

NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1951

Αρ. Φύλλου 392/151



ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 392/151

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1951

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὰ πρῶτα θήματα

'Η καλὴ ἀπάρχη. Είνε δηλωτική τῆς σκέψεως, ποὺ θέλουμε νὰ ἐλπίζωμεν, διτὶ ωρίμαζει μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐπάνοδον.

Γράφει ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Πέτρος Ἀτυχίδης πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας:

Παροπλούθησα μετ' ἐνδιαφέροντος τὰς προσπαθείας τῶν ἀρμοδίων ἄρχων ὅπως ἐπαναφέρθων ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοῖα μας καὶ εὐχαρίστως διεπίστωσα, διτὶ ἡ προσπάθεια αὐτῆς ἀρχίζει νὰ γίνεται ἐλκυστική.

Ἐτδον μετ' εὐχαριστίσεως, διτὶ ἡ ἐπιβληθεῖσα ἐφ' ἀπαξ φορολογία ἐκ 2½% ἐπὶ τοῦ μικτοῦ ναύλου ἐφ' ἔκαστου ναυσοσυμφώνου εἶνε λογικότατη. Δὲν ἀντιπροσωπεύει εἰ μὴ μίαν ἐπένδυση προμηθείαν (Address Commissiōn). "Ἐργον τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ είνε νὰ συζητοῦν μετά τῶν ναυλωτῶν καὶ ναυλωμεστῶν ἵνα μειώσωσι τὰς ὑπερόγκους προμηθείας, τὰς δόπιας καταβάλλουσιν ἀσύζητητεὶ δόσον μεγάλαι καὶ ἀν εἰνε καὶ οὐχί νὰ συζητήσῃ τὸ ποσοστὸν τῆς κρατικῆς φορολογίας, ὅπερ εἶνε λογικόν.

Δὲν θὰ πρέπει νὰ λησμονῶμεν, διτὶ καὶ εἰς τὰς ἔνεσιν σημαίας ὑπάρχει ἀγρία ἐκμετάλλευσις ὑπὸ τῶν Προξενιῶν Ἀρχῶν των, ἐκβιασμοὶ κλπ. καὶ διτὶ τὰ καταβάλλομενα ποσὰ ἀντιπροσωπεύουν ἔν αρκετὰ σεβαστὸν ποσοστὸν ἑτοίσιας.

"Ἐνθερυνθεῖει ἐκ τῆς ληφθεῖσας ὡς ἄνω ἀποφάσεως καὶ διαπνέομενος ὑπὸ τῆς ἐπιθυμίας διπώς ὑψώσω τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος μας εἰς τὰ πλοῖα μου, ἀπίτικον δὲ οὐτὸς ἡ ἔνεργεια η ίδικη μου θέλει ἀποτέλεση παράδειγμα πρὸς μίμησιν καὶ ὅλων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἔχω τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσω υἱὸν τὰ κατωτέρω:

Κατόπιν προσωπικῆς ἐργασίας πολλῶν ἐτῶν καὶ κόπων εὐρίσκομαι κάτοχος τῶν κάτωτον πλοίων:

1ον) Τοῦ φορτηγοῦ ἀπ' «ΕΥΑΝΘΙΑ», χωρητικότητος καθαρᾶς κόρων 4023, νηολογημένου ἐν Παναμᾷ.

2ον) Τοῦ μικτοῦ ἀπ' «ΥΜΠΑΝ», χωρητικότητος καθαρᾶς κόρων 922,61 νηολογημένου ἐν Κόστα—Ρίκα.

3ον) Τῆς θαλαμηγοῦ «ΠΟΥΠΕΛΑ», χωρητικότητος καθαρᾶς κόρων 987, νηολογημένου ἐν Κόστα—Ρίκα.

4ον) Τοῦ νεαρογρασθέντος φορτηγοῦ ἀπ' «ΜΑΡΩ», τέως «ΚΟΜΜΑΤΑΝΤ ΝΤΟΡΙΤΣ», καθαρᾶς χωρητικότητος κόρων 3451,91 νηολογίου Χάροπης.

Τὰ πλοῖα ταῦτα προτίθεμαι, ὡς ἀνωτέρω ἀνέφερον, νὰ μεταφέρω ὑπὸ Ἐλληνικῆν σημαίαν, (ἴδιος τὰ φορτηγά), θὰ ἐπεθύμουν, διμως, διπώς γίνωσιν ἀποδεκτὰ τὰ κάτωθι αἰτήματά μου:

1ογ) Λόγω τῆς ἀγριαίης ὑποχρέωσεως ἐναντὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τούτων ἔξ ἀλλοδαπῶν, οἵτινες ὑπῆρχαν καλοὶ συνεργάται μου ἐπὶ σειρῶν ἐτῶν, διπὼς ἔχω τὸ δικαίωμα ἐπὶ ἔξαντον χρονικὸν διάστημα νὰ διατηρήσω τὸ 25% τοῦ κατωτέρου πληρώματος ἐκ τῶν ὑδρίου παραχόντων πληρωμάτων καὶ τούτῳ ἵνα εἰς τὸ διάστημα αὐτὸν κατορθώσω καὶ τοὺς ἀντικαταστήσω προσδευτικά, χωρὶς νὰ τοὺς ἐγκαταλεύω τηνές ἐργασίας ἀποτόμως.

2ογ) "Οπως ἔχω τὸ δικαίωμα, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν λόγοι συμφέρουν ἀπιδόλλουσι τοῦτο, νὰ πωλῷ τὰ σκάφη μου εἰς ἀλλοδαπούς κανεύ περιορισμού ἢ δεσμεύσεως τοῦ τιμήματος, τῆς πωλήσεως.

Δὲν παραλείπεται τὰ ἀνωτέρω αἰτήματα μου εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ήθελατε εὐδοκήση νὰ ἀποδεχθῆτε τὰ ἀνωτέρω αἰτήματα μου ἔχω ἐπίστηση θέσης ὑπὸ Ἐλληνικῆν σημαίαν ἔτερο τοῖς φορτηγά καὶ ἔν ὑπερωκεάνιον, ὅπερ διαπραγματεύομαι διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς Μασσαλία, 14 Σεπτεμβρίου 1951

Μετὰ τιμῆς
Π. ΑΤΥΧΙΔΗΣ

'Ο κ. Ἀτυχίδης είνε ὁ πρῶτος. Είνε τὸ καλὸν παράδειγμα. Τὸν συγχίρουμεν ἔξ ὄντος τῆς ναυτιλίου μενής Ἐλλάδος. Εὐχόμεθα νὰ ἐπακολουθήσουν λίγον συντόμως παρόμοια γράμματα καὶ ἀπὸ ὅλους ἐφοπλιστάς. Τὸ Κράτος θὰ ἐνθαρρυνθῇ ἐπὶ περισσότερον διὰ τὴν ἐπίλυσιν καὶ τῶν ὅλων ἐκκρεμούντων ζητημάτων. 'Η καλὴ θέλησις ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς προϋποτίθεται.

Ἡ ναυλαγορά

'Η ἐπιτυχία τῆς E.C.A. νὰ κρατήσῃ τὸν ναύλον τῶν γαιανθράκων εἰς τὰ 10.50 δολ. δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ ἀπὸ τὸ Χαμπτον Ρόδος κρίνεται ἀπὸ τοὺς παραπτηράς τῶν ἔξελίζεων τῆς ναυλαγορᾶς ὡς ἐνδεικτική καὶ τῆς περιστέρω πορείας τῶν ναύλων. 'Η ζητησίς, βεβαίως, χωρητικότητος διὸ τὰ ἐξ Ἀμερικῆς φορτία σίτου καὶ γαιανθράκος εἰναι μεγάλη καὶ δέν προβλέπεται νὰ περιορισθῇ κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας. Τὰ σκάφη, διμως, τὰ ἔξερχομενα τῆς ἀργίας, σταθερῶς αὐξάνον-

ται εἰς ἀντίρροπον ἀκριδῶς τῆς ζητησεως αὐτῆς. Νέα σκάφη — 35 τὸν ἀριθμὸν — ἔξηπτησεν ἡ E.C.A. οὐτοσυρθοῦν ἀπὸ τὰ παρωπλισμένα διὰ τὸ Ὁκτώβριον. Τὰ εἰκόσι θὰ φορτώσουν σιτηρά διὰ τὰς Ἰνδίας καὶ τὰ δέκα πέντε γαιανθράκος διὰ τὴν Εύρωπην. Διαφεύδεται οὕτως ἡ τῶν πραγμάτων ἡ πρὸ μῆνος ἀναπονεθεῖσα ἀπόφασις τῆς Διοικήσεως Οἰκονομικῆς Συνεργασίας (E.C.A.) περὶ μὴ ἐπανόδου εἰς τὴν ἐνέργειαν ὅλων ἐφεδρικῶν σκαφῶν.

"Υπέρχον, ἐπίσης, πληροφορίαι, διτὶ διὰ τὸν μῆνα Νοέμβριον θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ 30 ἀκόμη σκάφη ἀπὸ τὰ ἀργούντα, μέρος τῶν ὁποίων ἔχουν ἀρχηγισμοῦθη εἰς τὴν μεταφοράν προσθέτων φορτίων κώνων καὶ γαιανθράκος εἰς τὴν Γαλλίαν, κατόπιν τῆς ληφθεῖσης εἰς τὴν τελευταῖς διάσκεψιν τῆς Ουσαϊκτών σχετικής ἀποφάσεως. Οὕτω θὰ ἔχουν τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 350 καὶ πλέον σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου.

"Ἡ ποτιστική προσπάθεια τῆς E.C.A. τείνει νὰ ὑποβιβάσῃ τὸν ναῦλον τῶν γαιανθράκων δι' Ἀυδέρσαν ἡ Ρόττερνταμ εἰς τὰ 8.50 δολ. διὰ τὰ ξένα πλοῖα, δύο δηλαδόν δολλάρια κάτω τοῦ ναυλοδογίου διὰ τὰς ἀμερικανικὰς. Πρὸς τὸ παρόν εἶνε λίαν ἀμφιβολοῦ ἂν θὰ τὸ ἐπιτύχη, ἐφόσον οἱ ἐφοπλισταὶ δύνανται εὐχέρως νὰ ναυλώσουν τὰ σκάφη διὰ σιτηρά. "Ἀγνωστος, διμως, θὰ είνε τὰ ξένων πλοίων, ὅπαν εἰς τὰς ὁσχὰς Δεκεμβρίου θὰ κλείσῃ ὁ 'Άγιος Λαυρέντιος, ὅπαν ἡ ἀγορά τῆς Αὔστραλίας διὰ τὸν μῆνα Νοέμβριον εἰς τὰ ξένα μέλλοντα νὰ συσσωρεύθωσιν σκάφη καὶ διτὶ εἰς τὸ Πλέιτ ἐλάχιστα πρὸς ἔξαγωγὴν φορτία διαμητριακῶν θὰ προφέρωνται. Γαιανθράκας ἐπίσης δέ φαίνεται νὰ εἰσαγάγῃ ἐξ Ἀμερικῆς. Φορτία τινα θὰ εἰσαχθοῦν μόνον ἔντιον. Δὲν θὰ ἀσκήσουν ταῦτα σοβαράν ἐπίδρασιν εἰς τὴν ζητησιν χωρητικότητος. Θὰ ἀντισταθμίσουν, τοσας, τὴν ἀπραξίαν τῆς Αὔστραλίας διάστασιν τῆς νέας τοῦ Ανατολικοῦ Ήμισφαίριον. Τέλος, η Μαύρη Θάλασσα, κατόπιν τῆς νέας Ἀγγλία—Ρωσικῆς συμφωνίας διὰ τὴν ἀγορὰν ἐνὸς ἐκαπομμυρίου τόνων σίτου, θὰ ἐμφανίσῃ ἀρκετὴν ζωηρότητα κινησίας, μὲ ἀντίκτυπον ἀνατιμητικὸν μὲν διὰ τὰς μεσογειακὰς ἀγορὰς μεταλλευμάτων, υποτιμητικὸν δὲ διὰ τοὺς γαιανθράκας ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὴν Μεσόγειον.

"Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω δεδομένων προώρισται νὰ κινηθῇ ἡ διεθνής γαλαγορά, κατὰ τοὺς ὀμέσως ἀπομενούς μήνας. Πάντως η σταθερότητας τῶν ναύλων γύρω ἀπὸ τὰ σημεινά ἡ ἐλαφρῶς κατώτερα ἐπιπέδου προεξοφλεῖται. Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, ἐφόσον θὰ συνεχισθῇ η εἰσαγωγὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθράκος εἰς τὴν ἐπανεξοπλιζούμενην Δυτικήν Εὐρώπην, εἶνε μεγάλαι, μεγαλύτεραι εἰστει τοῦ διαθεσίμου τοννάζ.

Μετὰ τὰς ἐκλογαὶς

Τρεῖς στοργικοὶ τῆς ναυτιλίας ὑποθέσεως παραστάται, οἱ κ. κ. 'Ανδρέας Λαζίδης, Λ. Μπουριάς, καὶ Τιμ. Πάρρος ἐξελέγησαν βουλευταί, οἱ πρώτοι δύο τῆς Χίου καὶ ὁ τρίτος τῶν Κυκλαδῶν. Παρήγορος διὰ τὴν ναυτιλίαν τῆς Ελλάδας ἡ παρουσία των εἰς τὴν Βουλήν. Θά καταστούν αὐτοὶ οἱ εἰσηγηταὶ τῶν ὀρθῶν ἀπόφεων ἐπὶ κάθε ζητημάτων μετὰ τὸ Εμπορικὸν μας Ναυτικόν. 'Εξ ἀντίθετοῦ η Ναυτιλία θὰ στερηθῇ τις νέαν Βουλὴν τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν τῶν κ. Θ. Κιζάνη, Παν. Κάντζια καὶ Κ. Μανιαδόκη. 'Η ἀπουσία των θὰ είνε αἰσθητή. Τὸ κύρος τῶν τριών αὐτῶν ἔχειντων μελῶν τῆς διαλυθεῖσης Βουλῆς, η κοινοβουλευτική των, πείρα καὶ η βαθεῖα γνῶσις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καθίστανται ἐπιθεβάλλενται. "Ἐργον τῶν σχετικούς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ δύο πλούτων ἀπόφεων, ὅλα καὶ η ἐνημέρωσις τῶν θέσεων τοῦ δύου ναυτιλιακοῦ προβλήματος καὶ τῶν πολλῶν του ἐδικλώσεων.

"Εἶνε τόση, ἀτυχῶς, η ἀγνοια τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὸν πολιτικό μας κόσμον, ὃστε η ἀνάγκη τῆς παρουσίας εἰς τὴν Βουλὴν ὠρισμένων συγηγόρων, οὕτως εἰπεῖν, τῆς ὑποθέσεως τοῦ Εμπορικοῦ ήμῶν Ναυτικού νὰ καθίσταται ἐπιθεβάλλενται. "Ἐργον τῶν σχετικούς τῶν ζητημάτων τοῦ δύο πλούτων ἀπόφεων, ὅλα καὶ η ἐνημέρωσις τῶν θέσεων τοῦ δύου ναυτιλιακοῦ προβλήματος καὶ τῶν πολλῶν του ἐδικλώσεων.

"Αὐτὸν τὸ βαρύν ὅλα καὶ τόσον ἐπωφελές ἔργον προώρισται νὰ ἀναλάβουν οἱ τορεὶς νέοι βουλευταὶ τῶν ναυτικῶν μας περιφερειῶν. 'Η ναυτιλούμενη Ἐλλάς πολλὰ ἐπίζει ἀπὸ τὴν συμπαράστασίν των.

Τι θὰ πρέπει νὰ ἔχουν ύπ' ὄφιν

Εἰς τὰς ἀποικίας μόνον τῆς Βρετανικῆς Κοινοπολιτείας καὶ εἰς τὰ καθυστερημένα κράτη τῆς Ασίας καὶ τῆς Αφρικῆς, τα στερούμενα διάσια Ναυτιλίας καὶ ναυτικῆς τινος παραδόσεως, θὰ ἐπετρέπετο η μεταφορά τῶν έθνικῶν των προϊόντων δι' ἀγγλικῶν καὶ μόνον πλοίων.

Διὰ τὴν ναυτιδίσιον, διμως, Ἐλλάδα, η προβολλούμενη ὁσίωσις τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Εθοδιασμοῦ, ὅπως μονον πωλιαὶ αἰκῶς καὶ πάλιν φορτώσῃ ἐντεῦθεν τὴν σταφίδα εἰς τὰ ἀγγλικά πλοία τοῦ

χείον, που δημιουργεί πράγματι τὴν ζωὴν δι' ἔνα λιμένα καὶ ἀντικατοπτρίζει τὴν οἰκονομικὴν τῆς ἐνδοχώρας του δραστηριότητα. Ἐλείπετο τὸ φορτίον. Ολὰ τὰ σκάφη ησαν ἐπιβατηγά. Το φορτηγὸν ἀποστίαζεν. Ἀπέτιλεν σύνθημέρον τὰ πλοῖα γραμμῆς καὶ ὡς λιμὴν προσελθεῖσαν κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας τὴν γνώριμον πλέον ὄψιν του, τὴν συχνὰ ἐνθυμίζουσαν τὰς ἀποφράδας ἡμέρας τῆς κατοχῆς. Κενά τὰ νεοπαγή κρηπιδώματα, ἀπράκτοι οἱ γερανοί, ἀραιοὶ οἱ συριγμοὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μόνον πλοίων. Τὰ ρυμουλκά εἰς τὰς βάσεις των καὶ πολλαὶ αἱ ὄργουσαι εἰς τὰ ἀγκυροδόλιά των φορτηγίδες.

Καὶ μόνον ὁ κ. Μπουζάνης, οἰστρηλατούμενος ἀπὸ τὸ θάρος τῆς ἀγορᾶς, δραστηρίζεται ἀκομῇ νὰ καταστητῇ διὰ τοῦ καρκινώματος τοῦ Ο.Λ.Π. τὸν Πειραικὸν λιμένα τὸν πρώτων εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀξιοζήτησεν ἀπὸ ὅλους....

Διὰ τὸ ραντάρ

Μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν διακεκριμένος Πλοίαρχος Ἑλληνικοῦ λιμπερτοῦ: «Πρὸ ἑδδομάδος, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφορτώσεως, ἐπέρασμε τὸ No 2 special survey. Πλέον ἡ ἱκανοποιητικὴ ὥστη συμμετοχὴ τοῦ πληρώματος. Ἐπὶ πλέον — καὶ αὐτὸν εἶνε κατ' ἐμὲ τὸ σημαντικότερον ποὺ ἔχω νὰ σᾶς γράψω — ἐπειστα τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ἐγκαταστήσωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου μου τὸ ραντάρ μάρκας «Κοσσόρ», ἀκτίνος 30 μιλίων.

«Πολλοὶ ἵσως νὰ τὸ θεωροῦν πολυτέλειαν. Πολλοὶ δὲν τὸ θέλουν, διότι — ὡς λέγουν — οἱ πλοιάρχοι θὰ ἐπαναπάνωνται εἰς τὸ ραντάρ διὰ τὴν διακυβέρνησην τοῦ σκάφους των! Παλαιοὶ πλοιάρχοι καὶ νῦν πλοιοκτῆται, σκέπτονται τὰ δύσκολα ιδιά τῶν χρόνια καὶ διὰ θέλουν νὰ ἴσως ἵσως καὶ τοὺς πλοιάρχους τῶν ἐκτέλουσται τόσα τὰ καθηκοντὰ τῶν μὲ κάποιαν ἀναγνώσιν. Ἀνεστις πράγματι καὶ ἀσφάλεια ἐν ταύτῳ εἶνε τὸ ραντάρ. Ἄλλοι, ἄναυτοι ἐφοτιλιστοί, δὲν εἰνε εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσουν τοὺς κινδύνους ποὺ διατρέχουν τὰ σκάφη. Αἱ ἀντιρρησίες αὐταὶ δυσκολεύουν τὴν ἐγκατάστασιν τῆς θαυμασίας συσκευῆς καὶ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Καὶ ὅμως, μία μικρὴ ζημιὰ ἀπὸ σύγκρουσιν, μαζὶ μὲ τὴν καθυστέρησην διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῆς, εἴνε ἀρκετὴ διὰ νὰ ισχαριστῇ τὴν ἀξίαν τοῦ ραντάρ.

«Τονίσατε, λοιπόν, μὲ ἐπιμονὴν τὴν ἀνάγκην τῆς τοποθετήσεως του εὶς ὅλα τὸ φορτηγά μας. Τὸ συμφέρον τῆς πλοιοκτήσιας την ἐπιβάλλει. Η διαταράψη δὲν εἶνε μεγάλη καὶ δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸ πράγματα».

Τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ ἐπιστολογράφου μας εἶνε ἀρκετὰ διὰ νὰ διεγίρουν τὸ ἔνδιαφέρον τῶν ἐφοτιλιστῶν. Γνωρίζουν, ἀλλως τε, καλῶς τὸ συμφέρον των. Τὸ ραντάρ ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην.

Πρὸς συνάδελφον

Η ἀξιόλογος Ἰταλικὴ ναυτικὴ ἐπιβεώρησις «Δελτίον Ναυτικῶν Πληροφοριῶν» ἀναδημοσιεύει εἰς ἔνα ἀπὸ τὰ τελευταῖα τῆς τεύχη τὰς ἑκατόντας σημαντινούντων ἐντυπώσεις τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτὴν ἐπὶ τῆς σημειουμένης μεταπολεμικᾶς ζωηρᾶς δραστηριότητος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα τῆς φίλης Τουρκίας.

Μία, ὅμως, παράγραφος τῶν ἐντυπώσεων ἑκείνων, ἡ ἀναφερομένη εἰδικῶτερον εἰς τὰ παράπονα τῶν Τούρκων διὰ τὰς ἐκτέλεσθείσας εἰς τὴν Ἰταλίαν ναυπηγήσεις, προκάλεσε τῆς καλῆς Ἰταλικῆς ἐπιβεώρησεως τὰς διαμαρτυρίας. Γράφει σχετικῶς: «Εἰνε φαινερόν, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν περιοδικόν (τὰ «Ναυτικά Χρονικά»), δῆμερον δέν παραλείπει ἑκάστοτε, διὰ λόγους που μαζὶ διαφεύγουν, νὰ διατυπώνῃ ἐπικρίσεις κατὰ τῆς Ἰταλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἀναφέρει μὲ κάποιαν δοσίγια ἱκανοποίησεως τὰς περιτοπάσιν πληροφορίας, ἐπὶ τῆς βασιμότητος τῶν ὅπιων νομίζομεν σκόπιμον νὰ δώσουν ἐμπειριστατωμένην τὴν ἀπάντησιν τὸ ἔνδιαφέρομένα ναυπηγεία. Η ἀναγραφὴ τοιούτων εἰδήσεων ἐπίζημοιον ἔχει τὸν ἀντίκτυπον διεθνώς. Ζητούμεν τὴν ἀπάντησιν αὐτὴν ὅχι ἀπλῶς διὰ νὰ ἀσκήσωμεν πολεμικήν, ἀλλὰ διὰ νὰ ὑπερασπισθώμεν τοῦ καλού ὄντος τῆς βιομηχανίας μας.

Ἐπὶ τὴν ἀνώτερων θὰ μάλιστας ἐπιτραπῇ νὰ παραπρήσωμεν τὰ ἔχεις: Τὰ παράπονα τῶν Τούρκων εἶνε πλέον ἡ γνωστά. Εἰς ὥμας μὲν αὐτὸς οὗτος ὁ Γενικὸς Διευθέντης τῆς Κρατικῆς Ἀτμοπλοΐας κ. Γιουσούφ Ζιγιά «Ονίς τὰ διεύπιπτος, ανεγράφουσαν, ομως, κατὰ καιρούς ἐν ἑκάστει εἰς τὸν Τουρκικὸν Τύπον, στοιχεῖος δέν παρελειψε καὶ γελοιογράφας ἀκομη σχετικάς νὰ δημοσιεύσῃ. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ούδεν ἀλλο ἐπράξαι εἰμὶ χρονογράφικῶς νὰ ἀναφέρουν τὰ ὅστα ἐγράφοσαν καὶ τὰ ὅσα ὑπευθύνως ἐλέχθησαν. Ἄλλοι δέδοσεν ἀξεπάσουν, ἀνὰ τὰ παράπονα τῶν Τούρκων εἶνε δικαιολογημένα. Ορθῶς ἡ Ἰταλικὴ ἐπιβεώρησις στρέφεται πρὸς τοὺς ναυπηγούς. Εκείθεν θὰ ἀρυσθῇ τὰς πληροφορίας.

Τώρα διὰ τὸ ίδικόν μας ζητημα: «Ἐπικρίσεις κατὰ τῆς Ἰταλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ποτὲ δὲν διετυπώσαμεν. Τούναντίον μάλιστα ἐκτιμούμεν ὅλως ίδιαιτέρως τὰς τεχνικὰς αὐτῆς ἐπιδόσεις, θαυμάζομεν τὴν πλαστικὰ σκάφη, που ἔξερχονται τῷ ἀποτέλεσμαν ἐχαράων. Υπεδέξαμεν, ὅμως, προκειμένου περὶ τὸν Ἑλληνικὸν παραγγελιῶν, τὸ υψηλὸν κόστος τῶν Ἰταλικῶν ναυπηγήσεων καὶ δὲν ἀπέκρυψαμεν τὰς ἀνησυχίας μας διὰ τὴν καλὴν κατασκευὴν τῶν ιδικῶν μας σκαφῶν, καὶ ταῦτα

Telegr: NIKAS L. KASSIMATIS LONDON AGENTS HUMBLEBY
Tel. 254 & 145
Bankers: STANDARD SHIPCHANDLERS EXPORTERS 34 Great WINCHESTER ST.
BANK SA. Importers
Cold Storage Chambers

LOURENÇO MARQUES P.O.B. 750

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 kind 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. AL VARE CABRAL

ἐπηρεασθεντες ἀπὸ τὰ ἀναγραφέντα παράπονα τῶν Τούρκων διὰ τὰς ναυπηγήσεις των εἰς τὴν Ἰταλίαν. Συγκεκριμένως ἐξητήσαμεν τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν τῆς ἑκτελέσεως τῶν παραγγελιῶν ἀπὸ Ἑλληνικὴς τεχνικούς, γνωνάντας ἔχοντας τῆς ναυπηγικῆς, ινα ἀποφεύχθων τὰ πλοίαν.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἀκριβῶς μεταδίδομεν καὶ τὴν ἀνεπιφύλακτον ικανοποίησιν Ἑλληνος ἐφοτιλιστοῦ, ἐκ τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην, ἀπὸ τὴν ἐπίσκεψιν τού εἰς τὴν Τεργεστήν, ἐπὶ τῶν δύο ἑκατονταριῶν σκαφῶν μας. Πιστεύεται πράγματι, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία βὰ ἐμπλουτισθῇ με πλοία ἀριτιωτάτης κατασκευῆς, κατὰ πάντα ἄξια τοῦ προσορισμοῦ των. Θά στοιχίσουν, βέβαια, ἀκριβώτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τιμὰς διὰ παρόμοια σκάφη τῶν ναυτηγίων τῆς Βρο. Εύρωπης, δὲν ειδύνονται, ὅμως, διὰ τοῦ ιταλοί ναυπηγοί, ἀλλὰ οἱ διαπραγματευθέντες ἀπὸ τῆς ἰδικῆς μας πλευρᾶς τὴν σύμβασιν τῶν ἐπανόρθωσεων. Θὰ ἐπρεπε νὰ γέτησουν πρόσαρμογεν τῶν τιμῶν εἰς τὸ διεθνὲς ναυπηγικὸν κόστος.

Ἄυτὰ ἔχομεν νὰ παραπρήσωμεν πρὸς τὴν Ἰταλικὴν συνάδελφον. Χαίρομεν διότι μᾶς παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία νὰ διασκεδάσωμεν μίαν παρεξήγησιν.

Αἱ ἀποστολαὶ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε.

Ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐν σχέσει μὲ τὸ ἀρθρόδιον, τὸ καταχωριμένον εἰς τὸ φύλλον τοῦ υμετέρου περιοδικοῦ τῆς 15ης παρελθόντος, υπὸ τὸν τίτλον: «Αἱ ἀποστολαὶ τοῦ ΓΕΝΕ» ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν ὅπως δημοσιεύσητε τὰς ἀκόλουθα πρὸς ἐπανόρθωσιν τῶν εἰς τοῦ περιλαμβανομένων πληροφοριῶν:

Εἰς τὴν πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας του ἔκθεσιν του ὁ Πλοίαρχος τοῦ ἀ) π «Μαρία Λῶ» ἀναφέρει, ὅτι προσέλαβεν εἰς Βαλτικόρη μεταξὺ 12—15 Φεβρουαρίου ἔξ. ναυτικούς προερχομένους ἐκ τῆς ἔξ. Ἑλλάδος ἀποστολῆς καὶ ὅτι τινὲς «οὐδέποτε εἶχον προϋπηρτεῖσει ὡς ναυτικοί, ἐνώ εἰχον χαρακτηρισθῆ ὡς εἰδικευμένοι ναύται περιστατικοῖς ή γερανοῖς πλοίοι». Τὰ παρατίθενται διότι προστάσεως τοῦ ΓΕΝΕ.

Οὕτω: Πρώτων ἐτῶν ως ἀνωτέρων ἀναφερομένων 4 ναυτικῶν ὁ εἰς, ήποιος τὸ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΛΙΑΜΟΣ (ΜΕΘ 63989 Α') δὲν ἦτο μέλος ἀποστολῆς τοῦ ΓΕΝΕ οὔτε εἶνε θερμαστής. Ο ἐπὶ τοῦ ναυτικού του φυλλαδίου χαρακτηρισμὸς τοῦ ΓΕΝΕ εἶνε τοῦ Δοκ. Μηχανικού, ἑνεργεῖς τὸ 1947, βάσει τῶν νομίμων προσωπώντων ἀπίστητη Συνεπώς κακῶς ἀναπολογήθηκε εἰς Βαλτικόρην ὑπὸ τοῦ Πλοίαρχου ὡς θερμαστής καὶ ἀνακριθῶς ἀναφέρει εἰς τὴν ἔκθεσίν του, ὅτι οὔτος ἦτο μέλος ἀποστολῆς τοῦ ΓΕΝΕ.

Διὰ τοὺς ὑπολοίπους 3 ναυτικοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν ἀνωτέρων ἔκθεσιν διαπιστώμεν τὰς ἀκόλουθα:

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (ΜΕΘ 37716 Α'). Κέκτηται δίπλωμα ναύτου ἀπὸ τὸν 1939, ἐλαθεῖ δὲ τοῦτο συμφώνως τῷ Νόμῳ ὡς κεκτημένος τότε ὑπερδιετὴ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. «Ἐκ τῆς παρὰ τοὺς Μητρώοις Ἑργατών Θαλάσσης μερίδος του διαπιστώμενος, ὅτι οὔτος μέχρι τῆς 2(6)1950 εἶχε συμπληρωθεῖ ὑπηρεσίαν 7 ἑτάν, 10 μηνῶν καὶ 22 ἡμέρων ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Συμπεριελήθη εἰς τὴν ἀποστολὴν τοῦ ΓΕΝΕ, τὴν ἀναχωρίσασαν διὰ Νέαν Υόρκην τὴν 27(1)1951, τῇ ὑποδείξει τῆς Πανελλήνιου Ενώσεως Ναυτών, ἡς τυχαίει πλαϊόν μελος, καὶ ὡς συγκεντρώνων τὰς νομίμους προϋποθέσεις (ἀγεργίας, σωματικῆς ἱκανότητος, νομιμοφορίσης κλπ.). Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τους, καθώς καὶ εἰς τὴν ἀμφιδιανὴν ὑπάρχει θέτων ἐν ἀμφιβόλω τὴν νομιμοφορούσην του. Εἶναι, οὖθε, περίεργον πῶς αἱ σχετικαὶ διαμενεῖς πληροφορίες τοῦ ΓΕΝΕ προσέρχονται τοῦ πλοίου τοῦ Κοντίζας (ΜΕΘ 24840 Γ').

Κέκτηται δίπλωμα ναύτου τὸν 19(8)49, ὡς κεκτημένος ὑπηρεσίαν 2 ἑτάν καὶ 10 μηνῶν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων. Μοι εἶνε, συνεπώς, ἀκτανόντων πῶς ναυτικὸς κεκτημένος τόσον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, προτοῦ ἀκόμη λάθον τὸ δίπλωμά του, στερεῖται σήμερον τελείως τοῦ ποτέ θαλασσίας τῆς πίπτη ἐπὶ τοῦ καταστρόματος λόγω ἀγνοίας τρόπου βαθίσματος ἀπὸ πλοίου.

Ἡ σωματικὴ ἱκανότης τῶν ναυτικῶν τῶν μετεχόντων εἰς ἀποστολὰς ἔξετασται πρὸς τὰς λιστρὰν τοῦ «Οίκου Ναυτών» καὶ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μου ὑπάρχει βεβαίωσίς των, ὅτι οὔτοι, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἀκοίνων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. «Ἐξ ἀλλοῦ ἡ Πανελλήνιος Ενώσις Ναυτών, ἥσ δὲ ἐν λόγῳ τυγχάνει μέλος, ύπερδειξεν αὐτὸν πρὸς συμμετοχήν εἰς τὴν ἀναχωρίσασαν τοιαύτην τὴν 27(2)51 ὡς κεκτημένος τὰς ὑπὸ τοῦ Νόμου δρίζουσέν ας προϋποθέσεις προϋπηρεσίας, ἀνεργίας, σωματικῆς ἱκανότητος κλπ.»

Ταῦτα δύον ἀφορά τὰ ναυτικά κλπ. προσόντα τῶν ἐν τῷ ἔκθεσει τοῦ Πλοίαρχου τοῦ ἀ) π «Μαρία Λῶ» ἀναφερομένων 4 ναυτικῶν. «Οσον ἀφορᾷ τὰ λοιπὰ σημεῖα τῆς ἐκθεσίας του τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν κακὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου διαγωγήν των καὶ τὴν διὰ ψευδῶν προφάσεων ἀπόλυτην των, δέν ἔχουμεν στοιχεῖα διαπιστώντα ταῦτα, ἐλπίζομεν, ὅμως, ὅτι δὲ κ. Πλοίαρχος, παρ' ὅτι ἐπὶ τοῦ προκειμένου οὐδὲν ἀναφέρει, βάθη τοῦ πλοίου τὸν ιστρόν του, ἵνα οὔτοι μῆ συνεχίσουν τὸ ἐπίζημον διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἔργον των, ἀλλως καθίστασαι οὔτοις πλέον ἐνοχοὶ ἀμελεῖσαν καὶ βαρεῖσαν φέρει ειδύνην τόσου ἀπέννωτι τοῦ Νόμου, δοσον καὶ ἀπέναντι τῶν συναδέλφων του καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικότερου».

Ἐπὶ τούτοις, παρακαλῶ, σπῶς σημειώθη, ὅτι ἡ ἐπίλογη τῶν ναυτικῶν,

τῶν μετεχόντων εἰς τὰς ἀποστολάς, γίνεται μὲ πᾶσαν δυνατὴν ἐπιμέλειαν καὶ ἔφ' ὅσον, φυσικά, συγκεντρώουν τὰς νομίμους προϋποθέσεις. Διάκρισις τόπου καταγωγῆς κλπ. δὲν υφίσταται. Διὰ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ὁ ναυτικὸς τῆς «Ἀνδρού π.χ. καὶ ὁ ναυτικὸς τῆς «Υδρας» εἶναι ίσοι καὶ πρέπει νὰ είναι ίσοι. «Ἐάν τὸ ποστόν τῶν ναυτικῶν μετεχόντων εἰς κρατικὰς ἀποστολὰς εἴναι μεγαλύτερον διὸ τοὺς μὴ προερχομένους ἐξ μερῶν, ἔξι ὡν κατάγονται καὶ ἐφοτισταῖ, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ διὰ οὗτοι εὐρισκούν δυσκολώτερον ἐργασίαν καὶ συνεπῶς ἔχουν μεγαλυτέραν ἀνεργίαν, ὥστε κατά Νόμον νὰ προτιμῶσται.

Ο Ἐλεγχος τῆς ναυτικότητὸς των παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. προτού ἀναχωρήσουν ὡς μέλη ἀποστολῆς, δὲν εἰναι τεχνικῶν δυνατῶν καὶ ἐπίζω, διὰ εὐκόλων ἑνούντις τοὺς λόγους. «Ἡ ἀπόκτησις διπλώματος μετὰ διετῆ τούλαχιστον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἀποτελεῖ τεκμήριον ἐπάρκες διὰ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ Νόμῳ καὶ ούσιᾳ. «Ἐάν παρὰ τοῦτο δὲν ἐπέτευχεν ὁ ναυτικὸς νὰ ἀποκτήσῃ τὴν ἀπαιτούμενην ἐμπειρίαν καὶ γνώσεις ἐντὸς τῆς προηγείστης τῆς ἐκδόσεως τοῦ διπλώματος τοῦ διετίας ἢ ἔάν στερηθεὶ τοῦ θητικοῦ περιεχομένου, οἱ Νόμοι προβλέπουν τὶ μέλλει γενέσθαι. «Ἡ ἐπαγγελματικὴ ἀνικανότης, πιστοποιουμένη καὶ διακριθεὶ μὲν ἀντικειμενικήτη, ἀπιμέλειαν καὶ κατόπιν προσεκτικὴ παρακολούθησεως, ἡ θητικὴ κατωτερότης, ἐπίσης, αὐτολογίως βεβαιουμένη, ἀποτελοῦν στοιχεῖα διὰ διοικητικήν, ἀκόμη καὶ στέροπιν τῆς ἀδείας ἀσκήσεως του ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος γενικώς. Ποιὸς, ὅμως, θὰ εἰναι ἔκεινος ποὺ κυρίως θὰ κάνῃ τὰς διαπιστώσεις ταύτας καὶ θὰ τὰς μεταδῷ ἀρμοδίως; Ποιὸς ἀλλοὶς ἕκτος τοῦ Πλοιάρχου, δύτης καὶ ἐκ τοῦ Νόμου καὶ ἐκ τῶν πραγμάτων εἰναι ἀρμόδιος πρὸς τοῦτο.

Ἐάν θεν ἄντι τῆς εὐκόλου κριτικῆς προτιμᾶται ἡ καθοδήγησις, ἡ παρακολούθησις, ἡ διασκασκαία καὶ ἐν ἀποτούχια των ἡ συγκεκριμένη καὶ ἀντικειμενικῶς διαπιστώσεις ταταγγέλια πρὸς τὰς ἀρμοδίως Ἀρχὰς — διοικητικὰς ἡ δικαστικὰς — ἀσφαλῶς θὰ υπάρχουν εἰς τὸ μέλλον ὅλωτεροι εὐκαιρίαι νὰ γράφωνται ἐκθέσεις τοιούτου περιεχομένου, ὡς ἡ πρὸς ὑμᾶς ἀποστολεῖσα, ἀλλὰ τούναντον περιέχουσα μόνον ἐπανούς διὰ τὸ σύνυλον τοῦ ἑμέρου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Ἐλπίζω ὅτι αἱ ἀνωτέρω ἐπεξηγήσεις καὶ πληροφορίαι, αἵτινες βασίζονται ἐπὶ ἐπιστήμων καὶ ἀπόλυτων θετικῶν στοιχείων, θὰ σᾶς πείσουν ἐνδεχομένων, ὅτι τινὲς ἐκ τῶν παραπήρησεων τῆς Συντάξεως σας δένον νὰ ἀναθεωρηθοῦν, ἵσως δὲ συμφωνήσετε καὶ με τίνας ἐκ τῶν σκέψεων μου, διὰ τῆς πραγματοποίησεως τῶν ὅποιων, νομίμων, πρόκειται νὰ προαχθῇ τὰ δύσμοιρον — κατὰ τὴν ἔκφρασιν σας — «Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Μετά τιμῆς
Ἀντιπλοίαρχος Λιμ. Π. ΠΑΓΩΝΗΣ
Διευθυντὴς Γ.Ε.Ν.Ε.

Σ.Η.Μ. «NAYTIKON XRONIKON». — «Ἐχουμεν ὠρισμένας παραπτούσεις νὰ διατυπώσωμεν ἐπὶ τῆς ἀνωτέρως ἐπιστολῆς. Ἡ πρώτη καὶ βασικὴ ἀναφέρεται εἰς τὴν καταδόλον δυσπιστίαν τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. πρὸς διὰ τοῦ κ. Π. Παλοῦ, διασκεκριμένος πλοιάρχου τοῦ «Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ», ἐντυπωγάφως καταγγέλλει. Ἡ δημοσιευθεῖσα ἀπίστολη τοῦ κ. Παλοῦ ἀναφέρει συγκεκριμένα γεγονότα, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπίδοσιν καὶ τὴν πειθαρχικὴν κατάστασιν τῶν προσδηπόθεντων ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ τεσσάρων ναυτοθερμαστῶν, τῶν προερχομένων ἐξ ἀποστολῆς τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Τὰς διαπιστώσεις αὐτὰς τοῦ πλοιάρχου τῆς «Μαρίας Λώ» πειράται ὁ κ. Παγώνης νὰ ἀποδείξῃ «ἀνακριθεῖς», στηριζόμενος ἐπὶ τῶν τυπικῶν προσδοτῶν τῶν ναυτολογιθεντῶν, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ Μητρώα καὶ ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι τυχάνουν οὕτω μὲλη τῶν οἰκείων ἐργατικῶν ὄργανων. Ἡ διαφορά, πιστεύομεν, εἰναι πλέον ἡ ἐμφανής. Ὁ κ. Παλοῦ προβάλλει τὴν πραγματικότητα καὶ ὁ κ. Παγώνης τὰ στοιχεῖα τῶν Μητρώων.

Εἴθισται, ὅτιχός — ἔκειθεν δὲ ἐξεπήγασε καὶ ἡ διοικητικὴ κακοδαιμονία τοῦ «Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ» — οἱ κ. Λιμενάρχαι καὶ προϊστάμενοι τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας εἰναι θέτουν κατὰ συνθήκην ἐν ἀμφιβόλῳ, διὰ τοῦ πλοιάρχου, εἰναι πράξη.

σκήσει τῶν καθηκόντων του ὑπευθύνως ἀναφέρει. Τὸ αὐτὸ πράττει καὶ ὁ κ. Παγώνης. «Ἀνακριθεῖς χαρακτηρίζει τὰς πληροφορίας τοῦ Πλοιάρχου, καθηδητὴς ἡ στιγμὴ συμπεραίνει καὶ δὲν διαπιστώνται τῶν ναυτολογιθεντῶν.

«Ἄλλας ἡ ἐλλωμεν καὶ εἰς τὰς λεπτομερεῖας: Διὰ τὸ «Ἀνεμοδιούσιον» διπλώματος τοῦ Ιουλίου 1949, ὅτε περιλήφθη, ὡς φανεται, εἰς τὴν ἀποστολήν, είχε τρίμηνον μολίς ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοιῶν. Διαπορεῖ ὁ κ. Παγώνης πῶς μία ὑπηρεσία τόσων ἐτῶν εἰς τὸ Β. Ν. ητις ἡδηντο μάσ να είχε διανυθει τινά ἀπασχόλησην, τοῦ Β. Ν., δὲν εἰναι ἀρκετή νὰ μεταβάλη εἰς ναύτην ὀκεανοπόρου μαλιστα σκάφους τὸν ἔκτελέσαντας ισως χρέον ὁδιναντζας ἀξιωματικού τίνος. «Ἡ διαβεβαίωσις τοῦ κ. Πλοιάρχου τῆς «Μαρίας Λώ», ὅτι ὁ «Ἀνεμοδιούσιος» τὸ πρώτων εἰσόρθετο ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοιῶν δὲν ἐλέγχεται ἀνακριθεῖς, διότι οὔτος ἐκέπτη τρίμηνον προηγουμένων ὑπηρεσίαν. «Ἴσως καὶ αὐτὴν νὰ μὴ ἐξετέλεσεν ἐπιβαίνων τοῦ πλοίου, περιορισθεῖ, χάρις εἰς τὰ μέσα ποὺ διέθετε, νὰ ναυτολογιθῇ, χωρὶς καὶ ὑπηρετῇ. Δὲν εἰναι πρώτη γνωστὴ περίπτωσις.

«Ο Κοντιζάς — λέγει ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Παγώνης — είχε 2 ἐτῶν και 10 μηνῶν ὑπηρεσίαν. Κατ' αὐτὸν θεωρεῖται ἀρκετή. Τύποις ναι. Εἰς τὴν ούσιαν, δύως, ἔξεταστον: «Ἐπὶ ποίων πλοιῶν διπλωμάτης τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἀν μετὰ τὸ διπλωμάτη του; Δὲν ἀναφέρει, ἐπίσης, ὁ κ. Διευθυντὴς τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἀν μετὰ τὸ διπλωμάτη του πρώτων ἐγκρίσεων τοῦ πρώτων προσδηπότων τοῦ «Μαρίας Λώ». «Ο κ. Παλοῦ δητῶς ἀναφέρει, ὅτι αἱ ναυτολογίησεις τοῦ Κοντιζά ἀνέφερον εἰς πλοιάρια κάτω τῶν 10 κόρων, γνωρίζει δὲ ἀρκετὰ καλά, ὁ κ. Παγώνης, ὅτι «ὑπηρεσία ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοιῶν» χωρὶς νὰ διαπιστώναι καὶ η κατηγορία τοῦ σκάφους, δὲν ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν τῶν κεκτημένων ούσιαστικῶν προσόντων διαπιστώσεων σκάφους.

