

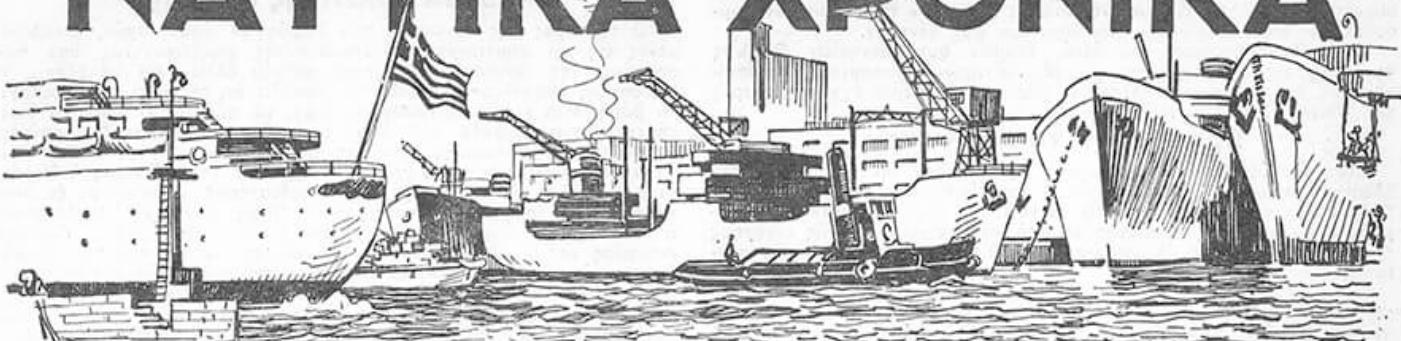
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1956

Αρ. Φύλλου 512/271

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 512/271

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Ο έπαναπατρισμός

Θά χαιρετήσουν αἱ στῆλαι αὐταί, ὡς γεγονότα ἔξαιρετικῆς σημασίας διὰ τὸ οἰκονομικὸν μέλλον τοῦ Τόπου μας, τὴν ἀνάληψιν τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν ἀπό τὸν κ. Ὁνάσην καὶ τὴν σύστασιν τοῦ Κέντρου Ἐπισκευών ἀπό τὸν κ. Νιάρχον. Εἰναις ἀκριβῶς αἱ πρώται θετικαὶ πλέον ἐνδείξεις τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, τῆς δειλᾶς ἐπανακτωμένης ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς ἐδῶ καταστάσεις. Δὲν εἶναι ἀμοιρον ἰδιαιτέρας σημασίας τὸ γεγονός, ὅτι οἱ δύο συμπατριώται μας ἐφοπλισταί, οἱ μεγαλύτεροι τοῦ Κόσμου, ἐπέδειξαν τὸ ἄμεσον ἐνδιαφέρον τῶν διὰ τὴν παραγωγικὴν τῆς Ἑλλάδος ἀνασυγκρότησιν. Εἰς ἔκτασιν ἀποτελεύτης μεγάλην, δυνατὸν νὰ ἔξιχθῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν αὐτῶν, ὃν τὸ πρόσφατον κλίμα ἐδῶ κρατήσῃ, ἀλλὰ μετὰ τὴν πολιτικὴν σταθερότητα, πρυτανεύση καὶ τὸ πνεῦμα τῆς καλῆς μεταχειρίσεως τῶν ἐπιχειρηματικῶν βλέψεων τῶν δύο ἐφοπλιστῶν μας, τῆς καλῆς πίστεών του Κράτους καὶ τῆς ἀπηλλαγήνευς καθετεντροχοῦς προκαταλήψεως, τῆς γνωστῆς, ἀτυχῶς, ἐκ τοῦ προσφάτου ἀκόμη παρελθόντος, τακτικῆς τῶν διαφορῶν κρατικῶν ἐκτροπών.

Κεφάλαια οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ηγετήσαν πολλὰ νὰ διαθέτουν. Αὔσιον, ὅταν αἱ μεγάλαι, πράγματι, λόγω τῶν ναυπηγήσεων, δανειακαὶ τῶν ὑποχρεώσεις θὰ περιορισθοῦν, περισσότερα θὰ έχουν εἰς χεῖρας τῶν. Η Ἑλλὰς κεφαλαίας ἀκριβῶς ἔχει ἀνάγκην διὰ νὰ ἀξιοποιηθῇ τὰς παραγωγικὰς τῆς δυνατότητας. Τί τὸ φυσικώτερον καὶ τὸ λογικώτερον νὰ τὰ ἀναζητήσῃ μεταξὺ τῶν πλουσίων, τέκνων τῆς, ἐφόσον ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπενδύσεων θὰ εἴναι κατωχυρωμένη καὶ ἡ ἀπρόσκοπτος τῶν συνιστώμενων ἐπιχειρήσεων ἐπί μετοθέτων βάσεσιν ἔχασφαλισθῇ; Διὰ τὴν ἐδῶ τοποθέτησιν τῶν κεφαλαίων, κτηθέντων σπιμειώτεον εἰς τὸ Ἑξωτερικόν, προϋποτίθεται σταθερότης πολιτικῆς, οἰκονομίκης καὶ κοινωνικῆς. Υπὸ αὐτὴν ὁ ἐπαναπατρισμός τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου διὰ τῆς ἔγγραφης περιστέρων πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, διὰ τῆς ἔγγυτερας πρὸς τὴν Γενεύειραν ἐπαφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μας, διὰ τῆς ἀναπτύξεως ἐν Ἑλλάδι ἐπιχειρήσεων συμφωνῶν μὲ τὴν ναυτιλίαν, διὰ τῆς ἐπανεγκαταστάσεως ἀκόμη τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων εἰς τὸν Πειραιά, δεν θὰ παραμείνη εἰς τὸ ἀμέσως προσεγγόμενον.

"Οπως καὶ ἀλλοτε ἐτονίσαμεν, τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφαλαίον, φεῦγον ἐντεῦθεν πανικόδηλον, συνήντησεν εἰς τὴν ἔνεντην τὴν πλήρη ἐλευθερίαν εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως του, τὴν ἐπὶ στοθερῶν προϋποθέσεων τοποθέτησιν του, τὴν πρεμίαν διὰ τὴν αὐριον. Τὴν ἀνεσιν αὐτὴν δικαιουται νὰ ὀξιώσῃ ἐπανερχόμενον.

Πειραματίζονται οἱ κ. κ. Νιάρχος καὶ Ὁνάσης, ἐπιδεικνύοντες τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τῶν διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πράγματα. Τὸ ἐλάχιστον ἔναντι τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων κεφαλαίων τῶν τοποθετούντων τὰρ εἰς τὰς δύο ἐπιχειρήσεις, τῆς ἀεροπορίας καὶ τῶν ναυτηρείων. Αἱ ἐντυπώσεις που θὰ αποκομίσουν ἐκ τῆς συχνοτέρας ἐπαφῆς των μὲ τοὺς ιθύνοντας, αἱ διευκολύνσεις που θὰ πρασχεθοῦν εἰς αὐτούς, διὰ τὴν ἀπόρετοποτον τῶν συμβάσεων ἐφαρμογῆς, η καλὴ πρὸ παντὸς πίστης, μὲ τὴν ὅποιαν θὰ ἐπιλυθῇ κάθε ἀπροβλέπτος διαφορά, θὰ ἔνθαρρύνουν τοὺς δύο μεγάλους ἐφοπλιστᾶς εἰς τὸ εὐρύτερον ἐν Ἑλλάδι ἐπιχειρηματικὸν τῶν ἐνδιαφέροντος. Πολλὰ δικαιουμένη νὰ περιμένων ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, πολὺ δὲ περισσότερα ἂν καὶ οἱ ἄλλοι, οἱ πλούσιοι ἐφοπλισταὶ τοῦ Ἑξωτερικοῦ, ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τῶν κ. κ. Νιάρχου καὶ Ὁνάσης.

Καταργούνται αἱ διακρίσεις

"Απὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ἑξωτερικοῦ Ἐμπορίου ὑπεβλήθη πρότασις εἰς τὸν ἀρμόδιον 'Υπουργὸν — τὸν κ. Παπαληγούρεα — καὶ δι' αὐτοῦ εἰς τὴν Νομισματικὴν 'Ἐπιτροπήν, καταργήσεως ὀλῶν τῶν ὑφισταμένων περιορισμῶν σόσον ἀφορᾶ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Ἑξωτερικοῦ μας ἐμπορίου. Προτείνεται ἡ ἴσοτιμος μεταχειρίσις τῶν πρὸ τὰς ἔξιν σόσον ἀφορᾶ τὸν τρόπον τῆς καταβολῆς του ναυλοῦ. Θὰ ἐφαρμόζωνται τοῦ λοιποῦ οἱ ἵσχυοι κανονισμοὶ διὰ τὴν ἐκκρίσην τῶν ἀναλόγου μὲ τὰς δαπάνας τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἐλληνικούς λιμένας συναλλάγματος.

"Η Διοίκησις τοῦ Ἑξωτερικοῦ Ἐμπορίου ὄρθιστα παρατείρει εἰς τὴν πρότασιν της, διὰ τὴν τοιστάντη λύσιν ὑποδεικνύουν δύο βασικοὶ λόγοι: α'. Η δυνατότης τῆς ἐπιτυχίας χαμηλοτέρων ναυλῶν διὰ τῆς εὐρυτέρας συμμετοχῆς τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν εἰς χύμα κρατικῶν φορτίων (300 χιλ. τόννοι σιτηρῶν θὰ φορτωθοῦν

πρὸ τῆς 1ης Δεκεμβρίου 1956) καὶ β'. Η ἐπιβαλλομένη ἐνθάρρυνσις τῶν 'Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἔγγραφὴν τῶν πλοίων των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, αἱρομένων τῶν ήδη ἐν ισχύι διακρίσεων εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς σημασίας, σχετικῶς μὲ τὴν προπληρωμήν τῶν ναυλῶν κ.λ.π.

Τὴν ἀνωτέρω πρότασιν πλήρως υιοθέτησεν ὁ κ. Παπαληγούρας. Μετ' εἰσήγησιν του ή Νομισματική 'Ἐπιτροπή τὴν ἐνέκρινε διὰ τῆς κατωτέρω αποφάσεως της:

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ναῦλοι ἐπὶ ἐμπορεύματων μεταφερομένων εἰς Ἑλλάδα ὑπὸ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν ἢ ὑπὸ πλοίων ὑπὸ ξενην σημαίαν ναυλωθέντων ὑπὸ Ἑλληνικῶν Επαρισῶν.

"Εγγραφον 'Υπουργείου 'Εμπορίου, Γεν. Δ/σις 'Εμπορίου, Δ/σις Εἰσαγωγικού 'Εμπορίου ὑπὸ ἀριθ. 35625/10.9.56 (Ν.Ε. 39348),

"Εγγραφον 'Υπουργείου 'Εμπ. Ναυτιλίας, Δ/σις Μελετῶν. Τμῆμα 1ον υπὸ ἀριθ. 56979/2181/15.9.56 (Ν.Ε. 39377).

'Η Ν. Ε., λαβούσα ὑπὸ ὄψιν:

α) Τὴν γενομένην διὰ τῶν ἐπικεφαλίδι ἔγγραφων τῶν 'Υπουργείων 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας εἰσήγησιν, καὶ

β) Τὴν ἀνάγκην ἐνισχύσεως τῆς Ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας διὰ τῆς καταργήσεως διατάξεων, αἱ ὀποίαι δέτουν ταύτην εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἀπέναντι τῶν ξένων πλοίων

ΑΠΕΦΑΣΙΣ

τὰ ξένης :

1. — Ἐπιτρέπεται ἡ εἰς τὸ Ἑξωτερικὸν προπληρωμὴ τοῦ ναυλοῦ ἐπὶ παντὸς φορτίου μεταφερομένου εἰς Ἑλλάδα, ἀσχέτως λιμένος φορτώσεως, ἢ τρόπου διακανονισμοῦ τῆς ἀξίας τῶν μεταφερομένων ἐμπορεύμάτων.

