

# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1955

Αρ. Φύλλου 289/248



MIXNIK.

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 289/248

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1955

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Παντού ἡ ἀσυδοσία;

Είχομεν πρό τινος δημοσιεύσεις εἰς τὰς σελίδας αὐτάς ἑγκύλιον τοῦ εἰς Ν. Υόρκην ἔδρευόντος Λιβεριανού ὑποεπιτροπού ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, ἀπευθυνομένην πρὸς τοὺς πλοιοτήτας πλοίων νηολογημένων εἰς τὴν Μονρόβιαν, διὰ τῆς ὧδης ἑζητεῖτο ἢ γνώμη τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς προτασεως περὶ παροχῆς διπλωμάτων καὶ πτυχίων ἵκανοτπος κατόπιν ἑξετάσεων — τυπικῶν βεβαίων — εἰς ἄλλοπλους — ὅχι ὑπηκόους τοῦ μαύρου Προέδρου Τούμπηαν — ναυτικούς.

Ἐθεωρήσαμεν τότε τὴν ἑγκύλιον αὐτὴν, ὡς τὴν πρώτην, κατὰ τὸ παραδείγμα τοῦ Παναμᾶ, ἐνεργὸν παρέβασιν τῶν ἀρχῶν τῆς Λιβεριανῆς τῆς διοικήσεως τῶν ξένης ιδιοκτήσιας, ἀλλὰ ὑπὸ λιβεριανῆς σημαίας πλοίων. "Ηδη, ὅμως, πληροφορούμεθα, ὅτι τὴν πρότασιν περὶ ἑδόνων διπλωμάτων καὶ πτυχίων ἀπέδεχμεν προφρόνως πολλοὶ τῶν ἑνίαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ἵνα οὕτω εἴκ των ἐνόντων ἀντιμετωπίσουν τὴν παρατηρουμένην μεγάλην ἐλλειψιν ἀξιωματικῶν, ναυτίλων καὶ μηχανικῶν.

Εἰς τὰς τοῦ Λιβεριανὸν ὑποεπίτροπον ἀπαντήσεις τῶν τινὲς τῶν ἐφοπλιστῶν ὑποδεικνύουν τὴν ἀπλούστευσιν τῶν σχετικῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, ζητούν δ' ἐπὶ πλέον, ὅπως οἱ ὑποδιάλογοι εἰς τὰς ἑξετάσεις τυχάνουν τῆς προεγκρίσεως ἐφοπλιστοῦ κεκτημένου λιβεριανὰ πλοία. Τὸ πιστοποιητικόν, δηλαδή, τὸ προϋπορεσίας καὶ τῆς καλῆς διαγνώσης διὰ προσπυγράφεται ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ διὰ ἀποτελὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν παροχὴν τοῦ διπλώματος.

Δὲν εἶναι, ὅμως, μόνον οἱ ἐφοπλιστοί, οἵτινες φέρονται ἀποδεχθέντες τὸ σχέδιον περὶ παροχῆς λιβεριανῶν διπλωμάτων, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ οἱ ναυτικοί, ὅσοι δὲν εἰναι διπλωματούχοι, λόγῳ δὲ τῆς ἐλλείψεως ἀξιωματικῶν ἔχουν ὥδη ἀναλάβει ὑπερεσίαν τῆς ἀξιωματικού εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανιστάσιον. Τὸ τελευταῖον ἀνόντων, ὅσον καὶ ἄδικον, μέτρον τοῦ ιδιού μας "Υπουργείου" ἐπὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς ἐπί ξένων πλοίων ὑπερεσίας, ὑποχρέωνται τώρα καὶ τους "Ελληνικαίς ναυτικούς νὰ ἐπιζητήσουν τὸ λιβεριανὸν διπλωματοῦ τοῦ ἐλληνικού, νὰ προτιμήσουν, δὴ λασθή, τὴν φυγήν, ἀπὸ τὰς τὰς ἀξειδεῖς τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ!"

Άντούς, πρὸς τὸ πάρον, τὸν ἑνίαφερεῖν ἡ ἀπόκτησις ἐνὸς οἰουδῆποτε διπλώματος. Διὰ τῆς Λιβερίας τὸ ἐπιτυγχάνουν, χωρὶς πολλὰς δοπτάνες, μελέτας, ταξιδία εἰς Ἑλλάδα, πιστοποιητικά καὶ ἔξαντλητικάς ἑξετάσεις, πρὸ παντός, ὅμως, χωρὶς τὴν ἀδίκιαν τῆς προσθέτου προϋπορεσίας. Τὸ διπλωματοῦ, τὸ καλύπτον μόνον τὸν τύπον, διὰ ἐπιτρέψη εἰς τοὺς ἕδη δοκίμους, τοὺς γαύτας καὶ τοὺς λιπαντάς νὰ καταλάβουν θέσεις ἀξιωματικῶν εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοία. Οἱ ἐφοπλιστοί ἀσμένων τὸ ἀποδέχονται. Δὲν ἀναλογίζονται τὰς ὅχι ἀπιθανούς ἐπιζημίους διὰ τὰ πλοία τῶν συνεπείας ἀπὸ τὴν ἀνόδον εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὴν κάθοδον εἰς τὸ μηχανιστάσιον ἀνειδικεύων, ἀκαταρτιστῶν καὶ χωρὶς ἐπαρκῆ προϋπορεσίαν ναυτίλων καὶ μηχανικῶν. Εἰναι, πρὸς τὸ πάρον, ἑνίαφερομένοι με τὴν λόσιν τῶν λιβεριανῶν διπλωμάτων, διότι κατερβόνουν οὕτω νὰ ἔχουν συμπληρωμένην τὴν βασικὴν σύνθετην ἀσφαλείας τοῦ σκάφους μὲ διπλωματούχους, γωρίς νὰ ὑφίστανται τὴν πίεσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων μισθών.

Πρέπει, ὅμως, νὰ μᾶς ἐμβάλλῃ εἰς ζωοπόδες ἀνησυχίας ἢ ὑπόθεσις αὐτὴ τῶν λιβεριανῶν διπλωμάτων. Οἱ παρὸ ήμιν ἀσμόδιοι ὀφείλουν νὰ ἀντιμετωπίσουν διὰ τὰ ἐνδεχόμενα. Θολιερώς διὰ τὴν εἰς οἱ συνέπειας διὰ τὴν ὅλην υπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἄν, μετὰ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τὰ πλοία των, φθάσωμεν νὰ ἴωμεν, λόγῳ τῶν ἴδιων ἡμῶν καὶ πάλιν σφαλμάτων, φεύγοντας τὸ ἐλληνικὸν μητρώον τοῦ θαλάσσης. Ἐκπατριζόμενούς, δηλαδή, καὶ τὰς γαυτικούς μας. Καὶ αὐτοὶ μὲν διὰ ἔχουν τὸ διπλωματοῦ, ποὺ τοὺς ἐπιτρέπει ἡ ἀσυδοσία νὰ ἀποκτήσουν, τακτοποιούντες μίαν προσωπικὴν ἀναγκήν καὶ κεδρίζοντες οὕτω ἀθόνωντον τὸν βιοποιείον. Είναι ἀξιοκατάρχοι, ἀλλ' ἔχουν καὶ ὑπὲρ αὐτῶν μίαν δικαιολογίαν: Τὸν νόμον περὶ προϋπορεσίας. Οἱ ἐφοπλιστοί, ὅμως, οἱ ἀποδέχονται, ἀν μὴ καὶ ἐνδιαφερούντες τὴν οἰκτρὰν αὐτὴν, τὴν διάστροφον λόσιν κεφαλαίωνδυς διὰ τὸ μέλον τῆς Ναυτιλίας μας προβλήματος, δὲν ἀναλογίζονται, ἀρά γε, ὅποιον κακού γίγνονται πρόξενοι; Τακτοποιούν, βεβαίως, ἐκ τῶν ἐνόντων μίαν ὅχι εὐχάριστον κατάστασιν, ἐπιτρέπουν, ὅμως, ἐλαφρά τῇ σκέψει, νὰ εἰσέλθουν εἰς τὰς

τάξεις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπ. Ναυτικοῦ, ὅχι τούλαχιστον προσωρινῶν, μέχρι τῆς ἐν καιρῷ ἀποκτήσεως τοῦ διπλώματος, κατόπιν φροντιστηριακῶν σπουδῶν καὶ ἔξετάσεων ὑπωσδῆποτε αὐτήτηρων, ἀλλὰ νομίμων πλέον, οἱ ἀκατάρτιστοι, οἱ τυχόρρωποι. Ἀνατίθεται ἡ διακυβέρνησης πλοίων μεγάλης ὁδίας, εἰς νέους μηδεμίους παρέχοντες ἐγγύσιους τῆς ικανότητός των, ἐστερημένους τῆς στοιχειώδους τεχνικῆς ἀγωγῆς.

Καὶ ἐφόσον εύτυχοσιν τὰ πλοια νὰ συγκαταλέγουν μεταξὺ τοῦ ἐπιτελείου τῶν ἀξιωματικῶν των καὶ τίνας μὲ ἐλληνικὰ διπλώματα πλοίοχρους καὶ μηχανικούς, ἡ ὑπηρεσία καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ σκάφους διὰ εἰναι, ὑπωσδῆποτε, κατώχωρωμενήν. Ἐπιμόχθως θά ἐργάζωνται οἱ μὲν διὰ νὰ παρακολουθοῦν καὶ νὰ διδάσκουν τοὺς παρεισάκτους. Καποτε, δῆμως, σὺν τῷ χρόνῳ, κατάκοποι οἱ γραμματούσεοι θά ἀποχωρίσουν καὶ τότε τὸ πρόβλημα τῶν διδασκάλων των θά ἀνακυψήσει σοφαρόν, διεπιπλύτων. Ποιοὶ διὰ εἰναι οἱ ἀντικαταστατοῦ των; "Οχι, βέβαια, οἱ κεκτημένοι τὸ λιβεριανὸν διπλωματικά τῆς ἀσυδοσίας, οἵτινες ούδεν ἀλλο κατώρθωσαν παρὰ νὰ ἀλλοιώσουν ἐπὶ τὰ κείρω τὸν ποιοτικὴν τοῦ ἐμψύχου μας ὑλικού κατάστασιν, διὰ νὰ ἔξυπνηρέστερουν μίαν βιοποριστικὴν τῶν ἀνάγκην προσωρινήν. Καὶ ἂν αὔριο, μετά τίνα εἴστω ἐπὶ τὴν ἐπιτύχωμεν διὰ τῶν σχολῶν τὴν ἐντεύθεν προσφοράν μηχανικῶν καὶ πλοιοχρών διπλωματούχων, ἀξίνην τῆς ἀποστολῆς των, τὶ θά ἀπογίνουν καὶ ποιοὶ θά τύχουν προσγωγῆς οἱ προτιμησαντες τὸν εὔκολον δρόμον τοῦ λιβεριανοῦ διπλωμάτων; Οὐδὲ αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταί, ποὺ τώρα προφόρων διπλωματούχων, θά παραδεχθοῦν τὰ διπλώματα των, ως ἀπόδεξιν τῆς τεχνικῆς των καταρτίσεων. Θά εἰναι τότε οἱ ἀπόδηλοι.

"Ἐφιστώμεν ὅλως ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τοῦ "Υπουργείου" τῆς Ναυτιλίας, ὅπως καὶ τὸν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω σοφαρωτάτου ζητήματος. Οφείλουν νὰ προλάβουν διὰ συντόνων μέτρων μίαν κατάστασιν, τείνουσαν νὰ διαστρέψῃ τὴν καταβάλλομένην προστέθειαν τῆς καταστίσεως καλοῦ καὶ ἐπαφούς ἐμψύχου ὑλικού. Καὶ ως πρώτων, νομίζουμεν, μέτρων διὰ πρεπεῖ να σίνε ἡ καταργησίας τοῦ νόμου περὶ προϋπορεσίας.

### Ήμεις καὶ οἱ ἄλλοι

Παντοῦ εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας ἐλλειψις πληρωμάτων, ἀξιωματικῶν κυρίων ναυτίλων καὶ μηχανικῶν, σημειούσται. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰ Σκανδιναϊκά καράτη ἡ ἐλλειψις αὐτῆς, ὅπως καὶ πορθήμην, σίνεινε καταφανεστέρα. "Ἐδῶ μὲν διοτε δὲν ἡτο προητοιμασμένην ἡ ναυτιλίαν, λόμενην. Ἐλλὰς νὰ προμηθεύσῃ τὸ περιστότερον διὰ συντόνων μέτρων μίαν κατάστασιν, τείνουσαν νὰ διαστρέψῃ τὴν ἐλλαγήσην τῶν ἐπελθούσατα ἀπότομος διόγκωσις τῆς ἐλληνικῆς χωρικότητος, εἰς τὰς ἄλλας δὲ χώρας, διοτε δὲ μεταπολεμική βιομηχανική τῶν ἀνάπτυξης ἀπασχολεῖ δηδή ἱκανοποιητικῶν τὸν ἐργαστήν καὶ ἀποτρέπει τὸν νέον νὰ κατέλθῃ πρὸς τὸ πλέον ἐπίμοχθον ναυτικὸν πλάγγελμα.

"Ολοι, ὅμως, οἱ εἰς τὰς ξένας χώρας ἀρμόδιοι κρατικοί παράγοντες καὶ ἐφοπλιστοί εἰλαβον καὶ λαμβάνουν μέτρα, τείνοντα νὰ ἐπιλύσουν, ὑπωσδῆποτε, τὸ σοβαρὸν αὐτὸ πρόβλημα. Προπαγανδίζουν τὴν κάθοδον τῶν νέων πορὸς τὴν θαλασσαν, καταδεικνύουν τὰ πλεονεκτήματα τῶν θαλασσῶν ἐργών, περιγράφουν τὰς παρεχομένας ἀνέσεις ἐνδιατήσεως τῶν πληρωμάτων, σχολάς, ὅμως, πρὸ παντὸς συνιστούν διὰ τὴν κατάρτισιν εἰδίκευμένων ναυτικῶν.

Μία ἀνταποκρίσις "Ἐλληνος πλοιάρχου" ἐκ Κοπεγχάγης, σχετικὴ μὲ τὴν καταβάλλομένην εἰς τὴν Δανίαν προσπάθειαν, μᾶς παρέχει ἀρκετάς πληρωφορίας ἐπὶ τῆς συντονισμένης τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν ἐνεργειας διὰ τὴν ἐπάρκειαν τοῦ ἐμψύχου ὑλικού. Καὶ πρώτων, ὑποδειγματικά σχολαὶ ναυτικοῦ ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἐποπτείαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν ἔχουν συσταθεὶ εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς περιφερείας. "Ἐκ παραλλήλου εἰδικὴ μέριμνα κατεβλήθη καὶ καταβάλλεται, ὅπως τὰ μεταπολεμικὰ ναυτηρησηών πλοιοὶ παρεχούν πάσσαν δινατήν ἀνεσινεις εἰς τὰ πληρωμάτων των, τὴν ὅποιαν, ἵσως, δὲν θά συναντήσουν εἰς τὴν ἔροπαν οἱ ἐργάται.

Εἰδική, ἐπίσης, ἐφοπλιστικὴ ὄργανωσις στρέφεται πρὸς τὰ σχολεῖα καὶ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ διδακτικὸν τῶν προσωπικὸν ἀναπτύσσονται εἰς τοὺς νέους τὰ καλὰ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελματικῆς πρόδοτον τοῦ ναυτεργάτου. Συχνὰ φέρουν τοὺς μοθῆτας ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ νὰ τὰ γνωσίσουν ἐγγύτερον, διὰ νὰ ἀκούσουν ἀπὸ στόματος αὐτῶν τῶν ιδίων ἀξιωματικῶν τὰς ζωῆς, διὰ νὰ ἐνθαρρυνθοῦν οἱ νέοι νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ἐπάγγελμα.

Καὶ αὐτὰ ὅλα, διότι παραφέρεται εἰς τὴν Δανικὴν Ναυτιλίαν ἐλλειψις δικοσίων περίποτον ναυτίλων ἀξιωματικῶν καὶ, ἵσως, κατὰ τὶς περισσότερων μηχανικῶν. "Ἐδῶ, ποὺ ἡ ἐλλειψις δεν προσμετρεῖται,

τσως, με δίλιγας έκαποντάδας, αν έπρόκειτο να συμπληρωθούν εις τα ένεργεια πλοια δόλα τα κενά, εις χιλιάδας δέ αν ληφθή όπ' οψιν ο περιστοις δύκος των νέων ναυπηγησεων, καρμία, άτυχώς, συστηματική από μερους έφοπλιστών ένεργεια δέν έχει μέχρι τούδε έπισημανθή.

Και έδω το πρόδημα δέν είνε τόσον δυσεπίλιτον. 'Εδω άθροια είνε ή στροφή των νέων προς την θάλασσαν, άφου εις την ξηράν ή άποσχόλησις είνε τόσον δύσκολος. Σχολεία, σώμας, μάς χρειάζονται διά να τους καταρτίσωνται και αυτό μάς λείπουν.

Έν τω μεταξις ἀν θελήσει τις να παρακολουθήσῃ τα συχνά άτυχήματα εις τα μηχανοστάσια κυρίων των δι'. Έλληνικών πληρωμάτων έπηρωμενών πλοίων, θα άντιληφθή πλήρως την κοστούσαν θιβεράν κατάστασιν, ητης δισμέραι θιβερωτέρα θα άποβαίνη.

### Επιμονή εις τό άδικον μέτρον

Ο έν Πειραιεί εκπρόσωπος του έφοπλιστού κ. Αντ. Παπαδάκη κ. Γ. Εμίρης έπεσκεψή τον διευθυντή του Ν.Α.Τ. κ. Πετρόπουλον και έζητησε την υπογραφήν συμβάσεων άσφαλίσεως ήνεα πλοίων, τελούντων ύπο ξένας σημαίας και άνηκόντων εις έταιρίας έλεγχομένας ύπο του κ. Παπαδάκη.

Ο κ. Εμίρης ζήθεσεν ώς προϋπόθεσιν της άσφαλίσεως των πληρωμάτων των πλοίων τους την άνογνωσίσιν εις τό άκεραιον της υπηρεσίας των και κατά τάς επί διπλώματι ή πτυχίων έξετάσεις.

Κατόπιν τουτού ό διευθυντή του Ν.Α.Τ. κ. Πετρόπουλος έπεσκέψθη τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Εμπορίκης Ναυτιλίας όπ' οψιν τού όποιον ζήθεσε την πρότασιν του κ. Παπαδάκη. Σχετικῶς ό κ. Πετρόπουλος είσηγην όπως άναγνωρίζεται ο δόλοκράς ή διαυσύνη έπι πλοίων ύπο ξένων σημαίαν υπηρεσίας, έφεσσον ή ένδιαφέρομένος ναυτικός ήτο ή σφοδρισμένος εις τό Ν.Α.Τ. Δεν φαίνεται ίδιως, ή είσηγησις τού Διευθυντού τού Ταμείου να εύρε σύμφωνον και τὸν κ. Υπουργόν, έπιμένοντα εις την έφαρμογήν τού γνωστού άντιντοκού νομοθετικού του μέτρου. Απάντησιν θετικήν εις τὴν τρεβίσαν άπο τὸν κ. Εμίρην προϋπόθεσιν δέν έδωνεν. 'Η υπογραφή κατ' άκολουθίαν και τῶν συμβάσεων άσφαλίσεως άνεβληθη, διότι, άνεξαρτήτως τῆς κολῆς θελήσεως τού κ. Παπαδάκη, ούτοι ούτοι ή επί τῶν πλοίων του ίπποτευτές δέν θα έδεχονται νά πληρώνουν εις τό άκεραιον τάς εισφοράς των εις έξετάσεις διπλώματος ή πτυχίου, νά υπολογίζεται κατά τά δύο μόνον τρίτα. 'Εξοφθαλμός πλέον είνε ή άδικα.

### Διά τὴν Σούδαν

Έξ ύπευθυνον πηγής έχουμεν τὴν πληροφορίαν, ούτι οι κ. κ. Νιάρχος και Νομικός, άνεξαρτήτως τῆς οιασδιπότε έξελίξεως τῶν διαποματεύσεων του Κράτους μὲ τοὺς 'Ολλανδούς, ένδιαφέρονται και θὰ προχωρήσουν εις τὰς προστάσιες των διά τὴν σύστασιν τού κέντρου έπισκευών εις τὴν Σούδαν. Πρόκειται έντοντα τῶν ήμερων νά συναντηθῇ ό κ. Νιάρχος μὲ τοὺς τεχνικούς τῶν συστικῶν ναυπηγείων, ούτοι κατασκευάζονται τέσσαρα μεγάλα σκάφη του, ίνοι μελετήσουν άπο κοινοῦ τὴν ύποθεσιν τῆς Σούδας. Τὴν συμμετοχὴν τῶν Σούδων εις τὴν ίδρυσιν και τὴν έκμεταλλεύσιν τού κέντρου ίπεδωκέν ο κ. Νιάρχος, άναγνωρίζων κυρίων τῆς άναγκην τῆς τεχνικῆς τῶν παραστάσεως. Οι Σούδοι θα άναλαβούν και τὴν τεχνικήν διευθύνσιν τῆς άλητησεως.

Τὸ ένδιαφέρον τῶν κ. κ. Νιάρχου και Νομικού διά τὴν Σούδαν, πέροι τῆς έπιθυμίας τῶν, όπως προσαγάγουν μίαν ύποθεσιν έξοχας διά τὴν Οίκονομίαν μας παραγωγικήν, είνε εὐεξήγητον. 'Αρκεί να σημειωθῇ, ούτι μόνον ή στόλοι τού κ. Νιάρχου θα άριθμη μετά μίαν διετίαν δύναμιν έξικοντα έν οῷλω μεγάλων σκαφῶν, ούτι τὰ πλεύτα έξ αὐτῶν συνχνότατα διοπλέουν τὴν Μεσόγειον, κατευθυνόμενα ποδός την Διώρυγα και ούτι ή βάσις τῆς Σούδας. Τὴν συμμετοχὴν τῶν Σούδων εις τὴν ίδρυσιν και τὴν έκμεταλλεύσιν τού κέντρου ίπεδωκέν ο κ. Νιάρχος, άναγνωρίζων κυρίων τῆς άναγκην τῆς τεχνικῆς τῶν παραστάσεως. Οι Σούδοι θα άναλαβούν και τὴν τεχνικήν διευθύνσιν τῶν εις δεξαμενούσιν και έπισκευάς.

Τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια θα έχουν άλλον τὸν κατρόν νά έλευθερώσουν κατὰ τὴν κάθοδον τῶν έκ τῆς Βορείου Εύρωπης ποδός τὴν Μεσόγειον τὰς δεξαμενές τῶν ἀπό τὰ άστρια και καθόρα πλέον τῶν πλοίων πρὸς τὴν Σούδαν διά νά δεξαμενούσιν και έπιθεωρηθούν. Διά τῆς σύστασιν τού κέντρου τῶν έπισκευών εις τὴν Σούδαν θα έχῃ τὴν έύχεσιν ο Οίκος Νιάρχου νά διακανονίζη, χωρὶς άκαθυστήρησις, τὰ τῶν δεξαμενών τῶν πλοίων του. Δὲν θὰ προσφεύγη εις τὰ ένεα έργοστάσια τοῦ Πολέμου, τῆς Μασσαλίας ή και τοῦ Κούτινεντ διά νά συναντηθῇ τὴν άναθολήν, τὰς μη προσσωμοζούμενας εις τὴν κίνησιν έκάστου πλοίου ή μέρεας τού έδυστασίου. Τὸ κόστος, τέλος, τῆς Σούδας προβλέπεται νά είνε χαμηλότερον.

Άυτὰ είνε τὰ πλεονεκτήματα, ποδός τὰ όποια άποδέπει ό κ. Νιάρχος. 'Υπάρχουν βεβαίως και τὰ μειονεκτήματα. Συνίστανται κυρίων εις τὴν άναγκην συγκεντρώσεως εις τὴν Σούδαν ίγκου δόλοκλήρου έξαρτημάτων τῶν μηχανῶν τῶν πλοίων, τεμαχίων ἀμοιβῶν, ύλικῶν, έφοδίων, ισως δε και έλασμάτων, λόγω τού άπομεικουσμένου τῆς Σούδας άπο τὰ μεγάλα βιομηχανικά κέντρα τῆς Εύρωπης.

Ἐπίσης τὸ τεχνικὸν προσωπικόν τῶν έργοστάσιων θὰ μετοικήσει εἰς τὴν Κρήτην και ή εἰς Σούδαν έγκατάστασις προϋποθέτει συνοικισμόν. 'Αγνωστον άκομη είνε τὸ κόστος έκλιμενισμοῦ τοῦ μέρους έκείνου τοῦ θύμου τῆς Σούδας, όπερο θα κριθῇ κατάλληλον

διά τὴν κατασκευὴν κρηπιδωμάτων έπαρκοντος βάθους και διά τὴν παρ' αύτα άνεγερσιν τῶν έγκαταστάσεων ξηρᾶς.

Αὐτὸν τὴν μελέτην διά τὴν σύστασιν και τὴν λειτουργίαν τοῦ κέντρου θὰ πρόκειται οι Σούδοι τεχνικοί νά καταρτίσουν. Ο κ. Νιάρχος άναμενεται νά έπιστρέψῃ εἰς 'Ελλάδα περὶ τὸ τέλος τοῦ μηνός. 'Ομοιογόνων, ούτι τὸ πειμένον με δικαιοδοχημένη τὴν άνυπομονήσιαν. 'Από τὴν πωτοθουλίαν του θὰ έξαρτηθῇ ον 'Ελλάς, θὰ άποκτησῃ ἐπὶ τέλους ένα κέντρον ίπεικεών, ικανὸν νά έξυπηρετησῃ τὰς άναγκας τῆς καταρτίσασις Ναυτιλίας, άφθονον παρέχοντας έργασίαν και άφθονον είσφερόν το συνάλλαγμα εις τὴν Οίκονομίαν μας.

### Η ύπαναχώρησις

Δὲν οφείλεται μόνον εις τὴν άνοησιν τῆς Κυβερνήσεως, όπως έπιχρησή τὰς ναυπηγήσεις εις τὴν 'Ελλάδα, ή ύπαναχώρησις τῶν έκπροσώπων τοῦ ένδιαφερομένου 'Ολλανδικού Οίκου της N.D.S.M., διά τὴν ίδρυσιν ναυπηγικῆς βιομηχανίας εις τὴν χώραν μας. Και δεύτερος λόγος, σοφάρτερος τοῦ πρώτου, άποκαλύπτεται τῶσα, ούτι ήδηγκασε τὸν έν λόγω Οίκου ν' αποθέση τὸν διάπυρον ένθουσιασμὸν τοῦ τῶν πρώτων ήμερων, νά παραμερίσῃ τὰ σχέδια τῆς ίδρυσεως βάσεως εις τὸν Σκαραμαγκάν διά τὴν ναυπηγήσιν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος και νά ποσείν τὴν ίδρυσιν ύποτυπώδους βιομηχανίας άπλων ναυτικῶν κατασκευῶν. Μία Βολιδούσκοποις τῶν έλληνικῶν παραστικῶν κατεύπειροι, ούτινες τελευταίως έχουν κατακλύσει με μεγάλας παραγγελίας τὰ εἰν Εύρωπη και Ισπανία ναυπηγεία, δέν άπεφερεν τοὺς κασπούς, τοὺς όποιους ούχι μόνον οι 'Ολλανδοί άλλα και οι ένταυθούς άποδιδοι άνεμενον.

Μικροί ποιησίαι διεπιστώθη γενικῶς διά παραγγελίας εις τὰ ύπο ίδρυσιν έλληνικά ναυπηγεῖα. Πολλαὶ ησαν οι επιφυλάξεις, οι όποιαι διεπιστώθησαν διά τὸ κόστος και πολλαὶ αἱ άνησυχίαι τοῦ έργασθησαν διά τὸν ποιότητα τῆς έργασίου. Παρὰ τὸ γεγονός, ούτι τὴν έγγυησιν τῆς κατῆς τοῦ Φίμης ή δόλανδικος Οίκος παρέσχεν εις τοὺς ύποφηφίους αὐτούς πελάτας, οι ένδιοισμοί δέν κατενικήθησαν. 'Οι πεισμασίαι, ούτωδηποτε, τολμηρὸν είδονται εἰν λόγω έφοπλιστικού κύκλου τὸ ένδιαφέρομένον τῆς κατασκευῆς πλοίων τῶν εἰς τὴν χώραν μας.

Και ούτον δέν ήδυνθησαν νά έξειρουν οι 'Ολλανδοί τοὺς πρώτους κολούν πελάτας διά νά προεξασθίσουν διά τὸ άπωτερον μέλλον και άφου προηγουμένως υπάρχοντας δεύτερας τῆς άποδοτικότητος τῶν ίδρυσημένων ναυπηγείων, έλαθον σημαντικά άνευ ίδιως, μεγάλης πρακτικῆς σημασίας, άφου ή σύστασις ναυπηγικῆς βιομηχανίας, πέραν έποιον ήσαν οι επιφυλάξεις, αἱ άστιντας τεχνικῶν έξοπλισμού, προύποθετεί καριών, τὴν έκσαφάλισιν άρκετῆς έργασίας διά τὰ ποώτα έπι τῆς λειτουργίας τῆς. 'Εκείθεν, λοιπόν, ή ύπαναχώρησις τῶν 'Ολλανδῶν σχετικῶς μὲ τὴν ναυπηγικήν βάσιν τοῦ Σκαραμαγκάν. 'Ας σημειωθῇ, ούτι ή έγκαταλείψις τῶν σχέδιων διά τὰ ναυπηγεῖα έξεδηλώθη, δλως άπροπτωτα. Δὲν έπειδιώθη όπως δημιουργηθῇ βάσις δι' άπλας ναυτικής κατασκευᾶς. 'Οσθι, ούτι ησαν ούτοι ή παραστάσις κρατικού άριστοι, ούτι οι 'Ολλανδοί ή πανεγώρησαν άπο τὰ σχέδια τῶν πανικοβληθέντες περίπου.

### Άνευ προηγουμένου

Εἴκοσι και ένα τὸν άριθμὸν δεξαμενόπλοια και φορτηγά έχει ύπο ναυπηγείων άνα τὰς διαφόρους χώρας ό κ. Σταύρος Νιάρχος. Είνε τὸ πειρατεύοντερον εἰς τὸ δύον ναυπηγικὸν πόδρογματα άνα τὸν Κόσμον όπερ ποτὲ έξετελεσθῇ άπο ένα και μόνον έφοπλιστην ή έστω και άπο έταιρην τίνα έφοπλιστικὴν δογάνωσιν.

"Όταν μετά μίαν τοιετίαν δόλω αύτὰ τὰ σκάφη παραδοθούν, ό κ. Νιάρχος θα κατέχει άδιαφολίνητα πλέον τὰ σκηνπτοα τού μεγαλυτέρου ιδιάτοιπον έφοπλιστου εἰς τὸν Κόσμον. 'Ολων τῶν άλλων έφοπλιστῶν, ιδικῶν μας και ξένων, οι στόλοι θα άπολείπωνται ούτι τού κ. Νιάρχου θα είνειται η σκάφη τού κ. Νιάρχου θα έχειται τὰ νεωτέρα, κατὰ σημαντικὸν δὲ ποσοστὸν, ούτον άφοιδη τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ μεγαλύτερα.

"Ενει τὸ κ. Νιάρχος ύπο ποσογγελίαν άκτω έν οῷλω τῶν 40 χιλ. τόνων δεξαμενόπλοια εἰς τὴν Ισπανίαν. (Δύο εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούπησι, τέσσαρα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ναγκασάκι και δύο εἰς τὰ ναυπηγεῖα Κίνο). Εἰς τὴν Αγγλίαν ναυπηγούνται διά λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου δύο δεξαμενόπλοια τὰ 47.500 τόνων (ναυπηγεῖα Βίκεσο). Τὸ έν έκ τούτων καθελκύεται κατ' αύτας και θὰ άνομασθῇ «Σπύρος Νιάρχος» εις μηνήν τοῦ ποδὸν μηνὸς άποβιώσαντος πατρὸς τοῦ κ. Νιάρχου.

Εἰς τὴν Σούδαν έπίσης τελούν ύπο ναυπηγείσιν δύο δεξαμενόπλοια τῶν 40 χιλ. τόνων, Σύνολον δεξαμενοπλοίων 12, συνολικῆς χωρητικότητος ήμισεως περίπου έκατομμυσίων τόνων d.w.

Φορτηγά ό κ. Νιάρχος παρηγγείλει μένοι τούδε έννεα. 'Εκ τούτων πέντε τῶν 14.300 τόνων εἰς τὰ ισπανικά ναυπηγεῖα τοῦ Ναγκασάκι, δύο τῆς αύτῆς περίπου χωρητικότητος εἰς τὰ γεωμανικά ναυπηγεῖα τοῦ Χοβαλτσέρεκ και δύο εἰς τὴν Σούδαν. Σύνολον χωρητικότητος 125 χιλ. τόν. d.w.

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS INC.

17 State St.—NEW YORK N.Y.

Cables: CARRASBRO

Τό κόστος των άνωτέρω σκαφών ύπολογίζεται είς 65 έκατομμύρια δολαρίων διά τα τάνκερς και είς 23 έκατομ. δολ. διά τα φορτηγά.

Θὰ πρέπει να σημειωθῇ, ότι τών δεξαιμενοπλοίων ή απασχόλησης είναι πλήρως προσησφαλισμένη. Ανέλαβε πρό μηνών ο κ. Νιάρχος την μεταφοράν επί μιαν έπεταιν μεγάλων φορτίων ακαδέρου πετρελαίου της αμερικανικής έταιρίας «Σάν Οιλ Κόμπανυ». Εἰς τάς μεταφοράς αύτος θὰ απασχοληθούν όλα τὰ προσφάτως παραγγελθέντα είς την Ιαπωνίαν και την Σουηδίαν.

### Η νέα ύπουργική θητεία

Ο κ. Βογιατζῆς έκρατησε τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Η διακρίνουσα τὸ κ. Υπουργόν απάραμίλος ικανότης τῆς μὲν οὐ προσαρμογῆς εἰς τὰς έκαστοτε κρυπτώσας κομματικάς καταστάσεις, τὰς τοσούς ρευστάς, απεδείχθη και πάλιν μεσον πολιτικής κατισχύσεως ακαταγγίστων.

Αἱ στήλαι πάντως αύταί, παρὰ τὴν βαθείαν τῶν ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ἀήθεις μεθόδους διοικήσεως, τὰς ὅποιας ο κ. Υπουργός καθιέρωσε και τὰς ἀνενδαφικὰς ἐνεργείας του κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν καιρίων προβλημάτων τοῦ πλοίου, εἰνε ὑπωδόπητες ικανοτοιμεναι, διότι ο κ. Βογιατζῆς παρέμεινε εἰς τὸ Υπουργείον. Τὸ μ χειρον, βέλτιστον. Προτιμετέρος αύτος, παρὰ οιοσδήποτε ὄλος, τὸν ὅποιον θὰ ησαν ύποχρεωμένοι οι παράγοντες τοῦ Εμπορικού μας Ναυτικού, οχι ἀπλῶς νέονερωσούν, αλλὰ έξ υπαρχης να τὸν εἰσαγάγουν εἰς τὸ ἀγγωστον, ίσως, δι' αὐτὸν θέμα «Ναυτιλία».

Τρέφομεν, ἀλλως τε, τὴν ἐλπίδα, ότι ὑπὸ τὸν νέον Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἀμεσώτατα παρακολουθούνται και ἐλέγχοντα τοὺς Υπουργούς, δεν θὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν κ. Βογιατζῆς, οὔτε η ἀνοικείος συχνὰ προδολή εἰς τὴν δημοσιότητα ἐνεργειῶν ἀνυπάρκτων ή και ὑποβολιμαίων οὔτε και η ἄγρα τῶν εὐκόλων ἐντυπώσεων τῆς στιγμῆς εἰς θέματα σοβαρά, χρήζοντα μελέτης ἐπισταμένης και ἐνεργείας ἀποφασιστικῆς.

Ο κ. Καραμανλῆς, ἀνὴρ θεληματικός, πραγματοποιός, θὰ κρίνη, ἀσφαλῶς, τὴν πολιτείαν και τοῦ κ. Υπουργού τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ αὐτὰ ταῦτα τὰ ἀπὸ το ελέσματα, τὰ θετικὰ και ἀπὸ η πηρι 6 μεν α, ἀπὸ τὴν ὥριστικην, δηλαδή, ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀπὸ τὴν ὄνδρον, ποὺ θὰ πρέπει νὰ σημειώσῃ μὲ τὸν καλὸν χειρισμὸν τῆς υποθέσεως του, η ναυτιλιακὴ μας ἀνασυγκρότησις.

Δεν θὰ πρέπει νὰ λησμονήται, ότι ἀπὸ χρόνου ικανού, ἀφ ὅτου ὁ Στρατάρχης Παπάγος υπεστη τῆς ἀσθενείας του τὴν φθοροποιὸν ἐπίδρασιν, η ἀπόδοσις του ἔργου τῶν Υπουργῶν, τὰ ἀποτελέσματα τῆς δραστηριότητος των δὲν υπέκειντο εἰς κανένα, ἀτυχῶς, ἀμεσον και ἐνδελεχὴ ἐλεγχον.

Τῷρα ο κ. Καραμανλῆς, ἐποπτεύων και συντονίζων τὸ κυβερνητικὸν ἔργον, θὰ θελήσῃ, κατὰ τὸ ἀνθρωπίνων δυνατῶν, νὰ ἐνύμερουνται ὑπεύθυνος, ἔξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων, ἐπὶ τοῦ ἐπιτελουμένου εἰς κάθε Υπουργείον ἔργου. Τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, ἀπὸ τὸ ὅποιον, ὡπως εἶμεθα εἰς θεον νὰ γνωρίζωμεν, πολλὰ τὰ ἀγαθὰ διὰ τὴν ἑθνικὴν μας οικονομίαν περιμένει ο νεος Πρωθυπουργός, δεν θὰ μεινῃ ἐκτὸς τῆς ἀμέσου παρακολουθεσέως του. Απὸ αὐτῶν πολλὰ περιμένονται και εἰς αὐτὴν και μόνον στηριζόμεθα.

### Διεφεύσθησαν αἱ προσδοκίαι

Ο Γενικὸς Διευθυντής τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ο ναύαρχος κ. Σταθακόπουλος, διεκρίνεται διὰ τὴν σεμνότητα τοῦ θίους, τὴν τιμίαν ὑπηρεσιακήν του σκέψιν και τὸ ἀδιάβλητον τῆς μακρᾶς θητείας εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του πλοίου. «Οταν ἡ περιστάσις τὸν ἐφερεν εἰς τὴν ἀρχήγειαν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος και εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ Υπουργείου, ὁγαθαὶ ἐπλέθε εἰχον διατυπωθῆ και εἰς τὰς στήλας αὐτάς, διό τι Σταθακόπουλος θὰ εἰσέφερε πολλὰ διὰ τὴν προώθησιν τῆς ναυτιλιακῆς υποθέσεως. «Ωριμος ἐκρινετο νὰ ἀναλάβῃ την διαχείρισιν τῶν ζητημάτων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀφού, ως ἐπιστευτο, εἰδει και ἐγνώρισε πολλὰ κατὰ τὴν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν παραμονήν του ως προξενικὸς λιμενάρχης.

Τὰ πράγματα, δυστυχῶς, — μὲ λύπην μας βαθείαν κατελήξαμεν εἰς τὴν διαποτίσιν — δὲν ἐδικιάσωνται τὰς προσδοκίας. Ο κ. Σταθακόπουλος δὲν κατώρθωσε ούδεν νὰ συλλάβῃ καν τὴν εὑρύτητα τῆς ἀποστολῆς του, πολὺ δὲ περισσότερον, αἰρόμενος υπὲρ τὰ στενά ὅρια τοῦ ὑπηρεσιακοῦ «προϊσταμένου», νὰ καταστη αὐτός, ως Γενικὸς Διευθυντής τοῦ Υπουργείου, ο ἀνήσυχος τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβληματος ἐρευνητής και τῶν ληπτέων διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ μέτρων ὑισηγητής.

Η σκέψις του κ. Σταθακόπουλου, σκέψις μοναδιθικὴ ἐνὸς καλοῦ γραφειοκράτου, δὲν ἔχηλε ποτὲ ἄχρι τοῦδε πέραν τοῦ νεκροῦ γράμματος τῶν κειμένων νόμων και κανονισμῶν. Κατάδηλος εἰναι η δειλία, η εύθυνοφοδία, τὸ ἀναποφάσιστον εἰς κάθε ὑπηρεσιακήν του ἑνέργειαν, εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν και αὐτῶν ὅκμη τῶν τρεχούσης ὑπηρεσιακῆς μοφῆς ζητημάτων. Τὸ ὄλγιότερον ἀτυχῆς εἴναι και η παράστασις του κ. Σταθακόπουλου, ως ἀρχηγοῦ του Σώματος και ως ἀμέσου εἰσηγητού και συμβούλου τοῦ προϊσταμένου τοῦ Υπουργοῦ. Γνώμην ἀντίθετον πρὸς τὴν δολιχοδρομούσαν σκέψιν τοῦ κ. Βογιατζῆς ποτὲ δὲν κατώρθωσεν ο κ. Ναύαρχος νὰ προβάλῃ. Συμφωνει με αὐτόν, διά τὴν ὄρθητη τῶν ἀποφασέων του, ἀλλὰ διότι δὲν ἔχει τὸ θάρρος και τῶν αὐτῶν νὰ ἀντιδράσῃ. Εἶναι δο συνεσταλμένος υπάλληλος ἐνώπιον τῆς θωραδώνων, ἀν μη τι ἀλλο. Ἐμφανίσεως τοῦ προϊσταμένου του.

Εἰς ένα, δημως, δργανισμόν, σφύζοντα ἀπὸ ζωήν, σταθερος ἀνανεώμενον, ώπως η Ναυτιλία, ζημιαν προσπορίζεις σαλαράνη με τὸση στενότητα σκέψων και με τοισήντην χαλαρότητα θελήσεως ἐνατένισις τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου κατὰ μιαν μάλιστα κρίσιμον καμπῆν του μέλλοντος αὐτού και ὅταν ὁ προϊσταμένος Υπουργός ἔτυχε νὰ στερήται τῆς εἰδικευμένης συγκρότησεως, νῶτε αὐτός πρωτοβουλῶς νὰ κατευθύνῃ εἰς τὸν ὄρθον δρόμον τὴν προσπάθειαν τῆς ἐπιλύσεως του ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Διὰ τοὺς ὄπωσδηποτε ἔρχομένους εἰς ἐγγυτέρων ἐπαφήν με τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ζητήμα, ὀπτώς, ἔχει ήδη δομιουργηθῆ Γενικοῦ Διευθυντοῦ. Θὰ πρέπει ο κ. Ναύαρχος νὰ ἀποχωρήσῃ καπότε — τὸ ταχύτερον και τὸ καλύτερον — ἀπὸ τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ Υπουργείου. «Ἄς πρασματος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀς φισθῆ, δημως, ἀλλος ἀνώτερος ἀξιωματικός, ως Γενικὸς Διευθυντής τοῦ Υπουργείου. Τὰ πράγματα αὐτὴν τὴν λυσιν ύποδεικνύουν. Ο κ. Σταθακόπουλος, κατὰ κοινὴν ὀμολογίαν, ἀπέτυχεν ως Γενικὸς Διευθυντής.

### Άλεξανδρος Παπάγος

Η Ναυτιλία ἔχασε τὸν μεγάλον της φίλον: Τὸν Στρατάρχην Άλεξανδρον Παπάγον. Καρμία ἄλλη προσωπικότης τοῦ πολιτικοῦ μας κόσμου δὲν περιέσαλε πότε τὴν ναυτιλιακήν υπόθεσιν μὲ τόσην στοργή, με τόσον καταδήλων, δόσον και ἀποτελεσματικὸν ἐνδιαφέρον. Τὸ κάθε ζητήμα, πού άνεφερετο εἰς τὴν Ναυτιλίαν και τοὺς ἀνθρώπους της, δταν ἡ έθιμαν μέχρι τοῦ Στρατάρχου, εὕρισκε τὴν δικαίαν, τὴν δρήγην του λύσιν.

Ἐξετίμα βαθύτατα τὴν περαγωγικήν του Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ίκανοδρομίας τού ποτέ των πρώτων ημέρων τῆς πολιτικῆς του σταδιοδρομίας τούσιες διῶλας ιδιαιτέρως την ἀνάγκην τῆς υπέρ αὐτού συντόνου κρατικῆς μερίμνης. Τὴν υποσχεσίν του διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων ἔδωσεν ο Στρατάρχης κατὰ τὴν προεκλογικήν περιοδείαν εἰς Χίον. Απαρεγκλίτως τὴν ἐπήρησεν καθ' ολὸν τὸ διάστημα τῆς πωαθυτουργίας του.

Τὸ κακὸν παρελθόν, με διῶλας τὰς θλιβεράς συνεπείας του εἰς τὰς σχέσεις ἐφοπλισμού και Δημοσίου, ἔξεκαθαρίσθη διὰ μέτρων ὀμέσου προφοριγήη, μέτρων ἀποφασιστικῶν. Καθεστώς τάξεως και οικονομίας διὰ τὸ πλοίον ἐθεσπίσθη εἰς τὰς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας και η οικονομία δοσον και διοικητική έξυγιανσις του Ναυτικοῦ Απομαχικού Ταμείου νόμω ποσεβλέψη.

Τὸ ἄρδρον 13 τὸ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀποτελεῖ τὸ ἐπιστέγασμα τῆς ἐπιμόνου προσπαθείας τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, ὅπως κλιμα ύμπτοστον νόμου προστούνης πρὸς τὴν Κυανόλευκον δημιουργηθῆ ἀπὸ μέρους τῶν ναυτιλομένου κόσμου. Εἰς τὴν ἔμπιστοστούνην αὐτὴν πρὸς τὴν Κυβερνητὸν Παπάγου, πρὸς τὸ πρόσωπον κυρίων τοῦ Στρατάρχου, οφείλεται και η πρώτη τῆς ἐπανόδου ἐπιτυχία, η ἀνάληψη τῆς γραμμῆς Βορ. Αμερικῆς ἀπὸ τὸν ἀείμνηστον Εύγενιδην.

Ο Στρατάρχης Παπάγος ἐπίστευεν, δοσον ολίγοι, ἀτυχῶς, παρ' ημίν, εἰς τὴν υπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας και ἀμεσωτατα παρηκολούθει τὰς ζητημάτας της. Ή γεγραφή τῶν ξένων πλοίων μας εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον ήτο μια ἀπὸ τὰς κυρίας του, τῆς ἀμέσου προντίδος τοῦ ἐπιδιώξεις.

Οσακί τὰ «Ναυτικά Χρονικά» παρεκάλεσαν τὸν ἐκλιπόντα Πρωθυπουργὸν νὰ τιμήσῃ τὰς σελίδας των δι' έπιστεγασματικῶν προστούνης της Ναυτιλίας και ἀμεσωτατα παρηκολούθει τὰς ζητημάτας της. Ή γεγραφή τῶν ξένων πλοίων μας εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον ήτο μια ἀπὸ τὰς κυρίας του, τῆς ἀμέσου προντίδος τοῦ ἐπιδιώξεις.

Εἰς τὰς σελίδας τῆς μακρᾶς, τῆς τόσον δυσκόλου ιστορίας τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ο Στρατάρχης Παπάγος καταλαμβάνει τὴν περίοπτον θέσιν τοῦ μεγάλου φίλου τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, τοῦ ἀποφασιστικοῦ παραστάτον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκρότησεως. Κρίμα διότι προσώπων τὸν ἔχασε και η Ναυτιλία, ἐνώ η ὑπερτέρα τῆς ἐπανόδου προσπάθεια τελεῖ ἀκόμη ἐπ τὴν ἔξειδει της. Ή ναυτιλομένην «Ελλάς» δὲν θὰ τὸν λησμονήσῃ ποτέ.

### Η σύγκρισις

Τὸ μέλλον τοῦ Ισραὴλ κείται, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὴν θάλασσαν — ἔτοντες πρὸ τοῦ ημέρων ὁ Έβραῖος εἰς τὸ Λονδίνον πρεσβευτής. Τὸ Ισραὴλ — προσέβηκεν — είναι η μονα κώρων τῆς Ασίας, ήτις κατέχει διέξοδον πρὸ τῆς Δυτίνης διὰ τῆς Μεσογείου πρὸ τῶν Ατλαντικοῦ και πρὸ τὴν Ανατολὴν διά τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης πρὸ τὸν Ινδικοῦ Ωκεανού. Ή γεωγραφική του θέσις είναι προνομιόχος, ίνα ἀναπτύξῃ στενάς οικονομικάς σχέσεις με τοὺς λαοὺς τῆς Δύσεως και τῆς Ανατολῆς. Ή ελεύθερί των σθαλασσών της προσαγωγὴ τῆς ναυτιλίας.

Αύτὰ λέγονται ἀπὸ τὸν ἔκπρωπον πράτου μικροῦ, δοσον και νεοπαγοῦς, σπερ, δημως, ἔγων, τὴν εύρυτεραν περαγωγικὴν δύναμιν τοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος και ὅπερ ἐπέτυχεν δηδεί τοῦ μηδενὸς νὰ ἀποκτησῃ ναυτιλίαν — πλωτὸν και ἐμψυχον υλικὸν — ἀμεσωτατα ἔξηπρετούσαν τὴν έθνικήν του οικονομίαν και παραλλήλως πρὸ τὴν ἀναπτυσσόμενην.

Τὸ Ισραὴλ πράγματι ἀπασχολεῖ, κατ' ἀναλογίαν πληθυσμοῦ και

### ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

### SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

### WHOLESALE SHIPCHANDLERS

### HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 33 73 50 - 33 73 58 - 33 73 59

TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

έδαιφικής έκτάσεως, περισσότερα πλοϊα φέροντα την σημαίαν του διά τάς έθνικάς του μεταφοράς, όποια ή ναυσιδίος Έλλας.

Θα φανη, τώς, περίεργος ή ἀνωτέρω πορφαρήσις μας και ὅμως ἐκ τῶν πραγμάτων, ἐξ αυτῶν τῶν ὄφινων, ἀγόμεθα εἰς αὐτήν. "Οπως και ἀλλοτε ἔτοντας μαθήματα ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, στενῶς προσηρμοσμένης εἰς τὰς παραγωγικάς ἀνάγκας μιᾶς χώρας, ἀμεσωτατα ἀπό τὴν θάλασσαν ἔξαρτωμένης διὰ τὰς συναλλαγὰς τῆς οἰκονομίας της, ἡμιπορούμεν καὶ ἀπό τὸ Ἰσραὴλ νά λάβωμεν. Εἰς πλειστασ σχετικάς με τὰ θαλάσσια ἔργα δραστηριότητας προσδαΐζει, η μικρα αὐτὴ χώρα ἡμῶν. Καὶ ἂν μὲ τὸν αὐτὸν γοργὸν ωμὸν χωρῆση πρὸς τὴν ἀναπτυξιν τῆς Ναυτιλίας του, τὸ Ἰσραὴλ θὰ φέσηται νά ἀπασχολη, μὲ βάσιν ἔξορμήσεως την Μεσόγειον, περισσότερα και καλύτερα πλοῖα ἀπό τὴν Ἑλλάδα. Είνε, μήπως, ἀσήμαντος ή κατάκτησις αὐτή :

Χάριν καὶ τοῦ ιδίου των συμφέροντος

"Εχουμεν θετικά δεδομένα να πιστεύωμεν, ότι την άποφασιν του κ. Σταύρου Νιάρχου περί ασφαλίσεως των πληρωμάτων του μεγάλου στόλου του εις τὸ Ν.Α.Τ., θα την άσκολυθήσουν και άλλοι σημαντινές έφοπλισται. Συνειδήσης κατέστη πλέον η άναγκη της κοινωνικής προνοίας ύπερ των ναυτικών μας, των ύπηρτερουντών επί ξένων πλοιών. Η έπικερδής ναυλαγορά διευκολύνει την έπιλυσιν ένος ζητήματος, όπερα ήδη έπρεπεν από πολλούν νόο είναι τακτοποιηθεῖσα.

τος, οπερ ως επέτρεψεν από πολλους να είχε τακτοποιηθη.

Δεν περιμένουμεν, βεβαίως, νά δολοκληρωθή ή προσπάθεια της, ἀσφαλίσεως ἐντός τῶν ἀμέσως προσεχών ημερών. Θά χρειασθῇ χρόνος ικανός, ίνα θοι καταγόησουν, ότι αύτὸ τούτῳ τὸ συμφέρον των ὑπαγορευει τὴν ληφίν μέτρων, κατοχυρωτικῶν τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, μετρών ποὺ θὰ προσπίσουν καὶ τὴν πλοιοκτησίαν ἀπό τὰς ὅχι ἀπιθανούσας τῶν ξένων συνδικαλιστικῶν ὁστασιώσεων Επίθεσις

οχι απιστωνούς των ζενών συνοικιαστικών όργανώσεων επιβεσεις. Είμεθα είς θέσιν νά γνωρίζωμεν, ότι αἱ ἀγτιδρόσεις κατὰ τὰ μαιῶν Λιθερίας καὶ Παναμά ὥνηρτέραι κινούνται ἀπό τίνος. Ὑπὸ τὸ πρόσχημα καὶ τὴν κατηγορίαν τῆς ἀνυπαρξίας εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἐν λόγῳ σηματιῶν σαφῶν ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων κανονισμούς ἐργάσιας καὶ κοινωνικῆς προνοίας ἐμφανίζεται ἡ «Διεισήγης τῶν Μεταφορῶν», δργανον ἀσφαλῶς ζένων συμφερόντων, ἐπίζητουσα τὴν παρέμβασιν. Μέχρι τούδε η ἴδικη μας Π.Ν.Ο., ὡς μέλος καὶ αὐτὴ τῆς ἐν λόγῳ συνοικιαστικῆς ὄργανωσεως, ἔκρατης στοισι ἐφεκτική καὶ ἐπέτυχε τὴν ἀναστολὴν καθε γενικωτέρας πιεστικής ἐνεργείας κατὰ τῶν «ἀσυνδότων» πλοίων. Ήτο, ἄλλως τε, η Π.Ν.Ο., η ἀμεσωτερον ἐνδιαφερομένη, διότι Ἐλληνες ήσαν οἱ ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν ὑπηρετοῦντες ναυτεργάται· Ή γνώμη τῆς ὑπολογίζεται. Διερωτόμεθα, ὅμως, τι θὰ συμβῇ ἂν καὶ η Ἑλληνικὴ ναυτεργατικὴ ὄργανωσίς πιεσθῇ ἐν τῶν πραγμάτων, ὅτι η ἀσφάλισις τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. — τὸ δίκαιον καὶ λογικὸν αὐτὸ ἀίτημα συμπάσης τῆς ναυτιλοφίενς Ἐλλάδος — δὲν συναντά τὴν πρόσθιον κατανόησιν ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν; Ή συμμαχία τῆς Π.Ν.Ο. μὲ την «Διεισήγητον Μεταφορῶν» — συμμαχία τὴν ἀποίκων θὰ ποέπει ὀπωδόπιτο να ἀποφύγωμεν — θὰ δημιουργήσῃ κλίμα εύνοικὸν διὰ τὴν πλήρη ἐκδήλωσιν τῶν ἀντιδράσεων, αἵτινες ἀπὸ τοὺς ζένους, τοὺς ἀνταγωνιστὰς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὑποθάλπονται μὲ αἰσθητὴν τελευταῖς τῶν ἔντασιν.

προσήγους θυντικούποινται με αισθητή τελευταίως την εντάσιν.  
Πρόκειται έντονά τών ήμερων, τή συμμετοχή έκπροσώπων καὶ τῆς Π.Ν.Ο. νὰ τεθῇ καὶ πάλιν υπὸ συζήτησιν ἀπὸ τὸ ναυτικὸν τμῆμα τῆς «Διειθοῦς τῶν Μεταφορῶν» τὸ θέμα τῶν ἀσύδωτων σημαιῶν. Αποφασίεις ὄριστικαὶ δὲν πιστεύομεν νὰ ληφθοῦν, ἐφόσον οἱ «Ἐλλήνες συνδικαλισταὶ θὰ δηλώσουν, ὅτι η Π.Ν.Ο. εὐρίσκεται εἰς διατραγματεύσεις μὲ τοὺς ἔφοπτοιςτάς τῶν λιθεοιανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων, τῶν ἐπινδρωμένων μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα, διὰ τὴν σύναψιν συμφωνίας ἐπὶ τῶν ὄνων ἐνορμήσεις καὶ ἀποβολήσεις».

Μία τοιστόχως συμφωνία με τινάκια έστω τῶν μεγάλων ἑφοπλιστῶν μας θὰ πήται ἀρκετή νὰ ἀποτρέψῃ καθε παρέμβασιν τῶν ξένων ἐργατικῶν ὄργανωνσεων καὶ νὰ ἀπολλάξῃ τὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας λιθεριαὶ καὶ παναμάκια σκάφη καθε ἀντιδράσεως ἐμφανούς η καὶ παρασκηνιακῆς. Ἡθίκην τινα βάσιν οἱ ἀντίδρασις αὐτὴ δὲν θὰ είχε πλέον. Τὸ κύριον ἐπιχείρημα τῆς ἀσύνδοσίας δὲν θὰ ἐδικιασθούμετο, ἀφοῦ τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα θὰ ἀπεδεικνύετο ἐκ τῶν προσγεμάτων, οἵτι μισθοδοτοῦνται, ἐνδιαιτῶνται καὶ ἀσφαλίζονται ὥπως εἰς τὰ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πολιού, καλύτερον, πάντως, ἀπὸ τὰ σκαφή πολλῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν σπουδαίων.

