνοιᾳ αὐτῆς. Ἡ εὑρέ αἱ ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος τούτου ἡκολούθηκε καὶ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Νομολογίας, γενομένη δεκτῆς τῆς θεωρίας, ὅτι τὰ δημόσια δργαία εἶναι ἐπιφορτισμένα με καθῆκοντα ἔναντι ὅλων τῶν πολιτῶν, πρὸς ἀποφυγὴν, κατὰ τὸ δυνατόν, οἰασθήποτε προσβολῆς τῶν συμφερόντων αὐτῶν καὶ ὅπως ποιοῦνται καλὴν χρῆσιν τῆς παρασχεθείσης αὐτοῖς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἔξουσίας. Σημειούνται περαιτέρω, ὅτι ἀσάκις εἰς κανῶν δικαίου καταλήγει εἰς τὴν πραγματικότητα νά ἱκανοποιῇ ἰδιωτικὰ συμφέροντα, δέον ἀμφιβολία, νά θεωρῆται ὅτι ἔχει ἄμα καὶ τὸν σκοπὸν νό ἔξυπηρετήσῃ καὶ προστατεύσῃ ταῦτα, καὶ συνεπώς ὅτι, συντρεχόντων καὶ τῶν λοιπῶν γνωρισμάτων, τείνει νά συστήσῃ δημόσιον ἐξ ὑποκειμένων δικαιοιον, τεθείμενός οὕτω πρὸς προστασίαν ἀμφοτέρων, τοῦ τε γενικοῦ καὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ συμφέροντος.

Έν τη δημετέρα ύποθετική περίπτωσει εύρισκόμεθα πρό ένός ἐλληνικού πολεμικού πλοίου ἐπιστρέφοντος εἰς τὸν λιμένα καὶ συναντώμενου μεθ' ἑνὸς ἀμερικανικοῦ ἐμπορικού πλοίου κατεύθυνομένου εἰς τὴν ἀλλοδοτήπην. Ἐφ' ὅσου οι Κανόνες πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων εἶναι ἔφαρμοστεοί ὑπὸ ἀμφοτέρων, τῶν τε πολεμικῶν καὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, σκοπουσι κατ' ἄρχην οὐτοὶ τὴν ρύθμισιν τῆς ναυσιπλοΐας ἐν γένει, καὶ δὲν προεβλέψθη ὅτι ἕν πολεμικὸν πλοῖον, μη τελοῦν ἐν δράσει ἐν καιρῷ πολέμου, βάλλοντα νά ἀπόλαμψαν εἰδίκων προνομίων. Ἡ ἐλεύθερα ἔρμηνεία τῶν Ἑλληνικῶν Νόμων δόηγει εἰς τὴν ἀποψιν, ὅτι ἐν δημόσιον ἔξι ὑποκειμένου δικαίωμα ἔδημοις γρήγορη, τὸ ὅποιον ἀναφει τὴν ειδικὴν ἀποφασιτικήν περίπτωσιν τὴν διαλαμβανομένην εἰς τὸ ἅρδιον 105 τοῦ Εἰσαγ. Νόμου.

Η Ελληνική Νομολογία υποστηρίζει τὴν ἀπεψιν ταύτην. Εἰς μίαν περίπτωσιν ('Απόφασις 437/1956 τοῦ Ἀρέιου Πάγου, τμῆμα Iον) ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἔμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεδονε μιαν διαταγὴν ἡτὶς προβλεπεῖ, ὅτι ὁ ἐνάγων θὰ ἔξετελει δρομολόγιον μεταφοράς ἐπιβατῶν διὰ πλοίου μεταξὺ δύο λιμένων κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθυμερόν ἐκάστου μηνὸς καὶ ὅτι ἔτερος πλοιοκτήτης θὰ ἔξετελει τὸ αὐτὸν δρομολόγιον διὰ ἔτερου πλοίου κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθυμερὸν ἐκάστου μηνὸς. 'Ο ἐνάγων, διστὶς πρότερον ἔξετελει τὸ δρομολόγιον τοῦτο διὰ τοῦ πλοίου του καθημερινῶς, ἥγειρεν ἀγωγὴν κατὰ τὸν Δημόσιον. Τὸ ἐναγόμενον Δημόσιον ἐτεκαθέσθη τάξις διατάξεις του ἄρθρου 105 (Εἰσαγ. Νόμου Α.Κ.). Τὸ Δικαστήριον ἔδεχθη, ὅτι δὲ Νόμος 499/1947 καὶ ἡ προγενεστέοντας 'Απόφασις τοῦ Λιμενάρχου δι' ἡ εἶχε παραχωρῆται τὸ δρομολόγιον καθημερινῶς εἰς τὸν ἐνάγοντα, δὲν ἐσκόπουν τὴν προστασίαν ιδιωτικού δικαιώματος ἡ συμφέροντος. 'Εν ἀλλοιού λόγῳ, οὐ 'Ελληνικὸς Νόμος παρέσχεν εἰς τὴν Λιμενικὸν Ἀρχήν ωρισμένας ἀστυνομικὰς ἀρμοδιότητας πρὸς ρύθμισιν τῶν μεταφορῶν μεταξὺ δύο λιμένων, περιλαμβανούμενου καὶ τοῦ δικαιώματος δηπως δρίζῃ πλείσινας τοῦ ἐνὸς μεταφορεῖς πρὸς τὸ συμφέρον τῆς δόλτητος τῶν πολιτῶν. Μή παραδισθείσης ἔτερας τὸν διατάξεων νόμου, τὸ Δικαστήριον ὄρθως ἔδεχθη, ὅτι δὲν ὑφίσταται εὐθύνη του Δημόσιου.

Τρεις απόφασεις άφορώσαι κάποιον δύναμιτι "Άλφρεντ Γκίμπη, κάτοικον Λονδίνου και άσκαντα έπιχειρηστήν εν 'Ελλάδι, παρέσχον έρεισμα εις τοὺς ισχυρισμούς τοῦ έναγοντος, διτὶ δύνασται νὰ έγερθῇ ἀγώνη (ύπο 'Αμερικανού κατά τοῦ ΕΛΛηνικοῦ Δημοσίου). Εἰς τὴν περίο-

πτωσιν της πρώτης των ανω αποφάσεων (8028/1951 Πρωτοδικείου 'Αθηνών), ή αγώγη ήγερθη υπό της πλοιοκτητριας έταιριας 'Ηπειρωτικής 'Ατμοπολιστικής Γ. Ποταμιάνος Α. E.' και τού 'Ασφαλιστικού Γκίμπτες κατά του 'Ελληνικού Δημοσίου διά την αποκαταστασιν ζημιών προέβυσσων έκ συγκρούσεως μεταξύ ένδος έπιβατικού πλοίου της 'Ηπειρωτικής 'Ατμοπολιστικής και ένος ναρκαλιευτικού άνηκοντος εις το Δημοσίου. 'Η σύγκρουσις έλασε χώραν την 30 Νοεμβρίου 1949 και ό Γκίμπτες ήσκει δικαιώματα έξι ύποκαταστάσεως ως 'Ασφαλιστής. 'Η απόφασης έλασσεν υπ' οψιν, διτι ό κυβερνήτης τού ναρκαλιευτικού άνεδεσε την διακυβερνήσης τού πλοίου εις άξιωματικόν μη έχοντα τά προσόντα διακυβερνήσεως πλοίου. Τό Δικαστήριον έδειχθη, ότι ύφισταται εύθυνη του Δημοσίου κατά τό άρθρον 105 (Εισαγ. Νόμου) και τά άρθρα 71 και 914 (Α.Κ.). Εις την δευτέρων τών ύποθεσεων «Γκίμπτες» (άποφασις 11016/1954 Πρωτοδικείου 'Αθηνών) ή αγώγη ήγερθη υπό μόνον τού Γκίμπτες κατά του 'Ελληνικού Δημοσίου. Λόγω τού διτι ό κυβερνήτης τού πλοίου και ό κατά την άρων της συγκρούσεως άξιωματικός φυλακής δέν έλασσον μέρος εις την δίκιαν, ή ύποθεσις περιεστράφη εύρυτατα γύρω από τη σημείον αύτο. 'Η έκδοθείσα όριστική απόφασις (18828/1955 Πρωτοδικείου 'Αθηνών) έπι της ύποθεσεως Γκίμπτες, έδειχθη, διτι οι δύο άξιωματικοί ήσαν αλληλεγγύων μετά τού Δημοσίου ύπευθυνοι, άλλ' αὐτή η αντέρτη ('Απόφ. 3631/1956 'Εφετείου 'Αθηνών) μόνον λόγω τού διτι οι δύο άξιωματικοί τού Ναυτικού δεν παρέστησαν καθ' όλα τά στάδια της διαδικασίας. Μολονότι ή ύποθεσις «Γκίμπτες» δέν είνε ακριβών δομοί πρός την εξεταζομένη (ύπωθετικήν περίπτωσιν) είναι προφανές, εν τούτοις, διτι τά 'Ελληνικά Δικαστήρια δέν λαμβάνουν υπ' οψιν των την θεωρίαν περι ασυδοσίας τού Κράτους ως παράγοντα κατά την έκδικασης άγνωμην έγερθειών παρ' αλλοδαπών.

Ανευ προσπάθειας πρὸς ἀνάλυσιν δὲ τῶν ἐν προκειμένῳ Νομῶν, Ἀποφάσεων καὶ Συνθήκων, τὸ Δικαιστήριον ἀποφαίνεται, ὅτι ἡ ἀπάγ-  
τησις εἰς τὸ ὑποθετικὸν ἔσωτημα εἶναι, ὅτι ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἄρθρων  
914/Α.Κ.) καὶ 105 (Ε.σχ. Νόμου Α.Κ.) καὶ τῶν Κανόνων πρὸς  
Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων, θὰ ἡγεμόνα νὰ ἐγερθῇ ἀγωγὴ (ὑπὸ Ἀμερι-  
κανοῦ κατὰ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου.).

Τούτο μάς άγει είς έξέτασιν τής δευτέρας κυρίας ένστάσεως τοῦ ἔναγμονού καθ' Ἰην, διά τό τύποις παραδεκτὸν τῆς ἀγωγῆς ἀπαίτε. ται προηγουμένη τήρησις τῆς προδικασίας τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς περὶ Σ. Ε. Ν. Α. (Συμβουλίου Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων) νομοθεσίας.

Ο ένάγων ισχυρίζεται, ότι ή δικαιοδοσία τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. περιορίζεται και έχει έφαρμογή μόνον ἐπὶ πλοίων ἐκ τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὸν ορισμὸν τοῦ ἀρθρου 226 τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Νόμου δοτῆς ρητῶν ἀποκλείεται τὰ πολεμικὰ πλοῖα καὶ ὅτι ἐπὶ Σ.Ε.Ν.Α. νόμος (Ν.Δ. 1774/1939) σαφῶς καθορίζει, ότι δέον να ἐπροξενήθη ζημία εἰς Ἑλληνικὸν ἔμπορικὸν πλοῦ σὐ. Ούναγών παραδέχεται, ότι ἐπὶ συγκρούσεως μεταξὺ Ἑλληνικοῦ ἔμπορικοῦ πλοίου καὶ Ἑλληνικοῦ πολεμικοῦ πλοίου, θά οὐφίσταται δικαιοδοσία τοῦ Σ.Ε.Ν.Α.

Κατὰ τὴν θεωρίαν τοῦ ἐναγομένου, ὅσάκις ἐπὶ συγκρούσεως ἀλλοδαποῦ ἐμπτορικοῦ πλαιοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ πολεμικοῦ πλαιοῦ, ὑπόστασιν ἀμφότερα ταῦτα ζητιασ. Θάνατοστασία δικαιοδοσία τοῦ Σ.Ε.Ν.Α.

φυσικά, αλλά ημίτιτα, ως υφιστατούσα σημασία των περιπτώσεων των επιπλέοντων.

Κατά τὸν συγγραφέαν «Αντωνιάδην» (Ξ. Α. Α' αντωνιάδου: Τὸ Ναυτικὸν Ἀπόχυμα) ὁ βασικὸς σκοπὸς τῆς περὶ Σ.Ε.Ν.Α. νομοθεσίας εἶναι ἡ προστασία τῶν ἀσφαλιστικῶν συμφερόντων, δσάκις, δμως, πλοΐας ἀνθηκόντα εἰς τὸ Δημόσιον ἐπιδιδοντα εἰς ἀσκήσιν κερδοσκοπικῆς ἐπιχειρήσεως, τὸ Σ.Ε.Ν.Α. ἔχει ἀρμοδιότητα δωπας ἐπιλογῆρη τῆς υποθέσεως. Δέν υφίσταται, φυσικά, τοιούτος βασικὸς σκοπὸς προστασίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ Ἑλληνικοῦ πολεμικοῦ πλοίουν καὶ Ἀλλοδαποῦ ἵπταροκοῦ πλοίουν.

πολεμικού πλαισίου και αλλοσαστού εμπορικού πλαισίου.

Και οι τρείς υπό τον έναγοντος προτάθεντες έμπειρογνώμονες έττι της Ελληνικής νομοθεσίας, έξερφασαν την γνώμην, ότι τὸ Σ.Ε.Ν.Α. δὲν θά είχε δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς ἑνόπιου τοῦ Δικαστηρίου ὑπὸ ἔξτασιν τελούσης ὑπεθετικῆς περιπτώσεως. 'Ο ὑπὸ τοῦ ἑναγομένου προταθεὶς ἐμπειρογνώμων δὲν ἐγκίνασθαι ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐφαρμογῆς τῆς περὶ Σ.Ε.Ν.Α. νομοθεσίας. 'Ανευ ἐμφανούς ἀντιθέσεως εἰς τάς ἐκτεθείσας γνώμας τῶν μαρτυρῶν-έμπειρογνωμόνων, τὸ Δικαστήριον εἶνε ἀπρόδυμον καὶ διαλογικόθι, ότι θὰ υπόστατο δικαιοδοσία τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. κατὰ τὸν ακινήν συλλαλητικὸν διτὸν "ψήφιστον τὰ πλοῖα" ὑπέστησαν ζημίαν.

Κατόπιν τό δρόμον, ούτε «αρμάτωρες τα πλοία» υπερστήσαν ζημιές.  
Κατόπιν τό δρόμον Ι του Ν. Δ. 1774/1939 (νόμος προτεραίου Σ.Ε.Ν.Α.) ναυτικόν ἀτύχημα θεωρείται «τὸ θαλάσσιον συμβεβηκός τὸ ἐπιφέρον βλάβην, φθοράν ἢ ἀπώλειαν εἰς ἐλληνικὸν ἔπιπορικὸν πλαίσιον, πλοιάριον ἢ πλωτῶν ναυπήγημα ἢ εἰς τὸ φορτίον αὐτοῦ, δυνάμενον νὰ ἔχῃ ὡς ἀμεσον εἴτε ἔμμεσον συνέπειαν, ἀπαίτησιν τοῦ πλοιοκτήτου ἢ ἐφοπλιστοῦ ή φορτωτοῦ ή παραλίπητου τοῦ φορτίου ή οἰουδήποτε τρίτου ἔναντι ἀλληλών, εἴτε συμβεβηκός προκαλούν τὴν χρηματοποίησιν ναυαγοσυστατικῶν ὑπερστίων». Τὰ ὑπόλοιπα ἄστρα τοῦ ἀνατέρα Νομοθετικοῦ Διατάγματος ἀναφέρονται εἰς τὰ ἀνακριτικὰ δικαιώματα, τὴν δικαιοδοσίαν, τὰ τέλη πρὸς τὸ Σ.Ε.Ν.Α. κλπ. ἀπίστα, πάντα, ἀφορῶσι τὸ «ναυτικὸν ἀτύχημα» ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν ἕνδειξει.

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ  
ΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΔΕΞ. ΛΑΜΠΡΟ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΙΓΑΚΤΗΡΙΑ: ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 548 τηλέφ. 471.633

ΔΣΕΙΣ ΑΛ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

**Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**  
 'Η Δ/σις τών Φροντιστηρίων ΑΛ. ΛΑΜΠΡΟΥ άνακυνθούν οι τά μαθήματα τών υποφέριμων Μηχανικών Α και Β τάξεων, διά τάς έξετάσεις της 25ης "Απριλίου έ. Ε. πρχισαν. Τό επίλεκτον διδακτικόν προσωπικού τών Φροντιστηρίων, απότελουμενον ἀπό ὄξιμωτακόν εν ἐνέργεια τού Β. Ν. και πάντα πεταιρεμένους καθηγητάς, καθώς και τό επιστημονικώς κατηρτισμένον ἐκπαιδευτικόν πρόγραμμα, ἔξασφαζίζει τήν τελείαν προπαρασκευής τών υποφέριμων και ἔγγυατοι τήν ἐπιτυχίαν κατά τας έξετάσεις.  
 Ομοίως διά τάς υποφέριμων Γ'. Μηχανικούς 'Ατρυο και ΜΕΚ αι ἔγγραφα διέντα τές έξετάσεις Αύγουστού έ. Ε. καθώς και τά προπαταρκή μαθήματα (ιδίας εἰς τά Μαθηματικά) πρήξισαν. 'Η προπαρασκευή τών υποφέριμων Γ'. Μηχανικών γίνεται εἰς ιδιαίτερα τμήματα τών 'Ατρυ' και κώδικας εἰς ιδιαίτερα τών ΜΕΚ εἰς ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ. Τα ειδικά συγγρύματα διά τάς έξετάσεις όλων τών μαθημάτων εύληπτα και επιστημονικώς συντεταγμένα καθιστούν τήν προπαρασκευήν τών μαθητών μεσον και ἀπόδοτην.

Η μακρά και φροντιστηριακή πείρα και τό άριστον και πολυπληθές διδακτικόν πρεσβωπικόν, έχει ως άποτέλεσμα οι μαθηταί μας, ΠΑΝΤΟΤΕ, όχι μόνον νό επιτυχώνουν κατά τάξιστας, αλλά και πλέοντα έξι αύτών νό άριστευν. Ονόματα άριστευσάντων μαθητών μας εύρισκονται εις τάς έκαστοτε άνακοινώσεις τών Φρουτωπών.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΕΧΡΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΕ ΠΟΛΥΩΡΟΝ ΚΑΙ ΕΝΤΑΤΙΚΗΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΝ

**ΣΗΜΕΙΩΣΗΣ :** Είναι Φρουταράτοις χειτωνικοί τυπών πλεσσασμάτων διεύθυνσης δικαιολογητικής διαδικασίας.

‘Ο Αντωνιάδης (ενθ’ αν. σελ. 39) κάμνει τά έξης σχετικά σχόλια άναφορικώς μετά τό Σ.Ε.Ν.Α.: «Έφ’ όσον ο Νόμος 1774 ρητώς περιέλαβε μόνον τά έμπορικά πλοία, ήτον τά άσκοντα τήν θαλασσίαν έμπορίαν, παρέπει διά, άποκλείονται τής έφαρμογής του τά άλλον, πλὴν τού κερδοσκοπικού, έπιδιώκοντα σκοπόν. Τοιαύτα δὲ είναι τά πολεμικά, έν οίς καὶ τά Βοσθητικού τού πολεμικού στόλου, τά κρατικά πλοία τά διατιθέμενα είς άσκησιν δημοσίας υπηρεσίας, ως αἱ πλοηγίδες, τά ἀντιλαθρεμπορικά, τά καλωδιακά, τά ἔκπαιδευτικά κλπ. τά εἰς τήν ψυχαγωγίαν καὶ τὸν γαυτικὸν ἀθλητισμὸν διατεθειμένον καί, τέλος, τὰ εἰς ἐπιστημονικὸς ἔρευνας ἀσχολουμένα, οἷον ἔξερευνήσεις, θαλασσογραφικὰς παρατηρήσεις κλπ. Καὶ περὶ μὲν τῶν πολεμικῶν καὶ ἐνδεχομένων τῶν κρατικῶν πλοίων, κυριερωμένων παρά βαθμοφόρων τοῦ κατά θάλασσαν στρατεῦ, εἰς ίδιον ποινικὸν καὶ πειθαρχικὸν καθεστώς υποκειμένων, ἡ ἔξαρεσις είναι εὐνόητος καὶ ἐν πολλῷ ἡ ἀπαραίτητη...» (σελ. 42-43). ‘Ο Νόμος προβλέπει μόνον περὶ τῶν ἀλληνικῶν έμπορικων πλοίων. Ναυτικά ἀτυχήματα συμβαίνοντα επί έξενων πλοίον δὲν ὑπόκεινται εἰς διοικητικὸν ἐλεγχον ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς....» (σελ. 43). «Έφ’ όσον... δὲν νόμος προβούει τήν ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων αὐτῷ εἰς μόνα τὰ Ἑλληνικὰ πλοία, είναι ἀναμφιθήτον, διά δὲν ὑπόκεινται εἰς τὸν παρ’ αὐτοῦ καθιερουμένον διοικητικὸν ἐλεγχον, τὰ ναυτικά ἀτυχήματα τῶν ὑπὸ έξενων σημαίαν έμπορικῶν πλοίων, ἔστω καὶ λαμβάνοντα χώρων ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν υδάτων, λιμένων ἡ παρακτίου θαλασσής καὶ ἀκόμη φέρουν φορτίον ύπερ οὐν δινδιέρεται “Ἑλλην φορτωτής ἡ παραλόπτης ἡ τοιούτου φορτίον ἐβλάβη ἡ ἀπωλέσθη”.

Οι διάδικοι γενικῶς παραδέχονται, διά τό Σ.Ε.Ν.Α. στερεῖται δικαιοδοσίας δσάκις μόνον τό ἀλλοδαπόν πλοίον ἐβλάβη. Αἱ ἀποφάσεις τού Σ.Ε.Ν.Α. σαφῶς ἀκολουθούν τήν ἀρχὴν ταύτην (‘Απόφ. 13/1948 ἐπί συγκρούσεως μεταξὺ βρετανικού φορτηγού καὶ κρατικού ρυμουλκού. ‘Απόφ. 45/1949 ἐπί συγκρούσεως μεταξὺ παναμαϊκού φορτηγού καὶ ἑτέρου ἀλλοδαπού πλοίου. ‘Απόφ. 8/1948 ἐπί συγκρούσεως μεταξὺ Ἑλληνικῆς υδροφόρου καὶ ἀγγλικού φορτηγού. ‘Απόφ. 97/1948 ἐπί συγκρούσεως μεταξὺ ἀγγλικοῦ ἀντιτορπιλλικού καὶ Ἑλληνικού πλωτού γερανού).

Ο ἔναγδιμενος ισχυρίζεται, διά τό Σ.Ε.Ν.Α. ἐπελήφθη ὑποθέσεως συγκρούσεως κρατικού ρυμουλκού καὶ ἀποβατικού σκάφους ἀνήκοντος εἰς τὸν Ὀργανισμὸν «Οδίσυν». Τό ἀπόβατικον ἐδύνθισθη κατά τήν διάρκειαν τῆς ρυμουλκήσεως. Τό Σ.Ε.Ν.Α. παραλέπει νά συζητήσῃ ἐπί τῆς ἀρμοδιότητος αὐτοῦ ὅπως κρίνῃ ἐπί τῆς ούσιας καὶ ἐκ τῆς ἀποφάσεως του προκύπτει, διά ἐπί του ἀποβατικού σκάφους οὐδεὶς ἐπέθαινε κατά τήν διάρκειαν τῆς ρυμουλκήσεως ἡτοις κατέληξεν εἰς τήν βύθισιν αὐτοῦ. Ο ἔναγων ισχυρίζεται, διά τό Σ.Ε.Ν.Α. ἐπελήφθη τῆς ὑποθέσεως διότι τὸ κρατικὸν ρυμουλκόν δὲν ὑπέστη ζημιάν καὶ τὸ ἀποβατικὸν σκάφος, ὅπερ ἡτοι πλεονάζον πολεμικὸν υλικὸν, ἡτοι ἄνευ πληρώματος καὶ ἀνήκεν εἰς τὸν Κρατικὸν Ὀργανισμὸν «Οδίσυν» δστις συνεστήθη διά νὰ ἀγοράζῃ καὶ πωλῇ πλεονάζον υλικὸν ἀνήκον εἰς τὸ Κράτος. Η περίπτωσις δὲν είναι ἀμφιροήτων καὶ ὁ Αντωνιάδης (σελ. 40 σημ. 1) τὴν ἀναφέρει ώς ἔξαρεσιν τού γενικοῦ κανόνος.

Οισδήποτε καὶ ἀν είναι ὁ λόγος διά τούς διότοιν τό Σ.Ε.Ν.Α. ἐπελήφθη τῆς περιπτώσεως τού κρατικοῦ ἀποβατικού σκάφους, είναι ἀναμφιθόλως ἀληθές, διά το πλωτὸν τούτο κατασκεύασμα δὲν ἡτοι, κατά τὸν ἀνώ χρόνον, ἐπηνδρωμένον ἡ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον πληρώματος, «ὔποκειμένου εἰς ίδιον ποινικὸν καὶ πειθαρχικόν καθεστώς» οὐδὲ τούτο εἶχεν ἰδίαν κινητήριον δύναμιν κατά τὸν ὑπὸ ἔξετασιν χρόνον. Εάν ἡ ἔννοια τού νόμου είναι ώς ἔκτιθεται ὑπὸ τού ‘Αντωνιάδη, εὐκόλως συνάγεται, διά νὰ περίπτωσις συγκρούσεως μεταξὺ ἀλλοδαπού ἐμπορικού πλοίου καὶ Ἑλληνικού βασιλ. Ναυτικοῦ, δὲν ἐμπίπτει εἰς τήν διάρκειαν τού γενικοῦ κανόνος τού Σ.Ε.Ν.Α.

Ο ἔναγδιμενος ἐπικαλεῖ ταὶ ἀνωτέρω τρεῖς ὑποθέσεις εἰς κίμπεψ» πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ διά τό Σ.Ε.Ν.Α. ἔχει δικαιοδοσίαν εἰς πάσαν περιπτώσιν ἀφορώσαν κρατικὸν ναρκαλιευτικὸν ἐπηνδρωμένον διά πληρώματος τού βασιλ. Ναυτικοῦ. Η δυνσχέρεια εἰς τὸ νὰ ἀκολουθήσωμεν τήν θεωρίαν ταύτην συνίσταται εἰς τὸ διά τὸ ἀπόβατικον πλοίον ἐφερεν Ἑλληνικήν σημαίαν καὶ ἔχομεν ἡδη πραγματευθῆ τὴν περίπτωσιν συγκρούσεως μεταξὺ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ καὶ πολεμικού πλοίου. Ο Γκιμπς διαιμένων ἐν ‘Αγγλίᾳ ἡτοι ἀπλῶς καὶ μόνον ἀσφαλιστῆς δστις προεδραὶς τῆς πάταιτησιν τού βάσει τῶν ἀρχῶν τῆς ὑποκαταστάσεως. Ανάλογος είναι ἡ ὑπόθεσις «Παταράκη» (‘Απόφασις 1059/1955 Πρωτοδικείου Πειραιῶς), ἀφορώσα μιαν φορτηγίδα ἀνήκουσαν εἰς ‘Ελληνα υπῆκοκον, ἐν ρυμουλκού ἀνήκον εἰς τὸν Ο.Λ.Π. καὶ ἐν ἀρματαγωγόν ἀνήκον εἰς τὸν Ελληνικὸν Κράτος. Τό Δικαστήριον ἐδέχθη, διά ἡ φορτηγίδης στερευμένη αὐτοδυνάμων πλούτοτης, δὲν ἡτοι οὔτε πλοίον οὐδὲ πλοιάριον κατά τήν ἔννοιαν τού Ἑλληνικοῦ νόμου. Η ὑπόθεσις «Παταράκη» δὲν παρέχει ἔρεισμα εἰς τήν ἀποφιν τού ἔναγδιμενου περὶ τοῦ διά τό Σ.Ε.Ν.Α. θὰ είχε δικαιοδοσίαν ἐπί τῆς ὑποθετικῆς ὑπὸ ἔξετασιν περιπτώσεως.

Τό Δικαστήριον δὲν συμφωνεῖ πρὸς τήν ἀποφιν τού ἔναγδιμοντας καθ’ ἦν, καὶ ἀνάκομη είχε τό Σ.Ε.Ν.Α. δικαιοδοσίαν, τούτο δὲν θὰ ἐσήμαινε διά δὲν ἡδη ἀκολουθή ἀγωγὴ ὑπὸ Ἀμερικανού ὑπηκόου, ἐνώπιον τῶν Ἑλληνικῶν Δικαστηρίων, διά τὴν ἀποκαταστάσιν ζημιῶν ἐκ συγκρούσεως μεταξὺ ἀνός ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ ἐνός Ἑλληνικοῦ πολεμικοῦ, κατ’ ἀκολουθίαν παραβίασεως τῶν Κανόνων πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, συνεπεία τῆς ὑπὸιας ἀμφοτέρων τά πλοία ἐδλανησαν. Ως ἀνωτέρω ἐδέχθη, τό Σ.Ε.Ν.Α. δὲν είναι δικαστήριον καὶ ἐάν ἀπῆτε τοῦ ἡ προσφυγὴ ἐνώπιον ἐνός διοικητικοῦ σώματος ἐμπειρογνωμόνων, τῶν ὅποιων ἡ ἀπόφασις ώς πρὸς τήν παραγματικότητα ἐνίστη δριστικὴ καὶ ἀνεξέλεγκτος, θὰ ἐστερείται εἰς τήν παραγματικότητα ὅτι Ἀμερικανού πολίτης τού δικαιοδοσίας νὰ κριθῇ ἡ ὑπόθεσις τού εἰς τήν ούσιαν ὑπὸ δικαστηρίου. Κατ’ ἀκολουθίαν τούτου τό Δικαστήριον ἀποφαίνεται, διά τό Σ.Ε.Ν.Α. δὲν θὰ είχε δικαιοδοσίαν ἐπί τῆς ὑποθετικῆς ὑπὸ ἔξετασιν περιπτώσεως καὶ διά τό ζήτημα δὲν χρήζει περιστέρω ἔρευνης.

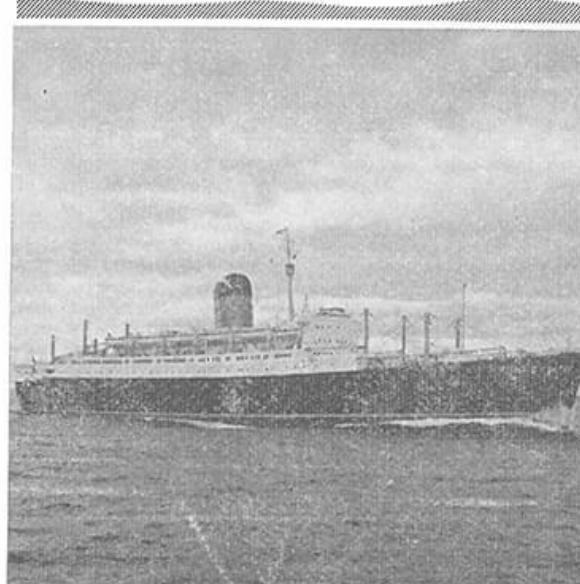
Πεισθὲν διεν τό Δικαστήριον διά, ὑπὸ ἀναλόγους συνθήκας, δύνανται Ἀμερικανός ὑπηκοος νὰ ἔναγαγή τοῦ Ἑλληνικὸν Δημόσιον, ἐνώπιον τῶν ιδίων ούσιων ἐγγωρίων Δικαστηρίων καὶ δεχόμενον, διά ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ ἐμπίπτει εἰς τήν δικαιοδοσίαν αὐτοῦ, κηρύσσεται ταύτην τύποις δεκτην καὶ ἔχεταιστεαν κατ’ ούσιαν, παρέχον ἄμα εἰς τήν ἔναγδιμον Ἀμερικανικό Δημόσιον προθεμήσαν τριάκοντα ημερῶν πρὸς ἔγερσιν ἀνταγωγῆς, ἐάν συντρέχῃ περιπτώσεως ἔγερσεως τοισάπτης.

