

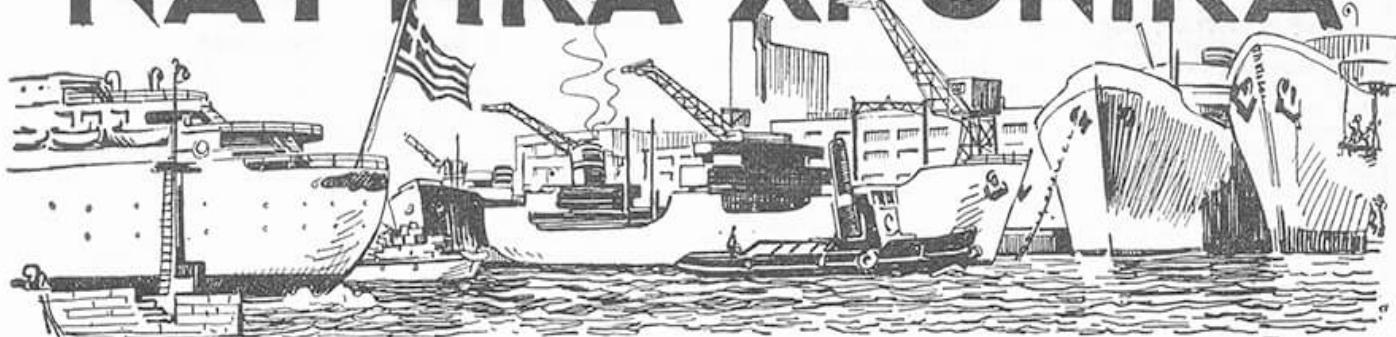
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1958

Αρ. Φύλλου 556/315

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 556/315

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

Δέν έχουμεν ἀκόμη συγκεκριμένας πληροφορίας ἐπὶ ἀποφασιστικῶν τινῶν ἔνεργειῶν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, εἰς ἀντίδρασιν τῆς καθιερουμένης διὰ τῆς τελευταίας κλίμακος ἀσφαλίστρων διακρίσεως του Ἑλληνικοῦ καὶ ἡλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίου. Θά πρέπει, πάντως, νὰ περιμένουμεν ζωηρότατην τὴν ἀντίδρασιν αὐτῆν. Τὴν πιστεύομεν ὅμως καὶ συντομότερα, μὲ πλήρη τὴν συνεργασίαν του ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, ἵνα ἀκριβῶς ἀποδῇ καὶ ἀποτελεσματική.

Τὴν μηνήν τῶν ἐφοπλιστῶν διηγείρεν ηδη ἡ ἀπροκάλυπτος καὶ αὐτῶν ἔχθρικη στάσις τῶν. "Αγγελοις ἀσφαλίστρων." Εντονα ὑπῆρξαν τὰ σχετικὰ διαβήματα εἰς τὸ Λονδίνον. Η ἀπειλὴ τῆς ὁμαδικῆς πρὸς ἄλλας ἀγορὰς στροφῆς του Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ φαίνεται νὰ κατεδρύσουν τοὺς ἀσφαλίστρας.

Διασκεριμένους "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ ἔσπευσαν γραπτῶς καὶ προφορικῶς νὰ μεταδώσουν τὴν ἀγανάκτησίν των διὰ τῆς καταφώρων ἔχθρικήν μεταχειρίσιν πολαιῶν φίλων καὶ πελατῶν τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλίστρικής ἀγορᾶς. Διασέβεσισεις παρεσχέθησαν, ἀπὸ μέρους τῶν ἀγγλῶν μεσιτῶν ἀσφαλειῶν, διὰ τοῦ ἡδητηματοῦ θά ἐπανασζητηθῆ, πρὸς ἀποφυγὴν κυρίως τῆς ἀσφαλιστικῆς διακρίσεως τῆς ἡλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος, ὡς ἀποτελούσης ἰδιαίτερον κινδύνου. Οἱ δεκά ὅμως κύριοι ἀσφαλίστρα τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων δὲν φαίνονται διατεθεῖμενοι νὰ ὑπαναχρήσουν. Ἐπιμένουν καὶ εἰς τὴν ἐπιβληθεῖσαν αὔξησιν καὶ εἰς τὴν διάκοσιν.

Ἐν τῷ μεταξὺ συνεννόησεις διεξάγονται μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὸν προσφορώντερον τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῆς ἐπιθέσεως. Πρό τινων πμερῶν συνήλθε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς ἔδω Ἔνωσεως τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἡδητημή μὲ τὸ ἔγερθεν ζῆτημα. "Ἐξήρθη κυρίως ἡ ἀνάγκη τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἔνεργειῶν καὶ προεδρήθη ἡ σκέψις τῆς συστάσεως Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ὀργάνωσεως. Ἀμφιβολίαι, βεβαίως, πολλαὶ διετυπώθησαν, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἐφίκτον τῆς καθολικῆς συνεργασίας, τῆς στενῆς καὶ ἐπιμόνου, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἵνα διὰ τὸν ἔνιασιο μετόπου ἀποκρύψωμεν τοὺς ἀδεμίτον ἀνταγωνιστῶν τῶν ἄγγλων. Διετυπώθη ὅμως καὶ ἡ ἐπίπειρα, διὰ τὸ ποινοῦ κινδύνου, ἵσως, ἡ κατανόησις νὰ πρυτανεύσῃ καὶ ἡ συνεργασία νὰ ἐπιτευχθῇ. Ὁμολογούμεν, νὲ ποὺ τὸ ἀμφιβάλλουμεν.

Τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας δὲν εἶναι σημερινόν. "Αν τώρα οἱ ἄγγελοις ἀσφαλίστραί, ἔξυπητούντες ἐκβιαστικῶς ὥχι μόνον τὰ ἴδιά των συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄγγλων ἐφοπλιστῶν, τῶν ἀνταγωνιστῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, θέλουν νὰ καθιερώσουν τὴν πρωτοφανῆ φύλετικὴν διάκρισιν εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλιστικῆ ἀγοράν, δὲν πρέπει νὰ λησμονήται τὸ προπολεμικὸν παρελθόν τῶν ἐπασφαλίστρων σηματίας καὶ τῆς προκατείλημμένης μεταχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ κινδύνου.

Καὶ τότε αἱ ἀντιδράσεις τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἔλειφαν. "Ἡ περὶ στάσεως Ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἰδέει συνεζητεῖτο, χωρίς, ὅμως, καὶ νὰ προέλθῃ ἀποτέλεσμά τι θετικὸν ἀπὸ τὰς συζητήσεις ἔκεινας.

Παντελέως, ὅμως, διάφορος εἶναι ἡ θέσις τοῦ "Ἐλλήνες ἐφοπλιστοῦ μεταπολεμικοῦ. Τελοῦν τώρα ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν τῶν πλοίων πολλά, μεγάλα καὶ νεότεκτα, ὑποδειγματικά. Ο Ἑλληνικὸς κινδύνος δὲν εἶναι, ὅταν κατὰ τίνας περιπτώσεις, εἰς τὸ ἀπότελεμον παρελθόν, ἐπιζημιός. Εἴτε τὸ θέλουν εἶτε ὅχι οἱ φίλοι μας οἱ ἄγγελοι, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία κοινότης κατέχει τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἀπολαμβάνει τῆς διεθνοῦς ἐκτίμησεως. Τεράστιον εἰς ὅγκο τοννάδια διαχειρίζονται οἱ "Ἐλλήνες καὶ σοδεύρωτα εἶναι τὰ περὶ τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ τοννάδια αὐτοῦ συμφέροντα. "Ἄν ποτε, ἀκολουθοῦντες τὸ παράδειγμα ὅλων — ἀνεξαρτεῖται ὅλων — τῶν ἔνων συναδέλφων των, κατώρθων καὶ οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ νὰ συμφωνήσουν μεταξὺ των καὶ νὰ δημιουργήσουν μίαν Ἐθνικήν ἀσφαλιστικήν ἀγοράν, διαχειρίζομένην κατὰ σημαντικόν τι ποσοστὸν τὸν Ἑλληνικὸν κινδύνον, διάφορος θά ἡτο ἡ ἀσφαλιστική θέσις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, πλέον συμφέρουσα ἡ ἀσφαλίσις του, χωρίς καὶ νὰ δέχεται ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς τὴν δυσφημήτηκαν τῆς διεθνοῦς θέσεως διάκρισιν, τείνουσαν ἀκριβῶς νὰ τὸν ἐμφανίσῃ ὡς κατωτέρας πίστεως παράγοντα τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Οἱ Νορδίγοι, οἱ "Ιταλοί, οἱ Γερμανοί καὶ ὅλοι οἱ ἄλλοι ξένοι ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων τῶν πλοίων των στηρίζονται, κυρίως, εἰς τὴν Ἐθνικήν των ἀγοράν. "Ἡ ἀντασφαλίσις διενεργεῖται, ὅχι ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, ἀλλὰ καὶ τῆς Νέας Υόρκης, τοῦ Ἀμβούργου καὶ τοῦ Μονάχου, πάντων ὅπου προηγούμενη

εἶναι ἡ ἀντασφαλιστικὴ ἐργασία καὶ δυνατὴ ἡ κατὰ ποσοστὸν τι συμμετοχή εἰς ἀσφαλιστήρια συμβόλαια, εύρυτέρας ἑκτάσεως.

Όταν ἀναλογοισθῇ τις, ὅτι φθάνουν τὰ 45 περίπου ἑκατομμύρια δολαρίων, τὰ ἐπησίως καταβαλλόμενα παρὰ τῶν "Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀσφαλίστρα διὰ τὴν καλύψιν τῶν κινδύνων τῶν σκαφῶν των, δὲν εἶναι δύνασθον νὰ συμπέρανται ποιάς τεραστίας δύναμιν οἰκονομικῆς διαθέσεως, ἀνενέργητον, ἀτυχῶς, ὑπὲρ τῶν καριοτέρων συμφέροντων του, ὡς ἡ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς καὶ πόσας ζημίας ὑφίσταται ἀπὸ τὴν ἔλλειψην τῆς καλῆς μεταξὺ του συνεργασίας καὶ τῆς κατανοήσεως τῶν γύρω του ἐπαπειλούντων τὴν ὑποστασίν του κινδύνων.

Ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία, μὲ δύναμιν τονάζει κατωτέρων τῆς ἴδιης μας, καταβάλλει ἀσφαλίστρα 30 ἑκατ. δολ. ἐπησίως διὰ τοὺς ἴδιους της κινδύνους εἰς τὴν Ἐθνικήν ἀσφαλιστικήν της ἀγοράν. Τὸ πορτοφόλιον ὅλοκληρον τῶν συμβολαίων πλαστάρεται ἐν συνεχείᾳ πρὸς ἀναστάλισιν εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην, τελευταίως δὲ καὶ εἰς τὴν γερμανικήν ἀγοράν. Ἡ τακτικὴ αὐτὴ ἀποδίδει ἀξιόλογας ἀποτέλεσματα. Θὸ ἐπέρει νὰ μελετήθῃ καὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας, στενῶς μεταξὺ των συνεργασίουμένους.

Τονίζεμεν τούτῳ ἴδιαιτέρως, διότι πολὺ φούδομεθα, ὅτι ἡ συνεργασία αὐτὴ δὲν θὰ καταστῇ ἐφικτή. "Ισως οἱ ἄγγελοις ἀσφαλίστραὶ νὰ εἶνε ἐπὶ τοῦ σημερινοῦ αὐτῶν καλῶς πληροφορημένοι. Θὰ ἡδυνατο νὰ ὑποχωρήσουν εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῶν κινδύνων γνωστῶν τινῶν ἐφοπλιστῶν καὶ νὰ εἰσπρόσουν ἀπὸ τοὺς ἴδιους χαμηλότερα ἀσφαλίστρα, ἵνα τοὺς ἀποστάσουν ἀπὸ τὴν κοινήν ἔνεργειαν. Ἡ μέθοδος, ἀλλως τε, αὐτὴ ἐφημρόσθη ἡδη καὶ εἰς τὸ παρελθόν. Ἡ πετέχυται νὰ δημιουργηθῇ τὰς διακρίσεις μεταξὺ τῶν ἀσφαλισμένων καὶ νὰ καταστήσῃ ἀνέφικτον τὴν μεταξὺ των συνεργασίων διάταξην.

Αὐτό, ίσως, καὶ τώρα νὰ συμβῇ ἀν, βεβαίως, λείψη ἡ κατανόησις τοῦ γενικωτέρου κινδύνου διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητο, ὃν τὸ πνεύμα της Ἐθνικῆς, ἐπὶ τέλους, ἀξιοπρεπείας δὲν πρωτανεύσῃ εἰς τὴν σκέψιν ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν. Διότι, πέραν τῆς ἐπιβαρυσσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μὲ τὰ ὑψηλότερα ἀσφαλίστρα, πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρει αὐτὴ ἡ φυλετικὴ διάκρισις. Ἀποσκοπεῖ, ἀκριβῶς, νὰ πειριορίσῃ τὴν ἀνταγωνιστικὴν ικανότητα τοῦ "Ἐλλήνος εἰς τὸ θαλάσσιον ἔργο.

"Ἀγνωστον εἶνε τὶ ἀλλα πιθανὸν νὰ ἐπακολουθήσουν — ἡμεῖς δὲν τὰ ἀποκλείουμεν — καὶ διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων μεταφερομένων φορτίων, ὃν τώρα ἐπιτύχουν οἱ ἄγγελοι εἰς τὰ πρώτα τῶν σχέδια. Τὸ ὅλον ζῆτημα πρέπει νὰ τύχῃ τῆς ἴδιαιτέρας προσοχῆς τῶν ἐφοπλιστῶν. Γενικότερα εἶνε ἡ σημασία τῆς ἐπιθέσεως, βεβύτεραι οἱ ἐπιδιώξεις της. Αὐτὴ ἡ Ἐλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης ἀνησυχεῖ τοὺς ἀνταγωνιστικὰς της. Πάση θυσία θὰ θελήσουν νὰ τὴν κτυπήσουν.

"Υπολογισμοί, μὴ ἀφιστάμενοι ὀπωδήποτε τῆς πραγματικότητος, φέρουν τὴν διὰ τῆς νέας κλίμακος προερχομένην ἐπιβαρυνσιν τοῦ λιμπετοῦ Ἐλληνικῆς διαχειρίσεως εἰς τὸ καταπληκτικὸν ποσὸν τῶν 70—75 χιλ. δολαρίων ἐπησίως διὰ τὸ περίπτωσιν τῶν τρίτης κατηγορίας ἀσφαλίσεων λίμπετρυς — εἶναι οἱ περισσότεραι — μὲ 50% ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἐπὶ τῶν καταβληθέντων ἀσφαλίστρων. Θὰ κληθῇ, δηλαδή, τὸ λίμπετρον, ποὺ θὰ ἐπανέλθῃ, ὅπως ἐπιζέται, εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν, βαρύτατον νὰ καταβάλῃ τὸ ἑξοντωτικὸν «χαράτσιον» τῶν ἄγγλων ἀσφαλίστρων, ἀνερχόμενον εἰς τὸ σοβαρὸν αὐτὸ ποσόν. Θὰ δυνηθῇ νὰ τὸ πληρώσῃ: Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Αἱ δαπάναι τῆς κινήσεως του θὰ αὐξηθοῦν μερικάς ὄριοι ἀπαγορευτικοῦ.

Η ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

"Πρέπει ἐπὶ τέλους — ἐτονίζουμεν, εἰς σχετικὸν μὲ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα σημείωμα τοῦ προηγουμένου τεύχους μας — νὰ ἐκτιμηθεῖ κατὰ τὴν πραγματικήν της ἀξίαν ἡ πλουτοπαραγωγικὴ διὰ τὸ Τόπον μας ικανότης τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Μᾶς παρεχέθη ἡ ἐύκαιρια νὰ ὑποδείξωμεν τὴν ἀνάγκην αὐτῆν, κατόπιν τῆς διαπιστώσεως, ὅτι δὲν διενεργεῖται ὁ οἰος θὰ ἐπερπειν ἐλεγχος κατὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν διὰ τὸν ἑδονή Τράπεζων διενεργουμένων μεβοσμάτων ἐκ τοῦ ἑξοντωτικοῦ. Ἡ σύγχυσις μεταξὺ ναυτιλιακοῦ καὶ μεταναστευτικοῦ συναλλάγματος εἰς ωρισμένας περιπτώσεις ἐμφλοχεῖται καὶ τὰς περιπτώσεις αὐτὰς ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος τὰς ἀναφέρει εἰς σχετικὸν ἔγγραφον της πρὸς τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας".

Εἰμεδοθανετικοῦ — τὸν πετοισθήσιν μας αὐτήν ἐπανειλμένων διετυπώσαμεν — ὅτι ὁ πλέον ἐπακριβῆς χαρακτηρισμὸς τῶν ἐμβασμάτων ἐκ τοῦ ἑξοντωτικοῦ θὰ κατεδίκυνε, διότι τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατέχει τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ὀδήλων πόρων καὶ ὅτι ἡ συμβολὴ του ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσοδημάτος εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν

έξωτερικών πληρωμών τής χώρας είναι μεγαλυτέρα της δύσης τώρα ύπολογίζεται και ύπο τάς παρούσας περιστάσεις περισσότερον άξιόλογος.

Εις ολας τάς ναυτικάς χώρας, πλήν ήμων, ιδιαίτερος κρατείται λογαριασμός του τομέως των θαλασσών μεταφορών, του ένεργητικού και του παθητικού σκέλους των έτης ναυτιλίας προσόδων και των δαπανών αυτής. Εις τὸ σκέλος, του ένεργητικού περιλαμβάνεται κάθε έσοδον του ένικού πλοίου, άκομη και οι ναύλοι διά τάς μεταφοράς της χώρας εἰς ήν άνηκει τούτο, οι ναύλοι ἐπίσης τῶν παρ' αὐτοῦ διενεργουμένων μεταφορών μεταξύ τρίτων χωρών και εἰς δαπάναι, τέλος, τῶν ξένων πλοίων εἰς τοὺς έθνικούς έκαστης χώρας λιμένας. Εις δὲ τὸ παθητικό αἱ δαπάναι των έθνικων πλοίων εἰς τὸ έξωτερικον και οι ναύλοι καταθλέπνεται εἰς ξένη πλοία διὰ μεταφοράς του έξωτερικού έμποριου τῆς χώρας. Συνιστάται οὕτω πλήρες τὸ ισοδύνιον του ναυτιλιακού εισοδηματος και ἀναλόγως ἐκτιμάται η θέσις της έθνικης Ναυτιλίας.

Έδω ύπολογίζεται εἰς τὸν λογαριασμὸν τῶν έκ τῆς Ναυτιλίας προσόδων τὸ συνάλλαγμα, τὸ προσκτώμενον ἀπὸ τὰ ἔμβασμα πλοιοκτητῶν και ναυτεργατῶν, οι εἰσπραττόμενοι διὰ τῶν κληριγκῶν ναύλοι ἐμπορευμάτων και ἐπιβατῶν διὰ τὰ έλληνικά πλοία ὥρισμένων μόνον τακτικῶν γραμμῶν, τὰ έσοδα του Ν.Α.Τ. και τὰ ἔμβασμα διὰ τάς έδω δαπάναις λειτουργίας τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, τὴν καταδόλην μισθων εἰς τὰς οικογενείας των ναυτικῶν μας και τὰς έσοδον τῶν ξένων πλοίων εἰς τοὺς λιμένας μας. Οι ναύλοι τῶν μεσογειακῶν μας φορτηγῶν, οσοι δὲν ἐλέγχονται διὰ τῶν κληριγκῶν, δὲν συνυπολογίζονται, ὅπως, λ. χ. εἰς τὴν Ἰταλίαν, διότι τὸ προϊόν τῶν εἰς συνάλλαγμα ναύλων διαιχειρίζεται ἐλεύθερως ὡς "Ἐλλην πλοιοκτήτης, καθὼς ἐπίσης δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ὡς συμβολὴ τοῦ έθνικον πλοίου εἰς τὸ γενικὸν ισοδύνιον, τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας οι εἰς συνάλλαγμα ναύλοι, οι καταδόλομενοι εἰς αὐτὸ διὰ μεταφοράς του έξωτερικού μας έμποριου. Δὲν ἐπικρατεῖ και παρ' ἡμῖν ή ἀπόψις, διότι ἀν τὸ έθνικὸν πλοίον δὲν ύφιστατο διὰ νὰ ἔχηται ηστήση αὐτὰς τὰς μεταφοράς, τὸ συνάλλαγμα τοῦ ναύλου θὰ διέρρεεν εἰς τὰ ξένα πλοία.

Πάντως διὰ τὰς δύο ως, ἄνω περιπτώσεις, λόγω τῆς ιδιοτύπιας ὑπὸ τῶν δοτοί τελεὶ ή διαιχειρίσις τοῦ έλληνικού φορτηγού σκάφους — μικρού και μεγαλού — δικαιολογεῖται ή ἀγονία τῶν έξι αὐτῶν προσόδων, ἀφοῦ και αἱ δαπάναι τῶν πλοίων εἰς τὸ έξωτερικὸν έξι ιδίου, τοῦ ἐφοπλιστοῦ, συναλλάγματος διενεργούνται.

"Ἄν, ὁμοι, αὐτας τὰς ἔμβασματα ή, μᾶλλον, αἱ τραβηγικαὶ τῶν ἐφοπλιστῶν και τῶν ναυτεργατῶν ἔκ καταδέσεων τῶν εἰς τὸ έξωτερικὸν ἔχαρκτηριζοντο, βάσει τῆς ιδιότητος του κατόχου, και ἄν τὰ δόσα εἰς ξένα νομίσματα οι ναυτικοὶ μας φέρουν μεθ' ἑαυτῶν παλιννοστούντες θέωροντο ὡς ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, εἶναι ἀναμφισθῆτον, διτο μεγαλυτέρα θά έβεβαιούτο ή ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικὴ πρόσδοσις;

Κοι αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ ἐκτίμησις τῆς παραγωγικῆς ἀξίας τῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρει δόλιας ιδιαιτέρως. Τὰς ζητήματά της πληρέστερον θὰ προεβάλλοντο, τα κάθε σχετικὸν με τὸ πλοίον αἰτήμα περισσότεραν θὰ προεκάλει τὴν προσοχὴν, ὅταν οι ίθυνοντες και οι διαιχειρίζονται τὰ οικονομικὰ και διοικητικὰ πράγματα του Τόπου μας εἴχον σαστέραν τὴν ἀντίληψην ἐπὶ τοῦ τὰς ξένιζει και τὶ εἰσφέρει εἰς τὸ Τόπον ή Ναυτιλία. "Ἀλλού ἐπίμονος εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ καταδάλλεται: διὰ τῶν πληρεστέρων στατιστικῶν ἡ προσπόθεια. "Εδῶ τὴν ἡγονήσαμεν μέχρι πρὸ τινῶν ἔτων και τώρα ἐλλιπής είναι ή σχετικὴ πρωτοβουλία τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

Εἰδικώτερον δύον αφορᾶ τὰς εἰς συνάλλαγμα δαπάναις διὰ τὰς μεταφοράς του έξωτερικού ήμων έμποριου, μόλις πρὸ μηνῶν κάποια στατιστικὴ μελέτη τοῦ θέματος ἥρχεις διενεργούμενη παρὰ τὴν Ἐκδοτικὴ Τραπέζη. "Αγνωστον είναι τὸ έξι αὐτῆς πόρισμα. Ειρ τὸν κατωτέρω πάντως δημοσιεύμενον πίνακα τοῦ ισοδύνιον πληρωμῶν του 1956 διὰ τὸ ιδιαιτέρων κεφαλίσιον τῶν ἀπὸ θαλασσῆς μεταφορῶν, ὅλων τῶν χωρῶν αὐτίνες ἀνήκουν εἰς τὸ Ὀργανισμὸν Εὐρωπαϊκὸν Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, ἡ Ἐλλὰς ἐμφανίζεται μὲ δαπάναις (χρέωσιν) εἰς συνάλλαγμα διὰ ναύλους του έξωτερικού της έμποριου 52 ὥλων ἑκατομ. δολαρίων, μὲ έσοδα (πίστωσιν τοῦ λογαριασμοῦ) 48 ἑκατ. δολ. και μὲ ἐλλείμμα 4 ἑκατομ. δολ.

Ο λογαριασμός αὐτὸς δὲν είνε, ἀσφαλῶς, ἀκριβῆς. Και αἱ δαπάναι διὰ τὰς μεταφοράς του έξωτερικού μας έμποριον είνε περισσότεραι και αἱ πρόσδοτες εἰς τῆς Ναυτιλίας μεγαλύτεραι. Διαπιστούται, πάντως, ὅτι καταλείπει, ὡς μη ὀψεῖλε, ἐλλείμμα τὸ παρ' ἡμῖν ισοδύνιον τῶν ἀπὸ θαλασσῆς μεταφορῶν και τῶν ναυτιλιακῶν προσόδων, ἐνῶ θὰ ἔπρεπεν ένεργητικὸν ύπολογον νὰ είχεν ή Ἐλλὰς ἀπὸ τὴν εύρυτάτην δραστηριότητα τῶν τέκνων της εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

"Αλλὰ διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν αὐτὸ τὸ συναλλαγματικὸν περίσσευμα

προϋποτίθεται ή ἐφαρμογὴ ἐνὸς σαφοῦς ναυτιλιακοῦ προγράμματος.

Τοιούτον πρόγραμμα ἐδὼ δὲν ὑπάρχει, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ὃ τι ἀλλοῦ ἔχει ἀπὸ μακρού καθιερωθῆ διὰ τὴν καλυτέραν ἀπόδοσιν τοῦ ἔθνικου πλοίου.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

"Ο κατωτέρω πίνακας ἐμφανίζει τὰς δαπάνας ἀφ' ἐκὸς ἐκάστης χώρας-μέλους τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὰς ἀπὸ θαλασσῆς μεταφορᾶς της ἀφ' ἐτέρου δὲ τὰς προσόδους ἀπὸ τὴν έθνική της Ναυτιλίαν. Διὰ τὴν σύγκρισιν και τὴν κατ' ἀξίαν της ἐκτίμησην του ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος παρέχονται και οἱ ἀριθμοὶ του γενικῶν τοῦ ισοδύνιον τῶν έξωτερικῶν πληρωμῶν τῶν διαφόρων χωρῶν κατὰ τὸ 1956. Καταφαίνεται ἐκ τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν ἡ προέκτιση σημασία, τὴν ὅποιαν ἔχει δι' ὠρισμένας κυρίων χώρας, ὥσπες τὰς Σκανδιναϊκὰς, τὴν Ὀλλανδίαν, τὴν Ἰταλίαν και τὴν Ἀγγλίαν — διατὶ δχι και διὰ τὴν Ἐλλάδαν — τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα και αἱ θαλασσαὶ μεταφοραὶ.

Διὰ τίνας χώρας, μη κεκτημένας ιδίαν ναυτιλίαν, ἵνα ἔξηπηθετήσουν τὰς μεταφοράς των η δι' αὐτῆς νὰ προσφέρουν τὰς ναυτικάς των ὑπερεστίσιας εἰς τρίτους, πρόβλημα σοβαρὸν ύφισταται τῆς έξευρεσεως τοῦ συναλλαγματος πρὸς πληρωμὴν εἰς ξένα πλοία τῶν ναύλων διὰ τὰς μεταφοράς του έξωτερικού τῶν έμποριου.

ΑΙ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΟΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ (1956)

Χώρα	Χριστιανικοὶ	Πιστωτικοὶ	Υπόλοιποι	Χριστιανικοὶ	Πιστωτικοὶ	Υπόλοιποι
Αύστρια	1079	1090	+ 11	76	9	- 67
Βελγίον - Λουξεμβούργον	3754	4120	+ 366	311	257	- 54
Δανία	1502	1483	- 19	195	246	+ 51
Γαλλία	7931	7009	- 922	390	262	- 128
Γερμανία	8028	9288	+ 1260	786	652	- 134
Ελλάς	509	411	- 98	52	48	- 4
Ιταλία	102	92	- 10	14	12	- 2
Ιρλανδία	586	544	- 42	—	8	+ 8
Ισπανία	3473	3398	- 75	299	360	+ 61
Ολλανδία	3914	3747	- 167	280	427	+ 147
Νερβργία	1675	1669	- 6	356	744	+ 388
Πορτογαλία	417	341	- 76	28	19	- 9
Σερβία	2697	2670	- 27	202	437	+ 235
Ελβετία	2202	2232	+ 30	—	29	+ 29
Τεργκία	453	404	- 49	35	13	- 22
Αγγλία	12772	13542	+ 770	1135	1437	+ 302
Συνέλων χωρῶν - μελών						
τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ.	51094	52040	+ 946	4159	4960	+ 801
Καναδάς	7779	6437	- 1342	498	450	- 48
Ηνωμ. Πολιτείαι	20586	23518	+ 2932	1432	1619	+ 187

Διὰ τὸ 1957 στατιστικαὶ πλήρεις δὲν είχον μέχρι σήμερον ἀνακοινώθη ἀπὸ οἱ διά της κράτη-μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ. Τινὰς έξι αὐτῶν διὰ τὸ Α. ἔξαμηνον 1957, ἐνεφάνισαν τὸ ἀκόλουθον ἐνεργητικὸν ύπολογον τῶν ναυτιλιακῶν προσόδων :

Δανία	+	42	Νορβηγία	+	226
Γερμανία	—	91	Σουηδία	—	139
Ολλανδία	+	69	Αγγλία	—	137

Οι ἀριθμοὶ εἰναι ἀρκετὰ εὐγλωττοῖ τα μεγάλα ναυτικὰ κράτη συμπληρώνουν τὰς ἀλλείμματα τοῦ ισοδύνιον τῶν πληρωμῶν των, χάρις εἰς τὰς διαιχειρίζονται τῆς έθνικῆς της Ναυτιλίας. Η Νορβηγία, λ. χ., διὰ τὸν έθνικην ύπολογον του ναυτιλιακοῦ της συναλλαγματος καλύπτει τὰ 25 % περίπου τῶν πληρωμῶν διὰ τὰς εἰσαγωγάς της.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΙΝ

"Ἐπέδωσε πρὸ τινῶν ἡμέρων ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος τὰ διπλώματα εἰς τοὺς 175 ἀπόφοιτους τῶν ναυτιλιακῶν σχολῶν. Παραινέοις και εὐχαὶ καθοδίστησίας διετυπώθησαν παρ' ὅλων τῶν ἐπ' εὐκαρίστη τῆς τελετῆς ὀμιλητῶν, πρὸς τοὺς νέους δοκίμους ναυτίλους ἀξιοματικούς. Τὴν προσήλωσίν των εἰς τὸ καθηκόν, τὴν ἀγάπην των πρὸς τὸ πλοίον ἐτόνισαν ιδαιτέρως ὁ κ. "Ὑπουργός και ὁ κ. Ἀνδρέας Λαιμός" ἐξηρτον τὸν τοῦ Ελλάδος παρατείνεις την ἀντίληψην της έλλαδος.

Αὐτοὶ, πραγματι, οἱ νέοι μας δόκιμοι, οἱ αὔριανοι ἀπὸ γεφύρας κυβερνήται τῆς Ναυτιλίας μας, οἱ καλύτεροι εἰς βασικήν, τούλαχιστον, καταστρόπισ των προκατόχων των, εἰνε τὸ ζωφόρον αἵμα, ὅπερ ἔρχεται τὰς ἔνιοις θυσίας τὸν ὄργανον τῆς ναυτιλλομένης "Ἐλλάδος". "Ἐπὶ διά της οἰκονομικῆς θυσίας την προστάτη την πρόσθιαν καθίστανται ικανούς νὰ ἀνέλθουν την γέφυραν. Βαθύτερον, ἀσφαλῶς, θὰ κατενόσην, παρὰ ἀν τηρέτους ὡς ναυτόπατεριδες εἰς την πρόσθιαν τῶν πλοίων, τὰ τῆς ἀποστολῆς των και μὲ περισσότερον ἀνεπτυγμένον τὸ ηθος και τὸ φρόνημα πρόκειται τῷ

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): "N O R A F C O T."

ρα νὰ άναλάβουν τὸν μόχθον τοῦ ἐπαγγέλματος. Πιστεύεται, δηλαδή, νὰ είνε αὔριον οἱ ἑκλεκτοὶ, οἱ καλύτεροι.

Κανεὶς, όμως, ἀπὸ τοὺς ὄμιλτάς κατὰ τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων, ἀλλὰ καὶ κανεὶς ἵσως εἰ τῶν παραστάτων κατ' αὐτὴν ἐπιστήμων καὶ ἀμοδίων δὲν διηρωτήθη διὰ τὴν ἀμέσως αὔριον, μετὰ τὴν ἔξοδον ἀπὸ τὰς σχολάς, τῶν ἀποφοίτων. Δὲν ἔχουν, ἀτυχῶς, ἐξησφαλισμένη τὴν ναυτολόγησιν, ὑπὸ τὴν κρατούσαν δὲ κατάστασιν τῆς κρίσεως δυσχερεστάτη — διὰ τοὺς περισσοτέρους ἀδύνατος — ἀποδικεῖται ἡ ἔξευρεσις τοῦ πλοίου, που θὰ τοὺς προσλάβῃ.

Τοὺς βλέπομεν μὲ τὸ δίτλωμα τῆς σχολῆς ἀνά χείρας, ντροπαλούς, μὲ καταφανή τὴν ἀπογοήτευσιν, ματαίς νὰ κρουστὸν τὰς θύρας τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιώς, ἀνάζητούτες τὴν ἀπασχόλησιν. 'Η σῆρης πρέπει, ἀτυχῶς, νὰ προεξοφλήται δι' ὅσους μάλιστα δὲν ἔχουν τὴν καλὴν τύχην νὰ ἐλκουν τὴν Χίον, τὰς Οίνουσσας ἢ τὴν 'Ανδρον. Κατὰ τὰ ἐτή τῆς φοιτήσεως τῶν εἰς τὴν σχολὴν ἡ Ναυτιλία εἰργάζεται ἐντατικός. 'Ηλπίζον εύνερώς νὰ ἐπιτύχουν τὴν ναυτολόγησιν, χωρὶς τοὺς μεσάζοντας, χωρὶς τοὺς ἰσως καὶ τὰς λίρας...

Τώρα αἱ δυσχερεῖς εἰναις εἰναις αὐτερθλοῦτοι. Πρόβλεψις προτιμήσεως τῶν δοκῶν αὐτῶν δὲν ὑπάρχει. Οἱ ἀποφιλοτάται, οἱ κοπτόμενοι διὰ τὰς περισσοτέρας σχολὰς καὶ τοὺς περισσοτέρους ἀποφοίτους, δὲν φαινεται καὶ νὰ ἐνδιαφέρωνται διὰ τὰ πρώτα ἐπαγγελματικὰ βῆματα τῶν νοερῶν δοκίμων.

Καὶ ὅμως θὰ ἔπρεπεν, ἀλλως νὰ εἶχον ρυθμισθῆ τὰ τῆς προσλήψεως τῶν ἀποφοίτων τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Νομίως νὰ ὑπερχρεούντο οἱ ἀποφιλοτάται νὰ τοὺς ναυτολόγουν. Αὐτοὶ αἱ πρώται τῶν προσπάθειες τῶν νεαρῶν διπλωματούχων, τὰ πρώτα κατηγορηματικὰ 'ονει', που θὰ ἀκούσουν καὶ τὴν πρώτην περιφόρησιν ποὺ θὰ ἀντικρύσουν, βαθύτατην θὰ ἀσκήσουν ψυχολογικὴν πίεσιν ἐπὶ τῶν νεαρῶν δοκίμων. Θὰ είνε ἡ σκληρὰ πραγματικότης. Ἀλλως θὰ προεύλεπον τὸ πρώτον στάδιον τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ζωῆς.

'Ἐργον, νομίζουμεν, τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἔπρεπε νὰ εἴνε καὶ ἡ παρακολούθησις τῶν ἀποφοίτων εἰς τὰ πρώτα αὐτῶν ἐπαγγελματικὰ βῆματα, τὴν πρώτην τῶν προσπάθειαν, μέχρις ὅτου λάβουν τὸ δίπλωμα τοῦ ναυτίλου ἀξιωματικοῦ. Θὰ ἥθελαμεν, ἀφοῦ σχετικὴ πρόβλεψις νομοθετικὴ δὲν ύφισταται, νὰ ἔχωνται οἱ τοῦ 'Υπουργείου ἀρμόδιοι ὅλην τῶν τὴν ἐπιρροὴν παρὰ τοῖς ἀποφιλοτάταις, ἵνα ποιῶσι τὸν διαδικαστικὸν πόρον τῶν σχολῶν, καὶ ὡς δὲ μόνον τοῦτο, ἀλλὰ καὶ ἔκθεσις τοκτικά — φύλλα ποιότητος — ἐπὶ τῆς σταδιοδρομίας καὶ τῆς ὅλης συμπειθοφορᾶς τῶν νὰ ζητήσουν νὰ λαμβάνουν ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους. Θὰ ἐλαμβάνοντο ωντὸν ὅψιν κατὰ τὴν ἀπονομὴν τοῦ διπλώματος.

Διὰ τῶν φιλόλατων ποιότητος θὰ ἀπέκτων ἐπαρκῆ ἐπίσης γνωστὸν καὶ οἱ περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὸ ἔργον τῶν σχολῶν ἀσχολούμενοι διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῆς προσπάθειας τῶν, ἐπὶ τοῦ ποιοῦ, κυρίως, αὐτῆς.

Δὲν πιστεύουμεν νὰ ὑποδεικνύμενον πράγματα δύσκολα. 'Ολίγη καὶ ὥλησις χρειάζεται ἀπὸ μέρους τῶν ἀποφιλοτάτων καὶ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσίων τοῦ 'Υπουργείου, διὰ νὰ ἴδωμεν συμπληρώσουμενον τὸ τόσης γενικότερας σημασίας ἔργον τῶν σχολῶν. 'Η συμπλήρωσις αὐτῆς διὰ τῆς ἔγγυτερας παρακολούθησεως τῶν δοκίμων, ὑπὸ τὰς παρούσας, μαλιστα, συνθήκας, ἐπιβάλλεται.

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Ἐπὶ τέλους. Μετὰ τόσας ἐπιφυλάξεις, ἥρχισεν ἡ προεργασία διὰ τὴν ἀπογραφὴν τῶν ναυτικῶν. Τὰ σχέδια τοῦ δυσκόλου αὐτοῦ ἔγχειρημάτος καταρτίζονται ἡδη εἰς τὰς γενικάς τῶν γραμμάς. Τὰ προβλήματα ἀτίνα ἀνακύπτουν εἰναι, πράγματι, πολλά. 'Υπογραμμίζεται κυρίως τὸ γεγονός, ὅτι ἐλλείπει τὸ πρωταρχικὸν στοιχεῖον τῆς ἐπακριβοῦ διεύθυνσεος τοῦ ἀπογραφομένου. Κατ' ἀνάγκην θὰ προσαρμοσθούν τὰ δεδομένα μιᾶς κλασικῆς ἀπογραφικῆς, μεθόδου πληθυσμοῦ εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἀπογραφῆς μιᾶς ἐπαγγελματικῆς τάξεως, τῆς ὅποιας τὰ μέλη θὰ ἀναζητηθοῦν πρὸς τοῦτο εἰς ὀδόληρον τῆς ἐπικρατείαν καὶ εἰς τὸ μέγιστον τμῆμα τῆς 'Υδρογείου. 'Η ἀναψυμένη ώς ἐκ τούτου δυσχέρεια τῆς εἰς τὸπον ἐκτάσεως τῆς ἀπογραφῆς ἐπιδιώκεται νὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ τῆς εἰς χρόνον ἐπιμπούνσεως τῆς. Οὕτως η ἀπογραφὴ τῶν ἐνεργείας 'Ελλήνων ναυτικῶν θὰ διαρκῇ τὸ ὀλίγωτερον ἐπὶ ἐξάμηνον.

Δύο θὰ είνε αἱ ἀφετηρίαι ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ ἔκκινησῃ τὸ ὄλον ἀπογραφικὸν ἔργον: Τὰ ἐκδοθέντα μέχρι σήμερον ναυτικά φυλλάδια ώς καὶ οἱ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀπογραφῆς ἔργαζόμενοι ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν καὶ ἐλληνικῆς πλοιοτήσεως σκαφῶν ναυτικοῦ. Οὕτω εύρυτατα καθορίζονται τὰ ὄρια τῆς ἀπογραφῆς ἐντὸς τῶν ὅποιων θὰ ἐπιδιώκηται περιληφθοῦν ἀπαντες οἱ ἀνεργοὶ ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀπαντες οἱ ἔργαζόμενοι ἀφ' ἐτέρου ναυτικοῖ καὶ ἔξι αὐτῶν πάλιν οἱ ἔργαζόμενοι βάσει φυλλάδιων, ἀλλὰ καὶ βάσει διαβατηρίων, ώς συμβαίνει διὰ τὴν προσεχῆς διάσπασης τῶν σημαντικῶν ποσοστῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν τῶν ἔξτερηκοι.

Ο συγκροτημένος μηχανισμὸς τῆς ἀπογραφῆς ἔκ τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσίων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῶν ὑπηρεσίων τῶν Λιμεναρχείων ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ, θὰ ἀναλάβῃ νὰ φέρῃ εἰς

πέρας τὸ δύσκολον τοῦτο ἔργον, μετὰ μίαν πλήρη κατατόπισιν τῶν ἀπογραφέων ἐπὶ τῶν ἐπιδιοκομένων σκοπῶν καὶ κατόπιν συστηματικῆς ἔγασιας καὶ τῶν συναφῶν πρὸς αὐτὴν στατιστικῶν καὶ ἀναλογιστικῶν μελετῶν. Καὶ διὰ νὰ ἀποφευχθοῦν σοβαρὰ λάθη κατὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἀπογραφῆς, ἀτίνα δὲν είναι δυνατὸν ἐκ τῶν ὑστέρων καθ' οινόπτη ποτε τρόπον νὰ διορθωθοῦν, καὶ τὰ ὅποια τὴν ἐπιτυχίαν τῆς θὰ διεξαχθῇ ἐδόμαδιαίσας ἀσκησης ἀπογραφῆς, ητίς θὰ ἀποδείξῃ κατὰ πόσον είναι ἔτοιμος διὰ νὰ κινηθῇ ἐπιτυχία. ὁ ἀπογραφικὸς ὑμχανόμενος.

Ἐκκινούσα ἐκ τοῦ N.A.T. ἡ διοδικασία τῆς ἀπογραφῆς θὰ πραγματοποιήσῃ ἐναὶ εύρυτερον κύκλῳ διὰ μέσου τῶν ιδρυθησούμενών ἀπογραφικῶν σταθμῶν ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ διὰ νὰ καταληγῃ καὶ ποταύν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, αὐτὴν τὴν φοράν, όμως, εἰς τὸ τμῆμα Στατιστικῆς, τὸ ὅποιον καὶ θὰ ἐπεξεργασθῇ τὸ συγκεντρωθησόμενον υλικόν. Σταθμοί, οἵτινες θὰ ἀναλάβουν καὶ τὸ κύριον θύρος τῆς ἀπογραφῆς, θὰ ιδρυθοῦν εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, εἰς τοὺς ἕξ αὐτοῦ ἔξτρημανούσις ὄργανισμούς, εἰς τὰ λιμεναρχεῖα καὶ ὑπολιμεναρχεῖα, εἰς τὰ προξενικά λιμεναρχεῖα καὶ εἰς τὰς τινας μεγάλους λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, εἰς τοὺς ὅποιους προσεγγίζει ἔνας μεγάλος ἀριθμός ἐλληνικῶν πλοιοκτησίας σκαφῶν, ἐπηγόρων μέντοι μας πληρώματα. Οἱ σταθμοί αὐτοὶ θὰ ἀπογράφουν τοὺς ναυτικούς εἴτε ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἴτε ἐν τῷ λιμενικῷ καταστήματι, συμπληρώντας λεπτομέρως ἐπὶ προγραφικὸν δελτίον, βάσει τοῦ φυλλαδίου ή τοῦ διαβατηρίου ἐπὶ τῶν ὅποιας θὰ ἐπικολλήσαι εἰδικὸν ἔνστην.

Διὰ τῶν ἐρωτήσεων τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὸ ἀπογραφικὸν δελτίον, θὰ ἔρευνάται, πρώτων: 'Η ἀτμητική καταστάσις τοῦ ναυτικοῦ, τόπος γεννήσεως, βαθμός μαρφώσεως, δρήσκευμα, ἀρτιμέλεια κ.λ.π. Δεύτερον: 'Η ἐπαγγελματικὴ τοῦ καταστάσις, ἔναν εἰναι κάτοχος πτυχίου ή διπλώματος, ἔναν ἔχη προϋπηρεσίαν, πόσην καὶ ἐπὶ ποιας κατηγορίας πλοίουν, ἔναν παρεμπεινεν εἰς ἀναγκαστικὴν ή ήθελμένην ἀνεργίαν. Καὶ τρίτον: 'Η κοινωνικὴ τοῦ καταστάσις. Διὰ σειράς εὐστόχων ἐρωτήματων θὰ ἔρευνάται η θέσης τοῦ ναυτικοῦ καὶ ως μονάδος καὶ ως μέλος μιᾶς εὐρείας ἐπαγγελματικῆς τάξεως ἀπό τοῦ κοινωνικῆς πλευράς — οἰκογενειακὴ καὶ οἰκονομικὴ καταστάσις.

Δέον μὲ σημειωθῆ, ὅτι κατὰ τὸ στάδιον τῆς ἐπιτελικῆς, τούλαχιστον, προπαρασκευῆς της, η ἀπογραφὴ τῶν ναυτικῶν, ἀντιμετωπίζεται ὡς συνέπεια μιᾶς σύγαστης συνεργασίας μεταξὺ ἀπογραφέων καὶ ἀπογραφομένου, κρατικῶν πλοίων, ἔναν παρεμπεινεν εἰς τὴν διάθεσιν μας πολύτιμα στοιχεῖα, τὰ ὅποια θὰ συνθέουν μίαν πλήρη εἰκόναν τῆς ἐπαγγελματικῆς θέσεως τοῦ ναυτικοῦ. Καὶ θὰ είνε εὔκολον ἐν συνεχείᾳ τὸ ἔργον τῆς 'Αυτονόμησεως, θέσεως τοῦ ναυτικοῦ. Καὶ θὰ είνε εὔκολον ἐν συνεχείᾳ τὸ πλήρη εἰκόνας τῆς εἰκόνος αὐτῆς, η ὅποια θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ἐπὶ στερεῶν βάσεων νὰ θεμελιώσωμεν τὴν ναυτεργατικήν μας πολιτικήν.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Ζητηρά κίνοις ναυτολογίσεων ἐσημειώθη τὸν τελευταίον ἐθδομάδα εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. 'Ολίγας μόνον ἡμέρας, μετὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀμερικανικῶν στρατευμάτων εἰς τὸ Λίβανον, ἐδιπλασιάσθη ὁ ἀριθμός τῶν ναυτολογουμένων ἀνέργων. Καὶ ἐνώ εἰς ἔξικοντα ἀνήρχοντο, κατὰ μέσον δρον, τελευταίως, αἱ ναυτολογίσεως ἡμεροπίσια, τὸν 20ην ληξαντος μπονάς ἀνῆλθον αὖται εἰς 212, τὸν 21ην εἰς 127, τὸν 22ον εἰς 165, τὸν 23ην εἰς 155 καὶ τὸν 24ην εἰς 129.

Μέχρι τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς, τὴς 24ης 'Ιουλίου, πέντε δεξαμενόπλοια ἀπόγκυροθείαν τῆς ἐδῶ ὀργίας των, ἐνώ, συμφώνως πρὸς πληροφορίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ δόλα ἀργούντα δεξαμενόπλοια, ἐπινόρωντο, διὰ νὰ ἀποπλεύσουν. Μεταξὺ τῶν ὑστέρων πόσιν τὸ 'Ρόκος Β.', τοῦ κ. Γ. Βεργωτῆ, τὸ 'Ατλαντικόν Κόνκερορο', τὸ 'Ατλαντικόν Λόρντ' καὶ τὸ 'Ατλαντικόν Ντάτσεος' τοῦ κ. Σ. Λιθανού, τὸ 'Κρονής' τοῦ κ. 'Ανδρεάδον καὶ δύο τοῦ Οίκου Ν. Γουλανδρῆ, τὸ 'Βιολάντα' καὶ τὸ 'Λεωνίδας'. Μέχρι τῆς 24ης 'Ιουλίου, ἐπιστον, συνεκροτοῦντο πλορώματα δι' ἓνα δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Κ. Ωνάση, τὸ 'Ολύμπικ Χόνορο' καὶ δύο τοῦ Κ. Νιάρχου, ἐνώ ἐφοιλογείτο ώς λιαν προσεχῆς διέπαντος σκαφῶν ἀριθμοῦ ἐκ τῶν παραπλησίων δεξαμενονόπλοιων τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὸ Σκαραμαγκάν.

Εἰς τὸν Σύρον, κατὰ πλεγράφημα τῆς ἐκεὶ λιμενικῆς ἀρχῆς, προποιμάζετο, ἐπιστη, ὁ ἀπόπλους τεσσάρων φορτηγών τῆς Στατιστικῆς τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

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

CABLE ADDRESS: MANNERS

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:	34174
TOKYO	NOS:	5488 & 0379
LONDON	WALL	4806
SYDNEY	WA	1412

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

θειαν τοῦ κ. Νιάρχου εἰς τὰ πρώτα της βήματα. 'Επιτυγχάνουσα θὰ ἀποδώσῃ πάμπολα εἰς τὸν Τόπον μας.

ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Κρίσιν ἀντιμετωπίζει τὸ μεσογειακὸν ἐπιβατηγόν. Εἰς τὸ ημισυ τῆς περιστινῆς ὑπεξώρησεν ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις μεταξὺ τῶν μεσογειακῶν λιμένων κατὰ τοὺς μῆνας Μάιον, Ιούνιον καὶ Ιούλιον. Ή ἀνώμαλος κατάστασις ἔξ ἀφορμῆς τῶν γεγονότων τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἀλγερίας εἰς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ ἡ ἐπανάστασις τοῦ Λιβάνου εἰς τὴν Ἀνατολικὴν, ἀπεστέρησαν καὶ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ἀπὸ τὸν ὄγκον τῶν ἔξενων ἐπιβατῶν. Ή κυβέρνησις Ντε Γκάλ δὲν χορηγεῖ ἐπαρκές συνάλλαγμα εἰς τὸν γάλλον τουρίσταν δι' ἓνα πολυτμέρειον ταξίδιον ἀναψυχῆς, οἱ πολλοὶ Λιβανέζοι τῆς Βορείου Ἀφρικῆς, ἔξ ἀλλοῦ, δὲν δύνανται πρὸς τὴν πατρίδα των, ὅπως κατὰ τὸ παρελθόν, νὰ ταξιδεύσουν, οἱ καθολικοὶ τοῦ Λιβάνου δὲν θὰ προσκυνήσουν εἰς τὴν Λούρδην, ἐνώ οἱ ἄγγλοι τουρίσται συστηματικοὶ καὶ ἐφέτος, ἔνεκα τοῦ Κυπριακοῦ, ἀγονοῦν τὴν χώραν μας. Ἀλλὰ καὶ οἱ Ἐλλήνες τῆς Αγίου Παύλου νέους συναλλαγματικοὺς περιορισμούς ἀντιμετωπίζουν δι' ἓνα ταξίδιον εἰς τὴν Μεσόγειον — ἐμειώθη τὸ ποσόν του χορηγουμένου συναλλαγμάτως ἀπὸ 200 εἰς 75 αιγυπτιακάς λίρας — ἐνώ ἐκ παραλλήλου ἐμειώθη καὶ η τιμὴ τῆς αιγυπτιακῆς λίρας.

Καὶ εἶναι ἐφέτος κατὰ τρία περισσότερα τὰ ἐλληνικὰ ἐπιβατηγά που ἔκτελοῦν ἡ προεκτίνουν τοὺς πλάσις των πρὸς μεσογειακούς λιμένας, τὸ «Λυδίων», τὸ «Φίλιππος» καὶ τὸ «Ἀδρίας». Ἡλπίσαν οἱ πλοιοκτήται τῶν εἰς μίσιν μεγαλυτέρων τῆς περιστινῆς κίνησιν. Τὰ διεβητὴ γεγονότα, ὅμως, πέραν ἀπὸ κάθε πρόβλεψιν, τους διέφευσαν. 'Ηδη ἐνδέκα ἐπιβατηγά σκάφη συνδέουν σήμερον τὸν Πειραιά μὲν τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, διαμοιραζόμενα μίαν πενιχρὰν ἐπιβατικὴν κίνησιν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἔξενων καὶ δῆ τῶν ἰταλικῶν πλοίων ἔξεδηλωθεὶς ὁζύτατος. Τὸ «σπασίμο» τῶν ναύλων ἀπὸ τὴν «Ἀδριατικοῦ» ἔφθασε κατὰ τινας, μέχρι 40% τῆς κανονικῆς τιμῆς τῶν εἰσιτηρίων. 'Ἐπιχορηγούμενα τὰ ἰταλικὰ ἐπιβατηγά, ἔχουν τὴν δυνατότητα μιᾶς τοιστῇς ἀθέμιτου ἐστὸν ἀντιδράσεως εἰς τὴν ἐκδηλωθεῖσαν κρίσιν, ἐνώ τὰ ιδικά μας δὲν δύνανται τὴν ζημίαν καθ' οἰονδήποτε τρόπον νὰ ἀποφύγουν.

Καὶ τὸ χειρότερον, δὲν ὑφίστανται διὰ τὸ ὑπόλοιπον θέρος καλαὶ προποτικαὶ. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη καθ' ἥν η διεθνῆς ἔντασις θὰ παραχωρήσῃ τὴν θεσιν τῆς εἰς κάποιαν ὑφεσιν εἰς τὴν Μεσόγειον, δὲν θὰ ὑπάρχῃ πάλιν ὁ χρόνος διὰ τὴν δημιουργίαν κλίματος ἐντόνου τουριστικῆς κινήσεως. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις καὶ παρὰ τὰς πρὸς μηνῶν προβλέψεις, τὸ ἐφετεινὸν θέρος δυσχερεστάτον διὰ τὸ μεσογειακὸν μας ἐπιβατηγὸν θὰ ἀποδημήσῃ.

ΤΑ "ΚΟΣΤΕΡΑ".

Τὰ πολλὰ καὶ δυσχερῆ προβλήματα, ποὺ ἀπασχολοῦν σήμερον τὸ κόστερ, τὸ μικρὸν σιδηρούν σκάφος, ποὺ ἔξυπηρτει τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς, ἐν πλάτει μᾶς ἀνέπτυξε προσφάτως κατὰ μίαν συζήτησιν, ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν κ. Δ. Μελαχρινός. 'Υπὸ τὰς πλέον ἀντιξόους συνθήκας, ὑπεστήριξεν ὁ συνομιλητῆς μας, κινεῖται τὸ μικρὸν αὐτὸ σκάφος, ἀντιμετωπίζον τὴν ἀδιαφορίαν, τὴν ἔχθρότηταν ἐνίοτε, τοῦ κράτους, τὸν δεινὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἔξενων, ὅπως τὸν ἐλληνικὸν λιμένων ἐπεκτείνη τοὺς πλάσις του, δεχόμενον ταύτοχρόνως, ἔστω καὶ ἐμμέσως, τὰς συνεπείας τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

'Απροσχηματίστως ἀντιναυτιλιακήν, χαρακτηρίζει δὲ κ. Μελαχρινός τὴν κρατικὴν πολιτικὴν ἔναντι τῶν μότροπτες. 'Ἐπιβάλλονται εἰς τὰ σκάφη αὐτὰ, κατὰ συστηματικὸν πλέον, ὑποχρεόσεις δυσανάλογοι πρὸς τὴν οἰκονομικὴν τῶν ἀντοχῆς, διατηρεῖται τὸ ναυλολόγιον εἰς λίαν χαμηλὸν ἀπέτιεδαν ἐν σχέσει μὲν ἐκείνων τῶν χερσαίων μεταφορικῶν μέσων καὶ ἐνισχύεται εἰς ἀδέιτος συναγωνισμὸς μεταξὺ τοῦ ἐπιχορηγούμενου ἴδιως σιδηροδρόμου καὶ τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως οἰουδήποτε συντονισμοῦ εἰς τὰς ἐσωτερικάς συγκοινωνίας τῆς χώρας. 'Ἐπιπροσθέτως παρεμβάλλονται κατὰ περιόδους εἰς τὰς ἀνθαλασσιακὰς μεταφοράς τοῦ ἐσωτερικοῦ τὰ μεσογειακὰ σκάφη, ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ ποντοπόρα φορτηγά, τὰ ὅποια, διὰ νὰ ὀμιλήσωμεν συγκεκριμένως, περὶ τοὺς τριάκοντα χιλιάδας τόννους σίτου μετέφερον ἐσχάταν ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Πειραιά.

Οἱ συνέπεια ἀμέσως τῆς τοιστής ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους διασχίρισεως τῶν ἡζητημάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν, θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ παραπρομένη, τὰ τελευταῖα ἔτη στασιμότητος εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ἀριθμητικῆς δυνάμεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὸ περιορισμός ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν τῶν διὸς θαλάσσης διακινουμένων ἐμπορευμάτων καὶ αἱ ἐκδηλούμεναι ὀλόνεν καὶ ἐντονωτέρον τάσεις ἀπαγκιστρώσεως τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων ἐν τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορῶν τῆς χώρας. Πλέον ἀσφαλῆ καὶ πλέον ἀπόδοτικήν θεωροῦν οἱ ιδιοκτήται τῶν μότροπτες τὴν ἐπένδυσιν τῶν κεφαλαιῶν των εἰς ἐπιχειρήσεις ἀσχολουμένων εἰς τὰς μεσογειακὰς μεταφοράς.

Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ

θέματα τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς μὲ ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον. 'Ισως μία ἐπιτροπὴ ἔξ ἀρμοδιῶν καὶ ἐνδιαφερομένων νὰ ἔδιεται, κατόπιν ἐμπειριστωμένης μελετῆς, προσφόρους λύσεις εἰς τὰ προβλήματα τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τῶν κόστερες, τῆς αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου, τῆς καθιερώσεως ἐνισίου τύπου γαυλοσυμφώνου διὰ τὰς κρατικὰς μεταφοράς, τῆς χορηγήσεως δανείων ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν διενέργειαν ἐπισκευῶν ὡς καὶ τῆς ἐλαφρύνσεως τῶν ἀπὸ δυσθαστάτων καὶ ἀδίκους ἐνίοτε ἐπιβαρύνσεις. Τὰ μότροπτες, λ. χ., καταβάλλουν πλοηγικά τέλη διὰ τὰς μὴ προσφερομένας ἀπὸ τοὺς πλοηγούς ὑπηρεσίας!

Τὰ μικρὰ αὐτὰ σκάφα, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὴν ἔξειλη μένην μορφὴν τοῦ βαθμαίων ἐκλεπτοντος πετρελαιοκινήτου, εἰναι πολύτιμη ὄργανα τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου, εἰναι τὰ εὐθηνότερα μέσα μεταφορᾶς. Δι' αὐτῶν διακινοῦνται πρὸς τοὺς πλέον ἀπομεμακρυσμένους λιμένας καὶ αἱ μικρότερες μεριδες ἐμπορευμάτων καὶ ἐπὶ αὐτῶν ἀπασχολοῦνται χιλιάδες ναυτικῶν. 'Ἄξιουν, λοιπόν, μιᾶς ιδιαιτέρας στοργῆς ἀπὸ μερούς τοῦ κράτους. Εἰς τὰς γειτονικάς χώρας, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν προνομούχα εἰναι τὰ σκάφη αὐτὰ ἀπὸ τῆς κρατικῆς ὑπὲρ αὐτῶν φροντίδος. 'Αρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατεσκευάσθησαν κρατική χρηματοδότησης, διότι ἀκριβῶς ἀνεγνωρίσθη ἡ ἐν παγί της χρηματίστης τῶν. Καὶ ἀφοῦ τοιστής τυγχανουν προστασίας τὰ «κόστερα» τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν, ἀποδαίνουν καὶ μαχητικώτατα. Συναγωνίζονται τὰ ιδικά μας εἰς αὐτοὺς τούτους τους λιμένας μας.

Η ΕΛΛΗΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΗ

Εἰς τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐλληνο-σοβιετικὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν δὲν περιελήφθη δρός περὶ τοῦ τρόπου διενέργειας τῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, διὰ θαλάσσης μεταφορῶν.

'Εξυπακούεται μόνον, διὰ θὰ ισχύῃ ἡ παράγραφος β'. τοῦ ἄρθρου 8 παλαιοτέρας συμβάσεως, ἔχουσα αὐτὰ: «Πληρωμαὶ διὰ θαλασσίου ναυλών, ἔφοροι σαμάται διενέργουνται διὰ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σοβιετικής μεταφορᾶς μεταφοράς, μεταφορά διενέργουνται μέσω τοῦ 'Ελληνο-σοβιετικοῦ Κλαΐργυρος».

'Η ἀντίληψις τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίου εἰναι, διὰ δὲν εἰναι σκόπιμον νὰ περιληφθῇ δρός διακρίσεως ὑπὲρ τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, ἀλλ' διὰ αἱ ναυλώσεις θὰ πρέπει νὰ γίνωνται ἀλευθέρως ἀπὸ τοὺς εἰσαγωγεῖς, προτιμώμενῶν τῶν πλοίων ποὺ προσφέρουν τοὺς συμφερώπερους δρόους μεταφορᾶς.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, διὰ εύρυτερα διασυνίγονται αἱ δυνατότητες ἀπασχολήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰς ἐκ Μαυρητανίας μεταφορές τοῦ έπαντοπόρα φορτηγά, τὰ ὅποια, διὰ νὰ ὀμιλήσωμεν συγκεκριμένως, περὶ τοὺς τριάκοντα χιλιάδας τόννους σιτίου μετέφερον ἐσχάταν ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Πειραιά.

Τὰ παραδοτέα εἰς τὴν Ρωσίαν ἀπὸ μέρους τῆς 'Ελλαδος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐμπορεύματα καθορίζονται εἰς τὰ κάτωθι εἰδη καὶ ποσότητας:

Βωλίτης	500	χιλ. τόνν.
Καπνὸς	6 "	"
Βάμβαξ	2 "	"
Ἐσοπερίδοειδή	12 "	"
Ἐπορι καρποί	12 "	"
Ἐλαιόλαδον	2 "	"
Ἐλαϊαί	1 "	"
Κολαφώνιον	2 "	"
Δέρματα ὀκατέργαστα μικρῶν ζώων	750	χιλ. τεμάχ.