Διὰ τὸν Μαλήιαμον ἀρκεῖται ὁ κ. Παγώνης νὰ ἀναφέρῃ τὸν χαρακτηρισμὸν του ὡς δοκίμου μηχανικοῦ καὶ οὔτι θερμαστοῦ. Τὸ γεγονός, πάντως, εἰναι ὅτι η χωροφύλαξ. «Ἐξεταστόν: Πῶς ἔχαρακτηρίσθη «δοκίμος μηχανικός»; Βάσει ποίων νομίμων στοιχείων προύπτεσιας;

Διὰ τὸν Γεωργίου, τέλος, ὁ κ. Παγώνης προβάλλει τὴν ἀνακριτικὴν τῶν πληροφοριῶν τοῦ Πλοιάρχου. Εἰναι ἡ πλέον εὐκόλος ὑπεκφυὴ ἀπὸ τοῦ νὰ λογοδοτήσῃ ἡ ὑπηρεσία τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. πῶς ὁ καταδικασθεῖσας εἰς τὴν Μέσην «Ἀνατολή» ὡς στασιαστής, παρεισεφροσεν εἰς τὴν ἀποστολήν; Δὲν θὰ ὅτι σκοπιμώτερον νὰ ἔξιτοντο πληροφορίαι ἀπὸ τὸ Προξενεῖον τοῦ Αγ. Φραγκίσκου, πρὶν ἡ ἀμφισθητὴ καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἡ πληροφορία τοῦ κ. Παλοῦ:

«Ἐχομεν καὶ μιν τελευταιν παραπήρησιν: «Ο κ. Παγώνης θέλει τοὺς Πλοιάρχους μεταδίδοντας ἀρμοδίως τὰς διαπιστώσεις των ἐπὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἀνικανότητος καὶ τὴν θητικὴν κατωτερότητος μέλους τίνος τοῦ πλορώματος των. «Οι. Νόμοι — λέγει — προβλέπουν σχετικῶς. Θά μας ἐπιτρέψῃ ὁ φίλος κ. Διευθυντὴς τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ τὸν διαβεβαιώσωμεν, ὅτι η πικρὰ πείρα τοῦ παρελθόντος ἔχει διδάξει τοὺς Πλοιάρχους τῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν μας νὰ ἀποφέυγουν τὰς τοιούτου εἰδουσας καταγγελίας. Κατ' ἀρχὴν αἱ διαπιστώσεις τῶν Πλοιάρχων ἀμφισθητούνται παρ αὐτῶν τουτων τῶν τεταγμένων νὰ κινήσουν τὸν Νόμον. Παραδειγμα αὐτὴ η περίπτωσις τοῦ κ. Παλοῦ. Η κατάληξις μιᾶς καταγγελίας θὰ είναι νὰ υποστούν οἱ Πλοιάρχοι τὰς γραφειοκρατικὰς πριπετίες τῶν ἀνακοίσεων, τῶν ἀντεγκλήσεων μὲ τοὺς κατηγορούμενους, διὰ νὰ ιδουν, τέλος, καταρρακούμενον τὸ κύρος καὶ τὴν ἀξιοπρέπειαν τοῦ Πλοιάρχου. Τὰ παραδείγματα ὑπεραφθοῦν.

Αὐταὶ ὅλως, τε «αἱ συγκεκριμέναι καὶ ἀντικειμενικῶς διαπιστούμεναι καταγγελίαι περὶ ὧν οὐμιλεῖ ὁ κ. Παγώνης εἰς τὴν ἐπιστολὴν του, ὑποδηλώσουν ἐπαρκῶς τὶ πρόκειται νὰ υποστῇ ὁ Πλοιάρχος, που θὰ σκεφθῇ νά πράξῃ, εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ καθῆκον

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A.LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

κών έξουσιοδοτημένοι.

Συνειλθόντες εν 'Αθήναις όπως, συμφώνας πρὸς τὸ ΚΕΦΑΛΛΙΟΝ 12 τῆς μεταξὺ τῶν ὡς ἀνὰ 'Οργανώσεων συναφθείσης τὴν 3ην Μαρτίου 1951 Συλλογικῆς Συμβάσεως, καθορίσωμεν κοινῆ συμφωνία τὰ τῆς συνθέσεως καὶ τῆς ἔνει γένει λειτουργίας τῶν ἐν αὐτῇ προβλεπομένων Διαιτητικῶν Ἐπιτροπῶν.

Συμφωνούμενοι ἐπὶ τῶν κάτωθι:

ΑΡΘΡΟΝ 1.— 1. Πᾶσα διαφορὰ προκύπτουσα κατὰ τὴν ἑφαρμογὴν καὶ τὴν ἐρμηνείαν τῶν δρῶν τῆς ἀπὸ 3 Μαρτίου 1951 Συλλογικῆς Συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων ἐπιλύεται διαιτητικῶς. Πρὸς τοῦτο συνιστώνται τρεῖς πρωτοθάμμιοι διαιτητικαὶ Ἐπιτροπαὶ, ἔνων μία ἐν Πειραιῷ, ἔτερα ἐν Λοιδίῳ (ῆ Κάρδιφ) καὶ τρίτη ἐν Νέᾳ Υόρκῃ, ὡς καὶ μία δευτεροθάμμιος ἐν 'Αθήναις.

2. Αἱ πρωτοθάμμιοι Ἐπιτροπαὶ εἰναι τετραμελεῖς, ἀποτελούμεναι ἐκ δύο ἐκπροσώπων τῶν συμβολητικῶν Ἐφοπλιστικῶν 'Οργανώσεων, ὁρίζομένων ὑπὲρ αὐτῶν ἑκάστοτε, ἀναλόγων τῆς κατηγορίας τοῦ διαιτητικοῦ πλοιοκτήτου (πουτοπόρου ή μεσογειακοῦ) καὶ δύο ἐκπροσώπων τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας ὁρίζομένων ἑκάστοτε ὑπὲρ αὐτῆς μετὰ πρότασιν τῆς εἰς τὴν δύναμιν ταύτην ἀνηκούστης κλαδικῆς 'Οργανώσεως, μέλος τῆς ὅποιας εἶναι ὁ διαιτικός ναυτικός.

Τῇ συγκαταθέσει τῆς ενδιαφερομένης κλαδικῆς 'Οργανώσεως δύναται νὰ ὀρισθῇ μέλος τῆς διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἔτερος ναυτικός μὴ ἀνήκων εἰς ταύτην.

3. Εἰς τὴν ἔδραν ἑκάστης πρωτοθάμμιου Ἐπιτροπῆς διορίζεται ἀπὸ κοινοῦ ὑπὲρ τῶν συμβαλλομένων 'Οργανώσεων Γραμματεὺς ἐπὶ ὀρισμένῃ θητείᾳ, καθήκοντας τοῦ δόποιον εἰς ἡ παρασλαβὴ τῶν αἵτησεων διαιτητοῖς, ἢ κοινοποίησις τούτων εἰς τὰ συμβαλλομένας 'Οργανώσεις, ἢ σύγκλησις εἰς συνεδρίασιν τῶν μελών τῆς διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς, ἢ κράτησις πρωτικῶν τῶν συνεδριάσεων, ἢ κοινοποίησις τῶν ἀπόφασέων εἰς τοὺς διαιτητούς, ἢ τήρησις τοῦ ὄρχειου καὶ πάσα ἀλλὰ ἐργασία ἀνατιθεμένη εἰς αὐτὸν διὰ κοινῆς ἑπτοῦ τῶν συμβαλλομένων 'Οργανώσεων.

4. Αἱ ἐν Νέᾳ Υόρκῃ καὶ Λοιδίῳ διαιτητικαὶ Ἐπιτροπαὶ εἰναι ἀρμόδιαι τοῦ κρίνειν ἐπὶ διαιφορῶν ἀναφορμένων ἐπὶ πλοίων καταπλεόντων ἀντιστοίχων εἰς τὴν Ἡνωμένων Πολιτείων τῆς Αμερικῆς καὶ τοῦ Καναδᾶ ἢ τῶν λιμένων τῆς Μ. Βρετανίας. Η Ἐπιτροπὴ Πειραιῶς εἶναι ἀρμόδια διὰ πάσαν ἀλλην διαιφορῶν.

ΑΡΘΡΟΝ 2.— 1. Τὰ μέλη τῶν συμβαλλομένων 'Οργανώσεων υποχρεούνται ὅπως, πρὸ πάσης ἀλληλής ἐνέργειας ἐπὶ προκυπτούσης διαιφορᾶς, ζητήσωσι τὴν διαιτητικὴν ἐπίλυσιν ταύτης ὑπὲρ τῆς ἀρμόδιας Ἐπιτροπῆς.

2. Ἐπὶ τῇ ὑποδολῇ αἵτησεως διαιτητοῖς, συγκροτεῖται ἡ Ἐπιτροπὴ ἐντὸς τοῦ βραχυτέρου δυνατοῦ χρόνου καὶ ἐπιλαμβάνεται τῆς ἐπιλύσεως τῆς διαιφορᾶς.

3. Τῶν συνεδριάσεων τῶν Ἐπιτροπῶν προεδρεύει μέλος τούτων ἑκλεγόμενον διὰ κλήρου δι' ἑκάστην συνεδρίασιν.

Ο προεδρεύων τῆς συνεδριάσεως διευθύνει ταύτην δὲν ἔχει, διμως, δικαίωμα διπλῆς φήσου.

4. Αἱ Ἐπιτροπαὶ εὐρίσκονται ἐν ἀπαρτίᾳ, ἐὰν παρίστανται καὶ τὰ τέσσαρα μέλη τούτων.

5. Αἱ αἴσθησις τῶν Ἐπιτροπῶν λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν.

6. Ἐν περιπτώσει ἴσων φήσεων ἡ διαιφορὰ ὑποδαλλεῖται ὑπὲρ τῶν πρωτοθάμμιων Ἐπιτροπῶν εἰς τὴν δευτεροθάμμιον τοιωτην.

Εἰς τὴν δευτεροθάμμιον Ἐπιτροπὴν δύναται ἐπίσης μὲν προσφύγη καὶ πᾶς διαιτικός, δὲν δὲν ικανοποιεῖ ἡ ἀπόφασις τῆς πρωτοθάμμιου Ἐπιτροπῆς.

7. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τῆς προηγουμένης παραγράφου, δὲ μὲν διαιτικός, καθ' οὐ ή ἀτάκτησις, ὑποχρεούνται διπλῶς παρακαταθέση τὸ ποσὸν τῆς διαιφορᾶς παρὰ τὴν Προενικήν ή Λιμενικήν Ἀρχήν τῆς ἔδρας τῆς Ἐπιτροπῆς, δὲ διεκδικῶν τὸ ποσὸν τούτο ὑποχρεούνται διπλῶς μὴ προδιεῖσθαι εἰς οὐδέμιαν ἀλλα τὴν ἔνεργειαν κατὰ τὸ ἀντίδικον του.

Εἰδικῶτερον, ἐάν διεκδικῶν χρηματικὸν ποσὸν εἶναι ναυτικός, ὑποχρεούνται διπλῶς, ἐφόσον τὸ ποσὸν τῆς διαιφορᾶς παρακατετέθη διὰ τοῦ Καναδοῦ ή Λιμενικής Ἀρχῆς τῆς ἔδρας τῆς Ἐπιτροπῆς, δὲ διεκδικῶν τὸ ποσὸν τούτο ὑποχρεούνται διπλῶς μὴ προδιεῖσθαι εἰς τὴν κανονικὴν ἐργασίαν καὶ τὰς κινήσεις τοῦ πλοίου.

8. Τὸ παρακατατέθεν ποσὸν τῆς διαιφορᾶς καταδάλλεται εἰς τὸν δικαιούχον ὑπὲρ τῆς Προενικῆς ή Λιμενικής Ἀρχῆς κατόπιν ἐντολῆς τῆς δευτεροθάμμιου Ἐπιτροπῆς η κοινὴ ἐντολὴ τῶν Διοικήσεων τῶν συμβαλλομένων 'Οργανώσεων.

ΑΡΘΡΟΝ 3.— 1. Η δευτεροθάμμιος Ἐπιτροπὴ ἔδρεύει ἐν 'Αθήναις καὶ ἀποτελεῖται ἐξ ὀκτὼ μελῶν, ἔνων τέσσαρα ὁρίζονται διὰ τῆς αἵτησης τῆς συμφωνίας.

2. Η δευτεροθάμμιος Ἐπιτροπὴ συνεδριάζει ἐν ἀπαρτίᾳ, ἐάν παρίστανται καὶ τὰ ὀκτὼ μέλη τούτης, (τακτικὰ ή ἀναπληρωματικά).

5. Τῶν συνεδριάσεων τῆς δευτεροθάμμιου Ἐπιτροπῆς προεδρεύει μέλος ταύτης ἐκλεγόμενον διὰ κλήρου δι' ἑκάστην συνεδρίασιν.

Ο προεδρεύων τῆς συνεδριάσεως διευθύνει ταύτην δὲν ἔχει, διμως, δικαίωμα διπλῆς φήσου.

6. Αἱ ἀπόφασεις τῆς δευτεροθάμμιου Ἐπιτροπῆς λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν, η διπλῶς, πρέπει νὰ συγκεντρώσῃ τούλαχιστον ἔξι φήσους.

7. Εἰναι περιπτώσει μὴ συγκεντρώσεως τῆς πλειοψηφίας ταύτης, τὸ ζητηματικό παραπέμπεται εἰς τὰς Διοικήσεις τῶν συμβαλλομένων 'Οργανώσεων, οἱ διπλῶς ἀπόφασεις τῶν δέοντων διπλῶς μὴ ἀπομακρύνονται τοῦ κειμένου τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 4.— 1. Αἱ τε πρωτοθάμμιοι καὶ η δευτεροθάμμιος Ἐπιτροπὴ κρίνουσι κατ' ἔλευθέρων ἐκτίμησιν ἐπὶ τῆς ούσιας τῆς διαιφορᾶς, κατὰ τὴν ληψιν, διμως, τῶν ἀπόφασέων τῶν δέοντων διπλῶς μὴ ἀπομακρύνονται τοῦ κειμένου τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως.

2. Εκτὸς τῶν διαιφορῶν τῶν προκυπτούσων κατὰ τὴν ἑφαρμογὴν καὶ ἐρμηνείαν τῆς ἀπὸ 3 Μαρτίου 1951 Συλλογικῆς Συμβάσεως δύναται νὰ ὑποδαλλεῖται εἰς τὰς διὰ τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ Ιδρυμούσας Ἐπιτροπάς, πρὸς διαιτητικὴν ἐπίλυσιν καὶ πάσα ὁρίζονται διαιφοράς ἀνακύπτουσα μεταξὺ πλοιοκτῶν καὶ ναυτικῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας, ἐφ' οἷς οἱ διαιτούς έχει ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν συμφωνήσουν εἰς τοῦτο.

3. Αἱ δαπάναι λειτουργίας τῶν ἀνωτέρω διαιτητικῶν ἐπιτροπῶν βαρύνουν ἔξι ἡμισείας τὰς συμβληθείσας ἐφοπλιστικάς καὶ ναυτικὰς 'Οργανώσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 5.— 1. Η διάρκεια τοῦ παρόντος Συμφωνητικοῦ δρίζεται ὡς καὶ τῆς εἰς ἡν τοῦτο ἀναφέρεται Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς 3ης Μαρτίου 1951, δύναται δὲ νὰ παραταθῇ κατόπιν κοινῆς συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων 'Οργανώσεων.

2. Τὸ παρὸν Συμφωνητικὸν δύναται νὰ τροποποιηθῇ κατὰ τὸ διάστημα τῆς ισχύος του μόνον κατόπιν κοινῆς συμφωνίας τῶν Συμβαλλομένων 'Οργανώσεων.

3. Δύο μῆνας πρὸ τῆς λήξεως τοῦ παρόντος Συμφωνητικὸν δύναται νὰ καταγγελθῇ πάρ' ἐνός τῶν συμβαλλομένων μερῶν, παραμένει, διμως, τοῦτο ἐν ισχύι καὶ μετὰ τὴν καταγγελίαν μέχρι τῆς ἐν παραγράφῳ 1 τοῦ παρόντος ἀρθρου καθοριζομένης λήξεως τῆς διαιρείας τουτου.

Τὸ παρὸν Συμφωνητικὸν συνετάθη εἰς τριπλούν, ἔξι ὡν ἀνὰ ἓν ἀντίτυπον ζελανόν συμβαλλομένων μέρη, τὸ δὲ τρίτον θέλει κατατεθῆ παρὰ τῷ 'Υπουργείᾳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπογράφεται δὲ ὡς ἔπειται:

Διὰ τὴν "Ενωσιν Ελλήνων Εφοπλιστῶν
ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Διὰ τὴν "Ενωσιν Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν
ΛΟΥΚΑΣ ΝΟΜΙΚΟΣ

Διὰ τὴν Πανελλήνιον Ναυτικήν, Ομοσπονδίαν καὶ τὰς κάτωθι Κλαδικὰς 'Οργανώσεις:

Πανελλήνιον "Ενωσιν Πλοιάρχων Ε. Ν. ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ, Πανελλήνιον "Ενωσιν Μηχανικῶν Ε. Ν. ΘΕΟΔ. ΚΟΝΤΟΣ, Σύνδεσμον Ραδιοτηλεγραφῶν Ε. Ν. ΗΑ. ΚΡΟΚΙΔΑΣ, Πανελλήνιον "Ενωσιν Μηχανικῶν Ε. Κ. Π. ΚΑΛΑΠΟΘΑΚΗΣ, Πανελλήνιον "Ενωσιν Ναυτών Ε. Ν. ΔΗΜ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ, Πανελλήνιον "Ενωσιν Θερμαστῶν Θαλάσσης δό ΣΤΕΦΑΝΩΝΩΝ, ΓΕΩΡΓ. ΚΟΥΚΛΑΔΑΣ, Πανελλήνιον "Ενωσιν Ναυτομαγείρων Ε. Ν. ὁ ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ, Κ. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΟΥ, Πανελλήνιον "Ενωσιν Θαλαμητῶν Ε. Ν. ΚΩΝΣΤ. ΜΑΡΑΤΟΣ, Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας ΉΛΙΑΣ ΚΡΟΚΙΔΑΣ.

Καὶ ἡ Ἀθηνασινία...

Γιρδὸς τὴν θάλασσαν, τὸ ἀνοικτὸν αὐτὸν πεδίον δράσεως πλουτοφόρου, εἰλκοντο ἀνέκαθεν ὅλοι οἱ λαοί. Μέσας εἰς τὸν μεταπολεμικῶν σημειουμένων ναυτιλιακὸν ὄργασμὸν δῶλα τῶν γύρων μας χωρῶν ἔξαρσειν δὲν ἀπετέλεσεν οὔτε η Ἀθηνασινία. Ναυτίλιαν καὶ αὐτὴ θέλει νὰ αποκτήσῃ μικράτερα κατ' ἄρχην. Πρὸς τοὺς φίλους του Ελλήνας ἔστραφε ὁ καλός της Αὐτοκράτωρ καὶ αὐτῶν ἔξητησε τὴν συνεργασίαν, ὡς τῶν εἰδικῶντων.

Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ μέχρις δους διαιτητοῦν αἱ δυνατότητες ὑψώσεως τῆς Αιθιοπικῆς σημασίας ἐπὶ τινῶν μικρῶν φορτηγῶν, προοριζομένων μὲν ἐξηντητέστερων τὰς μεταφορὰς εἰς τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν, τὸν Ἀθηνασιακὴν Κυβερνήσιον προέδρην εἰς τὴν σύνταξιν Ναυτιλιακοῦ Κώδικος, τὸν ὃ πρόκειται νὰ κυρώσῃ κατ' αὐτὰς δι' ἀρχῆς.

Τὰ κυριώτερα σημεῖα τοῦ Κώδικος αὐτοῦ — ἀρκετὰ ἐνδιαφέροντα διὰ τῶν συγχρονισμένην σκέψιν ὑπὸ τὴν ὄποιαν συνετάγησαν — συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξης:

1. Δύνανται νὰ ἔγγραφον εἰς τὸ Αιθιοπικὸν ηπολόγιον σκάφη ἀνηκόντας εἰς Αιθιοπικάς υπηκόους η εἰς οίουσδήποτε ἐτέρους, οἵτινες ηθελον δηλώσει δι' ἀπλῆς ἔγγραφης εἰς τι τῶν Εμπορικῶν Επιμελητηρίων

ECONOMY AND EFFICIENCY IN QUICK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING TODD SHIPIARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia.

NEW YORK	BROOKLYN	HOBOKEN	NEW ORLEANS
GALVESTON	HOUSTON	LOS ANGELES	SAN FRANCISCO
ALAMEDA	SEATTLE	BARRANQUILLA	LONDON

της χώρας ή είς τὴν Ὑπρεοῖσαν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Αἰθιοπίας, οἳ δέ οἱ ζουν, ὡς ἔδραν τῆς ἐπιχειρήσεως των, τὴν Αἰθιοπίαν.

2.—Ἡ Αἰθιοπικὴ Κυβέρνησις διατηρεῖ ὑπὲρ ἑαυτῆς καὶ τῶν ὑπηκόων της τὸ δικαίωμα ἡ ζητήση, ἐπὶ τῇ αἴτησι τηνολογίησεως σκάφους τίνος, διπά τὸ τρίτον τῆς ἀξίας πωλήθη εἰς αὐτὴν ἢ εἰς ὑπηκόους τῆς, ἀφίνουσα, διμά, τὸ δικαίωμα εἰς τὸν πλοιοκτήτην, σπῶτας ὄριστη τὴν τιμὴν πωλήσεως τοῦ αἰτουμένου ποσσοτοῦ, εἴτε βάσει τῆς ἀξίας ἀγορᾶς τοῦ πλοίου, εἴτε βάσει τῆς τρεχούσης ἐν τῇ διεθνῇ ἀγορᾷ τιμῆς τοῦ πλοίου.

3.—Οἱ πλοιοκτῆται αἰθιοπικῶν σκάφων διατηροῦν τὸ δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας τῶν σκαφῶν των, ὅπτεδηποτε θελήσουν, μὴ ἔξαιρουμένης καὶ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἥν τὸ πλοίον τελεῖ ὑπὸ επιτάξιν, προϋποθέτουσα μόνον ὃ περιορισμός, διπά τὴν πλοιοκτήτην, σπῶτας ἡ ἐπιφέρει τὴν ὑψηστούσην σημαίαν στην πλοιοκτήτην πρὸς τὸ κράτον ἐπίπεδον τὸν ἐλευθέρων ναύλων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ἀναλαμβάνουσα ἐπὶ πλέον πάσαν δαπάνην ἀναγομένην εἰς τὴν ἔγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν μέσους πλειεκίης προστασίας τοῦ σκάφους.

Εἰς τὴν περιπτώσιν τοιάυτης ἐπιτάξεως, ὁφείλειν ὑπὸ τῆς ἀσφαλίσης, τὸ πλοίον εἰς ἀσφαλίστας τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πλοιοκτήτου καὶ δι' ἀξίαν ἀνάλογου πρὸς τὴν δημιουργουμένην ἐπὶ τὸν πλοιοκτήτην «κόκ—νύ», ἀνάλογον πρὸς τὸ κράτον ἐπίπεδον τὸν ἐλευθέρων ναύλων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ἀναλαμβάνουσα ἐπὶ πλέον πάσαν δαπάνην ἀναγομένην εἰς τὴν ἔγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν μέσους πλειεκίης προστασίας τοῦ σκάφους.

4.) Τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων δέοντος ὑπὸ τῆς ἀσφαλίσης, τὸ πλοίον εἰς ἀσφαλίστας τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πλοιοκτήτου καὶ δι' ἀξίαν ἀνάλογου πρὸς τὴν δημιουργουμένην ἐπὶ τὸν πλοιοκτήτην «κόκ—νύ», ἀνάλογον πρὸς τὸ κράτον ἐπίπεδον τὸν ἐλευθέρων ναύλων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ἀναλαμβάνουσα ἐπὶ πλέον πάσαν δαπάνην ἀναγομένην εἰς τὴν ἔγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν μέσους πλειεκίης προστασίας τοῦ σκάφους.

5.) Τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων δέοντος ὑπὸ τῆς ἀσφαλίσης, τὸ πλοίον εἰς ἀσφαλίστας τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πλοιοκτήτου καὶ δι' ἀξίαν ἀνάλογου πρὸς τὴν δημιουργουμένην ἐπὶ τὸν πλοιοκτήτην «κόκ—νύ», ἀνάλογον πρὸς τὸ κράτον ἐπίπεδον τὸν ἐλευθέρων ναύλων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ἀναλαμβάνουσα ἐπὶ πλέον πάσαν δαπάνην ἀναγομένην εἰς τὴν ἔγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν μέσους πλειεκίης προστασίας τοῦ σκάφους.

6.) Η πρόσληψις τοῦ πλοιώματος καὶ διακρίσις τῆς συνθέσεως ἐπαφίεται εἰς τὸν Πλοίαρχον, δοτὶς θὰ προσλαμβάνῃ, βάσει ἐλευθέρως σημαφορίας τοὺς ἔργατας θαλάσσης, θὰ καθορίζῃ δε τὴν σύνθετην ἔχων ὡς κριτήριον τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυσιπλοίας, «Ἐν περιπτώσει διαφορίας τῶν πλοιάρχων καὶ τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ καθορισθεῖσιν ὑπὸ τοῦ τελευταίου συνθέσεως, δικαιούνται αἱ αἰθιοπικοί ἀσφαλεῖς νάντης ζητήσης ἐπιτάξεως, διπά τὸν ἀνθετήσαντα πεπειραμένος, δέοντος δὲ εἰνὲ ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ πλοίου μετά τὴν ληξίν τῆς ἐπιτάξεως.

7.) Η μισθοδοσία τούς πλοιοκτήτας βάσει ἐλευθέρως συμβάσεως, δέοντος εἰνὲ ὑπὸ τῶν ἀγγλικῶν πλοίων.

8.) Η Αἰθιοπικὴ Κυβέρνησις ἀναγνωρίζει ὡς ἰσχυρὰ τὰ πυχία καὶ διπλώματα διαφόρων Κρατῶν, ἐν οἷς καὶ τὸν Ἐλληνικὸν, ἀναλαμβάνει δε τὴν ὑποχρέωσιν ὡς ἐπιτρέπητη τὸν ἐλευθέρων ἐν Αἰθιοπίᾳ εἰσόδον διὰ δωρεαν προδενικής θεωρήσεως εἰς πλοιοκτήτας, πληρώματα καὶ εἰδικεύμενον προσωπικὸν ναυτιλιακής ἐπιχειρήσεως.

9.) Διατηρεῖται ἡ Αἰθιοπικὴ Κυβέρνησις ὑπὲρ ἑαυτῆς τὸ δικαίωμα ἐπιβολῆς φορολογίων, αἵτινες συνοικίους δέοντος διακρίσις τούς πλοιοκτήτας, πληρώματα καὶ εἰδικεύμενον προσωπικὸν ναυτιλιακής ἐπιχειρήσεως.

10.) Διατηρεῖται ἡ Αἰθιοπικὴ Κυβέρνησις ὑπὲρ ἑαυτῆς τὸ δικαίωμα ἐπιβολῆς φορολογίων, αἵτινες συνοικίους δέοντος διακρίσις τούς πλοιοκτήτας, πληρώματα καὶ εἰδικεύμενον προσωπικὸν ναυτιλιακής ἐπιχειρήσεως.

11.) Η Αἰθιοπικὴ νομοθεσία θέλει παραμείνει ἀμετάβλητος μέχρι τοῦ 1965, μηδιναμένης τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἐπιβάλῃ οὐδεμίαν περαιτέρω ἐπιβάρυνσιν εἰς τὰ σκάφη, πάσα δὲ διαφορὰ προκύπτουσα μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ πλοιοκτήτων τὸν Ναυτιλιακὸν Κώδικον ἢ τῆς ἐρμηνείας αὐτού, θὰ ἐπιλύεται διαιτητικῶς ὑπὸ μονίμου, διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς ἀποτελουμένης ἐξ ἐνὸς διαιτητού διοικούντος ὑπὸ τῆς Αἰθιοπικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐνὸς τῶν πλοιοκτήτων, τοῦ προέδρου διοικούντος ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Ἐπὶ τῆς τοῦ ηνολογήσει σκάφους θέλει ὑπογράφεται εἰδικὴ σύμβασις μεταξὺ Αἰθιοπικῆς Κυβερνήσεως καὶ πλοιοκτήτου δι' ἣν ἡ Αἰθιοπικὴ Κυβερνήσις ἀναλαμβάνει συμβατικῶς ὑποχρέωσιν διατηρήσεως τῆς ἀμεταβλήτης τῆς νομοθεσίας.

12.) Συνιστώνται εἰδικὰ Ναυτικὰ Δικαστήρια διὰ τὴν ἔφαρμογήν τόσον τοῦ Ναυτιλιακού Κώδικος ὡς καὶ τὴν ἐκδίκασιν πάσης ὑποθέσεως σχετικούμενης μὲν ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ ναυτικά αὐτά δικαστήρια ἔσονται δύο βαθμῶν, τριμελή καὶ θάτη ἀποτελούνται ἐκ δικαστῶν ἀποφοίτων Πανεπιστημίων ἢ ἐχόντων 10ετῆ τούλαχιστον δικαστικήν πτεῖραν.

13.) Αἱ ἀποφάσεις τῶν δικαστηρίων εἰνὲ ὑποχρεωτικῶς ἐκτελεσταί, τοῦ Αἰθιοπικοῦ Κράτους ὑποχρεουμένου εἰς ἀποζημίωσιν, ἐφόσον ἡ διοκητικὴ ἀρχὴ δὲν θήλε προσῆγει εἰς ἐκτέλεσιν.

14.) Τέλος ἡ Αἰθιοπικὴ Κυβερνήσις ἀναλαμβάνει ὑποχρέωσιν λήψεως μέτρων προστασίας τῶν αἰθιοπικῶν σκαφῶν, ἐφόσον καὶ ἔτερα Κράτη ἥθελον ἐφαρμόσει ἀνάλογα μέτρα π.χ. προτίμηση φορτίου. Ἐπίσης δὲ ἡ ἐπιτρέπητη τὸν δρομολόγησιν ἢ διαθέσιν ἀριθμού αἰθιοπικῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, ἐφόσον δὲν ἔχει πάραχ τὸν σύμβωσιν τῶν ἔφοπτωτων τῶν ἀπασχοληθησμένων ἀρχικῶν μικτῶν αἰθιοπικῶν.

Θάτη πρέπει νὰ διμολογηθῇ, διτὶ ὡρισμένα σημεῖα τῆς ἀνωτέρω νομοθεσίας θὰ τὰ ἔχῃσει καὶ ἡ ναυτικὴ Ἐλλὰς μὲ τὸν μεγάλον στόλον, τὰς μακρὰς παραδοσίεις καὶ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας.

Αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις

‘Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας

315 σκάφη, 1.228.882 τ γκρός

Καὶ κατὰ τὸ διαρρεύσαν γ'. τριμηνον τοῦ τρ. ἔτους ἀναλλοίωτος ἔξηκολούθησεν ἡ γνώριμας πορεία τῆς Βραδείας μὲν, ἀλλὰ σταθεράς μείωσεως τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος. Αἱ προσθήκαι σκαφῶν σημειούνται στοραδικῶς καὶ ἀναγούνται εἰς περιπτώσεις, καθ' ἦς ἀναγκαστική εἶνε ἡ ὑψησις τῆς Κυανολέυκου, ἐνῷ αἱ διαγραφαὶ πολιορκίων πρὸς διάλυσιν καὶ πρὸς ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν. Θόδησαν, μάλιστα, πολὺ εὐρύτεραι αἱ ἐν λόγῳ διαγραφαῖ, ἀν δὲν τὰς ἀνέκοπτεν ἡ δραστηριότης τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, ἥτις ἐφθασε καπποτε μέχρι τοιούτου σημείου ζορπᾶς ζητήσεως τονάλ, ὥστε νὰ εὑρούνται ἐπικερδή πολλοὶ μακρού χρόνου σκάφα, ἡλικίας 40 καὶ πλέον ἑταῖροι, ἀτινα ἡσαν καταδικασμένα εἰς διάλυσιν.

Τὴν ἀκριβῶς ἀντίθετον εἰκόνα τούτην παριστήσαται καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τοῦ μηνὸν τὴν ἐφοπλιστικὴν διαστηρίσιαν ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας, μὲ μοισαδικὴν ἔξαιρεσιν τὴν σημαίαν τῆς Οὐδούρας. Ἐκ τῶν γνωστῶν λόγων, ἡ Ἐλληνικὴ πλοιοκτήσια ἀπομακρύνεται σύν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τὴν σημαίαν ταύτην λόγω τοῦ φόβου δραστηριότερας φορολογικῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους καὶ στρέφεται τὴν προτίμησίν της πρὸς τὴν Λιβεριανήν. Αἱ λοιπαὶ σημαίαι, ίδια δὲ τοῦ Παναμά, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας, ὑπὸ τὰς οπίσια, φιλοξενεῖται σημαντικός δύκος τονάλς ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας, παρουσιάσαν καὶ νέας καθαράς αὐξήσεις. Δὲν ἡσαν ζεδίωνται αὐταὶ τοσοὶ εὔρεσι, δοσοὶ κατὰ τὰ προγούμενα τρίμηνα. Τὸ κεφάλαιον, λόγω τῶν ψηφίων τῶν πλοίων τοῦ μηνὸν, εἰνὲ διστακτικὸν διὰ τούτων μαλιστα, διτὶ ἡδη στραφῆ πρὸς τὰς σημαίας.

Οἱ κατωτέρω πίνακες εἰνὲ ἀρκετὰ χαρακτηριστικὸν τῶν αὐδομείωσεων ποὺ ἐνεφάνισαν εἰς τὴν δύναμιν τῶν αἱ σημαίαι, εἰς τὰ σκάφη τῶν ποιοὶ εἰνε — κατὰ κύριον λόγον — ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἐλληνικῆς.

Σ. μ. α. α. i.	A'. 3μηνον	B'. 3μηνον	G'. 3μηνον
Ἐλληνική	— 20.183	— 10.296	— 5.616
Παναμαϊκή	+ 312.418	+ 88.220	+ 37.296
Οὐδούριανή	— 17.055	— 22.209	— 10.052
Λιβεριανή	+ 77.579	+ 47.278	+ 36.111
Κοσταρίκας	+ 14.457	+ 23.525	+ 8.832

Διαρκούντος τοῦ γ'. τριμηνον ἐ. ἐ. ἐμειώθη περαιτέρω ὑπὸ τὸν Κυανολέυκον χωρητικότης κατὰ 3 σκάφη καὶ 5616 τόν. γκρός, ἐναντὶ ἀντιστοίχου μειούσεως κατὰ 30.479 τόν. διαρκούντος τοῦ α'. ἐξαιρήσην τρ. ἐ. καὶ 36.535 τόν. γκρός δι' ὀλόληπον τὸ παρελθόν ἔτος. Ἀντιθέτως, ἡ Παναμαϊκή ἐνεφάνισε αὔξησιν κατὰ 37.296 τόν. γκρός, ἡ Λιβεριανή κατὰ 36.111 τόν. γκρός καὶ ἡ τῆς Κοσταρίκας καθοίκου τοῦ γ'. τριμηνον. Η αὐξησίας ὑπὸ τὰς σημαίας ταῦτας καθισταται ἐπὶ περισσότερον ἐντυπωσιακή ἀνηθροῦν ὑπὸ τὸν οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ἐνεψαμήνου τρέψ. ἔτους. Ἡ Παναμαϊκή σημαία οὐδεμήθη κατὰ 437.934 τόν. γκρός, καὶ ἡ τῆς Κοσταρίκας κατὰ 46.814 τόν. γκρός, μόνον δὲ ἡ Οὐδούριανή ἐνεφάνισε μείωσιν κατὰ 49.316 τόν. γκρός. Οἱ αὐτιστοίχοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ διαφεύγοντα χρονικὸν διάστημα τῶν 21 μηνῶν (ἀπὸ της Ιανουαρίου 1950 μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 1951) εἰνὲ περισσότερον παρογοητικοὶ διὰ τὴν Ελληνικὴν σημαίαν, ἥτις ὑπέστη συνοικική καθαράν μείωσιν τῆς δυνάμεως τῆς κατὰ 72.630 τόν. γκρός, ἐνώ ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας ἡ Ἐλληνικὴ πλοιοκτήσια ἐνεφάνισε καθαράν αὔξησιν κατὰ 559.898 τόν. γκρός διὰ τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν, καὶ 241.607 τόν. διὰ τὴν Λιβεριανήν, 109.173 τόν. διὰ τὴν Οὐδούριανήν καὶ 58.996 τόν. γκρός διὰ τὴν Κοσταρίκας, Ἐντὸς δηλαδὴ 21 μηνῶν αἱ τέσσαρες σημαίαι εἰχον μίαν καθαράν προσθήτην πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας 959.647 τόν. γκρός, ἐνώ ἡ Ἐλληνικὴ χωρητικότης ὑπέστη μίαν καθαράν μείωσιν κατὰ 72.630 τόν. γκρός.

Ἀναλυτικώρευον, ἡ ἀνασκόπησις τοῦ γ'. τριμηνον παρουσιάζει τὰς ἀκολουθίσιες εἰς τὴν ἐλληνικὴν χωρητικότητα μεταβολάς: Προσετελθεῖ τὸ φορτηγὸν «Μαρίνινα» 4949 τόν. γκρός καὶ τὸ μικρὸν τάνκερ «Ἐβρος» 478 τόν. γκρός. Τὸ πρώτων ἡ τὸ πρόητον κρατικὸν «Σίμων φὸν Οὐτρεχτ» τῶν γερμανικῶν ἐπανορθωσεων, ὅπερ ἥργει εἰς τὴν Γένοβαν, διποὺ ἐπρόκειτο — καὶ ἀρχικὴν σκέψιν — νὰ διαταλθῇ, τὸ δὲ δεύτερον ἦτο τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Κάπταιν Μικέσ», διπερ ὑψωσε τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετετράπη εἰς ὑδροφόρον. Διεγράφησαν φό' ἔτερου, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς, τὰ φορτηγὰ «Ἄγιος Διονυσίος» 2088 τόν. γκρός, «Ηπειρος» 5572 τόν. καὶ «Κωνσταντίνος Η.» 2507 τόν. γκρός, καθὼς καὶ τὰ ἐπίσης πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς μικρὰ σκάφη «Ορμος» 512 τόν. γκρός καὶ «Οστκυστ» 364 τόν. γκρός.

Οὕτω, ἀπὸ τὴν ἐγγραφὴν 2 σκαφῶν, 5427 τόν. γκρός καὶ τὴν διαγραφὴν 5 ἔτερων, 11.043 τόν. γκρός, ἐπῆλθε μία καθαρὰ μείωσις κατὰ

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

**ΤΟ ΠΛΗΡΕΣ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΦΙΛΙΑΣ
ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΟΣ & ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ**

Έξαιρετικὸν ἐνέχει ἐνδιαφέρον διὰ τὴν καθόλου Ἑλληνικὴν ναυτιλίακὴν ὑπόθεσιν καὶ τοὺς ἐπαγγελματικῶς μὲ αὐτὴν συνδεομένους ἡ νέα συνθῆκη φίλας, ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας ἡ συναφθεῖσα πρὸ τίνος μεταξὺ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ζητήματα καίρια διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν ἀνεύρισκουν τὴν ὄρθην ἐπίλυσιν των. Οἱ Ἀμερικανικοὶ λιμένες ἀπέδοσαν μεταπολεμικῶς ἡ ἀφετηρία διὰ τὰ πλείστα τῶν φορτηγῶν μας πλώιαν καὶ η Νέα Υόρκη τὸ σηματικότερον κέντρον τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος. Τὰ σχετικά, συνεπῶς, μὲ τὴν Ναυτιλίαν ἄρθρα τῆς συνθήκης, τὰ διακανονίζοντα τὰ ζητήματα τῆς παραμονῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας, τῆς δικαιοδόσις τῶν Ἑλληνικῶν Προσενεύων καὶ τῆς παραμονῆς τῶν Ἑλλήνων ναυτιλούμενών εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀποκαθιστούν μίαν τάξιν πραγμάτων, τὴν όποιαν ἡ προηγουμένη σύμβασις, ἀναγομένη εἰς ἐποχὴν βασικῶς διάφορον τῆς σημερινῆς διὰ τὰς ναυτιλίακας ἐπιδιωξεις ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων χωρῶν, δὲν προέδεται.

Διὰ τούς ειδότας τά πράγματα, τους στενώπερον μὲ την ναυτιλίακην μας υπόθεσιν συνδέομένους, μόνη ἡ ἀνάγνωσις τῶν περὶ Ναυτιλίας διατάξεων τῆς συνθήκης εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ καταδεῖη πόσον αὐτή ἔξυπρετεῖ οὐσιοῦ του Ἑλληνικού πλοίου συμφέροντα.

ΣΥΝΘΗΚΗ
ΦΙΛΙΑΣ, ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ & ΤΩΝ ΗΝΟΜΕΝΟΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς καὶ τὸ Βασίλειον τῆς Ἐλλάδος, ἐπίτιμούσσαι νότιον ἔνισχύσουν τοὺς ἑπαραδόσεως ὑφισταμένους μεταξὺ τῶν δύο Χωρῶν δεσμούς φιλίας καὶ εἰρήνης καὶ νότιο προσάγαγον τὴν οἰκουμενικὴν τῶν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν ἐν γένει ὑμερικέαν τὸν Λαών τῶν καὶ ἀναγνωρίζουσαν τὴν ουμβολήν την ὥποιαν δύνανται νότια προσφέρουν πρόσθιούς τούτους συμφωνίαν διευκολύνουσαι καὶ ἐνθαρρύνουσαι, ἐπὶ Βάσεων ἀμοιβαίς ἐπωφελῶν, τὴν εἰσροὴν ἐπενδυτικῶν κεφαλαίων καὶ τεχνικῶν γνώσεων καὶ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν παραγωγικῆς ἐπιχειρηματικότητος καὶ ἐμπορικῆς ἐπικοινωνίας, ἀπεφάσισαν νότια συνάψουν Συνθήκην Φιλίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας, βασιζομένην ἐν γένει ἐπὶ τῶν ὅρχων τῆς Ἐθνικῆς μεταχειρίσεως καὶ τῆς αὐεὶ ὄρων μεταχειρίσεως τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους, παραχωρουμένων ἐτέλος ἀμοιβαιότητι, καὶ πρὸς τὸ σκοπὸν τούτου διώρισαν πλοερεύσιους τῶν:

καὶ πρὸς τὸν οὐκοῦν τούτου σιδηρίαν πληρεζουσίους τῶν:
“Η Αὐτοῦ Μεγαλειότης ὁ Βασιλεὺς τῶν Ἑλλήνων τὴν Αὐτοῦ Ἐξοχότητα τὸν Κύριον ΣΟΦΟΚΛΗΝ ΒΕΝΙΖΕΛΟΝ, Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐπὶ τῶν Ἐεωτερικῶν Ὑπουργόν, καὶ

οεών κατ' έτοι των Επωτερικών Υπουργών, και
Ο Πρόδρομος των 'Ηνωμένων Πολιτειών της 'Αμερικής τὴν Αὔτοῦ 'Ε-
ξοχότητα τὸν Κύριον JOHN E. PEURIFOY, πληρεξούσιον Πρέσβυτον και
έκτακτον ἀπεσταλμένον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς 'Αμερικῆς ἐν Ἑλ-
λάδι, οἵτινες αὐτολάξαντες τὰ πληρεξούσιά των ἔγγραφα, εὑρέθεντα ἐν
τάξι, συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων:

Αρθρον ι.—“Εκαστον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ παραχωρῆ πάντοτε δικαίων μεταχειρίσισην εἰς τὰ πρόσωπα, τὰς περιουσίας, τὰς ἔπιχειρσίες καὶ τὰ λοιπὰ συμφέροντα τῶν πολιτῶν καὶ τῶν ἑταίρων τούτου, ἔτερον τῶν Συμβαλλομένων.

Αρθρον 2.—1. Εἰς τοὺς πολίτας ἑκατέρου τῶν Συιναλλομένων Μερῶν θὰ ἐπιτοξεύται νά εἰσέρχωνται ἐλευθέρως εἰς τὰ ἔδραφα τοῦ ἐπέ-

μερων, οι Επίτευκεποι να εισέρχωνται ελευθερως εις το εσοφη του επερου, να ταξιδεύουν έπιτος αυτών, να διασκευάνουν έπι αυτοίς, εις τόπους τῆς έλλογου πόλης, καὶ νά εξέρχωνται τούτων.

Ζ. Η οικείουσις οια των εσδόφων εκτάπερου τών δυο Συμβαλλομένων Μερών θα είναι έλευθερά, χρηματοποιουμένων πρός τούτο τών προσφορώταρεών διά τὴν διειθή διαμετακόμιση ὅδων:

α) Διά πολίτης τοῦ ἑτέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν μετά τῶν ἀποκευμῶν των, καὶ

β) Δ' εἰδῆ καθ ὅδων μὲ προορισμὸν ἢ προέλευσιν τῷ ἐδάφῳ τοῦ ἑτέρου.

ρη, πατέρας τους ονούν με προστιθόμενη η προεπεισού τη εσφή του ετερού τών Συμβαλλομένων Μέρων.

3. Εἰς τοὺς ὑπήκουους ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἐπιτρέπεται νὰ εἰσέρχωνται καὶ νὰ παραμένουν εἰς τὰ ἔδαφον τοῦ ἑτέρου πρὸς διενέργειαν ἐμπορίου μεταξὺ τῶν ἔδαφῶν τῶν δύο Συμβαλλομένων Μερῶν καὶ ἀνάπτυξιν σχετικῆς ἐμπορικῆς δράσεως, πότε δροῦς ἐξ ίσου εὐνοϊκού πρὸς τοὺς παρεχούνενούς εἰς ὑπήκουους οἰασδόποτε τοῖτες χώρας εἰς τοὺς ὅποιους ἐπιτρέπεται η εἰσόδος πρὸς διενέργειαν ἐμπορίου μεταξὺ τῶν ἔδαφων τοῦ ἑτέρου Μέρους καὶ πάσης τρίτης χώρας.

4. "Ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἡ παραπομπὴ

4. Εκστρατών τών Συμβαλλομένων Μερών ἐπιφύλάσσει εἰς ἑαυτό τὸ δικαιώματα νὰ ἀποκλείῃ νὰ ἀπέλαυνῃ ἀλλοδαπούς, διὰ λόγους δημοσίας τάξεως, ήθικής, υγείας καὶ ἀσφαλείας καὶ νὰ ἀσκήῃ λογικήν ἐπί-
λεψιν ἐπὶ τῶν κινήσεων ἀλλοδαπών ἐντὸς τῶν ἔδαφων του. Ή πάρα-
γραφος Ι τοῦ παρόντος ζεύρου θὰ ὑπόκειται ἐπὶ πλέον εἰς τοὺς πελ-
μεταναστεύσεως νόμους ἐκδόστοι τῶν Συμβαλλομένων Μερών.

"Αρθρον 3—1. Ποιλται ἑκάστερου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ὅπου πλούσιοι, ἐντὸς τῶν ἀσφανῶν τοῦ ἔτερου, Ἐμευθέριας συνειδήσεως καὶ καὶ ἐπιτρέπεται εἰς τούτους νὰ τελοῦν Ἐμευθέρως θρησκευτικάς τελετὰς ὑπὸ τὴν προστάσιαν τοῦ νόμου.

2. Θά επηρεπέται επίσης εἰς τούτους νὰ συλλέγουν καὶ διαβιβάζουν Τηλροφορικών υλικῶν πρός διάδοσην εἰς τὸ κοινὸν ἐν τῷ ἑξατερικῷ καὶ ἡ πεποιηθεῖσαν μετ' ἄλλων προσδόπων διαμενόντων εἴτε ἐντὸς εἴτε ἔκτος ὧν ἔδαφον τοῦ ἑτέρου Μέρους ταχυδρομικῶς, τηλεγραφικῶς ή διὰ παν-

3. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρέθου θὰ υπόκεινται εἰς τὸ δικαίωμα κατέρρου τῶν Συμβαλλομένων. Μερόν νὰ ἐφαρμόζῃ μέτρα ἀναγκαῖα διὰ τὴν τήρησιν τῆς δημοσίας τάξεων καὶ τὴν προστασίαν τῆς δημοσίας υπεισιάς, ήθικής καὶ ἀσφαλείας.