παικίων σημαίων.  
Δεν πρέπει οι ἐφόπλισταί μας νὰ ἀφήσουν ἀνεκμετάλλευτον τὴν εὐκαιρίαν, ἵνα διακανονίσουν κατὰ τρόπον πάγιον, τὴν θέσιν των μεταξὺ τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Θὰ ἀποσείσουν τάς ἐπὶ ἀσύδοσια κατηγορίας, τάς ἑκάστοτε ἐκτοξευομένας ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνι-

στάς των καὶ θὰ ρυθμίσουν ἔνα ἀπὸ τὰ σοδαρώτερα προβλήματα τῶν ὑπὸ αὐτοὺς πληρωμάτων, τὸ τῆς ἀσφαλίσεώς των διὰ τὸ γῆρας καὶ τὴν ἀσθένειαν.

## Αι προϋποθέσεις

Εις τὴν ἀπευθυνθέσαν ἀπὸ μέρους τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας καὶ τῆς Π.Ν.Ο., κοινὴν Ἑκκλησίην πρὸς τοὺς ἐφόπλιστας τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας, ἵνα δεχθούν, μετὰ τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὴν Ν.Α.Τ. και συνάψουν συλλογική σύμβασιν διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα τῶν, ἔχομεν ἡδη̄ ωρισμένας ἐνθαρρυντικὰς ἐνδείξεις, ἀλλὰ και παρατηρήσεις τινας ἀξίας προσοχῆς. Ἐκπρωτότοτε μεγάλου ἐφόπλιστικοῦ συγκροτήματος μᾶς γράφει σχετικῶς τὰ ἔπεις:

«Θα εδεχομέθα εύχαριστως την άσφαλισιν παρά τῷ N.A.T. καὶ τὴν σύνουσιν συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα ὑπὸ ωρίσμενας, ὅμως, ρήτας προϋποθέσεις. Διὰ τὴν άσφαλισιν ἔχομεν μόνον την ἐπιφύλαξιν τῆς ἀποδοχῆς της ἀπό μέρους τοῦ πλείστου τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ὑπὸ ξένας σημαῖας, μὲ Ἑλληνικὴ πληρώματα πλοίον. Θά πτο πράγματι ἀφέλες ἀπό μέρους μας — βλέπε καὶ φορολογίαν εὐπόρων — νὰ σπεύσωμεν εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἀσφαλίσεως, ἔνα οἱ ἄλλοι τὴν ἀπροθυμίαν των καὶ πάλιν θὰ ἐπεδείκνυνον εἰς τὸ νὰ συντρέξουν τὴν προσπάθειαν. Διὰ τὸ ζήτημα της συλλογικῆς συμβάσεως αἱ παραπόρησεις μας συνυούσιονται εἰς τὰ ἔξει;

»Δέν έτσι δεχθώμεν όπωσδηπότε συλλογικήν σύμβασιν του γνωστού τύπου, του ύπογραφέντος με τὴν ἐν Ἀθήναις "Ενωσιν Ἐφοπλιστῶν.

Αύτή δέν είναι σύμβασις μισθών, άλλα κανονισμός έργασίας.  
»Έχουμε ήδη έπι πολλών σκαφών μας πληρώματα γερμανικά. Σύμβασιν συλλογικήν έχουμεν δι αύτά συνάψει με τάς συνδικαλιστικάς των όργανωνσίς. Παρομοίουν τύπου σύμβασιν ήμπορουμεν να δεχθώμεν και δια τάς έλληνικας πληρωμάτα. Καθορίζονται οι μισθός, οι αδειαι, αι παλινόρθσησι, αι υπερωρίαι και οι υποχρεώσεις κοινωνικής προνοίας. Ούτε δια τά «γυαλάκια» τών λεβήτων, ούτε δια τους έκ της συνηθείας και της παραδόσεως καθιερωμένους πλέον συνήθεις όρους έργασίας έπι τών Φορτηγών πλοίων και τών τάνκερ δέν άναφέρεται διατοξις τις της συμβάσεως.

»Ο ναυτικός έπισης κάδις της Λιβερίας ρητώς άναφέρεται είς τὸ πτηλήρωμα ἀσφαλείας, ώς τοῦ ἐλάχιστον τῆς συνθέσεως. Δέν θα ἡτο δυνατόν νὰ δεχθῶμεν ἄλλο τι πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ κώδικος αὐτοῦ καθηρίζομένων. Τὸ ἀν ὅ παραμάγειρος θὰ ἔχῃ πτυχίον, ἀν ὃ ὀκτὼ ναυταὶ θὰ είνε ὄλοι πτυχιούχοι ἢ θὰ ἔχωμεν περισσοτέρους ναυτόπαιδας καὶ βοηθοὺς θαλασμηπόλων θὰ ἀφεθῇ εἰς μόνην την κρίσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ή συμβασίς δὲν θὰ πρέπει νὰ ὀλλωισθεῖ σύτε τὰ παραδεδεγμένα διὰ τὴν ἐπὶ τῶν λιβεριανῶν πλοίων ἐγρασίαν οὔτε καὶ νὰ ἐπιζητῆσῃ δημιουργίαν νέων καταστάσεων, πωποδήποτε ἀνεπιθυμήτων.

» Ἀν οἱ αὐτοὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις θελήσουν, βάσει τῶν γενικῶν ὡς ἀνω προϋποθέσεων, νὰ προσαρμόσουν τὰς περὶ συμβάσεως ἐπιδιώξεις των, ἀν, δηλαδὴ, ἀκολουθήσουν τὸ γερμανικὸν παράδειγμα, τὸν οὐαὶ νὰ ἐπιτύχουν πολλὰ. «Ἀλλως θὰ συγαντήσουν τὴν ἀπροθυμίαν και ἀπὸ αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ἐφόπλιστάς, τοὺς διατεθειμένους νὰ πράξουν τι, τὸ υπαγορεύει ἡ λογικὴ και τὸ καλῶς ἔννοούμενον συμφέρον αυτῶν τῶν ναυτεργατῶν». Οὕτως ἀπὸ ἁμαρτίας της ίδιας της διατροφῆς της Π.Ν.Ο.

Θέτομεν τ' ἀνωτέρῳ ὑπὸ ὅψιν τῶν διοικούντων τὴν Π.Ν.Ο., μὲ τὴν δερμάτην σύντασιν καὶ ἀπό μέσους μας, ὅπως, ἀφοῦ λάβουν γνωστήν τῆς γερμανικῆς συλλογικῆς συμβάσεως — ἀντιγραφον εἰς τὴν ἀγγλικήν μας ἀποστολήν ἐντὸς τῶν προσεχών ἡμερών — χωρίσουσαν πρὸς τὴν επιτυχίαν μιᾶς πράγματι καλῆς, ἀξίας ὑποστηρίξεως, προσπαθείας.

Τὸ δρᾶμα τῶν ἀπομάχων μας

Αγωνιώδεις έκκλησεις πός πάσαν κατεύθυνσιν ἀπέβυθονοι οἱ συνταξιούχοι ναυτικοί μας διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς πενιχρᾶς των συνταξιοδοτήσεως. Εἶνε ἀπερίγραπτον τὸ δράμα τῶν ἀτυχῶν αὐτῶν ἀπομάχων. Αφοῦ ἡνάλωσις εἰς τὸ σκληρὸν ἐπάγγελμα τὰ περισσότερα καὶ τὰ καλύτερα χρόνια τῆς ζωῆς των, ἀφοῦ ἀπὸ τοῦ ὑστερόματος ἔπι δεκατριῶν κατέθετον ἀφθονὸν τὴν εἰσφοράν των εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακικὸν Ταμείον, μὲ τὴν ἐπίδια, ὅτι καποτε τὰ γηραιεῖα αὐτῶν καὶ τῆς διοικεύειας των αἱ ἀμεσώτεραι ἀνάγκαι θάνατουκοφισθοῦν πάνε μὲ μιαν ἄνδολον πρός τὰς καταβολὰς σύνταξιν, εἰδον τὰς Ἐπίδαις των οἰκτρών διαφεύδομένας καὶ τὴν πενιάν μονίμον πλέον δι' αὐτοὺς κατάσταις.

Αύται ολαι αι χιλιάδες, των συνταξιούχων, θύματα τῶν ἀνωμάλων επαστάσεων, αἵτινες ἐκρήτησαν κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκόνηπτεντασίαν εἰς τὸν Τόπον μας καὶ τις ἀθλίας ἀπὸ μέσους τοῦ Κράτους διατείρεσσας τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ., ἀναμένουν τώρα κατ' ἔφασιον

# ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

**ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ**

**Α. Ε. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικός Διευθυντής ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τούς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)**

Πράκτορας έννιας των κυριωτέων Βρεταννικών και Αμερικανικών άσφαλιστικών έταιρειών,  
συστήμων Ελληνικών έφουλιστικών Οίκων, τών έταιρειών BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, και  
ήχοβολιστικών μηχανημάτων, γυροσκοπικών πυξίδων και αύτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN, Ειδικοί  
συμφέροντες όροι διά τάς άσφαλισεις όλων των κινδύνων ναυπηγήσεων με μεγάλας ξένας άσφαλισ-  
τικάς έταιρειας.

πικας εταιρειας.  
Προσφέρονται αι οικονομικώτεραι και άποδοτικώτεραι πρακτορειακαι προσωπικαι ύπηρεσιαι πρός τους έλληνας έφοπλιστάς. Πλήρης παροχή πάσης φύσεως πληροφοριών και ύπηρεσιών διά ναυπηγήσεις, μετατροπάς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, έπισκευας και έπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικών μηχανημάτων ήλεκτροπαραγωγού συστήματος, ήλεκτρονικών τοιούτων και έργαλειων ναυσιπλοΐας, κατασκευής τών πλέον ννωστών παγκοσμίως, είδικευμένων Οίκων.

**ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΥΟΚΟΝΑΜΑ Ρ.Ο.Β. 411**

Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

τού νέου νόμου τὴν ἀναθεωρήσιν τῶν συνταξιοδοτικῶν πινάκων, τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν συντάξεων τῶν.

Διερωτάμεθα, δῆμος, πόσος χρόνος θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ νὰ φέρουν εἰς πέρας αἱ συσταθεῖσαι ἐπιτροπαὶ τὸ ἀναληφθὲν ἔργον τῆς ἀναθεωρῆσεως καὶ ἀν δικαιολογήται ἡ ἐπὶ ἑτη, ἵσως, ἀναμονὴ διὰ νὰ ίδουν τὴν σύνταξιν τῶν κατὰ τὶ βελτιωμένην; Αἱ βιοτικαὶ ἀνάγκαι εἰνεὶ πλέον δυοδάστακτοι. Μία ἀμεσος αὐξήσις τῶν συντάξεων ἀπὸ τὰ πράγματα, ἀπὸ οὐτὸν τὸν τιμάριθμον τοῦ κόστους τῆς ζωῆς, ὑποδεικνύεται. Αὐτὴν τὴν αὔξησιν, τὴν προσωρινὴν, ἔστω, μέχρι τῆς ἀναθεωρῆσεως, ἔξαιτούνται οἱ συνταξιούχοι τοῦ N.A.T.

Πιστεύεται, μῆπως, ὅτι εἶναι πλέον δύνατὸν εἰς ἕνα ἀπόμαχον πλοιαρχὸν, μὲ 35ετὴ συνολικὴ ὑπηρεσίαν, νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν στοιχειώδη συντήρησιν του μὲ τὴν σύνταξιν τῶν 1200 δραχμῶν μηνιαίων; «Ἡ ὅτι φάνε διὰ μόνου ἔστω τὸν ἐπιώσιον ἡ σύνταξις τῶν 700 δραχμῶν, ἐνὸς ναύτου, γηραιοῦ πλέον ἀπόμαχου, ἀνικάνου διὰ πᾶσαν ἔργασίαν;

Αὐτὸν οἱ ἐνέργεια ναυτεργάται καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ πρέπει πρῶτοι νὰ συγκινηθοῦν μὲ τὴν ἀνείπωτον αὐτὴν τραγῳδίαν τῶν ἀπομάχων μας. Καὶ ἡ συγκίνησις αὐτὴ ἐπιβάλλει, ως ἵερον πλέον καθῆκον, τὴν ἀσφάλισιν ὅλων τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ξένων πλοίων ναυτικῶν, ἵνα τὸ Ταμείον οἰκονομικῶς ἀνασυντασσόμενον ἐπιτελέσῃ τὴν ἀποστολὴν του, ἀνακουφίζον τὴν δυστυχίαν τῶν ἀπομάχων.

### Θά μεταβληθῇ· εἰς Πριτανεῖον;

Ἀνεργία, ὑπὸ τὴν πλέον, ἔστω, περιωρισμένην ἔννοιαν τῆς λέξεως, δὲν υφίσταται ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον εἰς τὰς ναυτεργατικάς, μας τὰς τάξεις. Δὲν χρειάζονται καὶ τὰς στατιστικὰ τοῦ G.E.N.E. διὰ τὴν διαπιστωσιν αὐτῆν. Πλὴν τῶν νεαρῶν ἄνευ προϋπορθείσας ὑποψηφίων δοκίμων καὶ ναυτοπαίδων, ναυτικὸς εἰδικευμένος, διπλωματοῦχος ἡ πτυχιούχος, δὲν δικαιολογεῖται, ὑπὸ τὴν σημερινὴν κατάστασιν τῆς ἐντατικῆς κινήσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν πολλῶν νέων προσκτήσεων σκαφῶν, νὰ παραμένῃ ἄνευ ἐργασίας. Ἡ ἀνεργία του θὰ ὀφείλεται εἰς ὅλους, ἰδιοτέρους δι' ἔκστοτον ναυτικόν, λόγους: Εἰς ἀσθένειαν ἢ καὶ εἰς τὴν ἀπροθυμίαν νὰ ἀναλάβῃ οὗτος ὑπηρεσίαν.

Καὶ δῆμος, παρὰ τὴν σημειουμένην ἔλλειψιν πληρωμάτων, παρὰ τὴν ἐπίμονον ζητησιν κάθε εἰδικευμένου ναυτεργάτου ἀπὸ τὰ νεοαγροαρχόμενα καὶ νεοαυτηγήτα σκάφα, τὰ ἐπιδόματα ἀνεργίας δὲν ἔτασαν ἀπὸ τὸ Ειδικὸν Κεφαλαιον παρεχόμενα. Μορφή, δηλαδή, σκανδάλου τείνει νὰ προσλάβῃ, ὥπως ὅλως τε καὶ πρεδέπλετο, καὶ ἡ ἐπιδότησις τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας, ἡ διενεργουμένη ἀπὸ τὰς εἰδικὰς πιστώσεις τοῦ N.A.T.

Ἐφιστώμεν, δῆμος, δῆμος, τὴν προσοχὴν τῆς Διοικήσεως τοῦ Ταμείου ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ ζητήματος. Πολλὰ μᾶς καταγγέλλονται. Ὁ αὐστηρὸς ἔλεγχος τῶν παρεχομένων ἐπιδόματων πρέπει γὰρ διεξαχθῆ, ἵνα προθληθῇ ἡ κατάχρησις, ἵνα μὴ εἰς τὸ τέλος καὶ τὸ Κεφαλαιον Ἀνεργίας μεταβληθῇ εἰς πρυτανεῖον.

### Ἐν ὄφει τοῦ χειμῶνος

Ἡ περίοδος τῶν παχειῶν ἀγελάδων ἔλλειπε διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ μάλιστα κατὰ τὴν ἐνωρίτερον ἀπὸ τὰ προηγούμενα ἔτη, ὁφοῦ ὁ Σεπτέμβριος, μὲ τὰς ἀπροσδοκήσατος κακοκαιρίας καὶ τὴν περιωρισμένην ἐπιβατικήν του κίνησιν, οὐσιαστικῶς δὲν ὀντεῖς ἐφέτος εἰς τὴν κατ' ἔξοχὴν ταξιδιωτικὴν «σαΐδην» τοῦ θερεύοντος. «Ηδη, πρὸ τοῦ ἐπερχομένου χειμῶνος, ἐνώπιον δηλαδὴ τῆς περιόδου τῶν ισχνῶν ἀγελάδων διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν μας πλοίον, ζωρεῖ ἐκφράζονται ἀνησυχίαι διὰ τὴν τύχην τῆς ἀκτοπλοΐκῆς ἐπιχειρήσεως καὶ δυσώπιστοι διατυπωταὶ καὶ πάλιν ἡ πρόβλεψις, ὅτι αὕτη ιδιαιτέρως θὰ δεινοπαθήσῃ, μέχρις ὅτου ἐπανεύρη τὴν ζωηρὰν ἐπιβατικὴν κίνησιν τῆς προσεχούς ἀνοίξεως.

«Ολα αὐτὰ βεβαίως δὲν είνε νέα. Κατ' ἔτος τὴν ιδίαν αὐτὴν ἐποχὴν συνυθίζεται νὰ λέγωνται καὶ ν' ἀκούωνται κατὰ κόρων, χωρίς, δῆμος, καὶ νὰ μετασχηματίζονται εἰς τὴν πείραν, ητίς πρὸς συνετάς λυσεῖς ἐνδεχομένων θὰ ὀδηγεῖ. Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν — διότι διατηρεῖ πάντα τὰς διαστάσεις προβλήματος ἡ ὥργανωσις τοῦ δικτύου τῶν θαλασσῶν συγκοινωνιῶν μας — παραμένει καὶ ἐφέτος περιπτελεγμένον καὶ τὸ σπουδαιότερον, χωρὶς τὴν προσποτικὴν μᾶς καποίας διευθετήσεων του.

Κατὰ τὴν Λῆσσαν θερινὴν περίοδον — διὰ νὰ ἐπιχειρώσωμεν ἔνα σύντομον ἀπολογισμὸν τῆς προσφάτου δραστηριότητος τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους — ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις ὑπῆρχε ζωηρά, κατὰ τὸν μῆνας Ιούλιον καὶ Αὔγουστον μονον. Ὁ αὐριθμὸς τῶν διακινηθέντων ἐπιβατῶν ήταν μεγαλύτερος ἔκεινον τῶν ἀντιστοίχων μηνῶν τοῦ 1954, ἐνῷ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ Ιούνιου σημαντικῶς ὑπελεφθεῖ τῆς τοῦ Ιούνιου τοῦ 1954 καὶ η κίνησις τοῦ Σεπτεμβρίου ἐνεφανίσθη ἐπίσης μικρότερα τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς τὴν οἰκονομικὴν δυσπραγίαν ἀπεδόθη ἡ περιωρισμένη κίνησις κατὰ τὸν πρώτον μῆνα τῆς ληξάσης ταξιδιωτικῆς περιόδου καὶ

εἰς τὴν πρώτην κακοκαιρίαν, ως προαναφέραμεν, ἡ ἐπίσης της περιωρισμένην ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ Σεπτεμβρίου. Περισσότερον ἀναλυτικῶς: Εἰς 83.920 ἀνὴρθρον οἱ διακινηθέντες ἐπιβάτες εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ ἐσωτερικοῦ τὸν Ιούνιον τοῦ 1955, ἔναντι 136.894 ἐπιβάτες τοῦ ίδιου μηνὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς 226.027 ἐπιβάτες ἀνὴρθρον ἔξι ἀλλοῦ κίνησις τοῦ Ιούλιον ἔναντι 214.406 ἐπιβάτες τοῦ ίδιου μηνὸς τοῦ 1954. Ο Αὔγουστος τοῦ 1955 παρουσίασε κίνησιν 280.236 ἐπιβάτες ἔναντι 267.753 ἐπιβάτες τοῦ Αὔγουστου τοῦ 1954 καὶ ὁ Σεπτεμβρίος ἐνεφάνισεν ἐπίσης κίνησιν 213.428 ἐπιβάτες ἔναντι 223.782 τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Ἡ κίνησις αὕτη ἀνεπτύχθη εἰς 13 γραμμὰς μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ ἐσωτερικοῦ — καὶ κυρίως τὰς γραμμὰς Κρήτης, Κερκύρας, Δωδεκανήσου καὶ Χίου — καὶ ἔξυπηρτης ὑπὸ στόλου ἐκ 19 σκαφῶν, ητοὶ ἀπὸ μίαν δυσανάλογον ἐσχετεῖ μεταξὺ τὰς ὑπαρχόσας ἀνάγκας χωραποτικήτη, ἡ ὥποια ἡτοὶ μεγαλύτερα τῆς περιστινῆς κατὰ τέσσαρα σκάφη (ἀ/φ «Φρώνη», «Φίλιππος», «Κυκλάδες», «Αἰγατέρινη») ἀξιοδόγου ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ μεταφορικῆς ικανότητος. Ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις ἐπομένως κατενεμήθη μεταξὺ περισσότερων πλοίων, ἀντιπροσωπεύοντων μάλιστα μεταφορικήν ικανότηταν κατὰ 30 % μεγαλύτερα ἐκείνης τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου τοῦ 1954. Εὐνόητον εἶναι, ὅτι ὁ ἀρνητικὸς ἀντίκτυπος τῆς τοιάστης κατατμῆσεως τῆς ἐργασίας ἡτοὶ μεγάλος διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχειρήσιν καὶ ὅτι τὰ πραγματοποιηθέντα κατὰ τὸν θερινὸν μῆνας κέρδη θὰ πρέπει κατὰ ἑταρίας νὰ ὑπελειφθησαν τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα, ἐφ' ὅσον δὲν ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τῆς ὅρθης καὶ ἐντὸς τῆς πραγματικότητος κειμένης πλευρῶν, θὰ χειροτερεύῃ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς ὑπαρχησίας τῶν ἀπιστημένων τοῦ πολεμού.

### «Τρεῖς τὸ λάδι, τρεῖς τὸ ξῦδι»

Ἡ μεγαλόσημος Τραπέζα — ἡ Ἐθνικὴ· Αθηνῶν — ἡ φιλοδοξήσασα νὰ ἀσκήσῃ καὶ τὴν ναυτικὴν πίστιν παρ' ἡμῖν, ἐμφανίζεται, εἰς σωνείαν εἰς τὴν Βουλὴν ἐλέχθησαν καὶ ἐξ σῶν ὅλων πληροφοριῶν ἀποκριβωμένων κατέχουμεν, οἰκτρῶς ἐκμεταλλευομένη τὰς δόσας πιστώσεις παρέσχεν εἰς ἐφοπλιστάς τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας.

Εἶναι κάτι τὸ ἀπίστευτον αἱ ἀπιστημένων εἰς τὴν περιβαρύνσην τοῦ λόγω ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. Οἱ τόκοι καὶ αἱ προμηθείσαι — τρεῖς τὸ λάδι, τρεῖς τὸ ξῦδι — φθάνουν νὰ ἀπορροφοῦν καθε σοκαρισμένην ικανότηταν τῶν ὑπὸ καθεστώτων ἐλέγχομένων ναυλολογίου τελουσμῶν ἀφοπλιστικῶν αὐτῶν τειταρίων, τείνουν δὲ νὰ ἀποκλείσουν κάθε δυνατότηταν ἀντιμετωπίσεως τῶν δανεισκῶν τῶν ὑποχρέωσεων.

Στυγὸν τὸ πρόβλημα τῆς ἐπιβιώσεως ἀνακύπτει διὰ τοὺς ἀτυχεῖς αὐτῶν ἐφοπλιστών, οἵτινες εἰχον τὴν τάκη τύχην νὰ ἐπιτζητησουν τὰς ἐπισκοπήσεων τηνίσχουσιν τῆς Τραπέζης, ἵνα προσαγόνυσαν τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν διά τῆς προσκτήσεως νέων πλοίων ἡ βελτιωσέως τῶν ὑποχρέων.

Διερωτάμεθα ὅμως: Θὰ ἐπιτρέψῃ τὸ Κράτος τὴν καταφώρων ἀδικούμενον μεταχειρίσεις οἵτινες κανήσις ὀφελείσαις καὶ πτωχής ἀποδόσεως; Απαθής παραπτηρής τῆς καταστροφῆς τῶν βάσης παραμείνητη Κυβέρνησις; Δὲν θὰ ἐπρεπε καποῖος νὰ πορέμῃ καὶ νὰ ἀπολάξῃ τὴν ἀκτοπλοούσαν καυτίλιαν μας ἀπὸ τὸ τόσον ἐπικινδυνὸν δι' αὐτῶν ἐνδιαφέροντος καλοπροαιρέτου Τραπέζης;

### «Ο νέος νόμος διὰ τὸ Ο.Λ.Π.»

Ο εὐρύτατος κύκλος τῶν θεσπισθέντων μέτρων διὰ τὴν ἔνυγίαντων καὶ τὴν διοικητικὴν ἀναδιάρθρωσιν τοῦ πρώτου ἐλληνικοῦ λιμένος κλείει ἐπιτυχῶς μετὰ τὴν κατὰ σαφῆ καὶ πάγιον τρόπον νομοθετικὴν ρύθμισιν ὀλῶν τῶν ἐκρεμούσων τηνὶς ἀργατικοῦ παράγοντος, ἀκριβέστερον τοῦ λιμενεργατικοῦ. Τὸ ψηφισθὲν σχετικὸν νομοθετικὸν διάταγμα κατὰ τὴν τελευταῖαν συνεδρίασιν τῆς ἐπιτροπῆς νομοθετικῆς ἐξουσιοδοτήσεως θέτει τὰς βάσεις διὰ τὴν ὄργανων τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας ἐν τῷ λιμένι κατὰ τρόπον συμφωνον μὲ τὰς ανάγκας τοῦ συνεχῶς ἀνοπτυσσομένου πρώτου ἐμποροναυτικοῦ μας κέντρου, ἐνῷ συγχρόνως διασφαλίζει τὸν Ο.Λ.Π., ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε ἐπιδρομάς τῶν «ἡμέρων», οἵτινες συνηθίσει μέχρις ἐσχάτων, εὐκόλως νὰ ἀποστοῦν ἐναὶ διορισμὸν καὶ εὐχερῶς νὰ εἰσπράττουν ἔνα νημερούσιον, ἀπράτικος κατά κανόνα εἰς τὰς πειραϊκὰς προκυμαῖς.

Παρουσιάζει, δῆμος, ιδιαιτέρων ἐνδιαφέρον η σύντομος ἔστω ἔξετασις τοῦ ψηφισθέντος υπὸ τῆς Βουλῆς νομοθετήματος, τοῦ όποιου τὰ κύρια σημεία ἔχουν ὡς ἔξει:

Ορίζεται πρώτον διὰ νόμου ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβάτων τοῦ λιμένιν ύπηρετούντων μονίμων λιμενεργατῶν, ὃστε νὰ μὴ δύναται ἐφεξῆς ν' αὐξηθῇ ὁ απόδημος παραπότερος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. ως μέχρι σήμερον ἔγενετο. Η κατὰ χαριστικὸν τρόπον πρόσληψης ἔστω

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

Head Office: KHARTOUM

P.O.B. 116  
Tel. 2450

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

MASSAWA

P.O.B. 6  
Tel. 187

ASSAB

P.O.B. 63  
Tel. 8

ASMARA

P.O.B. III5  
Tel. 488

ADDIS ABBEBA

P.O.B. 312  
Tel. 2311

ADEN (CAMP)

P.O.B. 55  
Tel. 681

UNDER THE STYLE: -

## THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all offices: "PHRONTIS,,

καὶ μικροῦ ἀριθμοῦ γέων ἔργατῶν καθίσταται ἥδη ὑπόθεσις ἀν διάνυτος, ιδιαιτέρως πάντων δυσχερῆς. Ἀπαλλάσσεται σύντα τὸ Ο.Λ.Π. ἀπὸ τὰς πολιτικὰς πιέσεις, εἰς τὰς ὅποιας τόσον μειωμένην ἀντίστασιν συνήθως προέβαλεν.

Εἰς 1600, συμπεριλαμβανομένων 100 ἀρχιεργατῶν καὶ 25 ἐποπτῶν, δρίζονται διὰ τοῦ νέου νόμου οἱ μόνιμοι λιμενεργάται.

Δεύτερον: Καθιερώνται ὁ θεσμὸς τῶν δοκίμων λιμενεργατῶν. Πεντακόσιοι ἔργαται προσλαμβανόμενοι ὡς ἕκτακτοι, ἀνευ οὐδεμίας ὑποχρεώσεως ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν ἡμερομισθίων. Θά χρησιμοποιούνται κατὰ προτεραιότητα ἔναντι τῶν ἐλευθέρων ἔργατῶν εἰς τὰς φορτεκφορτώσεις, ἐφόσον ὁ ἀριθμὸς τῶν μονίμων δὲν θά ἔξαρκη διὰ νὰ ἔχει πρετήτηται ἡ τρέχουσα ἔργασια. 'Ἐκ τῶν δοκίμων αὐτῶν λιμενεργατῶν — πρόκειται διὰ τὴν ἀξιολογωτέρων καινοτομίαν τοῦ ψηφιοθέντος νομοθετήματος — θά πληρούνται ὑποχρεωτικῶς τὰ κενά τοῦ κλάδου τῶν μονίμων λιμενεργατῶν σταδιακῶς καὶ ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε παρουσιαζομένων ἀναγκῶν. Εἰδικά ὑπηρεσιακά συμβούλια θὰ μετατάσσουν τὸν δοκίμου λιμενεργάτην λαμβάνοντα ὑπ' ὄψιν τὴν παρ' αὐτοὺς ἐπιδειχθεῖσαν ἰκανότητα καὶ ὑπηρεσιακή ἀπόδοσιν, εἰς τὴν κατηγορίαν τοῦ μονίμου. Οὕτω ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀνανέωσις τοῦ κλάδου τῶν φορτεκφορτωτῶν δι' ἐμψύχου ὑλικού δεδομένασμένου καὶ ἀξιόλογον πείρατον περὶ τὴν λιμενικὴν ἔργασιν διαθέτοντος.'

Τρίτον: Δι' εἰδικῆς διατάξεως ἔξασφαλίζεται ἡ παροχὴ ἡμερομισθίου εἰς τοὺς μονίμους λιμενεργάτας ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. μόνον κατὰ τὰς ἔργασιμους ἡμέρας. Μία ἀμφισθήτησις περὶ τοῦ κατὰ πόσον δὲν ὁργανισθεῖσαν ὑπερέχουτο νὰ ἔξασφαλίζῃ ἡμερομισθίον εἰς τοὺς μονίμους ἔργατας καὶ κατὰ τὰς ἀργίας, εἰχεν ὡς ἀπότελεσμα σημαντικὴν πρόσθετον οἰκονομικὴν ἐπιδράσυνταν αὐτοῦ, δεδομένου ὅτι δὲν ἡδύνατο ἔχερων νὰ χρησιμοποιήσῃ ἐλευθέρους ἔργατας καὶ εὐκόλως διὰ τούτο ὑπέκυπτε εἰς ὑπερβολικᾶς ἔνιοτε οἰκονομικᾶς ἀξίωσις τῶν μονίμων.

Τέταρτον: Ρυθμίζεται ἡ θεσις τῶν ἀρχιεργατῶν τοῦ λιμένου. 'Ἡ ὄνομασία αὐτῶν, ὅπως καὶ ἡ ἐν γένει ὑπηρεσιακὴ τῶν παρακολούθησης θ' ἀποτελούν τὸ ἀντικείμενον εἰδικῶν συμβούλων καὶ ὅχι τοῦ ἔκαστοτε Γενού Λιευθυντοῦ τοῦ Ὁργανισμοῦ, ὅστις ὡς πολιτικὸν πρόσωπον θὰ ἡδύνατο ἔνιοτε νὰ μεροπλητῇ. 'Ωσαύτως ρυθμίζεται τὸ θέμα τῶν σημειωτῶν, οἱ ὅποιοι ἀπολαμβάνοντες μιὰς ίδιορυθμούν ἀσύνδοσίας, δὲν είχον οὐδεμίαν ὑπηρεσιακὴν ἔξαρτησιν ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ ἀπετέλουν ίδιαν συνδικαλιστικὴν ὄμάδα — πολάκις ἔδυσχέραιντον τὴν ἐν γένει ἔργασιν, ἐφόσον δὲν ἦτο ἐφικτὸς ὁ ἔλεγχος τῆς αποδόσεως των.' Ήδη ἐκ τῶν ὑπαρχόντων 160 σημειωτῶν οἱ 80 προσλαμβάνονται ὡς ὑπάλληλοι ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ κατατάσσονται εἰς βαθμὸν ἀνάλογα μὲ τὰ τυπικὰ τῶν προσόντων, διὰ διεκπεραιώνουν δὲ τὸ μέρος ἐκείνο τῆς ἔργασίας τὸ διόπιον ἀφόρως τὴν ἀπόθετουσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Οἱ ἔτεροι 80 σημειωταί θὰ παρασείνουν ὡς ἔχουν σήμερον, τιθέμενοι εἰς τὴν διάθεσιν τῶν φορτεκφορτωνέων πλοίων. Πλεῖστα ἄλλα δευτερεύοντα θέματα ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀναδιοργάνων τοῦ κλάδου τῶν λιμενεργατῶν ρυμίζει τὸ ηφαίσθεν νομοσχέδιον, ὡς τῆς αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων, τῆς αὔξησης κοινωνικῆς προνοίας ὑπὲρ αὐτῶν, τῆς προικοδότησεως κατ' ἕκας τὸν διάστημα τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν θυγατέρων τῶν κλητῶν.'

'Η κατὰ τὰ τελευταῖς ἔπειτα καταβαλλομένη ἐπίμονος προσπάθεια, ὅπως ἀπόμακρυνθῇ ἡ πολιτικὴ ἐπίρροι ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, διόλκηρούνται διὰ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων. 'Ἀπερίσπαστος τώρα δὲν δύναται νὰ ἀναδιοργάνωσῃ τὸν κλάδον τῶν λιμενεργατῶν καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν αὔξησιν τῆς ἔργαστις ἀπόδοσεως καὶ κατὰ συνέπειαν τὴν πλέον ευρυθμὸν ἀλλὰ καὶ τὴν πλέον εὐθητὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένου.'

### Ἡ μετεκπαίδευσις τῶν θαλαμηπόλων

Πενιχρὸς ὁ ἀπολογισμὸς τῆς Σχολῆς Θαλαμηπόλων κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς λειτουργίας της. 'Ἐνας μικρὸς ἀριθμὸς μαθητῶν παρηκολούθησε τὰ μαθήματα τῆς, ἐνῷ ἐνας ἀσκόμιος μικρότερος ἀριθμὸς ἔλαβε τὸ πτυχίον τῆς μετεκπαίδευσεως. 'Η ἔκθετος περιγραμμένων, τὴν ὅποιαν τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Σχολῆς ὑπέβαλε κατ' αὐτὰς εἰς τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, μάς πληροφορεῖ σχετικῶν τὰ ἔξι: Κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τοῦ παρελθόντος σχολικού ἔτους 47 ἀρχιθαλαμηπόλοι, θαλαμηπόλοι καὶ ἐπίκουροι παρηκολούθησαν τὰ σχετικὰ μαθήματα. 'Ἀπεχώρησαν πρὸ τῆς λήξεως των 26 καὶ μόνον 20 προσῆλθον εἰς τὰς ἔξτασεις καὶ ἐλάσθον πτυχίον. Ωσάντως, διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὰ μαθήματα τῆς δευτέρας περιόδου ἐνεγράφουσαν εἰς τὴν Σχολὴν 30 μαθηταί, ἀπεχώρησαν πρὸ τῆς λήξεως τῶν μαθημάτων 12 καὶ προσῆλθον εἰς τὰς ἔξτασεις, λαβόντες ἐν συνεχείᾳ τὸ πτυχίον 18. Σύνολον μετεκπαίδευσθων κατὰ τὸ διάστημα ἐνὸς διοκλήρου δικαιῆμον 38, ἔναντι 120 μαθητῶν τούς ὅποιους η Σχολὴ εἶναι εἰς θέσην εὐχερῶς νὰ καταρτίζῃ κατὰ τὴν διάρκειαν δύο ἐκπαιδευτικῶν περιόδων.'

Κατὰ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Σχολῆς, εἰς δύο κυρίως λόγους διφεύλεται ἡ ἀπροθυμία τῶν θαλαμηπόλων. ὅπως παρακολούθουν τὰ μαθήματα τῆς ἐπαγγελματικῆς μετεκπαίδευσεως τῶν. Πρότον, διότι ἡ ὅλη προσπάθεια διὰ τὴν καλύτερην κατάρτισιν τῶν 'Ἐλλήνων θαλαμηπόλων δὲν ἔχει γίνη ἀρκούντως γνωστή, καὶ δεύτερον εἰς τὴν σημειωθεῖσαν τελευταῖς ζήτησιν θαλαμηπόλων, κατόπιν τῆς προσθήκης εἰς τὴν ναυτιλίαν μας Ικανού ἀριθμοῦ ἐπιβατηγών πλοίων. 'Η Σχολὴ, πράγματι, ὑπελόγιζεν, διότι ἡ ἀγρεύη ἔνας ικανοποιητικὸν ἀριθμὸν μα-

θητῶν δι' ἐκάστην ἐκπαιδευτικὴν περίοδον, μεταξύ τῶν θαλαμηπόλων, οἱ δόποιοι ήθελμένους ή μὴ εκτὸς ὑπηρεσίας θὰ ἔλεουν.

Πρέπει νὰ ἐπανεξασθῇ, δοιποτε, τὸ θέμα τῆς λειτουργίας, ἡ ἀκριβέστερον, τὸ θέμα τῆς εύρυτερᾶς προσελκυσίας μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν, ὡστε ἡ ἐπιδιωκούμενη μετεκπαίδευσις τοῦ μεγάλου αὐτού, ὃσον καὶ ἀξιολόγους προσφέροντος ὑπηρεσίας κλάδου — ὑπερεπτακόσιοι θαλαμηπόλοις ὑπηρετούντων σήμερον εἰς τὰ διάφορα πλοῖα — νὰ προχωρήσῃ μὲ γοργότερον ρυθμὸν καὶ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἐντὸς ἐνὸς λογικοῦ χρονικοῦ διαστήματος. 'Ηδη δι' ἐκθέσεος τοῦ πούς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Σχολῆς προτείνει σειράν μέτρων, τὰ δόποια υιοθετούμενα ἔγκαιρας, θὰ είναι δυνατόν νὰ ἔχουντερούσσουν τὸ κυριότερον ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐμπόδιου, ήτοι τὸ τῆς ἀντιμετωπίσεως ὑπὸ τῶν φοιτώντων εἰς τὴν Σχολὴν τῶν βιοτικῶν τῶν ἀναγκῶν. Συνοπτικῶς τὰ προτείνομενα μέτρα ἔχουν ὡς ἔξι: Οἱ μαθηταὶ τῆς Σχολῆς θαλαμηπόλων δέν νὰ ἔχουνται μὲ τὸ υπό τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας παρεχόμενον ἔκαστοτε ἐπίδομον από τοῦ πρώτου μηνὸς τῆς ανεργίας τῶν καὶ οὐχὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν τριμήνου, ὃς ἔχει καθορισθῆ ὅταν τοὺς λοιποὺς ἀνέργους ναυτικούς. Θά πρέπει νὰ παρασχεθῇ ὡσαύτως τὸ δικαιώματα εἰς τὰς διαφόρους ναυτικάς ἑταῖρις, ὅπως κατὰ τὴν χειμερινή περίοδον τοῦ Συμβούλου τῆς Σχολῆς, ὅπως μετὰ τὴν ἐγραφὴν τῶν εἰδικεύμενών καὶ ἐπικούρων θαλαμηπόλων εἰς τὴν Σχολὴν καὶ ἐφόσον παρασείνουν κενοὶ θέσεις μαθητῶν, νὰ συμπληρώνται αὐτοὶ ὑπὸ λευκοφυλλαδιτῶν, προτιμώμενών καὶ οἰκονομικάς μέχρι τῶν θρανίων αὐτῆς. Τὸ έκ τῆς ικανά μορφωτικά προσόντα καὶ ιδίως γνωρίζουν στοιχεία ἔνες γλώσσης.'

Φρονούμενοι καὶ ἡμεῖς, διτὶ τὰ μέτρα ταῦτα, τὰ δόποια παρουσιάζουν τὴν δυνατότητα μας λίαν εύχερούς πραγματοποιήσεως, υιοθετούμενα ταχέως ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἀποτρέψουν τὴν δριστικὴν ἀποτυχίαν, ήτις τὴν Σχολὴν Θαλαμηπόλων ἀπὸ τὸν πρώτου ἔτους τῆς ιδύσεως τῆς ἀπειλεῖ καὶ διὰ τὴν διγύρην τούς σημαντικούς μήνας. 'Η καλὴ ναυλαγορά καὶ ἡ διαφορικούμενη πλέον σταθερότητα αὐτῆς εἰς τὰ κρατούντα υψηλὸς ἐπίπεδος είναι ἡ βάσιμος δικαιολογία τῆς ἀνατιμῆσεως καὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων.

Δύο ἀπὸ τοὺς σοβαρωτέρους μεσιτικοὺς Οἴκους τοῦ Λονδίνου εἰς τὰς τελευταῖς ἀνασκοπήσεις τῶν ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, διαπιστώνουν τὴν ἀνατιμῆσην τῶν ἀρμόδιων τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἀποτρέψουν τὴν δριστικὴν ἀποτυχίαν, ήτις τὴν Σχολὴν Θαλαμηπόλων ἀπὸ τὸν πρώτου ἔτους έτους τῆς ιδύσεως τῆς ἀπειλεῖ καὶ διὰ τὴν διγύρην τούς σημαντικούς μήνας. 'Οσον ἀφορᾷ τὰ τάνκες, ή ζήτησις χωρητικότητος διὰ μακροχρόνια εἰς λίρας κυρίως τάιμ-τάρτερες, προεκάλεσε καὶ αὐτῶν τὴν σημαντικὴν ἀνατίμησιν. 'Ἐναντι τοῦ ἐνδός περίπου έκαστου μηδένος δολ. δι' ἔνα 280.000 λιρῶν, διὰ νὰ συνεχεία οἱ πωληταὶ μεγαλυτέρων ἀκόμη τιμήν. Μία αὔξησης 100% ἐντὸς τῶν τελευταίων 18 μηνῶν ἐσπειρώθη!

'Οσον ἀφορᾷ τὰς άποκριτικές της τάνκες, ή ζήτησις χωρητικότητος διὰ μακροχρόνια εἰς λίρας κυρίως τάιμ-τάρτερες, προεκάλεσε καὶ αὐτῶν τὴν σημαντικὴν ἀνατίμησιν. 'Ἐναντι τοῦ ἐνδός περίπου έκαστου μηδένος δολ. δι' ἔνα σκάφος τ' G 2 τὰς ἀρχαὶ τοῦ ἔτους, ή τελευταῖς πώλησις εἰς τὰς 350.000 λιρῶν καὶ νὰ ζητούν ἐν συνεχείᾳ οἱ πωληταὶ μεγαλυτέρων τιμῆς! Μία αὔξησης 100% ἐντὸς τῶν τελευταίων 18 μηνῶν ἐσπειρώθη!

Τὸ κύριον, ὅμως, ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν στρέφεται πλέον πρὸ τὰς μεταχειρισμένα σκάφα. Πλήρως ἔχοντες κατανόησιν τῶν πλεονεκτημάτων τῶν νεοτεκτώντων καὶ λαμβάνοντες ὑπὸ σφιντερών, των τάς τάκτους τιμὰς διὰ τὰ «λίμπερτος», προτιμούν δανειζόμενον νὰ ἔχασφαλίσουν ἔνα νεοανατηγήσαντος από τὴν Ισπανίαν ἢ τὴν Γερμανίαν, μὲ ἀπωτέρων ἔστω παράδοσιν, μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1957. Τὴν ἀξίαν 2½ λίμπερτος ἀντιπροσωπεύει τώρα ἔνα καινούργες, μεγαλύτερον, ταχύτερον καὶ οἰκονομικότερον σκάφος. 'Ο διάσθετον τὸ ποσόν της προκαταβολῆς καὶ τὰ τηματικής κατά τὴν διάρκειαν τῆς ναυπηγήσεως καταβόλης μέρους τῆς δῆλης ἀξίας, προτιμά τὴν ναυπηγήσεως, καταβόλης μέρους τῆς δῆλης ἀξίας, προτιμά τὴν πογήσην, ἀπὸ τὴν ἀγρεύην ἐνὸς πασχηλίκου.

Τὸ ἐτοιμαστρόδοτον τοῦ λίμπερτο εἶναι τὸ πλεονέκτημα. 'Ἄλλα κανεῖς δὲν είναι βέβαιος, διτὶ οἱ καλοὶ ναῦλοι θὰ διατηρηθοῦν ἐπὶ τόσον χρονικόν της ἀπόστημα, ὃσον χρειάζεται διὰ νὰ ὑποδιβασθῇ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἡ ἀξία ἐν τοῖς σκάφουσι διδοκαστέους πλέον ἡλικίας, πλειεκίας ναυπηγήσεως. 'Άθροιστι, πράγματι, ὑπέρβαν αἱ παραγγελίαι σκοφάων κατὸ τοὺς τελευταῖς πλοίους μηνὸς εἰς τὰς Ισπανικά, τὰ Όλλανδικά καὶ τὰ Γερμανικά ναυπηγεία. Οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ ὑπερηκόντισαν εἰς ἐπίχειρηματικήν ἀνδρῶν κάθε πρόβλεψιν. Προβαδίζουν δύον τῶν ξενών συναδέλφων των.

**PORT SUDAN  
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

Αι τιμοί τών νεοαυτηγήτων, διά σκάφη 14.200 — 14.500 ιαπωνικής κατασκευής, με πίστωσιν τών 40 — 50% τῆς ἀξίας των, έξοφλτέαν ἐντός πενταετίας, κυμαίνονται διά τὰ δηζελοκίνητα γύρω τῶν 2.500.000 δολ. με τάσεις ἀνατιμήσεως. Παραδοσιαὶ ἐντὸς 14 ἔων 16 μηνῶν.

Ἀνάλογοι αἱ κρατοῦσαι τιμαί, μὲ ἀπωτέρας, ὅμως, πλέον παραδοσιαὶ — πέραν τὴν 1957 — διὰ τὰ γερμανικὰ καὶ τὰ ὄλλανδικὰ ναυπηγεῖα. Πιστώσεις μὲ δυσκολίαν πως παραχωροῦνται, ἀφοῦ τώρα τὰ ναυπηγεῖα ἔχουν ἑξαφολίσει ἐργασίαν διὰ μίαν ὅλην διετίαν.

Διὰ τάκερες, ἐπίσης, παραγγελίαι πολλαὶ ἀδόθησαν παρ' Ἑλλήνων, εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, κατὰ κυρίον λόγον. Εἰς δὲ ἑκατομμύρια τόννων ἥ. w. ὑπολογίζεται ὁ ὄγκος τῶν παραγγελθέντων παρ' Ἑλλήνων δεξαιμενοπλοίων εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα. Αἱ τιμαὶ ἐσημειώσαν τελευταῖς αὐξήσιν, λόγῳ τῆς ὑπερτιμήσεως καὶ τοῦ χάλυβος. «Ἐναντὶ τῶν πρὸ τετραμήνου 125 δολ. κατὸ τὸν τοὺς μετρητοὺς διὰ σκάφους τῶν 32.500 τόννων μὲ ἀτμοστροβίλους, ἐκλείσθησαν τελευταῖς ὑμβόλαια μὲ 137 δολ. τὸν τόννον τοὺς μετρητοὺς. Πιστώσεις δυσκόλως τῷρας ἐπιτυγχάνονται.

Τέλος, διὰ τὰ πρὸς διάλουσιν ἐλάχιστα προσφερόμενα σκάφη αἱ τιμαὶ ἐνεφάνισαν ποιάν τινα αὐξῆσιν. Αἱ 13 λίρ. Ἀγγλίας ἐπιληρώθησαν τὸν τόννον γκρός ἀπὸ τοὺς Ἰαπωνίας διαλυτάς διὰ σκάφη παραδοτέα εἰς τὴν Ἀπωνίαν.

### Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν

Ἡ Ἰαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, πρὸς τὴν ὄποιαν ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐστράφη διὰ τὸν ἐμπλουτισμὸν τοῦ στόλου του μὲ καινουργὴ χωρητικότητα, ἐπέτυχε — χάρις ἀκριβῶν εἰς τὰς Ἑλληνικὰς παραγγελίας — ὁ ἀποθῆτη πρώτη ἐξαγωγικὴ χώρα εἰς ναυπηγεῖας, ὑποσκείσασα τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Μέχρι τῶν μέσων Σεπτεμβρίου τρ. ἔτους, ἡ ἀξία τῶν ἐν Ἰαπωνίᾳ παραγγελῶν ἐφθανε τὸ 540 ἑκατομμύρια δολαρίων, τὰ δὲ διὰ λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιστῶν παραγελθέντα σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 172, συνολικῆς χωρητικότητος 3.780.960 τόννων ἥ. w., ἐκ τῶν ὄποιων τὰ 3.000.000 τόννων ἥ. w. ἀνεφέροντο εἰς Ἑλληνικὰ παραγγελίας.

Ἡ προτίμησις τῶν Ἰαπωνίων ναυπηγείων ὄφελεται εἰς τὸ ὅτι ταῦτα πρόσχον συμφέρουσας καὶ προκαθωρισμένας τιμάς, συντομώτεράς παραδοσεις καὶ ἐλκυστικὰς πιστώσεις, ἔξικνουμένας συχνάκις μέχρι τῶν 50% τῆς ἀξίας τῶν παραγγελμένων πλοίων. Μεγάλα δεξαιμενόπλοια, μικτὰ πετρελαιοφόρα, καθὼς καὶ «τράπτες» φορτηγά, συγκροτοῦν τὰς δοθείσας παραγγελίας. Εἰς τὰς σχετικὰς ἐκ Τόκιο ἀνακοινώσεις, ἔξαιρεται ὅλως ἴδιαιτέρως ἡ ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐπιδειχθείσας προθυμία, ἔναντι ὅλων τῶν ἔνων συναδέλφων τῶν, ὅπως ἐπωφεληθοῦν τῆς εὐκαιρίας, ποὺ παρείστη ἀπὸ τὴν Ἰαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, διὰ ν' ἀποκτήσουν ἔγκαιρας συγχρονισμένα πλοιαὶ καὶ καρπωθοῦν τὴν κολήν περίσσον τῆς ναυλαγορᾶς.

Οἱ Σκανδιναῦοι, ὅπως ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπεδείχθη, διέπρεψαν σφάλμα, καθυστερήσαντες εἰς τὰς παραγγελίας τῶν. Μόλις 20 δεξαιμενόπλοια παρηγγειλαν καὶ οὐτά τελευταίως, εἰς τοόπον ὥστε καὶ αἱ παραδοσεις τῶν θὰ εἶναι καθυστερημέναι, ὡς πρὸς τὰς τιμὰς ἐξ ἄλλου, ὑπάρχουν ἡδη πληροφορίαι, ὅτι μία αὐξῆσις 10% τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ἐσημειώθη τελευταῖς ἐν Ἰαπωνίᾳ, ἀφ' ἐνὸς μὲν, διότι τὰ ναυπηγεῖα ἔξησφαλίσαν πλήρῃ ἀπασχόλησην διὰ μίαν, τούλαντιστον, τριετίαν, ἀφ' ἐτέρου δέ, διότι ἐσημειώθη ἀνατιμήσης τοῦ χάλυβος.

**International**  
ΧΡΩΜΑΤΑ·ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

**BELDAM'S**  
ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΕΣ ΠΕΡΜΑΝΙΤΕΣ

**OCEAN**  
ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΑ  
ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ

**BRITISH ROPES LTD**  
ΣΧΟΙΝΙΑ · ΣΥΡΜΑΤΟΙΧΙΟΝΑ

**STONE'S**  
ΛΕΥΚΑ  
ΜΕΤΑΛΛΑ

**ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΣΙΔΗΡΟΥ**  
ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

**ΥΑΛΙΚΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ**  
ΣΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

**TRANZITO ΕΛΕΥΘΕΡΑ**

**Α.Γ.ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ™**  
Η ΠΛΕΟΝ ΟΡΙΔΑΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΣΥΓΓΡΗΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΑΣΙ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40-435

## Ἡ ἀλληλογραφία μας

### Αἱ «Κακοήθειαι»

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Κακοήθειαι» δημοσιεύεται πληροφορία ἐξ «ύπευθυνού» πηγῆς περὶ χορηγήσεως παρὸ πλοίαρχου πιστοποιητικοῦ προϋπηρεσίας εἰς μὴ ἐπιβαίνοντα τὸν πλοίον λευκοφυλλαδίτην, ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως συμμετάσχοι οὗτος ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ναυτίλου κλπ.

Διὰ νὰ μορφώσητε γνώμην καὶ διὰ νὰ ἐλέγχετε τὸν ὑπεύθυνον πληροφοριδότην σας σάς γνωρίζομεν ὑπὲυθύνως:

Διὰ νὰ γίνη δεκτὸν πιστοποιητικὸν ναυτικὸν ἐκδόθεν παρὰ Πλοιάρχου ὑπηρετοῦντος ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ζένην σημαίαν, ὅπως χρησιμοποιήση τούτου ὑ ναυτικὸν πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος η καὶ δικαιώματος συντάξεως, δὲν ἀρκεῖ ἡ ὑπωρεϊα τοῦ Πλοιάρχου καὶ η σφραγίς τοῦ πλοίου, ἀλλὰ χρειάζεται νὰ θεωρηθῇ τοῦ παρὰ τὸν προξενικὸν λιμενάρχου πρὸξενοῦ, κατόπιν προσαγωγῆς παρὰ τὸν πλοίαρχο τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφῶν τοῦ πλοίου. Συγκεκριμένα διὰ νὰ εἰναι ἔγκυρον τὸ πιστοποιητικόν δέοντος νὰ ἔχῃ τὸν κάτωθι θεωρησιν:

«Βεβαιούται τὸ γνήσιον τῆς ὑπογραφῆς τοῦ Πλοιάρχου τοῦ Α.)Π.

.... ως καὶ τὸ ἀκριβές τοῦ περιεχομένου τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ ὡς ἔξετάσεων εἰς τὸν προσκομισθέντων εἰς ὑμᾶς ναυτιλιακῶν ἔγραφῶν τοῦ πλοίου.

Ἐγ . . . . . τῷ . . . . .

«Ο Προξενικὸς Λιμενάρχης κλπ.»

Συνεπῶς ὃν ἡ πληροφορία σας εἶναι ἀληθῆς, ποῖος εἶναι ὁ πλαστογράφος; «Ο Πλοιάρχος ἡ ὁ Προξενικὸς Λιμενάρχης ἡ καὶ οἱ δύο; Καθ' ἡμέρας ὑπεύθυνος ὑπάρχει, ἀλλ' αὐτὸς εἶναι ὁ... ὑπεύθυνος πληροφοριδότης σας.

ΜΕΤ' ἔξαιρέτου τιμῆς  
Ο Πρόδρομος  
Δ. ΜΕΛΕΤΗΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Διαβεβαίουμεν τὸν φίλον κ. Μελέτην, ὅτι αἱ «κακοήθειαι», περὶ ὃν τὸ σημειώματα τοῦ προηγουμένου τεύχους μας, εἰναι, ὀτυχῶς, πλήρως καὶ ἐξ ὑπεύθυνων κύκλων διηκριθεῖσαν. Κατέχομεν καὶ τὰ ὄντυματα ωρισμένων πλοιάρχων, οἵτινες καὶ τὰς διέπραξαν. Κηδούμενοι τῆς ὑπολήψεως τῶν δὲν τούς κατονομάζομεν. Ισως νὰ ὑπέκυψαν καὶ αὐτὸς ὑπὸ τὰς πιέσεις ἀλλῶν συνεργῶν εἰς τὸ ὀδίκημα τῆς φευδούς θεβαίωσεως.

Τὸ προβλόπουν, δῆλως τε, ἐπιχειρεῖσαν περὶ θεβαίωσεως τῆς λιμενικῆς ὀδηγῆς καὶ ἐλέγουν τοῦ ναυτολογίου τοῦ σκάφους δὲν εὔσταθε ἀπὸ τὰ πράγματα. «Ἐλέγουν, μήπως, οἱ λιμενάρχαι ἡ οἱ πρόξενοι καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοὺς ἐπιβαίνοντας; «Ἐπιτρέπεται εἰς αὐτοὺς νὰ ἀνέλθουν ἐπὶ τοῦ ζένου σκάφους καὶ νὰ διακριθῶσυν δὲν δοῖοι, οἱ εἰς τὸ ναυτολόγιον ἀναφέρουσιν, ὑπεποτέν τὸ πράγματι ἐπ' αὐτοῦ; Λησμονεῖ ὁ κ. Μελέτης, ὅτι τὰ πλοιά αὐτὰ λέγονται καὶ εἰναι ἀσύνδοτα;

### Ορθόταται ὑποδείξεις

Κύριε Διευθυντά,

Εἴμαι Βέβαιος, ὅτι ἐν τὰς διαδηλώσεις εἰς τὴν λύσιν τοῦ κάτωθι ζητήματος, θὰ ἀκούσητε χίλια εύχαριστῶν. Δὲν εἶναι δύσκολον, ἀλλὰ ταλαιπωρεῖ μεγάλως καὶ ἀδίκως, τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς ναυτικούς.

Πρόκειται περὶ τοῦ χαρτοσήμου τοῦ μᾶλλον τοῦ προξενικοῦ ἐνσήμου.

Οἱ πλοιάρχοι πηγαίνουν, ως γνωστόν, εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον, διὰ νὰ θεωρήσουν τὰ χαρτιά των. Μόλις τοὺς περισσεύει λίγος καρός γιὰ τὴν δουλειὰ αὐτῆς. Μακρύνεις, βλέπετε, αἱ ἀποστάσεις ἀλλας πιὸ ἐπείγουσες δουλειές καλούν τὸν πλοιάρχον ἀγώνων εἰναι συχνὰ δι' αὐτὸν τὸ Λουδίνιον καὶ ἔτοι τὸν ζένον σκάφους καὶ νὰ διακριθῶσυν δὲν δοῖοι, οἱ εἰς τὸ ναυτολόγιον ἀναφέρουσιν, ὑπεποτέν τὸ πράγματι ἐπ' αὐτοῦ. Πρέπει, κατὰ τοὺς κανόνισμούς, νὰ πηγαίνει τὸν πρόκειται νὰ φύγῃ.