Προιόντα διάφορα :

(ἔντυπον ύλικὸν, κινηματογραφικαὶ ταινίαι, οίνοι καὶ ἀπόσταγμα οίνου, μάλλινα ύφασματα, σόγγοι, μαστίχη, ύποδηματα, δαφνόφυλλα κλπ.) 500 χιλ. δολ.Η.Π.

Τὰ ἀπὸ μέρους τῆς Ρωσίας παραδοτέα ἐμπορεύματα καθωρίσθησαν, διὰ τὴν τριετή περίοδον τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως, ὡς ἔξης:

Μονάς άρ.	1958	1959	1960
ρους ἢ ἀξίας			
Ἀργόν πετρέλαιον & π. πετρελαίου κχλ. τόν.	375	500	500
Γαιανθρακες	55	80	80
Ἀνθρακίτης	12	14	16
Ξυλεία	85	100	120
Κόντρα - πλακέ	5.5	6	6
Σελουλόζη	9	10-12	12-15
Δημιοσιογραφικός χάρτης	P.M.	2-4	3-6
Ἄζωτούχα λιπάσματα	P.M.	P.M.	P.M.
Χημ. φάρμ. πρ. καὶ ιατρικά έφοδια	250	275	300
'Ικθύς, πρ. ικθύων & κονσ. καθουρίων	300	400	500
Προιόντα διάφορα	500	1000	1500

Διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτῶν ὅλων τῶν σημαντικῶν κατ' ὄγκον φορτίων

POR T SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,,

ADDRESS: P. O. Box 306

Θά χρειασθή τακτική προσφορά χωρητικότητος έλληνικής. Οι Ρώσοι θά έπιδιώξουν διά των ιδικών των πλοίων να μεταφέρουν τα περισσότερα. Από της έλληνικής πλευράς σκάφη διαθέσιμα θά υπάρξουν, Βενεζίας, άλλα διά να συγκεντρώσουμε μέρος σημαντικών της κινήσεως προϋποθίσται η λειτουργία αφ' ένός μιας τακτικής γραμμής από την Μαύρη Θάλασσαν προς την Ελλάδα και την νοτιοανατολικήν Μεσόγειον, ειδικότερον δὲ διά τα εις χώμα φορτία ή προσφορά ναύλου εύθυνοτέρου.

Είναι, πάντως, γεγονός, ότι τό πυκνὸν τοῦ δικτύου τῶν ρωσικῶν τακτικῶν γραμμῶν πρός την Μεσόγειον καὶ τὰ συχνὰ ταξιδία των ναυτικῶν τραπτές θά επιτρέψουν εἰς τὴν Μόσχαν να κρατησῃ διὰ τὴν ναυτιλίαν τῆς τὸ μεγαλύτερον ποστόν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, τῆς προδιαγραφομένης διὰ τῆς ὑπογραφείσης συμβάσεως. Ἡ Ἑλληνικὴ ἐφοτιλοτικὴ πρωτοβουλία, ίσως, νὰ κατορθώσῃ τὴν υστάσιν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς ἀπό τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἔκτεινομένης μέχρι τῶν ἄραβικῶν λιμένων. Τὸ ἔχομεθα καὶ πρέπει μίαν τοιαύτην προσπάθειαν ὅλοι ἐκθύμωας νὰ τὴν υποστηρίξουν. Ζωηρατάτη προβλέπεται ἡ κίνησις τῶν μεταφορῶν μεταξὺ Ρωσίας καὶ μεσογειακῶν λιμένων κατὰ τὰ ὄμεως ἐπόμενα ἔτη. Βάσιμος, συνεπώς, υφίσταται καὶ ἡ ἀπόπειρα, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ γραμμὴ θὰ καταστῇ ἀπόδοτική, ἔξυπηρετική καὶ τῶν γενικῶτερων συμφέροντων τῆς Οἰκονομίας μας. Ἡ νέα Ἑλληνο-σοβιετική ἐμπορικὴ συμφωνία εἶνε μία κολὴ εὐκαιρία διὰ τὴν μεσογειακήν μας ναυτιλίαν. "Ἄς φροντισώμεν νὰ τὴν ἐκμεταλλεύθωμεν.

ΗΓНОΗΘΗ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

Αἱ πληροφορίαι, ὅμως, τῶν ἔδω ναυτικῶν κύκλων δὲν ἐμφανίζουν ικανοποιητικὴν τὴν ρύθμισιν ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς τοῦ ζητήματος τῶν μετοφορῶν τῶν διὰ τῆς συμφωνίας προβλεπομένων φορτίων.

Οι Ρώσοι διαφυλάττουν υπέρ αυτών το πλεονεκτήμα της άγοράς και πωλήσεως των έμπορευμάτων τους στην Φόρπη, κατά την ίδιαν των κρίσιν και το ιούν των μόνον συμφέρον. ΕΙΣ τών μέχρι του θύε δεδομένων, επιτρέπεται ή πρόδειψις, ότι οι Ρώσοι θα διαφυλάζουν υπέρ τών ίδικών των πλοίων τας μεταφοράς του βωξίτου. Αύται είναι αἱ σημαντικότεραι της συμφωνίας και θα ήδυναντο νά χρησιμεύσουν ώς βάσις διά τη πρός την Μαύρην Θάλασσαν ταξιδίων καὶ τών έλληνικών πλοίων. Τών κατηνών, ἐπίσης, ή μεταφορὰ θὰ διενεργηθῇ διά τών ρωσικών πλοίων. Τά ἔκ Ρωσίας βιομηχανικά προϊόντα φυσικόν είναι νά μεταφερθούν διά τών ρωσικών πλοίων γραμμής. Ἀπομενούν τα πετρέλαια. Τήν διακίνησιν αυτών θὰ ἀνάλαβουν τά πλοία, τά προσφέροντα τόν μικρότερον ναυλών, ἀδιαφόρως ἔθνικότητος. "Οσον ἀφορᾷ τὰ ἐσπεριδοειδῆ, τάς ἐλαῖας καὶ οἴ, τό ἀλλο ἐντευθεν γεωργικὸν προϊόν θα ἀπόστειλομεν εἰς τὴν Ρωσίαν, διότι ἀκριβῶς πρόκειται περὶ οὐπάθων φορτίων καὶ διότι οι Ρώσοι θὰ θελήσουν να ἔχουν τὸ δικαίωμα τῆς ἀπορριψεως των, ἀν δὲν φθάσουν μέχρι τοῦ ρωσικοῦ λιμένος εἰς καλήν κατάστασιν, αυτῷ θὰ τὰ σύγχρονας, ἀσφαλῶς, τοίφ, διό νὰ σφήσουν καὶ τὴν ευθύνην τῆς μεταφορᾶς των εἰς τοὺς Ἑλλανοὺς ἔξαγωγες

Αἱ ἔκστοτε, τέλος, διαταγαὶ τῆς ζυλείας θα προσφέρωνται εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγοράν. Τὸ εὐθηνότερον πλοιον θὰ τὴν μεταφέρῃ.

έπειτα πάντα σημαντικόν του. Το τραγούδι του, που ήταν σε όλη την Ελλάδα.

Έλαχιστα, συνεπώς, είνε τα περιθώρια άνωπτιξεως της «Ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητος πρός τους λιμένας της Μαύρης Θαλάσσης». Την πάλεων συμμαντικήν μερίδα των μεταφορών θα διαφυλάξῃ ή Μόσχη υπέρ των ιδίων της πλοίων. Οι διαπραγματευθέντες της έλληπρωτικήν συμφωνίαν δεν έλαβον καν υπόψει των και την ιδικήν μας Ναυτιλίαν. Καμμία σχετική πρόβλεψις δεν έληφθη. Ή γνωστή τακτική συνειχέταν.

ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΙ ΤΟΝΝΑΖ

Αριθμοί τινες έπι τού σγκου τού διεθνούς υπερβαλαστίου έμποριου, δημοσιεύμενοι εἰς τό προσφάτως ἐκδοθέν στατιστικὸν δελτίον τού Ὀργανισμού 'Ηνωμένων' Ἐθνῶν, διαπιστώνουν τάξ ἐπελθόντας σημαντικὰς μεταβολὰς εἰς τὰς ἀπό τοῦ θαλάσσης μεταφορὰς κατά τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν τοισάντην. Οὕτω κατό τὸ 1957 αἱ ἀπό τοῦ θαλάσσης μεταφορὰὶ ηγήθησαν κατ' ὅγκον εἰς 990 ἑκατοντά, τόννους (471 διὰ τὸ 1929, 494 διὰ τὸ 1937, 642 διὰ τὸ 1951, 838 διὰ τὸ 1955 καὶ 925 διὰ τὸ 1956), ἐκ τῶν ὅποιών 440 ἑκατοντά, τόν. ἀναφέρονται εἰς τὰ φορτία πετρελαίου, 550 ἑκατοντά, τόν, μετεφέρονται ἐπὶ σκαφῶν ἔχουν φορτίου, ἐκ τῶν ὅποιών 80 πρέπει νὰ ἀφιερθοῦν 35 περίπου ἑκατοντά, τόν, μεταφερθέντες ἐπὶ πλοίων των Μεγάλων Λιμῶν τῆς Βορ. Αὐστρίκης.

Κατά τὸ 1929 τὰ 85 περίπου τοῖς ἑκάτον τῆς ἀπό δαλάσσης μεταφορικῆς κινήσεως ἀνεφέροντο εἰς ἔγραφο φορτία, κατὰ τὸ 1957, ἡ συμμετοχὴ τῶν φορτηγῶν ἔγρου φορτίου περιώρισθε μόλις εἰς τὰ 56 %.

Διά τα υγρά φορτία τό προσστόν ηγέηθη από τα 14.3 εις τὸ 44 %. Από έτους είς έτους βαίνουν περιοικίσμενα τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων καὶ οὐδένεται ἡ κατανώλας τῶν ύγρων καυσίμων. Οὐ πρέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ μεταφοραὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν διενεργούνται μεταπολεμικῶς μὲν τὰ πλοῖα κενὰ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν καὶ ἔξ αποτάσσεων μεγαλυτέρων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔειδος Ἀγγλίας προπολεμικὸν καθεστῶς

μεταφορᾶς τοῦ γαιάνθρακος πρὸς τὸ ἔξωτερικόν.

Ο σχετικός πίναξ τών ὅποι θαλάσσης μεταφορῶν εἰς ἑκατομμύρια τόνους ἔχει ως κάτωθι :

ETH	Σύνολον	Αυξήσις %	Πετρέλαιον	Αυξήσις %
1952	660	3	285	12
1953	690	5	295	4
1954	740	7	320	8
1955	840	14	360	13
1956	925	10	405	11
1957 (*)	990	9	440	9

Έκ τῶν ἀνωτέρω ὄριθμῶν προκύπτει, ὅτι σταθερώς χωρεῖ τὴν ἀνιούσαν ή κίνησις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν διά τε τὰ ἔχονται καὶ τὰ ὑγρά φορτιά. Η ὁμηρίας κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη προσέλαβε, πράγματι, τεραστίαν ἔκτασιν, μεγαλύτερα διά τὰ ἔχοντα φορτιά (γαιώμαρκες, μεταλλεύματα) καὶ κατά τι μικροτέραν διά τὰ πετρελαιοειδῆ. Η μηδὲν, οὖμας, κατά τα τελευταῖα ἔτη καὶ ὁ στόλος τῶν τραπτές, ὅπως και τῶν τάγκερς. Ἐναντὶ τῶν 16 ἔκατον, τὸν, d.w., τοῦ 1938 καὶ τῶν 15 ἔκατον, τὸν, τοῦ 1954, ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράπτες, τῶν ἄνω τῶν 4.000 τονών d.w., ὑπολογίζεται τώρα εἰς 24 περίπου ἔκατον, τὸν, d.w. (ἔξαιρουμένων τῶν κρατικών ἀμερικανικών), ἐνώ ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν καὶ παραγγελίων σκάφη τράπτες (6.6 ἔκατον, τὸν, d.w.). Ἔπι πλέον σκάφη μεταλλόφορα, εἰδικώς κατασκευασθέντα ἢ μετασκευασθέντα ἀπό τάγκερς 3.1 ἔκατον, τὸν, d.w. ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1958, μετὰ πρόβλεψιν λόγω νέων ναυπηγήσεων νὰ φθάσουν προὶ τῷ 1961 εἰς τὰ 5.4 ἔκατον, τὸν, d.w.

να φασσούν περι το 1901 εις τα 5.4 εκατομ. τον. α.ω.

Δεδομένου, ότι ταχύτερα είναι τά νεώτερα σκάφη, με τεπιστρότερα κυ-
βικά και άφθονώτερα μέσα φορτοεκφορτώσεως, ή μεταφορική των ίκα-
νότητας είναι αισθόμενς μεγαλυτέρα, έναντι τού προπολεμικού και τού πο-
λεμικής ναυπηγήσεως Φορτηγού σκάφους.

Συνεπώς, η αύξησης των από το διαθέσιμος μεταφορών κατά τα τελευταία τεσσάρα έτη κυμαίνεται γύρω των 10 % έτησίως. "Έχομεν, έπισης, αύξησην αισθητώς μεγαλύτερων της διαθέσιμου χωρητικότητας, χωρίς να συνυπολογιζούμεν και τα μεταλλοφόρα, τη ήδη ικανή αύτά και μόνα να μεταφέρουν το ήμισυ και πλέον της εδώ όριδοκοντα πέντε έτα τομ. τόν." (1957) μεταφορικής κινητήσεως των σιδηροδρομαλευμάτων.

"Οσον άφορα τα τάνκερς το γεγονός, ότι ή παγκόσμιος δύναμις του στόλου των δεξιαμενοπλοίων φθάνει τα 50 έκατον. τόννους δ.ω. και ίσι τελούν ύπο ναυπηγήσουν σκάφη 28 έκατον. τόν. δ.ω. είναι άρκετον διά νά κατοδείξη την υπερπληθύνων τού διαθέσιμου τονναρί. Οιανθόποτος αύξησης των μεταφορών κατά τα άμεσως προσεχή έτη είναι ικανή ή υφισταμένη χωρητικότητας νά καλυψη. Η μέση τοικαύτη αύξησης δεν προβλέπεται ανωτέρα των 6-7 % έτησίως. ένα της χωρητικότητας ύπολογίζεται νά φθάση τα 16-17 % κατά τα τοια προσεχή έτη.

Και τὸ συμπέρασμα: Πρέπει ἡ ἥδη συντελουμένη μὲν βραδύν εἰσέτι τὸν ρυθμὸν ἀναπροσαρμογὴ ἐντονωτέρᾳ νὰ καταστῇ. Πρέπει νὰ ἀπολλαγὴ ἡ φρογῆς ναυτίλια καὶ ὃ στόλος τῶν τάκνερς τῶν παρθένικῶν σκαφῶν, ἵνα, σὺν τῇ προόδῳ τῆς κρατούσης ὑφέσεως εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, ἐπέλθῃ ἡ ἰσορροπία προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικοτήτος. Ἐφόσον τὰ παλαιά σκάφη παραμένουν ἀργοῦντα, ἐν ἐπιφυλακῇ ὅμως, ἢ ναυλαγορὰ δὲν θὰ επιτύχῃ τὴν βελτίωσιν τῆς. Αἱ διαλύσεις θὰ ἔκκαθαρίσουν τὴν κατάστασιν. Λόγῳ ἀκριβῶς τῶν ἀνωμάλων πολιτικο-οἰκονομικῶν ἔξελίξεων τῶν τελευταίων ἐτῶν, ἐδίκαιολογήθη ἡ ἐπιβίωσις σκαφῶν, καταδικασμένων ὅλως νὰ τροφοδοτήσουν τὰς ψικαρίνους. Καὶ τώρα μὲ τὴν κρίσιν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς αἱ ἐλπίδες μιᾶς νέας ἔξορμήσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν δικαιολογούνται. Ὑπὸ ὀμαλωτέρας πολιτικάς καταστάσεις θὰ ἡσαν ὑποχρεωμένοι οἱ πλοιοκτῆται τῶν παλαιῶν σκαφῶν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀνάγκην ἀνανεώσεως τῆς ταξινομήσεως των εἰς τοὺς νησιγνώμανας. Αἱ μὲ δικαιολογούμεναι ἐκ τῶν πραγμάτων σοθιαραι δαπαναὶ δι' ἐπισκευαῖς θὰ τοὺς ἔπειθον, ὅτι ἀποκλείεται ἡ περαιτέρω ἐνέργεια σταδιοδρομία σκαφῶν ἀντιοικονομικῶν. Μέχρις, ὅμως, τῆς ἡμέρας ἕκεινης τῶν ὄμαλων συνθηκῶν ἐργασίας, τας ὅποιας, ὅμολογουμένη, δὲν βλέπονται ώς λίγιαν προσεχεῖς, ἢ ναυλαγορά θὰ πιεζεται, ἀπὸ τὸ παρθένικον τονγάς, ἐνῷ τὰ νεότευκτα δὲν θὰ στοματιστούσουν ὅμρος νὰ ἔξερχωνται κατὰ τὴν προσεχῆ τριετίαν τῶν γαυπτιγείων.

Υπό την προσποτικήν αὐτήν ή αισθητή βελτίωσις τῶν ναύλων ἀποκλείεται. Πληθυρική θά είνει η προσφερομένη χωρητικότης, παρά τὸ γεγονός τῆς αὐξήσεως τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ἐκτός βεβαίως νέου τινος ἀπρόσδιπτου....

(*) Οι άριθμοι διὰ τὸ 1957 ὀφείλονται εἰς μελέτην τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτιλίας-Ερευνῶν τῆς Βρέμης.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν διεβίβασεν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἔγγραφον τοῦ ἐν Αὐστραλίᾳ "Ἐλληνος Γενικού Προξένου τῆς Ἐλλάδος κ. Ζαφειρίου, εἰς τὸ ὅποιον ἐπισυνάπτεται ἀναφορά τοῦ ὄμογενούς κ. Κουτουπέλου. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀναφορᾶς του ὁ κ. Κουτουπέλες καθιστᾶ γυναῖκαν ὃ διέποσταντείσθη τὴν ἀναφοράν.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENTS.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

17 State St. - NEW YORK N.Y **GEORGE CARRAS INC.**

Cables : CARRASBRO

του αύστραλιανού υπερωκεανίου «Westralia» ναυπηγήσεως του 1929 τόνων γκρός 12.500 και ταχύτητος 14-15 μιλιάρων. Τότε υπερωκεανίον τούτο διαθέτει θέσεις δι' οποιών πεντήκοντα επίβατας είναι καμπίνας τών δύο και τεσσάρων κλινών.

Η άγορα τούτου ανωτέρου υπερωκεανίου, τονίζεται είς την αναφοράν τούτου «Ελληνος όμογενον», θά έξαρτηθη, έκ τού ἄντις ή «Ελληνική Κυβέρνησης» πεπιτυχής έγκρισης από την Διεθνή Επιτροπή Μεταναστεύσεως, όπως οἱ Έλληνες μετανάσται, οἱ προφοριζόμενοι δι' Αύστραλιαν, ταξιδεύουν με το υπερωκεανόν «Westralia». Τέλος, τονίζεται είς την αναφοράν, ότι έσοντας οι τιθέμενοι, ως άνω όρος πραγματοποιηθήσθησαν θ' ανάλογη την ύποχρέωσιν νὰ δρομολογήσῃ τὸ υπερωκεανόν εἰς την γραμμὴν «Ελλάδας — Αύστραλιας». Η Κυανόδευκος θά ύψωθη ἐπ' αὐτοῦ, βάσει τούτου στρατηγικού 13 τού Ν.Δ. 2687/1953 περὶ εἰσαγωγῆς καὶ προστασίας κεφαλίων ἔξωτερικοῦ».

Τότε Υπουργείον Ναυτιλίας διεβίσασεν ἡδη τὴν ἀνάφοράν τοῦ κ. Κουτουπέ πρὸς τὴν ἀρμόδιαν ἐν προκειμένῳ Διεύθυνσιν Μεταναστεύσεως τοῦ Υπουργείου Εσωτερικῶν, μὲ τὴν σύστασιν, ὅπως προβῇ εἰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν Δ.Ε.Μ. ἐνέργειας.

Τὸ ζῆτημα, ὅμως, διὰ τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας δὲν πιστεύομεν νὰ τελείωνη μὲ τὴν διαδίσασθαι τῆς αἵτισσεως τοῦ κ. Κουτουπέ. Χρείαζεται νὰ τὴν παρακολουθήσωμεν, ἐπίμονα νὰ είνε τὰ διαθήματα παρὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Μεταναστεύσεως, ίνα κατ' ἀρχὴν ἐπιτύχωμεν τὴν ἔγκρισιν της.

Εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι η συγκατάθεσις τῆς Ἐπιτροπῆς ἔξαρταται ἀπὸ ώρισμένων προϋποθέσεις. Ή καταλληλότης, τοῦ πλοίου θὰ ἔχεταισθαι κατὰ πρότυπον. «Ἐν συνεχείᾳ αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυλωσιν θὰ χρειασθῇ νὰ διεξαχθοῦν ἀπ' εὐθείᾳ μὲ τοὺς πλοιοκτήτας. Τὸ σκάφος θὰ ναυλωθῇ δι' ώρισμένον ἀριθμὸν ταξιδίων.

Ἐχουμεν ὅμως καὶ τὴν ἐπιφύλαξιν, ἀν τὸ παρέχον τόσον μικρὸν κατ' ἀναλογίαν ἀσιθίον ὑπερωκεανὸν θὰ είναι καὶ ἀκεταλλεύσιμον εἰς μίαν γραμμὴν, ὅπου οἱ ναυλοὶ είνε σχετικῶς χαμηλοί. Ή οἰκονομία τοῦ καυσίμου καὶ οἱ υπερχίλιοι ἐπιβάται είνε προϋποθέσεις τῆς ἀποδοτικῆς ἔκμεταλλεύσεως.

Ἀλλοδεῖ εἶνε, ὅτι τὰ ἔκταλλοντα τὴν γραμμὴν Μεσογείου (Ἑλλάδος) — Αύστραλίας ιταλικὰ υπερωκεάνια κερδίζουν ἀρκετά. Είνε, ὅμως, δηλεοκίνητα, οἰκονομικὰ δηλαδή, σκάφη καὶ ή μεταφορική των Ικανότητες ἀποδεσσίνει τοὺς χιλίους ἐπιβάτας.

Ἄπωλεια διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ὑπόρθεν ή μετασκευὴ τῆς «Τασμανίας» εἰς φορτηγὸν καὶ ή διασκοπή, λόγω τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, τῆς ποὺς τὴν Αύστραλιαν τακτικῆς ἐλληνικῆς γραμμῆς, ήτις σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀπέδινεν οὐδὲ λίγα. Ή ἀνάγκη μιᾶς πρὸς τὴν ἐκεῖ ἐλληνικῆς γραμμῆς ἑτοίσθιμη μένων εἰς τὰς στάθλας αὐτάς. Εἴχομεν φθάσει πρὸ ἔτῶν νὰ ζητήσωμεν τὴν ἔναντι τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων ναυπηγεῖσιν ἐνός καταλλῆλου σκάφους, όμοιοτύπου, πρὸς τὸ τότε ναυπηγούμενα εἰς τὴν Τεργέστην διὰ τὴν αὐτὴν γραμμὴν τοῦ «Λόδος Τριεστίου» δηλεοκίνητο σκάφη. Κανεὶς, ὅμως, μὲ πνοὴν καὶ θεληματικότητα ἐφεπλιστῆς, οὐτε βεβαίως καὶ τὸ Κράτος, δὲν ἐπίστευεν εἰς τὴν προσπάθειαν. Αποτέλεσμα: «Ἀθρόους τὰ ιταλικὰ καὶ τὰ ἀγγλικὰ υπερωκεανία παραδιαμένουν ἐντεῦθεν τοὺς «Ελληνικὰ μετανάστας, ἐνὸν πολυτηρίθεις εἰς τὴν Αύστραλιαν ἀναπτύσσονται αἱ ἐλληνικαὶ παροικίαι καὶ ή ἐπικοινωνία των μὲ τὴν Μητέρα-Πατρίδα είνε πλέον ἐπιτακτική. Θὰ ἡτο εὐηγέργον, ἀντὶ ή πρωτοδουλία τοῦ ὄμογενον κ. Κουτουπέ ἐπιτύχη. Θὰ πρέπει ἐντεῦθεν νὰ τύχῃ κάθε ὑποστροφής.

Ἔσως νὰ διατεθῇ δι' ἔνα μόνον ταξίδιον τὸ συμβατικόν μας υπερωκεανὸν «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς τὴν γραμμὴν «Ελλάδος — Αύστραλίας».

Κατὶ είνε καὶ οὐτό. Είνε μία ἀπασχὴ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν γραμμὴν, ήτις τόσα περικλείει διὰ τὴν Ελλάδα συμφέροντα.

ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ο μείζων λιμὴν, ὃς ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη, θὰ πρέπει ἡδη νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Ή ἐπικείμενη λειτουργία τοῦ διύλιστοποιού πετρελαίου, θέτει τὸ θέμα ἐπὶ τὸ πάτητος, δημιουργούσα τὰς πρώτας δυσχερείας διὰ τὸν κυρίων λιμένα.

Κατὰ δύο καὶ πλέον ἐκατομμύρια τόνους ἀναμένεται νὰ μειωθοῦν ἡ μπορεματικὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶς ἐπεισώς καὶ κατὰ 10-12 ἐκατομμύρια δραχμῶν τὰ ἔσοδα αὐτοῦ, εὐθὺς ὡς τὸ διύλιστηριον ὀρχίση τὴν λειτουργίαν του. Αἱ ἐντὸς τῶν ὄριών τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Ο.Π. ἐκφορτώνομεναι σημερον εμεγάλαι ποσότητες ὑγρῶν καυσίμων, μακράν τοῦ Πειραιῶς καὶ ἔγγυες τοῦ διύλιστοποιού, σπουδαίας θὰ δημιουργηθῇ, ἐφεξῆς θὰ διακινοῦνται.

Ἐπιδάλλεται, λοιπόν, η ἐπέκτασις τῶν σημερινῶν δύοντων τοῦ περαιτερού λιμένος. Ο νέος παρὸ τὸ διύλιστοποιον λιμὴν, δὲν θὰ ἀποτέλεσῃ οὕτω μίαν ἀκόμη ἀπειλὴν κατὰ τὸν Πειραιῶν, ἀλλὰ θετικὸν βῆμα πρὸς τὴν δημιουργίαν ἐνός ὑπὸ ἔνιασιν διοίκησιν λιμενικοῦ συγκροτήματος.

Ἄσ μὴν αὐταπατώμεθα, πιστεύοντες καὶ ἡμεῖς οἱ ἴδιοι τὰ δύο ενίστε λέγομεν, κολακεύοντες τὴν ἑθνικὴν μας φιλοτιμίαν, περὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Είνε οὕτος εἰς ἑκ τῶν πλέον καθυστερημένων, με-

ταξὶν τῶν μεγάλων ἐννοεῖται εὐρωπαϊκῶν λιμένων, ἀπὸ ἀπόφεως ἐκτάσεως καὶ τεχνικῶν δυνατοτήτων, σσον καὶ κινήσεως. Εικοστὸς τρίτος ἔρχεται κατὰ σειρὰν ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς μὲ τὰ 4½ ἑκατομμύρια τὸν. Ἐμπορευμάτων τὸ ἔτος. Πρώτος ὁ λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ μὲ 77.000.000 τὸν. Ἐμπορευμάτων!

Εἶναι καιρός, λοιπόν, νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ λιμενικὸν πρόβλημα μὲ εὐρύτητα καὶ τοῦμν, αποβλέποντες ὅχι εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν κοὶ τὴν βελτίωσιν τῶν τεχνικῶν μέσων τοῦ λιμένος ἐπὶ τῶν παλαιῶν, τῶν προπολεμικῶν προτύπων — διότι αὐτὸς πράττομεν σήμερον — ἀλλ; ἐπιδιώκοντες μίαν διεύρυνσιν τῆς ὑδατίνης καὶ χερσαίας ἐπιφανείας αὐτοῦ, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς, τοῦλλαστον, τῆς ποιοτικῆς βελτίωσεως τοῦ πλευτοῦ ὑλικοῦ.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Μία ἀξία πάσης ἔξαρσεως πρωτοδουλία — ιδιωτική, βεβαίως, ὅπως πάντοτε — τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τίσως νὰ μας ἐπιτρέψῃ νόθεωρήσιαν τὸ ἀκτοπλοίου πρόβλημα λελυμένον κατὰ τὸ μέγιστον μέρος αὐτοῦ, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς, τοῦλλαστον, τῆς ποιοτικῆς βελτίωσεως τοῦ πλευτοῦ ὑλικοῦ.

Ο κ. Νομικός, λόγω τῶν ιδιαιτέρων δεσμῶν του μὲ τὰ ιτανονικὰ ναυπηγεῖα — κατεσκεύασσεν ἐκεῖ τρία σούπερ-τόνικερς — ἐπέτυχε τὴν ἔδω ἀποστολὴν Ἰαπωνῶν τεχνικῶν, οἵτινες ἐνημερώθησαν ἐπὶ τῶν εἰς πλωτῶν ὑλικῶν ἀναγκῶν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας καὶ προέβησαν εἰς προκαταρκτικά τῶν σκαφῶν, ποὺ ξειράζεται ἡ ἀκτοπλοία.

Οι Ιάπωνες ναυπηγοὶ ἐπεσκέφθησαν τὰ ἔκ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων σκάφων, παρηκολούθησαν τὰ δρομολόγια των, ἐλαθον ὑπὸ ὄψει τῶν τάξεων ἐτῆς περίας ὑπόδεικνυμένας διαρρυθμίσεις τοῦ σχεδίου των καὶ πρόκειται ἐντὸς τῶν προσεχῶν ὑμέρων νὰ ὑποθάλουν τὰ προκαταρκτικά τῶν σχεδίων καὶ τὰς κατὰ προσέγγισιν τιμὰς κατασκευῆς.

Οι πρῶτοι πολυλογισμοὶ ἀναδιδάσκουν εἰς πέντε ἔκτασμα. δολλάρια τὸ κόστος τεσσάρων σκαφῶν τῆς αὐτῆς περίπου χωρητικότητος μὲ τὰ τέσσαρα ιταλικῆς κατασκευῆς ἀκτοπλοία, ἀλλὰ βελτιωμένου τύπου, μὲ καλυτέραν τὴν προδιαγραφὴν διὰ τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς καὶ τὰ διαιρετίσματα τῶν ἐπιβατῶν. «Ισως καὶ κάτω τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ ἐπὶ πιστώσαι νὰ στοιχίσῃ ἡ κατασκευὴ τῶν τεσσάρων πλοίων, κατόπιν τῆς λεπτομερούς καταρτίσεως ὅλων τῶν σχετικῶν προβλέψεων.

Ο κ. Νομικός προέτεινεν εἰς τοὺς Ιάπωνας ναυπηγοὺς τὴν — κάτα σκαψὴν τῶν σκαφῶν μὲ ἀνταλλαγὴν καπνῶν. «Ἄν την πρότασιν αὐτὴν δεκθῇ ἡ Ιαπωνικὴ Κυβέρνησης, ἡ παραγγελία διευκολύνεται σημαντικῶς. Εἷσουν, ποάγματι, τόσην ἀνάγκην νέων παραγγελιῶν τὰ ιαπωνικά ναυτηγεῖα, διὰ νὰ κρατηθούν ἐν λειτουργίᾳ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως, διὰ πιστήσιμες, ὅτι δὲν θὰ συγνατήσῃ τὴν ὄρνησην ἡ πρότασις τοῦ κ. Νομικοῦ. Θὰ ἐναποκειται πλέον εἰς τὸ Ελληνικὸν κράτος νὰ σκεφθῇ τὰ περαιτέρω. Ιδωμεν.

Η ΑΓΡΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Τὰ 26% τοῦ παγκοσμίου τοννάς τράμπης φορτηγῶν τελοῦν ἡδη ἐν παροπλισμῷ. Σχετικὴ στατιστικὴ τοῦ «Οὐεστινφόρου» ἀναφέρει, ὅτι Ιπν Ιουλίου ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ σκάφος 6.214.800 τον. d.w. Διατυπούται ἡ ἀποψίς, ὅτι τὸ ἀργοῦν τοννάς ἔφθασεν ἡδη εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτοῦ ὄριον.

Η παραπλισμένη κατὰ σημαίας χωρητικότης είχεν ως κάτωθι:

Σημαία	Άριθ. σκαφῶν	Χωρητικότης d.w.
Λιδεριανή	165	1.730.1
Παναμαϊκή	95	955.7
Ἄγγλική	90	930.4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	79	791.6
Ιταλική	53	501.3
Κοστα - Ρίκας	43	390.1
Νορβηγική	24	185.5
Ιαπωνική	20	147.4
Γερμανική	14	116.2
Τουκική	13	86.6
Χανδουριανή	7	69.8
Άμερικανική	6	64.3
Σουηδική	8	56.2
Φινλανδική	6	44.0
Λοιπαὶ σημαίαι	18	145.1

Σύνολον Ιουλίου	1958	641	6.214.3	25.9
» Ιουνίου	»	616	5.894.2	25.0
» Μαΐου	»	570	5.415.4	23.0
» Απριλίου	»	467	4.429.6	18.8
» Μαρτίου	»	396	3.733.6	15.8
» Φεβρουαρίου	»	277	2.549.4	10.8
» Ιανουαρίου	»	217	2.017.0	8.6

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRÉAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτικού, «Επιμελητηρίου συνήλθονταν την 18ην Ιουλίου εις τὸ Λονδίνον οἱ ἑκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων Ἀγγλίας, Βελγίου, Γαλλίας, Γερμανίας, Ἐλλάδος, Ἰταλίας, Ἰσπανίας καὶ ὅλλας τὰς τῆς διεθνούς συνεργασίας τῆς τράπυτ ναυτιλίας πρὸς ἀντιμετώπισι τῆς κρατούσης κρίσεως. Η ἐπιτροπή συνεφώνησε κατ' ὀρχήν ἐπὶ τῶν ἀρχῶν μιᾶς τοιαύτης συνεργασίας, τὸ σχέδιον τῆς δοτίας θέλει τύχει περαιτέρω μελέτης. Μία ὑπεπιτροπή ὠρίσθη, ἵνα καταρτίσῃ τὴν σχετικὴν εἰσιτηρίην καὶ ὑπόδαλη ἐν καιρῷ τὰς ἀπόψεις τῆς εἰς τὴν κεντρικὴν ἐπιτροπήν, ἥτις θὰ συνέλθῃ τὸ φθινοπώρον. Ο κ. Μανώλης Κουλουκούντης ἔξεπροσώπησε τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Η ΑΚΗΔΙΑ

Μία φορτηγίς μὲ τὸ τρίτον τοῦ συνόλου τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἔξι Ἀμερικῆς ὁμογενῶν τοῦ ὑπερωκεανού «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἐδύσθισθη ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἐνῷ ἦτο πλευρισμένη παρὰ τὸ σκάφος. Η ζημία εἶνε σοδαρά. Πολύτιμοι ἦσαν αἱ ἀποσκευαῖ. Μέρος μόνον τῶν ζημιῶν καλύπτεται ἀπὸ τὴν προβλεπομένην ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν.

Ἄυταί, δῆμος, αἱ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ὅποιας ἔλαβε χώραν ἡ καταδύθησις, μᾶς ἐνδιαφέρουν. «Ἐρχονται νὰ ἀποδείξουν τὴν ἐλαχίστην φροντίδα, τὴν ὅποιαν λαμβάνουν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο. Λ. Π. διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν στοιχειῶν ἀναγκῶν τῆς κινησεος τοῦ λιμένος. Καὶ πρώτον: Ἀπεδείχθη, διτὶ ἡ φορτηγίς, ἡ ἀνίκουσα, σημειωτέον, εἰς τὸν Ο.Λ.Π., κακῶς συντρομένη, δὲν ἦτο κατάλληλος νὰ δεχθῇ φορτίον. Ἡτο ἐξηρθρωμένη καὶ ἔκανε γερά. Δεύτερον: Ἐπὶ τρίωρων καὶ ἐνῷ ἐδύσθιστο ἡ φορτηγίς, ἔζηπτει ἡ βοσθεία τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ νὰ προληφθῇ καταδύθησις καὶ κανεῖς εἰς τὰς ἔκ τοῦ ὑπερωκεανού ἐπειγούσας κλήσεις δὲν ἀπήνητσεν. Οἱ ἀρμόδιοι κατέφθασαν — δπως συνήθως — δὲν πλέον ἡ κατάστροφὴ τῶν ἀποσκευῶν εἶχε γίνει. Τρίτον: Δὲν ἐφρόντισαν αἱ ὑπερεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π., ἀφοῦ ἐγνώριζον, ἀσφαλῶς, τὴν κατάστασιν τῆς φορτηγίδος, νὰ τὴν ἐκφορτώσουν αὐθιμερόν, ἵνα προλάβουν τὴν μεγαλύτεραν εἰσροήν τῶν ὑδάτων.

Δὲν ἀνατοῦμεν τοὺς ὑπευθύνους. Διαπιστώνωμεν, δῆμος, τὴν ἀκτίδιον. Μᾶς πιληροφούμον. σχετικῶς, διτὶ δῆλοι αἱ φορτηγίδεον τοῦ Ο.Λ.Π., διότι δὲν καταδύλλεται ἡ δέουσα φροντὶς διὰ τὴν συντήρησιν τῶν, δὲν εἶνε κατάστασιν νὰ παραλάβουν ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητά τῶν φορτίον. «Οταν εὑρίσκονταν εἰς τὴν κατοχὴν τῶν ιδιωτῶν ἐγρολάβων αἱ φορτηγίδεος — καὶ ἥσαν τότε πολλά — συνεπρούντο καλῶς. Καποιος ἐφρόντιζε δι' αὐτάς.

Δὲν τιμούν τὴν δργάνωσιν τοῦ λιμένος μᾶς πρόρομοι περιστατικά. «Ἄς φροντισώμεν, τούλαχιστον, νὰ μὴ ἐπαναλαμβάνωνται.

ΔΑΠΑΝΗΡΑ ΣΧΕΔΙΑ

Δὲν παρίσταται, νομίζομεν, καμίας ἀνάγκη νὰ ὑποβληθῇ ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὰς τόσον μεγάλας δαπάνας ἀπολογιστικῶσεων καὶ κατεδαφίσεων μεγάρων πολυτελῶν εἰς τὴν ἀκτὴν Τζελέπη, διὰ νὰ ἀνεγέρθονται, κατὰ τὰ σχέδια εὐφαντάστου τινος κυρίου, ἀρκετὰ γνωστοῦ «μαστροχαλαστῆ», τὸ μέγαρον τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ οἱ ναυτικοὶ σταθμοὶ διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς ἀκτοπλοΐας. «Ἐπαρκέστατος χώρος ὑπάρχει εἰς τὰς προβλῆτας, ἵνα ἔκει οἱ σταθμοὶ ἀνεγέρθονται, μετριωτέρας μὲν ἐμφανίσεως, ἀλλὰ καὶ μὲ αἰσθητῶς ὀλιγωτέρας δαπάνας.

«Ἄς προσέξῃ ἡ διοικησις τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ σοδαρὸν αὐτὸν ζήτημα. Τὰ οἰκονομικὰ πράγματα τοῦ 'Οργανισμοῦ δὲν φαίνονται καὶ τόσον ρόδινα, ἀφοῦ καὶ ἡ κίνησις τοῦ λιμένος βαίνει σταθερῶς τὴν κατιούσαν. Η περίοδος τῶν παχειῶν ὄγελάδων προήθεν. «Ἀλλαὶ ἀνάγκαι τοῦ λιμένος, περισσότερον ἐπιτακτικαί, ἀλλ' ἐν ταύτῳ καὶ ἀποδοτικαί, θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦν, πρὶν ἡ ἀλογίστων, δαπανήσωμεν τὰ διαθέσιμα κεφάλαια τοῦ Ο.Λ.Π.

«Ἄν οὐ διδισκούμενος ἀρχιτέκτωνος ἐπιδιώκει τὴν ἔγκρισιν τῶν σχεδίων τοῦ διὰ νὰ εἰσπράξῃ καὶ τὰ δικαιώματά του, προτιμητέον θὰ ἦτο νὰ ὑποζημωθῇ αὐτὸς μὲ κάπιο ποσόν, νὰ παύσῃ, δῆμος, πιέζων ποικιλοτρόπως τὸν 'Οργανισμὸν εἰς τὴν ἀνάληψιν ἔργων ἀσκόπων ἐν πολλοῖς καὶ τόσον δαπανηρῶν.

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΥΜΒΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΡΟΥ

Μετεφέρωτο πρὸς ἡμέρων ἔξι 'Ιταλίας ὁ καλκοῦς ἀνδρίας τοῦ 'Αφανούς Ναύτου, δόσις θὰ στηθῇ, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν πλατείαν τῆς Ρίβας εἰς Ἀνδρον.

Ίδαιτέρων αἰσθησιν προεκάλεσε τὸ ὥραίον αὐτὸν ἔργον τοῦ γλύπτου κ. Τόμπου εἰς τοὺς καλλιτεχνικούς κύκλους τῆς Φλωρεντίας, δους ἐπὶ δεκαμέρον εἰς τὰς αἰθουσαὶς τῆς ἑκαδημίας Καλῶν Τεχνῶν ἔτετέθη, μετά τὸν μεταφοράν του εἰς τὸν καλκόν ὑπὸ τῶν Ιταλικῶν εργοστασίων. Ο τύπος, τὸ ραδίφωνον, ἡ τηλεόρασις τῆς πόλεως αὐτῆς, μὲ τὸν μεγάλον καὶ γνωστὸν καλλιτεχνικὸν παράδοσιν, πισκολήθησαν ἐπανειλημένων μὲ τὸν ὑπερφυσικὸν διαστάσεων ἀνδριέντο-ύφους 4.5 μέτρων-τὸν παριστάνοντα «δῖκι ἀπλῶς τὸν 'Ελληνα ναύτην, ὃς ἀνέγραψεν ἐφημερὶς τῆς Φλωρεντίας, ὀλλὰ τὸν ναυτικὸν οἰσθητούτε κώρας, δόσις, μὲ ἀποφασιστικὸν καὶ στερρὸν τὸ δῆμα ἐγ-

καταλείπει τὴν στεριάν, ὑψώνων τὸν κειρά του εἰς ἔνα θερμὸν καὶ συγκινητικὸν ἐν ταύτῳ καρετεισμόν».

Ο φιλοτεχνίας, ἐξ ὅλου, τὸν ἀνδριάντα γλύπτης κ. Τόμπρος λέγεται περὶ τοῦ ἔργου του καρακτηριστικῶν:

«Οταν ἀντίκρυσα διὰ πρώτην φοράν τὸ ἔργον μου, μεταφερθὲν ἐκ τοῦ γύψου εἰς τὸν καλκόν, ησθάνθην, διτὶ τοῦτο εἶναι τεράστιον καὶ ἐπιδιπτικὸν καὶ δοκὶ μόνον κατὰ τὰς διαστάσεις. Θετικῶς παρουσίαζεται δι' αὐτοῦ ὁ καρακτῆρας τοῦ ναυτικοῦ καὶ θαθύτατα ἀνθρώπινος ὁ καρακτῆρας τοῦ τόξεινού του.

Τὸν 15ην Αὐγούστου, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, παρουσίᾳ τοῦ Βασιλέως, μελῶν τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ κόδου τῆς κώρας, θα ἀποκαλυφθῇ ὁ ναυτικὸς τύμβος τῆς Αγανούς Ναύτου, δείγμα συγκινητικῆς ἀγάπης καὶ θαθείας ἐκτιμήσεως τοῦ ἀειμνήστου ἐφοπλιστοῦ Νικολάου Γουλανδρῆ, πρὸς ὀλόκληρον τὴν ἐλληνικὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν.

Ο ΧΑΝΙΔΗΣ ΕΙΣ ΤΟ ΑΟΝΔΙΝΟΝ

Εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον τοῦ Λονδίνου, τὴν πλέον ἐπίκαιρον διοικητικὴν θέσιν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τοποθετεῖται ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Β. Χανίδης.

Γνωστὸς εἶναι εἰς ὅλους τοὺς περὶ τὸ πλοῖον ἀσχολουμένους ὁ ἐκλεκτός αὐτὸς ἀξιωματικός. Ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν προϊστάστη τῆς Διευθύνσεως Μελέτων τοῦ 'Υπουργείου, ἐπιδείξας τὴν ἀρτιωτάτην ἐπιστημονικὴν του κατάρτισιν καὶ τὴν ἀπόλυτον πρὸς τὴν Ναυτιλίαν προσήλωσίν του.

Ο 'Κ. Χανίδης ἔχει ἐνστερνισθῆ, δόσις ὀλίγοι, ἀτυχῶς, τὴν ναυτιλίακην μας ὑπόθεσιν. Τοῦ παρέχεται ἡ εὔκαιρια νὰ τὴν ζῆσῃ ἐγγύτερον εἰς τὴν μεγάλην ἀγορὰν τῆς ἀγγλικῆς Μητροπόλεως. Μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν ἐκεῖ ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων πιστεύομεν πολλά ὑπὲρ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου νὰ ἀποδώσῃ. Εἰναι ἀπολύτως πρὸς τοῦτο προητοιμασθέντος ὁ κ. Χανίδης. «Ἔχει τὴν θαθείαν γνωστὶν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ στερράν την θέλλισιν νὰ ἐργαστεῖ. 'Αρκεῖ νὰ τύχῃ τῆς δεύοντος εἰς τὴν προσπάθειαν του συμπαραστάσεως.

ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Από τινας ἐδημοάδων καθιερώθη τὸ γνωστὸν καὶ ἐκ τοῦ παρελθόντος «σημειώματα τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων διὰ τὰς ναυτολογήσεις». Ο ἐπιλεγόμενος, δηλαδή, παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ναυτικὸς ὄφειλε, ἵνα τὸ Γραφεῖον Εὐρέσων Ναυτικῆς 'Ἐργασίας ἐγκρίνῃ τὴν ναυτολογίσιν του, νὰ προσκομίσῃ καὶ σημείωμα τῆς οἰκείας ἐπαγγελματικῆς ὄργανώσεως, ὅτι ἀνήκει εἰς αὐτήν.

Σχετικῶς μὲ τὸ ἀνωτέρω μέτρον ἡ γένεραν πρόσθια τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. :

«Ἔχουμε τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσουμεν ὑπὸ ὅτι, καθ' ἡ μᾶς ἀναφέρουμενό μέλη τῆς ήμετέρας 'Ενώσεως, κατὰ τὴν ναυτολογίσην πρὸς τοῦ πλοίων των, ζητεῖται ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ προσαγωγὴ σημειώματος, δι' οὐ νὰ βεβαιούται, ὅτι οὗτοι εἰναι μέλη ναυτεργατικῶν Οργανώσεων.

Παρακαλούμεν, ὅπως μᾶς γνωρίσητε ἐπὶ τὴν βάσει τίνος νομίμου διατάξεως προβαίνει τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. εἰς τὴν ἐπιβολήν τῆς ὑποχρέωσεως ταύτης.

Τὸ ζήτημα τῆς ναυτολογήσεως ναυτικῶν ἐκ μελῶν τῶν ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων ἀναφέρεται εἰς τὸ Κεφαλαίον 1ΣΤ', τῆς μετοχῆς τῆς ήμετέρας 'Ενώσεως καὶ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῶν εἰς αὐτὴν ὑπαγομένων 'Οργανώσεων πύργοφεισίσης Σύλλογηκῆς Συμβάσεως τῆς 7 Δεκεμβρίου 1956.

Τὸ Κεφαλαίον, δῆμος, τοῦτο ἐξηρέθη τὸ πήγενοντας τὸν πρώτην ζητητήρα 12)56 ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ρητῶς δὲν εἰστίθησαν κεφάλαια, διτὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Κεφαλαίου τούτου τέταντος εἰς τὴν ἐλεύθερην βούλησιν τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, μηδὲ νοσουμένου δένεν ἔξαντγκασμού πρὸς τοῦτο θεονήποτε.

Απὸ τῆς ήμετέρας πλευρᾶς τὰς αἴλλας τε, τοῦτο ἐγένετο καὶ τὸ ἔγγραφον τοῦ YEN ὑπὸ ἀριθ. 18424(668 τῆς 11)3)58 πρὸς ἡμάς, δι' οὐ μᾶς συνιστάσαι πρὸς τὰς αἴλλας τε τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ περὶ τοῦ προκείμενος Κεφαλαίου τούτου, ἐπαναλαμβανομένης τῆς φράσεως τῆς ὑποχρεωγής ἀποφάσεως, διτὶ ἡ ἐφαρμογὴ αὐτοῦ ἐπαφίεται εἰς τὴν ἐλεύθεραν βούλησιν τῶν ἐνδιαφερομένων μελῶν.

Παρακαλούμεν, δῆμεν, ὅπως ἔχωμεν τὸ ταχύτερον τὴν ήμετέραν ἀπάντησιν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων. Μετὰ τιμῆς
'Αθηναῖ, 9 Ιουλίου 1958
N. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

* * *

'Η Α. Ε. «Ελληνική» ἀπέστειλεν ἔγγραφον πρὸς τὸν διευθυντὴν τοῦ

ALL CALIFORNIA PORTS: SAN FRANCISCO, BAY AREA, STOCKTON, LOS ANGELES, LONG BEACH

CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

GENERAL AGENTS
GEORGE CARRAS INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

Γραφείου Εύρεσεως 'Εργασίας Πειραιώς, μὲ κοινοποίησιν πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τοῦ ὅποιου καθιστά γνωτὴν τὴν ἀπόφασιν τῆς, ὅπερ ἐφ' ἔχης οὐδὲν σημεῖωμα τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων, πρὸς ναυτολόγησιν θὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τῆς. Εἰς τὸ Ἑγγραφον, χαρακτηρίζεται τὸ μέτρον τῆς διὰ σημειωμάτων τῶν οἰκείων ναυτεργατικῶν σωματείων ναυτολογήσεων, ὡς παράνομον καὶ ἀντισυνταγματικόν, λητεῖται δὲ ὅπως γνωστοποιηθῶν εἰς τὴν ἑταῖριν αἱ διατάξεις τῶν νόμων, βάσει τῶν ὅποιων καθιερώθη ἑταῖρως τὸ σύντημα τούτο, προκειμένου αὕτη νὰ προσφύγῃ εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Λι θειζαχθείσαι εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εξωτερικῶν τὴν 19νην, 21ην καὶ 22αν 'Ιουλίου διαπραγματεύσεις μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ 'Ινδίας πρὸς ρύθμισιν σημαντικωτάτων οἰκονομικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐκκρεμούντων ἀπὸ μακρῷ, ἐστέφθησαν ὑπὸ πληρούς ἐπιτυχίας, διὰ τῆς ὑπογραφῆς συμφωνίας «περὶ ἀπολλαγῆς ἀπὸ τῆς διπλῆς φορολογίας».

Τός διαπραγματεύεις ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς διεξήγαγον οἱ κ. κ. Φωκ. Ποταμίανος, γενικὸς γραμματεὺς τοῦ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Ἐλ. Γεωργαντόπουλος, τυμπατάρχης Μελετῶν τοῦ αὐτοῦ ὑπουργεῖον, Τρανός, διευθυντής Οἰκονομικῶν 'Υπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργεῖον 'Εξωτερικῶν, Τούγκρης, διευθυντής τοῦ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν καὶ Μερκούρης, ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργεῖον 'Εμπορίου καὶ ἀπὸ ινδικῆς πλευρᾶς ὁ ὑψηλούργος τῶν Οἰκονομικῶν τῆς 'Ινδίας κ. Ρόύς καὶ δύο ἀνέτορων ὑπάλληλοι τοῦ ἰνδικοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν.

Μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἑκθασιν τῶν τριμερῶν διαπραγματεύσεων, ἐμονογραφήθη ἡ σκετικὴ σύμβασις, οἱ κυριώτεροι ὅροι τῆς ὁποίας εἶναι οἱ ἀκόλουθοι:

1) 'Ο ινδικὸς φόρος διὰ τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικὰ πλοῖα, ὁ ὅρος ἀνήκειτο εἰς 10.5% ἐπὶ τοῦ μικτοῦ ναύλου, μειοῦται κατὰ τὸ ἔν τρίτον.

2) 'Ο ὑπολογισμὸς τοῦ φόρου δὲν θὰ γίνεται πλέον ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῶν κερδῶν, τὰ ὅποια ἐπραγματοποιεῖ τὸ πλοίον καθ' ὅλον τὸ ἔτος, κατὰ τὰ ὅποιαν ἔγινεν ἢ προσέγγισις εἰς ινδικὸν λιμένα, ἀλλὰ μόνον εἰπὸν τοῦ συγκεκριμένου ταξίδιου, καθ' ὃ ἔγινεν ἢ φόρτωσις ἐξ ινδικῶν λιμένων.

3) 'Η θειαίωσις τοῦ οίουδήποτε κέρδους θὰ γίνεται καὶ ὑπὸ ἑλληνικῆς ἀρχῆς καὶ

4) Τὰ γίνωνται δεκταὶ τραπεζικαὶ ἐγγυήσεις, ἀντὶ τῆς ἀμέσου καταδόλης εἰς μετρπάτα, τῆς προκαταθολῆς τοῦ φόρου.

Δέοντος νὸι σημειωθῆ, ὅτι οἱ ινδοὶ ἐκπρόσωποι ἐπέδειξαν πλήρη καταγόνοις ἐπὶ τῶν τεθέντων ἐκ μέρους τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας αιτημάντων, ὥστε ἀδέκθησαν νὰ διατυπωθῇ εἰς τὴν συμφωνίαν εἰδικὸς δροῦ, θουει τοῦ ὅποιου, μετὰ τὴν ἐκπνοὴν τῆς ίσοχυοῦ τῆς συμβάσεως, θὰ ἐπανεξετασθῇ εἰδικῶς τὸ θέμα τῆς φορολογίας τῶν πλοίων.

'Η μονογραφήθεισα σύμβασις θὰ είναι τριετοῦς ίσχυος καὶ θὰ ἀρχεται ἡ ἐφαρμογή της ἀπὸ τῆς ήμερας τῆς ηγουμαρῆς της.

'Ως πληροφορούμεθα σκετικῶς, τὸ ὅλον θέμα τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ ιοχύντος εἰς 'Ινδίαν φορολογικοῦ διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα καθεστώτος, είχεν ἀνακινήσει ἀπὸ μακροῦ χρόνου ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Φωκ. Ποταμίανος. Πρός τούτοις, ἐπέτυχεν, δῆμος ἀρχίσουν αἱ πρόσθιες τῶν κατεύθυνσιν ταύπτοις συζητήσεις μὲ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν τῆς 'Ινδίας, μέσω τοῦ ἐν Ν. Δελτίῳ 'Ελλήνος πρεσβευτοῦ κ. Χατζηπαπαλέου. Αἱ συζητήσεις ἐκείναι εἴχον προχωρήσει σημαντικώς, διὰ τῆς ἐπιτεύχεως τῆς μειώσεως τῶν φαρικῶν καὶ τελῶν ἀγκυροθολίων, καὶ τῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ινδικὸν λιμέναν. 'Ἐν τούτοις, αἱ προσπάθειαι ἐκ μέρους τῆς 'Ελλάδος δὲν ἐσταμάτησαν εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, εὐθὺς δὲ ὡς ἐγνώσθη, ὅτι ὁ ινδὸς ὑψηλούργος τῶν Οἰκονομικῶν κ. Ρόύς θὰ μετέβαινεν εἰς Σουδάν καὶ Καρδινανίαν, διὰ νὰ συζητήσῃ μετὰ τῶν ἀκεραιῶν προβλήματα ἀναγόμενα εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν ὡς ἀνων Κρατῶν, ἐζητάθη, μέσω τοῦ ὑπουργεῖον 'Εξωτερικῶν, ἡ Ἀθηνῶν διέλευσις τοῦ κ. Ρόύς, πράγμα δηρ ἐπετεύχθη, διὰ νὰ καταλήσουν αἱ διεζαχθεῖσαι διατραγματεύσεις εἰς αἰσιον διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἔκθεσιν.

ΤΟ "ΦΕΡΡΥ ΜΠΟΟΥΤ"

Φαίνεται, ὅτι δριστικοποιεῖται ἡ ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν παραγγελίαν τοῦ φέρρου - μπόουτ εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία. Πρόβλεψις σχετικὴ περιέλθησε εἰς τὴν τελευταίαν ἐλληνο-γαλλικὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν. Περὶ τὰ τρία ἐκατομύρια δολαρίων θὰ στοιχίσῃ.

Τὸ κόστος, βεβαιώς, θὰ είναι ὑψηλότερον τοῦ διεθνῶς κρατούντος, ἐφόσον δὲν θελήσῃ ἡ γαλλικὴ Κυβέρνησις νὰ ἐπιχορηγήσῃ — ὥστε ὅλα τὰς παραγγελίας τοῦ ἐξωτερικοῦ — τὴν κατασκευὴν τοῦ φέρρου - μπόουτ, ἵνα ἡ τιμὴ τοῦ ξεισωθῇ πρὸς τὴν προσφερομένην ἀπὸ τὰ ὀλλανδικὰ καὶ τὰ δανικὰ ναυπηγεία.

Προεβλέφθη τούτο κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας; Οὐδὲν σχετικῶς ἀνεκνώθη, πολὺ δὲ ἀμφιβάλλομεν, ἂν οὕτω ἀντεμετωπίσῃ τὸ ζῆτημα τῆς κατασκευῆς τοῦ πορθμείου εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία, τὰ αναμφισθητάτως κατὰ 30 % ἀκοινώτερα ὅλων τῶν ἄλλων τῆς Βορείου Εὐρώπης.

Η προδιαγραφὴ διὰ τὸ σκάφος δὲν φαίνεται νὰ κατηρτίσθῃ ἀκόμη. Θὰ πρόκειται — λέγουν — περὶ σκάφους μεταφορικῆς ικανότητος 300 ὁχημάτων μεγάλων καὶ μικρών. 'Ισως, όμως, νὰ ἐπρεπε, πρὶν ἡ οἱ ναυπηγοὶ μας, οἱ ἀνδεῖοι μιᾶς τοιστῆς κατασκευῆς, ἐπιχειρήσουν τὴν κατάτησιν τῶν σχεδίων, νὰ ἐπισκεφθῶν τὰ ἡδη ἐν προθεσμίᾳ ἀλλαχού τελούντα πορθμείου καὶ νὰ μελετήσουν τὰ τῆς κατασκευῆς τῶν.

Χρειάζεται προσοχὴ ιδιαίτερα εἰς τὰ σχέδια, ἐμπεριστατωμένη μελέτη τῶν ἀνεγκών ποὺ καλεῖται τὸ σκάφος αὐτό νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ σαφῆς προκαθορισμός τῶν δαπανῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως του, ἵνα καὶ τὸ Κράτος γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων ποιάς ἐπιβαρύνσεις θὰ ἀναλάβῃ.

Ο δημόσιος προϋπολογισμὸς θὰ πληρώσῃ ὥπως δημόσιον πορθμεῖον. 'Η ἐκμεταλλεύσις του θὰ είναι, ἀσφαλῶς, ποθετική. οὐδὲ τὴν ἀπόσθεσιν τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους δὲν θὰ ἐξυπηρετήσῃ.

Η γενικωτέρα σκοπιμότης τῆς ἀναπτύξεως τοῦ τουρισμοῦ προβάλλεται ὡς βάσιμος δικαιολογία ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὰ πολλὰ ἔκατομύρια τῶν δολαρίων, ποὺ θὰ δαπανήσῃ διὰ τὸ πορθμεῖον, τὰ λι-

μενικὰ ἔργα τῆς 'Ηγουμενίτσης καὶ τὴν ὁδοποιίαν πρὸς τὴν Πρωτεύουσαν. Εύχομεθα νὰ δικαιωθοῦν εἰς τὰς ἀπόφεις των οἱ εἰσηγηθέντες τὴν ὅλην αὐτήν δαπανήσουν. 'Η 'Ελλάς, παντως, είναι πολὺ πτωχὴ διὸς νὰ ἀποδύεται εἰς ἐγχειρήματα τὸσούν διαπολιθωτού.

Ἐν τῷ μεταξὺ φαίνεται ὅτι καὶ οἱ 'Ιταλοί, διὰ τῆς 'Αδριατικῆς, ἀντιμετωπίζουν τὴν κατασκευὴν ἐνὸς φέρρου - μπόουτ διὰ τὴν μεταξὺ Βρινδισίου καὶ 'Ηγουμενίτσης ἐπικοινωνίαν. Τούς διευκολύνει τὸ γενοντός τῶν λιμενικῶν ἔργων εἰς τὴν 'Ηγουμενίτσαν. Τὴν τοιστὴν τῶν πρόθεσιν ἐγνώρισαν ἡδη πρὸς τοὺς ἑδῶ ἀρμόδιους.

Δύο, συνεπέστερα, θὰ είναι ἀπὸ τοῦ 1960 τὰ ἐν προθεσίᾳ πορθμεῖα καὶ τὸ γενοντός αὐτὸς ἐνισχεῖται πως τὴν ἐλληνικὴν προσπάθειαν. Τὰ περιστόπερο δρομολόγια τῶν πορθμείων κίνησην ζωηροτέραν θὰ προκαλέσουν.

'Εξεταστέον, ωντας: Θὰ είναι ἡ κίνησης αὐτὴ ὀρκετή διὰ νὰ δικαιολογήσῃ τὰς ἀρχικὰς δαπάνας καὶ τὰς μετέπειτα ἐλλειμματα ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πορθμείου; 'Ἄς εὐηθύνειν ναί.

Προσοχή, τούλαχιστον, ἔχουμε νὰ συστήσωμεν κατὰ τὴν παραγγελίαν τοῦ πορθμείου. Μός φοίτεις ή ἀνάμιξης τοῦ κράτους εἰς τὴν ναυτηγησίην του. Θά στοιχίσῃ, ἀσφαλῶς, ἀκριβῶτερον τὸ σκάφος καὶ, ἴσως, πολλὰ ἐκ τῶν ὑπερτέρων ἐπισημανόμενα νὰ είναι τὰ μειονεκτήματα του. Βλέπε καὶ τὰ δύο μεσογειακά....