Τὴν ἀνωτέρω εὐχερείας τυγχάνουν τόσον τὰ πλοῖα Ἑλληνικῶν ἀποπλοίων ἐπιχειρήσεων, τὰ ἐκτελούντα τακτικὰ δρομολόγια (Liners) σόσον καὶ τὰ μὴ δρομολογημένα Ἑλληνικὰ φορτηγά πλοῖα (Tramps) ἢ τὰ ὑπὸ ξενην σημαίαν φορτηγά (Tramps) ἐφόσον τὰ τελευταία ταύτα εἰναι ναυλωμένα η χρονοναυλωμένα ὑπὸ Ἑλληνικῶν Ἀτμοπλοϊκῶν Επαρισῶν.

2. — Αἱ Ἑλληνικαὶ Ἀτμοπλοϊκαὶ Επαρισίαι εἰς τὰς ὀποίας καταβάλλεται ο ναύλος εἰς τὸ Ἑξωτερικόν, κατὰ τὰ ἐν παραγ. 1 καθοριζόμενα, δὲν ὑπέχουν ὑποχρέωσιν ἐκχωρήσεως εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος οιούδηποτε ποσοστοῦ συναλλάγματος τῶν εἰσπραττομένων ναυλῶν.

3. — Εἰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὁ ναύλος εἶναι πληρωτέος εἰς τὸν προορισμόν, αἱ ἀτμοπλοϊκαὶ έταιρίαι, αἱ ἔχουσαι δρομολογημένα πλοῖα (Liners) τὰ ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν φορτηγά πλοῖα (Tramps) ὡς καὶ τὰ μὴ ξενην σημαίαν (Tramps), τὰ χρονοναυλωμένα η ναυλωμένα ὑπὸ Ἑλληνικῶν Επαρισῶν, δικαιούνται χορηγησεως συναλλάγματος διὰ τὸ σύνολον τῶν ἐν Ἑλλάδι εἰσπραττομένων ναυλῶν, βάσει κανονικῶν πιστοτήσεων Τραπεζῶν, πρὸς κάλυψιν ὑποχρεώσεων εἰς Ἑξωτερικόν, βεβαιουμένων ὑπὸ τῆς Τ. Ε. Ἐκ τοῦ ούτοῦ χορηγητού συναλλάγματος δέοντος δὲν ἐκπίπεται, μετ' ἐλέγχου τῆς Τ. Ε., τοῦ ἀντιτοιχου συναλλάγματος εἰς τὰ πάσης φύσεως έξοδα τῆς πραγματοποιούμενα εἰς Ἑλλάδι ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

4. — Απασιαὶ αἱ ἀπὸ τοῦ ἀνωτέρω θέματος προγενέστεραι ἀποφάσεις τῆς Ν. Ε. καταργούνται.

* *

"Οφείλομεν νὰ ὀμολογήσωμεν, ὅτι διὰ πρώτην φορὰν συνήντησεν η Ναυτιλία τὴν κατανόσην καὶ τὴν συμπαράστασιν ὅποιο μέρους τοῦ 'Υπουργείου τοῦ 'Εμπορίου εἰς ζήτημα ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος ὅχι μόνον δι' αὐτήν, ἀλλὰ διὰ τὸν καθόλου Οίκονομον τῆς χώρας. Ο ἀποκλεισμός — περὶ ἀποκλεισμοῦ ἐπρόκειτο — τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπό τὰς μεταφορὰς τοῦ Ἑξωτερικοῦ μας ἐμπορίου είχε πλέον προσθλεῖ τὴν μορφὴν σκανδάλου. Τὸ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας λιθεριανὸν παναμάκιον, ἐνύγχανε καλυτέρας μεταχειρίσεως ἀπό τὸ ἐδόνητο νηολόγημαν. 'Ἐπεβραδεύετο, δηλαδή, ἀπό τὸ ἐπίσημον Κράτος η φυγὴ ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ ἐδίκαιολογεῖτο αὐτὴ εἰς αὐτὴν τὴν συνειδήσιν τοῦ ἐφοπλιστού. Διὰ τὸ Ἑλληνικὸν ὃ ναύλος ήτο μετεπληρωτέος, διὰ τὸ ἐλληνικὸν καθωρίζετο η καταβολὴ τῶν 25% τοῦ ναυλοῦ εἰς δραχμάς, διὰ τὰ ξένα διόλκηρος ἐπιληρώντεος εἰς τοὺς αἱ άνοιξης συναλλάγματα.

Αύται αἱ ἀνόιξης διακρίσεις, αἱ μηδὲν ἀποδώσασι, κατέστησαν ἀδύνατον τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ τραπέτη εἰς τὰς ιδίας ήμένων μεταφοράς. Τὰ ξένα μόνον πλοῖα είχον δι' αὐτὰς ἐνδιαφέροντα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ πληρώνωμεν ναύλους ύψηλοτέρους καὶ νὰ μὴν ἐπισκέπτωνται ποτὲ τὰς ἐθνικὰς των βάσεις τὰ ποντοπόρα σκάφη μας. Χάρις εἰς τὴν ἀποφάσιστικὴν ἐνέργειαν τοῦ κ. Παπαληγούρα καὶ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν κατανό-

σιν τού θέματος από τὸν κ. Μπρούκη, τῆς Διοικήσεως τοῦ 'Εξωτερικού 'Εμπορίου, τὰ πράγματα ἀποκατεστάθησαν. Αἱ εἰς βάρος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διακρίσεις καταργοῦνται. Θὰ μᾶς ἔρχωνται τώρα συχνότερα τὰ Ἑλληνικά φορτηγά, διὰ νὰ εἰσφέρουν τὴν πολύτιμην συμβολὴν τῶν εἰς τὴν κίνησιν τῶν ναυτικῶν μας κέντρων.

'Ο κ. Παπαδημούρας εἶναι ἄξιος θερμών συγχαρητήριών. Θετικῶς συνέβαλεν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἑθνικῆς ήμῶν Οἰκονομίας. Ήξιοποίησε τὰς τοῦ ὑπηρεσίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ ἔφερεν ἐγγυτερον πρὸς τὴν Οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας μας.

Πράττομεν τὸ ἀντίθετον

Διότι δὲν ὑφίστανται στατιστικοὶ ἀριθμοὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου — ἡ ὑπηρεσία γενικῆς στατιστικῆς ἀγνοεῖ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν — ἀρύμενος σχετικῆς τινας πληροφορίας ἀπὸ τὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς. 'Η ύπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π. φροντίζει διὰ τὴν συγκέντρωσιν σύτων.

Οὐτῷ εἰς τὰ ἔκ τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰσαχθέντα κατὰ μῆνα Αὔγουστον φορτία ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μετέσχε κατὰ ποσοστὸν 20.24 %. (Σύνολον 196.312 τόν. Ἑλληνικὴ συμμετοχὴ 43.154 τόν.). Εἰς τὰ ἐλάχιστα ἔχασθεντα (30.088 τόν.) τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς εἶναι ἀκόμη μικρότερον.

Δεδομένου, ὅτι ὁ λιμὴν Πειραιῶς συγκεντρώνει τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς κινήσεως τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου (τὰ 70 % περίπου) ἡ αὐτὴ ἡ κάποιας παραπλησίας ἀνάλογία θὰ ύφισταται, οὅσον ἀφορᾷ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν μας. Τὸ γεγονός αὐτὸν καὶ μόνον εἶναι ἀρκετὸν νὰ καταδείξῃ τὴν παρ' ἡμῶν παντελὴ ἐλλειψιν κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Πράττομεν τὸ ἀντίθετον ἀπὸ τὰ παντού, εἰς δῆλας τὰς ναυτικὰς χώρας τοῦ Κόσμου, ἀφορόζεται. 'Ημεῖς ἀποκλείομεν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀπὸ τὰς μεταφοράς μας, οἱ ἄλλοι διὰ παντὸς μέσου προσπάθουν νὰ τὸ φέρουν ἐγγυτερον τῶν Ἐθνικῶν των βάσεων.

Αἱ ἐπισκευαὶ εἰς τὸν λιμένα μας

Δὲν ἔχει εἰσέτι καθορισθῆ ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς τοῦ Οἴκου Νιάρχου ποίος ὅρμος πλησιάζωρς λιμένος ἡ λιμένων τῆς 'Ἐλλάδος θὰ εἰνε ὁ προσφρότερος διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ Κέντρου ἐπισκευών. Πλείστοι ὅστις είναι οἱ παράγοντες, οἵτινες θὰ ληφθούν ὑπὲρ δῆλων καὶ ἀποφασιστικῶν θὰ ἀσκήσουν ἐπίδρασιν εἰς τὴν σκέψιν τῶν ἀναδόχων τῆς συμβάσεως.

Μεταξὺ τῆς Σούδας, τοῦ Λαυρίου ἡ καὶ τοῦ Σκαραμαγκά θὰ ἐπιλεγή, παντως, ἡ τοποθεσία, ἢτις προσωρισταν νὰ ἐξυπηρετήσῃ κυρίως τὴν κινησιν τῶν διαπλεόντων τῆς Μεσογείου μεγάλων δεξαμενοπλοίων τῶν κ. Νιάρχου, 'Ωνάση καὶ Λιδανοῦ.

Δεδομένου, ὅτι μετὸ μίαν τετραετίαν, ὅτε τὸ ὑπὸ σύστασιν Κέντρον θὰ εἰνε ἐν πλήρει λειτουργία, οἱ στόλοι τῶν ὧν ἡννω ἔφοτιστων θὰ ἀριθμοῦνται δύναμιν διακρισίων περίπου σκαφών, φορτηγῶν καὶ τάνκερων, χωρατικότητος γύρω τῶν πέντε ἑκατομμυρίων τόνων d. w., πολὺ ἀμφιβαλλούμεν, ἡννω ἡ ἐπαρκέση ὁ χρόνος καὶ τὸ διατιθέμενα ἀπὸ τὸ Κέντρον τεχνικά μέσα, διὰ νὰ ἐξυπηρετηθούν εἰς τὰς ἐπισκευαὶς καὶ τοὺς δεξαμενούς των καὶ ἄλλα πλοία, πλὴν τῶν ἀνήκοντων εἰς τὸν κ. Στ. Νιάρχον καὶ τοὺς σὺν αὐτῷ.

Τὸ πρόβλημα, συνεπώς, διὰ τὴν ἐπάρκειαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰς μέσα δεξαμενού παντού, εἰς δῆλα τὰ μεσογειακὰ κέντρα, ἀνεπάρκειαν τῶν ἐργοστασίων καὶ μηχανουργείων περὶ τὸν ἐξυπηρετησιν τῶν πλοίων, πολλὰ ἔχει νὰ κερδίσῃ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, βελτιώνων τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ εἰς δεξαμεναὶ καὶ συνεργειαὶ ἐπισκευών.

'Ο Ὀργανισμός Λιμένος διαθέτει τώρα τὰ οἰκονομικά μέσα διὰ τὴν ἀπόκτησιν μιᾶς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς ἡ τὴν κατασκευὴν μιᾶς μονίμου — θὰ ἡτο τούτο προτιμότερον — ἀν κατάλληλος, χώρος ὑπῆρχε. Θὰ προκειται περὶ ἐπιχειρήσεων ἀσφαλῶς ἀσφοδοτικῆς εν τῷ συνόλῳ τῆς, ἐφόσον ἡ μεγάλη δεξαμενή, θὰ συγκρατήσῃ ἡ καὶ θὰ φέρῃ πρὸς τὸν λιμένα κινησιν παραγωγικήν.

Πρέπει ἡ προσέλαθεν ἡ Ναυτιλία μας καὶ μὲ τὴν σημειουμένην παντού, εἰς δῆλα τὰ μεσογειακὰ κέντρα, ἀνεπάρκειαν τῶν ἐργοστασίων καὶ μηχανουργείων περὶ τὸν ἐξυπηρετησιν τῶν πλοίων, πολλὰ ἔχει νὰ κερδίσῃ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, βελτιώνων τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ εἰς δεξαμεναὶ καὶ συνεργειαὶ ἐπισκευών.