Τὸ Λιμεναρχεῖο τὸν ξει τέντον, διὰ τοῦς διάλειμα, δηλαστερήσεως ἀπ' ἐδῶ. Τὴν τελευταίαν, ὅμως, στιγμὴν ἀκούει τὸ πλοιάρχος: «Καὶ τώρα εἰσθε ἐτοιμος, ἀλλὰ πρέπει νὰ περάσετε ἀπὸ τὸ Προξενεῖο; Εἰσθε ἀρχότης τὸ Χαροποτημάνετε τὸ ναυτολόγιον». Καὶ τότε ἀρχίζει ἡ ἀγωνία. Μό ποὺ εἶναι τὸ Προξενεῖο; Εἶναι μακρύα; Πῶς θὰ πάρω; Θὰ εἶναι αὐτὴ τὴν στιγμὴν ἀνοικτό; (Τὸ δύστυχο τὸ Λιμεναρχεῖο, ἔστω δὲ τοῦ πρὸ τοῦ πρόκειται νὰ εἶναι ἀνοικτό δοὺς τὶς δρες). Καὶ μύρια ἀρωτηματικά.

Τὰ ίδια παθάνει καὶ ὁ ναυτικός, ἀλλ' ὅχι τόσον συχνὰ δοὺς σι πλοιάρχοι.

Ἐρωτῶ, λοιπόν: Τόσο δύσκολον εἶναι νὰ δανείστη τὸ Προξενεῖον εἰς τὸ Προξενεῖο μερικά ἔνσημα, ἐπὶ ἀπόδοσει λογαριασμού, τὰ όποια, τὸ τελευταῖον, νὰ χρησιμοποιῆται ἡ ταλαιπωρεῖσα τῶν ναυτικῶν πλοιάρχων; «Ἀν εἶναι δύσκολον, νὰ γίνη ἀμέσως εύκολον. Πράγματα τόσον ἀπλά δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραμένουν δύσκολα, οὔτε λεπτότον.

Μιὰ καὶ γράφω, θὰ δέση ἀναφέρω καὶ ἔνα ἀλλο θέμα, δηλαστερήσεως πάρα τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον εἰς τὴν Gloucester Place, μιὰ δηλαδή ὥρα μακρύα ἀπὸ τὸ Σίτι.., ὅπου τὰ ἀποτλοικά γραφεῖσα; Νομίζετε πώς μπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ, ἔτσι, ἐπαφὴ Λιμενάρχου καὶ Γραφείων; Καὶ για τὸν ἔνα καὶ διὰ τοὺς ἄλλους, εἶναι δύσκολον νὰ διατηρηθῆσετε τὸ Λιμεναρχεῖον, ἐπιτέλος, ποτέ, πόσα ἔνοικα, ἔπι 30ετιαν ἀπὸ τὸν ἀπατῶμα, ἐπλήρωσε τὸ Κράτος; Καὶ διὰ τοῦ μὲ τὸν ἀπατῶμα αὐτὰ θὰ ἀδύνατο νὰ ἀποκτήσῃ ιδιόκτην τοῦ γραφείου; «Ἄς τὸ σκεφθοῦν οἱ ἀριμδοί, ἔστω καὶ τώρα. Ποτὲ δὲν εἶναι ἀργά. Εύχαριστώ καὶ πάλιν

Μετά τιμῆς  
Μ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

### Απάντησις εἰς ἀσταθῆ ἐπιχειρήματα

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Μὲ πραγματικὸν πόνον ἀνεγνώσαμεν εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης 'Οκτωβρίου τοῦ ἑγκρίτου ύμῶν περιοδικοῦ τὴν ἀπάντησιν τοῦ «Ἀντιπλοιάρχου-Λιμενικοῦ κ. Σ. Γουλιέλου», εἰς τὰ δυούς ἐδημοσιεύσατε τὴν 15ην Σεπτεμβρίου ὑπὸ τοῦ τίτλους: «Η ἀπόγονωσις» καὶ «Σπουδή». Εν σχέσει μὲ τὸν ὀλέθριον διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ «Ἐμπορικού Ναυτικού» νόμου 3285(55).

Θὰ προσπαθήσωμεν νὰ ἀπαντήσωμεν, καταχρώμενοι τῆς φιλοξενίας

τῶν στηλῶν σας, εἰς τὰ δόσα γράφει δὲ ἀδιότιμος κ. Ἀντιπλοίαρχος.

1. Διὰ τοῦ νόμου τούτου ἐπιβραδύνεται ἡ προσγωγὴ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, προπάντων δὲ διὰ τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ἐπάγγελμα δοκίμων καταστρώματος, οἵνες ἀντὶ τῶν τεσσάρων ἔτοντο θαλασσίας ὑπηρεσίας, τὴν δόποιαν ἔχεισαν, πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου, διὰ τὴν συμμετοχήν των εἰς ἑετάσεις, τώρα θὰ χρείζωνται ἐξ ἑτη. Αἱ μεγάλαι, συνεπάδει, δυσχέρειαι διὰ τὴν ἐξεύρεσιν ἀξιωματικῶν πρὸς ἐπάνδρωσιν τῆς σημερινῆς Ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ναυτιλίας τῶν ἐπτά περίπου ἑκατομμυρίων τόννων, ἀντὶ νὰ παρακαμφθοῦν θὰ καταστούν ἔτι μεγαλύτεραι.

2. Οἱ νέοι ἀξιωματικοί, οἵνες εἶναι τὰ θύματα τοῦ νόμου, οὐδόλως εὑρθοῦνται διὰ τὴν παρατηρουμένην, ὡς λέγει δὲ κύριος Ἀντιπλοίαρχος, Ἑλλειψιν ἀξιωματικῶν, ὅπεις νὰ πληρώσουν αὐτοὶ διὰ τὰς ἀμαρτίας τῶν σλλῶν. «Ολοὶ σχεδὸν ἀνέδαιρέτως οἱ ἐφοπλισταί, οἱ κατέχοντες πλοῖα ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν, ἔνσι καὶ ίσοιται περισσότερων ὑπὸ τὰς λεγομένας «πειρατικά». Εάν, συνεπάδει, ἀντιμετωπίζουν πραγματικὴν δυσχέρειαν εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἑλληνικῶν των πλοίων, δὲν ἔχουν πορτὰ νὰ μεταθέσουν τὸν «Ἐλληνας ἀξιωματικούς των ἄνω τὰς «πειρατικά» εἰς τὰ ἐλληνικά, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν, καὶ μέχρι πληρώσεως τῶν κενῶν, συμπληροῦντες τὰς κενουμένας θέσεις τῶν πρώτων μὲ ξένους, ἀξιωματικούς.

3. Ορθός δὲ κ. Διευθυντής τῆς Ναυτικῆς Ἔργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως λέγει, διὰ μόνον τὸ ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοίον προσφέρει εἰς τὸ ναυτικὸν συλλογικάς συμβάσεις ἔργασίας, πλήρη ἀσφάλτιν, εἰς τὸ N.A.T., προστασίαν Ο. N. κλπ. Δι' αὐτοὺς ἀκριβῶς τοὺς λόγους, διακήνης πόθος δλων ἡμάντων ἀξιωματικῶν εἶναι νὰ ὑπερτεωτεί πάντοτε ἐπὶ πλοίων ἀπίστα φέρουν τὴν Γαλανόλευκον, διὰ τὴν δόποιαν καὶ ὑπὸ τὴν δόποιαν ἐπολεμήσαμεν κατὰ τὴν τελευταίαν παγκόσμιον σύρραξιν.

Δυστυχώς, διός, ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης τρέχ. βλέπομεν, διὰ σύτε τὸ 20 % τῶν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοίων (χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὰ ὑπὸ ἀμερικανικήν καὶ ἀγγλικήν σημαίαν) εύρισκονται υπὸ ἐλληνικήν σημαίαν. Συνεπῶς ἔρωτῶμεν τοὺς ἀρμόδιους, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι ή δχι, διὰ νὰ μὴν πεινάσωμεν καὶ ημεῖς καὶ αἱ οἰκογένειαι μας νὰ καταφύγωμεν εἰς πλοία ὑπὸ ζένας σημαίας ἀναζητούντες τὸν βιοπορισμόν;

«Ἐὰν τὰ ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοῖα εἶναι ἀρκετά νὰ ἀπορροφήσουν τοὺς «Ἐλληνας ναυτικούς, ἀποροῦμεν πῶς τὸ Σεβαστὸν «Υπουργεῖον ἐπιτρέπει τὴν ἐκ μέρους τῶν Ναυτικῶν Γραφείων τοῦ Πειραιῶς ἀποστολήν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ναυτεργατῶν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας καὶ δὲν ὑποδεικνύει ή ὑποχρέωνται τοὺς ναυτιλομένους νὰ προσλαμβάνωνται εἰς πλοία Ἑλληνικά. «Ἀντιθέτως μάλιστα προ-έτρεπε, μέχρι πρὸ τοῦ τούλαχιστον, τὰ ἐλληνικά Γραφεία Νέας «Υόρκης καὶ Λονδίνου νὰ προσλαμβάνουν εἰς τὰ ὑπὸ ζένας σημαίας πλοῖά των, ναυτεργάτας κρατικῶν ἀποστολῶν».

4. Δυνατόν εἰς τὰ «πειρατικά» πλοῖα νὰ λαμβάνωμεν ἀλαφρῶς ὑψηλοτέρους μισθών εնαντί τῶν συναδέλφων μας εἰς τὰ ἐλληνικά, ἀλλὰ ἃς μὴ λησμονήθη, διὰ ὅτι αὐτοὺς τοὺς μισθών πληρώνουμεν ἡμεῖς οἱ ίδιοι δόλκηρος τὰ ἀπομαχικά μας, τὰ ὅπιστα φθάνουν τὰ 25 % τοῦ βασικοῦ μας μισθοῦ. «Ως δὲ ἀναγράφεται εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης τρέχ. τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», αἱ υπογραφεῖσα μέχρι τούδε συμβάσεις ἀσφαλίσεως ναυτικῶν ἀφοροῦν συνολικῶς ἔνδεκα μόνον πλοῖα ὑπὸ ζένην σημαίαν. Συνεπῶς δὲ ἀλαφρὸς ὑψηλότερος μισθὼν ἔχοταί εἰς ὅντας ἀντιστάθμισμα διὰ τὴν στέρησιν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, τὰ δόποια ἀναφέρει δὲ κ. «Ἀντιπλοίαρχος εἰς τὴν παράργαφον 3 τῆς ἐπιστολῆς του.

5. Δυστυχώς, παρὰ τὰ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ληφθέντα μέτρα, τὰ ἔγγραφόμενα εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηοδόγιον πλοῖα εἶναι ἀλαχιστότατα. Θὰ ἀναφερθῶμεν καὶ πάλι εἰς τοὺς σχετικοὺς ἀριθμοὺς καὶ τὰς στατιστικὰς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». «Ἡ ἀλήθεια εἶναι, διὰ νὸνος ὑδέντος ὑποχρεώνει νὰ ἀγκαταλείψῃ τὴν ἔργασίαν του, εἶναι, διός, τούλαχιστον ἀδικοῦ νὰ ὑπάρχουν δύο μέτρα καὶ δύο σταθμά. Ἐφόσον ἔχουμεν τὰ ίδια προσοτάτα μὲ τοὺς τυχηροὺς τῶν συναδέλφων μας, που ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων, διατί θὰ ἀποκλείσῃ δὲ Νόμος ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι τὸ δικαίωμα τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς ἑετάσεις, διὰ τὸ προσγωγικὸν δίπλωμα καὶ διατί θὰ καταδικασθῶμεν ἔρημην καὶ χωρὶς ἀπολογίαν εἰς

«στασιμότητα»; Εἰμεθα δὲ δὲν εἶμεθα ισοι ἐπαγγελματικῶν μὲ τοὺς λοιποὺς συναδέλφους μας; Δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ τονίσωμεν τὸ γεγονός, διὰ δοσοὶ ἔξι ήμῶν ηὔπορχοσαν νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ νεοτεύκτων μεγαθηρίων, καὶ αὐτὰ δὲ, δυστυχώς, φέρουν τὰς ἀσύνδοτους σημαίας ἔγνωρισαν καλῶς τὴν χρησιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν νεωτάτων ναυτικῶν μηχανῶν καὶ τῶν πλέον συγχρονισμένου τύπου ἐργαλείων καὶ δρυάνων.

6. Πράγματι, ὁ ὅδικος αὐτὸς νόμος τοὺς πόρους μόνον τοῦ N.A.T. αὐξάνει, διότι ἐνῷ μὲ τὸ προγούμενον καθεστώς ἡτο κανεὶς ὑποχρεωμένος νὰ πληρώσῃ ἀπομαχικά διὰ πληρεσίαν μέχρις ἐνέστι ἐνῷ διὰ νὰ ἀνέλθῃ εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα τοῦ κλάδου μας, τώρα πρέπει νὰ πληρώσῃ ἀπομαχικά περίπου 13 ½ ἑτῶν. «Ἀντιθέτως, ἐνῷ πρώτα δὲ νέος μὲ δρεῖν δι᾽ ἐργασίαν ηδύνατο νὰ πλοιαρχεύσῃ εἰς ηλικίαν 28—30 ἑτῶν, τώρα πλέον δὲν θὰ τὸ ἐπιτύχῃ πρὸ τῆς παρελευσεως, τὸ ἐνωρίτερον, τοῦ 35ου ἔτους τῆς ηλικίας του.

Αὐτὸς ὁ νόμος, κ. «Υπουργὲ τῆς Ναυτιλίας, θὰ βοηθήσῃ πολὺ τοὺς Γερμανούς, τοὺς Ιταλούς, τοὺς Αγγλούς καὶ τοὺς Σκανδιναϊκούς ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς νὰ μοινωποίσησον τὰς θέσεις των ἐπὶ τὸν ἐλληνικής ἰδιοκτησίας πλοίων, προσγύμνει ταχύτατα. Εἰναι, πιστεύομεν, γνωστῶν εἰς τοὺς ἀρμόδιους τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, διὰ δηχίσαντας κατὰ τὴν τελευταίαν θεώτεραν τῶν καταλαμβάνοντων θέσεις ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῶν, γραφείων τοῦ ἑξατερικού, πλεῖστοι δοσοὶ ξένοι. Αὐτοὶ θὰ μᾶς ἐκτοπίσουν.

7. «Ἀναφέρεται, διὰ δὲ κ. Γουιλέλμος εἰς τὴν ταχύτητα τῶν ὑπηρεσιῶν ἐγένει ἐνεργειῶν. Εἰναι πράγματι ἐπιανετῆ, διὸς, δημως, αἱ ἐνέργειαι τείνουν νὰ ἔχουνται πάντας τὸν κοινὸν συμφέρον. «Ἄλλος δὲν συμβαίνει τὸ ἀντίθετον, τότε πῶς νὰ χαρακτηρίσωμεν τὴν σπουδὴν;

8. Περισσόντες δὲς μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἔκφρασωμεν τὴν καταπληξίαν μετρίου τούτου μέτρου. Ποτὲ δὲν ἐφαντάσθημεν, διὰ δὲν δημοσιεύσθημεν τὸν σπουδὴν;

«Ἐλπίζουμεν, δημως, διὰ δοις ἀποτρέπτηκός εἶναι δὲ νόμος αὐτὸς καὶ διὰ δὲν καταβόλουν κάθε ἐνέργειαν νὰ ἔπανορθώσωμεν τὴν σπουδὴν. Τέλος, καλούμεν τοὺς εἰς δημοσίαν θέσιν μὲ δημόσιαν εὐρισκομένους συναδέλφους, δημως ὑψώσουν καὶ αὐτοὶ ἔντονον φωνὴν διαμαρτυρίας κατὰ τὸν ἀδικοῦ Νόμου, τοὺς τελείων καταστρεπτικού διὰ τὸν κλάδον μας, ἀλλὰ καὶ ἐμμέσως δι᾽ αὐτήν ταύτην τὴν «Ἐλληνικήν Εμπορικήν Ναυτιλίαν.

Εὔχαριστούμεν, κ. Διευθυντά, διὰ τὴν φιλοξενίαν καὶ εἴμεθα βέδαιοι, διὰ δὲν θὰ παύσητε καὶ ὑμεῖς νὰ συνηγορήσητε ὑπέρ τοῦ δικαίου μας. Πότε Σαΐδ 5 'Οκτωβρίου 1955

Μετά πλείστης τιμῆς

Οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ S/T «AETOLICUS»	
Σ. ΚΟΥΤΣΟΔΟΝΤΗΣ 'Υποπ/χος	Ν. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ Β'. Μηχαν.
ΦΙΛΙΠΠΗΣ 'Ανθ/χος	Α. ΜΠΟΓΙΑΤΖΗΣ Γ. »
Θ. ΜΠΑΓΑΛΑΝΤΖΗΣ »	Σ. ΣΙΔΗΡΟΓΛΟΥ Γ. »
ΔΗΜΗΤΡ. ΖΩΑΡΗΣ »	Α. ΓΟΜΟΖΑΣ Γ. »

### Καὶ ἄλλος διαμαρτυρόμενος

Κύριε Διευθυντά,

Εἴμαι δόκιμος ὑπέρτερων ἐπὶ «πειρατικοῦ» πλοίου, δημως ἐσυνηθίσαμεν ν' ἀποκαλούμεν τὸ ἐλληνικής πλοιοκτησίας σκάφη ὑπὸ ζένην σημαίαν, καὶ σᾶς γράφω διὰ νὰ ἔκφρασω διὰ τὸν στηλῶν τοῦ πειριδικοῦ σας, τὴν πικρίαν τὴν δόποιαν ἡσθάνθην, εὐθὺς ὡς ἐπιληφοφορήθην τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου περὶ τὴν ἀναγνωρίσεως τῆς υπηρεσίας τῶν ναυτικῶν τῶν ὑπηρετοῦντων ἐπὶ πλοῖων ὑπὸ ζένην σημαίαν. Θεωρῶ ὑποχρέωσίν μου δὲ νὰ σᾶς εὐχαριστήσω θερμῶς, διὰ τὸ εὔστοχον ἀρρθρὸν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Αύγουστου ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἀδικοῦ σοσον καὶ ἐπικίνδυνον μέτρον», εἰς τὸ δόποιον μὲ ιδιαιτέρων παρρησίστη ἐστηλιτεύσατε τὴν προσγινομένην εἰς βάρος μας ἀδικοῦ. Αὐλά δὲν μοῦ ἐπιτρέψητε, κ. Διευθυντά, νὰ χρησιμοποιήσω διλίγον ἀπὸ τὸν πολύτιμον χώρον τοῦ πειριδικοῦ σας διὰ νὰ σᾶς ἀφηγηθῶ μασ ἐντομον ιστορίαν, τὴν δόποιαν θὰ ἀναγνωρίσουν ὡς ιδικήν των καὶ πλεῖστοι συνάδελφοι μου: 'Απεφοίτησα τὸν Ιούλιον τοῦ 1954 ἀπὸ τὴν Σχολὴν τῆς Υδρας

## TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

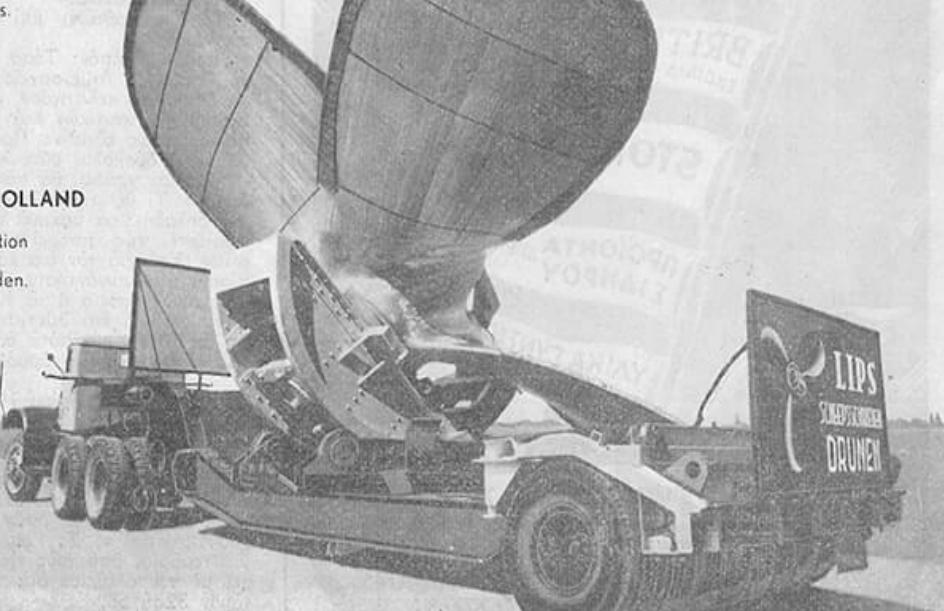
manufactured by

# LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker, under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B, Sweden.



καὶ πρήστας ἀμέσως νὰ κτυπῶ τὴν θύραν τῶν ἑφοπλιστικῶν γραφείων, προκειμένου νὰ ναυτολογηθῶ ἐπὶ ἔνος Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ν' ἄρχισω ἀμέσως τὴν σταδιοδρομίαν μου, διὰ τὴν ὥποιαν ἀπὸ μικρὸ πασιδὶ π οηταιμαζόμην. Δυστυχώς, κανεὶς δὲν συνεκινήθη ἀπὸ τὴν ἑφεστίν μου αὐτὴν καὶ ἐπὶ τοῖς μῆνας εἰσέπραττα ἀπὸ παντὸ στερεοτύπως τὴν ἀρνητικὴν ἀπάντησιν: «Νεαρέ μου, δὲν ὑπάρχει θέσις».

Ὄς πραγματικὸν ἀδέεδον εἶδα τὴν κατάστασιν αὐτὴν, διὰ τοῦτο προσεπάθησα νὰ ναυτολογηθῶ ἐπὶ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους καὶ πάλιν, ὅμως, διὰς ἀπότελεματος. Κατὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν ὥραν, κατὰ τὴν ὥποιαν ὑπὸ τοὺς χειροτέρους οἰώνους προσπαθοῦσα νὰ ἄρχισω τὴν ἑπαγγελματικὴν μου σταδιοδρομίαν, εύρουν ἐνα πρόθυμους ἑφοπλιστικὸν γραφεῖον νὰ μὲν ναυτολογηθῶ ἐπὶ ἐνὸς ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίου. Πράγματι ἐντὸς τεσσάρων ἡμερῶν είχον τακτοποιῆθαι αἱ σχετικαὶ διατάξεις καὶ ἐκτοτε ὑπηρετῶ ἐπὶ τοῦ «πειρατικοῦ» αὐτοῦ σκάφους, ἐφ' ὅσον εἰς πλοίουν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἔξειρω ἐργασίαν.

Εἰς τὴν ιστορίαν αὐτὴν, ἵσως θὰ ἐπρεπε νὰ προσέθεται καὶ μίαν ἄλλην, ὅποια ἀφορᾷ συμμαθητῶν μου τῆς Σχολῆς τῆς «Υδρας» καὶ ἡ ὥποια παρουσιάζει ιδιαιτερὸν ἐνδιαφέρον. Ἐπὶ πολλοὺς μῆνας καὶ ὁ συμμαθητῆς μου αὐτὸς ἐκτυπώσας τὰς θύρας τῶν ἑφοπλιστικῶν γραφείων ἄλλ' ἐστάθη περισσότερον ἀποχος ἀπὸ ἐμὲ καὶ δὲν κατάρθωσε οὔτε ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν νὰ εύρῃ μίαν θέσιν δοκίμου. Καὶ δταν μίαν ἡμέραν ἐπλοφορθῆται, διὰ ὑπάρχει δυνατότης νὰ ναυτολογηθῇ ὡς... παραμάγειρος ἔσπευσε νὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν αὐτὴν καὶ νὰ ἀρχίσῃ τὴν σταδιοδρομίαν τοῦ ἀπὸ τὴν κατωτάτην αὐτὴν βαθμίδα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Εύτυχως δὲν ἐμάθε τὴν περίπτωσιν τοῦ ὀπιστράχους τοῦ σκάφους, φειδώμενος τῆς ἀξιοπρεπείας τοῦ ναυτίλου ἀξιωματικοῦ, τὸν ἐτοποθέτησεν εἰς τὴν θέσιν τοῦ δοκίμου.

Σᾶς ἀνέφερα τὰ δύο σύντο περιστατικά, κ. Διευθυντά, διὰ νὰ ἀποδείξω, διὰ ἐνεποὺ πολὺ περιφρίσμενη ἡ μέριμνα καὶ ἡ στοργὴ ἀπὸ δόλους διὸ τὸν νέον ποὺ θέλει ν' ἀκολουθήσῃ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ιδιαιτέρως, ὅμως, ὡς ἔχθρικην ἡμέραν πορεία τις νὰ χαρακτηρίσῃ τὴν συμπεριφορὰν τοῦ κράτους εναντίον αὐτοῦ. Δὲν εἰναι ἡ γνωστὴ τῶν πραγμάτων ποὺ ὑπηρέσευσε τὸν νόμον, συμφωνῶς μὲ τὸν ὄποιον εἰς τὸν ὑπηρετοῦντας ἐπὶ Ρένων πλοίων «Ἑλληνικὸς ναυτικοῦς δὲν λογίζεται δόλοκληρος ἢ ἔχαγορασθείσας ὑπεροειδῶς δταν προσέρχονται δι' ἔξετάσεις, ἀλλὰ καὶ κάποιας ἀνέγηγος κατ' αὐτῶν προκατάληψης. Καὶ δωμα, ἐπὶ ξένων πλοίων ἔξαναγκάζεται ὁ «Ἑλληνικὸς ναυτικοῦς νὰ ἔργασθαι, ἐφόσον δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ εύρῃ μίαν θέσιν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν.

Αἱ δύο ιστορίαι ποὺ σᾶς ἀνέφεραν, νομίζω, δὲν δημούν ἀρκετὰ εὐγένωτως διὰ τὸ ζήτημα μας. «Ἄς θελήσουν οἱ ἀρμόδιοι νὰ ἐπανεξετάσουν τὸ θέμα. Χιλιάδες «Ἑλληνικοὶ ναυτικοὶ ἐνδιαφέρονται. Δὲν εἰναι δικαιον νὰ ἀγνοηθοῦν.

Εύχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν  
Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΔΟΚΙΜΟΣ Ζ.

### 'Ἐπι τοῦ ἑνιαίου φόρου

Φίλε κ. Διευθυντά,

Λαμβάνω τὸ θάρρος νὰ σᾶς ἀπασχολήσω καὶ πάλιν διὰ νὰ σᾶς ἀναφέρω ὡρισμένας παρατηρήσεις μου ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς φορολογίας τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. Θὰ ἐπεθύμουν νὰ προκαλέσω διὰ τῆς ἐπιστολῆς μου αὐτῆς τὴν γνώμην τῶν ἀρμόδιων τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» ἐπὶ τοῦ θέματος, ἡ ὥποια, ἀσφαλῶς, θὰ ἐνδιαφέρει καὶ δόλους τοὺς ἀξιωματικούς.

Εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 159 ἑγκύλιον τοῦ «Υπουργείου Οἰκονομικῶν γίνεται ἐπεκτείνοσις περὶ φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν., εἰς τὸ τέλος δὲ τῆς παραγράφου ἀναφέρει, διὰ ἐτὰ ἀνωτέρω Ισχύουν καὶ προκειμένου περὶ ἀξιωματικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν. Πῶς εἰναι δυνατὸν οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε. Ν. νὰ πληρώσουν φόρον ἐπὶ εἰσοδήματος, κτωμένου ἐν τῷ ἀλοδαπτῆ, καὶ ἀπὸ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, οὐδεμίαν φορολογικὴν ὑποχρέωσιν ἔχοντα ἐν «Ἑλλάδι; Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἑναντίων πλοίων ὑπηρετοῦντων ἀξιωματικῶν δὲν δύναται νὰ ισχύσῃ οὔτε ἡ παράργαφος I τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ Ν.Δ. περὶ ἑνιαίου φόρου, δεδομένου, διὰ ἐαν ὁ ἀξιωματικός παραμείνει, παρ' ἐπίδια, ἐν «Ἑλλάδι» πέραν τοῦ θέματος δὲν θὰ ἔχῃ εἰσόδημα καὶ συνεπῶς δὲν θὰ ὑπάρκῃ ἀντικείμενον φόρου. Εκτὸς τούτου ἀρκετοὶ ἀξιωματικοὶ ὑπηρετοῦνται ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ἀγγλικήν καὶ ἀμερικανικήν σημαίαν, δπου καταβάλλουν φόρους καὶ ἐπομένως θὰ ἦτο ἀδίκον νὰ καταβάλλουν διὰ δευτέρου φόρους ἐν «Ἑλλάδι».

Ἄλλα καὶ ἀνάκριμο τὸ «Υπουργείον ἐπιμείνει εἰς τὴν φορολογίαν τῶν ἑναντίων πλοίων ὑπηρετοῦντων, πόθεν δὲν δυνηθῇ νὰ ἀντλήσῃ τὰ στοιχεῖα διὰ τὸν ἔλεγχον τοῦ εἰσοδήματος; Εἰναι μᾶλλον ἀτίθανον, διὰ αἱ ξέναις έταιρισι θὰ ἔσται διστεθεῖμενα νὰ δῶσουν οἰδαπότεν σχετικά στοιχεῖα. Ἡ μόνη, ἵσως, πηγὴ διὰ τὴν ἔχερνταν στοιχεῖων διὰ τὰ εἰσόδηματα τῶν ἀξιωματικῶν παραμείνει τὸ Ν.Α.Τ., τὸ δποῖον εἰναι δυνατὸν νὰ υποχρεωθῇ νὰ παρασάσῃ ἀντίγραφα τῶν ναυτολογίων εἰς τὸ Υπουργείον Οἰκονομικῶν, ἀλλὰ καὶ τούτο μόνον διὰ τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν ἡ σφοδισμένον εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοία. Τούτῳ, δωμα, θὰ είχεν δόλερία ἀποτέλεσματα ἐπὶ τῆς προσπαθείας τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Υ.Ε.Ν. νὰ ἀσφαλίσῃ τὰ πληρώματα τῶν ξένων πλοίων, δεδομένου, διὰ τοῦ Ν.Α.Τ. παραμείνη δόσος σήμερον εἰναι καὶ αὐτῶς μόνον διὰ τὸ νηονικὸν διάστημα τῆς συμβατικῆς ὑποχρέωσεώς των.

Αθήναι 7 Ὁκτωβρίου 1955

Μετὰ τιμῆς

M. I. M.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ο ὑπηρετῶν, ἐπὶ ξένων πλοίων εἰς τὴν ξένην ναυτικὸς δὲν διαφέρει ἀπὸ τὸν μετανάστη. Θὰ ζητήσω μὲν ποτε φόρον ἀπὸ τὸν ἑργαζόμενον εἰς τὴν Αὐστραλίαν «Ἑλληνα; Διατί διὰ τὸν ναυτικὸν θὰ καθιερώσῃ διάφορος μεταχείριστος; «Ολα πράγματα αὐτὰ τὰ ἀψυχοδόγητα, δσον καὶ ἀδικα μέτρα, τείνουν, δυστυχώς, νὰ ἐκταρίσουν καὶ τὸν ναυτικὸν, δπως ὑπερχρέωνται εἰς φυγὴν τὸν ἑφοπλιστήν. Αὐτὴ εἰναι ἡ πικρὰ ἀλήθεια. Πρὸς ποῖον, δωμα, νὰ τὴν ὑποδείξωμεν;

### Οι ἔφεδροι τοῦ B.N.

Κύριε Διευθυντά,  
Εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης 'Οκτωβρίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνέγνωσα τὸ ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις» ἀρθρον σας, εἰς τὸ ὄποιον ἀναφέρετε, πρὸς τοῖς ἄλλοις, καὶ τὰς σημειουμένας ἐκτάκτους ἀνάγκας διὰ ναυτίλους ἀξιωματικούς. Μέρος τῶν ἐν λόγῳ ἀναγκῶν θὰ ἴσηνται, κατὰ τὴν γνώμην μου, νὰ καλυφθῇ καὶ ἀπὸ τοὺς ἐργοδρούς ἀξιωματικούς, οἵτινες ἔχουν ἀπολιθῆ ἀπὸ τὰς τάξεις τοῦ B. N., δπου ἐπὶ μακρὸν παρέμειναν καὶ ὑπηρέτησαν ὡς ὑπαρχοὶ ἢ κυβερνήται ἐπὶ πλοίων τοῦ Στόλου ἐν ἐνέργεια, ἔχοντες, ταύτοχρόνως, ἀποφοιτήσει τῆς S.E.M.A.

Δὲν εἰναι ἡ πρώτη φορά, καθ' ἣν αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔχουν ἐνδέρμως συνηγορήσει ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω θέματος. «Ἄς σημειωθῇ, διὰ αἱ ἔχοντες τὰ προσόντα, ζήτημα εἶναι, ὃ ὑπερδαίνουν σημερὸν τούς εἰς εἰκόσιτέπεντε. Δυστυχώς, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Y.E.N. ἐμμένει εἰς τὰς ἀντιθέτους ἀπόψεις τῆς διὰ λόγους, τοὺς ὄποιους δὲν γνωρίζομεν. Πιστεύουμε, πάντως, ὅτι οὐδεὶς συντρέξει λόγους, νὰ μὴ χορηγήσῃ τὰ ὅλης αὐτῆς διπλώματα ἀνεψιάσων, δεδομένου, διὰ κατὰ τὰς ἀπατούμενα προσόντα, ἐπὶ πλέον διακρινόμεθα καὶ διὰ τὸ πειθαρχικὸν μας πνεύμα.

Μετὰ τιμῆς

ΕΦΕΔΡΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ B.N.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Αὐτὸ τὸ «ἄνευ ἔξετάσεων» τοῦ ἐπιστολογράφου μας θὰ πρέπει νὰ τύχῃ διευκρινήσεως. Τὰ τυπικὰ ἡ τὰ οὐσιαστικὰ προσόντα ἐνδέρμων εἰς τοὺς οἱ 25 αὐτοὶ ἔφεδροι; «Ἄν λείπουν μόνον τὰ τυπικά, ἡ πρότασίς των εἰναι συζητητέα. «Ἐφ' ὅσον, δωμα, ἔχουν τὰ οὐσιαστικά, διατὶ νὰ μὴ δεχθοῦν τὴν ἐπ' αὐτῶν βάσανον;



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

### THE PEROLIN COMPANY, INC.

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Cable «PEROLINCO»

### THE PEROLIN COMPANY LTD.

39 Hertford Str., LONDON W 1, England

Tel. MAYfair 4831/5

Cable Address: «PEROLINCO»

#### REPRESENTATIVES and STOCKS

##### ITALY DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

Tel. No. 15-358

Cable Address: «DEOXIDO»

##### EGYPT D. J. PAPADIMITRIOU SON

21, Talaat Harb Pacha

ALEXANDRIA

Tel. No. 23268-21112

Cable Address: «DIORYX»

(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

25, Sultan Hussein

PORT-SAID

Tel. No. 2174-8300

HOLLAND ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46-47

ROTTERDAM

Tel.: 115-530

Cable Address: «ZANNIS»

##### BELGIUM HERMES SHIPSTORES

12; PrekerInnenstreet

ANTWERP

Tel.: 33.07.45

Cable Address: PIONAS

##### GERMANY HANS FICK & Co

Agnesstr. 38

HAMBURG 39

Tel.: 47-87-54

Cable Address: FIBSHIP

##### LEBANON TURK & PAPADOPoulos

c/o Condaghous & Arghiris

P. O. Box 2398

BEIRUT

Tel.: 27-051

Cable Address: ALKIS

##### JAPAN MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.

Mitsubishi Shoji Bldg

No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

TOKYO

Tel.: (28) 1031, 2021, 3021, 4021 etc.

Cable Address: MITSUBISHIPEL

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## Ο ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΗΣ ΚΑΙ Ο ΆΛΛΟΣ

Υπάρχει ένας ραδιοτηλεγραφητής, τού Ε. Ν. άκουων είς τὸ ὄνομα Θανάσης Παπαναστασόπουλος. Ο ανθρώπος αὐτὸς είτε από οἰκογενειακή ανάτροφη είτε από ίδιοσυκρασία είτε από έπαγγελματικούς υπολογισμούς, κάνει ένα σωρό άδαρίες στὴ συνείδησή του. Και στὶς προσωπικές, έρμημες, σχέσεις του ρυθμίζει τὴν συμπεριφορά του άνδρα, μὲ τὶς περιστάσεις.

Δὲν φάχνει, δηλαδή, νὰ βρῇ τὴν ἀκρη καὶ δὲν δυσκολεύεται νὰ γυρίζῃ τὰ πανιά του κατὰ τὸν ἀνεμό, ἀρκεὶ μ' αὐτὸς νὰ μὴν ἀναλαμβάνῃ ὑποχρέωσεις ἢ νὰ δημιουργῇ επακόλουθα μὲ πιθανές συνέπειες.

Δὲν δυσκολεύεται π. χ. ἡ ἀποκαλέση κάποιου «Κύριος» ἀσχετὸν ἀπὸτης ή προσωνυμία ταριάζει ὅπως ταριάζει ἡ σέλα στὸ γάιδαρο, οὔτε θὰ τοῦ στοιχίσῃ τίποτε ἄν προσφωνήσῃ κάποιον ἄλλον «Ἄγαππόν», ἐνώ καὶ η παρουσία τοῦ ἀνθρώπου τοῦ προκαλεῖ τὴν ἀγδιά.

Φυσικά, αὐτὰ κατὰ τὰς περιστάσεις καὶ ὅχι μὲ γενικές διότι λίγες εἶναι καὶ οἱ ἔξαιρέσεις τῶν κανούνων τῆς ζωῆς. Θέλω, δηλαδή, νὰ πῶ, ὅτι αὐτὸς ὁ ναυτικὸς πιστεύει, ὅτι δὲν εἶναι πολὺ κακό νὰ φέρεται κανεῖς μ' εὐγένεια ή νὰ εἶναι εὐπρόσθιγρος, ταπεινόφρων καὶ συγκρατημένος μ' εὐγένεια ή νὰ εἶναι εὐπρόσθιγρος, ταπεινόφρων καὶ συγκρατημένος αὐτὸν δικαίους καὶ ἀδίκους, ἀντιπαρερχόνενος ἀκόμη μερικὰ ἀδικά καπτρίστοις ή ιδιοτρόποις τῶν συνανθρώπων του.

Ο κόσμος ἔχει μωσαϊκὸ ἀντιλήφεων. Πάνω σ' αὐτὸς τὸ φαινόμενο στηρίζεται τὸ μεγαλεῖν τῆς Δημιουργίας. Οι πλεῖστοι ἀνθρώποι βλέπουν τὴν ζωὴν καὶ τὰ θεματά της μὲ τὸ πομπαῖο τοῦ δικοῦ του συμφέροντας καὶ τῆς δικῆς τους φιλοδοξίας. Λίγοι εἶναι κεῖνοι ποὺ μπαρούν ν' ἀποτινάξουν αὐτὸὺς τοὺς πειρασμοὺς καὶ ν' ἀδράξουν τὰ κιάλια τῆς δικαιοσύνης. Αὐτοὶ ή γίνονται πολὺ μεγάλοι ἀνθρώποι ή προορίζονται ν' ἀποτελοῦν τὰ κατακάθια τῆς κοινωνίας καὶ συνήθως γίνονται «νούμερα» γιὰ νὰ διασκεδάζῃ μᾶζη τους ὁ κόσμος.

«Ἄλλα ἃς ἀφήσουμε τὴ φιλοσοφία καὶ ἃς συνεχίσουμε τὸ θέμα γύρω ἀπὸ αὐτὸν τὸν ραδιοτηλεγραφητή. Αὐτός, λοιπόν, δυσκολὰ πιάνει ἔχθρους. Δύσκολα παρουσιάζει ἀντιρρήσεις. Συμμορφώνεται καὶ προσαρμόζεται εύκολα.

Κάποτε, στὰ πρώτα του χρόνια στὴ θάλασσα, ἐσυνήθιζε ν' ἀποκαλῆται τὸν Καπετάνιο του: «Κύριε Πλοιαρχε». Καὶ τοῦ ἔγιναν σκληρες παρατρήσεις.

— «Ἀκουσε, φίλε, τοῦ εἶπε. Τὰ κεριά καὶ τὰ λιβάνια βρίσκονται στὶς Ἑκκλησίες καὶ στὰ Μοναστήρια. «Ἐγὼ εἶμαι Καπετάνιος καὶ μὲ λένε 'Αριστείδη. «Ἐτσι θέλω νὰ μὲ λέσει. Καπετάν-'Αριστείδη, ὅπως μὲ λέσει καὶ ὁ ἄλλος κόσμος. «Ἐκτὸς ὅν κατέβηκες ἀπὸ τὸν Τύρναβο καὶ δὲν ξέρεις ποῦθεν τὰ τέσσερα μέσ' στὰ καράδια!»

«Ευσμορφώθηκε ἀλλὰ δὲν ἄργησαν νὰ τὸν βροῦν νέοι μπελάδες, ἀξιώνοντες νέον προσανατολισμό. «Ο ἐπόμενος Καπετάνιος ἔγινε ἔξω φρεών ὅταν θέλησε νὰ συνεχίσῃ καὶ σ' αὐτὸν δσα διδάχθηκε ἀπὸ τὸν πρῶτο.

— «Ἐσύ, τοῦ λέγει αὐτός, φαίνεσαι σανθρωπὸς μορφωμένος. Συνεπῶς δὲν σοῦ ἐπιτρέπεται νὰ χρησιμοποιῆς τέτοιο λεξιλόγιο, φωνάζοντάς με «Καπετάν-Γιακούμη». Ποῦ ζοῦμε; Στὰ χρόνια τῆς πειρατείας; Οι Καπετανάδοι, παιδί μου, ήσαν στὸ εἴκοσι ἓνα καὶ ἐν συνεχείᾳ στὰ ληστρικὰ λημέρια. Χάθηκαν οἱ ὥραιες λέξεις τῆς γλώσσας μας νὰ χρησιμοποιήσῃς; Δὲν θέλεις νὰ μὲ πῆς «Κύριε Πλοιαρχε», πές με, τούλαχιστο μὲ τὸ επώνυμό μου.

«Ἐνας τρίτος ποὺ καθὼς φαίνεται πέρασε κάποτε ἀπὸ τὸ Β. Ν. φέρας ἐπαξιώς στὸν βαθμὸ τοῦ ἀνθυπολοιάρχου, εἶχε τὴν «πετριά» τοῦ μεγαλείου. Αὐτός οὔτε Καπετάνιος οὔτε Πλοιαρχοῦ ήθελε νὰ τὸν λένε. «Κύριε Κυβερνήτα» ἀξίωνε νὰ τὸν προσφωνοῦν. Γιατὶ νὰ τοῦ χαλάσουν τὸ χατίρι;

— «Ἄλλα μὴν νομισθῆ, ὅτι αὐτὰ συνέβαιναν στὴν ἀνωτάτη ιεραρχία τῶν πλοίων. «Ίδιους μπελάδες βρήκε καὶ μ' ἔνα πρῶτο μηχανικό, ὅταν ἀπεκάλεσε «Μαστρο-Λουκᾶ». Σὲ πληροφορῶ τοῦ λέει ἀμέσως, ὅτι μάστορας εἶναι μόνο τῆς κατοίκας ὅ...» (καὶ εἶπε μιὰ σάσημη λέξη). «Ἐγὼ εἶμαι μηχανικός. Πρώτος μηχανικός. «Ἄν δὲν πάη τὸ στόμα σου νὰ μὲ λέεται, λέγε με τούλαχιστον μὲ τὸ ὄνομα ποὺ μοῦ ἔδωσε ὁ νοῦνός μου. Λέγε με «Κύριε Λουκᾶ». «Άλλα μάστορα ὅχι. Σοῦ τὸ ἀπαγορεύω.

Λένε ἀκόμη, ὅτι αὐτὸς ὁ ραδιοτηλεγραφητής ἐπεξέτεινε τὴν εὐγένεια καὶ τὰ κομπλιμέντα καὶ σὲ πρόσωπα ἀπλῶς γνωστά, χωρὶς νὰ ἔχῃ μᾶς τους συνυπηρετήση σὲ καράδι καὶ δοῦ μὲ τὸν ἀσύρματο διειδίσας τοὺς χαρετισμούς τους καὶ τὰ σέβη του πρὸς δόλες τῆς διευθύνσεις... Αὐτά ως πρὸς τὸ ραδιοτηλεγραφήτη Παπαναστασόπουλο.

Υπάρχει, δῆμως, καὶ ἔνας ἄλλος πρόσωπο ποὺ λέγεται Θανάσης Π. καὶ διατείνεται, δῆτι εἶναι κι' αὐτὸς ναυτικός. Μὲ τὸν ραδιοτηλεγραφητή Θανάση Παπαναστασόπουλο πολὺ λίγες σχέσεις ἔχει ο Θανάσης Π. Μόνον ποὺ ἀπὸ κείνους δανείζεται τὴν πείρα καὶ μερικὰ συναπαντήματα τῆς ζωῆς τῶν καραβίων. Κατὰ τὰ ἄλλα ἀπέχουν. Απέχουν δὲ ἀνυπολόγιστα στὴ συμπεριφορά καὶ στὶς ἔκφρασεις τους. Καὶ τούτο, γιατὶ ὁ Θανάσης Π. ἀρέσκεται νὰ γράψῃ.

Κατὰ τὴ γνώμη του δὲ ὅποιος γράφει καὶ ἐπιθυμεῖ νὰ διαβάζεται ἀπὸ πολλούς, δὲν ἔχει κανεναὶ δικαίωμα νὰ κάνῃ ἀδαρίες σ' σόσα πιστεύει. Πρέπει νὰ πατωνάρεται μὲ τὴν ἀλήθεια καὶ μὲ τὴν πραγματικότητα ὅσο σφιχτότερα εἶναι δυνατόν. «Ἄλλοιως... κλαύτα Χαράλαμπε...! Μὲ τὸ δεύτερο κι' ολας δημοσίευμά του τὸν περιμένουν τὰ λεμονοκόμματα.

Οποιος γράφει, διατείνεται ὁ Θανάσης Π., μιλάει σὲ εὐθὺ ἀκροστήριο. Καὶ ὅπως συνηθίζεται, δσοι μιλοῦν σὲ ἀκροστήρια πάριμουν κατοίκους. Τέτοιο ὄρκο παίρνουν οἱ γράφοντες, βάζοντας τὸ χέρι στὴν καρδιὰ πρὶν πιάσουν τὴν πένα. «Ορκίζονται νὰ ποὺ τὴν ἀλήθεια καὶ χωρὶς πάθος.

Εἶναι ἐν τούτοις φυσικὸ κάπποιον νὰ πάρουν τὰ σκάγια τῆς ἀλήθειας αὐτῆς. Δὲν ὑπάρχει θέμα ἐπαγγελματικό, δοῦ κάπου τὸν πόνον εἰς τὸ στόχο. Εἴτε ἀνθρώπος εἴτε τάξις εἴτε κατάστασις. Καὶ γι' αὐτὸς δὲν εἶναι λίγες οἱ περιπτώσεις, δοῦ οἱ Θανάσης Π. ἀκούει τὰ σχολιανά του, ἀρκίζοντας ἀπὸ φιλικές συστάσεις γιὰ νὰ φέρουν σὲ ἀπειλές.

Υπάρχει πλούτος ἀρχείο δημοσιεύμάτων, ἐπιστολῶν, προσφρικῶν ἀπειλῶν καὶ προκλήσεων, ἀκόμη καὶ μάταωσείσα καταγγελία ἐνοντίον του. «Άλλας αὐτὸς τὸ χαδά του. Λέει πάνς προτιμᾶ νὰ δυσαρεστοῦνται ἐκεῖνοι ποὺ πρέπει νὰ δυσαρεστοῦνται. Αρκεῖ νὰ διαπιστώνται,

πῶς δσα γράφει εύρισκονται στὴ γραμμὴ τῆς ἀλήθειας καὶ τῆς πραματικότητος.

Τὸ κακὸ εἶναι, δσι Βρίσκει καὶ ὁ ραδιοτηλεγραφητής Παπαναστασόπουλος βάσανα μ' δσα γράφει ὁ Θανάσης Π. Τί νὰ γίνει; «Ἄς δψεται ή συνωνυμία. Μάλιστα κάποτε τὸν διέγραψαν τὸν ραδιοτηλεγραφητή ἀπὸ τὴν ἐπαγγελματικὴν του ὄργάνωση, ἐπειδὴ ὁ ἄλλος ὁ Θανάσης Π. ἐδίμοσίευσε κατὶ πράγματα ποὺ ἀφωρούσαν τὸν ραδιοτηλεγραφητή καὶ ἔξηγρίσαν τὴν Διοίκηση.

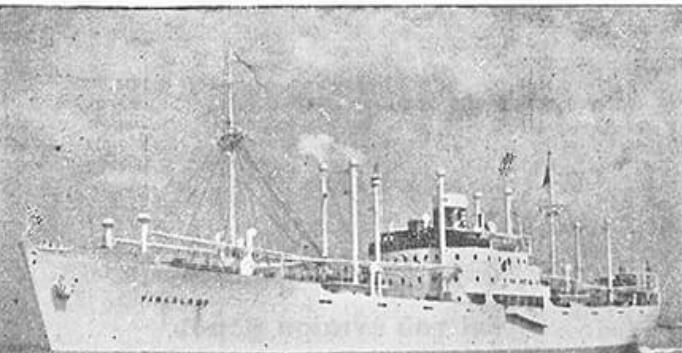
Πολὺ λυπάται ὁ Θανάσης Π. μ' αὐτὰ ποὺ συμβαίνουν στὸν Παπαναστασόπουλο καὶ λυπάται περισσότερο ποὺ δὲν μπορεῖ ν' ἀλλάξῃ μαλά. Γιατὶ αὐτὸς θὰ γράψῃ πάντοτε χωρὶς οὔτε οἱ ἀπειλὲς νὰ τὸν συγκρατοῦνται οὔτε ὁ χαμένος κόπος νὰ φουρνίζῃ τὶς ἀλήθειες. Θὰ γράψῃ, λέει, δοῦν σκέπτεται κατὶ που πρέπει νὰ γράψῃ καὶ θὰ είρωνεται καθέ τὶ ποὺ χρειάζεται τὴν είρωνεια. Θὰ γελᾶς ἀκόμα καθέ φορά ποὺ θὰ γίνεται αὖτος γιὰ γέλια καὶ θὰ ἀδιαφορῇ γιὰ τὶς ἐντυπώσεις τοῦ γέλιου του.

Τέτοια πράγματα ὁ Παπαναστασόπουλος οὔτε στὸ ἐλάχιστο δὲν τὰ συνθίζει. Εἰδικότερα ὁ ραδιοτηλεγραφητής Παπαναστασόπουλος ποτὲ δὲν θὰ σεχολίαζε τὸ περιόδημο ἐκείνο δημοφήσιμα τοῦ πελάγους, οὗτοῦ ηρωτήθη, ἐνος πλήρωμα ποιὰ Διοίκηση προτιμᾶ στὴν Ἐπιπορική Ναυτιλία: Τοὺς Λιμενικοὺς ή τοὺς άξιωματικούς ἀπὸ τὸ Β. Ν.; Καὶ ή ἐτυ-

μπορεῖται ήταν παμφύτια ὑπὲρ τὸ Β. Ν.

Ο Θανάσης Π. καὶ τὸ ἐσχολίασε καὶ τὸ είρωνεύῃ καὶ ἔγέλασε καὶ ἔξακολουθεὶς θὰ γελᾷ. «Οχι, διότι ὁ προκαλέσας τὸ δημοφήσιμα ἀνώνυμος Πλοίαρχος τοῦ εἶναι τελείως ἀγνωστός. Καὶ γνωστός του ἀνήταν, καὶ φίλος του ή καὶ συγγενής του θὰ συνέβαιναν τὰ ίδια ἀκριβώς. Διότι τὰ γραφούμενά του ἀπευθύνονται σὲ ἀκροστήριο, πρὸς τὸ ὄποιον ὁ φρειλόμενος σεβασμὸς εἶναι ἀνώτερος πάσης σχέσεως προσωπικῆς, φιλικῆς, συγγενικῆς.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



**SOL**  
*Always at  
your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHEBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

*Transports of fresh grapes to London*

# ΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Ο ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ ΜΙΑΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΣ

Από την Ελληνική πλοίαρχον, παρεπιδημούντας εἰς Γιοκοχάμαν τής Ιαπωνίας, μάς απεστάλη μία σύντομος περιγραφή της τελετής της καθελκύσεως του δημόσιου φορτηγού «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ». Μάς γράφει σχετικώς: Την 17η Σεπτεμβρίου, ήλιολουστον ήμέραν, καθειλκύνουν από τα έδω (ένα Γιοκοχάμα) ναυπηγεία Τσουρούμι, το δημόσιο φορτηγό «Νικόλαος Πατέρας» του όποιου, ως γνωστόν, θα κυματίσῃ ή έλληνική σημαία. Λαμπρά, μέ πάσαν έπισημότητα, έλασε χώραν η τελετή της καθελκύσεως του ώραίου τουτου σκάφους. Ανάδοχος εύηρεστηή νά παραστή ή συζύγος του Ιάπωνος πρωθυπουργού κυρία Χατογιάμα, γεγονός, θηρε διά πρώτην φοράν συνέδει εἰς τά χρονικά τών ένα Ιαπωνίας καθελκύσεων πλοίων ύπο ξένην σημαίαν. Παρέστησαν έπισης ούπερδισχιλοι προσκεκλημένοι, ένας οικος και ή ένα Τόκιο Γενικός Πρόξενος της Ελλάδος, άντιπρωτοπορων τών ένόπλων έλληνικων δυνάμεων ένα Ιαπωνίας, Έλληνος αμερικανοί άνωτεροι άξιωματικοί του Αμερικανικού Στρατού και της Αεροπορίας και πλήθος 15.000 χιλλών θεατών. Ανεκρούσθησαν δέ Εθνικός Υμνος της Ιαπωνίας και άκολούθως δέ Ελληνικός Υμνος ο ήχοι του όποιου προεκάλεσαν ρίγη έθνικης συγκινήσεως και υπερφανείας εἰς τους παρισταμένους. Έλληνες άναπολησαντας έκ του φιλοξένου έδαφους της εύγενους μακρυνής αύτης χώρας του Ανατέλλοντος Ήλιου την γλυκείαν Ελληνικήν Πατρίδα.

Η εύγενής άναδοχος έδωσεν εἰς τό ύπο «καθέλκυσιν πλοίον» τό όνομα «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ», ένω ταύτοχρόνως δι' ένος μικρού άργυρού πελέκεως έκοψε την ταινιάντα και ή φάλη του καμπανίτου έθραυσθη εἰς την πλευράν του σκάφους, παρά την πρώραν, ητις ήτο διακεκομημένη δι' Ελληνικων και Ιαπωνικων σημαιών και άνθεων. Είς διάστημα ολίγων δευτερολέπτων τό μεγαλοπρεπές σκάφος διωλίσθησε πρός την άκυμαντον θάλασσαν, ύπο τά ζωηρότατα χειροκροτήματα και τάξ εύχας τών πολλών προσκεκλημένων και τών άπειροπλήθων θεατών. Επηκολούθησε δεξιώσις διάστημαν του θεατών, του καθ' ήν έξεφωνηθησαν λόγοι ύπο του Διευθυντού τών ναυπηγείων, του

'Ενω το «Νικόλαος Πατέρας» καθελκύεται.  
έσωτερικής έπιφανείας του άπεικόνιστου σκάφους, με τό δύνομά του και τήν Ελληνικήν σημαίαν έπι του πρυμναίου ίστου.



Η άναδοχος του σκάφους Κα Χατογιάμα άποκόπτουσα τήν ταινιάν της καθελκύσεως.



Tο «Νικόλαος Πατέρας» είναι τό πρώτον τριών σκαφών παραγγελθέντων από τόν Οίκον «Ν. I. Πατέρα Υίοι Λτδ» τού Λονδίνου εἰς τά ναυπηγεία Τσουρούμι τής Γιοκοχάμας. Είνε τόνων d.w. 11.500 ως άνοικτόν και 13.100 μέ «κλειστόν τό σέλτερ-ντέκ». Έχει άλικον μήκος 499.6 και μεταξύ τών καθετών 460 ποδών, πλάτος 63 ποδών και υψος μέχρι τού σέλτερ-ντέκ 40 ποδών. Έμφορτον βύθισμα προβλέπεται 27.5 ποδών ως άνοικτόν και 29.9 ποδών ως κλειστόν. Φορτίον 612.400 κ. π. δύναται νά περιλαβή εἰς δέματα και διαθέτει δεξαμενή πετρελαίου διά 1.100 τόν. Τά «ύπτη του έξυπρετούνται από πέντε στόμια και δέκα τών πέντε τόνων φορτωτήρας. Αι δηζελ μηχαναί του συστήματος B. & W. είνες άπειροπλήθως 5.530 πίπτων είς τάς 115 στροφάς, με προβλεπομένη ταχύτητα κατά τάξ δοκιμάς 16 ½ μιλίων.

Πρός τούς κ. Πλοιοκτήτας,  
Εφοπλιστάς και Άξιωματικούς Ασυρμάτου  
ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

**SAIT**

ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Διά πάν ζήτημα άφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν και συντήρησιν ὀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωνιόμετρων, ραντάρ, βυθομέτρων και λοιπῶν μηχανημάτων και ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τήν διάθεσίν σας και εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τής άνδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ  
ΠΡΟΣ  
ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

**SAIT**

Κεντρικὸν Γραφεῖον: 25 BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS—BELGIUM

Γραφεῖον Νέας Υόρκης: 115 BROAD STREET  
Γραφεῖον Λονδίνου: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

Γραφεῖον Πειραιῶς:  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
Μπουμπουλίνας 26—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

## ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΠΡΑΓΜΑΤΕΙΑ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὸ πρῶτον μέρος μιᾶς λίαν ἐπικαίρου μελέτης τοῦ Νορβηγοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Λάϊφ Χέγγ ἐπὶ τοῦ γνωστοῦ ζητήματος τῆς διακρίσεως σημαίας πρὸς προστασίαν τῶν ἔθνικῶν πλοίων ὥρισμένων χωρῶν. Οὐαὶ γε τοῖς οἰκουμενικοῖς ναυτικαῖς τοῦ νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τῆς διεθνούς Κοινῆς Γνώμης ἐπὶ θέματος, ἀμεσωτάτης σπουδαιότητος διὰ τὰς μικρὰς κυρίως ναυτικὰς ἐκ παραδόσεως καὶ ἐξ ἀνάγκης βιοτικῆς χώρας, τας στερουμένας ιδίας ἐπαρκούς μεταφορικῆς κινήσεως, ίνα ἀπασχολήσουν τὴν μεγάλην ναυτιλίαν των, ὅπως είνει η Νορβηγία καὶ η Ἑλλάς.