ΔΗΜ. ΣΑΒΡΑΜΗΣ  
Δικηγόρος

## CAMREX

### ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΜΗ ΟΞΙΔΟΥΜΕΝΑ

Τὰ καλύτερα τοῦ Κόσμου προφυλακτικὰ  
διέπιβατηγά σκάφη, φορτηγά, δεξαμενό-  
πλοια, μεταλλοιρόδια, άλιευτικά κλπ.



### ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ 'ΣΑΞΩΝΙΑ'

Ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα John Brown & Co τοῦ Κλαΐδ διά τήν Κιούναρ Λάιν.

Χρώματα “CAMREX”, ἔχρησιμοποιήθσαν εἰς μεγάλην ἔκτασιν εἰς τὸν λόγω πλοίον καὶ τὰ ἀδελφά του.

### ΤΑ “CAMREX”

εἰδικευμένα διά τὰ νεότευκτα, ἔχοντα χρησιμοποιηθεῖ εἰς 5. 500.000 τόν. νέα σκάφη.

£ 100 δαπανώμενα εἰς προστατευτικὰ μὴ διξιδούμενα κοινωνίατα “CAMREX”, ἔξοικονομούν σημαντικὰ ποσὰ δι’ ἐπισκευας καὶ ἀπωλείας χρόνου ὑπηρεσίας τῶν πλοίων.

Παρακαταθήκαι εἰς δόλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Αγγλίας, Ιολανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Δανίας, Γερμανίας, Ιταλίας, Χόγκ-Κόγκ, Βελγίου, Ολλανδίας, Ιαπωνίας, Σιγκαπούρης, Αύστραλίας, Νοτίου Αφρικῆς.

Γράψατε δι’ εἰδικὸν κατατύλογον εἰς:

MARINE DIVISION  
CAMREX PAINTS LIMITED

P. O. BOX 34, SUNDERLAND ENGLAND



# Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

## ΑΝΩΤΕΡΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Η γνωστή στατιστική έπι της δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλίσιων, ἡ καταρτιζόμενη πάρα τοῦ γραφείου John I. Jacobs Co. Ltd., τοῦ Λονδονίου, ἐφομοσίευσθη πρὸ μερών. Ἀναφέρεται αὐτῇ εἰς τὸ δεύτερον ἔξαμπλιον τοῦ 1957, κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου προσ-ετέθησαν εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ἰουνίου δύναμιν 108 νέα δεξα-μενοπλίσια, συνολικῆς χωρητικότητος 2.800.513 τόννων d. w., ἀνελθό-σης σύντοικης αὐξήσεως εἰς 5.500.000 τόννους d. w. Μὲ τὴν προσυγκρην ταύτην, η δυνάμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενο-πλίσιων δάσκαφη τῶν 2.000 τόννων καὶ ἄνω (ἀφάρισμένων τῶν μετα-τραπέντων καὶ τῶν διαλιθέντων), περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ παρ-ελθόντος ἔτους 3035 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 49.282.337 τόν-νων d.w. Εἶναι ἀξιοσημειώτων, ὅτι ἡ λιθεριανὴ σημαία, μὲ μίαν ἐλαχίστην διαφοράν, ὑπεσκέλισε τὴν ἀγγλικὴν καὶ κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰ τονάκια τοῦ στόλου τῶν τακέρων.

"Η κατά προσδοτή ανησυχίας της μεταφορικής ικανότητος τού στόλου τών δεξαιμενοπλοίων έφασε κατά τό παρελθόν έτος εις 14.85%, ή δε κατανομή τού τονιώλ ή μεταξύ έταιρων Πετρελαϊών, ανέστρων έφοπλιστών και Κυβερνήσεων (κρατικά τάνκερς) έμφανιζεται. ως κάτωθι :

Κατανομή	Σκάφη	Τόνοι d.w.
Έπαιριαι Πετρέλαιων .....	1229	18.716.684
Άνεξαρτητοί έφοπλισται .....	1523	27.579.620
Κρατικά .....	247	2.881.9/5

· Ή λιβεριανή σημαία, μὲ τὴν προσθήκην 1.000.000 τόνων d. w., κατέτασθεν, ως προαινεφαρμένη, την πρώτην θεσιν, τούτο οε τὸ ἐπέτυχε· ἔντος εννέα μολις ειπον, αφ' οτου το πρώτον δεξαμενοπλοιον ἐνηλογήθη τὸ 1949 εις τὴν Λιβεριαν. Μετ' αὐτην, εμφανιζουν αυτησεις η νορ-  
δηγικη σημαια κατα 340.000 t., η αγγικη 245.000 t., η ιαπωνικη 203.000 t., η αμερικανικη 157.000 t., η γαλλικη 136.000 t., η σουηδικη 100.000 t., η ιταλικη 92.000 t. και η παναμακιη κατια 60.000 t. ι μ

"Ας σημειωθούν, οτι η μεταφορική ικανότητας του στόλου της Λιβερίας είναι ανώτερα δύο τάχυτες από όλες τις άλλες σημαίων, διότι αυτή κατέχει συγχρονισμένους τυνάς. Αντιπροσωπεύει τα 20% του συνόλου της μεταφορικής ικανότητας του παγκοσμίου στόλου των τάνκερς, ούσῳ δε μετά των Παναμά και της 'Ονουράς, τό είναι λόγω ποσοστών αύξανεται εις 24%.

Ουσια αφορά το υπό ναυπηγήσιν τοννάς, στέρη πρό έξαμηνου ανήκει το εις 33.600.000 τοννών, λογω τῶν ἔκτοτε ἀκυρώσεων καὶ τῶν κατὰ τὸ β. ἔξαμηνον παραδόσεων, αἵτινες ἀνήλθον εἰς 4.100.000 τ. Εμειώθη εἰς τοῦ τελος τοῦ ετοῦ εἰς 975 σκαφ., συνολικῆς χωρητικότητος 32.883.525 τόννων. Νέαι παραγγελίαι προστέθησαν κατά τὸ β. ἔξαμηνον δικα σκαφὴ 3.200.000 τοννών, δια λογαριασμόν, κυρίως, ἀμερικανικῶν ἑταῖρων πετρελαίων, τῶν ὅποιών ἡ σπουδὴ διὰ την ἀποκτησίαν νέου τοννᾶς φοείλεται εἰς τὴν προσενή ἀχρήστευσιν τῶν δεξαμενοπλοίων τύπου «Γ.2». Ἐξαιρεταὶ ιδιαίτεροι εἰς τὴν μελέτην Τέκνομπτς ή τάσις τῶν ἑταῖρων πετρελαιοῦ διὰ νέας ναυπηγησεις, ινα δυνησούν αὐτοὶ διὰ τῶν ιδιοκτητῶν στόλου των νά ἀποκτησουν εἰς υψηλότερων βαθμῶν τὸν ἐλεγχον τῆς καυλαγορᾶς, δεδομένου, δὅτι ἔφθασαν νὰ κατέχουν τὰ 40% μόνον του παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκεν. Τὸ ὑπό παραγγελίαιν τοννᾶς αντ. προσωπευει τα 60% τοῦ ἡδη ὑπαρχοντος d.w., ἀλλ' ὅσον ἀφορά τὴν μεταφορικὴν ικανότητα, λόγω τῆς ὑπερτέρας ταχύτητος τῶν νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων, καλύπτει τὰ 82% τῆς σημερινῆς μεταφορικῆς ικανοτήτης.

Ένα συνεχεία, έξαρίτεται ιδιαιτέρως ό ταχύτατος ρυθμός είς τάς παραδόσεις τών σκαφών, θολείλομενος εἰς τὴν ἐπέκτασιν καὶ τὸν ἀριτάτερον ἔξιπλιον τῶν ναυπηγειών. Λόγω, ἐπίσης, τῆς ἀκύρωσεως συμβολίων, ἐπεταχύνθη περαιτέρω ὃ ἐν λόγῳ ρυθμός, παρὰ τὸ γεγονός. ὅτι διὰ συμφωνιῶν μὲ τοὺς ναυπηγούς ἐπεδιώκανον οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν δραστήραν παράδοσιν. Προβλέπεται, ὅπωσδήποτε, ὅτι τὸ 1958 θὰ παραδοθούν δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 7.000.000 τόννων δ.ν., τὸ 1959 ἔπειρα 7.000.000 τόννων τὸ 1960 6 ἑκατ. τόννων, τὸ 1961 5 ἑκατ. τόννων καὶ τὸ 1962 ἔπειρα 4 ἑκατομμύρια τόννων δ.ν. Τὰ ὑπόλοιπα, 1.850.000 τ. δ.ν., θὰ παραδοθοῦν πέραν τοῦ 1962. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν τοννᾶ, ητοι 12 ἑκατομμύρια τόννων δ.ν., προορίζονται διὰ τὰς σημαῖας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ, προβλέπεται δὲ ὅτι διὰ τὰς νέους παραδόσεως. ὅταν αὗται δόλοκληρωθοῦν, ὃ ὑπὸ λιβεριανῶν σημαίαν στόλος θὰ διπλασιασθῇ. Ἐκ τῶν ἐν λόγῳ 12 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ν., τὰ 4.8 ἑκατ. τόννων προορίζονται δι' ἑταῖρις πετρελαῖων. Διὰ τὴν ἀγγλικῆν σημαίαν, ἀφ' ἔτερου, προβλέπεται αὐξῆσις 6.650.000 τ., ἐκ τῶν ὅποιων 4.700.000 τ. δ.ν. δι' ἑταῖρις πετρελαῖων.

Ως πρός τα κατάστασιν των ναυπηγείων, δέν φαίνεται νά έχη διαταραχθή σημαντικώς ή θέσις τών αγγγλικών και γενικώς τών εύρωπαϊκών τοιούτων. Διά τά Ιαπωνικά ναυπηγεία δύμως, τά πράγματα οι οποίαντα περισσότερον δυσκολά και οι ναυπηγεία των διακατέχονταν από αγγλικάνιν διά τήν έξασφάλισιν νέων παραγγελιών, έδη ού και άναπτυσσεται συναγωνισμός εἰς τά τιμάς. Ούτω, τά σούπερ-τάνκερ, τών 45.000 τόνων δ.ω., διά τά όποια έζητούντο 220 έως 230 δολλάρια κατά τόνον, μὲ σχετική κλίμακα τιμών και πληρωμών κατά τήν διάσκειν τάς ναυπηγησίας των, τά διαπραγματεύονται ηδη εἰς τά 185 δολάρια, μὲ προκαθώρισμένην τιμὴν και μὲ πληρωμή τών 50% τῆς ζείσας των έντός χρονικού διαστήματος τριών έως πέντε έτών. Ταχυτέος, έπιστε, ποσόλεπτεστι ή παράδοσις ηδη, δύμως, έπαυσε πλέον νά συγκινή τους έποπλιστές.

Οσούς άφορά τά μεγέθη, τά δε ειδαιμόνια «Μαμμούθ», τών 100,000 τόνων αυτά d.w. έφθασαν εἰς έπιπτά, ητοι, εἰς 2 της Αιγαίου πεδίας (άντι τών 3 αρχικών), καί εἰς τά 5 της Ιαπωνίας τά πασαγγελθέντα διά λογαριασμὸν τοῦ κ. Αλούπτην. Τέσσαρα τών 85.000 τ., άνηκαντα εἰς τὸν κ. Λούπτην, παρεδόθησαν. ήδη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κούρε, ἐνώ ἔτερα τέσσαρα ἀδελφά τελοῦν ὑπὸ ναυπήγησιν. Πιστεύεται, διτὶ τὰ περισσότερα ἐξ αὐτῶν εἶνε προναυλωμένα. Σημειούνται ἀκόμη, διτὶ τὰ δε ειδαιμόνια τοῦ μεγέθους μετοπίς 35.000 ἔως 75.000 τόνων d. w., λόγω τῶν νέων παπαγγελιῶν, πύληθησαν ἀπὸ 381 εἰς 413 ἐνώ τὰ μεγέθινα 24.000 ἔως 34.999 τόνων d.w. ειειώθησαν ἀπὸ 307 εἰς 257. «Οσούς άφορά τά σπουδή-τάκευς, ἀπὸ 24.000 μέχρις 50.000 τόνων d.w.

άνω, τὰ μὲν ύψιστάμενα ἐν ὑπερεσίᾳ καὶ ἀνήκοντα εἰς ἑταιρίας πετρελαίων, ἀνέρχονται εἰς 172, χωρητικότητος 5.280.303 τ. δ.ν., τὰ δὲ ἀνήκοντα εἰς ιδιώτας φθάνουν τὰ 255, χωρητικότητος 8.199.510 τόνων δικτύων, ἐνώπιον τῶν τελούντων ὑπὸ παραγγελιαν, 285, χωρητικότητος 12.298.750 τ., ἀνήκουν εἰς ἑταιρίας πετρελαιών και 396, χωρητικότητος 15.168.152 τόνων δ.ν., εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς. Τὰ κάτω τῶν 24.000 τόνων ὑπὸ παραγγελιάν δεξαμενόπλοια, είνε, σχετικώς, δίλιγα, ἀνερχόμενα εἰς 281.

Ως πρός τάς μηχανάς προώσεως, άναφέρεται ώς έξιερεσις ή ἐπιμονή τῶν σκανδιναύων εἰς τὴν δηζελομηχανὴν καὶ διὰ τὰς μεγάλας ἀκόμη χωρητικότητας, ἀλλ ὅπωσδήποτε ὁ ἀτμοστρόβιλος ἐπικρατεῖ. Ἐπι 975 ὑπὸ παντήησιν δεξαμενοπλοιων, τὰ 616 θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ ἀτμοστροβίλους.

Περαιτέρω ή έκθεσις άναφέρεται εἰς τὸ μέλλον καὶ τονίζει, διτὸ ἄμεσον παρελθόντος ὑπόδεικνύει, ὅπως σημάτοποτε καὶ τὸ ἀμέσων μέλλον. Εν συνεχείᾳ, ἀνασκοποῦνται τὰ γεγονότα τοῦ δευτέρου ἔξαμπλου τοῦ 1957 καὶ άναφέρεται ἡ κρατουστὰ τότε ἐλπίς, διτὸ οἱ χειμερινοὶ μῆνες θάττηνέφερον τὴν ζωρότητα εἰς τὴν ναυλαγοράν. Ἐλάχιστοι διετήρουν τὴν ἀπατιστικόδοσιν τῶν. Καί, εν τούτοις, ή πρὸς τὰ κάτω πορεία συνεχίσουν μέχρι τοῦ σημείου νὰ φθάσουν αἱ τιμαὶ τῶν ναυλών εἰς τὰ 70% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου διὰ μειονυμένας ναυλώσεις καὶ ἀκόμη περισσότερον, οὗτοὶ δὲ νὰ είνεις ένιστε καὶ ἀδύνατος οὐ ναυλωσῖς σκόφους ἐν ἀναμονᾷ, ἀνεξαρτήτως τοῦ ναυλοῦ, τὸν ὅποιον τὸ θάττηνέφερεν. Οἱ παροπλισμὸς ἀπέτελεσμα μίαν διέσεδον, κατὰ δὲ τὸ τέλος τοῦ ἔτους παρέμενον ἀργούντα τάνκερς χωρητικότητος 3.000.000 τόνων ι.ω., ητοι τὰ 6% τοῦ στόλου, ἐνώ κατὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1954 ἡ ἀργούντα χωρητικότητα είλει φθάσει τὰ 3.440.000 τ. d.w. καὶ ἐκάλυπτε τὰ 9.25% τῆς δυνάμεως τοῦ τότε στόλου.

Πρώτα έπληγσαν από την κρίσιν τά μετρίου μεγέθους δεξαμενόπλοια, άλλα κατόπιν και σκάφη τών 30.000 έως 35.000 τόνων *d. w.* προσετέθησαν είς τὴν ἀργούσαν χωρητικότητα, ἐνώ και νεότευκτα, εὖθεν ως παρεδόθησαν ἀπό τὰ ναυπηγεία, ἔτεμπσαν ἐν παροπλισμῷ. Αὐταῖ, ἀσύμη, αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων ἐφήρμοσαν διάφορα μέτρα πρὸ-ἀνακοψιού τῶν ἀπό τὴν πίεσιν τῆς ιδίας τῶν χωρητικότητος (χρῆσις πλοίων ως ἀποθηκῶν, βραδύτερα ταξίδια, περίπλους τοῦ Ἀκρωτηρίου κλπ.).

Αναφέρεται, ἀκολούθως, ἡ ἔκθεσις εἰς τὰ αἴτια τῆς ἀλλαγῆς. 'Η κυριαρχός ἀφορμή ἀποδίδεται εἰς τὴν ἀναταράξην τῆς Διώρυγος τοῦ Σου-  
έλ καὶ εἰς τὰ ληφθέντα τότε, μέτρα οἰκονομίας τῶν πετρελαιοειδῶν, ἄ-  
τινα πρόθησαν μὲν μεταγενεστέρως, ἀλλ' ἡ ἐπελθόντα ἐκ τῆς ἔφαρμογις  
των' ἡ τλία εἶνεν ἀφίσει τὰ ἴννη της. 'Οπωσδήποτε, ἡ κατανάλωσις  
πετρελαίων, παρὰ πάταν προσδοκίαν, περιώσιθε καὶ τούτο συμέπει-  
με τὴν ἀθρόαν παράδοσιν τῶν νεοτεύκτων δεξαμενοπολίων. Οὐγένιοι λιγιώ-  
τερον ἐπρέσετε τὴν κατανάλωσιν ὑγρῶν καυτίμων καὶ δι πασοπλισμὸς  
τόσων καὶ τόσων σκαφῶν, ἄτινα ἀναλίσκουν πετρέλαιον. Λαμβάνων τις  
ὗπ' ὅψιν τὰς προβλέψεις ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς κατανάλωσης πετρελαι-  
ειδῶν καὶ τῆς προσφόρου τοννᾶ, ἀγεταὶ εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἔνα  
αἰσιόθητό περίσσευμα χωριτικότητος θά ποτετε νά ἀναμένεται διὰ τό  
πρωτεύνης μέλλον. Πάντως, πρόσθετοι ἀστόθιπτοι παράγοντες ἀσκούν  
τὴν ἐπίδρασιν των. Δύσκολον θά τοῦ νά προβλέψῃ τοι, κατά ποιὸν τα-  
πόνι αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι θά καλύψουν τὴν συνειχουσένην αὔξησιν τού-  
τουνάλλε εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, δεδουένου, δι, παρὰ τὴν κρατοῦσαν πε-  
τροιδησιν αὐθήσεως τῆς καταναλώσεως ἡ κατά ποσοστὸν αὔξησις βά-  
τείνη νά περιορίζεται μὲ τὴν πάροδον τῶν ἐτῶν, ἔναντι τῆς πρώτης με-  
ταπολεμικῆς περιόδου.

Εἰς τὴν Ἑκδεσίν, τέλος, προστίθεται πίνακας κατανομῆς τοῦ κατὰ χώρας τοννᾶ δεσμευοποιούσων. Ἀπὸ σύτον δημοσιεύουσεν κατωτέρῳ τὸ κατέχομενον τοννᾶ ἀπὸ τὰς 17 κυριωτάτας νησιώτας χώρας. καθὼς καὶ τὰ παρόπτον τημενούσαν ἐκβάται ἐπὶ τῷ παρόλοι.

Σηματίαι	Πλοιά	Τόννοι d.w.	Ποσοστόν %
Λιβεριανή	343	8.406.525	16.96
Αγγλική	566	8.363.357	16.88
Αμερικανική	487	7.870.198	15.88
Νορβηγική	429	7.317.929	14.76
Πονασαστική	180	3.042.539	6.84
Γαλλική	126	2.190.816	4.42
Ιταλική	133	2.053.927	4.14
Ολλανδική	119	1.594.206	3.22
Σουηδική	89	1.498.084	3.02
Ισπανική	74	1.308.076	2.64
Δανική	54	969.830	1.96
Ρωσική	79	739.216	1.49
Γεωργανική	37	537.577	1.08
Άργεντινής	47	441.504	0.89
Ισπανική	37	382.629	0.77
Καναδική	47	288.101	0.58
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	20	280.001	0.56

LIVIERATO & C°

P. O. Box 1224  
STEAMER - POINT

**SHIPCHANDLERS**  
SERVICE QUALITY  
CATHERINE CHAMBERS LTD.



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

## Adelaide

Messrs E. R. & FRASER  
13, Grenfell Street,  
Tele: CENTRAL 456. Cables « STEVEDORE »

**PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.**  
Tolley's Buildings Lipson Street  
Tele: J. 1582/2 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.**  
Moestraat 44  
Tele: 329238 Cables « FRANSSWART »

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

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

**STEVEDORING CO. GYLSEN**  
Rue de Genes 7,  
Tele: 31.09.64 (5 lines) Cables « GYLSEN »

## Baltimore

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

**MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.**  
320 Chamber of Commerce Bldg.  
Tele Lexington 1800-61 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 5259

## Cape Town

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

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

## Casablanca

**H. G. SMITH & CO. LTD.**  
119, Avenue du General Drude  
Tele: 208-65 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)**  
Folange Espanola 59.  
Teleph.: 1613 & 2278 Cables RIHERMA or AMARANTINI

## Columbia & Willamette River Ports

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

## Dakar

**SOCOMAR,**  
Tele: 108 21 Brd. Pinet, Laoprade Cables « OVERALL »

## Dunkirk

**SOCIETÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**  
7 Quai Freycinet Tel. Dunkirk 1971 Cables: « TRAVINDUS »

**JOKELSON & HANDTSAAEM**  
8 Place des Nations  
Tele: 7825 Cables « JOKELSON »

## Durban

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
110, Victoria Embankment,  
Box 1477, Phone 2-8337. Teleprint DX 61. Cables « MIDSHIPMAN »

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

## Finland

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

## Fremantle

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

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

## Georgetown (Dem)

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

## Gibraltar

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

## Hamburg

**THOR NILSEN**  
21, Kajen Tele: 15.28.41(42)  
Cables « STEVEDORING HAMBURG »

**BASTE & LANGE**  
Brook, (Free Harbour) Cables « PROVISIONS »  
Tele: 36 62 08/99

## Hull

**P. E. HOLLAND, LTD.**  
11, Hedon Road—HULL  
Cables: « DUCAL » Tel: 31370

**HUMBER STEVEDORING CO. LTD.**  
11, Hedon Road, HULL  
Cables « STEVEDORE » Tel. 33371

## Karachi

**COWASJEE & SONS**  
KEAMARI, Cables « JUBILEE »  
Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115

SHIP'S AGENTS, STEVEDORES,  
SHIP CHANDLERS, COAL BUNKERERS,  
TUGS BARGE OWNERS

## Kuwait

**O. K. S. SUPPLIERS, (GEO. BIAZZOS)**  
P.O. Box No. 728, Cables: « SUPPLIERS »

## Liverpool

**REA LIMITED**  
Pacific Building, James St.  
Tele: Central 6070 Cables « IGNEUS »

## London

**A. E. SHEPPARD & CO. LTD.**  
Bevis Marks House, Bevis Marks, E.C. 3.  
Telephone: Avenue 26712.

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

## Lourenco Marques

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

**M. KASSIMATIS**  
62, Avenue Alvares Cabral  
Tele: 5254 Cables « NIKAS »

## Madras & Coast Ports

**H. SELVARAJALOU CHETTY & CO**  
6/20 North Beach Road  
Tele: 3680 Cables « STEVEDORE-MADRAS »

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

## Melbourne

**UNITED STEVEDORING PTY LTD.**  
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5  
Cables « FLEETWAYS »

STEVEDORES

**THE FLEET FORGE PTY LTD.**  
Tele: MX 5233 913102 Normanby Road SC 5  
Cables « FLEETWAYS »

SHIP REPAIRERS

**UNITED SERVICES PTY LTD.**  
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5  
Cables « FLEETWAYS »

SHIP'S FITTINGS

**Messrs. E. P. & A. FRASER**  
« Phosphate House », 515, Collins Street  
Tele: MB 3155 Cables « STEVEDORE »

STEVEDORES & CONTRACTORS



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΝΤΟΣ

#### ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΗΠΕΡΛΑΙΟΠΗΓΑΙ

Ο αρχηγός τής Ιαπωνικής Οίκονομικής 'Αποστολής είς την Αιγαίντον κ. Τακασάκι, διστις διεπραγματεύθη ἐπὶ τρεῖς ἔβδομαδας μετά τῶν Αιγαίντων ἀρμοδίων τὴν σύναψιν ἐμπορικῆς συμφωνίας ἀνεκοινωσεν, διτὶς ή Κυβέρνησης τοῦ Καΐρου ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν συμετοχὴν τοῦ ιαπωνικοῦ κεφαλαίου εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν αἰγαίντων πετρελαιοποιίων, κειμένων ἀνατολικῶν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ἐπιδιώκεται διὰ τῆς ιαπωνικῆς βοηθείας ή ἀνόπτυξις τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς Αιγαίντου, ητις ἀνέρχεται ἥδη εἰς 2.5 ἑκατόμ. τόννων ἑταῖσις. Ο κ. Τακασάκι ἔξφρασε τὴν πεποθήσιν του, διτὶς ή Αιγαίντος δύναται νὰ αὔξῃ τὴν παραγωγὴν τῆς καὶ νὰ καταστῇ χώρα ἔξαγαγικὴ πετρελαίου.

Ἡ ιαπωνική ἀποστολή πρόστεινεν, ἐπίσης, τὴν ἀνέγερσιν ἐνὸς ναυπηγείου εἰς τὴν Αιγαίντον διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων κάτω τῶν 5000 τόννων καὶ συνεζήτησε τὸ δύνατον τῆς συμετοχῆς ιαπωνικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ φράγματος τοῦ 'Ασσουάν.

### ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

#### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Σχετικῶς μὲ τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν Βουλγαρικῶν ναυπηγείων «Γ. Δημητράφω» τῆς Βάρνας ἀνεκοινώθη, διτὶς ταῦτα ἔχουν στήμερον παραγγελίας διὰ τὴν κατασκευὴν 15 ἐν ὅλῳ σκαφῶν διαφόρων τύπων, ἀπάντων δηζελοκινήτων. Ἐξ αὐτῶν τέσσαρα, εἰναι τάκνερς τῶν 4250 τόννων ἕκαστον, πέντε φορτηγῶν τῶν 3200 τόννων, τρία ἐπιβατηγά τῶν 800 τόννων, μεταφορικής ίκανότητος 350 ἐπιβατῶν καταστρωματος, καθὼς καὶ τρία μικρά φορτηγά τῶν 200 τόννων ἕκαστον. Τὸ πρῶτον ἐπιβατηγὸν ὄνομασθη «Β. Κολλάρωφ» δύο δὲ ἐκ τῶν μεγαλυτέρων φορτηγῶν θὰ ὄνομασθων «Βάρνα» καὶ «Μπουργκάς».

### HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

Δέκα ἐν ὅλῳ σκάφη λαϊνέρες παραγγέλθησαν τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Φεβρουαρίου εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων. Δύο διὰ τὴν ἑταῖριν Μούρ Μάκ Κόρμακ θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὸ ναυπηγείον τοῦ Τόντο, τοῦ Σάν Πέντρο, μὲ κόστος 11.012.000 δολ. δι. ἕκαστον σκάφος, ἔτερα δὲ δύο, διὰ τὴν αὐτὴν ἑταῖριαν, εἰς τὰ ναυπηγεία «Σάν» τοῦ Τσέστερ, μὲ κόστος 10.621.000 δολ. ἕκαστον.

Τὸ παραγγελθέντα σκάφη εἶναι τὸ πύριον «C.3», μὲ διαστάσεις μῆκους 484 ποδῶν καὶ πλάτους 68 ποδῶν, θὰ ἔχουν χωρητικότητα 10.600 τόννων d.w. ἕκαστον καὶ θὰ ἀναπτύξουν ταχύτητα 18 μιλλίων. Τὸ Δημόσιον θὰ παράσχῃ τὰ 45.2 % τοῦ κόστους καὶ ή ἑταῖρια θὰ ἐπιστρέψῃ

εἰς τὴν κυβέρνησιν τέσσαρα ἐκ τῶν παλαιῶν τῆς πλοίων, πιστούμενή μὲ τὴν ἀξίαν των, ὅπων τὰ νέα σκάφη θὰ προστεθοῦν εἰς τὸ στόλον τῆς.

Ἡ «Ἀμερικανικὴ Πρέσιτεντ Λάινες» παρηγγειλει δύο λαϊνέρες σκάφη, συνολικού κόστους 29 ἑκατόμ., δολλαρίων, εἰς τὰ ναυπηγεία Μπέλεμπ, τοῦ Σάν Φρατζίσκο, μὲ παράδοσιν μετὰ μίαν τριετίαν. Ἐπίσης τέσσαρα φορτηγὰ παρηγγειλειν ή «Ἀμερικανικὴ Έξπορτ Λάινες» ἀντὶ συνολικού ποσού 46.4 ἑκατομ. δολλαρίων, τὰ δύο εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σάν Ντιέγκο καὶ τὰ ἔτερα δύο εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Κάμπεν.

Τὰ σκάφη τῆς «Ἀμερικανικὴ Πρέσιτεντ» εἶναι περισσότερον ἐπινημένου τύπου «Μάρινερ» καὶ ἔδοθη εἰς αὐτὰ τὸ ὄνομα τῶν «Σηρέτσερς». Όποιοι ἔχουν ταχύτητα 20 μιλλίων καὶ θὰ διατεθοῦν εἰς τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν γραμμῶν τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖριας, ὅμοια μετὰ τῶν ἔτερων ὅκτω, τύπου «Μάρινερ», στίνα ηγεράσθησαν ἀπὸ τὸ κράτος.

Τὰ ἀνωτέρω ναυπηγικὰ προγράμματα εἶναι τὰ τρία ἀπὸ τὰ τέσσαρα πελεπηθέντα καὶ τὸ δόπιο τὸ Ομεσπονδιακὸν Γραφεῖον τῆς Ναυτιλίας θὰ θέσῃ ἐκτελέσει πρὶν ἡ ζητήση ἀναλόγους πιστώσεις εἰς τὸν νέον προϋπολογισμόν. Τὸ τέταρτον πρόγραμμα ἀναφέρεται εἰς τὴν παραγγελίαν πέντε φορτηγῶν σκαφῶν ἀπὸ τὸν Οίκον «Λάικ'ς Μπρό-ςερς» εἰς τὰ ναυπηγεία «Ιγκολς». Τὸ κράτος θὰ μετέχῃ κατὰ 44½% εἰς τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως τῶν πέντε τούτων πλοίων τῆς «Λάικ'ς Μπρό-ςερς», ἀτίνα θὰ είναι τὰ πρώτα ἐκ μιᾶς σειρᾶς 53 ἐν λόγῳ σκαφῶν, τὰ οποῖα θὰ προστεθοῦν εἰς τὸν στόλον τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖριας κατὰ τὰ προστεθοῦν εἰς τὸν στόλον τῆς Σηρέτσερς, στίνα ηγεράσθησαν εἰναι χωρητικότητος 11.042 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ θὰ παραδοθοῦν μέχρι τοῦ 1960.

«Ἄσημειωθῆ ἀκόμη, διτὶς ἐνεκρίθη τελευταίως καὶ τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς «Φάρρελ Λάινς» διὰ τὴν κατασκευὴν δύο μικτῶν λαϊνέρων καὶ τριῶν ἐπέντε φορτηγῶν, αἱ παραγγελίαι τῶν δόπιων θὰ πραγματοποιηθοῦν πρὸ τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου 1958, ἐν συνεχείᾳ δὲ θέλουν παραγγελθῆται πάρειδούς, μέχρι τοῦ 1968, ἔτερα ἔνδεκα φορτηγά. Τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ ἐν λόγῳ προγράμματος θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην 200 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ο κ. Μόρς, τῆς «Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως», ἀνεκοίνωσε τελευταίως, ὅπιοι αἱ ἀπὸ τοῦ 1954 καὶ ἐντεύθη παραγγελίαι τῶν Ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐφθασαν εἰς μιὰν ἀξίαν δύο δισκεπτομυρίων δολλαρίων, κατανεμούμενή εἰς περιόδους εἰκοσιν ἑταῖρων. Ἐξ ἄλλου διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον προβλέπεται ἡ παραγγελία καὶ ἄλλων φορτηγῶν καὶ μικτῶν πλοίων.

