

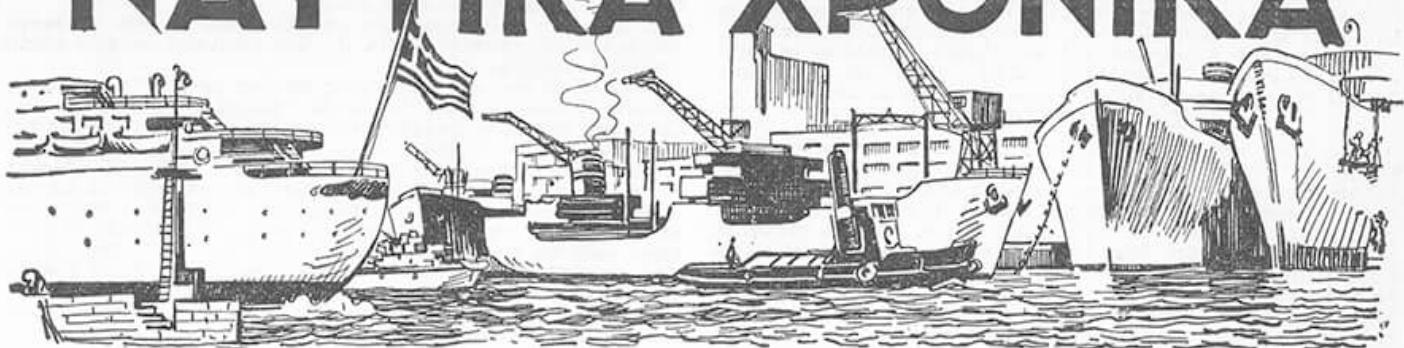
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1958

Αρ. Φύλλου 549/308

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 549/308

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΚΡΙΣΙΣ

Πλήσσεται άπό την κρίσιν ή έλληνικής ιδιοκτησίας ναυτιλία περισσότερον πάσης άλλης. Αι πλέον πρόσφατοι στατιστικοί (31 Μαρτίου) διαπιστώνουν τὸ θίλιερὸν αὐτὸν γεγονός. Παραπλισμένα είναι τὰ 35.3% — ίσως κατά τι περισσότερον — τοῦ παρ' Ἑλλήνων κατεχούμενου τοννάς φορτηγών τράμπης, ἐξαιρέσει τῶν ἀμερικανικῶν καὶ ἀγγλικῶν σκαφῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων καὶ τὰ 13.8% τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐπὶ τῆς γύρω τῶν πέντε ἑκατομμυρίων τὸννων διεβυνός παραπλισμένης χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων τὰ 24% είναι έλληνικής ιδιοκτησίας. Τὰ πάντα πειθούν ὅτι, κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ θὰ αύξησθούν. Οἱ Νορδηγοί, τούναντιον, ἐπὶ συνολικής χωρητικότητος ὀκτὼ καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τὸννων γκρός, είχον τὴν 15ην Μαρτίου ὑπὸ παροπλισμὸν 103 σκάφη 678.852 τὸννων δ.ν.· μεταξὺ τῶν ὀπίων τὰ 27 ήσαν τάκερς 397.852 τὸννων, τὰ 5.5% περίπου τοῦ νορδηγικοῦ τοννάζ. Οἱ Ἀγγλοί ἐπὶ δυνάμεως 19 περίπου ἑκατομμυρίων τὸννων είχον ὑπὸ παροπλισμὸν (1 Μαρτίου) 12% σκάφη 610.745 τόν. γκρός, μόλις τὰ 3.3% τῆς χωρητικότητος τῶν (*).

Καὶ ἡ κρίσις, καθ' ὅλας τὰς ἔνδειξεις θὰ συνεχισθῇ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλλον. Τὰ μηνύματα είναι ἔκτακτως δυσοίωνα. Αἱ εισαγωγαὶ ἀπὸ παντοῦ περιορίζονται καὶ κατ' ἀκόλουθον αἱ μεταφοραὶ. Οἱ Ἑρμαϊ λ. χ. καὶ οἱ Βέλγοι γαιανθρακωρύχοι ἐπιμόνως ἀξιούν, ὅπως πρὸ πάσης περικοπῆς τῆς ἑγχωρίου παραγωγῆς, λόγω τῶν τεραστίων ἀποθεμάτων, ἀναστατῶλη ἡ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγῆ. Πρὸ τῆς ἀποτέλεσματος τῆς ἀνέργιας αἱ Κυβερνήσεις συζητοῦν τὴν ἀπαγόρευσιν. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι νὰ ἀκυρωθοῦν τὰ ηδη ἐκτελούμενα συμβόλαια συνεχῶν ταξιδίων. Ο περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν είχον ηδη, λόγω τῆς ἀδυναμίας τῶν εἰσαγωγῶν νὰ διαθέσουν τὰ φορτία, ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβληθῆ.

'Απὸ τὴν Ἀμερικήν ἐπίσης ὑπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι αἱ βιομηχανίαι χάλυβος περιώρισαν αἰσθητῶς τὰς εισαγωγαὶς σιδηρομεταλλευμάτων, μὲ ἄμεσον συνέπειαν τὴν ἀπρεξίαν τῶν ναυλωμένων ταῖματος περιστέρα σκαφῶν, μεταξὺ τῶν ὀπίων πλείστα σσαὶ ἔλληνικής ιδιοκτησίας. (Ἡ ἑταῖρια Σαγκενάν ἀπασχολεῖ ἔνα στόλον ἑδομήκοντα πέντε περίπου ναυλωμένων σκαφῶν καὶ ἡ «Νόρθ Ατλαντικ-Γκόλφ» περὶ τὰ εἴκοσι πέντε, ἔξι καὶ ἕξ τούπου «Λίμπερτ», Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν).

Διὰ τὰ πετρέλαια ἀρκούν διὰ τὴν ἀπεικόνισην τῆς καταστάσεως αἱ ὄλιγαι αὐταὶ λέξεις Ἀμερικανοῦ διευθυντοῦ μεγάλης ἑταῖρος πετρελαίων: «Ο κόδος — εἶτε — κινδυνεύει νὰ πινγῆ μέσα εἰς τὰ ἀπεράντον ἀκτάσεως ἀζήτητα ἀποθέματα πετρελαίων». Ἀς σημειωθῆ, ὅτι τὸ ἐν ὑπερεσίᾳ πετρελαιοφόρα κινοῦνται μὲ τὸν βραδύτερον δυνατὸν ρυθμόν. Ταξιδεύουν μὲ μειωμένη ταχύτητα καὶ καθυστερούν εἰς τὰς φορτεκφορτώσεις τῶν. Τὰ ἐν ὑπερεσίᾳ μὴ προναυλωμένα πλοῖα δὲν ἀποκομίζουν ἀπὸ τὰ ταξιδία τῶν κέρδος τι, οὐδὲ τὸ ἐλάχιστον. Αὐτὴ ἡ ἀπασχόλησίς τῶν κατὸ τοὺς προσεχεῖς μῆνας ἀποδεινεῖ προβληματική, ἀνατολούντας πάντας τοὺς παραπλισμούς, καὶ οἱ ναύλοι δὲν ἐμφανίσουν κάποιαν βελτιστική, ἀν τὰ φορτία δὲν γίνουν περισσότερα.

«Ἐλλήνοι ἐφοπλιστές ἔχει τῶν σημαντικώτερών, ὁ μεγαλύτερος ἵσως, ἀπεκάλυψε πρὸ ἡμέρων εἰς κατ' ιδίαν συζήτησιν, ὅτι αἱ ζημιαὶ ἀπὸ τὰς ναυλώσεις τῶν πλοίων του κατὰ τὸ τελευταῖον ἔξαμηνον ἀνήρχοντο εἰς τὸ ἐν ἑκατομμυρίῳ λιόν! Αὐτή, βεβαίως, ἡ κατάστασις τῶν ἐπιζημίων τοξιδίων δὲν ἡμπορεῖ νὰ συνεχισθῇ. Καὶ ὅλα πολλὰ σκάφη θὰ παραπλισθοῦν, ἡ κρίσις θὰ καταστῇ ὅρντερα.

Ο ἔλληνικός ἐφοπλισμὸς ἔχει πρὸ αὐτοῦ ἐξαιρετικῶς δύσκολον κατάστασιν. Αἱ δανεισταὶ ὑποχρέωσεις, λόγω τῶν ναυπηγήσεων, είναι μεγάλαις καὶ ἡ ἐπτάληρωσίς τῶν δυσχερεστάτη. Ποτὲ ἀλλοτε δὲν ἐγώρισεν ἡ ἔλληνική Ναυτιλία κρίσιν τοσης ἐντάσεως καὶ ἐκτάσεως, «Ἄν, παρὰ πάσαν ἐλτίδα, συνεχισθῇ πέραν τοῦ φθινοπώρου, αἱ συνέπειαι θὰ είνει καταστρεπτικαί. Διάφορος είναι ἡ σημερινὴ κατάστασις ἔναντι ὅλων τῶν προηγουμένων κρίσεων, προπολεμικῶν καὶ μεταπολεμικῶν. Τώρα κατέχομεν ἔνα τεράστιον τοννάκι πάσης κατηγορίας πλοίων, μὲ ὑποχρέωσης διὰ τὰ νεότερων μεγάλας καὶ μὲ πολλὰ ἀνεκτέλεστα ναυπηγικά συμβόλαια. Τὸ μεταπόν μας, δηλαδή, είναι ἀναπτεπταμένον καὶ ἐν πολλοῖς ἀκόλυπτον. Τὰ ἀποθεματικά, διὰ νὰ ἀντικρύσουμεν τὴν καταστάσιν, δὲν ὑπάρχουν καὶ ἡ ἐκποίησις πλοίων είναι, ὑπὸ τὰς κρατούσας

Σ.Η.Μ. : Τὸ σύνολον τῆς ἀργούσσης ἀνὰ τὸν Κόσμον χωρητικότητος τρόπους φορτηγών — ἔξαιρουμένων τῶν κρατικῶν ἀμερικανικῶν — ἀνήρχετο τὸν 15ην Μαρτίου εἰς 4.000.000 τόν. δ.ν. Τὰ 75 καὶ πλέον τοῖς ἑκατὸν πᾶσαν ἔλληνικής ιδιοκτησίας.

συνήκας, ἀνέφικτος. Οἱ ἀσθενέστεροι θὰ ὑποκύψουν. Πρέπει, δυστυχῶς, νὰ είμεθα προητοιμασμένοι καὶ διὰ τὰ χειρότερα.

* * *

Ο κύριος οὕκος τῆς συγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀναφέρεται εἰς τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη φορτηγὰ καὶ τάκερς. Ἡ θέσης τῶν κρίνεται δύσκολος, ἀν μὴ προβληματική. Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, μὲ τὴν συνεχίζομενη προσθήκην τῶν νεοτεύκτων, περιορίζονται αἱ δυνατότητες τῆς ἐπιδιωγέως τῶν. Τὰ 35% τοῦ ἔλληνικής ιδιοκτησίας τοννάζ (10.9 ἑκατομ., τόν., γκρός) — ἐκτὸς τῶν ἀμερικανικῶν καὶ ἀγγλικῶν ἔλληνικῶν συμφερόντων — ἀντιπροσωπεύουν σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς.

Ἐπὶ πλέον εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας συγκαταλέγονται καὶ 704.800 τόν. γκρός, τάκερς καὶ φορτηγά, ναυπηγήσεως πρὸ τοῦ 1930. Αὐτῶν ἡ τύχη εἶνε, ἵσως, σαφώς προδιαγεγραμμένη. Θὰ τροφοδοτήσουν — ἐκτὸς ἀπρόσπου τινος — τὰ ἐργοστασία τῶν διαλεύσεων.

Η ποντοπόρος, δηλαδή, Ναυτιλία μας ἀπαρτίζεται κατὰ τὰ 50% ἀπὸ σκάφη πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὸ ποσοστόν εἶναι ὑψηλὸν καὶ αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὴν αὔριον τῆς χωρητικότητος αὐτῆς εἶναι δικαιολογημέναι, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὰ νεοτεύκτα αὐξάνονται καὶ πληθύνονται.

ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

Πολλὰ είναι τὰ μέχρι τοῦδε ἀκύρωθέντα ἀπὸ τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλισταῖς» ναυπηγικά συμβόλαια, περισσότερα δὲ τὰ ὅσα ἀσφαλῶς θὰ ἀκύρωθούν ἐντὸς τοῦ ἀμέσων προσεχοῦ μέλλοντος. Παρ' ὅλων ἀναγνωρίζεται τὸ ὄλλονταν τῆς ἐκπληρώσεως ὑποχρέωσεων, αἵτινες ἀνέληφθησαν ὑπὸ διαφόρους ὅλως συνθήκας καὶ μὲ προοπτικὴν ναύλων ἐπικερδῶν.

Ἀγνή ναυλαγορά δὲν ἐπιδείξῃ βελτίωσίν τινα αἱ παραγγελίαι μὲ παράδοσιν τὸ 1959 θὰ ἀκύρωθούν, ὑπωσδήποτε, διὰ τὰς περισσότερας περιπτώσεις, μὲ ζημίαν ἔστω καὶ ἄλλων πλὴν τῶν προκαταβληθέντων κεφαλίων.

Εὐχερεστέρα πάντως είναι ἡ ἀκύρωσις τῶν ἀπωτέρας παραδόσεως παραγγελιῶν, ὁδύνατος δ' ἵσως τῶν ἐγγυτέρας τοιούτων, χωρὶς τὴν ἀπώλειαν τῶν ηδη καταβληθέντων. Τὰ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους μέλλοντα νὰ ναυπηγήσουν σκάφη θὰ παραληφθοῦν ὑπωσδήποτε ἢ ἐκποιηθοῦν ἀπὸ τοὺς ναυπηγοὺς εἰς βάρος ἐκείνων ποὺ τὰ παρήγειαν.

Δέν εἷναι, βεβαίως, κανένα λόγον οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταῖς νὰ ἀνακοινώσουν σχετικὸν τὸ μὲ τὸν ἀναζεώρησιν τῶν ναυπηγῶν τῶν προγραμμάτων. Λέγεται, πάντως, ὅτι ἡ κυρωθήσαν ηδη τὰ συμβόλαια δι' ἀρκετὰ φορτηγὰ καὶ τάκερς μὲ γερμανικά καὶ ὀλλανδικά ναυπηγίες. Άλλων ἀνελθήθη εἰς ἀπώτερον χρόνον ἡ κατασκευή.

Μικρῷ τι ποσοστὸν κέρδους — 2.3% — ἐδέχθησαν τὰ γερμανικά ναυπηγεία δι' ἀκύρωσεις, παρακρατουμένων ὅμως καὶ τῶν προκαταβολῶν, ἵνα τὰ σκάφη κατασκευασθοῦν ὅταν ἡ κατάστασις τῶν μεταφροφῶν βελτιωθῇ. Αἱ ἀξιώσεις, τούναντιον, τῶν Ὀλλανδῶν ναυπηγῶν φαινεται νὰ είναι μεγαλύτεραι. Καλούνται οἱ ἐφοπλισταῖς νὰ πληρώσουν καὶ ἀπόζημιώσεις, ἵνα προτεράποταν εἰς φορτηγά πιστώσεις παρεχωρήθησαν καὶ διά τινα σκάφη ἡ παραδόσις ωρίσθη εἰς ἀπώτερον χρόνον.

Εἰς τὴν Ἰστανίναν αἱ ἀκύρωσεις, πλὴν τῶν γνωστῶν τοῦ Οἴκου «Ἀδελφῶν I. Γουλανδρή» τοῦ Λοιδίνου, δὲν ἀνεκοινώθησαν. Ἄρκεται ἀναπτροσαρμογαῖ ἐλαῦθον χώραν εἰς τὸν τύπους τῶν πλοίων, τὸν τρόπον τῆς πληρωμῆς καὶ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως. Πρόθυμος ἐστήμειώθη ἡ σχετικὴ διαβίσεις τῶν ναυπηγῶν. Οὕτω παραγγελίαι διὰ σουπέρ-τάκερς πετετράποταν εἰς φορτηγά πιστώσεις παρεχωρήθησαν καὶ διά τινα σκάφη ἡ παραδόσις ωρίσθη εἰς ἀπώτερον χρόνον.

Εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεία εὐχερεστέρα κατέστη ἡ ἀκύρωσις συμβολῶν μὲ παραδόσεις ἀπὸ τὸν 1960 καὶ πέραν.

Πάντως ἐκ τῶν, μέχρι τοῦδε, δύσκολων κατὰ τὸν ἡμίσεος τῶν δσῶν εἰς τὴν πρὸ τριμήνου στατιστικήν μας περιελάθομεν ναυπηγικῶν συμβολίων, θὰ θέσησῃ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀκύρωσεων, ἐφόσον ἡ ναυλαγορά ἀπὸ τὴν φθινοπώρου δὲν ἀσχίσῃ ἀναλαμβάνουσα. Λείπουν τὰ κεφαλίσαις παροπλισθοῦν. Αἱ Τραπέζαις οὐδὲ δολλάριος δὲν προδιμοποιούνται νὰ δανείσουν, χωρὶς συμβολαῖον χρονοναυλώσεως, ἐγνωσμένης φερεγγυότητος ναύλωντος καὶ ἐφοπλιστοῦν.

Αποτελεῖ ὅμως καὶ πρᾶξιν σωφρούσης ἡ ἀκύρωσις τῶν παραγγελιῶν, δι' ὅσους δὲν διαβέτουν τὰ κεφαλίσαις. «Οσον καὶ ἀν πολύτιμα στοκτήματα εἰνεὶ τὰ νεότευκτα σκάφη, δὲν παύει ἡ προσεχής παράδοσις τῶν νὰ πιέζῃ τὴν ναύλωσην. Κάθε προστιθέμενον εἰς τὴν ὑπόπτην δέλλει νὰ συναγωνισθῇ τὰ ηδη ἐν ἐνεργείαι πλημωρικῶς προσφερόμενα. Θὰ πρέπει, ἐπίσης, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ, μὲ τὴν ἔλλειψιν νέων παραγγελιῶν, τὰ ναυπηγεία θὰ ὑποχρεω-

θούν — εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ὑπεχρεώθησαν ήδη — νὰ ἐκπέσουν τὰς τιμάς των καὶ νὰ παραχαγήσουν πιστώσεις. Δὲν θὰ λείψῃ, συνεπέως, ἡ εὐκαιρία τῆς νέας παραγγελίας, ὅταν τὰ πράγματα τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἀποκατασταθοῦν πως καὶ οἱ μεταφοραὶ ἀνανήψουν.

Προς τὸ παρόν ἡ ἀκύρωσις τῶν ὑφισταμένων συμβολαῖών ἐπιμόνως κατέχει τὴν σκέψιν τῶν ἔφοπλιστῶν. "Οσοι τῇ ἐπετεχον, ἀντιμετωπίζουν μὲ περισσότερα ἡρεμίαν τὴν δύσκολον αὐτὴν κατάστασιν.

ΠΩΣ ΒΑΛΕΟΥΝ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

Ο κ. Κόρυ, νεοεκλεγεὶς πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως» ἔφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιο καὶ τοῦ Μπρίστολ Τσάνελ, δύμιλῶν εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκλογὴν του ἐπὶ τῶν σημειρινῶν δυνσχερειῶν τῆς ναυτιλίας ἔως μίαν παραστατικὴν εἴκον τῶν τόνων ἀφρούμων τῆς συνεχίζομένης κρίσεως. "Ἡ ἑποχὴ — εἶπε — τῶν τόσον ἐπικερδῶν ναύλων τοῦ π. Ἐτούς δέν ἐνειχε τὸ στοιχεῖον τῆς ὑγιοῦς καταστάσεως, διότι τότε, ὅπως καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου τῆς Κορέας, εἰχε προσδοθῆι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασιαν ἡ μορφὴ μιᾶς ἀπόλυτου κερδοσκόπιας, τόσον εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὅσον καὶ εἰς τὸ Ἑξαπερικόν. Μὲ κεφάλαια προερχόμενα ἐκ δανειών, ἐκινήθησαν οἱ κερδοσκόποι εἰς ἐντονούς ἄγνως πρὸς ἀπόκτησιν περισσότερων πλοίων, γεγονός ὅπερ οὗτος τὰς τιμὰς αὐτῶν ὑπέραν κάθε λογικοῦ ἐπιπέδου κόστους. Δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ δικαιολογημένη σύγκρισις τοῦ σημερινοῦ κόστους μὲ τὴν προπολεμικὴν περίοδον. Διὰ τὰς σημερινὰς τιμὰς ναυπηγήσεως ποιά δικαιολογία ψύσταται, δταν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, στὶς ὁ χάλυψ ηδητηθῆ πολλές τρεις φορές, ἐναντὶ του 1938;

"Ἀποχώς — ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Κόρυ — δὴ ἀγόνων διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων ὑπερχώσεις καὶ τοὺς παλαιοὺς ἔφοπλιστάς νὰ μετάσχουν εἰς αὐτὸν. "Ησαν οὗτοι δικαιολογημένοι νὰ τὸ πράξουν, ἀν ἐπλήρωνται τὰ νέα των πλοίων ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ὅπεραμέτατα ἡ απὸ τὴν πληθωσιν μεταχειρισμένου τοννά. Είμαι δένοις, δτὶς ἡ παρούσα κρίσις θὰ τερματίσῃ τὴν ἑταγγελματικὴν ζωὴν πολλῶν κερδοσκόπων καὶ δὲν θὰ λυπηθῶμεγ διὰ τὴν ἀποχώρησιν τῶν ἀπὸ τὸν στίβον, δεδομένου, δτὶς πολλοὶ ἔξ αὐτῶν ἐνόπλογυν τὰ σκάφη των ἀπὸ «Σημαίας εὐκόλιας». Σύνθετες ἀφ' ἔτερου κατέστη, ὑπὸ τὴν ὑφισταμένην κρίσιν, νὰ ἐπικρίνονται τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς πλοία, ὡς προκαλούντα τὸν πληθωρισμὸν τοῦ τοννά καὶ νὰ ζητήταις ηδητηθῆ πολλάκις. Πολλὰ ἔκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἔχουν ηδητηθῆ πολεμικῆς κεφαλαίων δι' αὐτά εἰνε ἐλασίστη.

Εἶναι ἀληθές, δτὶς τὰ ἐν λόγῳ σκάφη χρειάζονται ναύλον 45) — διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων απὸ Χάμπτον ροδὲς εἰς Εὐρώπην, προκειμένου νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδά των. Ἀλλὰ καὶ ἐνα σύγχρονον φορτηπίν τῶν 13.000 τόνων χρειάζεται ἐπὶ μεγαλύτερον ναύλον διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν κεφαλαίων του, ἀνερχομένων εἰς 350 λίρας δι' ἑκάστην ἐργάσιμων ημέρων. Καὶ τὸ νεότευκτον σκάφος δὲν δύναται νὰ παραπλούσῃ, διότι πρέπει νὰ ἔφοδηται τὸ δανεισμένον κεφαλαίον του. Θὰ τρέπει παντοῦ νὰ ἀναζητῇ τὴν ναυλωσίν του. Πρὸς ἀπόδειξην τοῦ ἐπιχειρήματος τούτου ἔρχεται τὸ γεγονός, δτὶς παλαιοὶ ἔφοπλισταί, ἐπιδιώκουντες τὴν διαφύλαξιν τῶν κεφαλαίων των, δὲν προβαίνουν εἰς τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων των, ἀλλὰ προσπαθοῦν, κυρίως, νὰ ἀκύρωσουν τὰς νέας των παραγγελίας. Δι' δῆλους αὐτοὺς τοὺς λόγους — κατέληξεν ὁ κ. Κόρυ — τολμὶ νὰ εἴπω, δτὶς ἡ παρούσα κρίσις δὲν είναι, ίσως, καὶ ἀμοιραὶ ὥστελειας, ἀρκεῖ, βέβαια, νὰ μὴ διαρκεῖσθαι μακρόν. "Ημπορεῖ νὰ ἀποκαταστήσῃ κάποιον ρυθμὸν εἰς τὴν βιομηχανίαν μας.

Ο κ. Jacques Marchegay, ἐκπρόσωπος τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν ἔφοπλιστῶν τῆς Γαλλίας, εἰς σχετικὴν ἑκθεσίν του ἐπὶ τὼν περιγραμένων τῆς γαλλικῆς ναυτιλίας διὰ τὸ 1957, διατυπώνει, ὡς κάτωθι, τὰς ἀπόψεις του διὰ τὴν κρίσιν:

"Εἶνε γεγονός, δτὶς ἡ τακτικὴ αὐξῆσης τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς καὶ ἡ ἀνώνυμοτος τοῦ γενικοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς θὰ πρέπει κανονικῶς νὰ προκαλέσουν καὶ μίαν αὔξησην τῶν μεταφορῶν καὶ κυρίως τῶν θολασσίων διενεργουμένων. Τὸ σφάλμα ἔγκειται εἰς τὴν ἀντίληψιν, δτὶς ἡ αὔξησης αὐτὴ θὰ ἡτο ἀδιάλειπτος. Τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας θὰ ἔξαρτηθῇ πρὸ παντὸς — κοινοτοτίας εἰνε ἡ ἐπανάληψης — ἐκ τῶν τάσεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Θὰ ἔχειται ἐπίσης ἀπὸ τὴν ἔξελιξιν τῶν μεγάλων ρευμάτων τῶν μεταφορῶν, αὔτινες ἀναδόγως πρὸς τὸ ἑκάστοτε ἀπασχολούμενον ἡ μὴ τοννάς ἀρκούν νὰ προκαλέσουν ἀπροβλέπουσα μεταπτώσεις εἰς τὴν ναυλαγορά.

Τὸ κύριον στοιχεῖον τῆς παρούσης κρίσεως εἰνε ὁ πληθωρισμὸς τοῦ προσφερομένου τοννά, δστὶς καὶ δὲν θὰ περιορισθῇ πασὶ μὲ τὴν σὺν τῷ χρόνῳ ἀποχώρησιν τῆς παρηλίκου καὶ περιστῆς χωρητικότητος. Αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ τοῦ παλαιοτισθρού, ἀν καὶ πλησιάζουν πως, ὑπόδεικνύουν, δτὶς διά πολλοὺς ἔφοπλιστάς ἡ σκέψις δὲν ἔχει εἰσέτι προσαρμοσθῆ πρὸς τὴν ιδέαν τῆς θυσίας τῶν παρηλίκων πλοίων, τῆς ὅποιας, πάντως, ἀξιόλογος θὰ είνε ἡ συμβολή. Τὸ μέλλον θὰ παρουσιάσῃ βαρείας ζημιάς διὰ τοὺς ἔφοπλιστούς, τῶν ὅποιων ὁ στόλος δὲν είνε συγκεκριτημένος ἀπὸ συγχρονισμένας μονάδας».

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Συντηματικῶν πῆρισαν νὰ παρακολουθοῦν τὸν ἀντίκτυπον τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ N.A.T. αἱ ὄρμδδαι ὑπηρεσίαι τοῦ Ιδρύματος, κατόπιν σχετικῆς ἐντολῆς τοῦ διευθυντοῦ αὐτοῦ κ. Θεοφάνειας.

Βιδλία ἀνέργων, ἀνέργων ἐπιδοτουμένων κατὰ λιμένας, ὡς καὶ παρωπλισμένων πλοίων, τηροῦνται ἀπὸ τίνος μετὰ προσοχῆς, ὃστε εύκρατής νὰ καθίσταται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἡ στάθμης ἐνδεχομένης κάψης τῶν ἑσόδων τοῦ Ταμείου καὶ ἀντιθέτως οἰσσόποτε αὐξήσεως τῶν

ἐπιθαράνσεων αὐτοῦ.

'Εκ τῆς μέχρι τοῦδε εἰδικῆς ταύτης ἐργασίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ N.A.T. προέκυψαν τὰ ἀκόλουθα στοιχεῖα :

Τὰ ἀργοῦντα ποντοπόρα πλοιαὶ ὑπὸ Ἑλληνικήν ομηρίαν ἀνήρχοντο τὸν 31.3.58 εἰς ποσσότον 28.51% τῆς ὑπὸ Ἑλληνικήν ομηρίαν χωρητικότητος, πήσις ἔχει ἀσφαλίσει τὰ ποντοπόρων πλοιά.

Τὰ ἀργοῦντα ποντοπόρα ὑπὸ ζένας ομηρίας, μετὰ τοῦ N.A.T. συμβεβλημένα ἀνήρχοντο, κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν, εἰς ποσσότον 15.25% τῆς ὑπὸ ζένας ομηρίαν χωρητικότητος, πήσις ἔχει ἀσφαλίσει τὰ ποντοπόρων πλοιά τῆς ίδιας τοῦ N.A.T.

Σημαντικὸν ἀνόδον ἐμφανίζουν, ἐξ ἄλλου, οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἐπιδοτηθέντες ναυτικοῖ ἀνέργων κατὰ τὸν Μάρτιον. Οὕτω, οἱ ἐπιδοτηθέντες ναυτικοὶ ἀνήλθον εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κέντρου τὸν 31.3.58 εἰς 1.084, ἔναντι 675 τοῦ Φεβρουαρίου καὶ 139 τοῦ Ιανουαρίου. Ἀντιστοίχως, τὰ διατεθέντα ποσά διὰ τὴν ἐπιδότησιν τῶν ἀνήλθον εἰς 270.910 δρχ., διὰ τὸν Μάρτιον, εἰς 190.355 δρχ., διὰ τὸν Φεβρουάριον καὶ εἰς 31.650 δρχ. διὰ τὸν Ιανουαρίον.

'Εξ ἄλλου, οἱ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν αὐτὴν ἐπιδοτούμενοι ἀνέργοι εἰς τὰς ἐπαρχίας είχον ὡς ἔχης :

Ἐπαρχία	Ἐπιδοτούμενοι	Διατεθέντα ποσά
Χίος	87	32.050
Ανδρος	28	8.825
Βόλος	4	1.500
Θεσσαλονίκη	4	1.050
Σύρος	18	6.300

'Απλὴ οὐγκριοίς τῶν ἀριθμῶν τῶν ἐπιδοτουμένων δῆμοι εἰς εὐκόλως εἰς τὸ συμπέρασμα, δτὶς ἡ ἀνεργία εἰς τὰς ἐπαρχίας καὶ δὴ εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τοῦ Αιγαίου, εύρισκεται εἰς αἰσθητῶς καμπλότερα ἐπιπεδα τῆς ναυτικῆς ἀνεργίας τοῦ κέντρου. Θὰ πρέπει τοῦτο νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸ γεγονός, δτὶς πολλοὶ ναυτικοὶ ἐκ τῶν ἐπαρχιῶν παραμένουν ἔδω εἰς τὸ Κέντρον, ἐλίποντες εἰς τὴν ἔξεύρεσιν κάποιας ἐργασίας.

'Ισως, ὅμως καὶ ἡ ἀλληλεγγύη τοῦ ἔφοπλιστοῦ πρὸς τὸν συμπατριῶτην τὸν ναυτικὸν νὰ διευκολύνῃ τὴν διατήρησιν τούτου ἐν ἐνεργειᾳ. Τελευταῖος, ὁ Χίος ἢ ὁ Ανδρίος ναυτικός ἐγκαταλείπει τὸ κινικόν καὶ ὀνδριώτικον πλοίον. Καὶ ἀν τούτῳ παροπλισθῇ τελικῶς, κάποια ἀλλήθευτη εἰς τὸν Κάρδιον, καὶ μόνον ἀλλοδαπός, δτὶς μόνον ἀλλοδαπός, ἀλλὰ καὶ μὴ Χίος ἢ Ανδρίος ναυτικός.

Καὶ νέαν αὐξησιν, εὐτυχῶς λιαν περιωρισμένην αὐτὴν τὴν φοράν, παρουσιάσειν δτὶς ἀριθμός τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαήμερον.

Εἰς 4.569 ἀνήρχοντο τὸν 7ην 'Απριλίου οἱ εἰς τοὺς καταλόγους τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐγγεγραμμένοι ἀνεργοὶ διπλωματούχοι ναυτικοί, ἐναντὶ 4.495 ἀνέργων τῆς 27ης Μαρτίου. 'Ητοι, ἐπὶ πλέον ἀνεργοὶ 74. 'Ανάλογος πήτο καὶ ἡ αὔξηση τῶν μὴ διπλωματούχων ἀνέργων. Εἰς 1950 ἀνήρχοντο τὸ οὗτοι τὸν 7ην 'Απριλίου, ἐναντὶ 1914 τῆς 27ης Μαρτίου. 'Επὶ πλέον ἀνεργοὶ, μὴ διπλωματούχοι, 42. 'Ητοι τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, κατὰ τὴν ὡς ἀνα μερομηνίαν, ἀνήλθεν εἰς 6.525.

'Αναλυτικῶς, κατὰ κλάδους, ἡ ἀνεργία τῶν διπλωματούχων ναυτικῶν παρουσιάζει τούς ἔχης ἀριθμούς :

	27.3.58	7.4.58
Πλοιαρχοὶ α'	83	94
'' β'	61	64
'' γ'	122	129
Μηχανικοὶ α'	146	165
'' β'	126	141
'' γ'	300	330
Μηχανικοὶ Μ.Ε.Κ. α'	6	6
'' β'	9	11
'' γ'	62	68
Μηχανοδηγοὶ α'	91	94
'' β'	—	—
Λογισταὶ	16	14
Ραδιοτελεγραφῆται	268	272
Ναύληροι	136	139
Κυβερνῆται	446	449
'' β'	—	—
Άρχιθερμασταὶ	270	275
Λιπανταὶ	45	48
Θερμασταὶ	448	441
Φροντισταὶ	10	9
Βοηθοὶ φροντιστῶν	56	44
Θαλαμοπόλοι	380	339
Μάγειροι	248	233
Ναῦται	1106	1140
Συλευργοὶ	60	64

'Αναλυτικῶς, ἡ ἀνεργία τῶν μὴ διπλωματούχων ἔχει ὡς ἔχης :

Δόκιμοι πλοιαρχοὶ 90, Δόκιμοι Μηχανικοὶ 274, Ναυτόπαιδες 1157, Ανθρακεῖς 76, Χυτροκαθαρισταὶ 80, 'Επίκουροι 153. Διάφοροι εἰδικότερες 126.

'Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς, δτὶς εἰς μίαν ημέραν, πήσις τὸν 7.4.58, κατετέθησαν εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. 131 φυλλάδια ἀνέργων καὶ ἐναυτολογίθησαν 76 ἐν δλω ναυτικοῖ.

OFFICE PHONES :
WALNUT 2-2355
WALNUT 2-2356

NICK COSTALAS - C. SYPSONOS
CAPT. G. K. KARIVALIS

MONROE SHIP SUPPLY, Inc.
SHIP CHANDLERS
PROVISIONS DECK AND ENGINE ROOM SUPPLIES

NIGHT PHONE
CLEARBROOK 9-9833
8 SOUTH WATER STREET
PHILADELPHIA 6, PA.

ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΤΑ ΜΑΡΤΙΟΝ

Από την πάντα έμφασίν στας κλεισθείσας κατά Μάρτιον ναυλώσεις φορτηγών τράπτην υπό διαφόρους σημαίας, διά μεμονωμένα ταξίδια και διά τάμι-τσάρτερς, έν συγκρίσει πρός τό προηγούμενον μήνα Φεβρουαρίου, καθώς και πρός τόν Μάρτιον τού 1957, παραλαμβάνομεν τους κάτισθι άριθμους διά τάς κυριωτέρας έξι αύτών:

Σημαία	Μάρτιος 1958	Φεβρουάριος 1958	Μάρτιος 1957	
	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.
Αμερικανική	14	—	3	25 3
Αγγλική	103	17	55 10 90 20	
Κατατηρίας	7	—	5 2 6 3	
Δανική	4	3	6 — 8 2	
Ολλανδική	16	1	— 12 1	
Γαλλική	3	—	3 — 1	
Γερμανική	24	6	29 5 18 8	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	25	1	19 2 54 2	
Ιταλική	43	1	26 3 40 1	
Ιαπωνική	8	—	10 — 3 —	
Λιβεριανή	58	4	38 5 68 8	
Παναμαϊκή	20	1	21 1 28 6	
Νερδιγική	14	7	19 4 21 2	
Συνδική	8	—	5 1 5 1	

Έν συνόλω έκλεισθησαν κατά Μάρτιον 370 ναυλώσεις διά άπλα ταξίδια και 42 διά τάμι-τσάρτερς, έναντι — άντιστοιχως — 266 και 34 διά τόν Φεβρουαρίου τρέχ. έτους και 59 διά τόν Μάρτιον τού 1957.

Δεν άπεικονίζουν, βεβαίως, οι άνωτέρω άριθμοι, τήν κρατούσαν εις τήν ναυλαγοράν κατάστασιν ούτε και συμπεράσματα άσφαλη δυνατόν να συναχθούν έξι αύτών. Είνε, πάντως, ζεισιον προσοχής τό γεγονός τών αισθητών περισσοτήτων κατά Μάρτιον ναυλώσεων έναντι τού Φεβρουαρίου, άλλα και τών ολιγωτέρων κατά 10% έναντι τού άντιστοιχου περιστούν μηνός.

Έπισης ή κατά σημαίας συμμετοχή εις τάς ναυλώσεις μάς έπιτρέπει τήν παρατήρησιν, τής εύρυτέρας εις αύτάς συμμετοχής τού άγγλικού και τού ιταλικού πλοίου έναντι τού λιθεριανού και τού παναμαϊκού, τό πλείστων έλληνικης ιδιοκτησίας. Ισως, τά κλεισθέντα πλοίων ύπο τάς «σημαίας εύκολαίας». Κατ' άναλογιαν, όμως, τράπτην τοννάς, κατεχόμενον παρ' έκαστης σημαίας, αι ναυλώσεις τών άγγλικων και τών ιταλικών είνε περισσότερα. Έρχεται τούτο νά άποδειξη τήν συναγωνιστικήν ίκανότητα τών έν λόγω σημαιών και τό δυνατόν τής διατηρήσεως τών πλοίων των έν κινησίας παρά τήν μεγάλην πτώσιν τών ναυλών. Ας σημειωθή, ζεισιον παρέβολης θέτους.

Άν ληφθή υπό διών, ζεισιον ήδη τά 35% τής εις ποντοπόρα τράπτης φορτηγά χωρητικότητος έλληνικής ιδιοκτησίας, ένα, τά ποσοστά τού παρωπλισμένου τοννάς τών άλλων σημαιών είνε κατά πολὺ κατώτερα, δύο τίνα έπιτρέποντα συμπεράσματα: Πρώτων, ζεισιον αι καποια έμμεσος διάκρισις σημαίας άσκεται άσφαλως άπο τά έχοντα μεγάλην μεταφορικήν κίνησιν κράτη (Άγγλια, Ιταλία, Γερμανία) και δεύτερον, ζεισιον αι δαπάναι κινησίας τών πλοίων ωρισμένων σημαιών (μισθολόγιον, τροφοδοσία, καύσιμα) είνε χαμηλότερει, έν συγκρίσι μερικών πρός τά ίδια καις πλοία.

ΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Αι συνέπειαι τής κρίσεως: «Ηρχισαν άπο τίνος σημειούμεναι σοβαραι καθυστερήσεις βεβαιώσεως και είσπραξεως τών είσφορών τού Ν.Α.Τ. άπο τά συμβεδημένα υπό ξένας σημαίας πλοία. Διά τίνας περιπτώσεις, δίλιγας ουτών, αι καθυστερήσεις χρονολογούνται άπο έτους. Κατά τό τελευταίον έξαμπον έπισημαίνονται αι περισσότεραι. Αι έπανειλημμέναι πρός τούς διαχειριστάς τών πλοίων και τούς έδω έκπρωσηών τών υπομονήσιας τού Ν.Α.Τ. εις ούδεν ίσχυσαν. Δεν στέρησαν νά υποβάλουν ούδε τάς καταστάσεις τού πλοιώματος, ήνα βάσει αύτών βεβαιωθή ή είσφορά και πιωτωθή μέ αύτην ή μερις ένος έκαστου ναυτεργάτου, άφου. οπωσδήποτε, ή κράτησις άπο τού μισθούν τού έγινεν και τά χρήματα εύρισκονται εις χειρας τού πλοιάρχου και τών διαχειριστών τού πλοίου.

Τό προκύπτον έπο τών καθυστερήσεων αύτών πρόβλημα διά τό Ν.Α.Τ. ουσιαστέται νά χάση, τελικώς, τό Ταμείον τάς είσφοράς μερικών πλοίων, νά χάσουν, διλαδή, και οι ναυτικοί, οι έπο αύτών υπηρετήσαντες, τά σας κατέβαλον εις τούς πλοιάρχους. Τό Ν.Α.Τ., όμως, θά είνε υπόχρεωμένον, άνεξαρτήτως άν πέτυχε τήν είσφραξη, νά υπολογίζη ώς συντάξιμον τού χρόνον και τής υπηρεσίας, διά τήν όποιαν αι είσφοραι δεν κατεβάλθησαν άπο τούς διαχειριστάς τών πλοίων. Διττή ή ζημία και διά τό Ταμείον και τούς ναυτικούς.

Τό ζήτημα άποσχόλησεν ήδη τήν Διοίκησιν τού Ν.Α.Τ. και συζητούνται τά ληπτέα μέτρα, πρίν ή αι καθυστερήσεις προσλάβουν έκτασιν μεγαλύτερα. Αι υπομονήσια δεν φαίνεται νά άποδιδουν. Τά πει-

θαναγκαστικά μέσα άποκλείονται, ήνα άκριβως μή δοθή ή δικαιολογία τών γνωστών έπικρίσεων. Δεν άπομενει σάλλη διέξοδον, παρά, πρωτοβουλία αύτού τού Ν.Α.Τ., ήνα προλόγθουν και αι περιστέρω ζημίαι, νά άνασταλή ή άσφαλισις δι' έσα πλοία καθυστερούν τάς είσφοράς των έπι τρίμηνον τούλαχιστον. Είνε προτιμότερον νά έχωμεν θλιγωτέρα ή σφαλισμένα καταβάλλοντα τάς είσφοράς των, παρά τά πολλά μέ επισφαλή ή τήν είσπραξην και άσφαλη τήν άντιδικίαν, ήτις κάποτε θά φθάση και μέχρι τών δικαστηρίων, διότι τό Ν.Α.Τ. θά υποχρεωθή νά άξιωση τήν πόδον, τούλαχιστον, τών έσφορών των.

Τήν διατυπωθείσαν σκέψιν, όπως ο πλοίαρχος άπειθείας, χωρίς τήν μεσολόγησιν τού γραφείου διαχειρίσεως τού πλοίου, έμβαση εις τό Ταμείον τάς είσφοράς δεν θεωρούμενον δυνατήν. Ο πλοίαρχος ήμπορεί νά άποστέλλει τάς είσπραξην από τό πληρώματος. Τήν είσφοράν, όμως, τού πλοιοκτήτου δεν ήμπορεί νά καταβάλη, χωρίς τήν έγκρισιν του. Ή άποκατάστασις αύτή δεν έπιτρέπεται και δεν θά γίνη δεκτή.

Διερχόμεθα, βεβαίως, δύσκολον περίσσον. Δεν ήμπορεί κανείς νά άρνηθη, ζεισιον τάς είσφοράς δεν θεωρούμενον δυνατήν. Ο πλοίαρχος ήμπορεί νά καταβάλλοντα τάς είσφοράς των την έφοπλιστικά έπιχειρήσεις και αι οικονομίαι δικαιολογούνται και έπιβάλλονται. Τήν ιεράν, ζημιών, υπόχρεωσιν, τής άσφαλισης τού πληρώματος δεν θά πρέπει νά τήν καταλέξουν μεταφέρουν τών έπιδεχομένων τήν έγκρισιν καινούριων. Άλλα και άποκόμη φθάσουν τίνες νά παρίδουν τήν υπόχρεωσίν των αύτήν, ας τό δηλώσουν, καταγγέλλοντες τήν σύμβασιν, χωρίς νά δημιουργούν διά τό Ταμείον και τά πληρώματά των τό σημερινόν άδιέξοδον.

ΤΑ ΠΤΕΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

«Υπάρχουν — λέγει ο κ. Νιάρχος εις τήν πρός τούς «Τάμες» έπιστολήν του (τήν δημοσιεύσαν εις άλλα σελίδα) — ένδειξεις, ζεισιον διασκοπή τής πρός τήν Δύσιν ροής τού πτερελαίου τής Μέσης Ανατολής πιθανόν νά συμειωθεί.

Πράγκατι, οι τελευταίοι λόγοι τού Προέδρου Νασέρη δεν έπιτρέπουν τήν άμφισσολίαν, ζεισιον οι μίαν ήμέραν ή ήνωμένος άρσενικός κόσμος θά διασπρώματευθή έπι εύρυτέρων βάσεων τήν έκμετάλλευσιν τών πετρελαιογόνων.

«Τό πτερελαίου τής Μέσης Ανατολής — τονίζει ο Νασέρ — άνικει εις τούς «Αραδάς». Καί είνε γεγονός ζεισιον διά τής Διώρυγος Σουέζ και τών άγωγων τής Συρίας έλεγχονται τώρα από τήν Αίγυπτον αι μεταφοραί των πτερελαίων πρός τήν Δύσιν.

«Η άναληψις έξι άλλου τής έξουσιας εις τήν Σαουδικήν Αραβίαν άπο τόν Φεζέζαλ, διεκολύνει τάς έπιδιωντας τού Αίγυπτον Προέδρου, άλλα και τών άγινδρων τής Αίγυπτον Κύκλων. Ο φίλος τού Φεζέζαλ, διευθυντής τής ήπηρεσίας τών πτερελαίων τής Σαουδικής Αραβίας Σείχης Ταρίκ έχει ήδη προβάλει τήν άξιωσιν τής συμμετοχής εις τά κερδή, τά προερχόμενα οχι μόνον άπο τήν πώλησην «φομπ» τού άργυρο πτερελαίου, άλλα και άπο τά έκ της μεταφοράς, διώλισεως και διαθέσεως τών πτερελαιούδων τοικάτων. Παρομοία συμφωνία συνθήθη τελευταίων με τήν Ιαπωνίαν, διά τά πτερελαίου τής Ούδετέρως Ζώνης εις τήν περάτων περιοχήν τής Αραβίας και τού Κουβέιτ.