"Εχομεν, ἀτυχῶς, ἐγκαταλείψουμεν ὀναξιοποίητον ἔνα κλάδον παραγωγικῶν, τὴν βιομηχανίαν ἐπισκευών τῶν πλοίων, ἥτις πολλὰ θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποδώσῃ, διότι ἔχομεν τὰ πλοία, ἔχομεν τὴν παράδοσιν, τὴν εἰδίκευσιν καὶ τὸ πολὺ ἐμψυχον ὑλικόν. 'Η σύμβασις Νιάρχου δὲν ἔ-

πέλυσε τὸ ὅλον πρόβλημα. Πολλὰ πέραν σύτης ἡμπορούμεν νὰ ἐπιτύχωμεν. 'Άρκει νὰ εἰμεθα εἰς θέσιν καὶ νὰ τὰ ἐπιδιώξωμεν.

Μάθημα πολιτικῆς ἀγωγῆς

'Ο πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως τῶν Νορβηγῶν ἔφοπλιστῶν, ἀναφερόμενος εἰς τὴν σημειουμένη διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς ἀσυδοσίας, ἐδήλωσε μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔξης: 'Η Νορβηγικὴ Ναυτιλία διὰ τὴν ὅπιστας τῆς ἀπαλλαγῆς της ἀπὸ τὸ φορολογικὸν βάρον. Μία καλῶς ὠργανωμένη χώρα, μὲ πλῆρες τὸ σύστημα διοικήσεως, ὑγιεινῆς ὑπὲρ τοῦ λαοῦ φροντίδος, ἀπονομῆς δικαιοσύνης, ἐκπαιδεύσεως, κοινωνικῆς προνοίας καὶ ἔθνης ὅμιλης διεύθυνσης προσθέτων της πολιτών τῆς 'Πάντως ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία βαρύνεται μὲ τὴν ἐπαχθεστέραν φορολογίαν ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς συναγωνιστὰς τῆς. Πλὴν, ὅμως, τῆς φορολογικῆς ἀσυδοσίας, τῆς ὅπιστας ἀπολεμβάνουν οἱ υπὸ τὰς σημαίας Παναμά, Λιβερίας καὶ Χονδούρας στόλοι, μὲ εἰσφέροντές τι διὰ τὴν Ἐθνικὴν ἄμυναν τῶν ἐλόγων χωρῶν, τὰ πλοία τῶν «σηματιῶν εὐκολίας» υποστηρίζονται απὸ μερικὰ τῶν ἀσφαδόστων ναυτικῶν κρατῶν τῆς Εύρωπης, δεδομένου, ὅτι ἀπασχολούν πληρωμάτα ἐκ τῶν χωρῶν αυτῶν προερχόμενα. Εἰς τὰς σχολάς καὶ τὰ πλοία τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἐξεπαιδεύθησαν οἱ ἀξιωματικοί, οἱ ἡδη προσφέροντες τὰς χώρας τῶν εἰς τὰ πλοία τῶν ασύδοτων σημαίων.

Πολλὰ ὑποδηλούνται μὲ τὴν ἀνωτέρω περικοπὴν τῶν δηλώσεων τοῦ Νορβηγοῦ ἔφοπλιστού. Τὰ σχόλια περιττεύουν.

Δίκαιον τὸ αῖτημα

Τὸ ἔν μετὰ τὸ ὅλο τὰ ὑπὸ δένας σημαίας ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ἀσφαλίζουν τὰ πληρώματα τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Εύθυνς μετὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἡ ὑπηρεσία τῶν ἐπὶ αὐτῷ ὑπηρετούντων ὑπολογίζεται εἰς τὸ τὸ ὅπιστον, ὅπως καὶ τῶν Ἐλληνικῶν, ἀντὶ τῶν δύο τρίτων, ως ὅριες ὁ γνωστὸς ἀδικος νόμος. Μᾶς ὑποδεικνύουν, καὶ υιοθετούμενων ὡς ὅρην τὴν ὑπόδειξην, ὅπως παρακαλέσωμεν τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας νὰ δεχθῇ μιαν δικαίωσιν τοῦ νόμου αὐτοῦ τῶν δύο τρίτων τροπογοίαν, τὴν ἔξης: 'Η προϋπηρεσία τῶν πληρωμάτων πλοίων ἀσφαλίζομενον ἡδη παρὸ τῷ Ν.Α.Τ. νὰ υπολογίζεται ἀναδρομικῶς εἰς τὸ ἀκέραιον διὰ τὰς ἐπὶ διπλώματι ἡ πτυχίων ἐξετάσεις, ἐφ' ὅσον θὰ κατεδάλλονται ἀναδρομικῶς, ἐπίσης αἱ εἰσφοραὶ πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου, διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν τὸ πλοίον δὲν ἦταν ἀσφαλίζομενον παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. καὶ υπηρέτουν ἐπὶ αὐτῷ οἱ μεταγενεστέρως ἀσφαλίσθετοις.

Θὰ πρέπει ὁ κ. Κωτιάδης νὰ δεχθῇ τὸ ἀνωτέρω αῖτημα τῶν ναυτικῶν μας. 'Απονέμεται τὸ δίκαιον εἰς βιοπλαιστάς, μη ὑπευθύνους διὰ τὸ μέχρι τοῦδε ἀνασφαλίστον αὐτῶν. 'Ο σκοπός, ἄλλως τε, τοῦ νόμου τῶν δύο τρίτων δὲν εἶνε ἀλλος, παρὸ δὲ πειθανακοσμὸς τῶν πληρωμάτων νὰ ἀξιώσουν ἀπὸ τὸν ἔφοτιστας τὴν ἀσφάλισιν τῶν. 'Ἐφόσον τοῦτο ἐπιτυγχάνεται καὶ τὸ Ν.Α.Τ. δὲν πρόκειται νὰ ζημιάσῃ — θὰ εἰσπράξῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς εἰσφοράς — δὲν βλέπομεν τὸν λόγον νὰ στερηθούν οἱ ἔστω καὶ καθυστερημένων, παρὰ τὴν θέλησίν των, ἀσφαλίζομενοι, τοῦ δίκαιωμάτος νὰ υπολογισθῇ εἰς τὸ ἀκέραιον η ἐπὶ τῶν ἡδη ἀσφαλίζομενων πλοίων προϋπηρεσία των. 'Αιδούνται οὕτοι η κακή ἐκ τοῦ νόμου τῶν δύο τρίτων ἐντυπωσίαι καὶ ἀποδίδεται, πράγματι, τὸ δίκαιον.

Υπὲρ τῶν ναυτικῶν σχολῶν

Τὸ πρὸ τίνος κυρωθὲν νομοθετικὸν Διάταγμα, τὸ ἐπίλυν τὴν ταλαίπωρων ὑπόθεσιν τῆς φορολογίας τῶν εύπόρων διὰ τὸ δένας σημαίας πλοία, παρέχει τὸ δίκαιωμα εἰς τοὺς φορολογηθέντας ἔφοπλιστὰς τὰς διαίσθετουν τὸν δύον υποχρεούντων φόρον ἡ τὰ ὑπόδοτοι αὐτοῦ ὑπὲρ ἀγαθοεργού τίνος σκοποῦ ἀντὶ τῆς καταδολῆς του εἰς τὸ δημόσιον ταμείον. Τὴν ναυτικήν, λ. χ., ἐκπαιδεύσιν ἔχουν τὴν εὐχέρειαν οἱ ἔφοπλισται νὰ ἐνισχύσουν ἀποτελεσματικῶν.

Εἶναι ὁ προσφορτέρος, ὁ ἀμετώπερος ἐξοφληστέως. 'Έχουν πρόγματι αἱ ναυτικαὶ μας σχολαὶ καὶ γενικώτερον ἡ περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαιδεύσειν προσπάθεια πολλὰς ἀκόμη ἐλλείψεις νὰ καλύψουν. 'Απὸ τὰς ἔφοπλιστικὰς δωρεὰς περιμένουμεν τὴν συμπλήρωσιν τῶν υφισταμένων αναγκῶν.

Εἰς τὴν Κεφαλληνίαν

Προσέφερεν ὁ κ. Σπύρος Τυπάλδος τριάκοντα χιλιάδας δραχμῶν ἐτησίως εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ ἔργου τῆς Βαλλιανέου Σχολῆς Κεφαλληνίας διὰ τὴν κατάρτισιν μηχανικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου τοῦ ἀπεποιήθη τὴν δωρεὰν καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς σχολῆς Μηχανικῶν, ισχυρισθὲν, ὅτι εἰς τὴν Κεφαλληνίαν δὲν ὑπάρχουν αἱ κατάλληλοι ἐγκαταστάσεις μηχανικούργειον η ἄλλου τινῶν ἐργοστασίου, εἰς τὸ ὅπιον θὰ ἦτο δυνατή ἡ πρακτικὴ τῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς κατάρτισις.

'Ανακριβῆς ἐλέγχεται ὁ ισχυρισμός αὐτὸς τοῦ 'Υπουργείου. Δὲν ἔ-

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 306

φρόντισαν οι ἀρμόδιοι, πρὶν ἡ ἀποποιηθοῦν τὴν δωρεὰν τοῦ κ. Τυπάλδου, νὰ ἐνημερωθῶντι ἐπὶ τῆς λειτουργίας εἰς τὸ Ἀργοστόλιον πλήρους — καθ' ἄπειρον μᾶς πληροφοροῦν — ἔγκαταστάσεως μηχανογείου, ἀνήκοντος εἰς τὴν Βαλλιάνειον Σχολὴν. Εἰς αὐτὸν πλείσται ὅσαι ἐργασίαι μηχανῶν καὶ ἔσαρτημάτων ἐκτελοῦνται ἥδη. Οἱ μαθηταὶ τῆς σχολῆς δύνανται ἑκεῖ νὰ ἀπασχολοῦνται, ἀποκτώντες τὴν νόμῳ πρακτικήν των διαπισιδαγώγησιν.

Ἄξιος πρωθεντιθή, λοιπόν, τὸ Ὑπουργεῖον τῆς παρεχομένης εὔκαιρίας, διὰ νὰ ἀναγνωρισθῇ τὸ ἔργον μᾶς ἀκόμη σχολῆς Μηχανικῶν. Εἶμεθα δένδιοι, ὅτι διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς καὶ ἄλλοι Κεφαλλῆνες ἐφοπλίσται θὰ βοηθήσουν.

Ἡ στατιστικὴ διακρίβωσις

Μᾶς ἀπεστάλησαν ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν Διεύθυνσιν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀριθμοὶ τινες ἐπὶ τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν διὰ τῶν ἀκτοποιῶν σκαφῶν κατὰ τοὺς μῆνας Ἰούλιον καὶ Αὔγουστον. Καλὴ ἡ προσπάθεια τῆς στατιστικῆς αὐτῆς διακρίνωσες. Ἡτο ἀναγκαῖα διὰ τὴν πληρεστέραν μελέτην καὶ κατανόησιν τοῦ ἀκτοποιοῦ προβλήματος.

Θά χρειασθῇ, βεβαίως, νὰ ἑκταθῇ ἡ ἔρευνα τῆς κινήσεως αὐτῆς εἰς ὠρισμένας λεπτομερεῖας, αἵτινες καὶ θὰ κατευθύνουν τοὺς ἀρμόδιους εἰς τὰ μέτρα πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ ὄλου προβλήματος τῶν ἐστιατηρίων θαλασσῶν συγκοινωνῶν. Οἱ συγκεντρωθέντες λ. χ. ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ σύνολον τῆς κινήσεως, ἀδιακρίτως θέσεως εἰς ἣν ἐταξίδευσαν οἱ ἐπιβάτες. Ἀγνοεῖται, ἐπισής, ἡ κινήσης τῶν ἐνδιαμέσων λιμένων, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ ἡμέρα, καθ' ἣν ἐξετελεσθῇ τὸ κάθε δρομολόγιον. Ἡ ἡμέρα, λ. χ., τοῦ Σαββάτου ἐφανίζει τὴν μεγαλύτεραν συμφόρησιν κινήσεως εἰς ὅλας τὰς γραμμὰς — τὰς ἐπτὰ τὸν ἀριθμὸν — πλὴν τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ.