Αρθρον 4.—**Οι πολῖται ἐκατέσου τῶν δύο Συμβαλλομένων λεπρῶν δὲν θὰ ὑποβάλλωνται,** ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἑτέρου, εἰς παρα-**δόμους, ταλαιπωρήσεις** οἰσαδῆποτε φύσεως καὶ θᾶ ἀπολάύουν τῆς πλέον τυχεών, προπατίσιας καὶ ἀσφαλείας.

2. Έάν, έντος των έδαφων έκατερου των Συμβαλλομένων Μερών, ποιότης του έτερου Μέρους κατηγοριθή έπι έγχλωματι και προσωποκρατηθή, ούτος θέλει: α) τύχει λογικής, καὶ ἀνθρωπίνης μετασχείσεως, β) άσει γνῶσιν κατά τοὺς νομίμους τύπους καὶ ἀμέσως τῶν βαρυνουσῶν ὑπὸν κατηγοριῶν, γ) παραπεμφθῆ εἰς δίκην ὅσον ταχέος ἐπιτρέπει ούτος ἡ δέουσα προπαρασκευή τῆς ὑπεράσπισεως του καὶ δ) ἀπολαύει πάντων τῶν λογικῶς ἀπαίτουμενων διὰ τὴν ὑπεράσπισιν του μέσων, εριθαισανούμενών τῶν ὑπερεστῶν φύωσιδιν συγκρόσου.

επιβλαδυνομένων τῶν υπήρξιων αρμόδιων συνηγόρου.

Αρθρόν 5— Αἱ κατοικίαι, τὰ γραφεῖα, αἱ ἀποθήκαι, τὰ ἔγο-
τσια καὶ ἄλλα οἰκήματα τῶν πολιτῶν καὶ ἑταῖριν ἐκατέρου τῶν Συμ-

σαλλομένων Μερῶν, τὰ κείμενα ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν τοῦ ἔτερου ἔξ αὐτῶν, δὲν θὰ ὑπόκεινται εἰς παράνομον παραβίασιν ἢ παρενόχλησιν. 'Ἐπίσημοι ἔρευναι καὶ ἐλεγχοὶ τοῦ περιεχομένου των, ἐφόσον τυγχάνουν ἀναγκαῖοι, θὰ διεξαγάγωνται μὲν τὸν δέουσαν μέριμναν διὰ τὴν ἀνεσιν τῶν ἐνοίκων καὶ την διεσαγωγὴν τῶν ἐργαστῶν των.

Αρθρον 6.—Εἰς τούς πολίτας καὶ τάς ἑταῖρίας ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερών θὰ παρέχεται ἔθιμη μεταχειρίσις καὶ μεταχειρίσις ἵση πρὸς τὴν παρεχομένην εἰς Ηπτήκους του μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους ὑπὲρ τὴν ίδιοτήτα των ὡς ἔναγοντων ή ἔναγομένων, περικείμενον περὶ προφυγῆς ἐνώπιον τακτικῶν καὶ διοικητικῶν δικαστηρίων καὶ ὑπηρεσιῶν παντὸς βαθμοῦ καὶ δικαιοδοσίας ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν του ἐτέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερών. Νοείται, διτὶ ἑταῖρικέ, ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερών, μὴ ἀσκοῦσαι δοσαποτίρητητα ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν του ἐτέρου Μέρους, θὰ ἀπόσαυσον ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν τούτων του αὐτοῦ ὡς ἄνω δικαιώματων προσφυγῆς χωρὶς νὰ ἀπατήται καταχώρισις αὐτῶν εἰς μητρώον ή ἀναγνώρισις αὐτῶν ὡς ἔγκατεστημένων ἐν τῇ χώρᾳ.

2. Συμβόλαια συναπτόμενα μεταξύ πολιτών και έταιρών του έπερου Μέρους, προβλέποντα τὸν διακανονισμὸν διαφορῶν διὰ διαιτήσιας, δὲν θὰ θεωροῦνται ως μὴ ἐκτελεσταὶ μόνον ἐκ τοῦ λόγου, διὸ ὅ δια τὴν διαιτητικὴν διακασίαν καθοριζόμενος τόπος κεῖται ἐκτὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ Μέρους τούτου, ὡς ὅτι η ιθαγενεία ἐνὸς ἢ πλειονών τῶν διαιτητῶν δὲν εἰναι ἡ τοῦ Μέρους τούτου. Διαιτητικά ἀπόφασις, δεόντων ἑκδοθείσαι κατ' ἐφαρμογὴν τοιούτων συμβολαίων, δριστικά καὶ ἐκτελεσταὶ συμφώνων πρὸς τοὺς νόμους τοῦ τόπου ἐν ὧ ἔξεδθησαν, θὰ θεωροῦνται ως πληρουσθαὶ τοὺς ὄρους τῆς ἐκτελέσεως κατὰ τὴν ἐνόπιον τῶν ἀρμοδίων δικαστηρίων ἕκατερού τῶν δύο Μέρων διακασίαν περιαφῆς τύπου ἐκτελέσεως καὶ θὰ κηρύσσωνται ἐκτελεσταὶ παρὰ τῶν τοιούτων δικαστηρίων, ἐκτὸς ἐὰν οὐθεὶς κριθῇ, ὅτι ἀντίκεινται εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν.

Αἱ ἐγ̄ λόγω ἀποφάσεις, κηρυσσόμεναι ἐκτελεσταὶ, θὰ ἀπολαύουν τῶν αὐτῶν δικαιώμάτων, καὶ μέσων ἐκτέλεσσας ὡς καὶ αἱ ὑπὸ ἔγχωριών δικαστικῶν ἀρχῶν ἐκδίδομεναι ἀποφάσεις. Νοεῖται, δημως, δὴ αἱ ἐκτὸς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ἐκδίδομεναι ἀποφάσεις θὰ ἀπολαύουν ἐνώπιον οἰουδήποτε δικαστηρίου οἰασθήποτε Πολιτείας αὐτῶν ἀναγνωρίσεων μόνον ἵστη πρὸς τὴν παρεχομένην εἰς ἀποφάσεις ἐκδίδομενος εἰς ἄλλας πολιτείας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

μενάς εἰς αλλας πολιτών των Ηνωμένων ΓΙΩΠΕΙΤΕΑΝ.
"Ἄρθρον 7.—1. Ἡ ιδιοκτησία πολιτών καὶ ἑταῖρών ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἀπολαύῃ ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἑτέρου Μέρους τῆς πλέον διαρκούς, προστασίας καὶ ἀσφαλείας.
2. Ἐν σχέσει πρὸς τὰς διστάξεις τῆς προγονισμένης παραγράφου, πολίται καὶ ἑταῖροι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἀπολαύ-

οντων ἐντὸς τῶν ἔδαφών του ἑπέρου Μέρους ἔθνηκις μεταχειρίσεως καὶ θάτυχάνουν, ἐν πάσῃ περιπτώσει, μεταχειρίσεως οὐχὶ διλιγάτερον εὐνοϊκῆς τῆς χορηγουμένης εἰς πολίτας καὶ ἔταιρις τοῦ μᾶλλον εύνοούμενου κράτους.

3. Ή ιδιοκτησία πολιτών και ἔταιρών ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μεσών διὰ διάφορην, ἔντος τῶν ἑδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους, εἰ μὴ υἱὸν διὰ λόγους δημοσίας ὀφελεῖας, οὐδὲ θὰ ἀφαιρήσῃ σὺν ταχείς καταβολῆς δικαίας ἀπόζημιώσεως. Τοιαύτη ἀπόζημιώσις θὰ καταβάλλεται ὑπὸ μορφὴν ἔξασφαλιζούσαν ἀποτελεσματικῶς τὴν πραγματοποίησην τῆς και θὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὸ πλήρες ἀντίτιμον τῆς ἀφαιρεθεῖσης προϊουσίας. Ἰκανὴ πρόνοια δέοντα νὰ ἔχῃ ληφθῇ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀφαιρέσεως η πρὸ αὐτοῦ διὰ τὸν καθορισμὸν καὶ καταβολὴν τῆς ἐν λόγῳ ἀπόζημιώσεως. Νοεῖται, διτὶ ἀνάληψις τοιαύτης ἀπόζημιώσεως θὰ διενεγκτᾶται συμφώνως πρὸς τοὺς κειμένους νόμους καὶ κανονισμούς κατὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 15 τῆς παρούσης Συνθήκης. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου θὰ ἐπεκτείνωνται καὶ ἐπὶ συμφερόντων τά ὅποια έχουν ἐμμέσως η ἀμέσως πολίται καὶ ἔταιρίσι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν εἰς ιδιοκτησίαν ἀφαιρουμένην ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους.

Ἐπὶ παντὸς ζητήσατος σχετικοῦ πρὸς τὴν κρατικοποίησιν Ἰδιωτικῶν επιχειρήσεων ἢ τὴν ὑπαγωγὴν τούτων ὑπὸ δῆμοσιον Ἐλέγχον, συμφώνων πρὸς τὰς ισχύουσας νόμους, πολῖτας καὶ ἔταιρις ἐκάπερον τῶν Μερῶν ἢ ἀπόλαύσουν ἔντος τῶν ἐδφάνων τοῦ ἔτερου Μέρους ἔθνικής μεταχειρίσεως καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει μεταχειρίσεως οὐχὶ διλγάπτεον εὐνοικῆς τῆς παρεχομένης εἰς τοὺς πολίτας καὶ ταῖς ἔταιρισις τοῦ οὐαλλον εὔνοού-
ἴενου κράτους.

“Η Ἀγάπη μεταχειρίσις θὰ παρέχεται ὅμοιώς εἰς ἐπιχειρήσεις εἰς τὰς ποιάς πολίται· ἐταίρια ἐκτάσεων τῶν Συμβαλλομένων Μερών συμμετένουν κατ’ αὐτάδες προσπότων”

Ἐχουν καὶ οὐδιώδες πόσσοστον.
Ἄρθρον 8.—Ούδέτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ θεσπίζη

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

παράλογα ή μεροληπτικά μέτρα δυνάμενα νὰ παραβλάφουν τὰ νομίμως ἑντὸς τῶν ἔδαφών του κτηθέντα ὑπὸ πολιτῶν ή ἑταῖριῶν τοῦ ἑτέρου Μέρους συμφέροντα ή δικαιώματα ἐπὶ ὑπὸ αὐτῶν ἴδρυμεσιν ἐπιχειρίσεων ἢ ἐπὶ κεφαλαίων, ἐξειδικευμένης ἐμπειρίας, ἐμπειροτεχνίας ή τεχνολογίκων γνώσεων, τὰς ὅποιας ούτοι συνεισφέρον. Οὐδὲν θὰ παρεποδίζη ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἀδικαιολογήτως πολίτας ή ἑταῖρος τοῦ ἑτέρου Μέρους, ὅποιος προσποτίζωνται ἐπὶ δικαίοις δροῖς τὰ ἄπαραίτητα πρὸς οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν κεφάλαια, ἐξειδικευμένην ἐμπειρίαν, ἐμπειροτεχνίαν ἢ τεχνολογικὰς γνώσεις.

Α) Ρ θ ρ ο ν 9.—1. Πολίται καὶ ἑταῖριαι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἀπολαύσουν, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου Μέρους, ἔθνικῆς μεταχειρίσεως ὅστον ἀφορά τὴν ἀπόκτησιν δι' ἀγορᾶς ή ἄλλως καὶ ὅστον ἀφορά τὴν κτήσιν, μίσθωσιν, κατοχὴν καὶ χρήσιν γαιῶν, κτίριων καὶ ἄλλης ἀκίνητου περιουσίας, καταλήπτω πρὸς ἐπίδοσιν εἰς ἐμπορίκην, βιομηχανικήν, ἐπεξεργαστικήν, οἰκονομικήν, οἰκοδομικήν, ἐκδοτικήν, ἐπιστημονικήν, ἐκπαίδευτικήν, φιλανθρωπικήν καὶ ἐπαγγελματικήν δραστηριότητας ὡς καὶ διὰ κοτοκιαίν καὶ ἀπόκτησιν τάφου, ὑπὸ τοῦ ἐπομένου περιορισμού:

α) Εἰς τὴν περίπτωσιν Ἐλλήνων πολιτῶν καὶ Ἑλληνικῶν ἑταῖριῶν ἢ κτῆσις δι' ἀγορᾶς ή δι' ἄλλου τρόπου δικαιώματων ἰδιοκτησίας ἐπὶ γαιῶν κτίριων καὶ ἄλλης ἀκίνητου περιουσίας, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, θὰ ὑπόκειται εἰς τοὺς κειμένους νόμους τῶν Πολιτειῶν, ἔδαφον καὶ κτήσεων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, ἑντὸς τῶν ὅποιων κείται.

β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πολιτῶν καὶ ἑταῖριῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς τὸ δικαιώματα τῆς δι' ἀγορᾶς ή ἄλλου τρόπου κτήσεως, ὡς καὶ τὸ δικαιόματα μισθώσεως, κατοχῆς καὶ χρήσις γαιῶν, κτίριων καὶ ἄλλης ἀκίνητου περιουσίας, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῆς Ἐλλάδος, θὰ ὑπόκειται εἰς τοὺς περιορισμούς τούς ὅποιους δι' Ἐλλάς ηδεῖ κρίνει ἀναγκαῖον νὰ ἐπιβάλῃ ἐπὶ τοῦ δικαιώματος κτήσεως ὑπὸ ἄλλοδιτῶν δι' ἀγορᾶς ή δι' ἄλλου τρόπου, ὡς καὶ ἐπὶ μισθώσεως κατοχῆς καὶ χρήσεως, τοιαύτων περιουσίας εἰς εἰδικά συνοριακάς καὶ παρακτίους περιορισμούς:

2. Εἰς πολίτας καὶ ἑταῖριας ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἐπιτέπειται νὰ διαθέτουν ἀλευθέρως, ἑπτὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου, περιουσιακά στοιχεῖα περιελθόντα αὐτοῖς κληρονομικῷ δικαιώματι ἐκ διαθήκης ή ἐξ ἀδιαθέτου καὶ διὰ τὴν κτήσιν τῶν ὅποιων ή ἰδιότητος των ὡς ἀλλοδιτῶν ἀπετέσσεις κατόπιν κώλυμα παροχῆς εἰς τούτους ἔθνικῆς μεταχειρίσεως, θὰ παρέχεται δὲ εἰς τούτους πεντεστή τούλαχιστον προθεσμία πρὸς πραγματοποίησιν τῆς τοιαύτης διαθέσεως.

3. Πολίται καὶ ἑταῖριαι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ τυχάνουν, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου, ἔθνικῆς μεταχειρίσεως ἐν σχέσει πρὸς τὴν διάθεσιν περιουσιακῶν στοιχείων, πάστης φυσεώς:

Α) Ρ θ ρ ο ν 10.—Πολίται καὶ ἑταῖριαι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ τυχάνουν ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου, μεταχειρίσεως ἔθνικῆς καὶ τῆς τοῦ μᾶλλον εύνουμενού κράτους ἐν σχέσει πρὸς τὰ δικαιώματα ἐπὶ ἐμπορικῶν σημάτων, ἐμπορικῶν ἐπωνυμίων, ἐμπορικῶν ἐπιγραφῶν, ὡς καὶ ἐπὶ πάσης φύσεως βιομηχανικῆς ἰδιοκτησίας.

Β) Αρθρον 11.—1. Οἱ πολίται τῆς Ἐλλάδος ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἀμοιβαίων οἱ πολίται τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῆς Ἐλλάδος, θὰ ἀπολαύσουν ἔθνικῆς μεταχειρίσεως κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν νόμων καὶ κανονισμῶν καθιερωνότων χρηματικήν ἀποζημίωσιν ή ὅλην ἀντιπαροχὴν ή ὑπηρεσίαν, λόγῳ ἀσθενείας, σωματικῶν βλαστῶν ή θανάτου προκληθέντων ἐξ ἀπασχόλησεως καὶ διαρκούσης ταύτης ή ὀφειλομένων εἰς τὴν φύσην τῆς ἀπασχόλησεως.

2. Ἐπὶ πλέον τῶν ἐπὶ παραγράφῳ 1 τοῦ παρόντος ἀρθρου προβλεπομένων δικαιωμάτων καὶ προνομίων οἱ πολίται τῆς Ἐλλάδος ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, καὶ ἀμοιβαίων οἱ πολίται τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῆς Ἐλλάδος, θὰ ἀπολαύσουν ἔθνικῆς μεταχειρίσεως κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν νόμων καὶ κανονισμῶν συστημάτων ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως, δυνάμει τῶν ὅποιων καταβάλλονται παροχαὶ ἀσχέτως τῆς ἀτομικῆς οἰκονομικῆς ἀνάγκης τοῦ δικαιουόντος: α) δι' ἀπώλειαν μισθών ή κερδῶν ὑπειλομένων εἰς γῆρας, ἀνέργιαν, ἀσθενείαν ή ἀναπτηρίαν, ή β) δι' ἀπώλειαν οἰκονομικῆς ὑποστηρίξεως ὁφειλομένων εἰς τὸν βάσταν πατρός, συζύγου ή ἑτέρου προσώπου ἔξ οὐ ἐξηρτάτο ή τοιαύτη οἰκονομικῆς ὑποστήριξις.

3. Α) Ρ θ ρ ο ν 12.—1. Οἱ πολίται καὶ αἱ ἑταῖριαι τῆς Ἀμερικῆς ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, καὶ ἀμοιβαίων οἱ πολίται καὶ αἱ ἑταῖριαι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ἑντὸς τῶν ἔδαφών τῆς Ἐλλάδος, θὰ ἀπολαύσουν ἔθνικῆς μεταχειρίσεως καὶ τῆς τοῦ μᾶλλον εύνουμενού κράτους εἰς ὅ, τι ἀφορά τὴν ἐπίδοσιν αὐτῶν εἰς ἐμπορικήν, βιομηχανικήν, ἐπεξεργαστικήν, οἰκονομικήν, οἰκοδομικήν, ἐκδοτικήν, ἐπιστημονικήν, ἐκπαίδευτικήν, φιλανθρωπικήν καὶ ἐπαγγελματικήν δραστηριότητα πλὴν τῆς τοῦ δικηγόρου, δοντοτάτου καὶ φαρμακοποιοῦ.

2. Οἱ πολίται καὶ ἑταῖριαι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἀπολαύσουν ἐπὶ πλέον, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου, μεταχειρίσεως τοῦ μᾶλλον εύνουμενού κράτους ἐν σχέσει πρὸς: α) μεταλλευτικῆς ἐρεύνης καὶ ἐκμετάλλευσιν ὄρυκτῶν κοιτασμάτων, β) ἐπίδοσιν εἰς θρησκευτικήν δραστηριότητα ὡς καὶ ἐπίδοσιν εἰς τοὺς τομεῖς οἰκονομικῆς καὶ μορφοτικῆς δραστηριότητος, ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰς τάσεις

παρόντος ἀρθρου ή ἐν τῷ ἐδαφίῳ (α) τῆς παρούσης παραγράφου, ἀπαριθμουμένας δραστηριότητας, γ) ὅργανων ἐταῖριῶν τοῦ ἑτέρου Μέρους, συμμετοχήν εἰς ταύτας καὶ διεύθυνσιν αὐτῶν.

3. Οὐχί πάντα πολίται ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, γενόμενοι δεκτοὶ ἐντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου διὰ σκοπούς περιωρισμένους, δεν θὰ δικαιούνται νὰ ἀπολαύσουν τὸ δικαιόματος νὰ ἐπιδιδώνται εἰς κερδοσκοπικάς ἐπιχειρήσεας κατὰ παράδασιν τῶν περιορισμάτων, οἵτινες οητών ἐπεδιλθήσαν εἰς αὐτούς, συμφώνως πρὸς ἑσωτερικούς νόμους καὶ κανονισμούς, ὡς δρος διὰ τὴν εἰσδοχήν των.

4. Πολίται καὶ ἑταῖριαι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ δύνανται νὰ προσλαμβάνουν, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου, λογιστάς καὶ ἄλλους τεχνικούς ἐμπειρογνώμονας, διαχειριστικὸν προσωπικόν, δικηγόρους, πράκτορας καὶ ἄλλους ὑπαλλήλους τῆς ἐκλογῆς των, μεταξὺ τῶν νομίμων εὐρισκομένων ἐν τῇ Χώρᾳ καὶ ἀπολαύσων κατὰ νόμον τοῦ δικαιώματος ἐργασίας.

Ἐπὶ πλέον τοιούτοις πολίται καὶ ἑταῖριαι θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν προσωρινούς λογιστάς καὶ ὅλλους τεχνικούς ἐμπειρογνώμονας, ἀσχέτως ἔθνικότητος καὶ ἀσχέτως τοῦ κατὰ πόσον οὗτοι κέπησται τὰ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας ἀπαιτούμενα προσόντα διὰ τὴν ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου Μέρους ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων των, πρὸς τὸν εἰδικόν σκοπὸν νὰ προβαίνουν εἰς μελέτας, λογιστικὸν ἐλέγχους καὶ τεχνικός ἐργάνων δι' ἀποκλειστικὸν λογιστικὸν πρόσωπον τῶν ἐργοδότων των ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὄργανων καὶ τὴν λειτουργίαν ἐπιχειρήσεων ἐλεγχομένων ὑπὸ τῶν τελευταίων τῶν οὗτοις ἐπίσημοι ὅποιας οὔτοις ἔχουν οἰκονομικὸν συμφέρονταν ἐντὸς τῶν ἔδαφών τους.

Α) Ρ θ ρ ο ν 13.—1. Πολίται καὶ ἑταῖριαι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἀπολαύσουν, ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου Μέρους, τοῦ δικαιώματος νὰ συνεταιρίζωνται καὶ νὰ ὄργανωσουν ἑταῖριας ὑπὸ τοὺς αὐτούς δροὺς οὓς οἱ πολίται καὶ αἱ ἑταῖριαι τοῦ ἑτέρου Μέρους, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐπιδόσεως εἰς ἐμπορικήν, βιομηχανικήν, ἐπεξεργαστικήν, οἰκονομικήν, οἰκοδομικήν, μεταλλευτικήν, ἐκδοτικήν, ἐπιστημονικήν, ἐκπαίδευτικήν καὶ φιλανθρωπικήν δραστηριότητα οὓς καὶ τοῦ δικαιώματος νὰ διευθεύσει πάντας τὰς ὑποθέσεις τῆς περιορισμένης προστηρούμενής της.

2. Εταῖριαι ἐλεγχόμεναι ὑπὸ πολιτῶν καὶ ἑταῖριῶν ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν καὶ συσταθεῖσαι ἑντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἑτέρου Μέρους, συμφώνως πρὸς τοὺς κειμένους νόμους καὶ κανονισμούς πρὸς τὸ παραγράφῳ 1 τοῦ παρόντος ἀρθρου ἀναφερόμενών δραστηριοτήτων, ἀπολαύσουν ἔθνικῆς μεταχειρίσεως ἐν σχέσει πρὸς τὰς τοιαύτας δραστηριότητας.

3. Α) Ρ θ ρ ο ν 14.—1. Τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνοῦν, διὰ μέθοδοις ἐργασίας, αἵτινες περιπτέλλουν τὸν συναγωνισμόν, περιορίζουν τὴν ψυχαγωγίην ἀλλων ὅμοειδῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς διεθνεῖς ἀγορᾶς ή ὑπὸ διάλογου τῶν μονωπαλίδων ἐλεγχούν ταῖς διαφαρμόλοντα ὑπὸ μιᾶς ή πλειονὸν ἰδιωτικῶν ή δημοσίων ἐπιχειρήσεων η καθιερούνται διὰ συνδιασμού, συμφωνίας ή ἀλλης συνεννόησεως μεταξὺ τοιούτων ἐπιχειρήσεων, δύνανται νὰ ἔχουν ἐπιτίμησις συνεπείας ἐπὶ τοῦ μεταξὺ τῶν ἔδαφών των ἐπιτίμησιν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν συμφωνεῖ ὅπως, ἐπὶ τὴν συνέπειαν ἔκαστον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν συμφωνεῖ ὅπως, ἐπὶ τὴν συνέπειαν τοῦ μεταξὺ τῶν τοιούτων ἐπιτίμησιν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν συμφωνεῖ ὅπως ταῦτα αἱ τοιαύται ιδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ δικαιούνται, εἰς παρομοίας περιπτώσεις, νὰ ἐπωφελούνται οἰκισμοί εἰδικῶν οἰκονομικής φύσεως πλεονεκτημάτων πρὸς τὰς τοιαύτας δημοσίας ἐπιχειρήσεις πρὸς τὸν μορφὴν ἐπιχορήσεων τῶν τοιούτων πρὸς τὸν κράτος πρὸς κρατικήν χρῆσιν, ή β) τὴν ικανοτάποινην, εἰς τιμᾶς οὐσιαστικῶς χαμηλοτέρας τῶν τιμῶν συναγωνισμού, τῶν ἀναγκῶν ωρισμένων διάδημας τοῦ πληθυσμού εἰς οὐσίωδην αγοράν ή ἀπότιας διὰ διάδημας αὐτοῖς δέν θὰ δύνανται ἐν τῷ πρόσει τὸν πρόσειτον ἀπομπεύθονταν ἄλλως.

3. Εκατέρον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἀναλαμβάνει: α) ὅπως ἐπιχειρήσεις τελούσιν υπὸ τὴν κυριότητα ή τὸν ἐλεγχον τῆς Κυβερνήσεως τοῦ καὶ ὅπως μονωπαλία ή ὑπηρεσία, εἰς τὰς ὅποιας ἔχουν παραχωρηθῆ ἀποκλειστικά η εἰδικαὶ προνομίαι ἐντὸς τῶν ἔδαφών του, προδαΐνουν εἰς τὰς ἀγορὰς ή τὰς πωλήσεις των, τὰς συνεπαγομένας εἶτε εἰσαγωγάς εἰτε ἐξαγωγάς ἐπρεπάσιον τοῦ ἑτέρου Μέρους, μόνον συμφωνῶς πρὸς ἐμπορικά κριτήρια, συμπειλασματικῶν τῶν κριτήριων τιμῆς, ποιότητος, διαθεσιμότητος, ἐμπορευσιμότητος, μεταφορᾶς καὶ ἄλλων δροῶν ἀγορᾶς καὶ πωλήσεως, καὶ β) ὅπως εἰς τοὺς πολίτας, τὰς ἑταῖριας καὶ τὸ ἐμπόριον τοῦ ἑτέρου Μέρους χορηγῆται ἐπαρκῆς δυνατότης, κατὰ τὰ κρατοῦντα ἐμπορικά ζήτημα νὰ συναγωνίζωνται διὰ συμμετοχήν εἰς τοιαύτας ἀγορᾶς καὶ πωλήσεις.

PELTZ BROTHERS SHIP CHANDLERS

NORFOLK, VIRGINIA

NEWPORT NEWS, VIRGINIA

4. "Εκαστον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ παρέχη εἰς τοὺς πολίτας, ήταν ἐταιρίας καὶ γενικῶν εἰς τὸ ἐμπόριον τοῦ ἔτερου Μέρους ἀμερόληπτον καὶ δικαίων μεταχειρίσιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν παρεχομένην εἰς τοὺς πολίτας, τὰς ἐταιρίας καὶ τὸ ἐμπόριον οἰασθήποτε τρίτης χώρας, εἰς πᾶν ὅτι ἀφορᾷ:

α) Τὰς κρατικάς προμηθείας έφοδίων, β) τὴν κατακύρωσιν ἐκχωρήσεων ἢ ἀλλών κρατικών συμβάσεων, καὶ γ) τὴν πώλησιν οἰασθρόν ὑπέρπετασιας πωλουμένην ὑπὸ τοῦ Κράτους ἢ ὑπὸ οἴουδήποτε μονοπωλίου ἢ ὄργανισμού εἰς τοὺς ὅποιους ἔχοργηθησαν ἀποκλειστικά ἢ εἰδικά προνόμια.

5. Οὐδεμία ἐπίχειριστς ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν τελούσσα ὑπὸ τὴν κυριότηταν ἡ τὸν Ἐλεγχον τοῦ Κράτους βάθι δύναται, ἐν περιπτώσει καθ' ἥν ηθελεν ἐπιδοθεὶς εἰς ἐμπορικήν, βιομηχανικήν, ἐπεξεργαστικήν, ναυτιλιακήν ή ἀλλην ἐπίχειριματικήν δράστιν ἐντὸς τῶν ἔδαφών τοῦ ἐτέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, νὰ διεκδικήσῃ ἡ νὰ ἐπωφεληθῇ εἴτε δι' ἐστήν εἴτε διὰ την ιδιοκτησίαν της, ἀπαλλαγῆς ἐν αὐτοῖς ἐκ φορολογίας, δοσικής, ἐκτελέσθησης δικαστηρίων ἀποφάσεων ή ἀλλων ὑποχρεώσεων εἰς ἄτο μπόκειται ἐν αὐτοῖς ἐπίχειρησεις τελούσαι ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον ἡ τὴν κυριότητα ιδιωτῶν.

Αρθρον 15.—Εἰς τοὺς πολίτας καὶ τάς ἑταῖράς ἐκάτερους τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ χορηγήσαις ὑπὸ τοῦ ἑτέρου Μέρους ἔθνικὴ μεταχείρισις καὶ μεταχείρισις τοῦ μαλλὸν εὐνοούμενου Κράτους, δύστον ἀφορᾷ εἰς πληρωμάς, ἐμβάσματα καὶ μεταφορᾶς κεφαλίαιν ἢ πιστωτικῶν τίτλων τόσον μεταξὺ τῶν ἑδαφῶν τῶν δύο Μερῶν δύον καὶ μεταξὺ τῶν ἑδαφῶν ἐνός των Συμβαλλομένων Μερῶν καὶ οἰσασθήποτε τρίτης Χώρας.

2. Ούδετερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἐπιβάλλῃ συναλλαγματικούς περιορισμούς, ὡς οὗτοι καθορίζονται ἐν τῷ παραγράφῳ 5 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐκτὸς ἐν ὧ μέτρῳ εἰνεὶ οὗτοι ἀπαραίτητοι πρὸς ἀποτροπὴν πτώσεων τῶν ιομισματικῶν του ἀποθεμάτων εἰς πολὺ χαμηλὸν ἐπίπεδον ή πρὸς ἐπίτευξιν μετρίας αὐξήσεως πολὺ χαμηλῶν ιομισματικῶν ἀποθεμάτων. Νοεῖται, ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν μεταβάλλουν τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὅποιας ἔκτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δύναται νὰ ἔχῃ ἀπέναντι τοῦ Διεθνούς Νομισματικοῦ Ταμείου οὐδὲ ἀποκλείουν την ἐπιβολήν ειδικῶν περιορισμῶν δοσάκις τὸ Ταμείον ειδικῶς ἔκουσιοδοτεῖ ή ἀπατεῖ ἀπὸ ἐν Μέρος τὴν ἐπιβολὴν τοιούτων ειδικῶν περιορισμῶν.

3. Έαντος έκατερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐπιβάλλει συναλλαγματικούς περιορισμούς συμφώνως της τὴν ὡς ἀνὰ παράγραφον 2, ὦφειλε, ἀφοῦ λάθι οιωνῆποτε πρόνοιαν ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἔξασφαλίσιον τῆς διαθεσιμότητος. Ξένου συναλλάγματος δι' ἄγαθα καὶ ὑπηρείας ἀπαραίτητον διὰ τὴν ὑγείαν τοῦ λαοῦ του καὶ ἀναγκαῖον διὰ τὸν ἀπόσοδον συσβαρᾶς οἰκονομικῆς ὀπαθείας, λαχνή ἐπαρκῆ πρόνοιαν διὰ τὴν ἀνάληψιν εἰς ἔνον συνάλλαγμα τοῦ νομίσματος τοῦ ἔτερου Μέρους; α) τῆς ἐν παραγράφῳ 3 τοῦ ἀρθρου 7 τῆς παρούσης Συνθῆκης ἀναφερομένης ἀπόληψινσεως. β) τῶν κερδῶν, εἴτε ὑπὸ μορφῆς μισθῶν, μερισμάτων, προμιθεών, δικαιωμάτων, πληρωμῶν διὰ τεχνικᾶς ὑπηρείας, εἴτε ἄλλως, καὶ γ) πονῶν πρὸς χρεωλυτικὴν ἔξοφλησιν διαστίσιον, ἀποσθετον ἀμέσως ἐπενδύσεων καὶ μεταφορᾶς κεφαλαίων ἐντὸς ἐφικτῶν ὅριων λαμβανομένων ὑπὲρ ὅμιν ειδικῶν ἀναγκῶν δι' ἄλλας συναλλαγάς. Εφόσον Ισχύουν πλείονες τῆς μιᾶς τιμῆς συναλλάγματος, ἢ ἀφαρμοστέ τιμὴ συναλλάγματος διὰ τὰς τοιαύτας ἀνάληψεις θά είναι τημή συναλλάγματος ειδικῶς ἐγκεκριμένη ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου διὰ τοιαύτας συναλλαγάς π, ἐλλείψει τοιαυτῆς κατὰ τὰ ὃς ἀνά ἐγκεκριμένης τιμῆς συναλλάγματος, μιας πραγματική τιμὴ συναλλάγματος, ητοι, περιλαμβανομένων οιωνῆποτε τελῶν ἢ ἐπιβαρύνσεων ἐπὶ μεταφορῶν συναλλάγματος, θά είναι δικαία καὶ λογική.

4. Συναλλαγματικοί περιορισμοί δεν θα έπιβαλλονται υπό έκταύρουν Συμβαλλομένων Μέρων κατά τρόπον άνωφελώς έπιζημιον ή αύθαι-
ρέως προκαλούντα δυσμενή διάκρισιν εἰς βάρος τών αιτήσεων, έπεινδυ-
τεων, μεταφορών, έμπορου ή άλλων συμφερόντων τών πολιτών και έται-
ριών του έτερου Μέρους ούτε τῆς άνταγωνιστικής αὐτών θέσεως.

5. Ο δρός «συσταλλωγματικοί περιορισμοί» ως ούπτος χρηστιμοποιεῖται εν τῷ παρόντι ἄρθρῳ, περιλαμβάνει πάντας τοὺς περιορισμούς, κανονισμούς, βάση, τέλη ἢ ἀλλας ὑποχρέωσις, ἐπιβαλλομένους ὑφ' ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, οἵτινες ἐπιβαρύνουν ἢ παρακωλύουν τηρημάτα, ἔμβαστα ἢ μεταφοράς κεφαλίων ἢ πιστωτικῶν τίτλων πετεῖται τῶν ἔδαφον τῶν δύο Μερῶν.

6. «Εκαστον τῶν Μερῶν θὰ παρέχη πάντοτε εἰς τὸ ἔτερον Μέρος ἐ-
ταρκῆ εὐκαίριαν πρὸς ἀνταλλαγὴν σκέψεων ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἑφαρμο-
γὴν τοῦ παρόντος ζωήν».

Αρθρον 16—1. Πολίται ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ιαμένοντες ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἑτέρου καὶ πολίται καὶ ἑταῖρισι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ἀσχολούμενοι μὲν ἐμπόριον ή ἄλλας ερδοσκοπικές ἐπιδημίες ή εἰς ἐπιστημονικήν, ἐκπαιδευτικήν, θρησκευτικήν ή φιλανθρωπικήν δραστηριότητα, ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν οὐ ἑτέρου Μέρους, δέν βά υπόκεινται εἰς πληρωμὴν φόρων, τελῶν ή βασικῶν ἐπιβαλλομένων ή καταλογιζόμενων ἐπὶ εἰσόδηματος, κεφαλαίου, συνλλαγῶν, δραστηριοτάτων ή ἄλλου ἀντικειμένου ή εἰς διατυπώσεις βεσιτώντωνς καὶ εἰσπράξεως αὐτῶν, ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἑτέρου Μέρους, παχεστέρας ἑκείνων αἵτινες βαρύνουν τοὺς ὑπηκόους καὶ τὰς ἑταῖρισις οὐ ἑτέρου Μέρους.

2. Πολίται καὶ ἑταῖρισται ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐν οὐεμιᾷ περιπτώσει θάνατού τοῦ εἰδόφων τοῦ ἔτερου Μέρους, ής πληρωμὴν φόρων, τελῶν ἢ βαρύνει ἐπιβαλλομένων ή καταστογοῖς οὐεμένων πεισθῆματος, κεφαλαίου. συναλλαγῶν, δραστηριοτήτων ἢ ἄλλου ιτικείμενου ή εἰς πειταπτώσεις βεβαίωσέως καὶ εἰσπράξεως αὐτῶν ἐπαθετέρως ἔκεινων αἴτινες βαρύνουν τοὺς πολίτας, τους ἐγκατεστημένους τὰς ἑταῖριστας οἰσασθήσονται τρίτης χώρας.

3. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἑταῖροι ἐκάτερους τῶν Συμβαλλούμενών Μερῶν πιδίονται εἰς ἐμπόριον ἢ ἀλλην κερδοσκοπικήν επιδιώξιν ἐντὸς τῶν διαφόνων τοῦ ἔτερου Μέρους καὶ εἰς ἣν περίπτωσιν πολίται εἴκατέρου τῶν Συμβαλλούμενών Μερῶν επιδίονται εἰς ἐμπόριον ἢ ἀλληλ κερδοσκοπικήν πιδίοιν εἰντὸς τῶν διαφόνων τοῦ ἔτερου Μέρους, δὲν ἔχουν, ὅμως, τὴν ὄνυμαν κατοικίαν τῶν ἐν αὐτοῖς, τὸ ἔτερον τοῦτο Μέρος δὲν θὰ ἐπιβάλῃ ἢ καταλογίζῃ οἰονδῆποτε φόρον, τέλος ἢ βάρος ἐπὶ οἰουδῆποτε κε-
αλαίου, προσόδου ἢ οἰασμῆποτε ἀλληλ βάσεως ἐπὶ πλέον τοῦ λογικῶν ντιστοιχούντος ἢ ἀναλογούντος εἰς τὰ ἔδαφα του. Ὁμοίως φορολογικοί παλλάγαι καὶ ἐκπτώσεις θὰ χορηγούνται κατὰ δικαίων ἀναλογίαν. Ἀ-
λλογενεῖς κανόνες θὰ ἐφερμόζωνται διασωτῶς εἰς περίπτωσιν ἑταῖρῶν ὡρ-
αιωκούς θρησκευτικούς ἀποκλειστικῶν διά ἐπιτημονικούς, μορ-
φαικούς, φιλανθρωπικούς σκοπούς.

4. Ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐπιφύλασσει ἐν τοσούτῳ εἰς ἑαυτὸν τὸ δικαίωμα: α) νὰ παρέχῃ ειδικὰ πλεονεκτήματα ἐν σχέσει πρὸς φόρους, τέλη καὶ βάρη

εις πολίτας, εἰς ἐγκατεστημένους καὶ εἰς ἑταῖρις πάσσης τρίτης χώρας ἐπ' ἀμοι-
βαιότητα, ἔφον τοιάυτα πλεονεκτήματα παρέχονται ὥσπεις τε πολίτας, καὶ εἰς ἐγ-
κατεστημένους καὶ εἰς ἑταῖρις τοῦ ἑτέρου Μέρους, β) νά παρεχορῇ εἰς ὑπέκουος,
εἰς ἐγκατεστημένους καὶ εἰς ἑταῖρις τρίτης χώρας εἰδικὰ πλεονεκτήματα δυνάμει
υμφανίας μετά τῆς χώρας τούτης διό τὴν ὑπόφυσην τῆς διπλῆς φορολογίας πά την
ἀμοιβαίαν προστασίαν τοῦ εἰσόδηματος, καὶ γ) νά παραχωρῇ εἰς τους ίδιους αὐτῆς
πολίτας καὶ εἰς τους ἐγκατεστημένους ἐξ ὅμρων χωρῶν ἀπόλλαγάς προσωπικῆς φύ-
σεως ἡς πρός τὸν φόρον πρὸ τοῦ εἰσόδηματος καὶ τὸν φόρον κληρονομίας εὐνοικοτέ-
ρος τῶν παρεχομένων εἰς ἄλλη μὲν νομίμως ἐγκατεστημένη πρόσωπα.

Αρθρον 17.— 1. Πολίται καὶ ἑταῖρις ἐκστέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θάποδάνους ἔκ μέρους τοῦ ἑτέρου Μέρους μεταχειρίσεως θεμικῆς καὶ τῆς τούτου μάλλον εὐνοούμενου κράτους ἐν σχέσει πρὸς πάντημα ἀφόρων τάς εἰσαγωγάς ή τὰς ἔξαγωγάς.

2. Έκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερών θὰ παραχωρή τὴν μεταχείρισην τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους εἰς προΐντα τοῦ ἔτερου Μέρους κομιζόμενα ἐξ οἰουδήποτε τόπου καὶ δι' οἰουδήποτε μεταφορικοῦ μέσου, καὶ εἰς εἴδη προορίζομενα δι' ἔξαγωγὴν πρὸς τὰ ἔδαφα τοῦ ἔτερου Μέρους, δι' οἰασθητοῦ ὅδου καὶ δι' οἰουδῆποτε μεταφορικοῦ μέσου, εἰς πάντα τὰ ἀφορά τελωνειακούς δασμούς καὶ ἄλλα βάρι καὶ ἐν σχέσει πρὸς οἰουδήποτε ἀλλούς κανονισμούς, ὅρους καὶ διατυπώσεις ἐπιβαλλομένους ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν ἡ ἐν σχέσει πρὸς ταῦτα.

3. Ουδέτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερών θὰ ἐπιβάλλῃ οἰανήποτε ἀπαγόρευσιν ἢ περιορισμὸν ἐπὶ τῆς ισταγωγῆς οἰουθῆποτε προϊόντος τοῦ ἔτερου Μέρους ἢ ἐπὶ τῆς ἔσχατην τοῦ οἰουθῆποτε εἰδούς πρὸς τὰ ἐδάφη

του επέρνου μέρους η επι της εξαγωγής οιουσποτε ειδους προς τα εσωφη του έπερνου, οι όποιοι: α) έχαν επιβάλλανται δι' ύγειονημικούς ή άλλους συνήθεις μη εμπορικής φύσεως λόγους η πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς προλήψεως ἀπατηλῶν ή δολίων τεχνασμάτων, αυθαίρετως μεροληπτούν πρὸς οφέλος τῆς εἰσαγωγῆς ὅμιοιο προϊόντος οιασθόποτε τρίτην χώραν ή τῆς εξαγωγῆς ὅμιοιο εἰδους πρὸς οιανθόποτε τρίτην χώραν, β) έχαν επιβάλλανται δι' άλλους λόγους, δὲν έφερμούνται έξι ίσου επὶ τῆς εἰσαγωγῆς ὅμιοιο προϊόντος έξι οιασθόποτε τρίτης χώρας ή επὶ τῆς εξαγωγῆς ὅμιοιο εἰδους πρὸς οιανθόποτε τρίτην χώραν, γ) έχαν καθιερώου ποσοτικὸν περιορισμὸν, συνεπαγόμενον χορήγησον ποσοστώσεως εἰς οιανθόποτε τρίτην χώραν σχετικῶς πρὸς εἰδος διὰ τὸ όποιον τὸ έπερνο Μέρος ένδιαφέρεται σημαντικῶς, δὲν παρέχουν εἰς τὸ εμπόριον τοῦ έπερνου Μέρους ανάλογον περιόδον ἐπὶ τοῦ συνόλου, εἰς ποσότητα ή ἀξίαν, ὅπερ η χώρα αὐτὴ ἐπρομηθεύετο ἀπὸ τὸ έπερνο Μέρος ή ἐπρομήθευεν εἰς τὸ έπερνο Μέρος κατὸ προγενεστέρων ἀντιπροσωπευτικὴν περιόδον, ὡς πρὸς τὴν δοτούσαν περιόδον θὰ παρέχεται οἷς μέρους τοῦ έπερνο Μέρους εὔκαρια συζητησίεσσαν, λαμβανομένων δεόντως ὑπὲρ οιανθόποτε ειδικῶν παραγόντων ἐπηρεαζόντων τὸ έμποριον τοῦ εἰδους τούτου.

4. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ πλεονεκτήματων παραχωρουμένων ὑφ' ἐκάστου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν: α) εἰς τὰ προϊόντα τῆς ίδιας αὐτοῦ ἀλίειας, β) πρὸς ὄμφορους χώρας ἐπὶ τῷ σκοπῷ διευκολύνσεως τοῦ μεθοριακοῦ ἐμπορίου, γ) δυνάμει τελωνειακῆς ἐνώσεως, τῆς ὅποιας ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θηλεῖ καταστᾶ Μέλος. Εάν ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἀποφασίσῃ νὰ καταστῇ μέλος μιᾶς τελωνειακῆς ἐνώσεως οφείλει νὰ τηρηθῇ τὸ ἔτερον Μέρος ἐνήμερον τῶν προθέσεών του καὶ νὰ παράσχῃ εἰς τοῦτο ἐπάρκη εὑκαρίσιαν δι' ἀνταλλαγὴν ἀπόψεων ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

Αρθρον τον 18.—1. Έκατερον των Συμβαλλομένων Μερών θὰ δημοσιευτῇ ἀμελητή νόμους, κανονισμούς καὶ διοικητικούς κανόνας γενικοὺς ἐφαρμογῆς ἀφορῶντας τοὺς δασμούς, τὴν ἡ ἀλλα βάρον, τὴν δασμολογικὴν κατατάξιν εἰδῶν καὶ τοὺς ὅρους ἢ περιορισμούς επὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν ἢ ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν σχετικῶν μέσων πληρωμῆς, ὡς καὶ τοὺς ὅρους καὶ περιορισμούς τοὺς θίγοντας τὴν πώλησιν, τὴν διακίνησιν ἢ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν εἰσαγομένων ἢ ἔξαγομένων εἰδῶν. Οἱ ἀνωτέρω νόμοι, κανονισμοὶ καὶ κανόνες θὰ ἐφαρμόζονται κατὰ τρόπον ὁμοιόμορφον, ἀμερόληπτον καὶ λογικὸν. Κατὰ γενικὸν κανόνα, διοικητικοὶ κανονισμοὶ ἀφορῶνται τὰς εἰσαγωγὰς δὲν θὰ ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἐμπορευμάτων εὐρισκομένων καθ’ ὅδον κατὰ τὸν χρόνον τῆς δημοσιεύσεως τῶν τοιούτων κανονισμῶν. Ἐάν, δικα, ἔκατερον τῶν Συμβαλλομένων Μερών ἔξαιρεται συνήθως τῶν τοιούτων διοικητικῶν κανονισμῶν ἐμπορεύματα εἰσαχθέντα πρὸς ἀνάλωσιν ἢ τεθέντα εἰς ἀνάλωσιν ἐξ ἀποταμίευσεως ἐντὸς χρονικῆς περιόδου 30 ημερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τῶν ἐν λόγῳ κανονισμῶν, τὸ τοιούτον μέτρον θεωρήται ὡς πληροῦν τοὺς ὅρους τοῦ κανόνος τούτου. Ἐπὶ πλέον, ἢ ἀρχὴ αὕτη δὲν θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ κανονισμῶν ἐπιβαλλομένων διὰ λόγους υγιεινῆς ἢ δημοσίας ἀσφαλείας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ποσοτικῶν κανονισμῶν τὰ μετά τὴν ἡμερομηνίαν δημοσιεύσεως εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα θὰ δύνανται νὰ ἐκπίπτωνται ἐκ τῆς ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τούτων καθοριζόμενής ποσοστῶσεως, ἢ, ἐάν παραστῇ ἀνάγκη, ἐκ τῆς διὰ μίαν περισσοτέρας μεταγενεστέρας περιόδους καθορισθέστης ποσοστῶσεως.

2. Ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ θεσπίσῃ δικαιοστικὴν ἥ

ΝΑΥΤΙΑΛΟΜΕΝΟΙ

△IA

ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΣΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΟΙΚΕΙΟΥΣ ΣΑΣ

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΤΗΝ ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ.

ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΓΡΑΨΑΤΕ:

BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

205 WEST 33RD STREET
NEW YORK 1, N.Y.

Teleph: PENNSYLVANIA 6-350

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

διοικητικήν διαδικασίαν βάσει τῆς όποιας πολίται καὶ ἑταῖροι τοῦ ἐτέρου Μέρους ὡς καὶ εἰσαγωγεῖς προϊόντων τοῦ ἐτέρου τούτου μέρους, θὰ δύνανται γὰρ παρέχουν πληροφορίας καὶ ἐπιχειρήματα καὶ νὰ ἐπιτυγχάνουν ταχείαν καὶ ἀμερόληπτον αἰσθερόποιον καὶ διόρθωσιν σχετικον μὲ τελωνειακά. ζητήματα διοικητικών ἐνέργειών, συμπεισιαμβανομένης τῆς ἐπιβολής προστάσιν καὶ ποιών, ὡς καὶ κατασχέσεων καὶ ἀπόφασεων ἐπὶ ζητημάτων διαμολογικῆς καταστάσεως καὶ ἐκτιμήσεως ἐκ μέρους τῶν διοικητικῶν ἀρχῶν. Ποιναὶ ἐπιβαλλόμεναι διὰ παραδίσεις τῶν τελωνειακῶν καὶ ναυτιλιακῶν νόμων καὶ κανονισμῶν θὰ θεωρούνται ἀπλῶς συμβολικαὶ εἰς περιπτώσεις ὄφελουμένας εἰς γραφικά σφάλματα ἢ διανούνται νὰ ἀποδειχθῇ καλὴ πίστις. Νοείται, διτὶ αἱ διατάξεις διὰ τὴν ἐπιδολήν ἀπλῶς συμβολικῶν ποιῶν δὲν θὰ έχουν ἔφαρμογήν ἐπὶ διοικητικῶν λαθηματορίας.

“Αρθρον 19.— 1. Προϊόντα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ τυγχάνουν, ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν τοῦ ἐτέρου Μέρους, ἔθνικής μεταχειρίσεων καὶ μεταχειρίσεων τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους ἐπὶ παντὸς ζητημάτος ἀφορώντος εἰς τὴν ἑσπερικήν φορολογίαν, πώλησιν, διακίνησιν, ἀποθήκευσιν καὶ χρησιμοποίησιν αὐτῶν.

ΑΙ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

“Αρθρον 21.— 1. Μεταξὺ τῶν ἑδαφῶν τῶν δύο Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ὑπάρχῃ ἐλευθερία ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας.

2. Πλοῖα φέροντα τὴν σημαίαν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν καὶ ἔφοδιασμένα μὲ τὰ ὅπαιτουμενα ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τοῦ Μέρους τούτου ἐγγραφαὶ πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ἔθνικότητος τοῦ πλοίου, θὰ θεωρούνται πλοῖα τοῦ Μέρους τούτου τόσον εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλασσὰς ὥστε καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων, τῶν χωρῶν καὶ τῶν ὑδάτων τοῦ ἐτέρου Μέρους.

3. Ἐφόσον ἀμφότερα τὰ Μέρη ἔφαρμούσουν οὐσιωδῆς ὅμοια συστήματα καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων, τὰ πιστοποιητικά χωρητικότητος τὰ ἐκδιδόμενα ὑφ' ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, θὰ γίνονται δεκτά ὑπὸ τοῦ ἐτέρου Μέρους καὶ τὰ πλοῖα δὲν θὰ ὑπόκεινται εἰς νέαν καταμετρήσιν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Μέρους τούτου.

4. Τὰ πλοῖα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ εἰναι ἐλεύθερα, ἐπὶ ἵσοις δροῖς μὲ πλοῖα τοῦ ἐτέρου Μέρους καὶ ἐπὶ ἵσοις δροῖς μὲ πλοῖα οἰσαδόποτε τρίτης χώρας, νὰ εἰσέρχωνται μὲ τὰ φορτία τῶν εἰς πάντας τοὺς λιμένας, τοὺς χώρους καὶ τὰ ὑδάτα τοῦ ἐτέρου Μέρους, τοὺς ανοικτούς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν. Τὰ πλοῖα ταῦτα καὶ τὰ φορτία τῶν θὰ ἀπολαύουν ἄπο τῆς πάστας ἀπόφευκας μεταχειρίσεων ἔθνικῆς καὶ τῆς τοῦ μέλλον εὐνοούμενου κράτους ἐντὸς τῶν λιμένων, τῶν χώρων καὶ τῶν ὑδάτων τοῦ ἐτέρου Μέρους.

5. Τὰ πλοῖα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἀπολαύουν ἐκ μέρους τοῦ ἐτέρου Μέρους μεταχειρίσεως ἔθνικῆς καὶ τῆς τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους ἐν σχέσει μὲ τὸ δικαίωμα τῆς μεταφορᾶς πρὸς τὰ ἑδαφά καὶ ἐκ τῶν ἑδαφῶν τοῦ Μέρους τούτου. Τὰ εἶδον ταῦτα θὰ ἀπολαύουν μεταχειρίσεως οὐχὶ ὀλιγάτερον εὐνοϊκῆς τῆς παρεχομένης εἰς δημοια εἰδὴν μεταφερόμενα διὰ πλοίων τοῦ ἐτέρου Μέρους εἰς δι. οἱ ἀφορά: α) δασμούς καὶ Βάρη παντὸς εἶδους, β) τελωνειακῶν μεταχειρίσιν καὶ γ) ἐπιδοτήσεις, ἐπιστροφάς δασμῶν καὶ ὅλας προνομίας τοιαύτης φύσεως.

6. Εκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δύνανται νὰ ἐπιφυλάσσουν εἰς τὰ ἴδια αὐτοῦ πλοῖα ἀποκλειστικὰ δικαιώματα καὶ προνομίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀκτοπλοΐαν, τὴν ποταμοπλοΐαν, τὴν ἔθνικὴν ἀλιείαν καὶ τὴν ἀσκήσιν τῶν ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τοὺς λιμένας, δρυμούς καὶ παράλια, συμπειριλαμβανομένης τῆς ρυμουλκήσεως, πλοηγίας, διασώσεως καὶ ναυτικῆς βοήθειας. Ο δρός «ἄκτοπλοιάς ὡς χρησιμοποιεῖται ἐν τῷ παρόντα ἄρθρῳ θὰ θεωρῆται διτὶ περιλαμβάνει παντὸς τύπου τούτου βαλαστίναν μεταφορῶν ἐκ λιμένων ἢ πρὸς λιμένας τοῦ αὐτοῦ Μέρους εἰδῶν ἀττινα, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀρχικῆς τῶν προελεύσεως καὶ τοῦ τελικοῦ τῶν προορισμῶν, μεταφορώντων ἀμέσως ἢ ἐμμέσως εἰς λιμένας ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς μεταφορῶν πρὸς ἔτερον λιμένας τοῦ αὐτοῦ Συμβαλλομένου Μέρους, δυνάμει φορτωτικῆς συνεχείας, ἢ ἀντιστρόφως, εἰδῶν ἀττινα φορτωνταί εἰς λιμένας ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς μεταφορῶν εἰς ἔτερον λιμένα τοῦ αὐτοῦ Συμβαλλομένου Μέρους πρὸς τὸν σκοπὸν μεταφορῶντας ἀμέσως ἢ ἐμμέσως μὲ προορισμὸν τὸ ἔξωτερικὸν δυνάμει φορτωτικῆς συνεχείας. Αἱ αὐταὶ ἀρχαὶ θὰ ἀφορῶνται εἰπίστης ἐπὶ ἐπιβατῶν κατόχων εἰσιτηρίων συνεχείας.

“Αρθρον 22.— 1. Πλοῖα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν εύρισκομενα ἐν κινδύνῳ θὰ ἐπιτρέπεται νὰ καταφεύγουν εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα ἢ δρυμὸν τοῦ ἐτέρου Μέρους καὶ θὰ τυγχάνουν φιλικῆς μεταχειρίσεως καὶ βοήθειας. Πλοῖα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἔχουν γαλαζαράδιμα, λόγω κακοκαιρίας ἢ ζημιῶν, νὰ καταφεύγουν εἰς λιμένα τοῦ ἐτέρου Μέρους, θὰ ἐπιτρέπεται νὰ ἀποκευάνωνται εἰπίστης ἐπὶ ἐπιβατῶν κατόχων εἰσιτηρίων συνεχείας.

2. Εἰδὴ παραγόμενα ὑπὸ πολιτῶν καὶ ἑταῖροι τῶν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν τοῦ ἐτέρου Μέρους ἐλεγχομένων ὑπὸ πολιτῶν ἢ ἑταῖροι τῶν τοῦ τελευταίου τούτου Μέρους μεταχειρίσεως οὐχὶ διλιγάτερον εὐνοικῆς τῆς ἐπιφυλασσομένης εἰς δημοια εἰδὴν εἰδὴν προελεύσεως παραγωγῆς οἰουδήποτε προσώπου τῆς ζητημάτος ἀφορώντος εἰς τὴν ἔξαγωγήν, φορολογίαν, πώλησιν, διακίνησιν, ἀποθήκευσιν καὶ χρησιμοποίησιν αὐτῶν.

“Αρθρον 20.— Περιοδεύοντες ἐμπορικοὶ ἀντιπρόσωποι, ἀντιπρωτεύοντες ὑπόπτους καὶ ἑταῖροις ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ἀσχολούμενοι μὲ ἐπιχειρήσεις ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν αὐτῶν, θὰ τυγχάνουν κατὰ τὴν εἰσόδου τῶν εἰς τὰ ἑδαφάν αὐτῶν, κατὰ τὴν εἰσόδου τῶν εἰς τὰ ἑδαφάν αὐτῶν, μεταχειρίσεως τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους, ἐν σχέσει πρὸς τελωνειακά καὶ λοιπὰ ζητημάτα, ὡς καὶ ἐν σχέσει, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἑδαφῶν τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἀρθρου 16 τῆς παρούσης συνθήκης, πρὸς τὰ τέλη καὶ βάρη τὰ ἀφορώντα αὐτούς, τὰ δείγματά των καὶ τὴν λήψην παραγγελιῶν.

2. Εἰς ἦν περίπτωσιν, πλοῖον ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πῆλεν ἑδοκεῖται ἡ ναυαγήσης ἐντὸς τῶν χωρικῶν ύδατων τοῦ ἐτέρου, τὸ πλοῖον τούτου, ὡς καὶ δῆλα τὰ μέρη καὶ ἑστόρηματα αὐτού, ὡς καὶ οἰστόποτε διασωλέντα ἐμπορεύματα καὶ ἀντικείμενα, συμπειριλαμβανομένων καὶ τῶν ριφέντων εἰς τὴν θάλασσαν, ἢ τὸ προϊὸν τῆς ἐκποιήσεως αὐτῶν, ὡς ἐπίστης καὶ δῆλα τὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου τὸ ἀνασυρθέντα ἐν τοῦ αὐτῷ ναυαγήσαντος ἢ ἑσκειλαντὸς πλοίου, ἐδὲ παραδίδωνται, ἐπὶ τῆς αἰτήσει τῶν, εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου, ἢ τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ φορτίου καὶ τῶν λοιπῶν εἰδῶν, ἢ εἰς τοὺς πράκτορας αὐτῶν. Εἴ τοιστισίας ἰδιοκτητῶν ἢ πράκτορων ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον, καὶ τὰ λοιπὰ ἀντικείμενα ἔφοσσον ἀνήκουσιν εἰς πολίτην τοῦ Μέρους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, θὰ παραδίδωνται εἰς προδενικὸν ὑπάλληλον τοῦ Μέρους τούτου εἰς τοῦ ὅπιού την περιφέρειαν ἐναυαγύσην η εξώκειλε τὸ πλοίον, ὑπὸ τὸν δρόμον, δῆτα τὰ ἔγγραφα ταῦτα πιθελον ζητηθῆ ἐντὸς τῆς ἐπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν τοῦ Μέρους τούτου ὁρίσομενης προθεσμίας. Ή Προξενική αὐτῆς Ἀρχῆς, εἰς ἰδιοκτήτην ή οἱ πράκτορες θὰ καταβάλλουν μόνη τὰς πραγματοποιηθείσας διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου τοῦ δαπάνας, συμπειριλαμβανομένων τῶν σώστρων ἢ ἄλλων δαπανῶν, ὃς θὰ κατέβαλλε ἔθνικον πλοίον εἰς παρομοίαν περίπτωσιν ἀπωλείας ἢ προσαράξεως. Τὰ διασωλέματα ἐπουρέματα δὲν θὰ ὑπόκεινται εἰς πληρωμὴν οἰωνήδομα τελωνειακῶν δασμῶν ἑκάτης ἐν τῷ ηθελον δηλωθῆ πρὸς ἀνάλωσιν ἐντὸς τῶν ἑδαφῶν τοῦ ἐτέρου Μέρους. Ήμπορεύματα, δῆμως, δημι τεθέντα εἰς ἀνάλωσιν δύνανται εἰς ὑπόκειται εἰς μέτρα διὰ τὸν προσαρτίσιν τῶν δημοσίων ἑστόρηματα, μέχρι τῆς ἔξαγωγῆς τῶν εἰκότερων τῶν ὑπὸ τῶν κειμένων νόμων καὶ κανονισμῶν προβλεπομένων προθεσμίων. Ή ἔφαρμογή τῆς παρούσης παραγράφου θὰ ὑπόκειται εἰς τὰ νόμιμα δικαιώματα καὶ τὰς νομίμους αἵτιες τοῦ ναυαγογόστωτου.

3. Εάν, λόγω κακοκαιρίας, πλοῖον ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ηθελον καταφύγει εἰς λιμένας ἢ δημον τοῦ ἐτέρου Μέρους, η ηθελον ναυαγήσεις εἰ πλούδοι αἱ ἀρμόδιαι αἱ ἀρμόδιαι τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου πρὸς ἄλλου τίνος πράκτορος τοῦ ιδιοκτητοῦ, η παρόντος καὶ τῆς αἰτήσει ἐνὸς τούτων, θὰ δικαιούνται νὰ παρέχουν εἰς τοὺς πολίτας τῆς χώρας τῶν πάσαν ἀναγκαίαν συνδρομήν. Εἴ τοιον ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θυμισθῇ ἐντὸς τῶν χωρικῶν ύδατων τοῦ ἐτέρου Μέρους, αἱ ἀρχαὶ, ἐν τῷ ἐτέρου τούτου Μέρους, δύνανται νὰ διατάσσουν τὴν λήψην μέτρων τὰ ὄπια ηθελον αὐταὶ κρίνεις ἀναγκαία ποδὸς πρόληψιν ζημιῶν αἵτιες θὰ ηδύνανται ἀλλως νὰ ἐπενεχθῶν ὑπὸ οὐτών ναυαγήσαντος πλοίου, εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος η εἰς ἄλλα.

4. Εἰς δῆλους τοὺς λιμένας τῆς Ἐλλάδος οἱ πλοίοιροι ὄλων τῶν ὑπὸ σημαῖαν τῶν Ἡνεκόντων Πολιτειῶν πλοίοιν καὶ ἀμοιβαίων εἰς δῆλους τοὺς λιμένας τῶν Ἡνεκόντων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς οἱ πλοίορχοι δὲν τοῦ ὑπὸ Ελληνικῆς σημαίας πλοίοιν, ὃν τὸ πλόρωμά της ηθελον πάσην συγκεκριμένα λόγω ἀσθενείας η δι. οἰωνήδοτε ἄλλην αἵτιες, θὰ δικαιούνται νὰ ναυτολογούν τοὺς ὄντας ἀναγκαίους πρὸς

“ANT. G. ANTONIADIS”
PIRAEUS

GENERAL SHIPCHANDLERS
BONDED STORES & PROVISION MERCHANTS
DECK & ENGINE STORES

STOCKISTS OF INTERNATIONAL PAINTS LTD MARINE PAINTS
BRITISH ROPES LTD WIRES, ROPES, TARPAULINS
MARINE LUBRICATING OILS
BELDAM'S PILOT PACKINGS • STONE'S WHITE METAL
AND ADMIRALTY CHARTS

14 ARISTIDES ST • TEL. 40-435 • CABLE ADDRESS: ANTMAR-PIRAEUS

συνέχιστον τοι τοξιδίου ναυτικούς.

5. Προσενικοί Ἀρχαὶ, ἑκατέρους τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ὁ πουδῆποτε ὑπάρχουν τοιαῦται ἐντὸς τῶν ἐδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους. θὰ τυγχάνουν τῇ αἰτίᾳ τοι τοι μῆρος τῶν ἐπιτεπίων ἀρχῶν τῆς ὑπαιτούμενης βοηθείας πρὸς ἑκέλευτον, συμφώνως πρὸς τοὺς κείμενους ἑπιτοπίους νόμους καὶ κανονισμούς, τῶν καθηκόντων τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν τήρησιν τῆς πειθαρχίας καὶ τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων. Διαφοραὶ μετὸν τῶν μελών τῶν πληρωμάτων εἰκότερου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν σχετικαὶ πρὸς τάς συμβάσεις ἔργων τοις, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἥν οἱ ὄμροι δικαιοτητικοὶ ἀρχαὶ ἢθελον τυχὸν ἐπιληφθῆ, θὰ ἐπιτύνωνται ὑπὸ τῶν Προξενικῶν Ἀρχῶν τῆς σημαῖας τοῦ πλοίου.

6. Ναυτικοὶ, οἵτινες εἰναι πολῖται ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, θὰ δύνωνται νὰ ἀποστέλλωνται εἰς λιμένας τοῦ ἔτερου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς ἐπινέρωσιν ἔνικῶν πλοίων, μερίμνῃ τῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς, εἰς μεμονωμένας εἰτε καθ' ὅμρος, βάσει ναυτικῶν φυλαδίων ἐπεχόντων θέσιν άσπασμάτων. Ομοίως εἰς πολῖτας ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ ἐπιτρέπεται νὰ διέλευσις διὰ τῶν ἐδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους κατὰ τὴν μετάσιων τῶν πρὸς νουτολόγησιν η παλινόνθεται βάσει ναυτικῶν φυλαδίων ἐπεχόντων θέσιν διαθατηρίων.

7. Αρθρον 23.— 1. Ἡ παρούσα Συνθήκη δὲν θὰ ἀποκλείῃ τὴν ἐφαρμογὴν μετρῶν: α) ρυθμίζοντων τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἔξαγωγὴν χρυσοῦ καὶ ἀργυροῦ, β) ἀφορώντων διασπασμάτων ὑλικά, ραδιοεργάτης ὑποτροπούντων ταῖς ἡρησιμοποιεῖσθαις ἡ ἐπεξεργασίαις αὐτῶν, η ὑλας ἀποτελούσας πηγῆς οιστασιμῶν ὑλικῶν, γ) ρυθμίζοντων τὴν παραγωγὴν ἡ τὸ ἐμπόριον ὅπλων, πυρωμαχικῶν καὶ πολεμικῶν ὅργανων η τὸ ἐμπόριον ἄλλων ὑλικῶν, τὸ διεργασμένων ἀμέσων ἡ ἐμπόριον πρὸς τὸν πολιτοῦ ἐφοδιασμοῦ στρατιωτικῆς ἔγκαιστασέως, δ) ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων ἐνὸς τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς διατήρησιν ἡ ἀποκαταστασιν τῆς Διειθιδύνιας εἰρήνης καὶ ἀσφαλείας ἡ ἀναγκαῖον διὰ τὴν προστασίαν τῶν οὐσιῶν αὐτού Συμφέροντων ἀσφαλείας ε) ἀφορώντων τὴν ἔξαγωγὴν ἀγτικειμένων, η ὁδία τῶν ὄπιστων ἀπορρέει πρωτιστῶν ἐκ τῆς ἀδιόπτοτος τῶν ὡς ἔργων τεχνης ἡ ὡς ἀρχαιοτητῶν, η ἐκ τῆς σχέσεως τῶν πρὸς τὴν ἔθνους ιστορίαν, καὶ τὰ ὄπιστα δὲν θεωροῦνται, κατὰ γενικὸν κανόνα, ὡς ἐμπορεύσιμα εἰδή, καὶ ζ) ἀπαγορεύοντων τὴν παραχώρησιν τῶν ὕφεδημάτων τῆς παρούσης Συνθήκης εἰς οἰανδήποτε ἑταῖριαν, ἔστω καὶ ἔαν αὐτὴ ἔχῃ τὴν θεαγένειαν τοῦ ἔτερου τῶν ξώρων, ἔφοστον ἡ κυριότης ἡ διεύθυνσις αὐτῶν ἐλέγχονται υπὸ πολιτῶν ἡ ἑταῖριων τρίτης τινὸς χώρας. Ουχ' ηττον, ἔξαιρουνται τῶν περιοριστικῶν διατάξεων τοῦ παρούσος ἀεφάσου αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συνθήκης αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ινομικῆς ὑποστάσεως τῶν ἀλλοδαπῶν ἑταῖριων καὶ εἰς τὴν ἀπίτικαστηρική παράστασιν αὐτῶν.

2. Μὴ θιγομένης τῆς ἀρχῆς τῆς ἔθνικῆς μεταχειρίσεως, καθ' ὅσον ἀφορᾷ αὐτῇ εἰς οἴστασμενας ἐπιχειρήσεις τὰς ὅποιας ἐν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἥθελον ἐπιτρέψει νὰ ἔγκαστασθοῦν ἐφεξῆς, αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 12, παράγρ. I καὶ τοῦ ἀρθρου 13, παρ. I, τῆς παρούσης Συνθήκης, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὸ δικαιώματα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν νὰ ἀρόνουνται τὴν χορήγησιν ὀδείας εἰς τραπεζικὰς ἐπιχειρήσεις, μὴ ἀνοίκουσας η μὴ ἐλεγχομένας υπὸ πολιτῶν αὐτοῦ, νὰ ἰδρύουν ἐφεξῆς ἐπιχειρήσιν μεσεγγυητικήν η καταθέσεων ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως καταθέσεων ἀποτελουσῶν συνάρτησιν τῶν μετά τοῦ ἔξωτον οἰκισμῶν.

3. Αἱ περὶ μεταχειρίσεως τοῦ μᾶλλον εύνουσμένου κράτους τοῦ παρούσης Συνθήκης εἰς τὴν μεταχειρίσεως τῆς παρούσης Συνθήκης αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν μεταχειρίσεων δὲν ἀποκλείουν ἐπιτοπεῖσταις τὰς ὅποιας ἐν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν διατάξεις τοῦ ἀρθρου 12, παράγρ. I καὶ τοῦ ἀρθρου 13, παρ. I, τῆς παρούσης Συνθήκης, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὸ δικαιώματα ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν τὸ ὄφελον τῆς Κούθης, πρὸς τὴν Δημοκρατίαν τῶν Φιλίππων, πρὸς τὸ ὑπὸ ἐντολὴν ἀεφάσον τῶν Νήσων τοῦ Εἰρηνικοῦ, πρὸς τὴν Ζώνην τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ η πρὸς τὸ Πόρτο-Ρίκο, ἀνεξαρτήτως πάσης ἀλλαγῆς ητίς θὰ ἡδύνωτο νὰ ἐπέλθῃ εἰς τὸ πολιτικὸν καθεστώς τοῦ τελευταίου τούτου.

4. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συνθήκης αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν μεταχειρίσεων δὲν ἀποκλείουν ἐπιτοπεῖσταις τὰς ὅποιας ἐν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν διατάξεις τοῦ ἀρθρου 12, παράγρ. I καὶ τοῦ ἀρθρου 13, παρ. I, τῆς παρούσης Συνθήκης, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν μεταχειρίσεως τῆς παρούσης Συνθήκης δὲν θὰ παρεμποδίζουν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν νὰ ἔφαρμολῃ μέτρα, τὰ ὅποια ηθελον θεωροῦθη ἀναγκαῖα διὰ τὴν χρησιμοποίησιν ἀπόθεμάτων μὴ μετατρεψίμου συναλλάγματος πρὸς διενέργειαν εἰσαγωγῶν.

5. Μὴ θιγομένης τῶν ὑποχρεώσεων ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, δυνάμει τοῦ ἀλλήλου διεθνοῦς Συμφωνίας, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὸ μᾶλλον εύνουσμένου κράτους διατάξεις τῆς παρούσης Συνθήκης, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν μεταχειρίσεων ἀγαθῶν δὲν θὰ παρεμποδίζουν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν νὰ ἔφαρμολῃ μέτρα, τὰ ὅποια ηθελον θεωροῦθη ἀναγκαῖα διὰ τὴν χρησιμοποίησιν ἀπόθεμάτων μὴ μετατρεψίμου συναλλάγματος πρὸς διενέργειαν εἰσαγωγῶν.

6. Η παρούσα Συνθήκη οὐδὲν παρέχει δικαιώματα ἐπιδόσεως εἰς πολιτικὰς ἔνεργειας.

7. Αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 14, παράγραφος 4, ἑδάφιον (β) καὶ (γ) καὶ τοῦ ἀρθρου 21, παράγραφος 5, τῆς παρούσης Συνθήκης, δὲν θὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ταχιδρομίων ὑπηρεσιῶν.

8. Αρθρον 24.— 1. Ο δρός «ἔθνικὴ μεταχειρίσις» σημαίνει μεταχειρίσιν παρεχομένην ἐντὸς τῶν ὑδαφῶν εἰδούσιον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς τὴν ιατρικήν την περιπτώσειν.

πολῖτας, ἑταῖρις, προϊόντα, πλοῖα καὶ ἄλλα ἀντικείμενα τοῦ Μέρους τούτου κατὰ τὴν περιπτώσιν. Ο δρός δὲν συνεπάγεται ἀπολλαγὴν ἐκ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν ἐνὸς Μέρους τῶν ἐφαρμοζομένων ἀδιακρίτων εἰς πολῖτας, ἑταῖρις, προϊόντα, πλοῖα καὶ ἄλλα ἀντικείμενα, κατὰ τὴν περιπτώσιν.

2. Ο δρός «εμεταχειρίσις τοῦ μᾶλλον εύνουσμένου κράτους» σημαίνει μεταχειρίσιν παρεχομένην ἐντὸς τῶν ὑδαφῶν ἐνὸς τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ὑπὸ δρουσ οὐχὶ ὀλιγώτερον εὐνοϊκούς ἀπὸ τὴν μεταχειρίσιν τὴν παρεχομένην ἐντὸς τῆς χώρας ταῦτης, εἰς παρούσας περιπτώσεις, εἰς πολῖτας, ἑταῖρις, προϊόντα, πλοῖα καὶ ἄλλα ἀντικείμενα, κατὰ τὴν περιπτώσιν.

3. Ο δρός «έταιρίας ὡς χρησιμοποιεῖται ἐν τῇ παρούσῃ Συνθήκῃ, σημαίνει ἀνώνυμους, ὅμορρυθμους καὶ ἔτερορρυθμους ἑταῖρις καὶ ἄλλους συνεταρισμούς περιωρισμένης καὶ ἀπεριορίστου εὐθύνης ἀνεργήτως τοῦ ἔαν αποδέπτουν ἡ δχι εἰς χρηματικὸν κέρδος. Ἐταιρίαι συσταθεῖσαι δυνάμει τῶν ἐντὸς τῶν ὑδαφῶν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν τούτου καὶ θὰ ἀναγνωρίζεται η νομικὴ αὐτῶν ὑπόστασις ἐντὸς τῶν ὑδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους.

4. Η ύπὸ τῆς παρούσης Συνθήκης εἰς ἑταῖρίας τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος παρεχομένη ἔθνικὴ μεταχειρίσις ἐντὸς οἰσθδήποτε Πολιτείας τῆς Ἑλλάδος ὑπὸ δρουσ οὐχὶ ὀλιγώτερον εὐνοϊκούς θαί εἰναι ἡ ἀνάστησις τῆς Ήνωμένων Πολιτείων τῆς Ἀμερικῆς θὰ είναι ἡ ἐντὸς αὐτῶν παρεχομένη μεταχειρίσις εἰς ἑταῖρίας ίδρυθεῖσας ἡ ὄργανων θείσας ἐντὸς τῶν ὑδαφῶν η κτησεων τῶν Ήνωμένων Πολιτείων.

5. Ο δρός «προσφυγὴ» ὡς οὗτος χρησιμοποιεῖται ἐν τῷ ἄρθρῳ 6, παράγραφος I τῆς παρούσης Συνθήκης, περιλαμβάνει σύν τοις ὅλοις, διορισμὸν συνηγόρους καὶ ἀπαρτεύσιν τῶν πολιτῶν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν τῆς ὑπερέσεως ἔγυνοδοσίας τόσον διὰ τὰ ἔξοδα τῆς δικησίας δοσον καὶ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἐπιβληθησμένης εἰς τούτους διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ὑποχρεώσεως, ὑπὸ τοὺς διαφορούμενους ἐπὶ τῶν πολιτῶν τοῦ ἔτερου Μέρους καὶ τῶν ἑταῖρων.

6. Ο δρός «ὅρυκτος» ὡς οὗτος χρησιμοποιεῖται εἰς πετρέλαια ὡς καὶ εἰς ἄλλα μεταλλεύματα.

7. Ο δρός «επιδρόμησις» ὡς οὗτος χρησιμοποιεῖται ἐν τῷ παρούσῃ Συνθήκη σημαίνει παντὸς τύπου πλοία, εἴτε ταῦτα τελούν ύπὸ τὴν κυριότητα καὶ ἔκμετάλλευσιν Ιδιωτῶν, εἴτε ἀνήκουν εἰς τὸ Δημόσιον η τελούν ύπὸ δημοσίεσίαν ἐκμετάλλευσιν. Ο δρός, ὅμως, οὗτος, ἔξαιρεσίες τῆς περιπτώσεως τῆς παραγράφου (2) τοῦ ἀρθρου 21 καὶ τῆς παραγράφου (1) τοῦ ἀρθρου 22, δὲν περιλαμβάνει ἀλιευτικὰ πλοία.

8. Αρθρον 25.— «Ἐξαιρέσεις ἔνδειχνουμένης ἀντίθετου διατάξεως, τὰ ἔξοδοι ἐφ' ὃν ἔχει ἐφαρμογὴν η παρούσα Συνθήκη θά περιλαμβάνει σύν τοις τοῦ παρούσης Συνθήκης περιπτώσεις τῆς ιατρικῆς παρούσης η τελούν ύπὸ έκμετάλλευσιν. Εντὸντον 'Ενδάφους τῶν Ηνωμένων Πολιτείων τῆς Ἀμερικῆς ηθελε διάσασματος ἐπεκτείνει τὰς διατάξεις τῆς Συνθήκης επὶ τοῦ τούτου διά τοῦ οἶκου Εντολὴν 'Ενδάφους. Αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 22, δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ ἀεφάσον τελούντων ύπὸ τὴν ἔξουσιαν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν μόνον ὡς στρατιωτικὴ κατοχῆς.

9. Αρθρον 26.— 1. Ἡ παρούσα Συνθήκη δὲν θὰ κυρωθῇ καὶ τὰ ὅργανα εἰποδεύσεως οἰνδήποτε ζήτημα ἀφορῶν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συνθήκης καὶ θὰ παρέχῃ πάσαν διευθύνσιν διὰ τὴν ἐπί τοῦ τούτου ἀνταλλαγὴν.

10. Πάσας διαφορά μεταξει τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἀφορῶσαι εἰς τὴν ἐρμηνείαν ή τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συνθήκης, ητὶ δὲν θηλε διακανονισθήτω ἀκανονιστικῶς διὰ τῆς διπλωματικῆς δοσο, θὰ ὑποβάλλεται εἰς τοῦ διεθνὲς δικαστηρίου, ἔκτος ἔαν οἱ Συμβαλλομένων κώδικαι ηθελον συμφωνήσει νὰ διευθετήσουν τὴν διαφορὰν δι' ἄλλου τινός φιλικοῦ μέσου.

11. Αρθρον 27.— «Ἡ παρούσα Συνθήκη ἀντικαθιστᾶ τὴν Συνθήκην περὶ ἔγκαστησεως τῆς παρούσης Συνθήκης τὴν πογραφεῖσαν ἐν 'Αθήναις τὴν 21ην Νοεμβρίου 1936.

12. Αρθρον 28.— 1. Η παρούσα Συνθήκη θὰ κυρωθῇ καὶ τὰ ὅργανα εἰποδεύσεως τῆς παρούσης Συνθήκης τὸ τελος τῆς ὥρης διεθνες η το ταχύτερον δυνατόν.

2. Η παρούσα Συνθήκη θὰ τεθῇ ἐν ισχύι ἐνα μῆνα ἀπὸ τῆς ημέρας τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ὥρων ἐπικυρώσεως. Θά παραμείνῃ ἐν ισχύι ἐπὶ 10 ἔτη καὶ θὰ ἔξασκολούσθη ισχύουσα καὶ μετὰ ταῦτα μέχρις ὅτου ληρίζῃς ὁρίζεται κατωτέρῳ.

3. «Ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δύναται, δι' ἔγγραφου προειδοποίησεως ἐνὸς ἔτους πρὸς τὸ ἔτερον Μέρος, νὰ καταγγείλει τὴν παρούσαν Συνθήκην εἰς τὸ τέλος τῆς ὥρης διεθνες δεκαετού περιόδου η καθ' οἰνδήποτε χρόνον μεταγενεστέρων.

4. «Ἐφ' οἱ Πληρεσδούσι τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ὑπέργραφαν τὴν παρούσαν Συνθήκην καὶ ἐπέθεσαν τὰς ἑστῶταν σφραγίδας.

5. ΕΓΕΝΕΤΟ εἰς διπλούν εἰς τὴν Ἀγγλίκην καὶ τὴν Ἐλληνικὴν γλῶσσαν ἀμφοτέρων τῶν κειμένων δύνατον ἔξι ίσου αὐθεντικῶν, ἐν 'Αθήναις τῆς ηγεμονίας τοῦ χιλιοτοῦ ένενακοσιοτοῦ πεντηκοστοῦ πρώτου ἔτους.

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἔργασιαι.

Ἀντιπόδωσις εἰς τὴν BRITISH PAINTS, LTD., προμηνευτῶν τῶν ἀριστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἐργο-

στασιῶν τῆς Ἀγγλίας, χρησιμοποιεύμενά ἀπὸ τῆς τρόπους μέχρι τῶν κοινωνίων καὶ Ιστῶν.

Μεγάλη παφακαταθήκη TRANSITO τῶν «NELSON» καὶ «EM-PIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεία: ἐν Πειραιεῖ Ἀκτῇ Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479

» » «Αθήναις: Εύποδίδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'ΕΕωτερικοῦ: «UNION»

» » «Εσωτερικοῦ: «OUNION»

‘Η ἀργοῦσα χωρητικότης μας
15 σκάφη, 59.377 τ γκρός

15 σκάφη, 59.377 τ γκρός

Εἰς τὸ τεῦχός μας τῆς Ἰησοῦ Ιουλίου, ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ἀργήσασαν κατὰ τὸ β'. τρίμηνον τοῦ τρ. ἐξ χωρητικότητα ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀνέγραφομεν: «Δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι διαρκούντος τοῦ β'. τριμήνου, ἐφέδασμεν εἰς τὸ κατώπιον δυνάτον ἐπίπεδον ἀργούσης χωρητικότητας, πέραν τοῦ διποίου δὲν ὑπάρχει προσπτική περαιτέρω μειώσεως. Σχεδὸν δλα τὰ ποντοπόρα φορτηγά μας, τὰ μεσογειακά τοιαῦτα καὶ τὰ δεσμονότλοια, τελούν ἐν ὑπερέσιᾳ». Τοῦτ' αὐτὸν δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὸ γ'. τρίμηνον, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ σήμερον ἀργούσα χωρητικότης μας ἐμφανίζεται διπλασία, ἔναντι τῆς Ἰησοῦ Ιουλίου, ἥτοι μὲ 15 σκάφη, 59.377 τ. γκρός, ἔναντι 12 σκαφῶν 23.993 τ. γκρός, εἰς τὸ τέλος τοῦ β'. τριμήνου. Η σημειώσεις αὐξήσις είνει συμπτωματική. Δὲν ἀναφέρεται εἰς ἐλλειψιν ἐργασίας, ἀλλ' εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἀρκετά σκάφη μας, ἐλληνικά καὶ παναμαϊκά ἡ λιβεριανά, παρέμειναν ὑπὸ ἀναγκαστικήν ἀργίαν, λόγῳ τῆς ἐποίας αὐτῶν ἐπιθεωρήσεως ἡ συνεπεία ἐπισκευῆς ζητιῶν των ή, τέλος, λόγω κατασκέψεων, βάσει δικαστικῶν ἀποφάσεων. Ἐάν ἀφαιρέσῃ κανεῖς τὰς περιπτώσεις ταύτας, κανένα σκάφος μας δὲν παραμένει ἐν παροπλισμῷ, ἐλλειψεὶ ἐργασίας, ὅπως, ἀκριβῶς, τὸ αὐτὸν παρεπτέροι καὶ κατὰ τὸ β'. τρίμηνον. Εἶνε ἀληθές, ὅτι οἱ διαπραγματεύσεις πρὸς κατάπτωσιν τοῦ πυρός εἰς τὴν Κορέαν ἐπρέσαν κάπτων τὴν ναυλαγοράν καὶ παροδική τῆς ἀνησυχία ἔξεδηλόθι, ὅτι ἡ κάψιψ τῶν τιμῶν θὰ δῶργει τὰ παλαιοτέρας ήλικιας σκάφη εἰς τὰ ὄγκυροδόλια τοῦ παροπλισμοῦ. Ἡ παράτασις, διως, τῆς Κορεατικῆς ἔκκρεμότητος, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς μεγάλας ἀνάγκας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Ἰνδίων εἰς γοιανθρωπίας καὶ γεννήματα, ἔξουδετέρωσαν τὸν ἐκ τῆς Κορέας ἀντίκτυον καὶ ἐκράτησαν τὴν ζήτησιν τοῦ τοννάζ, εἰς ἔνα τόνον σταθερᾶς ζωηρότητος.

Ούτω, είς τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου ἑτέλουν ἐν παροπλισμῷ 6 μόνου σκάφῳ μας, 23.473 τ. γκρός, ἔξ δῶν 4 εἰς τὸ ἑστιατειρικόν, 14.126 τ. γκρός καὶ 2 εἰς τὸ ἔξτητειρικόν, 9.347 τ. γκρός. 'Εξ αὐτῶν, 3 ήσαν δεικνυμένα πλοία («Ἀργώ», «Θεοδώρα» καὶ «Πρόδρομος»), 12.532 τ. γκρός καὶ 3 ήσαν φορτηγά, 10.941 τ. γκρός. 'Η ἀργούσα αὕτη χωρητικότης, συγκρίνεται πρὸς 6 σκάφῳ, 13.441 τ. γκρός. ἀργούστα τὴν Ἰουλίου ἐξ., πρὸς 10 σκάφῳ, 22.624 τ. γκρός, ἀργούστα τὴν Ἰην 'Απρίλιου καὶ πρὸς 20 σκάφῳ, 54.752 τ. γκρός, ἀργούστα τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου ἐξ. Σημειώτεον, δῆτα εἰς τὴν ἀργούσαν χωρητικότητά μας περιελθόθισαν τὸ ναυλωθὲν ἦδη τὰκέρ «Θεοδώρα», τὸ βεβλαμμένον, λόγω ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς, λίμπερτο «Νικολάου Γερέδωγιος» καὶ τὸ ἀργούν ἀναγκαστικῶς εἰς Πόρτο Σαΐδ, ναυλωθὲν. Δώμας, ἦδη, φορτηγὸν «Ιάκωβος». Ἐὰν τὰ σκάφη ταῦτα ἀφαιρεθοῦν, ὁ παροπλισμὸς πειριζέται εἰς τρία μόνου σκάφη, τὰ τάκερα «Ἀργώ» καὶ «Πρόδρομος 11», καὶ εἰς τὸ φορτηγὸν «Πόπη», οὔτινος ἡττήθη ἦδη ἡ ἄδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀργούσαν, Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, χωρητικότητα (παναμετάκην καὶ λιβεδισμένην), περιελάμβανε σαν εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τημένου την σκάφη, 35.904 τ. γυρός, ἐξ δὲ 2 εἰς λιμένας τῆς Ἐλλάδος, 7.153 τ. γυρός καὶ 7 εἰς λιμένας τοῦ ἑξαπετρικοῦ, 28.751 τ. γυρός. 'Εφ αὐτῷ 2 ήσαν δεξαιευπόλιοι, 17.529 τ. γυρός, τὰ 'Ασουτάταιοις' καὶ 'Ματζέλισι', ἐκτελούντα επισκευάς εἰς Γένουδαν τὸ πρώτον καὶ εἰς Κάδοφι τὸ δεύτερον, ἐνώ τὰ ὑπόδοιπα 7 ήσαν φοιτηγά, 18.375 τ. γυρός. Σημειώτεον. Σύτι καὶ ἔκ την 7 φοιτηγῶν, ἕνα ἄργει εἰς Μασσαλίαν καὶ ἔτερον εἰς Σύρον ἀπὸ τριετίας, ἐνώ ἔνα τρίτον ἔχει ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον κατασχεθῆ εἰς τὸ Πόρτο Σαΐδ.

Τό σύνολον. θεν, της παραπλίσιμένης ἐξ διαφόρων αἰτιῶν Ἑλληνικῆς και παναματίκης ή λιθερισμής χωριτικότητος, εἰς τε τὴν Ἑλλάδα και εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀνήκειτο εἰς τὸ τέλος του γ' τοιμήνου εἰς 15 σκάφη, 59.377 τ. γκρός, ἔναντι ἀντιστοίχων ἀριθμῶν 23.993 τ. σκαφῶν, 23.993 τ. γκρός, διὰ τὴν Ἰηνίου, 17 σκαφῶν, 40.608 τ. γκρός διὰ τὴν Ἀπρίλιου και 35 σκαφῶν, 115.488 τ. γκρός, διὰ τὴν Ἰανουαρίου ἐ. Ἐ. Ο κατώτερων πινάκων ἐμφανίζει τὰς χαρακτηριστικὰ διακυβεύσεις τῆς ἀρχούσης χωριτικότητος μας (Ἑλληνικῆς και παναματίκης) ἀπό τῆς Ἀνοίξεως τοῦ 1949, δητε ἔξεδηλωθή η γνωστὴ κρίσις εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς, μέχρι τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου και ἐντευθεν, δητε ραγδαίως ἐπήρχετο ή ἐπάνοδος τῶν παραπλίσιμένων σκαφῶν μας εἰς τὴν ἐνέργον περιοχαῖς:

Οπήρεστον		1949	μργουν	56	πλοιά	192.534	τ.	γκρός
30 Σεπτεμβρίου	..	1949	>	93	>	414.241	>	>
30 Νοεμβρίου	..	1949	>	140	>	622.143	>	>
31 Δεκεμβρίου	..	1949	>	131	>	623.026	>	>
31 Μαρτίου	..	1950	>	115	>	489.714	>	>
30 Ιουνίου	..	1950	>	86	>	359.375	>	>
30 Σεπτεμβρίου	..	1950	>	60	>	238.267	>	>
31 Δεκεμβρίου	..	1950	>	35	>	115.488	>	>
31 Μαρτίου	..	1951	>	17	>	40.608	>	>
30 Ιουνίου	..	1951	>	12	>	23.993	>	>
30 Σεπτεμβρίου	..	1951	>	15	>	59.377	>	>

*Tel & Cable Address
"SPIRO,"*

*Tel: FA6280-FA6387
After Hours: FF3087-FM5346*

AUSTRALIAN GENERAL TRADING
& SHIPPING CO. PTY. LTD.

(EST. 1938)

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS

115-117 Riley Street

J. A. Raftopoulos—G. D. Eliades

SYDNEY

AUSTRALIA

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Σεπτέμβριος. 'Η ναυλαγορά κατά τό δεύτερον δεκαπεντήμερον τού Σεπτεμβρίου παρουσιάσεν υφεσιν είς τὴν ἡπτησιν πλοίων, πολλοὶ δὲ πλοιοκτήται ήναγκάσθησαν νά δεχθούν χαμηλούς ναύλους πρὸς ἀποφυγὴν ἀργίας οἱ οικοδεσπόται τῶν σκαφῶν τῶν.' Ή ἐλειψις φορτίων γαστινθράκων ὑπῆρξεν ή κυρία αἰτία τῆς ἐπιτυχοῦς προσταθείας ὑποτιμήσεως τῆς ἀγορᾶς. Πολλὰ πλοῖα ἐναυλώθησαν 5 μόλις ήμέρας πρὸ τῆς μεμρονίας ἐνάρξεως τῆς νέας αὐτῶν ἐργασίας. Διὰ τὸν Ὁκτώβριον ὑπάρχουν, ἐπίστης, ἀρκετά διαθέσιμα σκάφη καὶ ἐφόσον εἰς τὴν πολιτικὴν κατάστασιν παρουσιάζεται υφεσις, εἰνε πιθανὸν καὶ διὰ τὸν μῆνα αὐτὸν ως μὲν ἐμφανισθῇ σημαντικὴ μεταδολὴ τῶν ναύλων, παρὰ τὰς ἀνάμφισθητούς ἀνάγκας καὶ ἐλλείψεις. 'Αντιθέτως πρὸς τὰ τράπεζα φορτγά, τὰ δεξιαμενόπλοια ἐπέδειξαν σημαντικὴν ἀνάτιμησιν τῶν ναύλων καὶ εὐκόλων ὑπῆρχον ἐνδιαφερόμενοι ναυλωταὶ διὰ συνεχῆ ταξιδία δώδεκα μηνῶν, διατεθείμενοι νά πληρώσουν γύρω τῶν 70 % τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολαγούιου. Αἱ προβλέψεις, πάντως, διὰ τὰ τάνκερς εἰνε, διτὶ πολὺ συντόμως ή ἀγορά θά ύπερθρη τὰ 80 %.'