### MET. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### ΛΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1957

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόουδς Ρέτζιστερ» διὰ τὰς παγκοσμίους ναυπηγήσεις ἀναφέρουν, διτὶς κατὰ τὸ 1957 γαθειλκύσθησαν ἀνά τὸν κόσμον—έξαιρουμένης τῆς Ρωσίας καὶ Κίνας — 1950 σκάφη (τῶν 100 τ. γκρός καὶ ἄνω, ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 8.501.404 τ. γκρός, ἔναντι 1815 σκαφῶν 6.670.218 τ. γκρός, γαθειλκυσθέντων τὸ 1956. Ή παραγωγὴ τοῦ 1957 ἡτοι ἀνωτέρα πάστας προηγουμένης (ἀδησης 1.831.186 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1956), ἔξαιρεται μόνον τῆς παραγωγῆς τῶν πολεμικῶν ἐτῶν 1943 καὶ 1944. Τὰ δεδαμενοπλοία ἐκάλυπτον τὰ 45% ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ καθελκυσθέντος τονιάζει, ἔναντι ἀντιστοίχων ποσοτῶν 34% τοῦ 1956 καὶ 46% τοῦ 1955.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν καθειλκύσθησαν 260 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.413.701 τ. γκρός, ἐνώ πρώτη μεταξὺ ὅλων τῶν χωρῶν ἥλθεν η Ιαπωνία καὶ τρίτη κατὰ σειράν η Γερμανία. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυνται αἱ καθελκυσθεῖσαι εἰς τὰς κυριωτέρας ναυπηγικὰς χώρας κατὰ τὸ 1957 καὶ η σημειωθεῖσα αὐξομείωσις, ἔναντι τῆς

### Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.  
Cable: «LEMUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA  
Cable: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

### Naples

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

SHIPCHANDLERS & BONDED  
WAREHOUSE OWNERS

### New York

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

TUGOWNERS

### Penang

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

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

### Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.  
Pier 34, South Wharves  
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

### INDEPENDENT PIER CO. INC.

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

STEVEDORES

### MURPHY COOK & CO.

The Bourse Philadelphia 6. Tele: 3-5514, 3-5515

STEVEDORES

### Portland (OREGON)

NORTHWEST SHIPPING SUPPLY  
2323 Northwest Lovejoy Street  
Cable Address: «NORSHIP»

GENERAL SHIP SUPPLIES

### Rangoon

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

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

### Rio de Janeiro

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

### Rotterdam

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

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

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

### Singapore

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

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

### Sydney n.s.w.

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

### Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.  
Tele: Pacific 85413 395 Railway Street  
Cables: «DESPATCH»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)  
850, Hastings Street West.  
Tele: Marine 5481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

STEVEDORES

GRAIN FITTERS  
AND STEVEDORES

άντιστοίχου έργασίας κατά τὸ 1956 :

	1957		1957	
Χώρα	Καθελκύσεις	Διαφορά	Χώρα	Καθελκύσεις
Ιαπωνία	2.432.500	+ 686.077	Ήν.Πολιτείαι	359.006
Γερμανία	1.231.152	+ 230.654	Νορβηγία	239.447
Σουηδία	660.623	+ 171.466	Δανία	170.914
Ιταλία	485.025	+ 127.129	Πολωνία	140.226
Όλλανδία	476.309	+ 26.410	Βέλγιον	114.442
Γαλλία	428.346	+ 130.664	Ισπανία	108.720

Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσωπεύοντο εἰς τὰς παγκοσμίους καθελκύσεις μὲν 314 σκάφου, συνολικῆς χωρητικότητος 3.850.701 τ. γκρός.

Αφ' ἑτέρου τὸ καθελκυσθὲν τονάς, τὸ προοριζόμενον διὰ τὰς κυριωτέρας σημαίας, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα :

Σημαῖαι	Τόν. γκρός	Σημαῖαι	Τόν. γκρός
Λιβεριανή	1.742.503	Παναμασική	367.477
Αγγλική	1.309.937	Ιταλική	325.995
Ιαπωνική	919.882	Ην. Πολιτειών	319.997
Νορβηγική	910.828	Γαλλική	309.647
Γερμανική	454.884	Σουηδική	303.777
Ολλανδική	424.765	Δανική	218.986

## ΕΝΑ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΝ “ΤΡΑΜΠ”

Έξετέλεσε πρό ήμερων τὸν δοκιμαστικὸν του πλοῦν τὸ νεότευκτὸν φορτηγὸν «Οὐέμπιτριζ» 10.375 τόννων d.w., ἀνήκον εἰς τὸν "Ἀγγλὸν ἐφοπλιστὴν κ. Ἐντμον Γουώπτην, δοτὶς ἔχει υἱοθέτησε εἰς τὰ πλά οὐ του καινοτομίας, ἀποτελούσας συχνὰ πρόκλησιν διὰ τὴν ναυτικὸν ἀρχιτεκτονικήν. Τὸ νέον του σκάφος οὐδῶλας απεγούστησε τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν ναυτιλίαν, οἵτινες εἶχον σπεύσει νὰ ἴδουν κάτι τὸ ἀσυνήθιστον. Τὸ «Οὐέμπιτριζ», ψάμμων ἔξ ἀποστάσεως, ὡμοίᾳζει πρὸς «χονδρὸν» δεξαιμένοπόντον. Τὸ σχέδιόν του κατεστράθη κατ' ἐμπινευσιν τῶν ἀντιλήψεων τοῦ πλοιοκτήτου, διαδηλώσαντος την ἐμπιστοσύνην του περὶ τοῦ ἐφαρμοσιμοῦ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργειας εἰς τὰ σκάφη του καὶ τῶν πρακτικῶν του γγώσεων ὡς ἀλιεως, τας ὁποιας ἀπέκομισεν εἰς τὸν ἀλιευτικὸν στίρον.

Φρονεῖ ού κ. Γουώττς, ότι τὸ διά μηχανῆς ντῆζελ κινούμενον φορτηγὸν εἰναι δυνατὸν νὰ μετατραπῇ ταχέων καὶ οἰκονομικῶς ε.ς σκάφος κινούμενον διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου εἶχε τὴν συνεργασίαν τοῦ «Κέντρου Ἀτομικῶν Ἐρευνῶν», τοῦ Χάργουελ, τὴν 24ην Ἰανουαρίου οἱ ἐπιστήμονες τοῦ Χάργουελ ἀνήγγειλαν, ὅτι ἐπέτυχον νὰ τηξίουν ἀπόμονον ὑδρογόνου διὰ παραγωγῆς θερμοκρασιῶν 5.000.000 θαλασσῶν ἔκαπονταδιάθυμον, ἐντὸς πέντε χιλιοστῶν τοῦ δευτερολέπτου. Τὸ ἐπίτευγμα τούτο θεωρεῖται, ὅτι ἀποτελεῖ ἔνα βῆμα, ἀναφορικῶς μὲ τὸν τρόπον μετατροπῆς τοῦ θαλασσίου ὕδατος εἰς ἐνέργειαν. Ὁ κ. Γουώττς καὶ οἱ ἐπιστήμονες τοῦ Χάργουελ ἔμειναν σύμφωνοι διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὸ «Οὐεύμπριτζ» σωληνωτῆς τρόπιδος. Θά είναι μία κοιλιαὶ τετράγωνας τρόπις, κατασκευαζούμενη εἰς σκάφη μὲ διπύθμενα. Ἡ τύπου δεξιαιμενῆς (tauk) τρόπις τοῦ «Οὐεύμπριτζ» δύναται εύκολας νὰ κατα-κλυσθῇ δι’ ὕδατον. Ἐπλίζει ὁ κ. Γουώττς, ὅτι θὰ ζήσῃ, διὰ νὰ ἰδῃ τὸ φορτηγὸν του νὰ ταξιδεύῃ, λαμβάνον τὸ ἀτομικὸν καύσιμον ὑδρογόνον, εἰς τὴν σωληνωτήν του τρόπιδα, ἀπὸ τὸ θαλασσίον ὕδωρ. Τὸ σπόρ τῆς ἀλιείας ἔξ αλλού, ἔωντας μίαν ἐμπειρίαν εἰς τὸν κ. Γουώττς, δταν ἐπέστη ἡ στιγμὴ καταστρώσεως τοῦ σχεδίου τῶν ὑψηλῶν του σκάφους. Ἐκ τῆς μελέτης τοῦ κυανού θύμου (τόνου) προσέθεσε πτερύγια εἰς ἀμφότεράς τάς πλευράς τῆς πλήμνης τοῦ ἐλικοστήματος, αὐξήσας οὕτω κατά η-μισυν κόμβον τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου, μὲ αξιόλογον οἰκονομιάν καυ-πίου.

Εις τὰς προκαταρκτικάς δοκιμάς είς τὰς ἔκδολάς του ποταμού Τάιν, τὸ «Οὐέϋμπριτζ» υπέρεβη σταθερώς τους 17 κόμβους ἀνευ ἐντάσεως και ἀφήνειν ὀπισθέν του — ως εἶπεν ὁ Γ. Γουώττες — πολὺ ὀλιγώτερον δὲ λόγῳ (ἀπόνερα), ἀπό τὸν δόλκον ποὺ ἀφήνουν κατά μέσον ὅρων τὰ σκάφα. «Ἀλλαὶ καινοτομίαι ἐπὶ τοῦ «Οὐέϋμπριτζ» ἔγκειται εἰς τὰς δεξαμενάς ἔρματος, αἵτινες εἰναὶ ἔγκατεστημέναι ἐπὶ τού τῷ μέσω του πλοιου καταστρώματος και ἀκρίδων ἀνά τῆς ίσαλου γραμμῆς. Ἐτέραν πρόσδιον ἀποτελούν τὰς ἐμβατήσιμους τοῦ πλησίωντος

Μολονότι το «Ούεύμπριτζ» είναι φορητόν «ετράμπ», έτοιμον νὰ πλεύσῃ παντού, όπου ύπαρχει ἔργασία, διαθέτει ἐν τούτοις κινηματογράφον (έχουν ὄρισθαι δύο ὥραι εέδομαδιάσιως διὰ τὴν προδολήν νέων ταινιών), ατόμικοις θαλάμους διὰ ἕκαστον μέλος τοῦ πληρωμάτος, δεξαμενήν κολυμβήσεως καὶ ἔγκαταστασίν ἐπιτραπέζιον ἀντισφαίρισεως. Παθαίμαχος ἀλιεὺς ὁ κ. Γουώττες εύρε χαρακτηριστικὸν τι τοῦ σολωμοῦ, ἵνα τὸ ἑφόρμοσθη ἐπὶ τοῦ «Ούεύμπριτζ». Κατεδεῖχθι ἐκ τῶν δοκιμῶν, διὰ ὁ ισχυρὸς αὐτὸς θαλάσσιος κολυμβῆτης, δοτὶς ἔχει καμπύλην τὴν κατωτέρων πλευράν, δῶτας διασχίζῃ τὰ ὅδοτα ὑπὸ τὴν ἀνωτέραν καὶ ταχυτάτην του φοράν, παρουσιάζει τὴν εἰς τὸν πυθμένα πλευράν του οὐχὶ κεκαμμένην, ἀλλὰ ἐπίπεδον. Οὕτω καὶ τὸ «Ούεύμπριτζ» ἔχει ἐπίπεδον πυθμένα, ὅπως δ. σπλαγχνὸς τὸ στόλον διὰ ἐποιησιαρχού τοῦ εἰς δύνατον ἀγ-ταν-τον μετα-

άτινα παρηγγέλθησαν μὲ τὰς ίδιας καινοτομίας καὶ ἐπὶ πλέον μὲ πνεῦμα δυνάμενον νὰ συναψισθῇ εἰς τὴν φράσιν : «Κάτω αἱ ἀερόδυναμικαὶ γυαναιμαῖ·»

Ο κ. Γουώττς είναι έπιμονός χαρακτήρος και χάνει δίλγιον χρόνον κατά τάξ συχνάς φιλοειδίκας του με τούς ναυτικούς αρχιτέκτονας. «Ηδη, ήρκεθεί άπλως νὰ είπη μίαν μόνον λέξιν διὰ τὴν στάσιν την, ἐναντὶ τῆς ἀεροδυναμικής γραμμῆς καὶ τῆς ροής τῶν ἔλασμάτων: «Ἀνονστάτι!»

Διευκρινίζουν τάς ἀπόφεις του ἐτοίμισεν, δῆτα τοῦ «Οὐέμπτριτζ», ἀντὶ νὰ ἔχῃ ἀρδόνωναικήρια γραμμήν εἰς τάς πλευράς τῆς πρώρας, ἔχει δώμους, πῶς τούς σολωμούν, ἐνσωματουμένους ἐν εἰατῷ, ἢ τρόπουν ὃστε ἀντὶ νὰ προσπαθοῦν νὰ διαταράσσουν τὴν ροή του ὄντας περὶ τὰ ἐλάσματα, αἱ γραμμαὶ τοῦ σκάφους του πλοίου τὴν διαχωρίζουν. «Υπάρχει κατά τὸν τρόπον αὐτὸν ὀλιγωτέρα τριβή». Οταν τὸ «Οὐέμπτριτζ» — μήκους 487 ποδῶν — πλέεσθη κατ' αὐτὰς διά τὸ παρθενικὸν του πρὸς τὸ Χάλιφας ταξίδιον, ὅπου θὰ φορτώσῃ σιτηρά, ἐπλήσσει ὁ κ. Ιωνίτης νὰ συναντήσῃ κατὰ τὸν πλούτον τρικυμίαν. Θέλει, ὡς εἶπε, νὰ δοκιμάσῃ τὸ νέον του πλοίον, ὑπὸ τὰς χαλεπάς χειμερινάς συνθήκας τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν των θα ἐπιβῆ του πλοίου.

## Ο ΝΑΥΔΛΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣ ΠΤΩΣΙΝ

Περαιτέρω υποχώρησιν ένεφάνισε κατ' Ιανουάριον ὁ ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, δὲ καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας συ-  
πτομένων ναυλώσεων. Κατῆλθε τὰ ἀπλά ταξίδια εἰς τὰ 64,9, μὲ  
υποχώρησιν 6.7 μονάδων, ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου καὶ διά τὰς χρονονα-  
λώσεις εἰς τὰ 61,1, μὲ μείωσιν κατά 2 περίου μονάδας, ἔναντι τοῦ  
προηγουμένου μηνὸς Δεκεμβρίου. Ἡ πορεία τοῦ ναυλαρίθμου διά τε τὰ  
ἀπλά ταξίδια καὶ τάς χρονοναυλώσεις, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ δύο προ-  
γούμενα ἔτη (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952), δείκνυται ἀπὸ τὸν κατω-  
τέρω πίνακα.

	1956	1957	1958			
ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. τα.	Ταξ.	Τ. τα.	Ταξ.	Τ. τα.
'Ιανουάριος . . . . .	144.3	138.0	173.7	216.3	64.9	61.1
Φεβρουάριος . . . . .	140.2	148.2	167.6	203.7	—	—
Μάρτιος . . . . .	147.2	150.0	145.5	165.6	—	—
'Απριλίος . . . . .	151.6	171.5	134.3	164.6	—	—
Μάιος . . . . .	162.2	190.0	116.6	117.9	—	—
'Ιούνιος . . . . .	155.5	169.4	109.9	111.8	—	—
'Ιούλιος . . . . .	155.2	167.1	101.9	93.8	—	—
Αύγουστος . . . . .	157.9	176.6	86.9	74.2	—	—
Σεπτέμβριος . . . . .	156.1	174.2	81.6	82.7	—	—
'Οκτωβρίος . . . . .	153.6	191.8	80.7	78.9	—	—
Νοέμβριος . . . . .	171.4	191.3	82.3	70.4	—	—
Δεκέμβριος . . . . .	189.4	207.2	71.6	63.0	—	—

Μέσος έτησιος: .... 157.0 172.9 112.7 120.2

‘Ο δεικτής ἀφ’ ἔτερου δι’ ἔκαστον εἶδος φορτίου, ἐξ οὐ καὶ ἐμφαίνεται χαρακτηριστικώτερον ἢ σπιειωθεῖσα ὑποχώρησις. ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς τελευταίους 6 μῆνας τὴν κάτωθι διακύμανσιν:

ΕΙΔΗ	'ΟΚΤ.	ΝΟΈΜ.	ΔΕΚ.	'ΙΑΝ.
Γειάνθρακες	80.2	80.7	69.0	58.0
Γεννήματα	77.1	82.3	62.9	58.6
Ζαχάρεις	99.0	85.2	84.2	77.8
Μεταλλεύματα	77.7	79.2	80.8	71.1
Λιπασμάτα	70.7	—	—	—
Συλεία	81.9	85.2	78.2	72.6
Χορτονομή	78.3	79.9	72.3	74.5

Εξ αλλού, άναφορικά μὲ τάς χρονονομάσεις, οἱ δε κται τοῦ ναυλαρίθμου διὰ τὰ ἀλαϊσκόντα πετρέλαιον ἀτμόποια καὶ διὰ τὰ δηζελοκίνητα, μὲ βάσιν συγκρίσεως 24) τὸ τόνους μηνιαίων διὰ τὰ πρώτα καὶ 2/10 διά τὰ δεύτερα (μέσος ὅρος τοῦ ἔτους 1952) εἶχον ὡς κάτωθι διά τὸ μῆνα Ἰανουαρίου ἐ. Ε., ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς πέντε προηγούμενοὺς μῆνας τοῦ 1957.

ΜΗΝΕΣ	Άτροκ.	Δηξελ.	Μέσος όρος
Αύγουστος .....	1957	71.1	77.3
Σεπτέμβριος .....	1957	68.3	97.1
'Οκτωβρίος .....	1957	69.7	88.1
Νοέμβριος .....	1957	65.9	74.9
Δεκέμβριος .....	1957	64.9	61.1
Πανηγυρικός .....	1959	—	61.1

Οι προαναφερθέντες άριθμοί, κατώτεροι καὶ τῆς περιόδου 1950, δὲν εἶναι δυνατῶν — κατά τοὺς παραπηρητας τῆς ναυλαγορᾶς — νὰ διατηρηθοῦν ἐπὶ μακρόν. Ἀπὸ ἔτους ήδη ὁ τόνος τῆς ναυλαγορᾶς ὑπῆρχεν ἔκτακτως ἀνώμαλος. Οσον καὶ ἂν οφείλεται τούτῳ εἰς μιαν ὑφεσιν τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς κινήσεως, δὲν δύναται νὰ μὴ ἀποδῷ καὶ εἰς τὴν ἀνώμαλον ἔξελιξιν καὶ διόγκωσιν του παγκοσμίου τοννᾶς τῶν τράπτες. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ὑπηρεσιακὴ ζωὴ ἐνὸς πλοίου κυμαίνεται γύρω ἀπὸ τὰ 22 λέπα. Κατὰ τὴν παραπολεμικὴν ὥντας περίοδον, λόγω ἀραιότητος



Τὸ «Οὐένηποιτζ» κατὰ τὰς δοκιμάς.

σεως σκάφη, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν λίμπερτος. Ἡ κρατοῦσα εἰς τὴν ναυλαγορὰν ἐντύπωσις κρίνεται ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικὴ διὰ μίαν καλλιτέρευσιν τῶν ναύλων εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Θύελλαν διαμαρτυριῶν τῶν ἔξινων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν προκαλοῦν τὰ προστατευτικὰ μέτρα τῆς τουρκικῆς κυβερνήσεως ὑπέρ τῶν Ἐθνικῶν της πλοίων. Κάθε μὴ τουρκικὸν παραμερίζεται. Συστήματα ιδιαιτέρως διακριτικὰ εἰς τὰ τέλη τῶν τουρκικῶν λιμένων, εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ συναλλάγματος διὰ ναύλους καὶ ἄλλα, ἐπέτρεψαν εἰς τὴν τουρκικὴν κυβέρνησιν νὰ διασφαλίσῃ ὑπέρ τῆς Ἐθνικῆς τῆς ναυτιλίας τὰ 90 % τῶν εἰσαγομένων φορτίων. Ἀκόμη καὶ ἀπὸ αὐτὰς τὰς ἔξαγωγὰς τῶν τουρκικῶν προϊόντων, χάρις εἰς τὰς ιδιαιτέρως ἐπιχορηγήσεις, ἀποκλείονται τὰ ζένα πλοία ἔστω καὶ ἀν ἀνήκουν εἰς τὴν εισαγούσαν αὐτὰ χώραν.

Συγκεκοιμένως, οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐζήτησαν ὅπως κατὰ τὰς ἡδη διεξαγομένας διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας μετὰ τῆς Τουρκίας, τεθῇ τέρμα εἰς τοὺς τοιούτους διακριτικοὺς περιορισμούς, οἵτινες καθιστοῦν πλέον προβληματικὴν τὴν προσέγγισιν ξένων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν εἰς τοὺς τουρκικοὺς λιμένας.

\*\*\*

Χαρακτηριστικὸν τῶν διακριτικῶν τάσεων, αἵτινες ἐπικρατοῦν εἰς τὴν Τουρκίαν είναι καὶ τὸ πρὸ τῶν ἔδυομάδων ὑπογραφὲν εἰδικὸν πρωτόκολλον μεταξὺ Τουρκίας καὶ Ἕνωμένων Πολιτειῶν, βάσει τοῦ ὅποιού τὸ ἥμισυ ἐκ τῶν 384.000 τόνων γεωργικῶν προϊόντων ἀπίστα παραχωροῦνται ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν εἰς τὴν Τουρκίαν, θά μεταφερθῇ ἀποκλειστικῶς διὰ τουρκικῶν σκαφῶν. Τὸ ἔτερον ἥμισυ διαφυλάσσεται, φυσικά, ὑπέρ τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς τρόπον ὥστε ἀπάντα τὰ ζένα πλοία νὰ ἀποκλείωνται ἀπὸ τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς.

Ἄξιον ιδιαιτέρως μνεῖσαν εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι ἐφοπλισταὶ τινες Τούρκοι ἀναγνωρίζουν τὴν ἀδυναμίαν των νὰ συμμετάσχουν μὲ τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐν λόγῳ φορτίων ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν Ἕνωμένων πολιτειῶν εἰς τὰ προκαθωρισμένα κέντρα ἐφόρτωσαν. Εἰς μίαν τοιούτην περίπτωσιν ἡ Κρατικὴ Ἀπομοίωσις θὰ διστέσῃ ιδικά τὰ σκάφη, ἐνώ τὰ κενά που θὰ δημιουργηθοῦν ἐν τῷ μεταξύ εἰς τὰς ἐν Εύρωπῃ τουρκικάς γραμμάς, θὰ κληθοῦν οἱ ιδιώταις ἐφοπλισταὶ νὰ τὰ καλύψουν. Ἡ τοιότητα ἀναδιοργάνωσις, κατὰ τὴν τουρκικὴν «Ἄξιμη», σκοπὸς ἀλλον δὲν ἔχει παρὰ μόνον τὴν ἔξικονότηταν τοῦ συναλλάγματος, διότε θὰ κατέβαλλεν ἡ Τουρκία εἰς ναύλους διὰ τὴν ἐν λόγῳ μεταφοράν, ὑπολογιζομένων εἰς 3 περίπου ἑκατομμύρια δολλαρίων.

## 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"

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**«ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ»** (λιβερ.): Κενὸν ἀπὸ Ἐβρέγκλαντ συνεκρύσθη τὴν 16ην Φεβρουαρίου 15 μιλλαὶ ὑπικάδες τοῦ φαροπλοίου «Ρούσαγιαλ Σορέρεϊν» μὲ τὸ δανικό φορτηγὸν «Ἐλοη Σκου». Ἀμφοτέρα τὰ σκάφη ἡγκυροδόλησαν μὲ ζημιὰς εἰς Ντάζενες καὶ ἐν συνεχείᾳ κατέπλευσαν εἰς Ντόρερ. Τὸ «Ἀνδρος Γκλάμορ» ἔφερε ρήγμα εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν διαιστάσεων 7 ἐπὶ 15 ποδῶν, καῶς καὶ ἐτέρων ρωγμὴν δρίζοντιαν, μηκούς 12 ποδῶν. Πέντε νομίες ἐθραύσθησαν. Τὸ σκάφος ἰδεσμανίσθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου εἰς Σασούδημπον. (Φεβρ. 15-20)

**«ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΝΤΥΝΤ»** (παναμ.): Κενὸν ἀπὸ ΜΙΕΣΣΛεμπρο ποδὸς διὰ Πούερτο Ὀρντάς ἀπέλασε την 15ην Φεβρουαρίου την Ἐλικά τοῦ θεού πλάτους 17-27 Β. καὶ μηκούς 53—43 Δ. Ναυαγωσαστικὸν σπέσσων εἰς Βοήθειαν τὸ ἐρυμαύλησθε τὴν 22αν Φεβρουαρίου εἰς τὸ λίμανον τοῦ Σάν Χουάν. (Φεβρ. 15-22)

**«ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙ-ΟΝ»** (λιβερ.): Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ζημιὰς ἐκ τρικυμίας εἰς τὸ κατάστρωμα, τάς ὑπερκατασκευάς καὶ τάς σωσιδίους λέμβων. (Φεβρ. 16)

**«ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤΣ»** (λιβερ.): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Οζακαν διὰ δυτικὸν ἀκτῆν Βόρειον Ἀμερικῆς ἀπώλεσε τὴν Ἐλικά τοῦ θεού 1400 μιλλαὶ ἀπὸ τὴν Χονολούλου. Απεστάλη ναυαγωσαστικόν, ἵνα τὸ ρυμουλήσην εἰς Βαγκούδερ, σπουδαῖον διαιστάσεων διέκοπτη (Φεβρ. 20)

**«ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ»** (παναμ.): Ἀπὸ Τάιν κενὸν διὰ Πούερτο Ὀρντάς συνήντησε πεταζοῦ θησαν καὶ 12ης Φεβρουαρίου φορδράν, τρικυμίαν καὶ ὑπότεινεις σειράς ζημιῶν καὶ ρηγμάτων εἰς τὴν ἀριστέρων πλευρῶν, τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν Νο 2 καὶ 3, εἰς τὸ κερανὸν τῆς μηχανῆς καὶ εἰς ἐλάσσωτα ὑπέρ την θαλὸν γραμμὴν, διότενεν έδαση εἰσήρχοντο, ὅπα τὸ σκάφος ἐκλυνώντεο. Λόγω μεγάλου κραδασμοῦ διεκόπη ἡ λειτουργία τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος (Φεβρ. 15)

**«ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΠ»** (λιβερ.): Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ωριμένας ζημιὰς εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς του ἐκ τρικυμίας. (Φεβρ. 18)

**«ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΑΙΔΗ»** (λιβερ.): Απὸ Σάν Χουάν διὰ Μουρόραν ἀνέφερε διὰ τοῦ αυρημάτου, οὐτὶ εξῆνταλον τὴν καυσίμων υλὴν του 400 μιλλαὶ μακρὸν τοῦ Χακοντάτε. Απεστάλη ρυμουλήσην εἰς Βοήθειαν του.

**«ΑΡΕΙΗ»** (παναμ.): Κατέπλευσε τὴν 17ην Φεβρουαρίου εἰς Πόντα Ντελγκάντε μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὸ πρόδιον του καὶ κατόπιν ἐπισκευῆς ἀπέλαυνε τὴν 23ην Φεβρουαρίου κατευθυνόμενον εἰς Κριστόπολα. (Φεβρ. 17-23)

**«ΑΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ»** (Κοσταρικα): Παραμένει εἰς Στεττίνον μὲ ζημιὰς ἐκ προσφράξεως. Η διαρροὴ ὑλέγχεται, η δὲ ἐκόρωσις ἐπερματίσθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου. Μετοὶ τὴν ἐκτελεῖσαν πρωσωρινῶν ἐπισκευῶν θα χορηγηῇ εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν καυστηράς, προκειμένων νὰ πλησίωνει τὸν πλησιστέρον λιμένα πρὸς δεξαμενήσφρον. Φόδοι κρατοῦν, οὐτὶ ζητεῖται μηχανῆς εἰς τὰ θαλασσαῖα. (Φεβρ. 15)

**«ΒΑΙΝΤΕΡΕΙ»** (λιβερ.): Ἐπισκευασθενὴν ἀνέχωρας τὴν 14ην Φεβρουαρίου διὰ τὸν προσφράξεων του. (Φεβρ. 14)

**«ΕΓΕΩΡΓΙΟΣ»** (λιβερ.): Κατὸ τὴν ἐπιβεώρησίν του εἰς Κόρηπε διεπιτάσθησαν ἀκτεταρμέναι εἰς τὸ σκάφος. Θά χρειασθητὸν νὰ ἀντικατασταθοῦν 61 ἔλαστρα καὶ ἔτερον 50 νὰ υπεγραμμισθοῦν. Θά ἀντικατασταθοῦν ἐπίσης νομίες τινές καὶ σωληνάσεις καὶ νὰ ἐπιτελεσθοῦν αἱ μηχανᾶς καὶ αἱ αντλίαι. Τὸ σκάφος ἐπλεύσει εἰς Ίννοσίρια, όπου καὶ ἐδεμανείσθη. (Φεβρ. 15-20)

**«ΚΛΑΙΡΙΑΝΝΑ»** (λιβερ.): Παρεσύρθη ἀπὸ τὸ ἀγκυροδόλιόν του εἰς Χαδανῶν καὶ ἐλέσκεπτον, ὅλῃ ἀνελκυσθεῖσην διὰ ζημιῶν, μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλού. (Φεβρ. 25)

**«ΓΟΥΟΡΑΝ ΓΚΑΡΠΑΤΙΑΝ»** (λιβερ. δεξαμ.): Κατόπιν ἀντικαταστάσεως τῶν πειστηρῶν στροφῶν, εξετέλεσε τὴν 10ην καὶ 11ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν θεού 20ην Φεβρουαρίου εἰς Μειρόραν μὲ διαρροὴν εἰς τὸ υπέρ. 3 διπύθμενον, συνεπειτείς ζημιῶν εἰς τριημ. (Φεβρ. 15)

**«ΚΟΛΟΥΜΠΕΙΑΝ»** (λιβερ.): Συνεπειτείς ἔξαντλησε τῶν καυσίμων τοῦ ἐρυμουλήκηδην εἰς τερραφόδες καὶ ἀνεφοδιασθεῖσην συνέχισε τὸ πλούν του. (Φεβρ. 15)

**«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ»** (λιβερ.): Ἀπὸ Χάλιφερος ἐμφόρτου δι', Ινδίας προσήρχεται ἐλαφρῶς, ἐνῷ εἰσέπλευν εἰς Θεούταν, ὅλῃ ἀνειλκυσθητὴν εὐθὺς ζημιὰς νέας ζημιάς. (Φεβρ. 14)

**«ΕΛΑΜΙΒΕΡΝΤΑ»** (λιβερ.): Διὰ τὴν προσήρχεται ἀλληλοιδιαδόχως ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, κατὰ τὴν διαρροὴν ποκῆς ζημιᾶς, ὅλῃ ἀνειλκυσθητὴν εὑνταπλοίαν. (Φεβρ. 15)

**«ΜΑΡΙΠΕΛΛΑ ΙΙ.»** (λιβερ.): Ἐπισκευάσαν εἰς Χάμπτον πόδες ζημιάς τῶν μηχανῶν τοῦ ἀπέλαυνε διὰ Βενεζουέλαν. (Φεβρ. 11)

**«ΕΜΙΧΑΑΚΗΣ»**: Παραπλούσιον εἰς Ρίβερ Μπλακουώτερ, παρεσύρθη ἀπὸ τὸ ὀγκυροδόλιόν του εἰς Γκρήβεντ.

**«ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ»** (λιβερ.): Υπέστη τὴν 4ην Φεβρουαρίου εἰς Μαδέραν πλόδην εἰς τὸ βαρούλον της γεφύρας, προσλθουσαν ἀπὸ παλαιότερον ρήγμα, διότε εἰχε πρωσωρινῆς πιστοποιητικῆς. (Φεβρ. 5)

**«ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ»** (λιβερ.): Κατέπλευσε τὴν 7ην Φεβρουαρίου εἰς Γκρότο μὲ ζημιὰς ἐκ τρικυμίας εἰς τὸ ἀντιλιοστάσιον καὶ τὸ πρότευτον. (Φεβρ. 7)

**«ΣΑΜΟΣ»:** Ενώ ἐφόρτωνεν εἰς Κοκούμπο, παρετρήθη ὀλοφρά διορροή. Προσύρινα πιστοποιητικά συμπληρώσαν τὴν φόρτωσιν τοῦ ἀπέλαυνε διὰ Βαλτιμόρων. (Φεβρ. 16)

**«ΧΑΡΙΟΤ»** (λιβερ. δεξαμ.): Επισκευάσοντες εἰς Νεάπολιν ζημιάς εἰς τοὺς δρόντας τοῦ περιβάσης καὶ εἰς τὰς τάξης μηχανάς, προελθουσαν ἀξέσθετος τοῦ πλούν του. (Φεβρ. 19)

**«ΧΡΥΣΑΝΘΟ Α.»** (λιβερ. δεξαμ.): Επισκευάζεται εἰς Νεάπολιν ζημιάς εἰς τοὺς δρόντας τοῦ περιβάσης. Η ἀπειδείξη τοῦ εἰσάρχου τῶν ἑπτάναυν τῶν ἀποστροφίδων καὶ τῶν μειωτήρων τῶν στροφῶν. Ιστόδοι ἐμπειρογνώμονες ἐποπτεύουν εἰς τὰς εἰσικεκλητές, αἵτινες θα ἐπερματίσσονται τὴν 26ην Φεβρουαρίου. (Φεβρ. 15-27)

**HELLENIC SHIPSTORES**  
**BREMEN**  
**NIC. FOTOU & CO.**

**"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,"**

**BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM**

Νωπά καὶ έγραδια, έφόδια, έφόδια Τράνζιτ

ύλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

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

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

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

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΑ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

## Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

### Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Η άγγλική Τράπεζα Ούλλιαμ Ντένκος<sup>1</sup> ώς έκκαθαρίστρια του Γραφείου «Μαρίνος και Φράγκος, Λτδ», άνελαβε διά λογαριασμού της τό συμπλορύμενον εις τα βελγικά ναυπηγεία «Κόκκεριλ» δεξαμενόπλοιον «Αστροπαλίτης» 18.500 τόνων δ.ν. Τό έν λόγω σκάφους, όπερ είχε παραγγελθεί υπό τής έταιριας «Μαρίνος και Φράγκος». Θα παραληφθῇ από τά ναυπηγεία έντος τοῦ Μαρτίου, είνε δὲ ναυλωμένον διά πέντε έτη, μὲ όψιν δι’ ἐπτά έτη, ἀπό την έταιριαν Σέλλ πρὸς 25) — κατά τόννου δ.ν. Σημειωτέον, δῆτα ή ίδια έταιρια έχει παραγγείει εις τά αύτα βελγικά ναυπηγεία δύο άκομην δεξαμενόπλοια, ένα άδελφον του «Αστροπαλίτης» και ένα τών 2000 τόνων δ.ν.