Αὐτὰ τὰ στοιχεῖα εἰναι ἀπαραίτητα, ἵνα, κατὰ τὰσαν δυνατὴν προσέγγισιν, ἐκτιμήσουν οἱ ἀνάγκαιοι ἑκάστης γραμμῆς καὶ αἱ δυνατότητες τῶν διατεθειμένων μέσων πρὸς ἐξυπέρτησιν τῶν. Ἄξιος μελετήσῃ ἡ Διεύθυνσις τῆς Ναυτιλίας πῶς θὰ ἡτο δυνατὴ ἡ ἀμέσως συμπλήρωσις τῶν περὶ τὴν κινήσιν τῆς ἀκτοποιοῦς ἀριθμῶν.

Ὀποδιδόποτε, ὅμως, διὰ τοὺς τρεῖς μῆνας ἡ ἔστω καὶ τοὺς δύο τῆς μεγάλης κινήσεως — τὸν Ἰούλιον καὶ τὸν Αὔγουστον — πιστεύομεν, ὅτι τὰ ὅσα σκάφη τώρα διατίθενται δὲν ἐπισκούν. Ὁ συνωστισμὸς ὃς ἐκ τούτου εἰναι ἀναπόφευκτος καὶ οἱ ζημίαι εἰς τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν σοδιαρώτατοι.

Θά ἔπειπεν ἡ στατιστικὴ προσπάθεια τοῦ Ὑπουργείου νὰ εἰχειν ἥδη ἑκταθῇ ἐπὶ τῶν ὄσων σημειών θίγομεν ἀνωτέρω, διότι θὰ ἡτο εὐχερεστέρα ἡ ἀμέσως ἀντιμετώπισις τοῦ ὄλου προβλήματος πρὸ τῆς θερινῆς περιόδου τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος, μας ὑπεδείχαμεν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, ὅπως τὸ Κράτος κινηθῇ ἀποφασιστικώτερον διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα. "Ἄν οἱ ἀρμόδιοι ἀγνοήσουν καὶ πάλιν τὴν σύστασιν αὐτῶν, θὰ εἰναι οἱ κύριοι ὑπεύθυνοι μιᾶς δυσκόλου καταστάσεως, τῆς ὥποιας αἱ ἐπιζημιοὶ συνέπειται τοῦ χρόνου θὰ εἰναι πλέον κατάδηλοι. Ἡ προϊόντα σἀντεπάρκεια τῶν πλοίων θὰ προκαλεσθῇ ἀναποτέπτως τὴν ἀναταραχὴν καὶ τὰς δικαίας τοῦ ταξιδεύοντος Κοινοῦ διαμαρτυρίας.

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Ὑπουργείου διεκινήθησαν τὸν μῆνα Ἰούλιον 116.166 ἐν ὅλῳ ἐπιβάται εἰς τὰς ἐπτὰ ἀκτοποιοῖς γραμμάς, μὲ 48.766 ἀφιχθέντας εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ 67.400 ἀναχωρήσαντας, πλὴν τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ. Κατ' Αὔγουστον ἔχομεν 80.799 ἐπιβάτας ἀφιχθέντας καὶ 85.737 ἀναχωρήσαντας, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν προσκυνητῶν τῆς Τήνου, οἵτινες ἀνήρχοντο εἰς 18.641.

"Ογκος, πράγματι, κινηθῆσαν σημαντικός. Ἡ ἀντιμετίση τοῦ προϋποθέτει τὸν συγκεντρωσιν καὶ ἄλλων στοιχείων, ἔτι δὲ καὶ τὴν γύνων τῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος τῶν 18. ἐν ὅλῳ ἀκτοποιοῖς σκαφῶν, ἀτίνα κατὰ τὸ θέρος ἐξυπέρτησαν τὰς ἀκτοποιοῖς γραμμάς.

Εἰς τὴν Διώρυγα

Οἱ κ. κ. Ν. Γαβαλλᾶς καὶ Ἱ. Κανάκης, τροφοδοτικὸς Οίκος εἰς τὸ Πόρτ Σαΐδ καὶ τὸ Σουέζ, συσταθεῖς ἀπὸ τοῦ 1868 (διάδοχοι τῆς ἐπωνυμίας Ζάννος καὶ Σία), μᾶς ἀπέστειλαν, ἐπ' εὔκαιρια τῆς κρίσεως εἰς τὴν Διώρυγα, φυλλαδίους ἐκτυπωθέν τῷ πάρα αὐτῶν πρὸ 20ετίας, εἰς τὸ ὥποιον περιλαμβάνονται κατὰ χρονολογικὴν σειράν τὰ ὄνόματα τῶν ἐλληνικῶν ἀτμοποιῶν καὶ τῶν Πλοιάριων αὐτῶν, τῶν διελθόντων τὴν Διώρυγα ἀπὸ τοῦ 1868 μέχρι τοῦ 1938, ἐξυπηρετήσαντα δὲ παρὰ τοῦ ἑλιόγονοῦ Οἴκου.

Πρώτων εἰς τὰς διελεύσεις Ἀνδριακῶν πλοίων ἀναφέρεται εἰς τὰς διελεύσεις τῶν κατάλογον τὸ φορτηγὸν «Ἀνδριάνω» (Ιανουάριος 1889) ὑπὸ πλοιαρχὸν τὸν Γ. Μ. Ἐμπειρίκον, πάππον τῶν κ. κ. Γ. Στ. Ἐμπειρίκου, τοῦ Λοιδίου, καὶ Γ. Ἀρ. Ἐμπειρίκου, τῆς Νέας Υόρκης. Τὸ δεύτερον, μετὸ ἔτος, (Ιανουάριος 1890) ἦτο τὸ φορτηγὸν «Σκαρμαγκάς» μὲ πλοιαρχὸν τὸν Β. Ἐμπειρίκον καὶ τρίτον κατὰ Μάρτιον τοῦ 1890 τὸ «Κωνσταντίνος» πλοιαρχούμενον ἀπὸ τὸν Μ. Μπίστεν.

Πολύ, ὅμως, πρὸ τῶν Ἀνδριακῶν σκαφῶν τὸ 1881 (Μάρτιος) διῆλθε τὴν Διώρυγα τὸ Κεφαλληνιακὸν φορτηγὸν «Μαρία Βαλλιάνου» ὑπὸ πλοιαρχὸν τὸν Ξ. Καμπάνην. Ἀπὸ τοῦ 1881 — ἡ Διώρυγα ἤρχισε λειτουργούσα τὸ 1869 — τὰ Κεφαλληνιακὰ ἀτμόπλοια συχνήτερον τῶν Ἀνδριακῶν ἐμφανίζονται διαπλέοντα τὴν Διώρυγα. (Τρία καὶ τέσσερα κατ' ἔτος). Τὸν Νοέμβριον τοῦ 1884 διῆλθε τὸ «Μαρῆς Βαλλιάνους» ὑπὸ Πλοιαρχὸν τὸν κ. Ν. Λυκιαρδόπουλον.

Εἰς τὸν κατάλογον ἀναφέρεται τὸ φορτηγὸν «Ν. Βαλλιάνος» ὑπὸ τὸν πλοιαρχὸν Σαλιάρην, ὃς τὸ πρῶτον (Μάρτιος 1884) διείλθων τὴν Διώρυγα Χιακὸν σκάφος. Τὰ πλοιαρχῶν τῶν Οινουσσῶν καὶ τῆς Κάσου εμφανίζονται εἰς τὸν κατάλογον μὲ διελεύσεις ἀπὸ τὸν 1925 καὶ ἐπειδεῦν. Πράγματι, οἱ Οινουσσοί καὶ οἱ Κάσιοι πλοιαρχοί, καθυστερημένοι πως, ἐστράφθησαν πρὸ τὸ ἀτμοκίνητον πλοίον.

Οποία, ὅμως, ἡ ἐκτὸς καταπλήσσουσα, πράγματι, ἔξελιξις! Τώρα τὰ ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη, ἀνεξαρτήτως σημαίας, μετέχουν εἰς τὴν κινησην τῆς Διώρυγος κατὰ τὸ τρίτον σχεδὸν αὐτῆς. Τὰ ἐλληνικὰ σούπερ-τάνκερ καλύπτουν διὰ τοῦ ὅγκου τῶν τὴν κινησην κάθε ἀλλῆς σημαίας καὶ ἡ συμμετοχὴ τῶν σταθερῶν θὰ βαίνη αὐτανούμενη, ἐφόσον νέα σούπερ-τάνκερ προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας ναυτιλίας.

Δεῖν εἰναι, πάντως, διὰ τὴν ναυτικὴν μας παράδοσιν μικρᾶς ἀξίας τὸ γεγονός, ὃς οἱ Ἐλληνες ὑπέρβαν μεταξὺ τῶν πρώτων, αὐτοὶ μὲν τοῖς πρώτοις, που ἔγκοτεστάθησαν εἰς τὴν Διώρυγα καὶ ὅτι, τὰ ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια ἐμφανίζονται διαπλέοντα αὐτὴν πρὸ 75 καὶ πλέον ἔτῶν.

Διεξέρχομενοι τὰς σελίδας τοῦ φυλλαδίου τῶν κ. κ. Γαβαλλᾶς καὶ Κανάκη συναντῶμεν τὰ ὄνόματα ἐφοπλιστῶν — τότε, πρὸ ἔβδομης ἡτού τῶν πλοιαρχῶν — τῶν ὅποιων αἱ ἐπιχειρήσεις εἰς τρίτην πλέον γενέαν ἐπέζησαν καὶ διὰ τινας λαμπτών ἀνεπτύχθησαν. Διὰ τὸν Ανδρίους: «Ἐμπειρίκος, Βούλγαρης, Μπίστεν, Γουλενδρῆς, Βαγιατζῆς, Καρπάνης κλπ. Διὰ τοὺς Κεφαλλῆνας: Λυκιαρδόπουλος, Βαλλιάνος, Βεργωτῆς, Μεταξᾶς κλπ. Διὰ τοὺς Χίους: Σαλιάρης, Μεσγιώρων, Νικολάου, Φωτίλης, Φαραλίς, Ψαρρός κ. α.

Ἀκριαίον διετηρήθη διὰ μέσον τῶν δεκαεπτηρίδων τὸ ναυσίδιον πνεύμα εἰς τὸν Τόπον μας. Χάρις εἰς αὐτὸ ὁ «Ἐλλην ναυτίλος κατέκτησε τὰς ὑθαλάσσας, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ, ἀσφαλῶς, μίαν ἡμέραν — δὲν ἀπέχει αὐτὴ καὶ πολὺ — τὸ προβάδισμα μεταξὺ ὅλων τῶν ἄλλων λαῶν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

Ἀξιοπρόσεκτος μελέτη

Κατ' Ιούλιον τρέχ. Ἐτους ἐδημοσιεύθη ἐν Μαγεντίᾳ τῆς Γερμανίας ἐναίσιμος διατριβὴ τοῦ ἐξ Αθηνῶν σπουδαστοῦ κ. Ἰωνος Κ. Κυριαζοπούλου, ὑπὸ τὸν τίτλον: «Σύγχρονα προβλήματα τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

Η ἐπεξεργασία τοῦ θέματος τῷ ἀνετέθη ὑπὸ τοῦ γνωστοῦ ἐν Γερμανίᾳ συγκοινωνιολόγου καὶ Διευθυντοῦ τοῦ Ἰνστιτούτου Συγκοινωνιακῶν «Ἐρευνών τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Φραγκφούρτης καθηγητοῦ κ. Ναρ. Ζινν.

Ἐν ἀρχῇ τῆς μελέτης του ὁ κ. Κυριαζόπουλος περιγράφει τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὥποιον ἐδημοιουργήθη ἡ Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ Εθνους ἀπὸ τὸν τουρκικὸν ζυγόν.