Το θέμα κατέστη επίκαιρον, διότι τελευταίως, ώς γνωστόν, η αμερικανική προστατευτική πολιτική, διά του νόμου 50+50, καθιέρωσε την προνομιακή μεταχείρισην του αμερικανικού πλοίου κατά τας μεταφοράς των φορτίων βοηθείας ή των χρηματοδοτημένων από τό Διμόσιον. Το μέτρο προεκάλεσε τας έντονους αντιδράσεις όλων των ναυτιλιών χωρών της Δυτικής Εύρωπης και κυρίως των Σκανδιναντικών, αἵτινες και έφθασαν να ἀργηθούν τά προσφερόμενα φορτία, έφθονος ήταν ο έφορος μέσω του ο οποίος διέπιπτε η διαφωνία επί του ίδιου προστατευτικού νόμου μεταξύ των κύκλων της αμερικανικής Κυβερνήσεως και των γεωργικών περιοχών των "Ηνωμένων Πολιτειών, ώστε νὰ έπληξεται η προσεχής του άναθεώρησις.

Ἡ μελέτη τοῦ κ. Χέγγ ἐκίνησεν ἀκριβῶς τὸ ἐνδιαφέρον, διότι μὲ ψυχρὰν τὴν λογικὴν καὶ ἀντικειμενικὴν τὴν σκέψιν καταδεικνύει πόσον ἀντίθετος εἰναι πρὸς τὸ συμφέρον αὐτῆς ταύτης τῆς παγκοσμίου οἰκουμενίας ἡ καβιέρωσις μέτρων προστατευτικῶν ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς ἐκάστης χώρας Ναυτιλίας διὰ τοῦ συστήματος τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας. Ἡ ναυτιλλομένη Ἑλλὰς ἐνδιαφέρεται καὶ αὐτή, ἵνα ἡ ἐλευθερία τῶν διεθνῶν ἀπό θαλάσσης μεταφορῶν ἀπόλυτος εἴ δυνατὸν θεσμοθετηθῇ, ἀφειδείᾳ εἰς ὅλους τοὺς λαούς ἀπεριορίστου τῆς δυνατότητος νὰ ἀναπτύξουν τὰς ιδίας αὐτῶν ικανότητας καὶ νὰ προσφέρουν τὰς καλάς των ὑπερστίας, εἰς ἐκείνους τοὺς τομεῖς δραστηριότητος, εἰς τοὺς ὅποιους ἡ φύσις ἡ ἡ ἀνάγκη του Βιοπορισμού τοῖς ἐπέτρεψε τὴν εἰδίκευσιν.

Τὸ πρώτον μέρος τῆς μελέτης του Κ. Χέγγ, δημοσιευθίσης εἰς ἔγκριτον νορβηγικὸν οἰκονομικὸν περιοδικόν, ἔχει ὡς κάτωθι:

## ΜΕΡΟΣ Α'.

'Επί μιαν ἀκρίδων ἐκάποντας τηρίδα, η συγκεκριμένων ἀπό τῆς καταργήσεως τοῦ βρετανικού νόμου περὶ ναυτιλίαις, ἡ ναυτική πολιτική πλείστων χώρων ἔδωσεί σθη ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς μεγίστης συναγωνιστικῆς ἐλευθερίας. 'Ο κάθε ἔξαγωγεus καὶ εἰσαγωγεus εἶχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐλέγῃ τὸ πλοῖον, τὸ ὄποιον, ἀπό ἀπόψεως ἐκτέλεσεως καὶ οἰκονομίας, ἐφαίνοτο εἰς αὐτὸν περισσότερον πλεονεκτονὸν δι' ἐκάστην μεταφράσην. 'Ἐξέλεγε, δηλοδή, τὸ πλοῖον τὸ ὄποιον δῷτο εἰς καλλιτέραν θέσιν νὰ τὸν ἔχει πρετήσῃ προσφορώτερον. Θέσις δὲ καλλιτέρα εἰς τὸ ἐμπορουατικὸν ὄρολόγιον δὲν είναι μόνον ἡ χρονικῶς καλλιτέρα, ἀλλὰ καὶ γεωγραφικῶς προσφορώτερα. Κατὰ τάς μεταφοράς τῶν πλοίων γραμμῆς, καλλιτέρον είναι τὸ πλοῖον τὸ ὄποιον δύναται νὰ φορτώσῃ εἰς ἔνα λιμένα τὴν στιγμὴν καθ' ἣν τὸ ἐμπόρευμα είναι ἔτοιμον πρὸς ἔξαγωγην. Κατὰ τάς μεταφοράς ἐμπορευμάτων διὰ πλοίων γράμπης, καλλιτέρον πλοίον είναι ἑκένον τὸ ὄποιον ἐκφόρτωνει τὸ φορτίον του καὶ είναιτοι μόνον τὸ παραλόδιο νέον εἰς τὸν λιμένα ή ἔγγυς τοῦ λιμένος, ἀπὸ τὸν ὄποιον τὸ ἐμπόρευμα θά μεταφερθῇ. 'Αν, ἐπὶ παραδείγματι, φορτίον ἀλλατος πρόκειται νὰ ἀποσταλῇ ἀπό τὴν Ἰσπανίαν εἰς Λοφούπολη τῆς Βορείου Νορδηγίας καὶ ὑπάρχει διαθέσιμον φορτίον μεταλλεύματος ἀπό Νάρδικ διὰ. Ρόπτερουμ, φυσικὸν είναι ἀμφότερα τὰ φορτία νὰ μεταφερθοῦν διὰ τοῦ ίδιου πλοίου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι αἱ ἡμερομηνίαι είναι πρόσφοροι. 'Αλλως ὁ εἰσαγωγεus ἀλλατος θά είναι ὑποχρεωμένος νὰ πληρώσῃ ναῦλον δχι μόνον καλύπτοντα τὸ πρὸς βορράν ταξειδίον τοῦ πλοίου μὲ τὸ φορτίον του, ἀλλὰ καὶ περιλαμβάνοντα ἀποζημιώσιν μακρού ταξιδίου ἐπιστροφῆς ὑπὸ ἔρμα. Τὸ αὐτὸ ἐπίσης θά πρέπει νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὸν εἰσαγωγεus μεταλλεύματος.

Όταν φορτωταί καὶ καυλωταί ἡμπορούν νά ἐκλέγουν ἐλευθέρως τό πλοιον, τό ὅποιον είναι εἰς καλλιέργεια θέσιν νά ἔχετερήστη τό φορτίον των, τότε αἱ παγκόσμιαι μεταφορικαι ἀνάγκαι καλύπτονται κατά τὸν οἰκονομικώτερον τρόπον. Ἐξ ἀλλου, ὑπὸ τό σύστημα τῆς ἐλευθέρας ναυτιλίας καθίσταται δυνατόν εἰς τινας χώρας νά εἰδικευθούν εἰς τὴν ψαφίαν τῶν θαλασσίων μεταφορών, ἐνῷ, ἀν ἐκάστη χώρα είχε καὶ ιδιονύμον ναυτιπλοῖας, οὐδεμίᾳ χώρα θά ηδυνατο νά ἀποκτήσῃ μεγαλύτερον στόλον ἀπό ἕκείνον που θά ἔχειται διά νά καλύψῃ, ὡς εἰπωμεν, τὰς μεταφορικάς της ἀνάγκας.

τας μεταφορικάς της ανάγκας.  
"Η συναγωνιστική αύτη έλευθερία καθιερώθη διά πλήρους δικύου συνθηκών μεταξύ των χωρών. Μολονότι κατά την λεκτικήν διατύπωσιν αἱ συνθήκαι αὐταὶ ποικίλουσσι κατά τι, τὸ κύριον αὐτῶν ἀντικείμενον συνίσταται εἰς τὴν ἔξασφάλιον διά τὴν ἑνέν την ναυτιλίαν τῆς οἰας καὶ εἰς τὰ ιδικά της πλοίοις μεταχειρίσεως ἡ τῆς Γῆς τοιαύτη πρός τὴν ναυτιλίαν τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενον Κράτους, εἶναι ἡ συνήθης φράσις περιπλαναδούμενή εἰς τὰ ἐμπορικὰ συνθήκας. "Αν μία χώρα ἀναγνωρίσῃ δι' ἄλλην τὴν ρήτραν τῆς μεταχειρίσεως της ὡς μᾶλλον εὐνοούμενης χώρας, δὲν δύναται νὰ παράσχῃ εἰς ἄλλην τρίτην χώραν καθαίτερούς δρους, συγχρόνως, δῆμος, δὲν παρτηθῇ τοὺς δικαιωματός, τῆς νὰ δώσῃ προτίμησιν εἰς τὰ ἔθνικά της πλοῖα. "Αν ἀφ' ἔτερου μία χώρα παραχωρήσῃ εἰς ἄλλην χώραν ἔθνικὴν μεταχειρίσιν καὶ μεταχειρίσιμου μᾶλλον εὐνοούμενης χώρας, ἀναλαμβάνει διά της συμφωνίας ταύτης νὰ μεταχειρίζεται τὰ πλοῖα τῆς χώρας ταύτης εὐνοϊκῶς ὡς τὰ πλοῖα πάσης ἄλλης χώρας, συμπεριλαμβανούμενάς καὶ τῶν ιδικῶν της.

Καὶ δεδομένου, ὅτι πλείσται χώραι ἔχουσι συνάψις, τούλάχιστον, συνθήκας χορηγούσας ἔθνηκήν μεταχείρισιν καὶ ὅτι ὑπάρχει δίκιον συμφωνίων μεταξείρισιν τοῦ μάλλον εύνοουμένου Κράτους, ἡ ἐφραζόμενη ὑπώλει εἰς τὰς συνθήκας ναυτική πολιτική πρέπει γὰρ ἀποκλείει πάσαν παραβίασιν τῆς ἀρχῆς τοῦ ἐλεύθερου συναγωνισμοῦ, ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν. Το γεγονός εἶναι, ὅτι αἱ συνθήκαι δὲν ἀποτέτοπουν τὴν παραβίασιν τῆς ἀρχῆς καὶ ίδιως μετὰ τὸν δεύτερον πόλεμον, ἀφ' ἧς, δηλαδὴ, ἐποχῆς καταστατικαὶ διατάξεις καὶ ἀμεσοὶ κρατικαὶ ἐπεμβάσεις ἐστιειωθησαν, ἀντικείμενον τῶν ὅποιων ἡσαν νὰ ἔχασφαλισθῇ εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἔθνηκής τοῦ ἐνδιαφερομένου Κράτους σημασίας μεγαλύτερη δύσον συνδυατὸν συμμετοχὴ εἰς τὸν μεταφορικὸν ὄγκον φορτίου, ἀδιαφόρως τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ ξένον πλοῖον ἐνδέχεται νὰ δύναται νῷ μεταφέρει τὸ φορτίον εύθυνότερον. Αὐτὸς εἶναι ἔκεινο τὸ ὅποιον κοινότερον λέγομεν διάκοσιν πτυχίασ

## Ποικίλαι μορφαι διακρίσεως

Ἐπειδὴ ὑπάρχουν ἀναρίθμητοι μορφαὶ διακρίσεως, χρήσιμον ἀποδίνει νὰ κατατάξωμεν αυτὰς εἰς δύο κυρίας ὁμάδας: Ἡ πρώτη συνιστάται ἀπό κανονισμάτων ἀποβλέποντας εἰς τὴν μεταχείρισιν προτιμήσεως ἐπὶ τοιούτων θεμάτων ἃ είναι τὸ τῆς προνομιακής διασφαλίσεως χώρου εἰς τὰ κρηπτιδώματα ἐκπτώσεως λιμενικών τελῶν κάτ.

Ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου ἐγένετο ἀπόδεκτὸν τῷ 1923 διεθνῆς σύμβασις, προβλέπουσα τὴν ίσοτιμον ἔθνικὴν μεταχειρίσιν δι', διὰ τὰ πλοῖα. Πρόκειται περὶ τῆς λεγομένης Διεθνοῦς Συμβάσεως λιμένων. Ἡ σύμβασις ἐκρύψθη ὑπὸ 23 μόνον χωρῶν. Ἀλλὰ καὶ μέγια μέρος τῶν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι εὐνοοῦν προστατευτικά μέτρα χάριν τῶν ίδιων των πλιών, δὲν εὐνοοοῦν τὸ εἶδος τούτῳ προτιμήσεως. Σήμερον δέργαι μόνον χωραὶ ὅ-

πάρχουν, αἱ δόποιαι δροῦν ἀντίθετα πρὸς τὴν ἀρχὴν ταύτην — μεταδὺ δὲ τούτων εἰναὶ ή Ἀργεινή, ή Ἰσπανία, ή Βραζιλία καὶ ή Τουρκία.

Τὸ εἰοῦς τοῦτο τῆς οἰστρίσεως παρέμποιτε πως τὴν συμμετοχὴν τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς ἀπό καὶ πρὸς τὰς χώρας τὰς ἀκολουθουσίας τὴν πολιτικὴν τῆς προνομιακῆς μεταχειρίσεως τῶν ιδίων των πλοίων. Τάξιν, ὅμως, σκάφη ἔχουν παρὰ ταῦτα τὴν εὐκαίριαν νὰ συναγωνίζωνται διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τὸν φορτίον.

Αὐτὸς διωρίζεις μὲ τὰς δευτέρους καὶ διατάξους τὰς

Αυτό, σωμάς, ον μεμισθαίνει με τὴν δεύτεραν καὶ, δυστιχώς, τὴν μᾶλλον δισδεδομένην μορφὴν διακρίσεως, τὴν συνισταμένην εἰς κυβερνητικά μέτρα, διὰ τῶν ὁποίων ποσότητές τινες φορτίου ὄριζονται ὅπως μεταφρωνταί διὰ τῶν ἔθνικῶν, καὶ μόνον πλοιοῖς ἐνὸς κράτους, ὅποτε τὰ ἔννα πλοία οὐδεμίᾳ τὸν ἔχουν εὐκαρπίαν νά συναγωνισθοῦν διὰ νά ἔξαφαλίσουν τά ἐν λόγῳ φορτία.

Τούτο συναπάτα, ισως, νά επιτευχθή, ἐπί παραδείγματι, διὰ τῆς ἀναγραφῆς εἰδικῆς ρήτρας, ἀφόρως την μεταφοράν ἐμπορεύματων, εἰς τὰς μετ' ἄλλων χώρων συναπτόμενάς ἐμπορικάς συμφωνίας. Συμφωνίας πρὸς τὴν ρήτραν ταῦτην τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὅποια πρόκειται νά ἀποσταλούν ἐπὶ τῇ βάσει της συμφωνίας δέοντας νά μεταφέρωνται κατὰ τὸ δινατὸν διὰ τῶν πλοίων τῆς ἐνιδιαφερομένης χώρας η τῶν δύο συμβαλλομένων χώρων. Ἐμπορικαὶ συμφωνίαι περιορίζουσι τοιμήσεας ὡραῖς, ἐπλατύνονται.

Συμποτικοί συμφωνία περιέχουσαν τοισιάς μητρας επλήθυνθησαν κατά τα τελευταία έτη και σημειώνοντας υπάρχουν 40, τούλαχιστον, συμφωνίας τοισιάται, υπογεγραμμέναις υπό 29 έναν συνώλω διαφόρων χωρών.

Έκτεταμενή, κατά δεύτερον λόγον, υπάρχει διάκρισις καθ' ίδον αφορά τάς κρατικάς είσαγωγάς και έξαγωγάς. Όταν τὸ κράτος ἀναλαμβάνῃ τὰ εἰσαγωγῆν ἐμπορεύματον, δημιουργή μονοπλώιον, ή προβαίνει εἰς μαζικά ἀνόργανα ἐμπορεύματα, ἔπειστον τιναδήν,

ωντη εἰς μαρικά αγόρας ἐμπρεψμάτων, ἐπέρχεται σχέδον πάντοτε ὡς ἀμεσος συνέπεια τὸ διτὸ κράτος ἐν τοῖς πράγμασι, ἀν μὴ κατὰ τυπους, ἀποκλείει τὴν μεγάλως περιορίζει τὴν δυνατότητα τῶν ξένων πτολιών νὰ μετάσχουν εἰς τὴν μεταφοράν. Ἰδιαίτερα συνέπεια τῶν μονωτιών εἰς τὰς κρατικὰς ἔξαγωγας εἰνε, διτὶ ταῦτα ἀγούν εἰς τὴν ἴδρυσιν μονωτιών, ἐξαγούν εἰς τὰς περιουσιακὰς ἴδρυσιν.

στον μονοπάτων εξαγωγής εις τας παραγωγικάς χώρας, ως μέτρου αντιποίων και ως δημιουργείται εύπετρα επέκτασις της διακρίσεως σημαίας. (Τούτο κατεδίχθη, ἐπὶ παραδείγματι, ἐν Ἀργεντινῇ, ὅπου ἀνέκοινώθη δημοσίᾳ, ὅτι η μαζικὴ ἄγορὰ κρέατος ὑπὸ τῶν Βρετανῶν ἐδημιουργόντως κατ' ἀνάγκην τὴν μαζικὴν πώλησιν κρέατος ὑπὸ τῶν Ἀργεντινῶν).

Δεν είναι Βεδιάως καὶ ἀναγκαῖον δι' ἔνα κράτος νὰ ἐνεργῇ μαζικᾶς ἄγορᾶς καὶ μαζικᾶς πιωλήσεις, διότι τὴν στιγμὴν καθ' ἣν θὰ ἐπιβληθούν περιορισμοὶ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς μιᾶς χώρας, οἱ τε εἰσαγωγεῖς καὶ οἱ ἔξαγωγεις τῆς ζέντης χώρας θὰ κινηθοῦν καὶ αὐτοὶ ἀπὸ πολὺ ισχυρὸν ἐλάττηρον διὰ νὰ συνεργάσθουν καὶ ἐπιτύχουν «κανονικούς» δρους σχετικῶς μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν καθιερουμένων ποσαστῶν κατωνῶν. Τοιούτοις ἰδιωτικοὶ ὄμιλοι εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν (ἢ μονοπώλια) προσφέρουνται πολλάκις — ἔκουσις ἢ ἀναγκαστικῶν — νὰ χρησιμοποιθῶνται εἰς τὴν προώθησιν τῆς προνομιούχου μεταχειρίσεως τῶν θέμικῶν πλοίων. Οὕτω παρατηρεῖται, δτὶ πας περιορισμὸς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου θὰ ἔχῃ μᾶλλον ἐπίζημον ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἐλευθερίας τῆς ναυτιλίας ἀπότελεσμα, ὅταν συντελήσῃ διὰ ἐμπορικῶν μονοπωλίων, μέστο ποσοτικῶν εἰσαγωγῶν περιορισμού, παρὰ ὅταν δὲ περιορισμὸς ἔκεινος εἴναι ἀπότελεσμα δασμολογικῶν μετρων. Τοιαύτα μέτρα ἐπίδρουν μόνον, ἐπὶ τῶν τιμῶν, οὐδόλλος ἐπέτρεψάν τα οἱ εἰσαγωγέες καὶ τὸν ἔξαγωγέα εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ τονοῦ τοῦ μερικοῦ.

Ως προς τὰς συμβατικάς υπόχρεωσεις κλητ. τὰ Κράτη προσπαθούν γενικώς να απόκρυψουν εν τῷ σφράγιστα ταῦθι τοὺς ἐλίγονούς των. Ἡ μοφῆ διὰ τόπο τὰς προτίθεμες πάροις καρδιῶσιν πάντας.

## **SHIPSTORES**

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής Τροφοδοσίαι.

**BREMERHAVEN,**      **BREMEN,**      **BRAKE,**      **NORDERHAM.**  
Tel. 4441)2      81672)83172      510      510

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

TON  
Telegrams:  
AGESILAUS, London.

Telephone :  
Bishonsgate 1343

διάκρισις. 'Οδηγίαι πρὸς χρησιμοποίησιν ἔθνικῶν σκαφῶν δίδονται συνήθως ὑπὸ τύπου ἐσωτερικών κατεύθυνσεων, καὶ ταῖς προφορίκων μόνιν. Περισσότερον λεπτή μορφὴ διάκρισης σημαῖας εἶναι ἑκείνη, καθ' οὓς ζητεῖται ὑπὸ τῶν ἀρχῶν, δῆπος τὰ Κρατικά μονοπλώια παλουών τὰ εἶδη των τοιφ καὶ ἀγοράζουν αὐτά φόιτ, δέποτε νά αφίνεται εἰς τὰ κρατικά μονοπλώια νά δρίζουν ποιά πλοια θά χρησιμοποιθεῖν διὰ τὴν μεταφοράν. Η αυτὴ διδικασία, ἐπίστης, ἔχρησιμοποιήθη μὲ τὴν ἔδοσιν ἀδειῶν ἔξαγωγῆς εἰς ιδιώτας ἐμπόρους, εἰς τοὺς δόποιους δὲν χορηγεῖται ξένου συναλλαγμα, πρὸς κάλλιψιν τῶν μεταφορικῶν ἔξδων, καὶ οὕτω ἀγαγκάζονται οὗτοι νά χρησιμοποιοῦν ἔθνικά πλοῖα, με ταῦλον τὸ ἔγχωριον νόμισμα.

Ο ἐπί τοῦ ξένου συναλλάγματος ἔλεγχος κατὰ κόρον ἔχρησιμοποιήθη διὰ τὴν προτίμησην τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Οὕτω, ἐπὶ παραδείγματι, χώραι πινες ἀσκοῦν αὐτόρευμαν ἔλεγχον τῆς ναυλῶσεως ξένων πλοίων, τῆς ναυλῶσεως αὐτῶν ἐπιτρέπον θέλησιν ἃν δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμα Ἑθνικά πλοῖα. Λόγω σπάνιος δολλαρίων κατὰ τὴν μεταπολεμικήν περίοδον οι κανονισμοί οὗτοι ἐπηρεάσαν πρωτίστως την ἀμερικανικήν ναυτιλίαν, ἀλλὰ πολλάκις θέμιζαν ἐπίστις καὶ πλοῖα ἀνήκοντα εἰς ἄλλας χώρας. Εἰς διαφόρους περιπτώσεις, εἰς ξένους πλοιοκτήτας δὲν ἐπετράπη νὰ μεταφέρουν τὰς ἐκ τῶν ναυλῶν των προσόδους εἰς ξένου νόμισμα. Ἀποτέλεσμα δὲ τούτου ήτο, ότι πολλαὶ ναυτικαὶ ἐταρίσιαι ἔμειναν ἔχουσαι ταχείαρις μεγάλα ποσά ναυλῶν εἰς νομίσματα, τὰ ὅποια δὲν δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν. Εἰς τινας μάλιστα περιπτώσεις δὲν ἐπετράπη εἰς αὐταῖς νὰ χρησιμοποιήσουν τοὺς ἐν λόγῳ ναύλους διὰ νὰ πληρώσουν τὰς δαπάνας τῶν πλοίων τις ἔτη τῇ χώρᾳ εἰς ἥν ἡ ἀπαγόρευσις. Και μοδονότι ένιοτε δίδεται ἡ τοιαύτη ἀδειά, σημαντικά ποσά, προερχόμενα ἐκ ναυλῶν, παραμένουν πισταὶ ως μὲν να.

Έχουμεν, λοιπόν, ένώπιον μας έγειρομένην τὴν δυσχέρειαν τοῦ ὅτι ἡ πλειονότης τῶν συνθῆκῶν μὲν τὴν οὔτραν τῆς, μεταχειρίσεως εὐνοούμενης χώρας καὶ τῆς ἔθνικῆς μεταχειρίσεως συνήθησαν εἰς ἐποχάς, καθ' ἀς δὲν ὑπῆρχον οἱ συναλλαγματικοὶ καὶ οἱ εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ καὶ οἵταν ἡ κρατικὴ ἐμπορία ἦτο ἀσήμαντος. Καὶ οὕτω αἱ ἀσκούσαι πολιτικὴν διακρίσεως χώραι συχνάκις ἴσχυριζονται, ὅτι αἱ συνθῆκαι δὲν περιλαμβάνουν πράγματι τὴν διάκρισιν τῆς σημαίας.

Πολλαὶ χώραι ἐπεφύλαξαν διὰ τὴν ιδίαν τῶν σημαίαν τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς. Δύναται, τόσως, νά αμφισβητηθῇ τὸ ἄποτοῦ δέον τάχαρακτηρισθῆν ὡς συνήθης διάκρισις σημαίας. "Οταν, ὅμως, χώραι τινὲς ἐπεξετείναν τὴν ἔννοιαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν τόσον ὥστε νά περιλαμβάνῃ καὶ τὰς μεταβολὰς μητροπολεών καὶ τῶν ὑπερποτίων κτήσεων μεταφοράς οἱ περιορισμοὶ ἀναμφίβολως επιτίποτεν εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς διακρίσεως σημαίας. "Η Πορτογαλία ἔχει τὸ συστήμα τούτῳ ἐπι μακρόν, εἰς τὴν πραγματικότητα, μάλιστα, ἀπό τῆς ἐποχῆς, τῆς ἐμποροκρατίας (μερκαντιλισμού), ἐνώ ἀλλα κράτη τὸ εἰσήγαγον κατά τὰς ἡμέρας μας.

Δέον, ίσως, νόν αναφέρωμεν, ότι ἄμεσοι ἐπιχορηγήσεις δὲν ἀναγνωρίζονται ως διάκρισις σημαίας ἐν τῇ συνθήει σημασία τῆς λέξεως, διότι αἱ ἐπιχορηγήσεις δὲν ἐπηρέασουν ἀμέσως τὴν υπέρειαν του πλοίου πρὸς συναγωνισμόν. Οἱ φορτωταὶ εἰναὶ ἐν τούτῳ ἐλέυθεροι νά κέλευσον τὰ πλοιά των, ἀδιαφόρως σημαίας. Αἱ ἐπιχορηγήσεις μ' ὅλα ταῦτα διαταράσσουν τὴν συναγωνιστικὴν ἴκανότητα ἐκαστῆς ναυτιλίας, διότι τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεώς της δὲν βασίζεται ἐπὶ τῆς πραγματικότητος.

Ποιαί χῶραι άσκουν διάκρισιν σημαίας

Αι περισσότεραι χώραι τού κόσμου υπήρχαν κατά την μίαν ή την αλλην χρονικήν περίοδον τῆς μεταπολεμικής περιόδου ένοχοι τῆς ασκήσεως τῆς πολιτικῆς διακρίσεως τῆς σημαίας. Ή μορφή, δύμα, αὐτή του προστατευτισμού, ἐκτὸς τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολής. Εύρωπης, ἐπικρατεῖ κυρίως μεταξύ τῶν κρατῶν τῆς Νοτίου Αμερικῆς καὶ τῶν χωρῶν τῆς Ἑγγύς Ανατολῆς. Ή μεγάλη πλειοψηφία τῶν χωρῶν αὐτῶν δὲν δύναται να υπάρχῃ εἰς τὰς χώρας, τὰς καλούμενάς ναυτικάς. Έχουμε, διάφορα παραδείγματα χωρῶν, αἱ ὄποιαι πρέπει νὰ ἀναγνωρισθοῦν ὡς καταλεγόμενα μεταξύ τῶν μεγίστων ναυτικῶν χωρῶν, αἱ ὄποιαι καὶ ασκοῦν τὴν διάκρισιν σημαίας (καὶ δὴ αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι καὶ ἡ Γαλλία).

Οι λογοί, οι όποιοι προβάλλονται διά τοισθινή διάκρισιν, είναι πολλοί. Ούτω είς τινας χώρας, πρωτίστως είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας, λέγεται, δότι ἐκ λόγων στρατιωτικής μάνης, είναι έπαναγκές νά υπάρχουν μετρικόν ναυτικὸν κατάλληλον νά καλύπτῃ τὰς μᾶλλον ἐπειγόυσας εἰσαγωγικὰς ἀνάγκας τού έθνους. Εἰς ἄλλας χώρας — ἔκεινας ιδίᾳ αἵτινες ἐδημιουργησαν ἐμπορικὸν στόλον μετά τὸν πολέμον — υποστηρίζονται συχνάκις τὰ λόφεθέντα μέτρα προτιμήσεως, εἴκ του λόγου, διταῦτα είναι ἀναγκαῖα πρὸς διατήρησιν τῆς θέσεως τῶν έθνικῶν πλοίων μέσα εἰς τὸν δέντρον διεθνῆ συναγωγισμόν. Συχνάκις ἐπίστις της προβάλλεται τὸ ἐπίχειρμα, δότι ή διάκρισις είναι τὸ ἀμεσον ἀπότελεσμα τῶν νομισματικῶν δυσκολιῶν τάς όποιας ἀντιμετωπίζει ή χώρα. Ούτω σι Αίγυπτιακαὶ Ἀρχαὶ ἀπεφέσσαν ἐσχάτως γά δημιουργησουν κρατικὸν στόλον δεξαεροπολίων διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαϊου εἰς Αίγυπτον, μέτοχοι σκοπὸν νά οικονομήσουν τὸ ἀπαταύμενον διά τοὺς νάυλους τῶν ἔξ

διάκρισις. "Οδηγίαί πρὸς χρησιμοποίησιν ἑθνικῶν σκαφῶν δίδονται συνήθως ὑπὸ τύπου ἐσωτερικῶν κατεύθυνσεων, καὶ Στόλις προφορικῶς μόνιν. Περισσότερον λεπτὴ μορφὴ διακρίσεως σημαίας εἶναι ἔκεινη καθ' ἣν ζητεῖται ὑπὸ τῶν ὀρχῶν, δητὸς τὰ Κρατικά μονοπλώια παλᾶσθν τὰ νων σκαφῶν συνάλλαγμα. "Αλλοὶ ζῆτημα εἶναι, Βεβαίως, τὸ ὅτι ἐν τέλει ἡ ἐξικονιμότης αὐτή βά πόδη διαποντρά διὰ τὴν χώραν, καὶ οὐδεμία ἀμφιθολία ὑπάρχει, ὅτι τὸ Κράτος βά ηδύνατο νὰ ἔξευρῃ ἀπόδοτικώτερον τρόπον ἐπενδύσεων.

Οι κανονισμοί προτιμήσεως προβάλλονται επίσης συχνά ως άποτελούντες αντίμετρον εις την άσκουμένην ύπό άλλων χωρών πολιτικήν διακρίσεων. Αύτη, επί τη παραδίγματι, είναι ή περίπτωσις τής Χίλιας, όπου τα μέτρα προτιμήσεως λέγεται, δικαιούνται από την Καναδά, διότι τα Χιλιανά πλοιά τόσον πολύ θίγονται από την Καναδική πολιτική.

Όλιγαις τινες χώραι δηλούν μετά πάστας παρροσίας, ότι η διάκριση σημαντική δικαιολογείται από την επιβυζαντίαν νάρθηκον στόλου ('Ινδιανί, 'Αργειντινή'). Η άκρα εν τούτοις προστατευτική άποψις δὲν τυγχάνει της γενικής ύποστασης της προστατευτικής παραδοσιας.

**Ιά σποτελέσματα τής διακρίσεως σημαίας**

Τα αποτελέσματα της στατιστικής, γνωρίζουν, ισχύουν στην περιοχή της Αιγαίου, όπου οι διαφορούς περιπτώσεις, είναι μεταξύ των περιοχών της Ελλάδας και της Κύπρου.

φερουν τας εκ των ναυλων των προσδοσιν, εις ζενον νομησιαν. Αποτελεσμα δε τουτου ήτο, πτολαικι ναυτικαι επαιταιρι εμειναν έχουσαι ανά χειρας μεγάλα πορά ναυλων εις νομίσματα, τα οποια δεν δύνανται να χρηματοποιησουν. Εις τινας μάλιστα περιπτώσεις δέν επετράπη εις αυτάς να χρηματοποιησουν τους εν λόγω ναυλων διά να πληρώσουν τας δαπάνας των πτολιών των εν τη χώρᾳ εις ήν ή απαγόρευσις. Και μολονότι ένιοτε διέτει η τοιαύτη αδεια, σημαντικα ποσά, προερχόμενα έκ ναυλών, παραμένουν πα τα γω με να.

Έχομεν, λοιπόν, έωπιόν μας ἔγειρομενήν την δυσχέρειαν τού θι ή πλειονότης τών συνθηκών με την οπήτραν τής μεταχειρίσεως εύνουμενης χώρας και της έθνικης μεταχειρίσεως συνήθησαν εις ἐπόχας, καθ' δέν δέν υπήρχον οι συναλλαγματικοι και οι είσαγωγικοι περιορισμοι και θταν ή κρατική έμπορια ήτο άσημαντος. Και ούτω αι άσκουσαι πολιτικης διακρισιων χώρων συνηνάκι ισχυρίζονται, θτι αι συνθηκαι δέν πειλαθηνών πρόσχηματα δέν δημόκριτος της αριντις.

Περαιτέρω, διά τὰς ὑγιών διενεργούμενας, τὰς εὐθηνάς κατά θάλασσαν μεταφοράς, ἀπαιτείται ὅπως καὶ τὰ τρόπιτα πλοία δύνανται νὰ κινεῦνται ἐλεύθερως, ἀναλόγως τῶν ἐποχῶν καὶ νὰ παραλαμβάνουν φορτίων εἰς τοὺς λιμένας τοὺς ἔγγυτερους ὅσουν τὸ δυνατόν πρὸς τὸν λιμένα.

μως, χώραι τινές έπεξετείναν την έννοιαν των άκτοπλοικών μεταφορών τόσον ώστε νά περιβάλλει και τάς μεταπλή της μητροπολιτικών εκτίσεων μεταφοράς οι περιορισμοί αναμφιδόλως έμπιπτουν εις την έννοιαν τής διακρίσεως σημαίας. «Η Πορτογαλία έχει τό σύστημα τούτο έπι μακρύν, εις την πραγματικότητα, μάλιστα, από τής έποχής, ήτος έμπι προ το ρατίας (μερκαντιλισμού), ένων ἀλλά κρατη τό εισήγαγον κατά τάς ήμερας μας.

Δέοντας, ίσως, νά άναφέρωμεν, διτί ἀ μεσοι έπιχορηγήσεις δέν άναγνωρίζονται ως διάκρισις σημαίας ἐν τη συνήθει σημασίας τής λέξεως, διότι οι έπιχορηγήσεις δέν έπειρεάζουν άμεσως την εύχερειαν τού πλοίου πρός συναγωνισμούν. Οι φορτωταί είναι ἐν τουτού έλευθεροι νά έκλεγουν τα πλοία των, αδισφόρως σημαίας. Αι έπιχορηγήσεις μ' ὅλα ταύτα διαταράσσουν την συναγωνιστικήν ικανότητας εκστάσης ναυτιλίας, διότι τό κόστος τής έκμεταλλεύσεως της δέν βασίζεται ἐπί τής πραγματικότητος.

καταλεγούμενι μεταξού των μεγιστών ναυτικών χώρων, αι οποιαι και ασκούν τη διάκρισιν σημαίας (και δή αι Ήνωμ. Πολιτείαι και ή Γαλλία). Οι λόγοι, οι οποιοι προβάλλονται διά τοιαύτην διάκρισιν, είνε πολλοι. Οὕτω εις τινας χώρας, πρωτίστως εις τας Ήνωμένας Πολιτείας, λέγεται, δηι έκ λόγων στρατιωτικής άμυνης, είναι έπαναγκες νό υπάρχη έμπορικον ναυτικὸν κατάλληλον νά καλύπτη τας μάλλον έπιγεύσας εισαγωγικὰς ἀνάγκας του έθνους. Εις ἄλλας χώρας — έκεινας ιδια αιτίνες έδημιούργησαν έμπορικον στόλον μετα τόν πόλεμον — ύποστριζονται συχνάκις τη ληφθέντα μέτρα προτιμήσεως, έτοι λόγου, δηι ταυτα εινε αναγκαία πρός διατήρησιν της θεσεως των έθνικών πλοίων μέσα εις τόν δὲν διεθνή συναγωνισμόν. Συχνάκις έπιστης προβάλλεται το ουνέτη και κατα το 1952.

Η διάκρισις σημαίας ἀναποφεύκτως θά δόηγήση, εις μείωσιν τού παγκοσμίου έμποριου και θά ἔχη ώς ἀποτέλεσμα την διατάραξιν τῆς διεύθυνσις κατανομῆς ἔργωσιας. Αι έκ παραδόσεων ναυτικαι χώραι — ώς ἐπι παραδείγματι αι Σκανδιναϊκαι χώραι — θά ἀναγκασθούν υπό τό γενικὸν σύστημα τού κανόνος 50 %. νά έλαττώσουν τούς έπιορκούς των στόλους, ἐνώ ἄλλαι, αι οποιαι είναι ολιγώτερον πράγματι ναυτικαι, ύπο την αιγίδην τῆς προστασίας θά ἐπεκτείνουν τούς στόλους των. Τα εις ξένους συναλλαγμα είσοδηματα των ναυτικών χωρών θά μειωθούν οὐτω και θά είναι ἀδύνατον διά την Νορβηγίαν, φέρετε, νά διατηρησουν τάς προτέρας εισαγωγάς των έξ ἄλλων χωρών.

Δεν δύναται, όθεν, νά υπάρχη καμία αμφιβολία, διότι οι φραγμοί οι άνεγειρόμενοι είς την Ελευθέραν διεισθή κίνησης της ναυτιλίας, θα είναι επιδειξίες, όχι μόνον διά τας έκ παραδόσεως ναυτικάς χώρας, άλλα και δι' έκείνας αἱ όποιαι εξαπτώται ἐκ τῆς ἀπαχούλησεως ἔξων πλοίων.  
(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

# ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.  
Ταχύτης ἐκτελέσεως, τιμαὶ συμφέρουσαι.

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

# ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΜΑΔΡΙΤΗΣ

ΤΟΥ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΟΝΤΟΣ κ. ΜΕΛ. ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ

Αι έργασίαι τού Συνεδρίου τῆς Παγκοσμίου Ναυτικής Ένώσεως (INTERNATIONAL MARITIME COMITTEE) εἰς Μαδρίτην ήρχισαν τὴν 18ην παρελθόντος μηνὸς καὶ ἔλλειπαν τὴν 24ην τοῦ ίδιου μηνὸς.

Εἰς τὸ Συνέδριον συμμετέσχον 20 χώραι ἦτοι: Ἀγγλία, Ἀργεντινή, Βέλγιον, Γαλλία, Διυτ., Γερμανία, Δανία, Ἐλεβίσια, Ἐλλάς, Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, Ἰαπωνία, Ἰσπανία, Ἰταλία, Καναδάς, Κολομβία, Νορβηγία, Ὀλλανδία, Πορτογαλία, Σουηδία, Φινλανδία καὶ Χίλη, ἐκπροσωπηθεῖσαι διὰ 240 ἀντιπροσώπων.

Ἐκ τῶν πολυαριθμοτέρων εἰς σύνθεσιν ἀντιπροσωπειῶν ὑπῆρχαν ἡ τῆς Ἀγγλίας ἐξ 24 περίπου μελῶν, τῆς Γαλλίας 16, τῆς Διυτ., Γερμανίας 14 κ. ἄ. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἐκπροσωπηθεῖσαι διὰ 17 περίπου ἀντιπροσώπων περιωρισθησαν εἰς τὸν ρόλον τοῦ παραπρητοῦ, ὡς ἀλλας τε καὶ κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ Συνεδρίου ἐδήλωσαν.

Τοῦ Συνεδρίου προήρευσεν ὁ Βέλγος κ. Λιλλάρ, πρόεδρος τῆς Ναυτικῆς Ένώσεως τοῦ Βελγίου καὶ ὑπουργός τῆς Δικαιοσύνης.

Κύριον θέμα τοῦ Συνεδρίου τῆς Μαδρίτης ἀπετέλεσεν ἡ τελικὴ διατύπωσις καὶ ἐπικύρωσις παρὰ τῶν χωρῶν-μελῶν, σχεδίου διεθνοῦς συμβάσεως δὰ τὴν ἐνοποίησιν τῶν διαφόρων νομοθεσιῶν περὶ τῶν δρῶν τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου (LIMITATION OF LIABILITY).

Ως εἶναι γνωστόν, διάφορα συστήματα ισχύουν εἰς διαφόρους χώρας. Οὗτα ἀντιθέτως ἀπὸ δ. τι ισχύει παρ' ἡμῖν (ἀρθρ. 278 Ἑμπ. N.), ὅπου ὁ πλοιοκτῆτης εἰς περίπτωσις ζημιάς εἰς τὸ φορτίον ἢ Βλάδης εἰς πρόσωπα ἢ καὶ ἀπωλείας τῆς ζωῆς δύναται νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην του, παραχωρῶν αὐτούσιον τὸ πλοίον καὶ τὸν ναῦλον. διατηρῶν ἄμα καὶ τὴν εὐχέρειαν ἀντὶ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καταδοῆς ποσοῦ κατὰ τὸν τόνον ἀντιπροσωπεύοντος την ἀξίαν τοῦ πλοίου του, ἐν Ἀγγλίᾳ ὡς καὶ ἀλλαχοῦ, δὲν ισχύει τὸ σύστημα τούτῳ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ὁ πλοιοκτῆτης δύναται νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην του, καταβάλλων εἰς περίπτωσιν μὲν ζημιάς μόνον εἰς τὸ φορτίον 8 λίρας κατὰ τὸν τόνον, ἐπὶ συνδομῆς καὶ Βλάδης εἰς πρόσωπα ἢ καὶ ἀπωλείας ζωῆς 15 λίρας.

Τὸ σύστημα τοῦτο εἶχεν μίσθησει καὶ ἡ διεθνὴς σύμβασις τοῦ 1924, εἰς τὸν τότε ἀρκτεῖον χώραι εἶχον προσχωρήσει.

Τῶν διαφόρων ὡς ἄνω συστημάτων ἀφ' ἐνός ζητήθη ἡ ἐνοποίησις, ἀφ' ἐτέρου δὲ τῶν ὡς ἄνω ποσῶν τῶν καθορισθέντων διὰ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924 εἰς 8 καὶ 15 λίρας ἐκρίθη, ὅτι ἐπιβαλλεται ἡ αὔξησις λόγω μεταστολῆς ἐκτοτε τῶν συνθηκῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου λόγω τῆς προσγεγνούμενης ἀδικίας εἰς τοὺς παθόντας εὐρισκομένους, συνήθως, εἰς ἀδυναμίαν νὰ ικανοποιηθῶσιν λόγω τῶν μικρῶν ποσῶν.

Ἡ Ἀγγλία ἐνεφανίσθησεν ἐνώπιον τοῦ Συνεδρίου ἔχουσα ἕτοιμον ἡδη σχέδιον. Συμβάσεως (καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ Συνεδρίου τῆς Μιτράϊτον) ἀκολούθουν τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ ἐν ισχύι σύστημα ἦτοι οὐχὶ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ τοῦ καθορισμοῦ ποσοῦ τινὸς κατὰ τὸν τόνον καὶ προβλέπον τὸν αὐξῆσιν τῶν ποσῶν τούτων, διὰ μὲν ζημιάς εἰς τὸ φορτίον 24 κατὰ τὸν τόνον, διὰ δὲ τὴν περίπτωσιν μόνον Βλάδης εἰς πρόσωπα ἢ καὶ ἀπωλείας ζωῆς εἰς 50 λίρας, δύο δὲ μετὰ ζημιάς εἰς ἐμπορεύματα συνολικὸν ποσό διαρρέων 74.

Ἡ ὑπέρμετρος, ὡς παρὰ πάντων ἐκρίθη, αὔξησις αὐτὴ τῶν δρῶν τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου, προταθεῖσα καὶ μετ' ἐπιμονῆς ὑποστηριχθεῖσα παρὰ τῷ Ἀγγλον, ὅφειλεται, ὡς κατὰ τὸ Συνέδριον διεγνώσθη, εἰς τὴν πίεσιν ἣν ψύστανται οἱ διάσωροι ἐν Λουδίνῳ Ἀλληλαφαλιστικοῖ Ὀργανισμοῖ (PROTECTION & INDEMNITY CLUBS) παρὰ τῶν ζημιούμενων τρίτων.

Τῶν Ἑγγλίους ἀσφαλιστῶν κυρίων ἔργον, τὸ ὑποβληθὲν σχέδιον παρεῖδεν τὴν ζημιὰν τὴν προσγιγνομένην εἰς τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτήτων ἐκ τῆς ὑπερβολικῆς ταύτης αὐξήσεως τῶν ποσῶν, συνεπαγομένης μοιραίων καὶ τὴν αὐξῆσιν τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἡ Ἐλληνικὴ ἀντίπροσωπεία ὡς καὶ ἡ Ἰταλική, Ἰαπωνικὴ κ. ἄ. ἐπέμειναν ἐπὶ τῆς μειώσεως τῶν ποσῶν.

Τελικῶς τὸ σχέδιον, μὲ διαφόρους τροποποιήσεις, ἐν αἷς καὶ ἡ διάταξις ἄσθο, 3 παρ. 2 καθ' ἥν ἐπὶ πλοίων μικρῶν χωρητικότητος, ἦτοι μέχρι 300 τόνων, δὲν θὰ ἔχῃ ισχὺν ἡ ούμβασις (καὶ τούτῳ κατόπιν εἰσηγήσεως τῶν Σκανδινανικῶν χωρῶν, τῆς Ἐλλάδος κ. ἄ. διὰ τὴν μὴ ἐπιδρύσιν τῶν δρῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν μικρῶν πλοίων) καὶ κατόπιν μειώσεως τῶν ποσῶν εἰς 40 καὶ 24 λίρας (ἀρθρ. 3 παρ. α. β), ἐνεκρίθη διὰ ἡπήφων 10 ὑπέρ καὶ 7 ἀπόχων (Ἐλλάδος, Ἰταλίας, Νορβηγίας, Ἰαπωνίας κ. ἄ.). Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ὡς ἡδη ἐλέχθη, ἀπέσχον πάσης συζήτησεως ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι τὸ Ἀμερικανικὸν Κογκρέσον εἶναι ἀπίθανον ἣν θὰ ἐδένετο ποτὲ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἑκεὶ ισχύοντος συστήματος. (Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀκολουθοῦν διότι σύστημα).

Πλὴν τοῦ θέματος τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ Συνέδριον συνεζήτησε τὸ σχέδιον διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς

ἐπιβατῶν, διπερ καὶ τελικῶς ἐψηφίσθη. Είναι ὀπωδόρηποτε λυπηρόν, διότι τὸ σχέδιον, πλήρες καὶ μὲ συγχρόνους ἀντιλήφεις καὶ διατάξεις, δὲν ἐπεκυρώθη παρὰ τῶν Ἀγγλῶν, Ἀμερικανῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ, οὕτω δὲ προβληματικὴ καθίσταται ἡ εἰς τὸ μέλλον ἐφαρμογὴ του διὰ μιᾶς διεθνοῦς συμβάσεως, εἰς ἣν δὲν θὰ προσεχώρουν χώραι, ὡς ἡ Ἀγγλία, οἵ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, αἵτινες κατέχουν τοὺς μεγαλυτέρους ἐπιβατηγούς στόλους.

Χαρακτηριστικῶς σημειούμεν ἐπέταῦθα, ὅτι τὸ ἐν ισχύι περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀφ' ἐνός καὶ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαις ἀφ' ἐτέρου, δικαιον εἶναι ἐκ διαμέτρου ἀντιθέτον, ἐν Ἀγγλίᾳ μὲν ισχεῖ πλήρως ἐλεύθερως περὶ τὴν ἡχῆσιν ἀπαλλακτικῶν μητρῶν, ἐν ταῖς Ἡνωμέναι Πολιτεῖαις δὲ ἀντιθέτως ἀποκλείεται ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ πλοιοκτήτου διὰ βλάβης εἰς πρόσωπα.

Οὐδεμία σύμπτωσις γνωμῶν ἐπετεύχθη δύσον ἀφορᾶ τοῦ νόμου, διότι θέλει ισχύει ἐπὶ τῶν ναυλοσυμφώνων ἑκείνων εἰς τὰ ὅποια δὲν ὑπάρχει πρήπει περὶ τοῦ ἐφαρμοστέου νόμου διάταξις, οὕτω δὲ καὶ μέχρις ὅτου διαφόρων νομοθεσιῶν.

ΜΕΛ. Κ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ  
Δικηγόρος

## TANKER ΚΑΙ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΑ

Ἡ μηνιαία ἀνασκόπησις τῆς BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE περιλαμβάνει ὑπόμνημα ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς σιτοφορτίων εἰς χύμα διὰ τάνκερς. Εἰς τὸ ὑπόμνημα τούτο τούτες τοῦ ὑψηλὸν κόστος τῆς μετασκευῆς τῶν περισσοτέρων τύπων τάνκερς, ὅπως καταστοῦν καταλλήλα διὰ μεταφορὰν σιτοφορτίων, ἀναφέρεται, διός, ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους διετάσσασι μῆνας ἐπραγματοποιήθησαν 15 μετασκευαὶ καὶ σημειούται τὸ σχετικὸν ἐνδιαφέρον τῶν ναυλωτῶν διὰ φορτία σιτοφορτίων.

Οταν πρὸ διλίγων μηνῶν ἀνεκοινώθησαν αἱ πρῶται ναυλώσεις τάνκερς διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς χύμα φορτίων τῶν βορειοευραϊκῶν λιμένων διὰ τὸ Κόντινεντ ἐξεδηλώθη τὸ ἐνδιαφέρον πλείστων τάνκερων πρὸ τοῦ εἰδούς αὐτὸς τῆς ἐργασίας καὶ πρὸς ἀνάλογον μεταφοράν.

Αἱ ἀνωτέρω ἐξελίξεις προέκυψαν εἰς τοῦ γεγονότος, ὅτι οἱ ναυλοὶ τῶν τάνκερς ἐκρατήθησαν χαμηλοὶ διὰ μακράν σιτοφορτίων περιόδου, ἐνώ διὰ τὰ σιτοφορτά ησαν περισσότεροι ἐνδιαφερόντες. «Υπῆρχεν οὖτοι ἀντικείμενον ἀπὸ τοῦ ὑπολογισμοῦ τὸ ζῆτημα ἔαν συνέφερεν ἡ καταδολὴ τῶν ἐξόδων τῆς μετασκευῆς τάνκερς εἰς σκάφη καταλληλα διὰ μεταφορὰν σιτοφορτίων.

Τὸ σύνολον τῶν ἐξόδων μετασκευῆς ποικίλει ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον ἀναλόγως τοῦ τόπου ὃπου πραγματοποιεῖται ἡ ἐργασία. Εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις τὸ κόστος τῆς μετασκευῆς είναι λιαν ὑψηλὸν καὶ δὲν δύναται νὰ καλυφθῇ εἰμὴ μόνον εἰς ἀς περιπτώσεις ἔχουν ἐξασφαλισθή μεταφοραὶ μὲ ναυλών σιτοφορτίων διὰ συνεχῆ ταξίδια φορτίου χύματος καὶ ἀκορτώσεως διὰ συγχρονισμένων εἰς τοὺς ὄποιους ὑπάρχονταν διά συγχρονισμένων ἀναρροφητίων κ. ἄ. σιτοφορτίων ἐγκαταστάσεων.

Ἡ «Κόνφερενς» ὑπόγραμμίζει τὰ κατωτέρω σημεῖα, τὰ ὅποια μεταξὺ ἀλλών θὰ πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ δικαίου:

α) Διατάξεις τῶν ἐν ισχύι κανονισμῶν ἀσφαλείας, ὡς ἐπίσης ἀπαιτήσεις ναυλωτῶν, ἀσφαλιστῶν κ. ἄ. ἐνδιαφερούμενων μερῶν, ἰδιαιτέρως ὡς πρὸ τὴν τοποθέτησιν παραφραγμάτων (μπουλμένων) καὶ ὡς πρὸς τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν καὶ τὴν ἐξέλιψιν τῆς δυσορμίας.

β) Τὰ συνεπαγόμενα ἐκ τῆς συμμορφώσεως πρὸς τὰς ἀνωτέρω προπονέσεις ἔχοντα.

γ) Σύγκρισις φορτοεκφορτωτικῶν ἐξόδων ἐν σχέσει πρὸς πλοίαν εἰς χύμα. Τυχὸν ἐφαρμογὴ διαφορετικῶν τιμολογίων.

δ) «Υποχρεώσεις ἀνάλαμβανόμενης ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν ὡς πρὸ τὰς ἡμέρασις ποσότητας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Ἐφιστάται ἡ προσονή τῶν πλοιοκτήτων ἐπὶ τῆς μὴ ἀπόδοχης δρῶν ὡς π. x. «LINER TERMS» «CUSTOMARY» ἢ «FAST AS CAN».

ε) Εἰς πλείστους σοσους λιμένας δὲν ὑπάρχουν εύκολοιτα ἐκφορτώσεων εἰς χύμα. «Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εἰς τοιούτους λιμένους λιμενικούς εἰς τὴν ἀνάκην νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν συνήθων τρόπων ἐκφορτώσεως, χρησιμοποιουμένων καὶ ὑπὸ πλοίων ἐποῦ φορτίου ὡς λ. χ. διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ἀγωγῶν ἐκφορτώσεων (TURS) η διὰ σάκκων πληρουμένων εἰς τὰ κύτη καὶ ἐκφορτώμενων δι» Ιδίως τοῦ πλοίου μέσων ἡ γερανῶν ξηρᾶς. «Ἐξεταστὸν εἰς τοιαύτας περιπτώσεις τὸ κόστος τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων ἀντιλίπων ἀναρροφήσεως η κινουμένων τανιών μεταφορᾶς.

στ) Ηληπτά μέτρα μέτρα τὸν σκοπὸν διώκως γίνεται ἐναρξίς φορτώσεως ἀμας τῇ ἀφίει τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ πρόληψης καθυστερήσεων πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἔγκρισιν τῶν τάνκς (δεξαμενῶν).

## SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἥτις ἔξασφαλίζει πλέον Ικανοποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, πορὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διατίθεται δεξαμενή, διατίθεται δεξαμενή.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἔγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι Ἑλληνικαὶ καὶ Ἑλληνο-Ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι.

ζ. Περιπτωσις εύθυνης συνεπεία κακοσμίας του φορτίου, προερχομένης έκ των δεξαμενών και απολαγή του πλοίου έκ της τυχόν εύθυνης έναντι των ναυλωτών ή φορτωτών.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ κόστους μετασκευῆς τὸ ὑπόμνημα τῆς «Κόμφρας» ἀναφέρει τὰ ἔξης:

«Τὸ κόστος τῶν συμπληρωματικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ καθαρισμοῦ τῶν τάκης, κατὰ τρόπον ὡστε νά καταστῆ δυνατή η μεταφορά σιτηρῶν δυνατῶν νά ποικιλή ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ἀλλὰ διὰ τὰ πλειστά τῶν πλοίων είναι υψηλόν.

Συμφώνως πρὸς σχετικάς ἀνακοινώσεις διὰ δεξαμενούπλοια τύπου «T.2» τὸ συνοδικὸν κόστος μετατροπῆς εἰς λιμένα Ἡνωμένων Πολιτειῶν κυμαίνεται μεταξὺ \$ 15.000 καὶ \$ 20.000. Ἐπιπροσθέτος ἔχει τὸ εἰς χυμά φορτίου πρόκειται νά ἐπορθωθῇ εἰς λιμένα ὃπου δὲν ὑπάρχουν αὐτόματοι ἐγκαταστάσεις Ἑπράς, τὸ πλοίον θὰ ὑπορθωθῇ νά ἐγκαταστῆσῃ ἀριθμὸν ἀντλιῶν ἀναρροφήσεως τὸ κόστος ἑκάστης τῶν ὅποιων εἶναι, ὡς ἀνεκοινώθη, μεταξὺ \$ 30.000 καὶ \$ 40.000.

Ἡ «Κόμφρας» δὲν παρέχει ἀκριβῆ στοιχεῖα ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν δεξαμενούπλοιων, ἀτίνα ὑπέστησαν μετασκευὴν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος πρὸς τὸν σκοπὸν μεταφορᾶς σιτηρῶν, ὁ ἀριθμὸς ὅμως τῶν κατὰ τὸ τελευταῖον τετράμηνον μετασκευῶν δὲν ὑπερβαίνει τὰ 15 πλοῖα. Ἡ κίνησις τῶν ναυλαριθμῶν ὡς πρὸς τὰ δεξαμενούπλοια στὰ ἐπηρεάστη τὴν περιτέρω προσθυμίαν τῶν πλοιοκτητῶν νά τὰ προσθέρουν θιά μεταφοράν τριπλά.

Ἐπὶ τελευταῖος παράγων ἐπηρεάζων τὸ ζῆτημα εἶναι ἡ ἥλικια τοῦ πλοίου. Σκάφη παλαιοτέρας κατασκευῆς τῶν ὅποιων ή ἐκευτάλλευσις ὡς δεξαμενούπλοιών καθίσταται δυσχερής ἔχουν πολλάς δυνατότητας χρησιμοποιήσεων τῶν διά μεταφοράν σιτηρῶν.

## ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ

### ΔΥΟ ΑΔΕΛΦΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Χάρις εἰς τὴν θαυμασίαν ἀνάπτυξιν τῶν ὑπερωκεανῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν, ἡ ἀεροπορία σήμερον προϊκθή ὑπό τινα ἐποψιν εἰς τὸν ρόλον πανακείας, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ προβλήματα — πολυάριθμα ὅσον καὶ περιπλοκα — τὰ ὅποια παροποιάζουν αἱ μεταφοραὶ μεταξὺ τῶν δύο ἡπείρων. Εὔρωπος καὶ Ἀμερικής.