Ο ΟΡΜΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Συνεπήσθη, ως ἀνεγράφωμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐπιτροπὴ ἐξ εἰδικῶν προσωπῶν, ητος θὰ πρέβαινεν εἰς τὴν μελέτην ὅλων τῶν σχετικῶν δεδομένων καὶ τῶν ἐπιδράσεων τῶν καιρικῶν συνθηκῶν εἰς τὸν 'Ορμον τῆς Ελευσίνος καὶ θὰ ἀπεφαίνετο κατὰ πόσον ἐπαρκεῖς χώροι προσφέρονται διὰ τὸν περαιτέρω παροπλισμὸν σκαφῶν καὶ ὡς οὔρμα εἰναι ἀσφαλές ἀγκυροδόλιον διὰ τὰ πολλὰ ἀργούντα ἐκεῖ πλοίοι καὶ εἰς ποια σημεῖα αὐτοῦ.

Βάσει τῆς ὑπερισθόντος γνωματεύσεως τῆς ὡς ἀνω ἐπιτροπῆς θὰ ἐπιδώκετο ἡ ἐπιστροφὴ τῶν περπελῶν καταβληθέντων ἀσφαλίστρων τοιούτων, διὰ τὰ παροπλιζόμενα εἰς τὸν δρόμον σκάφη.

'Η ἐπιτροπή, μετὰ μακρὰς συζητήσεις καὶ ἐπὶ τόπου ἐπισκέψεις, κατήρτισε τὸ κάτωθι δημοσιεύμενον πόρισμά της, σπερ ἐν καιρῷ διαβιβασθῆ καὶ πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ Λονδίνου:

ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ

Μελέτης τῶν χώρων καὶ συμθηκῶν ἀγκυροδολίας ἀργούντων πλοίων τῆς περιοχῆς δρόμου ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

'Ἐν Πειραιεῖ σήμερον τὴν 11ην μηνὸς 'Ιουλίου 1958 οἱ υπογεγραμμένοι 1) Πλωτάρχης Λ.Σ. Γ. ΠΑΤΕΡΑΣ ως πρόεδρος, 2) 'Υποπλοίαρχος Β.Ν. Α. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ως ἐκπρόσωπος τῆς Ν.Δ.Ν.Α., 3) 'Υποπλοίαρχος Λ.Σ. Ν. ΦΩΚΑΣ, 4) 'Αρχιπλοιγός Κ. ΜΩΡΟΣ Διοικητής

"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

τής Π.Σ.Π., 5) Πλοηγός Π.Σ.Π. Ο, ΛΕΠΕΝΙΩΤΗΣ και 6) Α. ΔΗΜΑΔΗΣ μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της 'Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Συγκροτήσαντες 'Επιτροπήν

δυνάμει της ύπ' αριθ. 46495) 5-7-58 άποφασεως τού ΥΕΝ) ΔΑ4ον, επί τό σκοπό της μελέτης τών χώρων και συνθηκών άγκυροβολίας των άργυρούντων πλοίων εις περιοχάς δύμου 'Ελευσίνος και ειδικώτερον διά τας υπ' αριθ. 2 - 3 - 4, ως αυταί ωρισθησαν ύπό τού ΓΕΝ εις διαβιβασθέν εις την 'Επιτροπήν σχεδιάγραμμα.

Μεταβάντες επί τόπου καὶ ἔξετάσαντες ἄπαντα τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα καὶ δεδομένα κατελήξαμεν εἰς τάς ἀκολούθους διαπιστώσεις καὶ συμπεράσματα :

1ον ΠΕΡΙΟΧΗ 2 (Λουτρόπυργος)

α) Ούδέν παρωπλισμένον πλοίον εύρισκεται ἡγκυροβολημένον εἰς τὴν ἀντέρα περιοχήν.

β) Δὲν είναι δυνατή ἡ ἀγκυροβολία μεμονωμένων πλοίων, λόγω στενότητος τοῦ χώρου.

γ) Δὲν είναι δυνατή ἡ τοποθέτησις δεστρών λόγω ἀδαθῶν, διαμορφώσεως τῆς ἀκτῆς καὶ τῶν πνεύστων δυτικῶν ἀνέμων.

δ) Είναι δυνατή ἡ ἀγκυροβολία 3 ὁμάδων πλοίων (Καραβοστάσια) ἐκ 4 πλοίων εἰς ἔκαστην ὁμάδα.

ε) Είναι δυνατή ἡ πόντισις 3 ναυδέτων, ἢτοι ἀνά ἐνὸς δι' ἔκαστην ὁμάδα πλοίων.

2ον ΠΕΡΙΟΧΗ 3 (ὑφόρμοι Τουρκολίμανο-Βλίχα)

α) Εύρισκονται ἡγκυροβολημένα 28 πλοία, ἐκ τῶν ὁποίων 2 ἐπ' ἀγύρα 19 εἰς 5 ὁμάδας τῶν 3-6 πλοίων καὶ 7 πρυμνοδετημένα ἀνατολικῶν τοῦ ἀκρωτηρίου 'Αγ. Νικολάου παρὰ τὴν θέσιν ΣΚΑΛΙΣΤΗΡΗ. 'Εκτός τῆς ὡς ἀνώ περιοχῆς, νοτιώς καὶ ἀνατολικῶς ταύτης, εύρισκονται εἰσέτη ἔτερα 29 πλοία ἡγκυροβολημένα εἴτε μεμονωμένων, εἴτε καθ' ὁμάδας. "Ενια τῶν σκαφῶν τούτων εύρισκονται ἐνθεν καὶ ἔκειθεν τῆς τροχιᾶς ἐκσφενδονίσεως τοπτιλῶν.

"Ήτοι συνολικῶς ἀριθμός ἐντὸς καὶ ἔκτὸς τῆς περιοχῆς πλοία 57.

β) Ως ἡ περιοχὴ αὐτὴ σημειούνται εἰς τὸν διαβιβασθέντα χάρτην τοῦ ΓΕΝ, περικλείουσα ἐντὸς αὐτῆς ἔτέρων 2 ἀπηγορευμένας μικρότεράς περιοχάς, δὲν προσφέρεται εἰμι μόνον δι' ἀσύμαντον ἀριθμὸν μεμονωμένων πλοίων ἐπ' ἀγύρα.

γ) Είναι δυνατή ἡ ἀγκυροβολία 5 ὁμάδων (Καραβοστάσια) εἰς 4 - 6 πλοίων ἐκάστουν αἱ περιοχαὶ εἰνει κεναὶ πλοίων καὶ ταῦτα ἀπ' ἀρχῆς ἀγκυροβολήσασιν εἰς τὰς καταλλήλους θέσεις.

δ) Είναι δυνατή ἡ πόντισις 5 ναυδέτων ἢτοι ἀνά ἐνὸς δι' ἔκαστην ὁμάδα πλοίων,

ε) Πλὴν τῆς θέσεως, εἰς ἦν ὑπάρχουν ἥδη δέστραι, ('Ανατολικῶς ἀκρωτηρίου 'Αγ. Νικολάου) οὐδὲν ἔτερον τμῆμα τῆς περιοχῆς προσφέρεται διὰ τὴν τοποθέτησιν δεστρών, λόγω τῶν ὑφισταμένων ἀδαθῶν, τῆς διαμορφώσεως τῆς ἀκτῆς καὶ τῶν πνεύστων Δ. ἀνέμων.

3ον ΠΕΡΙΟΧΗ 4 (Σκαραμαγκά)

α) Εύρισκονται ἡγκυροβολημένα 17 πλοία εἰς τρεῖς ὁμάδας ἐκ 5-6 πλοίων.

β) Είναι δυνατή ἡ ἀγκυροβολία μικρού ἀριθμοῦ μεμονωμένων πλοίων εἰς (5 - 6).

γ) Είναι δυνατή ἡ ἀγκυροβολία 6 ὁμάδων ἐκ 5 - 6 πλοίων ἐκάστης (ὑπάρχουν ἥδη 3 ὁμάδες).

δ) Είναι δυνατή ἡ πόντισις 6 ναυδέτων ἢτοι ἀνά ἐνὸς δι' ἔκαστην ὁμάδα.

ε) Δὲν είναι δυνατή ἡ τοποθέτησις δεστρών, λόγω τῶν ὑφισταμένων αδαθῶν καὶ τῶν προσβαλλόντων Δ καὶ ΝΔ ἀνέμων.

4ον ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΩΝ

Αἱ ἀναφερθεῖσαι περιοχαὶ 2 - 3 - 4 ὡς καὶ ἄπας ὁ ὅρμος ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ κρίνονται παρὰ τῆς 'Επιτροπῆς ὡς ἀσφαλῆ ἀγκυροβολία ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις, μᾶς ἐκάστης θεωρουμένης, ὡς αὐτοτελοῦς.

α) Ἐφόσον τὰ μεμονωμένως ἡγκυροβολημένα πλοῖα χρησιμοποιούνται ἀμφιδεικῶν στρεπτῶν (Καραμοσάλι).

β) Είναι προσδεδεμένα καθ' ὁμάδας (Καραβοστάσια).

γ) Είναι προσδεδεμένα ἐπὶ ναυδέτων.

5ον ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

'Ως πρὸς τὸ θέμα τῆς ποντίσεως τῶν ναυδέτων ἡ 'Επιτροπὴ ἔχητασε μόνον τὴν ναυτικὴν πλευρὰν τοῦ ζητήματος καὶ δὲν ὑπεισῆλθεν εἰς τὴν ἔξετασι καὶ τῆς οἰκονομικῆς τοιαύτης, ἥτις ἀποτελεῖ ἀντικείμενον εἰδικῆς μακροχρονίου ἐρεύνης πρὸς ἔξαγογὴν ἐπακριβῶν οἰκονομικῶν συμπερασμάτων, τὰ ὅποια ἐκ πρωτης ὅψεως, τούλαχιστον, δέν θεωροῦνται εὔνοικα.

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΑ

Τὰ σιτηρά εἰναι, μαζὶ μὲ τὸν γαιάνθρακα καὶ τὰ μεταλλεύματα, τὰ βασικὰ στοιχεῖα τῆς ἡργασίας τῶν τράματος. 'Η καλὴ ζήτησης τῶν σιτηρῶν εἶναι μία ἀπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς ζωηρότητος τῆς ναυλαγορᾶς.

'Εφέτος, ἀκριβῶς, δὲν είναι μόνον δλιγάντεραι αἱ ναυλάσεις διὰ τὸν ὀμερικανικὸν γαιάνθρακα, δλιγάντεραι εἰναι καὶ τὰ σιτοφορτία. Καὶ ἀν αἱ πληροφορίαι περὶ ἀφόρους ἐσόδεων τῆς Δυτικῆς καὶ τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης, καθὼς καὶ τῆς Κίνας, ἀποδειχθοῦν μέχρι τέλους τῆς συγκομιδῆς ἀκριβεῖς, τὸ πρόβλημα διασθέσων τῶν τεραστίων ἀποθεμάτων καὶ τῶν καλῶν ἐπίσης ἐφετεινῶν ἐσόδεων τῆς Βορ. Αμερικῆς, δέντερον προκούψῃ. 'Η φορτηγὸς ναυτιλίας πρώτη θα δεχθῇ τὸν ἀντίκτυπον.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ἀποσύσια εύρυτεράς πως ζητησεως χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν, δὲν ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Βορείου Αμερικῆς. 'Ολαι αἱ ἀνά τὸν κόσμον ἀγοραὶ γεννημάτων τελοῦν ἐν ἐκπτώσει, ήτις δὲν ἀπολείται νὰ διατηρηθῇ μέχρι καὶ τοῦ φθινοπώρου. 'Η εύρωπακή ζητησης σιτηρῶν ἐξακολουθεῖ πάντοπε νὰ ἀποτελῇ ὑπολεγμάτων παράγοντα εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ναύλων, η δὲ πορεία τῶν ἐσόδεων εἰς τὴν Εὐρώπην θα ἐπρεπασθῇ κατὰ τὰς προσεγκεις ἐδδομάτων ἀπὸ τὰς καιρικὰς συνθήκας, ποὺ θὰ ἐπικρατήσουν. Μέχρι σήμερον, πάντως, αἱ ἐσόδειαι ὑπέστησαν τὸν ἀντίκτυπον ἀπὸ διερεις δροχῶς καὶ μὴ ίκανοποιητικὸν ἥλιον.

Εἰναι πρόωρος εἰσέτη ἡ πρόβλεψις ἐπὶ τοῦ ἀν η Αύστραλια θὰ ἔχῃ ίκανοποιητικὴν ἐσόδεων σιτηρῶν, κατόπιν τῆς περυσινῆς καταστρεπτικῆς ουγκομιδῆς. Αἱ πρώται πληροφορίαι εἰναι εύνοικαι. 'Αφ' ἔτέρου η ἀγορὰ τοῦ Πλείστ παραμένει ἀκαθόριστος, ψηφίεται, δμως, ὅτι ὑπάρχει ἐκεῖ ἔνα περάστιον ἀπόδειμα ἀράδοσιτο, ψηφεῖται, δμως, ὅτι ηδηνατο νὰ παράσχῃ ίκανην ἐγγονίσιον εἰς τὴν ναυτιλίαν, κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ὁ Καναδᾶς ἀναμένεται, δτι θὰ ἔχουν ίκανοποιητικὴν συγκομιδήν, θεωρεῖται δὲ βέβαιον, δτι αἱ δύο αὐταις χώραι εἴται καθούνται πάλιν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν σχετικῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Τὸ πρόδηλημα, δμως, τῶν σιτοπαραγγυικῶν χωρῶν, κατά τὰ τελευταῖα ἔτη δὲν ἀναφέρεται τόσον εἰς τὴν παραγωγὴν, δσον εἰς τὴν Ειαθεσίν της. Οι ἀγορασταὶ δείκνυνται σήμερον ἀπρόθυμοι, γεγονός δὲν δέν ὑποδημεῖ καὶ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων.

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

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

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: ADISCAMTR
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Φίλε κ. Διευθυντά,

Όρθρώς τίθεται τὸ ζῆτημα τῆς δανειοδοτήσεως ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. εἰς τὸ σχετικὸν σῆμαίωμα τοῦ προηγουμένου σας τεύχους. «Οταν κακῶς, κάκιστα, τὸ Ναυτικὸν Ἀποσακικὸν Ταμείον ἡρήθη τὸ αἰτηθὲν δάνειον ἀπὸ τὸν κ. Συνοδινόν, ναυπηγούντα ήδη δύο ὑποδειγματικὰ μεσογειακὰ σκάφη εἰς τὸ Βέλγιον, κατ' ἔξοχὴν παραγωγικὰ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, ὅταν σωρεία αἰτήσεως ἄλλων εὐρυτάτης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστῶν πορέμειναν ἀνευ ἀπαντήσεως, θὰ ἀπετέλει πρᾶξιν ἀχαρακτήριστον, ἡ παροχὴ διὰ τετάρτην φοράν κατὰ σειράν δανείου εἰς ἓνα καὶ τὸν αὐτὸν ἐφοπλιστήν.

Δέν πιστεύων ότι είναι ίκανον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ἀπαρτιζόμενον ἀπὸ διακεκριμένους δημοσίους ὑπαλλήλους καὶ ἐπίλεκτα μέλη τῆς ναυτικῆς κοινότητος, νὰ διαπράξῃ ἐνα τοιούτον σφάλμα. Θὰ ἐπισύρῃ τὴν κατακραυγὴν σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ κόσμου ἡ τοιαῦτη τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν. Α. Τ. χαριστικὴ διάθεσις καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν δημιουργίαν ἐντυπώσεων, ἥκιστα ἐποικοδομητικῶν διὰ τὸ κύρος τοῦ Ἰδρύματος.

Τὰ κεφάλαια τοῦ Ταμείου μόνον διὰ τὴν ἀπόκτησιν καινουργῶν πλοίων πρέπει νὰ διατεθούν. Πρέπει νὰ είναι δάνεια μόνον ναυπηγικά. Νὰ διευκολύνουν, δηλαδή, τοὺς ἐφοπλιστάς μας εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων. Ή πρὸς ἄλλους σκοπούς χρησιμοποίησις τῶν δὲν ἐπιτρέπεται. Ἀπάδει τούτο πρὸς οὐτό τὸ πνεύμα τοῦ περὶ Ν.Α.Τ. καταστατικοῦ νόμου, πρὸς οὐτὴν τὴν ἀπόστολήν του.

Φιλικώτατος
N. K.
Athens, July 1958

Σ.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι δὲν ἀφίστανται τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων καὶ αἱ κρατοῦσαι παρὰ τὴ Διοικήσει τοῦ Ταμείου.

Η ΥΠΟΚΡΙΤΙΚΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ...

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ σᾶς ἐνδιαφέρουν, πιστεύω, δύο πρόσφατα παραδείγματα ἀπολύτως χαρακτηριστικὰ τῆς ὑπόκρισίας τῶν Βρετανῶν καὶ τῶν Σκανδιναύων πλιορικτῶν, οἵτινες ἔξεστρατεύσαν τόσον βιαίως ἐναυτίον τῶν λεγομένων «σημαιών εὐκολίας», ἀποδεικνύοντα δὲ καὶ τὸ νόθον τῶν καλοπροαιρέτων αὐτῶν διαμαρτυρίων τῶν. Θὰ πρέπει νὰ προκαλέσουν τὴν προσοχὴν τῆς διενθύνουσας ἐφοπλιστικῆς κοινότητος.

Ἀνεφέρθη εἰς τὸ «Φαιρτλαϊ» τῆς 3ης Ιουλίου 1958 (σελ. 80), ὅτι τὸ «Χριστίνα Πεζᾶ» ἡγοράσθη ἀπὸ Νορβηγοὺς καὶ μετεφέρθη εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Φαινεται, ὅτι καὶ οἱ Νορβηγοί, ὅταν τοὺς δοθῇ, βεβαῖως, ἡ εὐκαιρία, ἐπωφελοῦνται τῶν προνομίων τῶν «σημαιῶν εὐκολίας»...

Ἐξ ἄλλου εἰς τὸ νομικὸν τεύχος τοῦ «Λόδυ' Λίστα» τῆς 24ης Ιουλίου 1958 (σελίς 297), ἀνεφέρθη ἡ ἀκόλουθης ὑπόθεσις: Μία βρετανικὴ ἐταιρία ἐναύλωσε τάιμ-τσάρτερ, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ, εἰς ἄλλην ἑνα τῶν πλοίων τῆς, τὸ ὅπιον ἐπετάχθη ἀπὸ τὴν κυβερνησίν, πλήν, ὅμως, παρέμενεν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοιοκτητῶν. Οι τῆς «Σίλβερ Λάιν Λτδ» ἥσαν οἱ ναυλωταί, σίτινες κατήρτησαν τὸ πλήρωμα ἀπὸ Λάσκαρες. Τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους ἐκρίθησαν ἀκατάλληλοι δι' «εὐρωπαϊκού πλήρωμα». Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, τὸ σκάφος προσέλαβε πλήρωμα ἀπὸ Κινέζους, τοὺς ὅπιούς ἐφεραν ἀπὸ τὸ Χόρκ Κόρκ μὲ μισθὸν £ 11,724. Ως αἰτιολογικὸν προέβαλον τὸ δῆτι οἱ ἀξιωματικοί τῶν ἐναγομένων ἥσαν ειθισμένοι μὲ τὰ κινεζικὰ πληρώματα καὶ διχεὶ μὲ τοὺς Λάσκαρες, ἐπικουρικῶς δὲ καὶ διότι ἐνόμισαν ὅτι, δεδομένης τῆς στάσεως τὴν ὅποιαν υιοθετησαν καὶ αἱ ινδίαι καὶ τὸ Πακιστάν ἐναντὶ τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, ἦταν ἀνέπθυμητος ἡ παρουσία ινδῶν καὶ Μουσουλμάνων ἐπὶ τοῦ πλοίου τῶν.

Ἐχομεν, δηλαδή, ἐδῶ μίαν κλασιστὴν περίπτωσιν βρετανικοῦ πλοίου ἐπιπρόσδιμου μὲ τὸ δυνατὸν εὐθύνητον πλήρωμα ἐξ ινδῶν καὶ Κινέζων καὶ μὲ δρους διαβίσεως ἐν αὐτῷ ἀκατάλληλοι δι' εὐρωπαϊκά πληρώματα. Διερωτώμεθα, λοιπόν: Πώς είναι δυνατόν νὰ παραπονούνται οἱ φίλοι μας Βρετανοί καὶ Σκανδιναύοι διὰ τὰς δῆθεν μὴ ἱκανοποιητικὰς ἡ μὲν ὑποδειγματικὰς συνθήκας διαβίσεως τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων;

Nέα Υόρκη 18 Ιουλίου 1958

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Φίλε κ. Διευθυντά.

Ἐπερθεμέτων εἰς ὅσα σχετικῶς μὲ τὸ βιβλίον τῶν κανόνων καὶ τῶν Κανονισμῶν τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος ἔγράφατε. Ἀπόκτημα διὰ τὴν ἐμπορικὴν μὲν ναυτιλίαν, τὴν ἀγγιτοπλούσαν ίδια, ὡς καὶ διὰ τὴν ναυπηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν μας, θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ ἔκδοσις αὐτῆς. Εἰς τὸν μὲν ὑπέρτεντακοσίων σελίδων, ἀριστὸν ἐμφανίσεων, μὲ ὑλὴν μεθοδικῶς κατατεταγμένην καὶ μὲ ἀπλῆν, ὅσον καὶ συστηματικὴν εὐρετηρίσκων, περιλαμβάνει διτὶ ἡ ναυπηγικὴ τέχνη ἔχει τριαδέλφει διὰ τὴν ναυτικὴν κατασκευὴν. Πρόκειται περὶ ἐργασίας ὀλοκληρωμένης, μελετουσῆς νὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικής εἰς τὴν προστασίαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καὶ περιουσίας ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ κύρους τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου.

Πράγματι, ὅντι τῆς μέχρι σήμερον ἀօριστίας καὶ ἀσφαίεις τῶν γραπτῶν δεδομένων ἡ καὶ τῆς ὑποκειμενικῆς κάποτε τῶν ἐνδιαφερούμενων κρίσεων, ἔξασφαλίζεται ἡ σοφής γνῶσις ἐν μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκ μέρους τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας τῶν ὑποχρεώσεων διὰ τὴν κατάστασιν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν πλοίων ἀπὸ ναυτηγικῆς καὶ μηχανικῆς πλευρᾶς ὡς καὶ τοῦ τρόπου καὶ τῶν μεθόδων ἐφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν. Ἀφ' ἔτερου ἡ διὰ τῶν Κανονισμῶν προβλεπόμενη ὑποχρεώσις δημοσιεύσεως κατὰ τακτὰ χρονικά διαστήματα πληροφορίων, ἐνδιαφερούσων τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ναυλωτάς, περὶ τῶν κατατεταγμένων εἰς τὸν Ἐλληνικὸν Νηογνώμονα πλοίων, θὰ διευκολύνῃ τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγάς, ἐλπίζομεν δὲ καὶ τὴν ναυτικὴν πίστιν ἐν τοῖς παταστῆ δυνατή ἡ σύστασις καὶ ὄργανωσις τοιαύτης εἰς τὴν χώραν μας.

Ο κυκλοφορήσας τόμος, ἐκτὸς τῶν τεχνικῶν Κανονισμῶν καὶ Καν-

νων, περιέχει πληροφορίας ἀφορώσας τὴν διάρθρωσιν, τὴν διοίκησιν, τὴν ὑντιπροσώπευσιν καὶ τὰς ἔργασίας τοῦ Νηογνώμονος, τὰ κείμενα τῶν Διαταγμάτων ἀναγνωρίσεως τοῦ παρὰ τοῦ Κράτους καὶ ἀναφέρει λεπτομέρειας τὰς ὑποχρεώσεις, ἃς ἔχει ἀναλάβει ὁ Νηογνώμων ἐναντὶ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσιών, ὑπὸ τὸν ἐλεγχον καὶ παρακολουθήσιν τῶν ὅποιων λειτουργεῖ, λόγῳ τῆς φύσεως τῶν ἐργασιῶν του, ὡς ὄργανος δημοσίας τάξεως.

Οι τεχνικοὶ Κανόνες καὶ Κανονισμοί, εἶναι οἱ ἴδιοι οἱ ἐφαρμοζόμενοι ὑπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ Lloyd's Register of Shipping, διότι παρεχόμενοι τὴν ἀδείαν χρησιμοποίησεως τῶν παρὰ τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος. Ο καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου κ. Β. Φραγκούλης καὶ ὁ ἐποπτεύοντας ὑποναυαρχος-ναυπηγός κ. N. Πάνου ἔξετέλεσαν τὴν ἐπίπονον ἐργασίαν τῆς ἀποδοσίας τῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ τῆς προσαρμογῆς τῶν, εἰς τινὰ σπείρα, πρὸς τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν ἀγχιτοπλούσων ἐλληνικῶν πλοίων. Η Διεύθυνσις Ναυτιλίας τοῦ Y.E.N., εἰς τὴν ἐπίμονον ἀπὸ τριετίας παρότρυνεν τῆς ὑποίσος φύσειται κατὰ μέγα μέρος ἡ ἀνάληψις ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος τῆς ἐκτέλεσεως τῆς σημαντικῆς διὰ τὸ μέλλον τοῦ 'Οργανισμού ἐργασίας ταύτης, συνειργάσθη μετ' αὐτοῦ διὰ τὴν διατήσισην τῶν Κανόνων, τῶν ἀφορῶντων τὴν διοίκησην καὶ τὴν λειτουργίαν τοῦ 'Οργανισμού ὑπὸ τὴν κρατικὴν παρακολουθήσιν καὶ ἐλεγχον.

Εἰναι φανερόν, διὰ πάντας ἐπράξαν τὸ καλλίτερον διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἐμφάνισιν τῆς ἐδούσεως αὐτῆς. Ο μεγαλύτερος ὅμως ἐπανος ἀνήκει εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Νηογνώμονος καὶ εἰς τὸν Διευθύνοντα Σύμβουλον κ. Γ. Κούτσην, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῶν ὑποίων ἔξετέλεσθη ἡ Ἑλλ. Ἑργασία. Ούτοι ἐπωμίσθησαν καὶ διότι διὰ τὸ βάρος τῶν εὐθυνῶν καὶ δυσκολιῶν, ποὺ συνεπήγετο αὐτῆς. Πρέπει νὰ ἔχουν τὴν Ικανοποίησην, διτὶ εἰς τὸν παραπόδεσις διὰ τὴν περαιτέρω ἐπὶ οὐγίους διεσεστασίαν τοῦ 'Οργανισμού τῶν. Ολοὶ εὐχόμεθα εἰς αὐτοὺς, σπιών μη ἀργήση καὶ διὰ διεθνῆς προβολῆς καὶ ἀνανώρισις τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος ὡς ιστού τῶν μεγάλων ένων 'Οργανισμῶν κατατάξεως πλοίων. Απὸ τὴν περαιτέρω συνετήν καὶ ἀπηλλαγμένη μικρούπολογίσμων πολιτείαν τῶν Ιθυόντων τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα, θὰ ἔχαρτη

Metà πάσης τιμῆς
P. P.

Η ΚΑΤΑΒΥΘΙΣΙΣ ΤΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν μας, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ διαφωνήσωμεν ἀνεπιφύλακτως μὲ τὸ υπὸ τὸν τίτλον «Τὰ ρυμουλκά» σημειώμα σας, τοῦ τεύχους τῆς 15ης Ιουλίου τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

SYRIA - LEVANON

PAPADOPOULOU & CO.
LATTARIA

(also at Batnias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.

No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-ku
TOKYO

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

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgt 10) 12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSSEN

Dronningensgt. 81
KRISTIANSANDS

(also at Calcutta & Colombo)

Έντεταλμένος διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ τὴν ἀφεσιν τοῦ ρυμουλκίου ναύτης ὑπῆρχε εἰς τὴν ἐνδειγμένη θέσιν τοῦ «Βερνίκου Εἰρήνης» καὶ ἔγκαιρως ἐδόθη ἐκ τῆς γεφύρας τοῦ ρυμουλκοῦ ἡ διαταγὴ «μολύστε τὸν κάδος ὅπας ζῇνε ἀντιληπτός ὁ κίνδυνος».

Ἄτυχῶς, τὸ «πτρόσω δότοταχώς» τοῦ ὑπερωκεανίου καὶ τὸ ὄψος τῆς πρώτης του, προεκάλεσαν ἀσυνήθι ἐκτόνωσιν τοῦ ρυμουλκίου, που ἐπέφερεν ἐπιπλοκήν εἰς τὸ σύστημα ἡμιαυτομάτου ἀφέσεως τοῦ κάδου, παρὰ τὰς προσπαθειας καὶ τοῦ προσαναφέρθεντος ναύτου καὶ τοῦ σπεύσαντος πρὸς βοήθειάν του, μηχανικοῦ τοῦ ρυμουλκοῦ.

Μάταιαι, ἀτυχῶς, ἀπέδοσαν καὶ αἱ προσπάθειαι ἀποκοπῆς τοῦ ρυμουλκοῦ διὰ τοῦ ειδικοῦ «μπατάτα», διότι ὁ κάδος ἦτο Νάυλος, ὡς ἐπισης καὶ αἱ ἐπικλήσεις καὶ οἱ συριγμοὶ κινδύνου τοῦ ρυμουλκοῦ πρὸς τὸ υπερωκεανός «Ιερουσαλήμ», ὃ ἐτὶ τῆς πρώτης τοῦ διποτοῦ ὑπεύθυνος ὑποπλοίαρχος, οὐδεμίαν προσοχὴν ἔδωσεν οὔτε εἰς τὴν δεινήν θέσιν τοῦ ρυμουλκοῦ, οὔτε εἰς τὰς ἀνεπιτυχεῖς προσπαθειας τοῦ πληρώματος του, ὥστας «μολύσῃ» τὸ ρυμουλκοῦ.

Ἐνταῦθε πρέπει νὰ σημειωθῇ δῆλος ιδιαιτέρως, ὅτι ἐν ἑταν καθηκόντων τοῦ εἰς τὴν πρώτην πρώτην ἡ τὴν πρύμνην ἀξιωματικοῦ, εἶναι καὶ ἡ παρακολούθησις τῶν ρυμουλκῶν, ἀμεσος δὲ πρέπει γάλ εἶναι ἡ ἀφεσιν τοῦ ρυμουλκοῦ, ἐκ τοῦ σημείου προσδέσεως του, ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου, διὰ τὸ ρυμουλκόν, ὡς ἐν προκειμένῳ, περιαχθῆ ἐις δυσχερή θέσιν.

Πρὸς τούτο, ἡ ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου πρόσδεσις τοῦ ρυμουλκοῦ, γίνεται πάντοτε κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ἀμεσον ἀπελευθερωσιν τοῦ ρυμουλκοῦ, ὅπερ προφανῶς λαμβάνει χώραν, διὰ τὸν παρουσιασθῆ ἀναμαλία ἡ κακὴ λειτουργία εἰς τὸ σύστημα «ἀφέσεως τοῦ κάδου» τοῦ ρυμουλκοῦ.

Θέμα ἀνατροπῆς τῶν ρυμουλκῶν δὲν πρέπει κανονικῶς νὰ ὑφίσταται, ἔαν ὑπάρχῃ καλῶς συντονισμένη διεύθυνσις τῶν χειρισμῶν ρυμουλκουμένου καὶ ρυμουλκοῦ. Αὕτη, ἐφόσον πρόκειται περὶ πλοίου διαθέτοντος καὶ ιδίαν τῶν μηχανῶν τοῦ κίνησιν, ἀνήκει κατὰ τὰς συνηθείας τῶν λιμένων εἰς τὸ ρυμουλκουμένον, τῶν ρυμουλκῶν περιοριζόμενον νά ἐκτελούν ἀπλῶς, τὰς διδούμενας ἐκ τῆς γεφύρας διὰ συριγμῶν ἐντολάς.

Αυτονόητον είναι, ὅτι οἱ ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου ὑπεύθυνοι τῶν χειρισμῶν, πρέπει νὰ ὑπολογίζουν καὶ τὴν δυνατήν ταχύτητα τοῦ ρυμουλκοῦ διὰ νά προλαμβάνεται ὑπερφαλάγγιστις τούτου — ὡς ἐν προκειμένῳ συνέδη — δι' ἀναπτυξεως, δηλαδή, ἀπὸ τὸ ρυμουλκουμένον ταχύτητος μεγαλυτέρας τῆς τοῦ ρυμουλκοῦ, ίδιως δὲ ὅπας τὸ δεύτερον ευρίσκεται εἰς θέσην κάθετον ἢ λοξῶς κάθετον πρὸς τὸ πρώτον διὰ νά τὸ συγκρατήσῃ.

Πρέπει ἀκόμη νὰ διευκρινισθῇ, διότι ἡ σχετικὴ παράγραφος τοῦ σημειώματος σας εἶναι ἀσαφῆς, ὅτι «ἄφεσις τοῦ ρυμουλκίου» κανονικῶς ἀπαγορεύεται, ἔαν δὲν δοθῇ ἡ πρὸς τούτο ἐντολή ἐκ τῆς γεφύρας τοῦ ρυμουλκουμένου, διότι, ἀλλως, οἰοσδήποτε ἐκ τοῦ ρυμουλκοῦ, θὰ ηδύνατο, ἔαν ἐστερεότερο ψηφικοῦ σθένους, να «εμολῶ» τὸν κάδον, διὰ τὸν πρώτον διὰ νά τὸ ρυμουλκὸν ἐλαθεν ἐπικίνδυνον κλίσιν.

Τούτο, ὡς γνωστόν, εἶναι σύνηθες κατὰ τοὺς χειρισμοὺς στρέψεως τῶν πλοίων, δι' ὃ καὶ τὰ πληρώματα τῶν ρυμουλκῶν καὶ οἱ κυβερνήται τῶν πρέπει νά εἰναι ἐμπειροί, διότε οὐδεὶς εἶναι δυνατὸν ν' ἀρνηθῇ, διὰ δὲν συνέβαινε μὲ τὸν κυβερνήτην καὶ τὸ πληρώμα τοῦ «Βερνίκου Εἰρήνης».

Ἀνάλογον ἐμπειρίαν ἔξυπακούεται, ὅτι πρέπει νὰ ἔχουν καὶ οἱ ἐπὶ τῆς γεφύρας τῶν ρυμουλκουμένων οἵτινες καὶ εἶναι, ὡς ἐλέχθη, οἱ ρυθμίζοντες τοὺς χειρισμούς, διότι, ἀλλως, ἀνεπαρκῆς καὶ ἀνεύ αξίας καθίσταται ἡ πείρα τῶν ἐπιβαίνοντων εἰς τὰ ρυμουλκά.

Ἐν προκειμένῳ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τόσον ἐκ τῆς γεφύρας τοῦ ύπερωκεανίου, δύον καὶ ἐκ τοῦ ρυμουλκοῦ κανονικοὶ καὶ ἔγκαιροι ὑπῆρχαν οἱ χειρισμοὶ καὶ ἡ ἐκτέλεσι των, μὲ ἑξάρεις τὸν υποπλοίαρχον τοῦ ύπερωκεανίου, διότις προφανές εἶναι, ὅτι δὲν ἦτο εἰς τὴν δεινήν τοῦ διὰ νά ἀντιληφθῇ τὰς ἀνεπιτυχεῖς προσπαθειας τοῦ πληρώματος τοῦ ρυμουλκοῦ διὰ νά δπως ἀπελευθερώσῃ τὸν κάδον, ὥστε ἔγκαιρως νὰ ἔλευ τούτον ἐκ τοῦ σκάφους του.

Τούτο, ὡς γνωστόν, γίνεται καὶ εἶναι σύνηθες, ὡς γνωρίζουν οἱ περὶ τὰ ναυτικά ἀσχολούμενοι, δσάκις παρουσιασθῆ — ὡς ἐλέχθη — ἐπιπλοκή εἰς τὸν «γάντζον» τοῦ ρυμουλκοῦ, δι' ὃ καὶ ἡ «ἄφεσις» τοῦ ρυμουλκοῦ, διὰ τῆς ἐπιτομῆς τοῦ ρυμουλκουμένου καράς του, εἶναι ἀπλῆ καὶ ἀμεσος, διότε ἐν προκειμένῳ σύνεδη, ἀφοῦ δύμας ἐδύνθησε τὸ ρυμουλκόν.

Εἰς τὸ σημείον αὐτό, ἀξίζει νὰ μηνημονεύῃ, ὅτι ευθύνης μετά τὸ ἀπύχημα καὶ ἐνῷ παρείχοντο αἱ πρώται βοήθειαι εἰς τὸ διασωθὲν πλήρωμα, ἐκπρόσωπος τοῦ ύπερωκεανίου ἐσπεύσει νὰ ζητήσῃ τὸ ρυμουλκοῦ, ἐμφανικῶς τονίσας τὴν ἀξίαν του, διότι ἡτο Νάυλον.

Τὸ γεγονός τούτο, συνδιαζόμενον μὲ τὴν μὴ ἐν μέρους τοῦ ύποπλοίαρχου τοῦ ύπερωκεανίου ἔγκαιρον ἄφεσιν τοῦ κάδου, γεννᾷ τὴν ύποψιαν, ἔαν αποκρουσθῇ ἡ ἀποψίς της μὲ καλῆς παρακολουθήσεως, ὅτι δὲ ὑποπλοίαρχος ἀμέλησθεν εἰς τὴν ἀπελευθερώσιν τοῦ ρυμουλκοῦ διὰ νὰ «διασώσῃ» τὸ ἀρκετής ἀξίας Νάυλον ρυμουλκοῦ.

Ὦ πρὸς τὸ αὐτόματον σύστημα «ἀφέσεως» τῶν ρυμουλκίων — διότε ἐσχάτως μιλίς ἥρισεν ἐφαρμοζόμενον Ἀγγλίαν — δέοντα νὰ σημειωθῇ, διὰ ευρισκόμεθα εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς κατασκευαστὰς του, διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν καὶ τῶν ρυμουλκῶν μας, ἀλπίζομεν δὲ ὅτι ἡ σχετικὴ μελέτη βάσει τῶν στοιχείων, ποὺ ἀπεστείλαμεν πρὸς καιροῦ, θὰ εἶναι καταφτική, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα καὶ τὴν πρακτικότητα τῆς χρησιμοποιίσθεως τοῦ συστήματος τούτου καὶ παρ' ἡμῶν.

Πρέπει ἀκόμη νὰ διευκρινισθῇ, διὰ παρ' ἡμῶν ύπεύθυνος τῆς ρυμουλκήσεως, ειθίσταται νὰ είνει ὅπας διπλοίαρχος τοῦ ρυμουλκοῦ, εἰς τὰς ρυμουλκήσεις ἀνοικτῆς θαλάσσης ἡ εἰς τοιστάς, μετακινήσεως πλοίων ἀνεύ πληρώματος καὶ ἀνεύ μηχανῆς, ἐνῷ εἰς τὰς συνήθεις ρυμουλκήσεις λιμένος, ὑπεύθυνος εἶναι διότε πλοίαρχος τοῦ ρυμουλκουμένου, διστις ἔχει ὡς σύμβουλον τὸν πλοηγόν.

Τέλος, νομίζομεν, διὰ θὰ δέονται νὰ σημειωθῇ ἡ εύσυνειδησία καὶ ἡ αὐτοθυσία τῶν πληρωμάτων τῶν ρυμουλκῶν, ἀτίνας οὐχὶ σπανίως μὲ κίνδυνον της ζωῆς των, φέρουν εἰς πέρας τὴν ἀποστολήν των διὰ τὴν καλυτέρων κατὰ τὸ δυνατόν, ἔξυπακούεται εἰς τὴν διαταγήν της προστολῆς.

Φρονούμενος ἀκόμη, κ. Διευθυντής, διότι ἡ συναγωγὴ συμπερασμάτων καὶ ἡ διατύπωσις κρίσεων, πρὸς τῆς λήξεως τῆς προσαναφρίσεως, ὑπῆρξεν ἐσφαλμένη, διότι τόσον τὰ δργανα τοῦ Κ.Α.Π. δύον καὶ αἱ Δικαστικαὶ Ἀρχαὶ πρέπει ν' ἀφίνωνται ἀνεπηρέαστοι διὰ τὴν ἀνεύρεσιν τῆς ἀληθείας.

Μὲ τοὺς φιλικωτέρους τῶν χαριτεισμῶν μας
Πειραιεὺς τὴν 16η Ιουλίου 1958

ΑΛΕΞ. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

Decca Radar...

fitting

choice

for

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

ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΑΝΑΠΤΛΟΥΣ

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ",

ΤΟΥ Κ. ΣΑΒΒΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

"Ησαν γνωστά τα «Θαλασσοδάνεια» εἰς τὴν ἀρχαίοττα; "Η ἀποτέλεσμαν δημιουργμα νεωτέρων αναγκῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου;

Συγκεκριτόμενας τίποτε δὲν παραδίδεται σχετικῶς ἀπὸ τοὺς ἀρχαῖους συγγραφεῖς, ὅλλ' ἐκ σταχυολογίσεων ἀνενδότως προκύπτει, ὅτι ὑπῆρχεν, ἔστω καὶ ὑποτυπώδης ἀσκούμενη παρ' ἴσιωτῶν, ἡ ναυτικὴ πότιστις.

"Ἐδραν τῆς ναυτικῆς πίστεως δὲν ἀπετέλει ἡ Τραπεζοῦ, τῆς ὁποὶς τὸ ὄνομα ἐσφαλμένως ἀπεδίδετο ὑπὸ τοῦ Θαλμεράυρερ καὶ ὅλων ιστορικῶν εἰς τὴν δῆθεν λειτουργίαν πολλῶν τραπεζῶν εἰς τὴν παναρχαῖαν αὐτὴν πόλιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Πόντου. "Ἐδραν τῆς ἀπετέλους αἱ Ἀθῆναι, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν πηγῶν : «Ο δεδανεικῶς Ἀθήνηθεν ἐπὶ τῷ ναῦλῳ τῷ εἰς τὸν Πόντον καὶ ἐπὶ ὅπῃ τῷ πλοϊψῳ», ἀναφέρει ὁ ἀσκαῖος σχολιαστής τοῦ Δημοσθένους.

Τὸ χωρίον αὐτὸν εἶναι μεστὸν πολιτικῶν — διὰ τὴν ναυτικὴν ιστορίαν — πληροφοριῶν. Πράγματι, πληροφορούμεθα ἐκ τούτου :

1) Ὄτι ὁ Πόντος ἀπέτελει τὸν κυριώτερον χῶρον, εἰς τὰ πλαίσια τοῦ ὄποιος ήσκουν οἱ πρόγονοι μας τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῶν.

2) Ὄτι ἡσαφαλίζετο διὰ δανείων ὁ ναῦλος. Καὶ

3) Ὄτι ἐδίδοντο δάνεια καὶ εἰς ἀντικρυσμα τῆς ἀξίας αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου. 'Ο δανειστής, ὡς ἀναφέρει εἰς τὰ σχόλια τοῦ ὁ Φῶτιος, εἰς τὸ δικαιώμα νὰ τοποθετῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὀντιπρόσωπον του, ὃ ὁποῖος εἴκε σκοπὸν ἀποκλειστικὸν νὰ εἰσπράττῃ τὸν ναῦλον πρὸς κατασφάλισιν τοῦ δανείου. Καὶ ὁ ὀντιπρόσωπος αὐτὸς πᾶς ὁ ναύκληπος οὗτος, «ὅ τῆς νεώς κύριος καὶ ὁ ἐπιπλέων αὐτῆς ἐπὶ τῷ τὰ ναῦλα λαβεῖν». Πᾶς δὲ κύριος τοῦ πλοίου, οὐ ναῦληρος, μετεμόρφωσεν ἀργότερον εἰς τὸν ἐνδιάμεσον βαθύμων μεταξὺ τοῦ ἀνωτέρου καὶ τοῦ κατωτέρου πληρώματος τῶν νεωτέρων χρόνων, δὲν εἶναι ἐπακριβῶς γνωστόν, ὅφελεται δὲ μᾶλλον εἰς τὴν ἀνεξέλεγκτον καθιέρωσιν ἀρχαίων ὅρων καὶ ὀνομάτων ἀπροσαρμόστων, ἐν πολλοῖς, εἰς τὰ νεωτέρων δεδομένα.

Ησαν δὲ τὸν διαδεδομένα εἰς τὰς ἀρχαῖας Ἀθήνας τὰ δαναοδάνεια, ὥστε τὸ ἐπίθετον «ναυτικά» εἰκεν οὐσιαστικοποιηθῆ καὶ ἐσπίμοιν δάνειον.

«Ἡτο δὲ τὸ ναυτικὸν δάνειον ἐτερόπλουν ἡ ἀμφοτερόπλουν.

Ἐπετρόπλουν πᾶτο τὸ δάνειον, ὅταν ὁ δανειστής ἔχοργει «τὰ ναυτικά» διὰ τὸν ναῦλον ἡ διὰ τὸ πλοίον, μόνον κατὰ τὴν ἀνακόρωπον εἰς τοὺς τόπους τοῦ προορισμοῦ του.

Τὸ ἀμφοτερόπλουν δάνειον ὁ Δημοσθένης (34,6) τὸ καθορίζει ὡς ἀκολούθως :

- "Οταν τὶς δανείσιον δάνειον ἐπὶ τῷ καὶ ἐνθένδε πλεῦσαι ποι, κάκειθεν ἐνθάδε, τοῦτο ἀμφοτερόπλουν καλεῖται".

Σινεταὶ δὲ διὰ διὰ τὸ ναυτικὴν πίστος δὲν ποτείτο παρέργως καὶ διὰ εἰς ποπολάθει τὸν μορφὴν μιᾶς ἀποκλειστικῆς ἐπαγγελματικῆς ἀπασχολήσεως. Τοῦτο σαφῶς προκύπτει ὅπὸ μαρτυρίαν τοῦ Δημοσθένους, ὁ διοῖος ἀναφέρει σχετικῶς τὰ ἔχει : «Μέτρια δ' ἔχων, τούτοις πειρῶμαι ναυτικοῖς ἐργάζεις οὗτοι». (Κατέκαν οἱ πειρώματαν περιούσιαν, προσπαθῶν ἀσχοληθῆ μὲ τὸν χορήγησιν ναυτικῶν δανείων).

Γινεταὶ δὲ τὸν ἐμφανῶς λόγως περὶ τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ «ναυτοδανειστοῦ», ὥστε νὰ ἀποκλείεται πᾶσα διάθεσις τοκογλυφίας.

Θεωρεῖται, πάντως, θέσιαν, διὰ τὸ ἐπάνγεγλα πᾶτο προσοδοφόρον, διότι ὁ τόκος προσορμίζετο ἐκάστοτε εἰς τὸ ὑφός τοῦ ναῦλου, ὁ διοῖος πᾶτο πάντοτε ύψηλός, λόγω τῶν κινδύνων τῆς ναυσιπλοΐας, ίδια εἰς τὸν πολυτάραχον Εὔζεινον Πόντον. "Οτι δὲ οἱ ναῦλοι πᾶσαν ύψηλοι, τεκμήριον ὀδιάψευσον ἀποτελεῖ καὶ ὁ σπάτολος διαβίωσιν τῶν ναυτικῶν τῆς ἐποχῆς ἑκείνης. "Ο θετηναῖος εἰς τοὺς «Δειπνοσοφιστάς» του, προκειμένου νὰ δώσῃ τὴν εἰκόνα τῆς ἀφθονίας τῶν ἐδεομάτων καὶ τῶν ποτῶν, ἀναφέρει τὴν περίφημον φράσιν «Συμποσίου ναῦται καὶ κυλίκων ἐρέται»....

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ 1930 ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ

Εἰς ἄρθρον του δημοσιεύμενον εἰς τὸ «Φαιρπλαί» ὁ γνωστὸς παραπρητῆς τῶν ναυτιλιακῶν ἔξελίσεων κ. Οὐέστον, αἱ μελέται τοῦ ὅποιον καὶ τὰ στατιστικὰ δεδομένα ἀποτελοῦν τὰ πλέον ὑπεύθυνα στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε ναυτιλιακῶν καταστάσεων, διερωτάται : 'Υπάρχει τὸ προηγούμενον εἰς τὴν παρούσαν κρίσιν τῆς Ναυτιλίας; 'Η ἀπάντησις διδεται ἀπὸ τὸν κ. Οὐέστον μέ τὰ ἐξηγητικά διὰ μίαν ταχείαν ἔξοδον τῆς κρίσεως: ὅλλ' ὅχι τόσον ἐνθαρρυντικά διὰ μίαν ταχείαν ἔξοδον τῆς κρίσεως:

Τὸ 1953, ὅποτε πρίκειν ἡ προηγουμένη ναυτιλιακὴ υφεσις, οἰκονομολόγοις καὶ ὄνδρωποι τοῦ ἐπικείρων κατεγίνοντο εἰς τὴν μελέτην του παρελθόντος, προκειμένου ν' ἀντλήσουν ἑξ αὐτοῦ στοιχεῖα καθοδηγητοῖς των δ.α τὸ μέλλον. Γενικῶς, τότε, εἰκε γίνει παραδεκτόν, διὰ εἰς τὸ πότε δέν θὰ ἐκρίπτην εἰς τὸν πρότιτο τὸ διάλεμμα πέραν τοῦ πρώτου («ἔμσοδοῦ» μεταπολεμικοῦ ἔτους, πῆται τοῦ 1948. Κατὰ τὸ 1955, ἡ απὸ τῆς γλευρᾶς τούτης πορεία εἰκε προχωρήσει, σύν τῷ χρόνῳ, κατὰ θῆμα μέχρι τοῦ 1955. Θὰ ἀνεμένετο, θέν, σήμερον, στι τοῦ έτους 1953 θὰ πᾶτο τὸ ἐγγύτερον ἔτος, διπερ θὰ ἐκρίπτητο τοιούτιον νάνθυμοπῆ. Προφανῶς, δῶμα, δέν εἰνε. 'Υπάρχουν, θεδαίως, στοιχεῖα ἐνθεῖες, διὰ την ναυτιλιακὴ κοινότης σφόδρα ἐπεθύμει νὰ φωτισθῇ ἐκ νέου, κάπως, ἐκ τῆς προσφάτου ιστορίας. 'Υφισταται, ίσως, ἡ ἐλπίς, διὰ τὸ ἀπώτερον παρελθόν (1925 - 1935) δυνατον νὰ ρίψῃ φῶς εἰπε τοῦ παρόντος καὶ τοῦ ἔγγυος μέλλοντος (1955-1965). Διατοῦ τοιούτη μεταπολεμικής μεταπολεμικής τοῦ παρόντος οποίου τῶν 350 ἑκατομμυρίων τόννων, παρουσιασεν ἔκτοτε δελτίων. Αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ τοῦ πέπλου ἐνός φαντάσματος εἶτο τὸ ὄπιτε διαπεράσθησαν ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ἔτων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρός. Εἰνε, δῶμα, ἡ ξιοσφειριστικόν, διὰ τοιούτοις τῶν τράμπος εἰκονῶν υπερβολικῶν υφωθῆ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1926, ἀλλὰ κατέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο ἐπομένων ἔτων 1927 καὶ 1928, εἰς τρόπον ὥστε, διπερ τὸ 1930 αἱ μεταφοραὶ μόλις εἰκονῶν υπερβολῆς τὸν πέπλον τοῦ διάλογου παραπομπῆς, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων ἐθαιρίων τῶν κατιούσαν τὸν δύο καταστάσεων, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν ναῦλων 1930 καὶ 1933 τὸ υπό ναυπήγησιν τοννάδες ἐμειώθη ἀπὸ 3 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 700 κιλ. τόννων γκρό

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (Ιούλιος). — «Εφόσον κατέστη φανερόν, ότι ή πολιτική άναταραχή είς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν δὲν ἐπρόκειτο νὰ ἔξελιχθῇ εἰς ἑνα δεύτερον Σουέζ, ἀνάλογος ὑπῆρξε καὶ η ἀντιδρασίς εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Τὸ μεσον ἀποτέλεσμα τῆς ὅλης καταστάσεως ήτο ἡ προσπάθεια τῶν ναυλωτῶν διὰ σιτηρᾶ. Ὡπως ἀποφύγουν μίαν ἀνατίμησιν, καλύπτοντες τὰς ἀνάγκας των, οἱ ναυλωτοί, ὅμως, ἀναποφεύκτως, ἀνέτιμησαν.

— Κατὰ τὸ τέλος τῆς τρίτης ἑδδομάδος τοῦ 'Ιουλίου, ἔνα σῖσθμα ὑφεσών παρετηρεῖτο εἰς τὴν κατάστασιν διὰ τὸ Ἰράκ καὶ γενικὴ ἐπεκράτει ἐντύπωσις, ότι αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν εἶχον φθάσει, πιθανόν, εἰς τὸ ἀνάτατον σημείον των. Δὲν ὑπῆρχε πλέον κανεὶς λόγος περαιτέρω αὐξήσεως τῶν ναυλῶν, ἕκτος, βεβαίως, ἂν οἱ ναυλωτοὶ σιτηρῶν ἐπιέχοντο ἀπό ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις. Οἱ παροπλισμός, ὅμως, σκαρῶν 7 ἑκατομμυρίων τόνων π.ν. ἀπέτελε τὴν ἀσφαλιστικὴν δικλεῖδα κατὰ πάσις ἀνατιμητικῆς διαθέσεως.

— Πρὸ διετίας, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ, ἐπεκράτουν σταθεροὶ συνθῆκαι εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Ἡ ζήτησις ἐλάχιστα ὑπέρεβαινε τὸ διαθέσιμον τοννᾶ. Σήμερον, ὅμως, οχι μόνον ἔνας σεβαστός ἀριθμός λιμπέτρων, καθὼς καὶ νεοτεύκτων εἶνε διαθέσιμος, ἀλλ ὑπάρχουν καὶ σημαντικά ἀπόβεματα βασικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὑλῶν εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

— 'Η ἀντιδρασίς τῆς ναυλαγορᾶς εἰς τὴν παρούσαν κρίσιν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς περιοισθήση μίαν μετρημένην σπουδὴν εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ εἰς τὰ σιτηρά τοῦ Πλεύτη. Οἱ Ἰταλοὶ ναυλωτοὶ διὰ μεταφορῶν γαιανθράκων ἐπέδειξαν ποιάν τινα ἀνησυχίαν διὰ τὴν ἔγκαιρον καλύψιν τῶν ἀναγκῶν των, γενικώς, ὅμως, Ἡ ζήτησις ἀμερικανικῶν γαιανθράκων παρέμεινε κατ' οὐσίαν ἐν ναρκωσει. Ἐντὸς 48 ὥρων αἱ τιμαὶ διὰ μεταφορᾶς σιτηρῶν ἔξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς Ἀμερικήν — Ἀμβούργον ἀνήλθον κατὰ δολλ. 1.75 τὸν τόννον.

• Οἱ Εὐρωπαῖοι συνέχαιρον ἑαυτοὺς διὰ τὴν ἀνθηρότητα τῶν οἰκονομικῶν των, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ὁξεῖαν ἀμερικανικῶν ὑφεσιν. Σήμερον ἥρχισε διαφαινομένη ποιά τις καὶ μεταξὺ τῶν εὐρωπαίων ἀνησυχία διὰ τὴν κατιούσαν τῆς οἰκονομίας των.

— Εἰς τὴν Ρώμην, ὑπεύθυνοι τοῦ Διεθνοῦς Ὁργανισμοῦ Γεωργίας καὶ Ἐπιστημονικοῦ Φ.Α.Ο. προειδοποιήσαν, ότι τὰ κατωτάτοις ὅριο τιμῶν ὑπάρχει νὰ ὑποχωρήσουν ἔτι περισσότερον εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγροτικὴν ἀγοράν, κατὰ τὸ προσεχὲς φθινόπωρον. Εἰς τὸ Λονδίνον ἄφ' ἔτερου, ὃ ὑπουργός τοῦ Θησαυροφυλακίου κ. 'Εμερυ, ὡμίλησε μετ' ἀνησυχίας «διὰ μίαν πιθανὴν ὑφεσιν κατὰ τὸ φθινόπωρον». Διὰ πρώτην φορὰν ἡ διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Εὐρώπης ἐπιτρόπος τοῦ Ο.Η.Ε. ἀναφέρει, ότι «ἡ παραγωγὴ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἔχει ὄμβλιθον. Αἱ πυκναὶ — γενικώς — ἐργάζονται μὲν ρυθμὸν ἐπιβραδύνομενον, ἀναλίσκουσι διλιγότερα καύσιμα, ἀπορροφῶσαι διλιγωτέρες πρώτως ὑλας, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς παραγωγῆς διλιγωτέρων ἐτοίμων προϊόντων καὶ μικροτέρων κεσδόν».

— Μόνον ή ἐπιμελῶς προστατευτικὴ Γαλλία ἔξακολουθεῖ νὰ ὑφεσί πρὸς τὰ ἄνω τὴν βιομηχανικὴν τῆς παραγωγῆν. 'Εξ ὅλου, ταχὺς ρυθμὸς πρὸς τὴν κατιούσαν σημειούταν εἰς τὸ Βέλγιον. Ἡ ἑκεὶ βιομηχανικὴ πτωτις ἤγγισε τὰ 6%, κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1958. Εἰς ἔκθεσιν τῆς 'Τραπέζης τῶν Βρυξελλῶν ἀναφέρονται ἐπὶ λέξει: «Οὐδὲν φαινόμενον ὑπάρχει μέχρι τῆς στιγμῆς δεκινύνων βελτιστῶν τῆς οἰκονομίας, οὐ υφεσις, ὅμως, εἰς τὰς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἡμέραιν νὰ ἔχῃ φθάση εἰς τὸ ἔσχατον σημείον της, ἀλλ ὡυχὶ — πάντως — καὶ ἔδω».

— 'Η ἰταλικὴ βιομηχανικὴ παραγωγὴ μετα τὴν ἑντυπωσιακὴν αὔξησιν της κατὰ 10% ἐπτσιώς, ἐνεφανίσει κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1958 αὔξησιν 1% μόνον. Ο διοικητὴς τῆς Τραπέζης τῆς Ἰταλίας ἐδήλωσε σχετικῶς: «Διερχόμεθα μίαν περίοδον ἐπιφυλακῆς καὶ ἀναυονῆς». 'Ακόμη καὶ μεταξὺ τῶν πολυφέρων «Ἐλεύθερο τὸ συναίσθημα τῆς ἐπιφυλακτικότητος» ἔχει ἀντικαταστήσει τὴν ὑπερδολικήν αἰσιοδοξίαν. Περιορισμὸς τῆς βιομηχανικῆς ἐπεκτάσεως προβλέπεται, ἐφέτος, κατὰ 15%, τούλαντον. 'Ακόμη καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, ὅπου δὲ δίκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ὑπεχώρησε τὸν παρελθόντα Μάιον κατὰ τι, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὑψός τοῦ 1957, ὃ ὑπούργος τῶν Οἰκονομικῶν δόκτωρ 'Ερχαρτ ἐτόνισεν εἰς τὴν ἑθνοσυνέλευσιν: «Δὲν ἀμφισθήτω τὸ γεγονός, ὅτι δὲ ὑψηγός τῆς οἰκονομίας μας είνε κάτως ἀσθενής».

— Παντοῦ ἡ κρατουσα ἀποφις εἰναι «έπι φιλακή», οὐχὶ, ὅμως καὶ πανικός. Γενικώς, αἱ οἰκονομίαι εἰναι ύγιεις καὶ η νομισματικὴ κυκλοφορία σταθερά. ἀλλ — κατὰ τὸ δόκτορα 'Ερχαρτ, τὸ ἐργάτην τοῦ θαύματος τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς — ἡ καθοιλόγησης αὔξησις τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς εἰχει ἀρχίσει νὰ ἀπειλῇ τὴν συναγωνιστικὴν θέσιν τῆς Γερμανίας. Μία ἐπιβραδύνουσι τοῦ παραγωγικοῦ ρυθμοῦ δὲν θὰ ἥτο ἀνευ πλεονεκτήματος διὰ τὴν τόσον ἐλαστικὴν γερμανικὴν οἰκονομίαν. Τέλος, ἔνας Ἰταλὸς οἰκονομοδόγος, ἀναλύων τὴν ἔντονος οὐσίαν, ἐδήλωσεν, ότι αὕτη τείνει νὰ μετριάσῃ τὴν πρὸς τὴν ἀνιούσαν δρμήν.

— Οἱ 'Ολλανδοί, ὅμως, καὶ οἱ Σκανδιναβοί, ὑπεράνω δὲ δλων οἱ Βρετανοί, μὲ τὸν ἐπιβραδύνομενον ρυθμὸν τῆς οἰκονομίας των, εἰναι διλιγότερον βέδαιοι, ότι θὰ δυνηθούν νὰ ἀποτρέψουν ἑνα σοδρώτερον

κατήφορον. Μὲ σκληράν καὶ περιοριστικὴν πολιτικὴν οἱ Βρετανοί περιέσωσαν τὴν στερλίναν. Τώρα, ὅμως, ἀνησυχοῦν διὰ τὴν ἀπειλὴν ἀπὸ μίαν ἀντίθετον κατεύθυνσιν. 'Οπως καὶ η ὑπόλοιπος Εύρωπη, οἱ Βρετανοὶ ἐκαρπούντο μέχρι τῆς στιγμῆς την πτώσιν κατὰ 15 ἔως 20% τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν. Αἱ ἔξαγωγικαὶ, ὅμως, χώραι πρώτων ὑλῶν, τῶν ὅποιων ἐμειώθη τὸ εἰσόδημα, διακόπτουν τὰς εἰσαγωγάς των διὰ τὴν 'Αγγλίαν. 'Ο κ. 'Εμερυ, μηχανούμενος διαφορά μέτρον πρὸς διεύρυνσιν τῆς οἰκονομίας, παρεχώρησε ἥδη εἰς τὰς Τραπέζας τὸ δικαιώματα χορηγήσεως μεγαλυτέρων πιστώσεων, χωρὶς τὴν ἔγκρισιν τοῦ Θησαυροφυλακίου. Διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, γενικώς, η πρόδηλεψις εἶναι χαλαρότης πρὸς περαιτέρω επέκτασιν, ἀλλ ὡυχὶ, ὅμως, καὶ ἐπικίνδυνος.

• Τὰ στοιχεῖα τῆς ἀναδιώσεως τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας: Τὸν Ιούνιον — τὸ δευτέρον κατὰ σειράν μῆνα — δὲ δείκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἐφθασε τὰ 130%, δύο μονάδας περισσότερον ἔναντι τοῦ Μαΐου. 'Η βιομηχανία τοῦ χάλυβος είργασθη μὲ τὰ 56.1% τῆς δυναμικότητός της. Τῶν αὐτοκινήτων η παραγωγὴ σταθερῶς αὔξενται, τῶν κατοικιών καὶ κατασκευῆς ἐπίσης καὶ ἡ γεωργικὴ συγκομιδὴ θὰ φθάσῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος τὰ 106% τοῦ μέσου ὄρου τοῦ 1947 - 49.