Ἀκολουθῶς ἀσχολεῖται μὲ τὸν ἔκτοτε ἀκόλουθομενην τακτικὴν ὁγόρας πεπαλασιωμένων σκαφῶν, μιᾶς δὲ τὰ πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα αὐτῆς, τὰς ἴδιαιτέρας συνθήκας ἀτμοκτησίας ἐν τῇ ἐλληνικῇ ναυτιλίᾳ καὶ τοὺς ὅλους προτίμησες ἀτμοποιῶν ἀντὶ τῶν μοτοριστῶν.

Ἡ σημασία τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἐπίσης ἀντικείμενον ἐρεύνης τοῦ συγγραφέως. Διὰ τῆς παραθεσεως στατιστικῶν δημιουργήεις εἰς τὸν ἀναγνωστὸν λίαν ἐντονον τὴν ἀντίθεσιν μεταξὺ πλοίων ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ πλοίων ἑπτανησίας.

Ο συγγραφέας ἀποδίδει τὴν ἀντίθεσιν ταύτην εἰς πολλοὺς παράγοντας, τοὺς ὥποιους κατατάσσει εἰς δύο μεγάλας κατηγορίας: Εἰς ἑκαίδενος, οἱ ὥποιοι ἐδημοιουργήθησαν ἔχωσεν, ὅπερε τῆς παρεμβάσεως τοῦ Ελληνικοῦ Κράτους καὶ εἰς ἑκείνους, οἱ ὥποιοι ἐδημοιουργήθησαν ἐκ τῶν ἀσφαλέμενων η μὲν ἐπαρκῶς μελετηθέντων μέτρων τῶν ἔκαστοτε.

Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν κατατάσσει: Τὰς δυσκολίας, αἵτινες παρεμβάλλονται εἰς τὸ ἐπιτηρητικὸν διάδοχοι τοῦ Εθνους ἀπὸ τὸν τουρκικὸν ζυγόν.

Εἰς τὴν δεύτερην κατηγορίαν κατατάσσει: Τὰ οἰκονομικής καὶ κοινωνικής φύσεως μέτρα τῶν ἔκαστοτε Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐδημοιουργήσαν τὴν προσαναφέρεισαν ἀντίθεσιν.

Εἰς τὰ οἰκονομικά μέτρα ὑπήρχε: Τὰ μέτρα πρὸς ἀποκατάστασιν πολεμικῶν ζημιῶν, τὴν δέρμευσιν τῶν άποζημιώσεων, τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς πωλήσεως ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὸ ἐστιατηρίον, τὴν ἥδη καταργηθεῖσαν ὀνομαστικοποίησην τῶν μετοχῶν ἐν τῷ Ἐμπορικῇ Ναυτιλίᾳ, τὰς συν-

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

αλλαγματικάς δυσκολίας, τὴν φοροδογίαν, ιδίᾳ μέχρι τοῦ 1951, τὸν φόρον μεταβιβάσεως πλοίων, τὸν περιβότον νόμον (3285) 1955 καὶ γενικώς τὴν περιφρόνησιν τῆς πίστεως καὶ ἐμπιστοσύνης ἐκ μέρους τοῦ Ελληνικοῦ Κράτους.

Εἰς τὰ κοινωνικά μέτρα ὁ συγγραφεὺς ὑπῆγαγε: «Ἐν μέρει τὰ ἔμμεσα ἀποτελέσματα διαφόρων κοινωνικῶν μέτρων, τὰ ὅποια ἐλήφθησαν μὲ ἀγαθὰς προθέσεις, ἐπηρέασαν, σμας, δυσμενῶς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τοιοῦτα δὲ, κατὰ τὴν ἀπονομὴν τοῦ συγγραφέως, εἶναι τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., ὁ νόμος (1752) 1951, αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις, τὸ Ν.Α.Τ., τὰ βασιλικὰ διατάγματα κ. α. περὶ συνθέσεως τῶν πλωρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἡ ἐν γένει πολιτικὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

Εἰς τὸ ἀκολουθούν κεφάλαιον ὁ συγγραφεὺς κατακρίνει τὰ ἔξοδα ἐπανδρώσεως, τὰ ὅποια εἰνὲ ὑψηλότερα πολλῶν ξένων, ὡς καταφαίνεται ἐκ τῶν παρατιθέμενων στοιχείων.

Εἰς τὸ τελευταῖον κεφάλαιον τῆς διατριβῆς τοῦ, τὴν ὅποιαν ὁ ἴδιος χαρακτηρίζει ὡς μίαν προσπάθειαν πρὸς κατατόπισιν τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν καὶ ἐπιστημονικῶν γερμανικῶν κυκλῶν, ὁ συγγραφεὺς προτείνει τὴν λῆψιν διαφόρων μέτρων, μεταξὺ τῶν ὅποιων πρωτεύουσαν θέσιν κατέχει ἡ κατάστρωσις ἐνὸς ναυτιλιακοῦ προγράμματος παρὰ τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου, ἀκολούθως ἡ ἰδρυσις μιᾶς ἐλεύθερης ζώνης ἐν Πειραιεί προς ἐνίσχυσιν τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν καὶ τῆς μεταλλοδιομηχανίας, ἡ ἐπέκτασις τῶν τακτικῶν φορτηγῶν γραμμῶν, ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ ἄλλων βάσεων, ἡ ἀποκατάστασις τάξεως εἰς τὸ Ταμείον Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας, ἡ ἐνοποίησις τῶν διαφόρων εἰσφόρων, ἡ πρωθωμής τῶν προσπαθειῶν πρὸς ἰδρυσιν μιᾶς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐν Ἐλλάδι, ἡ ἰδρυσις μιᾶς Ναυτικῆς Τραπέζης, ἡ ἐπί υγίων βάσεων ρύθμισις τῶν συναλλαγματικῶν προβλημάτων ὁ ἐπὶ ἄλλων βάσεων προσανατολισμὸς τῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους ἔναντι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἡ ἀπογραφὴ δόλων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν δι' ἐκδόσεως νέου ναυτικοῦ φυλαδίου καί, τέλος, ἡ ἰδρυσις μιᾶς Συμβουλευτικῆς Ἔπιτροπῆς μὲ εὐρυτάτην δικαιοδοσίαν.

Τὰ ρυμουλκά τοῦ Λιμένος

Πλοίαρχοι μεγάλων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, συχνότατα ἐπισκεπτομένων τὸν πειραιϊκὸν λιμένα, μᾶς ὑποδεικνύουν μίαν «ἔπικινδυνην», ὥς τὴν χαρακτηρίζουν, κατάστασιν, προκαλούμενην ἀπὸ τὰς ἀμφιβόλους ἀπόδοσεis ὑπηρεσίας τῶν γνωστῶν ἀμερικανικῆς κατασκευῆς δηλεοκινήτων ρυμουλκῶν, ἀπίνατα ἀπασχολοῦνται εἰς τὸν λιμένα μας.

Ἀρισταὶ εἰνὲ τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, ισχυροτάτης ἵπποδυνάμεως. «Ἄλλος, δύος, εἰνὲ ὁ προρισμός των ὡς ρυμουλκῶν. Αὐτὰ τούτης προσκολλώμενα εἴπι τοῦ σκάφους, τοῦ ὅποιον πρόκειται νὰ διευκολύνουν τοὺς ἐν δρυμῷ χειρισμούς, τὸ πρωθυΐον, δὲν τὸ ρυμουλκοῦν.

Ἡ πρὸς ρυμουλκησιν ικανότης των μειονται αἰσθητῶς ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὸ ἀγκιστρον (γάντζος) εἰς τὸ ὅποιον τὸ ρυμουλκὸν προσδένεται κείται πρώμην καὶ δχι εἰς τὸ μέσον τούλαχιστον τοῦ σκάφους, ὅπως εἰς δλα τὰ ρυμουλκά, τὰ προρισμὸν ἔχοντα τὴν ἔλιξην διὰ ρυμουλκού τοῦ σκάφους. Οι αὐτοὶ πλοίαρχοι μᾶς πληροφοροῦν, διτὸ προτιμῶται τὰ παλαιά, τὰ ἔστω καὶ ἀσθενεστέρας ἵπποδυνάμεως ρυμουλκά, παρὰ τὰ δηλεοκινῆτα ἀμερικανικά. Τὰ πρώτα ἐπιτελοῦν ἀσφαλέστε-

ρον τὸν προσορισμὸν τῶν.

Κατάστασιν ἀνασφαλείας δυνατὸν νὰ δημιουργήσουν, ἐν περιπτώσει ἰσχυροῦ ἀέμου εἰς τὸν λιμένα, τὰ δηλεοκινῆτα αὐτὰ ρυμουλκά δι' ἔνα μεγάλων διαστάσεων σκάφος. Δὲν εἰνὲ ἀπίθανον νὰ μὴ τὸ συγκρατῆσουν, νὰ τὸ ἀφίσουν νὰ παρασυρθῇ, ἐφόσον ἔχει ἥδη ἀπάρει τὰς ἀγκύρας του. Μᾶς ἀναφέρονται περιπτώσεις, καθ' ὃς οἱ πλοίαρχοι χειρίζουν ἄνευ τῆς βοηθείας αὐτῶν τῶν ρυμουλκῶν. Αἰσθάνονται εἰσαυτοὺς ἀσφαλεστέρους.

Ἐπάναγκες, πιστεύομεν, εἰνὲ νὰ μελετηθῇ ἀπὸ τοὺς εἰδότας τὸ ζῆτημα αὐτό. Εἰνὲ καθ' ἡμᾶς σοδαρόν. «Ἄς ἔξευρεθῇ, ὅπως ὑποδεικνύεται, ὁ τρόπος τῆς πρὸς τὸ μέσον τοῦ ρυμουλκοῦ σκάφους μεταφορᾶς τοῦ ἀγκίστρου, ὃστε ἡ ικανότης τῆς ρυμουλκήσεως νὰ ἐνισχυθῇ, ἀφοῦ ἡ προσφορά τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐν λόγῳ σκάφων μετεβλήθη τῆς ἀρχικῶς ἀπὸ τοὺς κατασκευαστὰς προβλεφθείσης.

Μὲ τὴν νέαν, ἀλλὰ τε, διαρρόμισιν εἰς τὰς προβλῆτας, τὰ ρυμουλκά κατέστησαν ἀπαραίτητα διὰ κάθε κίνησιν σκάφους τινὸς καὶ τοῦ μικρότερου ἀκόμη ἐντὸς τῆς λεκάνης τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ἀργότερον δὲ καὶ τοῦ προλιμένος.

ΠΕΝΘΗ

Ίωάννης Ματαντός

Ἐπὶ τῆς γεφύρας, σκληρῶς ἀγωνιζόμενον τὸν ὑστατὸν ἀγῶνα τῆς σωτηρίας, τὸν ἐκάλυψαν τὰ σύρια κύματα τῆς Βορείου Θαλασσῆς. Ο Πλοίαρχος Ίωάννης Ματαντός ἐσύρθη καὶ αὐτὸς μαζὶ μὲ τὸ πλειστὸν τοῦ πλωματός του πρὸς τὸν βυθόν. Αὐτὴ εἰνὲ ἡ σκληρὰ Μοίρα τῶν θαλασσινῶν.

«Τοῦ γένην μα καὶ θρέμμα τῆς θαλάσσης, ὁ καλός μας ναύτης. Ἀπὸ τὴν Λέρον καὶ τὴν γνωστὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν Ρούσσου εἰλίκε τὴν καταγωγὴν. Ο γράφων τὰ ὀλίγα αὐτὰ λογια διὰ τὸν πολύλασθον νεκρόν, τὸν ἐνέγραψεν, ἔσηβον ἀκόμη, πρὸ 33 ἑταῖς εἰς τὰ μητρώα ἐργατῶν θαλάσσης. Ἐπὶ τῶν πλοίων Νικολάου ὡς δόκιμος ἐμάθητευσε διὰ νὰ ἀνέλθῃ με γοργόν, δύον καὶ στερρὸν τὸ βῆμα τὴν γεφύραν.