### Η ΕΚΠΟΙΗΣΙΣ ΙΩΝ ΔΥΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ

Δι’ αποφάσεως τοῦ υπουργού τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδη ὁ πλειοδοτικός διαγωνισμός διὰ τὴν ἔκποισην τῶν ἐπιβατηγῶν Μεσογειακῶν πλοίων «Ἀγαμέμνων» και «Ἄχιλλευς», θά ἐπαναληφθῇ τὴν 3ην Μαρτίου 1958, ἡμέραν Δευτέραν και ἀπό τῆς 10.30 π. μ. μέχρι τῆς 11.30 π.μ. εἰς τὴν αἰθουσαν συμβουλίων τοῦ Υ.Ε.Ν. Ὁφειλέται τοῦ Δημοσίου, εἰς οἰστούσην αἵτιας, δὲν δύνανται νὰ μετάσχουν τοῦ διαγωνισμοῦ, ἀποκλείονται υπὸ τῆς ἐπιτροπῆς.

Κατωτάτη τιμὴ ἔκποιήσεως δι’ έκαστον πλοίου δρίζεται τὸ ποσὸν τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Εἰς την αποφάσιν περιλαμβανεται δὲ διά τοῦ ἀριθ. 34 δρος, διὰ τοῦ διποίου δρίζεται δῆτα : ‘Ἐν περιπτώσει καθ’ ἡν ἐντὸς τῆς υπὸ τῆς προκηρύξεως τοῦ υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας ταχισμούντος προδειμίας, διὰ τὴν υποβολὴν προσφορῶν, οὐδεὶς ἡδεῖ προσέλθει πρὸς υποβολὴν τοιωτῆς ἡ οὐδεὶς θελεῖ διασειδεῖται τελευταῖς πλειοδότης δι’ οἰστούσης περιπτώσεων, τὸ Υπουργικὸν Συμβούλιον προσβαῖνει, κατόπιν γέλευσθων διαπραγματεύσεως εἰς τὴν διά πράξεως του ἔκποιησιν τῶν πλοίων ἀπ’ εὐθείας εἰς πρόσωπον φυσικὸν ή νομικὸν συγκεντρων τὰ υπὸ τῆς παρούσης ἀποφάσεως δριζόμενα προσθόνται καὶ υπὸ τοὺς λοιποὺς δρουσταύτης. Πάντως υπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δῆτα τὸ τίμημα δὲν θά εἴνει μικρότερον τοῦ ποσοῦ τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων δι’ έκαστον πλοίου, προτιμώμενον πάντοτε τοῦ προσφέροντος τὸ μεγαλύτερον τίμημα.

Η οχετικὴ διάταξις, ἡ περιλογθείσα εἰς τὴν προκήρυξιν τῆς πλειόδοτικῆς δημοπρασίας, ήτις, σημειωτέον, τώρα περιελήφθη, έχει, ώς έξης :

“13. Τὰ πλοία περὶ ὃν δὲν παροῦσα δέον νὰ δρομολογοῦνται υποχρεωτικῶς διὰ πεντάμοντον, τούλαχιστον, χρονικὸν διάστημα κατ’ ἔτος εἰς γραμμῆς μεταξὺ ἔναντιον λιμένων τῆς Μεσογείου, μὲ ἀσφεποῖαν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἔπειτας τῆς γραμμῆς τῶν πλοίων εἰς λιμένας, ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ὡς καὶ διὰ δρομολογίας τούτων μεταξὺ λιμένων ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ἐπιτρέπεται κατόπιν ἀδείας τοῦ Υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ τὸ μετά τὸ πεντάμοντον διάστημα, τὰ πλοία θὰ χρονισμούνται πρὸς ἔκτελεσιν πλόων κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἀγοραστοῦ. Ο Υπουργός τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας δύναται ἐπίσης διὰ πράξεως του νὰ πειρούῃ τὰς ὡς ἄνω υποχρεωτικὴν κατ’ ἔτος δρομολογίου μόνον εἰς τὸ ἐν πλοίον.

### ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Ο έφοπλιστής κ. Ἀντ. Παπαδάκης εἶχεν ἀγοράσει τὸ παρελθόν ἔτος ἓνα συμβόλαιον κατασκευῆς εἰς τὰ συμβολαία ναυπηγεία Ούντεβάλα ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 19.000 τόνων δ.ν. και ἀξίας 47 ἑκατομμυρίων σουπδικῶν κορωνῶν. Ἔγωσθη ἡδη, δῆτα προτίθεται διὰ λόγω έφοπλιστής νὰ ἀκυρώσῃ τὴν παραγγελίαν. μὲ ζημιάν 20 ἑκατομ. κορωνῶν.

### Η “ΠΡΟΤΙΜΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΗΚΗ,,

Τὸ νομοσχέδιον «περὶ προτιμωμένης υποθήκης» μετά τὴν ἔγκρισιν τοῦ υπὸ τῆς σ’ Κονομικῆς ἔξι υπουργῶν Ἐπιτροπῆς κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν

### J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR  
RIZARIOS BUILDING  
AKTI POSIDONOS 24  
PIRAEUS-GREECE

CAELES: "EZKOS,, - PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

πρὸς ψήφισιν. Τὸ νομοσχέδιον, ώς ἀνεκοίγωσεν δ. κ. Κωτιάδης, θὰ ψηφισθῇ υπὸ τῆς ἑθνικῆς ἀντιπροσωπείας τὸ ταχύτερον.

### ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 27ης Φεβρουαρίου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς ἐν ‘Αθήναις Ενώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν συνεζητήθη διὰ μακρῶν τὸ καταρτισθὲν παρά τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Λοιδίνου σχέδιον παραπλησιού. Τὸ ἀνεόρμοστον αὐτὸν διεπιστρώθη.

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν παρέστησαν καὶ οἱ κ. κ. Κώστας Λύρας καὶ Κώστας Γράτσος.

### ΤΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὴν ἀρμοδιάν υπηρεσίαν τοῦ υπουργείου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήλωθη αἴτησις τοῦ κ. Ιωάννου Κ. Σαμαρίνα κατοίκου Ἀλεξανδρείας και προσωρινῶς Πειραιῶς ὁδὸς Καραϊσκού 149, διὰ τῆς ὅποιας ζητεῖ ὅπως νηολυγηθεῖν βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953 τὰ κάτωθι φορητὴ πλοΐα : 1) «Νόδορ Ισομετέλη» διλικῆς χωρητικότητος 7058 τόνων, ναυπηγήσεως 1943. 2) «Νόδορ Τζαίνου» διλικῆς χωρητικότητος 7132 τόνων ναυπηγήσεως 1933. Καὶ 3) «Νόδορ Ρίτα» διλικῆς χωρητικότητος 7132 τόνων ναυπηγήσεως τοῦ 1943 ἀπαντὰ καναδικῆς κατασκευῆς.

“Ηδη τὸ υπουργείον καταρτίζει τὰς σχετικὰς ἀποφάσεις, διὰ τῶν διποίων παρέχονται εἰς τὰ ὡς ἀνά πλοια τὰ ὑπὸ τοῦ προσαναφερθέντος ἀρθρου εὐεργετήματα.

### ΤΟ “ΤΕΛΕΤΑΙΠ,,

Τὸ “Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐν συνεχείᾳ προγενεστέρων ἔνεργειῶν τοῦ ζήτησε τοῦ ἀπὸ τὸν γενικὴν διεύθυνσιν τηλεπικοινωνῶν τοῦ Υπουργείου Συγκοινωνῶν καὶ Δημοσίων Ἐργών τὴν ἐπίσπευσιν τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ συστήματος «τελετάπιτη», τὸ ὅποιον ξενίζει νὰ λειτουργήσῃ ἀπὸ τοῦ ἀρξαμένου ἔτους 1958, ώς εἰχε τούλαχιστον ἀνακοινώσει τὸ “Υπουργείον Συγκοινωνῶν εἰς ἀπαντητικὸν πρᾶς τὸ “Υπουργείον Ναυτιλίας ἔγγαρφον.

‘Ως γνωστὸν ἡ «Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστῶν» ἀπὸ καιροῦ ἀνεκτικῆς τὸ δέδιμο τοῦ θέματος καθ’ ὃ συνέβη τοῦ Υπουργείου Συγκοινωνῶν εἰς ἀπαντητικὸν πρᾶς τὸ “Υπουργείον Ναυτιλίας ἔγγαρφον.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

‘Η ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία εἰς τὸ διεθνὲς συνέδριον τῆς Γενεύης ἀπηρτίσθη τελικῶς ἐκ τῶν κάτωθι : Τοῦ ἐν Βέρνην πρεσβευτοῦ τῆς Ελλάδος κ. Κουντουμᾶ, τοῦ υψηλού τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου κ. Κρίσπη, τοῦ λιευμυντοῦ Μελετῶν προσβέτων τελῶν, λόγω μὴ ἐμπροθέσμου ἐξοφλήσεως τῶν παυτολογίων, δύνανται οὗτοι ἀντί γράφων τῶν ἡμερολογίων τῶν πλοίων των, νὰ προσκομίζουν εἰς τὸ NAT βεβαίωσιν προξενικοῦ λιμενάρχειον ἢ ἐφόσον πρόκειται περὶ πλοίων ἐκτελουντών πλόας ἐστερεικοῦ, τοῦ διποίου, δημοσίου, προσταταται λιμενικὸς ἀξιωματικός.

‘Ἐκ τῆς προσκομισμένης βεβαίωσεως δέον νὰ ἐφαπίνωνται οἱ πραγματοποιηθένται προσεγγίσεις τοῦ πλοίου, κατὰ χρονολογικὴν σειράν, ἀπὸ τῆς συμπληρώσεως ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς ἔκδοσεως τοῦ ναυλολογίου, ὅποτε τούτο κατέστη ληπτικόθεσμον καὶ ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἐπεδηλώθη τοῦτο τέλη, μέχρι τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ ναυτολογίου.

### ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΙΣ

Εἰς ἔκτελεσιν σχετικοῦ Διατάγματος υπεγράφησαν μεταξὺ τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας και τῶν Νηογνωμόνων : 1) «American Bureau of Shipping», 2) «Lloyd’s Register of Shipping», 3) «Bureau Veritas», 4) «Registro Italiano Navale» και 5) «Norske Veritas» συμφωνητικά, διὰ τῶν διποίων ἔξουσιοι διοικούνται οἱ ὡς ἄνω Νηογνωμόνες, δηπως πιθεωροῦν τὰ ἐλληνικὰ φορτηγὰ πλοῖα, τὰ ναυλοχούντα ἐκτὸς τῶν λιμένων τῆς Ελληνικῆς Επικρατείας και χορηγούν εἰς αὐτὰ τὰ προδιλέπομεν υπὸ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ ασφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῷ θαλάσσῃ», πιστοποιητικά.

### ΤΑ ΛΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου 1958, υπεγράφησαν δεκαπέμπτες εἰς τὸ Ναυτικὸν Απομαχικὸν Ταμείον τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων υπὸ δένας σηματίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας : «Αἴλαντ Σκίππερ» λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.000,

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: “ΜΑΝΙΛΑΔΑ,,

ΤΗΛΕΦ.: 474-479



ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1925

### ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ - ΕΙΔΗ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

Γ. ΣΚΟΥΖΕ 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ :

THE OCEAN OIL COMPANY (1942) LTD. LONDON

ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΕΛΑΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ

PIETER SCHOEN & ZOON LTD. ROTTERDAM

LILY,, BRAND ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ & ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

άπό 25 Ιανουαρίου 1958, έκπροσωπώμενον ύπό τού κ. Μαρ. Μαδιά και «Μητέρα Μαριγώ» λιβεριανόν, τόνων γκρός 9200 άπό 7 Φεβρουαρίου 1958, έκπροσωπώμενον ύπό τού κ. Μάνου Λαιμού.

Ούτω το σύνολον τών ύπο ξένας σημαίας πλοίων τών όποιων τά πληρώματα έχουν άσφαλτος εις τό Ν.Α.Τ. άνέρχεται σήμερον εἰς 573, τόνων γκρός 5.167.449.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Εκ τού καταλόγου τών ήσφαλισμένων εις τό Ν.Α.Τ. πλοίων διεγράφεται τό ύπό λιβεριανή σημαίαν «Πέγκορ» τόνων γκρός 7251, ώς υψησαν τήν άμερικανικήν σημαίαν και μετονυμασθέν είς «Πλαστικό Γουαΐθη».

#### ΛΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Από τά ναυπηγεία Τσουρούμη καθειλκύσθη πρό ήμερων τό δεξαμενόπλοιον «Ακουαγκέμ» 24.000 τ. γκρός ή 40.000 τόνων d.w., άνήκον εις τήν έταιριαν «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» (έλεγχομενήν παρά τού κ. Ιω. Μ. Καρρά).

— 'Από τά αυτά ώς άνω ναυπηγεία καθελκύεται τόν 'Απτρίλιον και ένας άδελφον τού «Ακουατζόν» τάκερ τών 20.000 τόνων d.w., ναυπηγούμενον διά λογαριασμόν τού Οίκου Φαθαλιού. Θά δύνομασθη «Νέα Τύχη».

— Από τάς έσχαράς τών ναυπηγείων Γκραϊύ τού Ούεστ Χάρτλεπουλ καθειλκύσθη τήν δ Φεβρουαρίου με άναδρον τήν Καν Α. Γεωργιάδη, άδελφην τού γενικού διευθυντού τής πλοιοκτητρίας έταιρίας κ. Γ. Α. Ταχιμιτζή, τό δηζελοκίνητον φορτηγόν «Λοραντόρ». Τό σκάφος είνε χωρητικότης 11.000 τόνων d.w., μήκους 430 ποδών μεταξύ τών καθέτων, ψήφους 38 ¾ ποδών και πλάτους 59 ½ ποδών. Αι μηχαναί τού, τύπου Ν.όδερφορδ τετρακύλινδροι, κατασκευής τής «Νόρδη Ήπειρος Μαρίν», δυνάμεως 4450 ίππων, προβλέπεται νά προσδώσων εις τό σκάφος ταχύτητα 13 μιλλών, μέ έμφορτον βύθισμα 28 ποδών.

#### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό νορβηγικόν λίμπερτον «Milbank» 7200 τ. γκρός, 10.593 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1944 ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμῆς γύρω τών 150.000 λιρών, μέ άμεσον παραλαβήν εις τόν λιμένα τού Σάντερφιορντ, όπου ηδη έκτελει διαφόρους έπισκευας.

— Τό ύπό παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγόν «Αννελέν» 2734 τ. γκρός, 4300 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1920, άνήκον εις τήν καλύπτουσαν έλληνικά συμφέροντα παναμαϊκήν έταιριαν «Εστρέλλας, ήγοράσθη παρ' έταιριας τελούσης ύπό τήν διευθυντού τού Γραφείου Χαλκούση. Τιμή δέν έγνωσθη.

— 'Επίσης τό ύπό παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγόν μας «Αμαδέρ» 5173 τ. γκρός, 8480 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1919, έπωληθη άπό τήν έταιριαν «Λά Πάλμας εις Ιστανούς διαλυτάς, άντι μή άνακοινωθείσης τιμῆς. Τό σκάφος παρεδόθη ηδη εις τόν λιμενά Αθίλες.

— Τό άγγλικόν λίμπερτον «Euryomedon» 7314 τ. γκρός, 10.925 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμῆς 145.000 λιρών, μέ άμεσον παράδοσιν εις άγγλικόν λιμενά.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΕΣ

Κατόπιν έπιτυχών δοκιμών παρελήφθη άπό τά ναυπηγεία τής Ριγιέκας τό φορτηγόν «Μητέρα Μαριγώ» 9200 τ. γκρός (τής έταιριας «Εύπομπος») και άνεχώρησεν έκειθεν τήν 8 Φεβρουαρίου διά Χάμπτον ρόδος.

— 'Επίσης άπό τά δλλανδικά ναυπηγεία παρελήφθη τό φορτηγόν «Αργώ-Έλλας» 10.100 τόν. γκρός (τού Οίκου I. K. Καρρά) και άπεπλευσεν τό Ρότερνταμ τήν 19 Φεβρουαρίου διά Χάμπτον ρόδος.

— 'Εξ άλλου άπό τά ισπωνικά ναυπηγεία παρελήφθη, μετά έπιτυχείς δοκιμάς, τό δεξαμενόπλοιον «Μίχαηλ Καρράς» 40.000 τόνων d.w. (τού Οίκου I. M. Καρρά) και εσήθησεν ηδη εις τήν Ουπρεσίαν. Τό έν λόγω σούπερ-τάνκερ είναι προσανωμένον διά μίαν δωδεκαετίαν.

— Τό φορτηγόν «Πεγκόρ» 7202 τ. γκρός (τού 1945) έπαναποκτήσαν τήν άμερικανικήν έθνικότητα ύπεστειλεν εις Τσάρλεστων τήν λιβεριανήν σημαίαν και υψωσε τήν Αστερόεσσαν, μετονυμασθέν «Πλαστικό Γουαΐθη».

— Τό πωληθέν εις Δανούς διαλυτάς φορτηγόν «Ελένη» 7366 τόν. γκρός (τού 1922) παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του τήν 10ην Φεβρουαρίου εις τόν λιμένα τού Όντανς

— 'Από τά ολλανδικά ναυπηγεία Bān utēr Γιέσεν έντ Τζόνενς' παρελήφθη, τάς τελευταίας ήμέρας τού Ιανουαρίου, τό δηζελοκίνητον φορτηγόν «Αίλαν Σκίππερ», τό πρώτον έκ τών τριών όμοιοτύπων σκαφών, παραγγελέντων διά λογαριασμόν έταιριας τελούσης ύπό τήν διαχείρισιν τού κ. Γ. Μ. Λιθανού. Τό σκάφος, 14.000 τόν. d.w. είνε έφωδισαμένον μέ ζηζελομηχανάς Γουερστκούρ-Σουλτζέρ δυνάμεως 7800 ίππων.

— Από τά άγγλικά ναυπηγεία Φέρμες παρεδόθη εις τήν έλληνικών συμφέροντων έταιριαν «Κανόπους» (Οίκος Κουλουκουντή) τό δηζελοκίνητον φορτηγόν «Προκύων», διπερ κεθιλκύσθη τήν 26ην Αύγουστου π. Ε. Διά λογαριασμόν τών αυτών πλοιοκτητών δύο δομοιότυπα σκάφη τελούν εσότι ύπό παραγγελίαν.

Τό «Προκύων» είνε τύπου κλειστού σέλτερ-ντέκ, μήκους δλικού 518 ποδών, πλάτους 66 και υψους 42 ½ ποδών, χωρητικότης 16.125 τόνων (814.935 κ. π. διά στιγμή) μέ βύθισμα 31 ½ ποδών. Αι μηχαναί του, τύπου Ντόφερδ πεντακύλινδροι, είνε δυνάμεως 5500 ίππων. Αι δεξαμεναί του διά καύσιμα είνε χωρητικότης 1300 τόνων και αι διά έρμα 3660 τόνων.

#### ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατά τάς διενεργηθείσας έξετάσεις πρός άπόκτησιν διπλώματος πλοιούχου Α'. τάξεως έπετυχον οι κ. κ. Γ. Αμπατιέλος, Γ. Βάχλας, 'Ιακ. Βελώνιας, 'Ιωάν. Γλυνός, 'Ιω. Γεωργιάδης, 'Ια. Γιανάκης, 'Ιω. Γάφος, 'Ηλ. Διακάκης, Εύ. Κουάνης, Κ. Καρασταμάτης, 'Ιω. Κωστάλας, Γ. Καλογεράς, Κ. Κοτρόζης, Χρ. Κωνσταντάτος, Φ. Μακρής, 'Ελ. Καραματσούρης, Δ. Μωράτης, Θ. Μίγκλης, Β. Ντούνης, Στ. Ποντικός, Χ. Παπανικολόπουλος, Σ. Ρώσης, 'Ιω. Σάδβας, Σπ. Τζαβάρας, Γ. Φωτιάδης, Ν. Φελουτζής και Β. Χατζηνικολής.

‘Από 1ης Μαρτίου τά Γραφεία τής 'Ανωνύμου Ναυτικής Εταιρίας «ΝΕΑ ΤΥΧΗ» μετεφέρθησαν εις τό ΜΕΓΑΡΟΝ ΙΩΝΙΟΝ Λεωφόρος 11 Μεραρχίας άριθμός 2 Πειραιεύς.

‘Εξ άλλου διά τό διπλωματούχου τού πλοιούχου Β'. τάξεως έπετυχον οι κ. κ. Σ. Αντωνόπουλος, 'Απ. Άποστολιδης, Δ. Βρεττός, Β. Βασταρδής, Σπ. Βαζαλίας, Κ. Γλυνός, Σ. Βαγιατζόγλου, 'Ιω. Γεωργιλής, Σπ. Γιανιώτης, Κ. Γλυνός, Σ. Γιανακόπουλος, 'Ιω. Γκίκας, Λ. Γιαννάρης, Δ. Διακάκης, 'Ιω. Διαβατίδης, Κ. Βενιζέλος, Μ. Δάσκος, Πλ. Ζάννος, Π. Ζωγράφος, Γ. Θράβαλος, Γ. Ιακώδου, Γ. Κυπραίος, Χρ. Κεσανιώτης, Κ. Κόκκινος, Γ. Κουτσούκος, Μ. Καλογεράκης, Κ. Καυτάνης, Πλ. Κούκος, 'Αν. Κουντούρης, Δ. Λώς, Δ. Λεοντάρας, Π. Κασιμάτης, 'Ηλ. Μέλης, 'Αρ. Μαθιούδης, Κ. Μπελάς, 'Ιω. Μικέλης, Κ. Μπουριμπούης, Ν. Μακρής, Π. Μουτατσός, Γ. Μισύρης, Σ. Μπιλής, Ν. Μπρατόπουλος, Σπ. Μαρινάκης Εύ. Μαρούδης, Δ. Νικολάκης, Γ. Παναγιωτόπουλος, Κ. Πουλάκης, Γ. Περιβολάρης, Στ. Πετρατζής, Ν. Πολυμενάκος, Π. Ρώσης, Μ. Ρουσσος, Λ. Σάρδης, 'Αν. Τσατσαράνης, Σπ. Τσάκος, Ν. Φίλιππου, 'Ιω. Φανελλής, Κων. Φούραρης, 'Ιω. Φράγκος, Σπ. Φιάμπολης, 'Άλ. Χατζηδάκης, 'Αν. Χαριτόπουλος και 'Ιω. Ψαρράς.

Τέλος έπετυχον πρός άπόκτησιν διπλώματος πλοιούχου Γ'. τάξεως, οι κάτωθι άπόφοιτοι Ναυτικών Σχολών Έσωτερικού και Έξωτερικού: 'Άλ. 'Αντζουλάτος, 'Ισ. Γκλωτσός, Κ. Πατέρας, Κων. Κουρμούλης, Δ. Παπαδημητρίου και Δ. Καλλιάνης.

#### ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διά διαταγής τού υπουργού τής Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Κωτιάδη τοποθετούνται οι κάτωθι λιμενικοί άξιοματικοί:

Βασ. Γράμμαρης άπτηπλοιαρχος, μέχρι τούδε διευθυντής τού Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιώς, εις τήν Σχολήν 'Εθνικής Αμύνης. 'Ο πλωτάρχης λιμενικός Β. Αδριανός εις τήν θέσιν τού διευθυντού τού Γ.Ε.Ν.Ε. 'Ο πλωτάρχης Έμμ. Φωαγκίσκος ύπολιμενάρχης Πειραιώς. 'Ο πλωτάρχης λιμενικός Σωτ. Καμαρίνος εις τά νηολόγια τού Κ. Λ. Πειραιώς. 'Ο πλωτάρχης Νικόλ. Γκρέκας εις τό Γ.Ε.Ν. 'Ο πλωτάρχης 'Ελ. Φωτιάδης παρά τώ Ν.Α.Τ. και ά ύποπλοιαρχος 'Αγ. 'Αναγνώστην παρά τώ Υ.Ε.Ν.



## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.

(Inland)-Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 820)



ράν, ένο δη προσφορά χωρητικότης καθημερινάς έντεινεται, λόγω και τών συνεχιζόμενων παραδοσίων των νεοτύπων. Από τον Περισσόν Κόλπον τα 55% κάτω του ομερικανικού ναυλαγού επιλήφθησαν διά την Μεσόγειον και τα 47½% τις έκαπων της Κλίμακος διά το Κόντινεντ. Τέσσαρα ταξίδια είς νεότευκτον έπιληφθώσαν 55% κάτω της Κλίμακος και Γάλλοι φορτωταί έπιληφθωσαν μικτών σκάφων από τὸν Λίβανον 43% κάτω της Κλίμακος.

Τὸ τοινάκι πάντως Μαρτίου προβλέπεται μεγαλύτερον τῆς ζητήσεως, ώστε νὰ προεφολήται η περαιτέρω τῶν ναυλών υποχωρήσις. Απρεσίο διὰ τάιμ-τσάρτερς.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Και κατά τὸ δεύτερον ήμισον τοῦ Φεβρουαρίου ἡ Πειραιϊκή ναυλαγορά διεπηρήθη εἰς χαλαρὰ ἐπίπεδα, μὲ σποραδικὴν κυκλοφορίαν διαταγῶν και τιμᾶς ἀσυμφόρους. Απὸ Κωνστάντζαν (τοιμένος) διὰ Περισσόν Κόλπον προστέφθηστο 45)— φίο. διὰ φορτωτῶν Μαρτίου—Απριλίου. Διὰ 4000 τ. ἀράδοσιτον ἀπὸ Κωνστάντζαν δι' Ἀγγλίαν ἔζητει σκάφος εἰς τὸ 42δό φόρον, διὰ φορτωτῶν Μαρτίου. Εἴνον σκάφος ἔζητεισθη ἀπὸ Κωνστάντζαν (3000 κ.μ. ξυλεῖας) διὰ Χάιφαν εἰς τὰ 25)— τὸ κ.μ., φορτωτῶν Μαρτίου. Απὸ Βάρκων διὰ 5000 τ. φασσαὶ εἰς σάκκους ἔζητεισθη ἀνάλογον σκάφος διὰ Ρόττερνταν εἰς τὰ 32)—, Μάρτιον, ἐνῷ ὁδὸν Οδησσον (10,000 τόν. διαφόρων μεταλλῶν) δι' Ἰνδίας, Μάρτιον, ἔζητεντο προσφοραί. Απὸ Σπαλάτων (4000 τ. ἀράδοσιτον) διὰ Κόντινεντ 35)— φόρον, φορτωτῶν Μαρτίου. Ἐκκληφόρων εἴποτε και δύο διαταγῶν ἀπὸ Κόντινεντ δι' Ἐλλάδα, ἡ μία ἀπὸ Γάρδην (3000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκκους) διὰ Καλάμας και Πειραιᾶ εἰς τὰ 32)—, Μάρτιον και ἔτερα ἀπὸ Αμβέρσαν (2000 τόν. ποτάσσης χυμά) διὰ Δραπετσώνα εἰς τὰ 32)—, Μάρτιον. Ἔγωνθησαν και αἱ κάτων ναυλάσιεις : «Παντοκράτωρ (Κοσταρίκας) ἀπὸ Οδησσον 950 τόν. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν 30)— ἀμεσος φορτωτῶν και Ἑρμούπολις ἀπὸ Μήδων 3400 τόν. βαρυτίνης εἰς σάκκους διὰ Περισσόν Κόλπον 65)—, φορτωτῶν τέλη Φεβρουαρίου—άρχας Μαρτίου.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς και Καναδᾶ

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος ἡ Βαλτιμόρην 13.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρόττερνταν—Αμστερνταμ ἡ λιμενοδραχία Ζευμπρούγκε 22/3, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 24 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΟ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 12.300 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταν διατάξεις 3.22, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 22 Μαρτίου—20 Απριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ» ἀπὸ Αλμπαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Νέας Υόρκης) 10.500 τ. σιτηρῶν διὰ Χαρδάνη δολλ. 3.65, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 21—28 Φεβρουαρίου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 8, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—Μαρτίου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (σημ. ὀμερικ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι δολλ. 23.85, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 1—12 Μαρτίου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (δεύτερον ταξίδιον) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι δολλ. 23.85, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—Ιούνιου.

«ΔΞΩΤΙΝΟΙΑ Κ.» (λιβερ.) ὅπο ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ δυτικῆς ακτῆς Ἀγγλίας 40)—, φορτωτῶν 1—15 Μαρτίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤΕΡ» (λιβερ.) ὅπο ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι δολλ. 8.60, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—Μάρτιου.

«ΠΙΝΤΑΡ» ὅπο Χάλιφας ἡ Σαΐν Τζών 9500 τ. γεννημάτων δι' ὀρισμένους λιμένας Αγγλίας 36/3, διφον διὰ Λονδίνου 35)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 5—20 Μαρτίου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματον) διὰ Δυτικῶν Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολλ. 63.000 φίο, φορτωτῶν 25 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΑΝΑΣΣΑΣ» (λιβερ.) ὅπο Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ δολ. 4.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 5—20 Μαρτίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον—Ρόττερνταν η Τερνίουζεν 24)—, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν διὰ Βόρεον Γαλλίαν 6)— Ξέτρα, μὲ 1500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—Μάρτιου.

«ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν 9500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' Οδησσον δολ. 8 φίο, φορτωτῶν Φεβρουαρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (βερείων τοῦ Χάρτερον) 14.000 τ. γεννημάτων διὰ Πουσόν δι' Ιντσόν δολ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 20 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΑΡΓΑΦ·ΟΛΛΑΝΔΙΑ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 13.000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμέρσον—Ρόττερνταν η Αμστερνταμ 24), μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—όχρις Μαρτίου.

«ΑΡΧΙΜΗΑΝΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον—Ρόττερνταν η Αμστερνταμ 23)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—Φεβρουαρίου—Μαρτίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΟΝ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματον) δι' Ἰαπωνία Δυτικῆς Ιταλίας, κατ' ἀποκοπήν δολ. 62.000 φίο, φορτωτῶν 10—20 Μαρτίου.

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 14.000 τ. γεννημάτων διὰ Πουσόν δι' Ιντσόν δολ. 8.50 ἡ ίαπωνας, διφον διὰ δύο λιμένας δολ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—10 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΟΝ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δολ. 4.55, μὲ 900 τόν. ἐκφορτωτικῶν εἰς τὸ 60 σύντετον, φορτωτῶν 3—12 Μαρτίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων, ἀλύρων και σόγιον δι' Αμέρσον—Ρόττερνταν η Αμστερνταμ δολ. 4, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ϕορτωτῶν 8000 τ. κρήδης 25 σύντετον Ξέτρα, ἐάν ἀπὸ δύο λιμένας φορτωτῶν εἰς πλέον, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 3—15 Μαρτίου.

«ΕΚΑΤΙΝΑ» (ὡμερικ. τάνκερ) ἀπὸ ὀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων διὰ Κενεζουέλαν και Μπαλίμπος 15 σύντετον κατὰ δύμα, φίο, φορτωτῶν 2—15 Μαρτίου.

«ΕΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 14.000 τ. γεννημάτων διὰ Βεγούν δολ. 8.50 ἡ ίαπωνας, διφον διὰ δύο λιμένας δολ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν—10 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΟΝ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γεννημάτων διὰ Οράν δολ. 25, διφον διὰ Τύνιδα 5.60, ἡ ίαπων διὰ Καζαμπλάγκαν 4.25, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διφον διὰ Μπόνων δολ. 5.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 19—25 Φεβρουαρίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τῆς έτ. Λιβανού) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 11.500 τ. γεννημάτων διὰ Αγγλίαν 22—25 Μαρτίου.

«ΤΖΟΡΤΖ» (λιβεριανόν, ὑπὸ χρονοναύλωσιν) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 11.500 τ. γεννημάτων διὰ Αγγλίαν 22—25 Μαρτίου.

«ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ Εἰρηνικοῦ

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Πόρτλαντ (Ορεγκον) — Σάν Φραντζίσκο ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματον) δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 69.000 φίο, φορτωτῶν 17 Μαρτίου—5 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἀπὸ Βαγκούνερ 9800 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταν δολ. 7.25, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 10—20 Μαρτίου.

«ΠΙΓΟΡΑ» ἀπὸ Καλιφόρνιαν 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματον) δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 68.000 φίο, φορτωτῶν 5—20 Μαρτίου.

«ΚΕ·Ι ΠΑΛΑΜΑΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Βόρειον Εἰρηνικὸν 9500 τόν. γεννημάτων διὰ

Πουσάν δολ. 6.75, διφον δι' Ιντσόν δολ. 7, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωτῶν 25 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤΑ» (παναμ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μάλταν δολ. 9, μὲ 600 τόν. ἐκφορτωτικῶν φορτωτῶν 1—12 Μαρτίου.

«ΠΟΔΑΥΕΝΗ Γ.» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 11.500 τόν. ξυλείας και γενικῶν εἰδῶν (514.000 κ.π. διὰ δέματον) δι' Ἰνδίαν δολ. 11 φίο, φορτωτῶν 10 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣ ΣΑ» (εχ 'Ινδιάνης) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 12.000 τόν. κριθῆς διὰ Μαύρην Θάλασσαν δολ. 9.75, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν φορτωτῶν 10—20 Απριλίου.

«ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ Αμερικῆς

«ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ» (λιβερ.) ἀπὸ Νεκοτσέα και Μπάχιαν Μπλάγκαν 6700 τ. γεννημάτων (τριμήνων) διὰ Μάντζεστερ 57/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν ἀπὸ Νεκοτσέα και Μπάχιαν Μπλάγκαν 2/6 ἐπὶ Ελαττον, μὲ 1000 τ. ἐκφορτωτικῶν φορτωτῶν Μπάχιαν Μπλάγκαν 17—28 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Νεκοτσέα και Μπάχιαν Μπλάγκαν 9800 τ. γεννημάτων διά Λονδίνον και Ντόντοντον 57/6, διφον διὰ πλήρεων φορτωτῶν ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν 15—16 Απριλίου.

«ΕΞ Αγγλίας και Κόντινεντ

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ Καίν και Βορδά3500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Ντόντοντον 18/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΑΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Ρόττερνταν 8000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Σαντόντζαν 20—21 Απριλίου.

«ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ Καίν και Βορδά3500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Ντόντοντον 20/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ» (πορτογαλικόν) ἀπὸ Καίν και Βορδά3500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Ντόντοντον 20/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΦΑΡΑΓΚΗΣ» (πόρτα Σαΐδ 10) ἀπὸ Πόρτα Σαΐδ 1000 τόν. διλαδός διά Κανονιάς 28/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΕΑΜΑΡΤΣ ΘΑΛΑΝΗΣ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Λαττάκια 1700 τ. βαμβακοσπόρου διά Κανονιάς 28/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΝΕΦΕΛΗ» (παντελῆς Γ.ε.) ἀπὸ Οδησσόν 2100 τ. γαιανθράκων δι' Αγκώνα 28/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΚΑΔΙΩΝ Σ.Σ.» ἀπὸ Τουφέ και Νοβοράσισην 2350 τ. γαιανθράκων και 500 τόν. ἀσέδεστου διά Γιουγκεσλαβίαν 30)— διὰ τους γαιανθράκας και λίρας 2550 τόν. διὰ την ἀσέδεστον κατ' ἀποκοπήν, φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΕΞ Αύστραλας, Ινδιάν και Τουρκίας

«ΝΕΦΕΛΗ» (εχ 'Πλαντέλης Γ.ε.) ἀπὸ Οδησσόν 2100 τ. γαιανθράκων δι' Αγκώνα 28/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΚΑΔΙΩΝ Σ.Σ.» ἀπὸ Τουφέ και Νοβοράσισην 2350 τ. γαιανθράκων και 500 τόν. ἀσέδεστου διά Γιουγκεσλαβίαν 30)— διὰ τους γαιανθράκας και λίρας 2550 τόν. διὰ την ἀσέδεστον κατ' ἀποκοπήν, φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΕΞ Αύστραλας, Ινδιάν και Τουρκίας

«ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΝΤΣ» (παναμ.) ἀπὸ Μαρμουγάκα 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματος δι' Αμέρσον—Αμέρσοργον ρέιντζ 52/—, μὲ 1000 τ. φορτωτῶν 2/6 και 2000 τ. φορτωτῶν 20/6, διφον πλήρεων φορτωτῶν 20—31 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΝΗΣ» (πόρτα Σαΐδ 5700 τόν. μεταλλεύματος διά Γένοβαν 36)— διο, φορτωτῶν Φεβρουαρίου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» (πόρτα Σαΐδ 481.555 κ.π. διὰ δέματον 15 σύντετον κατὰ δύμα, φίο, φορτωτῶν 1—15 Απριλίου).

«ΕΙΡΗΝΗΣ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Κεσσέρηρ 2500 τ. φωσφάτων διά Πειραιᾶ 25)—, φορτωτῶν 1—15 Απριλίου.

«ΕΙΡΗ

# ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Η ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ  
ΜΕ ΕΙΔΙΚΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- Άποστέλλετε πάντοτε τὰ ἔμβασματά σας μόνον μέσω τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἐξυπηρέτησιν.
- Αἱ οἰκογένειαι σας θὰ τυγχάνουν εἰδικῆς φροντίδος.

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ἂν εὐρίσκεσθε ζητήσατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Ἀφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Ἐχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς ὀλόκληρον τὴν Ἑλλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἑλλάδος καὶ Ἀθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἐξυπηρετοῦν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

# Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ε ἵν αι

## Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΩΝ

'Επικοινωνήσατε μὲ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS  
6, OLD JEWRY LONDON E.C. 2

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS  
EGYPT: ALEXANDRIA - 24, CHÉRIF PACHA STREET  
CAIRO - 15, TALAAT HARB PACHA STREET  
PORT-SAID - FUAD 1st STREET

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS  
CYPRUS: NICOSIA, LIMASSOL, FAMAGUSTA

AFFILIATED BANKS:

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

MAIN OFFICE: 960, AVENUE OF THE AMERICAS, NEW YORK  
BRANCH AT: 139, WILLIAM STREET, NEW YORK

THE SOUTH AFRICAN BANK OF ATHENS LTD  
MAIN OFFICE: 116, MARSHALL STREET, JOHANNESBURG  
BRANCH AT: EXCHANGE PLACE, CAPE TOWN

Ζητήσατε νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς οἰκογενείας σας τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας, εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰς ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΝ, ΘΗΡΑΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ, ΡΟΔΟΝ, ΣΥΡΟΝ καὶ ΧΙΟΝ.

Εἰς Ἀθήνας, τὸν Πειραιᾶ καὶ τὰ Περίχωρα, 27 ἐν ὅλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εύρισκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεανίκα»	57	11630	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεκ. Λονδίνον 20 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα ἀπό 1 Νοεμ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διῆλθεν Άδεν 19 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψ»	55	8450	διῆλθε Νίτον 12 Φεβρ. διά Χιούστον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενια Ι. Χανδρή	18	2974	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 13 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει 'Άμπελάκι ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα ἀπό 10 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	διῆλθε Τζιμπούτι 15 Φεερ. διά Πουσάν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. 'Αμβέρσαν 15 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης - Παπαζούγολη	27	1887	έφθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	είς Λαττάκια 27 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Κορέαν
ΑΓΓΚΥΡΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 11 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά N. 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	έφθ. Μπουνέος 'Άυρες 13 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 15 Φεβρ.
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 15 Φεβρ. διά Νότ. Κορέαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψαρα»	42	7191	άργει Μπρούτζες ἀπό 19 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	είς Κωνσταντζάν 27 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέαδης	44	7207	είς Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ. (επισκευαί)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	ἀνεκ. 'Αγιον Θραγκίσκον 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	ἀνεκ. Λόδς 'Αντζελες 14 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζέ»	55	8332	ἀνεκ. Χαλιφάς 8 Φεβρ. διά Βαμβάνη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	ἀνεκ. Πειραιᾶ 22 Φεβρ. διά θάσον
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ ἀπό 14 Σεπτ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7176	έφθ. Γιοκοσούκαν 17 Φεερ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἀνεκ. Νάουρου 25 'Ιαν. διά Ντωντέα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ A. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	άδ. Κυρτάτα	29	6022	έφθ. Μπουνέος 'Άυρες 23 Φεβρ.
ΑΞΙΟΣ	A. Δημάδη - Δ. Γιούλη	43	7253	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 30 Δεκ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. Καρρά	58	10100	άνεκ. Ρότερνταν 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρά	57	103/6	άνεκ. Σπέτζιαν 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7461	άνεκ. Σπάττλ 12 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΑΡΚΑΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρήκ Λάιν»	31	20256	είς 'Αυδούργον ἀπό 4 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιου κλπ.	24	2740	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις ἀπό 1 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμα	39	1007	άνεκ. Μπόνα 15 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	έφθ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκταρ Ντρακούλης	43	7176	διῆλθε Φλωρίνης 31 'Ιαν. διά Χάππον ρόδις
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ.
ΑΤΤΑΣ	έτ. «Αναζέ»	57	9500	άργει Τάιν ἀπό 4 Φεβρ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Άβανς»	21	3275	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 16 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ				
ΒΑΣΙΛΗΣ	'Εθν. Γραμμ. 'Ελλ. - 'Αμερ.	27	21329	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΒΕΑΓΙΟΝ	Πούπαλ., Καλλίκ., Τσούτας	11	1881	έφθ. Κολόμπο 5 Φεβρ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	ἀνεκ. Ρότερνταν 20 Φεβρ. διά Πειραιά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ K.	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Πρόδιντνες 18 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	άδ. Κοντού	30	739	είς Πειραιᾶ (επισκευαί)
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Θεοσαλονίκην 16 Φεβρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρον ἀπό 17 Δεκ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Χάππαν 18 Φεβρ. διά Χάππαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.	N. Λαμπήρης	31	967	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 18 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	«Νομικός» Λτδ	21	1975	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. M. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 26 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΕΡΙΝΗΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	άδ. Καθρέπτη-Π.Τουρλός	07	1317	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 22 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σολομίας»	35	5654	είς Πειραιάδι 4 'Ιαν. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	άδ. Ανδρέαδην	43	7233	έφθ. Ρότερνταν 23 Φεβρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Τουρόλην Τάνκερς»	54	20991	έφθ. Κανονέας 17 Φεβρ.
ΔΑΝΑΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Κινασταντινούπολιν 12 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Ρότερνταν 9 Φεβρ.
ΔΗΜΗ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διῆλθε Γιβσαλτάρ 20 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΔΗΜΗ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Φράντον»	18	5775	άργει Πέραμα ἀπό 9 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	έφθ. Πορθμίντενς 12 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεκ. Μίδλελεμπρο 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & B. Πανταλέων	43	7260	είς Κιέλον, υπό συμπλήρωσην
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9092	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 25 Νοεμ.
	'Αδ) φοι Πατέρα	43	7280	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ				
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιβανού	37	4839	είς Ρότερνταν ἀπό 2 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	άνεκ. Βικτωρίαν (Βοαζ.) 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	έτ. (Σ. Γ. 'Εμπειρίκος)	27	4164	άργει Κάρδιφ ἀπό 7 Νοεμ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	Τυπάλδου	27	6346	είς Ούντεθλαλάς ἀπό 6 Σεπτ. (επισκευαί)
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗ	«Αλκυών» Α. Ε.	44	7253	έφθ. Ρότερνταν 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΓΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούνητ	38	5500	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 14 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθότος & Σια	43	7176	έφθ. Νιού Ουεστμίντερο 20 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριόνου - Πρίντεζη	21	1549	είς Πειραιᾶδι ἀπό 2 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3551	άργει Πέραμα
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	2746	έφθ. διληκήλειαν 22 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 18 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. Γκούμας	22	1055	διῆλθε Κωνυλίοι 13 Φεβρ. δι' 'Οδσσόν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	57	7061	διῆλθε Σουεζ 24 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	άνεκ. 'Άδεν 19 Φεβρ. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Καλλιμανού.	44	7271	είς Κιέλον 'Υδροκην 22 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	έφθ. Νέαν 'Οδεάνην 20 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεκ. Χιούπτην 14 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεκ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	διῆλθε Γιβσαλτάρ 24 Φεβρ. διά Πειραιᾶ

# **ARGO SHIPPING AGENCY LTD.**

## SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

## **MONTEVIDEO (URUGUAY)**

TELEGRAMS : ARGOSHIP  
TELEPHONE : 82226  
)) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 Φεβρ. διά Νταμάμι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7063	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΣ	·Αγγ. Λούζης	43	7302	διπλής Παναμήν 19 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΕΠΙΣ	Π. Πρίντεψης	19	1492	διπλής Κωνιών πολιν 18 Φεβρ. δι' 'Οδησσόν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. "Αγ. Φραγκίκον 31 'Ιαν. διά Κορέαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεύρεπ. — Σταθάτος	44	7251	άνεχ. Χιούστον 15 Φεβρ. διά Χάρρην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Σιγάλας	21	2369	έφθ. Λακίδα 12 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Λομπίτο 20 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπᾶ — Έλευθερίδην	17	3976	έφθ. Ελευσίνα 26 Φεβρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοι Πέτρ. Γουλανδρῆ	43	7244	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 Φεβρ. διά Πουσάν
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος — Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα ἀπό 16 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άργει Πέραμα ἀπό 17 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Βάλλαρου 4 Φεβρ. δι' 'Αδεν
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρουν ἀπό 22 'Οκτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	·Απ. Πεζάς	56	8424	άνεχ. 'Αιμοδούρογον 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Εφοφάνη» Α.Ε.	37	6636	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Σεύρβιλλ
ΟΞΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντης	29	2231	εις Χάρρην (έπισκευαι)
ΙΓΟΡ	·Δδ. Τυπάλδου	43	7207	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Φεβρ.
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	Υιών Δ. 'Ιγγλεσόν	42	7035	έφθ. Πούντα 'Αρένας 12 Φεβρ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	δδ. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Βιζαγκαπάταμ 24 Φεβρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	έφθ. Χονολουλού 4 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)				άργει 'Ελευσίνα ἀπό 30 'Οκτ.
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & δδ. Κ.Χ. πατέρας	43	7244	
ΚΑΙΔΙΩ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	
ΚΑΙΔΡΙΩΤΙΣΣΑ	·Ιω. Παράσοχος κλπ.	13	1877	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΑΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	56	6538	
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	δδ. Ποταμιάνου	19	5182	
ΚΑΠΤΑΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	
ΚΑΣΤΟΡ	δδ. Γράσου	44	7198	
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	
ΚΕΧΕΡΑ	Ο. 'Επιφανειάδης	44	7176	
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Ο. Επιφανειάδης	43	7198	
ΚΟΡΟΙΟΝ	δδ. Γουλανδρῆ	23	4693	
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ντιμανάντε»	55	6110	
ΚΥΜΑ	«Γ.Δ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανονεπτρόλη»	20	6496	
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρυα»	56	9086	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Χ.	Γ. 'Ηλιοπουλος	05	2527	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	δδ. Κ. Πατέρα	43	7176	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλινός	45	7176	
ΚΩΣΤΗΣ	δδ. Λώς	56	8474	
ΛΑΚΩΝΙΑ	·Αλεξάτος — Δούκας	25	964	διπλής Κωνιών πολιν 17 Φεβρ. δι' 'Οδησσόν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. 'Αιμοδούρογον 21 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Πέραμα ἀπό 27 Αύγ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 21 Σεπτ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	·Α(ρ)φι Κυρτάτα	22	2225	έφθ. Μπάραρον 11 Φεβρ.
ΛΙΒΥΝ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διπλής Θλωσική 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΛΙΓΥΡΙΑ	·Ιω. Λάστος	24	1556	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 27 'Ιαν.
ΔΙΛΗ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	37	1113	άνεχ. Γενοβαν 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΔΙΛΗ	N. Νομικός — Νάκος	11	1459	άργει Πέραμα ἀπό 3 Σεπτ.
ΔΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5525	εις Σύρουν ἀπό 15 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΔΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	διπλής Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Πιθανός» Α.Ε.	45	7281	άνεχ. Τόκιο 22 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΙΩΤΙΣ	δδ. Συνοδινού	19	3858	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 24 Φεβρ. διά Τρινιταντ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	·Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Φεβρ. διά Γέρμανιαν
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	άργει Αρεπελάκι ἀπό 12 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύν. Ι. Χανδρῆ	20	5401	έφθ. Μπάραρον 11 Φεβρ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	διπλής Βακέντιον 21 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άργει 'Αλεξανδρειαν 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Γενοβαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άργει εις Κέαν ἀπό 4 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	·Οθων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	έφθ. Μπάραρον 13 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεδόλια»	20	6490	άνεχ. Σιγκαούρην ρόδις 13 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άργει Λός 'Αντζελες ἀπό 13 'Ιαν. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΟΣ II.	Mix. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Λίσση 4 Δεκ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	·Αδ. Κουλουκούντη	38	5500	διπλής Σουέζ 16 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9138	διπλής Γιβραλτάρ 5 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης — Παπάζογλου	16	2081	άργει Αμπελάκι ἀπό 3 Μαΐου
ΜΕΤΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	εις Ρόττερνταμ ἀπό 19 Δεκ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάβες»	57	9200	έφθ. Βρέπην 17 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΛ	«Αδάμαστος» Α.Ε.	43	7207	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΜΥΚΗΝΑΙ	·Ελλην. Γραμμή Ν.Αμερ.	34	2709	άργει Πέραμα ἀπό 10 Σεπτ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	διπλής Θόρντατην 22 Φεβρ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντελ Κάριμη»	43	7264	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 4 'Ιαν.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Λούζης	44	7247	έφθ. Καζαμπάλαγκαν 22 Φεβρ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	δδ. Γουλανδρῆ	22	16991	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Γάνδην
ΝΕΑΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	έφθ. Ρίον 'Ιανερίου 10 Φεβρ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφάνη» Α.Ε.	43	7261	διπλής Ηοτκαμ 20 Φεβρ.
ΝΕΘΕΛΗ	Π. Λαπατάς	20	1331	έφθ. Ηοτκαμ 20 Φεβρ.
ΝΗΡΕΥΣ	·Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Χακοδάπην 22 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Ντόρτρεχτ ἀπό 13 Αύγ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάςς 'Επιφανειάδης	43	7176	εις Λονδίνον 16 Φεβρ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δδ. Σιτινά	43	7244	άνεχ. Γενοβαν 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΝΙΚ. ΚΑΤΙΓΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Καίρης	43	7233	διπλής Ηοτκαμ 19 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	άργει Καλάμας εις Βαλτιμόρην ἀπό 4 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Τρινιταντ 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	6750	άνεχ. Μαδέοας 31 'Ιαν. διό Πάλμηποτς
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΟΒΟΡ ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. Χανδρῆ	43	7058	άργει Αγγλίαν, ὑπό ουμπληρώσιν
				άργει Πλούμουθ ἀπό 18 Δεκ.

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

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI, BALTIMORE

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

BALTIMORE 2, MD.

ΝΟΒΟΡ ΡΙΤΑ .....	τ. Χανδρῆ .....	43	7133	έφθ. Ρόπτερνταμ 20 Φεβρ.
ΝΟΒΟΡ ΤΖΕΝΝΥ .....	τ. Χανδρῆ .....	43	7135	εις Γάνδην 3 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΣΕΣ .....	Άντ. Παπαδάκης .....	57	9000	εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΛΑΝΤΑ .....	έτ. «Ισμήνη» .....	20	7581	εις φλώσιγκ ρόδης από 14 'Ιαν.
ΟΘΩΝ .....	έτ. «Αίτζιαν» .....	57	9367	άνεχ. Ταρακάν 18 Φεβρ. διά Βορμάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	9217	έφθ. Αγιαστερνταμ 18 Φεβρ.
ΟΛΓΑ .....	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική .....	44	7176	διπλήθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2745	έφθ. Κων) πολιν 21 Φεβρ.
ΟΝΤΡΥ .....	Κ. Γράτσος .....	45	7258	διπλήθε Θέουταν 5 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ .....	Κων. Β. Σκαρβέλης .....	43	7176	άνεχ. 'Οζάκαν 20 Φεβρ. δι' 'Αγιον Φραγκίσκον
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ .....	Δ. Ψυχογιούς .....	17	3703	άνεχ. Μορμουγκάλο 17 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Ορφέύς» .....	56	9942	έφθ. Μπάριο 12 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	'Αντωνιού - Γιολδάσης κλπ. .....	21	1001	έφθ. Πειραιά 16 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. .....	Α. Καραβίας .....	43	7176	διπλήθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. .....	Δράκος - Χ' Πατέρας .....	43	7176	διπλήθε Παναμάν 12 Φεβρ. διά Νιού Μπράουνσβικ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	έτ. «Εύπλοια» .....	45	7240	άνεχ. Καλκούτταν 18 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΠΑΤΡΑΙ .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	47	2754	διπλήθε Θέουταν 19 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	(«Ιόνιον») Α. Ε. .....	43	7176	άνεχ. Τζακάρτα 14 Φεβρ. διά Σέμαράγκ, έφθ. 15
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.) .....	Δ. Πατέρας .....	57	1200	άργει εις Κιελον από 21 Νοεμ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ .....	έτ. «Πασιφικούγκερορ» .....	57	10314	άνεχ. Ρόπτερνταμ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΕΤΑΛΟΙ .....	Μαρ. 'Εμπειρικός .....	45	3861	έφθ. Μαρακάμπιο 17 Φεβρ.
ΠΕΤΡΟΣ .....	Υιοι Π. Γουλανδρή .....	44	11762	διπλήθε Παναμάν 22 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Μάρκος Νομικός .....	42	7258	άργει εις Καλάμας από 28 'Ιαν.
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	έτ. «Αθηνά» .....	44	7207	άνεχ. Σπάττα 6 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.) .....	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς» .....	22	7053	άργει εις Κιελον από 23 'Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ .....	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ. .....	54	6154	έφθ. Λονδίνον 21 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ) .....	Στρ. 'Ανδρεάδης .....	43	10193	άργει εις Κιελον από 21 Νοεμ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	7213	διπλήθε Παναμάν 19 Φεβρ. διά Κιελον
ΠΟΣΣΙΔΑΝ .....	έτ. «Φιλίορι» .....	43	7124	εις Πουέρτο Αϊν. (έπιακευα)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ) .....	Βαγιάννης & Σια .....	16	1898	εις μεταφοράς 'Ελλάδος-Μαύρης θαλάσσης
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Άλλαρις» .....	55	16718	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΡΙΤΑ .....	Υιοι Σιγάλα .....	25	1412	άργει Αμπελάκι από 23 'Απρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΓΟΝΕ .....	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	έφθ. Λονδίνον 21 Φεβρ.
ΡΟΔΟΤΗΗ .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	44	1923	άργει Πειραιά από 25 'Ιαν.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσόπετρόλ» .....	18	5563	διπλήθε Σαντορίνη 20 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΣΑΜΟΣ .....	Υιοι Δ. Ιγγλέσην .....	43	7266	άνεχ. Νόρπολης 20 Φεβρ. διά Σαίν Κίττ'ς
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	Υιών Σιγάλα .....	43	7176	άνεχ. Κοκούμπιο 18 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ .....	έτ. «Σάντα 'Ελενα» .....	19	2472	άργει εις Πέραμα από 30 'Ιαν.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. .....	Α. Πρίντεζης .....	28	1660	διπλήθε Σουέζ 6 Φεβρ. διά Τζένταν
ΣΟΥΕΖ .....	'Ιω. Λάτοπος .....	24	1564	διπλήθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ .....	Νικ. Παπαδάτος .....	22	2201	άνεχ. Πειραιά από 25 'Ιαν.
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Φάραλλον» .....	56	8789	άργει Αμπελάκι από 20 Αύγ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	έφθ. Χάλιφας 7 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάσος» .....	44	7223	έφθ. Ήστ Λόντον 13 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	'Ιω. Κουμάνταρος .....	44	7176	άργει Σύρον από 5 'Ιαν.
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	δδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	εις Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν.
ΤΑΞΙΔΑΝΙΑ .....	'Ελλην. Μεσού. Γραμματι	40	7637	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ .....	Μιχ. Καραγιώργης .....	24	877	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) .....	Ευγενία I. Χανδρῆ .....	43	10446	διπλήθε Σουέζ 9 Φεβρ. διά Βουλγαρίαν
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	έτ. «Τρανσόπατοφίκ» .....	56	2745	άνεχ. Ν. Ύρκην 14 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΤΡΙΤΩΝ .....	δδ. Γράτσοι .....	44	7277	θημθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΥΔΑΙΟΙΣ ΙΙ .....	Κλρ. 'Αθ. Κουλούρα .....	30	4557	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Φεβρ.
ΥΔΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1783	έφθ. Αλεξανδρείαν 17 Φεβρ.
ΦΟΙΒΟΣ .....	έτ. «Άμπιρινη» .....	57	9950	άργει Πειραιά από 19 'Ιαν.
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Θ. Σταφυλοπάπτης .....	27	755	έφθ. Ήστ Λόντον 21 Φεβρ.
ΦΡΥ .....	Καθρέπτης - Φουντής .....	07	1117	διπλήθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΦΡΥΓΙΑ .....	έτ. «Ελ. Μέχη» .....	37	1230	άργει Σύρον από 25 'Ιαν.
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ .....	«Κάσος» Α. Ε. .....	45	7240	άνεχ. Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7176	άνεχ. Λός Αντελές 8 Φεβρ. διά Γιαδάτα
ΧΕΛΔΡΟΣ .....	«Κάσος» Α. Ε. .....	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ.
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10748	έφθ. Χάμπτον ρόδης 19 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ .....	'Απ. Πεζάς .....	55	8225	άνεχ. Αμπελάκι από 23 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.) .....	Α. Μ. Πρίντεζης .....	44	1293	άργει Πειραιά 26 Φεβρ. διά Τουάφε
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ.

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ .....	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	άργει Έλευσίνα από 11 Φεβρ.
ΑΓΓΕ .....	έτ. «Αίλα ντε 'Ορο» .....	24	2117	εις Λονδίνον από 12 Δεκ.
ΑΓΕΛΙΚΗ (κοστ.) .....	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα» .....	21	1173	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Γκρίνθιλα» .....	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Μαριπλάγκα» .....	56	20153	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Αθλίαν» .....	43	7238	διπλήθε Λάδσεντ 13 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ .....	έτ. «Βίκτορες» .....	43	7176	έφθ. Ρουέν 18 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.) .....	έτ. «Μαριπλάγκα» .....	56	20140	διπλήθε Συράταρο 21 Φεβρ. διά Φόλεϋ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Αίτζιαν Μάρ» .....	10	1471	άνεχ. Πιούμπιο 15 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.) .....	Χατζηπατέρας .....	44	7214	εις Θείου 5.35 Β. - 119.9 Α., Φεβρ. 15, διά Βαμπόρ
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	Μαρίνος - Θράγκος .....	21	6803	άργει Καλάμας από 27Δεκ.
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7265	άργει Εις Κιελον από 11 Δεκ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιθ.) .....	έτ. «Ομπρος» .....	29	3714	έφθ. Άρούμπαν 16 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Πιραμόπλικ» .....	53	13675	έμθ. Σουδαμπάγια 19 Φεβρ.
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Άδωνις» .....	14	2467	διπλήθε Μπαχρέιν 22 Φεβρ. δι' Ούμημ Σαιδ
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	21000	εις Βαλτιμόρην από 24 Δεκ.
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πανοσανίκα» .....	42	7223	άργει Καρδίφ από 25 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Άζουερο» .....	44	7176	άνεχ. Βοστώνην 13 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Άγιος Παῦλος» .....	44	7201	διπλήθε Μπόναν 17 Φεβρ. διά Φενταλάχ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθανόν) .....	έτ. Σιγάλα .....	20	1618	έφθ. Ρόπτερνταμ 16 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Μαρίτσα» .....	20	5227	άργει Ντοντέ από 7 Φεβρ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Αθάμας» .....	41	4729	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ.