— Τῶν ἀποδημάτων ἐπίσης βιομηχανικῶν προϊόντων ἐλέγχεται ἡ ἐλάττωσις. 'Επισημαίνεται ἡ ζωητότερα διαδιβάσις παραγγελιῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν. Τὸ χρηματιστήριον, τέλος, τῶν ἀξιῶν προεξοφλεῖ τὴν ἀναδιώσιν καὶ προτρέχει τὴν πρὸς τὰ ἄνω πορείαν τῆς οἰκονομίας. 'Η κοίσις τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἀνατιμητικὸν εἶχε τὸν ἀντίκτυπον εἰς τὰς πλειστας τῶν ἀξιῶν, ἐξαιρουμένων τῶν ἑταίρων πετρελαίου.

• Πρὸς τὴν Οὐάσιγκτων στρέφονται αἱ 'Ινδιαί, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν περαιτέρω οἰκονομικὴν τῶν ἑνίσουσιν καὶ συνεχίσουν τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πενταετοῦ σχεδίου οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως.

— Τὸ διοικητικὸν συνάλλαγμα τῶν 'Ινδιῶν τείνει ἐντὸς ἔτους νὰ ἔχαντελθῃ. Εἰς ἐν δισεκατομμύριον δολλαρίων ὑπολογίζουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Νέου Δελχί τὰς εἰς συνάλλαγμα ἀνάγκας κατὰ τοὺς προσεχεῖς 30 μῆνας, ἵνα ἀντιμετωπίσουν τὸ ἐλάχιστον τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀνασυγκροτήσεως.

— Τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον αἱ 'Ινδιαί ἐπέτυχον εἰς τὴν 'Αμερικὴν δάνειον 225 ἑκατοντάριαν δολλαρίων καὶ φαίνεται, ότι αἱ διαθέσεις εἰναι εὑμενεῖς διὰ τὴν παραχώρησιν καὶ ἀλλού μεγαλυτέρου. Γύρω τῶν 600 ἑκατοντάριαν δολλαρίων προβλέπονται τὰ ἐντὸς τῶν προσεχῶν 2 ½ ἑταῖρων συναφθησόμενα δανεία. 'Ηδη αἱ 'Ινδιαί ἐλαδον ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν 1.300 ἑκατομμύριο δολλαρίων ἀπὸ τοῦ 1951.

— 'Η δυσκολὸς συναλλαγματικὴ θέσις τῶν 'Ινδιῶν, ὀφειλομένη καὶ εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν, λόγω τῆς ἀμερικανικῆς κρίσεως, ὑποχρέωνται τὴν ινδικὴν κυβέρνησην εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν καὶ εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῆς μεγαλυτερᾶς ἀμερικανικῆς βοηθείας.

• Παντοῦ ὑπεραφθονία παραγωγῆς γεωργικῶν προϊόντων καὶ κατ' ἀκολουθίαν διόγκωσις τῶν ἀποθεμάτων διαπιστοῦται.

— Εἰς τὴν Βοαζίλιαν τὸ ποδόλημα τῶν ἀποθεμάτων τοῦ καφέ, ικανῶν να καλύψουν τὰς παγκοσμίους ἀνάγκας τῆς κατανάλωσεως, ἐπὶ έτος, ἀπειλεῖ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Αἱ τιμαὶ ἔξεπεσαν σημαντικῶς, χωρὶς αἱ ἔξαγωγαὶ νὰ σημειώνουν αἰσθητὴν τινὰ αὐξησην.

— Τὴν αὐτὴν κατάστασιν μεγάλης παραγωγῆς, ἀλλ καὶ μεγάλων ἀποθεμάτων καφέ εμφανίζουν καὶ αἱ ἀλλα παραγωγοὶ χωρὶς τὴς Λατινικῆς Αμερικῆς καὶ τῆς Αφρικῆς.

— Εἰς τὰς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἡ ἐφετεινὴ παραγωγὴ δημητριακῶν θὰ είναι ίση πρὸς τὰ σημειωθέντα κατὰ τὰ ἔτη 1948, 1956 καὶ 1957 οεκόρ. Τοῦ σίτου τοῦ θα φύσει τὸ 1.3 δισεκατομ. μπούσελ — 40% ὑπέρ τοῦ 1957 — τοῦ ἀραδοσίστου εἰς 3.3 δισεκατομ. μπούσελ — 5% κατὰ τῆς περιστινῆς ἐσόδειας. Μεγάλαι ἐπίσης αἱ ἐσόδεις τῆς κρίθης, τῆς σικάλεως καὶ τῶν ἐλαιοπτόρων.

— Πρόδηλη πατωταρχικὸν, οἵσον καὶ δύσκολον, ἡ διαθέσεις τῶν ἀποθεμάτων τοῦ καναδικοῦ σίτου. Μὲ κάθε εὐκολίαν πληρωμῆς προσφέρονται. 'Αγορασταὶ, ἔστω καὶ ἐπὶ πιστώσει, δολίγοι. 'Η Δυτικὴ Εὐρώπη δὲν φαίνεται νὰ ἔχει ζωρόν τὸ ἐνδισφέρον. 'Η Κίνα, αἱ 'Ινδιαὶ καὶ χώραι τίνες τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκον φέρονται διατεθειμέναι νὰ ἀγοράσουν μερικὰ φορτία.

• Φθημαὶ ἐκυκλοφόρησαν περὶ διαπραγματεύσεων ἐνός ναυλοσυμφώνου συνεχῶν ταξιδίων τριετοῦ διαρκείας διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὸ Κόντινεντ ἀμερικανικῶν γαιανθράκων, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 31). 'Η ἐπιβεβαίωσις τῆς πληρωφορίας δὲν κατέτηνε διατεθειμένη. 'Αναμφιβόλως — τονίζουν οἱ ἀρμόδιοι κυκλοι — σύναψις συμβολαίων πρέπει να ἀναμενεται εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον, καθόσον πολλοὶ εἰσαγωγεῖς προτίθενται να συμπληρώσουν τὰ ἀποθέματα τῶν.

— 'Η κρίσις, πάντως, τοῦ Ἰράκ, ἀν ἔξειλισσετο εἰς γενικὴν ἀναστάτωσιν εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. θὰ προεκάλει καὶ τὴν ἀπειλὴν διὰ

"GOODWILL,, MADRAS

YOUR AGENTS IN INDIA

East Coast Ports, including Calcutta, Bombay, Vizag, Kakinada, Masulipatnam, Cuddalore, etc. etc.

SOUTH INDIA CORPORATION (AGENCIES) PRIVATE LTD.
STEAMER AGENTS, STEVEDORES, ETC.

Cable: "GOODWILL,,

No. 6, Armenian St., MADRAS - 1

Telephone: 4911 (4 Lines)

τὰ ἀποθέματα τῆς Εύρωπης εἰς πετρέλαια. 'Η τοιαύτη ἀκριβῶς ἀπειλή θὰ ἐδίκαιολγεῖ την ἀνανέωσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ φορτώσεις γαιανθράκων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

• Κύριον θέμα συζήτησεων εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπέτελεσην ἡ ἐπανάστασις εἰς τὸ 'Ιράν καὶ ὁ ἔξι αὐτῆς ἀντικυπός εἰς τὰς ἄλλας πετρελαιοπαραγωγούς χώρας τῆς Μέσης 'Ανατολῆς. Γενικὴ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ὁ ροῦς τῶν ἐκείθεν πετρελαίων δεν θὰ ἀνακοτῇ. Πρόβλημα ἔξι ἄλλου διὰ τὸν εἰς ὑγρὰ καύσιμα ἀνεφοδιασμὸν τῆς Εύρωπης δὲν ὑφίσταται, διότι ἔχει δημιουργῆθε μία ριζικὴ μεταβολὴ εἰς τὴν θέσιν των ἀποθέματων πετρελαίου, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς της κρίσεως τοῦ Σουέζ. 'Ικανὰ ἀποθέματα πετρελαίων ὑπάρχουν τόσον εἰς τὴν Βενεζούελαν, ὃσον καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Καραϊβικῆς, ἐνώ ὑφίσταται καὶ ἔνας μεγάλος ἀριθμός ἀργούντων δεξαμενοπλοίων, δυναμενος νὰ καλυψθῇ ἀμέσως οἱονδήποτε ἔκτακτον μεταφορικὴν ἀνάγκην.

• Μὲ τὴν ἀπόφασιν ἀποδάσεως τῶν 'Αμερικανῶν καὶ 'Αγγλῶν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολῆν ἀντεμετωπίσθη καὶ πάλιν, ὅπως συνέβη καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ, τὸ πρόβλημα ἀνεφοδιασμοῦ εἰς πετρέλαια τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ἀπὸ τὸ Δυτικὸν 'Ημισφαίριον.

— Κατὰ σχετικὰς ἀνακοινώσεις 'Αμερικανῶν ἀρμοδίων τῆς πετρελαιοδιομηχανίας, ἡ προοπτικὴ διὰ τὸν ἐν λόγῳ ἀνεφοδιασμὸν εἶναι ἀπὸ μιᾶς πλευρᾶς καλυτέα καὶ ἀπὸ ἄλλης χειροτέρα.

— Τὸ πετρέλαιον εἶναι ἥδη ἔξιερτικῶς ἄφθονον εἰς τὴν 'Αμερικὴν καὶ εἰς τὰς ἄλλας παραγωγούς χώρας τοῦ Δυτικοῦ 'Ημισφαίριον. Φόδοι, ὅμως, διετυπούντο, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ παρέμβασις εἰς τὸν Λίβανον δυνατὸν τελικῶς νὰ προεκάλει ὅχι μόνον διακοπὴν τῶν ἀποστολῶν μέσω τῆς διώρυγος, καὶ τοῦ πετρελαιοπαραγωγοῦ τοῦ Κιρκούκ, ἄλλα καὶ τοῦ ἀγαγοῦ τῆς 'Αράμικο, δόστις φέρει τὰ πετρέλαια τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας εἰς τὸν λιμένα τῆς Σιδώνος, τοῦ Λιβάνου. 'Ο ἐν λόγῳ πετρελαιοπαραγωγὸς δὲν ἔχειν ὑποστῆ τὰ σαμπιτάξ τῶν ἄλλων ἀγωγῶν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ.

— Παρέχεται, πάντως, ἡ διασεβαίωσις, ὅτι οἱονδήποτε δυσμενὴς ἔξελιξις εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολῆν δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ δυσχερείας εἰς τὴν προμήθειαν πετρελαιοπλοίων διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην

• 'Η ἀπὸ μηνὸς ἐπανεμφάνισις τῆς «Σέλλα» εἰς τὴν ἀγωρὰν — μετὰ 15 μηνῶν ἀπούσιαν — διὰ τὴν ναυλασίν δεξαμενοπλοίων, ἀπέτελεσε διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς μίαν εὐχάριστον ἔκπληξιν. Τὸ γεγονός αὐτὸ, πάντως, δὲν δύναται εἰσέτι νὰ ἐρμηνευθῇ, ὅτι ἥλθεν ὑπὸ τὸ φῶς τῆς κρίσεως εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολῆν ἡ ὄφελεται εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἑταίριας, ὅπως ἀνεφοδιάστη τοὺς ἔκασταχον σταθμούς της.

— 'Απὸ τεσσάρων πάντως ἔδημοδάρων ἡ «Σέλλα» ἐπανέφερεν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, ὥρισμένα ἐκ τῶν παρωπλισμένων δεξαμενοπλοίων της, περιλαμβανομένου καὶ ἐνὸς ἀργούντος εἰς τὴν Σιγκαπούρην, ὅπερ προώριζετο νὰ πωληθῆ πρὸς διάλυσιν.

— Διαταγὴ ἐπίσης διειδόσθη, ὡς ἀνέγραψαν ἡδη τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν, ὅπως τὰ ταξίδια τῶν σκαφῶν της μὲ μειωμένην ταχύτητα καταργηθοῦν, ἀναλαμβανομένων ἐφεξῆς τῶν ταξιδίων με πλήρη τοιεύτη.

— 'Ἄλλαι ἔξι ἀντίθετον ἔταιροι πετρελαίων ἀντιμετωπίζουν ἀπὸ τούδε, ὡς ἔγνωσθη, τὸ ἐνδεχόμενον ταξιδίων μέσω τοῦ 'Ακρωτηρίου, φοδούμεναι μήπως ἡ κρατούσα ἀνωμαλία εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν, ἐμφανίσῃ, ἐν τῇ ἔξελιξι της, δυσχερείας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

• Εἰς ἔνδεκα δισεκατομμύρια δολλ., ἀνήλθον αἱ νέαι ἐπενδύσεις κεφαλαίων τῆς ἀμερικανικῆς πετρελαιοδιομηχανίας κατὰ τὸ 1957.

— Αὔξησης 12% ἔναντι τοῦ 1956. Τὰ 60% τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ διετέθησαν διὰ τὴν ἀποκάλυψιν νέων πηγῶν καὶ 40% διὰ τὰς ἄλλας ἀνάγκας τῆς βιομηχανίας.

— Τὸ σύνολον τοῦ καθ' ὅλον τὸν Κόσμον ἐπενδυθέντων κεφαλαίων τῶν ἀμερικανικῶν ἔταιρων πετρελαίου ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1957 εἰς 78 δισεκατομ. δολλ. 'Εκ τούτων τὰ 61% εἶναι τοποθετημένα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὰ 39% εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

— 'Υπολογίζεται, τέλος, ὅτι τὰ ἀποθέματα πετρελαίου τῶν χωρῶν τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου ἀνήρχοντο εἰς τὸ τεκρό τῶν 215 τρισεκατομ. βαρελίων.

• «Ντάμπιγκ» ἔξαπέλυσε κατὰ τῶν ἰαπωνικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων τὸ Πεκίνον εἰς τὰς χώρας τῆς Νοτιανατολικῆς 'Ασιας.

— 'Η ἐρυθρὰ Κίνα προσπαθεῖ νὰ ἀνιάσῃ τὴν ἰαπωνικὴν Κυβέρνησιν, ὅπως δεχθῆ τοὺς ὄρους τῆς πολιτικούς κατ' ἄρχην — διὰ τὴν σύναψιν ἐμπορικῆς συμφωνίας.

— 'Η 'Ιαπωνία εἶναι τώρα λίαν εὐαίσθητος εἰς τὴν κινεζικὴν ἐπίθεσιν, ἡτοις ἀπευθύνεται διὰ τῶν προσφόρων μὲ καρητά τιμάς εἰς 600 ἑκατομμύρια καταναλωτῶν τῆς 'Ασιας, καθ' ἧν στιγμήν τὸ ἐλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοδυγίου τῆς 'Ιαπωνίας φθάνει τὸ 1.5 δισεκατομ. δολ. καὶ ἡ ύφεσης τῶν ἔργων πηγίσεις σαφῶς νὰ ἐκδηλώυται.

• 'Αφθονίαν συγκομιδῆς σιτηρῶν ἐμφανίζουν αἱ ἡδη Μόσχας πληροφορίαι διὰ τὴν ρωσικὴν ἐφετείνην ἐσοδείαν, ἐνώ καὶ ἡ Κίνα φέρεται μὲ περού σιτοπαραγαγῆς. Θὰ ἐπιταθῇ, δηλαδή, ἡ κρίσις τῶν μεταφορῶν. Η πτώσις ἐπίσης τῶν τιμῶν τῶν σιτηρῶν προειδοποίεται.

• Περὶ τὰ 7.78 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθράκων καὶ κώκ (ήτοι 5.4 ἑκατομ. τόν. γαιανθράκων καὶ 2.4 ἑκατομ. τόν. κώκ) παραμενουν ἀδιάθετα παρὰ τὰ γαιανθράκωρυχεῖς τοῦ Ρούρ.

— Τόσα περίτονος ησαν καὶ τὰ ἀποθέματα κατὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν κρίσιν τοῦ 1930. Οἱ ἀρμόδιοι ὑπολογίζουν, ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἀποθέματα θὰ αὔξησουν μέρι τέλους τοῦ ἑταίρου εἰς 10 ἑκατομ. τόννων. 'Ας σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὰς τελευταῖς ἑδδομάδας ἀνορύσουνται 2.3 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθράκων.

• Κατὰ τὴν ἀνατάτην ἀρχὴν τῆς «Εύρωπακής Κοινότητος Γαιανθρακος-Χάλιδος», αἱ προδέψεις διὰ τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τοῦ τρίτου τριμήνου ἀναφέρουν, ὅτι αὐτὴ δὲν φαίνεται νὰ ὑπερβῇ τὸ ἐπιπέδον τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου π. ἔτους.

— 'Ιωας, μία ἐλαφρά αὔξησις 1 ἑως 3% νὰ σημειωθῇ, χωρὶς νὰ ἀπολέπεται καὶ ἡ πιθανότης νὰ μὴ φθάσῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου π. ἔτους. 'Ιωας, μία ἐλαφρά αὔξησις 1 ἑως 3% νὰ σημειωθῇ, χωρὶς νὰ ἀπολέπεται καὶ ἡ πιθανότης νὰ μὴ φθάσῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου π. ἔτους.

• Αὔξησης τῆς καταναλώσεως καὶ τῷ ἔξαγωγῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν 'Αμερικὴν ἐσημειώθη κατ' Ιούνιον, κατὰ 1.8% ἡ μεγαλύτερα τοῦ ἑταίρου. Τῆς καταναλώσεως μόνον ἡ αὔξηση εἶναι κατὰ 4% ἀνωτέρα ἐν συγκρισίᾳ πρὸς τὸν ἀντιστοίχον περιστούν μῆνα. Καὶ τῶν ἀποθέματων ἀνάλογος ἐλέγχεται ἡ μειώσις, ὡστε νὰ ἀναμένεται ζωηρότερά ἡ ἀνανέωσί των.

• Πρόσφατος παραγγελίας ἐνός σοῦπερ-τάνκερ 46.500 τόννων διὰ τὴν ἑταίριαν «Νόρνες» εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι ὑποδεικνύεται τὴν ἐπελθοῦσαν ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναυπηγήσεων. Τιμὴ 7.370.000 δολ. ἡ 158.5 τόν. τόννων. Πληρωμή: 2 ½% ἀμπελοφόρη τοῦ συμβολαίου, 2 ½% μετὰ 17 μῆνας, 5% μὲ τὴν καταθεσιν τῆς τρόπιδος, 10% μὲ τὴν καθέλκυσιν καὶ τὸ ὑπόλοιπον τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1961.

• Εἰς 13 περίπου ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν αἱ εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακος εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, ἔναντι τῶν 16 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1957.

— 'Ηδη τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον συνέστησεν εἰς τὸν τοὺς εἰσαγωγεῖς νὰ πειριούσιν τὰς νέας παραγελίας των, λόγω τῶν μεγαλών ἀποθέματων ἐγχωρίων γαιανθρακος εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν συμβολαίων.

— Καὶ τοῦ Βελγίου ἐπίσης μεγάλα εἶναι τὰ ἀποθέματα. Εἰς πέντε ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζονται. Διὰ τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινότητος Χάλιδος καὶ Γαιανθρακος τὰ ἀποθέματα φθάνουν τὰ 17.5 ἑκατομμύρια τόννων.

• Κατὰ 10 ὄλα ἑκατ. τόν. εἶναι μειωμένα τὰ ἔξαχθέντα ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες γαιανθρακοφορτία κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἑταίρου. (21.769.300 τόν. ἔναντι 31.032.365 τόν. τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνον 1957). Χίλια, δηλαδή, ταξίδια σκαφῶν λίμπερτς δλιγώτερα.

• 'Εμφανής καθίσταται ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ «Λόύδ' Ρέτζιστερ» ἡ ἀνά τὸν κόσμον ὑπερπαραγωγὴ πλοίων, ἢτις, κατὰ τὰ τρία τελευταῖς ἔτη, ἡ κολούθησε τὴν ἔξης πρὸς τὰ ἀνω πορείαν:

1955 4.967.000 τόν. γκρός, 1956 6.291.000 τόν. γκρός, 1957 8.117.000 τόν. γκρός.

— Διὰ τὸ 1958 ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ ἡ παραγωγὴ πλοίων εἰς 9.000.000 τόν. γκρός. Παρετηρεῖτο σχετικῶς, ὅτι ἀν ὁ ἐν λόγῳ ρυθμός τῶν ναυπηγήσεων συνεχίζετο ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, θὰ ἡτονούνται ν' ἀντικατασταθῇ ὀλόκληρος ὁ ἐν ἐνεργείᾳ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος.

• Θὰ συμβουλεύωνται ἡ μία τὴν ἄλλην ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις καὶ τῆς 'Αργεντινῆς, διὰ τὴν σύναψιν κάθε σχετικῆς μὲ πώλησιν σιτηρῶν συμφωνίας.

— Αἱ καταγορίαι περὶ «ντάμπιγκ», αἱ ἐκάστοτε προσβαλλόμενοι ἀπὸ τὰς ἄλλας σιτοπαραγωγούς χώρας κατὰ τῆς 'Αμερικῆς, ὑπεχρέωσαν τὴν Οὐασιγκτώνα εἰς τὴν σύναψιν τῆς ἐν λόγῳ συμφωνίας.

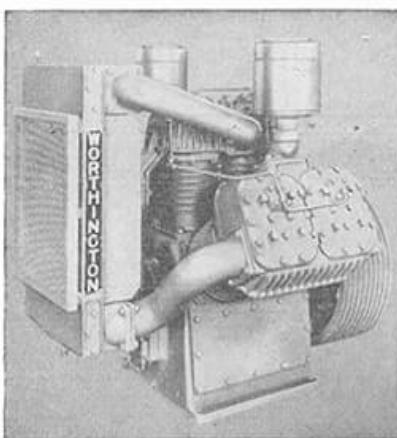
• Θετική τις πληροφορία δὲν ὑπάρχει, ἔχηγοντα διὰ ποιὸν λόγον οἱ Κινέζοι γαυλόντων τόσον μεγάλης χωρητικότητας καὶ διὰ μακρά χρονικά διαστήματα. 'Η ἐνέργεια τῶν αὐτῶν εἶνε, 'Ιωας, τὸ ἀποτέλεσμα ἐποχικῆς ἀνάγκης διὰ τὴν προμήθειαν λιπασμάτων ἀπὸ τὴν Βόρειον Εὐρώπην καὶ τὴν Μεσογείου, ζακχάρεως ἀπὸ τὴν Κούβαν καὶ τὴν Βραζιλίαν καὶ λόγω τῶν ἔξαγωγῶν εἰς Κίνας καυσμῶν καὶ ἐλαιοσπόρων. Οἱ Κινέζοι ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὸν δύκον τοῦ διαθεσίμου τονῶν εἰς καμπλᾶς τιμᾶς ναύλων, προκειμένου νὰ ἔξυπηρτέσουν εὐθηνότερον τὰς ἔξαγωγάς των προϊόντων τῶν, ἀτίνα, ἀλλώς, θὰ διεκινοῦντο ἀπὸ τὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν. 'Ἐπιχειρούν, δηλαδή, νὰ κτυπήσουν τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἐνώ ὑποδηλοῦνται καὶ τὴν προθεσίν των ἐπεκτάσεως τοῦ ἔξαγωγού των ἐμπορίου πρὸς τὸν δυτικὸν κόσμον.

H CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP. 116 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

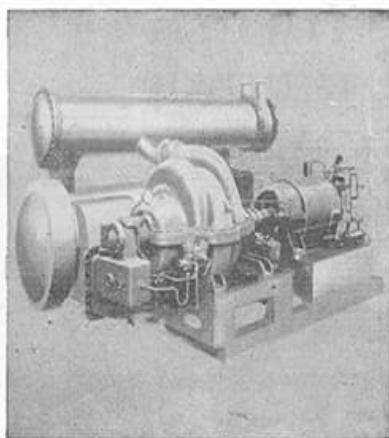
'Υπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. 'Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστᾶ γνωστόν, ὅτι ἔχει ἡδη ἀναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τὴν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ γενικὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ "MARITEC CORPORATION", διὰ τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν κοιτῶν τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων διὰ καταλλήλων καὶ ἀκινδύνων ἐντελῶς ΝΕΩΝ φαρμάκων, εἰς τρόπον ὡστε νὰ είναι ἀπολύτως ἔτοιμα διὰ νέαν καὶ πάλιν φόρτωσιν δι' οἰονδήποτε εἰδος ἐμπορεύματος.

'Επίσης ἀναλαμβάνει τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑδατοφόρων δεξαμενῶν οἰονδήποτε τύπου πλοίων.

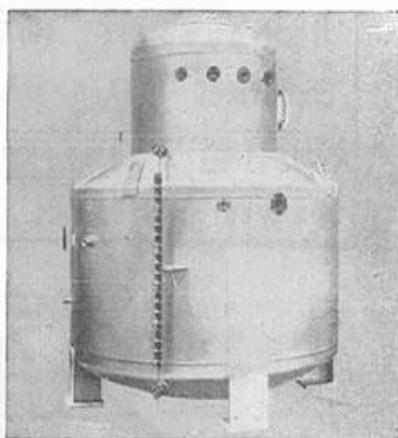
Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὰ 116 BROAD STREET NEW YORK Γραφεῖα τῆς 'Εταιρίας ή εἰς τὰ Σύρω «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ καὶ ΝΕΩΡΙΟΝ» τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ.



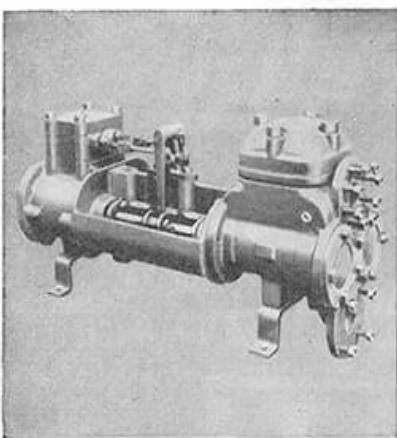
Air Compressors



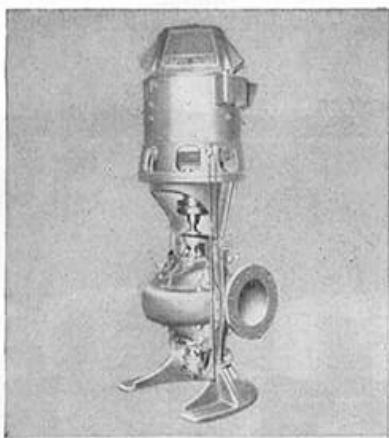
Refrigerating and air conditioning equipment



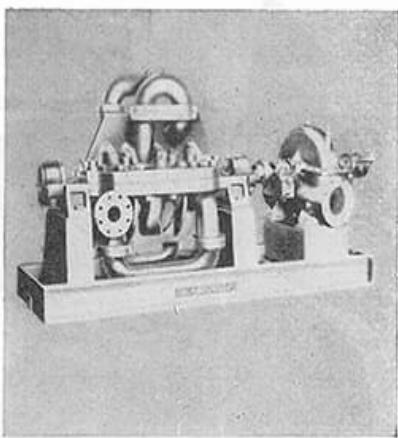
Degaerating feed-water heaters



Reciprocating pumps - steam-driven, motor-driven and variable capacity units.



Centrifugal pumps - all types and capacities.



Steam turbines - single-stage, multi-stage, and combined turbine and gear units.

ΕΚΛΕΞΑΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΟΥΣΙΩΤΕΡΑΝ ΠΟΙΚΙΛΙΑΝ ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ NAYTΙΑΣ

Τά πλεονεκτήματα έκλογης βοηθητικών μηχανημάτων από την έταιραν WORTHINGTON είναι μέγιστα. Νά είσθε βέβαιοι ότι θά σᾶς προμηθεύσωμεν μέ τά άκριβή μηχανήματα ώστε νά άντιμετωπίσετε τάς άμεσους άνάγκας σας. Παραδείγματος χάριν, είς άντλια και συμπιεστάς δύνασθε νά έκλεξετε ποικιλίαν μεγαλυτέραν πάσης άλλης έταιριας. Θά τύχετε τής αύτης ποικιλίας εἰς τά τόσα άλλα προϊόντα ναυτιλίας τής WORTHINGTON τινά τών όποιων σᾶς παρουσιάζουμεν άνωτέρω. Ή έταιρια WORTHINGTON λαυδίνει τήν τιμήν νά σᾶς ξεπηρετήσῃ

εἰς ότι ειδικόν πρόβλημα έχετε σχετικός μέ άντλια, συμπιεστάς, φυσικά μηχανήματα, βοηθητικούς στροβίλους κλπ. Έπιπλέον σᾶς παρέχει τήν δυνατότητα παραλαβῆς και άλλαγής άνταλλακτικῶν τῶν προϊόντων της εἰς οιοδήποτε μέρος τοῦ κόσμου μέσω τῶν έξιτερικῶν έργοστασιών της. Γράψατε έκθετοτες τάς ειδικάς σας άνάγκας εἰς τήν πλησιεύτεραν έταιριαν WORTHINGTON ή κατ' εὐθείαν εἰς τά κεντρικά γραφεία: WORTHINGTON CORPORATION, MARINE DIVISION, HARRISON, N.J., U.S.A.

M6.2G

WORTHINGTON



Τό σήμα ἀξίας περί τόν κόσμον

Worthington Ltd.
Buenos Aires, Argentina

Worthington S.A. (Maquinas)
Rio de Janeiro, Brazil

Worthington-Simpson, Ltd.
London, England

Société Worthington
Le Bourget, France

Deutsche Worthington G.m.b.H.
Hamburg, Germany

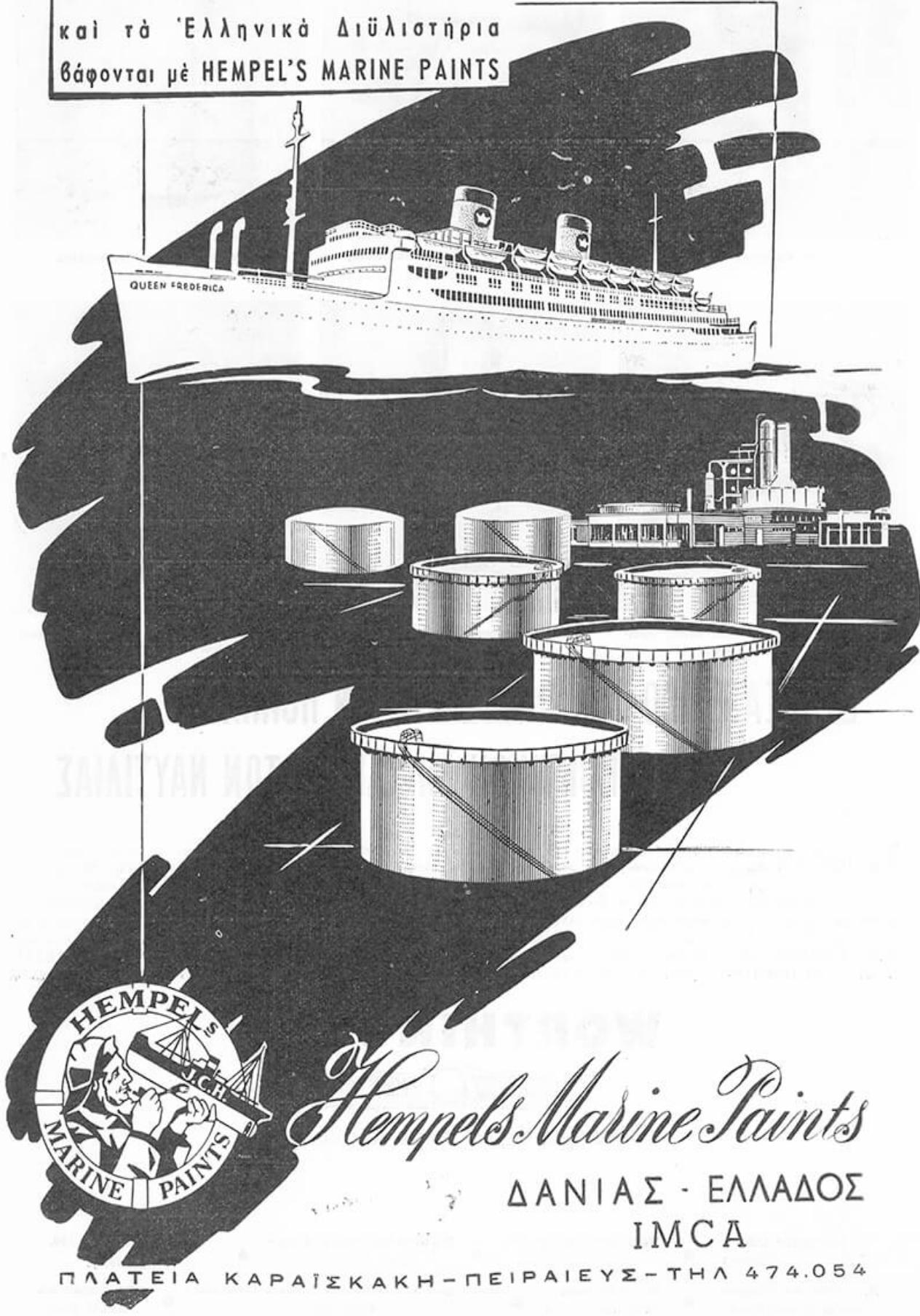
Worthington Società Italiana Pompe e Compressori
Milan, Italy

Niigata Worthington, Ltd.
Tokyo, Japan

Worthington, S.A.
Madrid, Spain

ΠΟΜΒΟΣ,,

Η Ναυαρχίς τοῦ Ελληνικοῦ
Ἐπιβατικοῦ Στόλου ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ
καὶ τὰ Ελληνικὰ Διϋλιστήρια
θάφονται μὲ HEMPEL'S MARINE PAINTS



δύναται νά λεχθῇ, ότι είνε δυνατή ή τοποθέτησις εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα μηκανῆς δῆξε, ἀναπτυσσόντων ιπποδύναμιν (3200) 3400 ἵππων, ἀντί τι-
μῆς € 140.000 ἔως € 150.000, ή δέ ἐργασία αὕτη δύναται νά συμπληρω-
θῇ ἐντὸς 6) 7 μηνῶν ἀπό τῆς ὑπόγραφής του σχετικού ουμφαντικού.
Είνε, επίσης, δυνατὸν ν' αὐξηθῇ τὸ μῆκος τῶν ὡς ἄνω πλοιών κατὰ 70
πόδας και οὕτω νά ἐπιτευχθῇ αὔξοις τῆς ικανότητος d.w. κατὰ 2.000
τόννους και νά παραμένῃ ή ὑπάρχουσα μηκανή, χωρὶς ἀπώλειαν τα-
χύτητος.

ΕΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Ειδικῶς, δέον νὰ σημειωθῇ ή κατή τὸ παρελθόν τρίμηνον ἀναγγελθεῖσα ὑπὸ πάρα Πακιστανῶν πέντε βρετανικῶν ἀμποτοῖς, κινουμένων διά πετρελαιοθήτων καὶ ἀνόκνων εἰς ἔταιρας λάίνερς, χωριτόκτονος d.w., περίπου, 8.400 τόννων, ναυπηγοθέντων τὸ 1940) 41 καὶ εἰς τιμάς, περίπου, £ 150.000 ἕκαστον. Τὰ πλοῖα ταῦτα, ταύτητος 12 μιλλών, εἴνει ιδιαιτέρως κατάλληλα διὰ τὸ Πακιστάν, διότι ἔχουν μικρὸν θύμισθο καὶ διαθέτουν διαμερισμata ἐπαρκὴ διά πλώρωμα ἀπὸ λάσκορς. "Η παράδοσις αὐτῶν θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὰ ὅδατα τῆς Ἀνατολῆς.

Έν ομηρεινή τιμή του άμερικανικής ναυπηγήσεως πλοίου τύπου Glazierίνης γνωστή διά της πωλήσεως εἰς Δανούς του Νορβηγικού δηζελοποιού «Hæggl Trader», 1990 τ. d.w., περίπου, ναυπηγήθεντος τὸ 1944, μὲ τελευταίαν ηπιεύώρων τὸ 1955, ταχύτητος 13 μιλίων, εἰς τιμὴν γύρω τῶν £ 300.000. Παρόμοιον πλοίον είχε πωληθῆ κατά τὰς όρχας τοῦ πορείαθρος έτους ἀντὶ £ 642.000, περίπου. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω καταφειτῶν, διτὶ ή τιμὴ τῶν τοιούτου είδους πλοίων δὲν ἔχεπεσε κατά τὸ αὐτὸν ποσοστόν, δηπως ή τιμὴ τῶν Λίμπερτους.

Έτερα δύσιοιμείωτος πώλησις είναι η του Νορβηγικού δηζελοπλοίου «Hoegh Silver Beam», d.w. 10.550, περίπου, ναυπηγήσεως 1941) 46, με τελευταίαν έπιβάση στον 1958, ταχύτητος 13.5 μιλίων. Το πλοίον τουτού έπωληθη περι το τέλος του τριμήνου, άντι οι 325.000, περίπου, συμπριλαμβανόμενης χρονοναυλώσεως μέχρι του Φεβρουαρίου 1959 πρός δολ. 26.000.

Ἐτεραι ἀνάγγελθείσαι πωλήσεις παρομοίων πλοιών, περιλαμβάνουν τὰ κάτωθι πλοῖα :

Όνομα	d.w.	"Έτος καυπ.	Τελ. έπιθ.	τιμή	"Αγορασται	Παρατηρ.
Twickenham	8910	1940	1958	£ 130.000	"Ινδοί	Πετρέλαιον
Cape Wrath	8000	1940	1956	£ 115.000	Πακισταν.	"
Marianthi Totenau	4300	1943	1957	£ 70.000	"Ιταλοί	πρ. Δ.Σ.Τ.
Albatross	2956	1943	1953	£ 50.000	Νοτιοαφ.	Πετρέλαιον
Douglas	1075	1940	1956	£ 47.500	"Απω Ανάτ	δηζεκ. 12 μ.
Tertia	800	1940	1958	£ 43.000	"Ιταλοί	δηζεκ. 9.5 μ
				(δόσεις)		

ΜΙΚΡΟΤΕΡΑΙ ΤΙΜΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Έξακολουθεί νά παραπρῆται πολὺ μικρὸν ἐνδιαφέρον διά τὰ προπολεμικά πλοῖα. Σημειούται, ἐν τούτοις, κάποια, μᾶλλον ζωρά, ζήτησις διά τὰ ἐνδιαμέσου χωρπτικότητα πλοία, τὰ όποια είνε συνατόν νά ὀποκτηθούν ἀνεψιγένειας καταβολῆς κεφαλαίων.

"Ἐπὶ τῶν μεγαλυτέρας χωρητικότηος τοιούτων πλοίον ἡ ζήτησις περιορίζεται εἰς τὰ δηζελοκίνητα, διότι οἱ ἀγόρασται ἐλλίζουν, ὅτι μὲ καλύτερων ταχύτητα καὶ οἰκονομικότερά δυσπάνας, ἡ τοιούτου είδους χωρητικότηος θὰ είνει δυνατόν αὐτῷ ἐργάζεται ὑπὸ καμπούλων καύλωντεροι ἀπό τὰ μεγάλα, πολεμικῆς κατασκευῆς, ἀτμόπλοια.

Δέον νό οπεμειώθη, ιδιαίτερως, η πώλησις τῶν μεγάλων βρεταννικῶν δηζελόπλοιων «La Laguna» και «La Quinta», περίου d.w. 9130, ναυπηγήθησαν ἐν Γαλλίᾳ τὸ 1936, μὲ τελευταίον ἐπιθεώρων τὸ 1955, τὰ δητοί αἱ ἐπραγματοποίησαν τιμᾶς £ 110.000 και £ 125.000, ἀντιστοιχῶς, ἀττινα γυροσφραῖος, τὸ πρώτον παρ. Ἐλλήνων και τὸ δεύτερον ἀπό ἑφοπλιστάς τῆς Φορμόζης. Τὸ παράμοιον, πλὴν βρεταννικῆς κατασκευῆς, δηζελόπλοιον «Ostbris» d.w. 9115, περίου, ναυπηγήσαν 1936, μὲ τελευταίον ἐπιθεώρων 1956, ταχύτητος 10.5 ἡῶς 11 μιλλῶν, εἰχεν ἐννωρίτερον πωληθῆ εἰς Σουηδίους ἀντί £ 170.000. Ἔτερα, προπολεμικῆς κατασκευῆς, πλοία, ὡν ἀνηγγέλθη η πώλησις είνει και τὰ ἔξη :

Όνομα	ά. ναυτ.	Έτος έπιθ.	Τελ.	Τιμή	Αγοραστή	Πορτηρός.
City of Sydney	10720	1930	1953	£ 60.000	Ελλ. συμφ.	Πετρέλαιον
Hoolaburra	9190	1939	1955	£ 190.000	Συνεργία	Δηζ./ητόν
Hoyanger	8600	1926	1953	£ 65.000	Νορβηγοί	
Phrontis	7980	1926	1956	£ 60.000	Σαουδάρα�.	Διπλέλικον
Baron Elgin	6645	1933	1956	£ 55.000	Παναμάσιοι	Γαιάθρακ.
Baron Bonnmore	6597	1933	1956	£ 55.000	Κόστα Ρίκα	»
Tuccana	4930	1928	1953	£ 50.000	Γερμανοί	Πετρ./ητόν
Auriga	4325	1927	1953	£ 55.000	Παναμάσιοι	»
Dalewood	4230	1931	1956	£ 25.500	Ελλ. συμφ.	Γαιάθρακ.
Bygdey	4170	1921	1958	£ 40.000	Λιβανέζοι	Πετρ./ητόν
Nordborg	3267	1930	1955	£ 28.000	Ιταλοί	Γαιάθρακ.
Birgitte Toft	3995	1937	1955	£ 200.000	"Απώ Ανατ.	Δήξελ
			(εύκ. πλ.)			
Stureborg	3790	1918	1955	£ 40.000	Χόγκ-Κόγκ	Πετρ./ητόν
Arcadia	3075	1920	1957	£ 30.000	Συνεργία	»
Icemaid	2940	1936	1954	£ 24.000	Παναμάσιοι	Γαιάθρακ.
Corfeil	2650	1934	1954	£ 20.000	"Ελλήνες	»
Hunneberg	2550	1920	1955	£ 35.000	Λιβανέζοι	Πετρ./ητόν
Palacio	2074	1927	1955	£ 40.000	Σαουδάρα�.	Δηζ./ητόν
Pacheco	2074	1927	1955	£ 40.000	Σαουδάρα�.	»
Fasan	1600	1936	1957	£ 80.000	"Ελλήνες	Πετρ./ητόν
Girasol	1240	1933	1956	£ 13.000	Ιταλοί	Γαιάθρακ.
Otto Porr	627	1930	1955	£ 23.000	Ιταλοί	Δήξελ

Η ΥΠΕΡΠΛΗΘΩΡΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

·Η ἀγορὶς τῶν τάνκερς ἔξακολουθεῖ νὰ διέρχεται περίοδον ἔξαιρετικῶς δυσμενῆ. Οὐδεμίᾳ δύναται νὰ γίνη ἀκόμη μεταβολὴ εἰς τὰς διαπιστώσεις, αἱ όποιαι ἔγιναν κατὰ τὸ παρελθόν φινόνωρων, κατὰ τὰς όποιας «φαίνεται πιθανότατον, ὅτι κατὰ τὰ προσεκτικὰ δύο ἢ τρία ἔπι, τὸ λόχιον, θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ παρατηρήται ὑπερηλικώρα τάνκερς». Υπὸ τοιούτας συνθήκης είναι φυσικόν, ὅτι ἐσπειριθμόσιν πολλαὶ περιτέρω ἀκύρωσεις συμβολαίων υανψηπόνεων τάνκερς, παρὰ τοῦτο, ὅμως, ὁ ἀριδύμὸς τοιούτων παραγγελιῶν παραμένει πληθωρικός, μὴ λαμβανομένων ὑπὲρ· δῆθε πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν πάντοτε, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς λιαν προσεκτεῖς ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν, ἔστω καὶ ἀν ὑποτεθῆ, ὅτι θὰ παραποτῆται ἀπέντας τοὺς ἔπιστοις ποσοστοῦ καταναλώσεως πετρελαίου.

Παρεπήρθη, θίσεν, κατά τό παρελθόν τρίμυνον, πολὺ μικρά και συνεπεία τούτου ἀμέλπτεα ζήτησις τάνκερς. Ἐπὶ παραδείγματι, ἀνηγέλθη, διτὶ τὰ Ιαπωνικά ωπογεία συνεβλήθησαν μετά τῶν Ἰνδιών διὰ τὴν ναυπηγίην δοξελοκίνητος τάνκερ 10.000 τόνων δ.ώ., περίοδοι, εἰς τὰν καθωρισμένην τιμὴν τῶν £ 800.000 και παράδοσιν δέκα μηνῶν.

ΚΑΤΩΤΕΡΑΙ ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

‘Η ἐκτασίς τοῦ ποσσούτου κατά τὸ όποιον ἡ ἀξία τῶν παλαιοτερῶν τανκρέων ἔμειώθη, ἔξαρταται, φυσικά, κυρίως, ἀπό τὴν ήλικιαν καὶ τὸ μέγεθος αὐτῶν. Ἐτερος παράγων ομηραντικό εἰνε, έάν τοι πρός πώλησιν πλέον ἔχῃ μακροχρόνιον ναύλωνται ἢ δύο. Μεγάλο σύγχρονα δεζαμενόπλοια δὲν εύρισκονται εἰς τὴν ἀγοράν εἰς τιμάς, αἱ όποιαι δέ πιθανότατα νὰ προσελκύουσσαν τούς ἀγοραστάς, ὥστε νὰ δοκιμασθοῦν αἱ τιμαὶ αὐτῶν. Δύναται, πάντως, νὰ λεχθῇ, διτὶ ἐν σύγχρονον τάνκερ, 1900 τόννων (l.w.), περίπου, ἔχει σήμερον ὄνομαστικὴν ἀξίαν γύρω τῶν £ 800.000.

Λι τιμαι τῶν μεταπολεμικῶν τάνκερς 13000) 14000 τόννων d. w., έκρατηθοσαν εἰς ύψη πλόν, σχεδόν, ἐπίπεδον, ἀκόμη. Δύναται, ἐπομένως, νὰ προεξοφληθῇ, δῆτι προσεκώδη θά πιωλοθοῦν εἰς τιμᾶς κατωτέρας· Ἀντιθέτως, αἱ τιμαι τῶν προπολεμικῶν καὶ κατὰ τὸν πόλεμον ναυπηγηθέντων τάνκερς ἔχουν πῦρι καταπέσει εἰς ἐπίπεδα, εἰς τὰ ὄποια, πάντως, ριφικούνδυνος κερδοσκοπία δύναται νὰ προσελκυθῇ εἰτε διὸ τὴν χρηματοποίησιν αὐτῶν ὡς τάνκερς, εἴτε δῆτα τὴν μετατροπὴν των εἰς πλοία ζηρού φορτίου. Ἀντιπρωποευτικὴ τοιαύτη πώλησις είνε ἡ τοῦ νορθγικοῦ τάνκερ «Ariël», 14630 τόννων (d. w., περίου, τοῦ 1938 καὶ ὑπόκειμένου εἰς ἐπιθεώρων περὶ τὸ τέλος του 1958, ταχύτητος 11.5 μιλίων, δηπερ ἐπωλήθη ἀντὶ € 80.000, μὲ δικαιώματα μεταφράσης του ὑπὸ τὴν σημαίαν Λιθερίας. Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, παρόμοιον πλοίον, ἐλεύθερον ναυλώσεως, εὔχερεστατον θά ἐπεινυχανε τὴν τιμὴν τῶν € 900.000! Παρὰ τὰ χαρμόλη ἐπίπεδα τῶν τιμῶν τῶν δεξαμενοπλοίων, δέν παρεπτρήθησαρθρά ζητοῖσις πρὸς ἀγορὰν. Ἀνηγγέλθοσαν αἱ κάτωθι μεταβολαὶ ιδιοκτοσίας :

Όνομα	d. w.	Έτος ναυτι.	Τελ. έπιθ.	Τιμή	Άγραφασται	Παρατηρήσεις
Erling Bogannos	13.550	1950	1954	£ 662.500	Νορβηγοί	M.T. ταχ. 12
				ΧΡΗΣ ΈΛΙΞ. 1942		
Ferder	16.560	1952	1956	£ 640.000	»	M.T. ταχ. 13/13½
				ΧΡΟ ΙΑΣ. 1948		
Sjöland	13.580	1949	1958	£ 235.000	»	M.T. ταχ. 12/12½
Balmio	13.100	1947	1955	£ 300.000	Πολωνοί	M.T. ταχ. 12½
Jancal	13.055	1937	1957	£ 70.000	Νεοελβετός	Σ. Τ. ταχ. 12½/13
Nuculanu	12.019	1942	1954	£ 90.000	Ισπανοί	M.T. ταχ. 11½
Biscon	13.250	1949	1958	£ 410.000	Μεξικανοί	M. T. ταχ. 12½
				(άνω πλ.)		
Dohka	2.690	1952	1956	£ 300.000	Άπω' Ανατ.	M.T. ταχ. 11
Sigrid	1.198	1928	1954	£ 20.000	Ιταλοί	M.T. ταχ. 8½
Kohibri	1.020	1940	1955	£ 71.600	Ιταλοί	M.T. ταχ. 10½

ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

“Η έξαιρετική πτώσις της ναυλαγορᾶς τάνκερς, έμεινεσε την άξιαν των μεσαίου μεγέθους τοιούτων πλοίων εις έπιπεδα τοιαύτα, ώστε πάλιν ή μετατροπή αύτών εις πλοία ξηρού φορτίου κατέστη αντικείμενον σοβαρᾶς έξετάσεως. “Ηδη, είνε γνωστόν, ότι άριθμός τις σοβαρῶν άγοραστῶν τοιούτων πλοίων ένδιεφέρεται πρός άγοράν αὐτῶν, ίνα το μετατρέψει εις πλοία ξηρού φορτίου. Οὗτοι έπιζηπτούν, όπως έπιτυχουν μεγάλη δηλεοκίνητα πλοία, ναυπηγήσασες δύον τὸ θυνατὸν νεωτέρας και εἰς τημέλεια μὴ ἀπαιτούσας καταβαθμὸν μεγάλων κεφαλαίων.

ΑΓΟΡΑΙ· ΔΙΑΔΥΣΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ως είνε φυσικόν, οἱ τιμαι διαλύσσεως τῶν πλοίων ἔπεσσαν ἀκόμη περισσότερον κατὰ τὸ παρελθόν τρίμυνον. Σήμερον, ἀκόμη, δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ παρὰ τῶν διαλυτῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐυρώπης τιμὴ δὲ 6 κατὰ τόννον κρύκος, προκειμένου, δέβαια, περὶ πλοίων ἔκρου φορτίου καὶ ἀκόμη ὀλιγιώτερον διὰ τὰ τάνκερς. Προκειμένου περὶ ἄγγλων διαλυτῶν, ἀναφέρονται ἀκόμη κατύτεραι τιμαι, διότι ὁ κυριώτερος ὄγραστης Μπιοκό ἐπαυσε νὰ ἐνδιαφέρεται δι' ἐμπορικὰ πλοία, κατόπιν τῆς παραχωρήσεως πρὸς αὐτήν πολαῖτων τινῶν πλοίων τοῦ Ναυαρχείου.

Παρεπηρήθη κάποια ζήτησις άπό την Ιάπωνας διαίτητάς γύρω τιμῆς έξι επένδυσης σε πλοία που πλέουν από την Ελλάδα στην Ιαπωνία. Επιπλέον, η ιαπωνική διαίτητας έχει στην Ελλάδα μεταφέρει την ιαπωνική παραδοσιακή κουζίνα στην Ελλάδα, όπως το τσιρό της Ιαπωνίας.

E. Z.

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

JAMES SMYRNIOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIQUI.. BALTIMORE

SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

ΕΠΙ ΤΗ ΠΡΟΩΨΕΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ειναι των τελευταίων δελτίων του Γραφείου «Ούεστονφόρμ», ιου ποντίνου, λίγες επικαιρώς έξετάζεται το θέμα των ύψιστα μενών υπαντόπτων έλεγχου της ναυαγοράς των τράμπς διά της επί διε-
υσύνης έπιπλου έφορηστηκής συνεργασίας.

Δεδομένου, ότι το δόλον πρόβλημα συζητείται πᾶσα εις τὸ Λονδίνον, από τὴν συσταθείσαν πρὸς τοῦτο ὑπεπιτροπὴν τὸν Διεβούνος Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, αἱ διατυπώμεναι εἰς τὸ ἐν λόγῳ δελτίον ἀ-
φοίσις καὶ στατιστικαὶ ἀπκριθέμεναι πληροφορίαι, αἱσθητῶς θέλουν
συμβάλει εἰς τὴν γενικωτέραν κατανόσιν τοῦ προβλήματος τῆς Σι-
ενούνς συνεργασίας καὶ εἰς τὰν ἄραιν, κατ' ἀκόλουθιαν, καὶ τῶν υ-
φιοταμένων ἐπιφύλαξεων διὰ τὸ δυνατὸν τῆς ἐπιτυχοῦς ἀντίμετωπ-
ίεως τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Η παρούσα θέσης τών ναυάλων διά τα τράμπτς φορτηγά — τονίζεται είς τὸ δελτίον «Οὐεστινφόρμ» — προήλθεν ἀπό την μικράν, σχετικώς, κειμψιν τῆς ζητήσεως τοννάς και ταύτοχρόνως ἀπό την μεγαλύν αὔξησην τῆς προσφορᾶς νεοτεύκτου χωρητικότητος. Ο τελευταίος ούτος παράγων ενέθαρρυν τὴν συγκίτησην ἐπὶ διαφοράς σχεδίων περιορισμοῦ τῆς προσφορᾶς τοννάς. Τὸ δελτίον δὲν ἀσχολεῖται μὲ τὰ πλεονεκτήματα ἔκαστου τῶν προταθέντων σχεδίων ἢ μὲ τὰς πολιτικὰς ἢ ἀλλὰς δυσκολίας, αἵτινες ἀνακύπτουν ἐξ αὐτῶν, λόγῳ τῆς σημερινῆς διαρρόσεως τοῦ στόλου τῶν τράμπτς. Πασίγνωστον, ἐν τούτοις, εἰνε, ὅτι διεξάγονται ἡδη ἐπὶ έθνικού και διεθνούς ἐπιπέδου συζητήσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου. Ενέγει, συνετεῖς, σημασίαν να υπογραμμισθῶν αἱ βασικαὶ ἐπιδιώξεις, αἱ ὅποιαι πρέπει νὰ διέπουν τὸν μηχανισμὸν οἰουδήποτε πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν συστήματος ἐλέγουχο.

Αἱ παρεχόμεναι ὑπὸ τοῦ δελτίου πληροφορίαι ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῆς ὑφισταμένης παγκοσμίου χωρητικότητος τράμπτ σκαφῶν. Τοῦτο ἄσχει, κατ' ἀνάγκην, εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ κόστου τοῦ τοννάλ. ὁ ὅποιος, ὑπὸ ωρισμένον ἐπίπεδον ναύλων, ἔχει τὴν ἰκανότητα νὰ ἐργάζεται μὲν κέρδος ἡ — ἀντιθέτως — τοῦ κυριοῦ ὅγκου τῆς τράμπτ χωρητικότητος, δότις, λόγω τῶν μεγαλυτέρων δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, δέον νὰ παραμένῃ ἐν παροπλισμῷ, ὑπὸ ἓνα δεδομένον ἐπίπεδον τῶν ναύλων. "Οταν ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ὑπερβαίνῃ τὴν ζήτησιν, οἱ ναύλοι ἀναγκαστικῶς ἐκτίπονται, ἥως διποὺ ἀκινητοποιηθῇ ἡ τλεονάζουσα χωρητικότης, ὥστε νὰ ισορροπηθῇ ἡ προσφορὰ πρὸς τὴν ζήτησιν. Οἰονδήποτε, ἐπομένως, σχεδίοι, ὅπερ ἀποσκοπεῖ νὰ παρεμποδίσῃ τὴν πτώσην τῶν ναύλων, δέον νὰ προβλέπῃ τὸν ἀναγκαστικὸν παραπλισμὸν τῆς ἐπὶ πλεόν χωρητικότητος καὶ, μάλιστα, κατὰ ποσοστὸν κατόπιν μεγαλύτερον ἐκείνου, ὅπερ κανονικῶς θὰ ἦτο ἀπαραίτητον. λόγω τῆς πτώσεως τῶν ναύλων, Ἐνδείκνυται, δθεν, ἡ συλλογὴ καὶ παροχὴ ἔξκριβανων πληροφοριῶν περὶ τῆς ἀναλογίας τῆς τράμπτ χωρητικότητος, ἡ ὅποια θὰ δύναται νὰ ἐργάζεται μὲν κέρδος εἰς τὰ διάφορα ἐπίπεδα τῶν ναύλων, προκειμένου νὰ ἔξακρινωθῇ κατὰ πόσον θὰ είνει ἐφρεμόσιμον τὸ σύστημα τῆς καταβολῆς εἰδούς τινὸς εισφορᾶς παρὰ τῶν ἐργάζομένων πλοίων, καθὼς ἐπίσης ποιοὶ τύποι πλοίων καὶ πόσης καὶ πτηκότης ἔχει αὐτῶν πρέπει νὰ τεθῇ εἰς τὸ περιθώριον, εἰς ἓνα δεδομένον ἐπίπεδον ναύλων.

Δύο, πρός τούτο, μέθοδοι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν. "Η πρότεινη νὰ καθορίση μίαν σχέσιν μεταξὺ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων εἰς δεδομένους χρόνους καὶ τῆς παροπλισμένης χωρητικότητος. "Ινας ή μέθοδος αὐτῆς ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν πραγματικότητα, πρέπει νὰ λάβῃ ὑπὸψιν καὶ πρόσθετον τι ποσοστὸν χωρητικότητος, ὅπερ εἶνε ἀναγκαῖον νὰ προστεθῇ, λόγω τῆς ἀπαραίτητου καθυστερήσεως χρόνου, τῆς ἀπαιτούμενης, ὅπως ληφθῇ ἀπόφασις παροπλισμοῦ. "Η δευτέρα μέθοδος βασίζεται ἐπὶ τῶν πληροφοριῶν, αἱ ὅποιαι παρεσχέθησαν παρὰ τῶν διαφόρων πλιοκτητῶν περὶ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν διαφόρων τύπων καὶ υεργθῶν «τούριτσες».

ΝΑΥΛΟΙ ΤΡΑΜΠ ΚΑΙ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ : 'Ο ἐπόμενος πίναξ δεικνύει πώς ἐφαρμόζεται ἡ πρώτη μέθοδος. Τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ τὸν μηνιαῖον μέσον ὅρου τῶν ναύλων μεταφορᾶς γαιανθράκων (εἰς σελλίνια), ἀπὸ Χάμπτον ρόδος εἰς Κόντινεντ. Τοῦτο καὶ παραδίδεται πρὸς τὴν παραπλισμένην χωρικότητα, κατὰ τὴν πρώτην ήμέραν τοῦ δευτέρου ἀκολουθῶντος μηνὸς:

ΜΗΝΕΣ	Ναύλος κα- τά τ. d.w.	*Άργ. χωρη- τικής έκ. τ. d.w.	Μήνες άργιας
1957: 'Ιουνίος	47/5	0.436	1957: Αύγουστος
» 'Ιούλιος	41/9	0.590	» Σεπτέμβριος
» Αύγουστος	31/7	0.750	» 'Οκτώβριος
» Σεπτέμβριος	30/—	1.092	» Νοέμβριος
» 'Οκτώβριος	32/3	1.484	» Δεκέμβριος
» Νοέμβριος	31/6	2.017	1958: 'Ιανουάριος
» Δεκέμβριος	28/4	2.549	» Φεβρουάριος
1958: 'Ιανουάριος	25/8	3.734	» Μάρτιος
» Φεβρουάριος	23/8	4.430	» 'Απρίλιος
» Μάρτιος	23/5	5.415	» Μάϊος
» 'Απρίλιος	23/4	5.894	» 'Ιουνίος

Δέν είνε δυνατόν νά ύπάρξη άπολυτος, ύπολογισμός της άργουσης χωρητικότητος, ή όποια θα πρέπει νά ύψισταται είς ένα οινοδήποτε έπιπλον υαύλων. Παρθένης ήδη τρεις μήνες, όφ' ίσου οι ναύλοι έσταθε- ροποιήθησαν είς ωρισμένον έπιπλον καί, εν τούτοις, η παραπλισμένη χωρητικότης έξακολουθεί, νά αύξενται. 'Η έλαφρά, έπιστης, άναζωγόν- σις τών ναύλων κατ' 'Οκτώβριον τού 1957, ούδεμίσιαν ήσκησεν έπιδρασιν έπι της άργουσης χωρητικότητος, ή όποια καί τότε έξακολουθεί νά αύξηνη. 'Υφισταται μεγάλη πιθανότης νά παραπρηθῇ περαστέρω άπαινσης τού παραπλισμένου τονάλ', χωρίς νά σημειειώθῃ περαστέρω πτώσις τών ναύλων. 'Οφείλεται τούτο είς την παράδοσιν νεοτεύκτου χωρητικότητος, ή όποια προσδένεται κατά μήνα νέα συγχρονισμένα σκάφη είς την άγυράν, μὲ ταύτοχρονον παροπλισμόν παλαιστέρων πλοίων. Φάνεται, δέην, δτι σημαντικόν πτοσόν τονάλ έξακολουθεί νά έργαζεται μὲ ζημιάν

καὶ ὅτι τοῦτο, κατ' ἀνάγκην, ἄργα ἡ γρήγορα, θὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὴν ἀγγειόν. Τὰ συναγόμενα κύρια συμπεράσματα ἀπὸ τὰ παρεχόμενα στοιχεῖα εἰνε, ὅτι ὁ παροπλισμός τῶν 25 % τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράπεζτ. δὲν εἶχεν ως ἀπότελεσμα τὴν σταθεροποίησιν τῶν κωλών. «Ἐπομένως, κάθε σχέδιον ἐλέγχου τῆς ἀγορᾶς πρέπει νὰ προβλέπῃ τὴν διατήρησην ἐν παροπλισμῷ λιαν σημαντικῆς χωροτικότητος.

ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ: Αι πληροφορίαι επί τών όποιων έβασιςθησαν τά συμπεράσματα τής παρούσης μελέτης τού Γραφείου «Ούσεντινφόρμ», προέρχονται από απαντήσεις έφοπλιστων διαφόρων χωρών είς άπευθυνθέν πρὸς αὐτοὺς ἐρωτηματολόγιον περὶ τῶν διπανών ἐκμεταλλεύσεων τῶν τράπεζων φορητῶν. Κατηρτίσθη οὕτω προκαταρκτικός πίναξ, ἐμφαίνων τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων, ἀτίνα καλύπτοντας τὴν πλειονότητα τῶν τυπῶν ἡ ἡλικίας καὶ χωρητικότητος, καθ' ὅμαδας, αἱ όποιαι συνθέτουν τὸν ὑπάρχοντα στήμερον παγκόσμιον στόλον τῶν τράπεζων. Διά νά καταστῇ δυνατόν νὰ συγκριθῇ ὁ πίναξ οὗτος πρὸς τὰ ἄλλα στοιχεῖα, ἀπῆτήθι, ὅπως τὰ ἐν ἀντῷ ἀναφερόμενα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεων τῶν πλοίων ἀναχθοῦν εἰς τοὺς δρους ὥρισμένουν υψοῦν ναύλων μεταφορᾶς γαιανθράκων από Χάμπητον ρόδες εἰς Κόντινεν (εἰς σελλίνια κατά τόννουν). Δὲν ἔγενετο πρό-
ελεψις περὶ ἀποσθέσεως κεφαλαίων, οὕτως ὥστε οἱ ἔξαγονει ἀριθμοὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ κατώτατον ἐπίπεδον ναύλων, ὅπερ καλύπτει τὰς διπανάς ἐκμεταλλεύσεως, τὰ καύσιμα καὶ διάφορα ἄλλα ἔξοδα εἰς τοὺς λιμένας. Πρόνοια μόνον ἐλήφθη διὰ τὰς διπανάς ἐπισκευῶν, ἐπὶ τῇ βασικοῖς καὶ πάλιν τῶν παρασχεθεισῶν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς πληροφορίων. Ἐπειδὴ τὰ σχετικὰ ποσά δὲν εἰνε ἀμέσως καταβλητά, ή ἀναγραφή των είνε δυνατόν νὰ καταστῆται τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ναύλων δλίγον ὑπολιτέρους. Πρὸς ἀντίσταθμισιν, δὲν ἐλήφθη πρόβλεψις πρὸς ἀπόσθεσιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, πράγμα ὅπερ, ὅπως αἱ ἐπισγευαί, ἐπρεπεν, ἐνδεχομένως, νὰ συμπεριληφθῇ.

Κόστος είς σελ. κατά τόννον (Χάμπτον Ρόδς-Κόντινεντ)

Τόννοι είς χιλιάδας d.w.

ΜΕΓΕΘΟΝΟΣ	ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ		ΠΟΛΕΜΙΚΑ		ΜΕΤΑΠΟΛΕΜ.		ΣΥΝΟΛΟΝ ΤΟΝΝΩΝ
	Κόστος	Τόννοι	Κόστος	Τόννοι	Κόστος	Τόννοι	
4000— 4900	.... 49	71	45	160	38	240	471
5000— 5900	.... 44	124	40	37	31	284	445
6000— 6900	.... 37	60	35	25	27	436	521
7000— 7900	.... 29	319	28	38	24	622	979
8000— 8900	.... 26	192	26	205	22	1.132	1.529
9000— 9900	.... 22	919	24	832	17	1.130	2.881
0000—10900	.... 22	1.344	22-28	8.688	16	359	10.391
Σημείωση							
Ορθίως: Η.Π.Α.	—	45	654	—	—	—	654
1000—11900	.... 22	739	23	562	15	193	1.494
2000—12900	.... 22	1.471	21	173	14	99	1.743
3000—13900	.... 20	652	—	—	14	13	665
4000 κατά τανά	.... 18	1.720	18	29	13	48	1.797
Σύνολον:		7.611		11.403		4.556	23.570

“Αν καὶ πλέον τοῦ 1)3 τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράπατς ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοίων τοῦ τύπου «Λίμπετρο», δὲν εἰνεὶ ὄρθων νὰ ὑπολογισθῇ, δῆτα ὅλα τὰ σκάφη τοῦ τύπου τούτου ἔχουν τὰς αὐτάς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως. Επὶ τῇ βάσει τῶν συγκεντρώθεισῶν πληροφοριῶν, τὰ ἔξοδα τῶν λιμπετρών κυμαίνονται μεταξὺ 22)— ἕως 28)—, κατανεμόμενα, ως κάτωθι:

Κόστος έκμεταλ.	Χωρητ. λίμπερτς εις 1000άδας τ. d. w.
22/—	402
23/—	1005
24/—	1810
25/—	2254
26/—	1810
27/—	1005
28/—	402

Σύνολον: 8688

Βάσει τῶν ἀνωτέρω, καπιτρίσθη ὁ κάτωθι πίνακας κατὰ ποσοστὰ ὑψών κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐπομένως καὶ τοῦ συνδόνος τῆς χωρτικότητος, εἰς χιλιάδας τόν. d. w. Πτις πρόπει νὰ παραπλίζεται μόνιμη

ARIST. THEODORAKOPULOS REPRESENTATIVE OF

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS
HAMBURG 11
FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 36 22 46) 47) 48) 49
PRIVATE: 23 56 08

TELEGRAMS : SCHAARMEYER - HAMBURG

στοίχως πρός έκαστον διδόμενον έπιπεδον ναύλων :

Κάρτος έκμεταλ. (σελ.)	Τοννάς άναλογου κόστ.	Άργ. χωρητ. 1000όδας του. II - W. άντιστοιχως	Ποσοστόν όργανοης, χωρητικότητος
49	71	0	0.0
45	814	71	0.3
44	124	885	3.8
40	37	1009	4.3
38	240	1046	4.4
37	60	1286	5.5
35	25	1346	5.7
31	284	1371	5.8
29	319	1655	7.0
28	440	1974	8.4
27	1441	2414	10.2
26	2209	3855	16.4
25	2254	6062	25.7
24	3264	8316	35.3
23	1567	11580	49.1
22	6007	13147	55.8
21	173	19154	81.3
20	652	19327	82.0
18	29	19979	84.8
17	2850	20008	84.9
16	359	22858	97.0
15	193	23217	98.5
14	112	23410	99.3
13	48	23522	99.8
Κάτω τών 13	0	23570	100.0

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : 1) Ο ανωτέρω πίναξ δεικνύει έκ πρώτης σφεως, ότι με τιμήν ναύλων 24)— κατά τόνον, δέον νά παραμείνουν άργουντα σκάφη τράμπης 8.3 έκατομμυρίων τόνων d. w. ή τά 35 % του παγκοσμίου στόλου των τράμπης, Έπειδη αι τελευταίαι πληροφορίαι περί τής παραπλισμένης χωρητικότητος αναδιδίζουν ταύτην εις 5.9 έκατομμυρίων τόνων, προκύπτει έτοιμο, ότι σκάφη 2.4 έκατομμυρίων τόνων έργαζονται ήδη με ζημίαν, πρὶν ή σκεψθή τις και έξυπρέπεστιν του κεφαλαιού. Είνε, δημως, γνωστόν, ότι ο ναύλος διάτα μεταφοράς γαιανέρακων άπο Χάμπτον ρόδης εις Κόντινεντ έπερεάζεται αισθητός από τάς ναυλώσεις τών μεγάλων και συγχρονισμένων οικονομικών φορτηγών, ένω, έπιστης, πιθανόν θεωρεῖται, ότι η μεγαλύτερως ήλικιας χωρητικότητος ένδεχεται νά ευρίσκη άκομη κερδοφόρους άπασχόλησιν εις άλλας μεταφοράς, εις τάς όποιας το μικρότερον μέγεθος των πλοίων διποτελεί προτέρημα. Άλλα και αν τούτο συμβαίνει, καταφαίνεται άπο τόν πίνακα τόν άναγόμενον εις τά λίμπερτς, ότι μικρὸν μόνον ποσοστόν έξ αύτων δύναται νά έργαζεται με ναύλον κάτω τών 24)—, άκομη δὲ μικρότερον, άν συνυπολογισθούν τά άμερικανικά λίμπερτς.

2) Φαίνεται άπιθανον νά ύποτιμηθούν οι ναύλοι πέραν τών 23)—. Η περίπτωσις τού περαιτέρω παραπλισμού είνε ένδεχόμενον νά παρουσιασθή, άν ή ζήτησις διά τράμπη τοννάκη πέσῃ κάτω τής ζήτησεως τού 1954. Ή παρόμοια κατάστασις (μέσα τού 1958) χαρακτηρίζεται με τό διποσοστόν του στόλου των τράμπης, κυμαινόμενον μεταξύ 25 έως 35% έπι τού νούλου, πλεονάζει. Ο πρώτος άριθμός άναφέρεται εις τό ποσοστόν, όπερ, προκύπτει, τελεί έν ποροπλισμῷ και δοτις, έπομένως, άντικρύει την πλεονάζουσαν χωρητικότητα. Ο δεύτερος άριθμός άναφέρεται εις τό ποσοστόν τής τράμπη χωρητικότητος, όπερ, θεωρητικώς, θέτεται νά τελή έν παραπλισμῷ, με έπιπεδον ναύλων 23)—. Έφ' δοσον ή χωρητικότητος τών «τράμπης» αύξανει συνεχώς και πιστεύεται παραλλήλως, ότι μειωνεται έ δύγκος τού διεθνούς έμποριου, ή παροπλισμόνη γωρητικότητος — δηλαδή τό πλεονάζονταν ναύλοι — θά αύξανη, με τάσιν νά φθάση άπο τού πρώτου άριθμού εις τό δεύτερον. Και

3) Οιονδήποτε σχέδιον και άν ήθελεν έφαρμοσθη πρός δελτίωσιν τού έπιπεδου τών ναύλων, δέον πρωτίστως νά προβλέπη τόν παραπλισμόν σκαφών έπαρκους χωρητικότηος, διστε ή προσφορά νά έναρμονισθη με

τήν ζήτησιν. Απαξ δέ ή χωρητικότης αυτή άποσυρθη, έκ τής άγορας, δέον νά παραμείνη έ παροπλισμῷ καθ' δόλον τό χρονικόν διάστημα, κατά τό όποιον θά σημειούνται δελτίωσις τών ναύλων. Πρός έξασφάλισιν τούτου υπάρχουν τρεις τρόποι :

α) Έκουσια συμφωνία, όπως τά άργουντα σκάφη μη έπανέλθουν εις τής άγοραν. Ή τοιαύτη, δημως, ένέργεια καθίσταται λίαν δυσκολος, λόγω τού οικραί οικονομίας της άγορας.

β) Πληρωμή καποιας είσφοράς τών έργαζομένων πλοίων, ητις θά διανειπεται εις τά παρωπλισμένα. Ή μέθοδος αυτή θά τείνη νά γίνεται άλιγντερον άποτελεσματική, έφ' δοσον θά αύξανη ή άναλογια μεταξύ της αργούσιας χωρητικότητος και της έργαζομένης τοιαύτης. Έπι παραδείγματι, άν τά 20% του παγκοσμίου στόλου τών τράμπης τελούν έν παροπλισμῷ και συμφωνηθη είσφορά τών έργαζομένων πλοίων 1)— κατά τόνον, θά δημιουργηθη κεφάλαιον, έκ τού διποιου θά είνε δυνατόν νά πληρωθούν 4)— κατά τόνον άργουντα σκάφη χωρητικότητος. Ή έν — έπομένως — τά μαλλόν άποτελοτικά έτον άργουντα πλοίων, είσπράττουν 4)— κατά τόνον, διά νά έπανέλθουν ταύτα εις τής άγορας τού πρέπει: τό έπιπεδον τών ναύλων νά ύψωθη κατά 5)— (ύπο τήν προϋπόθεσιν, δεβαίως, δηλα τά έργαζομένη σκάφη θά καταβάλλουν τήν συμπτωμένη είσφορα). Έν περιπτώσει, δημως, παροπλισμού τών 40% της παγκοσμίου χωρητικότητος τών τράμπης, καταβολή είσφοράς 1)— κατά τόνον παρά τής έργαζομένης χωρητικότητος, θά δημιουργηθη κεφάλαιον, όπερ θά έπιπερπέτη τήν επιχορηγησιν άργιας με 1.5), μόνον κατά τόνον. Είς τήν περίπτωσιν ταύτην, τά μαλλόν οικονομικά έτον παρωπλισμένων σκαφών θά εύρουν, ώς κερδοφόρον έπιχειρήσιν, νά έπανέλθουν εις τήν άγοράν, διταν τό έπιπεδον τών ναύλων άνελθη μόνον κατά 2.5)— άνω τού τρέχοντος έπιπεδου ναύλων. Έπομένως, διά νά καταστη δυνατή ή ύψωση τών ναύλων κατά 5)—, ώς εις τήν πρώτην περίπτωσιν, θά πρέπει εις τήν δευτέραν τοιαύτην νά καθιερωθη είσφορά 2)— κατά τόνον. Είς τοιαύτης περίπτωσις θά ήτο δυνατόν νά λειτουργήση σύστημα προβλέπονταν συνδυασμόν είσφοράς και έκουσια παροπλισμού. Τούτο θά καθισταται μαλλόν άποτελεσματικόν, έάν τό σύνολον τής είσφοράς ήδηνται νά κατανεμηθη κατά τοιούτον τρόπουν, διστε ή άπολημησις άργιας νά πληρώνεται ούχι έπι σταθερά κλίμακος, άλλ' έπι προσδιεύτηκη τοιαύτης, καθιερουμένης κατ' άντιθετον σχέσιν πρός τά διαπάνας έκμεταλλεύσεως έκαστου πλοιού και πιθανώς σύμφωνα με τήν κατωτέρω τύπον :

ΕΠΙΠΕΔΟΝ ΝΑΥΛΩΝ — ΜΕΙΟΝ ΕΙΣΦΟΡΑ = ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ + ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ.

Βεβαίως, ή τύπος ούτος είνε μαλλόν θεωρητικώς, λόγω — κυρίως — τής δυσκολίας, όπως γίνουν παραδεκτά και ικανοποιητικά δι' ολούς, έξοδα λειτουργίας έκαστου πλοιού. Υπάρχουν και πολυάριθμοι άλλαι λύσεις, μεταξύ τών όποιων δέον νά μηνιανευθη τό ένδεχόμενον, όπως χρησιμοποιηθη ή είσφορά, ίνα έπιταχυνθη τό ποσοστόν διαλύσεως τών υπερλίκων έτον παρωπλισμένων σκαφών. Μέγισται πρακτικαί και πολιτικαί δυσκολίαι παρουσιάζονται δι' άλλα τά σχέδια διά τήν πραγματοποίησην τής συλλογής και διανομής τής έκουσιας είσφορας.

γ) Ο παροπλισμός τών «τράμπης φορτηγών ύπο κυβερνητικήν έπιχορηγησιν. Τούτο έπραγματοποιήθη, προκειμένου περι τού άμερικανικού έφεδρικού στόλου. Δέον συνιστάται, δεβαίως, όπως ή βιομηχανία τών τράμπης άπτατης κυβερνητικήν βοήθειαν τοιαύτης, καθιερουμένης έκτάσεως, είτε τώρα, είτε εις τό προσεχές μέλλον. Και

4) Τό πρόδηλμα σταθεροποίησεως τής ναυλαγορᾶς τών τράμπης θά καταστη, ίσως, δυνατόν νά έπιλυθη μόνον, διταν τό ρεύμα τών νέων ναυπηγήσεων άνακοπή και σταματήση ούτω ή διόγκωσης τής κατηγορίας του παγκοσμίου στόλου τών τράμπης. Τούτο δύναται νά άναμένεται έτος τού προσεχούν ή τού μεταπρεσεχούν έτους, άν ληφθη ύπη όφινη ή μείωσης τής ύψισταμενής ύπο ναυπηγησιν χωρητικότητος. Σήμερον — καταλήγει ή έρευνα «Ούεστινφόρμ» — λόγω τής παραπρομένενης μείωσεως τής παγκοσμίου έμπορικης δραστηριότητος, είνε άναγκη νά υπάρχη σταθερά προσφορά χωρητικότητος εις πλοιά τράμπης.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΔΙΑ: ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Α)π ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Εκ Πειραιώς 12 μεσημ.
4)6, 18)6, 2)7, 16)7,
30)7

ΔΙΑ: ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΒΕΝΕΤΙΑΝ

Α)π ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 'Εκ Πειραιώς 3 μ. μ. 28)5,
11)6, 25)6, 9)7, 23)7

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οι κάτοχοι εισιτηρίων διά τά ώς άνω πλοιού δύνανται νά συνδυάσωσι τό ταξίδι των με τά πολυτελή άεροπλάνα τής

ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ

Α)π ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 'Εκ Πειραιώς 11 π. μ. 4)6,
18)6, 2)7, 16)7, 30)7

ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

Α)π ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Εκ Πειραιώς 11 π. μ.
28)5, 11)6, 25)6, 9)7,
23)7

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α. Ε. 'Ακτή Μιασούλη 15 - Πειραιεύς - Τηλέφ.
470-895, 43-096 και εις άπαντα τά γραφεῖα ταξιδιών.

ΤΟ Β.' ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Κατά σχετική με τό δεύτερον τρίμηνον της ναυλαγοράς έκθεσιν «Ού-εστινοφόρος», ή κίνησης των ναυλώσεων ένεφαντες τὴν κατωτέρω είκονα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον π. ἔ. και πρὸς δόλοκληρα τὰ δύο προηγούμενα ἑτη (εἰς 1000άδας τόννων d.w.):

Φορτία	1956	1957	1957	1958
	Ἐτη		B'. 3μηνον	
Γαιανθράκων	48.341	38.523	7.112	2.883
Σιτηρών	17.751	14.115	3.093	4.312
Παλαιοιστίδηρων	3.717	3.174	881	219
Μεταλλευμάτων	5.681	9.322	2.880	1.053
Ζαχάρεων	2.122	2.766	722	893
Χημικῶν καὶ λιπασμάτων	2.583	3.134	825	800
Ξύλειας	705	1.170	206	294
Λοιπῶν εἰδῶν	2.313	3.530	1.126	783
Σύνολον:	83.213	75.734	16.845	11.237

Μὲ κατανομῆ:

Εἰς συνεχῆ ταξίδια κλπ.	41.855	28.705	5.253	1.266
Εἰς έτοιμους φορτώσεις	41.358	47.029	11.592	9.971

Τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα δραστηρίστηκαν τὰ ἐπικράτησαν κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους διετρήθησαν καὶ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον. Μικρὸς υπῆρχεν δὲ ὄγκος τῶν ἐτοίμων ναυλώσεων, ἐνῷ αἱ ναυλώσεις διὰ συνεχῆ ταξίδια ἐπέδειχσαν — ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου — κάπιον αὐξησίαν, μαζοντὶ καὶ αὐτὰ ἐκινήσθησαν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Τὰ φορτία μεταλλευμάτων καὶ λιπασμάτων ἡσαν λίαν περιωρισμένα, τῆς δὲ ζαχάρεως καπως οὐδὲν μένενα, ἐνῷ τὰ σιτηρά διετρήθησαν τὸ ἐπίπεδον τοῦ α'. τριμήνου. Οἱ ναῦλοι παρέμειναν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, ἀτίνα καὶ ἕδικαιολόγησαν τὴν κίνησιν τῶν 65 % μόνον τῆς τράμπη χωρητικότητος.

Αἱ προβλέψεις ἀναβίσσεως τῆς ναυλαγορᾶς εἶνε λίαν περιωρισμέναι. Τὸ ηδη ὑπὸ προσφοράν τονιά, εἶνε μεγαλύτερον τῶν ἀναγκῶν καὶ ἐκ σχετικῶν υπόλογισμῶν προκύπτει, διὰ διὰ νὰ ἐπανεύρῃ ἡ ναυλαγορᾶ τὴν ισορροπίαν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως θὰ πρέπει — ὑπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν — νὰ παροπλισθῶν ἀκόμη σκάφη 2.000.000 τόνων, ὥστε τὸ σύνολον τῆς ἀργούσης χωρητικότητος νὰ φέσηται τὰ 8 καὶ πλέον ἐκατομύρια τόνων. Βεβαίως, ἀν τὰ φορτία καταστούν περιστρέπερα, τίσως νὰ μὴ προκύψῃ ἀνάγκη τόσον δύκωδους παροπλισμού. Τοῦτο δῆμα δὲν φαίνεται πιθανόν, τούλαχιστον διὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Τὰ κατ' εἰδῆ φορτία ἐκινήσθησαν ὡς ἔξης: Διὰ μεταφοράς ἀμερικανικῶν γαιανθράκων ἀπὸ Χάμπτον ρόδες εἰς Κόντινεντ ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ α', 6ηνον τοῦ τρέχ. ἔτους (ἀμεσοὶ ναυλώσεις καὶ συνεχῆ ταξίδια) σκάφη 18.750.000 τόνων, ἔναντι 49.407.000 τ. δι' δόλοκληρον τὸ 1957 καὶ 39.768.000 τ. δι' δόλοκληρον τὸ 1956. Τὰ ναυλωθέντα σκάφη διὰ συνεχῆ ταξίδια δείκνυνται ἀπὸ τοῦ κάτωθι πινάκα, διὰ τὴν μέχρι τοῦ 1961 πενταετίαν:

Διὰ τὸ 1957	32.262.000 τ.
Διὰ τὸ 1958	15.941.000 τ.
Διὰ τὸ 1959	7.174.000 τ.
Διὰ τὸ 1960	5.242.000 τ.
Διὰ τὸ 1961	2.751.000 τ.

Καταφαίνεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν ἡ ἐπελθούσα πτῶσης εἰς τὴν μεταφορική κίνησιν. Εἰνε ζῆτημα, ἀν κατὰ τὸ 1958 μεταφερόν 40 ἐν σύνολῳ ἑκατομύρια τόνων γαιανθράκων εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην, ἔναντι 50 ἑκατομ. τόνων μεταφερθέντων τὸ 1957. Αἱ ἀφορᾶται τῆς ὑποχωρήσεως εἰνε γνωσταῖ: "Υφεσις τῆς βιομηχανικῆς δραστηρίστηκος καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην, συνέχιστης της μετατροπῆς ἐγκαταστάσεων διὰ καύσιν πετρελαίου ἀντὶ γαιανθρακος καὶ αὔξησις τῶν ἀποθεμάτων εἰς τὰ ἐγγύρια όρυχεια τῆς Εὐρώπης, δοσοὶ καὶ εἰς τὰ ἔξ Αμερικῆς φθασίματα.

Ως πρὸς τὰ σιτηρά, δὲν φαίνεται ὅτι ἡ εὐρωπαϊκὴ συγκομιδὴ δὲν θὰ εἴνει ικανοποιητική. Καταστροφαὶ δὲν ἐστιμεώθησαν καὶ ἔθοσσον τὸ θέρος θὰ διαρρεύσῃ ἦρον, ἡ συγκομιδὴ θὰ εἴνει καλή. "Οσον ἀφορᾶ τὰς λοιτάς χώρας, αἱ Ἰνδίαι θὰ ἐξακολουθήσουν ἔχουσαι ἀνάγκη εἰσαγωγῆς σιτηρῶν, ἐνῷ καὶ ἡ Ἰαπωνία ἐνδέχεται νὰ χρειασθῇ ὠρισμένην ποσότητα, οὐχὶ — πάντως — μεγαλύτερον τῶν 250.000 τόνων. Δεδομένων, οὖμως, τῶν τεραστίων ἀποθεμάτων τοῦ Καναδᾶ καὶ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, δὲν προβλέπεται νὰ ἐνταθούν τὰ φορτία βοηθείας πρὸς τὰς ἀστικάς κυρίως χώρας καὶ διλγάθερον πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Διὰ τὰ παλαιοιστίδηρα μικρὰ ἡ μεταφορική ἐργασία, λόγω καὶ τῶν δύρων δισλύσεων ὑπέρτελκων σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ συνεπειάς τῆς περιωρισμένης ζητήσεως χάλυβος. Τὸ αὐτὸν δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὰ μεταλλεύματα, εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ὀπίων σημαντική ἐστιμεώθη ἐκπτωσις κατὰ τὸ B'. τριμήνον. Τεράστια εἴνε τὰ ἀποθέματα μεταλλευμάτων εἰς τὰς παραγωγικὰς χάλυβος χώρας, ὥστε καὶ περαιτέρω ἐκπτωσις νὰ ἀναμένεται εἰς τὰς ναυλώσεις διὰ τὰς μεταφοράς των. Εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας, ἐν τούτοις φαίνεται σημειώσειν ποιά τις ἀναδίωσις εἰς τὴν παραγωγὴν χάλυβος, ἥπις καὶ θὰ ἐπιφέρει καποιαν προώθησιν εἰς τὰς Ἑν. Ἐπωατηρικού μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων. "Οπωδόποτε, αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν τράμπων κατὰ τοὺς ἐπομένους μήνας δὲν εἴνει ευνοϊκαί, ὥστω καὶ ἀν ἡ ἀμερικανική ἐπάνωδος εἰς ζωηρότητά τινα τίνει νὰ δικαιολογήσῃ τὰς καλάς προβλέψεις. Εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ καταστασις παραμένει στάσιμος καὶ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους δὲν ἀναμένεται βελτίωσίς τις. Αἱ αὐταὶ ἔξ ἀλλοι διαπιστώσεις περὶ διατηρήσεως τῆς χαμηλῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ἀναφέρονται καὶ διὰ τὰ σόλλα εἰδῆ φορτίων, καθὼς καὶ διὰ τὰ χρονοναυλούμενα σκάφη.

"Η δύναμις ἀφ' ἔτερου τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπων διὰ σκά-

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

φη χωρητικότητος 4000 τόνων il.w. καὶ ἀνω, ἔχει ὡς ἔξης (εἰς χιλιάδας τόνων d.w.):

	Γ'. 3μ. 957	Δ'. 3μ. 957	Α'. 3μ. 958	Β'. 3μ. 958
Σύνολον εἰς τέλος προηγ. 3μήνου	22.017	22.466	23.092	23.570
Νέαι ναυπηγήσεις	533	589	554	514
Πρώην λάινερς	74	149	122	116
Ἐπιτροπής τονικερς	12	—	29	—
MEION :				
Τὰ μετασκευασθέντα	—	12	12	12
Τὰ διαλιθώντα	—	36	157	129
Τὰ ψπολεοθίστα	14	33	49	41
Τὰ πωληθέντα διὰ λάινερς	156	31	9	42
Σύνολον :	22.466	23.092	23.570	23.976
Αὔξησης τεῖς %	2	5	7	9

Αἱ παραδόσεις νεοτεύκτων σκαφῶν κατὰ τὸ 1958 θὰ είνει ὀλιγωτέραι, ἔναντι τοῦ 1957, ἐνῷ ὄγκοδέστεραι πήρισαν νὰ σημειώνωνται αἱ διαδύσεις υπερηπλίκων πλόιων, αἵτινες καὶ φαινεται, ὅτι θὰ συνεχισθοῦν. "Οσον φορά, τέλος, τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονικά, ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ Β'. τριμήνου ἡ Ε. εἰς 6.106.000 τόν. il.w., ἔναντι 6.635.000 τόν. (εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου), 7.354.000 τόν. (εἰς τὸ τέλος τοῦ δ' τριμήνου 1957) καὶ 7.977.000 τόν. d.w. (εἰς τὸ τέλος τοῦ γ' τριμήνου πενταετίας).

Αἱ κυριώτεραι σημαῖαι κατανομῆς τοῦ ηδη ὑπὸ ναυπηγήσιν τράμπη τονικάς, είνει αἱ κάτωθι (εἰς χιλιάδας τόνων d.w.):

Σημαῖαι	T. d.w.	Σημαῖαι	T. d.w.
Λιβερίας — Παναμᾶ	1.655	Ἐλληνική	127
Νορβηγίκη	1.397	Γαλλική	124
Βρετανική	945	Ιαπωνική	123
Γερμανική	596	Σουηδική	118
Ιταλική	403	Λοιπαὶ σημαῖαι	424
Ολλανδική	194		
Σύνολον:	6.106		



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

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436, Cables « STEVEDORE »

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582/J 1713
After Hours J. 6889
Cables « PORTADPROV »

D. COSTALOS & SONS
Shaftesbury Avenue
Fulham Gardens—Telegrams COSTALOS FULHAM

Aden

ATHANAS MAVROUDIS
Cables: « NASSOS », P.O. Box 1227 Phone 2096

Amsterdam

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

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

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 31.09.64 (3 lines) Cables « GYLSEN »

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
320 Chamber of Commerce Bldg.
Tele: Lexington 1860-61 Cables « MARSHIPCO »

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

Bangkok

A. M. T. MARICAN & CO.
150, Customs House Lane,
Near French Embassy.
Cables « MEERATHAMBY »

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5259

Cape Town

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

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

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.
119, Avenue du General Drude
Telephone: 208-85 Cables « SMICO »

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

Ceuta: NORTH-STAR

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

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

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

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

• SHIPPING PROVIDORES

Dunkirk

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
7 Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971

« TRAVINDUS » STEVEDORES

JOKELSON & HANDTSÆM

8 Place des Nations
Tele: 7825 Cables « JOKELSON »

STEVEDORE

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

J. E. PALMER & CO. (PTY) LTD.

220/224 POIND ROAD DURBAN
Cables: « ROULETTE »

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED

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

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele: Central 814 Cables: « WILBUT »

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

JAMES MOLINARY LTD.

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN

21, Kajen Tele: 33.28.41(42)
Cables: « STEVEDORING HAMBURG »

STEVEDORES

BASTE & LANGE

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

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.

11, Hedon Road, HULL
Cables: « DUCAL » Tel: 31370

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

11, Hedon Road, HULL
Cables: « STEVEDORE » Tel: 33371

STEVEDORES

Karachi

COWASJEE & SONS

KEAMARI, Cables « JUBILEE »,
Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115

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

Liverpool

REA LIMITED

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

STEVEDORES

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

Bevis Marks House, Bevis Marks, E. C. 3.

Telephone: AVenue 26712.

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

Lourenco Marques

VITORIA LIMITADA

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

62, Avenue Alvaro Cabral
Tele: 5254 Cables « NIKAS »

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO

620 North Beach Road,

Tele: 3680 Cables « STEVEDORE-MADRAS »

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5

Cables: « FLEETWAYS »

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY LTD.

Tele: MX 5233 9113 Lorimer St SC 5

Cables: « FLEETWAYS »

SHIP REPAIRERS

UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5

Cables: « FLEETWAYS »

SHIP'S FITTINGS

καίωμα αυτού, προέχει διά τὴν νομιμοποίησιν τούτου, ἡ ἀπόδειξις τῆς ιδιότητος τῶν φερομένων ὡς ἄνω ὑπ' αὐτοῦ ὡς νομίμων κομιστριῶν τῶν φορτωτικῶν, ἀφού τούτων ἀρχικῶς κτημέντα δικαιώματα ἀσκεῖ ὡς ἔκδοχεύς. Ός δημος ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἐν λόγῳ φορτωτικῶν, ἀς ἐπικαλούνται ἀμφότεροι οἱ διάδικοι καὶ νομίμων προσάγει ἡ ἐναγομένη, οὐδεμία ὅπισθιγράφησις ὑπὲρ τῶν κατονομαζομένων παραληπτριῶν ὑπάρχει, ἀν δὲ ἥθελε ἀνεῳθῆ διὰ δύο ἐκ τούτων (τὰς ὑπ' ἀριθ. 2779 καὶ 2780), ὅτι ἡ ἐν τῷ προσθίῳ φύλλῳ τοῦ σώματος τούτων ὑπογραφὴ τῆς νομίμου ἐκπροσώπου τῆς εἰς διαταγὴν ἡ ἐξεδόθησαν «Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἑλλάδος καὶ Ἀθηνῶν, ἐγένετο ἐπὶ σκοπῷ ὅπισθιγράφησεως, αὐτὴ εἰνεῖ ἄκυρος, διότι προκειμένου περὶ λευκῆς ὅπισθιγράφησεως αὐτῇ πρέπει νὰ γράφηται ὅπισθεν τοῦ τίτλου ἢ τοῦ προσθήματος (ἀριθ. 13, ἑδάφ. τελευτ. τοῦ ν. 5325 ἐν συνδικασμῷ πρὸς ἀριθ. 80 τοῦ ν. 6. 17-6/13-8-23 ἐπερὶ εἰδ., διατ. ἐπὶ «Ἀνωνύμων Ἐταιρίων», ἐνῷ καὶ ἐκ τοῦ περιεχομένου ἀπασῶν τῶν φορτωτικῶν δὲν προκύπτει παραπομπὴ εἰς τοὺς δρόους τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἀλλὰ μόνον ἀπλὴ μενία διὰ τὴν προπτηρωμάτην τοῦ ναυλοῦ καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν τίθεται ἡ ζήτημα ἀναζητήσεως τῆς νομιμοποίησεως τοῦ ἐναγομένου εἰς τὸ τυχὸν ναυσιλυμφώνων, καὶ κατ' ἀκολουθίαν οὐδεμίᾳ μεταβίβασις τῶν ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν ἐνσαρκουμένων δικαιωμάτων, ἐν προκειμένῳ ἔλασθε χώραν ὑπὲρ τῶν ὧν ἰσχυρίζεται ὁ ἐνάγων ἔταιριων).

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Κατὰ τὸ ἀριθ. 76 τοῦ Ν. Δ. 17-7/18-8-1923 «περὶ εἰδικῶν διαπάξεων ἐπὶ «Ἀνωνύμων Ἐταιρίων» ἡ φορτωτικὴ εἶναι δικαιούγραφον εἰς διαταγὴν, ἐπὶ ταύτης δὲ ἐφαρμόζοντα, οἱ ἐπὶ συναλλαγματικής κανόνες, καθ' οὓς ἡ ἔκδοσις αὐτῆς εἴνει ἀντικειμενικῶς ἐμπορικὴ πρᾶξις, ὃ δὲ ἔκδωσας ταῦτην λογίζεται ὡς ἔμπορος.

«Ἡ νομίμων συντεταγμένη φορτωτικὴ ἀπότελει ἀπόδειξιν μεταξὺ πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τοῦ φορτίου, ὡς καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν περὶ τῆς πραγματικῆς φορτώσεως τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ πλοίου, καὶ διὰ τοῦ ἐν περιπτώσει ναυτικῆς ἀγοραπωλησίας ὃ πωλητὴς ἔξεπλήρωσε τὰς ἔναντι τοῦ ἀγοραστοῦ ὑποχρεώσεις του (ἀπόφ. 114/49 «Ἐφετείου Αίγαιου»).

Διὰ τοῦ ἐρμηνείαν ρίτρας φορτωτικῶν, ὑποχρέωσιν Πλοιάρχου κατὰ ναύλωσιν, πειράδοιν φορτίου λιμένα προορισμού, βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 2945/55 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιώς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 260, σελ. 22).

Διὰ τὴν ίσχυν τῶν εἰς τὰς φορτωτικὰς ἀναφερομένων δρῶν βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 228/49 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιώς, καθ' ἡν δὲν ἀπαιτεῖται πραγματικὴ γνῶσις αὐτῶν, ἀρκεῖ οὐτῷ νὰ τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ χειρόγραφοι δῆμος δροὶ εἰνεῖ ἐπικρατέστεροι τῶν ἐντύπων («Ναυτ. Χρον.» Τ. 118, σελ. 16).

«Ἡδη περὶ φορτωτικῆς προδόλεποντι τὰ ἀριθρα 168-189 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3816 τῆς 26/28 Φεβρίου 1958 Νόμου «ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΣΕΩΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ» οὐτινος ἡ ίσχυς ἀρχεται ἀπὸ 29 Αὐγούστου 1958.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΙΤΤΟΣ

ΛΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Εἶχομεν ἀναγράψει τὴν πληροφορίαν, ὅτι ὑπεγράφῃ σύμβασις μὲτεις ἀμερικανικούς Οἰκους διὰ τὴν ἐντὸς διμῆνου ἔναρχον ἔργασιών ἐκδιδούσεως καὶ βελτιώσεων εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς διώρυγος τοῦ Σινεάκ. Τὸ δον ἐργόν πρόκειται νὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς διετίας, μὲ κόστος 7.5 ἑκατομμύριων λιρῶν Αἰγύπτου. Προστίθεται δῆλο, διὰ τοῦ συγετικαὶ ἐργασίαις θὰ διενεργηθοῦν κατὰ τοιούτου τρόπου, ὡστε ἀναλαμβάνει νεκταὶ ὅμοιας τῆς συμβατικῆς ὑποχρέωσις νὰ μὴ παρεμποδισθῇ ὁ ηδὸν ὑφιστάμενος νηματούρος ρυθμὸς τῆς ναυσιπλοΐας. Ἐπὶ τοῦ δάσει τῶν προδιαγραφῶν διά τὰς ὑπὸ ἐκτελεσθεὶς βελτιώσεις, προβλέπεται, διὰ σκάφη μὲ δύνησμα 37 ποδῶν θὰ δύνανται νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα καὶ διὰ διάπλους αὐτῆς διὰ τοῦ συστήματος τῶν νησοπομπῶν θέλει αἰσθητῶς βελτιωθῆναι. Σχετικῶς μὲ τὰς ἐκδιδούσεις, ἀναμένεται, διὰ τὸ ἀνορυχθῆ λιρῶν 20.6 ἑκατομμύριών κυβικών μέτρων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαφόρων σταδίων τῆς ἐργασίας κατὰ μῆκος τῆς διώρυγος.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

«Ἡ δύναμις τῆς γερμανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀνήρχετο τὴν 1ην Ι-ούλιον εἰς 1129 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 3.727.572 τ. γκρός, μὲ ποσοστὸν 72.8% ἀναφερόμενον εἰς πλοῖα μεταπολεμικῆς ναυπηγήστως. Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντέπροσωπεύοντο μὲ 103 σκάφη, 476.585 τόν. γκρός καὶ τὰ μεγάλα ἐπιβατηγά, μὲ 3 σκάφη, 38.680 τόν. γκρός. «Ἐν τῷ μεταξὺ, ἔγγνωσθη, διὰ ἡ κυνέρησης τῆς Μπόννης ἔξετάζει τὰ ληπτέα μέτοσ διὰ τὴν ποστασίαν τῆς ναυτιλίας της, ἔναντι τῶν πλεονεκτημάτων τῶν τυγχάνουν τὰ ἔναντι πλοῖα ἀπὸ τὰς κυβερήσεις τινῶν.

Γιρδὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν συνεστήθη ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην καὶ ὑποβούλων συγκεκριμένων προτάσεων. «Ἡδη τὸ γερμανικὸν κοινοβούλιον ἀνένωσε νύμον διὰ τοῦ δότοιο παρέχονται φορολογικαὶ διευκολύνσεις εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖρις. Τὰ 50% τῶν ἐσδόων τῶν γερμανικῶν πλοίων ἀπὸ τὰς διεθνεῖς μεταφοράς θὰ θεωρούνται ὡς κερδηθέντα εἰς τὸ ἔξωτεπικόν καὶ διὰ φορολογίνται μὲ χαρηπούλων ποσοστὸν.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΔΥΟ ΛΑΙΤΝΕΡΣ ΜΑΛΜΟΥΘ

Τὸ νομοσχέδιον, ὅπερ ἔξουσιοδατεῖ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν ναυπηγήσειν δύο ἐπιβατηγῶν λαΐνερς, ἀτίνα, μὲ μικρὸν εἰσιτήριον θὰ ἔξυπηρτούν τὴν κίνησιν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, εὔρεν ἀντίθετον τοῦ πρόδερμον τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας κ. Μόρς. Ούτος, κατὰ τὴν ἀκροασματικὴν διαδικασίαν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς, ἐτόνισεν, διὰ κύριος λόγυς τῆς ἀντιθέσεώς του εἰς τὴν πρότασιν ἡτο ἡ ἀπροθυμία τῆς Διοικήσεως, ὅπως αἱ ἐν λόγῳ ναυπηγήσεις χρηματοδοτηθοῦν παρὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου. «Ἡ πρότασις διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπεστροφίθη ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον ἀπὸ τὸν ἔνοδον τοῦ ἐνοδοχειασκόν ἐπιχειρηματίαν κ. Καντόρ. «Ωμίλει οὗτος διὰ δύο ταχύτατα ὑπερωκεάνια, ἀτίνα θὰ ἡδύναντο νὰ μεταφέρουν, κατὰ προσέγγισιν, 6.000 ἐπιβάτους, μὲ εἰσιτήριον 50 δολαρίων, κατὰ κεφαλῆν ταξίδιον, ἀνευ γεμάτων. «Ο. Κ. Καντόρ εἶχε ἀναπτύξει εἰς τὴν Διοίκησιν τὸ σχέδιόν του, ὅπερ προσέβλεπε πόδον λαΐνερς τῶν 90.000 τ. γκρόδες ἐκαστον, ἀτίνα θὰ ἐκάλυπτον τὸν Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἰς τεσσάρας μήνες καὶ εἶχε ζητήσει ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν νὰ θοηθῇση μόνον τὴν ναυπηγήσιν, οὐχὶ δὲ καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν, μὲ τὴν προσπτικήν νὰ δημιουργήσῃ οὗτος μίαν εὐρυτάτην ταξιδιωτικὴν κίνησιν.

Κατὰ τὸν κ. Μακ-Κόρης, δημοκρατικὸν ἡγέτην εἰς τὴν Βουλήν, τὰ δύο ταῦτα ὑπερωκεάνια δὲν θὰ παρείχονται μόνον τὴν δυνατότητα καὶ εἰς τὸν πτωχοτέρους τῶν ἀμερικανῶν πολίτων νὰ ταξιδεύσουν πρὸς τὸ ἐξωτερικόν, ὅλλα δὲν δίδονται καὶ τὴν εὐκαιρίαν εἰς τοὺς ἀμερικανοὺς πολίτας νὰ γινωρίσουν τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῆς χώρας των. «Ἐπιπροσθέτον, ἔθεωρε, διὰ τὸν κ. Μόρς, καταθέτων ἐπὶ τὴν περιπτώσει, διὰ τὸν κ. Καντόρ, καταθέτει τὸν κ. Καντόρ διεπραγματεύετο ἐπὶ τὴν περιπτώσει, μέσω τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ, διὰ τὴν παροχὴν τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως εἰς τὸ δάνειον διὰ τὰ πλοῖα καὶ ὑπελείπετο νὰ τὸν πεισθῇ, διὰ τὸ διέθετε τὰ ἀναγκαῖα κεφαλαια κινήσεως πρὸς τὴν κρηματοδότησιν τοῦ μεριδίου του ἐπὶ τῶν δύο πλοίων, δσον ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν, εὐθὺς μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ναυτηγήσεως αὐτῶν.

Καὶ τὸν κ. Μόρς προσέθεσε: Καίτοι ὁ κ. Καντόρ δὲν ζητεῖ κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν ἐπιχορήγησιν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐν λόγῳ λαΐνερων, θὰ ἡδύνατο καλλιστα, ἐν τούτοις, νὰ προσβάλῃ ἀργότερον τοιαύτην ἀδίστων. Αἱ ἐπιχορήγησεις ἐκμετάλλευσεως τῶν γιγαντιαίων αὐτῶν ὑπουργεανίων, εἰνεῖ πιθανῶν νὰ φθάσουν τὰ 8 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐπηρίσιων, κατὰ σκάφος. Πέραν τούτου, θμως, τὰ δύο πλοία θὰ ἔχουν τὴν Ικανότητα νὰ μεταφέρουν τὸ σύνολον τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν

εις τὴν Εύρωπην, ἐκτοπίζοντα οὕτω ἀπὸ τὴν βορειοαστλαντικὴν γραμμὴν ὥλα τὰ ἐπιβατηγά λάινερς, ἀμερικανικὰ καὶ ξένα. Καταλήγων ὁ κ.Μόρς διετύπωσε καὶ τὰς ἀμφιδολίας του, ἀν τὰ δύο πλοῖα θὰ ἡδύναντο νὰ ἔχοσφαλίσουν ἄρκετὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καὶ κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας.

ΤΑ ΔΥΟ "ΛΑΙΝΕΡΣ,,

Ο πρόεδρος 'Αἰζενχάουερ ὑπέγραψε τὴν 15 Ιουλίου τὸν νόμον, διὰ τοῦ ὅποιον ἔξουσιοδοτεῖται ἡ «Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας», ὡπός χρηματοδοτήσῃ τὴν ναυπήγησιν δυο ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰς παλῷση εἰς τὸ ήμισυ τοῦ κόστους αὐτῶν ἢ καὶ ὀλιγώτερον, εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἑταῖριας. Τὸ ἔνα λάινερ, ἀδέλφον τοῦ «Ηνωμένων Πολιτείας», προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ θὰ στοιχίσῃ περὶ τα 128 ἑκατομμύρια δολαρίων. Μετὰ τὴν ἔκ του ποσοῦ τούτου ἀφαιρέσειν τοῦ κόστους ὡρισμένων ἔγκαταστάσεων ἑνίκηκα ἀμύνης καὶ τοῦ ὑπερβάλλοντος ναυπήγικού κόστους, ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ ἐνδιαφερομένη ἑταῖρια θὰ καταβάλῃ μόνον 47 ἑκατομμύρια δολαρίων, ὡς συμμετοχὴν της, διὰ τὴν ἀπόκτηση τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου.

Τὸ ἔτερον λάινερ θὰ εἰνε μικρότερον καὶ θὰ στοιχίσῃ 76 ἑκατομμύρια δολαρίων, θὰ ἀναλογηθῇ δὲ ἀπὸ τὴν «Ἀμερικανὸν Πρέζιντεντ Λάιν» διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου Εἰρηνικοῦ — «Ἄπω Ανατολῆς, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 34 ἑκατομμυρίων δολαρίων. «Ἄσημειωθῆ, ὅτι ἡ δίιδικον νομού τακτοποίησίς τοῦ ζητήματος τῶν ἐπικορηγῆσεων ἐπεζητήθη ἀπὸ τὰς δύο ἑταῖριας, ἵνα μὴ ἐκ τῶν ὑστέρων δημιουργηθοῦν ἀπὸ τὸ «Ἐλεγκτικὸν Συνέδριον ζητήσαται, δύον ἀφορᾶ τὴν ἀκριδεῖσαν τῶν ὑπολογισμῶν κατὰ τὴν μεταδίδασιν τῶν πλοίων. Πρὸς στιγμὴν εἶχε δημιουργηθῆ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ὁ πρόεδρος 'Αἰζενχάουερ δέν θὰ προέβαινεν εἰς τὴν κύρωσιν τοῦ νόμου. Πράγματι, δλίγας μόνον ὥρας πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς προθεσμίας καὶ κατόπιν ὡρισμένων διαθημάτων, ἐπεισθῇ ὁ πρόεδρος νὰ ὑπογράψῃ.

ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΙΚΑ ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ "ΚΟΜΦΕΡΑΝΣ,,

Εἰνε γνωστὸν ἀπὸ προηγουμένην εἰδησεογραφίαν, τὴν ὅποιαν εἶχον ἀπόκησει καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὅτι τὸν παρελθόντα Μάιον ἀπόφασις τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἶχε κηρύξει παράνομον τὸν ἔφαρμογιν τοῦ διυδικού συστήματος τῶν ναύλων ἀπὸ τὰς διαφάρους «Κόμφερανς». «Ἄει διαφέρομενα ἑταῖροις δὲν ἐθέωροσαν τότε λῆξαν τὸ ζῆτημα καὶ διὰ καταλήλων ἔνεργειῶν τῶν ἐπέτυχον ἥπη τὴν κατάθεσιν νομοσχεδίου εἰς τὴν Γερουσίαν, διὰ τοῦ ὅποιον παρέχεται εἰς αὐτὰ τὸ δικαιάμα τῆς ἔφαρμογῆς διαφορικῶν ναύλων, χαρηλοτέρων δι' ἑκείνους τοὺς φορτωτάς, οἵτινες χρησιμοποιοῦν ἀποκλειστικῶς τὰ σκάφη τῶν «Κόμφερανς».

Τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον ἐψηφίσθη πρὸ τινος ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Ερευσίαν, ἡτὶς οὐτών εὑέκρινε τὴν συνέχισιν τοῦ συστήματος μέχρι τῆς 30ῆς Ιουλίου 1960. Ο πρόεδρος τῆς ἀμφορίας ποινοδικούλευτικῆς ἐπιτροπῆς γερουσιαστῆς κ. Μάνιουσον, γνωστὸς διὰ τὴν εἰδίκευσιν τοῦ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, ὑπέδειξε τὸ ἐπείγον τῆς κυρώσεως τοῦ νομοσχεδίου, ἵνα ἀποφευχθῶν ἀνωμαλίαι, αἵτινες μοιραίων θὰ προήρχοντο ἀπὸ τὴν διακοπὴν ἑνὸς συστήματος καθορισμοῦ τῶν ναύλων ισχύοντος ἀπὸ ἔξικονταις.

Ἡ προσωρινὴ παράτασις τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ συστήματος θέλει ἐπιτρέψει τὴν μελέτην τῶν μέτρων, ἀπίνα τὰ δόλας τὰς πιθανὰς ἀτελείας τοῦ συστήματος η θὰ κατέληγον καὶ εἰς τὴν κατάργησιν του, ἀν αὐτῆς τελικῶς ἔκρινετο ὡς ἐξυπηρετική τοῦ κοινωνικοῦ συμφέροντος. 'Ο ἐν λόγῳ νόμος πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ συζητηθῇ καὶ ἐνώπιον τῆς Βουλῆς.

ΤΑ "ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ,, ΤΟΥ Κ. ΛΟΥΝΤΒΙΧ

Ἡ δαρυτέρα ἔλιξ (διαμέτρου 24.8 ποδῶν καὶ βάρους 38 τόννων), ἡτὶς κατεσκευάσθη μέχρι τοῦδε εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, εἶνε ἡ προηριζόμενη διὰ τὸ συύπερ-τάκερ «Γιούνιβερς 'Απόλλων», τῶν 106.400 τόνων d.w., ὅπερ κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεία Κούρε, τῆς Ιαπωνίας, διὰ λογαριασμὸν τοῦ γνωστοῦ ἀμερικανοῦ ἐπιχειρηματίου κ. Λούντβιχ. Τὸ ἐλόγω σκάφος θὰ εἴνε τὸ μεγαλύτερον πλοίον τοῦ Κόδρου, θὰ ἐσοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσωσίν του μὲ ἀτριστροβίλους δυνάμεως 27.500 πότων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 15 μιλλίων. 'Ἄς σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὰ

μεγαλύτερο ἐπιβατηγὰ λάινερ, καὶ εἰς τὰ ἀεροπλανοφόρα, μηχαναὶ δυνάμεως ἀνώτερας τῶν 50.000 πότων δὲν εἰνε ἀσυνήθεις. 'Ενα δεύτερον τάνκερ-μουσιμοτοῦ τὸ «Γιούνιβερς Δάφνη» θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πρώτου, ὅπερ θὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ Νοέμβριον. Τὰ δύο αὐτὰ μεγαλύτερα προορίζονται διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαίων εἰς τὴν "Ἄπω Ανατολήν καὶ τὸν Βόρ. Εἰρηνικόν.

Η ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ ΙΟΥ Κ. ΩΝΑΣΗ

Κατὰ τὴν συνεχιζομένην ἀκροαματικὴν διαδικασίαν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδιοῦ ὑποεπιτροπῆς τῆς Βουλῆς, ἡτὶς ἐρευνᾷ τὰ τῆς γνωστῆς ὑποθέσεως τοῦ κ. Ωνάση, ἐκκήνη πρὸ ἡμερῶν καὶ κατέθεσεν ὁ δομός τοῦ γενικοῦ εἰσαγγελέως κ. Ντάσουπ. Οὔτος ὑπερηνθῆ τῆς ἐνεργείας τοῦ ὑπιτρυγεροῦ Δικασιούνης διὰ τὴν κατατεθεῖσαν ἐναντίον τοῦ κ. Ωνάση ἀγωγὴν ἐπὶ παραβάσει τῶν ὅρων τῆς συμφωνίας μετά τοῦ ἀμερικανικοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ναυπήγησιν τριῶν σουτερ-τάκερς, τούσιας, ὅτι ἡ ἐλόγω ἐνέργεια σκοπὸν εἶχε τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου.

Μετ' αὐτὸν ἐκλήθη, τὴν 24ην Ιουλίου, ὁ πρώην γενικὸς εἰσαγγελεὺς κ. Μπράσουνελ, δοτὶς κατηγορήθη ἀπὸ τὸν βαυλευτὴν Νέας Υόρκης κ. Ζελένου — κύριον κατηγοροφόρον τοῦ κ. Ωνάση — διὰ μετεχεῖ τοῦ δικηγορικοῦ γραφείου, ὅπερ διεχειρίσθη τὸν ὑπόθεσιν τοῦ κ. Ωνάση κατὰ τὰ ἐπὶ τῶν δωστηλημῶν τοῦ μετὰ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνησίαν. 'Ο κ. Μπράσουνελ διέφευσε κατηγορηματικῶς τὴν ἀνάμειξην αὐτοῦ καὶ τοῦ δικηγορικοῦ γιαφείου, οὐτίνος μετείχεν εἰς τὰς ὑπόθεσεις τοῦ κ. Ωνάση καὶ ἐπέμεινε, διὰ τὸ πρό τὸν «Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν δικηγορικὰ συμβουλαὶ τοῦ ἀνερχόντος εἰς ἑτέρας φύσεως ζητήματα τοῦ έτους 1950, διὸ δὲν εἶχεν ἀκόμη προκληθῆ ἡ ἀντιδίκια τοῦ κ. Ωνάση μὲ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνησίαν. 'Η ἀκροαματικὴ διαδικασία συνεχίζεται.

ΙΤΑΛΙΑ

ΝΕΑ ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ "ΑΝΤΡΙΑΤΙΚΑ"

Τὸ τρίτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν κατασκευαζομένων διὰ λ/ριασμὸν τῆς ἐταίριας «Ἀντριάτικο» εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ανσάλντο, τὸ «Μπρέννερο», καβελικύσθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν. 'Εχει διαστάσεις μῆκους 358 ποδῶν, πλάτους 53 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 4350 τ. γκρός, διασβέτει δὲν διαμερίσματα δι' 81 ἑπτάτας καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 16 μιλλίων. Συγχρόνως εἰνε ἔφαρμασμένον καὶ μὲ σταθερωτὰς εὐσταθεῖσας συστήματος «Ντέννου-Μπράσου» πρὸς περιορισμόν τοῦ διαστοιχισμοῦ. Τὸ «Μπρέννερο» καὶ τὰ ὑπὸ συμπλήρωσιν τελούντα ἀδελφὰ αὐτοῦ σκάφη, «Μπερνίνα» καὶ «Στένδιο», πρόκειται νὰ ἔχησηται προστητήσουν τὴν ἔδρα-μεδίσιαν γραμμὴν 'Ιταλίας - Λίγυπτου - Λιβάνου - Τουρκίας - Ἐλλάδος, ἀπὸ τὸ προσεχῶν Μαρτίου, μὲ ἐναλλάξ ἀναχωρήσεις ἐκ Γένοβας καὶ Βενετίας, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀτμοπλοίου «Καπιτώλιο», ὅπερ ἐξυπηρετεῖ τὴν δῆμην μηνιαίων ταῦτην γραμμὴν. 'Ἄς σημειωθῇ, διὰ τοῦ εἰκόνας ἀναχωρήσεις τῶν ἐν λόγῳ πλοίων θὰ είνε συγχρονισμέναι μὲ τὰς αἱρεῖσαι καὶ ἀναχωρήσεις τῶν ὑπερωκεανῶν τῆς «Ιταλίων», τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ "ΣΕΛΛΑ,,

'Ο διμήλος τῆς «Σελλά», δοτὶς — ὡς γνωστόν — εἶχε προθῆ, κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἐπὶ εἰς μεγάλας παραγγελίας δεξαμενοπλοίοιν, ἀντιμετωπίζει δῆμη τὴν ἀνάγκην ἔξευρέσεως ἐνός νέου συστήματος χρηματοδοτήσεως τοῦ ναυπηγικοῦ τοῦ προγράμματος, ὅπερ ἀποβλέπει νὰ καλύψῃ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν προσεχῶν ἔτῶν. 'Ηδη, ἡ «Σελλά» εὐρίσκεται εἰς ἐπαφὴν μὲ μεγάλας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, τινὲς τῶν δοπίων δεν ἀσχολούνται μὲ ἐκτελέλευσιν δεξαμενοπλοίοιν καὶ συνέστησεν εἰς αὐτὰς νὰ ὀνσλάσσουν τὰς ἐκτέλεσιν μέρους τῶν παραγγελιῶν της. 'Η «Σελλά», εἰς ἀντιστάθμιμοια, θὰ ναυλώσῃ τὰ ναυπηγούμενα σκάφη δι' εἰσιστετήρη χρονικὴν περιόδου. 'Η πρώτη συμφωνία λέγεται, διὰ ἐπετεύχη δῆμη μὲ τινας ἐφοπλιστάς. 'Αναφέλεται εἰς δε δεξαμενόπλοιοι. 'Ἄξιος 10 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

'Ἐπιδιώκει η «Σελλά», δηλαδὴ διὰ τὸ αὐτὸν πύστημα ἐφαρμοσθῆ διὰ περισ-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙ·Α

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,
Ἐνάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.
'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

'Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ/Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΜΥ-
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

σύτερα ἐκ τῶν παραγγελθέντων σκαφών της. Μολονότι δὲν ἔγνωσθησαν εἰσέπι αἱ λεπτομέρειαι τοῦ νέου τούτου συνδιασμοῦ, πιστεύεται, ἐν τούτοις, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Ωτὶ ἡ εἰκοσαετής ναύλωσις θὰ καταστῆται δυνατὴν τὴν ἀνάκτησην τοῦ ἀρχικοῦ κεφαλαίου, πόλισμένου μὲ ἔνα τόκον, τὸν ὅποιον ὑπόλογοίζουν εἰς 6.75%. Τούτο, δύμας, δὲν ἀποτελεῖ τὴν μόνην πηγὴν κέρδους δι' ὅσας ἐταιρίας θὰ συνέβαλον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου τῆς «Σέλλα». Ἐφ' ὅσον αἱ ἐταιρίαι αὐταὶ θὰ εἰνεῖσιν αἱ γλωσκτήριαι, θὰ καρπούνται ταυτοχόνως καὶ τῶν προσόδων, τὰς ὅποιας θὰ ἀπέδονται τὰς τερπνά παρακρατούμενα δι' ἀποσθέσεις ποσά. Ἀς σημειωθῆ, ἀκόμη, ὅτι δὲν προβλέπεται, μετά τὴν εἰκοσαετή περίοδον, η περιέρχεται εἰς τὴν «Σέλλα» ή κυριότερης τῶν ἐν λόγῳ δεξα-μενοπλοιῶν.

Ο ΠΛΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἰς τὴν ἔκτηναιαν ἀνάλυσιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς, εἰς τὴν ὅποιαν προβαίνουν οἱ κ. κ. Νταϊνίδης καὶ Νιούμαν, Λτδ, τοῦ Λονδίνου, διὰ σκάφη 500 τόνων γκρός καὶ ἄνω, διαπιστοῦται, ὅτι κατὰ τὸ αἱ ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτης ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ὑψηλότατη κατὰ 3.355.000 τόνων δ.ω., ἔναντι τῆς 1ης Ιανουαρίου. Ἡτο αὐτῆς ἡ μεγαλύτερα μέχρι τούδε σημειωθείσα αὔξησης δι' ἔξαμηνον χρονικὴν περίοδον. Ἐν ὅλω 122 νεότευκτα τάνκερς τῶν 7000 τόνων δ.ω. καὶ ἄνω, 3.562.000 τόνων δ.ω., καθειλκυσθέσαν, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 56 ἀνεφέροντα εἰς τὸ μέγεθος τῶν 30.000 τόνων δ.ω. καὶ ἄνω. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔξαμηνον, ὁ ρυθμός τῆς ἀρχηστεύσεως παρηλίκου τοννάς ἐπεταχύνθη καὶ 24 τάνκερς (περιλαμβανομένου καὶ ἐνός τ.2), φέροντας ἐκτεταμένας ζημιας, συνολικής χωρητικότητος 272.000 τόνων δ.ω., ἐπωλήθησαν πρός διαλύσιν. Σημειώνεται, ὅτι τὰ 75% τοῦ διαλιθεύσαντος τοννᾶς ἀπετέλουν ιδιοκτησίας ἐταιριῶν πετρελαίου. Τούτο ἀποκαλύπτει, ὅτι οἱ ιδιώται εὑρισκοῦσι παρηλίκους τάνκερς δὲν ἔφεναν σημαντικούς πρόδυμούς εἰς διαλύσιες, προτιμούσαντες νὰ διατηρήσουν τοὺς στόλους των, ὡς ἔχουν σήμερον. Τοιαύτα σκάφα, κατασκευής πρὸ τοῦ 1935, ἀτίνα παραμένουν εἰσέτι ἐν ζωῇ, ἀνέρχονται εἰς 60. Ἐπιπροσθέτως πέντε δεξαμενοπλοία, συνολικής χωρητικότητος 46.000 τόνων δ.ω. ἐπωλήθησαν, προκειμένου νὰ μετατραποῦν εἰς σκάφη ἕρηρον φορτίου.