Ἀνεδέιχθή ἔξαρτος Πλοίαρχος. Εἰχε τὴν παράδοσιν, τὸ θῆμα, τὴν μόρφωσιν, τὴν καλήν ἀνατροφήν, τὰς διοικητικὰς ικανότητας καὶ τὴν παράστασιν τοῦ «τζέντλεμαν».

Κατόπιν ιδιαιτέρων σπουδῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἔλαβε τὸ δίπλωμα τοῦ Πλοίαρχου τοῦ Ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ. «Υπρεπήσεν ὑπὸ τὴν Ἀστερόδεσσαν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν ἐξηκολούθησε τὴν ἐπαγγελματικὴν τοῦ σταδιοδρομίαν ὡς κυberνήτης ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἐπιβαίνων αὐτῶν ὡς Πλοίαρχος ἐπεσκέπτετο κατὰ καιρούς καὶ τὴν Γενετείραν. Τὸν ἡγάπησαν, τὸν ἔξειτίμησαν δόοι τὸν ἐγνώρισαν. Ο Ματαντός ήτα ο πραγματικός Πλοίαρχος. Ός ἀξιος Κυβερνήτης ἐπὶ τῶν ἐπαλξεων τόσον πρώρως ἐτερματίσε τὴν ζωὴν του.

Κλαίον τὸν ἀδόκητον χαμόν του ἡ ἀτυχῆς Οἰκογένειά του, ἡ καλή του σύζυγος, τὸ τέκνον του, οἱ ἀδελφοί του καὶ οἱ φίλοι του. «Το σκληρὸν τῆς Μοίρας τοῦ κτύπημα. Εἴθε ὁ χρόνος νὰ τοὺς παρηγορήσῃ. Ο Ίωάννης Ματαντός ἡκολούθησε τὸ θιλερὸν πεπρωμένον τῶν θαλασσινῶν. «Ανισος εἰνὲ συχνὰ ἡ πάλη των πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχείον.

Δ. Ν. Κ.

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

S.S. "MARZUK,"	9200 D.W. EX "SAN ANTONIO,"
S.S. "MAHFUZ,"	8300 D.W.
S.S. "AL-HORRIA,"	8200 D.W. EX "LIBERTAD,"
S.S. "MABRUK,"	7200 D.W.

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά: ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ΤΑ ΦΛΕΓΟΝΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ Η ΔΙΩΡΥΞ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΤΑΣΚΑΦΗ ΤΩΝ 65 - 100.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τὸ κατωτέρῳ ἄρθρῳ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ γνωστὸν ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «Business Week». Είναι ὅρκετὰ ἐπίκαιρον, σσον καὶ ἐνδιαφέρον. Πραγματεύεται τὰ φλέγοντα ζητήματα τῶν «σούπερ-τάνκερών καὶ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ, ἐπὶ τὸν διόπινα ἡ ἀληνικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης πρωτεύοντα διαβραματίζει ρόλον.

Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ εἰναι οἱ πρῶτοι, ἀπὸ ἑτοῖς ἥδη, ἀναλαβόντες τὴν ναυπηγησιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων καὶ ὅτι τὸ ἀληνικὸν τοννά, ἀδιακρίτως σημαίας, δεσποζούσαν κατέχει βέσιν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Διώρυγος.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἐλέγχουν τάνκερς ὑπὲρ τὰ πέντε ἔκατον μύρια τόνων δ. w., καὶ θὰ δισαιρίζωνται, μετά τινα ἑταῖρη — περὶ τὸ 1960 — δεξαμενόπλοια εννέα ἔκατον μύριων τόνων καὶ τὰ πλεισταὶ τῆς κατηγορίας τῶν σούπερ-τάνκερ.

Λέγονται οἱ ἔμπειρογνώμονες : «Εἰς διάστημα ἑνὸς ἔτους ἔνα καὶ μόνον σούπερ-τάνκερ, τὸ «Γιούνιβερς Λῆντερ», τῶν 84.730 τόνων δ. w., δύναται νὰ μεταφέρῃ ἀπὸ τὸ Κουβέιτ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τόση ποσότητα ἀκαθάρτου πετρελαίου, δησην εἰναι ἵκανα νὰ μεταφέρουν 4 συνήθη δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «T. 2», ἔστω καὶ ἑάν τὸ σούπερ-τάνκερ ὡρεῖη ὑποχρεωτικὸς νὰ ἐκτελῇ τὸ ἐν λόγῳ ταξίδιον, μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος».

Τὸ «σούπερ-τάνκερ» ἀποτελεῖ ὄρον, δῆστις τελεῖ ἐν συνεχεῖ ἔξελιξι. Τὰ ὑπάρχοντα ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοια τῶν 30.000 τόνων δ. w., ἀτινα ἔως ἥδη ἀκόμη ἔθεωρούντο σούπερ-τάνκερ, ἥρχισαν ἥδη, μετὰ τὴν ἔμφανσιν τῶν τάνκερ «μαμμούθ», νὰ χαρακτηρίζωνται ὡς σκάφη συνήθους μεγέθους. Ἔντος μιᾶς δεκαετίας τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων ἐνεφάνισε ραγδαίαν ἑξελίξιν ἀπὸ 16.000 τ. d. w. εἰς 100.500 τ. d. w., οἷον τὸ ὑπό παραγγελίαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ηὔηθη, δηλαδή, κατὰ δ. καὶ πλέον φοράς.

Πρὸς τὸ παρόν, τὸν τίτλον τοῦ μεγαλυτέρου δεξαμενοπλοίου ἐν ὑπηρεσίᾳ, κατέχει τὸ «Γιούνιβερς Λῆντερ», μήκους 850 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 84730 τόνων δ. w., ἀνήκει εἰς τὴν «Νάσιοναλ Μπόλκ Κέρριερς, Ἰνκ» καὶ καθελκυσθέν εἰς Κούρε, τῆς Ἰαπωνίας, κατ' Αὔγουστον τρέχ. ἔτους. Τὸ σκάφος, συμπληρουμένον κατ' αὐτά, θὰ ἐκτελέσῃ ἐντὸς τοῦ μηνὸς Ὁκτωβρίου τοὺς παρθενικοὺς ταξίδιον ἀπὸ τὸ Ἱράν διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Κατέχει τοῦτο τὴν πέμπτην θέσιν μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων πλοίων τοῦ κόσμου. Προηγούνται εἰς μέγεθος τὰ δύο δρεπανικά «Κουήνς», τῆς Κιούναρ Λάτιν, τὸ ἀμερικανικὸν «Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι» καὶ τὸ γαλλικὸν «Λιμπερτέ».

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ : Οἱ ἄγων τῶν τάνκερων, ὅπως ὑπερβοῦν εἰς μέγεθος τὰ «σούπερ-λάινερς», δούλευται εἰς δύο γεγονότα: Εἰς τὴν μῆτραν Ικανοποιούμενήν την παγκόσμιον δίψαν διὰ τὸ πετρελαίου καὶ εἰς τὴν ἀνάλωσιν πετρελαίου κατὰ διαρκῶς αὐδανούμενάν ποσότητας, ἀπὸ χώρας κειμένας πολὺ μακράν τῶν πετρελαιοπηγῶν. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, ἡ Βενεζουέλλα καὶ ἡ Μέση Ανατολή, εἰναι αἱ τρεῖς μεγαλύτεραι πετρελαιοπαραγγοί χώραι τοῦ ἐλευθέρου κόσμου. Καὶ ἡ Ἀμερική, δῆμος, πέραν τῆς ίδιας τῆς παραγωγῆς — εἰσάγει σήμερον ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν ποσότητα πετρελαίου, ἀντιστοιχούσαν πρὸς τὰ 10% τῶν ἀναγκῶν της. Η Μέση Ανατολή, τῆς δόπιας τὰ ἀποδεδειγμένα ἀποθήματα ὑπόλογούζονται εἰς τὰ 70 % τῶν παγκόσμιων τοιούτων, εἰναι προστή — ὅπως ἡ Βενεζουέλλα — μόνον ἀπὸ θαλάσσης. Τὰ σημερινὰ 3.3 ἔκατον μύρια δρεπανίων τῆς ήμεροτάς παραγωγῆς πετρελαίου ἀπὸ τὰς πηγὰς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, προβλέπεται νὰ φθάσουν — συμφώνως πρὸς στατιστικὸν μελέτην τῆς «Τσείξ Μανχάτταν Μπάνκ» — εἰς τὰ 8.3 ἔκατον μύρια δρεπανίων κατὰ τὸ 1965.

Η παρούσα, δῆδεν, κρίσις τοῦ Σουεζ φέρει ἐπὶ τάπτητος τὸ πρόβλημα τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, μολονότι τοῦτο προηγεῖτο τῆς κρίσεως. Χωρὶς τὰ δεξαμενόπλοια, τὸ ξένον πετρελαίου δυσκόλως θὰ ηδύναται νὰ φθάσῃ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Εὐρώπην. Δι' αὐτὸν, ἀκριβῶς, τὸν λόγον ὃ στόλος τῶν τάνκερων ἐτριπλασιάσθη ἀπὸ τοῦ 1939 καὶ ἔφθασε νὰ ἀντιπροσωπεύῃ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955 τὰ 32% τῆς δυνάμεως τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου στόλου. Συγκριτικῶς, τὰ δεξαμενόπλοια αὐδάνονται ταχύτερον ἀπὸ τὰ σκάφη ἔξρου φορτίου. Κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, τὰ 46% τῶν ναυπηγηθέντων ἀνά τὸν κόσμον σκαφῶν ἀνεφέροντο εἰς τάνκερ.

ΔΙΑΤΙ ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΣ; 'Ανακύπτει, δῆμος, τὸ ἔρωτημα :

Διατὶ δὲν προτιμᾶται ἡ κατασκευὴ περισσοτέρων τάνκερων τοῦ συγχθῆσος μεγέθους διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων; 'Ιδου ὡς ἀπάντησις : Διὰ τὸν βασικὸν λόγον, ὅτι ἡ διά τοῦ σούπερ-τάνκερ μεταφορὰ μειώνει ἀφ' ἐνὸς τὸ μεταφορικὸν κόστος τοῦ πετρελαίου, ἐνῷ καὶ εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀποφέρει μεγαλύτερον κέρδος. 'Απεδειχθῇ, ὅτι, δῆστον μεγαλύτερον εἰς μέγεθος εἶναι ἡ δεξαμενόπλοιον, τόσον τούτο εἶναι ἀποδοτικώτερον κατὰ τὴν μεταφορὰν μεγαλυτέρας ποσότητος πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. 'Εάν οἱ ναυάλοι δι' ἡδα τὰ μεγέθη τῶν δεξαμενοπλοίων ἦσαν οἱ αὐτοὶ καὶ ἐάν δὲν ὑπῆρχον τὰ προβλήματα τοῦ βάθους τῶν ὑδάτων τῆς διώρυγος Σουεζ, τῆς πλευρίσεως εἰς τὰ τέρματα παραλαβῆς καὶ παραδόσεως τῶν φορτίων καὶ τῶν περιορισμῶν εἰς τὰς τὰς διώρυγας, τότε — λέγονται οἱ ἐφοπλισταὶ — θὰ ἐπροτίμων νὰ κατασκευάσουν δεξαμενόπλοια μήκους... πέντε μιλλίων! Καὶ τοῦτο, διότι οἱ δαπάναι ναυπηγησεως κατὰ τὸν τόνον δ. w. μειώνονται, δῆστον αὐξάνει τὸ μέγεθος, ἐνῷ αἱ δημιουργίες, δῆστον ἀφορὰ τὸ πλήρωμα καὶ τὴν πρωστήριον μηχανήν, δὲν αὐξάνονται κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν μὲ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου εἰς φορτίον.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ταχύτητα καὶ τὸ φορτίον, ἔνα τάνκερ τῶν 45.000 τόνων δ. w. ισοδυναμεῖ πρὸς 3.2 τάνκερς «T. 2» (τῶν 16.200 τ. d. w.), πολεμικῆς κατασκευῆς. Τὸ νέον «Γιούνιβερς Λῆντερ» ισοδυναμεῖ πρὸς 4.9 τάνκερς «T. 2». Τὶ δύναται τὸ ἐν λόγῳ «σούπερ-τάνκερ» νὰ ἀποδώσῃ, δῆστον ἀφορὰ τὸ πλήρωμα καὶ τὴν πρωστήριον μηχανήν, δὲν αὐξάνονται κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν μὲ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου εἰς φορτίον.