Οδ πρέπει, άκομη, νά σημειωθή, ζεισιον πρόκειται νά μειωθούν ως εύτεσεις άπλως πόδων τού διακεριμένου πτερελαίου πέτρελαιον. Τά δικαιώματα ήταν έπωσης πετρελαίων πρόκειται νά μειωθούν.

«Η Ρωσία και ά συναπισμός τής Αίγυπτου—Συρίας θά θελήσουν νά έπωφεληθούν τής διυτερεύσιας αυτής. Αγγωστοί είνε αι συνέπειαι. Αι αναταραγαί δεν άποκλείονται και αι έν προκειμένω ή άνησκησι είνε δικαιολογημένοι. Κάθε άναστολή ή και έκτροπη τής κανονικής διακινήσεως τού πτερελαίου διά τών άγινδρων και τής Διώρυγος θά έχη άμεσον άντίκτυπον και είς τήν ναυλαγρούσαν.

Αι προβλέψεις, συνετάς, τού κ. Νιάρχου δεν ήμπορεί νά θεωρηθούν ως εύτεσεις άπλως πόδων τού διακεριμένου έφοπλιστού. Στηρίζονται εις αύτά τά πράγματα.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΝΗΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Λειτουργεί εις τήν Νέαν Υόρκην ειδική άργανωσις, ή Marine Index Bunker Inc., παρακολουθούσα στατιστικώς τάς άσθενειας και τά έν πρηπειάς άτυχημάτα, τών ναυτεργάτων, τάς καλυπτομένας άπο τάς άλλας άσφαλιστικάς άργανωσιες (Club). Αι στατιστικαί άναφέρονται κυρίως εις τούς Αμερικανούς ναυτικούς.

Λίγες ένδιαφέρουσα, άπο γενικωτέσσας πλευράς, τής έργασιας και τής ηγεινής τών έγινεν προκειμένω ή ή έκτροπη τής κανονικής διακινήσεως τού πτερελαίου διά τών άγινδρων και τής Διώρυγος θά έχη άμεσον άντίκτυπον και είς τήν ναυλαγρούσαν.

Αι κυριώτεραι άσθενειαι, αι συνχνότερον σημειωθείσαι, ήσαν αι κάτωθι: Τών άναπνευστικών άργανων (πλην Φυματιώσεως) 4.085 κρούσματα, κατά 30% μεταξύ τού προσωπικού τών βοηθητικών υπηρεσιών

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,"

ADDRESS: P. O. Box 306

ών. Στομάχου και έντερων 3.290 περιπτώσεις. Δέρματος 1.396. Όδοντων 1.367. Άρθριτίδος κλπ. 985. Νεφρών κλπ. 809. Καρδίας και κυκλοφοριακού συστήματος 789. «Ελκους 1.187 και καρκίνου μόνον 95.

Διὰ τὰ ἀτυχήματα, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν (35.9 %) ἀναφέρεται εἰς κτυπηματα πρὸς διάφορα καὶ ἀπὸ διάφορα ἀντικείμενα, εἰς πτώματα (17.1 %), κατολισθησίεις (12.9 %). Εἰς ἐγκάμπατα (8.3 %) καὶ εἰς μέθη (2.8 %).

Εἰδικώτερον διὰ τὰς ἀσθενείας, αἱ μολύνσεις τῶν ἀναπνευστικῶν ὄργανων καὶ αἱ παθήσεις τοῦ γαστρο-εντερικοῦ συστήματος ἥσαν αἱ συντερεῖ, ὑποδεικνυμένων οὕτω, ὅχι μόνον τῶν ἀνθυγειειῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς ὁποῖας ἔργαζονται οἱ ναυτικοὶ εἰς τὰ μηχανοστάσια, τὰ λεβητοστάσια καὶ τοὺς χώρους βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, ὅλλα καὶ τῆς κακῆς διαίτης εἰς τροφάς ἐρεθιστικάς τοῦ στομάχου καὶ οἰνοπνευματώδη ποτά.

Σύγκρισιν ἀσφαλῶς δὲν θὰ είναι αἱ στατιστικαὶ τῶν ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων τῶν ίδικῶν μαἱ ναυτικῶν, ἀν τοιαυταὶ υφίστανται καὶ παρήμιν. Τὰ Clubs, ὅμως, ἔχουν, ὡς φαίνεται, λόγους διὰ νὰ ἀποφεύγουν σχετικήν τινα ἀνακοινωσίν, ἡτις, πρόγαμτι, συμπεράσματα κρήσιμα θὰ μᾶς ἐπέτρεπε νὰ συναγάγωμεν.

Τὴν ὑγειεινὴν τῶν ναυτικῶν μαἱ θὰ ἡδυνάμεθα ἀμεσώτερον νὰ παρακολουθήσουμεν διὰ τὰς στατιστικῶν καὶ τὸ διαιτολόγιον αὐτῶν, ὅπως ηδη οἱ Σκανδινανοὶ ἐπραξαν, ἰδιαιτέρω νὰ μελετήσωμεν καὶ ἀναθεωρήσωμεν. Πλεῖσται ὅσαι ἀσθενεῖαι — ἐλκη, ἡπατικοὶ καὶ ἐντερικοὶ διαταραχαὶ — προέρχονται κυρίως ἀπὸ τὰ παρεχμένα η, μᾶλλον, ἀπὸ τὰ ἀξιούμενα ἀπὸ τὰ πληρωμάτα τὰ δέσματα.

Διάφορος πάντως εἴναι ἡ νοσηρότης μεταξὺ Ἀμερικανῶν καὶ Ἑλλήνων ναυτικῶν. Πιστεύομεν ὅτι, παρὰ τὰ κρούσματα τῶν φευδασθενειῶν, ἡ συντονὴ τῶν ἀσθενειῶν καὶ τῶν ἀτυχημάτων θὰ είναι κατωτέρω εἰς τὰ ίδικά μαἱ πληρώματα, ἔστω καὶ ἀν ὥρισμεναι παθήσεις — γαστρετικοὶ καὶ ρευματικοὶ — θὰ είναι περισσότεραι.

Ὑπεδείξαμεν καὶ ἀλλοτε τὴν ἀνάγκην τῆς στατιστικῆς ἐπὶ τῆς νοσηρότητος τῶν ναυτικῶν μαἱ. Φιλότιμον σχετικὴν προσπάθειαν κατέβαλεν ή Διευθυντις Ἐργασίας τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας". Ήρισμένους ἀριθμοὺς μᾶς παρέσχεν, ἀλλὰ διότι τὰ συγκεντρωθέντα στοιχεῖα ἥσαν ἐλιπῆ, δὲν ἀπέδιδον καὶ τὰ ἔξ αὐτῶν συμπεράσματα τὴν πραγματικότητα.

"Ισως, σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ προσπάθεια αὐτὴ νὰ δλοκηρωθῇ. Θὰ ἡτο ἐκτάκτως ἀποδοτική, διὰ τὴν ὑγειεινὴν τῶν πληρωμάτων μαἱ. Τὸ παραδειγμα τῶν ἄλλων, ὅπως τὸ ἀντότερω ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, πρέπει νὰ τὸ ἀκολουθήσωμεν. "Ἄς ἐπιζητηθῇ καὶ ἡ συνεργασία τῶν Clubs τοῦ Λονδίνου.

ΟΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΤΟΥ "ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ".

Σημαντικῶς ηδημένος ἐμφανίζεται ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου προστατευθέντων ναυτικῶν, ὡς καὶ τῶν μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των, κατὰ τὸ πρότον τρίμηνον τοῦ 1958.

Πολλοὶ ἥσαν οἱ ἄνεροι ναυτικοὶ καὶ περισσότεροι, κατὰ συνέπειαν, ἀπὸ τὸ παρελθόν ἔτος, οἱ ἐπίζητούντες τὴν ιατροφαρμακευτικὴν καὶ νοσηλευτικὴν μεριμναν τοῦ ἱδρύματος. Μόνον κατὰ τὸν Μάρτιον οἱ ἀξιοθέντες ὑπὸ ιατρῶν ἡ οἱ εἰσελθόντες εἰς κλινικὰ ναυτικοὶ ἀνήλιθον εἰς 11.250, ἔναντι 7.837 τοῦ ἀντίστοιχου μηνὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους. Σημειώνεται, ὅτι εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν δὲν περιλαμβάνονται οἱ συνταξιούχοι καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των. Οὕτω κατὰ τὸ λήξιν τρίμηνον, εἰς 28.731 ἐφθασαν οἱ τυχόντες περιθάλψεως ὑπὸ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὸ Κέντρον. "Ἀν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν συνεχισθῇ ἡ διογκώσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ τοῦ ἱδρύματος προστατευομένων καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἔτος, δὲν θὰ ἐπαρκέστη τὸ ἔκ 15.450.000 δραχ. κονδύλιον τὸ ἔγγονον διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν τοῦ κέντρου εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας.

Ἀναλυτικῶς, ἡ κίνησις τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» (Πειραιῶς), κατὰ τὸ ὄντα σκοπούμενον διάστημα, εἶχεν ὡς κατωτέρω :

	A' τρίμηνον 1958	A' τρίμηνον 1957
1) Ἐξετάσεις εἰς ιατρεία καὶ ἔργαστρια στοῦ Ναύτου	21.232	17.302
2) Ἐξετάσεις κατ' οίκον	3.591	2.810
3) Παραπεμφέντες εἰς ιατρούς εἰδικοτήτων	3.213	2.588
4) Παραπεμφέντες εἰς κλινικάς, νοσοκομεία	695	604
Σύνολον	28.731	23.204

Εἰς τοὺς ἀνώτερως ἀριθμοὺς δὲν υπελογίσθησαν οἱ προστατευόμενοι συνταξιούχοι καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των.

Η ΜΟΝΗ ΛΥΣΙΣ

Εἰς τὸ δημοσιεύμενον εἰς ἄλλην σελίδα πόρισμα τῆς ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ εἰδίκης Ἐπιτροπῆς προβάλλεται ἡ ἀξία πάσης προσοχῆς σκέψιμης τῆς σύν τῷ χρόνῳ ναυπηγήσεως τῶν ἀναγκαιούντων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεία τοῦ Σκαφαπαγκά καὶ τὸ Νέωριον τῆς Σύρου.

Τὰ πρώτα θὰ είναι μετὰ δίμηνον ἵσως ἔτοιμα καὶ ἂν αἱ δύο παλαιαὶ ἐσχάραι τοῦ Β. Ν. ἐπισκευασθούν, ὅπως προεβλέφθη ἄλλως τε ἀπὸ τὸν Κ. Φραγκούλην, θὰ είναι ὅχι μόνον δυνατή, ἀλλὰ καὶ λίστα ἐπιτυχῆς ἡ ἐπίσημη τοῦ παραγγελίαν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅπαν αὔριον νὰ εἴμεδα εἰς θέσιν ἐδώ νὰ τὰ κατασκευάζων εύθυνότερον ἵσως καὶ καλύτερον. "Η οἰκονομία συναλλάγματος είναι προφανής, ἀφοῦ τὰ ἔργατα — τὰ 35 % περίπου τῆς δύο ἀξίας μιᾶς κατασκευῆς — θὰ πληρώνανται εἰς δραχμας, ἐνώ εἰκ παραλλήλου διὰ τῶν ναυπηγήσεων αὐτῶν θὰ είναι σημαντική εἰς τὰ πρώτα της Βῆματα η ναυπηγική μαἱ προσπάθεια καὶ θὰ ἀξιοποιηθῇ ἡ ἐργασία τοῦ "Ελληνος τεχνίτου".

Η μελέτη τῆς σχετικῆς μὲ τὰς ἐδῶ ναυπηγήσεις προτάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ θὰ πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ μελετηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους τεχνικοὺς, ἵνα ἐν καιρῷ τὰ σχέδια καὶ οἱ προϋπολογισμοὶ τοῦ κόστους ἐτομασθοῦν. Κάθε ἔχεφρον τὸν ἀνθρώπον ἀλλήλοις λυσιορίζεις ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τῆς βαθμιαίας — τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρω — ἀνανεώσεως τοῦ ἀγχιπλοούντος ἐπιβατηγοῦ, δὲν ἡμπορεῖ νὰ προβάλῃ. Κείται αὐτὴ ἐντὸς τῆς ἐλληνικῆς πραγματικότητος καὶ τῶν ἐλληνικῶν, εὐτυχῶν, δυνατοτήτων.

ΤΟ ΠΟΛΥΝΕΚΡΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

"Εἰσικαιώθη ἡ στήλη αὐτὴ εἰς τὰς ἐπὶ τοῦ ναυαγίου τῆς «Δωδεκανήσου» παρατηρήσεις της. "Ἐν τῶν ἀνακρίσεων διεπιστώθη, ὅτι τὸ ἀτυχές πλοίον ἐδέχθη παρὰ τὰς τουρκικὰς ἀκτὰς «σφοδράν ἀνεμοθύελλαν μετὰ κυματισμού, συνεπέια τῆς δόπιας τὸ πλοίον ὑπέφερε διατοιχιζόμενον καὶ προσένευν ὑπερβαλλόντως».

Τὸ ἐπὶ τοῦ πρωστίου καταστρώματος φορτίον μετεκινήθη καὶ ἐπιποστέως θαλάσσιον δύωρ, κατὰ τὴν πιθανωτέραν ἐκδοχήν, εἰσέρρευσεν εἰς τὸ κύπτη διὰ τῶν μὴ στεγανῶν κελεισμένων στομίων.

Ο πλοιάρχος, προκειμένου τὸ πλούτον του διατάξας στροφὴν τοῦ πηδαλίου ἀριστερά, προκειμένου τὸ πλούτον νὰ ὄρθωπλωρήσῃ καὶ ἔλη η πορεία του ἀντιθέτως πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου καὶ τοῦ κυματος. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ χειρισμοῦ αὐτοῦ ἐπικινδυνός ἐδημιουργήθη κλίσις πρὸς τὰ δεξιά καὶ τὸ πλοίον δέν ἐπανήλθεν εἰς τὴν θέσιν του. "Ετερον κύμα ἐπενεργήσαν ἐπ' αὐτοῦ, εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀνατροπήν.

Ο ἀδέξιος, λοιπόν, χειρισμὸς τοῦ πλοιάρχου καὶ τὸ φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εἰς σκάφος μὲ μικρὸν τὸ βιθίσμα, προεκάλεσαν τὸν καταποντισμόν. Αἱ εὐθυναὶ, πάντως ἐντοπίζονται εἰς τὴν ἀποσύσιν κάθε ἐλέγχου περὶ τὴν φόρτωσιν τοῦ πλοίου, ισως δὲ καὶ εἰς τὴν μὴ ἀπαγόρευσιν τοῦ ἀπόπλου του, ὑπὸ καιρικάς συνθήκας τόσον δυσμενεῖς.

ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΛΑ

"Επικρίνομεν συχνὰ τὰ κακῶς κείμενα εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν. Πρέπει ἐξ ἀντίθετου νὰ ἐξάρωμεν τὰ σᾶσα καλὰ ἐπισημαίνονται εἰς τὴν κατάστασιν τῶν ἀπιβατηγῶν μαἱ σκαφῶν. "Αποτελούν ἀξιομίμητα παραδείγματα.

"Εχομεν ὑπ' ὄψιν μαἱ τὸ δελτίον τῆς τελευταίας τουριστικῆς ἐπιβωρήσεως τῶν διζελοπλοίων «Κανάρης», «Καραϊσκάκης» καὶ «Μισάλης» τῆς ἑταίριας Νομικοῦ. "Αναφέρει τούτο καὶ διὰ τὰ τρία σκάφη, τὰ ἔξης:

"Ἐ μ φάνισις σκάφους: (Χρωματισμός, καθαριότης, φωτισμός, κεθίσματα) ικανοποιητική-ἀριστή.

Κατὰ στασις διαμερισμάτων συγχρονισμένα, ἐπιπλα καινουργή, περιβάλλον παλυτέλες, καλοισθητικόν. "Πυνωδάματα εἰς κατάστασιν λίστα ικανοποιητικήν, ἀπὸ ἀπόφεως καθαριότητος καὶ ἐμφανίσεως. Τὰ ἀποχωρητήρια καθαρά. Οι χώροι παραμονῆς τῶν ἐπιβατῶν τρίτης θέσεως εύρεις καὶ ἀπόφεως καθαριότητος κατάστασις λίστα ικανοποιητική.

Εἰς τὸ μαγειρεύον: Καθαριότης καὶ κατάστασις σκευῶν λίστα ικανοποιητική. "Έξοπλισμός σύγχρονος καθ' ὅλα.

Πλήρωμα: "Εμφάνισις θαλαμητόλων ικανοποιητική. Τὸ φαρμα-

ADEN
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^{o.} LTD.
Steamship Agents & Stevedores
P.O.B 55 (crater)
ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA
Affiliated with:
RED SEA SHIPPING C^{o.} (SUDAN) LTD.
KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

κείον τού σκάφους πλήρες και όχι ίματσιός έπίσης.

Και αι γενικαὶ παρατηρήσεις: Πρόκειται περὶ σκαφῶν, τὰ ὅποια ἔχουν πλήρως τὰς ἀπαίτησεις τῶν ἐπιβατῶν τῶν γραμμῶν δι' ἧς ἔχουν δρομολογηθῆ.

Τὸ δελτίον ὑπογράφεται ἀπὸ τὸν ιστρὸν κ. Δ. Τερζῆν καὶ τὸν κ. Α. Περιφέρακην, ὑπόπλοιορχον-λιμενικὸν.

DIA THN ATLAANTIKHN ALIEIAN

Νέα ἑταῖρία διὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας συνεστήθη. Θὰ διασθέτῃ αὐτῇ μέχρι τέλους του τρέχοντος ἔτους δύο μεγάλα ἀλιευτικὰ σκάφη, μὲ συγχρονισμένας ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις, ὥστε ἀποτελεσματικῶς νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγῆς τῶν καθαρῶν ἰχθύων τοῦ ὄγκεανοῦ καὶ κατὰ συνέπειαν εἰς τὴν ἀνάλογον μείωσιν τῆς τιμῆς των.

Ἡ νέα ἑταῖρία ἡτὶς συνεστήθη ὑπὸ δύμιον Ἑλλήνων τοῦ ἔξωτερικοῦ, συγχρονίσμενων μετὰ τοῦ κ. Παρασκευαῖδη, τοῦ ἔγκαινιασάντος, ὡς γνωστὸν, τὴν ὑπερκαένιον ἀλιείαν εἰς τὴν χώραν μας, θὰ δοπανήσῃ διὰ τὴν ἐπὶ συγχρονισμένων βάσεων ὄργανων τῆς τὸ ποσὸν του 1.300.000 δολλαρίων. Ο Ο.Χ.Ο.Α. προενέκρινε τὴν χορήγησιν δανείου ἔξ 720.000 δολλαρίων.

Προεγκρίσεις δανείων ἔχοργηθησαν ἔξ ἄλλου ὑπὸ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α., εἰς τὸν κ. Δοξάσδην διὰ τὴν ἀγοράν ἔνος σκάφους, εἰς τὴν Ἔπιχειρησιν Ἀτλαντικῆς ἀλιείας Ἀρκουλή διὰ τὴν πρόσκτησιν ἔνος ἐπίστης σκάφους καὶ εἰς τὴν ἐμποροναυτικὴν ἑταῖριν «Δελφίνῳ» διὰ τὴν ἀγορὰν ἐνος εἰσέτη μεγάλου ἀλιευτικοῦ.

Διευκρινίζεται, ὅτι αἱ ὡς ἄνω προεγκρίσεις, αἱ ὅποιαι καὶ ἑκάλυψαν τὸ προδόλεθεν ποσὸν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας, δὲν προδικάζουν ὅπωσδηποτε καὶ τὴν ὄριστικὴν χορήγησιν τῶν δανείων.

ΕΠΟΓΑΛΙΕΥΤΙΚΑ

Ἐν συνεχείᾳ τῶν διων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐγράφαμεν, σχετικῶς μὲ τὸν προετοιμασίαν τῆς ἐφετινῆς ἔξορμήσεως τῶν οπογγαλιευτικῶν μας, παραθέτομεν καὶ τὰς ἀκολούθους πληροφορίας ἐν Δωδεκανήσου, δους οἱ προετοιμασίαι ἀταὶ συνεπιλήρωμαν δῆται καὶ τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ οπογγαλιευτικοῦ στόλου εἰς ἑτοιμον διὰ νὰ ἀπολύεται εἰς τὰ Βορειοαφρικανικὰ παράλια καὶ τὰ παράλια τῶν διαφόρων νήσων τοῦ Αιγαίου.

Διὰ τὸ ποσὸν τῶν 15 ἑκατομμυρίων δραχ. ἔχρημαστόδηπον διὰ τὸ Ἀγρυπτικὴν Τράπεζα τὰ ἀκόλουθα συγκροτήματα τῆς Καλύμνου, διὰ νὰ ἀλιεύσουν εἰς τὰς ἀλιευτικὰς καὶ ζένας θαλάσσας, κατὰ τὴν ἀρχομένην οπογγαλιευτικὴν περίοδον. Δι'. Λίγυπτον ἐπτὰ σκάφανδρα καὶ ὅκτω φερνέζ, ἐπηνδρωμένα μὲ 133 οπογγαλιεῖς. Διὰ Κυρνηναϊκὴν ὅκτὼ σκάφανδρα, ἐπηνδρωμένα μὲ 87 οπογγαλιεῖς. Διὰ Τριπολίτεω δύο σκάφανδρα, ἐπηνδρωμένα, ὡσαύτως, μὲ 28 οπογγαλιεῖς καὶ διὰ τὰ ἀλιευτικὰ θύματα πέντε σκάφανδρα μὲ 37 οπογγαλιεῖς. Ἐπισης, εἰς τὸν Αιγυπτον καὶ εἰς τὰ ἀλιευτικὰ θύματα διὰ ἔργασθη καὶ ἀριθμός τις λέμβων.

Ἐπειδὴν, ἐξ δόλου, τὰ μαθήματα τῆς εἰς τὴν Καλύμνον λειτουργούσας Σχολῆς Δυτῶν Σπογγαλιείας, ἡτὶς ἀπὸ τίνων ἑπτῶν μετ' ιδιαιτέρας ἐπιτυχίας ἐπιδίδεται εἰς τὴν θεωρητικὴν προετοιμασίαν καὶ τὴν πρακτικὴν διακοπῶν τῶν νέων, οἱ όποιοι διὰ πρώτων φορῶν εἰσέρχονται εἰς τὸ δύσκολον, δον καὶ ἐπικινδύνων αὐτὸν ἐπάγγελμα.

Θέ δῆδυνατο νὰ εἴπῃ τις, διὰτο διάφετος διὰ Σχολὴ τῆς Καλύμνου, λειτουργίσασσα συστηματικῶτερον, ἐπέτυχε νὰ εύρυνται τὸν κύκλον τῶν μαθημάτων της. Οὐτῷ, διὰ πρώτων φορῶν, ἐγένετο πειραματικὴ ἔφαρμογή τῆς χρηματοποίησεως ἀφ' ἐνὸς τηλεφωνικῆς συσκευῆς διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τοῦ δύτου μετά τοῦ σκάφους του καὶ ἡ χρηματοποίησης ἐπικοινωνίας φιάλης δύγνόνου, μεθ' ἣς ἐφοδιάζεται ὁ δύτης, διὰ νὰ τὴν χρηματοποιῇ ἐν ὕδρᾳ ἀνάγκης.

Δόγμα τῆς σπουδαίοτης, τὴν όποιαν ἐνέχουν τὰ ἀνωτέρω δύο συστήματα καὶ κατόπιν τῆς πλήρους ἐπιτυχίας, τὴν όποιαν ἐσόμειωσεν πειραματικὴ ἔφαρμογή των, τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον μελετᾶ τὴν ὑποκρεωτικὴν καθιέρωσιν τῶν εἰς τὰ οπογγαλιευτικὰ συγκροτήματα ἀπό τοῦ προσεχοῦ ἔτους.

Εἰς τὴν Σχολὴν Δυτῶν Σπογγαλιείας Καλύμνου, εἰς τὴν όποιαν ἐδιδάχαν, κατὰ τὴν ληξασσαν ἐκπαιδευτικῶν περιόδων, ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πεπειραμένοι δύται, ἐφότοπον 30 ἐξ δώλω μαθητῶν, ἐξ ὧν πτυχία ἔλαβον οἱ 26. Ὁσαύτως, πτυχία ἔλαβον τέσσαρες ἐπιτυρπταὶ καὶ εἰς πλοιάρχος.

Μιαν ἐνδιάφερουσαν ἐπιστημονικὴν ἐπίσκεψιν, ἐξ δόλου, ἐδέκην κατ' αὐτὰς τὸ Καλύμνον. Ο ἐπιμελητὴς τοῦ Μουσείου Θουκιδῆς Ἰστορίας τοῦ Πανεπιστημίου Γέρικ. κ. Χάρτημαν ἐπεσκέψθη τὸν νῆσον, διὰ νὰ με-

λετήσῃ ἀφ' ἔνος τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς διενεργείται ἡ σπογγαλιεία ὑπὸ τῶν Δωδεκανησίων σπογγαλιέων καὶ διὰ νὰ πειραματισθῇ ἀφ' ἔτερου ἐπὶ τῆς τεχνητῆς καλλιεργείας τοῦ σπόγγου εἰς τὰ δύτα τῆς νήσου. Ο Ἀμερικανὸς ἐπιστήμων ἐδύθησε τεμάχια ἀποκοπέντα τὰ δρυπάνια ὑπὸ δρυπάνια ὑπὸ τῆς τεχνητῆς καλλιεργείας τοῦ σπόγγου εἰς τὰ δύτα τῆς νήσου. Τὴν πορείαν τοῦ πειράματος τούτου τεχνητῆς καλλιεργείας, τὸ ὅποιον διὰ πρώτην φορὰν διενεργείται εἰς τὴν χώραν μας, παρακολουθεῖ ἡ διαστήματος τοῦ Ευρωπαϊκοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ευρωπαϊκοῦ.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ

Ἡ μελέτη διὰ τὴν τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ δρυπάνου τοῦ Ἀγίου Γεωργίου καταρτίζεται ἡ διαστήματος τοῦ Κερατοίνου, ἐκδιαθέτεται ἡ διαστήματος τοῦ Κερατοίνου, ἐντὸς τοῦ 1958 πὴ τὸ θραδιότερον ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ ἔτους, εἰς ἀσφαλῆ λιμένα, διὰτο τὰ μέγιστα τὰ δρυπάνια τοῦ Κερατοίνου λιμένας θά διαστήματος τοῦ πειράματος τοῦ σπόγγου σύμφωνα μεταποιήσεων εἰς τὸ μέλλον τὰ μικρὰ καὶ οικονομικῶς ἀσθενῆ μεταφορικὰ ταῦτα μέσα. Ἀλλὰ καὶ τὴν νέαν ιχθυόσκαλαν θὰ φιλοξενήσῃ, κατὰ πάσαν πιθανότητα, ὑπὸ κατασκευὴν λιμένην. Ἡδη, ὁ Ο.Π.Π. παραχωρεῖ εἰς τὸν οἰκονομικὸν πόλεμον τὰ μικρὰ καὶ λιμενικὸν χώρων, ἀναλαμβάνων συγχρόνως καὶ τὴν ἐκτέλεσιν δλων τῶν ἀναγκαίων ἔργων. Δένθα θὰ πολειστεῖται, ἐντὸς δλίγουν, παρὰ αὐτὸν τὸ τούτο τὸ κεριόν τῆς ιχθυόσκαλας, τὸ ὅποιον θὰ ἀνεγερθῇ διότι ὑπάρχει κονδύλιον ἐκ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων—έρ' δύον, δεσμῶν, ἐπιτευχθῆ προγνουμένων ἡ ἀπὸ μακρον ἐπιδιωκόμενη συμφωνία μεταξὺ Δημοσίου καὶ διεισιτικῶν ὄργανων, διὰ τὸν τρόπον λειτουργίας καὶ διοικήσεως ἔνος συγχρονισμένου κέντρου ύποδοχῆς καὶ διακίνησεως τοῦ αἰλιεύματος.

Τέ πρώτων καὶ ούσιοτάκον θῆμα πρὸς τὴν ὄργανων εὐρέσιν καὶ ἐνιαίου λιμενικοῦ συστήματος, περιλαμβάνοντος τὸν Πειραιά καὶ τοὺς πλησιαζόντους δημοσίους, θὰ ἀποτελέσῃ τὸ τεχνικὴ ἀναμόρφωσις καὶ πλήρως ἀξιοποίησίς τοῦ λιμένος τούτου τοῦ Κερατοίνου. Τὴν καλήν, δηλαδή, ἀρχὴν διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ μείζονος λιμένος.

ΝΑ ΜΕΙΩΘΗ ΤΟ ΑΙΜΕΝΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Τὴν μείωσιν τοῦ κόστους φορτοεκφορτώσεως καὶ ἐναποθηκεύσεως ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα ζητεῖ δι' ἔγγραφου τοῦ πρὸς τὸν Ο.Π.Π. τὸ Ἀγρυπτικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς, Ἐπέστη δικαιού, φρενεῖ τὸ Ἀπιμελητήριον, δωτὸς ἐπιδιωχθῆ ἡ ἐλάφρυνσης ἐκ τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων ἐπιβαρύσεων τοῦ δικαιιούμενου εἰς Πειραιά ἐμπορεύματος. Ἡ περίοδος τῆς ἐν τῷν πολεμικῶν καταστροφῶν ἀνοικοδόμησε τοῦ λιμένος πρὸ πολλοῦ παρῆλθεν, ἐνώ τὰ νέα ἔργα διὰ τὸν ἐξωραϊστὸν τοῦ ἐπιβατικοῦ τμῆματος αὐτὸν, κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος των, ἐπερατώθησαν. Ὡς δάμεσος, ἐπομένως, καὶ φυσικὴ συνέπεια θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπικολούθει ἡ μείωση τοῦ λιμενικοῦ κόστους ἔρ' δύον αἱ ἀπὸ δεκατίας καὶ πλέον ἐπιβληθῆσαι ἔκτακτοι ἐπιβαρύσεις. δὲν πρόκειται πλέον ἐπιτακτικὰ λιμενικὰ ἀνάγκας νὰ θεραπεύσουν. Καὶ εἶναι γεγονός, διὰ μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν αὐτῆς, τῆς θεραπείας, δηλαδή, ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος, ἐδέχθη τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον νὰ καταβάλλεται, ἀπὸ τοῦ 1947, εἰδίκην κατὰ τὸν εἰσφοράν.

Εἰς τὸ ἀποσταλέν πρὸ τὸν Ο.Π.Π. ἐγγραφὸν ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ τούτου ζητήματος, ἡ Διοίκησις τοῦ Ἀγρυπτικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητήριου, μεταξὺ τῶν ἀλλων, τονίζει καὶ τὰ ἔξτη:

«Ὦς ἀντάλλαγμα τῆς ἐκτάκτου εἰσφορᾶς καὶ τῶν ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ δεκατίας περίπου καταβαλλούμενων ὑψηλῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων ὑπὲρ τοῦ Ο.Π.Π. διὰ τὰς παρεχούμενας ὑπὲρ αὐτοῦ ὑπηρεσίας διαμένετο καὶ ἡ μείωση τοῦ κόστους φορτοεκφορτώσεως καὶ ἐναποθηκεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Ηδη, ὅπότε αἱ εἰς ἔργα ἀνασυγκροτήσεως καὶ ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος ἀνάγκαι τοῦ Ο.Π.Π. ἔχουσιν ούσιαδῶς μειωθῆ, τὸ

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY S. G. COTTAKIS & C°

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)
63, NEBI DANIEL STR.
P.O.B. 977

CAIRO
171, MOH. FARID STR.
P.O.B. 78

PORT-SAID
23, SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK
(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 58

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAF COT."

Έπιμελητήριον φρουεί, διτέλη έπιβαλλεται, δημόσια έξετασθη, τόθεμα, αν τά τέλη και δικαιώματα, απίνα έπεδηλήθησαν υπέρ τού Ο.Λ.Π. διά τάς παρεχούμενας ύπερστοις υπέρ αυτού κατά την πορτοκόρτωσιν και έναποθήκευσιν τών εισαγομένων και έξαγομένων έμπορευμάτων, τά δημόσια και τό Έπιμελητήριον είχε κατά καιρούς αποδεχθή, δένον νά παραμείνωσιν είς διάρια εύρισκονται σήμερον.

Τό Έπιμελητήριον Πειραιών από μακρού γρόνου άπηση ολήθη με τό ζήτημα τούτο και νομίζει, διτέλη έπικαιρως προβολλεται, δοθείσης, μάλιστα, τής έπιτακτικής άναγκης μειώσεως είς τό έλάχιστον τού κόστους εισαγωγής και έξαγωγής, τό μέν πρός προστασίαν τού τιμαρίου, τό δέ πρός διευκόλυνσιν τής έξαγωγής προϊόντων μας πρός άνταγωνισμὸν διμοειδῶν προϊόντων τῆς άλλοδαπής. πιστεύει δέ, διτέλη, χάρις είς την Ηπαρχίαν ικανοποιητικῶν διαθεσίμων παρά τό Ο.Λ.Π., παρέχεται ή δινατότης εύχερων άντιμετωπίσεων τής προβολλούμενης μειώσεως και δή κατά υπολογίσιμα και σοβαρά ποσοστά τών ηδη υφισταμένων δικαιωμάτων και τελών αυτού.

Άλλη είς τό αυτό έγγραφον τού Έπιμελητήριον τίθεται και τό σοβαρὸν ώσταύτως ζήτημα τῆς ίσορροπίας, ητίς δάδει νά προτίθαι μεταξύ τών λιμενικῶν έσδρων αφ' ένων και τών προγραμματιζομένων αφ' έπερους υπό τού Ο.Λ.Π. έργων έξαρσισμού και έπεκτάσεων τού λιμένων. Οιονδήποτε τοιούτων έργων, φρονεῖ τό Έπιμελητήριον, δένον νά δινιμετωπίζεται μὲ βάσιν την προσπικήν, διτέλη διατάνη τού θά άντικρύζεται τηματικῶς και άναλόγως τών διαθεσίμων κεφαλαίων, άτινα θά συγκεντρώνται, δηνί έτοις άνψηλον λιμενικού κόστους, άλλ' έτοις τού οικονομιών και τής έφαρμογής μιᾶς πολιτικής αύστηρας περιστροφής εἰς τὸν λιμένα. Μόνον κατά τόν τρόπουν αύτούν δέν θα έπεισαρύνετο τό έμπορευμα και μάλιστα δυσαναλόγως πρός τάς δινατότητας τών υπ' αυτού έξυπερετουμένων.

Καὶ καταλήγει τό έγγραφον τού Έπιμελητήριον πρός τόν Ο.Λ.Π.:

«Επί τού σπουδείου τούτου θά έπιμείνωμεν μέχρις ού καταστή δινατόν νά γίνη συνείδησης παρά τούς άρμοδιούς διτέλη δέν είνε δινατόν διά ένεργειών και παραπλεψών τού Κράτους ή τών οργάνων αύτούν νά δημιουργούνται συνεχών δαπάνων, τάς δημόσιας δι. Ο.Λ.Π. δέν διναταί νά δινιμετωπίση άλλως, ειμήν διά τής ούξησεως τών υπέρ αύτούν τελών ή τής διατηρήσεως αύτούν είς σταθερά έπιπεδα, παρά διτέλη διαθεματική κίνησης τού λιμένων συγχωρεῖ και δικαιολογεῖ μειώσιν αύτούν. ως έκ τής συνεχών αύξησεως τής κατά τόν τελευταίαν πενταετίαν, έξ ού λόγου έπερχεται άναγκαιά ή μείωσις τού κόστους έργασίας».

Έχουμεν τήν γνώμην, διτέλη σοβαρών θά πρέπει νά δινιμετωπισθούν αι δινωτέρως άποψεις τής Διοικήσεως τού Έπιμελητήριον, αιτίνες κατά λίαν ασφή και κατηγορηματικόν, μάλιστα, πρόποταν, έκτιθενται είς τό πρός τού Όργανον έγγραφον. Διότι πιστεύμενον και ήμε'ς, διτέλη δι. Ο.Λ.Π. δέν διναταί συνεχών νά έπιδιότης τό μεγαλύτερον έσδον — διτέλη δέν είνε έπιγειρήσις — έστω και διά πρόκειται τούτον είς τίνη λιμενικά έργα άποκλειστικῶν νά έπεινδύται. «Άλλον κύριον και βασικόν προσρισμόν έχει είς μεγάλος λιμήν : Τήν δώσ τό δινατόν και υπό τούς οικονομικώτερους δρους έξυπερέτησιν τού πλοίουν και τού έμπορευμάτος.

TO "ΧΑΡΑΤΣΙ,"

Πρέπει — τό έπαναλαμβάνομεν — νά προσέξουν οι κρατικοί άρμοδιοι τάς έδω τιμάς τών πετρελαιοειδῶν. Παντού ή υποτίμησης είναι μεγάλη, λόγω τής έκπτώσεως τών ναυλών και τών υπερόγκων άποθεμάτων. Δέν θέλομεν νά συγκρίνωμεν τό έν Ελλάδοι τιμολογίου διά μπωνέρς με τό είς Αγγλίαν τελευταίων, άπο τού Μαρτίου, καθορισθέν (167/6 διά τό φιουέλ διά και 240/— διά τό ντηζελ διά). Η συγκρίσις θά πρέπει νά γίνη με τάς τιμάς είς τούς άλλους μεσογειακούς λιμένας, και αύτή, άκριδών, μάς άποκλαύπτει το σκάνδαλον τής έδω καταστάσεως. Εις τήν Γένοβαν, λ. χ., τό φιουέλ διά διά μπώνερς τιμάται 170/6, είς τό Πόρτ Σαιδ 166/6, είς τό Αλγέριον 164/6 και είς τό Γιρβατάρ 166/—).

Έδω αι τελευταία τιμάι είνε 778 δραχ. ή 178) — διά τό φιουέλ διά και 1233 δραχ. ή 288) — διά τό ντηζελ διά.

«Άσ σημειωθή, διτέλη δι. διόσις τού λιμένας τού Κόσμου, τού πλέον μακρυνών και κατωτέρας κινήσεως έν συγκρίσει πρός τόν Πειραιά, αι τιμά άνφερονται είς τά τιμολογία τών έταιριών. Διά τόν Πειραιά τιμή δέν δινατούζεται είς τά κυκλοφορούντα τιμολόγια: κυματεῖται, ίσως, κατά τήν περίστασιν.

Απαράδεκτος, δηλαδή, κατάστασις, ζημιώνουσα τά τε πλοία και τόν λιμένα τού Πειραιών. Άλλα διερωμέθεια: Πρός ποιόν νά άπευθύνωμεν τήν έπικρίσιν; Μήπως και οι πλοιοκτήται δέν είνε υπέθυνοι, άσφαλώς, πολλών τά υποπτα έξυπηρετει;

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Πρόσφοτοι στατιστικαί τού δραγαυισμού «Ούεστινφόρμ», άναφερόμενοι είς τά υπό παραγγελίαν δεξαμενοπλοίοι, χωρητικότητος 7000 τόν. d.w. και άνω έκστασον, είς τάς άρχας τόν 1958, λαμβανομένων υπ' άψιν και τών δων πληροφοριών, έλλιπων πάντως, συνεκεντρώθησαν διά τάς άκυρώσεις συμβολαίων, διαπιστώνου τούς κάτωθι άριθμους. Υπολογίζεται διτέλη, τό υπό παραγγελίαν τονάζας περιλαμβάνει 1060 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 35.957.000 τόνων d.w., με τήν άκολουθον κατανομήν είς τάς κυριωτέρας ναυπηγικάς χώρας:

Χώρα	Πλοιά	T. d.w.	Χώρα	Πλοιά	T. d.w.
Ιαπωνία	152	6.820.000	Δανία	34	1.030.500
Ηνωμ. Βασιλείου	184	5.568.100	Ιταλία	33	666.000
Σουηδία	140	4.433.400	Βέλγιον	19	513.500
Γερμανία	115	4.182.400	Γιουγκολανία	10	211.900
Ηνωμ. Πολιτεία	70	2.866.700	Καναδάς	3	145.000
Γαλλία	59	2.475.800	Πορτογαλία	5	83.000
Όλλανδια	82	2.460.600	Έλλας	3	73.500
Ιταλία	64	2.196.700	Λοιποί Χώρες	4	115.400
Νεργηγία	83	2.113.600			
Σύνολον:		1060	35.957.000		

Τήν πλοιοκτησία τών άνωτέρω υπό παραγγελίαν δεξαμενοπλοίων, ύποδηρμένη είς έξι συγκεκριμένας κατηγορίας — έξαιρουμενών τών έταιριών πετρελαίων, ύπολογιζομένων χωριστά — έχει ώς έξης: Διά μέν τάς έταιρισις πετρελαίων τό υπό παραγγελίαν τονάζας περιλαμβάνει 381 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 14.281.000 τόνων d.w., διά δε τούς λεγομένους άνεξαρτήτους έφοπλιστάς άνεβιβάζετο είς 679 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 21.676.000 τόνων d.w. Τό τονάζα διά λογαρια-

σμού τών άνεξαρτήτων έφοπλιστών κατενέμετο είς τάς έξης άμαδας:

Έφοπλισταί	Πλοιά	T. d.w.	Παραληπταί	Πλοιά	T. d.w.
Σκανδινανία	254	7.214.000	Έπ. λάινερς	39	1.116.000
Ελληνες	132	5.254.000	Ιάπωνες	16	556.000
Εύρωπαι	149	4.429.000	Λοιποί	31	922.000
Αμερικανοί	41	2.185.000			
			Σύνολον:	1060	35.957.000

Ειδικώτερον διά τούς Ελληνες, άναφέρεται, διτέλη ο «έξι μεγάλοις έλέγχου παραγγελίας δι' 67 δεξαμενοπλοίοι(*)», συνολικής χωρητικότητος 3.068.000 τόνων d.w. και διτέλη πεντήκοντα άλλαι έταιρισι μικροτέρων έφοπλιστών έλέγχου παραγγελίας δι' 72 σκάφη έτερων 2.186.000 τόνων d.w.

Έξ αλλου, δισον άφορά τάς παραδόσεις δίδεται δικατέρω πίναξ:

Έπη	Πλοιά	T. d.w.	Έπη	Πλοιά	T. d.w.
1958	249	7.181.000	1962	82	3.319.000
1959	268	8.747.000	1963	38	1.589.000
1960	242	8.149.000	1964	9	350.000
1961	166	6.374.000	1965	6	248.000

Σύνολον παραδόσεων τής έκτασίας: 1060 35.957.000

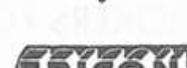
Τό προκύπτον έκ τών άνωτέρω άριθμων συμπέρασμα είνε, διτέλη τά τρία προσεχή μέτρα στη σημειωθή μίαν άνευ προηγουμένου έπεκτάσης τού στόλου τών δεξαμενοπλοίων, χωρίς και νά υφίσταται — τούλαστον πρός τό παρόν — ένδειξης τις άναλόγους ζητήσεως τών πετρελαίων. Θά πρέπει θίνεται νά άναμενεται, διτέλη υπό την πίεσην τού νεοτεύκτου τονάζαν θά δινιμετωπισθή ή άναγκη τού παροπλισμού, τής διαλύσεως, έτι δε και τής άκυρώσεως ναυπηγικών συμβολαίων. «Άσ σημειωθή, διτέλη κατά τό 1957 προσετέθησαν είς τήν δύναμιν τού στόλου τών πετρελαιόφρων 204 σκάφη, πέντε έκατομμυρίων τόνων d.w.

(*) Συμφώνω πρός τάς στατιστικάς τών Ναυτικών Χρονικών, αι έλληνικοι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων κατά τό τέλος τού 1957 άνεψερον είς 128 σκάφη, 2.983.150 τόν. γκρούς (ή 4.800.000 τόνων d.w.) Έξ αυτών αι έξ κυριώτεροι έπιχειρήσεις (Σ. Λιβανού, Στ. Νιάρχου, Άρ. Όναση, «Οράιον» κλπ. οικογενειών Γευλαδρή — Κουλεκυντή και I. M. Καρρά) ένδειφροντο δι' 60 δεξαμενοπλοία, 1.747.350 τ. γκρούς (ή 2.666.000 τόνων d.w.).



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

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

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

and other quality products
C. & H. SALES CO.
80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.
TEL. HANOVER 2-6998

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΑΣΥΔΟΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ ΟΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΑΙ ΤΩΝ

Ανεμένετο ή αντίδρασις της Αμερικής είς τὴν Διάσκεψιν τῆς Γενεύης κατὰ τῆς ἐπιδιωκόμενης παρὸ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης καθιερώσεως τῆς θεσμοῦ γενιγινεῖ link μεταξὺ πλοίου καὶ κράτους, τὴν σημαίαν τὸ οποῖον φέρει. Ἡ ἀντίδρασις ἔξεδηλώθη κατὰ τὰς τελευταῖς συνεδρίσεις τῆς Δευτέρας Ἐπιτροπῆς τῆς Διασκέψεως, τῆς ἐπιφορτισμένης νὰ μελετήσῃ τὰ σχετικὰ μὲ τὸ καθεστώς τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ἄρθρα τοῦ σχεδίου τῆς διεθνούς Συμβάσεως.

Ο ὑποναύαρχος Oswald S. Coelough, τοῦ ὑπουργείου Ἀμύνης τῶν Ἕνωνεμένων Πολιτειῶν καὶ καθηγητῆς τοῦ Δικαίου εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ «Οὐαστικτού», συνέστησε τὴν διαγραφὴν ἀπὸ τὸ σχέδιον τοῦ Νόμου τῆς Θαλάσσης, τῆς περὶ «γενιγινεῖν δεσμοῦ» διατυπωθεῖσης ἀπόφεως. Ὁ Ἀμερικανὸς ἐκπρόσωπος προέβαλε τὸ ἔργοντα, ἀνὲ πλοίον, χαρακτηρισθὲν ὅτι δὲν διατηρεῖ τὸν «γενιγινεῖν δεσμὸν» μὲ τὴν σημαίαν τοῦ κράτους, τὴν οποίαν φέρει θά τυχαίη τῆς διπλωματικῆς προστασίας ἡ βάσις καταπήσης πλοίου ἀνευ ἑθνικότητος;

«Δύναται τις — προσέθηκε — νὰ ἀρνηθῇ εἰς τὸ πλοίον αὐτὸ τὸ δικαίωμα νὰ ταξιδεύῃ εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας ἡ νὰ εἰσπλέῃ καὶ ἐκπλέῃ τῶν λιμενῶν; Πλοίο μέλλοντα νὰ ὑποστοῦν τοιαύτας συνεπείας θὰ ἔχουν, ἀσφαλῶς, ἀθεβαίαν τὴν ὑπαρξίαν.»