Τὸ ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

## XYDIA, ALLAM &amp; CO.

PORT - SAID

Head Office  
27, Sultan Hussein Street  
Telephone 661  
Telegrams XYDAL  
or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch

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

SUEZ

Rached Street  
Telephone 2149  
Telegrams: XYDAL  
or XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΑΘΕΝΕΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αθενας»	44	7161	άργει 'Αμβούργον από 2 'Ιαν.
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)	έτ.	«Πάμελ»	44	2893	έφθ. 'Αλγέριον 23 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ατλαντικη»	54	18784	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άθανας»	29	980	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Μπανιόλι
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Λαιμούριαν»	57	10000	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)	έτ.	«Σάν Γκρεγκόριο»	31	8879	έφθ. 'Αδεν 21 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ.	«Εστρέλλα»	44	2547	άργει Νέαν 'Υρκην από 27 Δεκ.
ΑΙΝΟΣ	έτ.	«Άγκουλλα»	57	8184	έφθ. Αντίλας 14 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Καρόνα»	43	7144	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.)	έτ.	«Πασιφίκη»	56	8835	άνεχ. 'Αμμερταϊ 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ.	«Ντέλ Έτζέο»	44	7240	έφθ. 'Ιουνίντην 11 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ.	ελληνικό ουμφέροντα	58	25000	άργει Μπρούτζες από 13 Δεκ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)	έτ.	«Πιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	είς 'Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	άνεχ. Μποντάρ Μασούρ 14 Φεβρ. διά Θιλαδέλφειαν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ιμπέριο»	44	7135	είς Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΡΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Άκροπολις»	28	5244	άργει Πέραμα από 9 'Ιαν.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ.	«Πορτοφίνο»	43	7093	είς Γένοβαν από 14 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΚΤΗ (λιθερ.)	έτ.	«Ρόντα»	43	7213	άργει Σύρουν από 12 'Ιαν.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	έτ.	Γρ. 'Άδρ. Περο. Κόλπου	18	5268	άνεχ. Μαρακάιμπο 13 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΑΛ - ΚΟΥΒΕΙΤ (λιθερ.)	έτ.	Γρ. 'Όνδας	54	28738	διπλήθε Σουέζ 16 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	έτ.	Γρ. 'Άδρ. - Περο. Κόλπου	27	5011	έφθ. Σιμότονος 20 Φεβρ.
ΑΛ - ΝΤΑΜΜΑΜ (Κοστ.)	έτ.	Γρ. 'Άδρ. - Περο. Κόλπου	30	4696	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΑΛ-ΡΙΑΝΤ (λιθ.)	έτ.	Γρ. 'Άδρ.-Περο. Κόλπου	27	4966	είς Τεργέστην από 4 Φεβρ.
ΑΛ-ΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Άρκτούρους»	43	6989	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Ρίταλεξ»	25	2323	έφθ. Χάμπτον ρόδις 17 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ.	«Κολόν»	56	10482	είς Μασαλιάν από 3 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Λαιμούριαν»	56	20926	άνεχ. 'Ειδομάσιος 7 Φεβρ. διά Περο. Κόλπουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεδόλια»	18	5555	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ.	«Μονρόδια»	53	7409	άργει Πέραμα
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άλιτσια»	24	5026	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ.
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ.	«Άλκιβιάδης»	42	7066	άργει 'Ελευσίνα από 12 'Ιαν.
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Άλκιμος»	43	7176	άργει Πειραιᾶ από 6 'Οκτ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ.	«Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Βρέστην από 16 Δεκ.
ΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ.	«Κάμπος»	41	7401	άργει 'Ελευσίνα από 29 Σεπτ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Μαρκουέντο»	21	4350	διπλήθε Ηγερολάταρ 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΛΜΙΤΑ	έτ.	«Εξτραμάρ»	44	7233	άργει Ελέυσίνα από 19 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ.	«Βιλλάμπια»	43	7231	άργει είς Θάλ
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	έτ.	«Τσέστερ»	42	3304	διπλήθε Τρίνινταντ 12 Φεβρ. διά Μπελέμ
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρανσατ. Φράιτερ»	53	12897	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 9 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Περο. Κόλπουν 13 Φεβρ. διά Λα Πλάταν
ΑΜΑΒΕΡ (ποναρ.)	έτ.	«Λά Πλάτα»	19	5713	είς Άθιλες από 21 Δεκ. ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ
ΑΜΑΝΤΑ (ποναρ. δεξ.)	έτ.	«Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Βρέστην 4 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 13 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΑΜΑΝΤΑ II (Κοσταρ.)	έτ.	«Νίτεάρο»	11	3131	άργει 'Ελευσίνα από 6 'Οκτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ.	«Άμαρολλις»	45	7201	άνεχ. Βιζαγκαπατά 18 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Άλτος Μάρες»	44	7164	έφθ. Φάο 23 Φεβρ.
ΑΜΙΠΑ (λιθ.)	έτ.	«Άμιπα»	42	6706	άργει Ζεεμπρούγκε από 17 Δεκ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Κολουμπέλλα»	44	7258	διπλήθε Χολτενάου 9 Φεβρ. διά Γόνυιαν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ηοτηπάουντ»	38	7949	διπλήθε Αμπαντάν 12 Φεβρ. διά Μασάθαν
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	ελληνικό ουμφέροντα	31	7910	άργει 'Αμοτερνταν από 5 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΑΣΑ (λιθ.)	έτ.	«Αταλάγια»	43	7237	άνεχ. Μαρακάιμπο 12 Φεβρ. διά Κεί Ούέστ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ντέρνα»	42	7999	έφθ. Φάο 23 Φεβρ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Αστούριας»	42	7132	άργει Σεεμπρούγκε από 17 Δεκ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιθ.)	έτ.	«Μπιενδενίντο»	45	7282	διπλήθε Χολτενάου 9 Φεβρ. διά Γόνυιαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	διπλήθε Ηγερολάταρ - 20 Φεβρ. διά Θόλεϋ
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρανζόσεαν»	55	21075	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπουν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κοστ.)	έτ.	«Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει 'Ελευσίνα από 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντις»	38	6118	άργει 'Αμπελάκι από 27 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Σαλβαδόρ 10 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Παταφίκα»	43	7188	είς 'Αμβούργον από 8 Δεκ.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ριο Βεντουράντο»	53	18736	έφθ. Νέαν 'Υρκην 14 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ'Υ' (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8459	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 11 Φεβρ. διά Μιδδλεσμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7136	διπλήθε Λάδεοντ 11 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Άνδρος»	53	17845	έφθ. Βαλτιμόρων 21 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙΓΛ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	10048	έφθ. Χάμπτον ρόδις 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8432	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 8 Φεβρ. διά Λιθερπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10048	έφθ. Σαουθάμπτον 18 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10080	διπλήθε Παναγιάν 8 Φεβρ. διά Θόλεϋ
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8394	άνεχ. Ηγ. Φραγκίσκον από 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ'ΙΠ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαροεάνο»	56	24520	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μπεναθέντε»	56	24502	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (πον. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	40	8427	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8423	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	45	8557	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	41	7257	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΔ (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	42	7010	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	44	10530	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	έτ.	«Οράιον»	43	7206	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑ'ΙΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7239	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	13909	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	14300	είς 'Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8434	άνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον 21 Φεβρ. διά Περουβιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8466	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8462	άνεχ. Ήσειν 17.27 Β. - 53.45 Δ., Φεβρ. 15 διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	45	7136	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8395	άνεχ. Λίθερπουλ 29 'Ιαν. διά Πουέρτο Όρνταζ

## "ΠΗΓΑΣΟΣ,,

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

## ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,, - ΤΕΙΡΑΙΑ

## ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΕΙΡΑΙΟΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,,

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8444	διπλής Λάδοσεντ από 26 'Ιαν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	44	6725	διπλής Παναράν από 28 'Ιαν. διά Περουθίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	56	23232	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Ούηκ Σαιδ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8443	εις θέσιν 47.11 Β.-8.16 Δ., Φεβρ. 13, διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7197	άνεχ. Μουρόραν 15 Φεβρ. διά Βαγκούδερ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	44	7242	έφθ. Θάλμουθ 24 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	43	.8465	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΙΡΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10459	διπλής Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10059	διπλής Χονολουλού 5 Φεβρ. διά Χιλήν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8479	άνεχ. Γλασκώμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάντα Τερέζα»	58	24500	εις Ιννοσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	58	28200	εις Ταϊνάο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΟΜ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	57	27400	άνεχ. Ιμιγχαρ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7224	διπλής Τρίνινταν 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8394	άργει εις Φάλ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΑ'ΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7233	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 23 'Ιαν. διά Μουρόραν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	44	8453	έφθ. Γάνδην 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	44	7166	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 19 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ.	«Άνδρος»	54	17847	άνεχ. Χαδάνα 19 Φεβρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣ	έτ.	«Οράιον»	45	7256	διπλής Πούλο 21 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ.	«Πλο Βεντουράντο»	53	18735	έφθ. Χάιφαν 18 Φεβρ.
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ελντοράντο»	57	25441	διπλής Πούλο 24 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Χάιφαν 3 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Καρρίμπια»	45	10708	άργει Ελευσίνα από 23 'Ιαν. διά Μουρόραν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Νολίντο»	20	4992	άργει Ελευσίνα από 8 Φεβρ.
ΑΝΝΕΑΣΗΝ	έτ.	«Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα από 15 Νοεμ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΝΝΙΣΑ	έτ.	«Βαλέκασ»	45	7149	εις Βαλτιμόρην από 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ.	«Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ.	«Άννιτσα»	44	7165	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 27 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ.	«Σάν Νικόλαος»	36	5017	διπλής Μπροσμόποτελ 11 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ.	«Μίνωας»	08	1763	διπλής Κωνιάν 8 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κάνοπους»	57	11976	άνεχ. Κουνιάν 9 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρανοσεανίκα»	57	12443	διπλής Πούλο Μπούκομ 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έλληπτη ουμφέροντα	44	7259	εις Ρουέν από 20 Σεπτ. (έπιοκεναί)	

ΑΝΤΟΝΥ	έτ.	«Άντάρες»	44	7126	διπλής Ντόθερ 29 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΟΝΥ II (λιθ.)	έτ.	«Πασιφίκ»	57	10889	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πασιφίκ Τράιντιγκ»	57	11009	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 13 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Γκρίνθιλλα»	43	7244	άργει Κατανήν από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ.	«Σηφάριγκ»	43	7131	εις Βιζανταπάτι από 26 Δεκ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδουρ.)	έτ.	«Ηγκλα»	44	7249	άργει Ελευσίνα από 24 'Ιαν.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Αλεξανδρειαν από 31 'Ιαν. διά Βασιλικό
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ.	«Άθνιναν»	57	9452	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Σεγκόθιαν»	56	10180	διπλής Λάδοσεντ 12 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΡΓΚΟΥ (λιθ.)	έτ.	«Φοίνιξ»	44	7078	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντον 16 Φεβρ.
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ.	«Βιλανουέβα»	56	10657	άνεχ. Άμερροαν 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ.	«Φινανσιέρα»	19	1754	έν πλώ 16 Φεβρ. διά Λιθανον
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ.	«Άλμπιον»	43	7265	άνεχ. Κολόμπο 17 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΑΡΕΤΗ	έτ.	«Απόστολο»	20	3330	διπλής Σαιν Μικέλ 22 Φεβρ. διά Κριστομπαλ
ΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Σοράγια»	21	1498	άνεχ. Πειραιά 14 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΙΑΝΑ (λιθάνου)	έτ.	«Πιεσέαρι	21	1153	άνεχ. Χίων 16 Φεβρ. διά Βιρρυττόν
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κάννοπους»	57	11897	άργει Ελευσίνα από 30 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ.	«Άριστομένης»	43	7254	άργει Ελευσίνα από 11 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ.	«Άγκουαρούτα»	43	7120	άργει Σύρον από 24 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Φερρόλ 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ.	«Άριστομένης»	43	7244	εις Αμβούργον από 12 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαριτάιμ»	40	10224	έφθ. Φερρόλ 11 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ.	«Άριάτε»	44	7216	άργει εις Ελευσίνα
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άριων»	28	1707	διπλής Κωνιάν 12 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Φερρλάιπ»	53	18283	έφθ. Αμβούργον 16 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Άστρα»	43	7273	άνεχ. Σεμαίους 14 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άρο»	30	7221	διπλής Λάδοσεντ 6 Φεβρ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΑΡΣΕΝΑ	έτ.	«Μαρπούντε»	43	7236	άνεχ. Γκουαγιακίλλ 20 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Μπιενθέντο»	43	7232	έφθ. Λονδίνον 19 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ταλαμάνκοι»	43	7176	διπλής Λάδοσεντ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιθ.)	έτ.	«Λάιμπ. Σή Τράνσον»	43	7288	άνεχ. Πούγιακ 16 Φεβρ. διά Μονρόβιαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ.	«Σίερρα»	45	7198	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 15 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ.	«Μπαγιάνο»	44	7157	άργει εις Μπρούτζες από 29 'Ιαν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Πιενέντο»	44	7161	διπλής Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ντοντέ
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	έφθ. Στεττίνον 6 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ.	«Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άργει εις Ελευσίνα

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΙΠ "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ.Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

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

#### Δ.Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

#### Δ.Π "ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Βοστώνην 14 Φεβρ. διά Βέλγιον
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)		έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άργει 'Αμβούργον από 20 Σεπτ.
ΑΣΠΙΡΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)		έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άργει 'Αμπελάκι από 8 Οκτ.
ΑΣΤΡΟΝ		έτ. «Φάιργουντ»	42	7176	άργει 'Αμπελάκι από 1 Νοεμ.
ΑΣΤΡΟΠΑΛΙΤΗΣ (δεξ.)		Μαρίνος - Θράγκος	57	12500	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. 'Αμβούργον 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΕΝΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Πέραμα από 17 Σεπτ.
ΑΤΑΒΙΛΛ		έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	έφθ. Νέαν 'Υρκην 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ. ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έφθ. Κιουρασάο 16 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ. ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εις μεταφοράς 'Άρούμπας - Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Ιεροκον Κόλπον 12 Φεβρ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	20500	εις Μαιτζουόρου, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	10100	έφθ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Καράτοι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Καράτοι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ. δι' Είρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ		έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	διπλήθε Παναμάν 22 Φεβρ. (άπο Περού)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άργει 'Ελευσίνα από 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Βομβάν
ΑΤΑΛΕΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 21 Φεβρ. διά Καπενετέλλος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	51	10351	άνεχ. Πειραιώ 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Βαγκούθερ 16 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διπλήθε Φλώσιγκ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Πώλομπορο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	20000	άργει 'Ελευσίνα από 18 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Μόζι 17 Φεβρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 'Ιαν. διά Νιού Τζέρσεϋ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Καμπάνα 5 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. δι' 'Άρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	έφθ. Πούλο Μπουκόμ 24 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άνεχ. Ν. 'Υρκην 14 Φεβρ. δι' 'Αυθέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΙΖ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διπλήθε Πούλο Μπουκόμ 18 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	άργει 'Ελευσίνα από 11 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην από 23 'Ιαν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Σαλαδόρ 1 Φεβρ. διά Παματακούσαλιτό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)		έτ. «Οριόλλι»	43	7248	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εις "Αμοτερνταμ από 6 Δεκ. (επισκευαί)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 11 Φεβρ. δι' 'Άρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Βαγκούθερ 19 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	εις 'Οζάκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΔΑΛΙΤ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάρρυκο»	58	10500	άνεχ. Ειδένεν 21 Φεβρ. δι' 'Αυθέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάρρυκο»	57	10500	άργει 'Ελευσίνα από 22 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΤ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάρρυκο»	57	10500	άργει 'Ελευσίνα από 6 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΥ'		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Ιννοβίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαριτιμα»	45	7163	εις 'Οζάκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Ειδένεν 22 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άργει 'Ελευσίνα από 30 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΙΗΘ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	14600	άνεχ. Κόμπι 18 Φεβρ. δι' 'Αγ. Φραγκιόκον
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Ατλάντικ»	27	5214	εις Ιπανηνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΥΓΗ (λιθ.)		έτ. «Μπηδέρη»	56	10312	άργει Ειδένεν από 9 Φεβρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Πολμέα»	42	7177	εις Βαλτιμόρην από 29 'Ιαν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Βαγκούθερ 6 Φεβρ.
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Ρίο Βαλίδζο»	44	7198	εις Φλώσιγκ από 16 Φεβρ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)		έτ. «Τσέμικαλ»	30	9720	άργει Νέαν 'Υρκην από 12 Αύγ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Λά Γκουαγάρι»	44	7211	διπλήθε Χουνούλου 14 Φεβρ. διά Πρίνς Ρούπερτ
ΒΑΝΤΙΣΤΗΣ (λιθόρ.)		έτ. «Μαραβεντούρα»	19	6438	άργει Μίλφορτ Χάφεν από 19 Δεκ.
ΒΑΡΚΑ (λιθ.)		έτ. «Βαπόρες»	43	7176	εις Γένοβαν από 3 Δεκ. (επισκευαί)
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	εις 'Αμοτερνταμ από 24 Δεκ.
ΑΑΣΙΔΗΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Αΐδανη»	44	7242	εις θέσιν 49.48-26.12 Δ. -19.25 Δ. Φεβρ. 3 δι' 'Ην. Πολιτείας
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 11 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολίσιοπο»	12	5944	διπλήθε Τζίμουτι 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Φιλία»	42	6751	άργει 'Αμβέρσαν 19 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Μαρλίντο»	57	21000	εις Ιννοβίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΝΕΡΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7253	έφθ. Μιούπορτ 16 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)		έτ. «Γκλέμπο»	20	7631	άνεχ. Χόκι Κόκγ 22 Φεβρ. διά Ζαμποάγκα
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολιάρεά»	10	8089	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΒΙΒΑ II		έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει 'Αμβούργον από 7 Δεκ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Μαρτομάντε»	52	11362	άργει 'Ελευσίνα από 30 'Οκτ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)		έτ. «Αλγιόν»	09	2890	άργει 'Ελευσίνα από 1 Φεβρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. Ι. Γ. Γουλανδρής	57	28200	εις Ιννοβίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (λιθ.)		έτ. «Ιννουλάρ»	44	7058	εις 'Αμβούργον από 30 'Ιαν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	12123	έφθ. Κιουρασάο 10 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.		έτ. «Βιργίνια»	44	7281	άργει Σύρον από 23 Δεκ.
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίο»	42	7076	άργει Βαγκούθερ 20 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μαρίνι»	56	8638	άνεχ. Βαγκούθερ 22 Φεβρ. διά Ζαμποάγκα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)		έτ. «Αντές»	56	9462	διπλήθε Φιλαδέλφειαν 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)		έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)		έτ. «Αστούριας»	44	7149	άργει Βρινόδισον από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	άργει Ρόττερνταμ από 5 Νοεμ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)		έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άργει Ζεεμπρούγκε από 22 Φεβρ.
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λιθ.)		έτ. «Μιράμπορ»	18	5210	άνεχ. Μοριουγκάδο 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	διπλήθε Νίτον 14 Φεβρ. διά Χίλην
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζέδλια»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μονρόδια»	51	5739	εις Ιννοβίμα από 10 Φεβρ. (επισκευαί)

## PORTLAND OREGON

GEORGE N. COULOURAS &amp; COSTAS SAVAS

NORTHWEST SHIPPING SUPPLY

GENERAL SHIP SUPPLIES

2323 N. W. LOVEJOY STREET

PORTLAND 10, OREGON

CABLE ADDRESS: "NOKSHIP"

CA 8 - 46 - 49 DAY  
AT 1 - 99 - 88 NIGHT

"SHIPCHANDLERS,"

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS

FRESH, DRY, BONDED STORES

DECK &amp; ENGINE PARTS.

## ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ:

474237

## ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ :

"ΤΗΕΡΑΡΑΠΑΤΕΡΑΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΠΑΤΑΤΕΡΑΣ &amp; ΣΙΑ

"ΠΥΡΣΩΡΙΣ,, Ο. Ε.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΙΜΕΓΑΡΟΝ ΕΑ-ΠΑ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 16 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	έφθ. Μπαχρέιν 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Φεβρ. διά Κιελον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	271	άργει Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Σλίτε
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	άργει Πέραμα ἀπό 18 Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πρόδοπερο»	43	7166	έφθ. Μορμουγκάο 20 Φεβρ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιβ.)	έτ. «Γιούνιον»	28	6610	έφθ. Κολόμπη ρόδς 15 Φεβρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΤΙΕΡ	έτ. «Γιουρόποα»	43	7207	έφθ. Ρουέν 19 Φεβρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Ντιρμπούν 15 Φεβρ.
ΓΚΑΡΠΤΙΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 12 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΓΚΛΑΝΤΙΕ Γ' ΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	έφθ. Μπουένος Αύρες 21 Φεβρ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιβ.)	έτ. «Τοσεότερ Όρε»	43	3304	ἀνεχ. Μπελέμ 3 Φεβρ. διά Μανάους
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Άτλαντικ»	43	7229	έφθ. Σάντα Κρούζ ντέλ Σούρ 13 Φεβρ.
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 17 Ιαν.
ΓΚΟΥΛΑΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	διπλής Παναμάν 6 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν Περού
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛ (λιβ.)	άδ. Γουλανδρή	56	8800	διπλής Λιζαρντ 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΑΡ (λιβ.)	άδ. Γουλανδρή	57	8800	διπλής Ντόρερ 8 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιβ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΓΛΑΥΚΗ (λιβ.)	έτ. «Μάγκνα»	57	9640	διπλής Παναμάν 18 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούτζες ἀπό 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΝΗΑ (λιβ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	ἀνεχ. Λός 'Αντελέες 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	52	20131	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	57	13750	έφθ. Λός 'Αντελέες 21 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	διπλής Σουέζ 23 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ ΙΝΤΑΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλανοεάνικ»	55	20432	διπλής Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερνάριοναλ»	55	25317	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. διά Χάθρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	διπλής Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ ΙΣ (λιβ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20431	ἀνεχ. Περοίνα 16 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	57	13750	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Θώτη»	53	20536	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. δι' Αμπουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Θρίφτη»	43	10591	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Λάντζιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ταέστος Μπαΐν»	43	10513	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Παναμάν 18 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΙΣΙΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25489	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 4 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου	57	25490	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. δι' Αμπουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπέλμοντη»	56	26031	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου	57	24883	διπλής Σουέζ 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου	56	26032	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΕΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κίνγκ Ούιλλ Μπαΐν»	57	26031	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. διά Χάθρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25000	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Σύρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	52	20125	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 14 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΝΤΖΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Γουόρλητ Λάντζιον»	43	7244	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)	έτ. «Γουόρλητ Λάκ»	42	7257	άργει εἰς Μπρούτζες ἀπό 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιβ.)	έτ. «Γουόρλητ Λογιαλτου»	42	7231	διπλής Παναμάν 7 Φεβρ. διά Σύρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Γουόρλητ Λόρ»	44	7255	άργει εἰς Μπρούτζες ἀπό 8 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	49	17738	διπλής Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου	57	27902	διπλής Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιβ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	57	20019	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιβ.)	έτ. «Ορίενταλ»	49	10892	ἀνεχ. Καρθαγένην (Κολ.) 10 Φεβρ. δι' Ιμιγκαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιβ.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	53	12843	εἰς Αμπερνταμ ἀπό 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιβ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	20731	ἀνεχ. Ούμη Σαιδ 17 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μέρκαντιλέ Τάνκερ	57	25000	εἰς Μάλμιο, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	43	10448	έφθ. Κοπεγχάγην 14 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΓΝ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάιντ»	43	10448	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 10 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τήμη»	43	10577	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 29 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιβ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιβ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	διπλής Παναμάν 19 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΕΝ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντόρετ»	57	10449	εἰς Χιροσίμαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	έφθ. Κοπεγχάγην 14 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΑ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τοϊλ»	44	10448	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 30 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανσόπορτερ	43	10195	άργει Εβραίην 22 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τράβελλερ	43	10195	άργει Εβραίην 22 Φεβρ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τρόπτου	43	10448	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τρούφου	43	10195	άργει Εβραίην 22 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣ (δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τραστ	43	10595	άργει Εβραίην 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίον	43	10195	άργει Εβραίην 28 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΧΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τέμπεστ	45	10535	άργει Εβραίην 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τρέιντ	45	10570	άργει Εβραίην 14 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τρέιντ	44	10448	άργει Εβραίην 17 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλητ Τρέζαρ	43	10488	άργει Εβραίην 9 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Εβραίην 13 Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. διά Χάθρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 21 Φεβρ. διά Χάθρων
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	ἀνεχ. Τόκιο 10 Φεβρ. δι' Ονομίται
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	ἀνεχ. Γλασκώθην 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	ἀνεχ. Υάμουίντεν 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7255	διπλής Λάδεσντ 4 Φεβρ. διά Μεζικό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Ριό 'Αντονού»	45	7252	διπλής Θέουταν 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γιουρόποα»	44	7216	ἀνεχ. Λός 'Αντελέες 19 Φεβρ. δι' Αγγλιαν
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Εσπεράντζα»	55	6100	ἀνεχ. Λίθερπουλ 16 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιβ.)	έτ. «Σεφφάριγκ»	44	7207	άργει Καλάμας ἀπό 16 Νοεμ. (ἐπισκευαι)
ΔΗΜΟΣ (Λιβανός)	έλληνικο ουμφέροντα	43	7005	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 23 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβ.)	έτ. «Καρπενόζα»	27	4824	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 26 Ιαν.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	55	10360	έφθ. Νέαν Υόρκην 13 Φεβρ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	43	7260	άνεκ. Πέραμα ἀπό 13 Αύγ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έτ. «Γιουρόλητουσάιν»	43	7031	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΕΒΗ (λιβ.)	έτ. «Μπάλκι»	43	7247	διπλής Λίθερπουλ 7 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μονρόβια Τ.»	57	13000	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. διά Χάθρων
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Ντάρακον»	56	10692	διπλής Ντόβερ 19 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν Εμίλιο»	44	8247	άνεκ. Χάρτλεπουλ 21 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.)	έτ. «Ριό Καριμπά»	44	8327	έφθ. Μουρόραν 20 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν 'Αλμπερτο»	45	7252	εἰς Χάρτλεπουλ 21 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ

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.

ΕΒΗΜΠΕΛΑ .....	έτ. «Σηκρεστ» .....	44	7253	άνεχ. Μόμπιλ 16 Φεβρ. δι' 'Ανθέρασν
ΕΘΝΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Τρίτων» .....	56	10318	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Ειρήνη» .....	13	1462	διπλήθε Σουέζ 4 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Πούντα Αρένας» .....	29	6941	εις Πέραμα (έπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάντα Ειρήνη» .....	11	4465	έφθ. Βατιμώσην 7 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (Λιθ.) .....	έτ. «Ελτράνσορπτ» .....	56	10289	έφθ. Χάμπτον ρόδς 15 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) .....	έτ. «Νουέβο Μουντο» .....	41	7289	εις Τεργέστην (έπισκευαι)
ΕΛΑΙΝ - ΜΑΓΙΑ .....	έτ. Π. Βράγκου .....	38	2588	άργει Νιούπορτ όπο 2 Δεκ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ .....	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» .....	24	4963	άνεχ. Σιδόνια 16 Φεβρ. δι' 'Εινοβάρντεν
ΕΛΕΝΗ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Βιότα Ριος» .....	36	8064	άργει 'Αμπελάκι όπο 10 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ Β. .....	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη» .....	44	7213	διπλήθε Νιότερ 18 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. Παπαχριστίδη .....	57	12500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. διά Κούδαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερς» .....	43	7218	έφθ. Κόρραμασχρ 15 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Οξιλιαρ» .....	30	4123	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Λιθ.) .....	έτ. «Μαρπόζα» .....	44	7138	έφθ. Μπατόν Ρούζ 16 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ (Λιθ.) .....	έτ. «Σάνκα» .....	56	10312	άργει Σύρον όπο 13 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Ελληνοπόντος» .....	44	7189	άργει εις Θάλ
ΕΛΛΙΜΑΡΑ (Λιθ.) .....	έτ. «Μορέλος» .....	43	7190	έφθ. Νιούπορτ 17 Φεβρ.
ΕΛΠΙΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Καζταμίλη» .....	44	8541	έφθ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Τρανσοποσίφικα» .....	43	7207	άργει 'Αμπελάκι όπο 30 Ιουλ.
ΕΜΙΑΥ .....	έτ. «Βιβάλετη» .....	28	2407	άργει εις Σύρον όπο 28 Οκτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ .....	έτ. «Γκόλφο Αζούλη» .....	42	7058	άργει εις Μπάρυ όπο 19 Σεπτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ .....	έτ. «Ενεσνάντα» .....	44	7207	άνεχ. Σαντιάγκο 17 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Λατοιφέρους» .....	43	7264	εις Κάρδιν όπο 28 Οκτ. (έπισκευαι)
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Λόγγος» .....	41	7122	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (Λιθ.) .....	έτ. «Ντέ Μάρφιλ» .....	44	7245	άνεχ. Χάλιδας 17 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΕΝΤΥ (Λιθ.) .....	έτ. «Εντυ» .....	25	3320	έφθ. Τεργέστην 16 Φεβρ.
ΕΠΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Αλδόρες» .....	44	7176	έφθ. Τεργέστην 16 Φεβρ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	έτ. «Στάρ» .....	26	3503	εις Βατιμόρην όπο 28 Ιαν.
ΕΣΠΕΡΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Ατλαντις» .....	57	10317	διπλήθεν Ούζάν 19 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Μαροφάρ» .....	27	5843	έφθ. Μορμούγκαρ 14 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	άνεχ. Χούλαρ 20 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (Λιθ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	56	10053	άνεχ. Τενερίφαν 12 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (Λιθ.) .....	έτ. «Λόδς Σάντος» .....	57	8800	άνεχ. Χαλάνδρι 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ Όιλο» .....	54	18730	άνεχ. Τενερίφαν 12 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ .....	έτ. Νέπτουν Τάνκερς .....	56	30150	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο» .....	44	7264	εις Ρόττερνταμ όπο 13 Δεκ. (έπισκευαι)
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	57	8800	άργει εις Θάλ όπο 27 Δεκ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. Λιθ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	56	8985	άνεχ. Βιζαγκοπάτα 23 Φεβρ. δι' 'Αδεν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	52	15869	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Φεβρ. διά Κιασσιούγκ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	έτ. «Μπαζιλίο» .....	47	7176	άργει εις 'Αρροτόλιον
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ» .....	36	8975	άνεχ. Τοκοπίλλαν 19 Φεβρ. διά Βαλπαραίον
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ» .....	41	7874	άνεχ. Χαλάνδρι 19 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....	έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	45	7170	εις Καρθαγένην όπο 20 Ιαν.
ΕΥΡΥΤΑΝ (Λιθ.) .....	έτ. «Σάν Μπαζιλίο» .....	56	8985	έφθ. Ντακάρ 13 Φεβρ.
ΕΦΟΗ (Λιθ.) .....	έτ. «Μαλάγια» .....	43	7194	διπλήθε Τζιμπούτι 20 Φεβρ. δι' 'Ινδιας
ZANE B. Λ. (Λιθ.) .....	έτ. «Λογκ Σπήπη» .....	43	7282	άνεχ. Ταράλεστον 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ZANO (Αιθιοπ.) .....	έτ. «Ζαννής» .....	08	1982	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΖΕΟ Γ. (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Βεσοπούκιο» .....	44	10641	διπλήθε Σουέζ 10 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΖΕΘΥΡΟΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Ζέφυρος» .....	43	7231	εις Βρέμην όπο 13 Ιαν.
ΖΕΥΡΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ZINI (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Πιούνάιτεντ Κρός» .....	52	12556	άνεχ. θιλαδέλφειαν 10 Φεβρ. διά Κοβένας
ZOZIAN (Κοσταρ.) .....	K. 'Ατυχίδης .....	20	7638	έφθ. Γένοβαν 15 Φεβρ.
ΗΓΚΛ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Άφρικαν Κέρριερς» .....	43	8318	άργει εις Βρέστην
ΗΛΙΑΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Ηλιας» .....	42	7025	άνεχ. Λός Αντζέλες 12 Φεβρ. διά Μόζι
ΗΡΩΝ (Χονδ.) .....	έτ. «Ντέλ «Εστε» .....	44	7161	άνεχ. Ταλκακούναν 8 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Θαλασσοπόρος» .....	44	7252	έφθ. Μελβούρνην 24 Φεβρ.
ΘΑΡΡΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Ορίζωνη» .....	56	10316	εις Βατιμόρην όπο 10 Ιαν.
ΘΕΟ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αίλα Μπέλλα» .....	28	2407	άνεχ. Αμέρεσαν 19 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7050	άνεχ. Λόττα Πέντρο 18 Φεβρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΘΕΟΔΩΡΑ .....	έτ. «Δώρα» .....	45	7151	άνεχ. Λός Αντζέλες 30 Ιαν. δι' 'Οζάκαν
ΘΕΟΔΟΡΑ .....	έτ. «Μάρ Μπήν» .....	42	6997	εις Ρόττερνταμ όπο 27 Οκτ. (έπισκευαι)
ΘΕΟΔΟΡΑΝ Β. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	έτ. «Μοντεζούμα» .....	43	7132	άργει Πειραιά όπο 25 Νοεμ.
ΘΕΟΝΥΜΟΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Κομμέριοιλ» .....	43	7188	άργει εις Σύρον όπο 7 Δεκ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (Λιθ.) .....	έτ. «Λάς Πέρλας» .....	43	7167	άνεχ. Λός Αντζέλες 21 Φεβρ. διά Κείν Τάουν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ .....	έτ. «Κομμέριοιλ» .....	43	7185	άργει Σύρον όπο 12 Νοεμ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.) .....	έτ. «Εύτολμια» .....	43	7176	άργει εις Καλάμας όπο 1 Φεβρ.
INTAS ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Παταγκόνια» .....	35	8072	άνεχ. Χεύζαν 20 Φεβρ. διά Σαθάνναν
IONIAN Α' ΙΑΝΤΕΡ (Λιθ.) .....	έτ. «Μαϊφάρη» .....	56	10410	έφθ. Νέαν 'Υρκον 1 Φεβρ.
IONIAN ΗΝΤΕΡ .....	έτ. «Νάδικ Κριότομπαλ» .....	44	7176	διπλήθε θέουνταν 7 Φεβρ. διά Τακόμα
IONIAN ΜΕΣΣΕΡΚΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Πιετρόλεουμ Κ.Κ.» .....	53	13555	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
IONIAN ΣΗΦΑΡΕΡ (Λιθ.) .....	έτ. «Μαϊφάρη» .....	56	10422	έφθ. Αμέριγκον 18 Φεβρ.
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Τραναδόσεαν» .....	53	15826	διπλήθε Πιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χιούστον
IONIAN ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Νάθιγκ Κριότομπαλ» .....	44	7198	διπλήθε Σόρνταται 'Αιλαντ 18 Φεβρ. (διαταγάς)
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Τραναδόσεαν» .....	53	13485	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΙΟΥΑΙΑ (Λιθερ.) .....	Γ. Χατζηλιάς .....	44	7223	εις Σιγκαπούρων, ύπο παραλαβήν
ΙΟΥΑΙΑ Κ. .....	έτ. «Τζουλία - Νίκο» .....	22	1323	εις Σπέτζιαν όπο 6 Ιαν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ» .....	56	10122	έφθ. Σάντα Κρούζ 17 Φεβρ. (δι' ,Ιαπωνιαν)
ΚΑΙΤΗ .....	έτ. «Κορεάντορ» .....	43	7257	άργει εις Θάλ
ΚΑΙΤΗ Δ. (Λιθ.) .....	έτ. «Πατοφίκα» .....	41	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διά Γενοβαν
ΚΑΛΛΗ (Λιθ.) .....	έτ. «Μαρίν Τράσπορτ» .....	57	8650	διπλήθε Παναμάν 16 Φεβρ. διά Βάρ. Εύρωπην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (Λιθ.) .....	έτ. «Αουρόρα» .....	57	8758	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΚΑΛΦΑ .....	έτ. «Κάλφα» .....	26	2031	εις Αμέρεσαν όπο 18 Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	έτ. «Άρεκουΐνα» .....	43	7257	άνεχ. Ριον 'Ιανείρον 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	έτ. «Κανόπους» .....	44	7138	όργει Χάργοντες όπο 23 Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (Λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	53	12897	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	έτ. «Τράνοπορτ» .....	41	5588	άνεχ. Καλκούτταν 15 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Κρόνη» .....	43	1790	άργει 'Αμπελάκι όπο 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ .....	έτ. «Φίλαντζα» .....	56	10015	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Βομβάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Λουντεφιονίδη» .....	24	5185	διπλήθε Πόρι Σαιδ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Φίλαντζα» .....	56	10015	άνεχ. Λίβανον 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.) .....	N. I. Νομικός .....	07	1075	άνεχ. Καλάμας όπο 20 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Λουνίδη» .....	19	5173	άργει εις Καλάμας όπο 2 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Λουνίδη» .....	20	6157	εις Ρόττερνταμ όπο 1 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ .....	έτ. «Σάντα Κυριακή» .....	55	8798	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Τζέδδαν

# ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

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

Telegrams : ATLANTIC

SUEZ  
Rached Street  
Telephone 3111

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπη»	54	8005	άνεκ. Νάουρου 12 Φεβρ. δι' 'Ειδονιάσουθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνο»	19	5331	άργει εις Καλάμας ἀπό 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λίμπανο»	43	7281	άργει εις Καλάμας ἀπό 11 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Τράμπη»	55	8799	διπλήθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Βουβάνη
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ (λιθ.)	έγ.	«Κρίνα»	57	9235	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Τρίψι»	42	6782	άνεκ. Σάντος 20 Φεβρ. διά Νεκοτσέα
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ.	«Αντόρη»	43	7129	άνεκ. Βαγκούθερ 19 Φεβρ. δι' 'Αματερνταμ
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλλ.	ελληνικά συμφέροντα	41	8325	άργει Πειραιά από 31 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Πιουρόπο»	44	7123	άργει εις Καλάμας ἀπό 14 Ιαν.
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κορτέζ»	43	7161	άνεκ. Ν. Υόρκην 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	31	8873	έφθ. Ταμπικ 19 Φεβρ.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ.	«Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Μοριουγάκα 13 Φεβρ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαρίν Στάρ»	44	10551	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ από 28 Ιαν. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ.	«Καρρέτο»	43	7214	άνεκ. Γιοκούσαν 3 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Φελίτσια»	43	7033	άργει εις Μπρούτες από 15 Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάν Φελίτσια»	51	10268	έφθ. Κιουρασάα 13 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΔΡ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Φελίτσια»	42	9796	άνεκ. Άμπανταν 15 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πίονιρη»	36	10291	άνεκ. Άμβούργον 21 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Τρανοκοντίνεντάλη»	43	7150	άργει εις Σύρουν ἀπό 30 Νοεμ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Παναμάρη»	43	7245	άργει Ζεεμπρούγκε
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οσσεαν Κάρυκο»	57	20564	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (λιθ.)	έλλ.	ελληνικά συμφέροντα	42	7120	άργει εις Ζεεμπρούγκε από 10 Δεκ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρρέτο»	43	7068	άνεκ. Λιδερούηλ 19 Φεβρ. διά Ζεεμπρούγκε
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Σάν Μπερντάνο»	45	7255	εις Βαλτιμόρων ἀπό 9 Ιαν.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ροσίνο»	13	2000	άργει εις Κιελών από 23 Οκτ.
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Φιντελίνιταντη»	57	12500	εις Ισπανίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΕΙΠΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλλ.	ελληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει εις Ζεεμπρούγκε από 16 Δεκ.
ΚΕΙΠΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	έτ.	«Χάρτλαντη»	42	7176	άνεκ. Γιαβάτα 11 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΚΕΙΠΠ ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Οσεάνικα»	44	7141	εις Σύρουν ἀπό 24 Σεπτ. (ἐπισκευαι)
ΚΕΙΠΠ ΣΤΑΡ	έτ.	«Λαιμπιρίαν»	44	7281	άργει εις Φάλμουθ ἀπό 6 Ιαν.
ΚΕΙΠΠ ΩΡΑ	έτ.	«Γκάλλαρο»	37	5282	εις Ρόττερνταμ ἀπό 3 Οκτ. (ἐπισκευαι)
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κάνονους»	41	7431	διπλήθε Λάδεστ 5 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Τζ. Σάν Τοάνπορτη»	26	5717	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έτ.	«Τρανοκοντίνεντάλη»	43	7150	άνεκ. Μόζι 18 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βόλκαν»	56	20639	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (ἄγγλ.)	έτ.	«Νταλχάουζη»	57	9153	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ.	«Μπελμάρη»	44	7190	άνεκ. Βαλτιμόρων 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ,
ΚΝΟΖΑ	έτ.	«Οργαία»	44	7159	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 3 Φεβρ. διά Γιουκάρο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ.	«Κολούμπιμπέλλα»	43	7239	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ.	«Νεπτούνια»	13	9424	διπλήθε Βερμούδας 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ.	«Μονάρκα»	43	7250	εις Πειραιά από 8 Νοεμ. (ἐπισκευαι)
ΚΟΝΔΩΡ	έτ.	«Αγκουιλλά»	19	2949	εις Πειραιά από 10 Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Αγκουστίνη»	42	7178	έφθ. Λεζέδες 17 Φεβρ.
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ρόζα»	19	662	έφθ. Αμβέρσαν 17 Φεβρ.
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Οξείλιαρη»	41	5173	έφθ. Καλλάς 17 Φεβρ.
ΚΟΡΩΝΙ (λιθ.)	έτ.	«Ανιαλάγκο»	44	7239	άνεκ. Αγ. Φραγκιόκον 16 Φεβρ. διά Χιμπότεν
ΚΟΡΜΟΡΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	εις θεσιν 43.53 Β.-40.48 Δ., Φεβρ. 18 δι' Ούζάν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθ.)	έτ.	«Φιγκουέρας»	56	10567	άνεκ. Αδεν 14 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΑΛΑΝΤ	έτ.	«Ζίτα»	43	7075	άνεκ. Κοκουμπίτη 17 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Χόμη»	57	17827	εις Πειραιά από 1 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Ντέλ Εστέ»	44	7198	έφθ. Μορμουκάο 14 Φεβρ.
ΚΡΕΣΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Βιλλαδιζίζα»	44	7187	διπλήθε Παναμάν ἀπό 26 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μάρα»	56	24000	άνεκ. Γιαβάτα 7 Φεβρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΚΡΙΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεκ. Τρίνινταντ 16 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Φερνάντο»	41	6756	άργει Χάλκιδα από 27 Νοεμ.
ΚΥΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κιουνόνη»	43	10448	άνεκ. Γενόβαν 13 Φεβρ. διά Ράς Αφράν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Κάνονους»	54	10608	εις Βαλτιμόρων ἀπό 19 Δεκ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Εσκόριλ»	44	7292	άργει Κοπεγχάγην ἀπό 24 Νοεμ.
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γκλάρα»	56	24305	άνεκ. Ρέμαρα από 1 Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Άντρια»	43	7133	άνεκ. Περαϊκόν Κόλπον 22 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάντα Βαρθάρα»	21	2294	άργει Χάλκιδα από 27 Νοεμ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Κογκιστάντρο»	45	7157	άνεκ. Γένοβαν 13 Φεβρ. διά Ράς Αφράν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ.	«Ντέ Κάρυκα»	44	7214	εις Μόμπιλ ἀπό 13 Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιθ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	16	1999	άργει Κοπεγχάγην ἀπό 24 Νοεμ.
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Κωστής»	44	7243	άνεκ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΑΙΑΝΑ ΝΤΟΡΟΟΥ	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	άργει Πειραιά από 20 Ιαν.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Μπάλτικα»	43	10195	άνεκ. Τρίγκαπούρη 19 Φεβρ. διά θουνακάδα
ΛΑΜΥΡΑ	έτ.	«Πέντρεγκαλα»	45	7247	εις Μπάρρουρος από 26 Ιαν.
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάρνκα»	56	23880	διπλήθε Γιαρμάρατ 16 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ.	«Κρούζη»	24	3658	άργει Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Πειραιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιραμόντε»	53	13406	άνεκ. Τανόυρα 14 Φεβρ. διά Καρθαγένην
ΛΙΛΑ (λιθ.)	έτ.	«Κορούνα»	43	7156	άνεκ. Λιττλ Πέντρο 16 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΛΙΛΑ (λιθ.)	έτ.	«Φορταλέζα»	43	7030	διπλήθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7256	άνεκ. Τζιμπούτη από 26 Ιαν. διά Σουραμπάγια
ΛΙΜΠΕΡΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ατλαντικά»	43	7176	άργει Πειραιά από 26 Ιαν.
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Ριο ντελ Κάστρο»	43	7262	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ.
ΛΟΓΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Ριο 'Αζούλη»	44	8536	εις θεσιν 47.8 Β.-16.53 Δ., Φεβρ. 20 διά Λιδερουλ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	έτ.	«Γουέστ - Ιντιες»	44	1910	διπλήθε Παναμάν 18 Φεβρ. (διαταγάς)
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ.	«Γουέστ - Ιντιες ΣΠ»	44	2127	άνεκ. Βαλτιμόρων 13 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Εδερεστ»	19	974	άργει Πειραιά από 21 Οκτ.
ΛΟΥΛΟΥ (λιθανόν)	έτ.	«Λέβαντη»	17	1936	εις Λατάκια από 22 Ιαν.
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	20	2051	εις Ντούκαλα από 8 Φεβρ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	άνεκ. Αδεν 13 Φεβρ. δι' Αμπαντάν

Your shipchandler at Emden

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

Ship supply. Fresh and dry stores. Bonded stores.  
 Deck and Engine stores.  
 Agents of Mobil Oil A.G. of German, Hamburg  
 Emden, Neuer Hafen      Telegrams: Brethorst - Emden  
 Representatives of Greek Department: MENELAOS LINGOS

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ,, ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αποτελέσματα τῶν τελευταίων ἔξετάσεων τῶν Πλοιάρχων συμφώνως πρὸς τὸν ἐπίσημον πίνακα τοῦ Υ.Ε.Ν.  
**ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'.**  
 ΤΜΗΜΑ Α'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΜΑΡΚΟΣ Ι. ΒΑΠΤΙΣΜΑΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών. Οι 25 πρώτοι κατά σειρὰν ἐπιτυχίας ἡσαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.  
 ΤΜΗΜΑ Β'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΦΑΛΑΓΚΑΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών. Έκ τῶν 25 πρώτων κατά σειρὰν ἐπιτυχίας οι 22 ἡσαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.  
**ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'.**  
 Πρωτεύσας ὁ κ. ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΦΑΝΕΛΛΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.  
 'Εκ τῶν 14 πρώτων κατά σειρὰν ἐπιτυχίας οι 13 ἡσαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.  
**ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'.**  
 Πρωτεύσας ὁ κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.

ΛΟΥΣΥ (λιθ.)		έτ. «Μονρόβια»	57	7350	άνεκ. Χάμπτον ράδης 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Θήσατρο»	43	10428	άνεκ. Σαβάναν 20 Φεβρ. διά Κούβαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	άργει εἰς Ἐλευσίνα
ΜΑΓΓΛΑΝΕΣ (λιθ.)		έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	έφθ. Δουνγκέρκην 11 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Παρένα»	21	1489	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 11 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)		έτ. «Μονρόβια»	49	5685	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιθ.)		έτ. «Αουρόρα»	57	8000	άνεκ. Ρουέν 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ράδης
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)		έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει εἰς Ἐλευσίνα ἀπό 28 Ιουλ.
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (αγγλ.)		Μαρίνος - Φράγκος	41	6965	έφθ. Χιροχάτα 20 Φεβρ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)		Γρ. «Ανδρ.-Περο. Κόλπου	18	3756	έφθ. Μορμουγκάο 17 Φεβρ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)		έν. «Ολμέντο»	43	7210	εἰς Βρινόδαιον ἀπό 14 Ιαν.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιθάνου)		Φ. Κυπριανοῦ	19	5670	άργει Ελευσίνα ἀπό 5 Νοεμ.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λιθ.)		έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεκ. Τρίνινταν 15 Φεβρ. διά Βαλτιζόρην
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7138	διπλήθε Νίτον 14 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)		έτ. «Μάουντ 'Ολύμπους»	19	2042	έφθ. Ραγούν 18 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΡΥΣ (λιθ.)		έτ. «Σάν φελίτοια»	43	7128	έφθ. Βιζαγκαπατόν 24 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)		έτ. «Παρανάτο»	43	7189	έφθ. Πιριαΐα 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΑΥΜΠΟΥΣ		έτ. «Ράλπη»	19	6862	άνεκ. Πιβραλάτηρ 23 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	20500	διπλήθε Σουεζ 17 Φεβρ. διά Περο. Κόλπου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)		έτ. «Σάουθερν Κράξ»	44	7244	έφθ. Άμβούργον 16 Φεβρ.
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Οὐλτραραίνα»	43	7160	άργει εἰς Φλωσίγια ἀπό 28 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)		έτ. «Κριστομπαλά»	44	7163	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 7 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)		έτ. «Κοντάνιαν»	56	10311	έφθ. Χάμπτον ράδης 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)		έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	56	6250	διπλήθε Ποναμάν 21 Φεβρ. διά Καλντέρα
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7176	άργει εἰς Άργοστολον ἀπό 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8197	διπλήθε Βερμούδας 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ράδης
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Άρκουλη»	22	4949	έφθ. Καλκουτταν 11 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσίαιν»	43	7059	άνεκ. Πιομίνο ἀπό 28 Ιαν. διά Ρέτζιο
ΜΑΡΙΚΑ (λιθ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεκ. Χάλιφαξ 20 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Μαρόλας»	43	7137	άργει Πέρματα ἀπό 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 12 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άνεκ. Χάμπτον ράδης 11 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει Ηντχαμ 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ράδης
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άργει Αμπελάκι ἀπό 1 Οκτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Παναμ-Έουρόπα»	44	10668	εἰς Τάιν, ὑπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΣΤΡΕΛΛΑ (λιθερ.)		έτ. «Μαριοτρέλλα»	21	8395	άργει εἰς Σπέτζιαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Βαλτιμόρην 13 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)		έτ. «Εύκαρπερ»	43	7033	άργει εἰς Φάλ
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβερροαλ»	55	8961	διπλήθε Μπρόνομποττελ 16 Φεβρ. διά Γδυνιαν
ΜΑΡΣΕΛΛ Μ. Χ. (λιθ.)		έτ. «Τράνσοπτρο»	44	7251	διπλήθε Σουεζ 21 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)		Γρ. «Άδρ.-Περο. Κόλπου	27	5185	διπλήθε Σουεζ 16 Φεβρ. διά Έρυθρών
ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνεκ. Τζακάρτα 7 Φεβρ. διά Τελόκ Μπιτόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κόρομικ»	55	23871	διπλήθε Σουεζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Μοτόρες»	53	8452	διπλήθε Μπρόνομποττελ 15 Φεβρ. διά Γδυνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)		έτ. «Νίκη»	44	7232	άργει εἰς Φάλ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μπαλμπίδα»	54	18763	διπλήθε Σουεζ 19 Φεβρ. διά Γδυνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μονθία»	57	8906	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 16 Φεβρ. διά Αμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΖΤΟΡΤΖ		έτ. «Μιρόλάγκα»	55	8425	άργει Ελευσίνα ἀπό 21 Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Γιουνάτεντ»	41	7195	εἰς Αμβέρσαν ἀπό 12 Δεκ.
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)		έτ. «Μότορ»	34	7310	εἰς Γένοβαν ἀπό 31 Αύγ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεολία»	27	6144	διπλήθε Σουεζ 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	εἰς Τοκοπίλαν ἀπό 4 Φεβρ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)		έτ. «Γιουνίβερραλ»	57	9200	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Βομβάν
ΜΑΧΟΥΟΣ (Κοστ.)		Γρ. «Άδρ.- Περο. Κόλπου	18	5182	άνεκ. Μπάραρον ἀπό 22 Ιαν. διά Μπαχρέιν
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάκια»	45	7254	έφθ. Τάιν 19 Φεβρ.
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Αλπεργκασ»	57	11800	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)		έτ. «Λινάρες»	44	7198	άργει εἰς Φάλ
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	άνεκ. Μπαστάρ Μασσούρ 14 Φεβρ. διά Αδεν
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Τεργέστην 23 Φεβρ.
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.)		έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7190	άνεκ. Σεμπούν 18 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λιθ.)		έτ. «Εύποτμια»	58	9200	διπλήθε Θεούταν 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ράδης
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Καστέλλα»	55	20630	έφθ. Όσλευ 21 Φεβρ.
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Μίντρικ»	25	6806	έφθ. Μπιτούγκι 17 Φεβρ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)		έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	έφθ. Τακοράντι 22 Φεβρ.
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)		έτ. «Μιραντόρ»	57	21000	εἰς Γένοβαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθ.)		έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2665	άργει Χιον ἀπό 12 Ιαν.
ΜΙΧΑΗΛ Γ.		έτ. «Άρθιγκτων»	43	7228	άργει εἰς Γάνδην
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)		έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Χάμπτον ράδης 16 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 14 Φεβρ. διά Σαν Ζουαν (Περού)
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιθ.)		έτ. «Άντρια»	56	8000	διπλήθε Τρίνινταν 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανείρον
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Οδεάνικ Πετρόλεουμ»	57	24000	άνεκ. Σιγκαπούρην ράδης 15 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)		έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Φεβρ.
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ιοαδέλλα»	18	3089	έφθ. Φρεντερικόβην 16 Φεβρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)		έτ. «Ηστερό»	43	6674	εἰς Αμβούργον ἀπό 23 Δεκ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΝΟ (δεξ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	διπλήθε Σουεζ 19 Φεβρ. διά Καρθαγένην
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)		έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	διπλήθε Τρίνινταν 18 Φεβρ. διά Ρίον Ιανείρον
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)		έτ. «Καλλάο»	43	7125	εἰς Χάμπτον ράδης ἀπό 31 Ιαν.
ΜΠΑΖΙΛ II (λιθ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεκ. Ρεουνίον 18 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΜΠΑΡΑΚΑΤ (Κοστ.)		Γρ. «Άδρ.- Περο. Κόλπου	11	4475	άνεκ. Πόρτ Σουδαν 18 Φεβρ. διά Αδεν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ράδης
ΜΠΑΤΗΣ (λιθ.)		έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 14 Φεβρ. διά Καλλάδο
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)		έτ. «Ελκερριερ»	44	7207	άνεκ. Ωιλαδέλφειαν 10 Φεβρ. διά Καλκουτταν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. διά Χάμπτον ράδης
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ		έτ. «Άλμα»	44	7256	άργει Νιούπορτ ἀπό 23 Σεπτ.

## H CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP.

116 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

Υπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστῷ γνωστόν, ὅτι ἔχει ήδη ἀναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τὴν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ γενικὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ "MARITEC CORPORATION", διὰ τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν κοιτῶν τῶν πετρελαιοφόρων πλοιῶν διὰ καταλλήλων καὶ ἀκινδύνων ἐντελῶς ΝΕΩΝ φαρμάκων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἀπολύτως ἔτοιμα διὰ νέαν καὶ πάλιν φόρτωσιν δι' οἰονδήποτε εἶδος ἐμπρεύματος.

Ἐπίσης ἀναλαμβάνει τὸν καθαρισμὸν τῶν ύδατοφόρων δεξαμενῶν οἰσουδήποτε τύπου πλοιών.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὰ ἐν 116 BROAD STREET NEW YORK Γραφεῖα τῆς Εταιρίας η εἰς τὰ ἐν Σύρω «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ καὶ ΝΕΩΡΙΟΝ» τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ.

ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	30	9243	έφθ. Σουάνι 21 Φεβρ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	42	7303	όργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	43	7314	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΜΥΚΟΝΟΣ	16	3528	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Δεκ.
ΜΥΡΙΑΜ III. (λιθ.)	45	7255	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 14 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΜΥΡΤΟ	43	7176	ἀνεχ. N. Ορλεάνην 12 Φεβρ. διά 'Αμερικαν
N. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	18	2297	άργει Πέραμα ἀπό 1 Δεκ.
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)	58	12600	εἰς Γκρίνοκ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	56	9990	έφθ. Ρουέν 19 Φεβρ.
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	25	4954	ἀνεχ. Λιβερπούλ 15 Φεβρ. διά Μπόνα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)	57	24000	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 Φεβρ. διά Πακινικ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.)	43	8500	έφθ. Μιδδλεσεμπορι 24 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	45	7176	έφθ. Φίλαδελφειαν 21 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	44	7241	ἀνεχ. Χιούστον 12 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.)	44	7256	διπλήθε Τζιμπούτι 19 Φεβρ. διά Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΤΙΣ (λιθ. δεξ.)	56	9970	έφθ. Χιούστον 17 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)	43	10611	ἀνεχ. N. Υόρκην 20 Φεβρ. διά Βουλγάνη
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)	56	10044	έφθ. Γλασκώνην 21 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	43	9972	ἀνεχ. Αιγαίνερον 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓΝΤΕΡ (λιθ.)	43	8513	έφθ. Γλασκώνην 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΘΑΥ. ΤΕΡ (λιθ.)	43	8490	έφθ. Σαβάννων 20 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΘΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)	43	7228	διπλήθε Τρίνινταν 9 Φεβρ. διά Γλασκώνην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΘΡΗΝΤΟΜ (λιθ.)	43	8479	ἀνεχ. Φίλαδελφειαν 16 Φεβρ. διά Σαβάννων
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	45	7255	ἀνεχ. Γκραλθεσον 7 Φεβρ. διά 'Ειδονυμάσουθ
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	43	8428	ἀνεχ. Μόμπιλ 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)	57	24150	ἀνεχ. Αιγαίνερον 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΑΛΑ	29	4142	εἰς Καλόπαττον ἀπό 7 Δεκ.
ΝΕΠΠΤΟΥΝ (λιθ.)	38	5106	έφθ. Μπόναν 21 Φεβρ.
ΝΕΠΠΤΟΥΝ (παναρ.)	54	5669	ἀνεχ. Γλασκώνην 21 Φεβρ. διά Κέυ Ουέστ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	21	5686	έφθ. Ρόττερνταν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	52	11267	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	10	1182	άργει Μπάρρουον ἀπό 4 Νοεμ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	53	12395	άργει Τάραντα ἀπό 16 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	18	2437	έφθ. Καέν 14 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)	44	7255	άργει Μπρούτες ἀπό 5 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	43	7121	έφθ. Ρόττερνταν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	37	7991	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΙΚΟΣ	42	7290	άργει Μπλακγουάτερ ἀπό 30 Ιαν. διά Μανάτι
ΝΙΚΥ (λιθ.)	45	7003	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 23 Φεβρ.
ΝΙΚΟΙΑ (Κοσταρ.)	53	9188	έφθ. Βαλτιμόρων 19 Φεβρ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	18	3335	άργει Μπερντάιλντ ἀπό 14 Δεκ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	28	9002	έφθ. Σαβάννων 18 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	47	6857	εἰς μεταφοράς Σουεζ-Ράς Κάριμπ
ΝΟΡΘ ΚΙΓ' (δεξ.)	56	10632	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	52	12191	ἀνεχ. Μπακρέιν 11 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΘ ΛΑΙΑΗ (λιθ.)	53	5826	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 20 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	41	5079	άργει εἰς Φάλ
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	55	18210	ἀνεχ. Ούμι Σαιδ 15 Φεβρ. διά Γαλλιαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	43	7027	άργει Αμπελάκι ἀπό 26 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	52	12029	ἀνεχ. Μπαδούργον 20 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	44	7248	έφθ. Ρόττερνταν 7 Φεβρ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	44	7054	διπλήθε Γιβραλτάρ ἀπό 29 Ιαν. διά Γουίλιγκτων
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοοτ.)	42	7251	ἀνεχ. Βαγκούθερ 19 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	22	7765	έφθ. Κιουρασάο 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	45	7148	εἰς Πειραιά ἀπό 14 Φεβρ. (ἐπισκευαι)
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	43	7176	άργει εἰς Καλάμας ἀπό 4 Φεβρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	44	7061	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 10 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	52	12577	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 12 Φεβρ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	24	5789	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Φεβρ.
ΝΤΕΡΜΠΥ (λιθ. δεξ.)	56	10545	ἀνεχ. Βρέμην 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	57	10200	εἰς Ιαπωνιαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	44	7256	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταν
ΝΤΟΝ ΑΝΔΡΙΤΡΙΟΣ (λιθ.)	46	8257	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΔΗΜΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	31	8210	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 14 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	57	9400	έφθ. Ρόττερνταν 15 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	54	11208	εἰς Ρόττερνταν ἀπό 18 Οκτ. (ἐπισκευαι)
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	57	9400	ἀνεχ. Ρόττερνταν 20 Φεβρ. διά Γκούλφορτ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	56	8716	διπλήθε Λάδοεντ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λιθ. δεξ.)	55	11380	ἀνεχ. Μαρακάπιον 16 Φεβρ. διά Νόρδερον Ρείντζ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	55	8690	διπλήθε Λάδοεντ 19 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	44	7244	άργει Κάρδιφ ἀπό 30 Αύγ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	56	10580	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. διά Βέλγιον
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	44	7190	διπλήθε Χονολουλού 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΥΜΦΟ	44	7175	έφθ. Σίδνευ 16 Φεβρ.
	54	8062	έφθ. Βενετίαν 14 Φεβρ.

**Ο "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ",  
ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΑΣΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ  
(ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ",  
ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ 97 - ΛΕΩΦ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α" (ΓΑΝΙΑ) ΤΗΛ. 42.973  
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



Τὰ Φροντιστήριά μας ήργισαν λειτουργούντα διὰ τὰς προσεχεῖς διπλωματικάς ἔξετάσεις τῶν υποψηφίων Μηχανικῶν Εμπορικοῦ ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι ἐκπαιδευτικά τμῆματα:

- 1.— 'Ατμομηχανικῶν Α'. Τάξεως
- 2.— Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Α' Τάξεως
- 3.— 'Ατμομηχανικῶν Β' Τάξεως
- 4.— Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Β' Τάξεως.
- 5.— 'Ατμομηχανικῶν Γ' Τάξεως
- 6.— Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Γ' τάξεως
- 7.— Πρακτικῶν Μηχανικῶν (Μηχανοδηγῶν)

ΑΠΟΔΟΣΙΣ : Εἰς ὅλας ἐν γένει τὰς ἔξεταστικάς περιόδους ἐσημειώθη ἀρίστη ἀπόδοσις καὶ αἱ ἐπιτυχίαι τῶν υποψηφίων τῶν Φροντιστηρίων μᾶς ἥσαν 100 %.

ΚΑΘΗΓΗΤΑI : "Αριστον θιδακτικὸν πρωτωπικὸν ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀνωτέρους Αξιωματικοὺς Μηχανικοὺς τοῦ Β. Ν. ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἄλλους ἐκλεκτοὺς Καθηγητάς λίαν ἐμπείρους.

Τὰ Φροντιστήριά μας ἀναλαμβάνουν υπευθύνως καὶ ἐντελῶς ζωρεάν τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἀναγκαιούντων πιστοποιητικῶν καὶ ἔλλων δικαιολογητικῶν τῶν υποψηφίων διὰ τὰς ἔξετάσεις.

Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον λειτουργούν εἰδικὰ τμῆματα σκένες οἰκονομικῆς ἐπιβαρυνσεως.

Παρέχεται πάσα οἰκονομικὴ διευκόλυνσις.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΓΓΡΑΦΑΙ :

Καθ' ἕκαστην 9 — 1 π.μ. καὶ 6 — 9 π.μ. εἰς τὰ Γραφεῖα—Διδακτήρια τῶν Φροντιστηρίων μας :

α) Όδος ΙΙ Μεραρχίας 23α ('Εκπαιδευτήρια 'Αρχιμήδης) Τηλ. 475-367.

β) Γωνια Βασιλίσσης Σοφίας 97 καὶ Λεωφόρος Γεωργίου Α'. (Πρότυπα Φροντιστήρια «Αρχιμήδης»), Τηλέφ. 42.973.