• 'Η τελευταία σύσκεψης τών τριών ήπουργών των έξιτερικών είς τήν Ουασιγκτόνα, κατέληξε — συμφώνως πρὸς άνακοινώσεις καλώς πληροφορημένων ἀμερικανικών κύκλων — εἰς διαπίστωσιν τῆς ἀνάγκης, διός εἰντος τῆς προσεχούς τρειτίας παρασκευής εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἀμερικανική δοθεῖσα καλύπτουσα ἔνα ποσόν 30 δισεκατομμύριών δολαρίων. Τὸ ποσόν αὐτὸν ἀποτελεῖ τὸ ἐλάχιστον ὅριον τῶν ὑπολογισμῶν τῶν Δυτικῶν συμμάχων διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμόν των. 'Η ἀμερικανική κυβέρνησης, δεῖσαίων, δὲν ἀπήντησε καταφατικῶς, ἀλλ᾽ ὀπωδόπητος ἐκεὶ φαίνεται, διτὶ τελικῶν θατὰ καταλήξῃ διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς δοθείσας, συμπειρίαμβανομένων τῶν ὅπλων ἐφοδίων, πιστώσεων καὶ πρώτων ύλῶν. Πέραν, δηλαδή, τῶν 60 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ποὺ θά δαπανᾶ ἡ Ἀμερικὴ ἐπτσίων διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῆς, θά δαπανᾷ καὶ τὸ ἀνώτερω ποσόν διὰ τοὺς Δυ-

• Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω, ἀκριβῶς, ὑπολογισμῶν στηρίζονται καὶ οἱ φόδοι περὶ νομισματικού πληθωρισμοῦ. Ἡ καταπληκτική αὕτη αἰδῆσις τῶν δαπανῶν ἐπανεξοπλίσιμού θά προκολέσῃ ἔντονον ἀνάπτυξιν τῆς καταναλωτικῆς κινήσεως, μὲν ἀπότελεσμα τῆς αὐξήσιον τῶν τιμῶν.

• Ἔνδιαφέρουσα εἶναι μία ἀναγνώστρια τῶν ἀνθρώπων ἡ Αγρια. Εἴ-

Ενσιαγερμούσα είναι μια ανασκόπηση των αναγκών της Δυτικής Εύρωπης από τη πλευράς τών βασικών πρώτων ύλων, κυρίως δέ του χάλυβος και τών προβολημάτων, που θα προκύψουν από τάς παρατηρουμένων αισθητής έλλειψής. Κατά τάς ήδη διεξαγομένας είς την Μπόνινη διαπραγματεύσεις πρός ένταξιν του γερμανικού στρατού είς τάς έντοπους δυνάμεις της Δύσεως, προεβλήθη ή γερμανική άξιωσις, όπως αι έτοι

Ούρο ἔξαγωγαὶ γαιαυθράκων καθορίζωνται ἐφεξῆς πρωτοδύολος ἀπό τὴν ερμανίαν καὶ οὐχὶ ἀπό τοὺς Συμμάχους. Συιαίνει τοῦτο διλγώτεον ναιάνθρακα καὶ χάλυβα, συνεπὸς, διὰ τὴν Γαλλίαν, περισσότερον δὲ διὰ τὴν Γερμανίαν. Ζητεῖται, ἐπίσης, νὰ διαφυλαχθοῦν καὶ τὰ παλαιοῖδη σόδρα διὰ τὴν γερμανικὴν παραγωγὴν, μὲ πιθανὸν ἀποτέλεσμα νὰ φθάσῃ ἡ ερμανία νὰ πάραγε 15 ἑκατ. τ. χάλυβος ἐπησίων, νὰ ἔχῃ, δηλαδή, παραγωγὴν ὑπὲρ τὴν Γαλλίαν καὶ παραπλήσιαν τῆς ἄγγλικης.

Τὴν χημικὴν, ἐπίσης, διομηχανίαν ἐπιδιώκει η Μπόνιης νὰ ἀπαλλάξῃ παντὸς συμμαχικού ἐλέγχου, καθὼς ἐπίσης τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν καὶ τὴν διομηχανίαν μηχανημάτων. Ἐλευθερίαν, ἀκόμη, θὰ ἐπιδώξῃ, καὶ διὰ τὴν διομηχανίαν κατασκευῆς δηλῶν, τούλαχιστον διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ γερμανικοῦ αποτοῦ Έροῦς

• Δυσκολίαι προσβλέπουνταν εἰς τὴν ἀγγλικήν ναυπηγικήν διὰ τὴν ἐπάσχειαν τῆς εἰς χάλυβα. Αἱ τιμαὶ ἀναμένεται, ὅτι θά ἔψωθούν, ἐφόσον, μάλιστα, ἡ Γερμανία θὰ ἔθενε νὰ μὴ παραδίδῃ εἰλικρινῶς μικροτέρας μόνον ποδότητας παλαιοσιδήρων εἰς τὴν δρεπανικήν χαλωνουργίαν. 'Ολιγώτερον, ἐπίσης, κῶκ θὰ παραδίδεται καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν. 'Ἐπανόδος εἰς τὴν ταυτούμανίαν του Ρούρ.

Προβληματική, ἐπίσης, καθίσταται ἡ ἐπάρκεια τοῦ χάλυβος καὶ ἐν Αμερικῇ, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι εἰς μίαν ἑδδουάδα τοῦ π., μηνὸς ἡ παραγωγὴ ἔθεσεν εἰς 2.007.000 τ., ἔναντι 1.936.400 τ. τῆς ἀντιστοίχου ἑδδουάδας τοῦ 1950. 'Η Ἀγγλία ἔζητησεν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτεῖς, 800.000 τ. χάλυβος, καθ' ἣν στιγμὴν περιοριστοῦ ἐπιβελλονται καὶ εἰς αὐτὴν τὴν 'Αμερικὴν εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοκινήτων, εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἀλλαχοῦ, πρὸς ἔξοικονόμησιν χάλυβος. 'Η ἀγγλικὴ αἴτησις ὑπερεύθυνὴ ἀπὸ ἀδηρίτου ἀνάγκην, καθόσον ἡ παραγωγὴ ἀγγλικοῦ χάλυβος —ἔλλειψει ἐπαρκῶν γαιανθράκων καὶ παλαιοσιδήρων—κατέπεσε τὸ τρίτον εἰς 16 ἑκάτ. τ., ἔναντι 16.3 ἑκάτ. τ. τοῦ 1950.

• Αἱ φῆμαι περὶ συμβατικῆς ἐκπτώσεως τῆς ἀγγλικῆς λίρας δὲν φαίνονται βάσιμοι. Ἡ Ἀγγλία ἀγοράζει περισσότερα τῶν ὅσων ἔξαγει καὶ συνπήρνει ἡ ἐκπτώσις τῆς λίρας δὲν συμφέδει. Αἱ τιμέις δημος, τῶν ἀμερικανικῶν μετοχῶν καὶ διολογιῶν εἰς τὸ Χρηματιστήριον τοῦ Λονδίνου εἰνεῖνώτερα κατὰ 25 % ἀπὸ τὰς ἀντίστοιχους τιμᾶς ἐν Νέᾳ Υόρκῃ. Τὸ πρέμιον αὐτὸν καταβάλλεται, διότι περιωρισμένη εἶναι ἡ προσφορὰ εἰς τὸ Χρηματιστήριον τοῦ Λονδίνου διαθεσίμων ἀμερικανικῶν χρεωγράφων, δύο τοῦ συναλλαγματικοῦ περιορισμοῦ. Οἱ Ἀγγλοι σπένδουν νὰ ἔξαγοφαλίσουν, διπλωσδήποτε, ὠρισμένον ἀριθμὸν ἀμερικανικῶν μετοχῶν, δὲ ουγγαρικῶν διὰ τὸ φινιτόπωρον περιορισμὸς τῶν μερισμάτων τῶν ἀγγλικῶν ἔταιριών ποτέφει τὴν γενικὴν προσοχὴν πρὸς τὰ ἀμερικανικὰ χρεωγράφα, τὰ ἐλεύθερα καθεδρικοτάτη πατερισματικοῦ.

Ο νέος έννιος Αμερική φορολογικός νόμος, όπως φαίνεται σήμερα από τας άρθρα που προβλέπει την φορολογία της Βουλής και της Γερουσίας, προβλέπει την φορολογίαν διά το 1952 δώλων των ἀνώ των 25.000 δολαρίων κερδών κατά ποσοστόν 52%, άντι τού σημερινού λογιώντος 47%.

Ο άριθμός των έργατων είτε τας Ηνωμένας Πολιτείας θα άνελθη το 1952 με 62,5 εκατομμύρια καθώς κατακύρων παρερμότω ποσού.

952 εις 62.2 έκαπτομύρια, μὲν αὐξησιν 1.1 έκατ. προσώπων, ἔναντι οὐ 1950—1951. Κατὰ τὸ δεύτερον ήμισυ του 1952, ἡ αὐξησις θα φάσση δι 1.5 έκατ. Ἐργατῶν ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων στήμερον. Ἀναμένεται βασιώμως ἡδη δι 1.1 εἰς ἐργατικάς χειράς πάρκεων σεν θα ἐμφανίσῃ τὴν πρὸ τίνος διαβολόπλευρην δύνητα.

Ἵδην καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τῶν ἔξιντιν τῆς εἰλικρινούσας κινήσεως κα-

τὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη. Οἱ ὑπόλοιποι μῆνες τοῦ 1951 θὰ σημάνουν μετρίαν ἀπάρχὴν τῆς ἐντακτικῆς παραγωγῆς, τῶν εἰδῶν ἔξοπλισμοῦ. Τὸ 1952 δὲ ρυθμός θὰ καταστῆ αἰσθητῶς ταχύτερος. 'Ωρισμένα μέταλλα θὰ εἰνεῖν δυσεύρετα διά τινας βιομηχανίας μὴ ἀναφερομένας εἰς τὸν ἔξοπλισμόν. Κατὰ τὸ δεύτερον ἡμισεοῦ τοῦ 1952, ἐφόσον θὰ παραγωτοποιήσῃ ἡ γενικὴ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις, καὶ οἱ δυσκολίαι καὶ θὰ φθάσωμεν οὐτοὶ εἰς τὸ 1953, δὲ τὴν πλήρην κινητοποίησί τῶν πόρων τῆς παραγωγῆς θὰ φθάσῃ εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτῆς σημείον. 'Ο ἐπανεξοπλισμὸς θέλει τότε ἀπόδοσει δῆλας τὰς προβλέψεις, ἡ βιομηχανία θὰ κατέχῃ τὰς δύσας θὰ χρειάζεται πρώτας ὅλας, ἡ ἐργασία θὰ εἰνεῖ ἀφονος, τὰ κέρδη μεγάλα καὶ αἱ πιστώσεις ευκολώτεραι. Τὸ 1954, ὥμως, θὰ εἴνε τὸ ἔτος, κατὰ τὸ ὄπιον τὴν προσπάθεια θὰ τείνῃ πρὸς τὸ τέρμα τῆς. "Ἐνας ἄγνωστος Χ τίθεται πρὸ τοῦ ἔτους αὐτοῦ.

● Αἱ πηγαὶ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ἀπέδωκαν κατὰ τὸν παρελθόντα Αὔγουστον τὸ ρεκόρ τῶν 837.797 δισεριών ἡμερησίων, μὲ αὔξησιν 17.687 δισεριών, ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνὸς. Τὰ διώλιστρα τῆς Ράς Τανούρα ἐπέξειργασθήσαν κατὰ τὸν αὐτὸν μηνα 174.267 δισ. ἡμερησίων, ἔναντι 163.951 δισεριών κατ' Ιούλιον ἐ. Ε. καὶ 90.048 δισεριών κατ' Αὔγουστον τοῦ 1950.

● Πέντε ἐμπορικά πλοῖα προσέφερεν ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις εἰς τὴν κυβέρνησην τῆς Χίλης, ἵνα ὑποδοθῆσῃ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς χώρας ταύτης ἀνασυγκρότησιν. Πρόκειται περὶ μικρῶν σκαφῶν, ἀπίνα εὐρίσκονται ἡδη εἰς τὰ ὕδατα τῆς "Ἄπω Ανατολῆς".

● 'Η μεγάλη ζήτησις γαιάνθρακος ἀπὸ δῆλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου ἐνδέχεται νὰ δόηγηστη τὴν κυβέρνησην τῆς Οὐασιγκτώνος εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ ἐπιβάλῃ ἔξαγωγικὸν ἔλεγχον, διὰ νὰ καταστῆσῃ πλέον ἀποτελεσματικὴν τὴν δοθεῖσαν τῆς πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. 'Η συμφόρησις τῆς κινησίας εἰς τὸ Χάρτιον τὸ δόρις, προεκάλεσε καθιστέρησην τῶν φορτωτῶν διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας. Τοῦτο, ἴσως, νὰ ὑποχρεώσῃ τὴν κυβέρνησην εἰς τὴν ἐπιβολὴν σειρᾶς προτιμήσεως καὶ εἰς μίαν δικαιοτέρων κατανομὴν τοῦ ἔξαγομένου γαιάνθρακος, ἀναλόγως τῶν ἔκαστα χάνγκων.

● Τηλεγράφημα ἔξι 'Αγκύρας πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον, ὑπὸ ἡμερησίων 20ῆς Σεπτεμβρίου, ἀναφέρει ἐπὶ λέξει: «Τέσσαρα ἐπιβατηγά πλοῖα τῶν 15.000 τ. ἔκαστον θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὸ προσεχές μέλλον διὰ λογαριασμὸν τῶν τουρκικῶν γραμμῶν, μὲ κόστος 12 ἑκατ. λιρῶν Τουρκίας. Τὰ σκάφα αὐτὰ καὶ τιναὶ ἄλλα μικρότερα θὰ πληρωθοῦν ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλο».

● Εἰς 2 ἑκατ. δεκάτων ἑπτηκαὶς προβλέπεται νὰ φθάσῃ ἡ ἔξαγωγὴ ἀμερικανικοῦ δάνθακος εἰς τὴν Ιαπωνίαν. 'Επίσης, αἱ φορτώσεις σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων ἔξι 'Αμερικῆς διὰ τὴν Ιαπωνίαν προβλέπονται, κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας, σημαντικῶταται.

● 'Η Βραζιλίας θὰ ἔχῃ κατὰ τὸ 1952 ἔλλειμμα 600.000 τ. σίτου, ἢτοι τὸ ¼ περίπου τῆς ἑπτησίας καταναλώσεως της, ἢτις ἀνέρχεται εἰς 1.800.000 τόνουν.

● Νεώτερα ἐργάλεια ἀνορύξεως τοῦ γαιάνθρακος ἥρχισαν νὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὸ Ρούρ. 'Υπολογίζεται, πάντως, ὅτι ἡ φύσις τοῦ ἔδαφους δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μηχανοποίησην τῆς παραγωγῆς κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον τῶν 30 ἐώς 40%.

● Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Μπέλλα 'Οριζόντει τῆς Βραζιλίας, πλούσια ύπολογίζονται τὰ ἔκτινα κοιτάσματα σιδηρομεταλλευμάτων. 'Ο ἔξοπλισμὸς τῶν μεταλλείων μὲ τὰ κατάλληλα ἐργάλεια καὶ μεταφορικάς εὐκολίας, δυνατὸν νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνόρυξιν εἰς ἀριθμὸν πρωτοφανῶν ὑψηλούς. 'Η ἔξαγομένη στήμερον ποσότης 1.000.000 τ. ἑπτησίων χαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανοὺς μεταλλειολόγους, ὡς σταγάνων, ἔναντι τῶν δυνατοτήτων παραγωγῆς, ἐφόσον — θεβαίως — θῆβελεν ἐφαρμοσθῆ τὸ ἡδη καταρτικῶν πρόγραμμα.

● 'Ελλειψις λιπασμάτων παραπτεῖται καὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν, τὴν ὅποιαν καὶ θὰ αἰσθανθῆ ἡ παραγωγὴ τοῦ ἐπομένου ἔτους. 'Ο ὑπουργὸς τῆς Γεωργίας συνέστησε τὴν ἀνέγερσιν νέων ἔγκαταστάσεων πρὸς ἀναπλήρωσιν τοῦ κενοῦ, διηπέρα τοῦ περιορίζεται εἰς 500.000 τόνουν. Οἱ βαμβακοπαραγωγοί, ἔξι ἀλλοῦ, τιναὶ μεταπτεῖται.

● Τὰ τέσσαρα «Λεες» γνωστά «λάΐνερς» τῆς «Ἀμερικαν. Εξπορτ», πρό-

κεῖται ἀπὸ τῆς 26ης Οκτωβρίου, νὰ ἀλλάξουν τὰ δρομολόγια τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον. Θῶν προσεγγίζουν εἰς τὴν Βαρκελῶνην, κατὰ τὴν κάθεδρόν των Ἑν. Υόρκης, προστίθενται δὲ ἐπίσης οἱ λιμένες τῆς Λεξανδρέττας εἰς τὴν Τουρκίαν, ἀντὶ τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ τῆς Λατάκιας εἰς τὴν Συρίαν. 'Αναχώρησις ἐκάστην Παρασκευὴν ἐκ τῆς Ν. Υόρκης, Διάρκεια κυκλικοῦ ταξιδίου 46 ἡμέραι.

● Η μακρά περίοδος ξηρασίας, ἡ ὅποια ἐπεκράτησεν εἰς Κούινσλαντ, τῆς Αὐστραλίας καὶ ἡτὶς προεκάλεσε τεραστίας ζημίας εἰς τὴν παραγωγὴν, ἐτερματίσθη κατὰ τὴν προτελευταίν έδημομάδα τοῦ Σεπτεμβρίου, ὅποτε ὁ καιρὸς μετετράπη εἰς βροχέρον. Οἱ παραγωγοὶ ἐδέχθησαν μὲ ανακούφισην τὴν καιρικὴν ταύτην την μεταδολήν, διότι ὑπάρχουν ἐπίπεδες νὰ περιστωθῇ ἡ ἐσδοδεία τῶν σιτηρῶν.

● 'Η Αγγλία πρόκειται νὰ εἰσαγάγῃ, ὡς φίνεται, γαιάνθρακας ἀπὸ τὴν Ινδίας. 'Η τοιάύτη προτίμησις ἐκρίθη σκόπιμος, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ διαρροὴ συναλλάγματος. Διεπιστρέψθη συμφώνη, διτὶ ἡ ἀγορὰ τῶν Ινδῶν δύναται μὲ εὐχέρειαν νὰ προμηθεύσῃ εἰς τὴν Αγγλίαν μερικάς ἐκατοντάδας χιλιάδων τόνουν. 'Η γαιανθρακοπαραγωγὴ τῶν Ινδῶν ἔφθασε τὸ 1950 εἰς 32 ἑκατομμύρια τόνουν, κατὰ δὲ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται μεγαλυτέρα. 'Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς θὰ είναι 2.100.0 λίραι κατὰ τόνουν, φόμπτ Καλκούταν. 'Ο ναῦλος τῶν 110 σελ. ἐπληρώθη διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκ Καλκούτας εἰς τὴν Αγγλίαν.

● Ως ἀπότελεσμα τῆς προσφάτως ὑπογραφείσης ιαπωνικῆς συνθήκης εἰρήνης, ἀνεκοινώθη ἡδη, διτὶ 35 χώραι καὶ περιφέρειαι ἥραν κάθε περιορισμὸν καὶ ἐφαρμόζουν τὴν ρήτραν τοῦ «μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους εἰς τὰς ὑπὸ ιαπωνικὴν σημαίαν σκάφη τὰ καταπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας τῶν». Επεριαὶ 35 χώραι καὶ περιφέρειαι παρέσχον τὴν ἀδειαν τῆς ἐλευθέρας ἐπικοινωνίας τῶν ιαπωνικῶν πλοίων, υπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δύμως, ὅτι εἰδικὴ ἀδεια θὰ παρέχεται εἰς αὐτὰ διὰ τὴν παραλαβὴν φορτίου. Τὸ μέτρον τοῦ θὰ ισχύσῃ μέχρις ὅτου εἰνὲν λόγῳ χώρας προελθουν εἰς διαπραγματεύσεις διὸ τὴν σύναψιν ἐμπορικῶν συμφωνῶν μὲ τὴν Ιαπωνίαν. 'Αναφέρεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διτὶ ἡ σημερινὴ δυναμική τοῦ ιαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καλύπτει μόνον τὰ 25% τοῦ συνόλου τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς χώρας.

● Δύο ἄγγιλικά τάνκερς ἀπέπλευσαν τὴν 13ην π. μηνὸς ἀπὸ τὴν Φιλαδέλφειαν μὲ φορτίον πετρελαιοειδῶν διὰ τὴν Νορβηγίαν τὸ ἔν καὶ τὰς Ινδίας τὸ ἔτερον. Εἰνὲ η πρώτη φορά, ὡς ἀπότελεσμα τῆς Περσικῆς κρίσεως, ποὺ αἱ Ινδίαι προμηθεύονται ύγρα καύσιμα ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

● Αἱ ἔξαγωγαι σιδήρου καὶ χάλυβος ἀπὸ τὴν Γαλλίαν πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας αὐξάνονται ἀπὸ μηνὸς εἰς μῆνα, ἀνῆλθον δὲ, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν, κατὰ τὸ α'. ἔξαμπλων τοῦ 1951 εἰς 39 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἔναντι 23 ἑκατ. δολαρίων δι' δόλκηπρον τὸ 1950. Αἱ ἔξαγωγαι τοῦ οίνουπενεύματος ἀνὴλθον εἰς 16 ἑκατομμύρια δολαρίων. Πρόκειται περὶ ἐκτέλεσμας ἔνδον εἰδίκου συμβολαιού συναφθέντος τὸ παρελθόντες ἔτος μεταξὺ τῶν δύο χώρων καὶ οὐσίων ἡ ἐκτέλεσης θὰ συνεχισθῇ καθὸ δολῶν τὸ 1952.

● Εἰς τὸ ἀμερικανικὸν τύπον ἀναγράφονται πληροφορίαι, καθ' ἃς «Ἐλληνες ἐπιχειρηματίαι τῆς Αιγύπτου ύπεβαλον πρὸς τὴν κυβέρνησην τοῦ Καΐρου αἰτήσιν διὰ τὴν παροχὴν ἀδείας πρὸς ἀνέλκυστιν τῶν ναυαγίων τοῦ Ναπολεοντείου στόλου δοτίος κατεβαθμίσθη ἀπὸ τὸν Νέλσωνα τὴν Ιην Αύγουστον 1798 εἰς τὸν κόλπον τοῦ Αμπουκίρ, 15 μίλια B. Α. τῆς Αλεξανδρείας. 'Εκ τῆς ἀνέλκυσεως ἐπίλιται νὰ ἀποκαλυψθοῦν πολύτιμα ἀντικείμενα ιστορικῆς ἀξίας ἀπὸ τὴν βυθισμένην γαλλικὴν ναυαρχίδα 'L' Orient». 'Η Διοίκησις τῶν Λιμένων καὶ Φάρων τῆς Αιγύπτου ἀνεκοινώνων σχετικῶς, ὅτι οἱ ναυαγοσθῶται θὰ υποχρεοῦνται νὰ παραδώσουν εἰς τὰς Αιγυπτιακὰς ἀρχὰς τὰ πολύτιμα μετάλλα καὶ δῆλα τὰ ἔξ αργύρου, χρυσοῦ καὶ χαλκοῦ ἀντικείμενα, καθὼς καὶ τὰ ἀρχαιολογικῆς ἀξίας τοιάντα. Τὰ ἔξ αυτῶν διπλά, θῶν παραχωρούμενον εἰς τὴν Γαλλίαν. Λέγεται, ὅτι ἐπὶ τὰς γαλλικῆς ναυαρχίδος ὑπῆρχον 600.000 λιρῶν, ἀλλ' εἰνὲ προβληματικόν, ἀν τὸ ποσόν τούτο θὰ εὑρηθῇ δεδομένου, διτὶ τὸ σκάφος ἀντικαθίσθη ἀπὸ τὰς ἀγγλικὰς ὀδίδας καὶ ἐδυθίσθη.

● 'Εαν ὁ ἐπανεξοπλισμός τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως συνεχισθῇ δάσει τοῦ Ἑγκριθέντος προγράμματος καὶ αἱ ἔξ 'Αμερικῆς πιστώσεις ἥθελον περικοπῆ, ή Εύρωπη, θὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ πάλι τὸ πρόδηλμα τοῦ δολλαρίου. Διέξοδος, οἱ εἰσαγωγοί περιορισμοὶ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου καὶ ἐν συνεχείᾳ—ἀν τὶς καταστασίς χειροτερεύσῃ—περιστορεῖται φῆμαι περὶ ἀναπροσαρμογῆς τῶν νομισμάτων. Πρό τινων μηνῶν συνεζητεῖτο ἡ ἀρσις τῶν περιορισμῶν διὰ τὴν στερλίναν καὶ ὑπεδεικνύετο ἡ ἀνατίμησης τῆς Εναντίον τοῦ δολλαρίου, ὡς προϋπόθεσις. Τώρα, συζητεῖται ἡ ὑποτίμησης τῆς ἀπὸ 2.80 εἰς 2.40. 'Η φήμη διεψεύσθη. Πάντως, εἰς τὴν

GENERAL SHIPPING AGENCY E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

Sultan Hussein Quay—24
P.O.B. 394

Agents for: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—Piraeus
and other Greek Navigation Cosys.

Established: 1894

SUEZ
P.O.B. 1

Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

Νέαν 'Υόρκην ή τιμή των μετατρεψίμων λιρών έκυμαίνετο γύρω των 2.50 δολαρίων.

● 'Η Πορτογαλία δύναται νά έσαγάγη τους τεχνίους μαγγανέζαν και βιρίλιον, η Δυτική Γερμανία μόλυβδον και αλουμίνιον, η Νορδηγία αλουμίνιον και η Γαλλική Βόρειος Αφρική μαγγανέζαν. Τα μέταλλα ταύτα θά προσφέρονται διά τας 'Ηνωμένας Πόλιτείας, δι' ό και πιστώσεις παρέχονται ηπού διά την πλέον εντατικήν ανόρμειν των.

● 'Η επάνοδος είς την ύπηρσίαν των πλοίων του κρατικού έφεδρικού στόλου παρημποδίζεται, ώς γνωστόν, από την Ελλειψιν πληρωμάτων, του μηχανοστασίου κατά πρώτον λόγον. 'Η άναγκη, έν τούτοις, διά περισσότερα σκάφη καθίσταται δλονέν δυτέρα και ή προστάθεια της E. C. A. πρός υποτίμησιν των ναυάλων ή, τολλάχιστον, την συγκράτησην αυτών εις τα σημερινά έπιπεδα, θά απετύχανε, χωρίς την προσθήκην και νέας χωρητικότητος είς την διάθεσιν της ναυαγοράς. Πρός διευκόλυνσιν, άκριδως, το επενδυτικό μονοπάτιο και άλλων πλοιών, το ζήτημα των πληρωμάτων άντεμποτίσθη κατά τον ριζικώτερον δυνατόν τρόπον, δηπως και κατά τό πόλεμον.

Ούτω, από της Σεπτεμβρίου δύναται η 'Ακτοφυλακή νά δέχεται πρός ναυτολόγους και άλλοδαπούς ναυτεργάτας μέχρι ποσοστού 50 % διά το προσωπικόν καταστρώματος, έπι τών μή έπιχοργουμένων αμερικανικών πλοιών, καθώς και διά το ειδικευμένον προσωπικόν του μηχανοστασίου, μέχρι ποσοστού 25 % διά το δονθητικόν προσωπικόν. Διά τά έπιχοργουμένα σκάφη θά παραμείνειν έν Ισχύν τό ποσοστόν 10% διά την πρόσληψιν άλλοδαπών ναυτεργατών εις το δονθητικόν των προσωπικόν. Τό άνωτέρω μέτρον θά έχη έφαρμογήν έπ' άριστον.

● 'Αντίδρασις κατά τον γνωστόν νομοσχεδίου περί φορολογικών διευκολύνσεων είς την Ναυτιλίαν, τον ψηφισθέντος άπό την Γερουσίαν, έξεδηλώθη άπό τον Γενικόν 'Ελεγκτήν των λογαριασμών του Δημοσίου. Δι' έπιστολής του πρός τὸν Πρόεδρον τῆς Αρμοδίας κοινοδομευτικής έπιτροπής της Βουλής συνιστά τὴν άπόρριψιν τού νομοσχεδίου, διότι έγκαιοθετά προνομιούχους τάξεις φορολογουμένων. Συνιστά την άπτε έμεμέσας έπιχοργήσιν και δχι τάς φορολογικάς άπαλλαγάς.

● 'Εις τό ίλιγγιδων ποσὸν τῶν 182 δισεκατομμύριων δολαρίων άνερχονται αἱ προβλεπόμεναι δαπάναι μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1952 διά τὸν έπανεξοπλισμόν. Εύνοητον τὸ συμπέρασμα τῆς καταπληκτικῆς οἰκονομῆς δραστηριότητος.

● Οι 'Αμερικανοί παραπηροταὶ θεωροῦν τὸν πόλεμον ήμέρα τῇ ήμέρᾳ άφισταμένον, έφ' οσον η 'Αμερική έξοπλίζεται. 'Η Ρωσία δὲν έχει τὴν δυνατότητα, διόποδήποτε, νά τὸν κερδίσῃ και δὲν θὰ διοδούμη εἰς μίαν ἐκ τῶν προτέρων χαμένην έπιχείρησιν. Δὲν θὰ σταματήσῃ, δέναια, τὴν προστάθειν διεισδύσεων εἰς τὸ 'κενόν, που θὰ έσθμειούτο εἰς σημεῖον τι νευραλγικὸν τοῦ κόσμου. Παράδειγμα τὸ 'Ιράν.

● 'Ο δείκτης τῶν τιμῶν χονδρικῆς πωλήσεως 900 ἐν δλωρ ειδῶν σταθερὸς άπό μηνῶν εἰς τὰ 176 τοῖς ἔκατον τοῦ μέσου δρου τοῦ 1926. Αἱ τάσεις πρὸς ίψωμὸν περιωρίσμενοι. 'Ιδιαιτέρως αἱ τιμῆς τοῦ βάμβακος, ἔναντι τοῦ ίψωμος τῶν 45.32 σέντς τὴν λίθραν, εἰνε κάτω τῶν 35. Τοῦ ἔριου ἀπὸ δολ. 4.35 τὴν λίθραν εἰς τὰ 1.85. Τὸ καυστούκον ἀπὸ 87.5 σέντς τὸ πάουντ, εἰς τὰ 52 σέντς. 'Ο σίτος ἀπὸ 2.61 δολ. τὸ μπούσελ, εἰς τὰ δολ. 2.30.

● 'Εναντί τῶν 87.700.000 τόνων χάλυβος τῆς ἀμερικανικῆς περυσινῆς παραγωγῆς, η Ρωσία παράγει 27.600.000 τόν. 'Επὶ πλέον διαθέτει 7.500.000 τόν. τῆς παραγωγῆς τῆς 'Ανατολικῆς Εύρωπης. 'Απὸ τοὺς 'Αμερικανοὺς εἰδίκους δὲν κρίνεται ανεπαρκής η παραγωγὴ αὐτῆς διά τὸν πλήρη έπανεξοπλισμὸν τῶν Σιβερίων. Βιομηχανική τούναντίον, έπιδοσίς και κατάλληλος μηχανικός έξοπλισμὸς χρειάζονται διά νά έπαρκετό η Ρωσία εἰς τὰς άξιωσεις τοῦ συγχρόνου πολέμου. 'Η εἰς χάλυβο παραγωγὴ τῆς Δυτικῆς Εύρωπης φθάνει τὰ 30 έκατομμύρια τόνων. Κατὰ τὰς έχει ως ἔξης : 'Αγγλία 16.600.000 τόν., Δυτ. Γερμανία 12.100.000 τ., Γαλλία 8.700.000 τόν., Βέλγιον και Λουξεμβούργον 6.200.000 τόν.

● Κρίσιν οἰκονομικὴν δέστατην διέρχεται η 'Αργεντινή. 'Η μειωμένη παραγωγὴ τῶν δημητριακῶν (σίτου, άραβοστίου και λινοσπόρου), ως ἀποτέλεσμα τοῦ έπιβληθέντος κρατικού μονοπολίου και τῆς άθρός φυγῆς τῶν ἐργατικῶν χειρῶν ἀπὸ τοὺς ἄγρους εἰς τὴν διοικητικὴν, τείνει νά άνατρέψῃ τὴν δῆλη οἰκονομικὴν τῆς χώρας συγκρότησιν.

— Εἰς δέκα μόνον ἔκατομμαρια τῶνναν ἀπῆλθε κατά τὴν περίοδον 1950—51 η συγκομιδὴ τῶν ἀνωτέρων δημητριακῶν, ἔναντι δέκα έξι έκατομμυρίων προπολεμικῶν και μεσῆς παραγωγῆς 14.3 έκατομμύριαν κατὰ τὴν πενταετίαν τοῦ πολέμου. Τοῦ κρέατος, ἐπίσης, περιορίσθησαν αἱ έξαγωγαὶ εἰς τὰ 10.500 τόν. μηνιαίας, ίνα καλυφθοῦν αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐπιτοπίου καταναλώσεως.

● Προκαλεῖ τὸν θαυμασμὸν, ώς ἀξιοσημείωτον πασάδειγμα, η προσπάθεια τῆς 'Ιταλίας διά τὴν τοποθέτησιν τῶν παντόπιων προϊόντων τῆς έθνικῆς της παραγωγῆς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πόλιτείας.

— Τὸ μεγάλα καταστήματα τοῦ Maey's τῆς N. Υόρκης, τὰ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου, συνεβλήθησαν μὲ τὴν ιταλικὴν κυβερνητικὴν και ἐκθέτουν τώρα, μετὰ 18μηνων προστάθεισαν εἰς τὰς εύρυτάτας αἰθουσαῖς τῶν υπερχίλια εἰδη τῆς πλέον έξαιρετικῆς ιταλικῆς τέχνης. Τὴν πρωτοβουλίαν τῶν Maey's, εἰς τὴν N. Υόρκην και ἄλλας μεγάλας ἀμερικανικὰς πόλεις, ἡ κολούθησαν και ἄλλα καταστήματα. 'Ηγάρασαν και ἐκθέτουν πλει-

στα δσα προϊόντα τῆς ιταλικῆς διοικητικῆς, πρὸς έξυπηρέτησιν τῆς πελατείας των.

— Ο Τουρισμός, δέναια, συγκατελέγετο εἰς τὴν προσπάθειαν. 'Η ἀριδαία ιταλικὴ οργάνωσις ἡτο παρούσα, διὰ νά ἐκθέτη, διὰ νά προπαγανδίζει και νά παρέχει πάσαν πληροφορίαν διά τὰ πρός την 'Ιταλίαν ταξίδια, ἐνῷ η 'Ελλάς....

● 'Η επάνοδος είς τὴν ύπηρσίαν τῶν πλοίων τοῦ κρατικοῦ έφεδρικού στόλου παρημποδίζεται, ώς γνωστόν, από τὴν Ελλειψιν πληρωμάτων, τοῦ μηχανοστασίου κατά πρώτον λόγον. 'Η άναγκη, έν τούτοις, διά περισσότερα σκάφη καθίσταται δλονέν δυτέρα και ή προστάθεια τῆς E. C. A. πρός υποτίμησιν τῶν ναυάλων ή, τολλάχιστον, τὴν συγκράτησην αυτῶν εἰς τὰ σημερινά έπιπεδα, θά απετύχανε, χωρίς τὴν προσθήκην και νέας χωρητικότητος είς τὴν διάθεσιν τῆς ναυαγοράς. Πρός διευκόλυνσιν, άκριδως, το επενδυτικό μονοπάτιο και ἄλλων πλοιών, τὸ ζήτημα τῶν πληρωμάτων άντεμποτίσθη κατά τὸν ριζικώτερον δυνατόν τρόπον, δηπως και κατά τό πόλεμον.

Ούτω, από της Σεπτεμβρίου δύναται η 'Ακτοφυλακή νά δέχεται πρός ναυτολόγους και άλλοδαπούς ναυτεργάτας μέχρι ποσοστού 50 % διά τὸ προσωπικόν καταστρώματος, έπι τῶν μή έπιχοργουμένων αμερικανικών πλοιών, καθώς και διά τὸ ειδικευμένον προσωπικόν του μηχανοστασίου, μέχρι ποσοστού 25 % διά τὸ δονθητικόν προσωπικόν. Διά τὰ έπιχοργουμένα σκάφη θά παραμείνειν έν Ισχύν τὸ ποσοστόν 10% διά τὴν πρόσληψιν άλλοδαπών ναυτεργατών εἰς τὸ δονθητικόν των προσωπικόν. Τό άνωτέρω μέτρον θά έχη έφαρμογήν έπ' άριστον.

● 'Αντίδρασις κατά τον γνωστόν νομοσχεδίου περί φορολογικών διευκολύνσεων είς την Ναυτιλίαν, τον ψηφισθέντος άπό την Γερουσίαν, έξεδηλώθη άπό τὸν Γενικόν 'Ελεγκτήν τῶν λογαριασμών του Δημοσίου. Δι' έπιστολής του πρός τὸν Πρόεδρον τῆς Αρμοδίας κοινοδομευτικῆς έπιτροπῆς της Βουλής συνιστά τὴν άπόρριψιν τού νομοσχεδίου, διότι έγκαιοθετά προνομιούχους τάξεις φορολογουμένων. Συνιστά τὴν άπτε έμεμέσας έπιχοργήσιν και δχι τάς φορολογικάς άπαλλαγάς.

● 'Εις τὸ ίλιγγιδων ποσὸν τῶν 182 δισεκατομμύριων δολαρίων άνερχονται αἱ προβλεπόμεναι δαπάναι μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1952 διά τὸν έπανεξοπλισμόν. Εύνοητον τὸ συμπέρασμα τῆς καταπληκτικῆς οἰκονομῆς δραστηριότητος.

● Συμφωνία είς τὴν 'Ολλανδίαν διά λογαριασμὸν τῆς γνωστῆς έταιρίας ιπερωκεάνιων ρυμουλκήσεων Σμίτ, ἵνα δηλεοκίνητον ναυαγοσωστήρων—ρυμουλκὸν, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 2.000 ίππων. Τὸ ἐν λόγῳ ίσχυρὸν ρυμουλκὸν εἰνε ἀσέλφου τελούντος ήδη έπηρεσίτη, ἐνῷ ἔνα τρίτον πρόκειται νά παραδοθῇ ἐκ τῶν ναυπηγείων μετὰ πάροδον ολίγων μηνῶν. 'Η ταχύτης έκάστο τούτων θὰ είνε η τὸν 14 μιλλίων και ή ἀκτίς ένεργειας τῶν 17.000 μιλλίων.

● Συμφωνία μεταξὺ 'Αγγλίας και Καναδᾶς ίπεγράφῃ πρὸ ημερῶν διά τὴν προμήθειαν σιτηρῶν και ἀλεύρων ἐκ τῆς νέας καναδικῆς συγκομιδῆς. 1951—52. 'Η Αγγλία θὰ ἀγοράσῃ 95 έκατομμύρια μπουσέλες σίτου και 350.000 τ., ἀλεύρων, οἵτινες ἀντίπροσωπεύουν 18 ἑκάτ., μπουσέλες σίτου. Συνεφωνήθη ἐπίσης, ὅπως συζητήθη τὴν 30ην Σεπτεμβρίου η ἀγορά ἐπὶ πλέον 9.3 έκατομμ., μπουσέλες σίτου. Κατόπιν τῆς συμφωνίας ταύτης, η μεταφορική κίνησις ἀπὸ τὸν Καναδᾶν προβλέπεται σταθερῶς ζωηρά.

**stop
rust
WITH NO-OX-ID**

Prevent costly damage through corrosion with NO-OX-ID Rust Preventives. Dearborn's consistencies protect ballast, and water tanks, brine tanks, rigging, chain lockers, cargo areas, shaft alleys, bilges, life boats. Easily applied, long service life.

Write for descriptive catalogs:

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

205 E. 42nd St., NEW YORK 17, N.Y.

Tel. Address:
NEGRISCO

Tel. No. 3877
Priv. 81186

NEGRIS & CO.,
(Established 1902)

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.
P. O. Box. 663.
COLOMBO

CEYLON



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Η ναυτιλιακή άνασυγκρότησις

Η Γαλλία εύρισκεται εἰς τὴν πρώτην γραμμή τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἀναφορικῶς μὲν τὴν ναυπήγησην μεγάλων ἐπιβατηγών πλοίων. Έν δὼλ 23 σκάφη, 8.000 τ. καὶ ἄνω ἔκαστον κατασκευάζονται ἥδη εἰς τὴν Γαλλίαν, δύο δὲ ἄλλα μικρότερα εἰς τὸ ἔξωτερικό διὰ λογαριασμὸν Γάλλων ἐφοπλιστῶν. Ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἐναυπηγήθησαν ἕπτα «λάινερ», χωρὶς νὰ ὑπολογισθοῦν καὶ τὰ διασωθέντα προπολεμικά, ὅπινα περισκευάσθησαν καὶ συνεχόνοισθαν. Ας σημειωθῇ, ὅτι ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος, δύστις τὴν 30ῆν Σεπτεμβρίου 1939 περιελαμβανεῖ 670 σκάφη, 2.733.633 τ. γκρός, ἥριθμει κατ' Ιούνιον τρέχοντος ἔτους 718 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 3.077.890 τ. γκρός. «Ἡ μεγαλύτερά εἰς τῶν γαλλικῶν ἑταίρων, ἡ *Φρέντ Λάιν*», παραλαμβάνει κατ' αὐτάς τρία ἐπιβατηγὰ σκάφη, ἡ *Μεσσαζέρι Μαριτίμ* ἐννέα καὶ ἡ ἑταίρια τῶν *Ηιωμένων Φορτωτῶν* (*Σαρέζ Ρεουνί*) ἑπτά, πέραν ἐτέρων τεσσάρων, ἀπινα παρέλαβεν ἥδη. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη—ἀνήκοντα εἰς τὴν *Φρέντ Λάιν*—εἰνε τὰ ἀδελφάρια *Φλαμίνσεα* καὶ *Αντίλλαι* 20.419 τ. ἔκαστον, ναυπηγούμενα ἀπὸ τριετίας καὶ καθυστερούντα εἰς τὴν παραδοσίν των, ἐλλείψει υλικῶν. Προβλέπεται νὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ προσέχεις ἔτος.

Κατασκευάζει, ἐπιστος ἡ *Φρέντ Λάιν* ἕνα δεύτερον πολυτελές μεσογειακὸν σκάφος διὰ τὴν γραμμὴν *Μασσαλίας*—Βορείου Ἀφρικῆς. Θά ὄντασθαι τούτῳ *Πόλις τῆς Ινδίδος* καὶ εἶνε ἀδελφὸν τοῦ πρὸ μηνὸν παραληφθέντος λάινερ *Πόλις τῆς Μασσαλίας*, 9378 τόνους καὶ ταχυπότητος 20.5 μιλλών. Διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς ναυπηγούνται παρὰ δὲλλης ἑταίριας δύο ὑπερεπανίας τῶν 16.000 τόνους, τὸ *Προβρήκια*, κατασκευασθέντας ἥδη ἐν *Άγγυλις* καὶ τὸ *Βρετανών*, ὅπερ καθειλύκουσθη τοῖ παρελθόντα *Ιούνιον* ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ *Σαΐν Ναζάρι*.

Ἐξ ἄλλου, ἡ *Μεσσαζέρι Μαριτίμ*, πλὴν τῆς *Μασσαλίατιδος*, κατασκευάζει τρία λάινερ τῶν 12.800 τ. ἔκαστον διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὴν *Ινδοκίναν*. Τὰ σκάφη ταῦτα εἰνε τὸ *Βιετνάμ*, τὸ *Λάός*, καὶ τὸ *Καρ πόδια*. Ἐπειρο τέσσαρα τῶν 13.700 τόνους, τὰ *Φερδινάνδος Λεσσέφε*, *Λά Μπουριτούνι*, *Ζάν Λαμπόρι* καὶ *Πλέρ Λοτίς*, ναυπηγούνται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ *Ινδικού ωκεανού* καὶ δύο τῶν 10.740 τ. ἔκαστον, τὰ *Ταΐτιένα* καὶ *Καλλεντούνι*, διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ *Ειρηνικοῦ*.

Τέλος, ἡ ἑταίρια *Σαρέζ Ρεουνί* συνεπήρωσε τὴν κατασκευὴν δύο λάινερ τῶν 8.000 τόνους, τῶν *Φουκών* καὶ *Μπράτζα*, διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Δυτικὴν Ἀφρικὴν καὶ ἐτέρων δύο, τῶν *Κλών Μπερνάρ* καὶ *Λαδούσιας*, τῶν 11.000 τόνους, ἀπὸ τὰ ὀκτώ ναυπηγούμενα παρ' αὐτῆς ἀδελφὰ πλοῖα, διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Καὶ εἰς τὰ ὑπόλοιπα ἔξι λάινερ πρόκειται νὰ δοθοῦν ὄντοματα γνωστῶν προσωπικοτήπων τῆς ἑπτοτάξης.

Οσον ἀφορᾷ τὰς ὑπολοίπους γαλλικὰς ἑταίριας, ἀναφέρεται, ὅτι ἡ *Φοαισινέ* παρέλαβε τὸ λάινερ *Φόδε*, 9.100 τόνους, διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς καὶ ἡ ἑταίρια *Πλακέ* τὸ λάινερ *Λιωταί*, χωρητικότητος 9.400 τόνων.

Τὸ σχῆμα τῆς καπνοδόχου

Η ἐπιδίωξις νὰ κρατηθοῦν τὰ δημιουργήσαντας ἕνδος ἐπιβατηγούν πλοίου καθεστρά ἀπὸ τὸν καπνὸν καὶ τὴν τέφραν, χρονολογεῖται ἀφ' ὅτου τὸ ἀτμόπλοιον ἀπεκράτησεν εἰς τὰς θαλάσσας. Πολλὰ συστήματα ἔχονται σημοποιήθησαν, ἀλλὰ τὰ ἀποτελέσματά των ποτὲ δὲν ὑπῆρχαν πλήρη. *Ικανοποιητικὴ ἀπάντησης* εἰς τὸ πρόβλημα φαίνεται νὰ ἐδόθη τελευταῖς ἀπὸ τοὺς Γάλλους τεχνικούς. Η κλασσικὴ κυλινδρικὴ καπνοδόχος εἶχε τὸ μειονέκτημα νὰ δημιουργῆ στροβίλους καπνοῦ πρὸς τὰ δημιουργήσαντας συχνὰ δὲ τὸ ἔργον ἀπαλλαγῆς τῶν καταστρωμάτων ἀπὸ τὸν καπνὸν ἥπο λίαν ἐπίπονον.