Τάνκερ	«Γιούνιβερς Λῆντερ»	Σχεδιαζόμενον	
Διαστάσεις	τύπου «T. 2»	«T. Όναστη»	
Μήκος	503 π.	850 π.	
Πλάτος	68 π.	125 π.	
Βάθισμα	30 π.	46 π.	
Ταχύτης	15 μιλ.	14 μιλ.	
Χωρητικότης	141.158 βαρ.	70.320 βαρ.	
	η 16.200 τ.	η 84.730 τ. η 100.500 τ.	
Πλήρωμα	40—43	50	70

*Ικανότης σούπερ-τάνκερ :

Τὸ «Γιούνιβερς Λῆντερ» δύναται νὰ μεταφέρῃ 707.320 βαρ. ἀκαθ. πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, διὰ :

Τὸν «Αγιον Φραγκίσκον» ἐντὸς 33 ημερῶν, τὴν Εύρωπην ἐντὸς 30 ημερῶν, τὴν Ν. Υόρκην ἐντὸς 33 ημερῶν, τὴν Βραζιλίαν ἐντὸς 22 ημερῶν.

Στόλος σούπερ-τάνκερ :

Χωρ. d.w	Πλοΐα	Καταστασις	'Ιδιοκτησία
94.000	Δύο	Σχεδιαζόνται	'Ωνάση
84.730	«Γιούν. Λῆντερ»	Καθειλκύθη	Λουντίδι
	» ἀδελφόν	Ναυπηγεῖται	»
65.000	Σκάφη	Σχεδιαζόμενα	Ταῦντγουώτερ (2)
	έπτα	καὶ ναυπηγούμενα	Ωνάσης (2)
55.000	«Σίνκλαιρ Πετρολόρ»	Εν ύπερσία	Νιάρχος (2 — 4)
52.000	«Τζώρτζ Γέττου»	Καθειλκύθη	Ταῦντγουώτερ
	Τρία ἀδελφά	Ναυπηγούνται	»

(Η χωρητικότης d. w., διὰ τῆς ὁποίας μετρούνται τὰ τάνκερ, ἀναφέρεται εἰς τὸ σύνολον τοῦ ὑφελίμου φορτίου, τῆς καυσίμου ςτῆς καὶ τοῦ ὑδατού, ποὺ δύναται νὰ παραλάβῃ τὸ σκάφος).

Η κρίσις διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ δημιουργεῖ ἀκόμη μεγαλυτέραν τὴν ἀνάγκην τῆς ὑπάρχεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Τὸ σημερινὸν δάθεος ὑδάτων τῆς Διώρυγος ἔει 35 ποδῶν, ἐπιτρέπει τὴν διέλευσιν σκαφῶν τῶν 32.000 τόνων d. w., ἐνῷ σκάφη τῶν 40.000 ἔως 45.000 τόνων d. w., δύνανται νὰ διαπλέυσουν τὴν διώρυγα, ἀλλ' οὐχὶ μὲ πλήρες φορτίον. Οιαδήποτε ἀδεβαίοτης, δῆστον ἀφορᾷ τὴν διώρυγα, συντρέχει ὑπὲρ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, διὰ τὰ ὅποια θεωρεῖται ἀπαραίτητον τὸ ταξίδιον μέσω τοῦ Ακρωτηρίου.

ΟΙ ΙΔΙΩΤΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ : «Εχει διαπιστωθῆναι, διὰ τὰ μεγάλα σούπερ-τάνκεραν ἀνήκουν εἰς τοὺς ιδιώτας — τοὺς ἀνεξάρτητους λεγομένους — ἐφοπλιστάς, τῶν ὅποιων οἱ στόλοι ηὔηθησαν μεταπολεμικῶν στολών, καὶ οἵτινες πρωτοπορειακῶν ἔργων ζητοῦνται διὰ τὴν καλυτέραν ἔξελιξιν τῶν

ADEN
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS,

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

δεξαμενοπλοίων. Καταπληκτική ύπηρεν ή ανάπτυξίς των. 'Ελέγχουν ούτοι σήμερον τά 56% τού παγκοσμίου τονιάζ τών τάκερς. Οι τέσσαρες μεγαλύτεροι έφοπλισται τού κόσμου είναι ιδιώται καὶ άλλοι έκμεταλλεύονται τάκερς καὶ σούπερ-τάκερς. Επίτευκανταί τών έν λόγω έφοπλιστών έρχεται — κατά πρόσφατον υπολογισμού — σύσσον αύρα τήν έν ύπηρεσία καὶ την ύπτιον ναυπήγησιν χωρητικότητά του. δ. κ. Σταύρος Νιάρχος, μὲ 2.000.000 τόν. d.w. περίπου καὶ μετ' αὐτὸν ὁ ἀμερικανός κ. Ντάνιελ Λούντβιχ — εἰς τὸν ὄποιον ἀνήκει καὶ τὸ «Γιούνιβερς Λῆντερ» μὲ χωρητικότητα 1.500.000 τ. d.w. Τρίτος κατὰ σειρὰν έρχεται ὁ κ. 'Αρ. Όνάστης καὶ τέταρτος ὁ κ. Στ. Λιδανός.

Αἱ ἑταῖραι πετρελαίων, ἐλέγχουσι τὰ 34% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων ἔξαρτώνται ἀπό τοὺς ιδιώτας έφοπλιστάς διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς μεγαλυτέρας ποσότητας τοῦ πετρελαίου των δεδομένου ὅτι οἱ ιδιώται έφοπλισται ἐκτελοῦν τὰς μεταφορὰς μὲ μείζουν ικανότητα καὶ διότι αἱ ἑταῖραι, ἀπαλλασσόμεναι τῆς διαθέσεως κεφαλαίων εἰς ιδίας ναυπηγήσεις, ἐπειδύντων ταῦτα εἰς ἐπέκτασιν τῶν ἔργασιών των καὶ πρὸς περισσότεραν παραγωγήν. Δέκα πέντε, περίπου, ἑταῖραι πετρελαίων τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν διασθέτουν μεγάλους στόλους δεξαμενοπλοίων, μὲ δύναμιν κυματινομένην ὅπὸ 6 ἑως 43 σκάφη. Τὸν μεγαλύτερον στόλον ἔκ 43 τάκερς κατέχει ἡ «Στάνταρ Οἴλ» τῆς Νέας Υεραπόλεως. Τὰ δεξαμενόπλοια τῆς ἐν λόγω ἀμερικανικῆς ἑταῖρας ἀντιπροσωπεύουν τὰ 14.4% τῆς ἀμερικανικού στόλου τῶν τάκερες, δοτικὲς ἀνήκει εἰς ιδιώτας έφοπλιστάς τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Η «Γκόλφ Οἴλ», μὲ 28 σκάφη, ἀντιπροσωπεύει τὰ 7.3%, ἡ «Τέξας Κόμπανου» ἔχει ἀντιστοιχον ποσοστὸν 6.7% καὶ ἡ «Σάο Οἴλ» 5.2%.

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ : 'Ο κ. Νιάρχος ἥλθεν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν δεξαμενοπλοίων, δοσον ἀφορά τὸ μέγεθος, κατὰ τὸ 1954, ὅτε ἐναυπηγήθη εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας διὰ λογαριασμὸν του τὸ «Γενιύρλεν Γκλόρια 45. 509 τόνων d.w., ὅπερ ἦτο τότε τὸ μεγαλύτερον ἐν τῷ κόσμῳ τάκερ. Σήμερον ὑπάρχουν 15 δεξαμενόπλοια σῶν τῶν 40.000 τόνων d.w. ἔκστον, ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἔτερα 70 ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡ παραγγελία, καθὼς καὶ ἄλλα πλέον τῶν 12 ὑπὸ διαπραγμάτευσιν. 'Η ἑταῖρα Λούντβιχ, ἐκτὸς τοῦ «Γιούνιβερς Λῆντερ» τῶν 84.730 τόνων d.w., ναυπηγεῖ ἥδη ἔνα ἀδελφὸν αὐτοῦ «σούπερ-τάκερ», τῶν ιδιῶν, σχεδόν, διαστάσεων, δύο εἰδικῶν μεταλλοφόρων — τάκερες, τῶν 94.000 τόνων d.w., προκειμένων νὰ μεταφέρουν ἐναλλὰξ μεταλλεύματα καὶ πετρέλαια, καθὼς καὶ ἔτερα 14 τάκερς τῶν 40.000 ἑως 84.000 τόνων d.w. 'Ενα ἄλλο τάκερ τῶν 55.540 τόνων d.w., τὸ «Σίνκλαιρ Πετρολόρ», ἀνήκειν καὶ αὐτὸν τοῦ κ. Λούντβιχ, εἰνε τὸ μεγαλύτερον ἔκ την ὑπηρεσίᾳ εύρισκομένων δεξαμενοπλοίων. Λόγω τῶν διαστάσεων του, εἶνε τὸ μόνον σκάφος, ὅπερ, ὅταν εἰνε ἐμφόρτων, δὲν δύναται νὰ διελθῃ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἀπὸ τὸ Κουβέρτι διὰ Μάρκους Χούκ τῆς Πενσυλβανίας. Τὸ ταξίδιον του διά τοῦ περίπου τῆς Αφρικῆς ἀπαιτεῖ 33 ἡμέρας. 'Οταν κατευθύνεται κενὸν τρόπος τὸν Περσικὸν Κόλπον, διέρχεται ἐκ τοῦ Σουέζ, με καράνιον πλοῦ 24 ἡμέρων καὶ σύτῳ πραγματοποιεῖται τὸ κυκλικὸν του ταξίδιον ἐντὸς 57 ἡμέρων. 'Απὸ τὴν στιγμὴν, ποὺ παραλαμβάνει 403.000 βαρέλια ἀκάθετου πετρελαίου — ἥτοι δύο φοράς περισσότερων φορτίου, ἀπὸ σόσον δύνανται νὰ παραλάβουν μικρότερα τάκερα, δυνάμενα νὰ διέλθουν ἐμφράτη τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ — τὸ «Πετρολόρ» εἰνε ἰκανὸν νὰ μεταφέρῃ κατὰ δύο φοράς μεγαλύτεραν ποσότητα φορτίου, μὲ ἐννέα ἐπὶ πλέον ἡμέρας ταξίδιου.

Η ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ : Αἱ περισσότεραι ἐκ τῶν ἄλλων ἑταῖρων πετρελαίων καὶ ἀνεξαρτήτων έφοπλιστῶν δηλούν, ὅτι δὲν σκέπτονται πρὸς τὸ παρόν νὰ υιοθετήσουν τὰ διὰ τοῦ Κύπρου ταξίδιον, προκειμένου διὰ μεταφορᾶς πρὸς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν. Προκειμένου, δομῶς, περὶ μακρῶν καὶ ἀνευ διακοπῆς ταξίδιων, ὅπως, λ.χ., ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὸ «Α-

γιον Φραγκίσκον ἢ πρὸς τὸ Σάντος, τῆς Βραζιλίας, αἱ ιδιοκτήτριαι τάκερς ἑταῖραι, ὅπως ἡ ἑταῖρια «Ταϊντγουώτερ» καὶ ὁ ὅμιλος τοῦ κ. Νιάρχου, στρέφονται πρὸς τὰ μεγάλα σούπερ-τάκερς καὶ κατὰ συνέπειαν πρὸς τὴν ὄδόν τοῦ 'Ακρωτηρίου. Τὸ συμπληρωμένον εἰς τὰ γαλικὰ ναυπηγεία τάκερ «Τζόρτζ Φ. Γκέττερ» τῶν 52.000 τ. d.w., πρῶτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ταϊντγουώτερ» (μηκούς 750 π., μὲ βιθισμα 38.5 ποδῶν), θεοίσθετη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ ἑταῖρου καὶ εἰνε τὸ δεύτερον εἰς μέγεθος ἐκ τῶν ἐν λειτουργίᾳ μεγάλων τάκερες. 'Η ιδία ἑταῖρια σχεδιάζει τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 65.000 τ. d.w., ἐνώ εἰνε δέδαιον, ὅτι καὶ ὁ κ. 'Ωνάστης θὰ ναυπηγήσῃ δύο σκάφη, του αὐτοῦ μεγέθους. (*) Οὐδόλως ὑστερεῖ καὶ ὁ κ. Νιάρχος, δοτικὲς πρόκειται νὰ ναυπηγήσῃ εἰς Γερμανίαν δύο τάκερες τῶν 65.000 τόνων καὶ ἔτερα δύο τοῦ αὐτοῦ μεγέθους εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία.