ΟΛΚΑΤ (λιθ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άργει 'Αμπελάκι από 2 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανοαστλάντικα»	53	17362	άνεχ. Πειραιάς 18 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόλαμας»	54	13652	άνεχ. Θίλαδελφειαν 19 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΤ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652	έθ. Νέαν 'Ορλέανην 11 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόλαμας»	54	20453	έφθ. Μασσαλίαν 7 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΓΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτυς»	53	14221	άνεχ. Βαλτιμόριν 10 Φεβρ. διά Σαούδ. 'Αραβιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΓΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14009	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17725	άνεχ. Μπουένος 'Αιρες 11 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'ΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	άνεχ. Λας Πάλμας 18 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Φερρόλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διά Θίλαδελφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709	άνεχ. Γενόβαν 22 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 18 Φεβρ. διά Θίλαδελφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 Φεβρ. διά Αύστραλιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	έφθ. Φερρόλ 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουντ 'Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Μπακρέιν 16 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Φεβρ. διά Φερρόλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Πεσσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	άνεχ. Πουέρτο νά Κρούζ 12 Φεβρ. διά Θίλαδελφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Πουέρτο νά Κρούζ 20 Φεβρ. διά Θίλαδελφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	έφθ. Φίλαδελφειαν 20 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ θλε'ΓΜ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	έφθ. Παλέσιο 15 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	13580	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μονούδρο»	54	20611	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	43	7028	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 22 Δεκ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)		27	8627	άργει 'Αμβούργον από 2 Αύγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΟΜΠΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Φεβρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρείντερ»	44	7211	έφθ. Τρίνινταν 1 Φεβρ. (διά N. 'Ορλεάνην)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΓ'ΙΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	άνεχ. Τρίνινταν 14 Φεβρ. διά Παραμαριμό
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2174	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 28 Ιαν. διά Μπαγκόκ
ΣΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άλα Εμπρέσσα»	55	20616	άνεχ. Μένα έλληναν 11 Φεβρ. διά Κουΐνανά
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Ταλκαχουάνο 18 Φεβρ. διά Σάν 'Αντόνιο
ΟΣΕΑΝ ΔΛΩΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρδολ»	43	7211	έφθ. Μόρι 19 Φεβρ. (επισκευαί)
ΟΣΕΑΝ ΗΡΓΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανούσσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 16 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκβίλλα»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 29 Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΠΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαιν»	43	7194	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	42	7221	εις Βαλτιμόρην από 24 Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	άνεχ. Περιοχών Κόλπον 20 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	έφθ. Κιασσιούνκ 11 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	έτ. «Αουντάζ»	23	7246	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Ιαν.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάϊ Στάρ»	44	7248	διπλήθε Χονολουρίου 3 Φεβρ. διά Τοιμπά
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	άργει εις Χαλκίδα από 4 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 13 Φεβρ. διά Βερακρούζ
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανια»	32	6430	άργει Βαλτιμόρην από 18 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ.
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Όρια»	56	12807	άργει Σεμπού 17 Φεβρ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7224	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΓΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει εις Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΠΑΛΑΜΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άργει εις Κέαν από 30 Ιαν.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμα»	20	5182	άργει εις Κολόμπο από 24 Αύγ.
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	άνεχ. Βερακρούζ 6 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Αρίασ»	56	10486	έφθ. Λός 'Αντζελες 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρες»	56	16100	άνεχ. Περα. Κόλπον 18 Φεβρ. διά Σπέτζιαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άκμες»	57	10000	εις θέσιν 33.51 Β.-29.58 Δ. Φεβρ. 18 διά Πουέρτο 'Ορντες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Μόρι 8 Φεβρ. διά 'Ιννοσιμά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθ.)	έτ. «Ελίξιζον Τράνονπορτ»	57	8500	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	έφθ. Φόβεύ 8 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	άργει εις Τάραντα από 23 Νοεμ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. «Μαρίνος - Θράγκος	20	6542	εις Ρόττερνταμ από 15 Ιαν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδίλια»	29	6598	άργει Πέραμα από 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ριό Χόντο»	43	8474	έφθ. Λιθερόπουλ 21 Φεβρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	διπλήθε Κωνύμιον πολιν 17 Φεβρ. διά Βευλγαρίαν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι	25	4687	άργει Μπάρρουν από 17 Οκτ.
ΠΑΡΑΛΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Φεβρ.
ΠΑΡΚΟΡΑΔΙ	έτ. «Κοράλλα»	30	3806	εις Βιζαγκαπατάμ από 29 Ιαν.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	εις Αμβέρσαν από 14 Ιαν.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)	έτ. «Πεγκόρο»	45	7202	άργει Τσάρλεστον 20 Φεβρ. διά Γκάλθεστον
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Γουίντ»	44	7255	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αϊτζιάν Μάρε»	37	9933	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Φεβρ. διά Κιασσιούνγκ
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΙΟΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Παιονίρ»	56	10060	διπλήθε Ντόρερ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Πιούνιτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Μπάραρον 18 Φεβρ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	εις Τσάρλεστον από 28 Ιαν.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Τσάλλεντζερ»	57	10173	άνεχ. Αμβέρσαν από 14 Δεκ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρο»	45	7251	εις Σαδάνναν από 27 Δεκ.
ΠΕΛΩΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμυσοκ»	45	7054	άνεχ. 'Αγκουάντα 19 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	εις Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ Α'Ι.ΔΑΝΤ	έτ. «Μάντασκ»	36	7236	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Μαδρᾶς
ΠΕΡΑ ΜΗΝΗΣ (λιθ.)	N. Γ. Λιθανός	58	6600	εις Ρόττερνταμ από 1 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	εις Ρόττερνταμ από 1 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Κάνοντους»	56	8240	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλήρας»	55	15800	έφθ. Τζακάρταν 20 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοντους»	43	7221	άνεχ. Αμπερτραντ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	10800	εις Σύρου από 10 Οκτ. (επισκευαί)
ΠΗΓΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Ελληποντος»	45	7056	έφθ. Στεττίνον 8 Φεβρ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. Γκαδάτα 20 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΠΙΤΣΑ X.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Κολόμπο ρόδς 20 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Καλκούταν 11 Φεβρ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Σεβίλην 2 Φεβρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαιντ 'Ανάργυροι»	24	1435	άργει Ελευσίνα από 30 Ιαν.
ΠΟΛΙ	έτ. «Πανομάς»	54	9188	άργει Φλωρίδας από 21 Ιαν.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σκυρών»	43	7258	άργει Φλωρίδης από 21 Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοστ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Βαγκούθερ 20 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λιθ.)	έλληνικα συμφέροντα	57	8549	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιθ.)	έτ. «Άντρια»	57	9167	άνεχ. Στανλόου 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρπα»	43	7257	διπλήθε 'Ελσινορ 15 Φεβρ. διά Δάντοικ
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαίντσ»	38	2646	άργει Ελευσίνα από 30 Ιαν.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άργει Φλωρίδης από 29 Ιαν.
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	Μαρίνος - Θράγκος	21	7536	έφθ. Βαγκούθερ 20 Φεβρ.
ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κανούν»	43	10576	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	εις Αμβέρσαν από 13 Δεκ.
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος - Θράγκος	22	6887	εις Αμβέρσαν από 24 Νοεμ.
ΠΟΥΛΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράπορτ Θερερο»	24	4928	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 26 Νοεμ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν

ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11500	εις θέσιν 48.2 Β.-7.48 Δ., φεβρ. 12 διά Χάμπτον ρόδς
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Προμηθέυς»	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μαρούρ 1 φεβρ. δι' Εύλαρο
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήποντος»	43	7128	άργει Σύρον ἀπό 1 Νοεμ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Προσπέριτυ»	44	7230	άργει Πειραιᾶ ἀπό 29 Ιαν.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	εφθ. Χούλι 15 φεβρ.
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίγκουες»	57	24000	άνεχ. Λός Αντζελες 5 φεβρ. διά Πακνιγκ
ΡΑΥΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άργει εἰς Φάλα
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκα»	11	2255	διῆλθε Σουέζ 16 φεβρ. διά Μομπάσα
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	άργει εἰς Φάλωνικ ἀπό 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατοφίκα»	44	7226	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 φεβρ. δι' Αμέρεραν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7111	άργει Ελευσίναν ἀπό 14 Ιαν.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερ Σῆ»	55	21050	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 6 φεβρ.
ΡΟΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουίστα»	24	5509	διῆλθε Ντόρε 21 φεβρ. διά Βαλτιμόρου
ΡΥΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοσσεάνικα»	56	21000	έφθ. Νέαν Ορλέανην 8 φεβρ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σουπρέμι»	43	4233	άργει Γάνδην ἀπό 20 Οκτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντι»	44	7176	άνεχ. Ναγκασάκι 16 φεβρ. διά Χαϊφόγκ
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στανχαλ»	30	4105	άργει Σπετζιαν ἀπό 2 Ιαν.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει εἰς Σύρον ἀπό 13 Αὔγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	εἰς Συρακούσας
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άντινιο»	17	5685	διῆλθε Κωνιόν πολιν 17 φεβρ. διά Νοβορωσίκην
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άργει εἰς Σπετζιαν ἀπό 8 Οκτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαίν 12 φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρίβερ Μπλάκγουώτερ ἀπό 2 Δεκ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνις»	43	7259	έφθ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 19 φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άργει εἰς Φάλα
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	διῆλθε Παναμάν 21 φεβρ. διά Γιοκοχά:αν
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Έρκορντης»	42	7125	άνεχ. Σύρον 16 φεβρ. διά Τζέδδαν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Εγδενίαν ἀπό 16 Ιαν. δια Τζέδδαν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολυφύμος»	18	1260	έφθ. Εγδενίαν 16 φεβρ. δια Τζέδδαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	έφθ. Εμδεν 21 φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει εἰς Καρδίφ ἀπό 14 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	άνεχ. Κόμπον 3 φεβρ. δι' Αμαγκασάκι
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	διῆλθε Παναμάν 14 φεβρ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακούάνα»	43	7164	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 φεβρ. διά Λισσαδώνα
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Πλαναθήνα»	43	7179	διῆλθε Παναμάν ἀπό 11 Ιαν. διά Γιαθάτα
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 φεβρ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει Αμπελάκι ἀπό 7 Αὔγ.
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Τάμπαν 17 φεβρ. διά Ταμπικο
ΣΑΠΩΦ	έτ. «Τέρμαρη»	44	7212	άνεχ. Λός Αντζελες 21 φεβρ. διά Λονδίνον
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ρίβερ Μπλάκγουώτερ ἀπό 13 Ιαν.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	άργει Ελευσίναν ἀπό 6 φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16216	εἰς Μάλταν ἀπό 10 Δεκ.
ΣΗ ΑΓΓΛ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	42	6117	έφθ. Αιθερόουλ 16 φεβρ.
ΣΗ ΜΑΤΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	άργει Αιθερόουλ 20 φεβρ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμας»	44	7063	άργει Αιθερόουλ ἀπό 18 Σεπτ.
ΣΗ ΣΠΡΑΗ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσα. Τράμπη»	43	7191	διῆλθε Παναμάν 18 φεβρ. δι' Αγγλιαν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Σάντον 13 φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΣΙΛΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν	43	7275	άνεχ. Ασσούπαν 9 φεβρ. διά Ρόττερντομ
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Κάθυμ»	21	6735	έφθ. Μπάραρον 12 φεβρ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Ρόττερντομ 20 φεβρ.
ΣΚΟΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρον ἀπό 4 Οκτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18 Ιαν. (έπισκευαι)
ΣΟΥΤΙΓΟΥΩΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σουίτγουώτερ»	43	10172	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 10 φεβρ. (έπισκευαι)
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Τζόλμπο»	19	6547	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 12 φεβρ. δι' Οζάκαν
ΣΟΥΝΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κηφισοία»	43	7236	άνεχ. Μασσαλιαν 15 φεβρ. δια Νικαίαν
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	διῆλθε Κωνωντανιούπολιν 18 φεβρ. διά Κωνωτάντζεν
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εξέλιορη»	57	10398	άνεχ. Μόζι 18 φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	Κ. Ατυχίδης	25	6810	εἰς Όδσσον 1 φεβρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Άιολος»	43	7199	έφθ. Βερμούδας 22 φεβρ. (διά Βαλτιμόρου)
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Ντουάλα 12 φεβρ. διά Χάιφαν
ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΚΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20638	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπάσσοι»	44	7183	άνεχ. Λίδανον 18 φεβρ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΣΤΑΡΑΣ (λιθ.)	έτ. Νέποντου Τάνκερς»	56	30159	διῆλθε Σουέζ 16 φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει εἰς Φάλα
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	εἰς Πειραιᾶν ἀπό 1 Δεκ. (έπισκευαι)
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	έφθ. Λιθερόουλ 17 φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άργει εἰς Φάλα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (άνδυρο.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Λίδανον 18 φεβρ. δι' Αμδούργον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας ἀπό 6 φεβρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (άνδυρο.)	έτ. «Μπελένη»	43	7235	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 13 Δεκ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	44	7330	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 17 Οκτ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άτανάσιο»	15	2557	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 17 φεβρ. διά Τεργέστον
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μόναρβα»	43	7131	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 15 Δεκ.
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	56	20250	άνεχ. Αρούμπαν 17 φεβρ. διά Βοστώνην
ΤΖΕΙΓΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Σπλέρερες»	43	7231	έφθ. Οζάκαν 5 φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει εἰς Ελευσίνα
ΤΖΕΝΕΡΑ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Τζελορίαννα»	44	7026	άργει Ελευσίναν ἀπό 27 φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	εἰς θέσιν 36.1 Β.-8.58 Δ., φεβρ. 16 διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Κονκόρτρια»	20	3526	άργει εἰς Χίον ἀπό 11 Σεπτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπό»	54	18717	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 18 φεβρ. διά Φόλευ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	άνεχ. Κιουρασάο 8 φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
TINA ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 24 Ιαν.
TINI (δεξ.)	έτ. Μαρίνος - Θράγκος	20	6036	άνεχ. Κιουρασάο 14 φεβρ. διά Λονδίνον
TIPYNE (λιθ.)	έτ. «Νερέίντη»	44	7258	διῆλθε Τρίνινταντ 21 φεβρ. διά Ρίο Ιανέρον
ΤΟΡΜΟΓΛ (λιθ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	έφθ. Λιθερόουλ 11 φεβρ.
ΤΟΤΙΛΑ	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	26	4528	άνεχ. Μαδρᾶς 12 φεβρ. δι' Αδεν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 φεβρ. διά Μπάνιας
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανούδη»	57	24150	εἰς Λισσαδώνα ἀπό 18 Ιουλ. (έπισκευαι)
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜΠ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Αύγουστου ἥρχισαν.

Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον ιδιαίτερα μαθήματα, χωρὶς ἐπὶ πλέον ἐπιδάρυνσιν.

Τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. εἰς τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου είχον τὴν μεγαλυτέραν ἐπιτυχίαν.

Τὸ Φροντιστήριον διαθέτει εἰδικὸν Τμῆμα διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν υποψηφίων Μηχανικῶν εἰς οὓτι άφορά τὰ πιστοποιητικά των.

Ἐπίσης, διαθέτει όλα τὰ βιβλία τὰ σχετικὰ μὲ τὰς ἔξετάσεις.

Πληροφορία καὶ ἔγγραφαί εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Φροντιστηρίου: ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, τηλ. 470-752, Πειραιεύς.

ΤΡΑΝΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεθ.)	.....	έλληνικά ουμφέροντα	31	8923
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	.....	έτ. «Ιντερμάρεψι	30	9097
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.)	.....	Ηλ. Γ. Κουλουκούντης	44	7388
ΤΡΑΝΣΠΟΛΟΥΣ (δεξ.)	.....	έτ. «Τρανσάλαντικη	43	9795
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	.....	έτ. «Τρανακάστωρ	30	9100
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιθ.)	.....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΣΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ. «Ντε Κολόνι»	57	10493
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιθ.)	.....	έλληνικά ουμφέροντα	44	10441
ΤΡΙΤΩΝ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235
ΤΣΑ	.....	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10448
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	.....	Π. Κυπριανού	18	5285
ΤΥΧΑ	.....	Φ. Κυπριανού	18	5729
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ. «Ρούγιαλλ»	42	7035
ΦΑΙΓΡΤΡΕ'ΙΝΤ (λιθ.)	.....	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615.
ΦΑΙΚΟΝ	.....	έτ. «Φαιτρέτεντ»	21	6675
ΦΑΝΤΟΜ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132
ΦΑΡΑΛΙΣ	.....	έτ. «Μιρμαΐντηντ»	57	24000
ΦΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Ινκάικα»	45	7263
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθ.)	.....	Κ. Αργυρός	17	1875
ΦΛΩΡΑ	.....	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247
ΦΛΕΒΑΡΙΟΤΙΣΣΑ	.....	έτ. «Οσαεν Γουαίνς»	36	2678
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	.....	Μαρίνος — Φράγκος	44	7279
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λιθ.)	.....	έτ. «Καλντελ»	44	10983
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	.....	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ (λιθ.)	.....	έτθ. «Νολίντο»	21	3522
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	.....	έτ. «Ναιτζιάν»	42	7181
ΦΡΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	.....	έτ. «Ναιτζιάν»	43	7333
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιθ.)	.....	έτ. «Ντέλ Κολόνι»	42	7172
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιθ.)	.....	έτ. «Πορτοφίνο»	56	10483
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθερ.)	.....	έτ. «Πάναξια Σαλίνας»	43	7151
ΧΑΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ. «Νίλ»	57	23664
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Οσαεν Κάργκο»	56	10583
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιθ.)	.....	έτ. «Γκρόμαρ»	43	7242
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιθ.)	.....	έτ. «Πτερωτήν»	43	7224
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	.....	έλληνικά ουμφέροντα	38	9475
ΧΛΟΗ (δεξ.)	.....	έτ. «Τρανσοστεάνικα»	54	15749
ΧΟΚ	.....	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	.....	έτ. «Ιντερνάνιοναλ»	42	7092
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Λιόν»	44	7150
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ. «Πιουάνιτεν Κρόσι»	53	12513
ΧΡΥΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Γκρόσοντα»	43	7258
ΧΡΥΣ Χ. (λιθ.)	.....	έτ. «Ούντσωρ»	43	7243
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιθ.)	.....	έτ. «Σέντραλ»	43	7180
ΧΡΥΣΑΝΘ Λ. (λιθ.)	.....	έτ. «Σιόνιν Σιππερς»	55	23930
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	.....	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιθ.)	.....	έτ. «Μαρακάιο»	44	7256
ΩΚΕΑΝΙΑ	.....	έτ. «Τρανσοστεάνικα»	42	7084
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Ρόμπλον ντέ Όρο»	40	5557
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 37ης ΣΕΛΙΔΟΣ)  
εις 'Αλεξάνδρειαν 25 Φεβρουαρίου — 5 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις εις λιμένα τής Ινδονησίας.

«ΠΛΑΝΕΤΗ» (λιθερ.) 10.920 τόνων έ.ώ. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10-12 μίλια/ώρα, μέταναλωσιν 26—27 την. πετρελοίων), τάμιος-ταύρωρ διά ταξίδιον από 'Ινδιας εις Εύρωπην ή 'Αφρικήν 13), παράδοσις εις Καλκούνταν 19—25 Μαρτίου, με έπαναπαράδοσιν εις λιμένα Δυτικής 'Αφρικής, έτον με έπαναπαράδοσιν εις Μεσόγειον (12).

#### ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας), ιδιαίτερο όρο, φόρτωσις 13 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (σημ. άμερικανικό) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης ή άμερικανικές λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. καθαρού πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 17 1/2 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Φεβρουαρίου.

«ΤΙΝΙ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 15 1/2 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 18 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ-Τ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 22 Φεβρουαρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ-Σ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Φεβρουαρίου.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιθερ.) από λίμνην Μαρακάιπον 15.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα Κόλπου, 50% έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Φεβρουαρίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Not. 'Αφρικής) από λιμένας Περσικού Κόλπου 24.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου διό Καρθαγήνην 47 1/2 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, μέσα Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ» (λιθερ.) από Τομπάκιον 19.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 24 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 4 Μαρτίου.

«ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης

εις λιμένας 'Ιταλίας ή θερινός. εις Συρακούσας  
άργει Ρόττερνταμ από 27 Ιαν.  
έφθ. 'Αρούμπαν 12 Φεβρ.  
άργει εις λιμένας 'Αγγλίας  
άνεχ. Βομβάν 18 Φεβρ. διά Καράτοι  
διπλήθε θερινόν 20 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού  
άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν  
άνεχ. Χιροσίμα 28 Ιαν. διά Βρετ. Κολομβίαν  
άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 8 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας  
άνεχ. Λονδίνον 31 Ιαν. διά Πόρτ Εδεργκλαντ  
άργει Πειραιᾶ από 24 Ιουλ.  
διπλήθε Σεπτέμβριον 20 Φεβρ. διά Γένοβαν  
άνεχ. Λιπτάλ Πέντρο 21 Φεβρ. διά Γκράμερον  
εις θερινόν 23.54 Β. — 158.30 Α., Φεβρ. 14 διά Σουμάτραν  
άνεχ. Τζακάρταν από 16 Ιαν. διά Σουραμπάνγια  
άργει Ζεζμπρούγκε από 25 Ιαν.  
άνεχ. Άγιον Φραγκίσκον 17 Φεβρ. διά Λός Αντζελες  
άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ. διά Γκάλθεστον  
άργει Μπράμπιλ από 12 Αύγ.  
άργει εις 'Αμπούργον  
άργει εις 'Αμπούργον  
άργει εις Έλευσίναν  
έφθ. Νέαν 'Ορκρην 20 Φεβρ.  
άργει εις Σύρον από 15 Σεπτ.  
άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 7 Ιαν.  
έφθ. Νεάπολιν 5 Φεβρ.  
έφθ. 'Αινδούργον 22 Φεβρ.  
άργει Γάνδην από 16 Φεβρ.  
εις Τεργέστην από 10 Ιαν. (έπισκευα)  
έφθ. Μπάνιας 21 Φεβρ.  
άνεχ. Περικόν Κόλπον 19 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ  
διπλήθε Τρινιντάντ 11 Φεβρ. διά Κείπ Τάουν  
έφθ. Ριγιέκαν 18 Φεβρ.  
εις Βαλτιμόρων από 21 Ιαν.  
άνεχ. Αρούμπαν 12 Φεβρ. διά Λάδοεντ  
έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Φεβρ.  
έφθ. Μοντεβίδεο 21 Φεβρ.  
άργει Νιούπορτ από 13 Ιαν.  
έφθ. Νεάπολιν 10 Φεβρ.  
άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 22 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας  
διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. (άπο 'Ινδιας, διαταγάς)  
άργει 'Αμπελάκι από 8 Δεκ.  
άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.  
έφθ. Χάδον 14 Φεβρ.

13.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 Μαρτίου.

«ΟΥΡΑΓΚΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΟΙΛΑΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άλλα πετρελαία διό Νόρδερν ρίντην 55 % έπι έλαστον τής βάσεως τού άμερικα

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**

Auf dem Sande 1

After office - Hours:

Telegrams: ASKITIS

Telephone: 36 71 13/14

45 21 21

**E. E. SHARP & SONS, LTD**

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 158)9. HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

57165, FONTENOY STREET, LIVERPOOL, 3,  
69, ST VINCENT STREET, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

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

**VISCONTI BROS**

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι των Έλληνικών πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159

Cables: VISCONTI-VENICE

VENICE - ITALY

Phones: 28779

Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr. HERMES  
CAPE TOWN

**HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED**

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΑΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής, καταστρώματος  
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

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

**S. G. COTTAKIS**  
SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63. Rue Nebi-Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI ALEXANDRIA

**ΚΕΡΚΥΡΑ**

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

ΤΗΑ ΔΙΕΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ" - ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

**JOKESEN & HANDSAEM, S.A.**

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE  
ST. NAZAIRES • NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted)—  
C. P. FRESHWATER, 101 Leadenhall Street, London E.C. 3  
Telegrams: "FRESUPPLY, FEN." Telephone: AVEnue 4773

LIVERPOOL: "POLLEXFEN & CO. LTD.", Chapel Chambers North  
28, Chapel Street.  
Telegrams: "POLLEXFEN.."  
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.  
Telegrams: "LINDEN.."

GLASGOW: "POLLEXFEN.."  
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.  
Telegrams: "LINDEN.."

**AUSTRALIAN GENERAL TRADING  
& SHIPPING CO. PTY. LTD.**

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.

"SCOTTISH HOUSE,, TEL.- CABLES: "SPIRO,, SYDNEY

SYDNEY - NSW

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΛΙΑΔΗΣ

GENERAL SHIPPING AGENCY

**E. ARVANITOPOULOS & CO.**

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 ΝΑΦΤΙΚΑ

**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

**C. G. VARCADOS & CO.**

SHIPCHANDLERS

A D E N

Cable address: "VARCADOS,

Provisions and General Groceries  
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

### HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 PARK ROAD

LIVERPOOL 8.

183/185 REGENT ROAD

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH., ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔξυπηρέτησον.

### GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29

TELEGRAMS: AUSRUETUNG BREMEN

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

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53.154

### EIS THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG 111 GERMANY

THA. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "ERMIS,"

BREMEN: LANGENSTR 136  
EMDEN : HANDELSHOF

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ  
F. MOSNY

### ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS  
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS  
DEVONSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE  
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate: 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

### LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

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

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους  
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος  
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"

Γνωστού διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ  
Ναυτιλιακά ζητήματα.

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.

### D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF 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."

### ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,  
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΠΡΙΘΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ  
ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΙΤΟ ΤΟ  
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES", LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

### JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas & Co. Succrs)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

### "BUGSIER,"

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG II.

Johannishollwerk 10

Telefon 31 12 81

Night 27 27 68

Salvage - Tugs stationed North Atlantic,  
North Sea and Western Baltic.

Wireless Call-Signal for all Salvage Tugs: DAAB

All kinds of Salvages and Towages undertaken.

Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.

# 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 NIGHT 3-5730  
6-4564

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES: **(NASSOS)** STEAMER POINT "PHONE,"  
"P.O.BOX," 1227 ADEN 2096

SHIPCHANDLER  
GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:  
UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS  
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2  
GREECE: LYCOUDI BROS  
33, AKTI MIAOULI - PIRAEUS

**SHIPSTORES**  
**RUDOLF BREMICKER**

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικών καταστρώματος και μηχανής.  
Τροφοδοσίαι.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM  
TEL. 4441/2 81672 / 83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΔΟΣ  
ΔΙΛΥΟΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS  
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2  
Telegrams: AGESILAUS - LONDON Telephone: BISHOPSGATE 1343

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL  
2247 MARGINAL WAY  
SEATTLE WASHINGTON

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

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

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE  
OF

MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE  
AND  
DIESEL LUBRICATING OILS.

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

AGENTS AT PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY COMPANY  
14a George Skouze Street. Tel. No. 474,479

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

COLOMBO I. (CEYLON)

Cable Address: "COMPLYSHIP" "HIRDARAMANI BUILDINGS,"  
65 CHATHAM STREET Telephone: Office - 6406  
Stores: 59/7 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  
DEVENSHIRE CHAMBERS 146, BISHOPSGATE  
LONDON E.C. 2  
Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams: AGESILAUS, LONDON

**BARTHELS & LUEDERS**

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

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

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

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

GRAIN FITTING & TRIMMING

Telegrams: "GENICOLAOU,  
LONDON

# GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ  
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΝΑΥΑΩΣΕΙΣ  
ΑΝΟΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone | 5882  
Whitehall 3 | 5883  
5884

Cables: FINAMUS-NEW YORK  
ALL SHIPPING CODES

## R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phones: 20.785-20.786

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

'Από MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχρις CALCUTTA

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

'Αντιπροσωπευομένους παρὰ τοῦ 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

Τίμαι άσυναγώνιστοι. — Ταχεία και πλήρης διεκπεραιώσις. — Έργασία και άποδοσίς ήγγυημέναι.

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

## "ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ  
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4  
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

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

## DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ ναυλώσεις.

'Αντιπρόσωποι τῶν Βρεταννικῶν ύφαλοχρωμάτων (Torpedo Brand). Γραφεῖα εἰς Οζάκα, Κόμπε καὶ Γιοκοχάμαν, ύποπρακτορεῖα εἰς δόλους τοὺς βασικοὺς λιμένας τῆς Ιαπωνίας.

# 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	ΚΟΛΩΝΟΥ	Οδός Συρράκου 5	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» 'Αθηνάς 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86	ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» 'Αθηνών & Ηπείρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» 'Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γανία Μαυρομιχάλη — Καλλι-	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου άριθ. 6
ΒΑΘΗΣ	» 'Αριστοτέλους 15α	N. ΙΩΝΙΑΣ	δρομίου	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	'Οδός Μικράς 'Ασίας 11	ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός 'Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47	Ίφιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Εύπυχιου 23		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Θησείων 1	ΠΛΑΚΑΣ	» Πατησίων 164		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	» Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	» Νέας 11 & Πανδρόσου		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Πλαν. Τσαλδάρη (Πει.-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ραιών) 87		Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2		
			'Οδός Σωκράτους 31		

### Π Ε Ι Ρ Α Ι Ο 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

Α.Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡ-  
ΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑ-  
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-  
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-  
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

### ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

## ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΔΙΝΩ: COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

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

## ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

## THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE : LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO,,

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ” (HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.  
 Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.  
 Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ,  
 ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Ἐπίσης
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ  
 και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
 ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και  
 ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

THE FENTON STEAMSHIP C<sup>O</sup>. 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 SCHIFFARHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"  
 ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRSEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"  
 ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRSEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμματί)

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525  
 NIGHT 4456

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

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

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS  
 COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:  
 MANSION HOUSE 9131

*N. Kassimatis, Ltd.*

LOURENCO MARQUES

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

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
 62 Av. ALVARES CABRAL

Σ. ΚΟΝΤΟΣ & Δ. ΤΖΑΝΕΤΑΤΟΣ Ο.Ε.  
 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:  
 ΣΟΛΑΚΟ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
 ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ  
 ΑΣΤΙΤΓΟΣ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
 474.497 — 475.034

# BANQUE GENEVOISE DE COMMERCE ET DE CRÉDIT

MAISON FONDÉE 1868

PLACE DE HOLLANDE - ANGLE RUE DIDAY

## GENÈVE

CASE STAND 4 73 19

TELEGRAMMES :

BANCOCRED GENÈVE

TELEPHONES : 24 22 60

CHÈQUES POSTAUX 1. N. 1

TÉLEX No. 22320

## "TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON REPUBLIC OF PANAMA

### SHIP CHANDLERS

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

## SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έχασφαλίζει πλέον ίκανο-ποιητικήν έκτέλεσιν των έπισκευών, παρά αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰ «Λίμπερτους» Ιδίως, διὰ τὰ δόποῖα ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ύπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἔγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἐναντὶ παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ὀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ εύνοϊκῶν συνθηκῶν ἔργασίας

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

# ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Η ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ  
ΜΕ ΕΙΔΙΚΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- 'Αποστέλλετε πάντοτε τὰ ἐμβάσματά σας μόνον μέσω τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἔξυπηρέτησιν.
- Αἱ οἰκογένειαι σας θὰ τυγχάνουν εἰδικῆς φροντίδος.

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ἀν εύρισκεσθε ζητήσατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον 'Αφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Εχετε ύπ' ὅψιν σας ὅτι, εἰς ὀλόκληρον τὴν 'Ελλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος καὶ 'Αθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετούν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

# Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ε ἵν αι

## Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ

'Επικοινωνήσατε μὲ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS  
6, OLD JEWRY LONDON E.C. 2

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS

EGYPT: ALEXANDRIA - 24, CHÉRIF PACHA STREET  
CAIRO - 15, TALAAT HARB PACHA STREET  
PORT-SAID - FUAD 1st STREET

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS

CYPRUS: NICOSIA, LIMASSOL, FAMAGUSTA

AFFILIATED BANKS:

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

MAIN OFFICE: 960, AVENUE OF THE AMERICAS, NEW YORK  
BRANCH AT: 139, WILLIAM STREET, NEW YORK

THE SOUTH AFRICAN BANK OF ATHENS LTD

MAIN OFFICE: 116, MARSHALL STREET, JOHANNESBURG  
BRANCH AT: EXCHANGE PLACE, CAPE TOWN

Ζητήσατε νὰ ἔξυπηρετήσουν τὰς οἰκογενείας σας τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας, εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰς ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΝ, ΘΗΡΑΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ, ΡΟΔΟΝ, ΣΥΡΟΝ καὶ ΧΙΟΝ.

Εἰς 'Αθήνας, τὸν Πειραιᾶ καὶ τὰ Περίχωρα, 27 ἐν ὅλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εὑρίσκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.