Τὰ ναυπηγεία *Φόρκ* ἐ Σαντιέ ντε λά Μεντιτερράνε ἐζήτησαν ἀπὸ τὸ γαλλικὸν *Ινστιτούτον τῆς μηχανικῆς τῶν Υγρῶν* νὰ διεσάγαγε την πειράματα, προκειμένου νὰ δημιουργήσῃ μίαν καπνοδόχον δυναμένην νὰ περιορίσῃ τὴν ἐτού τὸν καπνοῦ ἀνωματίαν, χωρὶς, δῆμος, καὶ νὰ ἀλλοιονή τὴν συνήθη τοῦ πλοίου ἐμφάνισιν. Ο προϊστάμενος τοῦ *Ινστιτούτου κ. Βαλενσού* ἥθελησεν, ἐπὶ τὴν δέσμην τῆς πειράς εἰς τῶν σερδούσαντας τῶν καπνοδόχων τὸ ἔργον, διόπειτεὶς ἡ πτέρυξ τοῦ ἀεροπλάνου, τῆς ἀποπομπῆς, δηλαδή, τοῦ καπνοῦ τῶν μη-

χωρῶν διὰ τοῦ ἀκραίου σημείου τῆς πρὸς τὸ κενόν. Ἀποτελέσμα τῶν ἐρευνῶν ὑπῆρχεν ἡ δημιουργία μιᾶς καπνοδόχου, ἡ δῆμος δὲν ἔχει μὲν διάφορον ἐμφάνισιν τῆς συνήθης, θεωρητική, δῆμος, ἐκ τῶν δημιουργηθέντων παρουσιάζει μίαν σαφῆ δημοιότητα πρὸς πτέρυγα αέρο πλάνου, διωγκωμένην πρὸς τὸ ἐμπροσθέν μέρος καὶ ἐλαφρῶς ἐκπεπτυσμένην πρὸς τὸ δημιουργηθέντων παρουσιά.

Η καπνοδόχος δὲν εἶνε ὑψηλοτέρα τῆς συνήθης καὶ τὸ πλάτος τῆς εἶνε ἀρκετόν, διὰ νὰ περιλάβῃ δῆλα τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐν λόγῳ ἐκτόσευτον ὄργανον. Ἡδη, ὁ τύπος οὗτος τῆς καπνοδόχου ἔχει ἐγκατασταθῆ ἐπὶ ἀρκετῶν νεοτεύκτων γαλλικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐπὶ τοῦ μολις τεθέντος ἐν ὑπηρεσίᾳ διλανδικού ὑπερωκεανού *Πίνταμ*, τῆς *Χόλλαντ*—*Ἀμερικανὸν Λάιν*.

‘Η. Πολιτεῖαι’

Τὰ ζητήματα τῶν πληρωμάτων

Η *“Ενωσίς”* τῶν *Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν*, ἥτις—ὡς γνωστόν—ἀντιτίθεται εἰς τὴν ἐπελθούσαν συμφωνίαν αὐξήσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἀμερικανικῶν πληρωμάτων, ὑποδεικνύει εἰς σχετικὴν ἀνακοίνωσίν της, δημοσιεύσεισαν πρὸ τινῶν ἡμερῶν, ὅτι, ἀκριβῶς, η ἐλεύθερης ἐπαρκούς ἀριθμοῦ ναυτιλούμενών προκαλεῖ τὴν ὑψηλήν τῆς μισθωσίσιας των. Πολλοί, νεαρά, ίδιως, ἡλικίας—τονίζει ἡ ἀνακοίνωσίς—ἐμφανίζουμενοι ὡς ναυτικοί, σπανιωτάτα παραμένουν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου περισσότερον τοῦ ἐνός, ἡ δύο ταξιδίων. Εἰσοικονούμονοι 800 ἔως 1.000 δολαρίων εἰς αὐτά τὰ δύο ταξιδία καὶ κατόπιν ἀπόλυτον, διὰ νὰ τὰ δαπανήσουν εἰς τὴν ἐπράν προ τοῦ ἀναλάδουν ἐργασίαν διὰ νέον ταξιδίου.

Η κατὰ 20 ἔως 30% αὐξήσης τῶν ἀποδοχῶν των προώρισται—κατὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς—νὰ προκαλέσῃ μείζουνα ἀποχήν ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διότι οἱ ναυτικοί, ἀπολαμβάνοντες περισσότερον τοῦ πληρωμάτων διαθέτουν μακρότερον χρόνον παραμονῆς των εἰς τὴν ἡμέραν, διὰ νὰ δαπανῶν σᾶς χρήματα θα ἀποκερδαίουν ἀπὸ ἓν ταξιδίον. Ας σημειωθῇ σχετικῶς, οἱ κατ’ αὐτήν την πρὸς τοὺς τοῦς ἐφοπλιστάς, ἡ *Κρατικὴ Διοίκησίς τῆς Ναυτιλίας* προστεύει, ὅτι η αὐξήσης τῶν ἀποδοχῶν θα ἐλκύσῃ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τοὺς ἐν τῷ ἐπράν ἀπασχολουμένους.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ κρίσις εἰς τὴν ἐπάρκειαν τῶν πληρωμάτων τοῦ ἀμερικανικού πλοίου καθίστασθαι δημιουργεῖ δύντερα. Ο προέδρος τῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως C.I.O. κ. Κάρρων προέτεινεν ἔνος σύστημα προτιμήσεως εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς στρατιωτικῆς θοιβείας, ἡ ἀλλών φορτίων, ἀνάγκαιων διὰ τὸν ἐπανεζόπλισμόν. Ο Κάρρων ὑποστηρίζει, ὅτι ἡ αὐτούσια διαθεσίμων ναυτικῶν ὄφειλεται, κυρίως, εἰς τὴν μεγάλην ἔργων πληρωμάτων ἀπὸ τὰ πολυτελῆ λάινερς καὶ ἀπὸ τὰ πλοία τὰ μῆτρας αὐτούσιαν εἰς τὰς χώρας τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφώνου, καθιστέησαν, κυρίως, εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόπτου καὶ τοῦ Νόρφολκ πρὸς συμπλήρωσιν τῶν πληρωμάτων των. Οι ναυτιλλόμενοι ὀρύζουνται νὰ μεταδούνεις αέροπορικῶν εἰς ἔνα ἄλλον λιμένα, ἔφοδον γνωρίζουν, ὅτι, παραμένοντες εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, θὰ ἀναλάδουν, ἀσφαλῶς, ὑπηρεσίαν ἐπί τόπου.

Σημειωθέται, ὅτι ἡ ὑπερεσία τῆς *Ἀκτοφυλακῆς*, πρὸ τῆς δυσκόλου ταύτης καταστάσεως, ἐπέτρεψε τὴν μέχρι και 50% δι' ἔκαστον πληρωμάτων τοῦλογούσησιν τῶν ναυτικῶν ἐπὶ σκαφῶν μῆτρας στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ τὸν πληρωμάτων Δημόσιον. Οι ξενοῦνται νὰ μεταδούνεις αέροπορικῶν εἰς ἔνα ἄλλον λιμένα, διότι τοὺς γνωρίζουν, ὅτι ταραχήσανται τὰ σχετικά πιστοποιητικά των ἀπὸ τὴν Ακτοφυλακήν.

Ιδιαίτερως δύντατή εἶνε ἡ ἐλεύθερης ραδιοτηλεγραφήτων, ἥτις καὶ προεκάλεσε τελευταῖς εἰδικάς συσκεψεις εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα. Ἐντὸς του 1951 προστέθησαν εἰς τὸν ἐνεργεία τοῦλον πεντακόσια περίποτο σκάφη, τὰ δὲ κενὰ τῶν πλοίων, νὰ παραχωρήθουν δὲ νέα διπλώματα εἰς ὅσους εἰνεμένων παριστημένων προστημένων τοῦ πληρωμάτων δι' ἔργασίαν εἰς τὸ E. N., ίνα ἀναλάδουν ἔργα σινέτης ἐπὶ τῶν πλοίων, νὰ παραχωρήθουν δὲ νέα διπλώματα εἰς ὅσους εἰνεμένων παριστημένων προστημένων τοῦ πληρωμάτων δι' ἔργασίαν εἰς τὸ E. N. Ζητεῖται, τέλος, ἡ διὰ παντὸς τρόπου ἐπάνδομος εἰς τὴν θάλασσαν ὀλίγων εἰκανών, οἱ δῆμοι ταῦτα τὸν τελευταῖς πόλεμον ἀποσχολήθησαν ἐπὶ τὸν πλοίον καὶ ἔκτοτε προτάσεις τοῦλον τοῦ πληρωμάτων διπλώματος εἰς χερσαία ἐπαγγέλματα. Αἱ σημειωταὶ ἀνάγκαιες ἐμψυχον ύλικον τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ὑπολογίζονται εἰς 90 χιλ. κατωτέρων πληρωμάτων καὶ 30 χιλ. διπλωματών.

Μετὰ τὰς ἐπιτυχεῖς διαπραγματεύσεις τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, τῶν πλοιάρων καὶ τῶν μηχανικῶν, ἡ *“Ενωσίς”* τῶν ἀμερικανῶν πλοιάρων καὶ ναυτιλών ἀνωματικῶν, τῆς δῆμος ἡ συλλογικὴ αὐμάδησις ἐλήγει τὸν 30ῆν Σεπτεμβρίου, ὑπέβαλε προτάσεις διὰ τὴν ἀναβοσίαν της. Ή ἐν λόγῳ *“Ενωσίς”* ἐζήτησεν αὐξήσιν τῆς δασκής μισθωσίσιας καὶ τῶν ὑπερωριών κατὰ 25%, χορήγησον 30 ἡμέρων ἀδείας ἐπιστολῶν μετὰ πλοίων καὶ καθημέρων τῶν 40 ωρῶν ἔργασίας ἐδόμαδισιών. Οι ἀρχοτελείστης ἀπέρριψαν τὰς ἀρχὴν τὰς ἀνωτέρω προτάσεις, συνεχίζοντες, δῆμος, τὰς διαπραγματεύσεις, προσέφερον τόσην αὐξήσιν μισθωσίσιας, δῆμον, θὰ ἀπεδέχετο τὸ *“Γραφεῖον Σταθεροποιήσεων”* τῶν ἡμερομισθίων δι' ὅλη τὰ μέτον τοῦ πληρωμάτων. Εδήλωσαν, ἐπίσης, ὅτι δέχονται τὰς 44 ὥρας ἐδόμαδισιών ἔργασίας ἀπὸ 1ης Απριλίου 1952, καθὼς καὶ τὴν παροχὴν ἀδείας τριῶν ἐδόμαδων ἐπησίων, δι' ὅσους ἀξιωματικούς εἰργάζοντο συνεχῶς εἰς μίαν ἐταιρίαν.

‘Ο ἐν ἐνεργείᾳ στόλος

Η ὑπάρχουσα ἐν ἐνεργείᾳ ἀμερικανικὴ χωρητικότης πληστάξει τὸ ρεκόρ του 1947. Εἶνε τοῦτο ἀπότελεσμα τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐκαποντάδων τινῶν σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ σφεδρικοῦ στόλου. Ο 16ιτικός ἐμπορικός στόλος τῶν *Ηιωμένων Πολιτειῶν* ἀπαρτίζεται ἥδη ἀπὸ 844 φορτηγά καὶ μικτά σκάφα 8.659.000 τόν. Λ. καὶ 460 δεκαμενόπλοια 6.834.000 τόν. Λ. κ. Εκ τῶν κρατικῶν ἀφ' ἑτέρου πλοίων, 217

NETHERLANDS DOCK AND SHIPBUILDING CO[®]

EAST YARD
New Building Division

WEST YARD
Repair Division

AMSTERDAM HOLLAND

Works and Offices: Cornelis Douwesweg, 1.

Telephones 60381-60385. Teleg. **SHIPDOCK** AMSTERDAM

AGENTS for U.K.
KELLER, BRYANT & Co. 9, FENCHURCH Bldgs. LONDON E.C.

Telephone Royal 8833. Teleg. **RELLEK** LONDON.

σκάφη τελούν ύπό ναύλωσιν «μπέαρ-μπότ» και 281 πρακτορεύονται από ίδιωτας έφοπλιστάς διά λογαριασμού του Κράτους. Είς το τέλος Αύγουστού του 1.248 ήσαν «Λιμπερτούς» και 79 «Βίκτορος». Σημειώνεται άκομη, ότι δύο πλοία, κατά μέσον όρου, έξερχονται ήμερησίων από τα άγκυροδόλια άργιας.

Τά δηζελοκίνητα και τά άτμοκίνητα τάνκερς

Τά δύο δηζελοκίνητα γαλλικά «σουπερ-τάνκερς» είναι 31.500 τόνων ι.ω. ε" αστον, τα κατασκευάσμενα είς τα ναυπηγεία Πενσό του Σαΐν Ναζάρ, όνωμασθέντα «Μπερενίς» και «Μπεζλαμπέ». Θεωρούνται, ώς τά οικονομικότερα, έν σχέσει με την κατανάλωσιν καυσίμου, έν συγκρίσει πρός τά δεξαμενόπλοια τής αυτής χωρητικότητος τα πρωθυμένα με άτμοστροβίλους. Τό γεγονός, ότι σκάφη τοιαύτης χωρητικότητος έφοδιάζονται με μηχανάς Ντηζέλ, αίτινες θά καταναλίσκουν πετρέλαιον λεβίτων, άποτελει, όπωσδήποτε, μίαν καινοτομίαν. Ή δύναμις τών μηχανών των θα είναι 13.500 ίππων και η προδιεπομένη ταχύτητα των, έν έμφορτον κατατάσει, 15½ μιλίων. Η ταχύτητα των είναι κατά δύο μίλια μικρότερά, έναντι τών δύο μιλίου μεγέθους δεξαμενοπλοίων τών ναυπηγουμένων εν Αμερική, με μηχανάς άτμοστροβίλους.

Τά δύο γαλλικά είναι διπλέλικα, με δύο μηχανάς «B. and W.». Δύο βοηθητικοί λέβητες καταναλίσκουν τά καυσάρεια από τάς μηχανάς ή πετρέλαιον, άναλόγως της περιστάσεως. Υπολογίζεται, ότι έν πλώ ή άπωλεια θερμότητος από τάς κυρίας μηχανάς θά δύναται νά παραγάγῃ άπιδον 12.300 λιβρών την ώρα, όταν δε άπται την ή πλήρης άποδοσης τών λεβίτων και διά την θέρμανσιν του φορτού, θά δύναται νά χρησιμοποιούνται, ώς καυτίμα, τόσον ή άνωτέρα άπωλειας, δυν και τό πετρέλαιον. Αι μηχανάι, έν πλήρει άποδοση, θά καταναλίσκουν 35 τ. περιπου πετρέλαιον τών λεβίτων κατά 24ωρων. Έναντι 85½ τόνων ήμερησίας κατανάλωσεως διά τάς έλαφων μικρότερα, άλλα ταχύτερα στροβιλοκίνητα άμερικανικά τάνκερς, έναντι τών θά άναπτυσσουν δύναμιν 16.031 ίππων ζένονος.

Έν υπόλογισθή τό κόστος τον καυσίμου είς 20 δολλάρια κατά τόντον, θά χρειασθή διπάνη 1.710 δολλαρίων ήμερησίων διά τάς άμερικανικής κατασκευής δεξαμενόπλοια και 700 μόνον δολλαρίων διά τάς δηζελομηχανάς τών γαλλικών τάνκερς, έν μερόπτων καταστάσει. Η κατανάλωσις ύπο μετρίων άποδοσην της μηχανής προβλέπεται διά τάς δύο ύπο σύγκρισην περιπτώσεις είς 80 τ. και είς 31 τ. Έπομένως, έν αυτόρετα τά σκάφη κινούνται 325 ήμέρας έπεισίας, θά έχουν λογαριασμούς καυσίμων, έφοδους εύρισκονται έν ταξίδιον, 555.750 δολλαρίων τάς άμερικανικά και 227.500 δολλαρίων τάς γαλλικά. Τά άμερικανικά, δώμας, θά έκτελέσουν, ίσως, λόγω της μεγαλυτέρας ταχύτητός των, ένα έπι πλέον—έναντι τών γαλλικών—κυκλικόν ταξίδιον από τόν Περσικόν Κόλπου εις τάς Ήμερησίας Πολιτείας (Ιλιμένας Ατλαντικού). Έν δρυμώ ή κατανάλωσις καυσίμου κατά τήν φορτοεκφόρτωσιν θά είναι μεγαλύτερα διά τάς άμερικανικά, διότι τά δηζελόπλοιον θά χρησιμοποιή μόνον τους βοηθητικούς του λέβητες ή μίαν βοηθητικήν δηζελομηχανήν, ένω τό με άτμοστροβίλους. Μία άλλη γεννητρία τών 125 κιλοβάτ θά παρέχη ρεύμα διά τήν γυροσκοπικήν πυξίδα, τήν συσκευήν τού ραντάρ, τό δυθύμετρον και διά τά λοιπά δργανα ναυσιπλοΐας.

Δεδουμένου, έξ αλλου, διότι αι δηζελομηχανάι είνε άλιγόστροφοι, τύπου απ' εύθειάς κινήσεως, είνε δερφεράι και καταλαμβάνουν περισσότερον χώρων από τούς άτμοστροβίλους, ή περιωρισμένη, δώμας, κατανάλωσίς των είς καύσιμα και υψώρ προσθέτει μείζονας μεταφορικήν ικανότητα είς τά δύο γαλλικά σκάφη διά τά ταξίδια των από Περσικόν Κόλπου εις τήν Αμερικήν. Τά ταχύτητος 18 μιλίων στροβιλοκίνητα άμερικανικά δεξαμενόπλοια θά έχουν δεξαμενάς 4.000 τ. διά μπώνικερ πετρέλαιον, ένω τά 15½ μιλλών δηζελοκίνητα γαλλικά θά έχουν δεξαμενάς διά 2.000 τ. μόνον. Η διαφορά αυτή είνε άρκετά αισθητή κατά τήν μεταφορά τών φορτίων. Έν ό ναύλος είνε 30 δολλάρια κατά τόντον, τό γαλλικόν θά εισπράξη ποσόν κατά 60.000 δολλαρίων περισσότερον, κατά τά τό κυκλικόν ταξίδιον.

Τό ζήτημα, πάντως, τής μεγαλύτερας ταχύτητος δέν θά πρέπει νά παραδεθή. Ένε νέας συμαντικής πλεονέκτημα, Ή απόδοσης τών όχτων τού διαμερικανικού τάνκερ, έναντι τών έπτα τού γαλλικού, ήπερκαλύπτει τήν έξυπρέπτον τού έπι πλέον δαπανηθέντος κεφαλαίου διά τήν τοποθέτησην μηχανών μεγαλυτέρας ήποδυνάμεως. Ο κίνδυνος, έπισης, έν περιπτώσει πολέμου, από τάς έπιθεσίες τών υποθρυχίων ύπολογίζεται σοβαρώς είς τήν Αμερικήν από τούς έφοπλιστάς, άλλα και τούς άρμοδιους τού Ναυτικού Επιτελείου.

Οι «άνεπιθυμητοί» ναυτεργάται

Υπό τής άμερικανικής Ακτοφυλακής κατηρτίσθη Διάταγμα, δπερ πρόκειται νά δημιουριθή συντόμως είς τήν έπισημον «Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως», διά τού διότοις καθορίζονται αι προϋποθέσεις διά τήν μή ναυτοδύνησιν έπι τών έθνικών πλοίων τών «άνεπιθυμητών» Άμερικανών ναυτεργατών. Σημειωτέον, διό από την έπηρης μητρώον τών ύποπτων Άμερικανών ναυτεργατών, τών διότων θά άπαγορεύη τήν ναυτολόγησην, χωρίς και νά άνακοινοί τών λόγους τούς δικαιολογούντας τό μέτρον της. Ήδη, καθορίζονται, ώς έχης, οι λόγοι άσφαλειας, οι συντρέχοντες είς τήν άπαγορευσιν τής ναυτολόγησεως: Δέν γίνονται δεκτοί έπι άμερικανικών πλοίων ναυτικοί ύποπτεσίτες είς πράξιν προδοσία, κατασκοπείας ή δολοφοράς ή δομήθσαντες έτερα πρόσωπα είς τήν διάπραξην των. Οι χρησιμοποιηθέντες, έπισης, ή ύποκειμενοι είς τήν έπιδρασιν έναντι κυβερνήσεων, ύπο περιπτώσεις, αίτινες θέτουν έν κινδύνων τών συμφέροντα τών Ήμερησίων Πολιτειών, καθώς και δοσι απέκαλυψηθσαν, ήτη ένεργων ή έμμεσων ύπεπτηρίσαν τήν έκπτωσιν τής άμερικανικής κυβερνήσεως διά τής χρησιμοποιήσεως διάς. Δέν θά ναυτολογούνται, άκομη, οι έν πιγγανώσιν άνακοινώσαντες στρατιωτικάς πληροφορίας, άνευ σχετικής έξουσιοδοτήσεων, πρός τόν σκοπόν νά μεταδοθούν αυτά είς ένας κυβερνήσεις ή και δοσι άνακοινώσαντας τάντας είς πρόσωπα μή έξουσιοδοτημένα πρός τούτο. Θά άποκλείται, τέλος, πάς, δοσι είνε ή ήτο μέλος ή και συνε-

πάθει οίανδήποτε ξένην ή έντοπιαν δργάνωσιν προσώπων χαρακτηρισθέσιαν από τόν Γενικόν Εισαγγελέας ώς φασιστικήν, κομμουνιστικήν ή έπαναστατικήν, ώς και πάς, δοσι υπέπεσεν εις έκνομους και άντισυγματικά πράξεις ή ένεργειας.

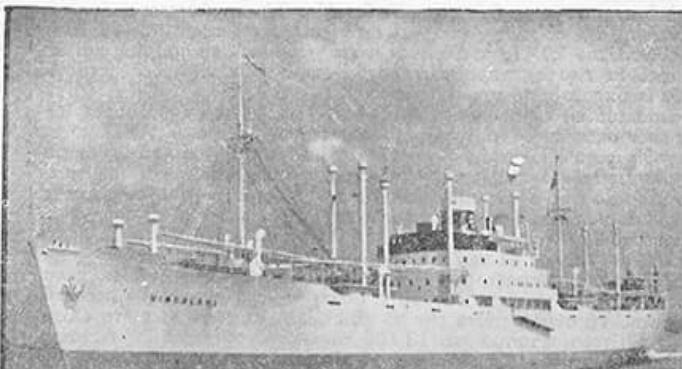
Έπι τή βάσει τών άνωτέρω, ή Ακτοφυλακή θά άρνηται τήν χορήγησιν τάυτοτήτων είς τους χαρακτηριζόμενους ώς ύπόπτους ναυτεργάτας και λιμενεργάτας. Διά τόν τελευταίου, μάλιστα, απότελουν προσθέτους άφορμάς απόκλεισμού τών άπο τάς έργασιας, ή μεθι, τά ναρκωτικά και ή παράνομος παρουσία τών είς τό έδαφος τών Ήμερησίων Πολιτειών. Έφεσις έπι τών διαπιστώσεων τής Ακτοφυλακής δέν έπιτρέπεται.

Τά νέα τυποποιημένα φορτηγά

Εις πεντήκοντα πρόκειται νά άνελθουν τά τύπου «Μάρινερ» φορτηγά, άπινα τελούν ύπό ναυπηγήσιν και ύπό παραγγελίαν. Τόσων σκαφών είχην αποφασισθή άρχικώς ή κατασκευή, άλλη ή δοθείσα πίστωσις τών 350 έκατομμυρίων δολαρίων, δέν έπηρκεσεν, ειμή διά τήν παραγγελίαν 35 μόνον, λόγω τής άναπτησής τών υλικών και τής ύψησεως τών ήμερησιούσιων κατά 15 %. Ήδη έξητηθή και συμπληρωματική πίστωσις 60 έκατομμυρίων δολαρίων.

Εις τό ίδιον, έπισης, νομοσχέδιον περιλαμβάνεται και διάταξις παρέχουσα πίστωσιν 10 έκατομμυρίων δολαρίων πρός δημιουργίαν άσφαλιστικού κεφαλαίου κινδύνων πολέμου διά τήν άσφαλισην τών σκαφών, δταν, έν περιπτώσει νέας συρράξεως, ήθελον άποσυρθή έκ τής άγορας οι ίδιωται άσφαλισταί.

Εις τό ίδιον, έπισης, νομοσχέδιον περιλαμβάνεται και διάταξις παρέχουσα πίστωσιν 10 έκατομμυρίων δολαρίων πρός δημιουργίαν άσφαλιστικού κεφαλαίου πολέμου διά τήν άσφαλισην τών σκαφών, δταν, έν περιπτώσει νέας συρράξεως, ήθελον άποσυρθή έκ τής άγορας οι ίδιωται άσφαλισταί.



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

Ιταλία

Αι ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων

Ένα νέον σύστημα παροχής έπιχορηγήσεων έπειτα τού γκρός τοννάς του κατασκευαζόμενον εν 'Ιταλία διά λογαριασμὸν 'Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν, πρόκειται συντόμως νὰ τεθῇ υπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ Κοινοβουλίου. Τὸ ἐν λόγῳ σύστημα ἀποβλέπει εἰς τὴν διευδολούσιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων μέχρι μᾶς συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τόννων d. w.

Ο στόλος τοῦ «Λόδ' ου' δ Τριεστίνο»

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ «Σάν Μάρκο» τῆς Τεργέστης καθειλκύσθη τὴν 18ην Σεπτεμβρίου τὸ νέον δηζελοκίνητον λάινερ τοῦ «Λόδ' ου' δ Τριεστίνο» «Βικτώρια». Προορίζεται νὰ ἔξυπρετησῃ, δόμου μὲ τὸ καθελκύμενον μετά τίνας μῆνας αδελφὸν σκάφος «Ἀσία», τὴν γραμμὴν Ἀδριατικῆς — Ἰνδίων. Διὰ τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν πρόκειται νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ τακτικὴ ἐπικοινωνία τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης μὲ τὸ Ἀσιατικὸν Κόντινεντ. Τὸ «Βικτώρια» ἀποτελεῖ τὴν πέμπτην κατὰ σειράν μονάδα, ηπίης καθειλκύσθη ἀπό τῆς ληξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Ἀδριατικῆς διὰ λογαριασμὸν τοῦ «Λόδ' ου' δ Τριεστίνο».

Τὸ νέον τούτο λάινερ ἔχει διαστάσεις μήκους 158 μέτρων καὶ πλάτους 20 μέτρων. Εἶναι χωρητικότητος 11.000 τόννων, θὰ ἀντιτύσσῃ ταχύτητα 20 μιλλίων καὶ θὰ διασθέτῃ διαμερίσματα διὰ 396 ἐπιβάτας, ἥτοι 165 α'. Θέσεως καὶ 231 τουριστικῆς. Πλήρωμα 200 ἀνδρῶν. Διὰ τὴν πρόσωσιν τῆς ἐφοδίαζεται μὲ δόνο μηχανᾶς Ντήζερ. «Ολοὶ οἱ κοινωνήστοι χῶροι του θὰ ἔχουν τεχνητὸν ἀερισμόν. Ἡ ναυπηγήσις του ἐπομαγματοποιήθη κατὰ τὰ 2/3 τῆς δαπάνης ἀπό τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ ἀπὸ τὴν ἐπιχορηγήσιν τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως, τὸ δὲ ὑπόλοιπον 1/3 ἔκαλυψεν ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια. Ὁλίγας ήμέρας πρὸ τῆς καθελκύσθεως τοῦ «Βικτώρια», παρεδόθη ἐκ τῶν ίδιων ναυπηγείων τὸ ὑπερκαράνιον «Ιούλιος Καΐσαρ», τῶν 25.000 τ. γκρός.

Σημειώνεται, ὁρίζονται, δῆλοι ἐντὸς τοῦ ξενοφόρου πρόκειται νὰ προστεθούν εἰς τὸν στόλον τοῦ «Λόδ' ου' δ Τριεστίνο» καὶ δύο ὄλλα δηζελοκίνητα «λάινερος», τὰ «Ἀφρική» καὶ «Εὐρώπη», 11.400 τ. έκαστον καὶ ταχύτητος 20 μιλλίων, ἀπίνατα ναυπηγούντα εἰδικῶς διὰ τὴν ἐκ Τεργέστης πρὸς τὴν Νότιον Αφρικήν τακτικὴν.

Ο στόλος τῆς «Ιταλία»

Μετὰ τὴν παραλαβὴν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μομφαλκόνε τοῦ νεοτεύκτου ύπερωκεανίου «Ιούλιος Καΐσαρ» τῶν 25.000 τ. γκρός, δόπερ χαρακτηρίζεται ώς τὸ ἀντιπροσωπευτικῶτερον ὑπόδειγμα τῆς μεταπολεμικῆς Ιταλικῆς ναυπηγικῆς τέχνης, ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια «Ιταλία» θὰ κατέχῃ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952 τὸν μεγαλύτερον καὶ τὸν πλέον συγχρονισμένον στόλον ύπερωκεανίων σκαφῶν εἰς τὸν κόσμον. Θὰ προπορεύεται, ἀπὸ ἀπόμενως ἀριθμού σκαφῶν, καὶ τῆς «Κιούναρ Λάιν». Τὸ «Ιούλιος Καΐσαρ» προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νότιοι Αμερικῆς καὶ θὰ ἀποπλέσῃ ἐκ Γενούης τὴν 28ην ὁκτώβρου διὰ τὸ πρώτον ταξίδιον του. Τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ ύπερωκεανίου «Ἄγυγουστος» τελεῖ ἡδη εἰς τὸ στάδιον τῆς συμπληρώσεως καὶ προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὴν προσεχῆ «Ἀνοίξιν», ἐνώ ἔνα τρίτον ύπερωκεανίου τῶν 25.000 τ. γκρός, τὸ «Ἀνδρέας Ντόριας», προορίζεταιν διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεία «Ἀνσάλτος», μὲ προσποτικὴν παραδόσεις ἐντὸς τοῦ θέρους τοῦ 1952. «Ἐν τῷ μεταξὺ τῆς «Ιταλία» ἐπέτυχε τὴν κυβερνητικὴν ἔγκρισιν διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τετάρτου λάινερ ἀδελφοῦ τοῦ «Ντόριας», προορίζομένου καὶ τούτου διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου—Νέας Υόρκης. Ἡ διαδρομὴ θὰ ἐκτελήται ἐντὸς ὀκτὼ ἡμερῶν. Μὲ τὰς ἀνωτέρας τεσσάρας νέας κατασκευῆς τῆς «Ιταλίας» διὰ διασθέτη ὀκτὼ ἐν δύο ύπερωκεανίαις, ἔκαστον τῶν δόποιν, θὰ ἔχῃ χωρητικότητα μείζονα τῶν 23.500 τ. γκρός. Τὰ ἔτερα τέσσαρα σκάφη τῆς εἰναι τὰ: «Σατούνιας, «Βουλκάνια», «Κόντε Μπιανκαμάνο» καὶ «Κόντε Γκράντε». Ἡ «Κιούναρ» διαθέτει πέντε ύπερωκεανίας, ἥτοι τὰ σούπερ—λάινερς «Βασιλιάσσας Ἐλισάβετ» καὶ «Βασιλίσσας Μαΐρη» καὶ τὰ μικρότερα τούτων «Καρόνια», «Μαυριτάνια» καὶ «Μπριτάνια».

Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν «τάνκερων»

Τὰ ναυπηγεία τῆς «Καντιέρας Ριούνιτις» τοῦ Παλέρμου, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῶν, δῆτας συγκεντρώσουν τὰς ἐπισκευαὶς τῶν ἔκειθεν διερχομένων διὰ τὴν Μέσην «Ανατολίας» μεγάλων δεξαμενοπλοίων, κατασκευάζουν μίαν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενήν, δυναμένην νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 30.000 τ. d. w. Χάριν τῆς ταχυτέρας ἀποπερατώσεως τῆς, ἥ ἐν λόγῳ δεξαμενῆ ναυπηγεῖται χωριστὸν εἰς 7 τεμάχια ἀπὸ τρία ναυπηγεῖα, ἥτοι δύο τεμάχια εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ἀγκώνος, δύο εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Παλέρμου καὶ τρία εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Λιγυκούριας. Τὰ ἐν λόγῳ τεμάχια θὰ ρυμουλκηθοῦν πρὸς συναρμολόγησιν εἰς τὸ Παλέρμο, μὲ προποτικήν, ὅπως ἡ νέα δεξαμενὴ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ ἐντὸς τοῦ 1952.

«Αναφέρεται χαρακτηριστικός, δῆτας ἡ υπάρχουσα εἰς τὸ Παλέρμου μόνιμος δεξαμενὴ ἀπησχολήθη τὸ παρελθόν ἔτος ἐπὶ 350 ἡμέρας, δεχθεῖσα πρὸς ἐπισκευὴν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.217.000 τόννων. Κα-

τὰ τὸ δεύτερον, ἐν τούτοις, ἔξαμηνον τοῦ 1951 ὁ συναγωνισμὸς τῆς Νεαπόλεως ἀπέσπασεν ικανὴν ἐργασίαν ἀπὸ τὸ Παλέρμον, διότι ἐξησφάλισε τὰς ἐπισκευαὶς τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀτίνα ἐξεφόρτωναν εἰς τὰ πλησίον τῆς Νεαπόλεως ἐγκατεστημένα διύλιστρά. Μὲ τὴν νέαν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενὴν καὶ μὲ τὴν ἐπίκαιρων θέσιν τοῦ τὸ Παλέρμο, ὅπερ εὐρίσκεται πλησιέστερον πρὸς τὴν δεξαμενοπλοίων, ἐπλίζει νὰ συγκρατήῃ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Ζωηρὰ ἡ μεταναστευτικὴ κίνησις

Τὸ «Διεθνὲς Γραφεῖον Ἐργασίας» ἔξεπόνησεν ἔνα σχέδιον, δυνάμενον νὰ διευκολύνῃ τὴν ἐντὸς μᾶς πενταετίας μετανάστευσιν 1.700.000 Εὐρωπαίων ἐργαστῶν εἰς χώρας, εἰς τὰς ὅποιας ὑπάρχει ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον πρόκειται νὰ συζητήθῃ κατὰ τὴν συνεργομένην μεταξὺ 2ας καὶ 16ης Οκτωβρίου εἰς Νεαπόλεις συνδιάσκεψιν ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως. Θὰ μετάσχουν ταῦτης τριάκοντα χώραι εἰκὸνας τῶν δυναμένων νὰ ἀποστείλουν ή νὰ δεχθῶν μετανάστας. Κατὰ τὸ πρώτον ἔτος, προβλέπεται νὰ μεταφερθοῦν 200.000 προσώπων, κατὰ τὸ δεύτερον 300.000 καὶ κατὰ τὰ τρία ὑπόλοιπα ἔτη ἀπό την πρώτη προσώπων 400.000 προσώπων.

Διὰ τὴν τοιαύτην πρωτοφανῆ εἰς δύκος μετανάστευσιν, θὰ χρειασθῇ ἡ διεθνής τεχνικὴ καὶ οἰκονομικὴ βοηθεία, ἵνα αἱ χώραι αἱ ἔχουσαι ἀνάγκην ἐργατῶν ἔξασφαλίσουν τούτους, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς γεωργικῆς καὶ διοικητικῆς παραγωγῆς τῶν ἐπὶ ώφελεια τῆς δῆλης ἀνθρωπότητος. Διὰ τὴν εὐόδωσιν τῆς προσπαθείας θὰ ἀπαιτηθῇ—κατὰ τὸ σχέδιον—ένα ἀρχικὸν κεφάλαιον 25.000.000 δολλάρiorum πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν πρώτων ἀναγκῶν. Ὁ πότε ἐν λόγῳ κεφαλαιούν πρὸς πληρωθοῦν καὶ οἱ νοῦλοι τῶν ἀπόρων μεταναστῶν. Τὸ δημιουργόμενον, ἔξι ἄλλου, ἀπό μίαν τόσους ζωρῶν κίνησιν πρόβλημα μεταφορῶν, προβλέπεται νὰ ἐπιλυθῇ ἐν συνεργασίᾳ με τὸν ἀπότιστά τοῦ πρόσωπον.

Ἐπ' εὐκαρπίᾳ εἰναι ἔνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, δῆτας ἡ Διεθνῆς Οργάνωσις διὰ τὸν Εὐρωπαίους πρόσφυγας ἐπέτυχεν ἐντὸς τῶν τελείων τεσσάρων ἔτην νὰ μεταφέρῃ καὶ ἐγκαταστήσῃ 926.267 πρόσωπων, ὑπόλογοίζεται δὲ νὰ μεταφέρῃ ἀκόμη καὶ ἐγκαταστήσῃ εἰς διαφόρους, πέραν τῶν ὕσκειν, χώρας ἑτέρας 100.000 προσώπων, πρὸν ἡ τερματίση τὸ ἔργον της.

Ἡ ναυπηγικὴ παραγωγὴ

Πληροφορίαι ἀπὸ τὸ Λονδίνον ἀναφέρουν, δῆτας, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπὸ κατασκευὴν πλοίων, τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν συνάψει συμβόλαια διὰ σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 6.000.000 τόνων καὶ πλέον, ἀξίας δέ 350 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Ὁ δύκος οὗτος ἔξασφαλίζει εἰς αὐτά, μὲ τὴν σημειωνὴν ἀπόδοσιν, ἐργασίαν διὸ πέντε ἔτη. Ἐντὸς τῶν τελευτῶν 12 μηνῶν (μέχρι 31ης Αύγουστου), αἱ παραγγελίαι ἀνήλθον εἰς σκάφη 4.000.000 τ. πέραν τῶν δόπιων καὶ τὸ Ναυαρχεῖον ἔχει ὑπὸ μετατασκευὴν ικανὸν ἀριθμὸν ἑλάφρων σκαφῶν. Τονίζεται, δῆτας εἰς τὸ μέλλον ἡ ναυπηγήσις μόνον ἀεροπλανοφόρων προβλέπεται ἀπὸ τὸ Αγγλικὸν Π. Ν. Τὰ 2/3 τῆς ἀνωτέρων ναυπηγικῆς ἐργασίας προρίζονται δῆτας «Ἀγγλίους» καὶ τὸ υπόλοιπον 1/3 διὰ ένοντος τοῦ πρόσωπον.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμὰς τῶν ναυπηγεῖσων, αὐταὶ—κατὰ τὸν «Ἀγγλικὸν ναυπηγούς—εἰναι χαμηλαὶ, καθημετέρων, δύμως, αἱ παραδόσεις καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀρκεῖται παραγγελίαι διέρρευσαν πρὸς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ιαπωνίας. Τὸ πρόβλημα τοῦ χάλυβος προβάλλεται ἀτελητικόν, ἐνώ καὶ τὰ ἡμερομίσθια δέν προβλέπεται νὰ παραμείνουν εἰς τὰ σημειώνα αὐτῶν ἐπίπεδα. Πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ισταὶ, νὰ δοθοῦν νέας αὐδήσεις. Συνεπῶς, ἡ συναγωνιστικὴ ικανότητα τῆς ἀγγλικῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς εἶναι ἀναθετεῖται τὸν θέρος τοῦ 1952. Τὸν θέρος τοῦ 1953, δέν προβλέπεται εἰς τὰ σημειώνα αὐδήσεις, μὲ βάσιν τῆς ἀγγλικής λίραν. Ἡ μηνιαία, ἔξι ἄλλου, πορεία τῆς διακυμάνσεως τοῦ έμφανται εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα:

Μήνες	1948	1949	1950	1951
Ιανουάριος	111.3	87.1	72.8	151.9
Φεδρουάριος	104.6	100.5	75.5	164.7
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8	180.6
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4	176.8
Μάϊος	104.6	99.7	71.4	203.8
Ιούνιος	99.8	86.7	74.3	179.0
Ιούλιος	99.4	73.3	78.8	179.6
Άγυουστος	100.7	70.6	86.6	149.3
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	89.0	—
Οκτώβριος	98.8	69.8	95.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.5	97.6	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	115.7	—
Ἐτήσιος	100	82.3	84.0	—

Τουρκία

Αγορὰ δόλλαρδικοῦ φορτηγοῦ

Τούρκοι ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τὸ δόλλαρδικὸν φορτηγὸν «Eemlands», 4.188 τ. (τοῦ 1910), τὸ παραδόσιον δὲ ποσὸν ἡμερών εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τὸ μετωνόμασαν «Vap». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐναυλώθη ἦδη ἔκειθεν πρὸς 66) — διὰ τὴν μεταφορᾶν εἰς Ἑλλάδα 7.000 τόνων λιπασμάτων.

OFFICE:
7 East Street Valletta

Teleg. «SILNAVE» MALTA
Phone: 921

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERERS AND BROKERS,
BUNKER COAL AND FUEL OIL SUPPLIERS
GENERAL MERCHANTS

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ
ΜΕΣΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Αναγνώρισης

Εἰς τὸν κ. Σταύρον Γ. Λιβανίου ἀπενεμήθη ὁ Χρυσοῦς Σταυρὸς τοῦ Γεωργίου Α'. διὰ τὰς ὑπὲρ τῆς προαγωγῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ προσπαθείας του.

Αἱ ναυπηγήσεις

Ως ἀναγγέλλουν αἱ ἑφημερίδες τοῦ Ἀμβούργου, ἔνα δεύτερον σοῦ περ-τάκερ τῶν 40.000 τόνων d.w. παρηγέλθη εἰς τὰ ἑκεῖ ναυπηγεία ἀπὸ τὴν «Σέντραλ Ἀμερικανὸν Στήματικόν Κούμπαν», τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάζη. Θὰ ἔχῃ τοῦτο διαστάσεων μίκους 220 μέτρων, πλάτους 29 μ. καὶ βύθισμα 10.15 μέτρων καὶ χωρικότητα 29.000 τόν. γκρός. Διὰ τὴν πρώτων του θὰ ἐφοδιασθῇ μὲν ἀτομοστροβίλους δυνάμεως 17.500 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 16½ μιλίων. Τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο τούτων τάκερ θέλει παραδοθῆναι ἑντὸν πρῶτῳ ξεδιμήσουν τοῦ 1953, τὸ δεύτερον περὶ τὰ μέσα τοῦ 1954.

— «Ἐλλην ἐπίσης ἑφοδιαστὴς παρῆγει τελευταίων εἰς τὰ ἄγγιλα καὶ ναυπηγεία Χάμιλτον, τῆς Γλασκώνικης φορτηγῆς, σκάφος 14 χιλ. τόνων d.w. μὲν μηχανάς δῆλον Ντόξφορδ, κατασκεψίᾳ τῶν ναυπηγῶν, δυνάμεως 6.800 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτητα 15½ μιλ. Παράδοσις τέρματος τοῦ 1954.

— Παρηγέλθησαν ἐπίσης παρ' «Ἐλληνος ἑφοδιαστοῦ τρία ἀκόμη δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια τῶν 16.500 τόν. d.w. εἰς τὰ ἄγγιλα καὶ ναυπηγεία Ντόξφορδ, μὲν παράδοσιν κατὰ σειράν τὸ 1954, 1955 καὶ 1956. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ἐφοδιασθούν μὲν μηχανάς κατασκεψίᾳ Ντόξφορδ, θὰ εἰναι δὲ ἀδελφά τοῦ πρὸ μηχανής καθελκεύσθεντος καὶ παραλαμβανομένου κατ' αὐτὰς δεξαμενοπλοίου «Charlton Venus».

— Εἳς ἄλλους τὴν 3ην Ὀκτωβρίου καθελκύεται ἑκ τῶν ἄγγιλικων ναυπηγείων Σύμιον, τοῦ Μίδδλεσμπρτο, τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Ἀτλαντικ Ντιούκ» 18.000 τόνων d.w.

Ἡ ἀνωτάτη τιμὴ

«Ἡ Λόντονος «Οberseßhīz» ἐπώληση πρὸ ἡμερῶν εἰς Ὁλλανδίους ἑφοδιλίστας ἔνα ἀπὸ τὰ δηζελοκίνητα, τύπου Ντόξφορδ καὶ ναυπηγήσων 1941, φορτηγῆς τῆς σκάφη, ἀντὶ τιμῆς 600.000 λιρῶν. Πρόκειται περὶ τῆς ὑψηλότερας μέχρι τοῦδε καταβληθείσης τιμῆς διὰ φορτηγῶν σκάφους τῶν 9500 τόνων φορτίου, ηλικίας 10 ἑτῶν.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Shahreza» 6379 τόν. γκρός, 9700 τόν. d.w. περίπου καὶ ναυπηγήσων 1943, ἡγοράσθη παρ' «Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 1.200.000 δολαρίων, μὲν παράδοσιν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους. Τὸ σκάφος εἶναι χρονοναυλωμένον πρὸς δολ. 5.60 μέχρι τέλους τοῦ 1952.

— Παρ' «Ἐλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη καὶ τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτον «John H. Marion» 7208 (τοῦ 1943) ἀντὶ τιμῆς 725.000 δολαρίων.

— Παρὰ τῆς ἑταρίας «Century Shipping Corp.» τῆς Νέας Υόρκης, (Εὐαγ. Νομίκος) ἡγοράσθη, ἀντὶ 425 χιλ. λιρῶν τὸ ἄγγιλικὸν λίμπερτον «Ixias» 7201 τόν. γκρός, 10.500 τόν. φορτίου (τοῦ 1944).

— «Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' «Ἐλλήνων τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Cap de Fer» 2609 τ. γκρός, 4200 τόν. d.w. περίπου καὶ ναυπηγήσως 1919, ἀντὶ τιμῆς — ως ἔγνωσθη — 85.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος παρελήφθη ἡδη εἰς Μπαγίον καὶ μετωπούσθη «Αρισταλέης». Σημαία Κοσταρίκας.

— Παρ' ἑταρίας Ἐλληνικῶν συμφερόντων ἡγοράσθη τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Raia» 7247 τόν. γκρός, 10.520 τόν. d.w. (τοῦ 1944). Τιμὴ καὶ χρόνος παραδόσεων δὲν ἔγνωσθησαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον.

Ἄγορά δεξαμενοπλοίου

Παρ' «Ἐλλήνων ἐρωπιστῶν ἡγοράσθη τελευταίων ἀμερικανικῶν τάκερ, χωρητικότητος 11.000 τόν. d.w., παλαιάς ἡλικίας. Διὰ τὸ ἐν λόγῳ σκάφους πρόκειται νὰ ζητηθῇ ἡ ἀδεια τῆς Ἐμπορικανικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν πεταφοράν του ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν.

Ἀἱ πωλήσεις

Τὸ ἀργοῦν εἰς Ἀμπελάκι, ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας ναυαγοσωστικὸν «Κυριάκος» 719 τόν. γκρός (τοῦ 1901) ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν.