ΕΝΕΚΡΙΘΟ ΤΟΥ «ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ,,

Τέλος κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 8ης Ἀπριλίου τῆς δευτέρας Ἐπιτροπῆς τῆς Διασκέψεως, εἰς ἥν συνεζητεῖτο τὸ ἄρθρον 29, ἡ ψηφοφορία ἐπ' αὐτῷ ὑπῆρξεν εὐνοϊκὴ τῶν ἀπόφεων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐνέκρινε τὸ περὶ «γενιγινεῖν δεσμοῦ» ἄρθρον, εἰς τὸ οποῖον ἀναφέρεται ὅτι, πρὸ τὸν σκοπὸν τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ ἑθνικοῦ χαρακτήρος ἐνὸς σκάφους ὑπὸ ἄλλων κρατῶν, θὰ πρέπει νὰ ὑπάρῃ εἰλικρινῆς δεσμὸς μεταξὺ τοῦ σκάφους καὶ τοῦ κράτους, ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ οποίου πλέει. Τὸ ἐγδιαφερόμενον κράτος θὰ πρέπει νὰ ἀσκῇ ἀπότελεσματικὴ δικαιοδοσίαν καὶ ἐλέγχον τοῖς ζητήματα διοικητικῆς, τεχνικῆς καὶ κοινωνικῆς φύσεως ἐπὶ τὼν οκαφῶν τὰ ὅποια θὰ πλέουν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ. Τὸ ἄρθρον ἐνεκρίθη διὰ ψήφων 40 ἔναντι 7, ὁποὺ προηγουμένως ἀπέρριφθη διὰ 39 ψήφων ἔναντι 13, πρότασις τῆς Λιβεριανῆς ὑποστριχεῖσας καὶ ὑπὸ τῶν Ἕνωνεμένων Πολιτειῶν, διὰ τῆς ὅποιας διεγράφετο ἡ φράσις «πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ ἑθνικοῦ χαρακτήρος τοῦ σκάφους ὑπὸ ἄλλων κρατῶν» ἀπὸ τὸ σχετικὸν ὄρθρον.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐνέκρινεν ὅμοφώνως ἄρθρον διὰ τοῦ ὅποιον ἀπαγορεύεται εἰς τὰ διάφορα σκάφη νὰ τεθοῦν ὑπὸ ἄλλην σημαίαν κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου ἡ προσεγγίσεως, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ μεταβιβάσεως τῆς ἰδιοτητὸς ἡ ἀλλαγὴ νηδογήσεως. Τὸ ἄρθρον αὐτὸ ἀναφέρεται εἰς τὰ σκάφη τὰ ὅποια πλέουν ὑπὸ τὴν σημαίαν ἐνὸς καὶ μόνον κράτους. Τὰ σκάφη τὰ ὅποια πλέουν ὑπὸ τὴν σημαίαν ἐνὸς καὶ μόνον κράτους. Τὰ σκάφη τὰ ὅποια πλέουν ὑπὸ δύο ἡ περισσότερας σημαίας θεωροῦνται ὡς σκάφη ἀνευ ἑθνικότητος.

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ

Παραλλήλως πρὸς τὴν εἰς τὴν Γενεύην στάσιν τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπροσωπείας, αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις τῆς Ἀμερικῆς — αἱ ἑταῖροι πετρελαίου ἴδιαιτέρω — ἀνέλαβον τὴν προάσπισιν τῶν «σημαιῶν εὔκολίας». Τὰ ίδια αὐτῶν συμφέροντα θίγονται ἀμεσώτατα, διὸ εἰς τὸν «κύρων τῆς θαλάσσης περιελαύναντο» τὸ περὶ «γενιγινεῖν δεσμοῦ» ἄρθρον. Οὕτω τὸ Ἀμερικανικὸν Ἰνστιτούτον τῆς Ναυτιλίας δι' ἀνακοινωσεῶν τὸν προέδρον αὐτοῦ κ. Κάζεϋ ἔξερε τὸ ἀμεσώτατον ἐνδιαφέροντον τοῦ διὰ τὸ ζῆτημα τῶν παναμαϊκῶν πλοίων, τὸ σύστημαν εἰς τὴν Γενεύην, δεδομένου ὅτι, σκάφη ἐννέα ἐκατομυρίων τὸν. Ι. W. ὑπὸ τὰς σημαίας εὔκολίας ἐλέγχονται ἀπὸ Ἀμερικανοῦς ἐφοπλιστῶν καὶ ἑταῖρων ἀμερικανικῶν. «Τηνερέωθισμον σύτοι, κατὰ τὸν κ. Κάζεϋ, νὰ καταφύγουν εἰς τὰς ἐν λόγῳ σημαίασις, ἵνα ἀκριδῶς ἀποφύγουν τὰ ἀπαγορευτικὰ ἔξοδο κινήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

«Αἱ Ἕνωνεμέναι Πολιτεῖαι — ἔδήλωσεν ὁ ἐκπρόσωπος τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν — ἔχουν ἀνάγκην, ἐν περιπτώσει ἐκτάκτου ἀνάγκης, πολλῶν πλοίων, περισσότερων τῶν δύοντων ἔχουν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν.

«Ἄσ σημειωθῆ, ὅτι ὁ κ. Κάζεϋ πρόκειται νὰ ὑπεραμυθῇ τοῦ καθεστώτος τῶν «σημαιῶν εὔκολίας» ὡς ἐκπρόσωπος τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς τρεῖς ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδους ναυτικᾶς διοικεψίες: Τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τῆς Διασκέψεως τοῦ Νόμου τῆς Θαλάσσης καὶ τῆς τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας.

ΚΑΙ ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ Κ. ΣΤΑΥΡΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ

Ἐξ ἄλλου εἰς τὸ φύλλον τῆς 1ης Ἀπριλίου τῶν «Τάιμς» τοῦ Λονδίνου ἐδημοσιεύθη διὰ τὸ θέμα τῶν «σημαιῶν εὔκολίας» ἡ κάτωθι ἐπιστολὴ τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου:

Κύριοι,

Ἐσπειριώθη τελευταῖς ἑντασίς τῆς πολεμικῆς ἔναντι τῆς υπολογίσεως σκαφῶν καὶ ίδια δεξαμενοπλοίων ὑπὸ τὰς λεγομένας σημαίας «Παν Ον Λιβ». Αἱ ἐπικρίσεις είνε, μᾶλλον, συναισθηματικῆς φύσεως, μὴ θασίζομεναι οὔτε εἰς τὰ γεννότα, οὔτε ἐπὶ τῆς πραγματικῆς ἑταίρεσεως τοῦ θέματος. «Ἄς μοι ἐπιτραπῇ, παρακαλῶ, νὰ τονίσω εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς τὸν διεθνῆ χαρακτῆρα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Σκάφος, ἀνῆκεν κατὰ πλοιοκτησίαν εἰς πολίτην μᾶς χώρας, παραλαμβάνει φορτίον ἀπὸ ἐτέρων χώρων καὶ τὸ ἐκφορτώνει εἰς μιαν τρίτην χώραν, διὰ νὰ πωληθῇ, ἐν συνεχείᾳ, τὸ ἐν λόγῳ φορτίον εἰς περιτέρων ἀλλας χώρας. Οφείλω νὰ δημολογήσω, ὅτι δὲν δύναται νὰ εύρω εύσταθη λόγον — ἐπὶ ἀρχῆς, θεριώδης, στριμόνων — διὰ τοῦ ὅποιον νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι τοιοῦτον σκάφος ὑφείλει νὰ φέρῃ ταύτην ἢ ἐκείνην τῶν σημαίαν, οὔτε διατὶ ὁ πλοιοκτῆτης τοῦ σκάφους πρέπει νὰ εἴναι ίδιαιτέρας τινὸς ἑθνικότητος περισσότερον, ἀπὸ τοῦ ὅτι, ἡ ιδιοκτήτης ὄρυχειον — εἰς τὴν Χίλιν, δέν πρέπει νὰ είναι πολίτης τῶν Ἕνωνεμένων Πολιτειῶν. Αἱ θαλάσσαι μεταφορά ὑπῆρξεν καὶ πρέπει, λόγῳ τῆς φύσεως των, νὰ ἔχακολουθήσουν ἐνέκουσαι τὸν χαρακτῆρα δι-

εθνοῦς ἐπιχειρίσεως, θαοιζομένης ἐπὶ τῆς ἐλευθέρας ἐπιχειρηματικῆς καὶ προσωπικῆς πρωτοβουλίας.

Αἱ ἐναντίον τῶν «σημαιῶν εὔκολίας» κριτικαὶ, προτιμοῦν νὰ ἀγνοοῦν τὰς θαοικὰς ἑκείνας οἰκονομικὰς προϋποθέσεις, αἱ ὄποιαι τὰς ἐδημογραφίας. Κατὰ τὰ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ἐπὶ ὑπῆρχε τρομακτὴ ἀνάγκη θαλασσῶν μεταφορῶν, ἀλλ' αἱ ναυτιλίασκαι ἐπιχειρήσεις τῶν ναυτικῶν χωρῶν ἐτέλουν ὑπὸ ἀφαντάστους κρατικούς περιορισμούς καὶ βαρύτανον φορολογίαν. Εἰναι γεγονός, διὰ εἰς τὸν Μεγάλων Βρεταννίαν, λόγου χάριν, αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίων ἐκάλεσαν τοὺς βρεταννούς πλοιοκτήτας νὰ δοθοῦν τῶν μεταφορῶν ἀνάγκην τῆς πετρελαϊδιούμικηνας. Ἡ ἀπάντησις — καθ' ἄγνωρίζομεν — ὑπῆρξεν ἐλάχιστα ἐνθαρρυντική. Κατέστη, δέθεν, ἀναπόφευκτον εἰς τὰς μεγάλας ναυτικὰς χώρας νὰ ἀπαγορεύουν εἰς κάθε συνήθη πλοιοκτήτην νὰ ἀποθησαρίζῃ κεφαλαία πρὸς ἀνάληφν την παυπηρίαν. Ἐπὶ πλέον ἡ φορολογία ἐπὶ τῶν κερδῶν δέν παρέκειται εἰς τὰς Τραπέζας καὶ ἀλλα πιστωτικά Ίδρυματα τὸ στοιχεῖον ἐκείνο τῆς ἀσφαλείας καὶ τοῦ περιθώριον ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, καὶ μόνον καὶ ἀξιούν ὡταῖς. Πώς, λοιποῦ, ἐπρεπεν οἱ λεγόμενοι «ὑδραικοί» στόλοι παρασκευαστοῦν τὰς εἰς μέγα τοννάς ἀνάγκας, τὰς ὅποιας προανεφέρομεν;

Τὸ νὰ ύποστηριζεται, διὰ οἱ πλοιοκτήταις ἄλλων στόλων θὰ πονούν ίκανοι ικανοποίησις τὸ τοννάς πού ἔκρειάζετο πρὸς ἀντιτετωπίους τῆς μεταπολεμικῆς διογκώσεως τῶν μεταφορῶν, στοτὶ καὶ ἀν δέν ύφιστατο πί «ΠΑΝΟΝΙΛΙΒ», σημαίανει, διὰ ὄγνοοῦνται τὰ ψητάμενα γεγονότα. Ἡ νέα σκάφοι καὶ ίδιαι τὰς «οούπερ-τάκερες», κανονικῶν δέν ναυπηγοῦνται τὰς σημαίανεις τῶν ουρανούς της πετρελαϊδιούμικης, καὶ τὸν ικανοποίησις τὸν ζωῆς, ὀνταποδεύκτως, θὰ ἀντικαπωτήριζε τὴν ἐλλειφεν οὐτῶν τῶν μέσων μεταφορῶν. Ἐπὶ πλέον, εἰς κρίσεις, δημοσιεύει τὸν πόλην της Κορέας καὶ τοῦ Σουνζ, γνωντανά τὸν «ΠΑΝΟΝΙΛΙΒ» παρέσκε πλιανά ωφελήσουνς υπορεσίας. Κατὰ τὰς ἐπόχας ἔκειναι οἱ ἐπικριται τῶν τοννάς της πετρελαϊδιούς, διὸν κραυγάζουν σημερον, ὅποτε ἡ ναυλαγορά εὐρισκεται ἐν ἐκπτώσει. Υπάρχουν πλην ἐνδέσεις, κατὰ τὰς ὅποιας, μετά τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῶν ἀραβικῶν χωρῶν εἰς ἀντιτέθους, ἐν τῆ Μέση Ανατολή, συνασπομένης, θὰ είναι δυνατόν νὰ δημιουργηθειν τὰς μεγάλας ναυτικὰς χώρας, ἔχουν εἰς τίνας περιπτώσεις μέσος πλεονεκτήματος, ἔναντι τῶν πλοιοκτητῶν τῆς «ΠΑΝΟΝΙΛΙΒ», ἀναφερόμενα εἰς διαφόρους ἀπαλλαγάς καὶ κρατικά μέσα εὔκολιας, στοτὶ διατηρεύονται προφανές πλεονέκτημα. Ἐπὶ πλέον, δέν είναι δυνατόν την πετρελαϊδιούς, τὰς ὅποιας ὑφείλουν νὰ δαστάσουν εἰς ουμάλα ἐπειργασίας.

»Οορά ἀφορᾶ τὰς συνήθης διαχειρίσεως σκαφῶν ὑπὸ σημαίας «ΠΑΝΟΝΙΛΙΒ» — συνεχίζει ὁ κ. Νιάρχος εἰς τὴν ἐπιστολήν του — θὰ είμαι σύντομος. «Η μέση ηλικία τῶν σκαφῶν αὐτῶν είναι καμπλοτέρα τῆς τῶν στόλων τῶν ἐκπρόσωπων ναυτικῶν χωρῶν, γεγονός, δημοτὸς αὐτὸς ἀποτελεῖ προφανές πλεονέκτημα. Ἐπὶ πλέον, δέν είναι δυνατόν την πετρελαϊδιούς, τὰς σημαίας διαχειρίσεως σκαφῶν της πετρελαϊδιούς — συνεχίζει οι ιαπωνικοί λιμένες

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ HELLENIC SHIPPING AGENCY

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΖΑΚΑΖΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

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

Πράκτορες ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρειων σοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν. Οίκων, τῶν ἑταίρειών BEN LINE, ΡΑΔΙΟ MAP-KONI, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN, Ειδικοὶ συμφέροντες δροῦ διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυτηγήσεων μὲ μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικάς ἑταίρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πρακτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς «Ελληνας ἐφοπλιστας». Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσίων διὰ ἀντικείμενης σημερινῆς, μεταπτωτικῆς πλοιών, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευασίας καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθεισαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγῶν συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοΐας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίων. εἰδίκευμένων Οίκων.

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

μην του, τύ 2) 5 τοῦ συνόλου τοῦ παγκοσμίου τοννάρι πρέπει νὰ παραπλισθεῖ, οἷα νὰ διατηρηθῇ μία ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς και ζητήσεως. Θρονεῖ, έπιστη, ότι πρέπει νὰ καταρτισθῇ πῦρ «ένα έλάχιστον δριών τιμών ναύλων», δημορ οὐ πρέπει εἰς τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως οκάφη νὰ πραγματοποιήσουν κέρδος τι, πρὶν ἢ παραδοθεῖν καὶ τεθοῦν ὁντηρεσία πάρα πολλὰ νεοτεύκα πλοιά.

Οσον αφέρει τὸν έλεγχον τοῦ τοννάρι, ὁ κ. Κουλουκουντῆς έτονισεν, ότι προτιμᾷ, όπως τὸ διοικοῦν Σώμα έξουσιοδοτηθῇ νὰ έλεγχηται μᾶλλον τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἑνέργειαν τῶν παρωπλισμένων οκαφῶν, παρ' οὐ διατάσσει τὸν παροπλισμὸν τῶν ἑνέργειας πλοιῶν. Τὸ Αγγλικὸν Ναυτικὸν «Επιμελητηρίον, επίει, πρέπει, προφανῶς, νὰ ἔκλεγῃ ω; τὸ «διοικοῦν Σώμα», λόγω τῆς πείρας τῶν μελῶν του, ἀλλὰ καὶ διότι εἰς θεσιανόν, ότι αἱ ἀποφάσεις του θὰ εἰναι πάρα πάντων οεθασται».

Περαιτέρω, ὁ κ. Κουλουκουντῆς έξερει τὸν έλεγχον τῶν ἑλπίδων, ότι οι ναυλωταί θὰ έδεχονται τὸ «οχέδιον» κατωτάτων δρίων τῶν τιμῶν τῶν ναύλων» καὶ ὀπεκάλυψε σχετικῶς, ότι οἱ Ολλανδοί και Γερμανοί είσαγωγεις έχουν πῦρ ἐκδόλωσις ἐνδιαφέρονται, δημορ οὐδεμένου, ότι ή ἔφαρμογήν εὐνότου σκεδίου, θὰ καθίσται αὐτοὺς ικανούς νὰ καταστρώσουν μακροπρόθεσμα τὰ οικονομικά των σκεδίων. Πιστεύει ὁ κ. Κουλουκουντῆς, ότι θὰ παράσχουν οὗτοι τὴν υποστήριξιν των καὶ ἀνέφερε τὴν περιπτώσιν τοῦ προπολεμικοῦ σκεδίου κατωτάτων δρίων ναύλων διὰ τὸ Πλένι, οὐτίνος μετέσχον καὶ ναυλωταί.

Μολονότι δὲν ἀρνεῖται, ότι πλοιοκτήται «έξω τῆς ουμφανίας» θὰ πλένεται ν' ἀπετέλουν ἀπειλὴν κατὰ τῆς ἐπιτυχίας του σκεδίου, ὁ κ. Κουλουκουντῆς ἐτόνισε σχετικῶς: «Ο πλοιοκτήτης πρέπει νὰ εἰναι αἰσιόδοξος καὶ δημορ οὐστάματα, διὰ νὰ λάβῃ ωπὸν τὸν διουσ τοῦ ἑντηρούντα κινδύνους, δὲν θὰ ἐγίνεται ποτὲ πλοιοκτήτης. Πρέπει νὰ μᾶς διακατέκηται πιστὶς καὶ τὸ θάρρος».

Νομίζει ὁ κ. Κουλουκουντῆς, ότι ἡ ἐπειρουμένη ναυπήγους μεγάλων καὶ ταχυπλόων φορτηγῶν ὑπῆρχε σφάλμα. Λί άντικαστάσεις τοῦ παρηλίκου στόλου θὰ ἐπρεπε νὰ ἐγίνεται βαθμαίας, δημορ αἱ συναγωνιστικοὶ δυνάμεις τῶν πλοιών του τύπου «λίμπερτ» δὲν θὰ κατεστρέψουν τὸν τόσον ἐντόνως. «Ἐν τούτοις — προσθέτει — τὸ λίμπερτ καὶ στήμερον ἔτι ἀγόραζόμενον, ἀντιπρωτεύει τὸ φορτερὸν ἀντίπαλον» τῶν συγχρόνων φορτηγῶν οκαφῶν, τὰ ψοιαί κοστίζουν, λ.χ., 1.200.000 λιρῶν «Ἀγγλίας. «Δὲν εἰναι καὶ διὰ πέταγμα τὸ παλιό «πολεμικὸ διτί», τὸ λίμπερτ. «Ἀποτελεῖ ἀκόμη καλὴν ἐπένδυσιν, ἀν ἀγορασθῆν γύρω τῶν 100.000 λιρῶν».

«Ἀπαντῶν, τέλος, εἰς ἔρωτον, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν αὐξησιν τοῦ ἐμπορίου μετα τῆς Κίνας, ὁ κ. Κουλουκουντῆς ἐτόνισεν, ότι θὰ ἀπετέλει σφάλμα νὰ ἐπαναληφθεῖν ἐμπορικοὶ σχέσεις μετα κομμουνιστικῆς χώρας διὰ μόνον τὸν λόγον, ότι θὰ πλένεται τὸ τοιούτη ἐπανάληψις νὰ ἀποβῇ ἐπὶ ὥφελεια τῶν πλοιοκτῶν. «Ἄν πρέπει νὰ ἐπεκταθῇ ἡ διὰ τὸ ἐμπόριον μετα τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας, τοῦτο θὰ πρέπει νὰ τὸ ἀποφασίσῃ δύοις. Πάντως, ἀν ἀποκαθίσταντο εἰρηνικαὶ σχέσεις μετα τῆς Ἀνατολῆς καὶ δύοεις, τὸ μετα τῆς Κίνας ἐμπόριον μεγάλια, θὰ ἔμοιχθει τοὺς πλοιοκτήτας».

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΑΓΓΛΟΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

Δὲν ἐπρόκειτο, πάντως, ἀπὸ τὴν πρώτην αὐτὴν συνάντησιν τῆς 11 Απριλίου νὰ προσέλθῃ ἀποφασιστικόν τη μέτρων διὰ τὴν εὔδοσιν τῆς πρὸς συνεργασίαν προσπάθειας. «Ἀναγνωριστική, οὐτως εἶπεν, ἐλέγει ότι θὰ ἡτο ἐπαφὴ τῆς υποστηρικῆς τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου μὲ τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς».

Κατὰ τὸν ὄγγυλικον Τύπον, μερὶς, «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν δὲν πρόσκειται πρὸς τὴν ίδεαν τῆς προσχωρήσεως εἰς τὸ σκέδιον. «Ὑποστρίζουν, ότι τοῦτο θὰ ἐνεθάρρυνε τοὺς κατόνους παλαιῶν καὶ ἀντιοκονιστικῶν οκαφῶν νὰ τὰ κρατήσουν, παρωπλισμένα, ἔστω, ἀλλ' ἐν ἐφιλακτική, ἀντὶ νὰ τὰ ἐκποιήσουν πρὸς διάλυσιν».

Κατὰ συνέπειαν, παρὰ τὸ γεγονός, ότι οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ὀμοφώνως, ἵσως, θὰ ἔδεχοντο ἔνα σχέδιον ὀμαδικού παροπλισμοῦ τῆς περιστῆς χωρητικοῦτος, οἱ «Ἀγγλοι δὲν συμφωνοῦν. «Τὸ τάς κρατούσας δὲ συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγορὰν εἰς καὶ δύο διαφωνούντες ἐφοπλισταὶ, σίτινες δὲ ἡρωύοντα τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν συνεργασίαν, θὰ ἥσαν ἀρκετοὶ νὰ καταστῆσουν ἀδύνατον τὴν ἔφαρμογήν του σκεδίου».

Κατὰ τοὺς κύλους τῶν ἐνδιαφερομένων «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, τὸ μόνον ποὺ θὰ εἴχε νὰ πράξῃ η ὑποστηρικότη, μετα τὴν συνάντησιν τῆς μὲ τοὺς ἐκπροσωπους τῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, θὰ ἡτο η ὑποβολὴ τὸν ἐκ τῶν συζητήσεων πορισμάτων τῆς πρὸ τῆς συνελεύσεως τῆς 23 Απριλίου τοῦ τμήματος τῆς ὡκεανοπόρου φορτηγοῦ ναυτιλίας τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου. Τὸ Συμβούλιον τοῦ «Επιμελητηρίου συνέρχεται τὴν ἐπομένην καὶ θὰ συζητήσῃ, στοφαλῶς, τὸ δόλον ζητημα. «Ἐν τῷ μετα τὸ συνερχόμενον τὴν 16ην Απριλίου εἰς τὴν ἐπησίαν γενική τοῦ συνέλευσιν Διεθνές Ναυτικὸν Επιμελητηρίου θὰ ἀσχοληθῇ ἐπίσης μὲ τὸ ζητημα, χωρὶς νὰ εἴναι τοῦτο ἀναγεγραμμένον εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν».

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΑΣΥΔΟΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Ζητήματα ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν κόσμον τῶν ναυτιλλομένων πρόκειται νὰ συζητηθοῦν εἰς τὴν συνεργούντων εἰς τὴν Γενεύην μετα τὸ 29ην Απριλίου καὶ 16ην Μαΐου εἰδικῶν διάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου «Ἐργασίας».

Ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῶν ὥρων ἐργασίας, τῆς μιοθοδοσίας καὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, ἐπὶ τῶν ψοιων, ὡς γνωστόν, η διάσκεψις τοῦ Σπάττα τοῦ 1946 νέας κατευθύνσεις καθιέρωσε, θὰ ληφθοῦν ηδη τελικαὶ ἀποφάσεις.

Αἱ συμβάσεις τοῦ Σπάττα ἀνεφέροντο εἰς τὸ ἔλαχιστον μισθολογικὸν δριον, εἰς τὸ ὀκτώρων πῆς ἐργασίας κλπ. «Ἡ συνεργούμενον διάσκεψις θὰ ἔξομαλύνῃ τὰς ἐγερθείσας ἀντιδράσεις καὶ θὰ ἀναθεωρήσῃ τὶς κριθῆσκοπίων καὶ ἔξυπρετικῶν τῶν γενικωτέρων ἐπιστρέψεων».

Πρόκειται ἐπίσης νὰ συζητηθοῦν τὰ θέματα τῆς συστάσεως Γραφείων «Ἐργασίας καὶ τῆς μεταφορᾶς πλοιών εἰς τὰς γνωστάς δουδότους σημαίας, ἐν σχέσει μὲ τὰς βασικὰς συνθήκας ἀσφαλείας καὶ κοινωνικῆς προνοίας».

Η σχετικὴ μὲ τὸν διάσκεψιν ἐκθεσίς τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου «Ἐργασίας τονίζει τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν μεταπολεμικῶν πρόδοσιν τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων καὶ ἀναφέρεται εἰς τὰς μελόδουσας νὰ προσθένουν ριζικάς μεταβολῶν εἰς τὰς συνθήκας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας διὰ τῆς ἔφαρμογῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας εἰς τὰς μετοπικὰ πλοιὰ καὶ τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὴν κίνησιν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν ἔξαρτημάτων αὐτῶν».

«Ἡ κεκριθεὶς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπελθουσαν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας αὐτοῖς τὰς δυνάμεις τοῦ παγκοσμίου Ε. Ν. ἀπὸ 77 ἑκατομμύρια τὸν γκρός εἰς 135 ἑκατομμύρια. Οι ἀποσκολούμενοι εἰς αὐτὸς ἐργάται ὑπολογίζονται εἰς ἐν ἑκατομμύριον διὰ τὰ ἀνω τῶν 100 τόννων πλοια».

Τὰς ἐλληνικὰς ναυτεργατικὰς δραγανώσεις πρόκειται νὰ ἐκπροσωπήσουν κατὰ τὴν ἀνωτέρω διάσκεψιν οἱ κ. κ. Δ. Μελέτης, τῆς «Ἐνώσεως Πλοιάρχων, Μάνθος Πετρουλῆς, Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π. Ν. Ο., καὶ Δ. Μπενετάτος, τῆς «Ἐνώσεως Ναυτῶν».

Ιδιαιτέρως δῶλας ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίασκην ὑπόθεσιν θὰ είναι τὸ σχέδιον ψηφισματος, ὅπερ ψὰ υποβληθῇ εἰς τὴν διάσκεψιν πρὸς ἔγκρισιν, διὰ τοῦ οποίου θὰ καθιερώσῃται ως προϋπόθεσις τῆς ψηφωσεως σημαίας ἐπὶ πλοιού τίνος, ή ἀσκησης ἐπὶ αὐτοῦ ἀποτελεσματικοῦ ἐλέγχου (effective control), παρα τοῦ Κράτους, τὴν σημαίαν τοῦ οποίου θὰ φέρῃ τὸ πλοίον. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἀλλης ἐκδοχῆς, ήτις καλύπτει τὰς ναυτεργατικὰς ἀποφασίες, τὸ γηνήσιον δεσμοῦ (genitive link), τοῦ οποίου συζητεῖται ηδη η καθιέρωσις εἰς τὴν διάσκεψιν τοῦ νομού τῆς θαλάσσης, περὶ ης γράφημεν εἰς ἄλλην σηλίδα..

Ζωραί, δόσον καὶ ἐνδιαφέρουσαν θὰ διεξαχθοῦν περὶ τὸ ἀνωτέρω φήμισμα συζητήσεις. «Ἐξ δόσον υπάρχουν πληροφοριών θὰ τύχῃ τούτο τῆς θυμούμονος υποστηρίξεως τῶν διεθνῶν ναυτεργατικῶν κύκλων».

«Ἀναφορικῶς μὲ τὸ φήμισμα, οὐτίνος θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἔγκρισις, ύπηρχον πληροφορίαι, ότι θὰ προβλέπῃ τούτο μετα τὸ ολλάσσον στολής ζεσταίσας, ότι τὰ πλοιά της τηροῦν τὰ διεισθή παραδεγμένα πρότυπα στα σφαλεῖσας, όπερ σημαίνει τὴν υπάρχειν ἐν τῇ χωρᾳ πνολογήσεως, καταλλήλου υπηρεσίας. «Ἐπίσης ἐλέγχομενας ύπο τοῦ τούτου κράτους υπηρεσίας ἐποπτείας τῶν ὥρων προσδήψεως καὶ ἐργασίας τῶν πληρωμάτων, ὅπερ καὶ ἀφορᾷ τὴν καθιέρωσιν καὶ εἰς τὰς χωρὰς τῶν «σημαίων εὐκολίας» τῶν προτύπων, ἀτίνα γενικών ισχύουν εἰς τὰς ἐπαρδόσεως ναυτικάς».

Ἐπονίζετο σχετικῶς, ότι η Κοσταρίκα, ητος πρὸ Σεκαετίας, ἔσται τὸ έμπορικοῦ στόλου ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἔχει σήμερον νηολογήσεων ύπο τὴν σημαίαν τῆς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 510.000 τόννων. «Ἡ μικρὰ αὐτὴ ἀμερικανική δημοκρατία παρουσιάζει ιδιαιτέρων ἐνδιαφέροντος εἰς τὰ προβλήματα μεταφορᾶς σημαίας, δεδομένου ότι συνέπειται τοῦ «Ἐπιπτροπής Μελέτων» καὶ διέταξε τὴν ὁμεσον ἀναστολὴν πάσης περαιτέρω νηολογήσεως. Λέγεται, ότι η κυβέρνησης τῆς Κοσταρίκας πρόκειται νὰ ἐπιδιωξῃ τὴν τεχνικὴν συνεργασίαν τοῦ Διεθνοῦς Οργανισμοῦ «Ἐργασίας» κατὰ τὴν διατύπωσιν τῆς ναυτικῆς της νομοθεσίας, ίνα αὐτὴ ἐναρμονισθῇ πρὸς τὰ διεισθή πρότυπα».

Η CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP.

116 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

«Ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστᾶ γνωστόν, ότι ἔχει ηδη ἀναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τὴν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ γενικὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ «MARITEC CORPORATION», διὰ τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν κοιτῶν τῶν πετρελαιοφόρων πλοιών διὰ καταλλήλων καὶ ἀκινδύνων ἐντελῶς ΝΕΩΝ φαρμάκων, εἰς τρόπον ὃστε νὰ είναι ἀπολύτως ἔτοιμα διὰ νέαν καὶ πάλιν φόρτωσιν δι' οίνοδήποτε εἰδος ἐμπορεύματος».

«Ἐπίσης ἀναλαμβάνει τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑδατοφόρων δεξαμενῶν οίουδήποτε 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 Σύρῳ «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ» καὶ ΝΕΩΡΙΟΝ τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο ΘΕΟΣ ΝΑ ΒΑΛΗ ΤΟ ΧΕΡΙ ΤΟΥ!

Φίλε κ. Διευθυντά,

Λόγω των έπαγγελματικών μου ασχολιών έπεσκέφθην πρό λιμενών τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ. 'Άξιολύπητον τὸ θέαμα. Τόσας καὶ τόσα ωραιότατα νεότευκτα σκάφη παρωπλισμένα! 'Ένα παρηλίκον δόλλανδικον, προσφάτευρως του, δεξιά, παρωπλισμένον, τὸ «Εύρυαλος», τὸ προσφάτον ναυπηγήσεως, μὴ ἔκτελέσσαν οὐδὲ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον. Εἰς τὴν αὐτὴν σειράν ἔνα ἄλλο υπερμοντέρνον, ἀλλο τῆς ἐταιρίας Στήνης καὶ ἀριστερὰ τὸ «Τζωρτζ» τοῦ κ. Παπαδάκη. 'Ἐν συνεχείᾳ δύο μεγαθήρια τανκέρ, καινουργή, παρθένα καὶ αὐτά. Καὶ, τέλος, ἀλλο είκοσι ὁκτώ Ἑλληνικής ιδιοκτησίας «λιμπερτς» κλπ. 'Εκατομμυρίων λιρῶν περιουσίαι ἄνευ ἀποδόσεως τίνος! Ποτὲ ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμὸς δὲν ἔγνωρισε κρίσιν τοσαύτης ἔκτασεως. 'Ο Θεός νὰ βάλῃ τὸ χέρι του!

Φιλικώτατος
Κ. Π.

Ρόττερνταμ, 29 Μαρτίου 1958

ΠΡΟΣ ΤΙ ΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ;

Κύριε Διευθυντά,

Πολὺς θρυβός ἔγινε τελευταίως εἰς τὸ Πανναυτικὸν Συνέδριον διὰ τὴν ἀθρόαν ἔκδοσιν ναυτικῶν φυλλαδίων, καθὼς καὶ πτυχίων ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Δέν ἔσαν γνώσιν ἀκριδῶ τῶν ἀπόψεων, ποὺ ὑπεστηρίχθησαν ἐπ' αὐτοῦ τοῦ θέματος καὶ, φυσικά, δὲν είμαι εἰς θέσιν νὰ τὰς ἐπικρίνω ἢ νὰ συμφωνήσω μὲ αὐτάς.

'Ανήκω εἰς ναυτικήν οἰκογένειαν, ἢ όποια ἔδωσεν εἰς τὸ 'Ἑλληνικὸν 'Εμπορικὸν Ναυτικόν καὶ πλοίορχους καὶ μηχανικούς καὶ ἔχω ναυτικήν παράδοσιν καὶ συνειδησίην. Εἶχον, συνεπῶς, νομίζω, τὸ δικαιώμα νὰ εἰσέλθω εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ ἀνέλθω τὰς βαθμίδας τῆς ναυτικῆς ιεραρχίας, χωρὶς νὰ ἔχῃ διὰ τοῦτο κανεὶς τὸ δικαιώμα νὰ διαμαρτύρεται. Καὶ ἀν ἀνήλθω ταῦτας μεταπολεμικῶς δὲν ποτίω εἰς τοῦτο, ἀσφαλῶς, ἔγω, ἀλλὰ ἡ ἡλικία μου, τὴν ὅποιαν παρακαλῶ νὰ συγχωρήσουν δολοὶ ἔκεινοι, οἱ όποιοι δὲν βλέπουν μὲ «καλὸ μάτι» τὴν εἰσόδον τῶν νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Διακηρύσσω, ὅτι καθηκον καὶ τῶν παλαιῶν καὶ ἡμῶν τῶν νεωτέρων εἰς τὸ ἐπάγγελμα εἶναι νὰ φροντίζωμεν δι' ἔκεινούς οἱ όποιοι θὰ μᾶς διαδεχθῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ θὰ συνεχίζουν νὰ τιμοῦν τὸ Ἑλληνικὸν δόνυμα ἀνά τὴν 'Υδρόγειον.

Πρέπει, λοιπόν, όχι μόνον νὰ μέθυν φραγμοὶ εἰς τὴν ἀπονομὴν πτυχίων, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀρθούν οἱ τυχὸν νομοθετημένοι περιορισμοὶ καὶ αἱ ἀπαραδέκτοι διακρίσεις, αἱ όποιαι τείνουν νὰ δημιουργήσουν εἰς τὸ σῶμα τῶν ναυτιλῶν προνομιούχους καὶ μῆ.

Πρόκειται περὶ τῶν πλοιάρχων, οἱ όποιοι εἰσῆλθον εἰς τὸ ἐπάγγελμα μὲ τὸ ἀπολυτήριον Γυμνασίου καὶ ἔκεινον ποὺ προέρχονται ἐν τῶν σχολῶν 'Εμποροπλοιάρχων. Διὰ μὲν τοὺς πρώτους δὲ νόμος ὄξιο, τετραετὴ ναυτικὴν ὑπηρεσίαν διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὸ δικαιώμα νὰ προσέλθουν εἰς ἔξετάσεις διὰ τὸ πτυχίον πλοιάρχου Γ'. τάξεως, διετὴ ὑπηρεσίαν ὡς ἀνθυποπλοιάρχων διὰ νὰ ἀποκτήσουν δικαιώματα ἔξετάσεων διὰ πτυχίον πλοιάρχου Β'. τάξεως καὶ τριετὴ ὑπηρεσίαν ὑποπλοιάρχου διὰ νὰ δώσουν ἔξετάσεις διὰ πτυχίον πλοιάρχου Α'. τάξεως. Διὰ τοὺς ἔκ τῶν σχολῶν προερχόμενους ἀπαίτεται ναυτικὴ ὑπηρεσία ὡς δοκίμων 18 μηνῶν διὰ τὸ πτυχίον τρίτου, διετὴ ὑπηρεσία ἀνθυποπλοιάρχου διὰ νὰ προσέλθουν εἰς ἔξετάσεις διὰ πτυχίον ὑποπλοιάρχου καὶ διετὴς ὑπηρε-

ρεσία ὑποπλοιάρχου δι' ἔξετάσεις διὰ πτυχίον πλοιάρχου Α'. τάξεως. Εύρισκω, διὰ ὄρθως ὁ νομοθέτης καθώρισε ὑπηρεσίαν τεσσάρων ἔτῶν διὰ τοὺς ἔκ Γυμνασίων προερχόμενους καὶ 18 μηνῶν διὰ τοὺς ἔκ τῶν σχολῶν 'Εμποροπλοιάρχων, πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου πλοιάρχου Γ'. τάξεως. 'Αφ' ἡς, δημως, καὶ οἱ τῆς μᾶς καὶ οἱ τῆς ἄλλης κατηγορίας ἀποκτήσουν πτυχίον πλοιάρχου Γ'. τάξεως, οὐδεμία διάκρισις συγχωρεῖται. 'Η ναυτικὴ τέχνη διδάσκεται εἰς τὴν πρᾶξιν. 'Η θεωρητικὴ μορφοσίς τοῦ πλοιάρχου ἀπόδεικνεται κατὰ τὰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου. Καὶ διὸν λαμβάνη τὸ πτυχίον ὑποπλοιάρχου δὲ ἐκ τῶν σχολῶν προερχόμενος ἔχει θαλασσίαν πείραν 3 ½ ἔτῶν, ἐνῷ δὲ ἐκ γυμνασίου προερχόμενος πείραν 6 ἔτῶν. Συνεπώς ὑπέτερει εἰς ναυτικὴν τέχνην δὲ τελείωφοιτος τοῦ γυμνασίου ἔναντι τοῦ ἔκ τῆς σχολῆς προερχόμενου. Καὶ αὐτὸς ἀπόδεικνεται καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν. Διατι, λοιπόν, δὲ ὑποπλοιάρχος μὲ πτυχίον γυμνασίου ὑποχρεοῦται νὰ καθηση ἔνα χρόνο περισσότερον ὡς δεύτερος; Διὰ νὰ ἀποκτήσῃ μεγαλυτέραν ναυτικὴν τέχνην; Άλλα ὡς ἀπέδειξα ἔχει. Διὰ νὰ ἀποκτήσῃ μεγαλυτέραν θεωρητικὴν μόρφωσιν; Δέν θὰ τὴν μάθῃ εἰς τοὺς ὡκεανούς! Συμπέρασμα: 'Ασκοπος καὶ καὶ ἐπίζημος ἡ διάκρισις. Καὶ δὲν ἔπιτυχανει παρὰ νὰ χωρίζη τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς δύο διακεκριμένας διάσοδος, χωρὶς κανένα ἀποχρώντα λόγον.

Ζητούμεν, λοιπόν, ἵση μεταχειρίσιον. 'Η ἐπίδοσίς μας ἀλλως τε εἰς τὴν πρᾶξιν συνηγορεῖ εὐγλώττως ὑπὲρ τῆς ίδικης μας ἀπόφεως.

Μετὰ τιμῆς

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ

«Υποπλοιάρχος Ε.Ν. Μ/Β «Καπετάν Ψαρρός»

Η ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐδιάβασα τὸ σημείωμά σας, τὸ σχετικὸν μὲ τὴν ἐπιστολὴν μου, τὴν δημοσιεύσθησαν εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Μαρτίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ εἶδο τὸ συμπέρασμα, διτι «Θὰ ἡγούμαι, ἀσφαλῶς, ζένου κατωτέρου πηληρώματος», ὑποδηλουμένου τοῦ συμπεράσματος ἐκ τῆς ἀγανακτήσεως μου.

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε, κ. Διευθυντά, νὰ σᾶς γνωρίσω, διτι ἔκ τῶν 54 ἀνδρῶν τοῦ πηληρώματός μου οὐδεὶς εἶνε ξένος. Εἶνε δολοὶ 'Ἑλληνες καὶ εἴτι μαι ὑπερήφανος νὰ τὸ λέγω. 'Ανήκει, ἀλλως τὸ ἀναγνώρισις αὐτῆς εἰς τὸν πλοιοκτήτην μου, ὃς καὶ υμεῖς τὸ παραδέχεσθε εἰς τὸ χρονικὸν σας τὸν Ἀξιούμητον πλοιοκτήτην μου, πλοιοκτήτην μου, ὃς καὶ τοῦ περιεργασμού τῆς 1ης Μαρτίου. Εἶνε ἀλλοθες, διτι ἀλλως θὰ ἐσκεπτόμην, ἀν τὸ κράτος τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Νόμου — ὡς λέγετε — ἔξετίνετο μέχρι τῶν μὲ ξένω πληρώματα ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ποντοτόρων σκαφῶν. Δέν γεννάται οὐδεμία ἀμφιδολία περὶ τούτου.

Οφείλω νὰ διμολογήσω, διτι ἀτυχῆς ἡτο ἡ ἐκφραστὶς τῆς ἐπιστολῆς μου, τούτως πάντως τὸ γεγονός διτι δὲν ἐστρέφετο ἔναντιον οὐδενός. 'Απαξ, δημως ἐτέθη παρ' ὑμῶν τὸ ζητημα τῆς ήθικης τάξεως — περὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύης τῶν 'Ἑλλήνων ναυτικῶν οὐδεμία παρ' οὐδενὸς πιστεύω νὰ ὑπάρχῃ ἀντίρρησις — εἰμι περιεργος νὰ θέω εἰς τὸ μέλλον πόσοι ἔκ τῶν ἀγαπητῶν καὶ ἀξιοτίμων συναδέλφων μου θὰ ἀσταθῶσι τὸν γνώμην σας καὶ θὰ θέσουν τοὺς ἔστους των ὑπὸ τὴν διοκιμασίαν, ὃστε νὰ διαψευσθῶ εἰς τὰς προβλέψεις μου, διπερ καὶ ὄμολογω τὸ εὔχομαι.

Σᾶς εὐχαριστῶ καὶ πάλιν
Π. Κ. ΜΠΕΝΕΤΗΣ
Πλοιάρχος

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)

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.

ΠΟΣΑ ΘΑ ΧΡΕΙΑΣΘΟΥΝ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΟ 1965

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ Κ. ΔΗΜ. Α. ΜΑΝΘΟΥ

Τό εν Βρέμη «Γερμανικὸν Ἰνστιτούτον Ἐρευνῶν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας» ἔδημοισιευεν—ύπό τὸν τίτλον «Τὸ μέλλον τῶν δεξαμενοπλοίων—μελέτην τοῦ κ. Δημ. Α. Μάνθου, προέδρου τοῦ ἐν Νέᾳ Υόρκῃ γραφείου διασκευίσων πλοίων τῆς ἑταῖρας «Ἄδσαμανθος», ἀναφερούμενην εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ κόσμου εἰς πετρέλαια καὶ μεταφορικά ἀπὸ θαλάσσης μέσα κατὰ τὸ ἔτος 1965. Ή ἐν λόγῳ μελέτη, ἐκδοθείσα εἰς τόμον ὑπερδιακοσίων σελίδων, ἀγγλιστὶ καὶ γερμανιστὶ, ὀφειλεταί εἰς πρωτοβουλίαν τοῦ Τεχνολογικοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης.

Εἰς προηγούμενον τεῦχός των τὰ «Ναυτικά Χρονικά» πήχολθησαν μὲ τὴν ἀξιόλογον αὐτὴν μελέτην τοῦ κ. Μάνθου. «Ἡδη δημοιεύομεν περιληφτικά τῶν διαπιστώσεων καὶ τῶν πορισμάτων αὐτῆς.

Εἰς τὸν πρόλογόν του ὁ συγγραφεὺς ὑποδεικνύει, ὅτι σκοπὸς τοῦ ἔργου του εἶνε ἡ ἔκτιμησις τῶν πιθανῶν ἀναγκῶν τοῦ Κόσμου εἰς τάνκερς κατὰ τὸ 1965. Τὸ βιβλίον τοῦ περιέχει λεπτομερεῖς ἔκτιμησις περὶ τῶν κατὰ χώρας ἀναγκῶν εἰς πετρέλαια καὶ δεξαμενόπλοια, συνοδευομένους ἀπὸ στατιστικούς πινακας καὶ παραστατικούς διαγράμματα.

Τῇ βοηθείᾳ πολλῶν προϋποθέσεων, τὰς ὅποιας ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν ὁ συγγραφεὺς, καταλήγει εἰς ἐναὶ βασικὸν ἀρίζοντα, ὅτι, δηλαδή, αἱ μεταφορικαὶ εἰς πετρέλαια ἀνάγκαι τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου κατὰ τὸ 1965, θὰ ἀπαιτήσουν δεξαμενόπλοια ἰσοδύναμα πρὸς 4500 «Τ.2». Χρησιμοποιοῦντας τὴν αὐτὴν εἰκόναν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἀλλὰ τροποποιῶν τὴν πορείαν τῶν φορτώσεων, εὐρίσκει ὅτι ὁ ἀντέρω ἀριθμὸς δύναται νὰ μειωθῇ κατὰ 204 τοιαύτα σκάφη ή νὰ αὔξηθῃ κατὰ 1900. Ἡ θετικωτέρα, παντως, προσπτική τῆς μελέτης ἀναβίδαιει τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπαιτηθούμενων τάνκερων εἰς 4600 «Τ.2», δὲ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀποτελεῖ βασικὸν πόρισμα τῆς μελέτης, ἐνηρμονισμένων μὲ τοὺς σχεδιαζομένους πετρελαιαγωγοὺς Ἰράκ—Τούρκιας καὶ Γαλλίας—Ολλανδίας, δεκτοῦ ἐπίσης γενομένου, ὅτι περίπου 1.200.000 βαρελίων πετρελαίου δυνατὸν νὰ μεταφέρωνται ἡμερησίως διὰ τοῦ περίπλου τῆς Αφρικῆς καὶ 450.000 βαρελίων πληρηστικῶς διακινούνται πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικήν.