Τὶ δυναμείθα νά πράξωμεν, λοιπόν, λέγουν τινὲς ἐκ τῶν ἐπιτηδευομένων τὸν μάντιν, μὲν ἔνα πλοῖον διανύον 50. χιλιόμετρα τὴν ὥραν, εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ἐν ἀεροπλάνων μᾶς μεταφέρει μὲν διεκπαλάσσων, τούλαχιστον, ταχύτητα; Κατ' αὐτούς, φαίνεται πλέον ὡς δεδομένον, ὅτι τὸ πλοίον εἶναι ἐκ τῶν προτέρων καταδικασμένον εἰς τὸ εἶδος αὐτῷ τοῦ συναγωνισμοῦ.

Ἄς ίδωμεν, ἐν τούτοις, ποῖα εἶνε τὰ ὑπὲρ διὰ τὸ ποῖα τὰ ὑπὲρ διὰ τὸ ἔτερον εἶδος τῶν δύο αὐτῶν μεταφορικῶν μέσων.

Γεγονὸς εἶνε, διὰ ἐπὶ τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ὁ ἐπιβάτης ἀναζητεῖ καὶ θά ἀναζητητοῦ, οἰονδήποτε καὶ ὃν εἶνε τὸ μέσον κινήσεως, τὴν ταχύτητα. Πράγματι, ὅπως ἀποδεικνύουν αἱ στατιστικαὶ, ἐκ τῶν ἐπιτηδευομένων, οἱ ὅποιοι μετεφέρθησαν διὰ τοῦ ὡκεανοῦ, τὰ 50% ἐχρησιμοποίησαν, εἰς ὅλας τῶν τάξ θέσεις, τὰ δέκα ταχύτερα ἀτμόπλοια, ἐπὶ ζημιά, βεβαίως, τῶν ἄλλων Βραδυπλάνων ὑπερωκεανῶν.

Δύναται τις, ἀφορᾷ γε, νά συμπεράνη, διὰ ὅλη αὐτὴ ἡ ταχεία τοῦ πελατείας τὸ ἀτμόπλοιον, λόγω συναγωνισμοῦ ἐκ μέρους τοῦ ἀεροπλάνου; Δέν τὸ πιστεύουμεν. Διότι, ἀν τὸ ἀεροπλάνον ἔχῃ ὑπὲρ αὐτοῦ τὴν ταχύτητα, τὸ ἀτμόπλοιον, παρὰ τὴν πολὺ κατωτέρων τοῦ ἀεροπλάνου ταχύτητα, προσφέρει, ἐν τούτοις, ἀναλόγως τῆς θέσεως τῶν ὅποιαν ἐκλέγει ὁ ἐπιβάτης, εὐκολίας ἀναλόγους διὰ πᾶν βαλάντιον, ἐπὶ πλέον δὲ ἀνέσεις, τὰς ὅποιας δεν παρέχει τὸ ἀεροπλάνον.

Δεδομένου, διὰ ὁ ἐπιβάτης ἐπιτηδεύτη τὴν ταχύτητα, τὸ ἀσφαλέστερον μέσον διὰ τὸ ἀτμόπλοιον πρὸς διατήρησιν τῆς πελατείας του, φαίνεται, διὰ θά είναι ἡ ἐπι περαιτέρω συντόμευσις τοῦ χρόνου τῆς θαλασσίας διαδρομῆς. Πρέπει, μὲ ὅλλας λέξεις, νά μειώσῃ τὴν σοβαράν διαφοράν, ἡ δοποὶ ύψισταται μεταξὺ τῶν χρόνων τῆς ἀπό δέρος διαδρομῆς καὶ τῆς θαλασσίας. Ίδου, διατὶ τὸ νεού ἐπιβατηγόν τῆς Γαλλικῆς Γενικῆς Ὕπερωκεανοῦ Ἐπικρίας, τῶν 55.000 τόνων, θά ἔχῃ ταχύτητα 31 μιλλίων. Ἄς ίδωμεν, τώρα, τὶ ἀποτελεῖ καὶ τὸ θά ἀποτελεῖ τὴν πελατείαν τῶν δύο αὐτῶν μεταφορικῶν μέσων, τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τοῦ ἀτμοπλοίου.

Ἡ προτιμώσα τὸ ἀεροπλάνον πελατείας εἶναι ἔκεινη, ἡ ὅποια δύναται, πρῶτον, νά πληρώσῃ εἰσιτήριον αἰσθητῶν ἴστον τρόπον τὸ εἰσιτήριον πρώτης θέσεως ταχυπλόου ἐπιβατηγού, δεύτερον, ἔκεινη τῆς ὅποιας αἱ ὑποθέσεις εἶναι πολὺ ἐπείγουσσαι, ὡστε νά καταφέρῃ εἰς μεταφορικῶν μέσων δυνάμενον νά διανύσῃ ἀεροπορικῶν τὴν ἀπόστασιν εἰς χρονικὸν διάστημα δεκάκις ταχύτερον τοῦ ἀτμοπλοίου, παρ' ὅλην τὴν ἐλλειψιν ἀνέσεως, πολυτελείας, ἐν τινὶ δὲ μέτωπῳ καὶ ἀσφαλείᾳς.

Πῶς δύναται νά ἐκτιμηθῇ, τώρα, ἡ σπουδαιότης τῆς κατηγορίας τῶν ταξιδιωτῶν, οἱ ὅποιοι διασχίζουν τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν μόνον καὶ μόνον δι' ἐπειγόντων ὑποθέσεις; Κατὰ στατιστικὴν τὸ γραφεῖον τῶν ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἐταριών, οἱ Ἀμερικανοὶ ταξιδιώται καταδιώται καὶ 45% ταξιδεύουν πρὸς τέρψιν, 30% δι' οἰκογενειακὰς ὑποθέσεις καὶ 25% μόνον δι' ἐπιτορικὰς ὑποθέσεις.

Ἄν αφαιρέθῃ ἡ μειοψηφαί τῶν ταξιδιωτῶν, διὰ τοὺς ὅποιους τουριστὸς καὶ ταχύτητα εἶναι συνώνυμοι, δύναται νά ὑπολογίσῃ τις, διὰ οἱ ταξιδιώται, οἱ ὅποιοι ταξιδεύουν πρὸς τέρψιν, θά παραμείνουν ἐν τῷ συνδύω των πιστοὶ εἰς τὸ ἀτμοπλοίον.

Τέλος, δέν δύναται νά ὄμιλησῃ τὶς περὶ ὑπερωκεανῶν μεταφορῶν, χωρὶς νά θίξῃ τὸ ζῆτημα τῶν ἀπόσκευων. Τὸ πεπερασμένον δριον — ἔξοχως μικρὸν — τῶν ἀπόσκευων, τὸ ὅποιον ἐπιτρέπεται εἰς ἔνση ἐπιβάτην αεροπλάνου, ἀποτελεῖ σοβαρὸν ἐπόδιον διὰ τὰς ἀεροπορικὰς μεταφορᾶς. Ἐνώ ὁ πελάτης τοῦ ἀτμοπλοίου δύναται νά μεταφέρῃ ἀνεψιούς της καταδυτήν, διὰ τοῦ 180—200 κιλῶν. Σημειώτεον, ἐπίσης, διὰ τὸ ἀεροπλάνον, αὐδέσον τὸν ταχύτητα, καταδυνοθίζει διλογέν περισσότερα προσόττηα καυνίσμου, ἐνώ τὰ πλοῖαν ἀποδέλτηεται εἰς τὴν οἰκονομιάν ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ κόστους τῆς κινητορίου δυνάμεως. Τοῦτο ἐπιβεβαιοῦ μελέτη τοῦ ὑποναυάρχου Μπαργκό, διακεκοιμένου Γάλλου συγγραφέων, ὁ ὅποιος λέγει, διὰ τὸ 1926 ἐπί πλοίου ταχύτητος 28 κόμβων κατανάλισκε 450 γραμμάρια καθ' ὥρισμον ἵππον, ἐνώ σημειώνο κατανάλισκει σύχι ἀνά τῶν 280 γραμμάριων, μὲ λέβητον ύψηλῆς πιέσεως, ὑδραυλωτὸν καὶ ἀτμοστροβίλους. Ἀκόμη δὲ ἔτι διλογίωτερον, δηλαδή 250 γραμμ., ἀν χρησιμοποιήσῃ μηχανὴν δῆζε.

Καὶ τάντα, ἐν ἀναμονῇ τοῦ γεγονότος, διὰ τὸ σκάφος θὰ δύναται νά

προωθῆται ἄνευ αἰσθητῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους τοῦ καυσίμου — καὶ διὰ ἀποκειμένης ἐνεργείας.

Διὰ τὰ ἀεροπλάνα ὡς Μπαργκό δεδιοῖ διὰ συντρέχουν τὰ ἀντίθετα. Κατ' ἄρχας ἡ ὥστις ἀπεδείχθη οἰκονομική, χάρις εἰς τοὺς ἐμβολοφόρους κινητήρας. Μὲ τὴν ἐλικὰ ἡ ὥριασια κατανάλωσις ἐπεσεν εἰς 180 γραμ. περίπου καθ' ὥρισμον ἵππον. Καὶ ταῦτα διὰ ταχύτητα 400—500 χλμ. καθ' ὥραν. Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως, ὅμως, τῶν στροβιλοαντιδραστήρων, ἡ κατανάλωσις ηὔξεσεν εἰς 300)400 γραμμ., καθ' ὥρισμον ἵππον εἰς τὰ μεγάλα ὑψη. Εἰς ἐν δὲ κιλὸν καθ' ὥρισμον ἵππον εἰς τὰ χαμηλὰ ὑψη.

Ἡ ἄνω ἀνάλωσις δὲν ὄποσκοπεῖ εἰς τὸ νά παρουσιάσῃ μειονεκτοῦσαν τὴν ἀεροπορίαν, τῆς ὥστις τὰ πλεονεκτήματα παρομένουν πάντοτε μεγάλη διὰ κατηγορίας τινὰς ἐπιβάτων. Ἀπλῶς ἐγένετο, διὰ νά ἀποδείχθη διὰ τὸ πλοῖον δὲν ἔχει ἀκόμη τεθῆ ἐκποδῶν ὑπὸ τῆς ἀεροπορίας. Ἀμφότερα τὰ μεταφορικά αὐτά μέσα ἔχουν προτερήματα καὶ μειονεκτήματα δι' ὧν καθορίζεται τὸ πεδίον δράσεως ἐκατέρου τούτων.

Μεταξὺ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ἀεροπλάνου τὰ πρέπει νὰ ἀναφέρωμεν καὶ τὴν συχνότητα τῶν πτήσεων. Ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ ἐπιβάτου ἀπὸ τὴν δουλείαν τῆς ὥρισμένης ἡμερομηνίας, εἰνε, πράγματι, μετὰ τὴν ταχύτητα, τὸ ἔτερον μέγα πλεονέκτημα τοῦ ἀεροπλάνου, ἔναντι τοῦ πλοίου.

Τοῦτο καθ' ὅσον ἀφορᾶ πλεονέκτημαν ὡραίως μὲν ἀξίας, μικρού, ὅμως, δάρους.

Ἄλλοτε, ἀνθρώπος ὑποθέσεων, ὑποχρεωθεὶς, λόγω τῶν περιστάσεων, εἴτε νά ἀναβάλῃ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ, εἴτε πρόστηλην ἐμπορευμάτων, δὲν είχε ἄλλο μέσον παρὰ νά ἀναμείνῃ τὸ ἐπόμενον πλοῖον. Σήμερον μία ἀναχώρησις ματαιωθεῖσα δὲν ἔχει πλέον σημασίαν, ἢν θὰ είχε τὸ πάλαι. Διὰ τὸ ἀεροπλάνον ἡ συχνότητα τῶν ἀναχωρήσεων εἶνε τοιαύτη, ὡστε σήμερον καθ' ὅλον τὸ ἔτος καὶ ὄντα πάσαν ὥραν τῆς ἡμέρας καὶ τῆς νυκτὸς πρόχεται ἐπικοινωνία, τούλαχιστον, ἀνά ἡμίσειαν ὥραν, εἰς 60.000 ἐπιβάτας, οἱ ὅποιοι μεταφέρονται διὰ διαφόρων ἀεροπορικῶν ἔταιρων τοῦ Βορείου Ἀτλαντικού.

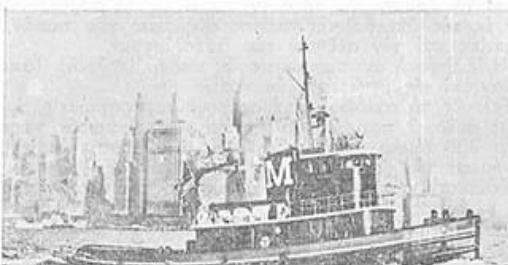
Οὕτω, τὰ πεδία δράσεως τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τοῦ πλοίου είναι καθαρῶς διαγεγραμμένα: Εἰς τὸ ἀεροπλάνον ἀνήκει ἐν τῷ συνόλῳ τὸ πρώτης κατηγορίας ταχυδρομείον, τὰ ταχυδρομικὰ δέματα καὶ τὰ μεγάλης ἀξίας ἐμπορεύματα, ἐπὶ πλέον δὲ οἱ ἐπιβάται διὰ ὧν οὐς ἡ ἐξοικονόμησης χρόνου ἀντισταθμίζει τὴν διαφορὰν τοῦ εἰσιτηρίου διὰ ταξίδιον πλοίου.

Τὰ πλοῖα θὰ ἔχουν τοὺς ίδιους διὰ τὸν ἀεροπλάνον καὶ τὸν πλοίον εἰναι καθαρῶς διαστήματα, καὶ τὰ στοιχεῖα ταχύτητα, τὰ ταχυδρομικά δέματα καὶ τὰ μεγάλης ἀξίας ἐμπορεύματα, ἐπὶ πλέον δὲ οἱ ἐπιβάται διὰ ὧν οὐς οὐδὲν καὶ τὸν πλοίον διὰ ταξίδιον πλοίου.

Ἄλλοτε, τὰ πεδία δράσεως τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τοῦ πλοίου είναι καθαρῶς διαγεγραμμένα: Εἰς τὸν πλοῖον εἰναι αἱ ναυτικαὶ ἀποτελίσματα, τὰ στοιχεῖα ταχυδρομείον τῶν στομάχων τῆς θαλασσίας καὶ τὰ μεγάλης σημασίας προσπαθείας, τῆς ἀναπτυξούμενῆς ἀπό τὰς ταχύτητας τοῦ πλοίου.

Ἔνας ή λειτουργία καὶ η πλετεία τῶν δύο αὐτῶν μεταφορικῶν μέσων είνε αἱ αὐτά, τούτο ἀποτελεῖ ἔνα ἐπί πλέον λόγον στενῆς συνεργασίας, ἀλληλοϋποστηρίζεως πρὸς μίαν κοινήν πρόσδοσον.

## Harbour, coastwise and deepsea towage



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

# MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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



## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

"ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,"

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 ΤΩΝ.)



Αναχωρεῖ έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ  
τὴν 20<sup>ην</sup> ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ  
μὲ ένδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς  
ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΗΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ:

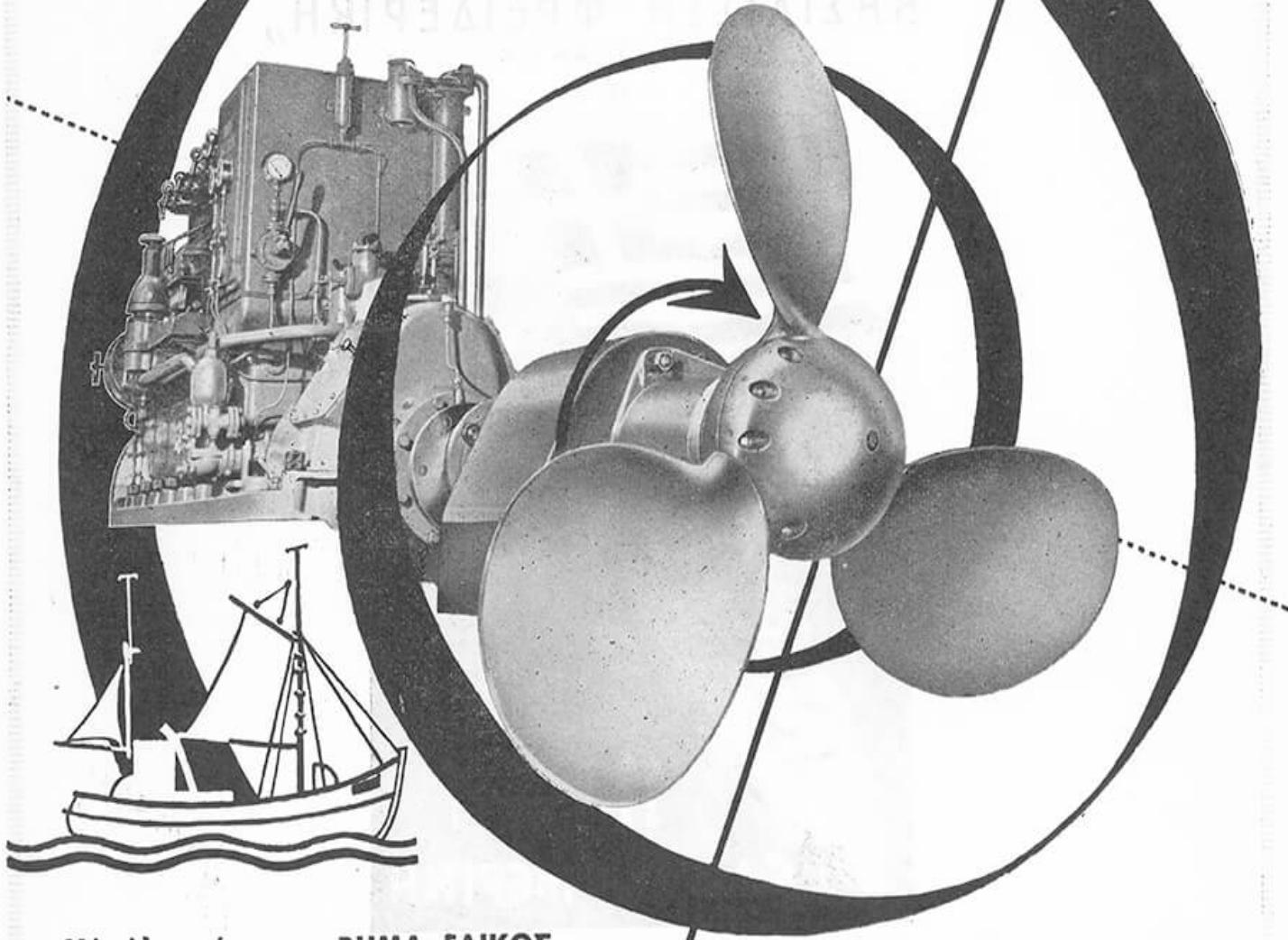
17 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Δι' είσιτήρια καὶ ἔξασφάλισιν θέσεων, ἀποταθῆτε εἰς όλα τὰ  
Ἀνεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Μεταναστεύσεως

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Όδός Έλευθερίου Βενιζέλου 10 - ΑΘΗΝΑΙ  
Τηλ. 30875-30876

# B&W ΑΛΡΗΑ

## ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΛ



Με έλεγχόμενο ΒΗΜΑ ΕΛΙΚΟΣ

'Εξασφαλίζονται μεγαλείτερα κέρδη μὲ μίαν πλήρη μονάδα άποτελουμένην από μηχανή Ντηζελ τύπου B & W, ἐν συνδυασμῷ μὲ έλικα έλεγχομένου βήματος. Είναι οικονομική λόγω καταργήσεως τῆς ρεβέρσας, 25 οο περισσοτέρα δύναμις είναι διαθέσιμος διὰ τὸ τράβηγμα, ἡ περιστροφὴ τῆς μηχανῆς γίνεται πρὸς μίαν μόνον κατεύθυνσιν, καὶ τὸ κόστος συντηρήσεως είναι όλιγώτερον. Αύτὰ τὰ πλεονεκτήματα ὀφείλονται εἰς ἔμπνευσμένην σύλληφιν τοῦ μεγαλειτέρου κατασκευαστοῦ μηχανῶν θαλάσσης.

Γενικός Αντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ :

### ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

‘Ακτὴ Γ. Κονδύλη 28Α, - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφωνον: 40-573

Τηλεγρ. Δ)νσις : BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Μηχαναι Ντηζελ B & W - ALPHA  
Μὲ σταθεράς ἡ έλεγχομένου βήματος έλικας.  
Χειροκίνητοι ἢ ύδραυλικοι έλεγχοι  
90-960 ἵππων, ἔναντι 450-310  
στροφῶν ἀνά λεπτόν.

# ΤΟ ΤΑΜΕΙΟΝ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΤΩΤΕΡΟΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

## ΤΟ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΕΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

‘Υπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας κατηρτίσθη τὸ σχέδιον Νόμου «περὶ Ταμείου Προνοίας Κατστέρων Πληρωμάτων» Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ». Διά τούτου γομοσχέδιου δρίζεται, δῆτα εἰς τὴν ἀσφάλισην τοῦ Ταμείου ὑπάγονται ὑποχρεωτικῶς οἱ «Ἐλλήνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί, ἔξαιρουσμενῶν τῶν δυτῶν, τῶν κεκτημένων διπλώματα ἀξιωματικού Ε. Ν., τῶν δοκιμῶν ἀξιωματικῶν καὶ παντὸς ἄλλου ὀπωδόπτη προτάτος, ὑπαγομένου εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν» Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Οὕτω ἐνῷ μέχρι τούδη ἡ ἀσφάλισις ἔγινετο μόνον ἐφ' ὅσον ὁ ναυτικὸς ὑπηρέτει ἐπὶ πλοίων ἄνω τῶν 10 κάρων, ἥηδη ἡ ἀσφάλισις ἐπεκτείνεται εἰς τρόπουν ὥστε αὐτὴ νὰ είναι καθολική.

Πόροι τοῦ Ταμείου όριζονται: α) 'Εφ' ἄπας εἰσφορά ἐκ δραχμῶν 50 καταβαλλομένη παρ' ἔκστασις ἀσφαλίσουμένου, ὅπας τῇ ὑπαγώγῃ τοῦ εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ Ταμείου. β) Τακτική μηνιαία εἰσφορά τῶν ἀσφαλισμένων ναυτικῶν ἀνάλογης τῆς διλήκη χωρητικότητος τῶν πλοιών ἐφ' ὅντες ὑπηρετούν, διότι οἱ πλοιοί χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 25 κ.ο.χ., εἰσφορά δραχμῶν 45 διὰ πλοιού χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 25 κόρων καὶ μέχρι 150 κόρων καὶ δραχ., 60 διὰ πλοιού χωρητικότητος μεγαλύτερας τῶν 150 κόρων καὶ 15 σελλίνια διὰ τούς ναυτικούς τούς υπηρετοῦντας ἐπὶ πλοιών ἐφ' ὅν τῇ μισθῳδοσίᾳ καταβάλλεται εἰς ἔνους νόμισμα. Μέχρι τούδε οἱ ἀσφαλισμένοι κατέβαλλον γενικά 42 δραχμᾶς ὡς εἰσφοράν. γ) Εἰσφορά λόγῳ γάμου τῶν ἀσφαλισμένων ἐκ δραχμῶν 150. δ) Τέλος, ἐπὶ τῇ ἐκδόσει ἀδείας ἢ πτυχίου, τὸ ὅποιον βαρύνει τὸν ἐφοδιαζόμενον διὰ τούτου ἀσφαλισμένον, ἴστροσσον πρὸς τὸ ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. καταβαλλόμενον ἀντιστοίχως. ε) Τὸ ἀντίτιμον τῶν διατετμημένων ἐντύπων τοῦ Ταμείου. στ) Τὸ ἡμίσυο τοῦ συνόλου τῶν δομέλομένων συνδρομῶν ὑπὸ τῶν ἀσφαλισμένων πρὸς τὰς οἰκείας ἐπαγγελματικάς δραγμάστεις τῶν. ζ) Αἱ ἐκ τῶν περιουσιακῶν στοιχείων πρόσδοτοι τοῦ Ταμείου. η) Αἱ πρὸς τὸ Ταμείον τυχόν δωρεαί, κληρονομίαι καὶ κληροδοσίαι.

"Οσον αφορά τὸν χρόνον ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ταμεῖον, ἐνῷ μέχρι τούτῳ ἀνεγωρίζεται πάντας ναυτικὴ ὑπηρεσία κτηθείσας ἐπὶ πλοίων ὅντων 10 κόρων, ἔστω καὶ ἂν αὐτὴ ἐνέπιπτεν εἰς χρόνον προγενέστερον τῆς ίδρυσής του Ταμείου, ἔσεξῆς θ' ἀναγυρίζεται μόνον ἡ ἀπὸ της ίδρυσής του Ταμείου πραγματοποιήσασα καὶ πραγματοποιουμένη ὑπηρεσία, μὲ τὴν ἔξαρτεσσι διτί, διὰ μίαν μεταβατικήν περίοδον 10 ἑταῖς, θὰ προσπολογίζεται χρόνος πραγματοποιήσης ὑπηρεσίας ἐπὶ μίαν πεντατάξιαν πρὸ τῆς ὑπαγωγῆς εἰς τὴν ἀσφάλισιν. Συγκεκριμένα, ἐνῷ τὰ Ταμείου ίδρυσή τὸ 1931, οἱ ὑπηρετήσαντες ἐπὶ μηχανοκίνητών πλοίων θὰ θεωροῦνται ἡσφαλισμένοι ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1925, οἱ δὲ ὑπηρετήσαντες ἐπὶ ιστιοφόρων ὅντων 10 κόρων, ἐνῷ ὑπήκησαν εἰς τὴν ἀσφάλισιν τὸ 1940. Θα θεωροῦνται ἡσφαλισμένοι διά τῆς Ιανουαρίου 1935. Τὸ μεταβατικὸν τοῦτο μέτρον λαμβάνεται, διά τὸ δοθῆθον χρόνον εἰς ὅλους τοὺς ναυτικούς νά πραγματοποιήσουν 25ητὴ πραγματικὴ ἀσφάλισιν εἰς τὸ Ταμεῖον. Ναυτικὴ ὑπηρεσία ἡσφαλισμένων, ἔξαγοραζούμενων παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. πρὸς ἀναγνώρισιν, έξαγοράζεται καὶ παρὰ τὸ Ταμείον Προνοίας Κατατέρψων Πληρωμάτων Ε. Ν., ἐφαρμοζούμενόν καὶ ἐν προκειμένω τῶν κανόνων ἔξαγορᾶς τῶν ἔκαστοτε ισχύοντων διὰ τὸ Ν.Α.Τ.

Αἱ μέχρι τούδε ισχύουσαι ἐπαυξήσεις διὰ τὴν ἔξαγορὰν τῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ ἔνων πλοιών, καταργοῦνται, διὰ νῦν ὑποβοηθήθη ἡ προσπάθεια τῆς γενικεύσεως τῆς ἀσφαλίσεως.

Απαραίτητος προϋπόθεσις πρὸς ἀπονομὴν ἐφ' ἄπαιδες χρηματικῆς παροχῆς, είναι ή ἀπονομὴ συντάξεως ή ἐφ' ἄπαιδες αποζημιώσεως ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. Κατ' ἔξαίρεσιν, δικαιούνται τῆς ἀνάλογου χρηματικῆς παροχῆς καὶ οἱ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νομοῦ. Διατάγματος «περὶ προστασίας φυματικῶν ναυτιλιῶν» τασσόμενοι εἰς τὴν Β', κατηγορίαν μετανοσθελευτικῆς προστασίας φυματικοὶ ἡσπασμένοι παρὰ τὰ Ταμεῖα, ἐφόσον ἐπιδόματος ἀναπροσαρμογῆς εἰς χερσαίον ἐπάγγελμα.

εισικαθησόντων επιοδούς τους αναπροσαρμόσεις εἰς ξέραισαν επαγγέλμα. Ή χρονογέννητον εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους ἔφεντά πάσι κρηματική παράχυ, ὑπολογίζεται ως ἀκολούθως: Α') 'Εαν ὁ ἡσφαλισμένος καθ' ὅλον τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς παρὰ τῷ Ταμείῳ ἀσφαλίσεώς του, ὑπήκθη εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν εἰσφορῶν, πολλαπλασίζεται ὁ ἀριθμός τῶν μισθῶν κατά τοὺς ὄπισθιους οὗτος διετέλεσεν ἡσφαλισμένος ἐπὶ τὴν μέσην τακτικὴν μηνιαίαν εἰσφοράν την Ισχύσασαν κατά τὸ τελευταῖον πλήρες 24 μηνὸν τῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας του καὶ τούτου τυχόν μὴ συμπληρωθέντος, ἐπὶ τὴν μέσην τακτικὴν μηνιαίαν εἰσφοράν τῆς πραγματοποιηθείσας ἐν συνδόλῳ ναυτικῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ.

ετοιμής εν συνοχή ναντησθείσας αυτού. Β') "Εάν ο ήσοφαλισμένος κατά τό χρονικόν διάσπημα τῆς παρὰ τῷ Ταμείῳ ἀσφαλίσεων του, ύπήρχθη εἰς διαφόρους κατηγορίας εισφορῶν, έν τῇ περιπτώσει ταύτη ὁ χρόνος ἀσφαλίσεως δισχωρίζεται κατά κατηγορίας εισφορῶν καὶ ἔκστοτον τῶν χρονικῶν διστοπάτων κατά μῆνας, τοιούτοις απολαττασίδεται κεχωρισμένως ἐπὶ τὴν μέσην τακτικήν μηνιστίαν εισφορῶν τῆς ἀντιστοίχου κατηγορίας, τὴν ιαχύουσαν κατά τὸ τελευταῖον ηλήρες 24 μηνον τῆς ναυτικῆς περιπτώσεως του ήσοφαλισμένου, τὰ δὲ προπτώποντα γινόμενα ἀθροίζονται. Εἴς ἀμφότεράς τάς ὡς ἄνω περιπτώσεις προκύπτων ἀριθμὸς προσαυξάνεται κατὰ 50 %, οὗτος δὲ ἀποτελεῖ ἐγγὺης εἰς δρασμάδες ἄριθμον προσαρχήν ήν δικαιούνται δι ήσοφαλισμένος, ἔχων ἔχη ποαγωματοποίησει συνοικικὸν χρόνον ἀσφαλίσεως οὐκίνιώτερον τῶν 15 ἑτῶν. "Εάν, δικις, ὁ χρόνος οὗτος εἶναι μεγαλύτερος ὧν 15 ἑτῶν, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη χορηγεῖται εἰς τὸν ήσοφαλισμένουν προσαυξάνησις ἐκ 4 % δι' ἔκστοτον ἔτος ἀσφαλίσεως, πέραν τῆς δεκαπεντατέσσιας ὑπολογισμένην ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ προκύπτοντος μετά τὴν προστήκην τῆς ἐκ 50% προσαυξήσεως. Οι τυνὸν κατά τὸν ὑπολογισμὸν τῆς επειδές προσαυξήσεως ὑπόλογοι μηνεῖς λογίζονται ὡς πλήρες εἴδη, εἴκοντα καὶ ἑπτά, διενθεῖσται πάντας τοιούτοις περιπτώσεις.

Αι προσανθήσεις έκ 50 % και 4 % δινώνται ν' αύξομειούνται άναλό-  
ως τών έκαστοτε οικονομικών δυνατοτήτων του Ταμείου, δι' άποφά-  
σεως τού διοικητικού πισθινού, έχοντας ύπό τού 'Υπουργού.

τεων του διοικητικού συμβουλίου, έγκρινομενή υπό του Υπουργού.  
Δικαιώματα πρὸς ἀπόρθησην τῆς ἀνηκουστής εἰς τὸν ἡσφαλισμένον ἐφ' ἄ-  
ταξ χρηματικής παροχής ἔχουν, ἐπειρπάτωσι θανάτου αὐτοῦ, τὰ πρό-  
ωπα τῆς οἰκογενείας του τὰ δικαιούμενα συντάξεας ἢ ἐφ' ἀπαὶς ἀπο-  
μηώσεως, συμφώνως πρὸς τὰς περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου  
πατέσσι.

**‘Η ἐφ’** διπλακή χρηματική παροχὴ τῆς χήνος συζύγου συνίσταται εἰς τὰ τῆς εἰς τὸν θεανδόντα ἡσθαλισμένον σύζυγον ἀνηκούσης.

“Υπαρχούστης χήρας συζύγου μετά δικαιούνων τέκνων δλόκληρος ή ίς τὸν θανόντα ἡσφαλισμένοι ἀνήκουσα ἐφ' ἄπαξ χρηματικὴ παροχῇ, απανέμεται κατὰ τὸ ημισυ εἰς αὐτὴν καὶ κατὰ τὸ ημισυ εἰς τὸ τέκνον

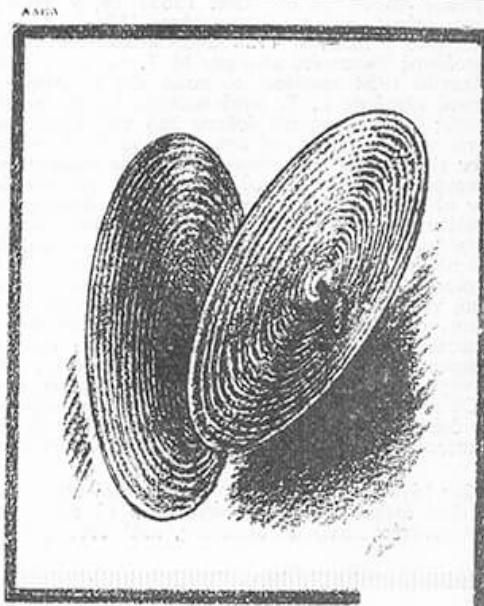
η τὰ τέκνα κατ' ισας μεταξὺ τούτων μερίδας. Μή ύπαρχούσης χήρας συγγόνη ή ἀπόλεσμάς τοῦ δικαιώματος παροχής έαν ύπάρχη ἐν δικαιούχοις τεκνῶν ή ἔφ' ἄπαξ παροχὴ συνισταται εἰς τὰ  $\frac{3}{4}$  τῆς εἰς τὸν θανόντα ἡ-  
σφαλισμένον ἀνηκούσας, έαν δὲ ύπάρχουν πλείονα τοῦ ἐνὸς τέκνα, δόλ-  
κληρος η εἰς τὸν θανόντα ἀνηκούσα ἔφ' ἄπαξ χρηματικὴ παροχὴ κατα-  
νέμεται μεταξὺ τούτων κατ' ισας μερίδας.  
[Η ἕτη ἀπόρεια κακοποιεῖ τὸν πατέρα τοῦ παιδού.]

Η ἐφ' απαξ χρηματική παροχή τοῦ πατρός ή τῆς μητρὸς συνίσταται εἰς τὰ 2)4 τῆς εἰς τὸν θανόντα ἡφασιλιμένων ἀνηκούσης. 'Η ἐφ' απαξ χρηματική παροχὴ τῶν ἀδελφῶν συνίσταται εἰς τὰ 2)4 τῆς εἰς τὸν θανόντα ἀνηκούσης κατανέμεται δὲ μεταξὺ τῶν δικαιουμένων, ἔαν είνε περισσότεροι τοῦ ὑπὸ κατ' ἵσας μερίδας.  
Ἐάν δὲ δικαιουμένος ἕστι ἄπορος γινεσθαι τὴν παροχὴν τοῦ πατρὸς

Ταν ο δικαιουχός έφ απαίδ χρηματικής παροχής άποβιώση πρὸ τῆς καταβολῆς αὐτῶ τῆς ἀπονεμηθεῖσας παροχῆς, ὀκυροῦται ή περὶ παροχῆς ἀπόφασις καὶ χωρεῖ νέα ἀπόνοιη τῇ ἑψ ἀπαίδ παροχῆς, εἰς τὰ λοιπά δικαιουχά πρόσωπα, κατόπιν προηγουμένης αίτησεώς των.

Η αρνοδία ύπτρεσαι τοῦ Ταύτου Πρωτοτόκου Καπιτάνου πα

Η αρμοσία υπηρεσία του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων προέδρη είς τον ύπολογισμὸν τῶν Βοηθημάτων, τὰ δόπια θὰ χρησιγοῦνται εἰς τὸ μέλλον, βάσει τοῦ καταρτισθέντος νομοσχεδίου καὶ μὲνέστιν μηνιαῖσιν εἰσφορὰν δραχμῶν 60. Οὕτω ἡ σφαλισμένος μὲν ὑπηρεσίαν 5 ἑταῖν, θὰ λαμβάνῃ ἐφ' ἄπαξ Βοηθήμα 5.400 δραχμάς. Διὰ κάθε προστιθέμενον ἔτος καὶ μέχρι 15 ἑταῖν ὑπηρεσίας 8' αὐλένεται τὸ ἐφ' ἄπαξ Βοηθήμα κατὰ δραχμὰς 1080. Μετὰ τὸ 15ον ἔτος ὑπηρεσίας πλὴν τῆς αὐξήσεως τῶν 1080 δραχμῶν κατ' ἔτος τὸ ἐφ' ἄπαξ Βοηθήμα θὰ προσαύξενται κατὸ 4 % δι' ἔκστασον προστιθέμενον ἔτος. Π. χ. ναυτικός μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑταῖν θὰ λαμβάνῃ ἐφ' ἄπαξ Βοηθήμα ἐκ δραχμῶν 21.500 σύν 2 % ἢτοι συνολικῶς 259.20 δραχ. Ἐάν οὖμας ὁ προσαύξενος καταβάλλῃ μέσην μηνιαῖσιν εἰσφορὰν 45 δραχ. τὸ ἐφ' ἄπαξ Βοηθήμα, ἔφόστοι κεκτήται ὑπηρεσίαν 5 ἑταῖν θὰ ἀνέρχεται εἰς δραχ. 3950 μὲν προσαύξησιν ἐκ δραχ. 810 διὰ κάθε προστιθέμενον ἔτος καὶ μέχρι ὑπηρεσίας 15 ἑταῖν. Μετὰ τὸ 15ον ἔτος ὑπηρεσίας πλὴν τῆς αὐξήσεως τῶν 810 δραχμῶν θὰ λαμβάνῃ προσαύξησιν 4 % δι' ἔκστασον προστιθέμενον ἔτος. Π. χ. ναυτικός μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑταῖν θὰ λαμβάνῃ ἐφ' ἄπαξ Βοηθήμα ἐκ δραχμῶν 20.250 μὲν προσαύξησιν 40 % ἢτοι συνολικῶς δραχ. 28.350.



Τὰ δύο κύμβαλα μαζὶ<sup>τὸν</sup>  
δημιουργοῦν τὸν ἥχο

Γιά νά έπιτύχετε άνω-  
τάτη άπόδοσι του κι-  
νητήρος σας, χρησιμο-  
ποιήσατε όρυκτέλαιο



καὶ βενζίνη

**BP με BP 08**



## Ελληνική νομολογία

ΑΡΙΘ. 1026/55 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

— Νομική έννοια παραχωρήσεως πλοίου κατ' αρθρον 278 Ε. Ν. Ζημίας προεδρουσάς έκ προσωπικού πταίσματος πλοιοκτήτου. 'Απαλλαγή διά παραχωρήσεως πλοίου κατ' αρθρον 283 Ε.Ν. Παραχώρησις βιθισθέντος ή άποσυντεθέντος πλοίου. Γνωμοδότησις Συμβούλιου 'Ελέγχου Ναυτικών άτυχημάτων άποτελεί άπόδιξην διά βεβαιούμενα έν αυτή γεγονότα.

'Επειδή κατά τό αρθρον 278 έδ. 3 τού 'Εμπορικού Νόμου ό πλοιοκτήτης δύναται ν' απαλλαγή τών οικείων συμβάσεων διά συνήψεων ό πλοιοπάρχος ή έκ πράξεων αύτούν και τού πληρώματος ύποχρεώσεων του διά της παραχωρήσεως τού πλοίου και τού ναυλού. Τό πλοίον παραχωρείται είς οιαν κατάστασιν εύρισκεται, είναι δυνατή δέ παραχωρήσης πλοίου βιθισθέντος ή άποσυντεθέντος είς ναυάγια. Καί έν τη περιπτώσει της διληρωτικής άπωλείας του πλοίου ύφιστανται άντικευμενούν παραχωρήσεως, διότι τό πλοίον άποτελεί οικονομικήν δινότητα, περιλαμβανούσαν και τάς περι τούτου συναφείς άπωλείσεις. Οι εις ούς έγνετο ή παραχωρήσης τού πλοίου διανεισταν δύνανται νά λάβωσι τας υπέρ τού πλοιοκτήτου, λόγω άδιαριας, προκυψάσαν τυχόν άπωλείσεις, τόν ναυλούν και τάς συναφείς τούτων άξιωσεις. Διάφορος είναι ή περίπτωσις, καθ' ήν τό πλοίον είχε περιέλθει προηγουμένων είς κατάστασιν ναυάγιου, μεθ' ό συνέδη τό γεγονός τό διόποιον θά παρέχει τό δικαίωμα τής παραχωρήσεως, έάν ύφιστανται έτι διαρκτήριο τού πλοίου. 'Εν τη περιπτώσει ταύτη, ως εικός, δέν δύναται ν' άσκηθη τό δικαίωμα τής παραχωρήσεως, διότι τό γεγονός έξι ούθα άπειρρες τό δικαίωμα τούτου δέν οφειλεται είς πλοίον, άλλ' είς ναυάγιον. 'Η ύπο της έπικαλουμένης ύπο τής έκκαλουσης από 10 Μαΐου 1921 άποφάσεως τού άκυρωτικού τής Ρώμης γενομένης δεκτή έκδοχη, καθ' ήν έν περιπτώσει άπωλείας τού πλοίου στερείται διά ιδιοκτήτης τού δικαιώματος τής παραχωρήσεως, ώς μη ύφιστανται τού άντικειμένου πλέον τού άντικειμένου ταύτης, δέν έκρατησε. 'Εν προκειμένω έκ τόν έπικαλουμένων και νομίμως ύπο τών έφεσιδιλήτων προσαγομένων έγγραφων και δή τή ύπ' αριθ. 13631 της 9 Μαρτίου 1954 δηλώσωσαν άπωπιον τού συμβολαιογράφου 'Αθηνών 1. Κ. τού ύπ' αριθ. 1840 και από 9 Μαρτίου 1954 άποδεικτικού τού παρά τούτον έν 'Αθηνών Πρωτοδικαίας δικαστικού κλητήρος Ν. Τ. και τού ύπ' αριθ. 185 και από 9 Μαρτίου 1954 τοιούτου τού παρά τούτον έν 'Αθηνών Πρωτοδικαίας δικαστικού κλητήρος Γ. Τ. άποδεικνύεται, διότι οι έφεσιδιλητοί ήσκησαν κατά τάς διατυπώσεις τού αρθρον 286 τού 'Εμπορικού Νόμου τό δικαίωμα τής παραχωρήσεως τού ύπο τό διόποιον Κ. Σ. πλοίου αύτών και τού ναυλούν είς άπωτας τούς διανειστά των έκ συμβάσεων, διά συνήψεων ό πλοιοπάρχος ή έκ πράξεων τού πλοιοπάρχου ή τού πληρώματος έν σχέσει με τόν πλούν τού σκάφους τούτου έπι Π. Λ. δόθησεν άνεχωρησεν την 17η 'Ιουλίου 1952, με προορισμόν τόν Π. Κ. κοινοποίησαντες άντιγραφον τής πράξεως είς τόν πρόσωπον τόν πλοιογράφον, έών ήτο γεγεγραμμένον τό πλοίον και τήν έναγουσαν και έκκαλουσαν. 'Η ούτω γενομένη παραχωρήσης τού πλοίου και τού ναυλού, ούτας μονομερής δικαιοπραξία, μη χρήζουσα άποδοχη, έχει ως διάποτελεσμα τήν άπαλλαγήν τών πλοιοκτήτων από τών έν τή άγνωση τής έκκαλουσης άναφερομένων ύποχρεώσεων τών έκ τής άπωλείας τών διά τού παραχωρηθέντος πλοίου μεταφερομένων πραγμάτων αύτής, διειδουμένων είς τό γεγονός τής, διαρκούντος τού πλούν, βιθίσεως τού πλοίου, διά τής άποσθέσεως τής ένοχης. Ούτως άποφηνόμενον και τό δικάσαν Πρωτοδικείον όρθως έφημοστε τήν διάταξιν τού έδαφου 3 τού αρθρον 278 τού 'Εμπορικού Νόμου και άπορριπτεος άποδαινεί δ' τ' άντιθετα άποστηριζων λόγος έφεσες.

'Επειδή δ' ούτως έφεσες, περί τού διά τή περί παραχωρήσεως ώς άνω δηλώσις είναι άκυρος, ως μη γεγραφείσα έν τώ οίκειων φύλλων τού νηολογίου, άπορριπτεος έστιν ως άδιαστος, καθ' ούτον ή γεγραφή τής

παραχωρήσεως έν τώ οίκειων φύλλων τού νηολογίου, είς ήν ύποχρεούται διά την τό νηολογίου, κατά τό διάρθρον 286 τού 'Εμπορικού Νόμου, δέν περιλαμβάνεται μεταξύ των κατά τό διάρθρον τό δικαιώματος τής παραχωρήσεως. 'Άλλος τε έν τού έπικαλουμένου και νομίμως προσαγομένου πιστοποιητικού τού τηρούντος τό νηολογίου ύπολιμενάρχου Λ προκύπτει, διότι ή κοινοποιηθείσα αυτών πράξης περί παραχωρήσεως τού πλοίου και τού ναυλού δέν ένεγράφη έν τώ οίκειων φύλλων τού νηολογίου, διότι τό περί ού πρόκειται πλοίον έπαντειν η διαγραφή του.

'Επειδή κατά τό αρθρον 283 τού 'Εμπορικού Νόμου τό δικαίωμα τής άπαλλαγής διά παραχωρήσεως δέν προσήκει είς τόν πλοιοκτήτην, άσάκις ή ζημίας τού δικαιούχου προηλθεν έπι προσωπικού πταίσματος τού πλοιοκτήτου. Τοιούτον τοίσμα ύπαρχει και διά πάσαντον τόν έλλειψιν τού πλοίου, ύψιστανται ένων τόν έρισκεται άκομη έν τώ λιμένι τής άναχωρήσεως και έάν έπι ή έλλειψης δέν ήτο γνωστή είς αύτον, διότι και τότε τόν βαρύστεις άπωτιότης, διότι δέν έμερινης δέντων διά τόν έλεγχον τής καταστάσεως τού πλοίου πρίν ή τότο άποπλεύση. 'Έν προκειμένω ή έκκαλουντα πρός άπόκρουσιν τής ύπο έφεσιδιλήτων άσκησεως τού δικαιώματος τής παραχωρήσεως προέπεινε κατ' άντεντασιν τόν ίσχυρισμόν, διότι τό πλοίον δέν ήτο έξι ίδιας άπωτιότης τόν έναγουμένων έν καλή καταστάσει. 'Ο ίσχυρισμός ούτος, ούτωσι διατυπώμενος, είνε καθ' έαυτόν άριστος και άνεπιδεκτος δικαστικής έκτιμησεως, καθ' ούσον ούδαμώς καθορίζονται αι έλλειψεις τού πλοίου και έάν έκ τότων ώς αιτίας έπληθεν ή βιθίσιας αύτούν, και άρδες, εί και έπι άλλη έν μέρει αίτιολογία, ή ίσχυρισμός ούτος άπεριθίθη ύπο τής έκκαλουμένης άπωτισμάτου, άλλως τε έκ τόν ύπο τής έκκαλουσης, έπικαλουμένης και προσαγομένης έν κειρωμένων άντιγραφών ύπο άριθ. 155 της 3 Δεκεμβρίου 1953 έκθεσεως τού Συμβούλιου 'Ελέγχου Ναυτικών 'Άτυχημάτων, ήτις κατά τό αρθρον 5 παρ. 5 τού Α.Ν. 174(3)9 έχει τήν άποδεικτικήν ίσχυν τόν αρθρον 298 τής Πολ. ΔΙΚ., θεωρουμένων Πάντων τών κρινούμενων ζητημάτων ώς άπωταντων διά τήν έπιλυσιν αύτών έκκαλουσαν έμπειριαν ή γνωσιν έδιαιτέρας τέχνης ή έπιστημης, προκύπτει, διότι ή βιθίσιας τόμη περί ού πρόκειται πλοίον τών έφεσιδιλήτων οφείλεται είς έλαφραν άμειλετον τού πλοιοπάρχου και τού μηχανικού αύτούν, οίτινες παρέλειψαν νά κλείσουν τούς κρουνούς τών στεγανών φρακτών τού πλοίου, διά ού κλειστίματος θά έπετυγχανετο έν τόπισμός τών είσερχομένων ύδατων έντος τό διμερίσματος είς τό διόποιον έπρεψην τό ρήγμα και θά προελαμβάνετο ούτον έπι άπωταν έπι πλοιοπάρχου τό πλοίον τό διμερίσματος, με άποτελεσμα τήν διατήρησην τής πλευστότητος τού πλοίου. 'Ως πρός τό ζήτημα τούτο, περί ού άμοφώνων έκρινε τό άνωτέρω συμβούλιον, ή έκθεσις ούτούν, καθ' έιρηται, άποτελεί πλήρη άποδειξην και είναι έπι προχεωτική διά τό δικαστήριον κατά τό αρθρον 298 τής Πολ. ΔΙΚ., έν συνδυασμώ πρός τό αρθρον 5 παρ. 5 τού Α.Ν. 177(4)1939, έπομένως διά νά ένταση ή μηνθείσα έντασις δέν νά έπικαλεσθη ή έκκαλουσα έγγονότα μη άντιθεμένα είς τήν ύπο τού είρημένου συμβούλιου έξενεχθείσαν κρίσιν, άλλα τοιαύτων παραλλήλων βαίνονταν και άτινα δίνοντα νά θεμελιώσωσι προσωπικόν πταίσμα τών πλοιοκτήτων.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :** Διότι τής άνωτέρω άποφάσεως έπικυρούται ή ύπο άριθ. 2241)54 άπωτισμις Πωτών, Πειοσιών («Ναυτικά Χρονικά» T. 234 σελ. 15), 81' άμφοτέρων δέ γίνεται δεκτόν, διότι και είς τήν σπανίαν περίπτωσιν τής βιθίσεως ή άποσυνθέσεως τού πλοίου ή πλοιοκτήτης δύναται ν' απαλλαγή τών ύποχρεώσεων του, έάν παραχωρήση, τό πλοίον είς ούσιαν κατάστασιν έρισκεται. Διά εύδην πλοιαρχού πρός άποθημάσιν διά βλάβας έμπορευμάτων και άπωλεισιν φορτίου βλ. τήν ύπο άριθ. 781)51 άπόφ. 'Εφετείου 'Αθηνών («Ναυτικά Χρονικά» T. 161 σελ. 17) και διά τήν εύδην πλοιαρχού πρός άποθημάσιν διά βλάβας έμπορευμάτων είς τήν ύπο τού είρημένου συμβούλιου άνεξαρτήτως ποσού συμπλοιοκτησίας βλ. τήν ύπο άριθ. 12324)1953 άπόφ. Πρωτοδικείου 'Αθηνών («Ναυτικά Χρονικά» τό 211 σελ. 19).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

**CAPE TOWN**

**OCEANA SHIP SUPPLIERS (PTY) LTD.**

(INCORPORATING T. JOCHELSON)

ESTABLISHED 1944  
SHIPCHANDLERS  
(UNDER GREEK MANAGEMENT)  
SHIPCHANDLERY AND PROVISIONS OF HIGHEST QUALITY  
PROMPT AND EFFICIENT SERVICE  
KEENEST PRICES



OFFICE & WAREHOUSE:  
KEEROM STREET

Monthly Prices obtainable from United Kingdom Representative:  
**RALPH. F. FIFIELD, 6 Martin Lane, Cannon Street, LONDON, E.C. 4.**  
(Member of Baltic Mercantile & Shipping Exchange)

Telephone: Mansion House 7721  
Cables: FIFIELD CARE UNIONTRACO LONDON

WORLD WIDE AGENTS:  
Tel: Chancery 8286  
C. R. Harper Agencies,  
Harper House, Chartherouse St., LONDON E.C.1.

# Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Βάσει τού καταρτισθέντος Κανονισμού 'Ασφαλίσεως Ναυτικών, ύπηρετουνταν έπι πλοίων υπό δένη σημαίαν, διὰ τὴν κράτησιν τῶν εἰσφορῶν υπό τοῦ πλοιάρχου, ἐκοινωποήητο καὶ ὁ παρατίθεντος πίναξ τῶν εἰσφορῶν διὰ φορτηγά πλοία ἀνώ τῶν 4.500 τόννων d.w. 'Ο ὑπολογισμὸς τῶν εἰσφορῶν ἔγενετο βάσει τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, αἵτινες ὑπεγράφησαν μεταξὺ πλοιοκτήτων καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανων καὶ αἱ ὄποιαι κυρωθεῖσαι υπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ισχύουν εἰσέτι.

Εἰς τὸν ἐλάχιστον πίνακα περιλαμβάνονται κεκχωρισμένως αἱ εἰσφοραὶ ἐνδὲ ἐκάστου τοῦ μελῶν τοῦ πληρώματος ἀπό τοῦ πλοιάρχου μεχρὶ τοῦ ἀνθρακέων καὶ τοῦ βοηθοῦ θαλαμητόλου, ὑπέρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας. Εἰς τὸν πίνακα ἐπίσης ἀναφέρονται κεκχωρισμένως αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτεργατῶν καὶ τοῦ πλοιοκτήτου, καθὼς καὶ τὸ σύνολον τῶν εἰσφορῶν ναυτικοῦ καὶ πλοιοκτήτου.

Πρός διευκόλυνσιν τῶν πλοιάρχων καὶ βάσει τοῦ ισχύοντος μισθολογίου ἔχουν υπολογισθῆ ἀἱ εἰσφοραὶ αὕτη κατὰ μῆνα καὶ καθ' ἡμέραν.

'Ἐπειγηματικοὶ παρατηρήσεις ἀφορῶσαι τοὺς δοκίμους πλοιάρχους παρατίθενται ἐπίσης. Δι' αὐτοὺς δοσὶ προέρχονται ἐκ τῆς Σχολῆς Ναυτιλίας καὶ κέκτηται ὑπερεσίαν ἐνὸς ἔτους καὶ ἀνά ἡ εἶναι ἀπόφοιτοι Γυμνασίου μὲ διετή καὶ πλέον ναυτικὴν ὑπηρεσίαν, αἱ εἰσφοραὶ πρὸς τὸ N.A.T. υπολογίζονται ἐπὶ μισθοῦ 20 λιρῶν, ἐνῷ διὰ τοὺς λοιποὺς ἐπὶ μισθῷ 14 λιρῶν. 'Ἐπισής διὸ τοὺς δοκίμους μηχανικοὺς τοὺς ἔχοντας ὑπερεσίαν δύο ἔτῶν καὶ ἀγω, αἱ εἰσφοραὶ ὑπέρ τοῦ N.A.T. υπολογίζονται ἐπὶ μισθῷ δύοις 20 λιρῶν καὶ διὰ τοὺς λοιποὺς ἐπὶ μισθῷ 14 λιρῶν. 'Ωσάτως διὰ τοὺς ναυτεργατὰς, τοὺς κεκτημένους ὑπερεσίαν ἀνώ τῶν δύο ἔτῶν, ὁ ὑπολογισμὸς τῆς εἰσφορᾶς γίνεται βάσει μισθοῦ 12 λιρῶν καὶ διὰ τοὺς κεκτημένους ὑπερεσίαν κάτω τῶν δύο ἔτῶν, ἐπὶ μισθοῦ λιρῶν 10.

Οσον ἀφορᾶ τὸν υπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν τῶν εἰς πετρελαιοφόρα ἔργασιμον, δέον δῆπας λαμβάνεται ὑπὸ δημιουργίας τοῦ πλοιάρχου, καὶ 10% διὰ τὸ πλοιοπότον πλήρωμα. 'Η προσαύξησις, ἀνερχομένη εἰς 15% διὰ τὸν Α. πλοιάρχον, καὶ 10% διὰ τὸ Υπόλοιπον πλήρωμα. 'Η προσαύξησις αὐτὴ λαμβάνεται ὑπὸ δημιουργίας τοῦ υπολογισμοῦ τῆς Τ.Π.Ε.Ν. διὰ τὸν Α. πλοιάρχον καὶ οὐχὶ διὰ τὰς υπέρ τοῦ Ταμείου Προνοίας τοιάτις.

## ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ

ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

## ΠΙΝΑΞ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΩΝ ΕΠΙ ΥΠΟ ΞΕΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΝ  
ΦΟΡΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 4500 (\*) ΤΟΝΝΩΝ D.W.

ΝΕΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΕΙΣ Ν.Α.Τ. ΚΑΙ Τ.Π.Ε.Ν. ΣΥΜΦΩΝΩΣ Β.Δ. 4.8.1955 (Φ.Ε.Κ. 209 Α/6.8.1955)  
(Ἐν Ιανουάριον 1.1.1955)

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ	ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ						ΕΙΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ		ΣΥΝΟΛΟΝ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΝΑΥΤ. & ΠΛΟΙΟΥ
		ΤΠΕΡ Ν.Α.Τ. %		ΤΠΕΡ Τ.Π.Ε.Ν.		ΕΥΝΟΛΟΝ		ΤΠΕΡ Ν.Α.Τ. %		
ΣΣΣ ΑΙΡΑΣ ΔΙΑΓΙΑΣ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ	ΗΜΕΡ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ	ΗΜΕΡ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ	ΗΜΕΡ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ	ΗΜΕΡ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ	ΗΜΕΡ
<b>ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ</b>										
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ .....	(α)	90.00	7 4 0	0 4 10	1 10 0	0 1 0	8 11 0	0 5 10	8 2 0	0 5 5
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ .....	(β)	61.00	5 2 5	0 3 5	1 10 0	0 1 0	6 12 5	0 4 5	5 15 3	0 3 11
ΑΝΟΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ .....	(β)	53.00	4 4 10	0 2 10	1 10 0	0 1 0	5 11 10	0 3 10	4 15 5	0 3 2
<b>ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ</b>										
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α .....	(β)	79.00	6 6 5	0 4 3	1 10 0	0 1 0	7 16 5	0 5 3	7 2 3	0 4 9
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β .....	(β)	61.00	5 2 5	0 3 5	1 10 0	0 1 0	6 12 5	0 4 5	5 15 3	0 3 11
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ .....	(β)	53.00	4 4 10	0 2 10	1 10 0	0 1 0	5 11 10	0 3 10	4 15 5	0 3 2
<b>ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ</b>										
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΗΣ Α' .....	(β)	61.00	5 2 5	0 3 5	1 10 0	0 1 0	6 12 5	0 4 5	5 15 3	0 3 11
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΗΣ Β' .....	(β)	53.00	4 4 10	0 2 10	1 10 0	0 1 0	5 14 10	0 3 10	4 15 5	0 3 2
<b>ΚΑΤΩΓΕΡΟΝ ΠΡΟΣ. ΚΑΤΑΣΤΡΩΜ.</b>										
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ .....	(γ)	36.00	2 17 8	0 1 11	0 10 0	0 0 4	3 7 8	0 2 3	3 4 10	0 2 2
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ .....	(γ)	36.00	2 17 8	0 1 11	0 10 0	0 0 4	3 7 8	0 2 3	3 4 10	0 2 2
ΝΑΥΤΗΣ .....	(γ)	32.00	2 11 3	0 1 9	0 10 0	0 0 4	3 1 3	0 2 1	2 17 8	0 1 11
(1) ΔΟΚ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ .....	(β)	20.00	1 12 0	0 1 1	1 10 0	0 1 0	3 2 0	0 2 1	1 16 0	0 1 3
ΔΟΚ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ .....	(β)	11.00	1 2 5	0 0 9	1 10 0	0 1 0	2 12 5	0 1 9	1 5 3	0 0 10
(2) ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ .....	(β)	12.00	0 19 3	0 0 8	0 10 0	0 0 4	1 9 3	0 1 0	1 1 8	0 0 9
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ .....	(β)	10.00	0 16 0	0 0 6	0 10 0	0 0 4	1 6 0	0 0 10	0 18 0	0 0 8
<b>ΚΑΤΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΣ. ΜΗΧΑΝΗΣ</b>										
ΜΗΧΑΝΟΔΗΠΟΣ Α' .....	(β)	44.00	3 10 5	0 2 4	0 10 0	0 0 4	4 0 5	0 2 8	3 19 3	0 2 8
ΜΗΧΑΝΟΔΗΠΟΣ Β' .....	(β)	37.00	2 19 3	0 2 0	0 10 0	0 0 4	3 9 3	0 2 4	3 6 8	0 2 3
ΑΡΧΙΟΕΡΜΑΣΤΗΣ .....	(γ)	38.00	3 0 10	0 2 1	0 10 0	0 0 4	3 10 10	0 2 5	3 8 5	0 2 4
ΛΙΠΑΝΤΗΣ .....	(γ)	26.90	2 17 8	0 1 11	0 10 0	0 0 4	3 7 8	0 2 3	3 4 10	0 2 2
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ .....	(γ)	31.00	2 11 5	0 1 10	0 10 0	0 0 4	3 4 5	0 2 2	3 1 3	0 2 1
ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ .....	(γ)	34.00	2 14 5	0 1 10	0 10 0	0 0 4	3 1 5	0 2 2	3 1 3	0 2 1
(3) ΔΟΚ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ .....	(β)	20.00	1 12 0	0 1 1	1 10 0	0 1 0	3 2 0	0 2 1	1 16 0	0 1 3
ΔΟΚ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ .....	(β)	11.00	1 2 5	0 0 9	1 10 0	0 1 0	2 12 5	0 1 9	1 5 3	0 0 10
ΑΝΟΡΑΚΕΥΣ .....	(β)	22.00	1 15 3	0 1 2	0 10 0	0 0 4	2 5 3	0 1 6	1 19 8	0 1 4
<b>ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΓΕΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>										
ΜΑΓΕΙΡΟΣ .....	(β)	38.00	3 0 10	0 2 1	0 10 0	0 0 4	3 10 10	0 2 5	3 8 5	0 2 4
ΘΑΛΑΜΗΠΟΔΟΣ .....	(β)	34.00	2 14 5	0 1 10	0 10 0	0 0 4	3 4 5	0 2 2	3 1 3	0 2 1
(4) ΒΟΗΘΟΣ ΜΑΓΕΙΡΟΥ .....	(β)	22.00	1 15 3	0 1 2	0 10 0	0 0 4	2 5 3	0 1 6	1 19 8	0 1 4
ΒΟΗΘΟΣ ΜΑΓΕΙΡΟΥ .....	(β)	10.00	0 16 0	0 0 6	0 10 0	0 0 4	1 6 0	0 0 10	0 18 0	0 0 8
(5) ΒΟΗΘΟΣ ΘΑΛΑΜΗΠΟΔΟΥ .....	(β)	22.00	1 15 3	0 1 2	0 10 0	0 0 4	2 5 3	0 1 6	1 19 8	0 1 4
ΒΟΗΘΟΣ ΘΑΛΑΜΗΠΟΔΟΥ .....	(β)	10.00	0 16 0	0 0 6	0 10 0	0 0 4	1 6 0	0 0 10	0 18 0	0 0 8

## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (α)—Οι μισθοί υπελεγούνται βάσει τῆς ἀπό 16.4.51 Συλλογής Ιανουάριου (Φ.Ε.Κ. 69/16.4.51 Τέλος Διάτερον).
- (β)—Οι μισθοί υπελεγούνται βάσει τῆς ἀπό 15.3.54 Συλλογής Ιανουάριου (Φ.Ε.Κ. 56/22.3.54 Τέλος Διάτερον).
- (γ)—Οι μισθοί υπελεγούνται βάσει τῆς ἀπό 1.6.55 Συλλογής Ιανουάριου, καρδιστέος διὰ τῆς Υ.Ε.Ν.
- (1)—Δόκοις Πλοιάρχου πινακίδων τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας με προϋποτέρων δύο (1) έτην ή με πινακίδων τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας με προϋποτέρων δύο (2) έτην.
- (2)—Ναυτόπατος με προϋποτέρων δύο (1) έτην.
- (3)—Δόκοις Μηχανικός με προϋποτέρων δύο (2) έτην.
- (4)—Βοηθός μηχανέρων πινακίδων.
- (5)—Βοηθός Θαλαμηπόδου πινακίδων.
- (\*—Διὰ τῶν υπολογισμῶν τῶν εἰσφορῶν τῶν εἰσφορῶν τῆς πετρελαιοφόρων (TANKERS) λαραζίνων, διὸν διηνεγένεται διά 15% διὰ τὸν Α' Πλοιάρχον καὶ εἰς 10% διὰ τὸν Β' Πλοιάρχον.

## ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Π. ΒΡΑΝΑΣ & ΣΙΑ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑΙ-ΗΛΕΚΤΡΟΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ - ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΕΣ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ

### ΠΥΞΙΔΩΝ

ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ — ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

ΠΛΗΡΩΣΕΙΣ

ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ

SPERRY-BROWN-UNISITCH-ARMA ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΩΝ — ΠΟΡΕΙΟΓΡΑΦΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ  
ΕΙΣ Η.Π.Α. ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗΝ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 51.—Τηλέφ. 470.486, 475.381—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

### RADAR

NECCA-RAYTHEON

SPERRY — R. C A

ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ — ΒΥΘΟΜΕΤΡΩΝ

ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΕΝΔΟΣΥΝΕΝΝΟΗΣΕΩΣ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

### ΚΑΤΟΧΟΙ

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΤΥΧΙΩΝ

# DIRECTORY OF SHIP'S AGENTS, STEVEDORES TUGOWNERS, SHIPCHANDLERS ETC.

<b>ADELAIDE</b>	Messrs. E. P. & A. FRASER	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS	SHIP'S STORE MERCHANTS
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»				
PORT ADELAIDE PROVIDORS LTD. Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»		WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol»	STEVEDORES
<b>ALGIERS</b>	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	American Cigarettes Export SHIPCHANDLER	FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L—1036—7—8. Cables : «Providore»	SHIPCHANDLERS
<b>AMSTERDAM</b>	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	GEORGETOWN (DEM)	
Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»			S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»	SHIPCHANDLERS
<b>ANTWERP</b>	STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD.	STEVEDORES	GIBRALTAR	
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»			JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.86—33.61.87—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HAMBURG		
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212	STEVEDORING	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	BASTE & LANGÉ Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions» Tele: 36 62 0899		
<b>BALTIMORE</b>	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	HULL	
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»		P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES : «DUCAL» TEL. 31370	STEVEDORES	
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371	STEVEDORES	
JAMES SMYRNIOUDIS - 608 E. PRATT ST. Tel: Plaza 2-2561 Cables: «Smyrnoudi»	SHIPCHANDLER	KARACHI		
<b>CALCUTTA</b>			COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 187, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	LIVERPOOL		
<b>CAPE TOWN</b>	HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES
T. JOCHELSON Keerom Street Tel: 23078, 27690 day service 34944 night service Cables: «Kumtome»	SHIPCHANDLERS	LOURENCO MARQUES		
<b>CASABLANCA</b>			VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS	
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	MADRAS & COAST PORTS		
<b>COLUMBIA &amp; WILLAMETTE RIVER PORTS</b>			N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	
PORLTAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	MELBOURNE	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS	
<b>DAKAR</b>			UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	STEVEDORES
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS	
<b>DUNKIRK</b>			UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS	
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	MORMUGAO		
<b>DURBAN</b>			LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220)224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»		I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS	
<b>NEW YORK</b>		NAPLES		
		DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS	
		Cables : «Pucci Bros»		
		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»	TUGOWNERS	





## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Η ναυπηγική της βιομηχανία

Είς τὸ Φιούμε εἶχε συνέλθει, ὡς γνωστόν, πρὸ μηνὸς ἡ ἑτησία Διάσκεψις τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ναυτικῶν Ἀρχιτεκτόνων. Παρεσχέθη οὕτω ἡ εὐκαιρία εἰς τοὺς Γιούγκοσλαβούς ναυπηγοὺς νὰ γνωρίσουν εἰς τοὺς ἔνοντας συναδέλφους τῶν τὴς ἑπτεύματα τῆς ναυπηγικῆς τῶν βιομηχανίας, τῆς ἐγκατεστημένης εἰς τὰς δαλατικὰς ἀκτὰς. Δύο σχετικὶ μελέται ἀνεκοινώθησαν εἰς τὴν διάσκεψιν περιγράφουσαι τὴν μεταπολεμικὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν γιούγκοσλαβικῶν ναυπηγείων. Ἡ μία ἔκθεσις ἀνέφερε εἰς τὰ ναυπηγεῖα Οὐλγιάνικ, ἄτινος δὲν είναι ἄλλα, εἰμὶ ὡς πλαΐσιος αὐτορρυγικὸς ναυστάθμος τῆς Πόλας μὲ τὸ παρακείμενον μικρὸν ναυπηγεῖον. Εἰς τὰ ναυπηγεῖα αὐτὰ ἀπασχολοῦνται σήμερον 2500 ἐργάτων. Ἡ ἔπειρος ἔκθεσις εἶναι ἀφειρωμένη εἰς τὴν ἀνασύστασιν τῶν ναυπηγείων τοῦ Σπαλάτου, ἄτινα κατεστράφησαν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τώρα ἔχουν ἀποκατασταθῆ ἐπὶ καλυτέρων βάσεων. Τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα, ὡς καὶ τὰ τὸ Φιούμε, προορίζονται διὰ τὰς μεγαλυτέρας κατασκευαστικὰς δείγματα δὲ τῆς παραγωγικῆς τῶν ικανότητος αποτελοῦν αὐτά τὰ τὰ προσφάτως κατασκευασθέντα γιούγκοσλαβικὰ πλοῖα. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου διαθέουν πέντε ἐσχάρας καὶ ἔχουν ἐποίησαν παραγωγικὴν ικανότητα δι' 130.000 τ. δ.ν., εἰς φορτηγά τῶν 10.000 τόνων. Πάντως, ἡ ικανότητα τῶν αὐτῶν δεν καλύπτεται εἰς τὸ ἀκέραιον, δεδομένου, ὅτι δὲν κατασκευάζονται μόνον μεγάλα φορτηγά, ἀλλὰ καὶ μικρότερα σκάφη διαφόρων ὅλων κατηγοριῶν. Ἰδιαιτέρα ἔξι ἄλλου μνεῖσι γίνεται διὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φιούμε, εἰς τὰς ὅποιας κατασκευαστοῦνται μεγάλα φορτηγά σκάφη διὰ λογιασμούν καὶ ἔνοντας ἐφοπλιστῶν — Ἐλλήνων καὶ Ἐλβετῶν — γεγονός, ποὺ ἀποτελεῖ μιαν ἀκόμη ἀπόδεξιν τῶν ναυπηγικῶν διανοτήτων τῆς γειτονίου χώρας. Οἱ Γιούγκοσλαβοί ἐπέτυχον νὰ συνάψουν διὰ τὸν λόγων συμβόλαια μὲ προκαθωρισμένας τιμᾶς καὶ καλὴν χρονικὴν περίοδον παραδόσεως, ὥστε νὰ ὑπολογίζωνται σήμερον, ἐπὶ διεθνούς πλέον πεδίου, αἱ παραγωγικαὶ τῶν ικανοτήτες.

Ἐνίαν ἐνδιαφέροντας νὰ προστεθοῦν εἰς τὰ ἀνάτερω καὶ αἱ ἀνακοινώσεις τῶν Γιούγκοσλαβῶν ναυπηγῶν αἱ ἔξαρισται τὸ συλλογικὸν σύστημα διοικήσεως τῶν ἔνοικῶν τῶν ναυπηγείων. Οὔτω, τὰ ναυπηγεῖα Οὐλγιάνικ διοικούνται ἀπό ἓν ἀκατονταμέλες συμβούλιον ἐργατῶν, διότε ἐκλέγει τὴν ἐκτελεστικὴν ἐπιτροπήν. Ὁ διευθυντής ὅριζόμενος διὰ νόμου, ἀποτελεῖ μέλος τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς καὶ εἰναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ ἀκατονταμέλους συμβούλιον τῶν ἐργατῶν, ἀπέναντι τῆς κυβερνήσεως καὶ ἀπέναντι τοῦ συμβούλιον τῆς πόλεως, διὰ τὴν καλὴν ἐφαρμογὴν τῶν νόμων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.

### Δανία

Η ναυτιλία καὶ ἡ ναυπηγικὴ τῆς

Μίαν μικρὰν, σχετικῶν, ναυτιλίαν, τὴν δανικήν, δυνάμεθα νὰ τὴν χαρακτηρίσωμεν, ὡς ὑποδειγματικήν, διὰ τὸ ἀποδοτικὸν ἐργον ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, τὴν σημαίαν τῆς ὅποιας φέρουν τὰ πλοῖα. Εἰς ἔκθεσιν, διόμοιστεσθεῖσαν παρὰ τὸν Βρετανικοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου, διέτασι μία συνοπτικὴ εἰκὼν τῆς ἀναπτύξεως τῆς δανικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη. Τὸ ἐργον — τονίζεται — τοῦ δανικοῦ πλοίου κατέστη ἐτι σημαντικῶντερον, λόγω τῆς ἀγάγου εἰσαγωγῆς εἰς τὴν χώραν γαιάνθρακος, καὶ πρώτων ὅλων διὰ τὴν βιομηχανίαν της, καθὼς επίσης στηρώνται καὶ τροφίμων διὰ τὸν πληθυσμὸν καὶ λιπαράστων διὰ τὴν γεωργίαν. Δὲν παρημελήθη καμια εὐκαιρία πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας καὶ ἐξυπηρέτησην παρ' αὐτῆς καὶ ὅλων ἔχωρων βιομηχανίων ἢ διεισδύων τομέων ἐργασίας. Διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Δανίας ἀποτελεῖ σπουδαίαν πηγὴν εἰσαγωγῆς συναλλαγμάτων. Ὅπολογίζεται, σχετικῶς, ὅτι τὰ 2/3 περίπου τῶν καθαρῶν ἐσόδων τοῦ δανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀναφέρονται εἰς ξένου σύναλλαγματα.

Τὴν Ἰανουαρίου ἐ. ἐ. δανικὴ χωρητικότης περιελάμβανε 704 σκάφη, 1.613.903 τόνων γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 1.7 % τοῦ παγκοσμίου τονάζ. Κατὰ τὰ τελευταῖα δύο τρία ἔτη σημαντικῶν ἐνισχύθη ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνώ διευρύνθη, δύσον ἀφορὰ τὰ πρωστήρια συστήματα καὶ ἡ κατηγορία τῶν δηζελοκινήτων σκαφῶν. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δίδεται ἡ εἰκὼν τῆς ἀναπτύξεως τῆς δανικῆς ναυτιλίας — εἰς σκάφη 100 τ. γκρός καὶ ἀνώ — κατὰ τὰ ἑτη 1949 ἐως 1954, ἐν συγκρίσει πούδος τὸ 1939:

ΕΤΗ	Σκάφη νεότευκτα	Μεταχειρισμ. άγορ. εἰς ξέν.	Πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς εἰς τὸ τέλος 54	Σύνολ. χωρητ.
1939	114.000	12.000	41.000	1.099.000
1949	110.000	10.000	41.000	1.269.000
1950	126.000	15.000	70.000	1.343.801
1951	104.000	20.000	44.000	1.309.516
1952	142.000	13.500	60.000	1.529.169
1953	146.000	(*)	(*)	1.613.000
1954				

Ο δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος διέλγα μόνον πλαΐσια περιλαμβάνει, ἐνα δέ ποστούν αὐτοῦ, οὐχὶ ἀνώτερων τοῦ 6%, συνίσταται ἀπὸ σκάφη καταναλίσκοντα γαιάνθρακα. Ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 1/3 ἀναφέρεται εἰς σκάφη ναυπηγηθέντα κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἑτη καὶ περὶ τὰ 30 % τοῦ συνολικοῦ τονάζ συνίστανται ἀπὸ δεξαμενόπλοια. Υπάρχουν, δηλαδή, δεξαμενόπλοια 500.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιών τὰ 90% ἀπασχολοῦνται εἰς χρονοναύλωσεις διὰ μεταφοράς μεταξύ ξένων χωρών.

ΤΑ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ : Τὰ ἀκαθάριστα εσόδα τῆς δανικῆς ναυτιλίας — ἔξαιρουμένων τῶν δεξαμενόπλοιων — ἀνήλθον τὸ 1954

(\*) Δὲν ἔχουν εἰσέτι συγκεντρωθῆ τὰ σχετικὰ στοιχεῖα.

## ΣΧΟΛΗ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ “Ο ΘΑΛΗΣ”

“Ανεγνωρισμένη υπὸ τοῦ Κράτους (‘Υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας) διὰ τοῦ ἀπὸ 1.10.1948 Βασιλικοῦ Διατάγματος.

Χ.Ε.Υ.ΔΕΝ & ΠΑΤΗΣΙΩΝ (Χεύδεν 6Α) τηλ. 84.091.

Πλήρης τεχνικὴ θεωρητικῶν καὶ πρακτικῶν κατάστοις ‘Ασυρματιστῶν εἰδικότητος ‘Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, συμφώνως τῷ Κανονισμῷ τοῦ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. Αἱ ἔγγραφαι συνεχίζονται. Ἔναρξις μαθημάτων 15 ‘Οκτωβρίου. ‘Εν τῇ Σχολῇ λειτουργοῦν ἐπίσης ίδιαίτερα φροντιστήρια διὰ πραγματιστῶν ‘Ασυρματιστῶν ‘Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

εις 950 περίπου έκατομμύρια κορωνών, έκ τῶν όποιων τὰ 250 έκατομμύρια κορωνών ἀνέφεροντο εἰς δολλάρια. Ἐπιπροσθέτως, αἱ χρονοναύλωνες διὰ λογαριασμὸν ζένων ἀπέδωκαν 105 έκατομμύρια κορωνών, έκ τῶν όποιων 100 έκατ., κορωνών εἰς δολλάρια. Τὸ σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων εἰς πράξεων τῆς ναυτιλίας, κατὰ τὸ 1954, ἔφθασεν εἰς 1.200 έκατομμύρια κορωνών, ἔναντι 1.125, τοῦ 1953.

Μεταξὺ τῶν κυριωτέρων δανικῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν καταλέγονται αἱ κάτωθι: «Η «Μάρση», ἀνήκουσα εἰς τὸν κ. Α. Π. Μόλλερ καὶ ἐκμεταλλευμένη τακτικὰς γραμμᾶς δι᾽ ἐπιβάτας καὶ γενικά φορτία μεταξὺ τῶν λιμένων τὰν ἀνατολικῶν καὶ δυτικῶν ἀκτῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Ἀπω. Ἀνατολῆς. «Η ἐταιρία αὐτὴ διαθέτει 64 πλοῖα (έκ τῶν όποιων 50% εἶνε τάκερς), συνολικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 500.000 τ. γκρός. «Ο Μόλλερ είνε ὁ μεγαλύτερος πλοιοκτήτης δεξαμενοπλοίων ἐν Δανίᾳ.

Μετ' αὐτήν ἔρχεται ἡ «Ηστ.-Ασιάτικ», μὲ στόλον 33 δηζελοκινήτων σκαφῶν, ἕνὸς κινουμένου μὲ ἀτμοστροβίλους, καὶ ἔνδος δηζελοκινήτου τάκερ, συνολικῆς χωρητικότητος 277.000 τόνων γκρός. «Η ἐταιρία αὐτὴ ἐκμεταλλεύεται μικτῶν μεταφορῶν (ἐπιβατῶν καὶ φορτίων) μεταξὺ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Νέας Ζηλανδίας, Αὐστραλίας καὶ Ἀπω. Ἀνατολῆς. «Ἀκολούθη ἡ «Ἡνωμένη Ἀτμοπλοϊκή ἐταιρία» (Ντέτ Φορένεντ), μὲ στόλον 73 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 230.000 τ. γκρός. «Η ἐταιρία αὐτὴ ἔξυπετεῖ ἓντις μησυν, ἥπα, ἀνώνυμη τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ Δανίας καὶ Ἡνωμένου Βασιλείου, διατηρεῖ, ὅμως, καὶ τινας ύπηρούς της πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὴν Βόρ. καὶ Νότιον Ἀμερικήν.

Τετάρτη κατὰ σειράν ἔρχονται ἡ ἐταιρία Λόριντζεν, μὲ στόλον ἀπὸ 36 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 150.000 τ. γκρός, περίπου. «Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν τὰ 25 εἰναι μικτὰ δι᾽ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα, 7 εἰναι ψυγεῖα, 3 δεξαμενόπλοια καὶ ἔνα — τὸ «Kista Bank» — ἔχει ναυπηγηθῆ εἰδικῶς διὰ γραμμᾶς πρὸς τὰς ψυχρὰς ωθάσσας γύρω τῆς Γροιλανδίας καὶ τοῦ Ἀνταρκτικοῦ. «Η ἐταιρία Λόριντζεν ἔξυπητετ, κυρίως, τὰς σκανδινανικὰς καὶ εὐρωπαϊκὰς ωθάσσας ὁδούς, καθὼς ἐπίσης καὶ τινας γραμμᾶς πρὸς τὴν Νέαν Ύόρκην καὶ πρὸς τοὺς λιμένας τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Νοτίου Αμερικῆς. «Ηδη, τὸ ναυπηγικὸν τῆς πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν ἀριθμοῦ τίνος ταχέων «κάρυκο-λάγνερ».

«Η ἐπισκόπησις ἀναφέρει περαιτέρω, διτὶ ἡ δανικὴ ναυτιλία βασίζεται ἐπὶ τοῦ ἐλεύθερου συναγωνισμοῦ καὶ τῆς ἰδιοκτῆτης πρωτοβουλίας, οὐδεμίᾳς ἀπολαύσουσα κρατικῆς προτεραιότητος ἢ ἐπιχορήγησεως. Κατὰ τὸ 1952 — τελευταῖον ἔτος διὸ τὸ όποιον ὑπάρχουν ἐπίσημοι ἀριθμοὶ — τὰ 83.4% τοῦ ἐν ναύλῳ εἰσόδηματος τῆς δανικῆς ναυτιλίας προήρχετο ἀπὸ ἐργασίας μεταξὺ ἔνεών λιμένων. Κατὰ τὸ ἀυτὸν ἔτος, τὰ 28% μόνον τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Δανίας μετεφέρθησαν δι᾽ ἔθνικῶν της σκαφῶν.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ : Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὸ δανικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα προέβλεψε τὴν κατασκευὴν 47 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 276.000 τ. γκρός, συμπεριλαμβανομένων καὶ δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 26.000 τόνων, παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Μόλλερ εἰς τὸ ναυπηγεῖα καὶ ἐργοστάσια χάλυβας τῆς πόλεως «Ουτανές».

«Η πρόσδοσος εἰς τὴν ἔφαρμογήν ὄρθιολογιστικῶν μεθόδων εἰς τὴν δανικὴν ναυπηγικὴν διοικησίαν συνεχίζεται — κατὰ τὴν δρεπανικὴν ἔκθεσιν — παρὰ τὰς συνθήρειας, τὰς όποιας αὐτὴ συνήντησεν. Οὕτω, ἡ Ἐλλειψις εἰδικευμένων ἔργωντων καὶ ἡ Ἐλλειψις ὑλικῶν ἡμιπόδισαν τινὰ ἐκ τῶν ναυπηγείων νάρα ἀναπτύξουν πλήρη δραστηριότητα. Κάθε προστάθεια κατέβληθη διὰ τὴν αὔξησην τῆς ἔγχωρου παραγωγῆς σιδήρου καὶ χάλυβος, καθὼς καὶ ἡλεκτρικῶν ἐφόδων διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ναυπηγείων. Τὰ μεγαλύτερα δανικὰ ναυπηγεῖα εἰναι τὰς «Μίτουρμεϊ-στερ καὶ Βένν», τῆς Κοπεγχάγης, ἀτινα ἔχουν εἰδικευθῆ εἰς τὴν κατασκευὴν μότορσπιτ.

Τὴν Ἰην. Ἰανουαρίου τρέχ. ἔτους ἑτέλουν ἐν Δανίᾳ ὑπὸ κατασκευὴν 23 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 97.800 τ. γκρός, ἔναντι 25 σκα-

φῶν, 136.700 τ. γκρός, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1954. Τὰ πλείστα τῶν μεγαλύτερων ναυπηγείων ἔχουν ἀνὰ χείρας ἀρκετάς παραγγελίας, αἵτινες ἔχασφαλίζουν εἰς αὐτὰ πλήρη ἀπασχόλησην κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη. «Η παραγωγὴ τῶν δανικῶν ναυπηγείων καλύπτει δῆλας τὰς κατηγορίας σκαφῶν, ἀπὸ τῶν ψυγείων—ἀλιευτικῶν καὶ ψυγείων δι᾽ σπώρας μεχρι τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἀπὸ τῶν πορθμείων μέχρι τῶν πορτηγῶν ἔργων. Τὸ 1954 παρεδόθησαν ἑκατὸν 141.000 τ. γκρός, ἔναντι 123.000 τ. τοῦ 1953, καθειλκύθησαν δὲ ἔτερα 123.250 τ. γκρός, ἔναντι 142.000 τ. γκρός, τοῦ 1953. «Ἀπαντά τὰ παραδοθέντα τὸ παρελθόν ἔτος σκάρη ησαν δηλοκίνητα.

Ο ΕΡΓΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ : «Η δανικὴ ναυπηγικὴ διοικησία ἀπασχολεῖ 18.000 ἐργατοτεχνῶν, κατανεμημένους εἰς 77 περίπου ναυπηγεῖα καὶ νεώρια. «Ἐξ αὐτῶν ἔχει μόνον ναυπηγεῖα εἰναι τὰ ἀξιολογώτερα, καθόσον τὰ ὑπόλοιπα πασχολούνται εἰς τὴν κατασκευὴν μικρῶν σκαφῶν καὶ ιδιωτικῶν φορτηγών, δενζινακάτων, μικρῶν θαλαμηγῶν καὶ ιστιοφόρων, διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν διόπιν δασικὴ πρώτη ὥλη εἰναι ἡ Ουτανές, Νάκσος, Χέλσιγκορ καὶ Ααλμποργκ.

## «Ηνωμ. Πολιτεῖαι

### Τὸ δεύτερον ὑπερωκεάνιον

Εἰς δηλώσεις του δ. κ. Μόρς, τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας», ἔτοινεν, ὅτι ἀντιμετωπίζεται ἡ ναυπηγησία ἔνδος ἀδελφοῦ πρὸς τὸ «Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι» ὑπερωκεάνιον, «δοξὶ μόνον ὡς ἐπιθυμητή, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀναγκαῖα». «Ο. κ. Μόρς, δοτίς — σημειωτέον — προσφάτως ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Αμερικήν ἀπὸ ἔνα ταξίδιον του ἀνὰ τὰ ναυπηγικὰ κέντρα τῆς Εὐρώπης, ὑπολογίζει, ὅτι τὸ κόστος του νέου «σούπερ-λάινερ» θά κυμαίνεται μεταξὺ 90-100 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἔναντι κόστους 73-75 εκατόν. δολλαρίων τοῦ λάινερ «Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι». Προστίθεται, ὅτι προκαταρκτικά συμενοήσεις προχίσαν ηδη μὲ τὴν πλοιοκτήτηριαν ἐταιρίαν, προκειμένου αὐτὴν ἡ ἀντικαταστήση ἐν καιρῷ τὸ ὑπερωκεάνιον τῆς «Αμερικῶν», ὅπερ τὸ 1960 θά κλείσῃ τὴν είκοσαετή ὑπηρεσιακῶν τζων. «Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔφαρμογήν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων, δ. κ. Μόρς διετύπωσε τὰς ἐπιφυλάξεις του διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον.

### Τὸ δεύτερον ναυπηγικὸν πρόγραμμα

«Υπεγράφη πρὸ ἡμερῶν μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ἐκπροσώπων καὶ τῆς ἐταιρίας «Μούρ-Μάκ Κόρμακ» συμβόλαιον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔνδον τοῦ ἐργατικού προγράμματος, διὰ τὸ όποιον θὰ ἀπατηθῇ μία συνολικὴ διαπάνη 313 έκατομμυρίων δολλαρίων. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα θὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς μιᾶς δεκαπεντεταῖας καὶ διὰ ποτελῆ τὸ μεγαλύτερον ἀμερικανικὸν μεταπομπικὸν ναυπηγικὸν ἐγχείριμα: ἀφ’ ὅτι πρὸ διετίας ἀνεκοινώθη ἐπὶ σχέδιον τῶν «Πρέσιντες Λάινερ», ὅπερ προέβλεπε διαπάνην 178 έκατομμυρίων δολλαρίων. Βάσει του ηδη ἐγκριθέντος προγράμματος ἡ ἐταιρία «Μούρ-Μάκ Κόρμακ» θὰ παραγείλη δύο νέα ὑπερωκεάνια, ὡς ἔχωμεν ηδη ἀναγράψη εἰς προηγούμενον τεύχος μας, διὰ τὰς γραμμᾶς της πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν καὶ 31 νέον πορτηγό.

«Αναγγέλλων δ. κ. Μόρς τὴν σύναψιν τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας ἔξεφρασε τὴν ἐλπίδα, διτὶ καὶ ἀλλας ἀμερικανικαὶ ἐταιρίαι ἐκ τῶν ἐπιχορηγουμένων θὰ μιμηθοῦν τὴν «Μούρ-Μάκ Κόρμακ», εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἔχασφαλισθῇ ἐπαρκεστή ἔργασία διὰ τὴν προσεχῆ δεκαπεντεταῖαν εἰς τὰ ἔνδικα ναυπηγεῖα. «Ἐάν πραγματοποιηθῇ ἡ ἐπιδιώκεις αὐτῆς, ὑπολογίζεται νὰ κατασκευάζωνται 40 πορτηγά γραμμῆς ἑπτοσίων, μὲ ἀπασχόλησην παρὰ τῶν ναυπηγείων 36.000 ἐργατοτεχνῶν.

### Θὰ μειωθοῦν αἱ ἐπιχορηγήσεις;

«Ο πρόδρος τοῦ Ἐλεγκτικού Συνεδρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δι᾽ ἔκθεσεώς του πρὸς τὴν ἀρμόδιαν κοινοβουλευτικήν ἐπιτροπήν του Κογκρέσου ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην, ὅπως εἰδικῶς ἔξετασθῇ τὸ ζῆτημα



# ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ

## “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι  
λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων  
σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἔξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων  
εἰς τιμὰς λίαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA (Egyp)	: JOAKIM MARLAS, 38. Fouad Avenue
PORT-SAID	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	: » » » 82, James Street

τῶν παρεχόμενων εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων. Αἱ καθημεριώδεις σημειούμεναι αὐξήσεις εἰς τὰς σχετικὰς πιστώσεις ὑπογρέωνουν — κατά τὴν ἔκθεσιν — τὸ Κογκρέσον νὰ προδῷ εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔρευναν. 'Η πρότασις, ὅπως εἰς τὰς συναπτούμενὰς μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς συμβάσεις ἐπιχορηγήσεως παρενεῦθη περιοριστικὴ διάταξις, σῶσιν ἀφορᾶ τὸ ἀνώτατον δρίον τῶν ναυτεργατικῶν μισθῶν καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τῶν ἐπιχορηγουμένων σκαφῶν, προεκάλεσε τὴν ἀνωτέρω ἔκθεσιν.

Δέον τὰ σημειωθῆναι, ὅτι ἐντὸς τῆς τελευταίας εικοσαετίας αἱ πρόστις τὰς τακτικὰς γραμμὰς ἔθνικῆς ὠφελείας ἐπιχορηγήσεις ηὔθησαν ἀπό 3.248.000 δολλαρίων (τὸ 1937) ἐπτήσιοι, εἰς 97.021.000 δολλαρίων κατὰ τὸ τρέχον οἰκονομικὸν ἔτος. 'Η σημαντικὴ αὕτη αὔξησις ἀποδίδεται καριών εἰς τοὺς καταβαλλομένους ὑψηλοτέρους μισθῶν εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ναυτικούς. 'Αναλόγως τούτων αὐξάνονται καὶ αἱ ἐπιχορηγήσεις ἵνα καλύψουν τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους διασειρίσεως τὴν υφισταμένην μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν καὶ δένων πλοίων. 'Η ἐν λόγῳ διαφορὰ ὑπελογίζεται κατὰ τὸ 1937 εἰς 55 % ἐπὶ πλέον τοῦ ζένου μισθολογίου, ἐνώ ἐφέτος ἐφθασεν εἰς τὰ 90 %, ἔναντι 88 % πρὸ ἔτους.

### Ο νόμος 50+50

'Ο πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ τράμπις φορτηγά κ. Τζέιμς Στούαρτ, ὀναφερόμενος εἰς τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἔνων ἐποιηστικῶν κύκλων διὰ τὴν προτίμησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ, βάσει τοῦ ὑμούν τῶν 50 + 50, διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν χρηματοδοτουμένων ἀπὸ τὸ Δημόσιον φορτίον, καθὼς καὶ εἰς τὴν πράτασιν, ὅπως συγκληθῇ εἰδικὴ διεθνῆς διάσκεψις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, ἐδήλωσε δι' ἐπιστολῆς τοῦ προς τὸν πρόεδρον τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τῆς Βολιῆς κ. Μπόνιερ, ὅτι εὑραίστως οἱ ἀμερικανοί ἐφοπλισταὶ θὰ ἐδέχοντο τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν, προκειμένου νὰ διασκεδασθοῦν αἱ παρεχόμεναι, αἱ σχετικαὶ μὲ τὸν ῥηθέντα νόμουν.

Προσθέτει εἰς τὴν ἐπιτοποίησιν, αἱ σημειώσεις τοῦ, ὅτι ἡ ἀπόκαλυψυχην ἐπίσης αἱ παρὰ ἄλλων κρατῶν ἀσκούμεναι διακρίσεις σημαίας, αἵτινες δὲν περιορίζονται μόνον εἰς τὰ χρηματοδοτούμενα ἀπὸ τὸ Δημόσιον Ταυεῖον φορτίο, ἀλλὰ ἔξικονται καὶ ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν προερχομένων ἐξ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. 'Υποδεικνύεται εἰς τὸν κ. Μπόνιερ, ὅπως πράξῃ τὸ πάν διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ προταθεῖσα διάσκεψις, εἰς τὴν δόπιον δέον νὰ ἀντιπροσωπευθῇ καὶ τὸ Κογκρέσον. Καὶ ὁ ἐπιστολογράφος καταλήγει μὲ τὴν ὑπόθεξιν, ὅτι θὰ ἡτοῖ ἐνδιαφέροντος γὰρ γνωσθῇ ἡ ἀπομισθωτή τῶν δένων κυθερήσεων ἐπὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμουν καὶ ἀνάστητοι μισθούν, τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ μέρους τῶν ἔνων ἐφοπλιστικῶν κύκλων κριτικήν.

'Αντιπροσωπεῖαι τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων τῆς Φινλανδίας, Δανίας, Νορβηγίας καὶ Σουηδίας, συνελθοῦσαι πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ 'Ελσίνσκι, διετράωσαν τὴν ἀντιδρασίην τῶν κατὰ τοῦ ἀσκούμενου ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας προστατευτισμού τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διὰ τοῦ νόμου 50 + 50.

Τὸ κάτωθι ἀνακοινωθὲν ἔξεδόθη μετὰ τὴν διάσκεψιν : «'Η ἐπιμόνως ἐφαρμοζούμενη πολιτικὴ διακρίσεως σημαίας ἀποτελεῖ μίαν σοδαράν ἀπειλὴν διὰ τὴν ὑπότασιν τῆς ναυτικῆς διομήχανης τῶν ἐλευθέρων λαῶν. Εἰδικώτερον, ἀνησυχίᾳ προκαλούνται ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ μεγαλύτερα οἰκονομικὴ δύναμις ἐν τῷ κόσμῳ, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, διὰ τοῦ προστατευτικοῦ τῆς ναυτιλίας τῶν νόμου (P.L.664), ψηφισθέντος ἀπὸ τὸ Κογκρέσον τὸν Αὔγουστον τοῦ 1954, ἐντείνουν τὸν προστατευτισμὸν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. 'Ο νόμος αὐτὸς προβλέπει, ὅπως, δχι μόνον τὰ φορτία-δώρα καὶ τὰ φορτία δονθείσα, ἀλλὰ τὰ ἐκ καθαρῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν προερχόμενα—ὅπως αἱ ἀγοραὶ τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων—διασφύλασσωνται κατὰ τὸ ήμισον ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Τοῦτο δημιουργεῖ ἔνα ἐκτάκτος ἐπικινδυνόν προηγούμενον διὰ τὰς ἄλλας γχράς, ὅπου τάσσεις μιμήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ παραδείγματος ήδη πήσισαν σημειώσειν, προκαλούσσαι ἀνεπανορθώντους ζημίας εἰς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ὑπερβαλαστικοῦ ἐμπορίου.

«'Η Ἔνωσις τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων τοῦ Βορρᾶ ἐκφοάει τὴν εὐχήν πρὸ τὰς κυθερήσεις τῶν χωρῶν των, ὅπως παύσουν νὰ ἀγοράζουν ἀμερικανικὰ φορτία ἐκ τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων, ἐφ' ὅσον αἱ ἀγοραὶ αὐτὰι θὰ συνεπήγοντο καὶ τὴν ἐφαρμογὴν διακρίσεων κατὰ τὴν μεταφοράν των».

### Καὶ δύο ὑπερωκέανια

Διὰ τὰ δύο ὑπὸ παραγγελίαν ὑπερωκέανια τῆς «Γκρεύς Λάϊν», τῶν 15 χιλ. τόννων γκρός, διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Καραϊβικῆς, ὑπεβλήθησαν αἱ προσφοραὶ εἰς τὴν ἀμοδίαν κρατικῆς ὑπηρεσίαν. 'Η εὐθητούτερα τιμὴ τῶν 22.449.580 δολ. δι' ἔκαστον σκάφος ὑπελήθη ἀπὸ τὴν ναυπηγεία τῆς Νέας 'Υόρκης, μὲ παράδοσιν ἐντὸς 910—970 ἡμέρων. Μῆκος 583 ποδῶν καὶ ταχύτης 20 ωιλλάρων. Μεταφορική ίκανότης 308 ἐπιβατῶν. Τὰ σκάφων θὰ ναυπηγηθοῦν κρατικὴ ἐπιχορηγήσει.

### Θὰ ναυπηγηθοῦν ὁκτώ τάνκερς

'Εντὸς τοῦ Νοεμβρίου θὰ γίνῃ ἡ παραγγελία εἰς τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεία τῶν ὁκτὼ δεξαμενοπλοίων τῶν 25 χιλ. τόννων, τὰ ὅποια ἐνσυλλόγησαν «τάξιμο τσάρτερ» ἐπὶ μίαν δεκατίαν ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, πρὸς 4.80 δολ. τὸ τόννον, κατὰ μῆνα.

Ολαὶ αἱ ἔγερθεῖσαι ἀντιδράσεις κατὰ τὴς ἀπόδοχης τῶν σχετικῶν προτάσεων ἀεταίριας «Γιουνάιτεν' Οσεάνικος ήρθονταις καὶ ἡ παραγγελία ἐνεκρίθη ἀπὸ τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς Οὐδασιγκτών. Τὸ Δημόσιον θὰ παράσχῃ τὴν ἐγγύησιν τοῦ διὸ τὴν χρηματοδότησιν τῶν ναυπηγήσεων μέχρι τοῦ ποσοστοῦ τῶν 87% τῆς ἀξίας τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, ἥτις ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 8.200.000 δι' ἔκαστον δεξαμενοπλοίον. 'Η Νάσιοναλ Σίτιον Μπάνκ τῆς Νέας 'Υόρκης θὰ παράσχῃ τὸ δάνειον τῶν 48 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν

πλοίων. Μετὰ μίαν διετίαν, ὅταν τὰ σκάφη θὰ εἰναι ἔτοιμα, ἀσφαλιστικοὶ ἐπιχειρήσεις θὰ πληρώσουν τὴν Τράπεζαν καὶ θὰ ἀναλάβουν αὐτὰ τὴν πλήρη χρηματοδότησιν διὰ μακροετοῦς ἐνυποθήκου δανείου.

### Τάνκερς τῶν 83.900 τόννων !

Τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια τοῦ κόσμου, δύο τὸν ἀριθμὸν καὶ χωρητικότητας τῶν 83.900 τόννων Δ.Λ. ἔκαστον, πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ἱσπανικὰ ναυπηγεία τοῦ Κούρε, διὰ λογαριασμὸν τῆς γνωστῆς ἀμερικανικῆς ἀεταίριας «Νάσιοναλ Μπάνκ Κάρριερ». 'Εναρεῖς τῆς ναυπηγήσεως θὰ γίνῃ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1957. 'Η σχετικὴ αἴτησις διὰ τὰ δύο αὐτὰ μικτά σκάφη «Μαμμούθ», ὑπέβληθη ἡδη εἰς τὴν ἱσπανικὴν κυβερνήσην ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Κούρε, εἰς τὰ ὅποια ἡ προαναφερθεῖσα ἀμερικανικὴ ἀεταίρια ἔχει μέχρι τούτου κατασκευάσει, εἰς Ἑκτάκτως δραχεῖσαν χρονικὴν περίοδον, ἐνδεκα τόσα μικτά «δεξαμενόπλοια-μεταλλοφόρα», χωρητικότητας 60.000 τόννων Δ.Λ. ἔκαστον. 'Εκαστον τῶν δύο «Μαμμούθ» θὰ στοίχηση περὶ τὰ 9.000.000 δολλαρίων, θὰ ἔχῃ δὲ διαστάσεις μήκους 248 μέτρων, πλάτους 38 μ. καὶ ψηφισμένων 18.8 μέτρων. Διὰ τὴν πρώσων τῶν θὰ ἔγκατασταθοῦν ἀτμοστρόβιλοι δινάμιας 19.500 πτηνών ἄξονος, μὲ προβλεπομένην ἀπόδοσιν ταχύτητος γύρω τῶν 14 μιλλίων.

### Ισραὴλ

#### Νέαι παραγγελίαι πλοίων

Τέσσαρα δηζελευνήτα πορτηγά, χωρητικότητος 14.750 τόννων Δ.Λ. ἔκαστον, παραγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία «Ντόύτε Βέρφτ», τοῦ 'Αμβούργου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔδραικης ἀεταίριας «Ἐλ Γιάμ». Παράδοσις μετά τὸν Νοεμβρίον τοῦ 1956. Τὰ παραγγελθεῖσα σκάφη, τῶν δύο πόιων ἡ ἀξία θὰ καλύψῃ ἐκ τοῦ λογαριασμού τῶν γερμανικῶν πρὸς τὸ Ισραὴλ ἐπανωρθώσεων, προτείνεται νὰ κρητισμοποιηθοῦν ὡς «τράπτες» εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Αἱ 'Αφέτεροι ἐπέρι τῶν ναυπηγείων τοῦ 'Αμβούργου καθειλκύσθη πρὸ πημέρων τὸ πρώτον νεότευκτον ισραηλιτικὸν δεξαμενόπλοιον, χωρητικότητος 18.500 τόννων Δ.Λ., εἰς τὸ ὅποιον ἔδοθη τὸ δύναμο «Χαΐφφα».

### Μεγ. Βρεταννία

#### Παραγγελίαι εἰς Ιταλίαν

Τέσσαριν προεκάλεσεν εἰς τοὺς ἄγγλικούς ναυπηγικούς κύκλους ἡ παραγγελία ἐκ μέρους τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ Κόμπαν» («Ἄγγλο-ιράνιαν») τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τῶν 34.000 τόννων Δ.Λ. ἔκαστον, εἰς τὴν Ιταλίαν, με κόστος 8 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Δύο σκάφη ἐκ τῆς ἐν λόγῳ παραγγελίας ἀνέλαβον νὰ κατασκευάσουν τὰ ναυπηγεία 'Ανταλόντο. 'Ως δικαιολογία τῆς ποιατίας ἀγγλικῆς ἐν Ιταλίᾳ παραγγελίας προβάλλεται ἡ ἐλλειψις διαθεσίμων ἐσχαρῶν εἰς τὰ δρεπανικά ναυπηγεία.

### Ολλανδία

#### Τὸ νέον λάϊνερ

Κατὰ τὰς ἑκάστης πληροφορίας, ἡ ὀλλανδικὴ κυβερνητικὴς ἐνέκρινε τὴν ναυπηγήσην ἀπὸ τὴν «Ολλανδ-Ἀμερικανικὴ Λάϊν» τῆς ναυαρχίδος τοῦ στόλου τῆς, ἐνός δηλαδή, ἐπιβατηγοῦ ὑπερωκεανού τῶν 40.000 τόννων γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Αλταντικοῦ. Τὸ κόστος τοῦ νέου λάϊνερ θὰ φέσῃ τὰ 10 ἑκατομμύρια λιρῶν περίτου, ἵνα δὲ μέρος τοῦ ποσοῦ τούτου θὰ χρηματοδοτηθῇ ἀπὸ τὸ Δημόσιον. Τὴν ἔργασίαν θὰ ἀναλάβουν τὰ ναυπηγεία τοῦ Ρόττερνταμ, ἀτίνα κατεκεύασαν, ώς γνωστόν, τὸ 1938 καὶ τὸ υπερωκεάνιον «Νιού 'Αμστερνταμ» χωρητικότητος 36.617 τόννων γκρός.

### Τουρκία

#### Νέα φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς τουρκικῆς «Ναυτιλιακῆς Τραπέζης», τὸ παραφθέν πρὸ πημέρων ἀπὸ τὰ ἱσπανικὰ ναυπηγεία φορτηγὸν «Σακάρια» (= «Σαγγάριος»), χωρητικότητος 5.500 τόννων γκρός, κατευθύνεται εἰς Κίναν, ὅποιόν θὰ παραλάβῃ φορτίο δι' ὧδησμένους εὐρωπατικούς λιμένας.

Ἐντός τῆς προσεχοῦς ἔβδομαδος παραλαμβάνεται ἀπὸ ἱσπανικὰ ἐπίσης ναυπηγεία καὶ τὸ φορτηγὸν «Ντενιζλί», 3500 τόννων γκρός, τὸ δόποιον παραλάβῃ ἀπὸ κινεζικούς λιμένας φορτίο προοριζόμενα διὰ τὴν Σμύρνην καὶ τὴν Κωνσταντινούπολιν.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀνεχώρησε διὰ τὴν Γερμανίαν καὶ τὸ ἀναγκαιόν πληρωματικά πρὸ παραλαβὴν τοῦ ἐτοιμαπαραδότου πλέον νεοτεύκτου ἐπιβατηγοῦ «Σμύρνη», χωρητικότητος 5.000 τόννων. Τὸ σκάφος τούτο, τὸ δόποιον προορίζεται διὰ τὴν διμώνυμην γραμμὴν Σμύρνης, ὑπόλογοί έται, διὰ τὴν εύρισκεται ἐντὸς τοῦ μηνὸς εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως, ὅπου καὶ τὴν ἐκφότωση ἐμπορεύματα, παραλαμβανόμενα ἀπὸ διαφόρους λιμένας τῆς Εὐρώπης.

Προστίθεται, διὰ τὴν προχωρών κανονικῶς καὶ αἱ ἔργασίαι συμπληρώσεως τῶν ἀδελφῶν τοῦ «Σμύρνη» ἐπιβατηγῶν σκαφῶν «Ἐγκέ» καὶ «Μαρμαράς» τὰ δόποια παραγγέλθησαν ὡσαύτως εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Βρετανίας.

**NAYTIKOI EPIΘYMOYNTES** ὅπως ἔργασθοῦν εἰς πλοῖα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ παρακαλοῦνται, ὅπως ἀπευθύνωνται εἰς τὰ ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ Γραφεῖα του:

AKTH MIAOUΛH 15-MEGARON TANPPY  
δος ὅροφος, δωμ.

**LIVIERATO & CO**  
P.O.Box 1224  
STEAMER-POINT  
SHIPCHANDLERS  
SERVICE QUALITY  
SATISFACTION GUARANTEED



νων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Γκιούλη εἰς τὸν κ. Στ. Ἐλευθεριάδην ἀντὶ τιμῆς 42.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ ὑπό παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον τύπου «T.2» «Ορεγκούπο» 10.195 τ. γκρός, 16.460 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερφέδη τοῦ 1951, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν «Ουμίλον τοῦ κ. Στ. Νιάρχου εἰς Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκὴν ἔταιρισαν τελοῦσαν ὑπὸ τῆς διαχείριστον τοῦ κ. Κουμαντάρου. Τιμὴ δολ. 1.900.000.

— Πρὸ μηνὸς εἶχεν ἀγορασθῆ, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, παρ' «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ τῆς Νέας Υόρκης τὸ ἀμερικανικὸν τάνκερ «Pan-American» 9927 τόν. γκρός (τοῦ 1936) ἀντὶ τιμῆς 887.500 δολ., μὲ ἀμεσον παραλαβὴν καὶ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας. Ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι παρὰ τοῦ ιδίου ἐφοπλιστοῦ ἡγοράσθη, ἀντὶ μη γνωσθεῖσας τιμῆς καὶ τὸ ἀμερικανικὸν τάνκερ «Sinclair Orlaine» 7874 τ. γκρός (τοῦ 1941), μὲ ἀμεσον παραλαβὴν καὶ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας.

— Τὸ ὑπό λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Κέπιτ Μάσουντ» 8318 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς «Ἀγγλους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ μη γνωσθεῖσας τιμῆς, παραδιδόμενον δὲ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς εἰς ἀγγλικὸν λιμένα θὰ μετονομάσθη «Cedars Trader».

— «Ἐξ ἄλλου τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Attiki» 2400 τ. γκρός, 4080 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943 ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Θόδωρος Κ. Λέφα-Τετενέ, ἀντὶ τιμῆς 44.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος παραλαμβάνομεν κατ' αὐτὰς θὰ μετονομάσθη «Μαριάνθη Τετενέ».

#### Παραλαβαὶ καὶ παραδοσεῖς

Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ καιροῦ παρ' «Ἐλλήνων πορτογαλικὸν φορτηγὸν «Almagante» 8089 τ. γκρός, 12500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς τὰς Ἰνδίας ὑψώσεις τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Βερόνικα». Τὸ σκάφος, μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ εἰς Μεσόγειον, θὰ καταπλεύσῃ εἰς Πειραιὰ δι' ἐπισκευάς καὶ μετατροπὴν τοῦ καυσίου τοῦ ἀπὸ τοῦ γαιανθρακοῦ εἰς τὸ πετρέλαιον.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Lord Churh» 6219 τ. γκρός (τοῦ 1938), παραλημβανόμενον μετά τινας ἔδημάδας εἰς ἀγγλικὸν λιμένα θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ θὰ μετονομάσθη «Άνδρεας Κ.».

— Τὸ προσφάτως πωληθὲν μεταξὺ «Ἐλλήνων φορτηγὸν «Σάντα Δέσποτα» 7189 τ. γκρός (τοῦ 1933) παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ μετωνομάσθη «Μάσουντ Ιθώμη». Η παναμαϊκὴ σημαία ἀντικετεστάθη διὰ τῆς λιθεριανῆς.

Τὸ τελευταίως πωληθὲν μικρὸν φορτηγὸν «Πόπη» 1594 τόν. γκρός (τοῦ 1896) παραληφθὲν εἰς Πειραιὰ ὑπέστειλε τὴν Κυανόλευκον ὑψώσαν τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Μαΐρη Κ.».

— «Ἐπίσης τὸ πωληθὲν εἰς Ἰσπανούς ἐφοπλιστὸς ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Εύθαλιά» 4770 τ. γκρός (τοῦ 1918) παραδοθὲν εἰς Λίθερπουλ, ὑψώσαν τὴν ισπανικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Upsilon».

— Εἰς Λίθερπουλ ἔξι ἄλλου παρελθόθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bathmian» 2407 τ. γκρός (τοῦ 1928) καὶ ὑψώσαν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Εμιλού».

— Εἰς Μόντρεαλ παρελθόθη πρὸ ἡμερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων καναδικὸν φορτηγὸν «Gander Bay» 2861 τόν. γκρός (τοῦ 1943) καὶ ὑψώσαν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Ατλαντίλλα» καὶ ἐνε-

Ψήφισμα ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ Στρατάρχου Παπάγου

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, συνελθὼν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως Στρατάρχου

#### ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ

προσενεγκόντος ύψιστας ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Πατρίδα εἰς κρισίμους καὶ ἱστορικὰς περιόδους τοῦ Ἐλληνικοῦ «Ἐθνους, ἐπιδείξαντος δὲ στοργικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἐπιδίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας:

Ψ. Φ. Ι. Ζ. :

1) Νὰ παρακολουθήσῃ σύσσωμον τὴν ἐκφορὰν τοῦ μεταστάντος.

2) Νὰ ἀναρτηθῇ μεσίστος ἢ σημαίᾳ τῶν γραφείων τῆς Ἐνώσεως.

3) Νὰ ἀποσταλθῶσι συλλυπητήρια γράμματα πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

4) Νὰ διατεθῇ, ἀντὶ στεφάνου, τὸ ποσόν τῶν τριών χιλιάδων δραχμῶν ὑπὲρ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

γράφοι εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖρίας «Κορτελεάνες».

— «Ἐπίσης εἰς τὸ Εἰδογούματον παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτον «Middlesex Trader» 7241 τ. γκρός (τοῦ 1942) καὶ τεθὲν ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Στροβίλη».

— «Ἐξ ἄλλου τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων νορβηγικὸν πλοῖον-ψυγεῖον «Ottar Jarl» (διπλέλικον) 1262 τ. γκρός (τοῦ 1929) παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα υψώσα τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Τίτικα».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνως ἐφοπλιστοῦ τῆς Νέας Υόρκης ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «Pan-American» 9927 τ. γκρός (τοῦ 1936) παραληφθὲν εἰς Τέξας, υψώσα τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας καὶ μετωνομάσθη «Εύρυνομας».

— «Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὸ τοῦ ιδίου, ὡς ἄνω, «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «Sinclair Orlaine» 7874 τ. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθὲν εἰς τὴν Φιλαδέλφειαν μετωνομάσθη «Εύρυπλος». Καὶ τὸ σκάφος τουτοῦ μετεφέρθη εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

— Περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος παραλημβάνεται ἐκ τῶν ἴσπανικῶν ναυπηγείων τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Ρόκος Β.» 32.500 τόνων d.w. Τὸ ἐν λόγω σκάφος ἐναυλώθη ἡδη ἐκ Περσικοῦ Κόλπου, μὲ φόρτων 17 Νοεμβρίου.

— «Ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς Βρέμης παρεδόθη τὴν 13ην Οκτωβρίου τὸ «Ολυμπιακὸς Όυρανός», τὸ τελευταίον στὸ μέσον τείρανταν 16.500 τόνων γκρός, ναυπηγηθέντων διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ωνάση.

— Τὰ παγκοσμίου φήμης ἀγγλικά ὄρυκτέλαια «Οσεαν» χρησιμοποιεῖ, δι-

#### Πρὸς διάλυσιν

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Αντιόππη» 4046 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀργοῦν εἰς τὸ Αμπελάκι ἀπὸ τῆς 16ης Μαΐου 1954, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρίαν «Νιάρχος» A. E. εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 38.000 λιρῶν.

— «Ἐπίσης τὸ ἀργοῦν ἐν Σύρω ἀπὸ τῆς 26ης Ιουνίου 1953 δεξαμενόπλοιον «Βρύση» 3846 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς — ὡς ἐγνώσθη — γύρω τῶν 40.000 λιρῶν.