— «Ἐγνώσθη, ἐξ ἄλλου, ὅτι ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ σημαίαν Ὁγδούρας δεξαμενόπλοιον «Astar» 8206 τόν. γκρός (τοῦ 1921), τῆς ἑταρίας «Astar». Τὰ παναμαϊκὰ ὑπερωκεάνια

— Ἐν συνεχείᾳ συναφοῦς εἰδήσεως δημοσιεύθεισης εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας, πληροφορούμεθα, ὅτι ἐκπρόσωποι τῆς «Ἑκρῆς Λάτιν» καὶ τῆς «Χόδη Λάτιν» κατέληξαν εἰς συμφωνίαν μετὰ τῶν γερμανικῶν ἐργατικῶν δρυγάσων, βάσει τῆς δόσιας δολού οἱ Γερμανοί ναυτικοί οἱ ἀπασχολούμενοι ἐπὶ τῶν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν ὑπερωκεάνιων τῆς «Ἑκρῆς Λάτιν» θὰ λάβουν αὔξεσιν τοῦ μισθοῦ των κατὰ 10%. Διὰ τῆς συμφωνίας ταῦτης — γράφει ὁ Τύπος τοῦ Ἀμβούργου — αἴρεται ἡ ἀπειλὴ μπούκοτας τῶν σκαφῶν τῆς «Ἑκρῆς Λάτιν», μετὰ δικαιολογίαν, ὅτι 300 Γερμανοί τοῦ βοηθητικοῦ πληρώματος τῶν ὑπερωκεάνων τῆς «Καμπερό», «Κολούμπια» καὶ «Νεπτούνιος» ἐπληρώνοντο κατώτερον μισθοῦ, ἔναντι τῶν ὑπερτεύντων ἐπ' αὐτῶν Ἐλλήνων συναδέλφων των.

Αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ

Εἰς τὴν «Ἐφομερίδα τῆς Κυβερνήσεως», ἐδημοσιεύθη ἡ ἀπόφασις τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας «περὶ καθορισμοῦ κανονισμού λειτουργίας καὶ προγράμματος ἐκπαίδευσεως τῶν ἀνεγκαριστέμένων ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ιδιωτικῶν Ναυτικῶν Σχολῶν Μηχανικῶν». Διὰ τὸ νέον κανονισμόν αἱ Σχολαὶ Μηχανικῶν Ε. Ν. δυναμάζονται ἐφεξῆς «Ναυτικαὶ Σχολαὶ» σκοπὸς δὲ αὐτῶν εἶναι ἡ διὰ παροχῆς γενικῆς καὶ εἰδικῆς τεχνικῆς μορφώσεως εἰς ἀσκώντας μηχανουργικὴν τινὰ τέχνην προπατίδευσις τεχνικῶν στελχῶν εἰδικότητος μηχανικοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

— Εἰς τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς ἐκπαίδευσις εἶναι διάρκειας τεσσάρων σχολικῶν ἔτων. Καθορίζονται ἐν συνεχείᾳ τὰ εἰς τὰς σχολὰς διβασκόμενα γενικά καὶ τεχνικά μαθήματα, ως καὶ τὰ δρυγάσων, μηχανημάτων, ἔργαλειας, βιδλίας κλπ. διὰ τῶν δόπιων ὑποχρεούτων ἐκάστη σχολὴ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ τὴν δρυγάσων λειτουργίαν καὶ τὴν καλή ἐκπαίδευσιν τῶν μαθητῶν.

Εἰς τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς καὶ εἰς τὴν Α' τάξιν αὐτῶν θὰ γίνωνται

δεκτοὶ μαθηταὶ μετ' εὐδόκιμον ἔξετασιν, κεκτημένοι ἐνδεικτικὸν προσγεγένης τούλαχιστὸν τῆς τρίτης τάξεως ἔξαταξίου ή ἀντιστοίχου τάξεων ιδιωτικῶν σχολῶν Μέσης ἐκπαίδευσεως.

Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἐκάστη τοῦ παραπάνω Ναυτιλίας μετὰ πρότασιν τῆς διοικήσεως τῆς Σχολῆς, ἐπ' οἰδενὶ δὲ λόγῳ δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς 50.

Καθορίζονται διὰ τοῦ νέου κανονισμοῦ διάφοροι λειτουργεῖς τῆς λειτουργίας τῶν Σχολῶν, ὃς καὶ τὰ μαθηταὶ τὰ δόπια διδάσκονται τὰ διδάσκονται μαθηταὶ. Ἡ ἐφαρισμή τοῦ προγράμματος ἀρχομένου σχολικού ἔτους 1951—1952.

Ἡ Ναυτιλία μας εἰς τὴν ζένην

«Ο κατάπλους τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ σημαίαν ἀτυχώς λιβερίας, νεοτεύκτου δεξαμενόπλοιου Ἀτλαντικ Πρίνς» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γκότεμπουργκ, πρὸς ἐκφόρωσιν τοῦ φορτίου του, πασέσχεν ἀφορμὴν εἰς τὸν συνδικόν τύπου εὐμενόστατα νὰ σχολιάσῃ τὴν Ἑλληνικὴν εφετιλιστικὴν δραστηριότηταν. Ἐνδιαφέρουσαν σχετικήν περιγραφὴν μετὰ φωτογραφιῶν ἐδημοσιεύειν ὁ «Ταχυδόμος τοῦ Γκότεμπουργκ». Παραβέτουμεν κατωτέρω τὰς κυριωτέρας περικοπας:

«Τὸ Ρυγκανηνὸν Ντόκ Νο. 151 είχε χρέα (14ην Σεπτεμβρίου) μίαν ἔκαιρετικὴν ἐπίσκεψιν. Ἐδέχθη τὸ μέγα δεξαμενόπλοιον Ἀτλαντικ Πρίνς 18.000 τόν. d.w. πατρίς τοῦ δόπιου εἶναι μία ναυτικὴ περιφέρεια τῆς Ἐλλάδος, ἡ νῆσος Χίος. Ὄπως μάς ἀνέκοινωσεν ὁ πλοιάρχος κ. Ν. Λασπάκης, τὸ σκάφος ταξιδεύει ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν, ἀνήκει δὲ εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ἑπιχειρίσειν τῆς Ἐλλάδος. Ἡ ἑταῖρια συνεποτήπητα τῆς λιθεριανῆς σημαίας διπλαίσιαν πολλαὶ μεγαλύτερα σκάφη, μεγάλα ὀκεανοπόρα σκάφη, μεταξὺ τῶν δόπιων καὶ 4 ὑπερμεγέστερα δεξαμενόπλοια.

«Τὸ Ἀτλαντικ Πρίνς» — συνεχίζει ἡ συνδική ἐφημερίας — κατεχεὶς σημείου εἰς ἀμερικανικὸν ναυπηγείον τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ 1948. Ἔχει πηδόκ. 551.2 ποδῶν, χωρητικότητα 10.928 τόν. γκρός ή 18.149 τόν. d.w. Μετὰ διημέρου παραμονὴν ἐντάσθη πλεύσιμην δεκατετράη τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ο πλοιάρχος κ. Λασπάκης, ἀνὰ ταξιδεύει τὸν Σουηδίαν. Ἐταξιδεύεισαν διπλά στάνκες, ὅπου τοποθετήθησαν τούς τοῦ πλοίου φοράν ἐπισκεπτέται τὴν Σουηδίαν. Ἐταξιδεύεισαν διημέρην εἰς τὴν Δανίαν, τὴν Νορδηγίαν καὶ τὴν Φιλλανδίαν, ἀλλὰ ποτὲ εἰς τὴν Σουηδίαν. Ἐκ της πείρας πολλῶν ἀλλας σκανδιναϊκῆς χώρας, πιστεύει, ὅτι καὶ τὸ Γκότεμπουργκ, ποτὲ δέν μού έζηθεί ἀκόμη ἡ εὐκαιρία νὰ τὸ ἐπισκεφθῶ, ἢ ἐν μία ὥραία καὶ καθαρά πολίς, μὲ δῆλο τὰ χαρακτηριστικά γνωρίσματα τοῦ σκανδιναϊκοῦ πολίου.

Εἰς ἄλλας σχετικὰς ἔρωταίσεις τοῦ ἐπισκεφθέντος τὸ πλοίον Σουηδίου δημοσιεύσθησαν, ὁ πλοιάρχος κ. Λασπάκης ἀπήντησε: «Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου πλοέμου εὑρέθην εἰς τὴν Χίον, ὅπου καὶ ἀπεκλείσθη. Εἶμαι, δέδοιτο, ἐν μέρει τυχόρρος, διότι δὲν ἔζησα τὰς περιπτώσεις τοῦ πλοέμου καὶ τοὺς διάσημους καθηριότητος, τόσον εἰς τὰς ἐσωτερικάς αὐτῆς τοῦ τόπου οἰκίας, πολλάς πληρώματος, τούς τοῦ πάντας τοῦ πλοίου, ασφαλῶς, ἀποτελεῖ ἓν κόσμημα διὰ τὸν... Ἐλληνικὸν Ἐμπορικὸν στόλον».

«Ἄσ πομειωθῆ, δότι οἱ δόλιοι «Ἐλληνες, οἱ ἔγκατεστημονίοι εἰς τὸ Γκότεμπουργκ, ἐπέκειδον τὸ πλοίον, μόλις ἐπιληφορίθησαν τὸν κατάπλου τοῦ πλοέμου ἀπό τὰς εἰδήσεις τῶν Σουηδικῶν ἐσφερίδων. Ἐτυχόντων καθαρά πολέμων πλοέματος τοῦ πλοίου. Αἱ πομειωθῆσεις αυτοῦ καταδάλλονται καὶ διὰ τοὺς τρεις κατηγορίες ανεξηρτήτων καθηριότητος τοῦ πλοίου, ἢ δέ πληρωμή τῶν γινεταὶ εἰς δρομούς, κατόπιν ἀναγογῆς τῶν χαρτίνων λιρῶν, βάσει τῆς ἐπισημου τιμῆς τῆς χαρτίνης λίρας κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐξοφλήσεως.

Αἱ ἀποκευματικαὶ τῶν πληρωμάτων

Διὰ κοινῆς ἀπόφασις τῶν ὑπουργών τοῦ Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν συμβουλίου τοῦ Α.Ο.Κ.Π., διὰ τῆς δόπιας καθορίζονται αἱ ἀσφαλιστικαὶ δόμησις τούς, ὡς ἔξης: Διὰ τὸν α', πλοιάρχουν καὶ α', μηχανικὸν εἰς 55 χαρτίνας λίρας «Ἀγγίλας», διὰ τοὺς αἵμιστακούς 45 λίρας καὶ διὰ τὸ κατωτέρων πληρωματος 25 λίρας. Αἱ αἱστορηματικοὶ κατηγορίτες τοῦ πλοίου καταδάλλονται καὶ διὰ τοὺς τρεις κατηγορίες ανεξηρτήτων πλοέματος, ἢ δέ πληρωμή τῶν γινεταὶ εἰς δρομούς.

— Πλοιάρχουν Β. Ν. ἡ. ἄ. Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ: 1) Ναυτιλία εἰς «Ἀναμετρήσεως — Ἀκτοπλοΐα. — 2) Ν. «Υπολογισμοί Ε. Ν. εἰς «Ἀνομετρήσεως, καὶ Ἀκτοπλοΐα. — 3) Αστροναυτιλία (μετά Εἰσαγωγῆς Κοσμογραφίας) — Ραδιοναυτιλία. («Ἐκδοσις Β.'). — 4) Ν. «Υπολογισμοί Αστροναυτιλίας καὶ Ραδιοναυτιλίας. — 5) Πυξίδες.

— Πλοιάρχουν Β. Ν. ἡ. ἄ. Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ: 1) Τριπλούμετρία («Εφαρισμοί εἰς τὴν Ναυτιλία»). — 2) Σημειώσεις Γεωμετρίας, «Ἀριθμητικής, Ἀλγέβρας. («Υλη καὶ Ασκήσεις»).

— Πλωτάρχου Λιμενικοῦ Β. ΓΡΑΒΑΡΗ: 1) Ναυτικοὺς Δίκαιους.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Β. Γεωργίου Α'. Αριθ. 42, τηλ. 40—362 καὶ εἰς τὰ τηλέφωνα τῶν κ. κ. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ καὶ ΜΟΥΡΑΜΠΑ 62944 καὶ 63306.

"ΤΡΙΤΩΝ,"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Πλοιάρχων Β.Ν. ἡ.ἄ. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ

ΕΝΑΡΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α' & Β' ΤΗΝ 1 Οκτωβρίου 1951
Ἀποτέλεσμα εξετάσεων Μαΐου 1951 Πλοιάρχων Α' & Β' — Επιτυχία 100%

Σημειούμενην τὴν σειρὰν ἑπτατηκίας μαθητῶν τῆς Σχολῆς μας κατὰ διπλώματα:

Θ. ΜΑΓΙΑΣΗΣ (Πλοιάρχος Α') 3ος

Κ. ΑΝΑΛΥΤΗΣ (» Β') 3ος

ΕΜ. ΓΕΡΑΣΙΜΙΔΗΣ (» Β') 6ος

Κ. ΚΟΤΡΟΖΟΣ (» Γ') 1ος

Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ (» Γ') 3ος

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΣΧΟΛΗΣ:

— Πλοιάρχου Β. Ν. ἡ. ἄ. Δ. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

1) Ναυτιλία εἰς «Ἀναμετρήσεως — Ἀκτοπλοΐα. — 2) Ν. «Υπολογισμοί Ε. Ν. εἰς «Ἀνομετρήσεως, καὶ Ἀκτοπλοΐα. — 3) Αστροναυτιλία (μετά Ε

'Επιβατηγόν πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἄργον ἀπὸ μηνὸν εἰς τὴν Μασσαλίαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας μικρὸν παναμακὸν ἐπιβατηγόν ἀπόπλοιον «Βαλένσια» 913 τόν. γκρός (τοῦ 1908), ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Πλόντος» εἰς Ἰταλίας διαλυτόν. Τὸ πωλήθεν σκάφος ἐρρυμουλκήνη πρὸ ημέρων ἀπὸ τὴν Μασσαλίαν εἰς τὴν Σπέτζαιαν.

Οἱ νεοσσοὶ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας εἰσαγωγικὰς ἔξετάσεις πρὸς κατάταξιν λιμενικῶν δοκίμων ἐπέτυχον κατὰ στερνὸν οἱ ἀκόλουθοι: Δημ. Βαρελᾶς, Γεώργ. Τσούρης, Θεοδ. Χαραμανᾶς, Γεώργ. Κωνταντόπουλος, Ἐρρ. Τούλιας, Θεοδ. Πουλάκης, Ἰω. Παπαπαναγιώτου, Ἡλ. Βασιλόπουλος καὶ Εὐσ. Φρόνιμος.

Μεταβολαι εἰς τὰ Νολόγια Πειραιῶς

Τὸ φορτηγόν «Καστάνη» 226 τόν. γκρός, μετεβίβασθη ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον εἰς τοὺς κ. κ. Γ. Τρακάκην 1%, Ἐμ. Τρακάκην 33%, Κ. Πιζάνην 33% καὶ Κλεοβ. Κέρδον 33%, ἀντὶ τιμῆς 14.000 λιρῶν Ἀγγλίας.

— Τὸ ἀπόπλοιον μόδιστον πλωταρίας Μπλέσας 304 τόν. ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Λάζ. Σακαλίν εἰς τοὺς κ. κ. Κ. Πιζάνην 27%, Κλ. Κέρδον 27% καὶ Ἐμ. Τρακάκην 27%, ἀντὶ τιμῆς 697.167.000 δρχ. Τὸ ἔτερον 19% τοῦ ίδιου σκάφους ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Κλ. Καλόπανον εἰς τὴν δρυπούρων εμπορικὴν ἑταῖριαν «Χρ. Μ. Σαρλής καὶ Σίσιον» ἀντὶ τιμῆς 163.533.000 δραχμῶν.

— Τὸ 37.80% τοῦ ἀπὸ τὸν αὐτούς τοῦ «Τόσος» 888 τόν. γκρός ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν Θρακαϊκὴν ἀπόπλοιον «Π. Νορικός» εἰς τὴν τ. Ἀσπριναν Ἐμ. Καραβίαν ἀντὶ τιμῆς 453.600.000 δραχμῶν.

— Τὸ ρυμουλκὸν «Κινσάσι» 143 τόν. γκρός, τῆς ἑταῖρίας ἀδελφῶν Μάτσα, μετωνόμασθη Ἀγιος Γεράσιμος.

— Διεγράφθησαν ἐκ τῶν νηδρολογίων Πειραιῶς, ὡς βυθισθεῖσα, τὰ π.κ. «Ἀγιος Γερώνιος» 110 τόν., «Εβρείνειος» 54 τόν. καὶ «Κλεοπάτρα» 19 τόνων.

Ἡ νέα φολαινοθηρικὴ περίοδος

Τὴν λεγόραφημα τοῦ προκτορείου «Ρωτύπερ» ἐκ Κιέλου ἀνήγγειλεν, ὅτι ὁ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φαλαινοθηρικὸς στόλος τοῦ κ. Ἀρ. Οὐαστάσιος ἀποκτήσεις ἀκέπονον διὰ τὸ ὑδάτινον τὸν «Ἀντακτικὸν», προκεμένον νὰ μετάσῃ εἰς τὴν κέναν ἀλιευτικὴν περιόδον. Τὰ τέσσερα πρῶτα φαιλαινοθηρικὰ ἀπέπλευσαν ἡδὲ τὴν Κιέλου, ἔτερο δὲ διδοκά — συμπειριλαμβανομένουν καὶ τοῖς πιλωτοῖς συνεργείον «Ὀλυμπικός Τασσλευτής» — ἐπρόκειτο νὰ ἀπέπλευσον ἔντος τῶν ποτῶν τοῦ ἔδωμαν τοῦ τρέχους μηνὸς. Τὰ πληρώματα τῶν 16 ἐν δόῃσκον τοῦ στόλου περιλαμβάνουν 600 ἀνδρῶν, ἢ τῶν ὅποιων τὸ 1/3 ἀναφέρεται εἰς Γερμανούς.

Νέον Πρακτορεῖον

Εἰς τὸ Ρίον Ἰανέτρον ὁ ἔκει ἀπὸ πρωτεστίας «Ἐλλην ἐμπορικὸς ἀκόλουθος κ. Ἀναστάσιος Φωτόπουλος» ἰδρυσεν ναυτικὸν ποακτορεῖον, τὸ οὐνόν «Ἐλληνικὸν εἰς τὴν Βραζιλίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Triton Agencia Maritima». Ἡ πολυτελὴ παραμονὴ τοῦ κ. Φωτοπούλου εἰς τὴν Βραζιλίαν, οἱ δεσμοὶ καὶ αἱ γνώσεις του ἐγγυῶνται τὴν ἐξυπέρτησιν τῶν «Ἐλληνικῶν πλοιών.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθέν πρὸ καιροῦ παρ' «Ἐλλήνων νορθηγικὸν λίμπερτον «Grey Count» 7286 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παραλόφθησεν εἰς τὴν Μασσαλίαν ἑταῖρην ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Αἴτιαν Σείδηλον».

— Παρεσχέθη ἡ ὅδειος πωλήσεων εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀπόπλοιού «Τέττη».

— «Ἐπίσης τὸ ἀγορασθέν παρ' «Ἐλλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτον «Mill Hill» 7240 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παραλόφθησεν εἰς τὴν Αΐμερσρον, ὃπου καὶ ὑφεσεὶς τῆς σημαίαν τῆς Λιβερίας μετωνόμασθη «Εντουκέιτο».

— Τὸ πωλήθην εἰς Σουηδίους ἐφοπλιστῶν, Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγόν «Stylchilus» 4985 τόν. γκρός (τοῦ 1944), παραδόθησεν εἰς τὸ Μάντζεστερ ὑφεσεῖς τῆς σουηδικής σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Άστρη».

— Παρελήφθη εἰς Κόπρον ἀπὸ τῶν ἱπτανούσας τοῦ ποταμαϊκὸν φορτηγόν «Φωνίνη» 6090 τόν. γκρός καὶ μετωνόμασθη «Nissian Magia».

— «Ἐπίσης της παρελήφθη εἰς Μόδι τὸν ἱπτανούσαν ὀγοραστῶν του τὸ ὑπὸ σημαίαν «Ονδυρώμας φορτηγὸν μας «Ρίο» 5627 τόν. γκρός (τοῦ 1919) καὶ μετωνόμασθη «Shokan Magia».

— Διὸς Β. Δ. ὁ ἀρίθμος τῶν κατὸς τὸ τρέχον ἔτος ἀπονεμηθημούμενων, κατόπιν ἑταῖρος τῶν διπλωμάτων ἀπρομηχανῶν γ'. ταξέως Ε. Ν. αὐξάνεται ἀπὸ ἑκατὸν ἑπτὰ (107) εἰς ἑκατὸν εἰκοσι ἑπτά (127).

— Διὸς ἀπόφασέως τοῦ κ. ὑπουργού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεδηλώθη ἐπὶ τῆς ἑκάπτου ἀμοιβῆς τῆς παρεκκλησίας εἰς τοὺς πλοιάρχους, ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ πλήρωματα τῶν πλοίων, τὰ ὅποια πλέουν εἰς τὰ ὅδατα τῆς Κόρφας καὶ τῆς Κίνας, ἑκάπτος εἰσφορὰ 3%, ἵστοσουσ τοιάσιας καταβάλλομενης καὶ ὑπὸ τῶν ἴδιοτετῶν ἐν λόγῳ πλοίων. Εἴ της τῆς ἀντέρωτος εἰσφορᾶς τῶν 70% δὲ διστεθοῦν ὑπέρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταξείου καὶ 30% δὲ ὀικονομικὴν ἔνσχουσιν τοὺς ποτὰ τὸ ἀντωτέρῳ Ταξείῳ καὶ Ἀνέργειας καὶ Ἀσθενείας «Ἐργατών Θαλάσσης».

— Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικοῦ Ταξείου ἀπέστειλε πρὸς τὰς λιμενικὰς ὁργάς τὸν κατωτέρω πίνακα πλοίων «ἴδιοτερος» τὰ ὅποια εἶναι ἐφωδιασμένα δι' ἀνεξάρτητου ναυτολογίου των περιορίων 1043, «Ἄετός» νηπολογίου Πειραιῶς 1016, «Ἀλεξανδρός» νηπολογίου Πειραιῶς 1007, «Ἀλκίως» νηπολογίου Πειραιῶς 1088, «Ἀνδρομάχη» νηπολογίου Πειραιῶς 249, «Ἀσπασίος» νηπολογίου Σάμου 38, «Ἀσπερίας» νηπολογίου Πειραιῶς 303, «Ἀφόδεος» νηπολογίου Πειραιῶς 980, «Βέλος» νηπολογίου Πειραιῶς 967, «Γρεκούντας» Στράρος νηπολογίου Πειραιῶς 254, «Ικαρός» νηπολογίου Πειραιῶς 1179, «Ἐνωπίος» νηπολογίου Πειραιῶς 1038, «Ἐνογγυλίστριας» νηπολογίου Πειραιῶς 286, «Καπετάνιος» νηπολογίου Λαυρίου 5, «Κίνητας» νηπολογίου Πειραιῶς 330, «Κοραλλίας» νηπολογίου Πειραιῶς 1076, «Κωνσταντινάκης» νηπολογίου Πειραιῶς 1083, «Λεμανίας» δεξαμενούπλιον νηπολογίου Λαυρίου 1076, «Λίτας» νηπολογίου Πειραιῶς 1019, «Μυτιλήνης» νηπολογίου Πειραιῶς 1082, «Ούδρανίας» νηπολογίου Βόλου 14, «Πλαναγίας» νηπολογίου Αΐνδρου 260, «Πελονίδιος» νηπολογίου Πειραιῶς 1077, «Τηλέμαχος» νηπολογίου Πειραιῶς 1389, «Υπαπαντής» νηπολογίου Πειραιῶς 1002, «Ωδόγρας» νηπολογίου Πειραιῶς 1051, «Χαρούλας» νηπολογίου Πειραιῶς 1020 καὶ «Χορικλέως» νηπολογίου Πειραιῶς 303.

— Τὰ προσφάτως παραληφθέντα λίμπερτα «Ἐντουκέιτο» 7240 τόν. γκρός (τοῦ



Εἰς τὴν ξένην

Τὴν 5ην Ἰουλίου ἀπεδίωσεν εἰς τὸ Σημάτηλη τῆς Βορείου Ἀμερικῆς ὁ α'. μηχανικὸς τοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκού φορτηγού «Σύρα», Ἀνδρέας Ἀθ. Ἀσανασιάδης, ἐκ Σύρου. Ἡ κηδεία του ἐγένετο εἰς τὸ Σημάτηλη, ἡ οποία θα διλόκηται τὸ πλήρωμα της πλατφόρμας της φορτηγού.

— Τὸ ποληθὲν εἰς ἱπτανας παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Δρυάς» 5905 τ. γκρός τοῦ 1922 παραδόθησεν εἰς Οζάκαν, ὑψωστὴ τὴν Ἰαπωνικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Shiranese Maru».

— Τὸ ἀγορασθέν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτον «Assimicier do Larrinaga» 7281 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθέν εἰς Κέρδιφ, ὑφεσεὶς τῆς παναρτίνην σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Kartigkyo».

— Τὸ Ἑλληνικὸν πλοιοκτησίας πημάτινον φορτηγόν «Ρίταλεξ» 832 τόν. γκρός (τοῦ 1914) ἐπωλήθη εἰς Ινδούς καὶ παραδόθησεν εἰς Μασσαλίαν μετωνόμασθη «Mahasagar».

— Τὸ ὑπὸ νιοτιοκανῆς πημάτινον φορτηγόν της 20ῆς Σεπτεμβρίου ἐπὶ ἀμμώδους ὑφάλου εἰς θέσην Πίντα Μπάγκ (πλάτος 14—15 Ν. καὶ μῆκος 40—48 Α.) περὶ τὰ 50 μίλια Β. τῆς Μαζαμπίκης. Προσπάθειαι, διπά τὸ σκάφος ἀνελκυσθῆ διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων, ἀπέτυχον, δι' ὅ τοι ἐξητήθη δομῆσια. Τὴν ἐπομένην ἡ θέσης τοῦ πλοιοῦ ἔχειτερέσεις, καθ' ὃ κατέδειξεν διὲ τῶν τοπικῶν ἀρχῶν δόλικληρον τὸ 35 ὑπόρων πλήρωμα, ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Γ. Κεράνην, ἀπεβίβασθη μεταριθμένη εἰς τὴν Εργάσιαν. Τὸ μέτρον ὑπηρεούμενη εἰκόνη μέσων της ηρόντεις τοῦ πλοίου τοῦ πλοίαρχου εἶπεν οὐτούσιον.

— Εἰς τοὺς πίνακάς μας προσετέθη καὶ τὸ Ἑλληνικὸν πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν φορτηγόν «Ουτόβαρ ΙΙ» 1852 τόν. γκρός (τοῦ 1918), ἀνήκων εἰς τὴν ἑταῖριν «Μιροφλόρας».

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΙΝΗ» (3.508 τ. γκρός καὶ ναυπ. 1911): Κατευθυνόμενον ἐκ Ντόρμπον εἰς Τάγκαν, μὲ 6.000 τ. γαιανθράκων, προσήρθασε τὴν 4ην πρωινὴν τῆς 20ῆς Σεπτεμβρίου ἐπὶ ἀμμώδους ὑφάλου εἰς θέσην Πίντα Μπάγκ (πλάτος 14—15 Ν. καὶ μῆκος 40—48 Α.) περὶ τὰ 50 μίλια Β. τῆς Μαζαμπίκης. Προσπάθειαι, διπά τὸ σκάφος ἀνελκυσθῆ διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων, ἀπέτυχον, δι' ὅ τοι ἐξητήθη δομῆσια. Τὴν ἐπομένην ἡ θέσης τοῦ πλοιοῦ ἔχειτερέσεις, καθ' ὃ κατέδειξεν διὲ τῶν τοπικῶν ἀρχῶν δόλικληρον τὸν έχοντα τούτην τὴν θέσην, διότι οἱ λέβητοι τοῦ πλοίου δέννη ἐλειτούργουν. «Εζητήθησαν ναυαγούσωστικοί, ἀπέκρεβούν τὸ σκάφος τοῦ οἰκόπεδου ἢ οἱ σκάφοις ἐπεισκέφθη τὸ σκάφος. Προσπάθεια ἀνελκύσθηκεν εἰς τὸ τοπικό λιμενάρχου ὁ πλοίαρχος ἐπεισκέφθη τὸ σκάφος. Προσπάθεια ἀνελκύσθηκεν εἰς τὸν οὐρανόν, διότι οἱ λέβητοι τοῦ πλοίου δέννη ἐλειτούργουν. Εἴ τοις οὐρανοῖς ἀπέκρεβον τὸ σκάφος, ἀπέκρεβον τὸν οὐρανόν. Τὸ ζητηθεῖσαν ναυαγούσωστικοί, καὶ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόδης ἔκ Λορέτου Μαρκές. (Σεπτ. 20—28)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Κενὸν ἐκ Κόντινεντ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν παρέμεινεν ἀκύβερνητον 1.700 μίλια A. τοῦ Τσάρολεστων συνεπεία διάβας τοῦ πηδαλίου του, τὴν 17ην Σεπτεμβρίου. Τὴν 21ην ἔφεσε παρὰ τὸ πλοίον νιμίας ἀκτοπλακικής καὶ τὴν 23ην τὸ σκάφος προσεδέθη ἀπὸ τὸ ναυαγούσωστικὸν «Εὐγένεια Μοράν», διὰ νὰ ρυμουλκηθῇ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναμ.): Προερχόμενον ἐξ Σορέλ τοῦ νιμίας ἀποδέκτη πορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Μπράμπαντ», διπέρο καὶ ὑπέτη ζημιάς. «Ἐπινοεῖσθαι τὸ «Αζουέρο» πλεύεις εἰς τὴν Βοηθείαν δύο ρυμουλκῶν. (Σεπτ. 17).

«ΑΡΓΩ» (δεξαμ.): «Ἐπεισκέψασθαι εἰς Πειραιάς ζημιάς ἀπὸ πετρελαίου. «Η δαπάνη ὑπελόγισθαι εἰς 41.5 έκαπτομένιον δραχμῶν. (Σεπτ. 20)

«ΑΡΧΩΝ» (παναμ.): «Ἀποπλεύσαν ἐκ Κολόμπο δι' Ἅδειν, ἐπανέπλευσεν πλάτην μηχανῶν του. (Σεπτ. 19)

«ΑΣΤΡΑ» (όνδουρ. δεξαμ.): Κατέπλευσε τὴν 13ην Σεπτεμβρίου εἰς Σάντος ἀπό τοῦ Βενεζούελας μὲ 9.564 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου. «Ἐπημειούτο διαρροή τῶν ύφαλων καὶ αἱ ἀσχοι ἀπηγόρευσαν τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ εἰς τὸν λιμένα. Κατόπιν τούτου τὸ σκάφος πασαρένει εἰς Σάντος ρόδος, προκειμένου νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς ἔτερον πλοίον. «Ἐν τῷ διαρροῇ συνέχεται. (Σεπτ. 20—26)

«ΓΕΟΡΓΙΟΣ» (παναμ.): Κενὸν ἐκ Λονδίνου διὰ Καζαμπλάκων ἐπόδιον εἰς Χεοδούργουν μὲ ζημίαν τῶν λεβήτων του. «Ἐπισκευασθεῖ δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐξηκολούθησε τὸ ταξιδίον του

(Σεπτ. 18—20)

«ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ» (παναμ.): «Ἡ ἔκραγείσα πυρκαϊά, περὶ ἡς ἄγενά φαινόμενον εἰς τὸ πορηγούμενον τεύχος μας, κατεσθέσθη τὴν 9ην Σεπτεμβρίου, δῆτα καὶ ἡ πυροσθετική ὑπερεσία ἀπεισόδηθι. «Ἐν συνεχείᾳ τὸ φορτίον ἔξεφορθωμή εἰς τὴν Καλοκούταν, δησου καὶ θά δεξαμενούσθη τὸ σκάφος πρὸς διαπίστωσιν ἐνδεχομένων ζημιῶν εἰς τὰ ὑφάλα του, καθόσου εἰχει προσαράξει, διαντέθησεν εἰς τὴν ἀκτὴν διὰ τὴν κατάσθεσιν τῆς πυρκαϊᾶς. (Σεπτ. 10—20)

«ΚΑΣΟΣ»: «ἘΞ Ἀμέροςτης διὰ Μόντρεαλ ὑπέστη διλάδην εἰς τὰς μηχανῶν του καὶ ἐπόδισεν εἰς τὸ Σουάνζ πρὸς ἐπισκευήν. (Σεπτ. 27)

«ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ» (παναμ.): «Ἀπό Κάλλιαρι δι' Ἰαπωνίαν μὲ ἀλας προσπίσαν εἰς τὰς μηχανῶν του Σουέλ. Μετὰ ἐκφόρτωσιν 300 τ. μπόνκερος καὶ 130 τ. ύβρας, ἐγένετο προσπάθεια ἀνελκύσθεις, χωρὶς ἀποτέλεσμα. Διετάθη ἡ ἐκφόρτωσις 1.200 τ. ἀλατος. (Σεπτ. 26)

«ΜΑΡΖΟΠΥ» (παναμ.): «Ἐπισκευάσαν εἰς Σαίν Τζόν τὴν ζημίαν τῶν

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ",
ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ
ΠΑΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Αἰγάλεω 41, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

μηχανών του, άπέτιλευσε διά Δουούλην.

«ΜΕΝΤΩΡ»: Μετά προχείρους έπισκευάς έφθασεν εἰς Κρίστομπαλ από Ταλάρα τήν 13η Σεπτεμβρίου, με συνεχίζομένη τήν διαρροήν εἰς τὰ κύτη του. Έγένετο νέα έπιθεώρησις καὶ έπραγματοποιήθησαν περαιτέρω έπισκευαὶ διὰ ηλεκτροσυγκοληθέσων καὶ τιμεντοκιβωτών. Ή διαρροή περιωρίσθη εἰς τὸ έλάχιστον καὶ συγκρατεῖται εύκόλως ἀπὸ τὰς ἀντλίας. Τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιας διὶς Ἀλεξάνδρειαν, ὅπου καὶ θά δεειμενισθῇ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του.

(Σεπτ. 18)

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ»: Έγένετο νέα έπιθεώρησις καὶ έπραγματοποιήθησαν περαιτέρω έπισκευαὶ διὰ ηλεκτροσυγκοληθέσων καὶ τιμεντοκιβωτών. Ή διαρροή περιωρίσθη εἰς τὸ έλάχιστον καὶ συγκρατεῖται εύκόλως ἀπὸ τὰς ἀντλίας. Τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιας διὶς Ἀλεξάνδρειαν, ὅπου καὶ θά δεειμενισθῇ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του.

(Σεπτ. 18)

«ΝΟΡΜΑ» (παναμ. δεξ.): Επιθεωρηθὲν, κατόπιν τῆς προσκρουσθῆσας τοῦ μὲ τὸ γαλλικὸν πλοίου «Τζάκ Σκιαφφίνο», ἔξετέλεσεν εἰς Μασσαλίαν τὰς ὑπόδειχθείσας ἐπισκευάς.

(Σεπτ. 24)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.» (παναμ.): Ἀπὸ Τακολούπαν καὶ Σεμπούν διὰ Ρότερνταμ παρέμεινεν ἀκύρωτον, λόγω ἀπώλειας τῆς ἐλικός του, εἰς θέσιν πλάτους 28—30 Ν. καὶ μήκους 41—57 Δ., ἦτοι 395 μίλια Νοτίων τοῦ Ρίου Ιανείρου, τὴν 17ην Σεπτεμβρίου. Παρὰ τὸ πλοίον ἐφθασε τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Ορεγκόνιαν» καὶ κατόπιν ὑπογραφὴν υποδολαίου τοῦ πόλου Λόδη, τὸ προσέδεσθε τὴν 19ην καὶ τὸ ἐρρυμούλκησεν εἰς Μπούνεον «Ἀύρες τὴν 26ην.

(Σεπτ. 17—26)

«ΝΟΡΜΑ» (παναμ. δεξ.): Επιθεωρηθὲν, κατόπιν τῆς προσκρουσθῆσας τοῦ μὲ τὸ γαλλικὸν πλοίου «Τζάκ Σκιαφφίνο», ἔξετέλεσεν εἰς Μασσαλίαν τὰς ὑπόδειχθείσας ἐπισκευάς.

(Σεπτ. 24)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.» (παναμ.): Ἀπὸ Τακολούπαν καὶ Σεμπούν διὰ Ρότερνταμ παρέμεινεν ἀκύρωτον, λόγω ἀπώλειας τῆς ἐλικός του, εἰς θέσιν πλάτους 12—55 Β. καὶ μήκους 53—45 Α. Εἰς δούρησθεν τοῦ ἐσπευσθεῖσας τὸ δόλλανδικὸν καὶ τὸ ἐρρυμούλκησε τὴν 21η Σεπτεμβρίου εἰς τὸ «Ἀθένα». Διετάχθησαν ὥρισμέναι ἐπισκευαὶ ζημιῶν εἰς τὸ ψυχεῖον, τὰς ἀντλίας, τὸ πηδάλιον καὶ τὸν λόχητα, εἰς τοὺς ὅποιους παρεπηρήθησαν ἀλατα, συνεπεῖς χρήσεως θαλασσίου ὑδατος. Ἀπεφασίσθη νὰ προχωρήσῃ τὸ πλοίον εἰς τὸν προορισμὸν του μὲ λειτουργίαν τῶν δύο λεδίων.

(Σεπτ. 18—24)

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» (παναμ.): Προσπραγμένον καὶ ἐγκαταλειμμένον ἀπὸ τοῦ Μαῖου πλησίον τοῦ Βίζαγκα πατατάμ. Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τῷ ναυαγίῳ, τὴν ὅποιαν προφανῶς ἔθεσαν κλέπται λεηλατοῦντες τὸ σκάφος. Βραδύτερον τὸ πῦρ κατεσθέσθη.

(Σεπτ. 20)

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ»: Συνεπεία προσκρουσθῆσας τοῦ ἐπὶ κρηπτιδώματος εἰς τὸν Καλκούταν, μία πτέρυξ τῆς ἐλικός του ἐλύγισε καὶ εἰς κορυφὴν ἐθράυσθη. Διετάχθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ, καθόσον δριστικαὶ τοιαύται θὰ διεισάχθον ἐν καιρῷ εἰς δεειμενήν.

(Σεπτ. 12)

Τὰ ναυλαγορά

«Ἄν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, τῶν ὁποίων σκάφοι εὐρέθησαν ὑπὸ προσφορῶν εἰς δριστικούς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, ὑπερχεώθησαν νά πασαχωρῆσουν κατόπιαν ἐκπτώσιν εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, δὲ γενικὸς τὸν διὰ τοῦ οὔγορδος ἡ σχετικὸς σταθερός, μὲ κύριον νευραλγικὸν στημένον τῆς κινήσεως τῆς τάξης φορτώσεις στιπρῶν καὶ γαιανθράκων ἀπὸ τὸν Βόρειον Αμερικὴν. Πρός τὸ παρόν, ή ζητησις καὶ ή προσφορὰ τοννᾶς είνει ισορροπημένη.»

Οἱ φορτωταὶ τῶν στιπρῶν ἐπέτυχον νὰ ναυλώσουν σκάφοι διὶς ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας εἰς ἔλαφοδες χαυπλότερον ναῦλον, ἐναντὶ τῶν ναυλώσεων ἀπωτέρων φορτώσεων. Ή συσσωρεύσις τοννᾶς ἐτοίμου σχεδὸν καὶ ἀναυλῶτοι εἰς τὴν ὄγορδαν τῆς Βορ. Αμερικῆς ὑπῆρχεν ἡ ἀφορμὴ τῶν ἐκπτώσεων αὐτῶν, ἐφόσον, μάλιστα, τὰ ξένα πλοῖα δὲν ἔδεχοντο τοὺς προτεινομένους διὰ φορτηγῆς τῆς Ε. C. A. ναύλους διὰ γαιανθράκων πρὸς τὴν Δυτ. Εὐρώπην. Αἱ προδλέψεις είνει ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. «Ο ναῦλος τῶν 22)6 τὸ κούωπερο διὶς Ὀκτώβριον—Νοέμβριον, ἀπό Αγ. Λαυρέντιον διὶς Ἀγγλίαν καὶ τῶν 27)6 ἀπὸ τὸν Κόλπον, παρέμεινεν ἀμετάβλητος.

Διὰ Σεπτεμβρίου — «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 117)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνωστὰ τοῦ ναυλολογίου ἐπίπεδα, Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφοι. «Οκτώβριον ἐπληρώθησαν δολ. 12,50 ἀπὸ Αγ. Γιον Λαυρέντιον διὶς Αμβέρσαν, μὲ 50 σέντρα αὐξῆσιν, ἐδὲ Νοέμβριον. Επίσης, διὰ Μασσαλίαν δολ. 14, διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 18,50, διὰ τὴν Δανίαν σελ. 122)6 καὶ 125 (κριθῆ). Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὶς Αμβέρσαν δολ. 110)6 (Οκτώβριον). Διαταγαὶ πρὸς δόλας δόλας τὰς κατευθύνσεις ἐκυλοφόρουν. Διὰ τὴν Βομβάνη δολ. 24 (Νοέμβριον) καὶ διὰ Πόρτα Σαΐδ, στός εἰς σάκους, δολ. 22.

Οἱ γαιανθράκες εἰς τὰ γνω

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τόν. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δύματα) δι' Αγγλίαν δολ. 23.25 φιο, φόρτωσις 27 Οκτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.

«ΜΕΝΤΩΡ» (παναμ.) εκ Κάρδιφ 1850 τόν. γαιανθράκων διά Λειζέξ 26), φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΛΑΚΙΚΑ» (παναμ.) από Βασιλικό Μπαΐη 8800 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 62), φόρτωσις 15—21 Οκτωβρίου.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιβερ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9500 τόν. γεννημάτων διά Μασσαλίας δολ. 14, όφιον ένα λιμένα Άλγεριας 14.50, δύο λιμένες 14.75, φόρτωσις 31 Οκτωβρίου — 12 Νοεμβρίου.

«ΗΗΡΕΥΣ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπον 8500 τόν. γεννημάτων δι' Ιρλανδίαν 29) το κωπάρι, φόρτωσις 15—31 Οκτωβρίου.

«ΟΝΤΡΥ» από Λουαντα 9500 τόν. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολ. 10.50 φόρτωσις 1—10 Οκτωβρίου.

«ΣΙΚΚΡΑΤΗΣ» (παναμ.) έξι Χάμπτον πόδις 9000 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 10.50, όχι ντίποντς, φόρτωσις 1—15 Οκτωβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναμ.) έξι Χάμπτον πόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερίσου — Αμβούργον ρείνις 10.50, όφιον διά Γερμανίαν 10.95, έλευθερον ντίποντς 20—30 Σεπτέμβριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (της έταιρας «Τρίτων») έκ Χάμπτον πόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμβέρσα — Αμβούργον ρείνις δολ. 10.50, όφιον διά Γερμανίαν 10.95, έλευθερον ντίποντς, φόρτωσις 7—20 Οκτωβρίου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 8000—8400 τόν. γεννημάτων δι' ένα λιμένα Άλγεριας 120), φόρτωσις 20 Οκτωβρίου — 12 Νοεμβρίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (ελληνικόν) από Μοριουκάδο 7900 τόν. μεταλλευμάτων δι' Αμβέρσαν 115), φόρτωσις 25 Σεπτέμβριον — 15 Οκτωβρίου.

«ΕΛΛΑΣ» (Καλλιμανιουπόλιου) από Τραγανά 3500 τόν. μεταλλευμάτων διά Βρέμην ή Έιρδεν 54) φιο, άμερος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ» έξι, Αλεξανδρέας (δύο συνεχή ταξίδια) 800 τόν. μιλάσσης δι' Ελλάδα 40) — τό σ. ταξίδιον και 50) — τό δεύτερο, έναρξης Σεπτέμβριον.

«ΕΛΙΖΑΒΕΤ» έξι Ρόττερνταμ 6500 τόν. γαιανθράκων διά Πειραιά ή Ελευσίνα 57), φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» έκ Ρόττερνταμ 8200 τόν. γαιανθράκων διά Πειραιάς 58), φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 7000 τόν. γαιανθράκων διά Πειραιάς 58), φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΑΣΧΗΜΙΝΑ» έκ Μάρης Θαλάσσης 1400 τόν. άνθρακιτον διά Πόρτο Μάργκερα ή Αγκώνα 65) — φιο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΛΚΩΝΙΑ» έκ Νεαπόλεως 1500 τόν. άλευρων διά Χάιφαν δολ. 9, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΤ-1 ΠΙΩΡΓΗΣ» έξι Ιτέας 3200 τόν. μεταλλευμάτων διά Λονδίνου 70) — φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΤΕΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Νεαπόλεως 1250 τόν. άλευρων διά Χάιφαν δολ. 9, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΜΑΡΙΟΣ ΙΙ» έκ Καζαμπλάγκας 2100 τόν. δισιφόρων ειδών διά Χάιφαν κατ' αποκοινή λίρας 10.50, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΚΑΣΩΣ» έξι Αγίου Λαυρεντίου 8000 τόν. γεννημάτων δι' Αμέρερσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 12.50, με 3000 τόν. έλευθερον έκφρωσιν, φίον διά Βόρειον Γαλλίαν δολ. 13.75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφρωσιν, έσω κρήτην ή άλευρα 25 σύντης έξτρα, έσω 2500 τόν. βρώμην 50 σύντης έξτρα, φόρτωσις 10—20 Νοεμβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ» (παναμ. εκ «Ριντσιάτε») έκ Χάμπτον πόδις ή Βαλτιμόρης 9200 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 10.50, όφιον διά Γερμανίαν 10.95, φόρτωσις 10—25 Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΕΑ» (λιβερ.) έκ Χάμπτον πόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμέρερσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.50, όφιον διά Γερμανίαν 10.95 (διά πέντε συνεχή ταξίδια), με έναρξην Οκτώβριου και τέρμα την Μάρτιον 1952.

«ΕΡΑΤΩ» (όντουρ) έκ Χάμπτον πόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμέρερσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.50, όφιον διά Γερμανίαν 10.95, με 300 δολ. ντίποντς, φόρτωσις 1—15 Οκτωβρίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (ελληνικόν) από Κόκτα και Χαμία 2200 φάδομες ξυλείας δι' ένα λιμένα θαλασσικής άκτης Αγγλίας 250) — τό φάδομ, φόρτωσις 27 Οκτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων διά Δυτ. Ιταλίαν δολ. 16, όφιον ή Αδριατικήν 16.50, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (λουζή) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. κριθής χύμα δι' ένα χωρίς τρεις λιμένες Δανίας 122), με 1000 τόν. έλευθερον έκφρωσιν και 2) δι' έκαστον, πλέον των τριών, λιμένα έκφρωσισεων, φόρτωσις 15—31 Οκτώβριον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (παναμ.) έκ Κούδεσ 9500 τόν. ζυχάρεως δι' Αγγλίαν δολλ. 24, φόρτωσις 1—20 Οκτώβριου.