Ἐξετάζεις ὁ συγγραφεὺς, ὡς ἡ προδηλωμένη αὐτῆς ἀνάγκη ἡμπορεῖ νὰ συγκριθῇ μὲ τὸν σημερινὸν ἐν ὑπηρεσίᾳ στὸλον, ἐφόσον εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ πρόβλεψις τὶς ἐπὶ τὸν σημείον αὐτοῦ. Αἱ ἀπὸ τὸν Νοεμβρίου τοῦ 1956 ἔξελιξεις εἰς τὴν ναυπηγείαν τάνκερων ὑπῆρχαν τὸσον ραγδαῖαι, ὥστε νὰ καθισταται πρακτικῶς ἀδύνατος ὁ ὑπολογισμὸς τῶν ἐκκρεμουσῶν παραγγελιῶν. Συμβόλαια ἔχουν τροποποιηθῆ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῆς τῆς χωρητικότητος τῶν σκαφῶν, πολλαὶ ἀσύμπλητοι διαπραμματεύσεις ἐκκρεμούν, ἐνώ καὶ αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ἔχουν, εἰς τιας περιπτώσεις, ἐπιμηκυθῆ μέχρι τοῦ 1963, ἀν καὶ ἀπίθανον θεωρήται ὅτι θὰ είναι εἰς θέσιν τὰ ναυπηγεῖα νὰ παρεδώσουν τὰ σκάφη κατὰ τὸν ἀκριβῆ χρόνον. «Υπολογίζεται, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ποιὸς τῆς περισσειας, ὥστε πάντα σχέδιον τὰ ναυπηγεῖα νὰ είναι ἀπηχολημένα, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὕψους τῶν σημερινῶν παραγγελιῶν, μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1961.

Οι διαθέσιμοι ἀριθμοὶ συμφωνοῦν ἀπολύτως, ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τοῦ ἀνά χειρας καὶ τοῦ σχεδιαζομένου νέου τοντά, «Ἀν δὲ δοῦθεν νέαι παραγγελιαί, θὰ ναυπηγῆθῃ χωρητικότητης δεξαμενοπλοίων ἰσοδύναμοι πρὸς 2000 «Τ.2» καὶ ἀνω, καλύπτουσα ποσοστὸν 85 % ἐπὶ τοῦ ὑφισταμένου στόλου. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957 ὁ στόλος τῶν τάνκερων ἀνήρχετο εἰς 2300 ἰσοδύναμα «Τ.2», μὴ περιλαμβανομένων δὲν τῶν κάτω τῷ 10.000 τόνων δ.ώ. σκαφῶν. Ισως, ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς νὰ αὔξανεται κατὰ 10 %, ὃν συντολογισθεῖσθαι, τὰ μικρά σκάφη καὶ τὰ κρατικά τοιαύτα. Ἐκ τοῦ μεγαλύτερου, ὡς ἀνω συνόλου περὶ τὰ 255 ἰσοδύναμα «Τ.2» ἔχουν ναυπηγῆθη πρὸ τοῦ 1940 καὶ ὑπότιθεται, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἔχουν διαλυθῆ μέχρι τοῦ 1965. «Ἔτερα 770 κατεσκευασθαν διαρκούσης τῆς πολεμικῆς περιόδου καὶ θὰ ἀρχηστευθοῦν μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ εἰκοσαετοῦ δρίου τῆς ἡλικίας των. «Ἀν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν τὸ μικρότερον σύνολον (2380) οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ εἶναι 208 ἰσοδύναμα «Τ.2» διὰ τὰ προπολεμικῆς διακινήσεως καὶ 596 διὰ τὰ προπολεμικῆς κατασκευῆς.

«Ἡ ἀναλογία διαλύσεων παλαιών σκαφῶν ἔχειται ἀμεσώτατα ἐκ τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ νὰ προτίθη δὲ κανεὶς τὴν πορείαν τῆς κατὰ τὰ προσεχεῖς δικτύων γνωρίζῃ, ἀνθὲν διαρκούσης τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησιν περιόδου. «Ἀν ἡ περισσεια τοντά, διαρκούσης τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησιν περιόδου, ἡ δὲ ναυπηγῆσις δεξαμενοπλοίων συγκεντρωθῇ εἰς τὰ πέντε πρώτα ἔτη, τότε ἀσφαλῶς θὰ ὑπάρξῃ περισσεια τοντά. Τὸ «Εθνικὸν Συμβούλιον Πετρελαίου» ἔχει προβλέψει, ὅτι 25 ἰσοδύναμα «Τ.2» θὰ διαλύνωνται ἐπόπιστας μέχρι τοῦ 1961 καὶ περὶ τὰ 125 μετά ταῦτα. «Ο ὑπολογισμὸς οὗτος θεωρεῖται λογικός, λαμβα-

νομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων καὶ τῆς περισσειας χωρητικότητος, ἡτὶς ἀντιμετωπίζεται μετά τὸ 1960. Υιοθετών ὁ κ. Μάνθος τὸν ἀπειπόντα τοῦ Συμβούλιον Πετρελαίων, θεωρεῖ, ὅτι μέχρι τοῦ 1965 θὰ ἔχουν διαλυθῆ παλαιά δεξαμενοπλοία. Ισοδύναμα πρὸς 600 «Τ.2». Ἀπὸ τὸν συνδυασμὸν τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν 2380 σὺν 2020 καὶ μειον 600, προκύπτει, ὅτι ὁ ἀριθμὸς 3800 «Τ.2» ἀντιπροσωπεῖ τὸ εἰς δεξαμενόπλοια τοντά τοῦ ἔτους 1965, ἐπὶ τῇ βάσει πάντοτε τῶν σημερινῶν παραγγελιῶν καὶ τῶν σχεδιαζομένων ναυπηγήσεων. «Ἄν τὰ ναυπηγεῖα ἔχονται διακιλούσθησον νὰ παράγουν δεξαμενόπλοια μὲ τὸν ρυθμὸν τῶν ἔτων 1956—61, θὰ είνει δυνατὸν νὰ κατασκευάσουν μέχρι τοῦ 1965 ἔτερα 1960, ἐνώ ὑπὸ τὰς ἐνδεδειγμένας συνθήκας χρείαζονται μόνον 500. «Ἡ παραγγελική δυναμικότητη παντως τῶν ναυπηγείων θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ναυπηγήσιν καὶ περισσότερων. Πρέπει δημος, παραλλήλως, νὰ σημειωθῇ, ὅτι μετά τὸ 1965 ὁ ἀριθμὸς τῶν διαλυσμένων τάνκερων θὰ μειωθῇ γειδίως, διότι πολὺ διλύγει σκάφη κατεσκευασθούσαν κατὰ τὴν περίοδον 1946—47 καὶ οὐχὶ κατὰ ουσιώδη ἀριθμὸν μετά ταῦτα καὶ μέχρι τοῦ 1951.

Περαιτέρω παραπτεῖται εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Μάνθου διτ, ἐνώ τὸ ὑπὸ ἔφαρμογήν διὰ δεξαμενόπλοια ναυπηγικὸν πρόγραμμα δὲν δημιουργεῖ ἀφ' ἑαυτοῦ περισσειαν τοντά κατὰ τὸ 1960, εἶναι, ἐν τούτοις, λίαν πιθανὸν νὰ προκληθῇ πολὺ μίαν προσωρινὴν περισσειαν κατὰ τὴν περίοδον 1960—63, πρὶν ἡ ζητήση διὰ μεταφορᾶς ὑπέρτερη τὴν προσφοράν τοντά. Καὶ ἂν ἀκόμη νὰ ναυλαγορά παρουσιάσῃ τὸ πλείστον μέρος τοῦ εἰκοσαετοῦ ἡλικίας τοντά, ἡ οντολογία τῶν νέων ναυπηγήσεων, αἵτινες διέχουνται ἀπὸ τοῦ 1961 μέχρι τοῦ 1965, πρὸς ισοζύγισιν κατὰ τὸ τελευταῖον ἔτος, ἐναντὶ τῆς ὑπολογιζομένης μέχρι τοῦ 1961 ἀντιτοίχου ἀναλογίας.

Πολλαὶ ἐταιρίαι πετρελαίων ἐπεφύλαχθησαν εἰς παραγγελίας πρὸς ἀντικατάστασιν τοντά, οὐτῶς ὥστε τὰ 2/3 σχεδόν τῶν ἡδη σχεδιαζομένων δεξαμενόπλοιων ἀναφέρονται διὰ λογαριασμὸν ἀνεξαρτήτων πλοιοκτητῶν, οἵτινες — σημειωτέον — κατέχουν τὸ ἡμισυ τοῦ παγκοσμίου τοντά. Πιστεύεται, ὅτι αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων θὰ ἔξακολουθήσουν διαβιδάζουσαι παραγγελίας μέχρι τοῦ 1960, εἰδικῶς δὲ μάλιστα ἀναφέρεται, ὅτι τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα διατηροῦν ἀριθμὸν τίνα ἐλευθέρων ἐσχαρῶν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν. Τὰ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοια τῶν ἐταιρίων πετρελαίων ἔχουν ἔξτησις πολυτελεῖσσαν τῶν σκαφῶν, ἀνεξαρτήτως τῆς θέσης καὶ τῶν μεταπώσεων τῆς ναυλαγορᾶς, ὅπως μάρκα, ἀνεξαρτήτως τῆς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ, θὰ είνει τότε δυνατὸν νὰ διπέπει τὴν ἀναλογίαν τῶν δεξαμενοπλοίων.

Προσδίνων, ἐν κατακλεθι, δι. κ. Μάνθως εἰς βραχεῖαν σύνοψιν τῶν πολεμάτων τοῦ καὶ συνιστών ἐπιφύλαξιν καὶ προσοχήν, παραπτεῖ διτι λαμβάνει ὡς ἀφετηρίαν τὴν προϋπόθεσιν, διτι θὰ υφίσταται πολιτικὴ σταθερότης καὶ εὑμερία εἰς τὸ ἐλεύθερον Κόσμον. «Οσον ἀφορᾷ τὴν φύσιν καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν εἰς ἔνεργειαν ἀναγκῶν, ὑπολογίζει, ὅτι κατὰ τὴν δεκαετίαν 1955—65 ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὸν ἐλεύθερον κόσμον θὰ αὔξηθη κατὰ μέσον δρόμου 87 %. Τὸ ποσοστόν αὐτὸν κατανέμεται εἰς αὐτῆς 55 % διὰ τὰς «Ηνωμένες Πολιτείας καὶ 13 % κατὰ μέσον δρόμου, ἀλλού, μὲ μεγάλην κατὰ χώρας παραλλαγήν. «Ἡ εἰκὼν τῆς προσφορᾶς δεικνύει σχετικήν πτώσιν εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας, τῶν διοικητῶν πολεμούντων εἰς τὴν έξτησιν 55 % διὰ τὰς «Ηνωμένες Πολιτείας καὶ 13 % κατὰ μέσον δρόμου, ἀλλού, μὲ μεγάλην κατὰ χώρας παραλλαγήν. «Ἡ εἰκὼν τῆς προσφορᾶς δεικνύει σχετικήν πτώσιν εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας, τῶν διοικητῶν πολεμούντων εἰς τὴν έξτησιν 55 % διὰ τὰς «Ηνωμένες Πολιτείας καὶ 13 % κατὰ μέσον δρόμου, κατέτεσσιν εἰς τὸν 39 %. «Ἡ παραγωγὴ τοῦ ἐλεύθερου κόσμου θέλει κατὰ ἀπόλυτον λόγον αὐξῆσθαι κατὰ 13). «Ἡ μερίς τῆς Μέσης Ανατολῆς θὰ αὔξηθῃ ἀπὸ 21 ἐως 34 %.

Ως πρὸς τὰς μεταφοράς, ἡ ἀποτομημένη εἰς δεξαμενόπλοια χωρητικότητας θέλει αὐξῆσθαι κατὰ 94 % περίπου, μολονότι τὸ ἐν λόγῳ ποσοστόν διναταται νὰ είνει οὐσιώδης μεγαλύτερον, πρώτων, λόγω τῆς ταχύτερας αὐξήσεως τῆς ζητήσεως καὶ δεύτερον, συνεπείᾳ πολιτικῶν διοχετεύσεων εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν πετρελαιαγωγῶν καὶ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. «Ο ἀνωτέρω ἀριθμὸς είνει κατὰ 8 % μεγαλύτερος τῆς αὐξήσεως τῆς κατανάλωσεως καὶ δείκνυει τὰ ἀποτελέσματα τοῦ νὰ βασίζεται τὶς περισσότερον εἰς μεμακρυσμένας πτηγάς ἐφοδιασμού. Τὰ σημερινὰ ναυπηγικά προγράμματα καλύπτουν, σχεδόν, τὴν αὔξησην τοντη, ἀλλ' ὅπως πραγματοποιήσουν αἱ προβλεπόμεναι διαλύσεις ὑπερηλικῶν τάνκερων, τότε φαίνονται δικαιολογημέναι καὶ περαιτέρω νέαι ναυπηγήσεις, μολονότι εἰς μεγάλως μειωμένην ἀναλογίαν.

Καὶ δ. κ. Μάνθος καταλήγει εἰς τὴν μελέτην του: «Ούδεις διναταται νὰ πιστεύσῃ θετικῶς, διτι εἰνε εἰς θέσιν νὰ προβλέψῃ μετ' ἀκριβείας μωρίας γεγονότων, αἴτια κατ' ἀνάγκην ἐπηρεάζουν ἀριθμόν, οἷος είνε ὁ τῆς ἀριθμούς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὰ προσεχῆ δικτύων ἔτη». Θά ήτο δισκολόν — γράφει — νὰ ὑπάρξῃ στατιστική, διτανάκης διαφορετικῶν παραγόντων, ἀπορεῖ δὲ καὶ αὐτός, πως ἔλαβε τὸ δέρρος νὰ προβῇ εἰς τοιαύτην τινὰ μακράς πνοῆς πρόβλεψιν.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

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

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

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

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

τά τριάκοντα έτη.

Η Ειδική 'Επιτροπή ήρεύνησε τόθεμα τῆς καλύψεως τῶν σημειώνων εἰς πλοία ἀναγκῶν οὐχὶ διὰ τῆς ἀγορᾶς ἐκ τοῦ ἔξτερικοῦ μεταχειρισμένων τοιούτων πλικίας μέχρι 30 ἑταῖς, ὡς εἰσηγεῖται ἡ ἀνωτέρω μηνιονευμένην 'Επιτροπή, ἀλλὰ διὰ τῆς ναυπηγίσεως τῶν ἀπαιτουμένων μονάδων, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' θοσούν ὑπὸ τὰς σημειρινὰς συνθήκας θά δύναμέθει νά ἐπωφεληθῶμεν τοῦ μειωμένου διεθνοῦς κόστους ναυπηγίσεως. Ή τοιαύτη λύσις θὰ ἐπέλυται τὸ πρόβλημα τῶν ἀναγκῶν μας, οὐχὶ μόνον εἰς ἀριθμὸν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν σημειῶν (δύκου, ταχύπτος, εὔκολιῶν ἐνδιαιτήσεως, ἀναλογίας ἐπιβατῶν θέσεων καὶ καταστρώματος, διαστάσεων χώρων φορτίου κλπ.), θὰ ἀπέκτη δὲ ἡ ἀκτοπλοΐα μας τὴν ποθητὴν συμπλήρωσιν τῆς διὰ μονάδων ἔνιασι τύπου, ἀπολύτως ἀνταποκρινομένου πρὸς τὰς ἀνάγκας της, ὅπερ εἶνε σοκεδόν ἀδύνατον νά ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων.

'Επειδὴ τὸ θέμα εἶνε, κυρίως, οἰκονομικόν, ή Ειδική 'Επιτροπή, προτού χωρίσῃ εἰς τὴν ἔξτασιν τῆς γενικωτέρας σκαπανόπτοτος ἐφαρμογῆς ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας ἐνὸς τοιούτου φιλοδόξου προγράμματος, θήθειος νά διαιστώσῃ τὰς οἰκονομικὰς τούτου προϋποθέσεις. Οὕτω, προέθη εἰς τὴν μελέτην τῶν στοιχείων κόστους-ἀπόσθεσεως καὶ ἔσδων κινήσεως, ἵνα, ἐν συσκετίσει πρὸς τὰς γνωστὰς ἐποιας εἰσ-πράξεις τῆς ἀκτοπλοΐας, χωρίσῃ εἰς τὰ κατάλληλα συμπεράσματα.

Κατὰ τὰς συγκεντρωθείσας βασίμους πληροφορίας, αἱ τιμαὶ ναυπηγίσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων οὐχὶ πολυτελοῦς προθετέως διὰ τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως τῶν ἐπιβατῶν κυμαίνονται ἀπὸ 300-460 λίρας κατὰ τόννον ὀλικῆς χωρητικότητος (300 λίρες διὰ τὰ μεγαλύτερα καὶ 450 διὰ τὰ μικρότερα).

'Οὗτος, προκειμένου περὶ πλοίων 2000-2500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, ή τιμὴ ὑπολογίζεται περίπου εἰς 340-350 λίρας, ἥτοι 776.250 λίρες ή 2.173.500 δολλάρια διὰ πλοίου 2.250 κόρων καὶ προκειμένου περὶ πλοίων 1.000 κόρων περίπου 380-400 λίρες κατὰ τόννον, ἥτοι 390.000 λίρες ή 1.092.000 δολλάρια δι᾽ ἔκστον τοιούτου πλοίου. Συνεπῶς, διὰ τὰ ἀπαιτούμενα 2 πλοία Α', κατηγορίας καὶ 6 πλοία Β', κατηγορίας, θ' ἀπαιτηθῇ ἐν συνόλῳ ποσὸν γύρω εἰς τὰ 11 ἔκατον μύρια δολάρια.

Δεδομένου, διὰ τὰ ἐπίσια ἔξοδα τῶν πλοίων τῆς Α', κατηγορίας ἔξετιμηθον παρὰ τῆς προρρήσεων 'Επιτροπῆς (ὑπελογίσθησαν δὲ ἐκ νέου ὑπὸ τῆς παρούσης) εἰς 11 ἔκατον μύρια δρχ. κατὰ πλοίον (ἐξ ὧν 7.650.000 ἔξοδοι κινήσεως καὶ 3.350.000 ἀπόσθεσις κεφαλαίου ή καὶ ἔξυπηρέτης τυχόν δανείου), τῶν δὲ πλοίων Β'. κατηγορίας εἰς 6.750.000 - 7.250.000 (ἐξ ὧν 4½-5 ἔκατ. δρχ. ἔξοδα κινήσεως καὶ 2.250.000 δρχ. ἀπόσθεσις κεφαλαίου καὶ ἔξυπηρέτης δανείου), ἐπειτα, διὰ τὰς καινουργή πλοία, δεδομένου διὰ τὰς ἔξοδα κινήσεως τῶν δανείου τὰ ίδια (μεγαλύτερα ἀσφάλιστα, ἀλλὰ κατὰ τὶς μικρότεραι δαπάναι συντηρήσεως καὶ καυσίμων), θὰ πρέπει δὲ ἀπόσθεσις (ἢ καὶ ἔξυπηρέτης τοῦ δανείου) νά μὴ ὑπερβῇ τὰ δρια τάυτα, διότι δλῶς θὰ ἀπαιτηθῇ αὐξησης τοῦ ναυλολογίου καὶ πέραν τῆς παρὰ τῆς προμνηθείσης 'Επιτροπῆς εἰσηγουμένης τοιαύτης κατὰ 25%, ἥτις ὑπελογίσθη, διὰ εἶνε ἀπαραίτητος πρὸς τὰς ἀνωτέρω ἔσδων (κινήσεως καὶ ἀπόσθεσης). 'Αλλὰ τοιαύτη αὐξηση, παρὰ τὴν ἀριστοποίησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, κρίνεται ἀπαγορευτική καὶ ἄφ' ἔτερου θη συμβιβάζομένην πρὸς τὴν ἀλληλικήν πραγματικότητα. 'Ινα, δημαρ, η ἀπόσθεσις (καὶ η ἔξυπηρέτης δανείου) περιορισθῇ ἐν τός τῶν ἀνωτέρω διαγραφέντων δριών, ἀπαιτεῖται, δημαρ, μεταβληθῇ π

θάσις δανειοδοτήσεως διὰ εἰσηγεῖται η ἀνωτέρω μηνιονευμένην 'Επιτροπή. Οὕτω :

α) Δένθα καταστῇ δυνατή η ἀπόσθεσις καὶ η ἀξόφλησης τοῦ δανείου ἐντὸς 10ετίας, ἀλλὰ οὔτε καὶ ἀπαιτεῖται τοιαύτη δραχμηρόθεος διάποδεσις, προκειμένου περὶ καινουργῶν πλοίων.

β) Ο τόκος τῶν κορηγηθησομένων δανείων θὰ πρέπει νά είνει σημαντικῶς κατώτερος τοῦ προβλεψθέντος παρὰ τῆς ἀνωτέρω 'Επιτροπῆς καὶ περιληφθέντος εἰς τοὺς ὑπολογισμούς της (5%).

γ) 'Επειδὴ ἄφ' ἔτερον η ἀξία τῶν καινουργῶν πλοίων θὰ είνει πολὺ ἀνωτέρα τῆς προβλεψθέντος παρὰ τῆς ἀνωτέρω 'Επιτροπῆς διὰ τὸν ἀγοράν μεταχειρισμένων τοιούτων (διπλαίσι καὶ πλέον), δένθα καταστῇ δυνατὸν νὰ συμμεθέξῃ ὁ ἐφοπλιστὴς κατὰ τὸ δημιουργὸν διάποδεσις τῶν ὀλλων λόγων, δένθα ὑπάρχει παρ' αὐτοῖς η εὐκέρεια διαθέσεως τοιούτων τεραστίων κρηματικῶν ποσῶν.

'Εάν άκολουθηθῇ η ίδια τοικτική, η ἀκολουθηθείσα κατὰ τὴν ἐκποίησιν παρὰ τοῦ Κράτους εἰς ίδιωτας τῶν 4 πλοίων τῶν ἵταλικῶν ἐπανορθώσεων (διμερος καταβολή τοῦ 15% τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου καὶ 20ετής κρεωλυτικής ἀξόφλησης τοῦ ποσοῦ 85% μὲν ἐπιτόκιον 2%), ἀγόμεθα εἰς τὰ κάτωθι στοιχεῖα :

α'. Διὰ τὰ πλοία Α', κατηγορίας ἀξίας 2.173.500 δολλαρίων, κατὰ τὸ ἀνωτέρω, θὰ ἀπαιτηθῇ παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀμεσος (ἐπὶ τῇ ἐκποίησι) καταβολὴ ποσοῦ περίπου 325.000 δολλαρίων (15% τῆς ἀξίας) καὶ η παροχὴ πιστώσεως (ἐπὶ ἔγγραφη ὑποθήκης καὶ μὲν ἔτερας ἔξασφαλίσεις) διὰ ποσὸν 1.847.500 δολλαρίων (85% τῆς ἀξίας), η ποσὸν τοῦτο ἀξόφλουμενον τοκοχρεωλυτικῶς μὲ σύνθετον κρεωλύσιον ἐντὸς 20ετίας καὶ μὲ ἐπιτόκιον 2%, δημιουργεῖ ἐποιαίσιν ἐπιτόκιον 111.000 δολλαρίων, ηποτέ 3.330.000 δραχμῶν, εἰς ᾧ προστιθεμένης καὶ τῆς ἀποσθέσεως τῶν καταβληθησομένων ποσοῦ τοῦ ἐφοπλιστοῦ 325.000 δολλαρίων (20ετής ἀπόσθεσης μὲ τόκον 5%), ηποτέ 24.375 δολλ. η δραχμῶν 731.000, τὸ κονδύλιον ἀπόσθεσις καὶ ἔξυπηρέτης δανείου, ἀνέρχεται εἰς 4.061.000 δραχμάς, ἐνώ ὡς ἀνωτέρω ἀνεπτύχθη τοῦτο δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 3.350.000 δραχμῶν, ἵνα μὲ προκύψῃ ἀνάγκη περαιτέρω αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου, ηποτέ καὶ κρίνεται παρὰ τῆς 'Επιτροπῆς η ὁπαγορευτική. Συνεπῶς, ηνα περιορισθῇ τὸ ποσὸν τοῦτο εἰς τὰ ἀνωτέρω δρια, θὰ πρέπει νὰ διευρυνθῇ περαιτέρω ὁ κρόνος ἀποσθέσεως καὶ ἔξοφλησεως τοῦ δανείου η καὶ νειωθῆ ἔτι πλέον τὸ ἐπιτόκιον. Οὕτω, μὲ 23ετή κρεωλυτικήν ἀξόφλησην τοῦ δανείου τῶν 85% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ μὲ ἐπιτόκιον 1% ὡς καὶ μὲ 23ετή ἀπόσθεσιν τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου διὰ τὰ 15% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, μὲ ἐπιτόκιον 5%, μᾶς δίδεται η κάτωθι εἰκών, ηποτέ εύρισκεται ἐντὸς τῶν πλαισίων τοῦ ποσοῦ ἀποσθέσεως - ἔξυπηρέτης δανείου, διπλαθῇ τῶν 3.350.000 δραχμῶν ἀποικίας (τοκοχρεωλύσιον ἐποιαίσιν περίπου 89.550 δολλάρια, ούν 22.255 δολλάρια ἐποιαίσιν διὰ 23ετή ἀπόσθεσην τοῦ δανείου 15% τῆς ἀξίας καὶ μὲ ἐπιτόκιον 5%, σύνολον 111.805 δολλάρια η δρχ. 3.354.150).

'Επίσης, μὲ ἐπιτόκιον 2% καὶ μὲ 26ετή ἀξόφλησην τοῦ δανείου τῶν 85% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ὡς καὶ 26ετή ἀπόσθεσιν τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου διὰ τὸ ὑπόλοιπον 15% τῆς ἀξίας μὲ ἐπιτόκιον 5%, καταληγομένης περίπου, εἰς τὰ ίδια, ὡς ἀνωτέρω, ἀποτελέσματα (τοκοχρεωλύσιον ἐποιαίσιν περίπου, περίπου, εἰς τὰ ίδια, ὡς ἀνωτέρω, 89.525 δολλάρια, ούν 20.625 δολλάρια ἐποιαίσιν διὰ 26ετή ἀπόσθεσην τοῦ δανείου 15% τῆς ἀξίας ούνολον 110.150 δολ. η δρχ. 3.305.000).

β'. Διὰ τὰ πλοία Β'. κατηγορίας καὶ ἀξίας 1.092.000 δολλαρίων, κατὰ τὸ ἀνωτέρω, θ' ἀπαιτηθῇ παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ποσοῦ 163.000 δολλαρίων (15% ἀξίας πλοίου) καὶ η παροχὴ πιστώσεως διὰ ποσὸν 928.000 δολλαρίων (85% τῆς ἀξίας). Τοῦτο, ἀξόφλησην τοκοχρεωλυτικῶς, μὲ σύνθετον κρεωλύσιον, ἐντὸς 20ετίας καὶ μὲ ἐπιτόκιον 2% δημιουργεῖ ἐποιαίσιν 55.680 δολλαρίων, ηποτέ 1.670.400 δραχμῶν, εἰς ᾧ προστιθεμένης καὶ τῆς ἀποσθέσεως τῶν καταβληθησομένων παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν 163.000 δολλαρίων (20ετής ἀπόσθεσης μὲ τόκον 5%), ηποτέ 12.225 δολλαρίων η δραχμῶν 366.750, τὸ κονδύλιον ἀπόσθεσις καὶ ἔξυπηρέτης δανείου ἀνέρχεται εἰς δραχμὰς 2.037.150, ηποτέ εύρισκεται ἐντὸς τῶν περιθωρίων τοῦ παρὰ τῆς προμνηθείσης 'Επιτροπῆς ὑπολογισθέντος διὰ τὸν αἰτιαν ταύτων ποσοῦ διανεύσεως τοῦ δανείου πέσον τοῦ ὑπόλογισθέντος 25%. Μάλιστα, ὑπάρχει περιθώριον, δημαρ, 60.835 δολλάρια η 1.825.050 δραχμαὶ ούν 366.750 δραχμαὶ ἐποιαίσιν διὰ 20ετή ἀπόσθεσην τοῦ καταβληθησομένου 15% τῆς ἀξίας, ηποτέ σύνολον 2.191.800).

Συνεπῶς, πρὸς κάλυψιν τῶν σημειών τῶν ἀναγκῶν μας εἰς ἀκτοπλοϊκὰ πλοία διὰ τῆς κατασκευῆς νεοτεύκτων καὶ οὐχὶ ἀγορᾶς μεταχειρισμένων, θὰ πρέπει νὰ διατεθοῦν ἐντὸς δειτίας η ἀναλόγως ἐντὸς μεζονος κρόνου, παρὰ τοῦ Κράτους η κρατικῶς ἐλεγχομένου πιστωτικοῦ Οργανισμοῦ 11 ἐκατόμ. περίπου δολλαρίων ἐν διάποδεσις τῶν 18 καὶ οὐκὶ 20 ἑταῖς (έπι την ποσοῦ πλοίου τούτων δολλάρια 1.650.000 (15% τῆς ἀξίας) καὶ ἐκ τῶν ὑπόλοιπων δολλ. 3.689.000 δαθμιαίως ἐντὸς 26 ἑταῖς καὶ μὲ τόκον 2% καὶ 5.661.000 ἐντὸς 18 ἑταῖς ἐπίσης μὲ ἐπιτόκιον 2%.

Μετ' ἐκτίμησιν ὅλων τῶν σχετικῶν, ὡς ἄνω, στοιχείων, η Ειδική 'Επιτροπή ἐμόρφωσε, κατὰ πλειοψηφίαν, τὴν γνώμην, διὰ τοῦ δικαιούχου πλοίου τοῦ δανείου τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου μας διὰ ναυπηγίσεως νέων μονάδων. 'Ετέρωθεν δένθα πρέπει νὰ παροφαθῇ η μεταβατικότητα τῶν συνθηκῶν, διὰ διάποδεσις τοῦ διάρθρωσις, ἐνδεικνυόμενης οὕτω τῆς ἀναστολῆς προσανατολισμοῦ μας πρὸς μονίμως ἐπιλύσιν τὸ ζήτημα προγράμματος ναυπηγίσεων. 'Ως παραγόντες συνθέτοντες τὴν μεταβατικότητα ταύτην δύνανται νά παριμηθούσιν οἱ ἀκόλουθοι :

α) Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τεχνικῶν τελειοποίησεων εἰς τὰ πλοία θὰ ἐπιτευχθῇ, ἀνεύ περαιτέρω ἐπιμαρύνσεως, αὐξησης τῆς ταχύπτοτος των, ὃστε καθειρουμένων καὶ ἔτερων εύκολιῶν ἐνδιαιτήσεως, ἐνδεχομένως, ὡρισμένων δραχείσιας γραμματίς θὰ ἐξυπηρετήσουν δι' ημεροπών πλόων, καταργουμένων τῶν θαλαμίσκων καὶ κλινῶν καὶ αὐξανομένου ἀντιστοι-

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούμενούς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ
ΤΑΞΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT

BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

χως τού ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἐπὶ ἔλαττῷσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων.
β) Διὰ συνδεδυσμένης χρονιμοποίησεως λεωφορείου καὶ πλοίου καὶ καθιερώσεως, ὡς ἐκ τούτου καὶ ἔτερων λιμένων, πλὴν τοῦ Πειραιῶς, ὡς ἄφετριας διὰ τίνας γραμμάς, θά συντομευθούν αἱ ἀποστάσεις ὡρισμένων δρομολογιακῶν γραμμῶν, ὥστε αὗται θά ἔχουν πρέπει τοῦ μικροτέρου ἀριθμοῦ πλοίων, ἀλλ' ἐνδεχομένων καὶ διαφόρου τύπου.

γ) Διὰ τῆς πυκνώσεως καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνῶν, ἀφ' ἐνὸς θά διαφύγην μέρος τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ πλοίου καὶ ἀφ' ἑτέρου θά ἀπαιτηθῇ διαφοροποίησις τῆς ἀναλογίας τῶν θέσεων πρὸς τὸ σύνολον καὶ ἔτεραι ἐνδεχομένων μετατροπαῖ, λόγῳ τῆς προσελκυσεως παρὰ τοῦ ἀεροπλάνου τῶν ἐπιβατῶν θέσεων τῶν πλοίων, ἐφ' ὧν οἰκονομικῶς στρίζονται αἱ ἀκτοπλοῖκαι ἐπιχειρήσεις.

δ) Διὰ τῆς δημιουργίας νέων ὁδίων δικτύων, μεσολαβήσει πορθμείων (ferry – boats) καὶ ἕκατον παρεμβαλλομένην θαλασσία λωρίς ἐξηφαλίζει μέχρι πρὸ τίνος τὸ μονοπλίον τῆς διακινήσεως εἰς τὰ πλοία, μέρος τοῦ θαλασσίας κινήσεως θά διαρρέεσθαι πρὸς τὰ χερσαία συγκοινωνιακά μέσα.

ε) Διὰ τῆς ἐλλείψεως δυνατότητος ἐκτιμήσεως τῶν μελλοντικῶν αὐξήσεων τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διακινουμένων διὰ θαλάσσης ἀτόμων, στοιχείου ἐπερασμάτου μὲν ἐκ πολλῶν συντελεστῶν, ἀποκλείεται οἰσθητή ποτε ὑπολογισμός, ἔαν καὶ λόγῳ τῶν περιπτώσεων α'.–δ'. μειώσις τῆς κινήσεως τῶν πλοίων θά καλυφθῇ, ἐν δηλ. ἢ ἐν μέρει, διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων. "Ἐτι πλέον ἀποκλείεται οἰδηπότε ἐκτιμήση τῶν ἐπιβοτησμούμενων διαφοροποιήσεων τῶν τύπων τῶν πλοίων, ὡς καὶ τῶν ἐν αὐτοῖς εὔκολινων."

"Οθεν, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Εἰδικῆς 'Ἐπιτροπῆς, μειοψφούντος τοῦ κ. Β. Σκαρπέτη, οὕτις ἡ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἀποφίς διατυποῦται ιδιαιτέρως ἐν συνδεδύοντι τὴν παρούσαν 'Ἐκθεσιν σημειώματι, ἡ μεταβατική κατάστασις ἀπὸ ἀπόψεως τῶν ἀνωτέρω ἐξελίξεων καθιστᾷ πρὸς τὸ παρὸν παράτολμον τὴν ἐφαρμογὴν τοιούτου δαπανηροῦ προγράμματος καλύψεως τῶν σημερινῶν ἀναγκῶν διὰ νεοτεύκτων πλοίων, προδιαγραφούμενών κατὰ τὰ στοιχεία των θάσεων τῶν σημερινῶν δεδομένων διαρθρώσεως γραμμῶν, καπνηγίας ἐπιβατῶν, ἀποτάσεων, αἵτινες δέονται νά καλυφθοῦν κλπ., ἀφαίρει δὲ ἐκ τῆς οἰκονομικῆς βάσεως τοῦ τούτου οἰνάδηποτε σταθερότητα.

Τούναντίον, φρονεῖ, ὅτι, μετὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέσων σημερινῶν ἀναγκῶν διὰ τῶν κατὰ πολὺ εὐθυντότερων μεταχειρισμένων πλοίων, ὡς εἰσηγεῖται καὶ η προμηνοθεία 'Ἐπιτροπῆς, δέονται νά ἀποθέψωμεν εἰς κάλυψιν τῶν μελλοντικῶν ἀναγκῶν πρὸς ἀνανέωσιν τῶν πεπαλαιωμένων ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, διὰ τῆς κατασκευῆς νεοτεύκτων. Τὸ τοιούτον πρόγραμμα παρουσιάζει καὶ τὸ ἐπὶ πλέον πλεονέκτημα, ὅτι, ἀφ' ἐνὸς αἱ σημειώναι ἐπιτακτικαὶ ἀνάγκαι μας θά καλυφθοῦν ἀνευ χρονοτριθῆς τίνος, κατὰ δὲ τὸν χρόνον, δηστις θὰ διαρρέεται μέχρι τῆς παραγγελίας τῶν νεοτεύκτων, εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀποσυρθούμενων λόγῳ παλαιότητος (ὅριου πλίκιας), θὰ ἔχῃ, ἐνδεχομένως, σταθεροποιηθῆναι κατάστασις εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκήν διάρθρωσιν, ὥστε νά καρπώσωμεν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ τοιούτου προγράμματος, μὲν σαρῆ καὶ ουγκεκριμένα τεχνικά καὶ οἰκονομικά δεδομένα. 'Ἐκτός τούτου, ὑπὲρ τῆς ἀναβολῆς τοῦ προγράμματος ἀποκτήσεως νεοτεύκτων πλοίων συνηγορεῖ καὶ ἔτερος λόγος συδιάρθρωσίς, πήτοι η δυνατότητα ἐντὸς συντόμου μᾶλλον χρονικοῦ διαστήματος κατασκευῆς τοιούτων ἐν 'Ελλάδι. Αἱ περὶ ἐπισκευῆς καὶ προθέσεως χρονιμοποίησεως παρὰ τῶν νεοσυστάτων Ναυπηγείων Νίαρχου τῶν δύο μικροτέρων ἔσχαρῶν πληροφοριαί, ὡς καὶ η ἐναρξίς δόσοντο πανηγύρισεως μικρῶν, τὸ γε νῦν ἔχον, πλοίων εἰς τὰ Νεαρία Σύρου, παρέχουν βασίμους ἐλπίδας, ὅτι μετ' ὅλιγα ἔτη η ἐν 'Ελλάδι ναυπηγική διοικητικαία θὰ ἔχῃ σημειώσει πρόσδον, ἐπιτέπουσαν, δηστις αἱ εἰς ἀκτοπλοϊκά πλοία ἀνάγκαι ἀντιμετωπίζωνται ὑπὸ τῆς ἐγχώριου διοικητικῆς διοίκησης. Τὸ πτο, δηστις, παράλογον καὶ οἰκονομικῶς ἀσύμφωρον, διὰ πολλούς εὐνόητους λόγους, νά μη διαφυλάξωμεν ὑπὲρ τῆς νεοσυστάτων τούτης διοικητικῆς τὰς ἐθνικὰς μας παραγγελίας καὶ δη δὲ ἐν ἀρχῇ τοῦ σταδίου της, δὲ καὶ θὰ ἔχῃ περισσότερον ἀνάγκην υποστρέψεως, διὰ νά σταδιοδρομήσῃ, πρὸς γενικάτερον ὄφελος τῆς οἰκονομίας μας.

Λαμβανομένης ὑπὸ τῆς πλίκιας τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοϊκᾶς, ἀφ' ἐνὸς δων θὰ παραμείνουν πρὸς ἔχουν πρέπει τῶν γραμμῶν μεταξύ τῶν ἀπομάκρυνον ἔκεινων, δη δὲ τῶν ἀπομάκρυνον εἰσηγεῖται ἡ προμηνοθεία 'Ἐπιτροπῆς καὶ ἀφ' ἑτέρου ἔκεινων, ἀτίνα κατὰ τὰς εἰσηγήσεις τῆς ιδίας 'Ἐπιτροπῆς ήταν προτετδύνη πρὸς τὸν συμπληρωματικὸν τῶν κενῶν (2 Α'. κατηγορίας καὶ 6 Β'. κατηγορίας) καὶ λαμβανομένουν, κατὰ τρίτον λόγον, ὑπὸ διάν τοῦ παρὰ τῆς ιδίας 'Ἐπιτροπῆς ὑποδεικνυμένου όριου πλίκιας 50 ἑτῶν, περίπτωσις ἐνάρξεως ἐφαρμογῆς τοῦ νέου προγράμματος μακρᾶς πονῆς (καλύψεως τῶν ἀναγκῶν διὰ νεοτεύκτων), δὲν θὰ προκύψῃ πρὸ τοῦ 1960 καὶ τότε δηδομένων, θὰ πρέπει νά καθορισθοῦν καὶ τὰ εἰδικότερα στοιχεῖα καταλλολότητος τοῦ πλοίου (μέγεθος, ταχύτης, ἀνέσις, ἀναλογία ὀρθομοῦ κλινῶν καὶ θέσεων πρὸς τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν, μεταφορὰ φορτίου η μητὶ ἐιδικῶν τοιούτων μόνον, λοιποὶ εὔκολαι κλπ.), ἵνα αἱ προδιαγραφαὶ τῶν παραγγελλομένων πλοίων ὡσὶ προσηρμοσμέναι πρὸς τὰς τὰς μεταξύ ἐξελίξεις. Τούτο θὰ πρέπει νά ἐπαναλαμβάνεται πρὸ ἐκάστης παραγγελίας πρὸς ναυπηγίσιν νέου πλοίου διὰ τὸν διαρκῆ συγχρονισμὸν τούτων πρὸς τὰς ἐξελίξεις. "Οσον ἀφορᾷ τὰς οἰκονομικὰς βάσεις τοῦ τοιούτου προγράμματος, αὗται δέονται νά δριστανται τῶν ἀνωτέρων ἀναλυτικῶν ἐκτιθεμένων (καταβολὴ παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν 15 % τῆς ἀξίας καὶ τηματική ἐξόφλησης τοῦ ὑπολογίου 85% ἐπὶ τόσον χρόνον καὶ μὲ τοιούτου ἐπιτόκιον, ὥστε τὸ ἐπίτιον κονδύλιον ἀπόδεσθαις-ἐξυπηρέτησις δανεισίου νά μη ὑπερβῇ τὰ προδιαγεγραμμένα δρια) πρὸς ἀποφυγὴν διαταράξεως τῆς θάσεως τοῦ ναυλογούιον.

Μετὰ ταῦτα η Εἰδική 'Ἐπιτροπή υιοθετεῖ πλήρως τὴν ὡς ἄνω ἀπὸ 18.9.57 ἐκθεσιν ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ, φρονούσα, ὅτι αἱ ἐν αὐτῇ προτάσεις ἀποτελοῦν τὴν πλέον πρόσφορον πρὸς ἀμέσων ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος λύσιν καὶ εἰσηγεῖται τὴν ταχείαν ἐφαρμογὴν τῶν προτεινομένων, ἀποσφινχόμενων καὶ συμπληρωμένων εἰς τὰ κατ-

ἀπὸ 18.9.57 ἐκθεσιν τῆς προμηνοθείσης 'Ἐπιτροπῆς καὶ ἐν μακρᾶς πνοῆς, ἀποδέλπον εἰς τὴν κάλυψιν τῶν μελλοντικῶν ἐπὶ τῆς αὐξήσεως τῆς κινήσεως καὶ ἀκροτεύσεως τῶν ἐπὶ μεταξύ συμπληρωμένων τὸ δριον πλίκιας πλοίων ἀνάγκων διὰ τῆς παρασγελίας νεοτεύκτων.

β) Προκειμένου περὶ τοῦ προγράμματος ἀμέσου ἐφαρμογῆς, φρονεῖ, ὅτι τὰ τας συγκεντρωθείσας πληροφορίας τυχάνει σχεδόν δέδαιον, ὅτι δεσταὶ δυοχερεστάπτην ἀνεύρεσις εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰ πλοίων τῆς προτεινομένης πλίκιας εἰς τιμάς ἀνεκτάς, ἐνῷ προσφέρονται πρὸς πλήρους ζένα πλοία, ἀνταποκρινόμενα κατὰ τὰ λοιπά εἰς τὸν προτεινόμενον Β'. τύπον, πλίκιας, ὁμοίας, μειζόνος τῶν 30 ἑτῶν. Λαμβανομένου ούπ' ὅψιν, ὅτι ἡ πλίκια δέον εἶναι πάντοτε ἀσφαλές κριτήριον ἀξιολογίσεως ἐνὸς πλοίου καὶ δοθεῖσης τῆς ἀνάγκης ἀμέσου δελτίωσεως τῆς κρατούσης καταστάσεως, ὡς καὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι, λόγῳ τῆς κιμφώσης τῶν τιμῶν τῶν πλοίων, ὄγαροι δύνανται νά ἐπιτευχθῶσι διὰ σχετικῶν πολὺ μικροῦ κεφαλαίου, ὑπὸ μορφὴν εὐκαιρίων, εἰσηγεῖται, ὅπως, ἐφ' ὅσον δέον δεσταὶ δυνατή διαστάση δύνανται πλοίων μέχρι 30 ἑτῶν, τὸ δριον πλίκιας μεταξύθετη εἰς τὸ 35ον ἔτος, μέχρι τῆς 31.12.58.

β'. 'Ἐν σχέσει μὲ τὸν τύπον τῶν πλοίων :

Τὸ υπὸ κρίσιον πόρισμα τῆς προμηνοθείσης 'Ἐπιτροπῆς κριρύσεται ὑπὲρ τοῦ διπλείκου τύπου πλοίων.

'Η ἀποψίς αὐτὴν κρίνεται ὅρθη κατ' ἀρχήν. Οὐκ πῆττον παραπρητέον, ὅτι εἰς οὐδεμίαν τῶν μεγάλων, τούλαχιστον, ναυτικῶν χωρῶν ψφίστατο τοιαύτην ἀξιώσιαν ἐκ τῶν Ισημερινῶν Κανονισμῶν. Συνεπῶς, θεωροῦμεν τούρδη πλοίον την προσθήκην τοιαύτης ἀξιώσεως παρ' ἡμῖν, προκειμένου περὶ μεταχειρισμένων πλοίων (σχεδίον ἀμέσου ἐφαρμογῆς).