Τὰ ὄρυκτέλαια «Οσεαν»

Τὰ παγκοσμίου φήμης ἀγγλικά ὄρυκτέλαια «Οσεαν» χρησιμοποιεῖ, δι-

## ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «COMERZBANK,,

**23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

#### ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

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

#### ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.  
LONDON, 17 ST. HELEN'S PLACE E. C. 3.

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

TAXEIA ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES & ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

πως τόσα αλλά έλληνικής ιδιοκτησίας σκάφη, και τό νεότευκτον δηζελοκίνητον δεξιαμενόπλοιον «Γεώργιος Λύρας», τό μόλις άπό τά ναυπηγεία Μπάρτραμ παραδοθέν.

### Δίκαιον αἴτημα

Διά νόμου έπετράπη — καὶ δικαίως — ἡ ἔξαγορά τῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ ξένων πλοίων καὶ ώρισθη διὰ τὴν τοιαύτην ἔξαγορὰν διετής προθεσμία ἀπὸ τῆς ἔξουσος τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος ἢ ἀπὸ τοῦ θανάτου τοῦ.

Ἡ προθεσμία διμως, αὐτή, τεθεῖσα ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον πρὸς τὸ συμφέρον μᾶς μεγάλης κατηγορίας ναυτικῶν, εἰνὲ, ἀναμφισβητήτως, μικρά, μὲ ἀποτέλεσμα πολλοὶ ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς — καὶ πρὸ πάντων οἱ κληρονόμοι τῶν θανόντων — γὰρ μὴ δυνηθοῦν διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους τῆς θελήσεως τῶν (μακριναὶ ἀποστάσεις, ποικίλαι διατυπώσεις, τὸ πενθός τῶν κληρονόμων κ.α.), νὰ συγκεντρώσουν τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου διρίζομενα στοιχεῖα.

Συνιστῶμεν — καὶ πιστεύομεν, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ ἀντίρρησις τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ «Υπουργείου — τὴν παρατασιν τῆς προθεσμίας, διὰ νὰ μὴ κάσσουν τὸ φυμά των θανθρωποι, οἱ ὅποιοι ήνων θανάτωσαν τὴν ζωὴν των εἰς τὴν θάλασσαν.

### Εἰς τὴν Σχολὴν τῆς «Υδρας

«Υπὸ τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεφασίσθη ὅπως, κατὰ τὸ ἀρδέμενον σχολικὸν ἔτος, λειτουργήσουν δύο τμῆματα εἰς τὴν Α'. τάξιν τῆς Σχολῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὸ Α' τμῆμα τῆς τάξεως θὰ εἰσαχθοῦν 28 μαθηταὶ καὶ εἰς τὸ Β'. τμῆμα 27. Συνεπώς ἀπαντεῖς οἱ ἐπιτυχόντες κατὰ τὰς τελευταίας εἰσιτηρίους ἔξετάσεις θὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Σχολὴν.

Ἐξ ἀλλοῦ διὰ τὴν Β', τάξιν τῆς Σχολῆς ἐπέτυχον κατὰ σειρὰν οἱ ἔχοντες: Β. Τζίμος, Δ. Σταματόπουλος, Ν. Μουλίνος, Δ. Σιώκος, Ἀγ. Κωνσταντίνου, Ἀλ. Ἀναστασιάδης, Ἰωσ. Κοπακάκης, Ἀντ. Παπαποστόλου, Ν. Σγάτζης, Γ. Μαυρομάγκος καὶ Μιχ. Κυρίτσης.

### Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ἌΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» (λιβερ.): Ἐξετέλεσεν εἰς Σαΐν Τζάν την προσωρινάς ἐπισκευάς ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος καὶ ἀπέλευσεν διὰ Βομπάνα. Γενικώτεραι ἐπισκευαὶ θὰ διεξαχθοῦν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, που βάλει τὸ σκάφος. (Σεπτ. 30)

«ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ» (λιβερ. δεξ.): Ἐπεσκύσσαντες εἰς Πόρτ Σαΐδ ζημιὰς τῶν λεβήτων τοῦ ποτοῦ καὶ ἀπέλευσεν διὰ τὸ προρισμόν του. (Οκτ. 8)

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: Κατὸ τὸ ταξίδιον τοῦ ἀπὸ Κάρδιφ εἰς Χάρμπον πόδες ἰστημένωι διαρροή εἰς τὸ τάνκ, λόγῳ ζημιῶν ἐκ κακοκατηρίας. Ἐν συνεχείᾳ ἐδεξαμενούσθη εἰς Ἀμβούργον διὰ την πατησίαν. (Οκτ. 5)

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (πανεμ.): Εξ Οθωνού διὰ Μπουένος «Αὔρες κατέψυγεν εἰς Σαΐν Βίνετον μὲν ἀνωμαλίας εἰς τὰς πηκνούς, λόγῳ ὑπερθερμάνεως τοῦ κυλίνδρου χαμηλής πιεσεως. «Η ζημιὰ προφίλθεν, ἐνδεχομένως, ἀπὸ τὸν ισχυρὸν διατειχισμὸν τοῦ πτοιού». Υπεδείχθησαν αἱ δεύσουσαι προσωριναὶ ἐπισκευαῖ. (Οκτ. 5)

«ΙΟΝΙΟΝ» (σημ. λιβανόν): Εργμονικήτην τὴν Ιην 'Οκτωβρίου εἰς Σαΐν καὶ ηδη ρυμουλκεῖται εἰς Πειραιά μὲν ζημιὰς εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὴν ἀντίλινην κυλιθροῖς. (Οκτ. 1—13)

«ΕΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ»: Μετὰ προσόραξιν εἰς Πλέιτ καὶ ἀνέλκυσίν του ἄνευ ζημιῶν, ὥσθε πιστοποιήθηκεν ναυτιλίας δι᾽ Εύρωπην. Ή διαρροή ἐλέγχεται καὶ τὸ σκάφος συνεχίζει τὸ ταξίδιόν του. (Σεπτ. 30)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοταρ.): Ἐπισκευαζέται εἰς Αμβούργον ζημιὰς εἰς τοὺς λέβητας καὶ εἰς τὸ πηδάλιον, καθὼς καὶ εἰς 307 καρφώσεις. Αἱ ζημιὰς προφίλθεν αἱ τρικυμίας. (Οκτ. 7)

«ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡΑ» (λιβερ.): Εκ Πόρτ Τσάρτσιλ διὰ Κόντινεντ, ἐσμητώνη διαρροῆς εἰς τὸ Νο 6 τάνκ, λόγῳ προσκρούσεως. Ή διαρροή ἐλέγχεται καὶ τὸ σκάφος συνεχίζει τὸ ταξίδιόν του. (Οκτ. 3—4)

«ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ.): Ἐπρόσισεν εἰς Ρίον Ιανείρον μὲν ζημιὰς εἰς τὸν κύλινδρον χωμηλῆς πιεσεως. Νέον κάλυμμα θὰ μεταφερθῇ σεροπορικῶς, ἐλλειπεῖ μεσων ἐπισκευῆς εἰς Ρίον. (Σεπτ. 30)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβερ. δεξ.): Εδεξαμενούσθη εἰς Βρέμην πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ πηδαλίου του. (Οκτ. 3)

«ΤΑΜΠΟΓΚΑ» (λιβερ. δεξ.): Κενὸν ἐκ Χάρδρης διὰ Σουέζ συνεκρύσθη 80 μίλια N. τοῦ Φινιστέρου μὲ τὸ τάκερ «Εσσο Όυσταμπέρ». Αμφότερα ὑπέστησαν μικρός ζημιάς καὶ συνεχίσαν τὸ ταξίδιόν των (Οκτ. 12)

«ΥΔΡΟΥΣΑ» (λιβερ. δεξ.): Κατέπλευσεν εἰς Σιγγαπούρην μὲ ζημιάς εἰς τὰ στρεβιλογεννητρίας του, λόγῳ πλημμελοῦς κατασκευῆς. (Σεπτ. 29)

### H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερότητα καὶ βελτίωσιν τῶν ναύλων ἐσημείωσε καὶ κατὰ τὸ α'. 15θήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου ἡ ναυλαγορά. Ἐλαφρά τις ὑποχώρησις ἔναντι τῶν ἀνωτάτων ἐπιτευχθέντων δριῶν ἐσημείωθη κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ 15θημέρου. Οἱ ἀμερικανοὶ γαιαύνθρακες καὶ τὰ σιτηρά ἐκράτησαν τὸν κυριαρχὸν ρόλον τῶν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων. Σηματικός δύχος ἐργασίας ἐκλείσθη καὶ ἡ καλή ζήτησις χωρητικότητος καθώρισε τὴν πρὸς τὴν ἀνιούσαν τάσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Δὲν ἡσαν, διμως, διλγάντερον ἐνδιαφέρουσαι καὶ αἱ ἀγοραὶ τῆς Αὐστραλίας καὶ τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ. Ναύλοι αἰσθητῶς βελτιωμένοι ἐπληρώθησαν, ἀρκεταὶ δὲ καὶ αἱ ἔκεινεν ναυλώσεις. Διὰ τοὺς γαιαύνθρακας ἐπληρώθησαν κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θημέρου ἡ ἀνωτάτη μέχρι τοῦδε τιμὴ τῶν 72 σελ. διὰ τὴν Ἀμέρεραν — Ρόττερνταμ ('Οκτωβρίου). Ἐν συνεχείᾳ ἐσημειώθησαν ἐλαφραὶ τινες ὑποχωρήσεις ἐκ τῆς ἀνωτέρω τιμῆς. Κατὰ δύο ἔως τρία σελ., σελλίνια ἐσημειώθησαν διακυμάνσεις πρὸς τὰ κάτω ἀπὸ 71) 6 ἔως 69) —, δι' 'Οκτωβρίου, ἀπλὰ ταξίδια, ὀφειλόμενοι εἰς τὸ μικρὸν ἐνδιαφέρον τῶν «Ἀγγλῶν φορτωτῶν διὰ νέας ναυλώσεις. Συνεχὴ ταξίδια διετίας στὸ Μάιον 1956 εἰς μετακευόμεναν τάκερ 11 χιλ. τόνων, ἐπληρώθησαν 56). — Μὲ ἐναρξην δέ τον 'Ιανουάριον ἐρχομένου ἔτους μέχρις 'Ιουνίου 67).

Διὰ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν ὅκτω συνεχὴ ταξίδια ἐκλείσθησαν εἰς τὰ ἔνεα δολ., καὶ διὰ τὴν Βενετίαν εἰς τὰ 10.70 — 10.80 δολ., μὲ ἐναρξην 'Ιανουάριον — Μάρτιον. Ἐνες χαρακτηριστικὴ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἡ κυκλοφορήσασα διαταγὴ διὰ ναυλώσιν σκάφους ἐπὶ τέσσερα ἡπτα (συνεχὴ ταξίδια) ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1956 μὲ ναύλων τὰ 44) 6. Γάλλοι φορτωταὶ ἐπληρώσαν 69) — διὰ συνεχὴ ταξίδια (ένα κατὰ μῆνα) ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου μέχρι τοῦ Μαΐου 1956 διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ ἐὰν Βόρ. Γαλλίαν 8) — ἐπὶ πλέον. Διὰ τὸ Μπούενος «Αὔρες ἐπληρώθησαν δολ. 13.60 (Νοέμβριον). Τὰ παλαιοτέρα μὲ ναύλους γύρω τῶν 175 χιλ. δολ. φίο ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 153 χιλ. δολ., ἀπὸ τὸ Νόεμβρον Ρέιντ.

Τὰ σιτηρά μὲ ἀρκετὴν ζωηρότητα. Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφη πρὸς δλας τὰς κατεύνσεις μὲ ναύλους βελτιωμένους. Ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Νοέμβριον ἐπληρώθησαν διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Αγγλίας 91) 3. Ἀπὸ τὸ Νόεμβρον Ρέιντ τοῦ 'Αμέρεραν — Ρόττερνταμ δολ. 10.50 γκρός τέρμης καὶ 90) — ('Οκτωβρίου — Νοέμβριον) διὰ Λίβερπολη. Τονάς Δεκεμβρίου ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν ἐπληρώθη δολ. 21, ἐν συνεχείᾳ δὲ 21.50 καὶ 22 δολ. δι' ἔγγυς ημερομηνίας φορτώσεως. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ 103) 6 γκρός 'Οκτωβρίου καὶ διὰ τὴν 'Αγγλίαν 105) — (Νοέμβριον). Σύοια διὰ Χάιφαν δολ. 17.70 (Νοέμβριον). Τὸ ἐνδιαφέρον διὰ την ναύλωσιν τάκερος πρὸς μεταφοράν σιτηρῶν ἐξηκολούθησεν. Ἐπληρώθησαν δολ. 11 καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς εὐμέγεθες τάκερ 11 — 12 ½ δολ. διὰ τὴν 'Αμέρεραν — Ρόττερνταμ. Ἐνέει συνεχὴ ταξίδια εἰς τάκερ 11 χιλ. τόνων ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον δι' 'Αμέρεραν — 'Αμβούργον δολ. 8.75. Ἐάν ἀπὸ Νόεμβρον Ρέιντ 9.25 καὶ Κόλπον 10.25 δολ., ἀπὸ τὸ Πλέιτ 13 δολ. γκρός τέρμης. Ἐναρξεὶς Δεκεμβρίου — 'Ιανουάριον.

Ἐνδιαφέρουσα καὶ ἡ ἀγορά ζακχάρων τῆς Κούβας. Ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν μὲ ναύλους 22 δολ. διὰ Νοέμβριον καὶ 23 δολ. δι' 'Οκτωβρίου, μὲ βάσιν φίο καὶ τοὺς φόρους εἰς βά-

# THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

Cable address: «ESTNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES:

ISTANBUL:

VOIVODA STR.

ALEXANDRIA:

16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO:

9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ρος τῶν φορτωτῶν. Διὰ τὴν Ἀμβέρσαν—'Αμβούργον (Νοέμβριον) μέρος φορτίου ἐπληρώθη 125)6.

Τὰ βραζίλιανα μεταλλεύματα μὲν μικράν κίνησιν ναυλώσεων. 'Απὸ τὴν Βικτωρίαν διὰ τὸ Ρόττερνταμ—'Εμδεν 75)— ('Οκτώβριον). 'Ο αὐτὸς ναῦλος καὶ ἀπὸ τὸ Ρίον (Νοέμβριον).

'Ησυχον τὸ Πλέειτ, μὲ προβλέψεις, σῆμας, λίαν προσεχοῦς καλῆς κινήσεως ναυλώσεων.

Ἐν πλήρει ἀναπτύξει ἡ ἀγορὰ τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ. Σιτηρά διὰ τὴν Ἀγγλίαν (φόρτωσις 1956) ἐπληρώθησαν 125), μὲ προσφοράς δι' 'Οκτώβριον—Νοέμβριον 130)—. Οἱ ἑροπλισταὶ ἔχοντες τοὺς 135) —. Διὰ τὴν Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 'Ελεγεῖτοι φορτωταὶ ἔκλεισαν σκάφη Δεκεβρίου διὰ σιτηρά εἰς τὰ 16 δολ., ἐναῦτι τῶν 15 καὶ 16 δολ. πληρωθέντων διὰ κριθῆν. Διὰ τὴν Γένοβαν σιτηρά (Δεκεμβρίου) δολ. 16.60. 'Απὸ τὴν Αύστραλιαν ἀρκεταὶ διαταγαὶ διὰ σιτηρά πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Μεσογείον. 'Επληρώθησαν ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλιαν δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον (κριθὴ εἰς χώμα) 153)9 μὲ φορτωσιν Δεκεμβρίου—'Ιανουάριον καὶ 162)6 δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας. Βρώμη ἀπὸ τὴν Δυτικὴν ἐπίσης Αύστραλιαν δι' 'Αγγλίαν 155)— (Δεκέμβριον—'Ιανουάριον).

Ἡ ἀναστολὴ τῶν πλόων τῶν ιστιωνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὸν λιμένα Μαρμάγκα προεκάλεσεν ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν καὶ διὰ τὰς ἴνδικας μεταλλεύματα κατὰ 20 τούλαχιστον σελ. ἐντὸς τῶν τελευταίων τεσσάρων ἐδόμαδῶν. Σκάφη ἔκλεισθησαν δι' 'Ιστιωνίαν εἰς τὰ 110)— καὶ 107)— φόρμη. 'Ανατίμησιν ἐσημένωσαν καὶ οἱ Ἑπτάνησος 'Αφρικῆς καὶ 'Αγίου Μαυρικίου ναῦλοι. Ζαχάρεις δι' 'Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 120)— καὶ 125)—. 'Απὸ τὴν Νότιον 'Αφρικήν (Κέπιτ Τάουν—Ντόρμπαντν ρέιντζ) ἀρκεσίσις διὸ 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντζ ἐπληρώθη 105)— ἔως 115)— φίο (Νοέμβριον καὶ Δεκεμβρίον).

Τὰ τάιμ-τσάρτερς μὲ καλήν ζήτησιν. Ταξίδιον ἀπὸ τὴν Ἀμβέρσαν πρὸς τὴν Καραϊβικὴν ἐπληρώθη 37)— εἰς σκάφος μὲ πετρέλαιον καὶ ἔτερον ἀπὸ τὴν Γκάλεστον(Νέας 'Υόρκης διὰ Μοντεβίδεο δολ. 5. Κυκλικὸν Δυτ. 'Αφρικῆς ἐπληρώθη 38)—. Διὰ 12μηνων χρονοναλωσιν εἰς σκάφος 8.400 τόν. μὲ πετρέλαιον 30)—, μὲ παράδοσιν Σιγκαπούρην. Δύο ὑπερατλαντικὰ ταξίδια εἰς λίμπερτο μὲ παράδοσιν 'Οκτώβριον Τάιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν—Κόντινεντ δολ. 4.90. Τέσσαρες ἔως ἔη μῆνας εἰς λίμπερτο δολ. 4.85 καὶ ταξίδιον μὲ παράδοσιν Νοέμβριον Πλέιτ καὶ ἐπαναπαράδοσιν Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον (λίμπερτο σκάφος) δολ. 5.50.

### Οι ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Καμμία ἀξιοσημείωτος μεταδολὴ εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν τάνκερς. Καλὴ πάντως ὑπῆρεν ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐπιτρέψασα τὴν σταθερότητα τῶν ναυλῶν. 'Απὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Καλιφορνίαν (Νοέμβριον). 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας περιωρισμένη ἡ ζήτησις μὲ ναῦλον 35 % κάτω τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου. 'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν 'Ισλανδίαν 44)— ἐπληρώθησαν. Συνεχὴ ταξίδια δι' ἀκάθαρτα φορτία διὰ σκάφη μέχρι 30 χιλ. τόνων (ἔξι ἢ δώδεκα μηνῶν διαρκείας) προσεφέροντο εἰς τὰ 30 % κάτω τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου.

Τὰ τάιμ-τσάρτερς μὲ μικρὸν ἐνδιαφέρον, ἀφότου αἱ μεγάλαι ἀγγλικαὶ ἔταιραι ἀπεσύρθησαν τῆς ἀγορᾶς. Δυσχέρειαι ηδη ἐμφανίζονται διὰ τὸ κλείσιμον σκαφῶν νεοτεύκτων, μὲ παράδοσιν κατὰ τὰ ἀμέως ἐπόμενα ἔτη.

### Η Πειραιϊκή ναυλαγορά

Τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου διέρρευσε μὲ ἀφθονίαν διαταγῶν καὶ ζήτησις τονιά, μὲ Ἐλλειψιν, ὅμως, ἐπαρκοῦς καὶ καταλλήλου Ἑλληνικῆς χωρητικότητος πρὸς προσφοράν. Τὸν κυριωτέρον ὅγκον τῶν διαταγῶν ἐκάλυπτον τὰ ἐκ Κωνσταντίνης καὶ Πύργου φορτία τοιμέντων δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν καὶ Περσικὸν Κόλπον. 'Ιδεα τῶν ναυλωτῶν ἥτο ὁ ναῦλος τῶν 55)— φίο δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν καὶ

75)— φίο διὰ Περσικὸν Κόλπον, μὲ φορτώσεις ἔξικνουμένας μέχρι καὶ τοῦ Διεκεμβρίου. 'Εκ Κωνσταντίνης ὑπῆρχον ἐπίσης διαταγαὶ τινὲς δι' ἐλαιοπλοίους καὶ ἐλαιοπλακούντων, καθὼς καὶ ικαναὶ διαταγαὶ πρὸς φόρτωσιν ἀραβοσίτους Σιά Δανιάν, 'Αγγλίαν καὶ 'Ιρλανδίαν (μεγάλα φορτία) μὲ προσφερόμενον ναῦλον μεταξὺ 65)— ἔως 70)— φίο καὶ με φορτώσεις μέχρι καὶ τέλους Δεκεμβρίου. 'Αντιπρωσωπευτικαὶ ναυλώσεις δὲν ἐγνώσθη, ἐάν ἐκλεισθῆσαν. Διαταγαὶ ἐπίσης ὑπῆρχον ἐκ Κωνσταντίνης διὰ Τέργεστην 2000 τ. σόγια καὶ δι' 'Ιστιωνίαν 10.000 τ. σόγια, μὲ φορτωσιν Δεκεμβρίου, ἐζήτουντα δὲ δι' ἀμφοτέρας προσφοράς. 'Απὸ τὸν κόλπον 'Άδραμπτιον ὑπῆρχε μία διαταγὴ 4000 τ. στὸντρομεταλλεύματος διὰ Πολονίαν, ἐζήτουντα δὲ καὶ δι' αὐτὴν προσφοραῖς. Διὰ φορτίον 800 τ. φελοῦ ἐκ Λισσαβονίου δι' 'Οδησσον ἐζητεῖτο κατάληλην σκάφος καὶ προσφερόμενον ὅ κατ' ἀποκοπήν ναῦλος τῶν 9500 λιρῶν. Τέλος ἐκκυλοφρόσης καὶ μία διαταγὴ ἀπὸ Σφάξ 3000 τ. φωσφάτων διὰ Μπουργκίας, μὲ ίδεαν τῶν ναυλωτῶν εἰς τὰ 42)6. Τὸ φορτηγὸν «Εμρούπολις» (μετὰ τὸ ταξίδιον του ἐκ Σουηδίας 1000 στάνταρτς ξύλειας δι' ἀνάτ. 'Αγγλίαν 290)—, ἐναύλωση καὶ διὰ δεύτερον ταξίδιον ἀπὸ Φιλανδίας 1000 στάνταρτς ξύλειας δι' ἔνα λιμένα 'Ισραήλ πρὸς 370)— τὸ στάνταρ, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν καὶ φορτωσιν Νοέμβριον.

### Τὰ ναῦλοι θέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΜΑΡΙΑΜ» ἀπὸ Χόμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 68), μὲ 2500 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν καὶ ὄφιον διὰ Βόρειον Γαλλίαν, φορτωσις 'Οκτώβριον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» ἀπὸ Χόμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 68), μὲ 2600 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν καὶ ὄφιον διὰ Βόρειον Γαλλίαν, φορτωσις 'Οκτώβριον.

«ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ» ἐκ Βαλτιμόρης 9500 τ. λιπασμάτων δι' 'Ιστιωνίαν δολ. 10.50 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΣ» (παναμ.) ἀπὸ Χόμπτον ρόδος ἡ Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Ζερπρούγκε 70)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—31 'Οκτώβριον.

«ΝΤΟΡΙΩΝ» (δινδούρ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. ὄφιζης δι' 'Ιστιωνίαν δολ. 23.50 ένα λιμένα ή 23.85 δύο λιμένες, μὲ 1500 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Οκτώβριον—15 Νοέμβριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΣ» (τίτλ. ἡ. Ν. Γουλανδρή) ἀπὸ Χόμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 71)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ» (μετ. τὴν ἔταιριον «Τρίτων») διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ Χόμπτον ρόδος 100.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμοτερνταμ 72)—, ὄφιον διὰ Βόρειον Γαλλίαν 80)—, φόρτωσις ἀπὸ 15 'Οκτώβριος διὸ ΝΗΡΕΥΣ» ἀπὸ Χόμπτον ρόδος 8600 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 70)—, μὲ 2500 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Ν)δρίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τόν. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 175.000 φίο, φόρτωσις 10—28 'Οκτώβριον.

«ΛΙΠΑΡΙΣ» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τόν. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 175.000 φίο, φόρτωσις 10—25 'Οκτώβριον.

«ΤΥΧΑ» (λίβερ) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τόν. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 175.000 φίο, φόρτωσις 137.000 φίο, φόρτωσις 24 'Οκτώβριος—10 Νοέμβριον.

«ΔΕΛΦΟΙ» (λίβερ) ἀπὸ 'Αλμπαν, μὲ συμπλωσιν εἰς Νέαν 'Υόρκην 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 10.50 γκρέ—τέρμες, φόρτωσις 'Οκτώβριον—Νοέμβριον.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Βαλτιμόρην 9500 τ. λιπασμάτων διὰ Καράτοι δολ. 19 φίο καὶ στόσουεν, φόρτωσις 10—25 'Οκτώβριον.

«ΜΠΑΖΙΑ II» (παναμ.) ἀπὸ Χόμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Βέζερ 74)—, μὲ 2500 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Νοέμβριον.

«ΣΡΜΠΤΣΑ» (γιγαντοκαλαυρίκον) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων διὰ Πειραιά δολ. 15, φόρτωσις 10—25 'Οκτώβριον.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ» (λίβερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Νότιου 'Ατλαντικού 9500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 185.000 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 197.

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

Τὰ νεότευκτα καὶ ύπερπολυτελὴ πλοῖα  
τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μίλλιων  
Κινηματογράφος—Πισίνα—Air Conditioning

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ”

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 19ην 'Οκτωβρίου, 2αν καὶ 1σην Νοέμβριον 3 μ.μ. διὰ BPIN-ΔΗΣΙΟΝ, BENETIAN (ἄφιξης Παρασκευὴν μεσημβρίαν).

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 26ην 'Οκτωβρίου, 9 καὶ 23 Νοέμβριον 12 μεσημβρίαν δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ (ἄφιξης Πέμπτην ἀπόγευμα) — ΛΕΜΕΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ-ΣΑΙ·Δ· ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

“ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ”

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 19ην 'Οκτωβρίου 2 καὶ 16 Νοέμβριον 12ην μεσημβρίαν δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ (ἄφιξης Πέμπτην ἀπόγευμα) — ΠΟΡΤ-ΣΑΙ·Δ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 26ην 'Οκτωβρίου, 9 καὶ 23 Νοέμβριον 12ην μεσημβρίαν δι' ΓΕΝΟΒΑΝ, (μέσω Ι-σθμοῦ) ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ (ἄφιξης Σάββατον πρωΐαν).

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ"

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

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: 'Ακτὴ Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.  
Διεύθυνσις: Τηλ. 470.895 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

500 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. σύγια διά Γιακούχαμ—Μόζι, ρέιντς δολ. 21,50, με 1000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσης 25 Νοεμβρίου—20 Δεκεμβρίου.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» έτι Φιλαδελφείας 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ 70)—, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν (6 συνεχή ταξίδια), έναρξης 30 Δεκεμβρίου — 20 Ιανουαρίου.

«ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάρητον ρόδες η Βολτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ 71)6, με 2500 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, όφιον διά δυτικής οκτώς 'Αγγλίας 78)—, έναν διά Μάρτιου 79)—, έναν διά λιμένας ανατολικής οκτώς 'Αγγλίας 80)—, με 1000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσης 10—20 Νοεμβρίου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑΓΙ-ΙΝΤ» (τάκηρ, σημ. άγγληκή) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων ή σύγια δι' 'Αμερίσαν—'Αμερίγουρον ρέιντς 11,37 ½, όφιον δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ 11,12 ½, 'εγκρος-τέρμες, έναν διά διό λιμένας έκφόρτωσες 25 σεντάν έξτρα, φόρτωσης 1—20 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όντωνταν) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων και διά σύγια δι' Οτάρου—Νιγηγάτα ρέιντς δολ. 1000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσης 10—25 Νοεμβρίου.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ή 'Αγιοι Απαρεντίου 9000 τ. κριθή διά Μπέλφαστ, Λίντερτσού, Μπρίκενχιτ ή 'Ειδουράσθ 91)3, φόρτωσης 10—25 Νοεμβρίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΤΖ» (λιβερ.) από Χάρητον ρόδες 11.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ 71)3, φόρτωσης 20—30 Οκτώβριου.

«ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένες Νοτίου 'Ατλαντικού 9400 τ. Πολαιοισθίρων (475.000 κ.π. διά δύματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 187.500 φίο, φόρτωσης 'Οκτώβριον—Νοέμβριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (παναμ.) από Χάρητον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διά Μπουενός Άρχερ 13,60, φόρτωσης 1—20 Νοεμβρίου.

«ΝΟΝΝΑ ΜΑΡΙ» (λιβερ., τάκηρ) από Γκάλεστον — Πόρτ Σουλφουρ ρέιντς 10.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ δολ. 11,10, έναν φόρτωσην από Μπατόν Ρουζ ή Νέαν 'Ορλεάνην δολ. 11,35, φόρτωσης 17—30 Οκτώβριου.

«ΣΤΡΟΒΙΛΙ» (ex «Middlesex Trader») από 'Αλμπανού, με συμπλήρωσιν είς Νέαν 'Ορλεάνην 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ, κατ' αποκοπήν δολ. 105.000 φίο, με 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσης τέλη 'Οκτώβριου—άρχες Νοέμβριον.

«ΔΙΡΦΥΣ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9400 τ. παλαιοισθίρων (475.000 κ.π. διά δύματα) δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ, κατ' αποκοπήν δολ. 175.000 φίο, φόρτωσης 15—29 Οκτώβριου.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) από Χάρητον ρόδες η Βολτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ—'Αμερίταμ Ζεμπρούγκες 71)6, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν (δύο συνεχή ταξίδια), ένορξης 15—30 Νοεμβρίου.

«ΑΡΓΚΟΝΤΟΝ» (σημ. άγγληκή) από άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορίων του Όχθερας) 9400 τ. πολαιοισθίρων (450.000 κ.π. διά δύματα) δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ, κατ' αποκοπήν δολ. 153.000 φίο, φόρτωσης 23 Οκτώβριου—10 Νοεμβρίου.

«ΟΣΑΝ Σ.Ε.Υ.ΛΟΡ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοισθίρων (475.000 κ.π. διά δύματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 180.000 φίο, φόρτωσης 1—15 Νοεμβρίου.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9400 τ. παλαιοισθίρων (495.000 κ.π. διά δύματα) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 192.500, όφιον δι' Αδριατικήν δολ. 202.500, φόρτωσης 15—30 Νοεμβρίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΓΕΡ» (οημ. Νοτ. 'Αφρικής) από Χάρητον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων δι' ένα ιταλικόν λιμένα 'Αδριατικής δολ. 11,65, με 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, καντσέλλο 5 Νοεμβρίου.

«ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (Κοσταρίκας) από Χάρητον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταμ 55)9 (συνεχή ταξίδια ίπτη δύο έτη), έναρξης Ιανουαρίου 1956.

«ΑΛΑΜΠΑ» από Χάρητον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διά Ριον 'Ιανείρον δολ. 11,25, φόρτωσης 20—31 Οκτώβριου.

#### Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» (παναμ.) από Βαγκαύδερ — Νιού Ούεστμινστερ ή Βικτωρίαν 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 16, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσην, φόρτωσης 1—31 Δεκεμβρίου.

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβερ.) ή Βρετανικής Κελομδίας 9500 τ. γεννημάτων διά Μπέλφαστ, Ειδουράσθ, Μπάρου, Κάρδια, Λίντερτσού, Λονδίνου ή Τάιν 130)6, όφιον κρήδην 132)6, έδω διά λιμένας έκφόρτωσες 2)6 έξτρα, φόρτωσης 20 Οκτώβριου έως 5 Νοεμβρίου.

«ΚΑΙΤΗ» (παναμ.) ή Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αποκοπήν δολ. 17,75, έλευθέρων έκφόρτωτικών, φόρτωσης 20—30 Οκτώβριου.

#### Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΓΚΟΡΙΚΑ» (γιοργυκοσλαυικόν) ή Ρόττερνταμ 2500 τ. κώκ διά Πειραιά και έπειτα έλληνικόν λιμένα 61)—, έναν 4400 τ. γαιανθράκων και κώκ 52)6, φόρτωσης 3—20 Νοεμβρίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.» από Ρόττερνταμ 2100 τ. άλευρων διά Πόρτ Σαΐδ 70)—, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» από Βίσμαρ 8500 τ. τοιμέντων είς σάκους διά Ραγγούν 132)6 φόρτη με 4—1 εκφορτικά, φόρτωσης Οκτώβριον—Νοέμβριον.

«ΚΑΣΣΙΑΝ» (Κοσταρίκας) ή ΕΥΓΕΝΙΑ ή 'Αγγελίας» (λιβερ.) από 'Αμερίσαν — Βίζερ ρέιντς 9000 τ. λιπαραμάτων διά Κέιπ Τόουν — Ντάρμπαν ρέιντς 95)6— φίο, ένα λιμένα δι' 97)6 φίο, διά δύο λιμένας, με φόρτωσην 17—31 Οκτώβριου διά το «Κάσιαν ή 23 Οκτώβριος — 11 Νοεμβρίου έων το «Εύγενια».

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» από Μπριστολ Τσάννελ 2600 τ. γαιανθράκων διά Τσάννελ 25)—, φόρτωσης άρχας Οκτώβριος.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» από Μπριστολ Τσάννελ 2600 τ. γαιανθράκων διά Χειλένδρας 30)—, φόρτωσης τέλη Οκτώβριου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβερ.) ή 'Αμερίσης 5200 τόν. γαιανθράκων διά Τσιτιβαδένιαν 32)—, με 1500 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσης 8—28 Νοεμβρίου.

#### Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΦΛΩΡΙΝΑ» ή Θάσου 1500 τ. μεταλλευμάτων πυρίου διά Τεργέστην δολ. 3,80, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» ή Ιτέας 2500 τ. μεταλλευμάτων βωξίτου διά Λένινγκραδ 62)—, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» ή Χάιφας 1500 τ. τοιμέντων είς σάκους διά Μουδανία, δολ. 2,90, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) ή Μήλου 3500 τ. μεταλλευμάτων βωρίου διά Μπάραρ 90)—, φόρτωσης Οκτώβριον.

#### Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ή Θάσου 4000 τόν. μετάλλων διά Βομβάν και Μαντράς 130)—, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ή Πότι 3600 τ. μεταλλευμάτων διά Χούντικασθάλ 67)6 φίο, φόρτωσης Οκτώβριον.

#### Έκ παντούίων άλλων άγορων

«ΕΛΠΙΣ» (λιβερ.) από Πόρτ Ελίζαμπετ 9500 τ. μαγγανέζας δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορείων τεύ Χάιφερας) δολ. 10 φόμπ, φόρτωσης 15 Νοεμβρίου—5 Δεκεμβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) ή Σαουδίδας 550 στάνταρτς ζυλείας διά Λονδίνου 300)—, φόρτωσης Νοέμβριον.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιβερ.) ή Κούβας 10.000 ζαχάρεων δι' Ιαπωνίαν δολ. 22,75 φίο, ένα λιμένα, φόρτωσης 28 Οκτώβριον—11 Νοεμβρίου.

«ΑΡΙΩΝ» (παναμ.) από ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούβας 3500 τόν. ζαχάρεων είς σάκους δι' 'Αμερίσαν—'Αμερίσην, φόρτωσης 20 Οκτώβριον—10 Νοεμβρίου.

«ΑΚΡΩΝ» (όνδουριανόν) ή Κούβας 9500 τ. ζαχάρεων δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 23 φίο και στόσουεντ, φόρτωσης 14—25 Οκτώβριον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ή Σαουδίδας 950 στάνταρτς ζυλείας δι' άνατολικήν άγιας Ηγετίδης 290)— τό στάνταρτ, φόρτωσης Νοέμβριον.

«ΠΕΛΑΓΙΑ» (σημ. άμερ.) από Κούβαν (ένα δύο λιμένας βορείου ή νοτίου άγιας) 9500 τόν. ζαχάρεων είς σάκους δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 23 φίο και στόσουεντ, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» ή Λένινγκραδ 2500 τ. γεννημάτων είδων διά Σουηδίαν κατ' απόκτηντην λίρας 4.800, φόρτωσης Νοέμβριον.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κοσταρίκα) από Κέιπ Τάουν — Ντάρμπιτον δολ. 10 σιτηρών χώρα διά Βενετίαν 105)— φίο, φόρτωσης 1—27 Δεκεμβρίου.

#### Άι χρονοναυλώσεις

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» (λιβερ.) 10.865 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής έξι Αργυρινής είς Εύρωπην, μεσω Χίλιης δολ. 5,50, παράδοσης είς Πλέιτ 10—25 Νοεμβρίου, έπαναπαράδοσης είς Μεσόγειον.

«ΚΕΦΑΛΑΙΗΝΑ» 2500 τόνων δ.ω. τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ή Μεσόγειον—Κόντινεντ λίρας 145 ήμερσιών, διμερος παράδοσης είς Πειραιά.

«ΟΘΡΥΣ» (σημ. άγγληκή) 10.384 τόνων δ.ω. (465.491 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 έως 25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής έξι Αργυρινής είς Εύρωπην, μεσω Χίλιης δολ. 5,65, παράδοσης είς Πλέιτ 10—30 Νοεμβρίου, έπαναπαράδοσης είς Μεσόγειον.

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡ» (παναμ.) 10.850 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 έως 10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 12 έως 14 μήνας (πογκόδιοι μεταφορών) δολ. 4,25, παράδοσης είς Ιαπωνίαν Οκτώβριον, έπαναπαράδοσης είς Αγγλιανήν Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

«ΣΑΝ ΡΟΚ» (λιβερ.) 10.865 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 έως 10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τόνων πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά (ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ 42αν ΣΕΛΙΔΑ)



LAMBERT BROTHERS  
LIMITED  
Cunard House, 88 Leadenhall Street,  
London, E.C.3.  
ALSO AT CARDIFF,  
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,  
HULL AND GRIMSBY.  
Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 8090)

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.) .....	Δ. Γκιούλης .....	17	3976	ἔφθ. Κωνστάντζαν 8 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ. Στυγάλας .....	04	2425	ἔφθ. Πειραιά 11 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκος .....	54	6498	εις Νέαν 'Ορλεάνην ἀπὸ 28 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Λώρα .....	54	8450	ἀνεχ. Βαλτιμόρου 9 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	18	2974	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 10 Δ. 'Οκτ. 5 διὰ Λάγκος
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	διῆλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διὰ Ράς Τανεύρα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Yioi Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	ἀνεχ. Βασιλίαν 28 Σεπτ. διὰ Μίδδλεσμπρο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. & 'Αδ. Κ.Χ.' πατέρας .....	43	7231	ἀνεχ. Λίβερπολ 24 Σεπτ. δι' "Αγιον Δομίνικον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκος .....	55	6548	διῆλθε Σουέζ 10 'Οκτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. .....	Δ. Κοσαύτης .....	20	844	ἔφθ. "Εμέρε 6 'Οκτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	'Αρ. 'Αναστασάτος .....	18	2858	ἔφθ. Τάιν 5 'Οκτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7232	ἀνεχ. Τάμπαν 5 'Οκτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΘΗΝΑΙ .....	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ. .....	53	3575	ἔφθ. Κωνστάντζαν 7 'Οκτ. καὶ Πειραιά 13
ΑΚΤΗ .....	«Αδ. Λιβανού» A.E. .....	44	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής 'Ανδρεάδης .....	44	7254	ἀνεχ. Νάρδικ 11 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. .....	άδ. Τσουριάνη .....	20	1115	εἰς Τέλ Α'616 7 'Οκτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» A.E. .....	43	7234	διῆλθε Τρίνινταν 7 'Οκτ. δι' Εύρωπην
ΑΛΙΚΗ .....	«άδ. Λιβανού» A.E. .....	43	7229	ἔφθ. Κάρδιφ 6 'Οκτ.
ΑΛΙΚΗ Π. .....	'Απ. Πεζάς .....	44	7212	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 9 'Οκτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	42	7177	ἀνεχ. 'Αμβούργον 6 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΙΑ .....	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	N. Κουδύλη .....	42	7191	ἔφθ. Αμέρεσαν 9 'Οκτ.
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιβανός» A.E. .....	43	7176	ἔφθ. Μπαντάρ Μασσάρ 5 'Οκτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.) .....	«Νιάρχος» A.E. .....	14	4046	ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ .....	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ. .....	29	6022	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΑΡΓΩ .....	'Ελληνικού Δημόσιου .....	18	5532	άργει Πιραιάς ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιβανός» A.E. .....	41	7460	διῆλθε Λός 'Αντζέλς 1 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	Έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	ἔφθ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. καὶ Χάρην 9
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	53	13415	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 10 'Οκτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιδανός .....	43	7227	ἀνεχ. Ντεμπάρα 5 'Οκτ. διὰ Τρίνινταν
ΑΤΤΙΚΗ .....	Χρ. Μαυράκης .....	43	2400	ἔφθ. Κωνστάντζαν 11 'Οκτ.
ΑΥΡΑ .....	έτ. «Ελίξ» .....	44	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ .....	'Εθν. Γραμ. 'Ελ. — 'Αμερ. .....	28	20553	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	N. Πούπαλος καὶ Σία .....	11	1881	εἰς θέσιν 9 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΒΕΛΓΙΟΝ .....	«Ελληνική» A. E. .....	46	2035	ἔφθ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	Άγτ. Παπαδάκης .....	43	7176	ἀνεχ. Λός 'Αντζέλς 8 'Οκτ. διὰ Λίβερπούλ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A.E. .....	44	1923	ἔφθ. Καλάμας 19 'Οκτ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Γ. Νικολάου» .....	22	3846	ΕΠΩΛΗΘΗ, πρὸς διάλυσιν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ .....	«Ελληνική» A. E. .....	46	2016	ἀνεχ. Κατάκαλον 6 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7176	ἀνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 2 'Οκτ. διὰ Κορέαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου .....	21	5728	ἀνεχ. Πόρτ Τάσις 3 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ .....	Θ. 'Επιφανείαδης .....	43	7176	ἀνεχ. Κασσέρει 27 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	'Αδ. 'Ανδρεάδη .....	43	7233	ἔφθ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
ΓΚΡΑΣΧΟΔΛ (ψυγεῖον) .....	Γ. 'Αρκούλης .....	43	486	εἰς ταξίδιο Μεσογείου
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.) .....	Στ. Νιάρχος .....	54	20991	εἰς θέσιν 22 Β. καὶ 37 Δ. 'Οκτ. 7 διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	N. Παπαδάτος .....	18	1176	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. .....	Π. Καλλιμαντούπουλος .....	44	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΗ .....	'Άλεξάτος — Δούκας .....	23	1634	ἀνεχ. Πειραιά 5 'Οκτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	'Αδ. Συνδινοῦ .....	24	2728	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διὰ Λένινγραδ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Yioi Δ. 'Ιγγλεση .....	18	5275	ἔφθ. Ροζάριο 2 'Οκτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεὺς .....	26	4862	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 10 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ .....	έτ. Βεργωτῆ .....	44	7232	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διὰ Σουάνη, ἔφθ. 11
ΔΗΜ/ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & B. Πανταλέων .....	43	7229	ἔφθ. Οξείδουσον 3 'Οκτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Ντιάναντε» .....	55	6110	ἀνεχ. Βομβάνη 9 'Οκτ. διὰ Λονδίνον
ΔΙΡΦΥΣ .....	'Αδελ. Πατέρα .....	43	7232	ἀνεχ. Χούλλη 27 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιβανοῦ .....	37	4839	ἔφθ. Οζάκαν 25 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανώ» A.E. .....	43	7256	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Οκτ. διὰ Τζαμαϊκαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» .....	27	4142	ἀνεχ. Χούλλη 8 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΕΛΕΝΗ Δ. .....	«Αλκυόνη» A.E. .....	44	7253	ἀνεχ. Λάγττη Νέπτων 6 'Οκτ. διὰ Μπατάνον Ρούζ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΗ .....	'Αδ. Κουλουκούνη .....	38	5500	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος & Σία .....	43	7176	ἔφθ. Πρόδιντεν 5 'Οκτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη .....	21	1549	ἔφθ. Οδησσόν 7 'Οκτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	Άδ. Μασαράκη .....	22	3553	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 'Οκτ. δι' Ιμιμιχαν
ΕΛΛΑΣ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	διῆλθε Σουέζ 4 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ .....	«Ελληνική» A. E. .....	39	6281	ἀνεχ. Τζέδδαν 29 Σεπτ. διὰ Κόρραμ Σάχρο
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	«Ελληνική» Καλλιμανοπ. .....	44	7207	ἀνεχ. Κοσσίν 28 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Ελληνική» A.E. .....	43	7254	ἔφθ. Κόρραμ Σάχρο 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Ελληνική» A.E. .....	43	7176	ἀνεχ. Γενόβαν 7 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν—Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Ελληνική» A.E. .....	43	7203	ἀνεχ. Βομβάνη 2 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΠΙΣ .....	Α. Πρίντεζης .....	19	1492	ἔφθ. Πειραιά 2 'Οκτ. καὶ Στρατώνι 4
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ .....	«Επίδαυρος» A.E. .....	43	7253	ἀνεχ. Σάν Αντώνιο 1 'Οκτ. διὰ Σάν Ζουάν

GENERAL STEVEDORES &amp; CONTRACTORS

GRAIN FITTING &amp; TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

INQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL  
2247 E. Marginal Way  
SEATTLE - WASHINGTON

Cable Address:  
SENOJ-PORTLAND, OREGON  
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

W. J. JONES & SON, INC.  
817 Board of Trade Bldg.  
PORTLAND, OREGON

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νεγρεπ. — Σταθάτος ..	44	7251	άνεχ. Τάιν 10 'Οκτ. διὰ Γδύνιαν
ΕΡΜΗΣ (ἐπιβ.) .....	έτ. «Ηπειρωτική» .....	16	2557	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	χυράγκα — Κολύμβα .....	21	2369	έφθ. Πότι 10 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ .....	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε. ....	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Οκτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	Υἱοί Πέτρου Γουλανδρῆ .....	43	7244	άνεχ. Λάιττλ Πέντρο 7 'Οκτ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	«Άδ. Γουλανδρῆ» .....	18	4770	έφθ. Μόντρεαλ 3 'Οκτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίνης .....	43	7250	άνεχ. "Εμδεν 4 'Οκτ. διὰ Κόλπου
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	Άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	άνεχ. Γκάλθεστων 28 Σεπτ. διὰ Χαδάναν
ΗΡΩΝ II .....	Δημ. Ν. Κουφός .....	44	1923	άνεχ. Λός "Αντζέλς 5 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7257	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. «Κάρος» Α.Ε. ....	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. δι' 'Αμέρισαν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	37	4815	άργει Πόρτ Σαΐδ απὸ ἐτῶν
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	Γ. Αγγελίδης .....	01	2107	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ.
ΙΓΟΡ .....	Άπ. Πεζᾶς .....	43	7207	άνεχ. Βίλλαν Κουστιτούσιον 5 'Οκτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	υἱῶν Δ. 'Ιγγλεση .....	42	7035	έφθ. Λός "Αντζέλς 9 'Οκτ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	Άδ. Γουλανδρῆ .....	44	7176	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ. ....	44	10441	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	I. & 'Άδ. K. X'' πατέρας ..	43	7255	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Οκτ. δι' 'Αμέρισαν
ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣ ΣΑ .....	'Ιω. Παράσχος κλπ. ....	13	1877	έφθ. Κότκα 28 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ .....	Άδ. Κουλουκουντῆ .....	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ. διὰ Γαλλίαν
ΚΑΣΟΣ .....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	39	5215	άνεχ. "Εμδεν 23 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΣΤΩΡ .....	Άδ. Γράτσου .....	44	7260	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Οκτ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) .....	«Κεφαλληνική» Α.Ε. ....	43	10448	διῆλθε Σουέζ 10 'Οκτ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ .....	άδ. Τυπάλδου .....	25	1793	εἰς 'Ηράκλειον 2 'Οκτ.
ΚΕΧΡΕΑ .....	Θ. 'Επιφανειάδη .....	44	7224	έφθ. Λήθ 1 'Οκτ.
ΚΡΗΤΗ .....	N. Κονδύλης .....	44	7253	άνεχ. Μπλαύθ 3 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΟΝΙΣΤΡΑ .....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	43	7198	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΡΘΙΟΝ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	έφθ. Χούλλ 8 'Οκτ.
ΚΡΙΟΣ .....	M. 'Εμπειρίκος .....	45	3805	άνεχ. Λονδίνου 8 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.) .....	έτ. «Τρανσαπετρόλ» .....	20	6416	έφθ. Νοβηρωασίσκην 9 'Οκτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ .....	'Ελλην. Μεσού. Γραμματι .....	11	7527	άνεχ. Φρήμαντ 27 Σεπτ. διὰ Σαΐγκον
ΚΥΜΑ .....	'Άδ. Λιβανού» Α.Ε. ....	43	7244	διῆλθε Τζιμπούτι 28 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ .....	Άδ. K. Πατέρα .....	43	7223	έφθ. Γλασκώθη 5 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. .....	Γ. 'Ηλιόπούλος .....	05	2527	άνεχ. Λονδίνου 4 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	N. 'Απόδικος .....	45	7176	εἰς θέσιν 13 Β. καὶ 94 Δ., 'Οκτ. 9 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΛΑΚΩΝΙΑ .....	Άλεξάτος — Δούκας .....	25	964	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ .....	Θεόδ. Τεργιάζος .....	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ .....	Θρ. Βογιατζῆς .....	28	4573	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Σμύρνην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ .....	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ. ....	22	1535	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	«Μιχαλινός» Α.Ε. ....	43	7176	έφθ. Ελβετία 26 Σεπτ.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ .....	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. ....	25	5531	διῆλθε Τζιμπούτι 26 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Εύάγγ. & M. Νομικός .....	43	7229	άργει Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
ΛΟΥΛΑ .....	Δ. Κοτσαύπης κλπ. ....	43	1075	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	«Λιβανός» Α.Ε. ....	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΙΩΤΙΣ .....	'Άδ. Συνοδινοῦ .....	19	3858	άνεχ. Χούλλ 23 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ .....	Άντ. Παπαδάκης .....	42	7044	διῆλθεν Ίνδονησίαν 27 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΜΑΝΕΣ .....	N. Εύσταθιου .....	55	8400	εἰς Μπορνταϊλαντ, υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	Εύγ. I. Χανδρῆ .....	20	5401	άνεχ. Γένοβαν 7 'Οκτ. διὰ Κωνσταντζαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.) .....	έτ. Χανδρῆς .....	21	6703	άνεχ. Χαδάναν 6 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	Γ. M. Κουλουκουντῆς .....	43	7187	άνεχ. 'Αμβούργον 9 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Γ. Στ. Σταθάτος .....	43	7204	διῆλθε Λάδσεντ 10 'Οκτ. διὰ Γδύνιαν
ΜΑΡΙΑΜ .....	«Ειρηνικός» Α. Ε. ....	44	7258	διῆλθε Θέουταν 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ .....	έτ. «Ματζεδόια» .....	20	6546	εἰς θέσιν 38 B. καὶ 39 Δ. 'Οκτ. 7 διὰ Λίθερπουλ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	54	11577	άνεχ. Μπάνιας 6 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΙΟΣ II .....	Μίχ. Καραεώργης .....	23	1175	άνεχ. Μομπάσα 28 Σεπτ. διὰ Χάϊφαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	'Άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5500	άνεχ. Γκρείντζενμάουθ 25 Σεπτ. διὰ Κόλπου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ .....	έτ. «Ηλίος» .....	44	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ .....	Νικολέρης - Παπάζογλου .....	16	2081	άνεχ. Κότκα 5 'Οκτ. διὰ Λονδίνον
ΜΕΝΤΩΡ .....	Έκτωρ K. Δρακούλης .....	41	7157	άνεχ. Λίθερπουλ 20 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΜΙΧΑΗΑ .....	«Άδαμαστος» Α.Ε. ....	43	7260	διῆλθεν Αγίου Βικέντιου 28 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ .....	N. Εύσταθιου .....	44	7176	διῆλθε Ντόβερ 1 'Οκτ. ἐκ Νόρνεγκχαμ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ .....	Γ. Χρ. Λαιμός κλπ. ....	55	9500	εἰς 'Ιαπωνίαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΥΚΗΝΑΙ .....	Έλλ. Γραμμη N. 'Αμερ. ....	34	2709	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 10 'Οκτ. (διὰ Βηρυττὸν)
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Ντέλ Καριμπ» .....	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ .....	Ίω. Καρρᾶς .....	44	7247	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ .....	'Άδ. Γουλανδρῆ .....	22	16991	άνεχ. Σαουθάμπτον 10 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ .....	έτ. «Εύγενειάς» .....	43	7230	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 11 'Οκτ.
ΝΕΣΤΟΣ .....	«Θεοφανώ» Α. E. ....	43	7231	διῆλθε Σουέζ 9 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΗΡΕΥΣ .....	'Ηλ. E. Χατζηλίσις κλπ. ....	37	5205	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΣ .....	K. Πατέρας & Σία .....	43	7176	άνεχ. Εμδεν 25 Σεπτ. διὰ Βαμπάνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Γ. Βατικιώτης .....	11	1459	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 'Οκτ. διὰ Μερόγειον
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	'Άδ. Σιτινά .....	43	7254	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ .....	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης .....	43	7244	έφθ. 'Αμβερσαν 8 'Οκτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III. .....	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. ....	41	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	υἱοί N. I. Πατέρα .....	55	9200	εἰς 'Ιαπωνίαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΟΛΓΑ .....	Έμπορ. — 'Εφοπλιστική .....	44	7284	έφθ. Κολόμπο 22 Σεπτ.
ΟΝΤΡΥ .....	K. Γράτσους .....	45	7176	άνεχ. Βοστόνη 3 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ .....	Κων. B. Σκαρδεβέπ. ....	43	7235	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ. διὰ Χάλιφας

## CANADIAN CHANDLERS LIMITED WHOLESALE SHIP SUPPLIERS PROVISIONS & MARINE HARDWARE

TELEPHONE:

DAY : Pacific 2635  
NIGHT : Marine 5949  
Cedar 8094

193 East Hastings Street

VANCOUVER 4, B. C.  
CANADA

CABLES:

"SHIPSTOR,"—VANCOUVER, B.C.

ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιός	17	3703	διήλθε Θέουταν 8 'Οκτ. διά Βίσμαρ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Πειραιά από 14 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	«Άλεξάνδρος — Δούκας	21	1001	είς ταξίδια 'Ελλάδος — Ανατολ. Μεσογείου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	έφθ. Χιροχάτα 8 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	διήλθε Λός "Αντζέλες 4 'Οκτ. δι' Ιντσόν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Σουάνη 1 'Οκτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 11 'Οκτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5187	άνεχ. Βραζιλίαν 5 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. δι' Αμβούργον, έφθ. 9
ΠΑΡΓΑ	Παπάς-Βλευθεράδης	15	999	διήλθε Ντόμερ 9 'Οκτ. διά Γκρήτ Γιαρμουθ
ΠΑΤΡΑΙ	«Έλληνικη» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Αμβέρσαν 5 'Οκτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Μιτελαβάν 7 'Οκτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Χαδάναν 5 'Οκτ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11473	είς Καβασάκι από 22 Αύγ., διασκευή
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 'Οκτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	έφθ. Τσάρλεστων 9 'Οκτ. (δι' Αγγλίαν)
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	» ιδε: «ΜΑΙΡΗ Κ.», σημαία Κοσταρίκας
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιά	16	1808	είς μεταφοράς Κωνσταντζής — Πειραιώς (πετρέλαια)
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Μαν. Κουλουκουντής	55	16566	διήλθε Σουάνη 12 'Οκτ. δι' Αραβίαν
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Ρίγαν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·Ι·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	έφθ. Γένοβαν 11 'Οκτ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιάδι 5 'Οκτ. και Θεσσαλονίκην 10
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Τρασούπετρόλ»	18	5563	διήλθε Ντόμερ 6 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΡΩΜΥΑΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	άνεχ. Λονδίνον 5 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΣΑΛΜΟΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7176	έφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Κάσσα "Αϊλαντ
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Πειραιάδι από 24 Σεπτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	έφθ. Ιμπιγχέμ 8 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	έφθ. Βιζαγκαπτάμ 4 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διήλθε Λός "Αντζέλες 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Τσάρλεστων 6 'Οκτ. δι' Ισπανίαν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμάτι	40	11672	άνεχ. Μελβούρνη 24 Σεπτ. διά Σαΐγκκον
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7250	διήλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διά Κόμπε
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. Άθ. Κουλούρα	30	4557	διήλθε Κόπερβικ 1 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον, έφθ. 7
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάν. Νομικός	21	1783	άνεχ. Σουάνη 8 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	είς μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλόπατης	27	755	διήλθε Κων. πολιν. 2 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7256	έφθ. Αιμούργον 11 'Οκτ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Νάουρου από 17 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7246	είς θέσιν 49 Β. και 12 Δ., 'Οκτ. 9 διά Ρόττερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζάς	55	8225	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.

## Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Λός "Αντζέλες 26 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)	«Σάντα Αγγελίκα»	21	1173	διήλθε Κων. πολιν. 10 'Οκτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ II (παναμ.)	έτ. «Γκρήνιβιλλ»	44	7210	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βένοτε»	17	1288	άνεχ. Λονδίνον 8 'Οκτ. διά Τερνέουζεν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιάν Μάρ»	10	1471	άργει Αμπτελάκι από διετίας
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμμέροντα	44	7214	διήλθε Παναμάν 7 'Οκτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	διήλθε Τζιμπούτι από 19 Σεπτ. διά Κόμπε
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανασεάνικα»	42	7223	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 8 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	διήλθε Μοντεβίδεο από 15 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7224	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ από 19 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	άνεχ. Χαδάναν 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αγκελεφ»	25	2310	άνεχ. Λήθ 1 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπτλικ»	53	13675	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 2 'Οκτ. δι' Αιμούργον
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Λιδόρνο 14 'Οκτ.
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)	Μ. Κοτταρόπουλος	22	2542	έφθ. Γκάρστον 8 'Οκτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	άνεχ. Λά Κουλέττη 10 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενες»	44	7161	διήλθε Τζιμπούτι 1 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διήλθε Πάρταδεν 19 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	44	7242	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ.
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανας»	29	3958	έφθ. Ούλον 5 'Οκτ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	άνεχ. Αιμέρσαν 9 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΙΓΓΕΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7197	είς Μαϊζουόρην 1 'Οκτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριος»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Οκτ.
ΑΙΜΙΑΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπούλλα»	44	7259	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράσιον»	43	10459	άνεχ. Σάντος 2 'Οκτ. διά Καριπίτο
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Κωνσταντάν 6 'Οκτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Ετέζο»	44	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Μοντονέντο»	43	10448	διήλθε Σουάνη 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 9 'Οκτ.
ΑΙΝΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Τράνσπορτ»	20	3543	έφθ. Μοδογκάρα 11 'Οκτ.
ΑΙΤΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Αλόνσο»	43	7192	έφθ. Σαΐγκκον 26 Σεπτ. (διά Γαλλίαν)
ΑΚΟΥ·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρδρκο»	45	10448	έφθ. Ναγκασάκι 7 'Οκτ.
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Αϊλα»	42	7025	διήλθε Παναμάν 19 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 'Οκτ.

S. ELEFTERIU LTD  
SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.2905  
Telegrams: «LENICA» Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ  
ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES:

Contractors	Provisions
Stevedoring	Deck & Eng. Stores
Painting	Fresh Water
Shilling Boards	Radar
Cleaning Boilers	Gyrocompass
» Deep-Tanks	Radio Equip. etc.
» Holds	

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	έτ. «Ακρόπολις» .....	28	5244	άνεχ. Ρίο Γκράντε 8 'Οκτ. διά Βικτωρίαν
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.) .....	έτ. «Ρόντα» .....	43	7213	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ .....	έτ. «Ωνάσης» .....	54	28738	διήλθε Σουέζ 11 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Ρίταλεξ» .....	25	2323	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά 'Ιρλανδίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ματζέδλια» .....	18	5555	άργει Φάλμουθ από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Αλέξανδρος» .....	33	12223	άνεχ. Μόμπιλ 11 'Οκτ. διά Κρίστομπαλ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.) .....	έτ. «Μονόδια» .....	53	7409	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.) .....	έτ. «Αλίτσια» .....	24	5026	εις Θάλασσα Καρά 3 'Οκτ.
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Αλκιβιάδης» .....	42	7066	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 8 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΑΛΚΙΜΟΣ .....	έτ. «Αλκιμος» .....	43	7176	εις Ντάρμπαν από 14 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	εφθ. Βρέμην 8 'Οκτ. (διά Χάμπτον ρόδι)
ΑΛΜΠΑ .....	έτ. «Εξέραιμάρ» .....	44	7233	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
ΑΛΜΠΑ (λιβ.) .....	έτ. «Βιλλάλιμπα» .....	43	7231	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Σάνι Ραφαέλ» .....	43	7221	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Σάνι Ραφαήλ» .....	43	7306	εις Αυστρερνταμ από 3 Σεπτ., έπισκεψη
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) .....	έτ. «Ιγκουνάν» .....	18	8571	άργει Πειραιών από 20 Σεπτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 8 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Άλτο Μάρες» .....	44	7164	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 2 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Σάνι Ραφαέλ» .....	43	7306	διήλθε Παναμάν 1 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΜΠΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Αμίπα» .....	42	6995	άνεχ. Λίβερπουλ 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΑΞ (λιβερ.) .....	έτ. «Αναξ» .....	55	6462	εφθ. "Ηστ Λόντον 4 'Οκτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέρνα» .....	42	8195	εις Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διασκευή
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	55	22000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. .....	έτ. «Σάντα Κρούζ» .....	29	4913	εφθ. Χάρτλεπουλ 8 'Οκτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. .....	έλληνικά συμφέροντα .....	38	6219	θά παραληφθή εις Αγγλίαν Νοέμβριον
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβερ. δεξαμ.) .....	έτ. «Σάνι Ραφαέλ» .....	43	7208	διήλθε Λός "Αντζέλες 1 'Οκτ. διά Καλλάσ
ΑΝΔΡΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Πατσιφίκα» .....	43	7188	εφθ. Σαγκαΐα 9 'Οκτ. (διά 'Αργεντινήν)
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ (δεξέ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» .....	53	18736	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διά Πουέρτο Όροντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) .....	έτ. «Ανδρος» .....	53	17845	διήλθε Παναμάν 20 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» .....	54	17847	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» .....	53	18735	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 5 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.) .....	έτ. «Ούεστ Άφρικα» .....	54	6112	εφθ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ.
ΑΝΝΑ .....	έτ. «Κόνβαλ» .....	21	4358	διήλθε Νίτον 10 'Οκτ. διά Τουρκίαν
ΑΝΝΕΛΕΝ .....	έτ. «Εστρεθλά» .....	20	2734	διήλθε Τζιμπούτι 4 'Οκτ. διά Μπάχρεϊν
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Τράπιτ Τσάρτεριγκ» .....	45	7149	εις θέσιν 40 Β. και 52 Δ. 'Οκτ. 4 διά Τζάσονδιλλ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	έτ. «Σάντα Άννα» .....	44	7258	εφθ. Μίδδλεσεμπρο 9 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. .....	έτ. «Αννίτσα» .....	44	7165	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....	έτ. «Μίνα» .....	08	1763	άνεχ. Ούλού 7 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Σάνι Ραφαέλ» .....	43	7208	εφθ. Γκρήνοκ 5 'Οκτ., μετατροπή
ΑΝΤΡΕ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7176	εφθ. Μίδδλεσεμπρο 12 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΥ .....	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	διήλθε Βαλένσιαν 10 'Οκτ. διά "Εμδεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Γκρινβίλλα» .....	43	7244	εφθ. 'Αιμέρσαν 11 'Οκτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνσιον) .....	έτ. «Ηγκλ» .....	44	7249	διήλθε Τοίνινταντ 28 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέτρον
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Απόλλων» .....	10	3314	άνεχ. Μάσενσοντ 6 'Οκτ. διά Κότκα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Σάνι Ραφαέλ» .....	43	7304	εφθ. Γκρήνοκ 8 'Οκτ.
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αρένα» .....	19	1775	εφθ. Νεμούρ 11 'Οκτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. .....	έτ. «Αλδιώνι» .....	28	5032	διήλθε Αγιον Βικέντιον 9 'Οκτ. διά 'Αργεντινήν
ΑΡΕΤΗ .....	έτ. «Απόστολο» .....	20	3330	άνεχ. Χάρτλεπουλ 8 'Οκτ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7254	διήλθε Παναμάν 1 Οκτ. διά Λός "Αντζέλες
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ., δύνσιον) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	38	10277	άνεχ. Ρίο Γκράντε 9 'Οκτ. διά Καοιπίτο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7244	άνεχ. Λά Ρουάνα 2 'Οκτ. διά Μακόρις
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Μαριτάτι» .....	40	10224	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΩΝ (λιβερ.) .....	έτ. «Άριάτο» .....	44	7216	άνεχ. Ούζαν 1 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΩΝ .....	έτ. Ντέλ «Εστε» .....	19	5672	διήλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Κοσσείρ
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.) .....	έτ. «Άριων» .....	28	1707	εφθ. Γαλάτσι 28 Σεπτ.
ΑΡΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Άρης» .....	21	1498	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. διά 'Αιμούργον
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Φερπλαίν» .....	53	18288	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. διά 'Αιμούργον
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Άστρα» .....	43	7273	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΟΖΑ .....	έτ. «Τράπιτ» .....	43	7131	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 10 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΣΕΝΑ .....	έτ. «Μαρπομέντε» .....	43	7236	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβερ.) .....	έτ. «Βαλτημίδρο» .....	45	7255	άνεχ. Νέαν 'Οολεάνην 7 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Ταλαμάνκα» .....	43	7176	εφθ. Μόυπιλ 7 'Οκτ.
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιβερ.) .....	έτ. Λαϊτηπ. Σή Τράνσπ.» .....	43	7288	άνεχ. Χάιππον ρόδι 5 'Οκτ. διά 'Αιμέρσαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ .....	έτ. «Σιέρρα» .....	45	7198	εφθ. Δύνιαν 5 'Οκτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	έτ. «Μιταγιάνο» .....	44	7157	άνεχ. Λονδίνον 10 'Οκτ. διά Χαβάναν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Πενέντο» .....	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΟΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάνι Γκαμπριέλλα» .....	43	7198	εφθ. Βοέμπον 5 'Οκτ.
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ .....	έτ. «Σάνι Μιγκουέλλα» .....	28	4809	εφθ. Μπουένος Αϊούες 8 'Οκτ.
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Ντιάμοντ» .....	44	7210	διήλθε Πούλο Μπούκον 10 'Οκτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΣΤΡΟΝ .....	έτ. «Φάργουσιντ» .....	42	7176	εφθ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ.
ΑΤΕΝΑΣ (πανα.) .....	έτ. «Σαντιάγκο» .....	25	4853	διήλθε Ούζαν 3 'Οκτ. διά Μπουένος "Αϊρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (έπιβατ.) .....	άδ. Τυπάλδου .....	22	5856	άνεχ. Κολόμπο 6 'Οκτ. διά 'Οδησσόν
ΑΤΤΙΚΗ .....	έτ. «Αττίκα» .....	27	5214	διήλθε Αγ. Βικέντιον 29 Σεπτ. διά 'Αργεντινήν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Λόρκα» .....	44	10712	εις Σασεμπο 10 'Οκτ., μετατροπή
ΑΤΑΛΑΒΙΔΔΑ .....	έτ. «Κορτελέανες» .....	43	2861	παρελθόθη εις Καναδάν 6 'Οκτ.

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εις ΕΛΛΑΣ, ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΥΠΤΟΝ.— Ταχεία και άκριβης ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οικονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τα Σπέσιαλ Τσέκς. Εξαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

### KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas  
at 35th Street, New York I  
Telephone: OXFORD 5-5400  
Member Federal Deposit Insurance Corporation

### ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11815	άνεχ. Σάντος 8 'Οκτ. διά Πουέρτο λάκ Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11307	άνεχ. Αρούμπα 1 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	έφθ. Μόζι 5 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	17062	άνεχ. Ράις Τανούρα από 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	10758	άνεχ. Βοστώνη 1 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	9833	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	έφθ. Γιουκάρο 1 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7176	άνεχ. Πόρτ Βίτα 5 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	12985	διηλθε Βιρβαλτάρ 10 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	διηλθε Βιρβαλτάρ 8 'Οκτ. διά Μάρκους Χούκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	11248	διηλθε Βιρβαλτάρ 3 'Οκτ. διά 4 Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	11241	διηλθε Βιρβαλτάρ 11 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	άνεχ. Φίναρφτ 7 'Οκτ. διά Παλέρμου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7200	άνεχ. Νέαν Υόργην 28 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	10930	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	50	8631	διηλθε Φούλο Μπούκομ 7 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	διηλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	10928	άνεχ. Φίλαδελφειαν 2 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	άνοικτα «Άδεν 28 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	έφθ. Αρμούργον 12 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ· .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	διηλθε Τζιμπούτι από 14 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	έτ. «Μαρίτιμα» .....	45	7160	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ. διά Μανιλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7247	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ.
ΑΥΡΑ .....	έτ. «Παλμέα» .....	42	7177	άργει Πειραιά από 14 Σεπτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Αρκτούρος» .....	27	5006	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ.
ΑΦΡΟΣ .....	έτ. «Βασιλίζο» .....	44	7198	άνεχ. Μόζι 1 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.) .....	έτ. «Αϊλα» .....	42	7010	
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.) .....	έτ. «Νουέδα Βαλένσια» .....	44	7276	εις θέσιν 43 Β. και 155 Δ. 'Οκτ. 7 διά Βαγκούνερ
ΒΑΛΟΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Μπιέλαντ» .....	43	7229	διηλθε Παναμάν 9 'Οκτ. (διαταγας)
ΒΑΝΤΕΡΕΡ .....	έτ. «Ιντερ Άμερικάνος» .....	44	7176	διηλθε Παναμάν 29 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Βαπόρες» .....	43	7176	έφθ. Ελλεσμερ Πόρτ 7 'Οκτ.
ΒΑΣΙΑΝΗΣ .....	έτ. «Κορονάντο» .....	43	7067	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αϊδαλή» .....	44	7242	έφθ. Αμβέρσαν 27 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Νουέδα Βίστα» .....	55	10507	άνεχ. Φάλμουθ 1 'Οκτ. διά Κουρασάο
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Ολίσσιπο» .....	12	5944	έφθ. Μπουένος Αύρες 24 Σεπτ.
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Οσεανίκα» .....	43	7253	έφθ. Χάμπτον ρόδις 7 'Οκτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.) .....	έτ. «Γκόλιτσο» .....	20	7631	διηλθε Χονολουλού 26 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	10	8089	άνεχ. Μαρουσικάο 6 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.) .....	έτ. «Μαρστσιμάντε» .....	52	11362	άνεχ. Παρανάγκουα 3 'Οκτ. διά Ρίο Γκράντε
ΒΙΚΥ (Κοστ.) .....	έτ. «Αγίασιον» .....	09	2890	έφθ. Μεσσήναν 4 'Οκτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.) .....	έτ. «Ινσουλάρ» .....	44	7058	διηλθεν «Άδεν 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ. .....	έτ. «Βιργινία» .....	44	7281	έφθ. Χάμπτον ρόδις 9 'Οκτ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Γκουάμπο» .....	40	8427	έφθ. Θιουτάντ Τρουθίλο 8 'Οκτ.
ΒΟΡΙ .....	έτ. «Ρίο» .....	42	7076	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΓΑΥΡΙΟΝ .....	έτ. «Κορούνα» .....	43	7156	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 5 'Οκτ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....	έτ. «Γέροντας» .....	43	7271	εις θέσιν 47 Β. και 20 Δ. 'Οκτ. 5 διά Χάμπτον ρόδις
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβερ.) .....	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	έφθ. Χάμπτον ρόδις 7 'Οκτ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Πράτλαντ» .....	44	7205	διηλθε Θέουταν 1 'Οκτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Μίραμάρ» .....	18	5210	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.) .....	έτ. «Ματζεδόλια» .....	27	5407	άργει Πειραιά από 2 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Μονρόβια» .....	51	5739	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Μερινίαν» .....	19	5282	άνεχ. Αυδέρσαν 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Χρυσάνθη» .....	96	1552	έφθ. Λονδίνου 7 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ Οΐλα» .....	54	18790	διηλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.) .....	άδ. Λύρα .....	55	10490	άνεχ. Τάιν 2 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.) .....	έτ. «Γκοετάς» .....	43	7273	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Άρκουλ» .....	22	1871	έφθ. Μορμουκάο 8 'Οκτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Ρίο Πάρντο» .....	43	7166	διηλθε Λός Αντζελες 5 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.) .....	έτ. «Γιουρόπας» .....	43	7207	διηλθε Βαλένσιαν 12 'Οκτ. διά Γλασκώδην
ΓΚΑΡΝΤΙΚΑΝ (λιβερ.) .....	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας» .....	42	7303	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΓΚΑΝΤΙΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Ντελ Πλάτω» .....	30	6770	διηλθε Βιρβαλτάρ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Πάλμαρ» .....	43	7252	διηλθε Φλάσιγκ 5 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.) .....	έτ. «Μίντ Ατλάντικ» .....	43	7229	άνεχ. Τσωρτσιλί 1 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΙΝΗ .....	έτ. «Καρρέτο» .....	44	7247	άνεχ. Μόζι 8 'Οκτ. διά Βηρετ. Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διενήντης» .....	52	20131	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 6 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	54	27812	διηλθε Πόρτ Σαΐδι 10 'Οκτ. διά Πιέρσιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (λ. δ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	55	20432	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	55	20432	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Πότσικον Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	54	20035	εις Αμβούργον, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-Ι·Σ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	54	20431	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	53	20536	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 4 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	52	20125	άνεχ. Πεσσικόν Κόλπου 6 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	49	17738	διηλθε Σουέζ 10 'Οκτ. διά Περσικόν Κόπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	49	10892	διηλθε Βιρβαλτάρ 6 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.) .....	έτ. «Διειθήντης» .....	55	22000	εις Μάλιο, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ. δ.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20235	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 'Οκτ. διά Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	55	20355	άνεχ. Πεσσικόν Κόλπου 10 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΔΑΦΝΗ (λιβ.) .....	έτ. «Τρανσιτεσάνικα» .....	54	5779	έφθ. Ιωνιγχαν 9 'Οκτ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.) .....	έτ. «Χίαν» .....	45	7259	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ

**J. D. PAPADIMITRIOU & SONS**  
 SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS  
**ALEXANDRIA**  
 P. O. Box 1746

**PORT-SAID**  
 P.O.Box 55

**SUEZ**  
 P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.  
 TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

ΔΕΛΦΟΙ (λιθερ.)	«Πίο «Άντον»	45	7252	άνεχ. 'Αμβέρσαν 2 'Οκτ. δι' "Αλμπανυ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1184	εις Κοπεγχάγην 7 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	έπόδισε Νιούπορτ 23 Σεπτ., έπισκεψή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ούέστ Αφρικαν»	55	6100	εις Τάιν, ύπο συμπλήρωσην
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	εις θέσιν 20 Β. και 69 Δ., 'Οκτ. 6 Βενετίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Αγγελίκα»	43	2878	έφθ. Μπαγιόν 6 'Οκτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στεννίέ»	20	4992	έφθ. 'Οδησσόν 26 Σεπτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας	43	7260	έφθ. Χονολουλού 9 'Οκτ. (διό Μουρόραν)
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Μπράκε 28 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)	έτ. «Γουορληντουάιντ»	43	7031	έφθ. Χάμπτον ρόδις 4 'Οκτ.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν «Εμπίλιο»	44	7249	εις Μπουένος "Αύρες από 3 Σεπτ.
ΕΒΗΑΖ (λιθ.)	έτ. «Πίο Καρίμπιτσα»	44	7257	εις Γιαβάτα 10 'Οκτ.
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν «Αλμπέρτο»	45	7252	έφθ. Χάμπτον ρόδις 7 'Οκτ.
ΕΒΗΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	διηλθε Σάφι 29 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	1462	εις λιμένας Βαλτικής 10 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούνγα Άρενας»	29	6941	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 3 'Οκτ. διά Πλέιτ
ΕΛΑΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 1 'Οκτ. διά Μάλμο
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντ»	44	7213	άνεχ. Λάϊττλ Πέντρο 6 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλη Τάκερς»	43	7218	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 'Οκτ. διά Γκουαντανάμο
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ξιλίαρη»	30	4123	διηλθε Λάς Πάλμας 4 'Οκτ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΜΙΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	διηλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	7229	διηλθε Κιουρασάο 28 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 8 'Οκτ.
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Βιδάλετ»	28	2407	άνεχ. Λίθερπούλ 8 'Οκτ. διά Νιούπορτ, έφθ. 10
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ	έτ. «Κόλφο Αζόύλ»	42	7058	διηλθε Τρίνινταν 5 'Οκτ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ένσεναντα»	44	7207	έφθ. Αλγερίου 9 'Οκτ. (διά Σουέζ)
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσισφέρους»	43	7264	έφθ. Μουρύραν 6 'Οκτ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Σουαζ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Μάρφιλ»	44	7245	εις Μπρεμερχάρεν 1 'Οκτ.
ΕΝΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Εντυ»	25	3320	άνεχ. Όλυου 4 'Οκτ. δι' "Εμδεν
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσις»	12	2171	άνεχ. Νορρέζουντπιτο 8 'Οκτ. δι' "Εσσαδικ
ΕΠΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Αλδρέρες»	44	7176	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άνεχ. Πουέρτο Οριτάζ 1 'Οκτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατάλαντικα»	22	7765	διηλθε Κωναντανίουπολιν 7 Οκτ. διά Σουέζ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18736	διηλθε Σουέζ 12 'Οκτ. δι' Αραβίαν
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	άνεχ. Κάρδιβ 24 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλθε Σουέζ 5 'Οκτ. δι' Αραβίαν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	7176	έφθ. Βαλένθιαν 2 Οκτ.
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	36	9927	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 'Οκτ.
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7874	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. δι' Αραβίμπαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντωνιο»	45	7176	άνεχ. Μακαΐν 24 Σεπτ. διά Καναδάν
ΕΦΦΗ (λιθερ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 8 'Οκτ.
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσποπούκιο»	44	10641	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 2 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	έφθ. Εμδεν 7 'Οκτ.
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κρός»	52	12556	εις Πουέρτο Λά Κρούζ από 18 Σεπτ.
ZOZIAN (Κοστ.)	Κ. Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Αμβέρσαν 21 Σεπτ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	εις θέσιν 43 Β. και 58 Δ., 'Οκτ. 5 διά Πόρτ Αλφρεντ
ΗΡΩΝ (Χωνδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	διηλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ. «Αιλά Μπέλλα»	28	2407	διηλθε Χολτενάου 2 'Οκτ. διά Μαντυλουότιο.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Λόδδης Ατζέλες 9 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρας»	45	7151	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	διηλθε Πούλη Μπούκομ 2 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεζόύμα»	43	7132	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 5 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	εις θέσιν 12 Ν. και 71 Α., 'Οκτ. 1 δι' Αργεντινή.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λόκ Πέρλας»	28	5068	έφθ. Λίθερπούλ 6 'Οκτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Ντεμεράρα 8 'Οκτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Οκτ. διά Τεργέστην
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 22 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	διηλθε Τάμπαν 3 'Οκτ. διά Κεμπέκ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Εδεν 7 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	διηλθε Ηράκλειον 29 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Οκτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	έφθ. Σουέζ 1 'Οκτ. Ρυμουλκείται διά Πειραιά δάρει Μασσαλίαν από έτους.
ΙΟΝΙΟΝ (λιθανού)	Τυρογαλάς—Ζαμπάζας	15	1255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ. διά Βόρ.. Ειρηνικὸν
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωταράπούλος	20	909	εις Λεινιγραδ 2 'Οκτ. διά Ειρηνικὸν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεατόρ»	43	7176	εις Πειραιάδαν 10 'Οκτ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)	έτ. «Τορέχα»	20	2506	άνεχ. Κάλλιαιρι 9 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούΐτσα»	43	7257	έφθ. Γάνδιν 29 Σεπτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	διηλθε Τάμπαν 5 'Οκτ. διά Λουδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Ράιτζεναν 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Τεργέστην από 17 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	άνεχ. Νόρτερχαμ 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	εις Ριτζέναν 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

**SHIPPING AGENTS**

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS: LOUCAS-JEDDAH

ΚΑΠΤΕΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπο»	55	8902	άνεχ. Αμέρσον 6 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ίρις»	42	6782	εφθ. Αμβούργον 28 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Άντρο»	43	7129	εφθ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλταμιρά»	45	7211	εφθ. Βλασιντίγκεν 5 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	8873	άνεχ. Χιούστον 29 Σεπτ. διά Τούξπαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	7214	εφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 1 'Οκτ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7033	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Σεπτ. διά Βρέμην
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Φελίτισας	43	7574	εφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)	έτ. «Οσεαν»	17	1618	κρατείται είς Κολόμπο από 10 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έτ. «Ρίπα»	20	7068	άνεχ. Βρέμηγ 7 'Οκτ. διά Οζάκαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7166	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 9 'Οκτ.
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7245	άνεχ. Γιαβάτα 9 'Οκτ. διά Γκρειντζενμάουθ
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανύάρ»	43	7255	εφθ. Βαλτιμόρη 24 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	2000	εφθ. Γκρειντζενμάουθ 9 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	8218	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ. διά Μπράκε
ΚΕΙ·Π ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικο»	29	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΙ·Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7281	εφθ. Μορουγκάδο 27 Σεπτ.
ΚΕΙ·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμπέριαν»	44	5282	εις θέσιν 44 Β. και 24 Δ. 'Οκτ. 2 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΙ·Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	7233	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 7 'Οκτ.
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Οτοεάνικα»	43	6064	"ΙΔΕ: «ΜΠΑΛΙ», ώς μετωνυμάσθη
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	7431	εφθ. Αμστερνταμ 11 'Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	2865	άνεχ. Χοχάνναν 5 'Οκτ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)	έτ. «Ίρκαρ»	42	7190	άνεχ. Τσωρτσίλ 5 'Οκτ. διά Εύρώπην
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7248	άνεχ. Υμουτίνεν 29 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπι»	43	7159	άνεχ. Πόρτ Άλμπερι 8 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7239	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	9424	διηλθε Ντόρερ 10 'Οκτ. διά Κεμπέκ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	7250	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7258	εφθ. Βομβάνη 1 'Οκτ.
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκάγιεν»	44	7252	άνεχ. Ντεμεράρος 29 Σεπτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρντο»	43	7176	διηλθε Κιρβαλτάρ 1 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Πέντρα»	45	7075	άνεχ. Γόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Γδυνιάν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7190	εφθ. Βαλτιμόρην 10 'Οκτ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7275	εφθ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ.
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. τ' Αίδα Γκράντες	43	6756	εφθ. "Άδεν 9 'Οκτ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	10608	άνεχ. Χιούστον από 14 Σεπτ. διά Ντάρμπαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	54	10448	εις μεταφοράς περιοχής Μαρακάϊπτο
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Κυανός»	43	7292	εις θέσιν 40 Β. και 55 Δ. 'Οκτ. 3 διά Λάδσεντ
ΚΥΜΑ (Κοστ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7330	άνεχ. Αμβούργον 2 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	2294	άνεχ. Ιμιγκάχιμ 5 'Οκτ. διά Ρόντερς
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	21	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κούκισταντόρ»	45	7214	διηλθε Πουόλι Μπουόκομ 24 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. Ντέ Κάργκα	44	7243	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Κωστής»	44		
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργάκας»	53	11262	διηλθε Σουέζ 10 'Οκτ. διά Χάρην
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλικο»	43	10195	διηλθεν "Άδεν 5 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκολ»	45	7247	άνεχ. Πόρτ Πρένς 4 'Οκτ. διά Ντεμεράρα
ΛΕΟ Μ. (δνδ. δεξ.)	έτ. «Νηρέους»	30	9100	"ΙΔΕ: «ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ», ώς μετωνυμάσθη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διηλθε Κιρβαλτάρ 10 'Οκτ. διά Αραβίαν
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέξ»	43	7030	έφθ. Νόρντεγχαμ 4 'Οκτ.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνω»	44	7256	άνεχ. Τσωρτσιλ 3 'Οκτ. διά Αμέρσαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	εφθ. Βικτόριαν (Βρα.) 24 Σεπτ.
ΛΙΝΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Πρί ντελ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Πουέρτο Ορντάλ 4 'Οκτ. διά Νιούπορτ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	έφθ. Τεργέστην 26 Σεπτ. (διά Ερυθράν)
ΛΟΙ·ΝΤΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7256	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ. διά Γιαδάτα
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Γοέστ Ιντιες Σή»	44	2127	άνεχ. Νουέβιτας 4 'Οκτ. διά Μόσα
ΛΟΥΔΟΥΟΥ (λιβάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	εφθ. Μπράχεσταντ 5 'Οκτ.
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρο»	43	10428	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 5 'Οκτ. διά Ματάντζας
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	27	6192	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόσιντ»	44	7160	εις θέσιν 14 Β. και 55 Δ. 'Οκτ. 6 διά Πουέρτο Ορντάλ
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	εφθ. Καράτσι 6 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	εφθ. Λονδίνον 10 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	96	1594	εις Πειραιά 14 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβερ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	διηλθε Λός Αντζελες 8 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερ»	43	7161	εφθ. Οζάκαν 10 'Οκτ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	άνεχ. Κουβέιτ 25 Σεπτ. διά Νταμάρ
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7189	εφθ. Αγιον Φραγκίσκον 29 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	διηλθε Παναμάν από 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΡΙΑ II. (λιβερ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	εφθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	εις Πουέρτο Ορντάλ από 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	εφθ. Φόρειον 10 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	εφθ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενούσιπέ	41	4729	εφθ. Μπουένος Αύρες 4 'Οκτ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8202	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Οκτ. διά Λάδσεντ

## DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS  
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph. 40562  
40851 40798

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Ακτή Ποσειδῶνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798  
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

Τηλεναυτική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

### ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταί Ύλικων και Τροφίμων Έλληνικών, Αγγλικών, Αμερικανικών, Παναμαϊκών και Σκανδινανσικών πλοίων.  
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ «INTRASIT»

Κεντρικόν Γραφείον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ | Υποκαταστημα:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78. Rue Tanta 1,  
Ακίνητον SLAVICK - Τηλέφ. 455 και  
8432.  
ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No. 39 Τηλ. 2585 | ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΟΙΚ)  
RACHED STREET, NEGIEM Bld.  
Ταχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119 Οίκου 201

ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Παναμένα-Γιουρόπα»	48	6034	έπόδισε Ρίον 'Ιανείρου 30 Σεπτ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Γκαλογουσάιν»	44	7303	άνεχ. Αμβούργον 7 'Οκτ. διὰ Βαμπάναν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Κων) πολιν 7 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΟΖΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	6072	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΜΑΡΙΧΕΓΚΡΑ (λιβ.) . . . . .	έλληνικά συμφέροντα	44	7242	άνεχ. Χαβάναν 6 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Σάν Γκεράσιμος»	20	3483	άνεχ. Χαβάναν 6 'Οκτ. διὰ Σαντιέγκο
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Εύκάριερς»	43	7033	άνεχ. Αμβέρσαν 29 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΠΗΣΣΑ . . . . .	έτ. «Ούγιβερσταλ»	55	8961	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ. διὰ Γερμανίαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.) . . . . .	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Μπέρτσαν από 18 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΩ . . . . .	έτ. «Μαρίας»	19	7588	άνεχ. Βρέμην 27 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	διήλθε Παναμάν 1 'Οκτ. διὰ Λονδίνον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Εμδεν 5 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπαλμπόσ»	54	18763	διήλθε Σουέζ 8 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	εις θέσιν 50 B. καὶ 0.42 A., 'Οκτ. 10 διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζέλιος»	27	6144	έφθ. Πειραιῶ 9 'Οκτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Θρή Ρίθερ 5 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΜΕΛΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ινκάκια»	45	7254	εις θέσιν 31 B. καὶ 37 Δ., 'Οκτ. 1 διὰ Πουέρτο Όρνταζ,
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Λινάρες»	44	7198	εις Ρόττερνταμ από 12 Σεπτ.
ΜΕΝΙΤΕΣ . . . . .	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διὰ Τζορτζάουν
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	έτ. «Μέντωρ»	18	1372	έφθ. Ρουέν 4 'Οκτ.
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	εφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ.
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Σάππατ»	43	1934	έφθ. Μαντιλούότο 5 'Οκτ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ . . . . .	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	άνεχ. Αμβούργον 24 Σεπτ. διὰ Τζόρτζάουν
ΜΕΣΣΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	εις λιμένας Ισπανίας 10 'Οκτ.
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Εστρελλά Μπλάγκα»	20	4098	άνεχ. Ιγκάρκα 8 'Οκτ. διὰ Κάρδιφ
ΜΙΧΑΗΛ Γ. . . . .	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	εις Αργάγγελον από 19 Σεπτ. (διὰ Μπέλφαστ)
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Η. Κορτόμπα»	44	7215	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Σεπτ. διὰ Σάν Ζουάν
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σαΐν Μικέλ»	29	2666	εις Ιγκάρκα 1 'Οκτ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Σάν "Αντρες»	53	11289	διήλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΜΠΑΛΙ	έτ. «*Ηστερν»	43	6674	εις Γιοκοχάμαν 11 'Οκτ.
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ. (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Άλσιν»	19	6064	έφθ. Βερώνυδας 24 Σεπτ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	έφθ. Μπράκε 8 'Οκτ.
ΜΥΚΟΝΟΣ . . . . .	έτ. «Γκαρραγουσιάπη»	42	7303	έφθ. Βαγκούδερ 5 'Οκτ.
ΜΥΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	εις Βόλον 3 'Οκτ. (είτα Μυτιλήνην)
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Στανόλι»	30	9243	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Μαραθών»	43	7314	έφθ. Νίτιγκουαλ 5 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην.. έφθ. 9
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Χάρια»	43	7196	έφθ. Βολέν 4 'Οκτ.
	έτ. «Αρίστος»	43	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 4 'Οκτ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ . . . . .	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	έφθ. Μιάρροσον 4 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Νόγιας»	43	7191	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ. διὰ Τάμπαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μοντεβένοντι»	45	7176	διήλθε Τρίνινταν 6 'Οκτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Φάρδερ Πόιντ 2 'Οκτ. διὰ Μπιλμπάρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Ορτεγκάλ»	43	7238	διήλθε Παναμάν 5 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ.Υ.ΤΕΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	διήλθε Λόδς "Αντζελες 23 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπια»	43	7164	έφθ. Κιαστούγκ 1 'Οκτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ . . . . .	έτ. «Λουσένα»	45	7255	εις Ναγκασάκι από 11 Ιουλίου, μετατροπή
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Άντριβάτορ»	43	7262	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Γκλόμπιταλ»	44	7248	εις θέσιν 64 B. καὶ 11 A. 'Οκτ. 4 δι' Αμβέρσαν
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Νεβάδα»	29	4142	διήλθε Θεούταν 7 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Νέλλα»	38	5106	διήλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διὰ Φαιλιαστ
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Εσπέρεια»	54	5669	εις θέσιν 53 B. καὶ 41 Δ., 'Οκτ. 5 διὰ Κεμπέκ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ . . . . .	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	

# Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

Winch Parts

Winches

Winches (cargo, steam)

Winches (mooring & warping)

Windlasses, Anchor

steam, hydraulic & electric

Engine Parts, Steam

Pump Parts

Generator Sets

(steam engine driven)

MANILA and WIRE ROPE

Evaporators (Salt water)

Coils (heat exchange)

Coils (water heater)

Liners (bronze)

Heat Exchange

Rope, Manila

Wire

Anchors

Chain (anchor)

DELIVERED FROM STOCK  
AT ALL U.S. PORTS

Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

27 WILLIAM ST.

NEW YORK 5, N. Y.

ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Ράς Τανούρα 9 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)		έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Πέρνις 1 'Οκτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	εἰς Πειραιά από 18 Σεπτ., έναυλωση
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ντονόζο»	44	7255	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 5 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ II. (λιθερ.)		έτ. «Μαριάτο»	27	4950	διήλθε Καζαμπλάγκαν 5 'Οκτ. διά Νιούπορτ
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Παναμά»	43	7290	έφθ. Μασσαλίαν 10 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διά Φάλιμουθ
ΝΙΚΥ (λιθερ.)		έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	εἰς Μποεμερίχφεν από 18 Σεπτ., έπισκευή
ΝΙΜΠΟΡΙΟ		έτ. «Αϊλα Ναβαρένα»	43	7197	διήλθε Μοντεβίδεο 8 'Οκτ. διά Καλλάρο
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		έτ. «Πανάμ-Γιουρόπας»	28	6857	έφθ. Κόρπους Κρίστι 5 'Οκτ.
ΝΟΡΑ		έτ. «Ηστερο Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Γκόρστον 28 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)		έτ. «Πετρόλεω»	52	12191	άνεχ. Φόλεϋ 22 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)		έτ. «Παλμύρα»	53	5826	έφθ. Τεργέστην 4 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιθ.)		έτ. «Ντιάνα»	35	4975	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Μπέλ Μάστε»	52	12029	διήλθε Σουεζ 8 'Οκτ. διά Αραβίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Ατλαντικός»	44	7248	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		έτ. «Σίλετ»	42	7251	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διά Φρητάουν
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ		έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διήλθε Θέουταν 28 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		έτ. «Φάρολον»	45	7148	διήλθε Κωνσαντινούπολιν 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Βασσόραν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)		έτ. «Λιμέρ. Φράιτερ»	44	7061	άνεχ. "Αμβούργον 8 'Οκτ. διά "Αμστερνταμ
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	άργει Φάλιμουθ από 18 'Ιουλίου
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Καμπάνα 3 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Βίδαλετ»	24	5789	άργει Πειραιά από 3 Σεπτ.
ΝΤΟΜΙΝΕΙ-ΤΟΡ		έτ. «Παρανασόδ»	44	7256	εἰς Αρχαγγελον 8 'Οκτ.
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Νουέβα Βίστα»	46	8257	εἰς Σπέτζιαν από 11 Σεπτ., μετατροπή
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	7974	εἰς Πένον από 21 Μαΐου, μετατροπή
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)		έτ. «Παναμένα-Έουρόπα»	54	11208	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 23 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Παναμένα-Έουρόπα»	55	11380	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτ. «Γκαμπό»	44	7244	άνεχ. Σάγκον 2 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ		έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ.
ΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 7 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΝΥΜΦΗ		έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5653	έφθ. Αμβέρσαν 8 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 'Οκτ. διά Πειραιά
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΓΓ (δεξ. λιθερ.)		έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 'Οκτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13652	άνεχ. Λίθερπουλ 2 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πάλμας»	54	20453	έφθ. Πέρνις 4 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜ-Σ (τάνκερ)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	48	11298	διήλθε Σιγκαπούρην 9 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	14047	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	50	17791	διήλθε Σουεζ 1 'Οκτ. διά Αραβίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	53	14221	διήλθε Ντακάρ 7 'Οκτ. (διαταγάς)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙ·Τ (δεξ.)		έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	49	17725	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΕΙ·Κ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13678	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	53	13660	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Καρρόντες»	45	10448	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Αραβίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13934	έφθ. Βρέμην 1 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	55	13709	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13713	έφθ. Νέαν Ύόρκην 9 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λ. δ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	55	13934	άνεχ. Ήστχαμ 10 'Οκτ. διά Πούντα Κάρντον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13665	έφθ. Σάουθεντ 6 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Σάσουθ Ατλαντικό»	55	18790	διήλθε Σουεζ 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	55	13934	έφθ. Νέαν Ύόρκην 12 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	20595	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13665	διήλθε Σουεζ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	49	17792	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πόλμας»	54	14047	έφθ. Πέρνις 6 'Οκτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	49	17794	άνεχ. Σιμότσου 3 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ολυμπικ Γουάλγκικ»	43	13019	άνεχ. Κίελον 5 'Οκτ. διά Τρίνινταντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	50	17791	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 'Οκτ. διά Ταλάρα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ "Οίλ»	54	13580	άνεχ. Σιδόνια 26 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)		έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	διήλθε Μάλταν 11 'Οκτ. διά Ολλανδίαν
ΟΑΥΜΠΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μονόβαρ»	43	7028	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	διήλθε Τρίνινταντ 1 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες,
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	άνεχ. Γκάλεστον 1 'Οκτ. διά Τρίνινταντ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Μιραφόρδερ»	27	8627	άνεχ. Αμδούργον 25 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Μουρραράν 5 'Οκτ. διά Βαγκούνερ
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Άλ. Πλάτα»	43	7265	έφθ. Λονδίνον 2 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ούρανία»	32	6430	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Οκτ. διά Μακάρις
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρίου Ιανείρον 3 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν»	45	7238	εἰς θέσιν 49 B. και 5 Δ. 'Οκτ. 8 διά Μπράκες
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθ.)		έτ. «Νόρλο»	43	7211	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	άνεχ. Τόκιο 9 'Οκτ. διά Λός "Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ.)		έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 4 'Οκτ.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ		έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 9 'Οκτ. (διαταγάς)
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθερ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253	διήλθε Κέππ Τάουν 8 'Οκτ. Σιά Μπουένος "Αύρες
ΠΑΝΑΟΣ		έτ. «Κάπριο»	17	992	άνεχ. Λονδίνον 8 'Οκτ. διά Μάρλου
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Εβερεστ»	19	974	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)		έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	εἰς Ρόττερνταμ από 11 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	55	15900	εἰς Τίπις, υπό συμπλήρωσιν

Cable Address:  
«INTERSHIP»

Telephones:  
Day: Hastings 9327  
Night: Fairmont 2002

# INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse : VANCOUVER 6. B.C., CANADA  
1869 POWELL STREET

ΑΙΑΣ Χ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάνν Ραφαέλ»	43	7220	άνεχ. Μόζι 23 Σεπτ. διά Λός "Αντζέλες
ΠΑΝΔΩΡΑ (λοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	09	715	έφθ. Κάλμαρ 4 'Οκτ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	άνεχ. Σεμπού 25 Σεπτ. διά Λεγκάσπι
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έφθ. Λονδίνον 25 Σεπτ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	διήλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έλληνικά συμφέροντα	23	7405	άνεχ. Μπέλφαστ 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Πλάθ»	26	5937	διήλθε Σουέζ 11 'Οκτ. διά Βομβάην
ΠΑΘ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΠΑΜ	έτ. «Πειγκόρ»	45	7251	διήλθε Σουέζ 10 'Οκτ. διά Καράτσι
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Σάμποκ»	44	7072	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάμοσκο»	45	7054	έφθ. "Αμστερνταμ 12 'Οκτ.
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Πλάζαντ»	44	7212	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Οκτ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Βρέμην 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	M. Κουλούκουντης	55	15800	εις Μάλμο, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Οζάκαν 23 Σεπτ. διά Βαγκούμερ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Βαρκελώνη 8 'Οκτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Παράνας»	54	6129	άνεχ. Λίβερπουλ 7 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΠΙΝΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Πόρτ "Αλμπανι 8 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	έφθ. Μπάχρειν 9 'Οκτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Σαίντς Άναργυροι»	24	1435	έφθ. Κάδις 7 'Οκτ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Πλανάδης»	54	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΙ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	διήλθε Χονολουλού 4 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	άνεχ. "Ειδονμάσιθ 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	εις θέσιν 30 Β. και 60 Δ., 'Οκτ. 7 διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	21	7409	ΨΥΩΣΕΝ αγγλική σημαίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ (λιθερ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Πέρνιαν 28 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	24	4928	έφθ. Μόντρεαλ 1 'Οκτ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοστ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Μπάναν 8 'Οκτ.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Αμερικήν 8 'Οκτ. διά Βαμπάνιαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ελλήστοντος»	43	7128	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)				
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ.
PANTIANT (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	έφθ. Κιουρασάο 24 Σεπτ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	διήλθε Τρίνινταν 1 'Οκτ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Δάντσιγκ 3 'Οκτ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Νέαν Ύόρκην 7 'Οκτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσιφίκα»	44	7226	άνεχ. Βιζαγίαπατάμ 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	55	21500	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	άνεχ. Κάσκο 4 'Οκτ. διά Σάρπνες
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκούπταλ»	45	7151	διήλθε Παναμάν 6 'Οκτ. (διαταγάς)
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνας»	44	7281	
SAINT ΤΖΩΝ	έτ. «Σαίντ»	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727	έφθ. Κιουρασάο 24 Σεπτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνν Άντωνιο»	27	5185	διήλθε Τρίνινταν 1 'Οκτ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουέλγκα»	44	7282	άνεχ. Δάντσιγκ 3 'Οκτ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (Δ. δ.)	έτ. «Οσεάν»	44	10652	έφθ. Νέαν Ύόρκην 8 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	έφθ. Σάντερλαντ 9 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνν Άντωνιο»	17	5685	έφθ. Λίμχαμ 6 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εστερβάντζα»	06	2084	εις θέσιν 58 Β. και 5. A., 'Οκτ. 5 διά Ντέλφζουλ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. και άνεχ. 10
ΣΑΝ ΠΑΝΤΖΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	διήλθε Τρίνινταν 28 Σεπτ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	εις θέσιν 58 Β. και 5. A., 'Οκτ. 5 διά Ντέλφζουλ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλος»	36	5129	έφθ. Αρούμπαν 2 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	διήλθε Τρίνινταν 28 Σεπτ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1387	εις θέσιν 58 Β. και 5. A., 'Οκτ. 5 διά Γερμανίαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Βιζαγίαπατάμ 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνια»	42	7118	άνεχ. Λόδινγκον όπό 11 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαστόρδες»	43	7257	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 4 'Οκτ. δι' Εουρέκα, έφθ. 7
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθερ.)	έτ. «Σάιν Τζόν»	44	7176	έφθ. "Αλεξανδρέτταν 7 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γρανάδαν»	43	7164	Ίδε: «ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ», ώς μετωνυμάσθη
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθερ.)	έτ. «Παναθηναϊκα»	43	7179	εις θέσιν 32 Β. και 15 Δ., 'Οκτ. 4 διά Γερμανίαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	10656	άνεχ. Λόδινγκον όπό 11 Σεπτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	διήλθε Λόδινγκον 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Νέαν Γ. Οκτ.
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Λίβανον
ΣΑΞΟΝΧΑΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. δι' Αραβίαν
ΣΑΞΟΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διήλθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Β. Γαλλίαν
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Οκτ. διά Χάρονη
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Τέρμιαρ»	44	7212	εις θέσιν 11 Β. και 44 Δ., 'Οκτ. 9 διά Μαντράς
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Αμστερνταμ 8 'Οκτ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	εις θέσιν 42 Β. και 152 Δ., 'Οκτ. 3 διά Μαυρόραν
ΣΗ ΓΟΥ-ΙΝΤ (λιθ.)	έτ. «Σηπτάντερς»	44	16216	διήλθε Σουέζ 12 'Οκτ. δι' Αραβίαν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιθ.)	έτ. «Οσεάν Τ. Ρ.»	44	7257	διήλθε Τρίνινταν 7 'Οκτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	έφθ. Μαντζεστερ 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιθερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	άνεχ. Μαντζεστερ 7 'Οκτ. διά Ειρηνικόν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιθ.)	έτ. «Γιούπτερ»	43	7256	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 3 'Οκτ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Μασσαλίαν 1 'Οκτ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	8485	διήλθε Κιουρασάο 2 'Οκτ. δι' Εμδεν
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιθερ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	άνεχ. Πουέρτο Όρητάλ 5 'Οκτ. διά Λίβερπουλ
ΣΗΛΑ-Ι·Φ (λιθερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ.
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιθερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	άνεχ. Καλλάο 5 'Οκτ. διά Παναμάν
ΣΗΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Κάργκα η τέλ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Κούιλ 21 Σεπτ. δι' "Αγιον Φραγκίσκου
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μπαχία Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Χούιλ 5 'Οκτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Οζάκαν 7 'Οκτ. διά Βαγκούμερ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7261	διήλθε Παναμάν 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	διήλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτσας	44	7238	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	άνεχ. Σεμπού 9 'Οκτ. διά Χονολουλού
ΣΟΥΖΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμπαρον»	18	849	άνεχ. Λονδίνον 7 'Οκτ. δι' Ελσινορ
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθερ.)	K. Ατυχίδης	25	6810	διήλθε Κων (πολιν) 11 'Οκτ. διά Μπούμενος "Αύρες
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίσολος»	43	7199	άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Οκτ. διά Βαμπάνιαν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. "Υμουτίνεν 2 'Οκτ. διά Καναδάν
ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Στάρρ»	44	7162	άνεχ. Εμδεν 22 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρητάλ
ΣΤΑΡΑΣ (Κοστ.)	έτ. Σταράς	21	4779	άνεχ. Πάρτιγκτων 10 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον

ΣΤΕΝΙΕΣ .....	έτ. «Πινογκάνα» .....	43	7282	διήλθε Λός "Αντζέλες από 18 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν εἰς θεσιν 45 Β. και 148 Δ., Οκτ. 1 διά Γιοκοχάμαν παρελήφθη εἰς Είδουμάουθ 10 'Οκτ.
ΣΤΟΡΚ .....	έτ. «Μαροτάν» .....	41	7111	άνεξ. Σητάττη 24 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΡΟΒΙΛΙ (λιβερ.) .....	έτ. «Στροβίλι» .....	42	7241	άνεξ. Λός "Αντζέλες 8 'Οκτ. διά Κεβασάκι
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.) .....	έτ. «Μαργκό» .....	44	7253	άνεξ. Χάροβρι 9 'Οκτ. δι' Αραβίαν
ΣΥΡΑ .....	έτ. «Βέτμαρ» .....	44	7207	άνεξ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.) .....	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11914	άνεξ. Γκρειτζενμάουθ 5 'Οκτ. διά Κοπεγχάγην
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύδουρ.) .....	έτ. «Μπελέν» .....	43	7235	διηλθε Τρινιντάντ 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Σάν 'Ατανάσιος» .....	15	2557	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Οκτ. διά Μαντράς
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιβερ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7131	διηλθε Βουδάνη 7 'Οκτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Δίδω» .....	43	7258	διηλθε Πρινιντάντ 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.) .....	έτ. «Σηκέροιερς» .....	43	7231	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Οκτ. διά Μαντράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7040	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7026	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Σεπτ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ .....	έτ. «Γκλορίανας» .....	44	7055	άνεξ. Χάμπον ρόδης 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.) .....	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» .....	53	9149	άνεξ. Βαλτιμόρην 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΥΛΙΑ .....	έτ. «Κούκροτιας» .....	20	3526	έφθ. Πειραιώ 8 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.) .....	έτ. «Μπαλμπόφα» .....	54	18717	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Λίμπερτς» .....	53	25010	άνεξ. Πόρτ Μπούκ 5 'Οκτ. διά Λίβανον
ΤΙΝΙ (δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12523	άνεξ. Καπτάνα 2 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΤΙΟ (αιθιοπ.) .....	έτ. «Μάρο Ρόγιος» .....	18	1461	έφθ. Μομπάσσα 27 Σεπτ.
ΤΙΤΙΚΑ (Κοσταρ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	29	1262	εις Αγγλίαν, υπό παραλογήν
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιβερ.) .....	έτ. «Άντρα» .....	44	7254	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (δύδ., δεξ.) .....	έτ. «Ιντερμάρες» .....	30	9100	άνεξ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Νηρεύς» .....	30	9097	έφθ. Αμβέρσαν 5 'Οκτ.
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7191	έφθ. Βουλώνη 2 'Οκτ.
ΤΡΙΑΙΝΑ .....	έτ. «Κάριπτ» .....	19	5670	εις λιμέναν Βαλτικής 4 'Οκτ.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ .....	έτ. «Σάντι» .....	20	5686	άνεξ. Χάμπον ρόδης 4 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα» .....	43	7228	άνεξ. Αιμέρσαν 3 'Οκτ. διά Χάμπον ρόδης
ΤΥΧΑ .....	έτ. «Ρούστιαλ» .....	42	7035	άνεξ. Εμδεν 26 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	20900	έφθ. Πούλο Μπούκομ 29 Σεπτ.
ΥΨΗΛΟΥ .....	έτ. «Ναβεγκάντες» .....	45	7256	άνεξ. Λάιττ Πέντρο 3 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΦΑΙΑΙΣ II. .....	έτ. «Πόλαρ» .....	44	7060	βιζαγκαπατάμ 9 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΛΑΚΟΝ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	43	7132	άνεξ. Ντενερόδας 25 Σεπτ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΦΑΡΑΛΙΣ .....	έτ. «Ινκάκιος» .....	45	7263	άνεξ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διά Πασιαμαρίπο
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιβ.) .....	έτ. «Οσεαν 'Εντερτράϊ» .....	44	7216	άνεξ. Μπέιδαν όπω 15 Σεπτ. διά Τρινιντάντ
ΦΙΛΑΤΡΙΚ II. (λιβερ.) .....	έτ. «Ρόζα» .....	22	1833	έφθ. Τέλ 'Αθιδί 3 'Οκτ. και Μερσίναν 11
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβερ.) .....	έτ. «Προγκρέσσος» .....	44	7247	άνεξ. Αιμέρσαν 1 'Οκτ. διά Βαμπάνα
ΦΟΙΝΙΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ιντερπέντεν» .....	43	7237	άνεξ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Οκτ. διά Χάιφαν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Κάλντελ» .....	44	10983	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	21	3522	άργει 'Αιμέρσαν όπω 6 Σεπτ.
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβερ.) .....	έτ. «Κόθαυ» .....	43	7242	έφθ. Μπούένος "Αύρες 1 'Οκτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λιβ.) .....	έτ. «Πτερωτή» .....	43	7224	έφθ. 'Αιμέρσαν 9 'Οκτ.
ΧΛΟΗ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσοστεάνικα» .....	54	15749	διηλθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΧΟΚ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	43	7127	άνεξ. Λουδίνων 8 'Οκτ. διά Χάμπον ρόδης
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.) .....	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	42	7092	άνεξ. Χάμπον ρόδης 7 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Λιόν» .....	44	7150	έφθ. Ντακάρ 2 'Οκτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	53	12513	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 8 'Οκτ.
ΧΡΥΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Κρόσουντ» .....	43	7258	άνεξ. Μπούένος "Αύρες 6 'Οκτ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΧΡΥΣ Χ. (λιβερ.) .....	έτ. «Ούνδωρα» .....	43	7243	διηλθε Χονούλου 22 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.) .....	έτ. «Γουν. Σίππερς» .....	55	24000	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Μπάνικς
ΧΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	εις ταξίδιον 'Αγ. Φραγκίσκου—Σουμάτρας
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.) .....	έτ. «Μαρακάιν» .....	44	7256	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ.
ΟΚΕΑΝΙΑ .....	έτ. «Τσαναστοσεάνικα» .....	42	7084	άνεξ. Γένοβαν 9 'Οκτ. διά Μπιζέρταν
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο» .....	40	5557	άνεξ. Σεμάινους 7 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. "Οκεανοπόρος» .....	44	7293	άνεξ. Βαμπάνα 2 'Οκτ. δι' Εμδεν

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΟΣΣΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 31ης ΣΕΠΤΕΜΒΡΟΥ)

διά 12 μήνας, με όφιδον τῶν χρονοναυλωτῶν δι' ἀνανέωσιν (παγκόσμιοι μεταφοραὶ) δὲλ. 4.40, παράδοσις Νοεμβρίου.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» 10.864 τόννων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταύχης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωση 25 ώρες 27 την πετρελαϊκών), ταύματούρη διά ταξίδιον έκ Νοεμβρίου εἰς Βόρειον Αμερικήν δολ. 5, παράδοσις εἰς Μοντεβίδεο 5—25 Νοεμβρίου, έπαναπαράδοσις εἰς Γκάλντεστον—Νέαν 'Υόρκην.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» (όνθουρ.) 10.865 τόννων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταύχης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωση 25—27 την πετρελαϊκών), ταύματούρη διά 12 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραὶ) δολ. 4.40, παράδοσις εἰς Αγγλίαν—Κόντινεντ 20 'Οκτωβρίου—5 Νοεμβρίου.

«ΩΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΑΛ·Ι·ΟΝΣ» 10.907 τόννων ί.ω. 499.000 κ.π. διά δέματα, ταύχης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωση 26—27 την πετρελαϊκών), ταύματούρη διά 12 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραὶ) δολ. 4.40, παράδοσις εἰς Γένοβαν 15—25 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσις εἰς Λονδίνην—Αιμέρσαν ρέιντη.

**ΤΑ δεξαμενόπλοια**

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 26.000 τ. πετρελαιοίδων δι' Ιαπωνίαν 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 11 Νοεμβρίου.

«ΝΤΑΡΝΙΑ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοίδων διά Μόντρεαλ 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 14 'Οκτωβρίου.

«ΤΙΝΙ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοίδων διά Νόρδερν ρέιντη 7½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοίδων διά Νόρδερν ρέιντη 7½% έπι έλαττον του Σκέιλ, φόρτωσις 3—12 'Οκτωβρίου.

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοίδων διά Νόρδερν ρέιντη, 7½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 7—15 'Οκτωβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ·Ι·Σ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοίδων διά άντοτοικήν όχτην Νοτίου Αμερικής 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 22 'Οκτωβρίου.

«ΕΚΥΑΝΟΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοίδων διά άντοτοικήν όχτην Νοτίου Αμερικής 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 5—20 'Οκτωβρίου.

«ΑΙ·Ι·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. πετρελαιοίδων διά άντοτοικήν όχτην Νοτίου Αμερικής 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ» (σημ. ιταλική) 18.000 τόννων ί.ω., συνεχή ταξίδια έπι τρία έτη (παγκόσμιοι μεταφοραὶ πετρελαιοίδων) 11½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Μ.Ο.Τ., ένορξης Δεκέμβριου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιβερ.) έκ Περσικού Κόλπου 18.000 τ. πετρελαιοίδων διά άντοτοικήν όχτην Νοτίου Αμερικής 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

«ΕΡΟΚΟΣ Β.» (νεότευκτον) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 32.500 τ. πετρελαιο-

ειδῶν διά Καλλιφορνίαν 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 Νοεμβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 20.000 τ. πετρελαιοίδων διά Καλιφορνίαν 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 'Οκτωβρίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νοτίου Αφρικής) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 23.000 τ. πετρελαιοίδων διά Νοεμβρίου πρέπει παράδοσις εἰς Αμερικήν 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Μ.Ο.Τ., φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιοίδων διά Νοεμβρίου 2½% έπι έλαττον τοῦ Μ.Ο.Τ., φόρτωσις 8—20 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοίδων διά Κόντινεντ 2½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Μ.Ο.Τ., φόρτωσις 15.000 τ. πετρελαιοίδων διά Μόντρεαλ 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 6 Νοεμβρίου.

«ΖΙΝΙ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοίδων διά Μόντρεαλ 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου.

«ΑΙ·Ι·ΟΝΙΑΝ ΣΕΓΚΕΡ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοίδων διά Μόντρεαλ 30% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου.

**FOURNITURES AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX****CASABLANCA**

70, RUE DE L' HORLOGE

TÉLÉPHONE: 29.062

ADR. TÉLEGR.: CALCONEX

REGISTRE COMMERCE: 37.032

BANQUE: COMPAGNIE ALGÉRIENNE

No Agrément: Port 83.67

**TANGER**

ADR. TÉLÉGR.: CALCONEX

BOITE POSTALE 363

BANQUE: B. N. C. I.

REGISTRE COMMERCE: 2 249

TÉLÉPHONE: 10-87

REGISTRE COMMERCE: 10-87

BANQUE: COMPAGNIE ALGÉRIENNE

No Agrément: Port 83.67

**CALLIOPE**

CONDOPoulos