Καὶ ἡ μελέτη τῶν κ. κ. Νταϊνίδης καὶ Νιούμαν, προσθέτει : Συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις μας τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν τοννᾶς δεξαμενοπλοίων, κατέστη τὸ μεγαλύτερον πάσις ἀλλής σημαίας, κατόπιν τῆς ἔνισχύσεως τοῦ ἑντὸς τοῦ τρίτου ἔξαμηνον τρ. ἐ. μὲ κάτι πλέον τῶν 1/2 ἑκατομμυρίων τόνων δ.ω. Τὸ γεγονός τούτο ὠφείλετο—κυρίως—εἰς τὰς νέας καθειλκύσεις, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ εἰς τὰς μεταφοράς βρετανικῶν καὶ δυνουριανῶν τάνκερς εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον. Τὸ σύνολον τοῦ βρετανικοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἐνεφάνισε μείωσιν 93.500 τόνων δ.ω. περίπου, λόγω μεταφορᾶς πωληθέντων σκαφῶν εἰς τὰς σημαῖας τῆς Γαλλίας καὶ Λιβερίας, ἀλλὰ καὶ συνεπείᾳ ἐφαρμογῆς ἐν τοῖς σοβαρού προγράμμασι διαλύσεων. Εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν ἐν λόγῳ διαφορῶν μόνον 10 τάνκερς καθειλκύσθησαν διὰ τὴν βρετανικὴν σημαίαν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, ηγήθησαν οἱ στόλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἑτέρων χωρῶν ὡς ἔξης :

Χώραι	Αὔξ. δ.ω.	Χώραι	Αὔξ. δ.ω.
Νορδηγία	501.000	Σουηδία	272.000
Παναμάς	307.000	Ιταλία	130.000
Γαλλία	292.000	Δανία	104.000

Κατὰ τὴν 1ην Ιουλίου 1958 ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων είχεν, ὡς κάτωθι, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν 1ην Ιανουαρίου ἐ. ἐ. καὶ τὴν 1ην Μαΐου 1948:

ΣΗΜΑΙΑΙ	1 Μαΐου 948	1 Ιαν. 958	1 Ιουλ. 958
Λιβεριανὴ	—	9.111.041	10.625.533
Βρετανικὴ	5.437.539	9.249.645	9.156.128
Νορδηγικὴ	2.369.649	7.789.684	8.290.756
Ην. Πολιτείων	9.637.969	6.082.850	6.175.050
Παναμαϊκὴ	1.531.924	3.521.047	3.828.373
Γαλλικὴ	658.958	2.265.895	2.557.561
Ιταλικὴ	648.825	2.183.284	2.313.881
Σουηδικὴ	520.317	1.884.609	2.116.540
Όλλανδικὴ	600.980	1.796.580	1.829.357
Ιαπωνικὴ	—	1.439.793	1.515.711
Δανικὴ	—	1.028.193	1.132.233
Ρωσικὴ	149.271	798.121	822.421
Γερμανικὴ	—	645.946	706.158
Ιστανικὴ	—	452.785	516.380
Ἀργεντινῆς	—	442.843	444.910
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	303.758	286.360
Βραζιλίας	—	242.646	242.646
Βενεζουέλας	—	215.317	238.504
Βελγιγὴ	—	163.650	234.553
Φιλαδελφικὴ	—	246.592	226.577
Μεξικοῦ	—	175.542	188.792
Πορτογαλικὴ	—	121.667	146.171
Λοιπαὶ σημαῖαι	—	868.876	725.093

Λοιπαὶ σημαῖαι: 23.352.222 50.990.364 54.339.388

Τὰ ἀτμοκίνητα δεξαμενοπλοία, καλύπτουν σήμερον τὰ 56.2% τοῦ παγκοσμίου συνόλου, τὸ δὲ ποσοστὸν αὐτὸν προβλέπεται νὰ αὔξηθη μὲ τὰς νέας παραδόσεις. «Οσον ἀφορᾶ τὴν ἡλικίαν, τὰ 8.8% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀναφέρονται εἰς σκάφη προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, τὰ 20.9% πολεμικῆς τοιαύτης καὶ τὰ 70.3% μεταπολεμικῆς κατασκευῆς. Ἐπῆλθε μείωσις 4.750.000 τόνων δ.ω. ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν 29.557.040 τόνων, ὑπὸ κατασκευὴν τὴν παραγγελίαν. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ὑπερβαίνει τὸ σύνολον τῶν καθειλκύσεων κατὰ 1.200.000 τ. δ.ω. περίπου, τούτῳ δὲ ὠφείλεται ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὰς γνωστὰς ἀκυρώσεις συμβολαίων καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὰς μετατροπάς διὰ ἔρηρον φορτίου.

Ἐπιπροσθέτως οἱ κ. κ. Νταϊνίδης καὶ Νιούμαν πιστεύουν, ὅτι ὑπάρχει σημαντικός τις ἀριθμὸς ναυπηγικῶν συμβολαίων, ἀτίνα ἐμφανίζονται εἰς τὸ σύνολον τοῦ τοννᾶς, ἐνῷ πιθανῶς ἔχουν ἀκυρωθῆ, χωρὶς τοῦτο νὰ έχῃ γίνει γνωστὸν ἢ πρόκειται, ἀσφαλῶς, νὰ ἀκυρωθοῦν εἰς τὸ προσεχεῖς μέλλον. Ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων διὰ τάνκερς, αἱ κάτωθι ναυπηγικαὶ χώραι ἔχουν ἔξασφαλίσει τὰ κυριώτε-

ρα ποσοστά: 'Ιαπωνία 16% (4.702.500 τ. δ.ω.), Μεγάλη Βρετανία 15.9% (4.702.500 τόν.), Σουηδία 13.8% (4.076.000 τ.), Ερμανία 13.5% (3.993.400 τ.), καὶ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι 8.4% (2.474.000 τ. δ.ω.). 'Η Ὀλλανδία ἔχει ἔξασφαλίσει συμβολαία διὰ 2.180.000 τόν., ἡ Γαλλία διὰ 2.106.200 τόν., ἡ Νορδηγία διὰ 1.613.000 τόν., ἡ Ἰταλία διὰ 1.584.500 τόν., ἡ Δανία διὰ 91.500 τόν. καὶ διλαὶ διοικοῦσι τοιαύτα ποσοστά:

Σημαῖαι	T. d.w.	Σημαῖαι	T. d. w.
'Αγγλική	6.441.200	'Ιαπωνική	799.500
Νορδηγική	4.531.500	'Ολλανδική	776.500
Γαλλική	1.845.000	Γερμανική	555.500
'Αμερικανική	1.843.500	Δανική	265.730
Σουηδική	1.084.400	Λοιπαὶ σημαῖαι	10.395.710
'Ιταλική	1.018.500		

Σύνολον: 29.557.040

'Η δύναμις ἀφ' ἐτέρου τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, κατανεμούμενη εἰς μεγάθη σκαφῶν, περιλαμβανομένων καὶ 877 ὑπὸ παραγγελίαν (έκ τῶν ὅποιων 344 είνε ἀνω 40.000 τόν. δ.ω. ἔκαστον καὶ 194 είνε μεταξὺ 16.000 ἐως 24.000 τόν. δ.ω.), ἐμφανίζει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Μεγέθη	Ἐν ὑπερεσίᾳ καὶ καθελκυσθέντα	Υπὸ ναυπηγησιν καθελκυσθέντα
εἰς τόνους δ.ω.		
7.000—9.999	141	6
10.000—12.999	431	2
13.000—15.999	342	19
16.000—18.999	1.028	53
19.000—23.999	303	141
24.000—39.999	484	312
40.000—79.999	62	337
80.000 καὶ ἄνω	7	7

2.798 877

Ο ΝΑΥΤΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ

'Ο καταρτίζομένος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἐπὶ τῷ βάσει τῶν συναπτούμενων εἰς λίρας Ἀγγλίας ναυλώσεων, ἀφοῦ ἔρθεσε εἰς τὸ ἄνωτον αὐτοῦ ἐπίπεδον κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1956 (189.6 διὰ τὰ ἀπλά ταξίδια), διὰ νὰ καταπέσῃ τὸ 'Απρίλιον ἐ. ἐ. εἰς τὰ 62.7, ἐμφανίζει ήδη ἀπὸ τοῦ Μαΐου καὶ ἐντεῦθεν μίαν ἐλαφράν καὶ βραδείαν βελτίσισιν. 'Εκυμάνθη διὰ τὸν μήνα Ιούνιον εἰς τὰ 66.5 διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια, μὲ αὐξησιν 1.9 ἔναντι τοῦ Μαΐου.

'Η πορεία τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος (βάσις 100, τοῦ ξεν. 1952), ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, ἔχει ὡς ἔξης:

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

Μέσος ἐπίκτος: 64.9 64.0 63.3 62.7 64.6 66.5

ΤΟ Β'. ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Λόυδ'ς Ρέτζιστερ» διὰ τὰς παγκοσμίους ναυτηγικάς ἔργασίας κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος έτους, κατεσκευάζοντο τὴν 30ήν Ιουνίου εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Βόρειον Ίρλανδίαν 336 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 2.295.371 τόν. γκρός, μὲ αὐξησιν 31.517 τόν. γκρός, ἐναντί τοῦ πρώτου τριμήνου, ἐπειδὸν τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1956. Εἰς τὰς χώρας ἔτελουν κατὰ τὴν αὐτήν τημερογενῶν 1315 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 7.838.126 τόν. γκρός, μὲ αὐξησιν 36.521 τόν. γκρός καὶ μὲ κατανομὴν

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ," - ΠΕΙΡΑΙΑ

εις τὰς κάτωθι ναυπηγικὰς χώρας, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰς παρατηρηθεῖσας αὐξομειώσεις, ἔνωντι τοῦ α'. τριμήνου:

ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός	Διαφορά	ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός	Διαφορά
Ιαπωνία	1.255.563	-202.228	Νορβηγία	305.810	-9.936
Γερμανία	1.100.064	+ 41.995	'Ισπανία	262.696	-14.074
Ιταλία	901.655	+ 17.312	Δανία	234.149	-1.490
Ην. Πολιτείαι	840.688	+ 43.192	Πολωνία	196.000	+ 27.523
Όλλανδία	724.864	+ 29.500	Γιουγκοσλαβία	192.415	+ 50.127
Σουηδία	623.040	+ 59.481	Φιλλανδία	182.773	-19.071
Γαλλία	561.342	+ 4.296	Βέλγιον	152.089	-783

"Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι τὰ ἀγγελικὰ ναυπηγεῖα εἰχον ἀνά χερας παραγγελίας διά σκαφη συνολικῆς χωρητικότητος 5.970.000 τόν. γκρός, ἐναντὶ ἀντιστοιχου αριθμοῦ 6.952.000 τόν. γκρός εἰς τὸ τέλος Ἰουνίου τοῦ 1957. Ἐξ ἀλλού ἀπό τὴν εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ναυπηγουμένην χωρητικότητα, τὰ δεξαμενόπλοια ἀντέπροσωπευτοῦ με 285 σκάφη, 4.147.985 τόννων γκρός. Οὕτω, αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις εἰς τὸ τέλος Ἰουνίου τόννων γκρός. Οὕτω, αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις εἰς τὸ τέλος Ἰουνίου τόννων γκρός. Εἶτα — ἔξαιρεση τῆς Ρωσίας καὶ Κίνας, διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἑργασίας τῶν ὄποιων δὲν ὑπῆρχον συγκεκριμέναι πληροφορίαι ἐξ ὑπευθύνων πηγῶν — ἐκάλυπτον 1651 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 10.133.497 τόννων γκρός.

Αἱ χώραι δια λογαριασμὸν τῶν ὄποιων πρωρίζοντο αἱ περισσότεραι ναυπηγησεις, ἥσαν ἡ Λιβερία μὲ 1.135.832 τ. γκρός, ἡ Νορβηγία μὲ 765.000 τ. καὶ ὁ Παναμᾶς μὲ 511.660 τ. γκρός. Τούναντίον, αἱ χώραι αἵτινες προσθέτουν τὸ μεγαλύτερον τονᾶς εἰς τοὺς στόλους τῶν, ἥσαν ἡ Ἀγγλία μὲ 2.265.200 τ., ἡ Λιβερία μὲ 1.135.832 τ., ἡ Νορβηγία μὲ 1.069.266 τόν., αἱ Ἡνωμέναι Πολίτεαι μὲ 537.638 τ., ἡ Γερμανία μὲ 515.220 τ., ὁ Παναμᾶς μὲ 511.669 τ., ἡ Γαλλία μὲ 499.207 τ., ἡ Ἰταλία μὲ 465.251 τ., ἡ Όλλανδία μὲ 429.169 τ., ἡ Ἰαπωνία μὲ 425.405 τ. καὶ ἡ Σουηδία μὲ 385.143 τ. γκρός. Ἀφ' ἑτέρου, τὰ ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγούμενα δεξαμενόπλοια ἀνηρχόντο εἰς 359, συνολικῆς χωρητικότητος 5.257.975 τ. γκρός, ἐξ αὐτῶν δὲ 35 σκάφη, 833.831 τ. γκρός πρωρίζοντο διὰ τὴν Λιβερίαν καὶ 17, χωρητικότητος 405.640. τόν. γκρός, διὰ τὸν Παναμᾶν.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΝΕΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Σιλὸ καὶ ἔγκαταστάσεις ψυγείων ἀποτελοῦν τὰ χαρακτηριστικώτερα σημεῖα τῆς πρώτης φάσεως τῶν ἔργων εἰς τὸν νέον λιμένα του Χαϊντάρπασσον, διστὶς μαζὶ μὲ τὸν νέον λιμένα τοῦ Σαλί-παζάρι προσώρισται νὰ παίξουν σημαντικὸν ρόλον εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Τουρκίας. Ὁ παλαιός λιμὴν τοῦ Χαϊντάρ-πασσα (ἐπὶ τῆς ἀστικῆς ἀκτῆς τῆς Κωνσταντινούπολεως) κατασκευασθεὶς πρὸ 60 ἑτῶν καὶ τεθεὶς εἰς λειτουργίαν τὸ 1902, τὸ πολὺ ἀδόβης, ὥστε νὰ προσφέρεται εἰς τὰ σύγχρονα μεγάλα σκάφη τὰ ἑκεὶ καταπλέοντα. Τὰ ὑπὸ συμπλήρωσιν ἔργα θὰ αὔξησον τὴν ικανότητα τοῦ λιμένος ἀπὸ 600.000 τόν. εἰς διακίνησιν 1.900.000 τόν. ἐμπορευμάτων ἀποτελούμενων. Τὸ πρόγραμμα τῶν ἔργων προβλέπει ἔξωτερικὸν κυματοθραύστην μήκους 3000 ποδῶν, προκυμαίαν μήκους 4160 ποδῶν, τρεις μεγάλας λιμενιαποθήκας καὶ 9 γερανούς, ἐνα δυναμικότητος 25 τόννων καὶ ὅκτω ἀνψωτικῆς ικανότητος 3 τόννων.

Ἀπὸ τὸν κυματοθραύστην ἔχει ἡδη συμπληρωθῆ μήκος 2500 ποδῶν καὶ ἀπὸ τὴν προκυμαίαν μήκος 2100 ποδῶν. Μεγάλη θαλασσία περιοχὴ κατελήφθη ἀπὸ τὴν ἀποβάθραν, ἐπὶ τῆς διστὶς εὐρίσκεται τὸ νέον σιλὸ καὶ μέρος τῶν λοιπῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων. Μόνον διὰ τὸν κυματοθραύστην ἔχρησιμοποιήθησαν μέχρι τούς 500.000 τ. λίθων. Τὸ σιλὸ εἰναι τὸ μεγαλύτερον ἐν Τουρκίᾳ, μὲ δυναμικότητα ἐναποθηκεύσεως 34.500 τ. σίτου καὶ δυναμικότητα ἐκφορτώσεως 400 τόνων ὥρισιών, ἐκόστισε δὲ 870.000 λιρῶν. Αἱ ἔγκαταστάσεις ψυγείων καὶ τὸ ἀνεγερθὲν ἔργοστάσιον παγοποιίας ἔστοιχαν περὶ τὰ 4.370.000 λιρῶν ἀγγελιῶν καὶ προσφέρουν ἀπασχόλησιν εἰς 1500 ἐργάτας. Ὁ λιμὴν εὐρίσκεται πρὸ τοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ τοῦ Χαϊντάρ-πασσα, διστὶς ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἀφετηρίαν πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις τῆς τουρκικῆς ἐνδοχώρας καὶ τῆς Μέσους Ἀνατολῆς.

Ἀφ' ἑτέρου ὃ νέος λιμὴν Σαλί-παζάρι εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀκτῆς τοῦ Βοσπόρου καὶ ἐνα διστάσιο μῆκος 6.000.000 ἀγγελιῶν λιρῶν. Ἡ ἀνάπτυξις τῶν δύο αὐτῶν λιμένων κατέστη δυνατή, χάρις εἰς δάνειον παραχωρήθεν ἀπὸ τὴν Διεθνῆ Τράπεζαν Ἀνασυγχρότησες. Σημειώτεον, ὅτι πέραν τῶν ἀνωτέρω βελτιώσεων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως, ἔπειτα λιμενικά ἔργα συνεχίζονται ἀπὸ καιροῦ εἰς διασφόρους τουρκικούς λιμένας της Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ Αιγαίου. Ἡ κατασκευὴ, λ. χ. τοῦ νέου λιμένος τῆς Σαμψιούντος ἥρχισε τὸ 1953 καὶ προβλέπεται νὰ συμπληρωθῇ τὸ 1959, ὅποτε σημαντικῶς θὰ διευκολύνθων αἱ ἑκεῖθεν πορθώσεις καπιτῶν καὶ φουτουκίων. Τρεις ὄλλοι λιμένες εἰς τὴν Μαύρην Θαλάσσαν, οἱ τοῦ Ἐρεγκλί, Ζογκουλδάκι καὶ Τραπεζούντος εὐρίσκονται ἐλειτουργίας καὶ τέταρτος εἶναι ὑπὸ κατασκευῆν.

Εἰς τὴν Νότιον Τουρκίαν, αἱ ἔργασίαι βελτιώσεως τοῦ λιμένος τῆς Μεροΐνας ἥρχισαν τὸ 1954 καὶ πρόκειται νὰ κοστίσουν 18.000.000 λιρῶν, προορίζονται δὲ νὰ διευκολύνουν τὰς ἑξαγωγὰς βάμβακος ἀπὸ τὴν γειτονεύσουσαν μὲ τὰ "Ἄδανα περιοχήν. Νέαι ἐπίστης ἔγκαταστάσεις ἔχουν πραγματοποιήθη ἀπὸ τὸν 1956 εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρέας, μὲ κόστος 1.800.000 λιρῶν, δὲ λιμὴν ούτον πρόκειται ἔτι περισσότερον νὰ ἐπεκταθῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Τέλος. Ἡ κατασκευὴ τοῦ λιμένος Ἀλσαντζάκ (παρὰ τὴν Σμύρνην), ηπίτης ἥρχισε τὸ 1954, πρόκειται νὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς τοῦ 1959, ἀντὶ διάποντος 5.600.000 λιρῶν.

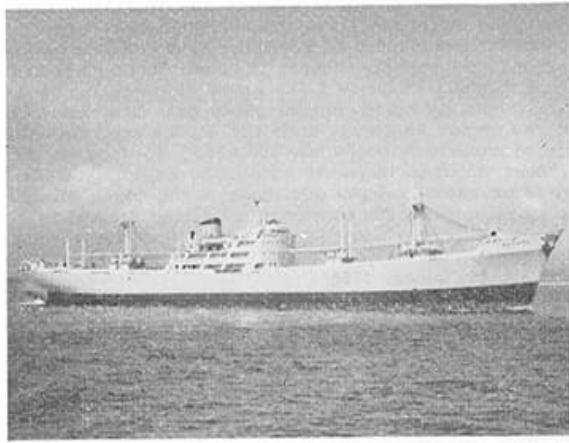
ΟΙ ΤΟΥΡΚΟΙ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΠΛΟΙΑ

Τουρκική ἀποστολὴ τῆς «Ναυτικῆς Τραπέζης» εὐρισκομένη ἀπὸ τίνος εἰς Ἀγγλίαν πρὸς ἀγοράν μεταχειρισμένων φορτηγῶν πλοίων, ἡγόρασεν ἡδη ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς, τὰ ἀγγελικὰ σκάφη «Hellencrest» 5194 τ. γκρός ἡ 9200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941 καὶ «Junecrest» 6946 τ. γκρός ἡ 9960 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942. Τὸ πρῶτον, δῆμερον ἀργεῖ εἰς Χόλυκεντ ἀπὸ τῆς 18ης Μαρτίου τρ. ἔτους, παρελήφθη πρὸ ἡμέρων, ὑψώσει την τουρκικὴ σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Σογκούλντάκ», ἐνώ το δεύτερον τελεῖ ἡδη ὑπὸ παραλαβῆν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, δῆμο παραμένειν ἐν παροπλισμῷ ἀπὸ τῆς 30ης Μαρτίου ἐ. Ἑ. Ἡ αὐτὴ τουρκικὴ ἐπιτροπὴ διαπραγματεύεται τὴν ἀγοράν καὶ ἑτέρων σκαφῶν, νεωτέρας πως ἡλικίας, προκειμένου ταῦτα ν' ἀντικαταστήσουν ἀριθμόν τινα πεπλαταιμένων τουρκικῶν φορτηγῶν, ἀινα τὰ πλαθηθοῦν πρὸς διάλυσιν.

MARINE PAINTS
ICI



M.V. LONDON PRESTIGE
Owners. London & Overseas Freighters Ltd.



M.V. STAMOS
Managed by Fafalios Ltd.



M.V. PEGASUS
Managed by Rethymnis & Kulukundis Ltd.

LINALUX AND DULUX
MARINE PAINTS
IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.
PAINTS DIVISION,
SLOUGH BUCKS, ENGLAND.

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-6558
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ 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

Ναυτιλιακαί Εἰδήσεις

ΠΑΝΤΟΤΕ ΚΑΛΟΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ!

Πρόξ τὸν κ. Ἐλευθερίου, τὸν γνωστὸν δύμογενη ναυτικὸν πράκτορα τοῦ Μοντεβίδεο τῆς Οὐρουγουάης, ἀπεστάλη ἡ κάτωθι ἐπιστολὴ, ἔξαιρουσα πρᾶξιν τοῦ πληρώματος τοῦ ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀσπασία Νομικοῦ»:

Ἄξιότιμε Κύριε Έλευθερίου,

Εἰς ὑμᾶς, ὡς πράκτορεύοντα τὸ ἑλληνικὸν δεξαμενοπλοίον «Ἀσπασία Νομικοῦ», θὰ θίεται, διὰ τῆς παρούσης μου, νὰ ἐκφράσω τὰ συγχαρητήρια μου, ἵνα διαβιβάσσετε ταῦτα εἰς τὸν Πλοιαρχὸν κ. Ἰωάννην Πλειδῶν, τοὺς ἀδιωματικούς καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου, διὰ μιαν εὐγενικὴν πρᾶξιν τῶν, κατὰ τὴν ἑδῶ παραμονὴν τῶν.

Ὦς ἐπληροφορήθην, εὐθὺς ὡς ἔμαθαν κατὰ τὴν ἑδῶ ἄφιξιν τῶν, τὴν 24ην τρ., διὰ ὁ γνωστὸς τῶν ἀποροῦ Ιμπραήμ Δαούτ εὐρισκετο ἀθενῆν τῆς τὸ ἐνταῦθα Δημοσίου Νοσοκομείου Hospital Maciel, ἐνήργυπον ὅραν πρὸς ἐνίσχυσιν του, στερηθέντες, τοιως, καὶ αὐτὰς τῆς μπύρας, τὴν ὥποιαν θὰ ἔπιναν κατὰ τὴν ἔξιδόν των, συγκεντρώσαντες οὐτῷ τὸ οπιμακτικὸν ποόν τῶν 300 πέσσος. Τὸ γεγονός, διὰ ὁ Ιμπραήμ Δαούτ τυχάνει τουρκικῆς καταγωγῆς καταδεικνύει ἐτί περισσότερον τὸ μεγαλεῖον καὶ τὴν φιλανθρωπίαν τῆς φυσῆς τοῦ Ἑλλήνος ναυτικοῦ, ἀνεξαρτήτως ἑθνικότητος ἢ φυλετικῆς διαφορᾶς.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΡΩΜΑΝΟΣ

Μοντεδίνεο, 26 Ιουνίου 1958

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΤΙΚΟΝ

Ύπο τῶν Υπουργείων Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, κατητρίσθησαν αἱ κοινοὶ ἀποφάσεις διὰ τὴν νηολόγουν βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687)1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων, ἔξωτερικοῦ τῶν κάτωθι πλοίων: 1) Τοῦ νεοτεύκτου δηζελοπλοίου φορτηγοῦ «North Marchioness» 8.640 κόρων ὀλίκης χωρητικότητος περίπου τῆς Puerto Real Compania Naviera S.A. Panamæ» ἐκπρόσωπουμενῆς ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Ἐμίρη.

Τοῦ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου «Sunwalt» ὀλίκης χωρητικότητος 5673 κόρων, ναυπηγήσεως τοῦ 1937 τῆς «Nigean Shipping Co. S.A. Panamæ» ἐκπρόσωπουμενῆς ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Χανδρῆ. Εἰς τὸ σάκος θὰ δοθῇ τὸ διάτημα τοῦ Ν. Δ. 2687)1953.

— Εἰς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ὑπεδήμητη αἴτησης διὰ τὴν νηολόγουν, βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687)1953, τοῦ ναυπηγουμενοῦ εἰς τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε φορτηγοῦ «Προφήτης Ἡλίας» 12.500 τόν. d.w. 8.200 τόν. γκρός, τῶν κ. κ. Ἀ)φῶν Λώ. Τὸ σκάφος προθλέπεται νὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Ὁκτώβριον.

ΛΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΙΣ

Δύο δεξαμενόπλοια τῶν 65 χιλ. τόν. ἔχουν παραγγελθεῖ διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρῶν τοῦ Ὀμίλου Νιάρχου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χοδαλτοσέρκε τοῦ Κιέλου. Φέρουν τὸν ἀριθμὸν 1102 καὶ 1103. Δύναμις μηχανῶν ἀτμοστροβίλων 19.000 πτπων.

— Μία τριποτοίησις συμβολαίων ἀνεκοινώθη, ἀναφορικῶν μὲ τὰ πρὸ καιροῦ παραγγελθέντα εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα Ντέ Σέλντε δύο τάνκερ τῶν 32.000 τόνων d.w. ἔκαστον, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Lόντον καὶ Ὀθερστή» (ἔλεγχομένης, ὡς γνωστῶν, παρὰ τοῦ κ. Β. Μαυρολέοντος). Οἱ ἀρχικοὶ προβλεπόμενοι διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν ἀτμοστροβίλων, θὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ μηχανῶν ντζελέν εννεακυλίνδρων, τοῦ νεωτέρου τύπου Σούλτζερ, μὲ ὑπερφόρτισιν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ
· Απὸ τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα Κόκκουμ'ς καθειλκύσθη τὴν 9ην Ἰουλίου τὸ φορτηγὸν ἔηρού φορτίου χώμα (bulk-carrier) «Γουόρλινγκ-επάρερ» 14.300 τ. γκρός, ἡ 20.000 τόνων d.w., ἀνήκεν εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Easton Corp.», παραφαδά τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Πρόκειται περὶ τοῦ δευτέρου ἐκ μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν σκάφων πρὸς τὰ δύο πρώτα («Αἴλαντ Σκίππερ» καὶ «Αἴλαντ Εντζήνιερ») 10.020 τόνων γκρός ἡ 14.800 τόνων d.w.

— Τὴν 12 Ἰουλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα Βιγκ (τοῦ Καπέλλε) καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Αντ. Γ. Παπαδάκη καθειλκύσθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τὸ φορτηγὸν «Νόρθ Μαρτσιόνες» 12.500 τ. d.w. Τοῦτο εἶναι τὸ δεύτερον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν σκάφων παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ κ. Παπαδάκη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καὶ ἐκ τῶν ὅποιων τὸ πρώτον ἡ τὸ «Νόρθ Ντάτσες», ὑπὸ ἐλληνικὴν καὶ αὐτὸ τεθὲν σημαίαν. Μετὰ τὴν καθέλκυσιν, ἐτέθη ἐπὶ τῆς γαυπηγικῆς κλίνης ἡ τρόπις τοῦ τρίτου σκάφους, ἡπέρ 8.000 τόνων d.w.

— «Ἐξ ὅλου ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα Φέρνες καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Λόντον καὶ Ὀθερστή Τάνκερ, Λτδ» (δισεχειρίστης δ. κ. Β. Μαυρολέοντος) καθειλκύσθη τὴν 17ην Ἰουλίου, ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, τὸ δεξαμενόπλοιον «Οθερστή Εξπλόρερ» 16.200 τόν. γκρός ἡ 24.000 τόνων d.w.

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ Χίων ἐφοπλιστῶν ἀγγλικὸν λίμπερτο «La Toscana» 7249 τ. γκρός (τοῦ 1944), παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας, μετωνυμάσθη «Αγέλικ Φόρες» καὶ ἐνεγράφεις τῆς δύναμιν τῆς νέας ἑταῖρίας εἰωδόδοχας.

— Τὸ μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγόν «Eoligry» 564 τ. γκρός (τοῦ 1919), παραληφθὲν παρὰ Ελλήνων, παραληφθὲν εἰς Σάρπαμποργκ, ὑψώσας τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Πόρνης».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγόν «La Laguna» 5795 τ. γκρός (τοῦ 1936), παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ, θὰ ὄνομασθη «Αχαϊός» καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

— Επίσης, τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Τσαβλίρη ἀγγλικὸν φορτηγόν «Sunwalt» 5673 τ. γκρός (τοῦ 1937) παραληφθὲν εἰς Βενετίαν, ἐφθασεν εἰς Πειραιά. Θὰ μετωνυμάσθη «Ανδρέας Τσαβλίρης» καὶ θὰ ὄψωστη τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ παληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Δημήτριος Δ. Σ.» 6837 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραδοθὲν εἰς Ρότερνταμ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του, μετωνυμάσθη «Wishford» καὶ ἐτέθη ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ Ελλήνων ἀγγλικῶν συμφερόντων ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Maurice George» (ex «Pion») 7263 τόν. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα μεωνομάσθη «Πισσίφικ Κέρριε». Ή ἀστερόσεστη διετηρήθη.

— Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τὸ φορτηγόν «Κίγκ Μίνως» 10.000 τόν. γκρός, τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ καὶ ἀπέλευσε τὴν 18ην Ἰουλίου ἐπὶ Δουγκέρκης δι' Ηνωμένας Πολιτείας, ἐκτελοῦν τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον.

— Επίσης ἀπὸ τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκίεσεν καὶ Τζόνενς παρελήφθη, μετὰ ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ φορτηγόν τοῦ κ. Γ.Μ. Λιβανού «Αἴλαντ Εντζήνιερ» 10020 τόν. γκρός, τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ καὶ ἀπέλευσε τὴν 18ην τοῦ 1951 τὸν Νιάρχον Ναύπλιον.

— Τὸ παληθὲν εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Ελευθερία» 8225 τόν. γκρός (τοῦ 1955) παραδοθὲν ἐπὲ Πειραιεῖ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του, μετωνυμάσθη «Tontine» καὶ ὑψώσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Μικρὸν νορβηγικὸν σκάφος ἀγορασθὲν παρὰ Ελλήνων παρελήφθη εἰς «Οσλο», διό την Ἐλληνικὴν σημαίαν, μετωνυμάσθη «Χαρά» καὶ ἀπέλευσε διὰ Πειραιά.

— Τὸ παληθὲν εἰς «Ελληνας» ἐφοπλιστὰς λίμπερτο τοῦ κ. Νιάρχου «Γουόρλινγκ Λόρ» 7255 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς Μπρούζ μετωνυμάσθη «Καλή Λ.». Ή λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ν. I. Νομικοῦ καὶ Σία φορτηγόν «Βασιλίης» 1881 τόν. γκρός (τοῦ 1911), διότε παρελήφθη εἰς Πειραιά καὶ μετωνυμάσθη «Οία», ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΟΝ

Παρὰ τοῦ κ. Αλ. Τσαβλίρη ἡγορασθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Sun-

TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

GEORGE CARRAS, INC.

17, STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.
CABLES: CARRASBRO

FOR ALL PORTS OF: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

αλτ. 5673 τ. γκρός, 9200 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1937. Τιμή δέν εγγύδοθη.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Μιχαήλ Ζ.» 7210 τόν. γκρός ἡ 11.381 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937 ἡγοράσθη παρ' ἔτέρων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ τιμῆς 900.000 δολαρίων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς χρονοναυλώσεώς του.

—Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανὸν λίμπερτος «Πίτσα Χ.» 7205 τόν. γκρός ἡ 10.970 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ἡλία Κουλουκούντη ἀντὶ τιμῆς 300.000 δολαρίων, μὲ παρασλαβὴν τὸν προσεχῆ ὄκτωβριον.

—Τὸ ἀνήκον εἰς ἑταῖρον ἀμερικανικῶν συμφερόντων λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «R. L. Shipman» 7096 τόν. γκρός ἡ 11.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, μὲ σερδεύ τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης. Τιμὴ δέν εγγύδοθη.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν μας «Μόνικα» 3123 τόν. γκρός ἡ 1918 ἐπωλήθη εἰς Δανοὺς διαλυτάς καὶ παρεδόθη πρὸ ἐδομάδος εἰς τὴν Κοτεγχαγόνην.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν μας «Λένικο» 3658 τόν. γκρός ἡ 6500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Ποντικοῦ ἀντὶ τιμῆς 37.500 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς τὸ Ρόπτερντανη.

—Τὸ φίλανδικὸν φορτηγὸν «Mariannette» 4012 τ. γκρός, 6500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἀγορασθὲν παρὰ παναμαϊκῆς ἑταῖρίας καλυπτούσας Ἑλληνικὰ συμφέροντα καὶ παραλόφθεν εἰς τὸ Ἐλσίκι, μετωνόμασθη «Δημητράκης» καὶ ὑψώσε τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

—Τὸ ὑπὸ ἀγγλικῆν σημαίαν φορτηγὸν μας «Arkyomptum» (εχ. «Καπετάν Χιώτης») 9315 τ. γκρός ἡ 13.500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 685.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶχε καθελκυσθῆ τὴν 26ην Αὐγούστου π. ἔ. ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπερντάιλαντ καὶ εἰνὶ ἐφωδιασμένον διά τὴν πρώσων του μὲ ἔξακτονδρον μπαχανήν «B. καὶ W.», κατασκευῆς Κινκέιντ καὶ δυνάμεως 5800 πόπων, καταστάσικουσαν φιούελ δῖλ.

—Τὸ ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Lumber Carrier» 7247 τόν. γκρός, 10.807 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη, παρὰ τοῦ κ. Φασούλη, ἀντὶ τιμῆς 415.000 δολαρίων.

—Ἡγοράσθησαν ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων καὶ ἀντὶ τιμῆς 145.000 λιρῶν ἔκαστον τὰ ὀλλανδικὰ λίμπερτος «Aleyone» 7275 τόν. γκρός ἡ 10.360 τόνων d.w. (τοῦ 1944) καὶ «Alderamin» 7269 τόν. γκρός ἡ 10.507 τόν. d.w. (τοῦ 1943).

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκῆν σημαίαν λίμπερτο «Παναγία» 7233 τ. γκρός ἡ 10.760 τόνων d.w. (τοῦ 1944) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Σαπφώ» εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐπίσης Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖρον «Σέρες», ἀντὶ τιμῆς 400.000 δολαρίων, μὲ πληρωμὴν 300.000 δολ. τοῖς μετρητοῖς καὶ τοῦ ὑπολοίπου ἐντὸς δώδεκα μηνῶν.

ΗΚΥΡΩΘΗΣΑΝ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ-ΜΑΜΜΟΥΤ

‘Ο ἀμερικανικὸς Νηογνώμων ἀναφέρει εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχός του, διὰ τὰ δύο ἐναπομείναντα ὑπὸ παραγγελίων δεξαμενόπλοιον τῶν 106.000 τόνων d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέλεμ (Κουίνση) ἡκυρώθησαν. ‘Ησαν ταῦτα τὸ ὑπὸ ἀριθ. 1681, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Βίκτορος Κέρριερς, ‘Ινκ» (τοῦ κ. ‘Ωνάστη) καὶ τὸ ὑπὸ ἀριθ. 1679, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Μονχάτταν Τάνκερ Κόμπαν» (τοῦ κ. Νιάρχου). Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχ. ἔτους δ. κ. ‘Ωνάστης ἡ κύρωσην ἐπίσης τῆς παραγγελίαν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 106.000 τ. d.w. (ἀριθ. 1670) διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Γκολντενόζα» (τοῦ Παναμᾶ). Τὸ ἐλόγω σκάφος πρωρῷζετο διὰ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Τὰ τρία ταῦτα τάνκερ - μαμμούθ εἶχον παραγγελθῆ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1956, ἐπρόκειτο δὲ νὰ ἔχουν μῆκος 895 ποδῶν καὶ δύναμιν μπαχανῶν 43.000 πόπων.

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΔΙΑ ΤΩΝ ΧΡΟΝΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ

Πρὸς ἐπίλυσιν τῆς προκυψάσσης ἀντιδικίας, μεταξὺ τῶν ναυπηγείων Χάμιλτον καὶ τοῦ κ. Στρατῆ Ανδρεάδη, λόγω τῆς μακρᾶς καθυστερήσεως περὶ τὴν παράδοσιν ἐνὸς τάνκερ, ὥρισθη πάρα τῶν σκωτικῶν δικαστηρίων ἐπιδιαιτήση ὁ πρύτανης τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Γλασκώνης.

Διαιτηταὶ εἶχον διοισθῆ ἀπὸ μέρους μὲν τοῦ πλοιοκτήτου δ. κ. Τάσος Λώς, ἀπὸ μέρους δὲ τῶν ναυπηγῶν δ. κ. Στόλκς τοῦ Κάρδιφ. ‘Η προσφυγή

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Τὸ κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουνκέρκης δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Κίγκ Μίνως» τόνων d.w. 14.800, ταχύτητος 17,5 μιλλίων τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ. Πρόκειται περὶ τοῦ ὥραιοτέροις καὶ ταχυτέρου φορτηγοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Αριστερὰ ἡ ἀνάδοχος τοῦ σκάφους κ. Ζωναρά θυγάτηρ τοῦ κ. Νομικοῦ καὶ παρ' αὐτὴν ὁ ‘Ἐλλην ἐν Παρισίοις πρεσβευτής.

εἰς τὸν ἐπιδιαιτητὴν κατέστη ἀναγκαῖα, διότι οἱ διαιτηταὶ δὲν κατέληξαν εἰς συμφωνίαν.

ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

‘Απὸ τὰ συγκεντρωθέντα στοιχεῖα ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προκύπτει, διτὶ, κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον 1958, εἰργάσθησαν ἐπὶ 196 Ἑλληνικῶν φορτηγῶν 5018 ναυτικοὶ, ἐπὶ 33 πιβατηγῶν, ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν καὶ ὑπερωκεανῶν 2080, ἐπὶ 2760 πλοιαρίων καὶ πλοιῶν μέχρι 30 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 5995 καὶ ἐπὶ 324 μότορπτς, πετρελαιοκινήτων - ιστιοφόρων σηματολογημένων 4520 ‘Ἐλληνες ναυτικοί, ἢτοι συνολικῶς κατὰ τὸν ὃς ἀνά μηνα εἰργάσθησαν ἐπὶ παντὸς εἰδοῦς ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν πλοίων 17.613 ‘Ἐλληνες ναυτικοί.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα εἰργάσθησαν ἐπὶ 749 φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ ἔναν σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων, 15.419 ‘Ἐλληνες ναυτικοί. Τέλος, ἐπὶ ἔνδον ὑπερωκεανού ὑπὸ ἔναν σημαίαν, εἰργάσθησαν 350 ‘Ἐλληνες ναυτικοί. ‘Ητοι, συνολικῶς ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ Ἑλληνικῶν συμφερόντων τοιούτων ὑπὸ ἔναν σημαίας, εἰργάσθησαν 33.382 ‘Ἐλληνες ναυτεργάται.

Εἰς τοὺς ἐργασθέντας, ὡς ἀνωτέρω, ναυτικοὺς κατεβλήθησαν, ὡς ἀμοιβαὶ διὰ τὸν μῆνα Ιούνιον, 2.875.348 δραχμαὶ εἰς τοὺς ἀμειδομένους εἰς δραχμάς καὶ λίραι ‘Αγγλίας 298.883 εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ 902.546 εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔναν σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων καὶ ἀμειδομένους εἰς ἔναν συνέλλαγμα.

Οἱ ἐργασθέντες ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ ἔναν σημαίας ‘Ἐλληνες ναυτικοί κατενέμονται, κατὰ τὴν κατηγορίας, ὡς ἀκολούθως: Πλοιάρχοι 194, ὑποπλοίαρχοι 699, ἀνθυποπλοίαρχοι 736, δόκιμοι πλοιάρχοι 94, μηχανικοί α' τάξεως 729, μηχανικοί β' 672, μηχανικοί γ' 880, δόκιμοι μηχανικοί 219, ραδιοτηλεγραφῆται 653, ναύκληροι 749, ναῦται 4.452, ναυτόπαιδες 53, ἀρχιθερμασταὶ 751, θερμασταὶ 2.316, καθαριστοῖ 8, λιπανταὶ 729, μάγειροι 733, θαλαμηπόλοι 134 καὶ δοιθοὶ θαλαμηπόλων 83.

ΑΙ ΛΣΦΛΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ διαφρεύσαν δεύτερον δευτέρου δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ιούλιον ὑπεργράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πληρώματος ἀτμοπλοίου ὑπὸ ἔναν σημαίαν Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου ‘Καπετάν Μανώλης’ ὑπὸ σημαίαν Λιθανού τόνων γκρός 2.407, διπερ ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύαγ. Πλατῆ ησφαλίσθη ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1958.

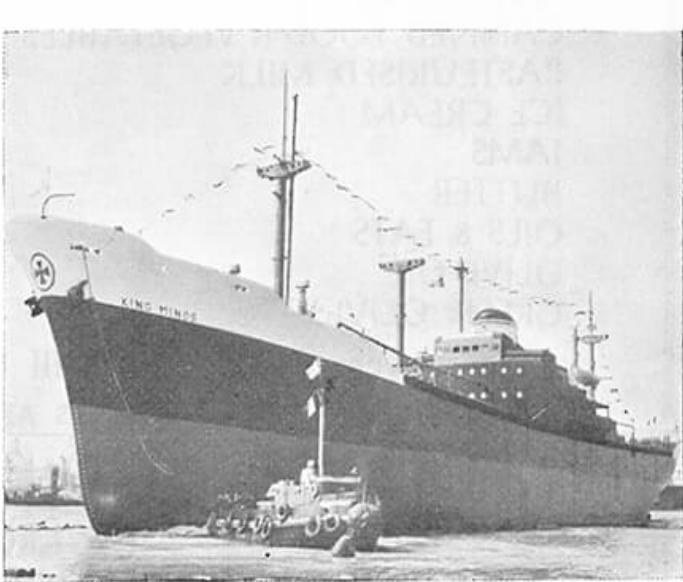
Οὕτω τὸ σύναρον τῶν ὑπὸ ἔναν σημαίας πλοίων, Ἑλληνικῶν συμφερόντων τῶν δόποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχονται εἰς 585, τόνων γκρός 5.379.255.

ΤΟ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΟΝ ‘ΚΟΣΜΙΚ’

‘Ἐκ Νέας Υόρκης μεταδίθεται, διτὶ αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ μεταλλοφόρου ‘Κόσμικου’ 30.332 τ. γκρός, θά στοιχίουσιν μεταξὺ 1 ἔως 1.5 ἑκατομμύριων δολαρίων. Τὸ σκάφος παρέμεινε προσηργαμένον ἐπὶ ὑφάλου ἐπὶ ἔννεα ἡμέρας, πρὶν ἡ κατόρθωσον τὰ ρυμουλκά τῆς ‘Φασουντέσιον’ — εἰς τὸ μεγαλύτερον μέχρι τούδε ἀναληφθεῖν παρ’ αὐτῶν ἔργον — νὰ τὸ ἀνελκυσθούσην. Τὸ ‘Κόσμικο’ κατέπλευσε τὴν 13ην Ιουλίου εἰς τὸ Χάλιφας περὶ ἐπιθεώρησην καὶ ἀνεβοδισμὸν εἰς καύσιμα, τὴν δὲ ἐπομένην ἀνέχωρησε διὰ Βαλτιμόρην συνοδευμένον παρὰ ναυαγοσωστικοῦ ‘Ο. Εἰς Χάλιφας δεξαμενισμὸς του δὲν ἤταν μυατός, διότι τὸ σκάφος ἔχει πλάτος μεγαλύτερον τῶν 100 ποδῶν. ‘Οταν προστράξεν, ἔφερε φορτίον 45.000 μεταλλευμάτων, παρέστη δὲ ἀνάγκη, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνελκύσεως του, νὰ οιφθούν εἰς τὴν θάλασσαν 14.000 τ. φορτίου.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΛΗΛΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Γενούμενων ἀρχαιρεσιῶν διὰ τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ ‘Αληλασφαλίστικου Συνεταιρισμού Πλοιοκτητῶν Πειραιών καὶ Νήσων, ἔξελεγησαν οἱ κάτωθι: Πρόεδρος Θεμ., Σταφυλοπάτης, ἀντιπρόεδρος ‘Ιωάν. Τοπάλης, γεν. γραμματεὺς ‘Ιωάν., Παράσχος, ταμίας Σταύρος ‘Ελευθεριάδης καὶ μέλη: ‘Αν. Γαϊανθρ., ‘Εταιρ., ‘Μιχαήλινός’, Χρ. Μ. Σαρλής καὶ Σία, Ναυπηγικαζίονες ‘Ολισσίποιο’ Α. Ε., ‘Υδροδοτική Α.Ε., ‘Αρκούλη.



δριού.

Γαϊάνθρακες από το Νιούκαστλ της Αύστρολίας διά Κορέαν ἐπληρώνοντο 32)—φίο ἐντρίμενος (Άγγουστον). Τοννάς ξέρτεται και διά τούς ἐπομένους μῆνας. Ζάχαρις από Μακαΐδη δι' 'Αγγίλων εἰς τὸν γωνιστὸν ναύλον τὸν 77) (Άγγουστον). Διαταγαὶ σιτηρῶν ἀπό τὴν Αὔστραλιαν ἐκυκλοφόρουν, ὅλα ναυλώσεις δὲν ἔγνωσθεν. 'Από τὸ Κόντινεντ διὰ γαϊάνθρακος (Πολωνίαν) διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 22)—Αὔγουστον. Μεταλλέυματα από 'Αλεξανδρέαταν διὰ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 3.80 φίο (Άγγουστον).

Τὰ τάμπατάρτερα μὲ ἀρκετὴν κίνησιν. Τὸ «Κίγκ Θρεζένς» — δηξελοκίντον — ἐπληρώθη ἀπό Κινέζους ναυλωτάς δι' ἐξ ἑως ἑννέα μῆνας ἀπό Αὔγουστον/Σεπτέμβριον λίρας 'Αγγίλιας 11.000 μηνιαίων. Οἱ αὐτοὶ ναυλωταὶ ἐπληρώσαν ἕπερν σκάφος δηζελοκίντον 17)3 ασθ. διὰ δύοδεκα μῆνας. Διὰ 2—3 μῆνας σκάφος μὲ καύτην πετρέλαιον ἐπληρώθη 17)3 καὶ σκάφος 15 χιλ. τόν. (16 μιλ., 22 τ. φιούσε διῆ) διὰ κυκλικὸν ταξιδίου ἀπό Χιλῆν εἰς Β. Αμερικήν, μὲ παράδοσιν Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 2.85.

* * *

Πληροφορούμεθα, ὅτι αἱ ἑταῖραι τῆς Κόνφερανς ὑπεδίθασαν τοὺς ναύλους διὰ σταφύλια ἀπό τὸ 'Ηράκλειον τῆς Κρήτης εἰς 13 δολ. τὸν τόνον (11—2 δολ.) ἐναντὶ τῶν 22 καὶ πλέον περισσιῶν. 'Ο φόδος τῶν ἀστυστάτων ὑπέχρεως τὰς τακτικὰς γραμμὰς νὰ δεχθῶν τὸν χαμηλὸν ναύλον, μὲ τὸν ὄπιον καὶ συνεφάνησαν ὅλοι οἱ ἔχαγωγεις.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Η εἰσοδος τῆς «Σέλλα» εἰς τὴν ἀγοράν μετὸ μακράν ὄποισιν, ἔτους πλέον, τὴν ἐκπληγὴν προκάλεσεν. 'Η ἐπόνδος ἐπίσης εἰς τὴν ὑπέρπειαν μερικῶν ἐκ τῶν παρωπλισμῶν σκαφῶν της καὶ ἡ διατογὴ ἐπιταγχύνευσαν τὰν ταξιδίων τῶν σκαφῶν τῆς ἀνέπτερων τὰς ἐπίδιας περὶ ἀναδίστασις τῆς ἀγορᾶς. Ναῦλοι, πρόγυματι, ἐπληρώθησαν ὑψηλότεροι, χωρὶς ὄμια καὶ νὰ διατηρηθοῦν, εἰς τὰ κλεισθεντὰ σκάφη. 'Ἐπιτρέποντο τοῦ 35 % κάτω τῆς Κλίμακος ἀπό τὸν Περσικὸν Κόπον δι' ὀκάθαρτα φορτία, δηλαδὴ 20 % περισσότερον τῶν προγομένων ναυλώσεων. Τὸν αὐτὸν ναύλον ἐπληρώσαν καὶ 'Ισπανοὶ ναυλωταὶ («Κίγκ Πληρέων»). 'Η ἀμερικανικὴ στρατιωτικὴ ὑπέρπεια ἔξηπτος τὴν ναυλώσιν ἔξιν πλοίων, μὲ παράδοσιν ἑνὸς 150-μέρουν δι' ἀπλὰ ταξιδίων Καραϊβικῆς—Νόρδερν Ρέιντζ καὶ Μεσογείου, ἐνῷ προγομένων μόνον ἀμερικανικὰ σκάφη ἐνουλώνοτο. Τὸ «Ἀρίετα Σ. Λιβανῶν» 40 χιλ. τόν. ἐνουλώθη διὰ φορτίον 25-30 χιλ. τόν. μειόν 45 % τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολαγίου ἀπό τὴν Καραϊβικήν διὰ τὴν Μεσογείον. Εἰς ἔτερον σκάφος τὰ 35 % μειόν ἐπληρώθησαν.

'Η κίνησις, πάντως, τῆς ἀγορᾶς ἡτο ζωροτέρα καὶ οἱ ὑψηλότεροι πληρωθέντες ναύλοι ἀπέτελουν ἔνα ἴνθρωπνικὸν προηγούμενον.

* * *

'Υπὸ τὸ φῶς τῶν γεγονότων τοῦ Λιβάνου καὶ τοῦ 'Ιράκ καὶ τῶν ἐνδεχομένων δυσμενῶν ἔξειλίξεων, μεγάλοι τινὲς ἑταῖροι πετρελαίων καὶ ίδιος ἡ «Σέλλα» προέδησαν εἰς ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν εἰς ὑγρὰ καυστήρα προμηθειῶν τῶν. Μόνη ἡ «Σέλλα» ἔξησφάλισε σκάφη 500.000 χιλιάδων τόνων δ. w. 'Η τοιαύτη ζήτησις ἔβελτιώσεν ἐλάφρως τοὺς ναύλους καὶ συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐπάνδονον ἐκ τῶν παροπλισμοῦ εἰς τὴν ἐνέργειαν ἀριθμοῦ τίνος τάκερες, περιλαμβανομένων καὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας τοιούτων, συνολικῆς χωρητικότητος 225.000 τόν. d. w. Τὰ ἐπανελθόντα εἰς τὴν ὑπέρπειαν σκάφη μας ἥσαν τὸ «Βάλμαρ» παρωπλισμένον εἰς Νέαν 'Υόρκην, τὸ «Ολύμπικ Χόνόρ» καὶ «Ολύμπικ Ντέιλ» παρωπλισμένα εἰς τὸ Φερρόλ, καθὼς καὶ τὰ ὑψηλούτα εἰς Σκαραμαγκάν καὶ 'Ελευσίνα «Ἄιδιον Τσάλλεντζερ», «Ἀτλάντικ Λόρντ», «Ἀτλάντικ Κόνκερο», «Βιολάντα», «Γκόλτεν Ηγκλ», «Γουόρλντ Τρέιντ», «Γουόρλντ Τράστ», «Κρηνῆς», «Λεωνίδας» καὶ «Ρόκος Β.».

Η ΚΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ Μ. ΑΝΑΤΟΛΗΣ

'Ολιγα μόνον λεπτὰ μετὰ τὴν λῆψιν τῶν τηλεγραφημάτων διὰ τὸν ἐπαναστατιν τοῦ 'Ιράκ, οἱ εἰσαγωγεῖς τῶν πετρελαίων εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην πήρισαν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὴν περίπτωσιν διακοπῆς τῶν προμηθειῶν τῶν ἀπό τὴν Μέσην 'Ανατολήν. Μολονότι ὁ ραδιοσταθμός τῆς Βαγδάτης ἐθεβαίωσεν, διτὶ νέα κυβερνώσις θά σεβασθῇ τὰς ὑψηταρμένας ευμφωνίας μὲ τὰς ἑταῖρις πετρελαιούς τῆς Δύσεως καὶ διτὶ ὑμαλῶς θὰ συνεκιοθῇ ἡ παραγωγὴ καὶ ἡ ροή τῶν πετρελαίων, ἐλάχιστοι ἔκ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων ἐπανεπαύθησαν εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἀνακοινώσεις. 'Απὸ τὰ ὀπλάγχυνα τῆς καιομένης ἔρημον τῆς Μέσου 'Ανατολῆς ἀναβλύζουν περισσότερα τῶν 4.000.000 διαρελίων πετρελαίων ἡμεροπίων, πῆτο τὸ % τῆς παραγωγῆς τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου. Τὰ 90% τῆς ποσότητος ταύτης ἔζαντονται καὶ ἔξ αὐτῶν πάλιν τὰ 58 % διοχετεύονται πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Αἱ δυτικαὶ ἑταῖραι πετρελαίων ἔχουν ἐπενδύσει εἰς ἐγκαταστάσεις περὶ τὰ 3 δισκεταμύρια δολαρίων εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν. Τὰ 47% τῶν ἐν λόγῳ κεφαλαίων πρόερχονται ἀπό ἀμερικανικά ἑταῖρας. 'Ολα αὐτὰ πῆποιοντο.

'Εν δψει τῶν τελευταίων εἰδίσεων, δέν ἐμεοιδάποεν ὁ πανικός, δοτις ἐξεδηλώθη κατὰ τὰν κρίσιν τοῦ Σουέζ. Τὰ εὐρωπαϊκὰ ἀποθέματα πετρελαίων διατηροῦνται εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα καὶ εἰνε ἐπαρκῆ, διὰ νὰ καλύψουν ἐπὶ μικρὸν χρόνον οἰανδήποτε ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην. 'Η Γαλλία, λόγου χάριν, διαθέτει πετρελαίον διὰ 10, τούλαχιστον, ἐθδομάδας, ή Δ. Γερμανία διὰ 12 ἐθδομάδας καὶ ή Μ. Βρετανία διὰ 4 ἐθδομάδας. Ή

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden

Day and Night Phone: 2426-2427

Ships supply. Fresh and dry stores. Bonded stores.
Deck and Engine stores.

Agents of Mobil Oil A.G. of German, Hamburg

Emden, Neuer Hafen

Telegrams: Brethorst - Emden

Representatives of Greek Department: MENELAOS LINGOS

διομηχανία κατέστη πλέον εὐέλικτος, συνεπείᾳ τῷ ν πολιτικῷ μαθημάτων, τὰ όποια ἐλαβε κατὰ τὸν διάρκειαν τῶν γεγονότων τοῦ Σουέζ. 'Ελλειψις δεξαμενοπλοίων δέν υφίστανται πλέον καὶ 437 οκάφη ἀργούντων 7.000.000 τόνων d.w., εύρισκονται διαθέσιμα καὶ ἔτοιμα νὰ ἀναλάθουν τὸν εἰς πετρέλαιο ἀνεφοδιασμὸν οἰαδήποτε χώρας.

ΝΕΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΗΓΑΙ : 'Ἐν περιπτώσει ἀποκλεισμοῦ τῶν πετρελαίων τοῦ 'Ιράκ, εἰνε ζήτημα, διὰ διεθνῆς ἀγορᾶς αἰσθανθεῖ τὸν ἀντικείμενον. Τὸ 'Ιράκ παράγει σήμερον 704.000 διαρελίων ἡμεροπίων, ἢ δὲ ποσότης αὐτῆς ἀντιπροσωπεύει τὸ 17% τῆς συνολικῆς πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς Μέσου 'Ανατολῆς καὶ διλγύτερον τῶν 5% τῆς συνολικῆς πα/κομίου τοιαύτης. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι παράγουν ἐννέα φορᾶς περισσότερον πετρέλαιον. Τὸ 'Ιράκ καλύπτει μόνον τὰ 9 ἑως 10% τοῦ συνολού τῶν εἰς πετρέλαια δρετανικῶν ἀναγκῶν, διὰ καὶ διαθέτει τὰ 34% δια τὰ γαλλικὰ ἀποθέματα. Οἰαδήποτε διακοπή τῶν πετρελαίων τοῦ 'Ιράκ θὰ ἀδύνατο εὐκόλως νὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ μιᾶς συστηματικῶτερας ἀξιοποίησεως τῶν πηγῶν ἔτερων περιοχῶν τῆς Μέσου 'Ανατολῆς, ὡς, λ. κ., τοῦ Κουβέιτ καὶ τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας. Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, αἱ όποιαι ἀπορροφοῦν ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολῆν 200.000 διαρελίων ἡμεροπίων παραγωγῆς πρὸς κάλυψη τῆς ἀποθέματος τῆς ἔγχυρου πρὸς κάλυψη τῆς ἀποθέματος τῶν ιρακινῶν ἀποθέματων. Φοιδοῦνται οὗτοι νὰ ἐπαναλάθουν τὸ σφάλμα, ποὺ διέπραζαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, όποτε συνεκέντρωσαν τὸν τεράστια πετρελαίου πετρελαίου παραγωγήν τῶν ἀποθέματων.

Τὸ κυβερνόμενον 'Αιζενχάουερ εἰνε ἐτοίμην νὰ θέσῃ εἰς κίνησιν τὸ σύστημα τοῦ ἐπείγοντος ἀνεφοδιασμοῦ, διπερ, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, ἐλειτούργησε θαυμάσια. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν οὐδὲντος πιθανῶς, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι νὰ αὐξήσουν τὴν τρέχουσαν παραγωγὴν τῶν 1-2.000.000 διαρελίων ἡμεροπίων εἰς 6.475.000 διαρελίων ἡμεροπίων = κατὰ 40%, τούλαχιστον. 'Ενα πρόδηλμα ἀποτελεῖ ἡ ἀνάπτυξης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερες καὶ ἡ ικανοποιητικὴ χρονιμοποίησης του. 'Επι μακρόν, πάντως, χρόνον, νὰ καμπλαὶ τιμᾶ τῶν ναυλών διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, δεξελαύνοντας πιλαρά.

Συνολικῶς, ή Δύσις δύναται νὰ υπολογίζῃ εἰς προσθήκην 4 ἑκατομμύριων διαρελίων ἡμεροπίων, περίπου, δσα, δηλαδή, παράγει ή Μέσον

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

Παρὰ τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ
ἐξεδόθη πλήρες βιβλίον ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ κατασκευῆς καὶ κατατάξεως χαλυβδίνων πλοίων.

Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα:

Τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, πρωστηρίων
ἐν γένει μηχανῶν, βοηθητικῶν μηχανημάτων, λεβήτων, σωληνώσεων, φυκτικῶν
ἐγκαταστάσεων, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, τὸν ἔξαρτισμόν τοῦ πλοίου, τὴν
ποιότητα καὶ τὰς δοκιμὰς ύλικοῦ κλπ.

"Έκδοσις λίαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ἥδη
εἰς κυκλοφορίαν.

Οι ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτίνωνται εἴτε εἰς τὰ ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ γραφεῖα τοῦ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ὁδὸς Σταδίου 7, ή εἰς τὰ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,.

Τιμή: ἀπλῆ βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ή £ 4. 4.0 ή \$ 11.70
πανδόθετος » 400 ή £ 4.16.0 ή \$ 13.35
Ταχυδρομικά ἀπλὰ γενικῶς Δρχ. 20 ή 5/— ή \$ 0.70

Άνατολή. Ή τοιαύτη αὐξησης θά άπαιτησε, θεβαίως, χρόνον τινά και είνε πιθανόν νά προκαλέσει μεταβολάς εις τό δίκιυν διανομής και υγιεινότεράς τιμάς δι' ένα μεγάλο τμῆμα της Εύρώπης. Θά πλύνεται άκομη νά καταφέρει ένα κτύπημα εις τὴν οικονομίαν πολλών ευρωπαϊκών χωρών και ιδιαιτέρως τῆς Γαλλίας, δεδουμένου, διτέ ένα τμῆμα τῶν προμηθειῶν θά πρέπει νά πληρώνεται με δολλάρια — σπανιζόντα σήμερον εις τινάς χώρας — ἀντί τῶν λιρών ή φράγκων ή μάρκων, ἀτίνα γίνονται δεκτά διά τὰς ή Μέσης Ανατολής προμηθείας. Τὸ ασθαρώπον πρόβλημα θά άνακψη εις περίπτωσιν μακροχρονίου ὀπλειας τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ανατολής.

Αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι κατά 14% μόνον θά ύπολειφθοῦν τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν τῶν, ἔκτος ἐάν ή πυρηνική ἐνέργεια δυνηθῇ, ἐν τῷ μεταξύ, νά ἀπαντυχθῇ ικανοποιητικῶς ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως. Πάντως, οἱ πετρελαιοιθομήκαιον δὲν προσθέουν, διτέ η παρούσα κρίσις θά ἔξελιθη εἰς κατάστασιν, ὡς αὕτη ὀντωτέρω περιεγράφη. Καὶ έαν ἀκόμη ὀλόκληρος ή περιοχή τῆς Μέσης Ανατολής ἔτιθετο ύπο τῶν ἐπιρροήν τοῦ Νάσερ, τὸ ἀραβικά Κάρπη θά ἀντεμετώπιζαν κίνδυνον οἰκονομικοῦ μασασμοῦ, διν διέκοπτον τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς Δύσεως. Τὸ Ἰράκ ἔξαραζει τά 50% τῶν ἑσδῶν του ἀπό τὸ πετρέλαιον (λ.χ. δολ. 136.803.410 διά τὸ έτος 1957). Δυσκόλως ἥπιπορει νά ἀναμένεται, διτέ ή Ρωσία θά πτο εἰς θέσιν νά ἀπορροφήσῃ τὸ μερίδιον τῆς Δύσεως εἰς πετρέλαια, δεδομένου, διτέ ἔχει ιδικήν της ὑπερπαραγωγήν και πρωθεί, μέσω αὐτῆς, τὰς ἐμπορικὰς τῆς ἀνταλλαγὰς μὲ κάρπη τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς, ὡς, λ. κ., τὸν Βραζιλίαν και τὸν Αργεντινήν.

Τούλαχιστον, διά τὰ προσεχῆ ἔτη, ἐνδεχομένην ἀποκοπή τῆς Δύσεως ἀπό τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης Ανατολής, θά ἔξυπνηται μόνον τῶν προσπάθειαν ἔξευρεσεως νέων πηγῶν ἀνεφοδιασμοῦ, θά ἄφινε δὲ τὰ ὀρατικά ἔθνον ὑπερπλήρω πετρέλαιων, ὅλα καρις ἀγόραστάς.

Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εἰς τὰ αὐτά ἐπιπέδη τῆς ἀπό μηνών συνεχιζομένης ἐκπώσεως τῶν νούλων διετρήθη ἡ πειραική ναυλαγορά και κατό τὸ δύστερον δεκαπενήμερον τοῦ Ιουλίου. Τὰ γεγονότα τῆς Μέσης Ανατολῆς οὐδένα ησκήσαν ἀντίκτυπον. Αἱ διαταγαὶ ὑπῆρχαν σποραδικοὶ και τοι εὐθηγά ιταλικά σκάφη, μικρών χωρητικήτων, ἐκπρώντο τῆς δλίγης ἐργασίας. Τὸ ἐλληνικά μεταλλέυματα ἀπράτα, ἵνω και δι' ἐλληνικά τοιμέντα δὲν ὑπῆρχαν διαταγαὶ. Ἀπό τὴν Ρουμανίαν πτωχὴ ἡτο ή ἐργασία, περισσεύμενον μόνον εἰς δλίγης πορτία συλλείας ἀπό Κωνσταντζαν ἡ Δουναβίν διὰ Χάιφαν (στοχεῖ 2500 ἔως 3000 κ.μ.) εἰς τὰ 26) — τὸ κ.μ. Διά ρωσικά μεταλλέυματα ἐκκληφόρουσαν δύο διαταγαὶ ἀπό τὸ 8000 τόν. διὰ Βουλόνην εἰς τὰ 30) — και ἡ ἐπέρα 4000 τ. διὰ Νορδρήγιαν εἰς τὰ 35) —, ἀμφότεραι μὲ πόρτωσις τὰ 1—15 Αὔγουστου. Ἐκ Νορδρωσίτης ἐπίσης διὰ μίαν διαταγὴν 9.000 ἔως 10.000 τόν. (τοιμέντα εἰς σάκους) διὰ Κουβεντί, προσερέργον 45) —, δι' Αὔγουστου. Τέλος, ἐκκληφόρουσαν και μία διαταγὴ ἡ Αμερίσαν (6.000 τόν. μέμρους ὑπελογγίας) διὰ Πειραιᾶ εἰς τὰ 29) — φίο, Αὔγουστον. Ἐκκεισθησαν αἱ κάτωθι ναυλώσεις: «Αύλις» ἀπό Πόρτ Σίκα (Βερείας της Βορδέσας) 5.000 τόν. τοιμέντων διὰ ζημένα Περσικοῦ Κόπου 33) — φίο, πόρτωσις Αὔγουστον. Καὶ «Κοδώ Σ.» ἀπό Κωνσταντζαν ἡ Δουναβίν 3.000 κ.μ. ζηλείας διὰ Χάιφαν 26) —, τὸ κ.μ., ἀμεσος πόρτωσις.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Αμερικῆς και Καναδᾶ

«ΤΡΙΤΟΝΙΑ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδος 9700 τόν. γαιανθράκων διὰ Μπάρι, Αγκώνα, Βενετίαν ή Τεργέστην δολ. 4.15 ένα λιμένα ή δολ. 4.35 δύο λιμένας, με 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις Αὔγουστου 4—20.

«ΟΡΦΕΥΣ» ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 4.25, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδος 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν ή Ρότερνταμ διανομής 22), με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις 7—17 Αὔγουστου.

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8.05, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου.

«ΣΩΦΙΑ Κ.» (λιβερ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσαν ή Ρότερνταμ δολ. 4.05, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, όφιον δι' Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 4.30, πόρτωσις 20—31 Ιουλίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Λ.» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδος 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ—Αμερίσαν ή Ζευπρούγκε 23), με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις 20 Αὔγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ριον Ιανέριον δολ. 4.70, με 900 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, πόρτωσις 20 Αὔγουστου—6 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΛΗΝ» (λιβερ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. βαρίων γεννημάτων, ἀλέυρων και σόγια και 2500 τ. κριθῆς δι' Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 5.50 τὰ γεννημάτα κλπ. και δολ. 5.75 η κριθή, όφιον δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ η Αμερίσαν 25 σέντες ἐλαπτον, ἐν τὸ δύο λιμένας γορτώσασι 25 σέντες έξτρα, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
NIC. FOTOU & CO.

“Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,,
BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωπά και ξηρά έφοδια, έφοδια Τράνζιτ
ολικά μηχανής και καταστρώματος
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office:
Bremen 13, Waller Heer Str. 213
Telephones: 80656, 80657
Night Phone:
N. Fotou 48191
Telegrams: FOTOU, Bremen

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» (λιβερ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. γεννημάτων, ἀλέυρων και σόγια δι' Αμερίσαν — Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 5, όφιον δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ η Αμερίσαν δολ. 4.75, τὰν πλήρες φορτίου κριθῆς 25 σέντες έξτρα, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις 28 Ιουλίου έως 5 Αὔγουστου.

«ΑΟΙ-ΙΝΤΑΣ» λιβερ. (η ἔτερον) ἀπό Χάμπτον ρόδος 11.500 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ η Αμερίσαν δολ. 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις Αὔγουστου.

«ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ» λιβερ. (η πάτιμος) ἀπό Αγιον Λαυρέντιον 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσαν ή Ρότερνταμ δολ. 3.75, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις Αὔγουστου.

«ΑΙΒΕΡΙΑΝΟΝ» (φορτήγων ξηρού φορτίου χύμα) ἀπό Χάμπτον ρόδος 15.000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ η Αμερίσαν δολ. 5.50, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις Ιούλιον—Αὔγουστου.

«ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ.» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδος 12.000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτικῆς Ιταλίας δολ. 4.50, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις Ιούλιον—Αὔγουστου.

«ΦΟΙΒΟΣ» ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.300 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 5.50 (δύο συνεχῆ ταξίδια), με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, έως 15—30 Αὔγουστου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ ΠΑΙ-ΟΝΙΠ» (λιβερ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων, ἀλέυρων και σόγια δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ η Αμερίσαν δολ. 5.75, όφιον δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ η Αμερίσαν δολ. 5.50, με 3000 τ. γεννημάτων έως 10—30 Αὔγουστου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΣ» (λιβερ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων διὰ Καλλάδης δολ. 10, γυρός-τέμρα, πόρτωσις 10—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΝΑ Κ.» (λιβερ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων, ἀλέυρων και σόγια δι' Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 5.20, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, πόρτωσις 8—16 Αὔγουστου.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ» ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων

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.3. LN 80901

διά Πειραιά δολ. 7.40, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις Αύγουστον.
«ΑΙ-ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) από δημητριανίκους λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8.75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 12—27 Αύγουστου.

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 13.500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ ή Ζευπρούγκε 24)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 11—25 Αύγουστου.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΑΕΜ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 13.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ ή Ζευπρούγκε 24)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 11—25 Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοιχ. Κ. Οικονόμου) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 12.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ 24)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Μπουένος 'Αύρες δολ. 6.25, με 750 τ. έκφορτωσιν εις τά 60 σάντες, όφιον δι' ανώ λιμένας Ποταμού δολ. 6.50, φόρτωσις 28 'Ιουλίου—16 Αύγουστου.

«ΩΠΡΙΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Πολωνίαν δολ. 6.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—30 Αύγουστου.

«ΠΙΝΤΑΡ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. άλιμων διά Λάς Πάλμας ή Τενερίφη δολ. 5.75, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΗΑΙΑΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9600 έως 10.100 τ. γεννημάτων διά Σαλδανόν ή Ρεσιφ δολ. 6 ένα λιμένα, έναν δι' άμφοτέρους 6.25, με 750 τ. έκφορτωσιν εις τά 60 σάντες, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΚΟΣΤΗΣ» (ύπο τόιμ-τοπέρτη) από Πρίν Ρούπερτ 9500 τ. κριθής δι' θρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 52), φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. γεννημάτων διά Ρόττερνταμ δολ. 5.87 ½, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΟΥΛΙΣΣΕΣ II.» (λιβερ.) από Βόρειον Ειρηνικού 9500 τ. κριθής διά Πολωνίαν δολ. 8.15, με 1300 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. ζυλείαν και γενικά (499.000 κ.π. διά δέματα) διά τρεις λιμένας πί τέσσαρας θέσεις άμερικανικών λιμένων Ατλαντικού (Βρετανίας τού Χάττερας) ή μεταξύ Πόρτ 'Ερεγκλάντ και Βοστώνης ρείντης, κατ' άποκοπή δολ. 73.000 φίο, όφιον διά Νότιον 'Αφρικήν (μεταξύ Κέιπ Τέουν—Μπέιρα ρείντης) 9300 τ., δολ. 105.000 φίο, έναν δι' 'Αγγλίαν 10.000 τ., δολ. 9.50 φίο, φόρτωσις 10—30 Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τήτ. Λιβανού) από Βρετανικήν Κολομβίαν (ξειρουμένου τού Πρίν Ρούπερτ) ή από άμερικανικούς λιμένας Βόρειον Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων διά Τόκιο—Χακάτα ρείντης δολ. 5.30, με 1300 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15 Αύγουστου—6 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) από έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (λιβερ.) από λιμένας Βόρειον Ειρηνικού 13.000 τ. κριθής δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 6.70, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 28 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 11.000 τ. ζυλείας και γενικών είδων (500.000 κ.π. διά δέματα) δι' άμερικανικών λιμένων Ατλαντικού (Βρετανίας τού Χάττερας) κατ' άποκοπή δολ. 90.000 φίο, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου έως 24 Δεκεμβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ» (λιβερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. ζυλείας και γενικών είδων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' άμερικανικών λιμένων Ατλαντικού (Βρετανίας τού Χάττερας) κατ' άποκοπή δολ. 72.000 φίο, φόρτωσις 1—25 Οκτωβρίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» από Ρίον 'Ιανείρον 12.000 τ. μεταλλευμάτων διά Πολωνίαν 43)—, με 1000 τόν. φόρτωσις 3)— και 2000 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙ-ΛΑΝΤ» (Κοσταρίκας) από ένα ή δύο λιμένας όχι ανώ τού Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 7500 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν—Λιβόρνο ή Νεάπολις 563), όφιον διά Βενετίαν 613), με 1000 τ. έκφορτωσιν έκπλος-τέρμης, όφιον διά δύο λιμένας Δυτικής 'Ιταλίας (Ένεδραν—Λιβόρνο ή Νεάπολις) 3) διέτρα, φόρτωσις 18 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΧΑΙΟΣ» (επί «Λα Λαμπιάνα») από άνα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 8600 τ. γεννημάτων δι' θρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 68)—, όφιον διά Μπέλφαστ, Κόρκ ή Δουβλίνον 2) διέτρα, έναν δι' 'Αμερίσαν—'Αμεριδύρων ρείντης 2), με 2000 τ. έκφορτωσιν έκπλος-τέρμης, εις Γερμανίαν ή 1500 τ. έκφορτωσιν εις Βέλγιον—Ολλανδίαν ή 1000 τ. έκφορτωσιν έκπλος-τέρμης εις 'Αγγλίαν, φόρτωσις 25 Αύγουστου—25 Σεπτεμβρίου.

«ΧΟΚ» (παναν.) από Ρίον 'Ιανείρον 10.000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερίσαν — 'Αμεριδύρων ρείντης 40), με 800 τ. φόρτωσις 3)— και 2000 τ. έκφορτωσιν 3)—, φόρτωσις 21—31 'Ιουλίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. άγγλικη) από Ρίβερ Πλέιτ 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν—'Αμεριδύρων ρείντης 52), όφιον δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 50)—, έναν δι' 'Αγγλίαν 60)—, με 2000 τ. έκφορτωσιν έκπλος-τέρμης εις Γερμανίαν, 1500 τ. εις Ολλανδίαν—Βέλγιον ή 1000 τ. εις 'Αγγλίαν, φόρτωσις 15 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

γούστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΡΧΑΝΑΞ» (λιβερ.) από Ρίβερ Πλέιτ 9800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν—'Αμεριδύρων ρείντης 52), όφιον δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 50)—, με 2000 τ. έκφορτωσιν έκπλος-τέρμης εις Γερμανίαν ή 1500 τ. εις Ολλανδίαν ή Βέλγιον, φόρτωσις 9—25 Αύγουστου.

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ» (Κοσταρίκας) από ανω λιμένας Πλέιτ με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 7500 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν—Λιβόρνο ή Νεάπολις 60)—, όφιον διά Βενετίαν 65)—, με 1000 τόν. έκφορτωσιν έκπλος-τέρμης, φόρτωσις 15 έως 30 Σεπτεμβρίου.

«ΕΝΤΟΡΙΚ» (λιβερ.) από Σάντος 9500 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους διά Χάιφαν δολ. 11.50 φίο, φόρτωσις 1—21 Αύγουστου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιβερ.) ή Πολωνίας 9500 τ. γαιανθράκων διά Γένοβαν ή Λιβόρνο 22)—, φόρτωσις 4—20 Αύγουστου.

Έκ Μεσογείου και Άδριαντικής

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Συρακούσας 1500 τ. διαφόρων ειδών διά Βόλον και ικείθεν διά Συρακούσας δολ. 3.50, έναρξης 'Ιουλίου.

«ΚΟΡΑΛΛΙΑ III.» από Πειραιά 2500 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 35)—, φόρτωσις όρχας Αύγουστου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Πειραιά 1700 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 35), άμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ» (Κοσταρίκας) από δύο λιμένας Δυτικής 'Ιταλίας 6200 τ. διαφόρων ειδών διά δύο λιμένας Περσικού Κόλπου και Κολόμπο, κατ' άποκοπή λίρας 19.500, άμεσος φόρτωσις.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» από Στρατόν 1700 τ. μεταλλευμάτων διά Βραΐλαν 18)—, με 2/6 φόρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΝΑΗ» από Δραγάριον 2000 τ. μεταλλευμάτων χρωμάτων διά Βραΐλαν δολ. 2.80, φόρτωσις Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Κοσταρίκας) από Σαδόναν 7000 τ. λιπασμάτων εις σάκκους διά Πειραιά 14)— φίο και στόμεντ, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ» (λιβερ.) εξ 'Αλεξανδρείας 9000 τόν. όργης εις σάκκους διά Ντάρπαν 57), έκπλος-τέρμης, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΡΗΩΝ» από Βαρκελώνην 3000 τ. ποτάσσης χύμα διά Σάντυ Πόιτην ή και Νόρφολκ δολ. 4 ένα λιμένα ή δολ. 4.35 δύο λιμένες, με 1000 τόν. φόρτωσιν και 800 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΝΝΑΜΙΝΑ» από Γαλάτοι 1100 κ. μ. ζυλείας διά Καλάμας δολ. 3.50, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου-όρχας Αύγουστου.

«ΑΥΡΑ» από Κωνωπάντην 1350 κ. μ. ζυλείας διά Θεσσαλονίκην και Πειραιά δολ. 3.50, άμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Νοβορωσίσκην 2500 κ. μ. ζυλείας διά 'Αλγέριον και 'Οράν 39)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΙΛΗ» από Νοβορωσίσκην 3000 κ. μ. ζυλείας δι' 'Αλγέριον και 'Οράν 39)— τό κ. μ., φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΛΙΛΗ» (β. ταξίδιον) από Νοβορωσίσκην 3000 κ. μ. ζυλείας δι' 'Αλγέριον και 'Οράν 39)—, τό κ. μ., φόρτωσις Νοέμβριου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» από Κωνωπάντην 1650 κ. μ. ζυλείας διά λιμένα 'Ανατολικής Μεσογείου 27), άμεσος φόρτωσις.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» από Κωνωπάντην 700 έως 800 τόν. διαφόρων έμπορευμάτων διά Μασσαλίαν δολ. 9.25, φόρτωσις όρχας Αύγουστου.

Έξ Αύστραλίας, Ινδιών και Απώ Ανατολής

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μπούρμας 6500 τ. όργης εις

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING,
CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS
SALE AND PURCHASE OF SHIPS
REPRESENTATIVES OF

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A. E.
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022)24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 25447	Telex.
Schlachte 15)18	Priv. 46176	0244620
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 5841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510	0244620
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651	0244620
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 5833)35	Telex.
Eberistrabe 124	Priv. 3245	025375

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

“ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ”
Ναυτιλιακά - Βιομηχανικά είδη - Χρώματα
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Η ΠΛΕΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΑΣ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΕΙΣ Χρώματα πλοιών και Υφαλοχρώματα του Οίκου Ιντερνάσιον Σχοινια Μανιλά και Συμματόσχοινα του Οίκου Μπρίτις Ρόπης Σαλαμάστρες και Περιμανίτες του Οίκου Μπέλδαμ Πάλελοτ Μηχανέλαια, Μοτορέλαια και Τουρπινέλαια του Οίκου Οσέαν Όιλ Λευκά Μέταλλα Αντιτιρίθης του Οίκου Στόν Έλάσματα, Σιδηρογωνιές, Λεβητόκαρφα, Τούμπα, Μάνεσμαν, Λινέλαια, Γράσσα, Βαλβολίνες κ.λ.π. ΟΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΗΝ ΠΟΙΚΙΛΙΑΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ & ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ Αρτία και οικονομική έκπτωσης τών πλοιών

14. ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ - ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.435, 75.453 * ΤΗΛΑΤΑΙ: ΑΝΤΑΜ.Π.ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΔΙΑ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΑΡΤΙΑΣ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Οσεάνικα»	57	11630	άνεκ. Καλλιπολίν 20 'Ιουλ. δι' Ἀργεντινήν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεκ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ.
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	διπλήθε Παναμάν 24 'Ιουλ. διά Μόζι.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλήθε Θέσσαλον 22 'Ιουλ. διά Γκάλβεστων
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρη»	55	8450	έφθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	έτ. «Εύγενία Ι. Χανδρή»	18	2974	άργει Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Αμπελάκι από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διπλήθε ελός Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. Κ. Χατζηπαπατέρας	43	7231	άνεκ. Κρόποντα 20 'Ιουλ. διά Χαϊφαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης - Παπάζογλου	27	1887	εις Στρατώνιον 30 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	έφθ. Μπατόν Ρούζ 13 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Πόρτ Σουδάν 25 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	άργει Κυνόδουραν από 11 Φεβρ.
ΑΓΓΥΡΑ	Mix. Βασιλειάδης	43	7180	άνεκ. Η. Ύόρκην 19 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άναμένεται Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΑΘΗΝΑΙ	ΈΛΛ. Γραμμ. Ν. Άμερ.	53	3575	άργει Γάνδην από 6 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Φιλιάρι»	44	7125	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά Ζεεμπρούγκε
ΑΙΟΛΟΣ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	άργει Μπρούζες από 19 Δεκ.
ΑΚΤΗ	έτ. «Λάμψα»	42	7191	εις μεταφοράς Πειραιῶς - Στρατωνίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει Πειραιᾶ από 25 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει Αστορία από 14 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	«Θεοφανία» Α. Ε.	43	7266	διπλήθε Ντόρερ 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΑΛΙΚΗ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	εις Πειραιᾶ από 11 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Νίτζεάν»	37	5683	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ.
ΑΝΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	'Ιγκόρ & Άπ. Πεζάς	44	7176	άργει Ντωντέ από 20 'Απρ.
ΑΝΙΑ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΗΣ	άδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. Δημάδης - Δ. Γκιούλη	43	7253	εις Φλώσιγκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΞΙΟΣ	έτ. Καρρά	58	10300	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 11 'Ιουλ. διά Βαμπό α
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	έτ. Καρρά	58	10100	έφθ. Ειδομάνιού 15 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. Καρρά	57	10376	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππηγκ Ντεβέλη»	58	10000	άνεκ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	«Λιβανος» Α.Ε.	41	7460	άνεκ. Σαουθάμπτον 28 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Γκρέκ Λάδιν»	31	20256	άνεκ. Πόρτ Σουίτεχαρ 18 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	Δ. Εύθυμιος κλπ.	24	2740	άργει Βαλτιμόρην από 26 'Απρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	«Τρόπις»	44	7240	άνεκ. Μπόναν 26 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	Άσπη. Γκούμα	39	1007	άνεκ. Σαουθάμπτον 4 'Ιουλ. διά Γκάλβεστων
ΑΣΗΜΙΝΑ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Λιοσιδάνη 20 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	διπλήθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Άναξ»	58	9724	άνεκ. Κολοδιμό 18 'Ιουλ. διά Σίκα
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Άθανας»	21	3275	άργει Ελευσίνα 12 'Ιουλ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	εις Δάνταικ 17 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	ελληνική έταιρια	36	5795	
ΑΧΑΙΟΣ				
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμμ. ΈΛΛ. - Άμερ.	27	21329	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	διπλήθε Φινιστέρων 23 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτομυθ από 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιᾶ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Τραπεζούντα 26 'Ιουλ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρου από 17 Δεκ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	N. Λαμπίρης	31	967	διπλήθε Σουέζ 25 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	άδ. Ματσα	23	4701	εις Πειραιᾶ από 10 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτους	44	7176	άργει Κύνδοσουραν από 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	εις Πέραμα από 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	άδ. Καθρέπτη-Π. Τούρλος	07	1317	άργει Πειραιᾶ από 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7233	άργει Πειραιᾶ από 4 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	54	20991	διπλήθε Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Περιοικών Κόλπων
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	P. Καλλιμανούπουλος	44	7176	άνεκ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΔΑΝΑΗ	άλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	έφθ. Πουλό Μπούκομ 27 'Ιουλ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΙΣΗΣ	«Φρίντον»	18	5275	άργει Κύνδοσουραν από 28 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άργει Πέραμα από 10 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΩΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	έφθ. Νέαν Υόρκην 15 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΩΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Παντολέων	43	7260	εις Γένοβαν από 16 'Απρ. (έπισκευαι)
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9092	άνεκ. Μίκη 25 'Ιουλ. δι' Οζόκαν
ΔΙΡΟΥΣ	άδ. Αδ. Πατέρα	43	7280	άργει Αμπελάκι από 25 Νοεμ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	εις Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	διπλήθε Τρίνινταντ 4 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4164	άργει Κάρδιφ από 7 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ουντεβάλλα από 7 Σεπτ. 1957
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυόνη» Α. Ε.	44	7253	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεκ. Κέιπ Τάουν 22 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Άλγεριον 22 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Κωνοταντινούπολιν 25 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	2746	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 17 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΗΜΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1055	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 21 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	άνεκ. Βερμάνη 26 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεκ. Πειραιᾶ 18 'Ιουλ. διά Περσικών Κόλπων
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανού.	44	7207	άνεκ. Τσάρλεστον 22 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

"Ο ΘΑΛΗΣ"

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ

ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Διά του από 1-10-1948 Β. Διατάγματος

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1946

Πληρής θεωρητική και δι' έφαρμογών κατάρτισης Ραδιοτηλεγραφητών. — Εργαστήριον, και έγκαταστάσεις δι' έξαστησην. — Εις τάς έξετάσεις τού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή Σχολή μας είχε πάντοτε έπιτυχιάν 100 %.
Πληροφορίαι και έγγραφαί καθ' έκαστην είς τὴν Σχολὴν Αριστοτέλους 88α (Πλατ. Κυριακοῦ). Τηλ. 815-755 ΑΘΗΝΑΙ.

ATHANAS MAVROUDIS

STEAMER POINT

"PHONE,

2096

ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«'Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεκ. Νέαν 'Υδρκην 18 'Ιουλ. διά Τσιτταγκόγκ
ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ	«'Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«'Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Κουβέιτ 18 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«'Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«'Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	έφθ. Φίλαδελφειαν 26 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	Άγγ. Λούζης	43	7302	εις Επρυττόν από 30 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεψης	19	1492	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«'Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	εις Βολτιμόρην από 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7251	άνεκ. Άγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουλ. διά Περού
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσος»	58	9650	εις Ταΐν από 4 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Σιγάλας	21	2369	άνεκ. Νέαπολιν 25 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1707	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«'Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεκ. Χονολουλού 21 'Ιουλ. διά Βαγκούβερ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - 'Έλευθερίδην	17	3976	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοι Πέτρ. Γουλανδρῆ	43	7244	άνεκ. Άγ. Φραγκίσκον 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άργει Ρίβερ Στόουρ από 10 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	49	1815	άνεκ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «'Ιόνιον»	44	7198	άνεκ. Κολούμπιας Ρίβερ 21 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΘΕΜΩΝΗ	«'Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρουν από 22 'Οκτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Απ. Πεζάς	56	8424	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«'Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άργει Έλευσινα από 29 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντῆς	29	2231	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Ιουλ.
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Βαγκούβερ 24 'Ιουλ.
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	εις Σύρι Τσάννελ 16 'Ιουλ.
ΙΩ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεόν	42	7035	εις Κολόμπια από 13 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Ήργουελ 26 'Ιουλ.
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «'Αθωνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει Έλευσινα από 17 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ.Χ' πατέρας	43	7244	άργει Μπρούζες από 11 'Ιαν.
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	έφθ. Βραίλων 24 'Ιουλ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσοχος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «'Ζεπάκας»	57	9092	άργει Πόρτ Μάντρων 22 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	«'Μιχαλίνος»	44	7198	εις Πόρ τΜάντρων από 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «'Στροβίλι»	56	6538	διπλήθ. Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμίδουν	19	5182	άνεκ. Μαντράς 28 'Ιουλ. διά Μπασσέϊν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«'Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Σύρον από 7 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 24 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«'Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άργει Τάραντα από 22 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα από 6 Μαΐου
ΚΕΧΕΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 4 'Ιαν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεκ. Χάμπρον ρόδες 16 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	Μ. Νομικός	58	10500	άνεκ. Δουγκέρκην 18 'Ιουλ. διά Χάμπρον ρόδες
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	εις Πέραμα από 5 'Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III.	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1802	άργει Πειραιᾶ από 12 'Απρ.
ΚΟΡΙΟΝ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρον από 15 'Οκτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «'Ντιαμάντε»	55	6110	διπλήθ. Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΜΑ	«'Αδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7244	άργει Μπρούζες από 9 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «'Τρανσόπετρόλη»	20	6496	έφθ. Στανλόου 27 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «'Αύρα»	56	9086	άνεκ. Χάμπρον ρόδες 25 'Ιουλ. διά Σαβόναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Αμπελάκι από 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλινός	45	7176	άργει Ρόττερνταμ από 20 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λός	56	8474	άνεκ. Αμπερσαν 18 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΔΑΚΟΝΙΑ	Άλεξάτος - Δούκας	25	964	έφθ. Στρατωνī 20 'Ιουλ.
ΔΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεκ. Φάργκε 25 'Ιουλ. διά Χάμπρον ρόδες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνόσουραν από 27 Αύγ. 1957
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	έτ. Καμάνην	43	6766	άργει Αμπελάκι από 18 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Ά)φοι Κυρτάτα	22	2225	άνεκ. Μπαχρέϊν 20 'Ιουλ. διά Βομβάνην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«'Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βαγκούβερ 24 'Ιουλ.
ΛΙΒΥΗ	έτ. Λάτσης	24	1556	έφθ. Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «'ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	άνεκ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΛΙΛΗ	έτ. «'Αργώ»	11	1459	διπλήθ. Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	«'Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5525	άργει Κέαν από 4 Δεκ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	άργει Ντέβονπορτ από 12 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«'Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	άργει Ελευσίνα από 19 'Ιουν.
ΜΑΙΩΤΙΣ	όδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Αμπελάκι από 3 Δεκ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λιοσαδίνα από 4 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθίου	55	8526	άνεκ. Ροζάριο 23 'Ιουλ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύν. Ι. Χανδρᾶ	20	5401	άργει Ρέτζο από 14 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «'Χανδρᾶς»	21	6703	άργει Αμπελάκι από 3 Μαρτ. 1957
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	άργει Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίβερ Μπλακγουώετρ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	«'Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άργει Σπαλματόρι από 24 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Ίω. Λάτσης	20	6490	άργει Πέραμα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	διπλήθ. Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μίχ. Καραγεώργης	23	1175	άργει Πειραιᾶ από 1 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	άργει Ρίβερ Στόουρ από 5 Μαρτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «'Φοτάνη»	57	9138	διπλήθ. Παναμᾶν 7 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζούλη	16	2081	έφθ. Νόκομπιγκ 25 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεκ. Τάμπαν 18 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
MIMINA	έτ. «'Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Ιουλ.

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

Γραφεία — Διδακτήρια : ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ — ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, ΤΗΛΕΦ. 470-752, ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

"Ηρχισαν νὰ λειτουργοῦν τὰ Φροντιστήρια Πλοιάρχων ὅλων τῶν τάξεων Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

"Η ἀρτία 'Ἐπιστημονική 'Οργάνωσίς των καὶ τὸ "Εμπειρον Διδακτικόν των Προσωπικὸν ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀξιωματικοὺς ἐνέργεια, σᾶς ἔγγυῶνται τὴν ἀσφαλή ἐπιτυχίαν σας εἰς τὰς ἐκάστοτε ἔξετάσεις.

Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ εἰδικὸν τμῆμα διεκπεραιώσεων τῶν ἀπαραιτήτων, διὰ τὰς ἐξετάσεις πιστοποιητικῶν, ὡς καὶ τμῆμα πληροφοριῶν.

Δύνασθε νὰ μᾶς γράψητε δι' οίονδήποτε ζήτημά σας.

‘Εκ τῆς Διευθύνσεως

ΜΙΧΑΗΑ	«Αδάμαστος» Α.Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	άργει Ρίζερ Μπλακχουώτερ από 6 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Τεργέστην 26 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	ετ. Φαφαλιού	57	9345	διπλήθε Παναμάν 2 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Λουζης	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 'Ιαν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Σαουθάμπτον 26 'Ιουλ.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Έλευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφάνω» Α. Ε.	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Ζευμπρούγκε από 22 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	άργει Πέραμα από 10 Μαΐου
ΝΙΚ. ΚΑΤΖΡΗΣ	Ε. Κουλόυκ. - I. Καϊρης	43	7233	έφθ. Μόντρεαλ 22 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	41	7176	άργει Κέαν από 11 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Ντάρ ελ Σαλάμ 25 'Ιουλ. διά Ριον 'Ιανέριον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψίλων»	58	6750	έφθ. Μόμπιλ 22 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	άργει 'Ελευσίνα από 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λιμπρά»	58	12500	εις 'Αγγλιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει 'Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ιομήνη»	20	7581	άργει Φλωνιγκ από 14 'Ιαν.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Τοιμπέ 24 'Ιουλ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λα Πλάτα»	56	9217	έφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Μομπάς 20 'Ιουλ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Γένοβαν 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	παραλαμβάνεται έν 'Αγγλια
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κών. Β. Σκαρδέλης	43	7176	άργει Μπρούζες από 30 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	άργει Κυνόσουραν από 20 Μαρτ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άργει Πέραμα από 28 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ. Πατέρας	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 13 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	εις Βαλτιμόρην από 29 'Ιουν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	άνεχ. Αγίου Θρακίον 20 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	εις 'Ελευσίνα 22 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Κολόμπο 18 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. «Πασιφίκ Κογκέρορ»	57	10314	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3861	άργει Πεταλούς
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11762	άνεχ. 'Εμπειρίκος 12 'Ιουλ. διά Παναμᾶν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	άργει Πέραμα από 13 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άργει 'Αστόρια από 9 'Απρ.
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ δίνανς»	22	7053	άργει 'Αμπελάκι από 23 'Απρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέριοιαλ» κλπ.	54	6154	άνεχ. Τακούντι 19 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Πειραιᾶ από 26 'Ιαν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	έφθ. 'Αμβούργον 17 'Ιουλ.
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλίδηρη»	43	7124	άργει Κυνόσουραν από 25 'Ιαν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σια	16	1898	εις μετραράς Πειραιώς-Κωνστάντζης
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίζη»	55	16718	άργει Σπέτσας από 18 'Ιουν.
ΡΙΤΑ	έτ. «Μαριστέλλα»	44	7133	άργει Γάνδην από 26 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΣΟΝΕ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	έφθ. Σαβόναν 23 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Γάνδην από 2 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διπλήθε Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Χοδέϊδαν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	18	5563	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιοί Δ. Ιγγλέσον	43	7268	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 22 'Ιουλ.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άργει Πέραμα από 29 'Ιαν.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2472	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΣΟΥΕΖ	Α. Πρίντεζης	28	1660	διπλήθε Κων/πολιν από 27 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	Ίω. Λάτοπος	24	1564	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 21 'Ιουλ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Πάτρας 21 'Ιουλ. διά Βάρνων
ΣΟΦΙΑ Τ.	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άργει Αμπελάκι από 20 Αύγ. 1957
ΣΤΑΜΟΣ	Τουρινηλάκης	21	933	εις Πειραιᾶ (μετασκευαί)
ΣΤΑΜΑΤ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φάραλον»	56	8789	διπλήθε Ηγιαλάταρ 22 'Ιουλ. διά Βαρμόνα
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Ναυκόγια 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άργει Σύρον από 5 'Ιαν.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν.
ΤΑΞΙΔΙΑΝΙΑ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διπλήθε Παναμᾶν 5 'Ιουλ. διά Ταλκαχουάνο
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	Έλλην. Μεσον. Γραμμai	40	7637	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1957
TZENNY	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	έφθ. Χίτφαν 27 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	Εύγενιος Ι. Χανδρή	43	10446	άργει Ρέτζιο από 19 Μαρτ.
ΤΡΙΤΟΝ	έτ. «Τρανσόπατοφικ»	56	2745	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II	άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουλ.
ΟΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Κληρ. Αθ. Κουλόφωρα	30	4557	άργει Κυνόσουραν από 16 'Απρ.
ΟΙΙΒΟΣ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Κόρραμσαχρ 16 'Ιουλ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Γκλέθεστον 18 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΥ	Θ. Σταφυλόπατης	27	755	άνεχ. Πειραιᾶ 24 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΦΡΥΓΙΑ	Καθρέπτης - θουντης	07	1117	άργει Πέραμα από 28 'Ιαν.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Ελ. Μέση»	37	1230	διπλήθε Κων/πολιν 19 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	διπλήθε Παναμᾶν 16 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ - 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 - ΤΗΛ. 471.041 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΧΙΟΣ							
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)							
ΨΑΡΑ							
ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ							
ΑΓΑΘΗ							
ΑΓΓΕΛΙΚ ΦΟΡΣ (Κοστ.)							
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κοστ.)							
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)							
ΑΓΓΕΛΟΣ (Κοστ.)							
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.)							
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.)							
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ							
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λιθ. δ.)							
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ							
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)							
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κοσταρ.)							
ΑΔΑΜΑΣ							
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιθ.)							
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)							
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)							
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.)							
ΑΖΙΑΝ							
ΑΖΟΥΕΡΟ							
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.)							
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθάνου)							
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)							
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)							
ΑΘΕΝΕΣ (Κοσταρ.)							
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)							
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)							
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)							
ΑΓΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιθ.)							
ΑΓΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)							
ΑΓΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)							
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)							
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.							
ΑΙΝΟΣ							
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤ (λιθ.)							
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.)							
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.)							
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.)							
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΠΟΡ							
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λιθ. δ.)							
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ. δεξ.)							
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)							
ΑΚΡΟΝ (λιθ.)							
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ							
ΑΚΤΗ (λιθερ.)							
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)							
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ							
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.)							
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)							
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.)							
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ. δεξ.)							
ΑΛΟΕΑ (λιθ. δεξ.)							
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)							
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)							
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)							
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)							
έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10748	άνεκ. Χάμπτον ρόδα 23 'Ιουλ. δι' "Αμετερνταμ				
Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	εἰς μεταφοράς Ελλάδος-Μαύρης Θαλάσσης				
έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957				
έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άργει 'Ελευσίνα από 11 Φεβρ.				
έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	έφθ. Φλώιγκ 8 'Ιουλ.				
έτ. «Σάντο Αγγελίκα»	21	1173	διπλήθε Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ				
έτ. «Γκρίνθιλλα»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957				
έτ. «Έτολικα»	44	7314	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Απρ.				
έτ. «Μαριμπλάνκα»	56	20153	άργει Αύγουσταν από 27 Μαΐου				
έτ. «Αθίλα»	43	7238	άργει Βαλτιμόρην από 4 Μαρτ.				
έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεκ. Χάρην 11 'Ιουλ. διά Πενσακόλαν				
έτ. «Μαριμπλάνκα»	56	20140	διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον				
έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα πάντα 21 Φεβρ.				
Χατζηπαπάτερας	44	7214	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 13 'Ιουλ.				
ελληνικά συμφέροντα	09	2890	άργει Ελευσίνα από 13 Φεβρ.				
έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ.				
έτ. «Ομηρος»	29	3714	εἰς Πειραιᾶ από 19 'Ιουλ. (έπισκευαι)				
έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	άνεκ. Αρούμπαν 18 'Ιουλ. δι' 'Αμμουδιν Μπαίν				
έτ. «Αδωνίς»	14	2467	άνεκ. Μορμούγκα 21 'Ιουλ. διά Σέταν				
έτ. «Βότα»	57	21000	έφθ. Γλασκώνη 28 'Ιουλ.				
έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άργει Βαλτιμόρην από 24 Δεκ.				
έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Κάρδιφ από 25 'Ιουλ. 1957				
έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άνεκ. Τζάκοσνθιλ 15 'Ιουλ. διά Κιουρασό				
Σιγάλα	20	1618	διπλήθε Κων) πολιν 6 'Ιουλ. διά Σουλινά				
έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	άνεκ. Κιελων 23 'Ιουλ. διά Ράσακε				
έτ. «Αθάμας»	41	4729	διπλήθε Θέουταν 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ				
έτ. «Άθενη»	44	7161	άργει 'Αμβούργον από 2 'Ιαν.				
έτ. «Πάμελλ»	44	2893	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.				
έτ. «Απλάντικ»	54	18784	άνεκ. Μπαντάρ Μασούν 21 'Ιουλ. διά Καρθαγένην				
έτ. «Άθανας»	29	3958	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.				
έτ. «Αδιμπίριαν»	58	10020	έφθ. Χάμπτον ρόδα 25 'Ιουλ.				
έτ. «Λαζιμπίριαν»	58	10020	εἰς Κρήμπεν, ύπο συμπλήρωσιν				
έτ. «Λαζιμπίριαν»	58	10020	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.				
έτ. «Ρέα»	31	8879	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Ιουλ. διά Βενετίαν				
έτ. «Σάν Κρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Νοεμ.				
έτ. «Επαρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλ.				
έτ. «Αγκουίλλα»	57	8184	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουλ. διά Χάρην				
έτ. «Καρόνα»	43	7144	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.				
έτ. «Πασιφίκι»	56	8835	άνεκ. Χάμπτον ρόδα 22 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον				
έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	άργει Μπρούζες από 29 'Απρ.				
έτ. «Ντέλ Ετζέο»	44	7240	άργει Σύρον από 13 Δεκ.				
έτ. «Οσεάνικ Πετρόλη»	58	24000	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. δι' 'Ε-νοδάρντεν				
έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας				
έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	άνεκ. Πουέρτο λα Κρούζ 5 'Ιουλ. (διαταγάς)				
έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόσουραν από 9 'Ιαν.				
έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Πορτοφεράγιο από 18 'Απρ.				
έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον από 12 'Ιαν.				
έτ. «Ρόντα»	43	7213	διπλήθε Παναμάν 18 'Ιουλ. (άπο Νέαν 'Ορλεάνην)				
έτ. «Ωνάσης	54	28738	άνεκ. Ράς Τανόρα 21 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν				
έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άργει 'Ελευσίνα από 8 'Απρ.				
έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	άργει Μασσαλίαν από 3 Δεκ.				
έτ. «Κολόνι»	56	10482	διπλήθε Παναμάν 20 'Ιουλ. διά Κόμπε				
έτ. «Λαζιμπίριαν»	56	20926	έφθ. Γαέταν Μπαίν 26 'Ιουλ.				
έτ. «Βέγανα»	58	5555	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν				
έτ. «Ματζεδίλια»	18	7409	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957				
έτ. «Μορόβια»	53	5026	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 14 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες				
έτ. «Αλίτσια»	24	7066	άργει 'Ελευσίνα από 31 Δεκ.				
έτ. «Αλκιθιόπης»	42		άργει 'Αμπελάκι από 6 'Οκτ.				

Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου
Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζῆτιμα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φαριογνωμοτέων, ωντάρων, βινθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT

BRUSSELS - BELGIUM

ΤΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΗΣ : 115 BROAD STREET

ΤΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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 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 WHITESHILL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

ΛΑΚΙΜΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Άλκιμος»	43	7176	άργει Βρέστην από 16 Δεκ.
ΛΑΚΥΩΝ (Λιβ.)	έτ.	«Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόδουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΛΑΚΥΩΝΗ	έτ.	«Μεντιπέραννιαν»	24	2117	άνεχ. Αμβούργον 19 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΛΑΜΑ (Λιβερ.)	έτ.	«Κάμπος»	41	7401	άργει Κέαν από 21 Μαρτ.
ΛΑΜΕΡΙΑ (Λιβ.)	έτ.	«Μαρκουέντο»	21	4358	άργει Έλευσίνα από 20 Αύγ. 1957
ΛΑΜΠΑ	έτ.	«Εξτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΑΜΠΑ	έτ.	«Βιλλάλμπα»	43	7231	άργει Φάλμουθ από 21 Δεκ.
ΛΑΜΠΕΡΤΑ	έτ.	«Τσεότερ»	42	3304	εις θιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου
ΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Τρανσατ. Θράύτερ»	53	12897	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΛΑΤΑΙΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΤΗΣ (Λιβ.)	έτ.	ελληνικά συμφέροντα	41	5175	άνεχ. Ροζάριο 22 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΛΑΜΑΤΑ (παναρ. δεξ.)	έτ.	«Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΛΑΜΑΤΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρων από 27 Απρ.
ΛΑΜΑΤΑ II (Κοσταρ.)	έτ.	«Νίτεάρο»	11	3131	άργει Έλευσίνα από 7 Φεβρ.
ΛΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ.	«Άμαρυλλις»	45	7201	άργει Κάρδιφ από 6 'Οκτ.
ΛΑΜΕΛΙΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρων από 12 'Απρ.
ΛΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (Λιβ.)	έτ.	«Άλτος Μάρες»	44	7164	εις Ρόττερνταμ όπο 23 Μαΐου (έπισκεψαι)
ΛΑΜΠΑΛΟΝ (Λιβ.)	έτ.	«Κολουμπέλλα»	44	7258	άνεχ. Ρουέν 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΛΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ηατμάδουντη»	38	7949	άργει Ρίθερ Στόρου από 18 'Απρ.
ΛΑΝΑΣ (Λιβ.)	έτ.	«Ανάδη»	55	8332	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΛΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	ελληνικά συμφέροντα	31	7910	άργει Αμετέρνταμ από 5 'Ιουλ. 1957
ΛΑΝΑΣΣΑ (Λιβ.)	έτ.	«Αταλάγια»	43	7237	έφθ. Χάμπτον ρόδη 21 'Ιουλ.
ΛΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ντέρνα»	42	7999	διπλής θέσιαν 21 'Ιουλ. διά Ήστχαμ
ΛΑΝΑΔΟΥΟΣΙΑ (Λιβ.)	έτ.	«Αστούριας»	42	7132	άργει Ζεεμπρούγκες από 17 Δεκ.
ΛΑΝΑΟΡΑ (Λιβ.)	έτ.	«Μπιενθενίντο»	45	7282	διπλής Σουέζ 21 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΛΑΝΑΡΕΑΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Γουαστό Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΛΑΝΑΡΕΑΣ Β. (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Αμέρεραν 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΝΑΡΕΑΣ Γ. (Κοστ.)	έτ.	«Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει Έλευσίνα από 4 Φεβρ.
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Ταλάρα 22 'Ιουλ. διά Καλλάδα
ΑΝΔΡΟΣ (Λιβ.)	έτ.	«Πατούφικα»	43	7188	άργει Αμβούργον από 8 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ριό Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Γκουαγιανίλλα 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (Λιβερ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8459	άνεχ. Νιούπορτ 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7136	έφθ. Βαλτιμόρων 22 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ανδρός»	53	17845	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙΓΑ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	57	10048	άνεχ. Κοκουίμπο 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8432	έφθ. Βαλτιμόρων 24 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10048	διπλής Ντόρερ 26 'Ιουλ. διά Ούζάν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10080	έφθ. Μουρόραν 25 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8394	άνεχ. Λίβερπουλ 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	57	25183	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 22 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΑΛ (Λ. δ.)	έτ.	«Σάντα Τζερονυμο»	58	24500	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Σιμότουσ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (Λιβ.)	έτ.	«Μοντεπάντο»	43	8390	διπλής Τρίνινταν ιε 'Ιουλ. διά θιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Μαροσένο»	56	24520	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Μπεναθέντες»	56	24502	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	40	8427	άργει Αμπελάκι από 14 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8423	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανείρον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	45	8557	άνεχ. Χάρτλεπον 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (Λιβερ.)	έτ.	«Οράιον»	41	7257	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΔ (Λιβερ.)	έτ.	«Οράιον»	42	7010	έφθ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	44	10530	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 18 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	έτ.	«Οράιον»	43	7206	άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤ'ΟΝ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7239	έφθ. Μόζι 21 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	57	13909	άνεχ. Λός "Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Γκουαγιακάν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	57	14300	άνεχ. Κοκουίμπο 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (Λιβ.)	έτ.	«Μονφόρτε»	58	14300	άνεχ. Κοκουίμπο 22 'Ιουλ. διά θιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (Λιβερ.)	έτ.	«Μονφόρτε»	58	14300	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8434	έφθ. Ταλάρα 12 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8466	άνεχ. Γλασκώβην 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8462	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	45	7136	έφθ. Φλαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8395	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 18 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8371	άνεχ. Γλασκώβην 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΚΡΙΜ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8444	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	44	6725	έφθ. Βολτιμόρων 3 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΥΛΟΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	56	23232	άνεχ. Χάρηρων 22 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Χάλιφα 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8443	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 18 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7197	άνεχ. Μουρόραν 12 'Ιουλ. διά Σπάττα

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

Εποπτεία
Επισκευῶν
Μετασκευῶν
και
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3
TEL: ROYAL 3081, TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790
GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM. TEL: 126851

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΚΥΠΡΟΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ,

Αναθέσατε τὰς ἐργασίας σας εις Κύπρον εις τὸ
Ελληνικὸν Ναυτικὸν Γραφεῖον:

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Λ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΥΑΓΟΡΟΥ ΑΡ. 32, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SHIPCO FAMAGUSTA

Τηλέφωνα: 2768, 3623, 2489.

Υποπρακτορεῖα εις ΛΕΜΕΣΟΝ και ΛΑΡΝΑΚΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως
και μεγέθους ἐπισκευαί εἰς τιμάς συνα-
γωνισμοῦ και μὲ ταχύτητα ἀσύγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	44	7242	άνεκ. Βαγκούθερ 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	43	8465	διηλθε Ντόρερ 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όροντάς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράδιον»	43	10459	άνεκ. Άρούμπαν 21 'Ιουλ. δι' Αμμουάιν Μπαιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράδιον»	56	23232	διηλθε Σουεζ 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	56	10059	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	43	8479	διηλθε Τρινινταν 12 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	24500	άνεκ. Σιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	28200	εις Ιννοσιμάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓ'ΟΜΦ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράδιον»	57	27400	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Αίλα Κάστρο»	58	28500	άνεκ. Βρέμπον 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	43	7224	άργει Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	43	8394	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. εις Γιοκοχάμαν από 16 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	43	7233	άργει Γάνδιν 30 'Ιουν. από 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράδιον»	44	8453	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράδιον»	44	7166	άργει Μόμπιλ από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 23 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ	έτ. «Οράδιον»	45	7256	έφθ. Λίθερπουλ 25 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεκ. Βοστόνη 10 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελντόράντο»	57	25441	άνεκ. Κέριπον 18 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουετ "Αφρικαν»	54	6112	άνεκ. Βοστόνη 26 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άνεκ. Βοστόνη 26 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Ελευσίνα από 3 'Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άργει Βαλτιμόρην από 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Κόμπε 23 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	διηλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάντα Νικόλαος»	36	5017	άνεκ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 10 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	διηλθε Κων 20 'Ιουλ. διά Βιρτζτόν
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11976	άνεκ. Μπάνιας 21 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	57	12443	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7259	άργει Ρουέν από 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	άνεκ. Τάιν 4 'Ιουλ. διά Κένι Ούέστ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 1 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	άργει Χαλκίδα από 11 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΙΙ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκι Τράιντιγκ»	57	10889	άνεκ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιφίκι Τράιντιγκ»	57	11009	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	43	7244	άργει Κατάνην από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σποράριγκ»	43	7131	έφθ. Μπουένος Αύρες 24 'Ιουλ.
ΑΟΥΓΡΟΡΑ (Ουδούρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7249	άργει Ελευσίνα από 24 'Ιαν.
ΑΠΕΞ (λιθ.)	έτ. «Άπεξ»	41	6706	άργει Κέαν από 5 Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	εις Αλεξανδρειαν από 12 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57	9452	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεκ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	7078	άργει Κατάνην από 18 Μαρτ.
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανουσέδα»	56	10657	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ.
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Φίνανσιερά»	19	1754	άνεκ. Λονδίνον 8 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	άνεκ. Ζάκαν 24 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Άποστολο»	20	3330	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	άνεκ. Ντακάρ 24 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΡΙΑΝΑ (Λιδάνου)	έτ. «Πυθέας»	21	1153	διηλθε Μπρόναμποτελ 21 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννονπους»	57	11897	άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιαν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	58	23500	άργει Χάμπτον ρόδς από 6 'Ιουν. (ΕΝΑΥΛΩΘΗ)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	άργει Ελευσίνα από 11 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αγκούραρούτα»	43	7120	άργει Σύρον από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ονδούρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόδλ από 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει Αμβούργον από 12 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόδλ από 11 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άργει Ελευσίνα από 1 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	διηλθε Κων 20 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάιν»	53	18283	έφθ. Θάρο 26 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	άνεκ. Κόμπε 11 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρρο»	30	7221	άνεκ. Σάλτεντ από 5 'Ιουν. διά Καραϊβικήν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούνετε»	43	7236	άνεκ. Τακόραντι 18 'Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενθέντο»	43	7232	έφθ. Λονδίνον 26 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαράνκα»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 8 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λάιμπ. Ση Τράνσον»	43	7288	διηλθε Τρινινταν 19 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άργει Γάνδην από 13 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες από 29 'Ιαν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πιενέντο»	44	7161	άργει Μπρούζες από 9 Μαρτ.
ΑΡΧΟΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	43	7198	εις Στεπτίνον από 6 Φεβρ.
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλλ»	28	4809	άργει Γάνδην από 3 Μαρτ.
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	44	7176	άργει Μπερόύγον από 24 Δεκ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άργει Γάνδην από 3 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Θήρα»	56	12415	άργει Αμπελάκι από 8 'Οκτ.
ΑΣΠΙΡΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεκ. Ασπρόπετρο 24 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάιργουντ»	42	7176	άργει Ασπρόπετρο 24 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορενταντόρ»	56	8560	άνεκ. Φίλαδέλφειαν 19 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΑΤΕΝΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνόσουραν από 25 'Ιαν.
ΑΤΛΑΒΙΔΑ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	άνεκ. Σάν Ζουν ντέλ Σούρ 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο Σομός
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Αμμούργον 19 'Ιουλ. δι' Αμμουάιν Μπαιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Αρούμπαν 17 'Ιουλ. δι' Αμμουάιν Μπαιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεκ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	58	20500	εις Μαΐζουρο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	10100	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10096	έφθ. Τακόναν 18 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10092	διηλθε Νίτον 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10091	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	εις Μαΐζουρο 22 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Αστρολόδη»	44	7250	έφθ. Βομβάν 11 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7257	διηλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. (άπο Περού)
				άργει Ελευσίνα από 15 Φεβρ.

LOUCAS HAJI IOANNOU
P.O. BOX 419
JEDDAH (SAUDI ARABIA)
SHIPPING AGENTS
GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".
TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	49	17062	άνεχ. Σιδώνα 20 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	49	9869	άνεχ. Λός Αντζελες 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	54	10758	άργει Χάμπτον ρόδης ἀπό 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	51	10351	έφθ. Έλμπαν 25 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΣ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	54	9833	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 16 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	57	25000	άνεχ. Ωιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	58	20000	διπλήθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 23 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεχ. Σιδώνα 18 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	55	12985	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	53	11322	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 16 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	54	11248	έφθ. Καρπάνα 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	55	11241	άργει Χάμπτον ρόδης ἀπό 28 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	53	12712	έφθ. Πούντα Καρντόν 20 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	52	11767	άνεχ. Πόρτ Χάρκον 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7200	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	56	14839	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάουρ 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	52	10930	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 11 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	50	8631	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ.	«Οριόλ»	43	7248	εις Νέαν 'Ορλεάνην ἀπό 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	48	10928	άργει 'Αμοτερνταμ ἀπό 6 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	έφθ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΙΤ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	58	10500	εις Όζακαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 18 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 20 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούμπερ 23 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'.	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 30 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ.	«Μαρίτιμα»	45	7160	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 6 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	διπλήθε Παναμάν 21 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ.	«Άτλαντικ»	44	7247	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 21 Μαΐου
ΑΤΡΕΥΣ (Κοσταρ. ἐπιθ.)		ελληνικό συμφέροντα	14	1554	εις Βρυξέλλας ἀπό 4 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ		«Άτλαντικ»	27	5214	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 9 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθ.)		«Μπίθερ»	56	10312	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 29 'Ιαν.
ΑΥΡΑ		«Παλμέα»	42	7177	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 6 Φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		«Άρκτούρους»	27	5006	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 23 'Οκτ.
ΑΦΡΟΣ		«Πίο Βαλιόζο»	44	7198	άργει Φλώσιγκ ἀπό 16 Φεβρ.
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ.)		ελληνικά συμφέροντα	17	1293	διπλήθε Μπρόνομποτελ 19 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΒΑΛΜΑΡ		«Τσεμικάλα»	30	9720	έφθ. Χάμπτον ρόδης 18 'Ιουλ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)		«Μπιέλαντη»	43	7229	άργει Φάλμουθ ἀπό 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		«Λά Γκουαγιάρι»	44	7211	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		«Κορονάντο»	43	7067	άργει 'Αμοτερνταμ ἀπό 24 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)		«Αίβαλην»	44	7242	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)		«Νουέθα Βίστα»	55	10507	διπλήθε Πούντα Καρντόν 20 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		«Ολίσσιπο»	12	5944	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		«Φίλια»	42	6751	άργει Φλένομπουργκ ἀπό 1 Μαρτ.
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)		«Μαρλίντο»	57	21000	άργει Ιννούσια ἀπό 12 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)		«Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Μανίλα 20 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		«Ολιαρέα»	10	8089	άνεχ. Βρέμην 24 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΒΙΒΑ ΙΙ		«Βίβα»	23	5906	άργει 'Αμβούργον ἀπό 7 Δεκ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δεξ.)		«Μαρτομάντε»	52	11362	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 24 'Ιαν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)		N. I. Γουλανδρῆς	57	28200	διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)		«Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. N. Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		«Νουέθα Βίστα»	57	12123	άνεχ. N. Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.		«Βιργίνια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 'Ιαν.
ΒΟΡΙ		«Πλού»	42	7076	άργει Σύρον ἀπό 23 Δεκ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)		«Μαρίνη»	56	8638	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)		«Οσεαν Τάνκερς»	58	23500	εις Ήνωμ. Πολιτείας, ὑπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Άντες»	56	9462	άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ.	«Βόγλα»	56	9462	άργει Πειραιᾶ ἀπό 16 'Ιουν.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Αστούριας»	44	7149	άργει Βρινόποιον ἀπό 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ.	«Γερόντας»	43	7271	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 5 Νοεμ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ.	«Ράντλαντη»	44	7205	άργει Μπρούτζες ἀπό 22 Φεβρ.
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Μίραμπρ»	18	5210	άργει Ντόρτρεκτ ἀπό 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιθ.)	έτ.	«Σεντράλα»	45	7253	διπλήθε Παναμάν 22 'Ιουλ. (ἀπό Τοκοπίλλαν)
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεόλια»	27	5407	άργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Μονρόβιος»	51	5739	διπλήθε Παναμάν 23 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΗ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ.	«Μάρη τέλη Πίρεω»	16	1449	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παναμ.)	έτ.	ελληνικά συμφέροντα	45	522	εις Λονδίνον 25 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ» Οίλη	54	18790	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 23 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	όδ.	Λύρα	55	10490	άνεχ. Βομβάν 23 'Ιουλ. διά Μπότανο Μπαίν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ.)	έτ.	«Ἐπος»	21	1975	άνεχ. Πάτρας 25 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 21 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ.	«Αρκουν»	22	1371	διπλήθε Τακοράντι 26 'Ιουλ. δι' 'Ακκρα
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άργει Πέραμα ἀπό 28 'Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες ἀπό 7 'Απρ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ.	«Γιουνίον»	28	6610	διπλήθε Χενονολουσίου ἀπό 26 'Ιουν. διά Μπουεναβεντούρα
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ.	«Γιουρόπαν»	43	7207	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ.	«Μπάκια Σαλίνας»	42	7303	διπλήθε Ντακάρ 18 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Ντέλ Πλάτα»	30	6770	έφθ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουλ.
ΓΚΑΥ. ΜΕΝΤ (Λιβανόν)	έτ.	«Μέντη»	27	2766	έφθ. Τοιβιταρέικαν 14 'Ιουλ.
ΓΚΕΜ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ούρανια»	38	9397	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουλ. διά N. Ορλεάνην
ΓΚΛΑΝΤΙΕΓΤΟΡ	έτ.	«Πλάμαρ»	43	7252	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 19 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ.	«Τοέστερ Όρε»	43	3304	άργει Θιλαδέλφειαν ἀπό 28 'Απρ.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Εμβάσματα εις ΕΛΛΑΣΑ, ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΛΙΤΟΝ. — Ταχεία και άκριβής ύπηρεσία. — Ο κολλίτερος, οίκονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τα Σπέσιαλ Τσέκς.

Έξαργυρώνονται όπουδήποτε ἄνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ 'Απλάντικ»	43	7229	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει 'Ελευσίνα από 17 'Ιαν.
ΓΚΟΥΛΩΦΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	διπλής Παναμάν 13 'Ιουλ. διά Σάνζουάν (Περού)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΤΛΑΣ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	56	8800	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουλ. διά Χάθρην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	57	8800	διπλής Λαδάσεν 17 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΓΟΥΕΤΕΡΝ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	9000	εἰς Φιλαδέλφειαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούζες από 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΓΝΗΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου	57	26032	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20131	διπλής Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΤ'ΙΝΤ (λ. 3.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	άνεχ. Σιδώνα 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13321	άνεχ. Μασσαλίαν 25 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέντιν»	52	13005	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	27812	άνεχ. Λός "Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Φιλαδέλφειαν, 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΤΙΤΑΝΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Θόλευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	57	20431	άνεχ. Χάλιφας 22 'Ιουλ. διά Μαρακάϊπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	57	13750	διπλής Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	έφθ. Μασσαλίαν 18 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θριφτ»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τσέστος Μπαιν»	57	25489	άνεχ. Αγίον Φραγκίσκον 17 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλής Παναμάν 17 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26032	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίγ Ούλλ Μπαιν»	57	26031	διπλής Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25000	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20125	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάτζιον»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκι»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόρ»	44	7255	"Ιδε: «ΚΑΛΗ Λ.», ώς μετωνυμάσθι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	17736	άνεχ. Περο. Κόλπον 27 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντη»	53	13321	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχος	58	21000	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	57	27902	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουλ. δι' "Ελ Παλίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΓΛ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλι»	52	13008	άνεχ. Χέντζαρ 24 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 'Ιουλ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	Έφθ. Σέλλα Χάφεν 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ηοτον»	58	14000	εἰς Σουηδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουριο Τάνκερς»	55	20731	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Καμπιμπάς 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	έτ. Νιάρχος	58	14000	διπλής Ντόβερ 9 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερ	57	25000	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 'Ιουλ. διά Σπέτζιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΓΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43	10448	διπλής Παναμάν 18 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιμ»	43	10577	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 21 'Ιουλ. διά Μπελέυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλής Παναμάν 9 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντόρεστ»	57	10449	άνεχ. Κύντρηπα 19 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΑ' (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόλι»	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 8 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανσόπορτερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	έτ. Γ. Τράβελερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρήτυ	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΘΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόψυ	43	10195	άνεχ. Κύντρηπα 19 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρούθ	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 9 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10570	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43	10488	έφθ. Αλεξανδρείαν 17 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	έφθ. Αλεξανδρείαν 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΡΙ ΖΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Ατλας»	41	6056	άνεχ. "Αντεν 20 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	έφθ. Αμβούργον 22 'Ιουλ.
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσότεανικα»	54	5779	άργει Αργοστόλιον από 6 Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7255	άνεχ. Μιγιάκο 15 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Ριο 'Αντον»	45	7252	άνεχ. Ρεοφ 20 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	άργει Φλώσιγκ από 8 Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	άνεχ. Τάιν 28 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παναρ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	4012	άνεχ. Ελσινίκι 25 'Ιουλ. διά Ρίγαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αγγελίκα»	43	2878	έφθ. Αλεξανδρείαν 17 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ (λιθάνου)	έλληνικά συμφέροντα	27	4824	έφθ. Λαττάκια 3 'Ιουλ.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

'Εκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ἀκτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ.	«Καρντενόζα»	55	10360	διῆλθε Τρίνινταντ 24 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άργει Μπρούζες από 25 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ	έτ.	«Δωρίς»	54	6042	έφθ. Ε'βρονγάμουθ 15 'Ιουλ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ.	«Γουορλόντουάνιν»	43	7031	άργει Πέραμα από 2 'Ιουλ. 1957
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ.	«Μπάλκι»	43	7247	άνεκ. Νέαν "Ορλέανην 23 'Ιουλ. διά Πουνταρένας
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μονρόβια Τ.»	57	13000	διῆλθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ.	«Νταρόκα»	56	10692	διῆλθε Γιβρατάρ 13 'Ιουλ. διά Ην. Πολιτείας
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ.	«Σάν Έμιλιο»	44	8247	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ.	«Ρίο Καριμπία»	44	8327	διῆλθε Τρίνινταντ 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ.	«Σπήκρεστ»	44	7253	διῆλθε Θέουταν 18 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΕΘΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Τρίτων»	56	10318	έφθ. Νέαν "Ορλέανην 9 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ειρήνη»	13	1462	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Πούντα Αρένας»	29	6941	άργει Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάντα Ειρήνη»	11	4465	άνεκ. Νεάπολιν 18 'Ιουλ. δι' Ακάμπα
ΕΙΡΗΝΗ Δ. (λιθ.)	έτ.	«Ελέτρανόπορτ»	56	10289	άνεκ. Χάμπτον πόδις 18 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ.	«Άντ. Π. Στεφάνου»	43	7192	άργει Μπρούζες από 27 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ.	«Νουέρδο Μούντο»	41	7289	διῆλθε Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ.	«Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βιστα Ρίος»	36	8064	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ.	«Πιούντε Αρένας»	44	7213	άργει Αμπελάκι από 21 'Οκτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Παπαχριστίδην	57	12500	άνεκ. Μαρακάιπο 24 'Ιουλ. διά Χαθάνναν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεκ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Σαλάθερρυ
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Οξιάρι»	30	4123	έφθ. Καλκούτταν 4 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ.	«Μαρποέζα»	44	7138	εις "Αμπετερνταμ από 8 Μαρτ. (επισκευαί)
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ.	«Σάγκα»	56	10312	άνεκ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Χακοδάτην
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ελλησποντος»	44	7189	άργει Σύρουν από 13 Φεβρ.
ΕΛΑΜΠΑ (λιθ.)	έτ.	«Μορέλος»	43	7190	άργει Φάλλουθ από 2 'Ιαν.
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ.	«Καζόταμιλ»	44	8541	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ.	«Τρανοπασιφίκα»	43	7207	άνεκ. Περο. Κόλπον 22 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΕΜΠΕΡΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Εμπερλίν»	58	21500	εις "Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ.	«Γκόλφο Αζούλ»	42	7058	άργει Σύρουν από 28 'Οκτ.
ΕΝΕΖΑΝΤΑΝΤΑ	έτ.	«Ενεζαντάντα»	44	7207	άργει Μάρπρου από 19 Σεπτ. 1957
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ.	«Λατοιφέρους»	43	7264	άργει Βαλτιμόρην από 2 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Πλόγγος»	41	7122	άργει Κάρδιφ από 28 'Οκτ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ από 8 'Απρ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ.	«Εντυ»	25	3320	άργει Φάλλουθ από 23 Δεκ.
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Αλδόρες»	44	7176	έφθ. Βενετίαν 18 'Ιουλ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ.	«Στάρο»	26	3503	άργει Βαλτιμόρην από 28 'Ιαν.
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντις»	57	10317	άργει Ρίβερ Μπλάκγουώτερ από 12 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαρφάρη»	27	5843	άργει Εργοστάλιον από 31 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Οσαν»	42	6975	έφθ. Νέαν "Ορλέανην 19 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10053	άνεκ. Γκάλεθσον 22 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ.	«Λός Σάντος»	57	8800	έφθ. Σάντος 27 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ Οίλ»	54	18730	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. διά Πορτ ντε Μπούκ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	Νέποτουν Τάνκερς	56	30150	έφθ. Βομβάν 9 'Ιουλ.
ΕΥΟΛΑΣΣΟΣ	έτ.	«Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 4 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	57	8800	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 23 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	56	8985	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάν Μπαζίλιο»	58	13900	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 15 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	52	15869	άργει Αργοστάλιον από 23 Νοεμ.
ΕΥΡΥΒΙΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας»	47	7176	έφθ. Αμβέρσαν 22 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ.	«Μπαζίλιο»	57	8775	άνεκ. Πόρτ Εσκουιθελ 24 'Ιουλ. δι' Αμμουαίν Μπαιν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	άργει Καρφαγένην από 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΠΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γουέστ Άτλαντικ»	41	7874	άργει Αργοστάλιον από 26 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ.	«Σάν Αντώνιο»	45	7170	άνεκ. Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άργει Αμπελάκι από 27 Μαρτ.
ΕΦΟΗ (λιθ.)	έτ.	«Μαλάγια»	43	7194	
ZANE B. L. (λιθ.)	έτ.	«Λόγκ Σπίπς»	43	7282	
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ.	«Ζαννίς»	08	1982	
ZEΩ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βεσπούκιο»	44	10641	
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ζέφυρος»	43	7231	
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ουλτραμάρη»	44	4296	
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	
ZOZIAN (Κοσταρ.)	έτ.	«Ατυχίδης»	20	7638	
ZΟΥΙΤΝΤΕΡΖΗ (λιθ.)	έτ.	«Αγκουναίλιντα»	45	7212	
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	
ΗΑΙΑΣ (λιθ.)	έτ.	«Ηλίας»	42	7025	
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ.	«Ντέ Εστε»	44	7161	
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Θαλασσοπόρος»	44	7252	διῆλθε Στάρτ Πόιντ 23 'Ιουλ. διά Δάντοιχ
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ορίζων»	56	10316	άργει Βατιμόρην από 10 'Ιαν.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	44	7250	εις Σάντεφιορδ από 7 Νοεμ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεκ. Μασσαλίαν 24 'Ιουλ. διά Σέτταν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ.	«Δώρα»	45	7151	άνεκ. Θρή Ρίθερς 19 'Ιουλ. διά Σέτταν
ΘΕΟΔΩΡΗ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ.	«Μάρ Μπη»	42	6997	άργει Βοστώνην από 27 'Οκτ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ.	«Λουάρκα»	45	7252	άνεκ. Τάμπα 17 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ.	«Μοντετζόυμα»	43	7132	άργει Ρόττερνταμ από 23 Νοεμ.
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κομμέροταλ»	43	7188	άργει Σύρουν από 7 Δεκ.