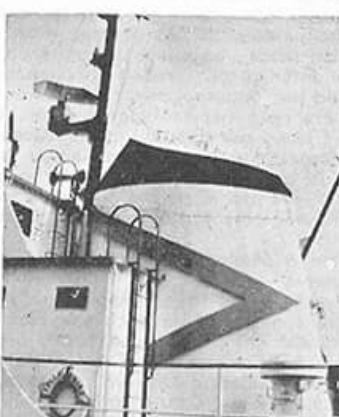
γ'. 'Ἐν σχέσει μὲ τὴν δανειοδότησην :

α) Τὸ πρόγραμμα ἀμέσου ἐφαρμογῆς διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ ἀνάνεωσιν τῶν πλοίων Α'. καὶ Β'. κατηγορίας δέον νά κλιμακωθῇ εἰς διετές χρονικὸν διάστημα, ὧστε καθ' ἔκαστον ἔτος νά χορηγηθῶν δάνεια διὸ τὴν προσθήκην ἐνὸς πλοίου Α'. κατηγορίας καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τριών πλοίων τῆς Β' κατηγορίας, προυσμένων τῶν ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς προϋποθέσεων καὶ δρῶν δανειοδότησησ.

β) Λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων (οὐκὶ τόσον σημαντικῶς, προκειμένου περὶ ἐπιβατῶν, δοσον προκειμένου περὶ φορτῶν), κρίνεται, ὅτι τὸ ποσὸν τῶν χορηγηθομένων δανειών διὸ τὸ 50% τῆς ἀξίας τῶν πλοίων θὰ πρέπει νά υπολογισθῇ 20-30% περίου κατώτερον τοῦ παρὰ τὴν προμηνοθείσης 'Ἐπιτροπῆς υπολογισθέντος (ὅλιγτερον τῶν 2 ἑκατ.). δολαρίων δι' δλα τὰ πλοία). Τὸ ποσὸν δεσταὶ, ἐνδεχομένων, ἀκόμη μικρότερον, ἐφ' ὅσον δέον δη πλίκια τῶν πλοίων ψφερθεῖν; γ)

γ') Δανειοδότησης διὰ τὴν ἀντικατάστασιν πλοίου Γ', κατηγορίας δέον διὰ ἀπαιτηθῆ, διότι τὸ κενὸν καλύπτεται κατ' αὐτὰς ὑπὸ τῆς ιδιωτικής

"THE BLUE DIAMOND FLEET," SUPERIOR TUGS SUPERIOR SERVICE



Twenty-Four Hour

Tug Service at

Philadelphia,

Baltimore,

Norfolk and

Tributaries

THE CURTIS BAY TOWING COMPANY

PHILADELPHIA

BALTIMORE

NORFOLK

GENERAL AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

88, FENCHURCH ST. LONDON E.C. 3. TELE. No. ROY 3397

Είναι πλάνη νά νομίζωμεν, διτί μόνον οι έχοροι άριθμοι τού τιμολογίου συνθέτουσι τὸ κόστος του λιμένος. Πώς είναι δυνατόν νά μή διαφρεύση έργασία — ωρισμένου είδους μάλιστα — διτί διά πλοίον έσωτερικού, έρχομενον μετά την 8ην πρωινήν δὲν υπάρχη δυνατότης έναρξεως τῆς έργασίας πρὸ της 5ης μ.μ. καὶ μάλιστα υπὸ ηπειρωτικήν έργασίαν, ήξερην πάτι ταύτην τελευταίαν ἀναπροσαρμογὴν τῶν ήμερομισθίων; Τί σημασίαν έχει δ. έχοροι άριθμοι του τιμολογίου, διτάν ή πρᾶξις τὸν μεταβάλῃ; Μήπως δ. χρόνος τῆς άναμονῆς διά την παραδολήν πρὸς έκφρωτων ωρισμένων εἰδῶν δέν έπαιζεν τὸν αιτούμενον ναύλον, έφοσον ή άναμονή είναι δαπάνη, διά τὸ πλοίον, καὶ δὲν αιχάνει οὕτω έμμεστον τὸ κόστος; Κατὰ ποίαν λογικήν θά ἀποτρέψωμεν τὸν σώφρονα μὲν πλοιοκτήπην νά ἐπιζητήσῃ μείζονα ναύλου λόγῳ τῆς άναμονῆς, τὸ φορτωτήρη ποιούντο νά ἀναζητήσῃ ἄλλους συνδυασμούς καὶ τρόπους φορτώσεως; Επισημαίνω τὴν σημασίαν τῆς προστασίας τῆς κινήσεως τῶν πλοίων, έσωτερικού, διότι πέραν τοῦ σημαντικού ποσοστοῦ τῶν έπι τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος (Φεδρουάριος ἔξωτερικ. 100.000 τόν. ἔσωτερ. 100.000 τόν.) ήτις, εἰς περιπτώσιν κρίσεως τῆς κινήσεως έσωτερικού, ἀντίστοιχοι έν μέρει τάς βασικάς δαπάνας λειτουργίας τοῦ Ο.Λ.Π., παρέχει γενικωτέραν έργασίαν εἰς τὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς. Υπέδειξαν πανεπιλημένες τὴς ἀνάγκην τῆς δημιουργίας καὶ λειτουργίας ἐνὸς πραγματικού διαμερίσματος ἀκτοπλοΐας. Ή μελετήμενη καὶ ώραγνωμένη ἀντιμετώπισις τοῦ ζητήματος τῆς έσωτερικῆς κινήσεως θὰ παράσχῃ τὰ μέσα τῆς ΤΟΝΩΣΕΩΣ τῶν έσωτερικῶν μεταφορῶν, ἡ ὄρθρολογική δὲ διάθεσις τοῦ ἔργατον προσωπικού προστασίας θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ΕΥΘΗΝΟΤΕΡΑΝ διά τὸν Ο.Λ.Π. ἐκτέλεσιν τῆς έργασίας τοῦ τομέας τούτου καὶ συνεπώς ΤΗΝ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΙΝ σοδαρῶν κονδυλίων. Ή προταθείσα πρὸ καιροῦ παρ' ἐμοῦ ἐν τῇ συνεδρίᾳ τῆς Υποπτροπῆς τοῦ Δ.Σ. διὰ τὴν μελέτην τοῦ προγραμματικού σχεδίου λύσις τῆς δημιουργίας εἰδικοῦ χώρου ἀποθέσεως διὰ τὰ ἐκτελουντα τακτικά δρυμολογικά γραμμάτων φορτηγά πλοία έσωτερικού (μότοριτης) τὰ δόπια, ως γνωστόν, ἐννηπτερεύοντα τὸ σύνυλον τῆς έμπορευματικής κινήσεως τῆς χώρας, οὐδένα συνεκίνησης πρὸς περιπτώσιν ζρευναν, καίτοι ἀναντιρρίπτως θὰ ἀπέτελει λύσιν τοῦ προδήματος τοῦ χώρου παραδολῆς καὶ σημαντικήν ἀνακούφισιν ἐκ τῶν δαπανῶν τῆς ηπειρωτικῆς φορτώσεως καὶ μέτρων κατὰ τῆς πλημμελούς μεταχειρίσεως τῶν έμπορευμάτων ἐκ τῆς βεβιασμένης καὶ ἐν νυκτὶ φορτοεκφορτώσεως, θὰ ἀνέκοπτε δὲ τελικῶς καὶ πᾶσιν τάσιν διαρροής, λόγῳ τῶν πλεονεκτημάτων, ἄτινα θὰ παρέχειν εἰς τὸν έμπορικὸν κόσμον.

Η προετοιμασία, διμως, κ. Πρόσδερε, τὸν ἀπαιτούμεναν λόγεων, προϋποθέτει καὶ γνωστὸν τὸν συνθηκούμενον αἵτινες θὰ δημιουργήσωσι διὰ τῆς ἀποδοχῆς τῶν ἀπότομων κανονισμῶν καὶ τιμολογίων. Δὲν εἶμεται ἐπαρκῶς ἔτοιμοι δύθεν διὰ τὴν μελέτην, διότι δὲν θέλομεν νά ἀντιμετωπίσωμεν τὰ προβλήματα, ως ἔναν γάρ προσδοκώμενον πόως δ. χρόνος καὶ δὲν τῆς παρόδου τούτου κάμπτος, ἐπιφέρωσι τὴν λίθην, χωρὶς νά δηνησχώμεν διὰ τὸ ποὺ θά φέσωμεν κάποτε. Δὲν δύνασθε νά ἀρνηθῆτε, διτί τιμολογιακαὶ μεταδολαί, γενόμεναι δι' ἀποφάσεων τοῦ Δ. Σ. δὲν ἔτυχον τῆς ἔγκρισεως παρὰ τοῦ ἐλέγχοντος 'Υπουργείου, καθόσον ἐκρίθη, διτί δόληηρον τὸ τιμολόγιον πρέπει νά μελετηθῇ ἐξ ὑπαρχῆς. Τί εἶνε, ἀρά γε, κ. Πρόσδερε, ἔκεινο τὸ ὅπιον ἀνακόπτει κατὰ σύντημα τὴν περαιτέρω μελέτην τοῦ θέματος τῶν τιμολογίων καὶ κανονισμῶν; Διατὶ τρία ἐτητῶρα δὲν δύναμεν νά φθισμεν εἰς μίαν ὀλοκληρωμένην μελέτην, παρὰ τοὺς καταβληθέντας κόπους ἐν τῷ ε' δικῇ Ἐπιτροπῆ, ὑπὸ τὴν προεδρίαν μου δρκιών καὶ ὑπὸ τὴν ὑμετέρων μεταγενεστέρως; Διατὶ, ἀρά γε, δὲν πρέπει γάρ παρουσιάσωμεν ἐναντίον τιμολόγιον, διότε πᾶς δ. συναλλασσόμενος μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. νά γνωρίζῃ τὶ πρέπει νά πληρώσῃ; Διατὶ, ἀρά γε, ΠΡΟΣΚΑΙΡΟΙ τιμολογήσεις, διὰ λόγους σκοπιμότητος, θὰ πρέπει νά κατανήσουν ΜΟΝΙΜΟΙ καὶ ΟΡΙΣΤΙΚΑΙ, εἰς πεισμα πτελῶν τῆς λογικῆς καὶ τῆς ὁδῆς ἐν ίσοτητι μεταχειρίσεως ὅλων; Διάχυτος εἶναι ή γνώμη, διτί εἴμαι ὑπέρμαχος τῆς μειώσεως τῶν τιμολογίων. Είναι δι' ἐμὲ τίτλος τιμῆς ή τοιαύτη ἀναγνώρισις τῶν προθέσεών μου. Δὲν νομίζω, διτί εἶναι δυνατόν νά ὑπάρχῃ λιμενική πολιτική, διτάν δὲν πρυτανεύση τὸ δόγμα διτί, τόσον ἐπιτυχεότερα θὰ δηνησχήτη πολιτική, αὔτη, δισον χαμηλότερον εἶνε τὸ κόστος τοῦ λιμένος. Δὲν εἶμαι ὀλόγιστος θεωρητικός τοῦ εύθηνον κόστους, ἀλλ' ἡ ὑπαρξία περιθωρίου εἰς τὰ τιμολόγια πρέπει νά προσδιορίζηται ἀπὸ τὸν σκοπὸν διαθέσεως τοῦ περιθωρίου τούτου. Μεγάλα πειθώρια πρὸς κάλυψιν οὐχὶ ἀνταποδοτικῶν καὶ παραγωγικῶν ἔργων, βελτιώντων τὸν λιμένα καὶ συντελώντων εἰς τὴν ταχείαν ἀσφαλῆ καὶ εὐθυνήν φορτοεκφόρτωσιν, εἶναι λογικῶν ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΑ. Έδην ή μελέτη τῶν τιμολογίων ἡθελε καταδείξει, διτά τὰ σημερινὰ περιθώρια εἶναι ἀναγκαῖα, οὐδεῖς, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἐγώ, θὰ ἐπεύμει δ. θὰ ἐπέζητε μείωσίν των, ἀλλ' ἐδην εἶναι μεγαλύτερα τῶν πραγματικῶν ἀναγκαίων, τότε ἀσφαλῶς τὰ περιθώρια ταῦτα θὰ πρέπει νά καθορισθῇ ποιοὺς σκοπούς θὰ ἐξυπηρετησούσα καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ πρεντηθῇ εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, διότι κάποτε θὰ πρέπει διὰ τῆς ἐπιτυχούς ἀνιολογήσεως τῶν νά φθισμεν εἰς τὴν μειώσιν. Είναι νοητόν, κ. Πρόσδερε, ἐπὶ τῷ λόγῳ τῆς ἀντιπαροχῆς ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ ταχείας ἀποσυμφέρσεως νά ἐπιβάλλωμεν ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΑ ἀποθηκευτικά δικαιώματα, ὑπερκαλύπτοντα μηνιάτων διὰ τὴν μετά τὴν πρώτην περίοδον ἀπόθεσιν, τὴν δέσιαν ωρισμένων εἰδῶν (δραχ. 126 κατὰ τόννον καὶ μῆνα) χωρὶς ἐν τῷ μεταξύ νά ἐπιδιώκωμεν τὴν αὔξησιν τῶν χώρων ἀποθέσεως, διότε ή αἰτιολογία τοῦ ηψηλοῦ καὶ ἀπαραδέκτου ἀποθηκευτρου, νά ἐκλεψῃ καὶ νά ἐπανελθωμεν ταχείας εἰς τὰ λογικά ἐπίπεδα;

Γ'. ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ: 'Αλλ' ίδου διτί έφθασσεν εἰς τὸ θέμα τῆς τονώσεως τῆς κινήσεως, εἶμαι υποχρεωμένος νά τονίσω εἰναπόθετο τὴν παντελῆ ἔλλειψην προγραμματισμού ἀκμεταλλεύσεως. 'Οταν εἶς διότου τοῦ λιμένας γίνεται μία ἀπίστευτος προσπάθεια εἰδικῶν εἰς τὴν ἀνεύρεσιν νέων μεθόδων ἀκμεταλλεύσεως, διόταν παντοῦ ἐπίτετηται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν νέων συστημάτων φορτοεκφόρτωσεως, διόταν διεθνῆς εἶναι δ. προσπάθεια εἰς τὴν ἀνεύρεσιν τῶν καλλιτέρων καὶ ΕΥΘΗΝΟΤΕΡΩΝ μεθόδων, ήμεται ἀποστρέψομεν τὸ πρόσωπον ἀπὸ τὰ χαρακτηριστικά κείμενα καὶ ἀριθμούς, τοὺς οποίους αἱ μελέται των παρέχουσι, διότι δὲν δυνατόθεται νά συνεπάγει τὸν περιορισμό τοῦ κόστους.

κώς τὴν δέσιαν τούτων. Ιδού, κ. Πρόσδερε, διμως, δ. διάστις τοῦ ἀπασχολούντος τὸν Ο.Λ.Π. θέματος. Τὸ θέμα τῆς ἀκμεταλλεύσεως πρέπει νά ἀντιμετωπισθῇ σθεναρῶς, ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς σημερινῆς ἀξιολογήσεως τῶν τεχνητῶν ἐπιτευγμάτων, δηλαδή, ὑπὸ τὸ πρίσμα τοῦ μηχανισμοῦ ἔξοπλου, εἰναπόθετος, βεβαίως, πρὸς τὰ πραγματικὰ δεδομένα τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Δὲν εἶναι ζήτημα ἐπιδείξεως μοντερνισμοῦ, ἀλλ' εἶναι θέματος Πειραιῶς.

Δὲν διμιώδη διά τὸ ἀρξάμενον μηχανισμὸν ἔφοδισμόν, ἀλλ' ἀποδιέπω εἰς μίαν πλήρη μελέτην ἐπόντων συστήματος φορτοεκφόρτωσεως-ἀποθηκεύσεως καὶ σταθικήν προμήθειαν τούτου ή ἐκείνου τοῦ γερανοῦ δ. τοῦ περιορισμοῦ δικήματος.

Μία, διμιώδη, τοιαύτη μελέτη καὶ συνεχεία ἐφαρμογὴ προϋποθέτει τὸν ὑπαρξίν ἐνός συντονισμοῦ τῶν ἑπτάντης μέρους ἀρμοδιοτήτων. 'Οτε πρὸς ικανοτοίησιν ωρισμένων ὑπαλλήλων διεχωρισθῇ δ. ἀκμεταλλεύσεις, ἀπεσήμαντα τὸν κίνδυνο τῆς δημιουργίας μιᾶς ἔτι πηγῆς δυσχερείων διὰ τὸν Ο.Λ.Π. Διερωτῶμα, τὶ σημαίνει δ. τίτλος Ειδικὸς Σύμβουλος, διὸν δέ τοιόντων εἶναι ὑπάλληλος τοῦ Ο.Λ.Π. Διερωτῶμα, τὶ σημαίνει δ. τίτλος Ειδικὸς Σύμβουλος, προσλαμβάνοντας ἐπὶ συμβάσει δι. ειδικούς σκοπούς καὶ ἐπὶ ωρισμένων χρόνον, ἀλλ' ἐπ. περιπτώσει, δὲν ἀσκοῦσι διοίκησιν. Δύνασθε, κ. Πρόσδερε, νά δεχθῆτε, διτί δ. ἀκμεταλλεύσεις, ως συνισταμένη τῆς φορτώσεως, τῆς παραλαβῆς—ἀποθηκεύσεως καὶ παραδόσεως, τῆς διαθέσεως ἔργων—μηχανικῶν καὶ πλωτῶν μέσων δύναται νά εἶναι ἀκέφαλος; Δὲν παραδέχεσθε καὶ πλωτῶν μέσων δύναται νά εἶναι εἰδικού συμβούλου ἀκμεταλλεύσεως, διτίς μη ἀσκῶν ὑπεύθυνον διοίκησιν ἀπλῶς θέαται καὶ συμβούλευει, δι. ἔπειτε. Κατὰ τὸ παράδειγμα τοῦ Προϊσταμένου Κλάδου Τεχν., 'Υπηρεσίων, νά ἔχωμεν ὑπεύθυνον Προϊστάμενον τῆς ολίγης ἀκμεταλλεύσεως, δισκούντα πραγματικήν διοίκησιν καὶ συντονίζοντα τὰς αὐτοτελεῖς καὶ ἀνεξαρτήτους ἐπὶ μέρους διευθύνσεις ταῦτης; Πιστεύειν άκραδάντως, διτί δ. μελέτη τοῦ τρόπου ἐνεργείας σήμερον, λόγῳ ἀκριβῶν, τῆς αὐτοτελείας καὶ ἀνεξαρτήσεως, δι. καταδείξη τὴν υπαρξίαν περιορισμοῦ τοῦ κόστους καὶ συνεπάγεις



SOL

Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,, GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST

SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ύπερ τοι Ο.Λ.Π., έφόσον τὸ σύνδολον τῶν ἔργαστων τῆς ἐκμεταλλεύσεως θά ύπαχθῇ ὑπὸ ἔνιαίν διοίκησιν. Είναι καὶ αὐτὸς ἔνας τρόπος βελτίωσεως τῆς καταστάσεως, ἀλλὰ καὶ ἔνας τρόπος ἐπανόδου εἰς τὸ ὄρθον σύστημα διοίκησεως.

Δ'. ΝΕΟΙ ΠΟΡΟΙ : Δὲν φαίνεται, κ. Πρόεδρε, νὰ ἐμελετήθη μέχρι σήμερον τὸ ζῆτημα τῆς ἀξιοποίησεως, ἀπὸ πλευρᾶς νέων πόρων, τῶν μέχρι τοῦδε πραγματοποιηθέντων νέων ἔργων διὰ τὴν ἐπιβατικήν καὶ τουριστικήν κίνησιν. 'Ο λιμὴν ἔχει προσλάβει πλέον τὴν ὁριστικήν του μορφὴν καὶ ὁ προορισμός του, τόσον ἰδιομόρφος ἐν σχέσει πρὸς δόλους τοὺς ἄλλους ξένους λιμένας, διαγράφεται σαφῶς, ὡς τὴν τουριστικήν καὶ ἐπιβατικήν κίνησις νὰ ἀποτελῇ τὸ ἔτερον σοβαρώτατον σκέλος προσπορισμοῦ ἐσόδων, δικαιολογούντων τὴν διάθεσιν τόσων μεγάλων ποσῶν εἰς κατασκευὴν ἔργων, ἀποκλειστικοῦ προορισμοῦ καὶ χρήσεως διὰ τὴν κίνησιν ταύτην.

'Η ἀναπροσαρμογὴ τοῦ συστήματος τελῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς ἐπιβολῆς εἰς δόλους γενικῶν τοὺς Εὐρωπαίους λιμένας ισχύοντος Ταχεῖ Δ' Ἐμβατερίου, είναι ἔνέργεια ἐπιβαλλουμένη καὶ μόνην ἐπὶ τῆς σημερινῆς καταστάσεως, ἀλλὰ καὶ ἐκ λόγων δικαιούσης, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔξακολουθῇ τὸ ἐμπόρευμα νὰ καταβάλῃ τὰς σημαντικάς δαπάνας διὰ τὴν ἑκτέλεσιν ἔργων οὐδὲν τοῦ λιμένα, θεωρουμένη ὡς προεμποτική κίνησιν. Δὲν δύναμαι νὰ συμφωνήσω πρὸς τοὺς ἐπικρίνοντας τὴν διάθεσιν παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. σημαντικῶν ποσῶν διὰ ἔργων ὁδοποιίας, ἀλλ' ἀσφαλῶς θὰ ἥρετο πάσα παρανόησις ἐὰν ἡ ἀνακατασκευὴ τῶν κυρίων ἀρτηρίων προσπλέσεως πρὸς τὸν λιμένα, θεωρουμένη ὡς συμπλήρωμα τῶν λιμενικῶν τουριστικῶν ἔργων, συνενδυάζοντα πρὸς τὴν προτεινομένην δημιουργίαν τοῦ εἰδικοῦ τέλους ἀπο-ἐπιβιβάσεως, διότι ἄλλως, λογικὸν εἶναι νὰ παραπονοῦνται ἑκεῖνοι οἵτινες διὰ τῶν σημερινῶν τιμολογίων φέρουσι τὸ Βάρος τῶν τοιούτων δοπανῶν.

'Οργανικὴν ἀνάγκην θὰ καλύψῃ τὸ περιερέω, κ. Πρόεδρε, ἡ κατασκευὴ μιᾶς σιταποθήκης 20.000 τόνων παρὰ τὰ ΣΙΑΛΟΣ, περὶ ἡς τοσάκις ἔχομεν δηλήσσει. Σημαντικαὶ ποσότητες ξενικῶν σιτηρῶν ἔξεφορτώδησσαν ἐφέτος εἰς ἄλλους λιμένας, διότι εἶναι ἀδύνατον, ἐλλείψει χώρου, νὰ ἔργασθῇ τὸ ΣΙΑΛΟ. Δὲν είναι μόνον ἡ ἀνάγκη εἴκεται ἐκ τῆς τροφοδοτήσεως τοῦ ΣΙΑΛΟ διὰ μεγαλυτέρας ποσότητας (ἄρα μειώσις τοῦ κόστους λόγω αναλογιῶν) ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπαύξησις τῆς λιμενικῆς κινήσεως, διότι ἡ εἰσαγωγὴ τῶν σιτηρῶν τούτων θὰ γίνεται ως θαλασσίως. 'Η σκοπουμένη παρὰ τῆς ΚΥΔΕΠ άνέγερσις σιταποθηκῶν εἰς τὰ ἀγοραστέατα παρὰ ταύτης οἰκόπεδα εἰς "Αγιον" Ιωάννην, τυχὸν πραγματοποιουμένη πρὸ τῆς ίδικης μας ἀναδηλικότητος, θὰ ἀποτελέσῃ πλήγματα κατὰ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, διότι τεράστιαι ποσότητες ἔγχωριων σιτηρῶν τῆς ἔχχαριού παραγωγῆς, ητίς βαίνει αὐδέουσα, θὰ διακομίζωνται ὅδικῶς. 'Η πρὸς τοὺς Σ.Ε.Κ. κρατικὴ προστασία διὰ τὸν περιορισμὸν τοῦ ἐλλείμματος χρήσης θὰ ἔκδηλωθῇ τότε ἐντονώτερον καὶ δὲν θὰ εἶναι περίεργον ἔκεινο τὸ δόπιον, ἔστοι καὶ ὡς ἔξαίρεσιν, ἐπικρίνομεν σήμερον, τὴν διὰ τῶν Σ.Ε.Κ., δηλαδή, μεταφοράν σιτηρῶν ἐπὶ ἀπλιμενίων κέντρων τῆς Θράκης καὶ Μακεδονίας πρὸς Πειραιά, νὰ τὸ ίδωμεν νὰ ἀποτελέσῃ πλέον τὸν κανόνα μεταφορᾶς, ἡ δὲ θαλασσία μεταφορᾶς νὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἔξαίρεσιν. 'Αναγνωρίζω, ὅτι τὸ σημερινὸν χαμηλότατον ἀποθήκευτρον τῶν ΣΙΑΛΟΣ είναι ἀδύνατον νὰ ἔξυπερτησῃ βασικῶς καὶ μόνον τὴν ἀπάτηθησμένην δαπάνην ἀνεγέρσεως, ἀλλὰ δὲν συμφωνῶ πρὸς τὴν στενόκαρδον πολιτικὴν τοῦ οικονομικοῦ καὶ μόνον ὑπόλογισμοῦ, ὅταν ὁργανικὴ ἀνάγκη τοῦ λιμένος είναι ἡ ὑπαρξία τῆς σιταποθηκῆς ταύτης. Οὐδεὶς, ἀλλως τε, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀδυνηθῇ τὴν λογικὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ τιμολογίου ἀπόθεκνεως.

Ε'. ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ : Πολλάκις μοὶ ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ τονίσω, ὅτι ἡ ἔλλειψις μηχανολογιστικοῦ συστήματος δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὴν διοίκησιν νὰ ἔχῃ ΑΜΕΣΩΝ γνῶσιν τῶν ἀποτελεσμάτων, καὶ συνεπῶς νὰ δύναται νὰ ἀποφασίζῃ κατὰ τρόπον ἀσφαλῆ ἐπὶ πάσης ἀνάγκασις μεταβολῆς. Σήμερον, εἶπερ ποτε ἀλλοτε, ἡ σημασία τῆς τοιαύτης ἐλλείψεως είνει καταφανής. Δὲν προσχωρῶ εἰς τὴν ὑποστηρίζομένην ἀποφινήν, ὅτι ἡ κάμψις τῆς θελήσεως τῆς διοίκησεως πρὸς ἑρασμούγεν τοῦ συστήματος τούτου ὀφείλεται εἰς τὴν ἀντίδρασιν τοῦ πρασπατικοῦ, φοδουμένου περιορισμὸν τῶν θέσεων, πολλῷ δὲ μᾶλλον εἰς τὴν ἀποφινήν, διότι δὲν συμφέρει ἡ γνῶσης τοῦ κόστους ἐκάστης ἔργαστος, ἵνα μὴ αἱ ἀντιρρήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων εύρισκουσιν ἐρείσματα. Διὰ τούτης ἐπανέρχομαι καὶ πάλιν καὶ μετ' ἔμφασεως τονίζω τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα τὰ ὄποια θὰ προσκομίσῃ εἰς τὸ ὄλον ἔργον τῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ μηχανολογιστικοῦ συστήματος.

ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΤΑΧΥΤΕΡΑ ΣΟΥΠΕΡ - TANKERS



Τὸ ἀπό τίνος χρόνου παραληφθὲν ἀπὸ τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα «Νίπον Κοκάν» τοῦ Τσουρούμι δεξαμενόπλοιον «Μιχαήλ Καρράς» τῶν 40.900 τόνων d.w., τυχότητος 20,5 μιλλίων. Είναι πρὸς αὐλωμένον διὰ μακρὰν χρονικὴν περίοδον εἰς τὴν «Ἐσσο».

Αἱ παρατηρήσεις, κ. Πρόεδρε, τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως ἡ τὰ πορίσματα τῶν ὑμέτερων ἔρευνῶν ἐπὶ τοῦ σήμερον ισχύοντος συστήματος ἐσωτερικῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος θὰ πρέπει νὰ ἀγωνται πρὸ τοῦ Δ. Σ. πρὸς συζήτησιν καὶ λήψιν ἀποφάσεων, αἵτινες ὑπὸ μορφὴν ἀναφορᾶς θὰ θεωρηθοῦν τὸν προμόδιον 'Υπουργού πρὸς νομοθετικὴν ρύθμισιν, ἐάν οὕτω πρέπει νὰ γίνη. Δὲν συμφωνῶ μὲ τὸν τρόπον καθ' ὃν τὰ ζητήματα τῆς διοίκησεως ἐλύθησαν εἰς τὸ παρελθόν, ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τοῦ Δ. Σ. οὔτε καὶ τώρα θά συμφωνήσω, ὅτι τὸ κυριαρχὸν δργανὸν διοίκησεως τοῦ Ο.Λ.Π., τὸ Δ. Σ., θὰ πρέπει νὰ είναι ξένοι πρὸς δσα υμεῖς ἢ δ. Γεν. Διευθυντής εἰσήγεται πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον. 'Η κρίσις τοῦ Δ. Σ. εἶναι ἀνάγκαια, διότι πολλὰ τὰ δποῖα γίνονται θὰ δινατῶν τὸ Δ. Σ. νὰ ἀποδεικθῇ τοῦ δικαιωμάτος τοῦ νὰ ὑποδεικνύῃ τὸν καλλιτέρον τρόπον λειτουργίας τοῦ 'Οργανισμοῦ, διέταχθη ὑπευθύνως νὰ διοικῇ καὶ δσον καὶ ἐάν ὁ νομοθετης ἡδέλησεν — ὁρθῶς — νὰ μὴ ἔχῃ τὸ Δ. Σ. ἀνάμιξιν εἰς τὰ τοῦ πρωσπατικοῦ, εἰνὲ ἀνατιρότον ἐπίστας, ὅτι δὲν ἡθελεῖται νὰ τὸ στερήσῃ τοῦ δικαιωμάτος τῆς ὑποδείξεως τῶν ὄρθων καὶ ἀπροσώπων ἐπὶ τοῦ καλλιτέρου τρόπου λειτουργίας τοῦ ὄργανισμοῦ, συντελεστῆς τοῦ ὄποιον είναι καὶ τὸ ὑπαλληλικὸν πρωσπατικόν.

Διὰ τοῦτο καὶ πάλιν θὰ ἔφασσαν τὸ παρόντον, ὅτι συνετάγῃ καὶ ὑπεβλήθῃ εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Δημοσίων 'Ἐργων σχέδιον νόμου ρυθμίζοντος σωρείαν θεμάτων, τὸ δποῖον ΟΥΔΕΠΟΤΕ ἐτέθη ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ Δ. Σ., ἐνῷ καὶ ἡμεῖς θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ὑποδείξωμεν βελτίωσιν καὶ νὰ προσκομίσωμεν τὴν πειράν μας ἐκ τῆς καθημερινῆς μεθ' ἀπάντων ἐπικοινωνίας.

ΣΤ'. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ : 'Ως συμπέρασμα τῶν δσων ἀνωτέρω ἔξετε-θησαν θὰ ἡδυνάμην νὰ είτω, ὅτι ἐπιβάλλεται:

1) 'Η μελέτη τῶν στοιχείων κινήσεως καὶ ἡ ἐν συναφείᾳ πρὸς τὸν ὑπότελεσιν προϋπολογισμὸν σύγκρισις τῶν ἀποτελεσμάτων.

2) 'Η ἔξετασις τῶν ο κονομικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν ἀφορῶν τὴν παρούσαν χρῆσην καὶ τὰς μελλουσάς καὶ ἡ χάραξις οικονομικῆς πολιτικῆς, ἀποβλεπόντης εἰς τὴν διὰ παντὸς τρόπου παπεράτωσιν τῶν ἀρκαδικῶν.

3) 'Η σύντονος μελέτη τῶν τιμολογίων καὶ κανονισμῶν ἐπὶ τῷ τέλει ἀναμορφώσεως τῶν, βάσει τῶν δεδομένων καὶ ἐπὶ σκοπῷ διευκολύνσεως τῆς λιμενικῆς κινήσεως ἐπὶ τὸν πάσης κατηγορίας πλοίων.

4) 'Η σύντονος μελέτη ἐνὸς συστήματος καλλιτέρας καὶ ἀποδοτικωτέρας ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως ἔξωτερικοῦ.

5) 'Η ἔρευνα καὶ ἡ αναζήτηση καλλιτέρου συστήματος πραγάγοντος.

6) 'Η ἔξετασις τῆς περιπτώσεως τῆς δημιουργίας ιδίου διαμερίσματος ἀκτοπλοϊκῶν ἐσωτερικῶν μεταφορῶν μετὰ μελέτης νέων σχετικῶν τιμολογίων καὶ κανονισμῶν.

7) 'Η μελέτη διὰ τὸν ἐνθάρρυνσιν τῶν μεταφορῶν τοῦ τέλους διαμερίσματος προτιγμού ὡς ἐνδιαμέσου λιμένος διὰ τὰ μεγάλης ἀκτίνος γραμμῆς λάινερς φορτηγά.

8) 'Η μελέτη διὰ τὸν ἐφαρμογὴν τοῦ τέλους ἀποεπιβιβάσεως ἐπιβατῶν.

9) 'Η ὑπαγωγὴ ὑπὸ ἐνιαίαν ὑπεύθυνον διεύθυνσιν τοῦ συνόλου τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

10) 'Η πρότασις τῆς κατασκευῆς ἑκείνων ἐκ τῶν νέων ἔργων, ἀτινα θὰ ἔχωσιν ἀμεσον ἀπόδοσιν.

11) 'Η εἰσαγωγὴ τοῦ μηχανολογιστικοῦ συστήματος.

Καὶ 12) 'Η ἀναδιοργάνωσις τῶν ἐσωτερικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. Δὲν είναι ἐν τῷ σκοπῷ τῆς παρούσης, κ. Πρόεδρε, ἡ ἀνάπτυξις καὶ ἀλλων ἀπόφεων μονὸν σχέσει μὲ αὐτὸν τοῦ τὸ σύστημα διοίκησεως τοῦ λιμένος καὶ μὲ τὴν σύνθεσιν τοῦ διοικούντος Σώματος, νομίζω, δ. Σ. διὰ μείζονος συμμετοχῆς ἐκ τῶν κατηγοριῶν ἑκείνων αἵτινες συμβάλλουσιν εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος, δὲν θὰ είμαι ἔξω τοῦ σκοποῦ, διότι εἰς ἐν καὶ μόνον ἀπέβλεψα καὶ ἀποβλέπω, δι' δσων κατ' ἐπανάληψιν καὶ προφορικῶν πρὸς πάντας καὶ κατὰ τὰς συνεδριάσεις καὶ διὰ τῆς παρούσης ἔξεθεσα καὶ ἐκθέτω: Νὰ κατοστήσωμεν πληρεστέραν τὴν λειτουργίαν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ νὰ ἐπιτύχωμεν ἐκεῖ ὅπου ἄλλοι ἀπέτευχον. Νομίζω, διὰ ἐάν ἐπιτύχωμεν θὰ ἔχωμεν τὴν μεγαλυτέσσαν δυνατήν Ικανοποίησιν.

Μετὰ τιμῆς
Σ. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ

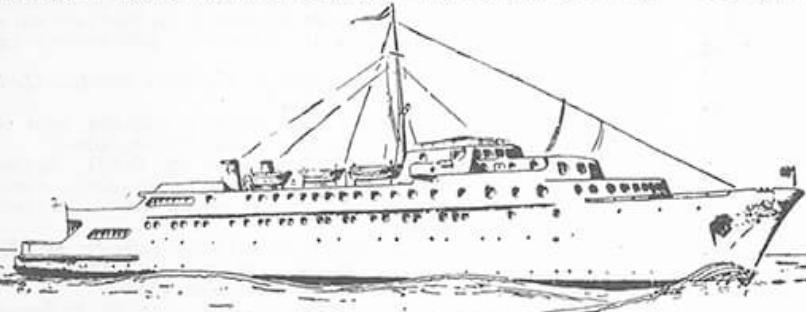
ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΠΙΚΕΙΤΑΙ Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΟΥ

Το έλληνικόν ένδιαιφέρον διά τὴν ἑγκατάστασιν, κατὰ τὴν τουριστικήν περιόδον, πορθμείου μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἡπείρου, κατέστη πλέον ἀμεσώτατον. Ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν, ἐφόσον ἡδη ἐνεγράφη καὶ μέρος τῆς σχετικῆς δοτάνης διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ «φέρρου-μπτοτ» εἰς τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν, πρόκειται νὰ διενεργηθῇ διεισδήμης διαγωνισμός. Τὸ Κράτος εἶναι ἀποφασισμένον, ἀνὰ ιδιώται πρόθυμοι νὰ ἀποκαταστήσουν δι' ἔνος πορθμείου τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς Νοτίου Ἰταλίας μὲ τὴν Ἑλλάδα (πρὸς τὴν Ἡγουμενίτσαν, μέσω Κερκύρας) δὲν εὑρεθούν, νὰ κατασκευάσῃ διὰ λογαριασμὸν τοῦ καταλληλον σκάφος, ἀκόμη δὲ νὰ ἀναλάσῃ καὶ τὴν ἐκμετάλλευσίν του.

Διὰ τὴν πλήρη ἐπὶ τοῦ θέματος ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν μας, εἴχομεν εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύση ἐμπειριστατικῶν ὑπόμνημα τοῦ κ. Παναγῆ Γιαννουλάτου. Ἐν συνεχείᾳ δημοσιεύουμενον λεπτομερείας τινας, μετὰ δύο σχεδιασμάτων, ἐνὸς «φέρρου-μπτοτ», ναυπηγουμένου ἡδη εἰς τὰ δανικὰ ναυπηγεία διὰ τὴν μεταξὺ Σουηδίας καὶ Νορβηγίας συγκοινωνίαν.

Πρόκειται περὶ διπλελικού δηζελοκινήτου σκάφους, μήκους 87.5 μέ-

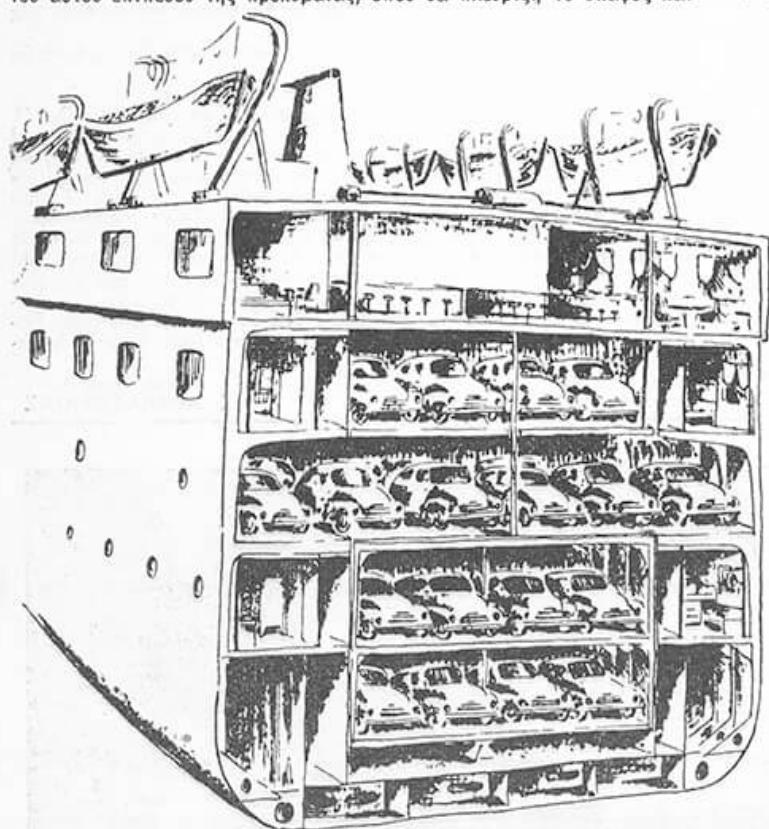


Σχεδιάγραμμα τοῦ «φέρρου-μπτοτ» τοῦ προριζούμενου διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν Σουηδίας — Νορβηγίας. Ναυπηγεῖται εἰς Δανιάν.

τρων, πλάτους 14.7 καὶ ἐμφόρου βυθίσματος 4.2 μέτρων. Θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ίκανότητα 940 ἀτομῶν, μὲ καμπίνας διὰ 120 ἐπιβάτας καὶ χώρων διὰ 130 αὐτοκίνητα. Κόστος 750 χιλιάδων λιρῶν Ἀγγλίας.

Τὸν υιοθετήθεν σύστημα φορτάσεως τῶν αὐτοκινήτων εἶναι λιαν ἐνδιαιφέρον.

Τὰ ὄχηματα θὰ φορτώνωνται πρύμνηθεν ἐπὶ τεσσάρων καταστρωμάτων. Θὰ είναι ταύτα κινητά, δῶσε νὰ διευκολύνεται ἡ φόρτωσις τῶν κατωτέρων δύο κατ' ἀρχὰς καταστρωμάτων, ἀνέρχομένων πρὸς τοῦτο ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου τῆς προκυμαίας, ὅπου θὰ πλευρίζῃ τὸ σκάφος καὶ



Πῶς θὰ τοποθετῶνται τὰ ὄχηματα ἐπὶ τῶν μετακινουμένων πρὸς τὰ ἄνω καὶ κάτω τεσσάρων καταστρωμάτων.

ἐν συνεχείᾳ μὲ τὴν σειρὰν τῶν δύο ἀνωτέρων, μετακινουμένων καὶ αὐτῶν πρὸς τὰ ἄνω καὶ κάτω, ὥστε οἱ ἀνελκυστήρες. Τὰ ὄχηματα τέλος θὰ ἐκφορτώνωνται μὲ τὸ αὐτὸ σύστημα, ἔξερχομένα τοῦ σκάφους, ἀπὸ τὴν ἀνοιγομένην πρὸς τοῦτο πρώτων.

Εύρυτατοι κοινόχρηστοι χώροι ἐπὶ τῶν δύο ἀνωτάτων καταστρωμάτων, πλὴν τῶν δι' 130 ἐπιβάτας κοιτώνων, ἐπιτρέπουν τὴν ἄνετον διαμονὴν τῶν ἐπιβατῶν κατὰ τὸ ὀλιγόωρον ταξίδιον. Καπνοδόχος δὲν πρόβλεπται. Μικρὸς ίστος ἔξι ἀλούμινος θὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ μέσον. Τὰ

καυσαέρια θὰ ἔξερχωνται ἀπὸ δύο πρὸς τὴν πρύμναν διεξόδους, χωρὶς νὰ ἔνοχολον τοὺς ἐπὶ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος παραμένοντας.

Δύο δηζελομηχαναὶ, συνολικῆς δυνάμεως 4.000 πότα τὸποθετηθοῦν, ἡ δὲ συμβατικὴ ταχύτης τοῦ σκάφους ὥρισθη εἰς τὰ 17 μίλια.

Ἐξεταστέον ὅμως: Θὰ ἔξυπητητῇ τὸ κεφάλαιον, ὅπερ θὰ διστεθῇ διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς τοιούτου πορθμείου ὑψηλοῦ κόστους, δρομολογούμενου ἐπὶ ἔσμηνον εἰς τὴν γραμμὴν Βρινθησίου—Ηγουμενίτσης. Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. «Υποδεικνύεται, ὅμως, ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους κρατικοὺς παράγοντας, ὅτι ἀδιοφοροῦν διὰ τὴν πιθανὴν ζημίαν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους — τὰ κόμιστρα θὰ είνε χαμηλὰ — πρὸ τοῦ γενικωτέρου κέρδους ἐκ τῆς ἀναπτυξέως τῆς πρὸς τὴν Ἑλλάδα τουριστικῆς κινήσεως.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ - ΜΑΜΜΟΥΘ

«Παρὰ τὴν πτῶσιν τῶν ναυλῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων, ἐνεκρίθησαν ὑπὸ τὸ ποτὶ βρετανικού νηογνώμονος τοῦ «Λόϋδ'ς» αἱ προδιαγραφαὶ διὰ τὴν ναυπήγησην 200 καὶ πλέον δεξαμενοπλοίων τῶν 30.000 τόννων d.w..» Εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν ταύτην προέβη ὁ κ. Μπούχαναν, βοηθός-ἀρχιεπιθεωρεὺς τοῦ ἐν λόγω νηογνώμονος, κατὰ μίαν πρόσφατον διάλεξιν τοῦ δοθείσαν ἐν Λονδίνῳ. Μολονότι — εἶπεν — ἔχουν ἔγκριθη σχέδιο διὰ τὴν κατασκευὴν τάνκερς μαζιμοῦθ τῶν 100.000 τόννων d.w., ἡ καὶ ἐλαφρῶς μεγαλύτερων, τὸ προτιμώμενον ἐν τούτοις μέγεθος διὰ τὰς βρετανικάς ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων δὲν ὑπερβαίνει τὰς 65.000 τόννων d.w.. Σοδαρά προδόλματα ἀπασχολοῦνται τοὺς ναυπηγούς, ἀνάφερονται εἰς τὸ πάχος τῶν ἐλαστράτων καὶ τὰ δανικά πλαίσια ἐλάσματα, οἱ γωνίαι καὶ οἱ νομεῖς παρουσιάζουν ιδιαιτέρας δυσκολίας διὰ τοὺς χαλινούργους.

Ἐπάναγκες ἡδη κατέστη ἔνα πάχος ἐλάσματος 1½ ίντσας, μολονότι κατεδήθησαν προσπάθειαι μειώσεως τοῦ πάχους τῶν ἐλαστράτων καταστρώματος καὶ τῶν υφάλων δι' αὐξήσεως τῆς ἐπιφανείας τῆς διαμήκους ἐνισχύσεως. Ἀρκετὴ μέχρι τούτη ἀπεκτήθη περίπου πρὸς καθορισμὸν κανόνων ἀναφερούμενων εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν καὶ ἐνσωματώσιν τῶν εἰς τοὺς «Λόϋδ'ς». Πράγματι, ἔχει προταθῆναί νὰ διατυπωθοῦν νέοι Κανόνες διὰ δεξαμενόπλοιας μήκους μεχρι 1000 ποδῶν.