«ΠΗΝΕΙΟΣ» από Μάσιλοκ 9500 τόν. χρωμίου διά Φιλαδέλφειαν ή Βαλτιμόρην δολ. 14 φιο, φόρτωσις 24 Οκτώβριου — 15 Νοεμβρίου.

«ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ» (λιβερ.) έκ Βούρδου 9500—10.000 τόν. μαγγανίζας διά Νόρδερν δείνις δολ. 12.75, άμερος φόρτωσις.

«ΟΕΤΙΣ» από Λα Γκουλέττ 6800—7300 τόν. μεταλλευμάτων διά Τάιν — Μίδδλεσμπρο 50), φόρτωσις 5—24 Οκτώβριου.

«ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ» (λιβερ.) έκ Καλκούτας 9000 τόν. γαιανθράκων διά Καράτσι 90), φόρτωσις Σεπτέμβριον — Οκτώβριον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» έκ Μάρης Θαλάσσης 6300 τόν. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 100), έσω Αμέρερσαν — Αμβούργον 97), φόρτη και στόουεντ, φόρτωσις 17—31 Οκτώβριον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» έκ Μάρης Θαλάσσης 9200 τόν. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 100), έσω Αμέρερσαν — Αμβούργον 97), φόρτη και στόουεντ, φόρτωσις Οκτώβριον — Νοεμβρίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (ελληνικόν) έκ Γιουκοσκαλανίας 2500 τόν. άραβοσίτου είς χύμα δι' Αμέρερσαν ή Ρόττερνταμ 82) δι' φιο, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» έξι Αμέρερσαν ή Βρέμης 9000 τόν. ποτάσσης είς σάκι κους δι' ένα ή δύο λιμένας Φορμόριαν δολ. 23 φιο, φόρτωσις 28 Σεπτέμβριον — 12 Οκτώβριο.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» έκ Ρίου Ιανέρων 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.75, φόρτωσις 15—31 Οκτώβριον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έκ Χερούνων 2700 τ. κώκ διά Πόρτο Μάργκερα 65), φόρτωσις μέσω Οκτώβριου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» από ένα λιμένα Γιουκοσκαλανίας 2700 τόν. άραβοσίτου διά Ρόττερνταμ 8216 φιο, φόρτωσις τέλη Οκτώβριον — άρχας Νοεμβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.» από ένα λιμένα Μάρης Θαλάσσης 1000 τόν. κώκ δι' ένα λιμένα Αδριατικής 65), άμερος φόρτωσις.

«ΦΡΑΓΚΙΣ» έκ Νεαπόλεως 1050 τόν. άλευρων διά Χάιφαν δολ. 9, φόρτωσις τέλη Σεπτέμβριου.

«ΦΑΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Γιουκοσκαλανίας 825 στόνταρτς ξυλείας δι' ένα λιμένα άνταρκτης άκτης Αγγλίας 370) — τό στανταρ, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΑΡΜΑΡΑ» (λιβερ.) έκ Χάμπτον πόδις 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μπουένος Αργεντινής 20.25, φόρτωσις 27 Οκτώβριον — 26 Νοεμβρίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.) έκ Καλκούτας 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αδεν 92), με 700 τόν. έκφρωσιν 1½ ρουπίαν, φόρτωσις 3—20 Οκτώβριον.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7200 τόν. γεννημάτων διά Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης της Βορείου Ιρλανδίας) σελ. 100) — με 1000 τόν. έκφρωσισ οφίον Αμέρερσαν — Αμέρεργον ρείνης 97), με 2000 τόν. έκφρωσισ.

«ΗΡΩΝ ΙΙ» έκ Ρόττερνταμ 3000 τόν. λιπασμάτων δι' Αλεξανδρείαν 76), διά μεσος φόρτωσις.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» έξι Αγίου Ιωάννου 7500 τόν. σιδηρομεταλλευμάτων διά Βρέμην 61), καντσέλλο 6 Οκτώβριον.

Αἱ χρονοναύλωσεις

«ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 10.000 τόν. d.w. (537.680 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τόν. πετρελαίου, τάμη-τοστέρη δι' 6 έως 9 μηνας, δολ. 61.000 μηνιαίας, παράδοσης εις Λοινίνον 21 Σεπτέμβριος ή 25 Οκτώβριον, έπαναπαράδοσης εις άμερικανικό λιμένα Κόλπου η Αγγλίαν — Κόντινεν ή εἰς Μεσόγειον

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ» (παναμ.) 10.865 τόν. d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 23 τόν. πετρελαίου, τάμη-τοστέρη δι' 6 έως 10 μηνας, παράδοσης εις ένα λιμένα Χίλιης, Νοεμβρίου και έπαναπαράδοσης εις την Τρίπολην.

«ΕΛΕΑΝΗ Σ. ΤΑΘΑΤΟΥ» 10.910 τόν. d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 27 τόν. πετρελαίου, τάμη-τοστέρη δι' 6 έως 10 μηνας, παράδοσης εις την Αγία Πόλην 60), παράδοσης έντευθεν του Φινιτάριον.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» 10.897 τόν. d.w. (500.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 27 τόν. πετρελαίου, τάμη-τοστέρη δι' 6 έως 10 μηνας, παράδοσης εις την Ρόττερνταμ, Οκτώβριον, έπαναπαράδοσης εις ένα λιμένα Αστραβίλιας.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΙ·ΩΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» (παναμ.) έκ Περσικού Κόλπου 14.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Αγγλίαν — Κόντινεν 50% ανά της βάσεως του άμερικανικού καυλολογίου.

«ΑΣΤΡΟΠ» (παναμ.) από Φάσουλ 4700 τόν. πετρελαίου διά Σάλδης 20), άμερος φόρτωσις και έν συνεχείς από Φάσουλ 4.700 τόν. πετρελαίου διά Ιμιχάμ 15/6, φόρτωσις αρχάς Οκτώβριον.

«ΒΑΛΙΕΝΤΕ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδών διά άμερικανικού λιμένας Ατλαντικού (βορειών του Χάπτερας) έξι συνεχή ταξίδια, 60% ανά της βάσεως του άμερικανικού καυλολογίου, έναρξης Οκτώβριον.

«ΦΑΝΤΗΣ Α.» (λιβερ.) έξι Αρόμπιμας 10.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Κούδαν 25% επί πλέον της βάσεως του άμερικανικού καυλολογίου, καντσέλλο 21 Σεπτέμβριον.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ» (όντουρ) από ένα λιμένα Καραϊβικής Θαλάσσης 27.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Αγγλίαν — Κόντινεν 50% επί πλέον της βάσεως του άμερικανικού καυλολογίου, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΑΜΑΝΤΑ» (παναμ.) από Περσικόν Κόλπου 11.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Ιλιάδη, Γαλλική Μεσόγειον, Αγγλίαν ή Κόντινεν 120% επί πλέον της βάσεως του Βρετανικού καυλολογίου, φόρτωσις 15—31 Οκτώβριον.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ» (παναμ.) σε Σιδηνόν 4500 τόν. πετρελαιοειδών διά Φαλκονάρων 55% επί πλέον της βάσεως του άμερικανικού καυλολογίου, φόρτωσις Οκτώβριον.



Docking, undocking and moving ships in New York harbor 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,"
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	εις "Άσπρα Σπίτια 28 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	προσπραγμένον εἰς ἄκτας Μοζαμβίκης
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 19 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Φόλεϋ 26 Σεπτ. καὶ ἀνεχ. 28 (δισταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθε Κολόμπα 15 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X'' πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Μαντρᾶς 20 Σεπτ. διὰ Καλκούταν, ἔφθ. 24
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιος Χαλκιδᾶς	24	3658	εἰς Ἀρχάγγελον 25 Σεπτ. ὑπὸ φόρτωσιν.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Ανασταστότος	18	2858	ἔφθ. Πόρτ. Αρθουρ 20 Σεπτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 25 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἀνεχ. Βαρμπάναν 25 Σεπτ. διὰ Νιούπορτ
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανοῦ» A. E.	44	7176	εἰς θέσιν 6—15 B. καὶ 78—42 A., Σεπτ. 18 δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 19 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	ἔφθ. Κείπ Τάουν 6 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανοῦ» A. E.	43	7194	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδος 24 Σεπτ. δι' Ινδίας
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	42	7176	εἰς λιμένας Ιστανβίλ 10 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαϊώδες καὶ Πατέρας	42	7177	διῆλθε Ντόρερ 27 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. M. Γουλανδρῆς	22	2038	διῆλθεν "Αδεν 25 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΑΝΔΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	ἔφθ. Λεινιγκραντ 20 Σεπτ.
ΑΝΝΑ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 23 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	N. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Σεπτ. διὰ Κόμπ
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανὸς» A. E.	43	7176	ἔφθ. Μπέιραν 25 Σεπτ.
ΑΞΙΟΣ	Λαϊώδες καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Τριαγκάταρ 4 Σεπτ., Ταρακάν 17 δι' Εύρωπην
ΑΝΤΩΝΗΣ	K. Πετρούπολης	21	4786	ἔφθ. Αμβούργον 14 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	διῆλθε Σουέζ 27 Σεπτ. διὰ Μπέιραν
ΑΡΓΩ	«Λιβανὸς» A. E.	41	7460	άργει Πειραιά ὅπο 22 'Ιουλ., ἐπισκευή
ΑΡΙΕΤΤΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	εἰς θέσιν 40—12 B. καὶ 58 Δ. Σεπτ. 18 διὰ Κούδαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἀνεχ. Μούρμανσκ 17 Σεπτ. διὰ Στεπτίνον
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Θραϊκὴ» A. E.	38	4854	τρίνινταν 20 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έρρουμουλκήθη εἰς Νέαν Υόρκην, Σεπτ. 30
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. M. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκου 27 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 Σεπτ. δι' Ιρλανδίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνικὴ» A. E.	44	1923	διῆλθε τὴν νῆσον Ούάιτ 28 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Αλμπατρος» A. E.	18	4289	ἀνεχ. Κων)πολίν 18 Σεπτ. διὰ Λονδίνου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	άδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. Ιψουίτης 17 Σεπτ. καὶ "Ιμμιγχαμ 27
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	έτη Ηπειρωτικὴ A. E.	13	4044	διῆλθε Πούλο Σάμπου 22 Σεπτ. διὰ Ναγκόγια
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Λίβερπουλ 23 Σεπτ. καὶ Αμβέρσαν 29
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Επιφανείάδης	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διὰ Κολόμπο
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	άδ. Ανδρεάδην	43	7176	ἔφθ. Ωκλαντ 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον 24 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	άδ. Συνοδινιού	24	2740	ἔφθ. Γκούλφροτ 25 Σεπτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	07	3016	ἀνεχ. Χούλλα 24 Σεπτ. διὰ Φινλανδίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Μπέλφαστ 25 Σεπτ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἔφθ. Γλασκώνη 24 Σεπτ.
ΔΗΜ. Κ. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Άγιαν ιων. A. E.	44	7207	ἔφθ. Μόζι 27 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ	Π. καὶ B. Πανταλέων	43	7176	διῆλθε νῆσον Ούάιτ 27 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	άδ. Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Σαγκόγιον 15 Σεπτ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἀνεχ. Μαντρᾶς 25 Σεπτ. διὰ Μορμουγκάο
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	ἔφθ. Καλκούταν 21 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Ηπειρωτικὴ» A.E.	18	4300	ἔφθ. Σιγκαπούρην 17 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ	«Άλκωνα» A. E.	44	7176	ἔφθ. Μαντρᾶς 24 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διὰ Μασσαλίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	ἀνεχ. Αργεντόρασαν 22 Σεπτ. διὰ Μπενισάφ
ΕΛΕΥΣΙΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Ούζαν 21 Σεπτ. διὰ Βρέμην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	«Ελληνικὴ» A. E.	16	2081	ἀνεχ. Κόμπει 19 Σεπτ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 26 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» Καλλιμαν.	44	7207	ἔφθ. Πόρτλαντ (Μαΐνη) 26 Σεπτ. (διὰ Νέαν Υόρκην)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικὴ» A. E.	43	7176	διῆλθεν Άλγεριον 25 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικὴ» A. E.	43	7176	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικὴ» A. E.	43	7176	ἔφθ. Νοδορωσίσιον 28 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΠΙΣ	Άδελφοί Σιτινᾶ	43	7244	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 16 Σεπτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. Αλγερίον 17 Σεπτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	ἀνεχ. Αρντρόσαν 22 Σεπτ. διὰ Μπενισάφ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	διῆλθε Ούζαν 21 Σεπτ. διὰ Βρέμην
ΕΥΑΝΘΙΑ	Εύγ. I. Χανδρῆ	43	7177	ἀνεχ. Κόμπει 19 Σεπτ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	«άδ. Γουλανδρῆ»	18	3553	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 26 Σεπτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαιμός	18	5687	ἔφθ. Πόρτλαντ (Μαΐνη) 26 Σεπτ. (διὰ Νέαν Υόρκην)
ΕΥΠΛΟΙΑ	Π. Μαρκεστίνης	43	7176	διῆλθε Άλγεριον 25 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	I. Κουμάνταρος	43	7176	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 25 Σεπτ.
ΕΥΡΩΤΑΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Νοδορωσίσιον 28 Σεπτ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν, ἔφθ. 27
ΗΠΕΙΡΟΣ	Δημ. N. Κουφός	44	1923	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΗΡΩΝ II	Z. Λαιμοῦ — P. Ποντικός	19	5253	ἀνεχ. Κοπεγχάγην 15 Σεπτ. διὰ Τρέλεμποργκ
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἀνεχ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ. διὰ Βραζιλίαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	"Ιδε: «ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ», σηματία Παναμᾶ
ΘΕΜΩΝΗ	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	ἀνεχ. Ρουέν 22 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	ἔφθ. Φλώσιγκ 24 Σεπτ. (δι' Ελλσινκί)
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	διῆλθε Ντόρερ 26 Σεπτ. ἔξι Αμβέρσης
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Νηρεψ» A. E.	30	4123	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 7 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΘΕΤΙΣ	Θ. Επιφανείάδης	35	2385	διῆλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούμαρα
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Αμέρερσαν 26 Σεπτ.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Λώς καὶ Πεζᾶς	43	7207	διῆλθε Ντόρερ 25 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΙΩΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	ἀνεχ. Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Λιβύην
ΙΩΑΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	ἔφθ. Μπάραν 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆ	44	7176	διῆλθε Βαλτιμόρη 17 Σεπτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. Αθηνῶν κλπ.	44	10441	ἔφθ. Πόρτ. Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου 1950. Επωλήθη,
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έπιτ. Ναυτ. Επιχ. A. E.	27	1600	ἀνεχ. Βάζα 21 Σεπτ. διὰ Πόρτλαντ ("Οργεκόν")
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶ Νουκίδης	28	1594	ἔφθ. Βάζα 19 Σεπτ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάσκ. Φράγκος	12	3442	ἀνεχ. Μορμουγκάο 19 Σεπτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρῆ	42	7035	ἀνεχ. Αμβούργον 15 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. K. X'' πατέρας	43	7244	ἔφθ. Βάζα 17 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 18 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Στ. Νιάρχος	45	7240	διῆλθε Τρίνονταν 16 Σεπτ. διὰ Μπάραντος
ΚΑΣΟΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἔφθ. Σουάνζ 27 Σεπτ. (διὰ Μόντρεαλ)

ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Μόζι 27 Σεπτ.
ΚΑΤΕ Ν. Δ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Τάιν 23 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Βηρυττόν 9 Σεπτ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Βαγκούβερ 24 Σεπτ.
ΚΡΙΟΣ		Μ. 'Επτειρίκος	45	3805	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		Δ. Πατέρας και Υἱοί	27	4950	εἰς θέσιν 12—28 Β. και 45—11 Α., Σεπτ. 23 δι' 'Ελσίνκι
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		Έλλην. Μεσογ. Γραμματι	11	7537	έφθ. Γενοβαν 18 Σεπτ.
ΚΥΜΑ		εαδ. Λιθανάνων Α. Ε.	43	7244	εἰς Ντάριεν 20 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		Γ. 'Ηλιοπούλος	05	2527	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Ν. 'Απόδικος	45	7176	διῆλθε Πρόλ Πόντ 27 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ		άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Μόζι 17 Σεπτ. δι' 'Αμερικήν
ΙΕΩΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Κάρδιφ 26 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Λάδουεντ 27 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Πούλο Μπούκοι 8 Σεπτ. διὰ Ντάριεν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιθανάνων Α. Ε.	45	7176	εἰς 'Αρχάγγελον 20 Σεπτ.
ΜΑΙΟΤΙΣ		άδ. Συνοδινού	19	3911	έφθ. Δουβλίνον 23 Σεπτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Ταϊγάνιον 21 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		Στέφ. Σφοιανός	89	2187	άνεχ. Σάντερλαντ 18 Σεπτ. διὰ Λουλέα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διὰ Κέμι
ΜΑΡΙΑ		I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	έφθ. Αλεξάνδρειαν 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		Λώ και Πεζάς	43	7244	διῆλθε Κιουρασώ 15 Σεπτ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Χάιφογκ 19 Σεπτ. διὰ Σατηγκόν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΜ		«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	διῆλθε Θέουταν 25 Σεπτ. διὰ Γκότεμπουργκ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ		Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΜΑΡΙΟΣ II		Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. 'Αμβέρσαν 13 Σεπτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		N. Εύσταθιος	19	5476	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 23 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΔ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκουντήρ	38	5548	έφθ. Μίτουνός 'Αύρες 26 Σεπτ., ρυμουλκούμενον.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		I. Θεοδωράκοπουλος	44	7198	διῆλθε Κρίστομπαλ 22 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΝΤΩΡ		Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Σίδενος (Νέας Σκωτίας) 23 Σεπτ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ		κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. 'Αμβούργον 23 Σεπτ.
ΜΙΧΑΛΗ		«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	διῆλθεν Αδεν 24 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύσταθιος	44	7176	έφθ. Μιταρρόδου 19 Σεπτ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. Έμπειρηκού	18	5202	άνεχ. Βρέμην 18 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		Ίω. Καρράς	44	7247	διῆλθε Ιλισσαθόνα 21 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 24 Σεπτ.
ΝΕΔΩΝ		«Εύγενια»	43	7176	άνεχ. Τσιγκάτο 6 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Ντόρερ 26 Σεπτ. διὰ Κέι Ούέστ
ΝΗΡΕΥΣ		Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Μόντρεαλ 20 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ		X. Πατέρας και Σία	43	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΓΡΗΣ.		E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 19 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ		K. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Πέπελ ἀργεὶ Τεργεστίνων ἀπὸ 11 'Ιουλ., ζημίας
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ		«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Βρέμην 29 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	έφθ. Μασσαλίαν 10 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διῆλθε Ναναμάν 13 Σεπτ. διὰ Χιλήν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)		Φαφαλίοι και Σία	27	5525	διῆλθε Ντάριεν 20 Σεπτ. διὰ Κολόμπο
ΟΘΩΝ		Έμπορ. - Έφοτλιστική.	44	7176	εἰς Μούρμανσκ 20 Σεπτ.
ΟΛΓΑ		Κούλουμβρος - Έμπειρ.	18	5215	έφθ. Ντάριεν 10 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ		K. Γράτσος	45	7176	διῆλθε Παναμάν 6 Σεπτ. διὰ Χιλήν
ΟΝΤΡΥ		Κων. Β. Σκαρρέλης	43	7176	άνεχ. Ντάριμπαν 6 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Λουλέα 19 Σεπτ. δι' 'Ιμιμγχαμ, έφθ. 27
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ		«Τράμπο Σο	18	5525	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 22 Σεπτ. διὰ Γένοβαν, έφθ. 27
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ		M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Κάρδιφ 21 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		«Ωκεανών» Α. Ε.	19	5182	διῆλθε Παναμάν 12 Σεπτ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		A. Καραβίας	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 23 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Ίω. Γ. Π. Λιθανός	43	7176	έφθ. Μπουνέος 'Αύρες 21 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Λουδίνιον 5 Σεπτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		K. Π. Λαιμός	20	5194	άνεχ. Καλκούταν 26 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΠΑΡΑΛΟΣ		Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	εἰς ταξίδιον Τεργεστής — Πειραιώς
ΠΑΥΛΟΣ Γ.		Δ. Νίτσος	20	1130	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 22 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Καραβοστάσι 13 Σεπτ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	εἰς Χαδάνων 24 Σεπτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. Έμπειρηκός	45	3822	διῆλθε Σουέζ 27 Σεπτ. διὰ Περσικόν Κάλπον
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)		M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Κιουρασώ 18 Σεπτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		υἱοί Π. Γουλανδρή	44	10448	διῆλθε Γιεραλτάρ 19 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Τοκογιάμα 10 Σεπτ. δι' Ουλλιάσι Χίντ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Σαϊγκον 5 Σεπτ. (εἶτα Χαϊφόγκ)
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνώις»	44	7207	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 20 Σεπτ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 19 Νοεμβρ. 1950
ΠΟΠΗ		M. Βερνίκος	96	1594	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 24 'Οκτ. 1950
ΠΟΔΡΟΡΙΟΣ III (τάνκερ)		Βαγιάννης και Σία	16	1765	εἰς Ράφσο 20 Σεπτ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΡΙΤΑ		υἱοί Σιγάλα	25	1412	έφθ. Ρόττερντα 18 Σεπτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΙΟΝΣ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	εἰς Πειραιά 29 Σεπτ. ὑπὸ έκφόρτωσιν
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Φλώριγκ 22 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΡΟΔΟΣ		τρ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	έφθ. Μπέριαν 20 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		K. Πετρούπολης	01	3634	άνεχ. Οζάκαν 10 Σεπτ. διὰ Τσιγκάτο
ΣΑΜΟΣ		υἱοί Δ. Ιγγλέσπ	43	7177	έφθ. Μπάρι 7 Σεπτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		υἱόν Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διὰ Βαλτικήν
ΣΠΥΡΟΣ		Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	έφθ. Βαλτιμόρη 26 Σεπτ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ.		M. Κουλουκουντής	44	7176	έφθ. Βόρκιγκτων 19 Σεπτ. π
ΣΤΑΜΟΣ		Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Καλκούταν 13 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 17 Σεπτ. διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 27 Σεπτ. διὰ Καβασάκι
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 Σεπτ.
ΣΥΡΟΣ		Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Μούρμανσκ 18 Σεπτ. διὰ Γκέροτον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		άδ. Λατιμού	13	4221	έφθ. Νεάπολιν 22 Σεπτ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	20	844	άνεχ. Χεύζαμ 25 Σεπτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Μπάροι 14 Σεπτ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	εἰς ταξίδια Σφάδες—Πειραιῶς
ΤΗΝΟΣ		Ναυτ. 'Ετ. Πειραιῶς	11	1459	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 18 Σεπτ. διὰ Τρίνινταν
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι	44	7207	διῆλθε Σουέζ 27 Σεπτ. δι' Αύστραλιαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II		'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Χούλι 22 Σεπτ. διὰ Ντεμεράρα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Σ. Γ. Έμπειρηκός	44	7244	διῆλθε Κων/πολιν 24 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Κάρδιφ 27 Σεπτ. διὰ Ντακάρ
ΦΡΕΔ		K. Δ. Καλαφάτης	44	7176	άνεχ. Τοκοπίλλαν 26 Σεπτ. διὰ Σάντος
ΦΩΤΕΙΝΗ		I. M. Καρράς	44	7176	

ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	άνεχ. Γκαλέρεστων 13 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	07	4043	άνεχ. Αλεξανδρειαν 25 Σεπτ. διά Βαρκελώνην ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διῆθε Κολόμπο 25 Σεπτ. δι' Αγγλίαν ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λονδίνον 15 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς ΨΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	διῆθε Τενερίφαν 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διῆθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3970	άνεχ. Αγκώνα 21 Σεπτ. διά Σιδώνια ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεανίκα»	43	7223	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 21 Σεπτ. διά Τρίνινταντ ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά. Πλάτα»	43	7237	άνεχ. Φρητάσουν 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	άνεχ. Αμέρογαν 17 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς ΑΘΩΝΑΙ	έτ. «Τουλά»	25	4954	έφθ. Σιδνεύ (Νέας Σκωτίας) 23 Σεπτ. ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	ανέχ. Χάμπτον ρόδς 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΩΡ	έτ. «Ελλήνες αγορασταί»	44	7286	άνεχ. Αμέρογαν 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Βικτωρία (Βραζ.) 17 Σεπτ. διά Τρίνινταντ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	έφθ. Αμβούργον 21 Σεπτ. ΑΛΛΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	διῆθε Σουέζ 21 Σεπτ. διά Παναμάν ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ. ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Ελληνες αγορασταί»	31	7923	διῆθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Παναμάν ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάμσος»	44	7207	διῆθε Σουέζ 21 Σεπτ. διά Μπάχρειν ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ. ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεργκ»	45	7149	έφθ. Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	εις θεσία 12—41 Ν. και 14—23 Δ., Σεπτ. 23 διά Κέιπ Τάου ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	διῆθε Κιουρασώ 16 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν ΑΝΝΟΥΛΑ Κ	έτ. «Διεθήνης»	14	4164	διῆθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον ΑΝΤΡΕ	έτ. «Μίνως»	08	1763	εις μεταφοράς Ράς Σουύτρ—Σουέζ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 28 Ιουλ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Μπιζέρταν 21 Σεπτ. διά Τύνιδα ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Πονούκα»	04	4784	διῆθε Λάδσεντ 24 Σεπτ. διά Κούβαν. ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	εις Θεσσαλονίκην 20 Σεπτ. ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	εις Γένοβαν ἀπό 5 Ιουλ., ἐπισκευὴ ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 8 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Αλβίων»	28	5061	διῆθε Λόδς "Αντζελές 4 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Ελλήνες αγορασταί»	19	2609	άνεχ. Μπαγιόν 18 Σεπτ. διά Καζαμπλάγκαν, ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Κέλεν 21 Σεπτ. ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	άνεχ. Σάντος 22 Σεπτ. διά Λονδίνον ΑΡΜΑΡ (λιδερ.)	έτ. «Ιστενίας»	21	10388	διῆθε Γιβραλτάρ 5 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν, ἔφθ. 23 ΑΡΟΖΑ	έτ. «Αστρα»	43	7273	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 Σεπτ. διά Βαγκούνερ ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιδερ.)	έτ. «Πόνκας»	22	1979	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 15 Φεβρ. 1950 ΑΡΧΙΜΙΔΗΣ	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Δουδλίνον 9 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς, ἔφθ. 24 ΑΡΧΩΝ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Λόδς "Αντζελές 8 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αρχων»	19	5524	διῆθε Κολόμπο 19 Σεπτ. δι' "Αδεν" ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	άνεχ. Μπάρρα 20 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	ἔφθ. Καλκούταν 23 Σεπτ. ΑΣΠΙΡΕΙΤΩΡ (λιδερ.)	έτ. «Νόρβερτος»	30	9031	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Εντιάμωντ»	44	7210	ἔφθ. Βιζαγκοπατάμ 19 Σεπτ. ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	ἔφθ. Κωνσταντζαν 19 Σεπτ. ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Φρισκός»	18	2224	άνεχ. Λάιττλ Νάρροου 21 Σεπτ. διά Πόρτσουμθ ('Ην. Πολ.) ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Αστρα»	21	8206	ἔφθ. Σάντος 14 Σεπτ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	ἔφθ. Φόλευ 20 Σεπτ. και Τάιν 25 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ. «Αττίκας»	27	5214	άνεχ. Βομβάνη 19 Σεπτ. διά Καλκούταν ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·ΙΝΤ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	διῆθε Πόρτ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·····	έτ. «Ατλαντίκ»	44	7247	άνεχ. Σιμίου 10 Σεπτ. διά Βαγκούνερ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΌΡ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	διῆθε Πούλο Μπάκομ 15 Σεπτ. διά Λονδίνον ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιδερ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	49	17094	διῆθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντίκ»	49	7310	διῆθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Καράτσι ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	άνεχ. Γοκοσούκαν 12 Σεπτ. διά Βαγκούνερ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7200	άνεχ. Βομβάνη 19 Σεπτ. διά Τζενίμα ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	50	8679	εις Ουέστ Χάρτελπουλ ὑπὸ ἀνακατασκευὴν ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	άνεχ. Γοκοχάμαν 1 Σεπτ. διά Ντάϊρεν ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	άνεχ. Βιζαγκοπατάμ 10 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	48	10928	διῆθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ»	49	10908	διῆθε Μαντράς 22 Σεπτ. ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	άνεχ. Κόδιτσαν Μπαΐη 22 Σεπτ. διά Χούλλ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλαντίκ»	43	7176	ἔφθ. Αμβούργον 26 Σεπτ. ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Μαντράς 14 Σεπτ. ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντίκ»	44	7247	διῆθε Μοντεδίδεο 21 Σεπτ. διά Βραζιλίαν ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	εις θεσίν 4.43 Ν. και 34.2 Δ. Σεπτ. 23 διά Ρίον Ιανέρον ΒΑΙΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Λάς Κρούτεσ»	44	7178	άνεχ. Μπάρχεν 22 Σεπτ. διά Σουέζ ΒΑΙΛΙΕΝΤΕ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ελλήνες αγορασταί»	35	8072	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Τούχηπαν ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	έφθ. Λόδς "Αντζελές 19 Σεπτ. ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ιντερ Αμερικάνα»	44	7176	εις Νέαν Υόρκην ἀπό 25 Αύγ., ἐπισκευὴ ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	έφθ. Πόρτ Αλφρέντ 17 Σεπτ. ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιδερ.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Μαντράς 21 Σεπτ. διά Καλκούταν ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	διῆθε Τούχηπαν 1 Σεπτ. διά Σάντος ΒΙΛΑΔΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Σάντος 21 Σεπτ. διά Παραμαρίμπο ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	διῆθε Λόδς "Αντζελές 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιδ.)	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Χερβούργον 18 Σεπτ. διά Καζαμπλάγκαν ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβιο»	51	5860	άνεχ. Λόδς "Αντζελές 22 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Μερινίτιαν»	19	5405	άνεχ. Μπούνεος "Αὔρες 1 Σεπτ. διά Κιουρασώ ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	διῆθε Σιγκαπούρων ρόδς 20 Σεπτ. δι' Αδεν ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιδ.)	έτ. «Οβερές Τάνκερ»	43	10448	διῆθε Σιγκαπούρων 22 Σεπτ. διά Λονδίνον, ἔφθ. 26 ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	διῆθε Σουέζ 17 Σεπτ. δι' Ούμη Σαΐδ ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Γουορδάνταΐτν»	20	6343	διῆθε Αγνίδον 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Διεθήνης»	49	17738	άνεχ. Λόδς "Αντζελές 1 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Διεθήνης»	49	10892	διῆθε Τρίνινταν 22 Σεπτ. διά Τρίνινταν ΔΙΩΝΗ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ. ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Λονδίνον 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Πόλυτα·Αρένας»	29	6941	άνεχ. Κοπεγχάγην 22 Σεπτ. διά Φόβεϋ ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Νολίντο»	16	1977	διῆθε 700 μιλίων Δ. τοῦ Κολόμπο 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεος»	20	7744	διῆθε Σουέζ 22 Σεπτ. (διαταγάς) ΕΛΕΝΗ	έτ. «Σετέλλω»	12	3663	έφθ. Καλκούταν 3 Σεπτ. ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	άνεχ. Νεάπολιν 20 Σεπτ. διά Μαρακάϊμπο ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αταλάγιας»	21	3345	έφθ. Γιαδάτα 20 Σεπτ. ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Γιανουλάτος»	28	6522	άνεχ. Λονδίνον 26 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	έφθ. Γιαδάτα 22 Σεπτ. ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Τρανσποστιφίκα»	43	7207	άνεχ. Ναύπλιον 20 Σεπτ. διά Βραζιλίαν έφθ. Γιαδάτα 22 Σεπτ. διά Κέι Ούεστ	έτ. «Ενοεύτας»	44	7207	

ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πουαρδζάφ	43	7176	άνεχ. έκ Χάϊφα 23 Σεπτ. (βιασταγάς)
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (Λιβερ.)	έτ. ντέ Μάρφιλ	44	7240	άνεχ. Αμδέρσαν 21 Σεπτ. διά Καράτσι
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Διεθήτς	43	7225	άνεχ. Αμδούργον 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΝΘΙΑ	Πέτρος «Ατυχίδης	20	6419	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδς 18 Σεπτ. δι' Αμδέρσαν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη	19	2624	έφθ. Σάν Ζουάν (Περουδίας) 15 Σεπτ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Χαδάνναν 24 Σεπτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντωνιο»	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ.
ZAN	έτ. «Ορίνοκο»	44	7165	άνεχ. Βαλτιμόρη 11 Σεπτ. διά Βρέμην
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άνεχ. Καράτσι 17 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΗΡΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Λίβερπουλ 19 Σεπτ. διά Ντεμεράραν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Ναγκόγια 15 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Ταματάβην 20 Σεπτ. διά Μανανγιάρι
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	όδ. Σαμωνά	17	1276	άνεχ. Κέιμ 16 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Κοσσέρ 23 Σεπτ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθήτς	43	7200	άνεχ. Βαλτιμόρη 24 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	"Ελλήνες άγορασται	28	7350	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΙΛΕΝΑΟ	έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	έφθ. Αμδέρσαν 23 Σεπτ.
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (Λιβερ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδς 18 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγικ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Άμπιο 5 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Ναβίγικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Μόμπιλ 18 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγικ. Κρίστο τάλ»	29	9086	άνεχ. Σταλόνου 22 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγικ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Σεπτ. διά Λά Ρομάνα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγικ. Κρίστομπαλ»	31	9767	διήλθε 300 μιλία Δ. του Καράτσι 24 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ..	«Ναβίγικ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθεν 'Άλγεριον 25 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Καλλάρο 22 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα»	22	8432	άργει Φλώσιγκ από 13 Αήγ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άνεχ. Σαουθάμπτον 21 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Σουέζ 13 Σεπτ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέν»	12	3964	άνεχ. Ντόρμπρη 18 Σεπτ. διά Λομπίτο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Έλγκεδελ»	05	4298	έφθ. Κιέλον 11 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ. διά Μανάτι
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 8 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένα»	21	4507	άνεχ. Νόρβικ 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτος	43	7160	διήλθε Σουέζ 16 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟΒΙΤΑΛΙ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	43	7193	διήλθε Τσιτταγκόκ 22 Σεπτ. διά Κοπεγχάγην
ΚΑΒΟΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουπτα»	43	7257	έφθ. Σαβάναν 21 Σεπτ.
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	άνεχ. Σιμίζου 6 Σεπτ. διά Μόζι
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	44	7235	άνεχ. Χαρτλεπουλ 8 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Άραγκον»	44	7192	διήλθε Φόλμουθ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Άρικα»	42	5236	διήλθε Σουέζ 24 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	άνεχ. Γιοκχάμαν 18 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	έφθ. Τάιν 15 Σεπτ.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	44	7281	έφθ. Κάρδιφ 1 Σεπτ., παρέμεινε 25
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Ρουέν 6 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπος»	41	7579	άνεχ. Γλασκώθην 11 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Άριγκας»	43	7176	έφθ. Λίβερπουλ 23 Σεπτ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Κούζ Μπαίν 22 Σεπτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Αμδέρσαν 22 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Σεπτ. διά Μπρεμερόχαφεν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Βαλεαρίκα»	43	7933	άνεχ. Σιεμφουέγκος 13 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Αρίστομαρ»	44	7229	έφθ. Παλέρμο 14 Σεπτ. (διά Περσικόν Κόλπον)
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Μπάρου»	14	7167	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	31	8440	διήλθε Παναμάν 8 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΚΟΥΡΑΖΕΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Λας Πίεντρας 16 Σεπτ. διά Κίγκσνορθ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ				άνεχ. Τσάρλεστον 19 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην, έφθ. 24
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Νασδάρρα»	44	7165	άνεχ. Νόρβικ 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Αρόύμπατα 17 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Επιπλοραντόρ»	43	7207	άνεχ. Γιαβάτα 22 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	διήλθε Τρίνινταντ 23 Σεπτ. δι' Ολλανδ. Γουϊάναν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 21 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5250	έφθ. Ιμιγχάμ 20 Σεπτ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικού»	16	5505	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 9 Σεπτ. διά Χούστον, έφθ. 23
ΜΑΙΡΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5841	διήλθε Ντόρεβ 14 Σεπτ. διά Σίνεϋ
ΜΑΙΡΗΝ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	διήλθε Μόντρι 24 Σεπτ. διά Γκαλέρεστων
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 25 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	διήλθε Πούλι Μπούκομ 7 Σεπτ. διά Κόμπε
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρφίνα»	43	7160	άνεχ. Αμδούργον 19 Σεπτ. διά Β. Άμερικην
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	έφθ. Τάιν 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βένας»	43	7223	διήλθε Τρίνινταν 6 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	έφθ. Καραβόστασι 11 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Οδόσσο 24 Σεπτ.
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα «Άλτα»	19	2323	έφθ. Κόρκ 27 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιβέρας»	20	6109	άνεχ. Ντόρμπαν 20 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Φορμαντ 21 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (όνδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	43	7176	άνεχ. Βίλμιγκτων 21 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 23
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Σάν Γκεράλιμο»	20	3483	άνεχ. Κορσίν 23 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	42	7170	άνεχ. Βρέμην 24 Σεπτ. διά Περουδίαν
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Μάρτορ»	20	7641	έφθ. Αινδρό 21 Σεπτ. διά Μπαρόστασι
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	27	6382	διήλθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Λαδσεντ
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Νόρθ Πασφίκ»	43	7176	άργει Κάρδιφ από 23 Αύγ., έπισκεψη
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άνεχ. Λός Αντέλεας 20 Σεπτ., διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Βρέμην 7 Σεπτ., Ντακάρ 24 διά Μπέιραν
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μοντζί»	19	4999	έφθ. Λειξόν 19 Σεπτ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Άριόνα»	19	7588	άνεχ. Αμδέρσαν 22 Σεπτ. διά Θεσσαλονίκην
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Σάν Λεονάρντο»	20	2606	έφθ. Σιβήνευ (Νέας Σκωτίας) 20 Σεπτ.
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	έφθ. Αδεν 22 Σεπτ.
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (όνδ.)	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διήλθεν «Άδεν 21 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ούλτραμάρ»	20	6895	διήλθε Σιγκαπούρην 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Ρουέν, έφθ. 27
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χάσι»	43	7196	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Σταύλος 26 Σεπτ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Καρρίμπιταν»	43	7176	διήλθε Παναμάν 9 Σεπτ. διά Μέλδούρην
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 23 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΝΑΦΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	έφθ. Μπρεμερόχαφεν 26 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άργει Ρίον 'Ιανέριον από 19 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	έρρυμουλκήθη είς Άδεν 21 Σεπτ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	διήλθε Λίζαρντ 17 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς

ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερη Σιδάριγκα»	43	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Σεπτ. διά. Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	έφθ. Ρουέν 18 Σεπτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετς»	42	7191	διήλθε Παναμάν 16 Σεπτ. διά' Ισπωνίαν
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλα»	20	7030	έφθ. Μασσαλίαν 3 Σεπτ., έπισκεψή
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Καματσίσ 5 Σεπτ. διά. Βαγκούνερ, έφθ. 23
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Λίβερπουλ 23 Σεπτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Τσάρτσιλ 22 Σεπτ. (διαταγάς)
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Σεπτ. διά' Έλσινικι
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	διήλθε Ντόβερ 23 Σεπτ. διά. Χούλλ, έφθ. 24
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	έφθ. Τοκοπίλαν 9 Σεπτ.
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρντε»	43	7246	έφθ. Κιουρασώ 21 Σεπτ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάνα Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Αλεξάνδρειαν 12 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	48	11298	έφθ. Αμπερούταμ 21 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	50	17720	διήλθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά. Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	49	17722	άνεχ. Πόρτλαντ (Μαΐν) 24 Σεπτ. διά' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	49	17722	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Σεπτ. διά. Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	49	17724	έν πλω από Μιτάχρειν διά. σασσέμπο, Σεπτ. 20
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	διήλθε Ντόβερ 9 Σεπτ. διά. Παναμάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι.Μ.	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	50	17724	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Σεπτ. διά. Γιβραλτάρ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άργει Φλόστραν άπό 18 Αύγ.
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφλόρος»	18	1852	είς ταξίδια μεταξύ λιμένων Β. Αμερικής
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Αλέξ. Γούναρης»	19	5701	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Σεπτ.
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκάρ»	20	3280	έφθ. Βασιλικό Μπαίν 24 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπώ»	44	7223	άνεχ. Νέρβικ 4 Σεπτ. διά. Βαλτιμόρην, έφθ. 24
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	19	5555	έφθ. Μίδδλεισμπρο 23 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗΣ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	είς λιμένας Αύστραλιας 10 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά' Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάθος»	26	5937	διήλθε Θέουσταν 16 Σεπτ. διά. Λίβερπουλ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	άνεχ. Γιαβάτα 15 Σεπτ. διά. Σηπτάλ
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμποκ»	45	7148	έφθ. Γιαβάτα 25 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πλόαρ»	19	6495	άνεχ. Κόμπε 5 Σεπτ. διά. Πούγκετ Σούντ
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	άνεχ. Σαουθάμπτον 14 Σεπτ. διά. Χάμπτον ρόδος
ΠΟΙΝΤ ΚΛΗΡΑ	έτ. «Μπελλαδίστα»	20	7777	έφθ. Αμβούργον 2 Σεπτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Άλδ Πλάτα»	44	7163	διήλθε Κιουρασώ 13 Σεπτ. διά' Ηγγλίαν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο «Αλέγκρε»	44	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Σεπτ. διά. Ρόττερνταμ
ΠΟΥΚΚΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμα»	36	7104	έφθ. Λά Παλλίς 1 Σεπτ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοττασόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν άπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπινενδίντο»	19	5055	είς Τοπίλλαν 10 Σεπτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ 'Αμερικά»	14	4823	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διά. Θεσσαλονίκην
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	άνεχ. Λόδς Αντζελες 12 Σεπτ. διά' Ηγγλίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	είς Τάραντα άπό 19 Αύγ.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Καλκούταν 10 Σεπτ. διά. Μαυρίκιον
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χούδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	διήλθε Τρίνινταν 6 Σεπτ. διά' Αργεντινήν.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάθε»	20	5686	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ. διά. Χάμπτον ρόδος
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνα»	31	8205	διήλθεν 160 μίλια Α. τῆς Μάλτας 23 Σεπτ. διά. Χείζαμ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άνεχ. Βομβάνη 22 Σεπτ. διά. Πόρτ Όκκα
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβερ.)	«Ελληνες άγορασται	43	7194	έφθ. Αράχους 26 Σεπτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Μπουένος Άιρες 16 Σεπτ. διά. Παραμαρίμπο
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατοσίφικα»	44	7229	έφθ. Τάραντα 15 Σεπτ.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	έφθ. Ρουέν 26 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	διήλθε Παναμάν 10 Σεπτ. διά. Λονδίνον
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	18	5664	διήλθε Μοντεβίδεο 23 Σεπτ. διά. Τρίνινταν
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ. «Ελληνες άγορασται	18	5572	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά' Αμβούργον
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Τσώρτσιλ 25 Σεπτ. (διαταγάς)
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζια»	23	5374	άνεχ. Κάρδιφ 15 Σεπτ. διά. Βαπτιανάν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2086	έφθ. Τάϊ 20 Σεπτ. καὶ άνεχ. 26 διά. Χαμίνα
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντέλ Σούντ»	43	7264	άνεχ. Τσώρτσιλ 15 Σεπτ. διά. Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Φιλιππίδη 8 Σεπτ. διά. Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Χάμπτον ρόδος 17 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έλληνες άγορασται	43	7118	άνεχ. Είβονμάουθ 26 Σεπτ. διά. Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	άνεχ. Παγκούμενη 19 Σεπτ. διά. Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	έφθ. Κόπτε άπό 6 Αύγ. ΕΠΟΛΗΘΟΗ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά. Μπάρρουο
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	άνεχ. Σαντιάγκο 16 Σεπτ. διά. Μόμπιπλ
ΣΑΞΩΝΤΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Νέαν Ύρκην 19 Σεπτ. διά' Αγιον Βικέντιον
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ιγνουλαρ»	44	7116	έφθ. Λονδίνον 8 Σεπτ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Μπουένος Αρες 15 Σεπτ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μασιάτο»	19	5354	άνεχ. Αλγερίου 22 Σεπτ. διά. Καράτσι
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπτο»	19	6541	άνεχ. Κεμπέκ 19 Σεπτ. διά' Αμέρισον
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αποχίδης	25	5136	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 25 Σεπτ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	διήλθε Τρίνινταν 24 Σεπτ. διά. Ρίον Ιανέτρον
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Ντεμεράφον 7 Σεπτ. διά. Πόρτ Αλφεντ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Βικτωρίων (Βρ. Κολ.) 17 Σεπτ. διά. Νότ. Αφρικήν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διήλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά. Βαλτιμόρην
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ. διά' Αμερικήν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7134	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 13 Σεπτ. διά. Σάντος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7134	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Σεπτ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	άργει Τζακάρτα άπό 6 Μαΐου. ΕΠΟΛΗΘΟΗ
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρνιτσα»	20	3526	άνεχ. Αρχάγγελον 21 Σεπτ. διά. Χούλλ
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόβας»	40	10470	είς θέσην 27—51 Β. καὶ 68—45 Δ., Σεπτ. 23 διά. Β. Αμερικήν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Γιοκάμαν 16 Σεπτ. διά. Σηπτάτη
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντες»	38	10455	διήλθε Σουέζ 14 Σεπτ. διά. Περσικόν Κόλπον
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	διήλθε Σταυλόδου 18 Σεπτ. διά. Περσικόν Κόλπον
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτος»	10	3649	διήλθε Φαρόπολιον 24 Σεπτ. διά. Πόρσαγκρουν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα	43	7176	άνεχ. Πάροδοι Σουδάν 18 Σεπτ. διά. Τζέδδαν
ΤΣΑΡΛΤΟΝ ΣΟΒΕΡΙΝ (έπιβ.)	έτ. «Εουρόπεα»	30	5516	άνεχ. Σινίζου 15 Σεπτ. διά. Σηπτάτη
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Χάρτλεπούλ 22 Σεπτ. διά. Γκάλεστων
ΦΑΛΑΚΩΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 20 Σεπτ. διά' Αρούμπαταν
ΦΑΝΤΗΣ Ά. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Σεπτ. διά. Στανλόου
ΦΑΗΡΑΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντο»	27	6023	έφθ. Λονδίνον 26 Σεπτ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσνα»	14	3654	έφθ. Πάρτιγκτων 25 Σεπτ. (διά Χάμπτον ρόδος)
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	37	5234	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά. Ρόττερνταμ
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κρίστουπαλ»	21	7460	έφθ. Αστόριαν 8 Σεπτ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άργει Μπάρρου άπό 24 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριον»	43	7243	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ.
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	έφθ. Σιδεύε 17 Σεπτ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7293	