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β Γ ΤΑΞΕΩΣ ΑΛΕΞ. ΛΑΜΠΡΟΥ - ΑΛ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

ΒΑΣΙΛ. ΚΩΝ/ΤΙΝΟΥ 54 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛΕΦ. 471.633)

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ. — Ο ΑΡΤΙΟΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΚΑΠΑΚΤΙΚΩΝ Α, Β, Γ ΤΑΞΕΩΣ (και ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ).

Οι προπαρασκευαζόμενοι παρ' ήμων υπόφοιτοι οχι μόνον έπιπτυχάνουν κατά τάξις έξετάσεις άλλα και άποκτούν όρτιαν θεωρητικήν κατάρτισιν. 'Η μακρά μας φροντιστηριακή πείρα, τό άριστον και πολυπλήσιες διδακτικές προσωπικούς καθώς και τό έπιπτυχιονικώς κατηρτισμένον πρόγραμμα είναι οι συντελεσταί τών συνεχών έπιπτυχιών μας. Δεικτής της τελείας προπαρασκευής των μαθητών μας είναι και αι έκαστοτε έπιπτυχίαν που πρότιστον οι Φροντιστήριού μας, όπου τό ποσοστόν έπιπτυχίας έγγιζει πάντοτε τό 100 %. Ομοίως πλέονται έκ τών μαθητών μας έπιπτυχίες έρχομενοι πρώτοι ήδη όλων τών υπόφοιτων.

ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥΔΗ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ 1958 : — ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ (Απρίλιος 1958) ΠΡΩΤΟΣ δ. κ. ΚΟΥΡΚΟΥΜΕΛΗΣ Γεράσ., ΔΕΥΤΕΡΟΣ δ. κ. ΦΡΕΡΗΣ Βικέντιος, ΤΕΤΑΡΤΟΣ δ. κ. ΠΥΘΩΣ Παν., ΠΕΜΠΤΟΣ δ. κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΑΙΟΣ Κυριάκος, ΕΚΤΟΣ δ. κ. ΨΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Παναγ.

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Β'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ (Απρίλιος 1958). ΔΕΥΤΕΡΟΣ δ. κ. ΠΑΠΑΔΑΜΠΡΟΥ Απόδτ. (με βαθμολογίαν ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΑ 19, ΘΕΡΜΟΔΥΝΑΜΙΚΗ 19, ΛΕΒΗΤΕΣ 19, ΑΤΜ/ΝΑΙ 20, ΣΧΕΔΙΟΝ 20 κλπ.). Ομοίως έπιπτυχευαν : ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ 5ος, ΓΙΑΝΤΟΥΡΑΚΗΣ 7ος, ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ 9ος κλπ. (Μέ έριστα εις τό πλέοντα θεωρητικά μαθήματα).

— ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Β'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ (Ιανουάριος 1958). ΠΡΩΤΟΣ δ. κ. ΠΕΤΡΙΤΗΣ Σταυ. 'Ομοίως έπιπτυχευαν ΜΠΟΥΣΚΟΣ 5ος, ΣΑΡΡΗΣ Κων.

7ος, ΚΑΡΡΑΣ Σάδ. 8ος κλπ.

— ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Γ'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Μ.Ε.Κ. (Ιανουάριος 1958). 'Εκ τών 72 πού έλαβον μέρος εις τάξις έξετάσεις ήμέτεροι μαθητοί πήσαν 30. Μεταξύ τών 10 πρώτων οι 7 ήσαν μαθητές μας, ΓΚΡΙΝΙΑΤΣΟΣ 'Ιω. 1ος, ΑΥΡΗΣ 'Ιω. 2ος, ΣΚΟΥΛΑΞΙΝΟΣ Παναγ. 3ος, ΓΟΝΙΔΑΚΗΣ Νικ. 4ος, ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΣ 5ος, ΚΟΡΝΕΖΟΣ 'Ανατ. 8ος, ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ 'Ιω. 9ος κλπ.

— ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Γ'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΤΜΟΥ (Ιανουάριος 1958) (α' Τμήμα) ΠΡΩΤΟΣ ήδης ή μαθητής μας ΚΟΥΡΗΣ Στυλ. 'Ομοίως έπιπτυχευαν οι μαθηταί 1οις ΜΠΑΚΡΩΖΟΣ Μ. 5ος, ΒΟΥΛΑΓΡΗΣ Γεώρ. 6ος, ΓΚΛΙΜΠΑΦΗΣ 'Αντ. 7ος, ΚΟΚΚΟΛΑΚΗΣ Γεώρ. 8ος κλπ.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Τά ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΑ Β' και Γ' ύποφοιτών ("Αγγερά" — Αριθμητική — Γεωμετρία — Τριγωνομετρία) τά διδάσκει διατήσεις τών Φροντιστηρίων κ. Α. ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ.

ΕΙΣ ΤΟ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ.

ΓΡΑΦΕΙΑ — ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ : Βασ. Κωνσταντίνου 54 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 471-633.

ΘΕΟΠΑΝ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7240	άνεχ. Ν. Ύφραντη 16 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Σαβάνα 9 'Ιουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	άργει Σύρον από 15 'Οκτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας από 31 'Ιαν.
ΙΝΤΑΣ ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρ»	56	10410	έφθ. Ν. Όρλεαντην 20 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Νάθικ Κριστομπάλ»	44	7176	άνεχ. Αρουραίων 8 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πιετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Μόζι 28 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρ»	56	10422	διπλήθ. Πιεραλάτηρ 22 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανούσσεαν»	53	15826	άνεχ. Γάνδην 15 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάθικ Κριστομπάλ»	44	7198	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΑΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανούσσεαν»	53	13485	άργει Σιγκαπούρην από 14 'Ιαν. 1950
ΙΟΥΔΙΑ (λιθερ.)	Γ. Χατζηλιάς	44	7223	άνεχ. Καλλιαρι 21 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΙΟΥΔΙΑ Κ.	έτ. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	56	10122	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 14 'Ιουλ. διά Μόρφου Μπαιν
ΚΑΔΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χάρπη»	58	13750	εις Κιελών, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άργει Φάλμουρας από 13 'Ιαν.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Πλατιφίκα»	41	7176	άνεχ. Γιαβάτα 9 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΛΛΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν Τράπορτ»	57	8650	άνεχ. Αμβέρσαν 25 'Ιουλ. διά Γκάλθεστον
ΚΑΝΗ Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	έφθ. Αμβέρσαν 24 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΚΑΛΩΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	άργει Αμβέρσαν από 18 'Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκουίπα»	43	7257	άνεχ. Μπόναν 25 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άργει Ρίβερ Στόουρ από 23 'Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	άνεχ. Αμβούργον 19 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγανός»	44	7279	άργει Ελευσίνα από 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνοπορτ»	41	5588	έφθ. Κουβέιτ 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	άργει Αμπελάκι από 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Κάρδιφ 12 'Ιουλ. διά Χάλιφαξ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5185	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνιδί»	19	5173	άργει Καλάμας από 20 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	άργει Καλάμας από 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1606	άνεχ. Λισσαβώνα 24 'Ιουλ. διά Σάφφι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	54	8005	έφθ. Καλκούτταν 18 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιθάν.)	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	άργει Αμπελάκι από 25 Ιουλ. 1957
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Καλάμας από 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άργει Καλάμας από 11 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπη»	55	8799	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	άνεχ. Βίλα Κοντοτόπειον 22 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άργει Κυνούσσουραν από 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	8325	άνεχ. Μπαντάντας 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άργει Καλάμας από 14 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κορτέζη»	43	7161	άργει Ελευσίνα από 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Ν. Όρλεαντην 23 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άργει Αμπελάκι από 29 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρ 17 'Ιουλ. διά Κέηπ Τάουν
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άργει Μπρούζες από 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	άνεχ. Στανλόου 5 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιονίρ»	36	10291	έφθ. Άιλ οφ Γκραν 25 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	43	7150	άργει Σύρον από 30 Νοεμ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πανύρλη»	43	7245	άργει Σεεμπρούγκε από 10 'Ιαν.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΑΔΩΝΙΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7120	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Βαλτιμόρην από 9 'Ιαν.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερτάνο»	45	7255	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ.
ΚΕΓΓΙ ΑΡΑΞΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φιντέλινταντη	57	12500	

GOVERNMENT GENUINE

Τό άσυναγώνιστον
ΜΕΤΑΛΛΟΝ ΑΝΤΙΤΡΙΒΗΣ



Διά τήν άναμετάλλων τῶν πλοίων σας
χρησιμοποιεῖτε μόνον

GOVERNMENT GENUINE

Προσφέρεται έλευθερον και ΤΡΑΝΖΙΤΟ
μὲ τάς καλλιτέρας τιμάς.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΑΠΟΚΛ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

Ν. Θ. ΚΑΜΕΝΟΣ Ο.Ε.

ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ 16 - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 35.180

SHIPCHANDLER

NEPTUNE

GEORGE SVORONOS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

AVENUE 3 Y STREET IOI NO 2A-22
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ, NEPTUNE

MARACAIBO VENEZUELA

PHONES: 6354
25255

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

ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	...	43	7093	άργει Ζεεμπρούγκε από 16 Δεκ.
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	«Χάρτλαντ»	...	42	7176	έφθ. Λίθερπουλ 9 Ιουν.
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ (λιθ.)	«Οσεάνικα»	...	44	7141	άργει Σύρον από 13 Σεπτ. 1957
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	«Λαιμπήριαν»	...	44	7281	άργει Φάλμουθ από 6 Ιαν.
ΚΕΙΠ ΩΡΑ	«Γκάλλαρο»	...	37	5282	άργει Ρόττερνταμ από 3 Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	«Κάνοπους»	...	41	7431	άργει Ρίθερ Στόουρ από 21 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιθ.)	«Τζ. Σ. Τσάνοπορτ»	...	26	5717	άργει Ρόττερνταμ από 12 Μαρτ.
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	«Τρανσκοντίνενταλ»	...	43	7150	άργει Φίλαδελφειαν 14 Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	«Βόλκαν»	...	56	20639	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Ιουν.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΕΥΣ (άγγλ.)	«Νταλχάουζ»	...	57	9153	εις Κιούρε από 28 Ιουν.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	«Μυρμπόν»	...	58	20500	άργει Κινόσουραν 22 Ιουλ. διά Τακόμαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	«Μπελάρ»	...	44	7190	άνεχ. Γάνδων 19 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΝΟΖΑ	«Τράμπ»	...	43	7248	άργει Μπρούζες από 2 Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	«Οργία»	...	44	7159	άργει Κυνόσουραν από 8 Νοεμ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	«Κολουμπέλλα»	...	43	7239	έφθ. Βισαγκαπατάμ 24 Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	«Νεπούνια»	...	13	9424	έφθ. Λειζέρες 24 Ιουλ.
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	«Μονάρκα»	...	43	7250	άνεχ. Λειζέρες 11 Ιουλ. διά Μακάπα
ΚΟΝΑΩΡ	«Άγκουιλλα»	...	19	2949	άνεχ. Πάνθη 22 Ιουλ. διά Νάντην
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	«Σάν «Άγκουστιν»	...	42	7178	διπλής Πάναμάν 26 Ιουλ. διά Τοκοπίλαν
ΚΟΝΤΕΑ (Κοσταρ.)	«Ρόζα»	...	19	662	άνεχ. Σάντος 26 Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	«Ο'Ξιλιαρ»	...	41	5173	άνεχ. Βρέμπν 18 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΚΟΡΟΙ (λιθ.)	«Άγιαλάγκο»	...	44	7239	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθ.)	«Σαν Πέντρο»	...	45	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Ιουλ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθ.)	«Φιγκουέρας»	...	56	10567	άργει Κυνόσουραν από 1 Δεκ.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	«Ζίτα»	...	43	7075	άνεχ. Χούστον 23 Ιουλ. διά Πόρτ Εβεργκλαντ
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	«Χόμη»	...	57	30332	διπλής Φλώσιγκ 12 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΥΗΝ	«Ντέλ «Εστε»	...	44	7198	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΡΕΣΤΑ (λιθ.)	«Βιλαβιδίζα»	...	44	7187	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	«Μάρα»	...	56	24000	άργει Αμπελάκι από 4 Οκτ.
ΚΡΙΕΓΤΟΡ (λιθ.)	«Άιλα Γκράντε»	...	43	7275	άνεχ. Αμπανταν 21 Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	«Σάν Φερνάντο»	...	41	6756	άργει Κυνόσουραν από 7 Ιαν.
ΚΥΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	«Κυανός»	...	43	10448	άνεχ. Χαλκίδαν από 27 Νοεμ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	«Κάνοπους»	...	54	10608	διπλής Γιβραλτάρ 27 Ιουλ. διά Γκάμπια
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	«Εκσκρίαλ»	...	44	7292	άργει Βαλτιμόρην 19 Δεκ.
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	«Γκλάρα»	...	56	24305	άργει Πρίνς Ρούπερτ 23 Ιουλ.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιθ.)	«Άντρια»	...	43	7133	άνεχ. Χούστον 23 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	«Σάντα Βαρβάρα»	...	21	2294	άργει Βαλτιμόρην 24 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	«Κογκιστάντρο»	...	45	7157	άνεχ. Χούστον 23 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	«Ντέ Κάργκα»	...	44	7214	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 23 Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	«Κωστής»	...	44	7243	άνεχ. Χούστον 23 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (Ούρουγ.)	έτες ταξιδία Πλέιτ				
ΛΑΙΔΑ ΝΤΟΡΟΘΥ	«Ελευσίνα» από 20 Ιαν.				
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	«Κυνόσουραν» από 29 Μαρτ.				
ΛΑΜΥΡΑ	άνεχοι Μπαρρόδου από 26 Απρ.				
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	«Πέντρεγκαλ»	...	45	7247	άνεχοι Φλώσιγκ 7 Ιαν.
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	«Σάργκα»	...	56	23880	άνεχοι Μπαντάρ Μασούρ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	«Κρούζ»	...	24	3658	άργει Ρόττερνταμ από 26 Ιαν.
ΛΙΑΑ (λιθ.)	«Μιραμόντε»	...	53	13406	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΛΙΔΗ (λιθ.)	«Κορούνα»	...	43	7156	εις Μόπιλ από 19 Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΕ ΙΤΟΡ	«Φορταλέζα»	...	43	7030	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	«Πλαναρεικάνα»	...	44	7256	άργει Ρόττερνταμ από 26 Απρ.
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	«Ατλάντικα»	...	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 10 Ιαν.
ΛΟΙΝΤΑ (λιθ.)	«Ρίο ντέλ Κάστρο»	...	43	7262	άργει Ρόττερνταμ 5 Φεβρ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	«Ρίο «Άζούλλα»	...	44	8536	άνεχ. Βικτωρίαν 20 Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΛΟΥΓΟΥ (Λιβάνου)	«Γουέστ «Ιντιες»	...	44	1910	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ.
ΛΟΥΓΟΥ (παναμ.)	«Λέβαντ»	...	17	1936	άνεχ. Μπασεύιν 17 Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΛΟΥΣΥ (λιθ.)	«Ορίενταλ»	...	20	2051	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Ιουλ. διά Εμδεν
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	«Μονρόδιο»	...	57	7350	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	«Θήατρο»	...	43	10428	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 Ιουλ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	άργει Ελευσίνα από 16 Δεκ.				
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)	«Μπρόαντ»	...	44	7160	έφθ. Γκάλθεστον 22 Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	«Μαγγαλάνες»	...	44	7215	διπλής Κων/πολίν 10 Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	«Παρένα»	...	21	1489	άργει Σίενταμ από 7 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθ.)	«Μονρόδια»	...	49	5685	έφθ. Λονδίνον 16 Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιθ.)	«Δήμπτρα»	...	37	4839	έφθ. Δουγκέρκην 20 Ιουλ.
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	«Αουρόπα»	...	57	8000	άργει Ελευσίνα από 29 Ιουλ. 1957
ΜΑΛΜΕΝ (παναμ.)	«Γουέστερν»	...	43	7161	άργει Πειραιά από 1 Ιουλ.
ΜΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	«Μάστθιλ»	...	18	920	εις Μπωάν 21 Ιουλ. (έπισκευαι)
ΜΑΝΟΙΤΟ (Κοσταρ.)	«Μάννα»	...	37	7991	άργει Βρινδησίον από 14 Ιαν.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λιθ.)	«Ολμέντο»	...	43	7210	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Ιουλ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)	«Μάντιον»	...	44	7216	άργει Κυνόσουραν από 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ (λιθ.)	«Μπάξια Σαλίνας»	...	44	7138	άργει Μπορύες από 11 Ιαν.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)	«Σάν Φελίτσια»	...	43	7128	έφθ. Μαντράς 22 Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	«Παρανάλτο»	...	43	7189	άργει Κυνόσουραν από 27 Φεβρ.
ΜΑΡΑΦΩΝ (λιθ. δεξ.)	«Ράλλη»	...	19	6862	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδοσυρ.)	«Οσανά Κάργκο»	...	56	20500	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΡΓΚΩ	«Σάουθερν Κρός»	...	44	7244	άνεχ. Αντζελες 11 Ιουλ. δι 'Οζάκαν
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	«Ούλτραμαρίνα»	...	43	7160	άργει Φλώσιναν από 28 Αύγ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)	«Κριστομπαλά»	...	44	7163	άργει Καλάμας από 6 Απρ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	«Κοντάνιαν»	...	56	10311	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λιθ.)	«Γουέστ «Αφρικαν»	...	56	6250	άνεχ. Αάρχους 26 Ιουλ. διά Φλώσιγκ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	«Παράντα»	...	44	7282	έφθ. Πειραιά 30 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)	«Βέγας»	...	43	7176	άργει Αργοστόλιον από 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	«Μαγκλιέρεας»	...	45	8197	έφθ. Αμβούργον από 25 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	«Αρκουλ»	...	22	4949	έφθ. Σάντος 21 Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	«Φωιάιαν»	...	43	7059	άργει Ρέτζιο από 28 Ιαν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	«Ντέλ Νόρτε»	...	56	20207	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ

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

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

Εις τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. λειτουργούν κανονικώς καθ' όλην τὴν διάρκειαν τοῦ έτους όλα τὰ τμήματα διὰ τὴν ἀπόκτησιν δι- πλώματος οἰασδήποτε τάξεως.

Πάντοτε, ή Διεύθυνσιν καὶ οἱ κ. κ. Καθηγηταὶ οἱ όποιοι εἰνέξιωματικοὶ τοῦ Β. Ν. ἐν ἐνεργείᾳ, εύρισκονται KONTA ΣΤΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗΝ ΕΩΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ.

Τὸ Φροντιστήριον Α.Ν.Φ.Ε.Ν. ἔχει ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ.

Εἰδικὸν τμῆμα πληροφοριῶν καὶ διεκπεραιώσεως τῶν πιστοποιητικῶν λειτουργεῖ εἰς τὴν Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

'Εκ τῆς Διευθύνσεως

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Μαριμπλάγκα»	.....	43	8046	άνεχ. Χέρνοσαντ 17 'Ιουλ. δι' 'Αλγέριον
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (Λιθ. δεξ.)		ότ.	«Μαριμπλάγκα»	.....	40	8142	άγνει. Τάμεσιν από 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Λιθ.)		έτ.	«Μαριμπλάγκα»	.....	44	7242	άργει Γάνδην από 14 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ (Λιθ.)		έτ.	«Νέποτουν»	.....	58	8700	εἰς Τάραντα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	.....	24	4701	άργει 'Αμπελάκι από 1 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Λιθ.)		έτ.	«Μαριμπλάγκα»	.....	44	7245	άργει 'Αμπούργον από 24 Νοεμ.
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II. (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Παναμ.-Σουρόπα»	.....	44	10668	άργει Αυγούσταν από 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΣΤΡΕΛΛΑ (Λιθερ.)		έτ.	«Μαριστρέλλα»	.....	21	8396	άργει Σπετζιαν από 14 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ (Λιθ.)		έτ.	«Εύκαριερς»	.....	43	7033	άργει Ρόττερνταμ από 19 Νοεμ.
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ		έτ.	«Ούνιβερσαλ»	.....	55	8961	διπλήθε Παναμάν 11 'Ιουλ. διά Μόζι
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Λιθ.)		έτ.	«Τράνσονπορτ»	.....	44	7251	άργει Μπρούζες από 18 'Απρ.
ΜΑΣΚΩΤ		έτ.	«Ορίενταλ»	.....	17	2042	άνεχ. Τζακάρταν 16 'Ιουλ. διά Τζιρεμπόν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Κόδονικι»	.....	55	23871	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Θόλευ
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.		έτ.	«Μάνος»	.....	27	2457	άνεχ. Βαρκελώνην 24 'Ιουλ. διά Σαθόναν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (Λιθ.)		έτ.	«Νίκη»	.....	44	7232	άργει Φάλμουθ από 24 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Μπαλιπόσα»	.....	54	18763	άνεχ. Ράς Τανόύρα 19 'Ιουλ. διά Θόλευ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (Λιθ.)		έτ.	«Μονδία»	.....	57	8906	διπλήθε Μπρόνομποτελ 21 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ.	«Μιρολάγκα»	.....	55	8425	άργει 'Ελευσίνα από 21 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)		έτ.	«Ελληνικό συμφέροντα	.....	20	1512	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)		έτ.	«Γιουνάιτεντ»	.....	41	7195	άργει Αμβέρσαν από 12 Δεκ.
ΜΑΤΖΕΟΔΙΑ (δεξ.)		έτ.	«Ματζεολία»	.....	27	6144	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρα 19 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ.	«Νόρθ Πασιφίκ»	.....	43	7176	έφθ. Λεϊκ Τσάρλες 14 'Ιουλ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (Λιθ.)		έτ.	«Γιουνιβερσαλ»	.....	57	9200	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 22 'Ιουλ. δι' 'Ινδίας
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ.	«Ινικάικα»	.....	45	7254	άνεχ. Γκάλεστον 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΛΙΤΗ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Αλπέργκας»	.....	57	11800	άνεχ. Τεργέστον 20 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΕΛΟΝΤΥ (Λιθ.)		έτ.	«Λινάρδες»	.....	44	7198	άργει Φάλμουθ από 17 'Οκτ.
ΜΕΜΟΡΥ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Πανεξίτο»	.....	44	10611	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ.	«Νουέδη Γρανάδα»	.....	45	7198	άργει Κυνδουραίαν από 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Άστούριας»	.....	58	21000	εἰς Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΡΛΙΝ (Λιθ.)		έτ.	«Σάν Πέντρο»	.....	45	7190	διπλήθε Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (Λιθ.)		έτ.	«Εύπότιμα»	.....	58	8961	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΜΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Καστέλλα»	.....	55	20630	διπλήθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ.	«Μίντρικ»	.....	25	6806	εἰς Σουραμπάγια από 12 Μαρτίου
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιθ.)		έτ.	«Η. Κορντόμπα»	.....	44	7215	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 24 'Ιουλ. δι' Ούζάν
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)		έτ.	«Μίραντρο»	.....	57	21000	άργει Σπετζιαν από 21 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ Α. (Λιθ.)		έτ.	«Σαιν Μικέλι»	.....	29	2666	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Γ.		έτ.	«Αρθιγκάτων»	.....	43	7228	άργει Γάνδην από 23 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Λιθ.)		έτ.	«Φορμεντατόρ»	.....	56	8390	άνεχ. Τόκιο 20 'Ιουλ. διά Χακάτα
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Πουέρο Ρίκο»	.....	37	7140	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο λα Κρούζ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (Λιθ.)		έτ.	«Άντρια»	.....	56	8000	άνεχ. Άμβούργον 12 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ		έτ.	«Οσεανικ Πετρόλεουμ»	.....	57	24000	διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)		έτ.	«Σάν Αντρες»	.....	53	11289	άργει Βαλτιμόρων από 1 Φεβρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (Λιθ.)		έτ.	«Ηότερν»	.....	43	6674	έφθ. Αλαμπορούκ 20 'Ιουλ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)		έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	.....	57	12400	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (Λιθ.)		έτ.	«Μοντεπλάτα»	.....	42	7137	άργει Μπρούζες από 7 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (Λιθ.)		έτ.	«Καλλάσ»	.....	43	7125	άργει Κυνδουραίαν από 20 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ II. (Λιθ.)		έτ.	«Ντιέγκο»	.....	45	7176	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 21 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)		έτ.	«Σεγκούριτας»	.....	55	9922	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΜΠΑΤΗΣ (Λιθ.)		έτ.	«Φροντέρα»	.....	56	10661	διπλήθε Κιουρασάο 20 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (Λιθ.)		έτ.	«Ελκέριερς»	.....	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Λιθ.)		έτ.	«Μπετακρούΐς»	.....	44	7235	άργει Ντντούν από 18 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ.	«Ντιαμάντε»	.....	56	10061	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ		έτ.	«Άλμα»	.....	44	7256	άργει Νιούπορτ από 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)		έτ.	«Στανόιλ»	.....	30	9243	άνεχ. Μπαχρέιν 26 'Ιουλ. δι' Αντεν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)		έτ.	«Γκαρραγουαίνη»	.....	42	7303	άργει Μασαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (Λιθ.)		έτ.	«Μαραθών»	.....	43	7314	άργει Μπρούζες από 4 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ.	«Σάντα Βαρδάρα»	.....	16	3528	άργει Κυνδουραίαν από 8 Δεκ.
ΜΥΡΤΙ ΙΙΙ. (Λιθ.)		έτ.	«Οσεαν Τ. Λ.»	.....	45	7255	άργει Έλευσίνα από 24 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ		έτ.	«Αρίστα»	.....	43	7176	άργει Μπρούζες από 12 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ		έτ.	«Τόζα»	.....	18	2297	άργει Πέραμα από 3 Νοεμ.
ΝΑΒΑΡΡΑ (Λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	.....	42	7131	εἰς 'Αμβέρσαν από 10 Μαρτ. (έπισκευα)	
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (Λιθ.)		έτ.	«Ιντάλγκο»	.....	56	9990	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ.	«Σάν Ρόκκο»	.....	25	4954	έφθ. Σπετζιαν 20 'Ιουλ.
ΝΑΠΙΕΡ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Στάτη»	.....	57	24000	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον από 23 'Ιουν. διά Πακνίγκ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Λιθ.)		έτ.	«Μοντεβέρντη»	.....	45	7176	διπλήθε Ντόρερ 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (Λιθ.)		έτ.	«Νόγια»	.....	43	8500	άργει Κυνδουραίαν από 26 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Λιθ.)		έτ.	«Νάσιοναλ»	.....	44	7241	άνεχ. Νιούκαρδ 2 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (Λιθ.)		έτ.	«Νάσιοναλ»	.....	56	9970	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 16 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΤΣ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Πανεξίτο»	.....	43	10611	άνεχ. Αμπέρσαν από 10 Μαρτ. (έπισκευα)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Λιθ.)		έτ.	«Βίάννα»	.....	56	10044	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Λιθ.)		έτ.	«Νάσιοναλ»	.....	56	9972	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (Λιθ.)		έτ.	«Νάσιοναλ»	.....	43	8513	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 18 'Ιουλ. διά Μίδσλεσμπρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΤΙΝΕΡ (Λιθ.)		έτ.	«Νάσιοναλ»	.....	43	8490	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ.ΤΕΡ (Λιθ.)		έτ.	«Αλμάγκρο»	.....	43	7228	άνεχ. Νιούπορτ 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Λιθ.)		έτ.	«Αλμάγκρο»	.....	43	8479	διπλήθε Ήσουταν 18 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Λιθ.)		έτ.	«Αντριθάπορ»	.....	43	8428	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δεξαμ.)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	.....	58	12500	άνεχ. Ράς Τανόβια 26 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Μάργκραντ»	.....	57	24150	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Μπάσραν
ΝΕΒΑΔΑ (Λιθ.)		έτ.	«Νεβάδα»	.....	29	4142	έφθ. Ρίο Γκράντε 21 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιθ.)		έτ.	«Νέλλα»	.....	38	5106	άνεχ. Κολόμπια 18 'Ιουλ. διά Κοσσείρ
ΝΕΦΕΛΗ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Εσπέρια»	.....	54	5669	εἰς Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Λιθ. δεξ.)		έτ.	«Πολύρι»	.....	58	25000	άργει Έλευσίνα από 3 Μαΐου

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°

SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο-

ποιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αλλοτί η δεξαμενή, διά τὰ «Λίμπερτυς» ίδιως, διά τὰ όποια ή εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ υπό τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικού, έγκαταστάσεων και κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντός ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἔργασίας

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

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	έφθ. Νοβορωσίκην 19 'Ιουλ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σαντα Μαρίνα»	18	2437	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Μπρούζες ἀπὸ 5 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Ρίζερ Μπλάκγουώτερ ἀπὸ 31 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιονίρ»	37	7991	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 'Ιουλ. διὰ Νεάπολιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7294	άργει Ρίζερ Μπλάκγουώτερ ἀπὸ 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναϊά»	42	7290	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζδρες»	45	7003	άργει Χόλι Χέντ ἀπὸ 28 'Ιουν.
ΝΙΚΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουερτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Αμοτερνταμ 24 'Ιουλ. διὰ Σαιν Ναζαρί
ΝΙΚΟΙΔ (Κοσταρ.)	έτ. «Άφροδεσσα»	18	3335	άργει Μπερντάιλαντ ἀπὸ 14 Δεκ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άργει Χάμπτον ρόδης ἀπὸ 13 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άργει Χάμπτον 17 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	10632	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΝΟΡΦ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανκοκούϊστα»	58	10600	εἰς 'Αγγλίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Σιδενεύ 18 'Ιουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 20 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΛΑΙΔΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	άργει Φάλμουθ 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	άνεχ. Φίλαδελφειαν 10 'Ιουλ. διὰ Έλ. Παλίτο
ΝΟΡΦ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 6 'Ιουλ. διὰ Κουΐνανά
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπλέ Μόντε»	44	7248	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικα»	44	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 23 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 17 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	άργει Πόρτ ντε Μπουκ ἀπὸ 4 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άργει Καλαμάς ἀπὸ 4 Φεβρ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράιτερ»	44	7061	έφθ. Λίθερπουλ 25 'Ιουλ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (ιωκτὸν)	έτ. «Ούντηγουαρντ»	58	29000	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 17 'Απρ.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβλάτετ»	24	5789	άνεχ. Τζάκοσονβιλ 19 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	άνεχ. Τρίνινταντ 18 'Ιουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΤΕΛΙΟΚ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σῆπ. Εντερπράϊς»	58	12800	εἰς 'Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΜΠΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐνη»	57	10200	άνεχ. Χιροσίμα 18 'Ιουλ. διὰ Βαγκούθερ
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρασσόδος»	44	7256	άργει Νταρτμουθ ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βιοτα»	46	8257	άνεχ. Τρίνινταντ 14 'Ιουλ. διὰ Παλέρμο
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνη»	31	8210	άργει Νταρτμουθ ἀπὸ 17 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα»	58	9500	εἰς Τεργέστον, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	9400	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	54	11208	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διὰ Σαιν Κίττ'ς
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	9400	άνεχ. Ειδονάγουσον 16 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Σαβόνα 11 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εθμυράνια»	58	10360	εἰς 'Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11380	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουλ. διὰ Κούρτερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	8690	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόνα»	44	7244	έφθ. Νέαν Όρλεαν 4 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεζολούτη»	56	10580	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπάχικ Σαλίνας»	44	7190	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άργει Ταράνταν ἀπὸ 26 Φεβρ.
ΝΤΟΡΣΕΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10200	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσούτεανικα»	54	8062	άργει Ταράνταν ἀπὸ 26 Φεβρ.

ΟΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Οία»	11	1881	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 'Ιουν.
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ	έτ. «Σάν Αντόνιο»	43	7051	άργει Χάρτλεπουλ ἀπὸ 22 Μαΐου
ΟΛΚΑΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 2 'Ιουν. 1957
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικα»	53	17362	άνεχ. Νεάπολιν 27 'Ιουλ. διὰ Ν. Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13652	άργει Θερρόλ ἀπὸ 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13652	άργει Θερρόλ ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	20453	άνεχ. Πουέρτο λὰ Κρούζ 22 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	48	11298	άνεχ. Μοντεβίδεο ἀπὸ 27 'Ιουν. διὰ Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	14047	εἰς Αιγαίνιαν, ἀπὸ 26 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΑ (λ. δ.)	έτ. «Ωράνο»	58	27500	άνεχ. Ήνωμαν Πολιτείας, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 1 'Ιουλ. δι' Άγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	14221	διῆλθε Σουεζ 15 'Ιουλ. διὰ Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	14009	άνεχ. Σιδώνα 23 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17725	άνεχ. Μπουένος Αύρες 18 'Ιουλ. διὰ Καραϊβικὴν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΤ'ΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13678	άνεχ. Σιδώνα 23 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	13660	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 18 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	άργει Θερρόλ ἀπὸ 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13934	άργει Θερρόλ ἀπὸ 21 Μαρτίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13709	διῆλθε Ζιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διὰ Παλέρμο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13713	διῆλθε Ζιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διὰ Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	εἰς Κιελον ἀπὸ 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	έφθ. Παλέρμο 17 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάδοθ Ατλαντικη»	55	18790	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 21 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	άργει Θερρόλ ἀπὸ 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	20595	διῆλθε Σουεζ 17 'Ιουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	άργει Θερρόλ ἀπὸ 14 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	άνεχ. Φίλαδελφειαν 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	διῆλθε Σουεζ 15 'Ιουλ. διὰ Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	άνεχ. Ντρόμπαν 23 'Ιουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕ'ΓΜ	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	εἰς Κιελον ἀπὸ 29 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13580	άργει Τουλώνα ἀπὸ 31 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	άργει Ρίζερ Μπλάκγουώτερ ἀπὸ 22 Δεκ.
ΟΛΥΜΠΙΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονοθάρη»	43	7028	άργει Αμβούργον ἀπὸ 23 Αύγ. 1957
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Μπατόν Ρούζ ἀπὸ 27 'Ιουν. διὰ Σούριναμ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	έφθ. Παραμαρίμπο 22 'Ιουλ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	εἰς Κέρριερ εἰς Κέρριερ

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS
P.O.B. 116 TEL. 2450	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	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
OMNIOU ΕΣΠΛΟΡΕΡ (λιθ. δεξ.)	ASMARA P.O.B. 1115 TEL. 488	ADEN (CAMP) P.O.B. 55 TEL. 681	THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ Τρείντερ»	44	7211	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουλ. διά Σμαλκάντεν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	έφθ. Ν. Όρλεάνην 14 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ενωνια»	12	2173	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 15 'Ιουλ.
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙΤ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Άλη Εμπρέσσα»	55	20616	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 'Ιουλ. διά Κουνιάνα
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (Λιβ.)		έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Άλεξανδρειαν 24 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (Λιβερ.)		έτ. «Νόρλο»	43	7211	άργει Αγιον Θραγκισκον ἀπό 2 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Τζάκασονθιλ 19 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (Λιβ.)		έτ. «Οσεαν Τρ.»	44	7176	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 5 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπριγκβίλλα»	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 29 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (Λιβ.)		έτ. «Μπλού Μπαιν»	43	7194	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 12 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (Λιβ.)		έτ. «Χάνοβερ»	42	7221	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (Λιβ.)		έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 12 'Ιουλ. διά Πιομπίνο
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)		έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνεχ. Τοάρλεστον 25 'Ιουλ. διά Τζάκασονθιλ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ		έτ. «Αουντάς»	23	7246	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 21 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Λιβ.)		έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άργει Αστόρια ἀπό 14 'Απρ.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (Λιβ.)		έτ. «Ούλισσες»	42	7234	έφθ. Τόκιο 18 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Λα Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδα ἀπό 4 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Ούρανια»	32	6430	άνεχ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζέρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 18 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορία»	56	12807	άνεχ. Μόντρεαλ 16 'Ιουλ. (διαταγάς)
Ω. ΠΡΕΚΛΑ (Λιβ.)		έτ. «Πανώρα»	43	7224	άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΓΛΑΟΤ		έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπό 18 'Απρ.
ΠΑΛΜΑ (Λιβ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άργει Ελευσίνα ἀπό 6 Φεβρ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Πάλμα»	20	5182	άργει Κέαν ἀπό 8 'Ιαν.
ΠΑΝ		έτ. «Αρίας»	56	10486	έφθ. Κιουρασόο 13 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σαφώ»	44	7223	άνεχ. Λός Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολιοκάλο»	26	4494	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16100	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (Λ.)		έτ. «Κασάγια»	58	10700	διπλής Παναμάν 20 'Ιουλ. δι' Ατλαντικόν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (Λιβ.)		έτ. «Ακίες»	57	10000	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (Λιβ.)		έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	έφθ. Μουρόραν 27 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. (Λιβ.)		έτ. «Ελλικίζον Τράνσοπτρ»	57	8500	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Αντάριος»	44	7212	άργει Φούδευ ἀπό 8 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Ιννάτιο»	44	7281	άργει Τάραντα ἀπό 23 Νοεμ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.)		έτ. «Βάντα»	43	7280	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 8 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεδλία»	29	6598	άργει Πέραμα ἀπό 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 15 'Ιουλ. διά Γλασκώθην
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)		έτ. «Κορφάτο»	09	715	εἰς Σιγκαπούρην ρόδης ἀπό 22 'Ιουν.
ΠΑΝΤΡΕ (παναρ.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα ἀπό 26 Μαρτ.
ΠΑΠΥΡΑ Μ.		έλληνικά ουμφέροντα	36	1974	έφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ		έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	άργει Μπαρρόου ἀπό 17 'Οκτ.
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (Λιβ.)		έτ. «Παραδαλίνα»	43	7257	έφθ. Ρουέν 18 'Ιουλ.
ΠΑΡΚΑΡΟΑΙ (Λιβ.)		έτ. «Κοράλ»	30	3806	έφθ. Αλεξανδρειαν 18 'Ιουλ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβ.)		έτ. «Μαρίνα»	43	6721	διπλής Θέουταν 16 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)		έτ. «Πεγκόρο»	45	7202	διπλής Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Λιβ.)		έτ. «Πασιφικ Γουιντ»	44	7255	άνεχ. Χούστον 23 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΑΣΙΟΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Αιγαζιαν Μάρε»	37	9933	έφθ. Σασέμπο 16 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΙΡ (Λιβ.)		έτ. «Πασιφικ Πατονίρ»	56	10060	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Κολόμπο 21 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΤΑΡ (Λιβ.)		έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	διπλής θέουταν 21 'Ιουλ. διά Γκάλερεστον
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Λιβ.)		έτ. «Πασιφικ Τσάλλεντζερ»	57	10173	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΩΡ (Λ. δ.)		έτ. «Στενάκας	57	12630	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΠΕΛΟΥ (Λιβ.)		έτ. «Σάμοσκ»	45	7054	άργει Σαδάνναν ἀπό 14 Δεκ.
ΠΕΡΙΟΔΟΣ (Λιβ.)		έτ. «Παλιζάνα»	44	7212	άργει Αμπελάκι ἀπό 28 Δεκ.
ΠΕΡΑ ΑΙ.ΔΑΝΤ		έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άργει Μπρούζες ἀπό 8 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΡΗΣ (Λιβ.)		έτ. «Μονρόβια»	58	8600	εἰς Χάρτλεπουλ, υπό ουμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (Λιβ.)		N. Γ. Λιβανός	58	6600	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Μονρόδια»	58	13000	εἰς Όλλανδιαν, υπό ουμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Λιβ.)		έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Χαγκούμαν 27 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΠΕΡΑ ΣΗ (Λιβ.)		έτ. «Μονρόδια»	56	8240	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Κάνοποις»	55	15800	άνεχ. Νέαπολιν 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)		έτ. «Πλήγασσ»	43	7221	διπλής Παναμάν 19 'Ιουλ. διά Κελ Τάουν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Λιβ.)		έτ. «Κάνοποις»	57	10800	διπλής Λάδοεντ 20 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (-Op.)
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ελληνόποντος»	45	7056	άργει Σύρουν ἀπό 9 'Οκτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.		έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άργει Μπρούζες ἀπό 9 'Ιουλ.
ΠΛΑΝΕΤ (Λιβ.)		έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΠΛΟΒΕΡ		έτ. «Ορένς»	43	7228	έφθ. Μωλραίν 23 'Ιουλ.
ΠΛΟΒΕΡ (Λιβ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες ἀπό 28 'Απρ.
ΠΟΘ (Λιβ.)		έτ. «Πόθος»	16	1999	έφθ. Φαμαγκούσταν 22 'Ιουλ.
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάς»	54	9188	άργει Ελευσίνα ἀπό 30 'Ιαν.
ΠΟΛΙΚΟΣ (Λιβερ.)		έτ. «Σκύρων»	43	7258	άργει Αμπελάκι ἀπό 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Κοστ.)		έτ. «Τζόμπαλς»	45	7159	άργει Φλώσιγκ ἀπό 21 'Ιαν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (Λιβ.)		έλληνικά ουμφέροντα	57	8549	άνεχ. Κοπεγχάγην 18 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (Λιβ.)		έτ. «Αντριά»	57	9167	έφθ. Αμβούργον 26 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Αρης»	43	7257	έφθ. Δουβλίνον 26 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	38	2646	έφθ. Σύρουν 21 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΑΡΙΟΣ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρουν ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουλ. δι' Αμμουδιν Μπαιν
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ		έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Νταρτμουθ ἀπό 11 'Απρ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)		Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	άργει Αμέρεον ἀπό 13 Δεκ.
ΠΡΑΝΤΟ		έτ. «Τράσοπορ Όθερον»	24	4928	άργει Ρίβερ Μπλακαργουάτερ ἀπό 24 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (Λιβ.)		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπό 26 Νοεμ.
ΠΡΟΚΥΟΣ (Λιβ.)		έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Δουβλίνον 22 'Ιουλ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Κάνοποις»	57	11500	έφθ. Αμβούργον 23 'Ιουλ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Λιβ.)		έτ. «Προμηθεύς»	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 9 'Ιουλ. δι' Ειλάτ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Λιβ.)		έτ. «Ελληνόποντος»	43	7128	άργει Σύρουν ἀπό 1 Νοεμ.
		έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 'Ιαν.

Τὸ ἀρχαιότερὸν Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

XYDIA, ALLAM & CO.

PORT - SAID

Head Office

27, Sultan Hussein Street

Telephone 661

Telegrams XYDAL

or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch

117, Mosque Attarine

Telephones: 21641 and 22175

Telegrams: XYDIA

or XYDAL

SUEZ

Rached Street

Telephone 2149

Telegrams: XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8206	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρώσιν (σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άργει Σεζεμπρούγκε από 4 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίμποκουε»	57	24000	άνεχ. Άγιον Φραγκισκον από 16 Ιουν. διά Σουμάτραν
ΡΑΥΟΝΤ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άργει Φάλμουθ από 17 Ιαν.
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκα»	11	2255	άνεχ. Παλέρμο 19 Ιουλ. διά Ντουάλα
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	άργει Φάλμουθ από 31 Ιαν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσιφίκα»	44	7226	άργει Μπρούζες από 4 Μαρτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7111	άργει Ελευσίνα από 13 Ιαν.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ουέστερν Σῆ»	55	21050	εις Βαλτιμόρην από 20 Μαΐου
ΡΟΜΠΕΡΤΒΙΛ (λιθ.)	έτ. «Μπάσα»	44	7183	διπλήθεν Άγ. Βικέντιον 16 Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΡΟΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουσίτα»	24	5509	άργει Βαλτιμόρην από 8 Μαρτ.
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κλόψη»	56	10000	εις Ιννούσιμα από 15 Μαΐου (έπισκευαι)
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοσεάδηνικα»	56	21000	άνεχ. Ν. Όρλεανς 24 Ιουλ. διά Γκάλβεστον
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σούνπρεμ»	43	4233	έφθ. Χούλι 13 Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άργει Γάνδην από 20 Οκτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	έφθ. Γκάλβεστον 11 Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άργει Σπέτζιαν από 2 Ιαν.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει Σύρον από 13 Αύγ. 1957
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	έφθ. Αθίλες 10 Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σαν Αντώνιο»	17	5685	έφθ. Μεθύλι 17 Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσεράντζα»	06	2084	άργει Σπέτζιαν από 8 Οκτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	άργει Ρόττερνταμ από 16 Ιαν.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Μπρούζες από 17 Απρ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άργει Φάλμουθ από 14 Νοεμ.
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	7125	έφθ. Βαγκούθερ 22 Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Πειραιά 26 Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφιμος»	18	1260	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Ιουλ. δι' Εμδεν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σαν Τζόρτζ»	57	9939	άργει Κάρδια από 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	διπλήθεν Τρίνινταντ 17 Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διπλήθεν Χονολουλού 17 Ιουλ. διά Μόζι
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7176	άνεχ. Εμδεν 16 Ιουλ. διά Σέδεν "Αίλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Σαδόναν 18 Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορασιούνα»	43	7164	έφθ. Σάν Ζουάν (Π. Ρ.) 17 Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παναθήναι»	43	7179	άνεχ. Καρουπάνα 3 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκαλθέθ Σ.»	45	10656	άργει Αμπελάκι από 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Ταμπίκο 14 Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Αβια»	20	2606	έφθ. Πόλη Αλφρεντ 20 Ιουλ.
ΣΑΠΦΟΡ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 13 Ιουν.
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Μπαχρέιν 28 Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16216	άνεχ. Χούστον 12 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΣΗ ΑΓΑ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	42	6117	άνεχ. Τρίνινταντ 15 Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΗ ΜΑΙΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	άργει Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	διπλήθεν Ντακάρ 15 Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσο. Τράμπη»	43	7191	άργει Βαλτιμόρην από 9 Μαρτ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άργει Πόττερνταμ από 1 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Πεταλιούς από 5 Μαΐου
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιραμ»	42	7146	άργει Σύρον από 4 Οκτ.
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθα»	42	6907	άνεχ. Σαδόνα 19 Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Ιουλ. δι' Αντεν
ΣΟΥΓΙΤΤΟΥΟΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σουιτγουώντερ»	43	10172	άνεχ. Σιγκαπούρην ροδής 11 Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	άργει Καρθαγένην από 4 Ιουν.
ΣΟΥΝΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κηφισιάδη»	43	7236	διπλήθεν Νότερ 12 Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εξέλισιορ»	57	10398	έφθ. Ρόττερνταμ από 30 Ιουν.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	έτ. «Απυχίδης»	25	6810	άργει Σπαλμάτορι από 16 Μαΐου
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίλος»	43	7199	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 21 Ιουλ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπιάρτο»	43	7232	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 23 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΛΙΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άνεχ. Σιγκαπούρην ροδής 11 Ιουλ. διά Κολόνα
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άργει Καζαμπλάγκαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	διπλήθεν Γιβραλτάρ 19 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Σπαλάτον από 12 Ιουλ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΕΥΓΑΙΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	18	5268	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 7 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΤΑΡΑ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	19	5282	εις Τερρέστον από 25 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΕΙΟΥΝ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΣΠΗΝΤΙΤΟΥΟΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20638	διπλήθεν Σουέζ 24 Ιουλ. διά Πέρο. Κόλπον
ΣΥΓΓΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Χόλι πόρρι από 1 Δεκ.
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	άργει Χόλι λόχ από 27 Φεβρ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άργει Φίναρτ 28 Ιουλ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διπλήθεν Πόρτ Σαιδ 25 Ιουλ. διά Βορμάν
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Κουβέιτ 14 Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδυρο)	έτ. «Μπελένη»	43	7235	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 15 Δεκ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μόναθαρ»	43	7131	
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανακοντινεντάλ»	56	20250	

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

Telephone: MUtual 1-6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY NAYTIKOI PRAKTOREΣ

Cable Address: KARABROS
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ε. P. KARADONTIS

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

ΤΖΕΓΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Λιθ.)	έτ. «Σπικέριερδ»	43	7231	άργει Βαγκούδερ από 25 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει Ελευσίνα από 27 Φεβρ.
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτ. «Γκλορίννα»	44	7055	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Ρόττερνταμ από 23 Μαρτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άργει Χιον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπός»	54	18717	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπερτζι»	53	27853	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργει Βαλτιμόρων από 17 'Ιουν.
ΤΙΡΥΝΣ (Λιθ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	άργει Γάνδην από 12 Μαρτ.
ΤΟΡΜΟΓΛ (Λιθ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άργει Βαλτιμόρων από 13 'Απρ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άργει Κυνόσουρων από 10 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΟ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανούδη»	57	24150	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜΠ (Λιθ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	29	5949	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 9 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν.
ΤΡΑΝΚΑΣΤΩΡ (δυνδ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΕΡ (Λιθ.)	ΗΑ. Γ. Κουλουκούντης	44	7388	έφθ. Μόζι 15 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τραναστλάντικ»	43	9795	άνεχ. Σάντος 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ (δεξ.)	έτ. «Τρανοκάστωρ»	30	9100	άργει Ρίθερ Στόουρ από 22 'Ιαν.
ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 22 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΤΡΙΝΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Σπάττηλ
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ.δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	10441	άνεχ. Πρόθιντενς 16 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	άνεχ. Φρότάουν 11 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΤΡΙΤΟΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10448	άνεχ. Ν. Υόρκην 12 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΤΣΑ	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	Π. Κυπριανόν	18	5285	άργει Κυνόσουρων από 24 'Ιουλ. 1957
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Φ. Κυπριανού	18	5729	άργει Κυνόσουρων από 8 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούγιαλ»	42	7035	έφθ. Χάρην 10 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 'Ιουλ. διά Σιδώνα

ΦΑΙΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	άργει Ζεεμπρούγκε από 26 'Ιαν.
ΦΑΝΤΟΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μιρμαίντ»	57	24000	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Σίδηνε (Ν. Σ.) 19 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΦΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	Κ. Αργύρης	17	1875	διπλής Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (Λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άργει Κάρλσχαουν από 28 Μαρτ.
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	36	2678	άνεχ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	εις Νεάπολιν από 3 'Ιουν.
ΦΟΥΛΜΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	άργει Σεεμπρούγκε από 15 Μαρτ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νοίντον»	21	3522	άργει Μόμπιλ από 12 Αύγ. 1957
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	άργει Αμβούργον από 10 'Ιαν.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζιαν»	43	7333	άργει Αμβούργον από 9 'Ιαν.
ΦΡΗ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7172	άργει Ελευσίνα από 7 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	άνεχ. Σπάττηλ 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	άργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΡΡΙΕΡ (Λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	άργει Μόμπιλ από 12 Αύγ. 1957
ΧΑΡΙΟΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίλι»	57	23664	άργει Αμβούργον από 9 'Ιαν.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άργει Ελευσίνα από 7 'Ιαν.
ΧΕΡΑΛΛΤ (Λιθ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Σπάττηλ 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ (Κοστ.)	έτ. «Παιονίρεζα Σίπη»	53	8453	διπλής Μπάρρυ 22 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	7224	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοστοσεάνικα»	54	9475	άνεχ. Βαλτιμόρων 11 'Ιουλ. διά Γδυνιάν
ΧΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	15749	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. διά Ερυθράν
ΧΟΚ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	διπλής Σιδηρόπεδη 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΧΟΥΔΕΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Λίόν»	44	7150	άνεχ. Τεργέστην 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άργει Βαλτιμόρων από 21 'Ιαν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	σούνει Βαλτιμόρων από 10 'Ιουλ.
ΧΡΥΣ (Λιθ.)	έτ. «Ούνινσωρ»	43	7243	έφθ. Βέρα Κρούζ 24 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘ (Λιθ.)	έτ. «Σέντρολι»	43	7180	έφθ. Βαλτιμόρων 24 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Γιούν Σίππερς»	55	23930	άργει Νιούρπορτ από 13 'Ιαν.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Μαρακαϊ»	44	18732	διπλής Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Τρανοστοσάνικα»	42	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 21 'Ιουλ. διά Μανζανίλα
ΧΡΕΑΝΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	7084	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	5557	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 22 Δεκ.
			7293	έφθ. Χάρην 24 'Ιουλ.

ANTIPROSOPOS τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν Ιταλίαν, πρὸς τὸν ὄποιον δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται οἱ κ. κ. συνδρομῆται καὶ ἀγγελιοδόται εἰνε ὁ Δρ. Κώστας Μεγκρέλης τῆς "Mediterranean Corporation," Via Fos-satello 4/6 - ΤΕΝΟΒΑΝ.

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR
RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24
PIRAEUS-GREECE

CABLES: "EZKOS" - PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

DAWOOD & CO.

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.

CHAPEL STREET, LIVERPOOL

TELEPHONES:

POR-T SAID : 3273
SUEZ : 2642
ALEX : 24224

TELEGRAMS
ALL OFFICES
"ATLANTIC"

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

HEAD OFFICE

PORT-SAID
10, Sultan Hussein Quay
P. O Box 335

SUEZ
23, Tuly Street
P. O. Box 74

ALEXANDRIA
5 Sherif Street
P. O. Box 1638

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-FREERPORT

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 τροφοδοσίαι 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. ΠΡΩΤΟΥΛΑΣ

Τρόφιμα, ψάρια, μηχανής, καταστρώματος
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί άνταρτόσωποι των AMEROIDS εις 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 — ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

ΤΗΑ ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔ." ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • NANTES

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

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

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

LIVERPOOL:

GLASGOW:

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158(9), HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

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

ΕΠΙΣΗΣ:

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

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

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

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΑΕΓΡ. ΡΙΟΛΟΣ, ISTANBUL ΤΗΑΕΦ.: 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

A D E N

Cable address: "VARCADOS."

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 PARK ROAD

LIVERPOOL 8.

183/185 REGENT ROAD

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH", ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ άμεσον και άμεμπτον έξυπηρέτησιν.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS | 475652
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE | 40851
40798

NTINOS MITROPOULOS - AΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

NAYTIKOI ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:
AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate: 1343 Telegms: AGESILAUS, LONDON

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

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

ADD TELEPHONE No. AVENUE 5807/9

ALTER TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK LONDON TELEX,

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ 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

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P.O.Box 1746

P.O.Box 55

P.O.Box 9 (PORT TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX,"

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, ἀγοραπωλησίαι πλοίων και ναυλώσεις.

Άντιπρόσωποι τῶν Βρετανικῶν ύφαλοιχρωμάτων (Torpedo Brand). Γραφεῖα εἰς Όζάκα, Κόμπε και Γιοκοχάμαν, υποπρακτορεῖα εἰς δόλους τοὺς βασικοὺς λιμένας τῆς Ιαπωνίας.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES, LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas & Co. Succrs)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

"BUGSIER,"

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannishollwerk 10

Telefon 31 12 81

Night 27 27 68

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

Wireless Call-Signal for all Salvage Tugs: DAAB

All kinds of Salvages and Towages undertaken.

Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.

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

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P.O.Box 1746

P.O.Box 55

P.O.Box 9 (PORT TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL. 113994 - 113984 - 24510

TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL. 40115

SHIPBROKERS & AGENTS

LIVIERATO & C°

TELEGRAMS:
"PIRAMIS,"

P. O. Box 1224
STEAMER - POINT

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY

SATISFACTION GUARANTEED

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:

4 7 4 2 3 7

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ :

"THEPAPAPATERAS," ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΛ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

AKTI MIAOUZH IMEGARON EΛ-ΠΑ

SHIPSTORES
RUDOLF BREMICKER

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

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
TEL. 444112 81672 83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHERE 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

COLOMBO 1. (CEYLON)

Telephone:
Office: 6406
Stores: 5937
Residence: 81738

For quality prompt and efficient service
in

Provisions and Groceries
Fresh and Frozen Meats Engine
and deck Supplies

UNITED KINGDOM AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHERE 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

Tel. Address: POLITROMM

Telephone: 31 14 11 Four lines

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

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.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΟΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES
SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION
24 STATE STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone : 6920
Whitehall 3 | 6921
6922

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for :

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phones: 20.785 - 20.786

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

'Από MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχρις CALCUTTA

Προτιμάτε τους 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.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SCRUTINY For SHARIR MADRAS

Τιμαι ἀσυναγώνιστοι. — Ταχεία καὶ πλήρης διεκπε-
ραίωσις. — Έργασία καὶ απόδοσις 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

DEVONSHIRE 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

80, BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. APBANITIDHS & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

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

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

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	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός	'Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	»	'Αθηνών 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	»	Κυψέλης 86	ΚΑΜΙΝΙΩΝ	»	'Αθηνών & 'Ηπείρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	»	'Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνιά Μαιρομιχάλη — Καλλιδρομίου				
ΒΑΘΗΣ	»	'Αριστοτέλους 15α		'Οδός Μικράς 'Ασιάς 11	Α. Γ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	»	Κανελλοπούλου άριθ. 6	
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	»	Καραϊσκάκη 31	Ν. ΙΩΝΙΑΣ	» Εύτυχιδου 23	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γεύναρη 3		
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	»	Κολοκοτρώνη 47	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Πατησίων 164	ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός 'Αντιοχείας 2		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	»	'Ιφιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	ΠΛΑΚΑΣ	» Ντέκα 11 & Πανδρόσου				
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	»	Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2				
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	»	Παν. Τσαλδάρη (Πει-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ραιᾶς) 87		'Οδός Σωκράτους 31				

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ Ε Π ΑΡ Χ Ι Ω Ν

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΑ ΚΡ Ρ Ο Ν: 19, CHERIF STREET.
Α Λ Ε Σ Α Ν Δ Ρ E I A: 9, RUE CHERIFEIN, STREET.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE : LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO,"

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Επίσης**
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΑΠΟΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Ωσαύτως Πράκτορες είς άπαντας τούς λιμένας του Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Άκτη Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνο: 471.541 (3 γραμματί)

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525

C. R. KNIGHT & CO

NIGHT 4456

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:
Σ Ο Λ Κ Ο - Π Τ Ε Ρ Α Ι Α

Π Τ Ε Ρ Α Ι Υ Σ
Μ Ε Γ Α Ρ Ο Ν Ι Α Ν Ν Ο Υ Λ Α Τ Ο Υ
ΑΣΤ Ι Π Τ Ο Σ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
474.497 — 475.034

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907



ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51^η ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: SNEAL ΤΗΛΕΦΟΝΑ 470.241 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

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

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

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

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

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

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ἂν εὐρίσκεσθε ζητήσατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Ἀφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Εχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς όλόκληρον τὴν 'Ελλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς όλόκληρον 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 οἰκογένειάς σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΙΝΑΙ

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 ἐσωτερικοῦ εἰς ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΝ, ΘΗΡΑΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ, ΡΟΔΟΝ, ΣΥΡΟΝ καὶ ΧΙΟΝ.

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