Ἀνέφερε περιπτέρως ὁ κ. Μπούχαναν, δὴτι κατὰ τὸ 1886 τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον εἶχε μέγεθος 3000 τόννων d.w.. Τὸ 1914, τὸ μέγεθος ηδη θῆται εἰς 17.900 τόν. d.w., τὸ 1948 εἰς 26.000 τόν. d.w., τὸ 1952 εἰς 31.900 τόν., τὸ 1953 εἰς 45.300, τὸ 1956 εἰς 85.500 καὶ τὸ 1958 εἰς 100.000 τόν. d.w.. Τὰ μεγαλύτερα ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοια εἶναι, πρὸς τὰ παρόν, τοίσις ἀδελφά σιδηρᾶ σκάφη, τὸ «Γιούνιβερς Λητερ», τὸ «Γιούνιβερς Τσαλλένζερ» καὶ τὸ «Γιούνιβερς Κομπάντερ», ἐνῷ δύο ἄλλα ἀδελφά τάκερς τελούν ὑπὸ συμπλήρωσιν. Τὰ σκάφη ταῦτα εἰναι ἔχωρτηκότης 85.600 τόννων καὶ ἀναφέρονται εἰς παραγγελίας τοῦ 1956. Τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 100.000 τόννων εἰναι προϊόν τοῦ 1958 καὶ ἡδη τελεῖ ὑπὸ κατασκευὴν, θὰ χρειασθῇ δὲ χρόνος τις ἀκόμη διὰ τὴν συμπλήρωσίν του. «Υπάρχουν, πάντας προγραμματισμένα πρὸς ναυπήγησιν ἐπτά τοιαῦτα σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ πέντε θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὰ ὅποια δύο εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας».

Ἡ μεγίστη ποσιτικὴς εἰς τὴν ὑπόκειται ἔνα δεξαμενόπλοιον, εἰναι ἡ τάσις κυρτώσεως πρὸς τὰ ἔξω (sagging) ἡ διόποια παρατηρεῖται, διὸν τὸ πλοίον εἰναι ἐμφόρτον. Μὲ τὰς κορυφὰς τῶν κυμάτων εἰς τὴν πρώτων εἰναι τὴν πρύμναν — εἶπεν ὁ Ἀγγλὸς τεχνικὸς — καὶ τὸ κοιλωμα αὐτῶν εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους, ὑπάρχει τάσις κυρτώσεως εἰς τὰ υφάλα καὶ τάσις καταθλιψίας εἰς τὸ καταστρώμα. Μεγάλα δεξαμενόπλοια εἰναι, κατὰ κύριον λόγον, ἀπησχολημένα εἰς μεταφορὰς ἀκάθαρτου πετρελαίου, ἀρκετά ύψηλης, σχετικῶς, πυκνότητος. «Η διαθέσιμος εἰς τὰς δεξαμενάς των χωρητηκότης θὰ ἦτο ὑπερβολικῶν ἀνωτέρω τῆς ἀπαίτησης τῆς προτασμής πρὸς φόρτωσιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν γραμμὴν φορτώσεως καὶ γενικῶς δεξαμενάς τινες θὰ ἦτο δυνατῶν νὰ μείνουν κεναὶ ἐν τῇ ἐμφόρῳ καταστάσει τοῦ σκάφους. «Ἄν αἱ δεξαμεναὶ αὐταὶ ἐποπθεστόντων εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ή τάσις κυρτώσεως πρὸς τὰς ἔξω θὰ ἐμειώνετο.

«Εχει ἡδη ἀναγνωρισθῆται τὴν τάσικη — παρετήρησεν διὰ μηδὲν — γάρ χρησιμοποιοῦνται μερικαὶ δεξαμεναὶ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου διὰ μόνιμον ἔρμα ποσιμού μετατος, οὐδόλως συνδεόμεναι πρὸς τὸ συστήμα τῶν πετρελαιοθεξαμενῶν. «Η διαμήκης τότε ἐνίστησαι τοῦ δεξαμενόπλοιου στηρίζεται ἐπὶ τοῦ ἐλαχίστου ὁρίου τῶν ἀπαίτησεων. «Οταν ἡ τάσις κυρτώσεως πρὸς τὰ κάτω θῆβαι εἰναι ὑπερτέρα πρὸς φόρτωσιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν γραμμὴν φορτώσεως καὶ γενικῶς δεξαμενάς τινες θὰ ἦτο ποσοστῶν, τότε παρίσταται ἀνάγκη νὰ αὐξηθῇ τὸ πάχος τῶν ἐλαστράτων τῆς γάστρας καὶ τοῦ καταστρώματος, λαμβανομένης οὕτω ύψην τῆς αὐξήσεως τῶν κοπώσεων.

Παρατηρῶν δ. κ. Μπούχαναν, δὴτι τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τόννων d.w.. ἀπετέλει τὸ μᾶλλον εύνοούμενον μέγεθος, ἀνέφερε διτὶ, ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυπηγείων τῶν δυνατῶν νὰ κατασκευάσουν μεγαλύτερα τάνκερα. Ήτο περιωρισμένον, δῶπα πετριωρισμού ἐπιστὶς εἰναι καὶ τὰ μέσα ἀγκυροθολίας καὶ δεξαμενισμοῦ τῶν ὀλόγω σκαφῶν. Πρόσφατος ἔρευνα περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μονίμων δεξαμενῶν, τῶν καταλλήλων νὰ δεχθοῦν μεγάλα πετρελαιοφόρα, ἀπέδειξεν, δητὶ 16 μόνων ἡδηντανον νὰ δεξαμενίσουν τάνκερα τῶν 100.000 τόννων καὶ 29 ἄλλαι σκάφη τῶν 65.000 τόννων. «Επιπροσθέτων 19 ἔτεραι μόνιμαι δεξαμεναι δηδύναντο νὰ διευκολύνουν σκάφη τῶν 50.000 τόννων d.w.. «Υπάρχουν ἐν συνδόλῳ 60 δεξαμεναι — κατέληξεν ὁ διμιλητῆς — ἀλλ' ἔξι αὐτῶν 32 ναυτικαὶ μόνιμοι δεξαμεναι δὲν θὰ ἦσαν διαθέσιμοι ἐν περιπτώσει ἐπειγούσης ἀνάγκης.

— ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΑΤΟΜΙΚΟΝ ΤΑΝΚΕΡ

«Η ἀμερικανικὴ κυβερνησις φαίνεται ἐπιπερόδουσα τὴν ναυπήγησιν τοῦ πρώτου ώκεανοπόρου δεξαμενόπλοιου, δητὲ θὰ κινήται δι' αὐτοὶ Ατομικῆς ἐνέργειας. Πρό τινος ἡ «Ἐπιπροσθήτη Ατομικῆς ἐνέργειας» καὶ ἡ Κρατικὴ Διοίκη-

πρώτων δηλον (φανεράν) γενομένην είς έμφανισιν καὶ φωτεινότητα ἡμι-
σέληνον.

Εἰς τὸ πανάρχαιον ἑκεῖνον ναὸν ἐδεικνύετο καὶ ἐπὶ αἰῶνας ἀλατρέυε-
το δομιώμα (εἰκὼν) τοῦ οὐρανίου τούτου πλοίου ὑπὸ τὸ δόνομα «Ἀστε-
ρίας, «Δηλία» ἢ Θεωρίας. Οἱ Δῆλοι δὲ διηγούντο, οἵτινες οἱ πρώτοι ὑπερ-
βόρειοι πρόγονοι τῶν κατῆλθον διὰ τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἐκ τοῦ Οὐρανοῦ καὶ
τοῦ Γαλαξίου, πλέουσαντες διὰ τοῦ οὐρανίου τούτου ποταμοῦ πρὸς τὸν
Νεῖλον καὶ ἔξ αὐτοῦ πρὸς τὸν Ἰνωπόν ποταμὸν τῆς Δῆλου.

Εἰς τὸ βάθος αὐτῶν δῶν τῶν μύθων κεῖται, Βεβαίως, ἡ παναρχαίας
λατρεία τοῦ πλοίου ὡς θεότητος, ηττὶς ἀπέτελε τὸ κέντρον τῆς λατρείας
τῶν προγόνων ἡμῶν καὶ ἐσυμβολίζεν αὐτὸν τοῦτο τὸ Ἑλληνικὸν ἔθνος, τὸ
πολλάκις ὡς πλοίον κλυδωνιζόμενον, οὐδέποτε, δύνατος, δριστικῶς κατα-
ποντισθεῖν ἡ μελάνη νά καταποντισθῇ. Αὗτὸν ἀκριβῶς ὑποδηλοῖ καὶ ὁ
πανάρχαιος χρησμὸς τῆς Πιθίας, Ἕρωτεις εἰς στιγμὰς μεγάλου κιν-
δύνου τοῦ Ἐθνους: «Ἀστός βαπτίζει, δύναι δ' οὐ Θείας. Εἰς τὸν χρη-
σμὸν τούτον, δ' ἀσκός, ὑπὸ τοῦ Ἡροδότου καὶ ἄλλων συγγραφέων ἀ-
ναφέρομενος ὡς μέσον διὰ τοῦ ὅποιος οἱ πρωτόγονοι λαοὶ διέπλεον τοὺς
ποταμούς καὶ τὰς θαλάσσας, ὑποδηλοῖ: τὸ πλοίον-Ἑλληνικὸν ἔθνος, τῆς
ἀρχαιοτάτης μυστικῆς λατρείας τῶν Ἑλλήνων.

Ἄλλα συνάγεται ἐπίσης ἑκ τῶν ἀνωτέρων, διτὶ τὸ πλοῖον, τὸ ὅποιον
κατὰ τὰς ἔστρας τῶν Παναθηναϊών ἀπέτελε τὴν κεντρικὴν μορφὴν τῆς
πομπῆς, σύρμενον ἐπὶ τῆς Ἔρας μέριξ αὐτῶν τῶν πυλῶν τῆς Ἀκροπόλεως,
κοθών καὶ τὸ ιερὸν αὐτοῦ ἴστιον τὸ ὑφαινόμενον παρὰ τῶν εὐ-
γενεστέρων κορῶν τῶν Ἀθηνῶν, δ' πέπλος, δηλαδή, τῆς Ἀθηνᾶς, οὐδὲν
ἄλλο πότε παρὰ λαμπτρὸν λείψανον τῆς ἀρχαιοτάτης ταύτης λατρείας τῶν
Ἐλλήνων πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τῆς μετ' αὐτῆς συνιδεομένης λατρείας τῶν
προγόνων.

Σημειωτέον, διτὶ τὴν ἀρχαιότητα τῆς λατρείας καὶ πομπῆς, τὴν ὁ-
ποιαν, ὡς γνωστάν, ἀπεικονίζει καὶ ἡ ὑπὸ τοῦ Φειδίου λαζευθεὶσα ζω-
φόρος τοῦ Παρθενώνος (τμῆματα τῆς ὅποιας εὑρίσκονται ἡδη εἰς τὸ
Βρετανικὸν Μουσεῖον καὶ ἔτερα εἰς τὸ Μουσεῖον τῆς Ἀκροπόλεως)
ἀπέδειξεν ἡ πρὸ τριακονταετίας περίπου ἀποκαλυφθείσα εἰς τὸ χωρίον
Ἀγία Τριάδα (Κρήτης) λαμπτρὸν κεκομημένην σαρκοφάγος Μινωϊκῆς
ἔποχης, εἰς τὰς γυνφάς τῆς ὅποιας ἀπεικονίζεται παράστασις μιᾶς
πομπῆς πλοίου σχήματος ἡμισελήνου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς θυσίας ἐπὶ
τῶν τάφων τῶν προγόνων ἐφ' ὧν ἔχουν στηθῆ ὁι τρεῖς ἴστοι τοῦ πλοίου
τούτου.

Σ. ΖΑΡΚΟΣ
Υπονάυαρχος-Λιμ. ἐ. ἀ.

ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΕΡΜΟΤΗΤΑ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΑΙΜΟΝΙΟΝ

Ἡ ἑφεύρεσις τοῦ «Ἐλληνος τεχνικοῦ κ. Γ. Χατζόπουλου», καθηγη-
τοῦ εἰς τὸ Τεχνολογικὸν Ἰνστιτούτον τῆς Μασσαχουσέτης, ἀποτελεῖ
ἄλλο θέμα εύρυτάτων ουζητήσεων μεταξὺ τῶν διεθνῶν τεχνικῶν κύ-
κλων.

Εἰς τὸν ἑδῶ Τύπον ἐλάχιστα περὶ αὐτῆς ἐγράφουσαν, ίως, διότι ἡ
ἐφεύρεσις τοῦ διακεκριμένου ουζητηρίου μας, τώρα μόλις εἰσέρ-
χεται εἰς τὸ στάδιον τῆς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς, κατόπιν τῶν θετι-
κῶν ἐνθαρρύνσεων, τὰς ὅποιας παρέχει εἰς τὸν κ. Χατζόπουλον ἡ
Ἀμερικανικὴ Κυβερνητική.

Λεπτομερείας τινάς γενικῆς φύσεως ἐδωσε πρὸ τὸν ερών (27 Μαρ-
τίου), παρακληθεὶς πρὸ τοῦ, ὁ κ. Πέτρος Μάρκου Νομικός ὁπό
τοῦ ραδιοφωνικοῦ σταθμοῦ τοῦ Λονδίνου. «Ο κ. Νομικός, ὡς γνω-
στόν, ὑπῆρχεν ὁ κορηγός εἰς τὰς ἐπιστημονικὰς ἐρεύνας τοῦ κ.
Χατζόπουλου.

Ἡ δύμηλία τοῦ κ. Νομικοῦ, κατὰ πιστήν μετάφρασιν, ἔχει ὡς ἔξης:

«Ἡ ἐπὶ διδακτορίᾳ ἐναίσιμος διατριβή, ποὺ ὑπέβαλε τὸ 1956 ὁ κ.
Γεώργιος Χατζόπουλος εἰς τὸ Πολυτεχνείον τῆς Μασσαχουσέτης (M.
I. T.), εἶχεν ὡς θέμα τὸ πρότυπον μηχανῆματος ἐπονομασθέντος παρ-
αύοντος «Θερμοηλεκτρική μηχανή». Εἰς τὴν διατριβὴν αὐτὴν ἐξετά-
ζεται ἀπὸ θερμοδιαναμικῆς καὶ ἡλεκτρικῆς πλευρᾶς τὸ πραγματοποιή-
σιμον μηχανῆς, ἡ ὅποια να μετατρέπῃ τὴν ἐνέργειαν τῆς θερμο-
τητοῦ κατ' εὐθείαν εἰς ἡλεκτρικὴν τοιούτην, χωρὶς τὴν βοήθειαν κι-
νουμένων ἔξαρτημάτων.

Τὸ Πολυτεχνείον τῆς Μασσαχουσέτης ἐπέδειξεν ιδιαίτερως μέγια ἐν-
διαφέρον διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ κ. Χατζόπουλου. Τὸν διώριστες βοηθόν-
καθηγητὴν καὶ ἀνέλαβε νὰ τὸν βοηθῆσῃ ἵνα καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν ἀποδεί-
ξῃ τὴν θεωρίαν τοῦ. «Ο «Ἐλλην» ἐπιστημόνων εἰργάσθη πυρετωδῶς ἐπὶ ἔνα
ὅλον ἔτος καὶ ἀπέδειξεν ὡρισμένα σημεῖα τῆς θεωρίας του. Επέτυχεν
οὕτω νὰ δημοσιεύσῃ τὴν ἐναίσιμον διατριβὴν του. Προεβλήθη, ὥστε,
ἡ ἀνάγκη μεγαλυτέρων μέσων ἐρεύνης καὶ περισσοτέρων, φυσικό, κεφα-
λαιών. Καὶ τὴν ἀνάγκην αὐτήν μου παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία νὰ τὴν κα-
λύψω, ὥστε ἀκωλύτως νὰ ἔξακολουθήσῃ οὗτος τὸ ἐπιστημονικὸν του
ἔργον.

Αἱ ἑρευναὶ τοῦ κ. Χατζόπουλου διὰ τὴν θερμοηλεκτρονικὴν μηχανῆν
ἔξηκολούθησαν ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ 1955 καὶ συνεχίζονται ἀκόμη. Κατά
τὴν περίοδον τῶν τελευταίων τριῶν ἔτῶν πολλὰ ἐπέτυχεν, ἀλλὰ καὶ
εἰς τινὰ σημεῖα ἀντίκρυσε τὴν ἀποτυχίαν. Κάθε συστατικὸν τῆς μηχα-
νῆς αὐτῆς, ἀπὸ τὸ μικρότερον σύρμα, ἔως τὸ πλέον εὐαίσθητον ἡλεκτρό-
διον, ἐπρεπε νὰ σχεδιασθῇ καὶ νὰ μελετηθῇ μέχρι τῆς τελευταίας λε-
πτομερείας του, διότι ὁ κ. Χατζόπουλος ἐπτροχώρει με βῆμα σημειωτῶν
εἰς περιοχὴν τῆς ἀπιστήμης ἀνέχερεύητον. Πολλὰ πρότυπα ἐδοκιμά-
σθησαν, μερικὰ ἀπέτυχον, τὸ καθένα, ὥστε, παρείχει περισσότερα δε-
δομένα διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ τελείων πειραματικοῦ προτύπου, ὅπερ
καὶ ἀπέδωσεν ἀποτελέσματα ἀνάλογα πρὸς τὰς προσδοκίας καὶ τοὺς
ὑπολογισμούς τοῦ «Ἐλληνος ἐπιστήμονος».

Τὸ θερμοηλεκτρονικὸν τοῦ μηχανῆς οὐ ποτεῖ, πράγματι, νὰ μετα-
τρέπῃ κατ' εὐθείαν εἰς ἡλεκτρισμὸν τὴν θερμότητα, χωρὶς τὴν ἀνάγκην
τῶν κινουμένων ἡλεκτροπαραγωγῶν συσκευῶν.

«Ἡ θερμοηλεκτρονικὴ μηχανὴ φαί-
νεται ἀπλῆ, ἐκ πρώτης ὄψεως. Λει-
τουργεῖ ὡς ἔξης: Δύο ἡλεκτρόδια
διά μετάλλινα πλάκες, είναι κλει-
σμέναι εἰς ἓν κενὸν χώρον. Τὰ ἡ-
λεκτρόδια θερμαίνονται, ἀλλὰ τὸ ἔ-
να θερμαίνεται πολὺ περισσότερον ἀ-
πὸ τὸ ὄλο. «Ἡ ἀπόστασις μεταξὺ των εἰναι
των εἴναι ἀπειρελαχιστή. Τὸ θερμὸν
ἡλεκτρόδιον ἔχει θερμοκρασίαν πε-
ρίπου 12000 Κ., καὶ τὸ ψυχρότερον
ἡλεκτρόδιον 6000 περίπου. Ἡλεκ-
τρόνια ἐκπέμπονται ἀπὸ τὸ θερμό
εἰς τὸ ψυχρότερο ἡλεκτρόδιο. Καὶ
οὐτὰ παράγεται ἡλεκτρονικὸν ρεῦ-
μα, ὅπερ διοχετεύεται εἰς ἄγνωστο
προστηρημένους εἰς τὰ ἡλεκτρό-
δια.»

Τὸ πρότυπον μηχανῆμα τοῦ κ.
Χατζόπουλου πρηγγάγειν ἡλεκτρι-
κὸν ρεῦμα μὲν θερμικὴν ἀπόδοσιν
· Ο κ. Γ. Χατζόπουλος (ἀριστερὰ) καὶ δι-
σηγεράτης του κ. Καΐδης του Μ.Ι.Τ. κρο-
τεύειν ὅτι τελικῶς θετικήν ἀπό-
δοσιν 30—45 %. Συνεργάτης του κ.
Χατζόπουλου περίπτωσιν τῆς
θερμικής ἀπόδοσης

12 % σημαίνει, εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, διτὶ 12 % τῆς διοχετευομένης

θερμικής ἐνέργειας μετατρέπεται εἰς ἡλεκτρικὴν ἐνέργειαν.
Παρ' οὐλον, διτὶ οἱ μεγάλοι στοβοῖ παραγωγῆς ἡλεκτρισμοῦ ἔχουν θερ-
μικῆς ἀπόδοσιν 30—45 %, αἱ σχετικὰ μικρὰ ἡλεκτρογεννήτριαι σπα-
νίων ὑπερβαίνουν τὴν θερμικὴν ἀπόδοσιν τῶν 10 %. Συνεπώς τὰ ἀρχι-
κὰ ἐπιτευγματα τῆς θερμοηλεκτρονικῆς μηχανῆς, φαίνεται νὰ εύνοούν
τὰ μικρὰ ἡλεκτρογεννητρίας. Νομίζομεν, διτὶ θετικήν νὰ κατα-
σκευασθοῦν μικρότερες, ἐλαφρότερες καὶ ἀποδοτικότερες γεννήτριες,
ἀπὸ τὰς σημειώνας.

Πολλὰς ἐλπίδας ἐφορμογῆς παρουσιάζει καὶ ὁ τομεὺς παραγωγῆς
ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας ἀπὸ ραδιοσύστημα, ἀτίνα ἀκτινοβολούντα παρα-
γόντα μεγάλας ποσότητας θερμότητος εἰς ύψηλὸν βαθμόν. «Ἐπίσης, ὑπό-
σχεται πολλὰ ἡ χρησιμοποιησης τῆς μηχανῆς αὐτῆς εἰς πυρηνικοὺς
ἀντιδραστῆρας, καὶ καὶ οὐτοὶ λειτουργούν σημερον εἰς θερμοκρασίαν
χαμηλοτέραν τῶν 12000 Κ. Ἐν τούτοις, είναι πιθανόν, διτὶ τελικῶν
θερμοηλεκτρονικῶν μηχανῆς θα δύνανται νὰ μετατρέψῃ εἰς ἡλεκτρικὸν
ρεῦμα τὴν θερμότητα τῆς ἀκτινοβολίας ἐνός ἀντιδραστῆρος, ὅπως τῆς
θερμανικῆς ἐφεύρεσες ZETA.

Παρ' οὐλον, διτὶ ἡ ἀπόδοσις τῶν 12 %, πολὺ μέχρι τοῦδε ἐπετεύχθη εἰς
ικανοποιητική διὰ τοὺς τομεῖς παραγωγῆς χαμηλού ἡλεκτρικοῦ ρεύμα-
τος, αἱ ἑρευναὶ τοῦ κ. Χατζόπουλου ἔξακολούθουν, ὥστε νὰ ἀναπτυχθῇ
μία γεννήτρια ύψηλοτέρας ἀπόδοσεως. «Ισως κάποιοι αἱ μέραν νὰ ιδω-
μεναι αὐτοκίνητα, πλοία καὶ αεροπλάνα, κινούμενα ἀπὸ θερμοηλεκτρονι-
κῆς μηχανῆς.

«Ἀλλὰ ἡ μηχανὴ αὐτὴ παραγωγῆς ρεύματος είναι μία μόνον ἀπὸ τὰς
πολλὰς ιδέας τοῦ κ. Γεώργιου Χατζόπουλου. «Ἡ πρωτοτύπη τοῦ πνεύ-
ματος του, ἡ συστηματική του ἑρευνα, ἡ ἐπιμονή καὶ ὑπομονὴ του
κατέστησαν δυνατήν την θερμοηλεκτρονικήν μηχανήν. Δὲν είναι διόλου
ἔπιθενον, διτὶ καὶ ἀλλοὶ σημαντικοὶ ἐφεύρεσεις θα ἔξελθουν ἀπὸ τὸ
ἔργαστρον τοῦ «Ἐλληνος αὐτοῦ ἐπιστήμονος, διτὶς είναι ἡλικίας
κολίς 31 ἑταῖρον.

Τὸν περασμένον μῆνα είσι τὴν Βοστώνην, ὁ «Ἀμερικανὸς καθηγητῆς
Κήνων, ὁ θεωρούμενος ὡς ὁ πατήρ τῆς συγχρόνου θερμοδιναμικῆς, ει-
τεῖν, διτὶ αἱ μελεταὶ τοῦ κ. Γεώργιου Χατζόπουλου δίδουν τὴν ἀπάν-
τησιν εἰς πολλὰ ἐρωτήματα τῆς θερμοδιναμικῆς. Καὶ προσέθηκεν, διτὶ
αἱ νέαι θεωρίαι του προκαλούν ἐπανάστασιν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῆς
θερμομοσμένης ἐπιστήμης.

«Ἄς μου ἐπιτραπεῖ νὰ προσθέσω, διτὶς ἀνθρώποι ωςὰν τὸν κ. Γεώρ-
γιον Χατζόπουλον τιμοῦν, πράγματι, τὸ δόνομα τῆς «Ελλάδος.



ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

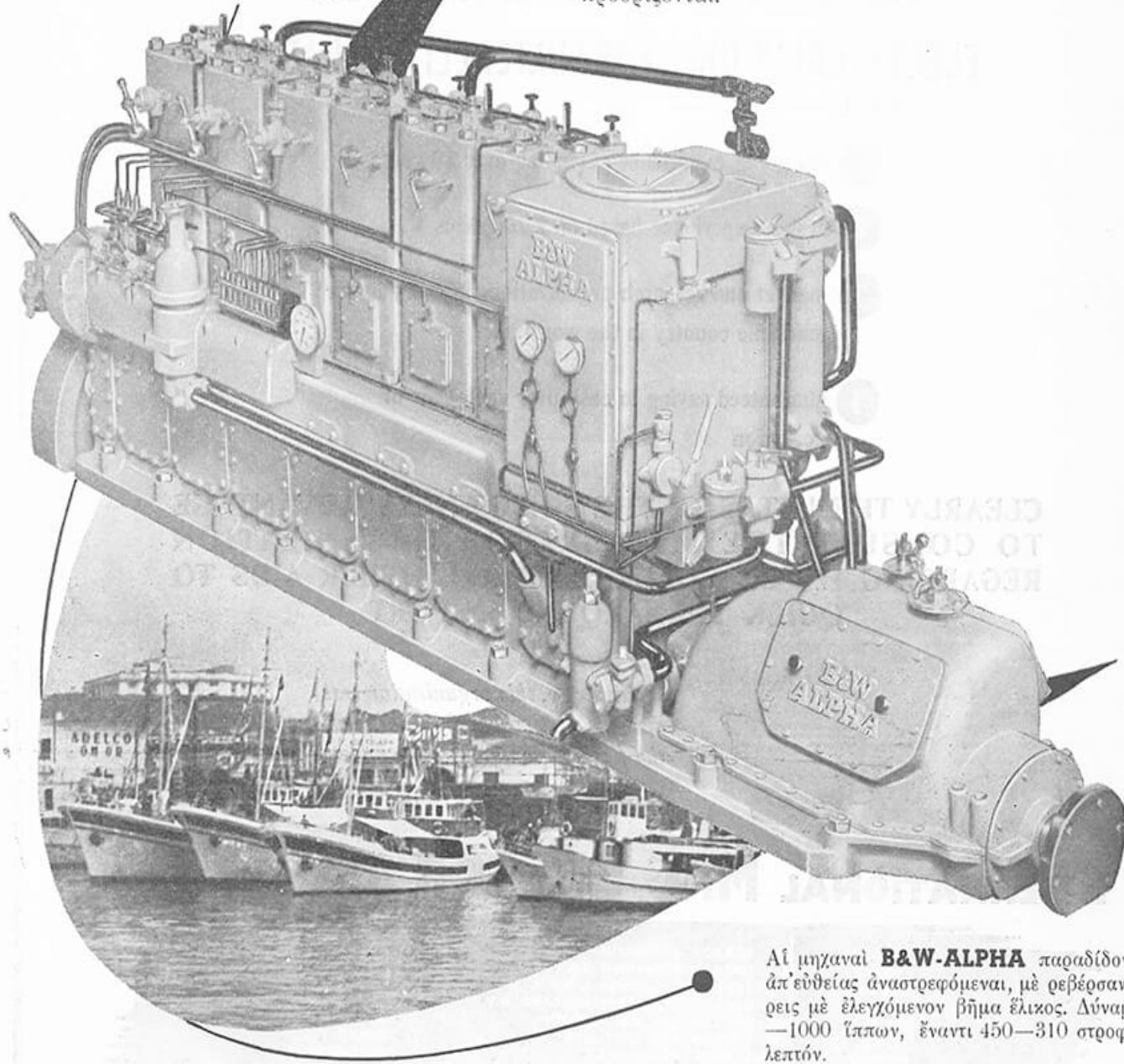
Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.
Ταχύτης ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ



B&W Alpha

Δι' άκτοπλοϊκά, ρυμουλ-
κά και άλιευτικά σκάφη.

Η πετρελαιομηχανή **B&W-ALPHA** ένσωματώνει τὰς άνα-
ζητήσεις καὶ τὰ σχέδια τὰ χρησιμοποιηθέντα διὰ τὴν κίνησιν
περισσοτέρων τοῦ ἐνὸς τρίτου δλων τῶν ποντοπόρων πλοίων.
Αἱ μηχαναὶ αὗται εἶναι σχεδιασμέναι διὰ τὰς ἔργασίας, δι' ᾧ
προορίζονται.



Αἱ μηχαναὶ **B&W-ALPHA** παραδίδονται ὡς
ἀπ'εὐθείας ἀναστρεφόμεναι, μὲ φεβέρσαν, ἢ πλή-
ρεις μὲ ἔλεγχόμενον βῆμα ἐλικος. Δύναμις 100
—1000 ἵππων, ἔναντι 450—310 στροφῶν ἀνὰ
λεπτόν.

BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

ΔΑΝΙΑ

Γενικός Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΤΗΛ. ΔΗΝΕΙΣ BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

THERE IS

Only 1

STEEL WATERTIGHT HATCH COVER

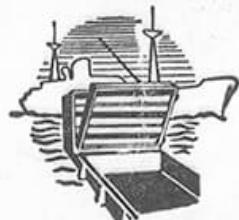
FOR SHIPS OF ALL TYPES AND SIZES

ELECTRICALLY OR HYDRAULICALLY OPERATED

WITH

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

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



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

INTERNATIONAL MAC GREGOR ORGANIZATION

BELGIUM

FRANCE

GERMANY

HOLLAND

ITALY

JAPAN

NORWAY

SPAIN

SWEDEN

U.S.A.

MAC GREGOR-COMARAIN

MAC GREGOR-COMARAIN S.A.

DEUTSCHE MAC GREGOR G.M.B.H.

MAC GREGOR-COMARAIN, HOLLAND, N.V.

SOCIETA ITALIANA MAC GREGOR

MAC GREGOR FAR EAST LTD.

NORSK MAC GREGOR A.S.

ELCANO MAC GREGOR

ANKERLOKKEN MAC GREGOR COMPANY A.B.

MAC GREGOR-COMARAIN INC.

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

ANTWERP

PARIS

BREMEN

AMSTERDAM

GENOVA

TOKYO

OSLO/BERGEN

SEVILLA/MADRID

GÖTEBORG

NEW YORK

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

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΡΕΚΟΡ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1956

Ρεκόρ ναυτιλιακής δραστηριότητος έμφανεί ή έτησία στατιστική έκθεσις του 'Οργανισμού 'Ηνωμένων' Έθνών διά το 1956, ή πρό τιναν μόλις ήμερών κυκλοφορήσασα. Τά δι' ωκεανοπόρων σκαφών μεταφερόμενα φορτία ήσαν περισσότερα οιουδήποτε άλλου μεταπολεμικού έτους, διπλαίσια, δηλαδή, έναντι του μέσου όρου της έτους 1929 έως 1938, κατά 10% περισσότερα, έναντι του 1955 και κατά 104% έπι πλέον, έναντι ουδέποτε πολιτιστική όλη γη ποικιλομητική ποσηδόνης χρήσης. Οι ποδιάζιμη λύγη αποτέλεσματική ποσηδόνης ποικιλομητικής χρήσης ήταν 1947, ήτοι στον τόνο των εύρωπακίων τοιούτων ήτοι κατά 25% μεγαλύτερον. Τά παγκοσμίως φορτωθέντα ήτοι φορτία δένεισχον μέχρι του 1954 είτε τά έπιπεδα των έτων 1929 και 1937. «Έκτοτε, δημος, και μέχρι του έτους 1956 ημένθησαν κατά 22%. Ήξενάλλου, τά υγρά φορτία, τα διά δεξαμενοπλοίων μεταφερόμενα, ήδη ήτησαν ταχύτατα. Ήσαν το 1956 τετραπλάσια, έναντι του 1937 και άντεπροσώπουν τά 43% του συνόλου των φορτωθέντων έμπορευμάτων είς ωκεανοπόρα σκάφη, έναντι άντιστοίχου ποσοστού 21% διά το 1937.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΝΕΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ

Πιστωτικάς διευκολύνσεις είς εύρυτάτην κλίμακα πρόκειται και πάλιν νά παράσχῃ ή 'Ιαπωνία, ίνα έπιτύχη την συγκέντρωσιν νέων παραγγειών έκ του έξωτερικού διά τά ναυπηγεία της. Η κρίσις προεκάλεσε την έλλειψην του έφοπλιστικού ένδιαφέροντος διά νέας ναυπηγήσεις, άλλα και τή δύναμιμαίν διαθέσεων νέων κεφαλαίων.

Τά 24 ναυπηγεία της χώρας, τά ίκανά νά κατασκευάσουν πλοία χωρητικότητος πέντε χιλιάδων τόνων και άνω, είχον είς το τέλος του 1957 έργασιαν διά 230 σκάφη, 3.876.250 τόν. γκρός, έναντι 285 σκαφών (500 τόν. γκρός και άνω) 4.326.000 τόν. γκρός περί τά μέσα του 1957.

Ηδη, τά ναυπηγεία αύτά διαθέτουν 22 έσχαρας, κενάς και θά αύδηθον αύται είς 37 — τά 66% του συνόλου — άν νέαι παραγγελίαι δέν έξερεθούν μέχρι τέλους του έτους.

Αι πιστώσεις δινατόν νά φθάσουν μέχρι των 70% της άξιας, με καταβόλην τών ύπολοίπων 30% άμα τη παραδόσει του σκάφους (10% μέτην υπογραφή του συμβολαίου, 10% μέτην καθέλκυση και 10% μέτην παράδοση). Είς τήν περίπτωσιν ένδος τάνκερ διά το 'Ισραήλ, 46 χιλ. τόνων, πρός 165 δολ., τόν τόνον, ή άνωτέρω πίστωσις παρεχωρήθη. Τά 24% της άξιας θά έχουν άντικυρμα τραπεζικήν έγγυησην και θά πληρωθούν είς έκαμηνιαίας δόσεις πόδις 6%. Τά 36% θά πληρωθούν δι' έντοκων (6%) γραμματίων, έξεφολητών άπό το τρίτου έτους μετά τήν παράδοσην και τά λοιπά 10% άπό το τού πέμπτου έτους, μέτοκον 5%.

Τάς άνωτέρω πιστώσεις προσφέρονται οι 'Ιάπωνες ναυπηγοί νά παραχωρήσουν είς τούς προτιθεμένους νά παραγγείλουν άπό τούδε σκάφη έφοπλιστάς.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΥΠΕΤΙΜΗΘΣΑΝ ΤΑ ΥΓΡΑ ΜΠΩΝΚΕΡΣ

Διά πρώτην φοράν άπό τής κρίσεως τού Σουέζ — κατ' 'Οκτώβριον του 1956 — αι τιμαί «σπότ» τών πετρελαίων διά μπωνκέρς είς τούς εύρωπακίους λιμένας έφθασαν είς έπιπεδον κατώτερον άπό τού 'Ιουλίου 1956, δην ο πρόεδρος Νασέρ έξηγγειλε τήν έθνικοποίησιν τής Διώρυγος. Τότε, τό φιούνελ-διλ και τό ντηζελ-διλ είς τούς άγγλικους λιμένας έτιμωντο 166) — και 250) διά τόν τόνον των 2240 λιθρών.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ," ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αποτελέσματα τών τελευταίων έξετάσεων τών Πλοιάρχων συμφώνως πρός τόν έπισημον πίνακα τού Υ.Ε.Ν.

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'.

ΤΜΗΜΑ Α'. Πρωτεύσας δι. κ. ΜΑΡΚΟΣ Ι. ΒΑΠΤΙΣΜΑΣ τής Ν. Σ. Ποσειδών. Οι 25 πρώτοι κατά σειράν έπιτυχιάς ήσαν μαθηταί τής Ν. Σ. Ποσειδών.

ΤΜΗΜΑ Β'. Πρωτεύσας δι. κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΦΑΛΑΓΚΑΣ τής Ν. Σ. Ποσειδών. Έτη τών 25 πρώτων κατά σειράν έπιτυχιάς οι 22 ήσαν μαθηταί τής Ν. Σ. Ποσειδών.

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'.

Πρωτεύσας δι. κ. ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΦΑΝΕΛΗΣ τής Ν. Σ. Ποσειδών. 'Έκ τών 14 πρώτων κατά σειράν έπιτυχιάς οι 13 ήσαν μαθηταί τής Ν. Σ. Ποσειδών.

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'.

Πρωτεύσας δι. κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ τής Ν. Σ. Ποσειδών.

Η Σχολή διαθέτει Γυροσκοπικήν πυξίδα SPERRY 14 και SPERRY 18 ένν λειτουργία.

Μετά τήν είσβολήν τών άγγλογαλλικών δυνάμεων είς τό Σουέζ αι τιμαί έφθασαν, κατ' 'Ιανουάριον τού 1957, είς τά 238) — και 322) δι, άντιστοιχως. 'Έκτοτε ήρχισεν ή βαθμιαίας ύποτιμησις κατί τόν 'Ιουλίου τού 1957 άνεφέροντο αι τιμαί τών 187) δι και 264) δι. Περιστέρως έκπτωσις μέχρι τέλους τού 1957 έφερε τάς έν λόγω τιμάς είς τά 182) δι και 249) δι. Τόν 'Ιανουάριον, ή διώρυξ ήσιες με βύθισμα 34 ποδών, αι δε τιμαί κατέπεσαν είς τά 172) δι και 244) δι. έφόσον τά μεγάλα τάκερς ήδύνανταν νά διαπλέουν τήν Διώρυγα, άντι νά ταξιδεύουν, μέσω τού 'Ακρωτηρίου. 'Έν συνεχεία, άπο τών αρχών τού Μαρτίου ίσχυσαν έτι κατώτεροι τιμάς, ήτοι 167) δι και 240) δι. Παράγων, βεδαίως, τής έκπτωσις τών μπωνκέρς άποτελε, και τό τημερινόν έπιπεδον τών ναύλων, δέρ πέρι είνε το χαμηλότερον άπο τής λήξεως τού πολέμου και έντευθεν.

NOPHIGIA

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΛΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Έντοτε τού τρέχ. έτους, 47 έν δλω νεότευκτα σκάφη πρόκειται νά παραλάβουν οι νορβηγοί έφοπλισταί, έπι τών όποιων τά 40 είνε ήδη προναυλωμένα, έπι τή βάσει μακροχρονίων συμβολαίων. Τό 1959 θά παραλάβουν έπερα 36 νεότευκτα σκάφη, έπι τών όποιων πάλιν τά 27 είνε προναυλωμένα. Σχετικώς, ή νορβηγοίς έφοπλιστής κ. Κνούδσεν έδηλωσεν, άπι τό μέλλον τής νορβηγικής ναυτιλίας δέν διαγράφεται και τόσον δύσκολοι. 'Η αισιοδοξία δικαιολογείται, παρά τήν σοδεράν έκπτωσιν τών ναύλων. Πράγματι, τά 68% τού στόλου τών νορβηγικών δεξαμενοπλοίων είνε προναυλωμένα, ένώ τά 40% τού στόλου φορτηγών έπροσ φορτίου είνε κλεισμένα «τάξιμ-τσάρτερς» και 37% εύρηντα άπησχολημένα είς τακτικά γραμμάς. Τοιουτοτρόπως, 25% μόνον είνε ύποχρεωμένα νά άναζητήσουν έργασιαν είς τήν έλευθεραν ναυλαγοράν, ύποκειμενα είς τάς μεταπώσεις της.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

*

ALSO AT CARDIFF,

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.B. LN 80901

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

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

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΤΙΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορίκης Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις τοῦ κ. Ἰω. Δουμεστίνη ἐκπροσώπου τῆς «Domestines Steamship Lines» διὰ τῆς ὁποίας ζητεῖ ὅπως τὰ φορτηγά ἀτμόπλοια: 1) «Κοραλία III» εκ «Cor-
minister» κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 1707 καὶ καθαράς 935 κόρων,
ναυπηγήσεως τοῦ 1928 καὶ 2) «Εὐαγγελία II» εκ «Corfell» κόρων ὀλι-
κῆς χωρητικότητος 1802 καὶ καθαράς 1016 κόρων, ναυπηγήσεως τοῦ
1934 υπολογισθεῖν βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687. Ἀμφότερα τὰ
πλοῖα ἡγοράσθησαν ἐξ Ἀγγλίας.

— Ἐπίσης, ὑπὸ τοῦ ἐνταῦθε ἐκπροσώπου τῆς Compania Maritima
Samios Limiteda S. A. PANAMA K. P. ὑπεβλήθη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον
Ἐμπορίκης Ναυτιλίας αἴτησις, διὰ τῆς ὁποίας ζητεῖται ἡ νηολόγησις
τοῦ ναυπηγουμένου εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα Μπάρτραμ δηζελοκινήτον
φορτηγοῦ 10,000, περίποτα, τόννων, δάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ.
2687/1953.

— Ἔγνωσθε, τέλος ὅτι, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687/1953,
θὰ νηολογηθῇ καὶ τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς ΕΛΜΕΣ γερμανικὸν φορτηγὸν
«Fasau», ναυπηγήσεως τοῦ 1936, ἀνακατασκευῆς κατὰ τὰ 80% τοῦ 1949,
τόννων γκρός 1.530, μετονομάζομένον εἰς «Μηδία».

* * *

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Μάρτιον ἐνηλογήθησαν ὑπὸ ἔλληνικὴν
σημαίαν τὰ κάτωθι σκάφη: «Ἀτλας» φορτηγὸν ὀλικῆς χωρητικότητος
9724 τόννων ναυπηγήσεως τοῦ 1958 τῆς «Απαν Shippings», «Ἄγιος
Γεώργιος» φορτηγὸν ὀλικῆς χωρητικότητος 139 τόννων ναυπηγήσεως τοῦ
1958 τοῦ κ. Παν. Διολέπτα, «Ἀργώ Ἐλλάς» φορτηγόν, ὀλικῆς χωρη-
τικότητος 10397 τόννων ναυπηγήσεως τοῦ 1958 τῆς «Shipping Developments»,
«Νόδόρ Ιζομπέλη», φορτηγόν, ὀλικῆς χωρητικότητος 7057
τόννων ναυπηγήσεως τοῦ 1943 τοῦ κ. Ἰω. Σαμαρίνα, «Θεσσαλονίκη»
φορτηγὸν ὀλικῆς χωρητικότητος 235 τόννων, ναυπηγήσεως τοῦ 1942,
τοῦ κ. Γ. Κορωναρίου, «Ἄγιος Σπυρίδων» φορτηγὸν ὀλικῆς χωρητικό-
τητος 9921 τόννων ναυπηγήσεως τοῦ 1957 τῆς «Porto Blaneo» καὶ τὸ
ἐπιβατηγόν «Ἀθηνᾶς» ὀλικῆς χωρητικότητος 357 τόννων, ναυπηγήσεως
τοῦ 1927 τοῦ κ. Γ. Κορωναρίου καὶ Σία.

Κατὰ τὸν ἵδιον μῆνα διεγράφουν τοῦ ἔλληνικοῦ νηολογίου τὰ φο-
ρτηγά: «Ιωάννης» ὀλικῆς χωρητικότητος 148 τόννων ὡς Βυθισθέν, «Α-
ναστάσιος» ὀλικῆς χωρητικότητος 149 τόννων, ὡς Βυθισθέν.

ΑΙ ΚΛΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 3ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα Νίππον Κοκάν καθ-
ειλκυθήθη τὸ 19.600 τόνων d. w. τάκης «Νέα Τύχη» τῆς ἐταιρίας
«Ἀχιλλέυς» (διαχείριστος Γραφείου Φαφαλιοῦ).

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούζ καθειλκύθη τὴν 21 Μαρ-
τίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀριέττα Σ. Λιβανίο» 26.000 τ. γκρός
ἡ 42.000 τόνων d. w., τὸ πρῶτον ἐκ δύο ἀδελφῶν «σούπερ-τάκνερ»,
παραγγελθέντων παρὰ τοῦ κ. Στ. Λιβανίου καὶ οὐτινος ἡ τρόπιν εἰχε
τεθῆ τὴν 29ην Ἰουλίου 1957. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων
του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 20.000 ἴππων. Τοῦ δευτέρου, ἐξ ἀλ-
λου, ἀδελφου σκάφους, ἡ τρόπις ἐτέθη εἰς τὰ αὐτά ναυπηγεῖα τὴν 30ην
Σεπτεμβρίου 1957.

— Τὴν 5ην Μαρτίου καθειλκύθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάντε διὰ
λογαριασμὸν τῆς καλυπτούσης ἔλληνικά συμφέροντα παναμαϊκῆς ἐται-
ρίας «Casaya», τὸ φορτηγὸν «Παναγία Θεοσκέπαστη» 10.700
τ. γκρός ἡ 15.240 τόνων d. w. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων
του μὲ μηχανή Ντῆζελ, τύπου M.A.N., ιαπωνικῆς κατασκευῆς καὶ δυ-
νάμεως 6.000 ἴππων. Προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 14.5 μιλλίων
καὶ παράδοσις τέλο Μαΐου.

— Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίτσι (τοῦ Κόμπε) καθειλ-
κύθη τὴν 12ην Μαρτίου — ως ἀνηγγείλαμεν εἰς τὸ προηγουμένον τεύ-
χος μας — τὸ τάκεον «Κιγκ Πλεύ» 20.400 τόν. γκρός ἡ 32.800
τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Μυρμῆδων», τελούστης, ὡς
γνωστόν, ὑπὸ τὴν διαχείριστον τοῦ Οίκου Π. Νομικοῦ. Τὸ σκάφος ἐφωδιά-
σθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 15.000 ἴππων.
Προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 16 μιλλίων καὶ παράδοσις τέλο
Ιουνίου.

— Παραδίδεται ἐντὸς τοῦ προεσχού μηνὸς τὸ καθελκυθὲν τὴν 16ην
Μαρτίου ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Ριγιέκας φορτηγὸν «Κάπταιν Μ. Λύρας»
8961 τόν. γκρός, τῆς ἐταιρίας «Εδέρμιον», ἐλέγχομένης παρὰ τῶν κ.κ.
ἀδελφῶν Χρ. Λαζαρίου.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

“Ηγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Δ. Λαιμοῦ καὶ Σία τὸ ἀγγλικὸν λίμπερτο
«La Loma» 7249 τ. γκρός, 10.825 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944.
Τιμὴ 130.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης ἡγοράσθη παρὰ Ἐλλήνων μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγ-
γλικὸν λιμένα, τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Κεπρίκ», 510 τόν. γκρός,
620 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1931. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— Τὸ ἔλληνικής πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν φορτηγὸν «Al-
leyon Fortune» τύπου «Ἐμπατέρ», 7308 τ. γκρός ἡ 10.193 τόνων d. w.

**JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) LTD.
SINGAPORE M. N. MAVROLEON**

Shipowners - Brokers
for the Sale, Purchase, Insurance and Chartering of all Vessels.
General Agents for Hempel's Marine Paints.

SINGAPORE OFFICE TELEPHONE NOS: 24541/2
HONGKONG > NO: 33583
TOKYO > NOS: 5488 & 0379
LONDON > WALL 4806
SYDNEY > WA 1412

CHARTERED BANK CHAMBERS,
BATTERY ROAD,
P.O.BOX NO. 1382,
SINGAPORE, 1.

TA "NAYTIKA XRONIKA,"

Λόγω της έορτής του Πάσχα, τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εξδίδονται δύο ήμέρας πρὸ τῆς 15ης Ἀπριλίου.

νον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα, μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.
4) Πειραιῶς—νήσων Αίγαιού—Θεσσαλονίκης, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Γεώργιος Φ.», ἀντὶ μισθώματος 82.000 δρχ. κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα τεσσάρων μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Ιουλίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ δύταμην.

5) Τοπικοῦ συμπλέγματος Δωδεκανήσου, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Ἐπτάνησο», ἀντὶ μισθώματος 28.500 δραχμῶν καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

6) Πειραιῶς — Δωδεκανήσου, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Ἄνδρος», ἀντὶ μισθώματος 45.000 δραχμῶν, κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

7) Πειραιῶς — Πρεβέζης — Παξών — Κερκύρας, ἔξυπηρετουμένη διὰ τῶν ἀπ' «Αἰατερένια» καὶ «Γλάρος», ἀντὶ μισθώματος 22.500 δρχ. κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

8) Πειραιῶς — ἀκτῶν Ἀκαρνανίας — Πρεβέζης, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Ναυτίλος» μέχρις ἀποπερατώσεως τῶν ἐπισκευῶν τοῦ ἀπ' «Γλάρος», ὅπερ, ἐν συνεχείᾳ, θ' ἀναλάβῃ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς, ἀντὶ μισθώματος 15.670 δρχ. κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

9) Πειραιῶς — Δυτικῶν Κυκλαδῶν, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Ναυτίλος», ἀντὶ μισθώματος 10.450 δραχμῶν κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

10) Πειραιῶς — Β. Ἐλλάδος, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Ιδιον», ἀντὶ μισθώματος 33.000 δραχμῶν κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

11) Πειραιῶς — Πελοποννήσου — Κυθήρων, ἔξυπηρετουμένη διὰ τῶν ἀπ' «Μαριλένα» καὶ «Ἐλένα», ἀντὶ μισθώματος 28.000 δρχ. κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

12) Μυτίληνος — Λήμουν, ἔξυπηρετουμένη διὰ τῶν ἀπ' «Ιδιον» μισθώματος 15.300 δραχμῶν κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

13) Προσεγγίστις Πάτμου, ἔκτελουμένη ὑπὸ τῶν ἀπ' «Καραϊσκάκης» καὶ «Κανάρης», ἀντὶ μισθώματος 10.000 δραχμῶν κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958 δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον. Καὶ

14) Ρόδου — Κρήτης, ἔξυπηρετουμένη διὰ τοῦ ἀπ' «Ἀνδρος», ἀντὶ μισθώματος 21.500 δρχ. κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἑνέκα μηνῶν, ητοι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1958, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ τρίμηνον.

Ἐκ τῶν γενομένων ὑπόλογισμῶν, προκύπτει, ὅτι διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν προσανφερθεῖσῶν ἄγονων γραμμῶν καὶ διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα διὰ τὸ ὄποιον ἐμισθώθησαν αὐταὶ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου. Θὰ καταβληθῆ συνολικῶς τὸ ποσό τῶν 11.263.120 δραχμῶν πρὸς τοὺς προκριθέντας ἀκτοπλόους ἐφοπλιστάς.

Κατὰ τὸ ἔτος 1957, ἔξ αλλου καὶ διὰ δωδεκάμηνον χρονικὸν διάστημα κατεβλήθησαν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου πρὸς ἔξυπηρέτησιν δέκα τοιῶν ἄγονων γραμμῶν — δὲν περιελαμβάνετο ἡ ἄγονος γραμμὴ τῆς Νοτίου Κρήτης — καὶ τῆς ἄγονου τοπικῆς γραμμῆς Καλλιανῶν παραλίων Καφρέως — Κασούστου. κατεβλήθη ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου τὸ ποσό τῶν 15.185.600 δραχμῶν.

Ἐὰν ὑπόλογισθοῦν δῶμα, τὰ μισθώματα δῶλων τῶν μισθωθεῖσῶν ἐφέ-

τος γραμμῶν δι' δόλοκληρον τὸ δωδεκάμηνον, τότε προκύπτει τὸ ποσό τῶν 19.224.160 δραχμῶν, δηρ θὰ ἔδει νὰ καταβληθῇ συνολικῶς ὑπὸ τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν κατὰ τὸ 1958 καὶ ἐν τρίμηνον τοῦ 1959.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΗ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ ὑπαλλήλου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κ. Μιχαὴλ ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ.

Τὸ βιβλίον αὐτὸν ἐνδιαφέρει ιδιαιτέρως, διότι παρέχει πλήρη καὶ πρακτικὴν ἀνάλυσιν τῶν συνταξιοδικῶν ζητημάτων. Κυρίως, δύμα, εἰς τὸ βιβλίον τούτο περὶ ἐχεται ἀπὸ πασα ἡ ἔξταση τοῦ οὐλῆς ἐπὶ τῷ βάσει τοῦ νόμου «περὶ εἰσαγωγῆς ἔξων κεφαλαίων». Διὰ τοῦ ποσού χανικῶν, Ραδιοτηλεγραφητῶν, Οἰκον. Ἀξιωματικῶν, Θαλασμηπόλων, Φροντιστῶν, Μαγείρων καὶ Κυβερνητῶν Ε. Ν.

Ἐπίσης περιέχει δόηματα διὰ τὴν ἔχογοράν τῆς ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπηρεσίας των καὶ πλεύστα ἀλλὰ ἐνδιαφέροντα τὸν ναυτικὸν. Κεντρικὴ πώλησις: «Ἀφοι Ι. ΛΙΟΝΤΗ — Ἐκδόται — Λεωφ. Βασιλ. Κωνσταντίνου καὶ Τσαμαδοῦ — Πειραιεύς.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (1998 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921): «Ἐπι Πειραιῶς δι' Ερυθρού Θάλασσαν μὲ φορτού 1.200 τόν. ταυμέντων, ἔξεπεμψε τὴν Ζην 'Απριλίου τὸ S.O.S. ἀπὸ θέσιν πλάτους 36—10 B'. καὶ μήνους 27—5 A'. (μεταξὺ Καρπάθου καὶ Κρήτης) ζητοῦν ἄμεσον βοήθειαν, διότι ἐβυθίστο, συνεπείᾳ ἀκατασχέσιοι εἰσροής σύνδεσης εἰς τὰ κύπελλα τοῦ. Τὸ πλήρωμα ἐπέδει τῶν λέμβων, ἀπὸ τὰς ὁποίας καὶ περιστελλήση σώντος ἀπὸ τὸ στενάντων ἐπιβατώματος «Σεμιράμις».

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ» (λιβερ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Γιοκοχάμαν ζημίας τοῦ ἐκ τρικυμίας. Ἀντικατοστάθησαν ὡρισμένα ἐλάσματα καὶ νομεῖς, ἐπεσκεύασθησαν δὲ ἔνιαι σωληνώσεις, ρήγματα εἰς τὰ στεγνάνα διοχωρίσματα καὶ ἄλλα τινές ζημίας.

(Μαρτ. 29)

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παναμ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Κόμπη ζημίας εἰς τὸ σκάφος, ἀναφρομένας εἰς ἡλεκτροσυγκολλήσεις μικρορρηγμάτων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. (Μαρτ. 30) «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.): «Ἐμφόρησε ἀπὸ Νόρδοβος συνεκρύσθη, ὑπὸ αἰθρίου, 11½ μίλιον Β.Α. τοῦ Κεῖτ Χένρυ μὲ τὸ φορτήγων «Ἀντε Τόπιτς», ἔμφορτον ἐκ Βαλτιμόρης. Τὸ «Γεώργιος Σ.» μὲ ζημίας εἰς 20 νομεῖς καὶ 6 ἐλάσματα δινώθι τῆς ισλαμού γραμμῆς, ἐπεστρέψει εἰς τὸν λιμένα, δημοςίου καὶ ἐξεφόρτωσε 1500 τόν. γαστρίδρακον πρὸς διεκδίλωσιν τῶν ἐπισκευῶν.

(Μαρτ. 29)

«ΜΑΡΚΕΛΛΑ» (παναμ.): «Προσπραγμένον εἰς Κούδαν: Κατόπιν ἐκφορτώσωται την πρώτη τοῦ φορτίου του, ἀνειλκύσθη τὴν 5ην Απριλίου καὶ ἐπλευσεν εἰς Χαδάννων πρὸς δεξιμενισμὸν καὶ ἐπιθεώρησι:

(Απρ. 5)



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC., NEW YORK 1, N.Y.
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)
THE PEROLIN COMPANY, LTD., LONDON W 1, ENGLAND
(50 Mount Street, (all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

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

SYRIA - LEVANON
PAPADOPOULO & CO.
LATTAKIA
(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.
No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-ku
TOKYO
(also at Fukuoka, Hakodate, Hirohata, Kamaishi, Hobo, Moji, Nagasaki, Nagoya, Osaka, Otaru, Yawata & Yokohama)

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt 10 12
OSLO
(also at Bergen)
KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt 81
KRISTIANSANDS.

INDIA - CEYLON
JOHN F. FIDELE
399, Dadabhai Naoroji Road Pte
BOMBAY
(also at Calcutta & Colombo)

HELLENIC SHIPSTORES

BREMEN

NIC. FOTOU & CO.

"Η ΜΟΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ
ὅλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office: Bremen 18, Liegnitz str. 58
Night Phone N. Fotou 83095
Cables FOTOU, Bremen
Telefon: 70473

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιθερ.): Κατσοπέον όποιο Χάμπτον ρόδης είς Ρόττερντον ήγγισε τὸν βυθὸν εἰς Νιού Βατεργουαίη, λόγω βλάβης τοῦ πηδαλίου του καὶ ἔζητος βοήθειαν ρυμουλκού πρὸς ἀποφυγὴν προσαράξεως. Ἐν συνεχείᾳ εἰσέπλευσεν εἰς τὸ Ρόττερντον. (Άπρ. 2)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (λιθερ.): Προσήραξεν εἰς Βαγκούνερ εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον τῆς φορτώσεως του, ἀλλ᾽ ἀνειλυκόθη μὲ τὴν παλίρροιαν, ἄνευ ζημιῶν. (Μαρτ. 28)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μετριωτάτη ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς ἐνῷ οἱ ναῦλοι τὴν κατιούσαν ἔξηκολούθησαν, πλὴν μιάς ἡ περιπτώσεων ναυλώσεων διὰ σιτηρᾶ. Ὁ τομέας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς συνεκέντρωσε τὸ κύριον ἐνδιαφέρον, παρὰ δὲ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ναῦλοι βελτιώσιν τίνον δὲ ἐστρείσαν, ἡ ἔκθετη κίνησις ὑπῆρεν εὐεργετική διὰ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη. Τὴν ἀπασχόλησιν τῶν τούλαχιστον ἔξησθαι.

Ο «Αγιος Λαυρέντιος» πρήστης παρέκαν τὴν περισσότεραν ἐργασίαν. Ἐπληρώνοντο δι' Ἀγγλίαν ἀπὸ 363 (κατ' εὐθείαν διὰ Λονδίνου) μέχρι τῶν 38)—(διπτική ἀκτῆς) καὶ ἐν συνεχείᾳ 41)9 διὰ Μπρίκενχεντ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.75 ἔως 4.25 τὸν τόνον, ἐνῷ ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρεῖνς διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφη Ἀπριλίου ἐπληρώθησαν 3.95 δολ. βάσις. Ἀπὸ τὸν Κόλπον δολ. 4.50 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ.

«Ἀκαδημαϊκὸν» τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς γιανίνθρακας. Ὑπὸ τὸ καθεστώς τῶν μεγάλων ἀποθεμάτων καὶ τῶν ἐκτελουμένων συμβολαιῶν, οἱ ναῦλοι πάχουν ἀπὸ τὴν ἀγόραν. Διὰ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν τὰ 3.65 ἀλλὰ καὶ τὰ 3.60 δολ. ἐλέγουσι, ὅτι ἐπληρώθησαν. Ὁ χαμπλότερός ποτε κλεισθεὶς ναῦλος. Δι' Ἀδριατικὴν 4.05 δολ. Περιστέρησις ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰταπνίαν δολ. 85 χιλιόδες φίο (σκάφος λιμπερτοῦ).

Τὸ Πλέιτ μὲ ζωρητέρων πως κίνησιν. Οἱ ναῦλοι χαμπλοὶ. Δι' Ἀγγλίαν σκάφος μὲ καλὸν κυδισμὸν ἐκείσθη εἰς τὰ 50)—βάσις καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 44)—.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν διὰ Δανίαν κριθῇ δολ. 8.25 γρός τέρμη. Λιμπερτοῦ διὰ ταξίδιον πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, ἐπληρώθη τάιμ-τούρτερ δολ. 2.05. Κριθῇ ἔπισης διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς σκάφος 13 χιλ. τὸν. ἀπὸ «Αγιον Φραγκίσκου» δι' Ἰταπνίαν δολ. 6 ἐλεύθερον ἐκφορτωτικὸν (Μάϊον).

«Ηρεμος καὶ ὁ τομέας τῆς «Ἀπωλ. Ανατολῆς. Τὰ 60»—ἐπληρώθησαν δι' ἀράδοσιν ἀπὸ τὸ Κέπι Τάουνη ἢ τὸ Ντάρμπιαν δι' Ἀγγλίαν.

Τὰ ἴδικά μεταλλεύματα μὲ περιωρισμένην ἡγήσιν. Ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν τὰ 4216 καὶ τὰ 43)—(ἀπριλίου-Μάϊου) καὶ ἀπὸ Βορμάνη διὰ Γένοβαν 35)—φίο. Ἐπίσης διὰ τὴν Πολωνίαν 41)6 φίο.

Φορτώσεις σιτηρῶν προβλέπονται ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Αδριατικὴν διὰ τὴν Κίναν. Διαταράσσει, ὅμως, δὲν ἐκυλοφόρησαν. Μὲ προφορίσμον τὴν Κίναν πολλὰ σκάφη ἐκλέγουσαν ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ λιπάσματα, μὲ νούλον γύρω τῶν 60)—, βάσις. Γαιάνθρακες ἔξι ἀλλοὶ ἀπὸ τὴν Πολωνίαν διὰ τὴν «Ἀλεξανδρείαν ἐκείσθησαν εἰς τὸν χαμπλὸν νούλον τῶν 29)—καὶ διὰ τὸ Πλέιτ 37)—(Ἀπριλίου).

Μικρά καὶ ἡ ἐργασία διὰ τάιμ-τούρτερος. Σκάφος μὲ παράδοσιν «Αγ. Λαυρέντιον» δι' ἐπτὰ μῆνας ἐπληρώθη 16)9 κατὰ μῆνα καὶ τόνον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χειροτερεύει τὸ κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορᾶν τῶν πετρελαίων. Τὸ ἐνδιαφέρον συνεκεντρώθη εἰς τὸν δυτικὸν μόνον τομέα. «Ο Περσικὸς Κόλπος ἐλαχίστην ἐμφανίζει ἡγήσιν. Τὸ ἀργόν τοννά, ὑπὸ τὴν πίσιν τῶν πραγμάτων, βαίνει διογκούμενον. Γύρω τῶν πέντε ἐκποτυμώρων τῶν νούλων ὑπολογίζεται διὰ ἀνέρχεται.

Σκάφη τίνα ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν — δύο ἐναυλώθησαν τὴν παρελθόντων ἐδδομάδα — χωρὶς ὅμως καὶ ἡ ἐργασία αὐτὴ νὸ δικαιολογῆ τὴν κίνησιν τῶν, λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ μὲ τὰ ἔργα του πορτού τρόμητος.

Ταξίδιον ὑπερατλαντικὸν δι' Ἰταλίαν ἐπληρώθη 60 % κάτω τῆς Κλίμακος.

Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ Βόρ. Αμερικῆς σημειούνται ἐνδιαφέροντος. Αἱ νέαι περικοπαὶ τῶν εἰσαγωγῶν προβλέπεται ἀμέσως νὰ ἐπιδράσουν εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν τανκερ-

«Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ἰταλίαν ἐπληρώθησαν 70 % κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ

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,"

ναυλολογίου, εἰς ρωσικὸν δὲ σκάφος ἐπληρώθησαν διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν 50 % κάτω τῆς Κλίμακος. Ἐλάχισται εἶναι οἱ ὑπάρχουσαι ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον διαταγαῖς. Τὰ διάθεσμα σκάφη ἔτει υποχρεωθοῦν νὰ δεχθοῦν τὸν οἰονθῆσαν προσφερόμενον ναυλον.

Η ΠΕΙΡΑΙ-ΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Ἄνεις ἐνδιαφέροντος διέρρευσε καὶ κατὰ τὸ πρῶτον ἥμισυ τοῦ Ἀπριλίου ἡ πειραικὴ ναυλαγορά. Λόγω καὶ τῆς μεσοδιάβησις τῶν ἥρτων τοῦ Πάσαχα, τῶν Καθολικῶν, αἱ κυκλοφορήσασι δειπναὶ ὑπῆρχαν σπορδοικαί, μὲ τιμᾶς ναῦλον λίγαν ὄσμυφόρους. Νούλωσις εἶναι ἡ ηδονὴσθαν, δύο δὲ κενά καὶ ὄντωλιτα μικρά σκάφη προσεπλήσθησαν εἰς τὰ παρωπλισμένα. Ἀπὸ τὴν Βάρνων ἔζητετο σκάφος 600 τὸν. διὰ Μάλτων (τοιμένων) εἰς τὰ 22)6, Ἀπριλίου, ἀπὸ δὲ τὴν Κωνσταντζίαν ὑπῆρχε μὲ δισταγαῖς (τοιμένων) εἰς τὰ 22)6, Ἀπριλίου. Ἀπὸ Βαρνών εἰς τὰ 30)6 — φίο, Ἀπριλίου. Ἀπὸ τὴν Χάιφαν ἔζητετο σκάφος 2000 ἔως 2800 τὸν. (τοιμένων) διὰ Δυτικὴν Ἀφρικῆν, μὲ προσφερόμενον ναῦλον 50) — φίο, Ἀπριλίου. Ἀπὸ Ἀδριατικὴν (τοιμένων) διὰ Πειραιῶν Κόλπον 39) — φίο, Ἀπριλίου. Δι', ἐλληνικὰ μεταλλεύματα ὑπῆρχον δύο δισταγαῖς, μία ἀπὸ Σούδαν 2500 τὸν, διὰ Λύμπτες εἰς τὰ 25) —, μὲ 2) — φορτωτικά καὶ 2) — ἐκφορτωτικά καὶ ἔτερα ἀπὸ Ερατεινὴν 2000 τὸν. διὰ Πολωνίαν εἰς τὰ 37)6 φίο, Ἀπριλίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε.» (λιθερ.) ἐξ «Αγίου Λαυρέντιου 10.000 τὸν. γεννημάτων δι' Αμέρισον» διὰ Ρόττερντομ δολ. 4, μὲ 3000 τὸν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—25 Ἀπριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ» ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισον ἡ Ρόττερντομ δολ. 4.30, μὲ 3000 τὸν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 3—15 Ἀπριλίου.

«ΛΟΡΔΟΣ ΚΩΔΡΙΓΚΤΩΝ» (σημ. ἀγγλικὴ) ἀπὸ «Αγίου Λαυρέντιου 12.000 τὸν. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 36)3, φόρων διὰ Λονδίνου 2)6 ἔξτρα, φόρτωσις 3—12 Μαΐου.

«ΓΑΛΑΝΗΝΗ» (λιθερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 14.000 τὸν. γειανθράκων δι' Αμέρισον—Ρόττερντομ—Ἀμστερνταμ—Η κυματοδράυση τοῦ Ζεεμπρούκε 22)—, μὲ 3000 τὸν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις διά 12—25 Ἀπριλίου.

«ΚΑΛΗΝ» (λιθερ.) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 12.000 τὸν. γεννημάτων καὶ διλέυκων δι' Αμέρισον—Ρόττερντομ—Τερνέουσεν διά 25 ἔκφρωσης 1—25 Ἀπριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ» ἀπὸ «Αγίου Λαυρέντιου 10.700 τὸν. γεννημάτων διὰ Γλασκώνης τοῦ Ηράκλεων 37)6, τὰν ἀμφοτερούς 2)6 ἔξτρα, φόρτωσις 5—26 Μαΐου. «ΕΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9500 τὸν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Αμέρισον—Ρόττερντομ—Ἀμστερνταμ—Τερνέουσεν διά 15 έως 25 Ηράκλεων 37)6, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΠΟΙ-ΙΝΤ ΑΚΟΝΙ» (πανων.) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9500 τὸν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Αμέρισον—Ρόττερντομ—Τερνέουσεν διά 15 έως 25 Ηράκλεων 37)6, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΚΟΡΝΟΥΠΛΑ» (λιθερ., ὑπὸ τάιμ-τούρτερ) ἀπὸ «Αγίου Λαυρέντιου 14.000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 37)6, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιθερ.) ἀπὸ «Αγίου Λαυρέντιου 13.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισον—Ρόττερντομ διὰ Αμστερνταμ δολ. 4.25, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις τέλη Ἀπριλίου.

«ΟΡΦΕΥΣ» ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 12.200 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια δι' Αμέρισον—Ρόττερντομ διὰ Αμστερνταμ δολ. 4.50, φόρων ἀπὸ δύο

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

THE SHIP-OWNER

His markets, his interests, and therefore his problems span the world. A strike, almost anywhere, a fall in the rate of exchange in the Far East, a political turmoil in South America—any or all of these may alter the course of his business. It is his job to plan on such a scale that all of them are taken into account.

He faces daily problems of logistics that would give pause to the greatest general. All over the world he is catering to the wants of humanity. He has no assembly line. His product changes with the day. His customer is the world and its peoples.

The ship owner is enthroned on an empire of anxiety. As the master of sea captains, he rules men who themselves know few peers in absolute authority. Yet he is the servant of millions who ship or travel by sea.

To such a man, each single risk that can be provided against, each problem that can be responsibly delegated represents an important elimination among myriad worries. Frank B. Hall & Co., Inc. is proud to have been chosen to represent so many shipping companies in the planning of their insurance programs in all phases of the business from Hull, P. & I., and Cargo insurances to the personal Life insurance of shipping executives.

TELEX NYK-2704

TELEPHONE WHITENHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

λιμένας φορτώσεως διάδοσης 25 σύντετης έξτρα, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 17—30 'Απριλίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» από «Αγιον Λαυρέντιον 9600 τ. γεννημάτων διάδοσης 21)9, όψιμο διάδοσης φορτίου κριθής 2)6 έπι πλέον, φόρτωσης 5—20 Μαΐου.

«ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΕΡ» εχει «Κοδάλος» (λιβερ.), από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοσιδηρών (475.000 κ.π. διάδοσης διάδοσης 1)9, φόρτωσης 15—30 'Απριλίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοσιδηρών (475.000 κ.π. διάδοσης διάδοσης 1)9, φόρτωσης 15—30 Μαΐου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. κριθής διάδοσης 8, με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιμον από «Αγιον Φραγκίσκον 7 Στόκων 45 σύντετης έξτρα, έπι διάδοσης 1)9, φόρτωσης 15—30 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ» (λιβερ.) από Πρίνις Ρούπερ 13.500 τόν. κριθής διάδοσης 8, παλαιοσιδηρών (475.000 κ.π. διάδοσης διάδοσης 1)9, φόρτωσης 15—30 Μαΐου.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΠΙΟΝΕΡ» (λιβερ.) από Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τόν. γεννημάτων διάδοσης 1)9, Αμερίσαν—Αμερίσαργον ρέιντζ 44), όψιμον από «Αμερίσαν—Ρόττερνταμ 7 Ημερησίου 2)6 έπι πλέον, με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών και 2000 τόν. έκφορτωτικών εις Γερμανίαν διάδοσης 1500 τόν. εις Ολλανδίαν διάδοσης 15—30 'Απριλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» (σημ. ογγυλική) από Ρίον Ιανείρου 9500 τόν. ζαχάρες εις σάκκους διάδοσης 1)9, Ντάριεν και Βαμπόσα 76)—φίο και στόνευτ, με 750 τόν. φόρτωσην και 750 τόν. έκφορτωτικών, όψιμον από Ρεσιφ 74)—φίο, φόρτωσης 15—30 'Απριλίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΤΕΡ» (σημ. Νοτίου Αφρικής) από Ρίον Ιανείρου 9500 τόν. ζαχάρες εις σάκκους διάδοσης 1)9, Ντάριεν και Βαμπόσα 74)—φίο και στόνευτ, με 750 τόν. φόρτωται και 750 τόν. έκφορτωτικών, όψιμον από Ρεσιφ 74)—φίο, φόρτωσης 15—30 'Απριλίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (δινούριον) από Ρίον Ιανείρου 9500 τόν. σιδηρομεταλλευμάτων διάδοσης 1)9, αμερικανικόν λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) δολλ. 3.90, με δολλ. 1 έκφορτωτικό, φόρτωσης 5—25 Μαΐου.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» από άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος Αΐρες, 12.000 τόν. γεννημάτων διάδοσης 1)9, Αμερίσαργον ρέιντζ 43), όψιμον δολλ. συμπλήρωσιν από Μπάχιαν Μπλάγκον 45)—έκφορτωταις «γκρός-τέρμη», φόρτωσης 18 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» από άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος Αΐρες 12.000 τόν. γεννημάτων διάδοσης 1)9, Μορπάσαν διάδοσης 1)9, έναν λιμένα διάδοσης 1)9—δύο λιμένας έκφορτωτων, με 700 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 22 'Απριλίου—15 Μαΐου.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ.» (ex «Corfe II») από Νόρτεργχαμ 1000 τόν. γαιανθράκων και 900 τόν. κώκ διάδοσης 1)9, με 500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ» (Κοσταρίκας) από Ρόττερνταμ 8200 τόν. λιπασμάτων διάδοσης 1)9, Αλεξανδρειαν 29)—, σμερσος φόρτωσης.

«ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙΣ» (παναρ.) από Δάντσιγκ ή Γδύνιαν 9300 τόν. γαιανθράκων διάδοσης 1)9, Αλεξανδρειαν 29)—φορτ., με 800 τόν. έκφορτωτικών εις τά 1)3, φόρτωσης 9—19 'Απριλίου.

'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (Κοσταρίκας) από Ριγιέκαν 8400 τόν. λιπασμάτων διάδοσης 1)9, Καράτοι 38)—φίο, φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

«ΜΑΙΡΗ» (Κοσταρίκας) από Βιρυττόν 2000 τόν. φωσφάτων διάδοσης 1)9, φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

«ΕΛΠΙΣ» από Μήλον 2400 τόν. βαρυτήν διάδοσης 1)9, Σαείδ 26)6, με 2)6 έκφορτωτικό, σμερσος φόρτωσης.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» από Γαλάται 1630 κ. μ. ξυλείας διάδοσης 1)9, Χάιφαν 28)—τό κ. μ. φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Κωνστάντζαν 2600 κ. μ. ξυλείας διάδοσης 1)9, Αλεξανδρειαν 27)—τό κ. μ. φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» (Κοσταρίκας) από Γαλάται και Κωνστάντζαν 2800 κ. μ. ξυλείας διάδοσης 1)9, Ελλάδα (ιδιαιτεροι δροι), σμερσος φόρτωσης.

«ΕΠΑΠΙΣ» από Μπουργκάς ή Βάραν 2450 τόν. ζαχάρων διάδοσης 1)9, Σαείδ 32)—, σμερσος φόρτωσης.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» από Τραπεζούντα 1700 τόν. σόγια διάδοσης 1)9, Βάριαν δολλ. 4.50, φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβεριανόν) από Νοβορωσίσκην 8800 τόν. τοιμέντων διάδοσης 1)9, Κουβέιτ, κατ' άποκοπήν λίρας 22.650 φίο και στόνευτ, φόρτωσης 4—15 'Απριλίου.

'Εξ Αυστραλίας, Ινδιών και 'Απων Ανατολής

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (Κοσταρίκας) από Μαρμαγκόν 7700 τόν. σιδηρομεταλλευμάτων διάδοσης 1)9, Αμερίσαργον ρέιντζ 43)—, με 1000 τόν. φόρτωσης 2)6 και 2000 τόν. έκφορτωτικών εις τά 1)3, φόρτωσης 7—25 'Απριλίου.

'Εκ παντούνων άλλων άγορων

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) από Μπαντόρ 'Αμπάς 2500 τόν. μεταλλευμάτων χρωμίου διάδοσης 1)9—φίο, με 300 τόν. φόρτωσην και 1000 τόν. έκφορτωτικών, φόρτωσης άρχας 'Απριλίου.

«ΤΡΙΤΟΝΙΑ» (λιβερ.) από Ντάρμπαν 9500 τόν. μεταλλευμάτων διάδοσης 1)9, αμερικανικόν λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) δολλ. 6.50, με 1 έκφορτωτικό δολλ. 1.20, φόρτωσης 15—30 'Ιουνίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από λιμένας Καραϊδήκης Τολάσσης 17.500 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου διάδοσης 1)9, Αγγίλιαν—Κόντινεντ, με όψιμην Μεσογείου διάδοσης 1)9, η νήσοι 'Ατλαντικού 57 ½ % έπι πλέον της βάσεων τού Σκεπή, φόρτωσης 5 'Απριλίου.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιβερ.) από λιμνή Μαρακάπιτο 19.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου (τημά φορτίου) διάδοσης 1)9 Νίσας Ορλέανην (με όψιμην τόν. χρονοναυλού τόν. διάδοσης 1)9, 23.000) 57 ½ % έπι πλέον της βάσεων τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 9 'Απριλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 26.000 τόν. διάδοσης 1)9, άκαθόρτου πετρελαίου διάδοσης 1)9, Ιταλίαν 70 % έπι πλέον της βάσεων τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 4—15 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΑ» (λιβερ.) από λιμνή Μαρακάπιτο 16.500 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου διάδοσης 1)9 Νίσας Ορλέανην 50 % έπι πλέον της βάσεων τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 19 'Απριλίου.

«ΜΙΧΑΗΛ» (σημ. άμερικ.) από αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) 25 % έπι πλέον της βάσεων τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 6 'Απριλίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νοτ. Αφρικής) από Ράς Τανόύρα, 20.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου (τημά φορτίου) διάδοσης 1)9 Νίσας Ορλέανην (με όψιμην τόν. χρονοναυλού τόν. διάδοσης 1)9, 20) 20—30 'Απριλίου.

«ΠΙΕΤΡΟ ΜΑΡΤΙΝΙ» (ιταλ.) από Αύγουστον 9500 τόν. φιούελ διάδοσης 1)9, Πειραιά δολλ. 1.55, σμερσος φόρτωσης.

Decca Radar...

fitting
choice

every
ship

Today Decca Radar has
been ordered for more than 7,000
vessels, representing nearly half the
world's radar-equipped shipping.

Decca 212

A low cost full performance radar principally
for the smaller vessel but fitted in many larger
ships. Over 2,000 vessels use this renowned set.

Decca 45

The Decca 45 is the world's finest conventional
long range high performance radar. Proven in
ships of every class, it is the popular choice of
shipowners for relative motion radar in first
class tonnage, providing the best in both long
range detection and short range discrimination.

Decca TM 46

World's first True Motion Radar

Decca True Motion Radar TM46 is the most
advanced marine radar in the world, already
the choice of over 100 shipowners.

DECCA RADAR LIMITED
LONDON · ENGLAND

DECCA RADAR

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

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

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

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

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ὃν εύρισκεσθε 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.
- "Εχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς ὀλόκληρον τὴν Ἐλλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἀμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἐλλάδος καὶ Ἀθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετούν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογένειάς σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ε ἴ ν α τ

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 οἰκογένειάς 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 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλής Κων) πολιν 27 Μαρτ. διά Λονδίνου
ΑΓΙΑ ΖΩΗ		Πιπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα όπο 21 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Κοιλδοτάμ 31 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώγη»	55	8450	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Άμπελάκι όπο 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Άμπελάκι όπο 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Yioi Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Τζιμπουτή όπο 15 Φεβρ. διά Πουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & Α.Δ. Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	άνεχ. Τζιμπουτή 17 Μαρτ. διά Πουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Τζιμπουτή 23 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικολέρης - Παπάζογλου	27	1887	εις Λίδανον 12 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	22	988	άνεχ. Πουσάν 23 Μαρτίου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήν Ούζάν 26 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΑΓΓΚΥΡΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	άργει Ελευσίνα όπο 11 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣΗΣ		Mik. Βασιλείδης	43	7180	άνεχ. Εγκαύμαν 7 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ		'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διά Γάνδην
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άνεχ. Τζιμπουτή 15 Φεβρ. διά Νότ. Κορέαν
ΑΚΤΗ		«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	άργει Μπρούζες όπο 19 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Λάμψη»	42	7191	εις Πειραιά 12 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		άδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει Πειραιά όπο 25 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Τόκιο 28 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	άνεχ. Γιαδάτα 27 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΑΛΙΚΗ		«άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Αγκουάντα 7 'Απρ.
ΑΝΑΣ		έτ. «Άναξη»	55	8332	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		Χρ. Σαρλῆς	21	1037	άργει Κάρδιφ όπο 14 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 4 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΙΑ		'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7176	έφθ. Αμπερτίνι 5 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκον 10 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		άδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Ελευσίνα όπο 27 Δεκ.
ΑΞΙΟΣ		A. Δημάδην - Δ. Γιούλην	43	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ		έτ. Καρρά	58	10100	έφθ. Αγιον Θρακιακον 2 'Απρ.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. Καρρά	57	10376	εις Φλωρίνη, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ		έτ. «Σινηπηκ Ντεβέλη»	58	10000	έφθ. Οζάκαν 15 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιδανός» Α.Ε.	41	7460	εις Αμπούργον όπο 4 Φεβρ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		«Γκρένη Λάινη»	31	20256	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΑΡΜΟΝΙΑ		Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2740	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Πειραιά 2 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ		'Ασουη. Γκούμα	39	1007	άνεχ. Μοντεβίδεο 26 Μαρτ. δι' Αγ. Βικέντιουν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	53	13415	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Τακοράντι 5 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Γκάλεθεστον 28 Μαρτ. διά Μαδράς
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Άναξη»	57	9500	έφθ. Αμέρεραν 1 'Απρ.
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Άθανας»	21	3275	άργει Ελευσίνα όπο 16 Φεβρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Ελίξη»	44	7176	
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		'Εθν. Γραμμ. 'Ελλ. - 'Αμερ.	27	21329	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ		Πεύπαλ., Καλλίκ., Τσούτας	11	1881	έφθ. Κουβέιτ 18 Μαρτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	άνεχ. Πάτρας 29 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτημουθ όπο 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.		άδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιάδ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διπλής Ντόμερ 6 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρον όπο 17 Δεκ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Πόρτ Σουδάν 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.		N. Λαμπίρης	31	967	έφθ. Πόρτ Σουδάν 4 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.		άδ. Μάτσα	23	4701	εις Νορβηγίαν, ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.		«Νομικός Λτδ	21	1975	έφθ. Νεάπολιν 7 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	άργει Ελευσίνα όπο 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	άργει Αμπελάκι όπο 26 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ		άδ. Καθρέπτη-Π. Τουρλός	07	1317	άργει Πειραιάδ όπο 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ		έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Ελευσίνα όπο 22 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		άδ. 'Ανδρεάδην	43	7233	άργει Πειραιάδ όπο 4 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	20991	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		P. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΔΑΙΑΝΗ		'Αλεξάτος - Δούκάς	23	1566	εις Ελευσίνα 28 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		«Φρίντον»	18	5275	άργει Κυνόδουραν όπο 28 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		P. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άργει Πέραμα όπο 10 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. Βεργωτή	44	7207	έφθ. Ρίον Ιανέριον 1 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. & B. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Βοστώνην 26 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φουέρκερο»	58	9092	διπλής Θεσσαλον 5 'Απρ. διά Καράτοι
ΔΙΡΦΥΣ		'Αδ. Πατέρα	43	7280	άργει Αμπελάκι όπο 25 Νοεμ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		'Αδ. Λιβανού	37	4839	άργει Ρόττερνταμ όπο 2 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	άνεχ. Πουερτο Όρνταλ 26 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. (Σ. Γ. 'Εμπειρίκος)	27	4164	άργει Κάρδιφ όπο 7 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)		άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ούντεβάλλα όπο 6 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Αλκυών» Α. Ε.	44	7253	άργει Ρόττερνταμ όπο 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκουντή	38	5500	άργει Ρίθερ Στόουρ όπο 7 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Τρίνινταντ 1 'Απρ.

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ — ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, ΤΗΛΕΦ. 470-752, ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Αύγουστου, διὰ τὸ δίπλωμα Γης τάξεως, ἥρχισαν.

Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον ιδιαίτερα μαθήματα, χωρὶς ἐπὶ πλέον χρηματικὴν ἐπιβάρυνσιν.

Ζητήσατε κανονισμὸν καὶ πρόγραμμα τῶν ἔξετάσεων. Προσφέρεται δωρεάν.

Τὸ Φροντιστήριον A.N.F.E.N. διαθέτει πλήρη ἔξοπλισμὸν καὶ ὅργανα διδασκαλίας ὡς καὶ κινηματογράφον διὰ τὴν προβολὴν τεχνικῶν ταῖνιών.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΗΝΟΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ ΤΟ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ A. N. F. E. N. ΕΙΧΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ.

Εἰς τὴν A.N.F.E.N. διδάσκουν ἀξιωματικοὶ ἐν ἐνεργείᾳ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ καθηγηταὶ μὲ μακροχρόνιον φροντιστηριακὴν πείραν.

Συνεχίζονται ἐπίσης τὰ μαθήματα τῶν Αών καὶ Βών μηχανικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς 'Απριλίου. Οὐδεὶς ὑποψήφιος μας

Αος ἡ Βος μηχανικὸς κατὰ τὰς ἔξετάσεις τῆς περιόδου 'Ιανουαρίου ἀπερρίφθη.

Ειδικὸν τμῆμα τοῦ Φροντιστηρίου μας τακτοποιεῖ ὄλας τὰς ἔκκρεμοτήτας καὶ τὰ πιστοποιητικὰ τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὰς ἔξετάσεις.

Τὸ Φροντιστήριον διαθέτει ὄλα τὰ βιβλία τὰ σχετικὰ με τὰς ἔξετάσεις.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ
A.N.F.E.N.

ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 26 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	άνεχ. Κων/πολιν 1 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 18 'Ιαν.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1055	έφθ. Λαττάκια 1 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	έφθ. Καλκούτταν 7 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	έφθ. Καλκούτταν 16 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Α.Ε.»	44	7207	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	διπλήθε Πόρτ Σουδάν 5 'Απρ. διά 'Ινδιας
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεχ. Μαντράς 6 'Απρ. διά N. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	διπλήθεν 'Αμπατάν 3 'Απρ. διά Καράται
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	άνεχ. N. 'Υόρκην 29 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Άγγ. Λούζπς	43	7302	άνεχ. Γκοναντανόμο Μπαΐν 14 Μαρτ. διά Τούνας ντε Zάζα
ΕΠΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	διπλήθε Κων/πολιν 7 'Απρ. διά Βάρδαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βαγκούμπερ 5 'Απρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7251	άνεχ. N. 'Υόρκην 2 'Απρ. διά Χάδρην
ΕΦΜΟΥΠΟΛΙΣ	Σιγάλας	21	2369	διπλήθε Σουέζ 29 Μαρτ. διά 'Ερυθράν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.	δό. Γ. Δομεστίνη	28	1707	διπλήθε Ντόθερ 7 'Απρ. διά 'Ελλάδα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Θεαντοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - 'Ελευθεδιάδην	17	3976	άνεχ. Μόζι 5 'Απρ. διά 'Αγιον Φραγκιάκον
ΕΥΑΝΟΙΑ	Υἱοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άργει Πέραμα ἀπό 16 Σεπτ.
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 10 Μαρτ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δό. Κουλουκουντή	38	5548	άργει Πέραμα ἀπό 18 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1818	άνεχ. 'Αγιον Φραγκιάκον 24 'Ιαν. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Πούντα Άρεαν 27 Μαρτ. διά Βαλπαραϊζον
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	56	8424	έφθ. Γκρέις Χάριμπορ 6 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άργει Ελευσίνα ἀπό 17 'Οκτ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	άργει Μπρούτζες ἀπό 11 'Ιαν.
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	διπλήθε Κων/πολιν 4 'Απρ. διά Ραθένναν
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	όδ. Τυπάλδου	30	7924	έφθ. Μορμούγκας 29 Μαρτ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱόν. Δ. 'Ιγγλεσ'	42	7035	διπλήθε Ντόθερ 30 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	όδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Χαβάνα 31 Μαρτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διπλήθε Ν. 'Υόρκην 2 'Απρ. διά Πόρτ 'Αρθουρ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ.Χ. πατέρας	43	7244	άργει Πέραμα ἀπό 18 Μαρτ.
ΚΑΔΙΟ Σ.	Καδίω Σιγάλα	17	2032	άνεχ. 'Αγιον Φραγκιάκον 24 'Ιαν. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράοχος κλπ.	13	1877	άργει Πειραιά ἀπό 16 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζενάγκας»	57	9092	έφθ. Μορμούγκας 29 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 30 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΑΜΑΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	56	6538	άνεχ. Χαβάνα 31 Μαρτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	όδ. Ποταμιάνου	19	5182	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 30 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Μπρούτζες ἀπό 28 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Βόλον 20 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράτσου	44	7198	εις Πειραιά ἀπό 23 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Απρ. διά Καρθαγένην
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 4 'Ιαν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 2 'Απρ. διά Ούζαν
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	άργει Ελευσίνα ἀπό 27 'Ιαν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνδούσουραν ἀπό 11 Μαρτ.
ΚΟΡΑΙΑ III.	όδ. Γ. Δομεστίνη	34	1802	διπλήθε Πόρτλαντ 28 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΟΡΩΝΙΟΝ	όδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ.
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρον ἀπό 15 'Οκτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ντιαμάντη»	55	6110	άνεχ. Βικτωρίαν 2 'Απρ. διά 'Υμουίντεν
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Σεμαινόυς 31 Μαρτ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6496	άνεχ. Κιουραδό 30 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άργα»	56	9086	άνεχ. 'Αμβούργον 3 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Χ.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άργει Πέραμα ἀπό 26 'Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Αμπελάκι ἀπό 13 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλινός	45	7176	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 2 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	έφθ. Σαιν Τζών 4 'Απρ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος - Δούκας	25	964	εις Τραπεζούντα 10 'Απρ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	έφθ. 'Αμβούργον 2 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	όρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνδούσουραν ἀπό 27 Αύγ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	άδ. Φοι. Κυρτάτα	22	2225	άνεχ. Αδεν 2 'Απρ. διά Σουέζ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Μαρτ. διά Τσάναρα
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάτοπς	24	1556	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	άνεχ. Πειραιά 5 'Απρ. διά Γένοβαν
ΛΙΑΝ	N. Νομικός - Νάκος	11	1459	άργει Πειραιά ἀπό 22 'Ιαν.
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5525	άργει Κέαν ἀπό 4 Δεκ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγ. Υ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Ρότερνταμ 2 'Απρ. διά Βρέμην
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	άνεχ. Τόκιο 23 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΜΑΙΟΤΙΣ	όδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Αμπελάκι ἀπό 3 Δεκ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λιοσαβίνα ἀπό 4 θερ.
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άργει Ρέτζιο ἀπό 14 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρής»	21	6703	άργει Αμπελάκι ἀπό 3 Μαρτ. 1957
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άργει Ρότερνταμ ἀπό 6 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Μπλακγουώντερ ἀπό 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 24 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Θωων Κ. Λέφας Τετενές»	43	2400	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	'Ιω. Λάτοπς	20	6490	άργει Πέραμα ἀπό 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άργει Πειραιά ἀπό 1 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 5 Μαρτ.

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO. LTD

33 RUE MAZENOD MARSEILLES TEL: CO 88-10 & CO 88-11

ALL DECK & ENGINE STORES

GAMLEN CHEMICAL TREATMENTS • REFRIGERANTS (FREON-12)

PACKINGS & JOINTINGS
BELDAM ASBESTOS CO. LTD.

AGENT

DISTRIBUTOR



GREEK DEPT: MR BETSIS

ΜΑΤΡΩΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9138έφθ. Μπουένος "Άυρες 31 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέοντς - Παπάζογλου	16	2081έφθ. Οξελόσονυτ 29 Μαρτ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτυρ Κ. Δρακούλης	41	7157 άνεχ. Τάμπαν 19 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάβες»	57	9200 άνεχ. Κόμπε 7 'Απρ. διά Βαγκούμπερ
ΜΙΧΑΗΛΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7207 άργει Ντόρτρεχτ άπό 13 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου	44	7176 άργει Ρίθερ Μπλακουσώτερ άπό 6 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμι. Ν. Άμερ.	34	2709 διήλθε Λάς Πάλμας 5 'Απρ. δι' Άργεντινην
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345 άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	Λουζής	43	7264 άργει Καλάμας άπό 20 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991 άργει Βαλτιμόρη άπό 4 'Ιαν.
ΝΕΑ ΥΩΡΗΣ	έτ. «Εὐγενία»	43	7264 άνεχ. Μπρεμερόφεν 4 'Απρ. διά Χάρηρν
ΝΕΔΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261 διήλθε Κωνατάντζαν 4 'Απρ.
ΝΕΣΤΟΣ	Π. Λαπατάς	20	1331 έφθ. Ευδέν 26 Μαρτ. διά Μπρούτζες
ΝΕΦΕΛΗΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205 άργει Ζεεμπρούγκε άπό 22 Δεκ.
ΝΗΡΕΥΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176 άργει Πειραιᾶ άπό 9 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης	43	7176 άργει Πειραιᾶ άπό 26 'Ιαν.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7244 άνεχ. Σιεμφουέγκος 29 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ε. Κουλουκ. - Ι. Καϊρος	43	7233 άνεχ. Λουγκέρκπιν 2 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	41	7176 έφθ. Πάτρας 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216 διήλθε Λάς Πάλμας 2 'Απρ. διά Μπουένος "Άυρες
ΟΘΩΝ	έτ. «Εψιλόν»	58	6750 εις Αγγλιαν., ύπο συμπλήρωσιν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231 άργει Αμπελάκι άπό 24 Αύγ.
ΟΛΓΑ	χανιώρη	43	7133 άργει Γάνδην άπό 26 Μαρτ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	χανδρή	43	7135 άργει Γάνδην άπό 3 Φεβρ.
ΟΝΤΡΥ	Άντ. Παπαδάκης	57	9000 έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. (δοκιμαί)
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	έτ. «Ιαμίνη»	20	7581 άργει Φλώσιγκ άπό 14 'Ιαν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367 διήλθε Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. δι' Εμδεν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217 έφθ. Λιβόρο 1 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176 διήλθε Βιραλτάρ 23 Μαρτ. δι' Ήνωμένος Πολιτείας
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Ελληνική»	56	2745 έφθ. Φίλαδελφίειον 30 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Α. Καραδίας	43	7176 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176 διήλθε Παναμάν 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244 άργει Κυνόσουραν άπό 20 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Εύπλοια»	45	9942 έφθ. Ταμπίκο 6 'Απρ.
ΠΕΡΙΚΑΙΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754 ΕΒΥΘΙΣΘΗ εις Λιβυκόν πέλαγος
ΠΑΣΙΟΥΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176 άνεχ. Βοοτώνην 2 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΠΑΣΙΟΥΚΕΚΟΓΕΡΟΠ	Δ. Πατέρας	57	12200 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Πασιούκεκογκέρορ»	57	10314 διήλθε Μπισόν Ροκ 2 'Απρ. διά Βρέμην
ΠΕΤΡΟΣ	Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3861 άνεχ. Μαρακάμπο 26 Μαρτ. διά Γκουάντα
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Υιοί Π. Γουλανδρῆ	44	11762 διήλθε Παναμάν 31 Μαρτ. (άπο 'Αρούμπαν)
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258 άργει Κολάμας άπο 28 'Ιαν.
ΠΙΝΑΟΣ (δεξ.)	έτ. «Αθνᾶ»	44	7207 άνεχ. Οζάκαν 22 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Τζένερολ θίνανς»	22	7053 άργει Αμπελάκι άπο 23 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	«Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154 άνεχ. Τάνι 3 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193 άργει Πειραιᾶ άπο 25 'Ιαν.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213 έφθ. Μπουένος "Άυρες 4 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	έτ. «Φιλίόρι»	43	7124 άργει Πειραιᾶ άπο 25 'Ιαν.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Βαγιάνης & Σια	16	1808 εις μεταφοράς 'Ελλαδος-Μαύρης Θαλάσσης
	έτ. «Άλλαριζ»	55	16718 έφθ. "Αμστερνταμ 28 Μαρτ.
ΡΙΤΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412 άργει Πέραμα άπο 16 Δεκ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176 άργει Γάνδην άπο 2 'Απρ.
ΡΙΟΔΗΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923 έφθ. Λινκίνον 27 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	18	5563 άνεχ. Πούντα Καρντόν 20 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΜΟΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7268 άνεχ. Καρντένας 28 Μαρτ. διά Κρατικήν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176 άργει Πέραμα άπο 29 'Ιαν.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα Ελένα»	19	2472 διήλθε Κων(η)πολίν 29 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πριντεζής	28	1660 διήλθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΣΟΥΕΖ	Ίω. Λάτοπς	24	1564 άργει Πέραμα άπο 5 Μαρτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Nik. Παπαδάτος	22	2201 άργει Αμπελάκι άπο 20 Αύγ.
ΣΟΦΙΑ Τ.	Τουσιούνκας	21	933 εις Σουδίαν, ύπο παραλαβήν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789 άνεχ. Καλκούταν 6 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878 διήλθε Λάδεντ 28 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223 άργει Σύνορον άπο 5 'Ιαν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176 άργει Βαλτιμόρην άπο 19 'Ιαν.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244 άνεχ. Βρέμνη 21 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμμι.	40	7637 άργει Πέραμα άπο 29 Σεπτ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	Mix. Καραγιώργης	24	877 εις Πειραιᾶ άπο 30 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Ευγενία I. Χανδρή	43	10448 άργει Ρέτζιο άπο 19 Μαρτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπατοίφικ»	56	2745 άνεχ. Ν. Υόρκην 29 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΤΡΙΤΩΝ	Δ. Γράτσοι	44	7207 έφθ. Όντεν 27 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Kληρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557 διήλθε Βιραλτάρ 8 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783 άργει Πειραιᾶ άπο 19 'Ιαν.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίωνι»	57	9950 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάπτης	27	755 έφθ. Σοιεζ άπο 20 Φεβρ.
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Φουντής	07	1117 άργει Πέραμα άπο 28 'Ιαν.
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «ΕΛ-Μέση»	37	1230 άνεχ. Πειραιᾶ 9 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	(Κάσος) Α. Ε.	45	7240 άργει Σύνορον άπο 12 Δεκ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176 έφθ. Βανκούμπερ 4 'Απρ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	(Κάσος) Α. Ε.	44	7176 άργει Σύνορον άπο 13 Νοεμ.
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10748 άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζάς	55	8225 άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Βαλτιμόρην

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

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

ΔΙΣΙΣ Α.Λ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ. — Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α'. Β'. Γ'. ΤΑΞΕΩΣ

'Η Δ/σις των Φροντιστηρίων Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ φέρει εις γνώσιν των υποψηφίων Μηχανικών Γ'. τάξεως, ώστι τα μαθήματα διά τάς έξετάσεις, του Αύγουστου έ. έ. ήρχισαν. 'Η μακρά μας φροντιστηριακή πείρα, το έπιλεκτον και πολυτιληθες διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν Φροντιστηρίων ἀποτελούμενον ἀπό ἄξιωματικοὺς τοῦ Β. Ν. ἐνέργειας καὶ ἀπό πετειραμένους καθηγητάς, καθὼς καὶ τὸ ἐπιστημονικὸν κατηρτισμένον πρόγραμμα, ἔξασφαλίζουν τὴν τελείων προπαρασκευὴν τῶν υποψηφίων καὶ ἔγγυωνται τὴν ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς έξετάσεις. Οι προπαρασκευάζουμενοι παρ' οἵμων υποψηφίοι, ὅχι μόνον ἐπίτυχανον κατὰ τὰς έξετάσεις με ποσοστὸν ἐπιτυχίας ποὺ ἔγγιζει ΠΑΝΤΟΤΕ τὸ 100 %, ὀλλὰ καὶ πλειστοὶ ἔχισι τούτων ἀριστεύουν. Τὰ συγγράμματα, δόλων τῶν μαθημάτων τῆς έξεταστέας ὑλῆς τοῦ νομού, εὐληπτα καὶ ἐπιστημονικῶς συντεταγμένα καθιστοῦν τὴν προπαρασκευὴν τῶν μαθημάτων μαζὶ σηντον καὶ ἀποδοτικήν.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΗΜΗΜΑΤΑ ΜΕ ΠΟΛΥΩΡΟΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΝ.

Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ τμῆμα πληροφοριῶν ΕΝΤΕΛΩΣ ΔΩΡΕΑΝ ἐπὶ τῶν προσόντων καὶ λοιπῶν δικαιολογητικῶν διά τὰς έξετάσεις.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ · Τὰ μεθήματα τῶν υποψηφίων Μηχανικῶν Α'. Β'. τάξεως διά τὰς έξετάσεις ΑΠΡΙΛΙΟΥ συνεχίζονται.

ΓΡΑΦΕΙΑ — ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Βασ. Κων/ου 54 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 471-633.

ΑΦΡΟΣ	έτ. «Πίο Βαλιόζο»	44	7198	άργει Φλωσιγικά από 16 Φεβρ.
ΒΑΛΑΜΑΡ (δεξάμ.)	έτ. «Τσεύκικαλη»	30	9720	άργει Ν. Υόρκην από 12 Αύγ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπιέλαντρη»	43	7229	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Λά Γκουαγιάρι»	44	7211	διπλής Παναμάν 19 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Μαραθεντούρα»	19	6438	άργει Μίλφορντ Χάφεν από 19 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άργει Αμετερνταμ από 24 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιθωλήνη»	44	7242	άργει Πειραιᾶ από 5 Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βιοτα»	55	10507	ανεχ. Φάλμουθ 3 Απρ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιπο»	12	5944	ανεχ. Μορμουγκάλ 6 Απρ. διά Ριγιέκαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	αργει Φλένονμπουρκ από 1 Μαρτ.
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρλίντο»	57	21000	αργει Ιννοσίμα από 12 Φεβρ.
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7253	άργει Νιούπορτ από 16 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδυρο.)	έτ. «Γκλόμπιο»	20	7631	ανεχ. Ταουκούμι 30 Μαρτ. διά Χόγκ Κόνκ
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολιορέα»	10	8089	διπλής Γιβραλτάρ 5 Απρ. διά Σπαλάτον
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει Αμδουργον από 7 Δεκ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτομάντε»	52	11362	άργει Ελευσίνα από 28 Οκτ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγαίον»	09	2890	άργει Ελευσίνα από 13 Φεβρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. Ι. Γουλανδρῆς	57	28200	ανεχ. Ράς Τανούρη 11 Μαρτ. διά Μένα Σαούδ
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθ.)	έτ. «Ινσουλαρη»	44	7058	ανεχ. Χάμπτον ρόδης 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βιοτα»	57	12123	έφθ. Φάλμουθ 30 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 15 Ιαν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άργει Σύρον από 23 Δεκ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8638	ανεχ. Έμδεν 28 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Άντες»	56	9462	έφθ. φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ.
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	ανεχ. Βρέμην 2 Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7149	άργει Βρινδήσιον από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άργει Ρόττερνταμ από 5 Νοεμ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άργει Μπρούτζες από 2 Φεβρ.
ΓΕΦΩΒΙΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μιραμάρη»	18	5210	έφθ. Ντόρτρεχτ 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθ.)	έτ. «Σέντρολη»	45	7253	διπλής Παναμάν 25 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιλα»	27	5407	άργει Πέραμα από 15 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	έφθ. Σεμαίνους 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Πιρέο»	16	1449	άργει Πειραιᾶ από 16 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	ανεχ. Πόρτλαντ (Με) 27 Μαρτ. δι' Αμμουαίν Μποϊν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	όδ. Λύρα	55	10490	ανεχ. Μπαχρέιν 6 Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	εις Χάμπτον ρόδης από 29 Μαρτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άρκουλη»	22	571	ανεχ. Αδεν 28 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άργει Πέραμα από 28 Οκτ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	έφθ. Έμδεν 2 Απρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιούνιον»	28	6610	έφθ. Μορμουγκάλ 16 Μαρτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	διπλής Παναμάν 27 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	42	7303	ανεχ. Μπειρά 19 Μαρτ. διά Βαλιμόρην
ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	ανεχ. Λειζένς 31 Μαρτ. διά Σπάττηλ
ΓΚΑΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Πάλμαρη»	43	7252	έφθ. Ρεσιφ 19 Μαρτ.
ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Τοσέτερ Όρε»	43	3304	ανεχ. Βαλιμόρην 26 Μαρτ. διά Ληττήλ Νάρρου
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μίντ Άτλαντικ»	43	7229	διπλής Θεούταν 4 Απρ. διά Κολόμπο
ΓΚΟΥΛΦΟΓΟΤΕΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει Ελευσίνα από 17 Ιαν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	έφθ. Οζάκαν 27 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιθ.)	όδ. Γουλανδρῆς	56	8800	ανεχ. Χάμπτον ρόδης 1 Απρ. δι' Αμβέροαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	όδ. Γουλανδρῆς	57	8800	ανεχ. Μπρεμερχάφεν 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	ανεχ. Χάμπτον ρόδης 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Μάγκνα»	57	9640	άργει Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΤΙΓΚΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούτζες από 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΤΙΓΚΟΥΝΤ (δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΤΙΓΚΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	52	20131	διπλής Γιβραλτάρ 1 Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	διπλής Φιλαδέλφειαν 1 Απρ. διά Νύναχαμν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	54	27812	άνεχ. Περού 29 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ. διά Περού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20422	διπλής Περού 29 Μαρτ. διά Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανοεσάνικ»	55	25317	διπλής Σουεζ 2 Απρ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	διπλής Σουεζ 5 Απρ. διά Περού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΓΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διπλής Γιβραλτάρ 1 Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	13751	διπλής Φιλαδέλφειαν 3 Απρ. διά Περού. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	53	20536	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Θώρι»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τοέστος Μπαινί	57	25489	άνεχ. Περού. Κόλπον 3 Απρ. διά Χάθρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλής Σπήτκεντ 1 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπέλμουντ»	56	26031	διπλής Φιλαδέλφειαν 4 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Λάτζιον»	57	24883	εις Θείουν 35.51 Β. - 21.33 Δ. Απρ. 1 διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26032	άνεχ. Περούκόν Κόλπον 27 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίγι Ούιλλ Μπαινί»	57	26031	διπλής Φιλαδέλφειαν 2 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25000	διπλής Σπήτκεντ 1 Απρ. διά Φίλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	52	20125	διπλής Σπήτκεντ 7 Απρ. διά Περού. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλητ Λάτζιον»	43	7244	άργει Μπρούτζες από 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλητ Λάκο»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλητ Λόγιατλου»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλητ Λόρ»	44	7255	άργει Μπρούτζες από 8 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	49	17736	διπλής Πόρτ Σαιδ 28 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	27902	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Απρ. διά Περού. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	άνεχ. Μπανίας 2 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	49	10892	άνεχ. Λίθανον 1 Απρ. διά Λάδσεντ

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθύμεοι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΤΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ Ακτὴ Μισούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Χαδάναν 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20731	διπλής Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Γιβραλτάρ άνεχ. Περο. Κόλπον 1 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΪ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	εις Μάλμη, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	Στ. Νιάρχου	58	14000	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερ	57	25000	άργει Σκαραμαγκάν όπο 10 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν όπο 26 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιμ»	43	10577	έφθ. Είδονμάσο 27 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (Λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 3 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (Λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Ήστκαρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλής Πουέρτο Ρίκο 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντόροετ»	57	10449	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	εις ον 5.25 B.-46.4 Δ., 'Απρ. 2 διά Ριον 'Ιανέιρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόλλα»	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν όπο 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανσόπορτερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν όπο 17 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τράβελλερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν όπο 29 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόπιν	43	10448	άνεχ. Ντουάλα 26 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόψου	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν όπο 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρούθ	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν όπο 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν όπο 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν όπο 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΠΙΣΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10570	άργει Σκαραμαγκάν όπο 17 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν όπο 9 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν όπο 31 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν όπο 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΔΕΡΑΝΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 Μαρτ. διά Χάθρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλής Σουέζ 6 'Απρ. διά Χεύζαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Πενάγκ 14 Μαρτ. διά Ράιρι
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	άνεχ. Λίθερπουλ 20 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΓΡΑΝΑΔΑ (Λιθ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	έφθ. Τριπολί 27 Μαρτ.
ΔΑΦΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Χιαν»	45	7255	άνεχ. Μανζανίλα 8 Μαρτ. διά Γκουαγιάμας
ΔΕΛΦΙΝ (Λιθ.)	έτ. «Ριο 'Αντον»	45	7252	έφθ. Ριγιέκαν 10 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπολα»	44	7216	έφθ. Λονδίνον 28 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθ.)	έτ. «Γουέστ - Αφρικαν»	55	6100	άνεχ. Μπέλφαστ 1 'Απρ. διά Κείπ Χάττερας
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας όπο 16 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (Λιθ.)	έτ. «Σφράγικ»	43	7005	άργει Ρόττερνταμ όπο 8 Νοεμ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)	έλληπνικα συμμέροντα	27	4824	άργει Κυνόδουραν όπο 23 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Λιθ.)	έτ. «Καρντενζά»	55	10360	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	43	7260	άργει Μπρούτες όπο 25 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Πέρο. Άρθουρ 26 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΕΒΕΡΕΣΤ (Λιθ.)	έτ. «Γουορλντουάιν»	43	7031	άργει Πέραμα όπο 13 Σεπτ.
ΕΒΗ (Λιθ.)	έτ. «Μπάλκ»	43	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	άνεχ. Κουίνάνα 27 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (Λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΒΗΚΥΝΙΩΝ	έτ. «Σάν 'Εμπλιο»	44	8247	άνεχ. Πουέστο 'Ορντάς 18 Μαρτ. διά Κλάιντ
ΕΒΗΛΙΖ (Λιθ.)	έτ. «Ριο Καρίμπια»	44	8327	διπλής Κινέτα 26 Μαρτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σικρέστ»	44	7253	άνεχ. Λιπτήλ Πέντρο 28 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΘΝΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	εις Πειραιάδ όπο 8 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	άργει Ρόττερνταμ όπο 6 'Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	άργει Πέραμα όπο 22 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	άνεχ. Νιούπορτ 4 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΙΡΗΝΗ Δ. (Λιθ.)	έτ. «Ελτράνοπτρ»	56	10289	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 4 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέρδο Μούντο»	41	7289	εις Τεργέστην (έπιοκεναι)
ΕΛΑΙΝ - MAFIA	έτ. Π. Βράγκου	38	2588	άργει Νιούπορτ όπο 2 Δεκ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚΗ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Σιδώνα 1 'Απρ. διά Βρέμην
ΕΛΕΝΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Βιστό Ριος»	36	8064	άργει Αμπελάκι όπο 10 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντη»	44	7213	άνεχ. Λονδίνον 28 Μαρτ. διά Κιουρασό
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Παπαχριστίδην	57	12500	άργει Εγένοβαν 5 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	εις Αμστερνταμ όπο 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλιαρ»	30	4123	έφθ. Επικονίδη 2 Απρ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Λιθ.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7138	εις Αμστερνταμ όπο 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ (Λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Λιπτήλ Πέντρο 2 'Απρ.
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	άργει Σύρον όπο 13 Φεβρ.
ΕΛΜΙΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άργει Φάλμουθ όπο 2 'Ιαν.
ΕΠΑΠΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	έφθ. Λίθερπουλ 4 'Απρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσόπασιφικα»	43	7207	διπλής Κων. πολιν. 29 Μαρτ. δι. Οθόνοδον
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Βιβάλετη»	28	2407	άργει Σύρον όπο 28 'Οκτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ»	42	7058	άργει Μπάρρου όπο 19 Σεπτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Ν. 'Ορκην 29 Μαρτ. διά Νταλχάουζ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατοιφέρους»	43	7264	

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Έλληνικοῦ έφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION

LIMITED
ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

Εποπτεία
Επισκευών
Μετασκευών
και
Ναυπηγήσεων

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

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: "ΜΑΝΙΛΑ,"

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

Η μόνη Έλληνική φίρμα ἐν KUWAIT

ALI AL MULLA KUWAIT

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

"Αμεσος έξυπηρέτησις - Τιμαι συμφέρουσαι

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "GENERALCO," KUWAIT P.O.BOX 353

ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτη. «Λόγγυος»	41	7122	άργει Κάρδιφ άπό 28 'Οκτ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (Λιβ.)	έτη. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ άπό 19 Φεβρ.
ΕΝΤΥ (Λιβ.)	έτη. «Έντυ»	25	3320	διπλής Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΠΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Αλθάρες»	44	7176	άργει Φάλμουθ άπό 23 Δεκ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτη. «Στάρι»	26	3503	έφθ. Τεργέστην 1 'Απρ.
ΕΣΣΠΕΡΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Άτλαντις»	57	10317	άργει Βαλτιμόρην άπό 28 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Μαροφάρ»	27	5843	άνεχ. Μπάκαπορτ 30 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτη. «Οσεαν»	42	6975	διπλής Πιούμπιο 28 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (Λιβ.)	έτη. «Οράιον»	56	10053	διπλής Παναμάν 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (Λιβ.)	έτη. «Πόλες Σάντος»	57	8800	έφθ. Σαουάμπτον 29 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτη. «Ατλάντικ Οίλ»	54	18730	διπλής Σουέζ 29 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Νέποτου Τάνκερς	56	30150	άνεχ. Περαικόν Κόλπον 4 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτη. «Γκόλφο Ντεζέαντο»	44	7264	έφθ. Χιουστόν 7 'Απρ.
ΕΥΡΑΛΑΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Σάν Νικόλας»	57	8800	άργει Ρόττερνταμ άπό 3 Δεκ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (Λιβ.)	έτη. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτη. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Περο. Κόλπον 30 Μαρτ. διά Κιασιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτη. «Σάν Νικόλας»	47	7176	ζ ει. 'Αργοστόλιον άπό 23 Νοεμ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτη. «Μπαζιλίου»	57	8775	έφθ. Αμμέρσαον 2 'Απρ.
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Πουέστ Ατλάντικ»	36	9927	έφθ. Τάμπαν 2 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΙΠΟΛΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Πουέστ Ατλάντικ»	41	7874	άργει Καρθαγένην άπό 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτη. «Σάν Αντώνιο»	45	7170	έφθ. Σαδόναν 7 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (Λιβ.)	έτη. «Σάν Μπαζιλίου»	56	8985	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδας 24 Μαρτ.
ΕΦΗ (Λιβ.)	έτη. «Μαλάγια»	43	7194	εις Πειραιά άπό 27 Μαρτ. (έπισκευα)
ZANE B. Λ. (Λιβ.)	έτη. «Λόγκη Σπίτης»	43	7282	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ.
ZANO (Αιθιοπ.)	έτη. «Ζαννής»	08	1982	άνεχ. Σουέζ 19 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΖΕΟ Γ. (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Βεσούποικιο»	44	10641	άργει Τζάκοσνβιλ άπό 29 Δεκ.
ΖΕΟΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτη. «Ζέψυρος»	43	7231	άργει Φλώισιγκ άπό 7 Σεπτ.
ΖΕΟΥΡΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Οὐλάτραμάρ»	44	4296	άνεχ. N. 'Υόρκην 3 'Απρ. διά Πουέρτο Μπάρριος
ZINI (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. Ατυχίδης	20	7638	άργει Γενόβαν άπό 15 Φεβρ.
ΗΓΚΛ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Αφρικαν Κέρριερα»	43	8318	άργει Βρέστην άπό 24 'Ιαν.
ΗΛΙΑΣ (Λιβ.)	έτη. «Ηλίας»	42	7025	άνεχ. Μόζ 25 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτη. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 3 'Απρ. διά Βέλγιον
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 28 Μαρτ.
ΘΑΡΡΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Ορίζων»	56	10316	άργει Βαλτιμόρην άπό 10 'Ιαν.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (Λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	εις Νορβηγίαν, υπό παραλαβήν
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτη. «Αιλά Μπέλλα»	28	2407	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτη. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Λιττόρι Πέντρο 1 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτη. «Δώρα»	45	7151	άνεχ. Οζάκαν 17 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	έτη. «Μάρη Μπάν»	42	6997	άργει Ρόττερνταμ άπό 27 'Οκτ.
ΘΕΟΚΥΤΩΡ (Λιβ.)	έτη. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Πόρτλαντ ("Op.") 27 Μαρτ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (Λιβ.)	έτη. «Μοντεζέσιουμα»	43	7132	άργει Πειραιά άπό 28 Νοεμ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Κομέρρισαλ»	43	7188	άνεις Σύρουν άπό 7 Δεκ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (Λιβ.)	έτη. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Λάντεριτζ 7 'Απρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτη. «Κομέρρισαλ»	43	7185	άργει Σύρουν άπο 15 'Οκτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδα)	έτη. «Εύτολμια»	43	7176	άνεχ. Σαδάνναν 27 Μαρτ. διά Κιουρασάο
INTAS ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτη. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Όραν 5 'Απρ. διά Καράτοι
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤΕΡ (Λιβ.)	έτη. «Μαιφάρι»	56	10410	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτη. «Νάδικ Κριότομπαλ»	44	7176	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 7 'Απρ. δι' Αμπιντζάν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτη. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 25 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λιβ.)	έτη. «Μαιφάρι»	56	10422	άνεχ. Γιοκοπούκαν 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτη. «Τρανόσεαν»	53	15826	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτη. «Νάδικ Κριότομπαλ»	44	7196	διπλής Σουέζ 7 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτη. «Τρανόσεαν»	53	13485	εις Σιγκαπούρην, υπό παραλαβήν
ΙΟΥΔΑ (Λιβ.)	Γ. Χατζηλίδης	44	7223	άνεχ. Καλάμας άπο 31 'Ιαν.
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτη. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	άνεχ. Καλάμας άπο 27 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Κάρον Ατλάντικ»	56	10122	άνεχ. Καλάμας άπο 15 'Ιαν.
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Χάρρο»	58	13750	έφθ. Τόκιο 1 'Απρ. (διά Λός "Αντζελες")
ΚΑΙΤΗ	έτη. «Κορεαντόρ»	43	7176	εις Κιελόν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΙΤΗ Δ. (Λιβ.)	έτη. «Πλατοφίκας»	41	7176	άργει Φάλμουθ άπο 13 'Ιαν.
ΚΑΛΛΑ (Λιβ.)	έτη. «Μαρίν Τράσιορτη»	57	8650	έφθ. Αλεξανδρείαν 29 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (Λιβ.)	έτη. «Αουρόρα»	57	8758	εις Ρόττερνταμ άπο 12 Μαρτ.
ΚΑΛΦΑ	έτη. «Κάλφα»	26	2031	άργει Αμμέρσαον άπο 18 'Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτη. «Αρεκούπιτα»	43	7257	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Απρ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτη. «Κανόπους»	44	7138	άργει Ρίθερ Στόρου άπο 23 'Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Οσεάνικ»	53	12897	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτη. «Τράνοπορτη»	41	5588	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδας 30 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτη. «Κρήνη»	43	1790	άργει Αμπελάκι άπο 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτη. «Φιόντζα»	56	10015	έφθ. Μορμουγάκι 11 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΟΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτη. «Πουντεφιονίδη»	24	5185	άνεχ. Δουγκέρκην 3 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	έτη. «Φιόντζα»	56	10015	διπλής Φιβραλτάρ 27 Μαρτ. δι' Αμδούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεχ. Ειδονιάσου 5 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτη. «Λουνίδη»	19	5173	άργει Καλάμας άπο 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτη. «Λουνίδη»	20	6157	άργει Καλάμας άπο 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτη. «Τράμπη»	55	8798	άνεχ. Δουγκέρκην 3 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτη. «Σάντο Κυριακή»	20	1606	διπλής Σουέζ 5 'Απρ. διά Μεσσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτη. «Τράμπη»	54	8005	άνεχ. Ειδονιάσου 5 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτη. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Καλάμας άπο 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτη. «Λίμπανο»	43	7281	άργει Καλάμας άπο 11 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Τράμπη»	55	8799	έφθ. Μορμουγάκι 12 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβ.)	έτη. «Κρίναι»	57	9235	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	έτη. «Ίρις»	42	6782	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Τεργέστην
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (Λιβ.)	έτη. «Αντόρη»	43	7129	διπλής Ντόρερ 21 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	8325	διπλής Θεύντα 23 Μαρτ. διά N. 'Υόρκην
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτη. «Γιουρόπο»	44	7123	άργει Καλάμας άπο 14 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (Λ.)	έτη. «Εβρέισα»	58	8961	εις Ριγιάν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (Λιβ.)	έτη. «Κορτέζη»	43	7161	άργει Ελευσίνα άπο 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (Λιβ. δεξ.)	έτη. «Στάρη»	31	8873	άνεχ. Ταμπικό 1 'Απρ. διά N. 'Υόρκην

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM P.O.B. 116 TEL. 2450	PORT SUDAN P.O.B. 184 TEL. 2450	WADI HALFA P.O.B. 69 TEL. 90	PIRAEUS RIZARI BUILDING TEL. 40175
ALSO IN DJIBOUTI P.O.B. 15 TEL. 281	MASAWA P.O.B. 6 TEL. 187	A S S A B P.O.B. 63 TEL. 8	ADDIS ABBEBA P.O.B. 312 TEL. 2311
ADEN (CAMP) P.O.B. 55 TEL. 681	THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED	CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"	

UNDER THE STYLÉ:

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άργει Τάραντα από 16 Νοεμ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	άργει Πειραιά από 29 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Μπρούτζες από 5 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 11 Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλοιάρι»	37	7991	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Μαρτ. διά Σαββόνα
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Παναμά»	42	7290	διπλής Παναμάν 7 Απρ. διά Μάντζεστερ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Απρ.
ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άργει Μπερντάλαντ από 14 Δεκ.
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόεσσα»	18	3335	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Μαρτ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	εἰς μεταφοράς Σουέζ-Ράς Κάριμ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	έφθ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	10632	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΠ'Κ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Αμπατάν 28 Μαρτ. διά Μομπάσαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Παλιώρα»	53	5826	άργει Ντάρτμουθ από 20 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	άργει Φάλωσι θ από 15 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέα»	55	18210	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 30 Μαρτ. διά Πόλομπορο
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πριμουλαν»	43	7027	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διπλής Ρότερνταν από 7 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άργει Βατιμόρην 25 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Άτλαντικα»	44	7054	έφθ. Τερέσπον 7 Απρ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Κιουρασάο 21 Μαρτ. διά Σηροπορ
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νέπουν»	22	7765	άργει Πειραιά από 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Καλάμας από 4 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Απρ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	έτ. «Ούντγουαρντ»	58	29000	έφθ. Χιούστον 6 Απρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Αγίου Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβλαλέτη»	24	5789	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Απρ. διά Κάσσα 'Αϊλαντ
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐν»	57	10200	άργει Ντάρτμουθ από 13 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Ματάντας
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νουέδα Βιστα»	46	8257	διπλής Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Μπόναν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Πλαναρέν - Εουρόπα»	57	9400	άργει Ρόττερνταμ από 18 Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναρέν - Εουρόπα»	54	11200	εἰς θέσιν 17.38 Β. 117.52 Δ. Μαρτ. 26 δι' Ιντσόν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πλαναρέν-Εουρόπα»	57	9400	άνεχ. Κιάλθεστον 28 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Πλαναρέν-Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Αμβούργον 28 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναρέν-Εουρόπα»	55	11380	άργει Κάρδιο από 30 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΥΠΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Πλαναρέν-Εουρόπα»	55	8690	διπλής Σάντεκ 30 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκραμόα»	44	7244	έφθ. Αγίου Θραγκίσκον 5 Απρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζά Άντη»	56	10580	έφθ. Βορμάν 2 Απρ.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπάχι Σαλίνας»	44	7190	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άργει Τάραντα από 26 Φεβρ.
ΝΤΟΡΣΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10200	
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστεανίκα»	54	8062	
ΟΛΚΑΤ (λιθ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσοσταλάντικα»	53	17362	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13652	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΓΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	11298	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτις»	53	14009	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17725	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΪΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13678	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13934	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13713	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	55	18790	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	20595	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13580	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσάντο»	54	20611	
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοδάρο»	43	7028	
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσια»	12	2174	
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	55	20616	
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς»	52	12065	
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιθλλ»	43	7176	
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπάιν»	43	7194	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΟ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	42	7221	
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ	έτ. «Αουνταν»	23	7246	
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS PIRAEUS - GREECE Teleph 475652 80851 40798

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣΑκτή Ποσειδώνος 3—Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798
Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:

4 7 4 2 3 7

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ :

"ΤΗΕΡΑΡΑΠΑΤΕΡΑΣ", ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΤΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΙΜΕΓΑΡΟΝ ΕΑ-ΠΑ

ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λή Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδα ἀπό 4 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανια»	32	6430	άνεχ. Μπάρμπαντος 29 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζη»	19	5701	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 18 Αύγ.
ΟΥΡΑΓΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Όρια»	56	12807	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
Π. ΠΡΕΚΑ (Λιθ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7224	άνεχ. Σεμπού 21 Μαρτ. διά Σάν Φερνάντο
ΠΑΓΙΔΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΛΜΑ (Λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 6 Θερ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμα»	20	5182	άργει Κέαν ἀπό 8 Ιαν.
ΠΑΝ	έτ. «Αριάς»	56	10486	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 17 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Απρ. διά Νιού Μπέντφορντ
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολιοκάλη»	26	4494	έφθ. Μορμουγκάο 29 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο 'Άλεγκρε»	56	16100	διπλήθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ (Λ.)	έτ. «Κασάνια»	58	10700	εις 'Ισπανίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	έτ. «Άκμες»	57	10000	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 31 Μαρτ. διά Τρέπορτ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Βαλιέντες»	55	9857	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Ελίκιζον Τράνσορπτ»	57	8500	άνεχ. Τάμπαν 5 'Απρ. διά Πουαδάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	άργει Φόβεν ἀπό 8 Θερ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	άργει Τάραντα ἀπό 23 Νοεμ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Μαρίνος — Φράγκος	20	6542	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 Ιαν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδλία»	29	6598	άργει Πέραμα ἀπό 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ριό Χόντο»	43	8474	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 17 Μαρτ. διά Μιδδλεσπρο
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	άργει Πειραιᾶς ἀπό 14 Μαρτ.
ΠΑΝΤΡ (παναρ.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα ἀπό 15 Μαρτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	άργει Μπάρρους ἀπό 9 Οκτ.
ΠΑΡΑΛΙΝΑ (Λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Φαγιάλ 28 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ	έτ. «Κοράλλι»	30	3805	άνεχ. Μορμουγκάο 24 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	διπλήθε Σουέζ 4 'Απρ. δι' Αγκύνα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)	έτ. «Πεγκόρο»	45	7202	διπλήθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Καράτοι
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Γουίντ»	44	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρε»	37	9933	άνεχ. Σασέπου 16 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ (Λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Πατωνίρ»	56	10060	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Γιούντινετ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Απρ. διά Γιαβάταν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Κοντίνεντάλη»	44	7254	άνεχ. Βαλτιμόρων 15 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Τσάλλεντζερ»	57	10173	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Μαρτ. διά Μπράκε
ΠΕΛΟΥ (Λιθ.)	έτ. «Σάμασοκ»	45	7054	άργει Σαβάνναν ἀπό 14 Δεκ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άργει Αμπελάκι ἀπό 28 Δεκ.
ΠΕΡΑ Α' Ι.Λ.Α.ΝΤ	έτ. «Μάντασκ»	36	7236	έφθ. Μιδδλεσμπρο 22 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (Λιθ.)	N. Γ. Λιδιάνος	58	6600	έφθ. Χάρτλεπουλ 2 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	έφθ. Ρουέν 30 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΣΗ (Λιθ.)	έτ. «Μονρόδιά»	56	8240	διπλήθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονπους»	55	15800	έφθ. Μορμουγκάο 16 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Αμύρεραν 1 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	10800	άργει Σύρον ἀπό 9 Οκτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	45	7056	έφθ. Μπουένος Αύρες 29 Μαρτ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	διπλήθε Λός 'Αντζελες 6 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Μυλμαΐν 27 Μαρτ.
ΠΛΑΝΕΤ (Λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 30 Μαρτ. διά Γλασκώνην
ΠΛΟΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Κάρδιφ ἀπό 29 Ιαν.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαίντ 'Ανάργυροι»	24	1435	άργει Κάρδιφ ἀπό 13 Μαρτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμᾶς»	54	9188	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 30 Ιαν.
ΠΟΛΙΚΟΣ (Λιθερ.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άργει Αμπελάκι ἀπό 9 Αύγ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Κοστ.)	έτ. «Γκρόμπαλς»	45	7159	άργει Φλώσιγκ ἀπό 21 Ιαν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (Λιθ.)	έλληνικά ουμφέροντα	57	8549	άνεχ. Αρούμπαν 30 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (Λιθ.)	έτ. «Άντρια»	57	9167	έφθ. Παλέρμον 5 'Απρ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	43	7257	έφθ. Βαστώνιν 10 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνας»	38	2646	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	έτ. «Νουέρα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρον ἀπό 29 Σεπτ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (Λιθ. δεξ.)	Μαρίνος — Φράγκος	21	7536	άργει Χόγκ Κόγκ ἀπό 29 Ιαν.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	43	10576	άνεχ. Βαλτιμόρων 27 Μαρτ. δι' Αμμουδιάν Μπαιν
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έτ. «Πουκούν»	36	7104	άργει Αμύρεραν ἀπό 31 Δεκ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	Μαρίνος — Φράγκος	22	6887	άργει Ρίθερ Μπλακουουτέρ ἀπό 24 Νοεμ.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράπορτ Όθερον»	24	4928	άργει Μασσαλίαν ἀπό 26 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (Λιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Μπέλφαστ 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΡΟΚΥΩΝ (Λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11500	άνεχ. Μπαντάρ Μασσών 21 Μαρτ. διά Κέπιν Τάουν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Προμηθέυς»	43	10448	άργει Σύρον ἀπό 1 Νοεμ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	άργει Πειραιᾶς ἀπό 29 Ιαν.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Προσπερίτυ»	44	7230	άργει Ζεεμπρούγκε ἀπό 4 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίγκουες»	44	7192	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΡΑΥΟΝΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	57	24000	άργει Φάλμουθ ἀπό 17 Ιαν.
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκας»	43	7243	έφθ. Μογκαντίσιο 24 Μαρτ.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (Λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	11	2255	άργει Φάλμουθ ἀπό 31 Ιαν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατοϊκία»	43	7112	άργει Φλώσιγκ ἀπό 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (Λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7111	άργει Μπρούτζες ἀπό 4 Μαρτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21050	άργει Ελευσίνα ἀπό 14 Ιαν.
ΡΟΥΛΑ (Λιθ.)	έτ. «Μαρκούιστα»	24	5509	άνεχ. Μαυρίκιον 27 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΡΥΘΜΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	εις Βαλτιμόρων ἀπό 8 Μαρτ.
ΣΑΒΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Σουπρεμ»	43	4233	έφθ. Χιούντον 6 'Απρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σάιντ»	44	7176	άργει Γάνδην ἀπό 20 Οκτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνκαλ»	30	4105	έφθ. Ταϊταγκόκ 23 Μαρτ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει Σπέτζιαν ἀπό 2 Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Πιοβίζια»	23	5372	άργει Σύρον ἀπό 13 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντνίο»	17	5685	άργει Συρακούσας ἀπό 23 Ιαν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	διπλήθε Κων/πολίν 31 Μαρτ. διά Νοβορωσίσκην
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	άργει Σπέτζιαν ἀπό 8 Οκτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 16 Ιαν.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	έφθ. Αμέρεραν 27 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άργει Ρίθερ Μπλακουουτέρ ἀπό 2 Δεκ.
ΣΑΝΘ (Λιθ.)	έτ. «Ρέκορτ»	42	7125	άργει Φάλμουθ ἀπό 14 Νοεμ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Ναυκόγια 12 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 30 Μαρτ. δι' Ερυθράν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	διπλήθε Παναρά 31 Μαρτ. διά Καλλάο
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει Κάρδιφ ἀπό 14 Σεπτ.

Telephone: PACIFIC 6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Cable Address: KARABROS
E. P. KARADONTIS, ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ROOM 404 - CREDIT FONCIER BUILDING
VANCOUVER 1, B. C.

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

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσία των Ελληνικών πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE

Phones: 28779
Private: 29065-34715

VENICE - ITALY

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ψάρια μηχανής, καταστρώματος
καὶ «TPANΣΙΤ»

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

Tel. Address:
"NEGRISCO,"

Telephone Nos office 3877
Private 84164

NEGRIS & Co.

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS

NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.

P. O. Box 663

COLOMBO

CEYLON

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΕΣ

ΤΗΑ ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔ." ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDTSÆM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
S.T. NAZAIRES • NANTES

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

LIVERPOOL: POLLEXFEN & CO. LTD., Chapel Chambers North
Telegrams: "POLLEXFEN." Telephone: CEntral 72067.

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: 1589, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

5765, FONTENOY STREET, LIVERPOOL, 3,
69, ST VINCENT STREET, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

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

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE," TEL.- CABLES: "SPIRO,, SYDNEY
SYDNEY - NSW
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. 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 ΝΑΥΤΙΚΑ

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Απὸ τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

Cable address: "VARCADOS..

ADEN

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ
HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139141 PARK ROAD

183185 REGENT ROAD

LIVERPOOL 8.

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROVAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Πλήρως κατηγορισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σᾶς παράσχη ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146148 OFFICE SCHLACHTE 29
 TELEGRAMS: AUSRUETUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G.

BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD.

PIETER SCHOEN MARINE PAINTS

HAMBURG

LONDON

ROTTERDAM

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53.154

EΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
 ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10., HAMBURG 11) GERMANY
 ΤΗΛ. 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
 DEVENSHERE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE
 LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate: 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 718 BURY COURT, LONDON E.C. 3
 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
 Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελληνος
 Κου ΡΩΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ
 Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ
 Ναυτιλιακά ζητήματα.

Telephones:
 AVenue 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. LTD.** BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

Cables:
 "AESALPORTS,, London

"BUGSIER,,

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
 HAMBURG II.

Johanniskollwerk 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.

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,,

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 AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL. 40115

SHIPBROKERS & AGENTS

LIVIERATO & C°

TELEGRAMS:
"PIRAMIS,"

P. O. Box 1224
STEAMER - POINT

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ATHANAS MAVROUDIS

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

STEAMER POINT

ADEN

"PHONE,"
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 ώλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
TEL. 4441/2 81672 / 83172 510 2443
CUXHAVEN 2125 TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

AGENTS AT PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY COMPANY

14a George Skouze Street - Tel. No. 474.479

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

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

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

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

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

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΙΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΔΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΗ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone : 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PAKTEL-BEIRUT

Phones: 20.785-20.786

ΔΙΑ ΤΟΥΣ κ.κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

'Απὸ MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχοις CALCUTTA

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

'Αντιπροσωπευμένους παρὰ τοῦ κ. N. A. SHARIR

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

HEAD OFFICE: 2 JAFFER SYRANG STREET

P.B. 1580 MADRAS. 1.

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: SCRUTINY For SHARIR MADRAS

Τίμαι ἀσυναγώνιστοι. — Ταχεῖα καὶ πλήρης διεκπεραιωσίς. — Έργασία καὶ ἀπόδοσις ἡγγυημέναι.

Telephone: Nos 3361.36-3361.37-3361-.64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp

JOSEPH J. LEE & CO.

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS BATAVIA STREET 17
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES ANTWERP

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,

18/19. GT. ST. HELEN'S

LONDON, E. C. 3. TELE: AVENUE 5048

AND

AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHERE CHAMBERS. 146 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2 - TELE: BISHOPSGATE 1343

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

PACIFIC BUILDING, JAMES STREET, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO

OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

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,,

Cable «KAKIS» Yokohama

P.O.Box 231

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLY

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

TEL: 2-2574 2-4493

We can supply all «VESSELS» Requirements in all
three Department, DECK, ENGINE and PROVISIONS,
in a Shortest notice.

HATZAKAKIS - T. SEITANIDES

HOME TEL: 2-1024

2-2813

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	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνάς 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86	ΚΑΜΠΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνία Μαινοριχάλη — Καλλι- δρομίου	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου όριθ. 6
ΒΑΘΩΣ	» Αριστοτέλους 15α	Ν. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός Μικράς Ασίας 11	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδου 23	ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρόνη 47	ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Παπτσίδης 164		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιφυγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	ΠΛΑΚΑΣ	» Νέτεα 11 & Πανθρόσου		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	» Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 2		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Παν. Τσαλδάρη (Πει.-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ραιών)		Οδός Σωκράτους 31		

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΚΑΜΠΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου όριθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2

Κ Α Τ Α Σ Τ Η Μ Α Τ Α Ε Π Α Ρ Χ Ι Ω Ν

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΗ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνατης), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμου), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΣΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β', ΠΑΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασμάτων ἐκ τοῦ 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:

- 'Εκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
 'Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
 'Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΣ, 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^o. LTD.,
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"
 ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ: TURK-HELLEN SEYRIFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"
 ΣΜΥΡΝΗ: TURK-HELLEN SEYRIFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Άκτη Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμματ.)

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

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:
ΣΟΛΚΟ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ
ΑΣΤΙΤΤΟΣ 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

TELEPHONES : 24 22 60

TELEGRAMMES :

CHÈQUES POSTAUX 1. N. 1

BANCOCRED GENÈVE

TÉLEX No. 22320

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON REPUBLIC OF PANAMA

SHIP CHANDLERS

TELEPHONES:
1001 - 1002

CABLE ADDRESS :
TONIO-COLON

FRESH MEATS

SCOTCH WHISKIES

FRESH FRUITS & VEGETABLES

LIQUORS

CANNED FOOD & VEGETABLES

WINES

PASTEURISED MILK.

METAXA'S COGNAC BRANDY

ICE CREAM

BOTRY'S BRANDY & WINES

JAMS

PAINTS AND

BUTTER

DECK SUPPLIES

OILS & FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο-
ποιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αλλοταί δεξαμεναί, διά τά «Λίμπερτυς» Ιδίως, διά τά όποια ή
εύθυγράμμισις τού πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

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

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ έναντι παντός άλλου ἐπί τῆς άκτης τοῦ 'Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοϊκων
συνθηκῶν έργασίας

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 ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- 'Αποστέλλετε πάντοτε τὰ ἐμβάσματά σας μόνον μέσω τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἔξυπηρέτησιν.
- Αἱ οἰκογένειαι σας θὰ τυγχάνουν εἰδικῆς φροντίδος.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ὃν εὐρίσκεσθε ζητήσατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρεταννίαν, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Αφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Ἐχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς δόλοκληρον τὴν 'Ελλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς δόλοκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος καὶ 'Αθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετοῦν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ε ἴν α λ

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 HARIB 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 θοίκογενείας 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 δόλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εύρισκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.