Ἐγ τὸ μεταξὺ, τὸ μεγαλύτερον ἐν τῷ κόσμῳ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοιον θεωρεῖται ἐκείνο τῶν 100.500 τόνων d.w., πρὸς προτίθεται νότια κατασκευάση ὁ κ. 'Ωνάστης εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία καὶ τὸ δόποιον ἔβα ὄντα παππούσση ταχύτητα 16 κόμβων. Ως ἀντάλλαγμα διὰ τὴν ἐν 'Αμερικῇ κατασκευὴν τοῦ γιγαντιαίου τούτου δεξαμενοπλοίου καὶ ἐτέρων τριῶν μικροτέρων, ἀτινα καὶ θά τεθούν ὑπὸ τὴν 'Αστρεόσεσσαν, ἐπετράπη εἰς τὸν κ. 'Ωνάστην νὰ μεταφέρῃ δέκα δεξαμενόπλοιά του ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὸν νηοδόγιον εἰς τὸ λιβεριανὸν ὃ τὸ παναματικόν. Τὸ γεγονός τούτο, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν ξένων πληρωμάτων, θεοί προσπορίσῃ εἰς τὸν κ. 'Ωνάστην περισσότερα κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν λόγω δέκα σκαφῶν. Εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, ὅτι καὶ ὁ κ. Νιάρχος, δοτικὲς θεωρεῖται κατέχουν τὸν μεγαλύτερον ἐν υπηρεσίᾳ καὶ ύπο πατασκευὴν ἐμπορικὸν στόλον. Ἐναντίον οἰονδήποτε ὅλου διώτου ἐφοπλιστού, ἐσκέπτετο πρὸ τίνος νὰ προβῇ καὶ αὐτὸς εἰς τὴν ναυπήγησιν ἐνός δεξαμενοπλοίου τῶν 100.000 τόνων d.w.

ΠΟΛΥ ΑΡΓΑ : Βεβαίως καὶ αὐτὸν τοῦ τὸ κλείσιμον εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ δὲν πρόκειται νὰ ἐπιφέρῃ τὴν «ἐντὸς τῆς αὔριον» καβέλκυσι τῶν προγραμματισμένων σούπερ-τάκερς. 'Ακόμη καὶ εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας, δου πλεῖστα δσα ναυπηγεία εἰνε ετοίμα νὰ δεχθούν οἰοσδήποτε παραγγελίας, καὶ κατασκευὴν ἐνός τότου μεγάλου τάκερ θά ἀπήτει χρόνον 16 ἑως 14 μηνῶν, προκειμένου δὲ περὶ δεξαμενοπλοίου τῶν 100.000 τόνων καὶ 20 ἵσως μηνῶν. 'ΑΦ' ἐτέρου τὸ εύρωπαϊκό ναυπηγεία, κορεσμένα ἀπὸ ἔναν προηγούμενον εἰς τὸ χρονικὸν τῶν σγοκόν παραγγελίων, δὲν δύνανται νὰ προβούν εἰς παραδοσίες πρὸ τοῦ 1961, ἐνώ καὶ ὁ ὑπαρχὶς διαβεσίμων σχαρῶν εἰς τὰς αἰπωνικὰ ναυπηγεία εἰνε ἔξι ίσου προβληματικὴ. 'Υπὸ τοιαύτας συνθήκας, δὲν εἰνε ἀπίθανον, ὅτι ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ θὰ δώσῃ μιὰν τεραστίαν δόθησην εἰς τὰς ναυπηγήσεις ἐν 'Αμερικῇ, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ έφοπλιστικοὶ κύκλοι δὲν εύνοούν τὴν ἀνάθεσην παραγγελῶν εἰς τὴν χώραν ταύτην, δεδομένου, ὅτι τὸ κόστος κατὰ τόνων d.w. ἐφίσατε κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας τὰ 300 δολλάρια κατὰ μέσον δροῦ τὸν τόνων φορτίου, ἐναντίον 200 δολλαρίων διὰ τὰ εύρωπαϊκά ναυπηγεία. Παραλλήλως καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ ναυπηγικὸν κόστος, δηπερ ἡτο 130 δολλ., μόνον καὶ κάτω τὸν τόνων d.w., ἐφόσον διήρκει ἐκεῖ ὁ Ἑλλειψις παραγγελῶν, ἀρχίζει ἡδη νὰ φάνη τὸ εύρωπαϊκὸν ἐπίτετον τῶν τιμῶν. 'Ενοιοπαίη, ὅτι ἐξακολουθεῖ η ναυπηγήσις δεξαμενοπλοίων συνήθως μεγέθους, ἀκόμη καὶ διὰ τὸ μικρὸν μέγεθος τῶν 18.000 ἑως 20.000 τόνων d.w., λόγω τῆς εὐελιξίας των, τῆς ἐλαφρῶν μεγαλυτέρων ταχύτητος των καὶ τῆς ικανότητος οὐτῶν πρὸς εἰσπλουν εἰς δόλους σχεδὸν τοὺς λιμένας.

ΚΟΣΤΟΣ : Τὰ πλεονεκτήματα τῶν σούπερ-τάκερων δύνανται εύκόλως
(*) Λέγεται, ὅτι ὁ κ. 'Ωνάστης παρήγγειλεν ἔτερα πέντε τῶν 65 χιλιάδων τόνων!

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)

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

MANILA and WIRE ROPE DELIVERED FROM STOCK AT ALL U.S. PORT

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC

125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N.Y.

νὰ εἴπῃ τις, ότι συνυφίζονται άπλως εἰς τὴν οἰκονομίαν τῶν ἔξδων των. "Οσούς αὐξάνεται τὸ μέγεθος ἐνὸς τάνκερ, τόσους μειώνεται ἀντιστοίχως τὸ κόστος ναυπηγήσεως του κατὰ τόννον δ.ω. Τὸ κόστος του σούπερ-τάνκερ «Γουόρλντ Γκλόρου» 45.509 τόννων δ.ω. ἀνῆλθε, περίπου, εἰς 11 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἥτοι εἰς 245 δολλάρια κατὰ τόννον δ.ω. ἐνῷ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς τάνκερ τῶν 32.000 τόννων δ.ω. — μεγέθους, δηλαδή, κατὰ τὸ 1)3 μικροτέρου — ἐστοίχισε, κατὰ τὴν ίδιαν ἐποχὴν, 9 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἥτοι 280 δολλάρια κατὰ τόννον δ.ω. Ἀλλὰ καὶ τὰ ἔξδατα κινήσεως εύνοούν τὰ μεγαλύτερα σκάφη, ἐφόσον καὶ αἱ εἰς ιπποδύναμιν ἀπαιτήσεις μετρίως μόνον αὐξάνονται, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἀντιστοίχους σκαφῶν τοῦ μῆκος μεγέθους. Συμβαίνει τούτο, διότι διὰ τῆς μετρίας μόνον αὐξήσεως τοῦ σκάφους καὶ τοῦ πλάτους τοῦ σκάφους, ἐπέρχεται τεραστία αὔξησης εἰς τὴν χωρητικότητα. Ὡς χαρακτηριστικὸν παράδειγμα δύναται νὰ ληφθῇ τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου» 45.509 τ. δ.ω., διὰ τὸ διόποιον προεβλέθη ἡ ἐγκατάστασις τῶν ίδιων μηχανῶν (δυνάμεως 15.000 ἱππων ὅρκονος), μὲ σίας τοῦ φωδιάσθησαν καὶ τὰ σκάφη τῶν 32.000 τόννων δ.ω. Μόνον ἀποτέλεσμα ὑπῆρχεν ἡ θυσία διὰ τὸ πρώτον 1)2 κόμβον εἰς τὴν ταχύτητά του, λόγω τῶν καλυτέρων ναυπηγικῶν του γραμμῶν. Πέραν τῶν 45.000 τόννων δ.ω., αἱ εἰς ιπποδύναμιν ἀνάγκαι αὐξάνονται, βεβαίως, ἀλλ' εἰς μετρίων μόνον ἔκτασιν. Τὸ «Γιούνιβερς Λῆντερ» τῶν 87.730 τ. δ.ω. διὰ τὴν ἀπόκτησιν ταχύτητος 14 κόμβων, ἔχειασθη μηχανᾶς δυνάμεως 19.250 μόνον ἵππων. Ἐξ ὅλου, ἡ εἰς καύσιμα κατανάλωσις ἀνάλογος μὲ τὴν ιπποδύναμιν. Τὸ «Γιούνιβερς Λῆντερ» καταναλίσκει ώριαίων ἡ ημερησίως καύσιμα κατὰ 28% μόνον περισσότερα, ἔναντι τῶν καταναλισκούμενων ἀπὸ σκάφη τῶν 32.000 τόννων δ.ω., αἱ δε ἀρχικαὶ δαπάναι διὰ τὰς μηχανικάς του ἔγκαταστάσεις, κυμαίνονται, περίπου, εἰς τὴν αὐτὴν ἀνάλογιαν.

"Ἀφ" ἑτέρου αἱ δαπάναι πληρώματος δὲν αὐξάνονται κατ' ἀνάλογιαν μὲ τὸ μέγεθος. Διὰ τὸν χειρισμὸν, λ. χ., τοῦ τάνκερ τῶν 84.730 τόννων δ.ω. χρειάζεται τόσον πλήρωμα, δύον καὶ δι' ἔνα «T.2». Τὰ μεγαλύτερα πλοῖα ἔχουν, βεβαίως, πλατώνας καπώς μεγαλύτερον, ἀλλὰ τούτῳ πρέρχεται μόνον ἐκ τοῦ ὃν διὰ τὴν χρειάζονται περιστούτερος ὄνδρος διὰ τὴν ὑπηρεσίαν συντηρήσεως τοῦ σκάφους. Οὕτω, ἐνῷ τὸ πλήρωμα τῶν «T.2» ἀριθμεῖ 40 ἔως 43 ἄνδρας (ἀμερικανικὸν σκάφος), τοῦ «Γουόρλντ Γκλόρου» φθάνει μόνον τοὺς 55, τὸ δὲ τάνκερ τῶν 100.500 τόννων δ.ω. ἀναμένεται, διὰ τὸ ἔχη πλήρωμα 70, περίπου, ἀνδρῶν. Τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου», δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ τρεῖς καὶ ἡμίσειαν, περίπου, φοράς περισσότερον πετρέλαιον, ἔναντι ἐνὸς «T.2», ἔχει — περίπου — διπλασίας τούτου ημερησίας δαπάνας κινήσεως, ἐφόσον περιληφθῶν εἰς αὐτὰς ἡ ἀπόδεσης καὶ ἡ συντήρησης, ἐνῷ λαμβανομένων ὑπὲρ δψιν μόνον τῶν ἔξδων κινήσεως, αἱ δαπάναι του δὲν ὑπερβαίνουν, εἰμὴ μόνον κατὰ 50% τὰς ἀντιστοίχους τοῦ «T.2».

Ἐν πάσῃ, δικαίως, περιπτώσει, δὲν είνε ἐν παντὶ τὸ κέρδος ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν σούπερ-τάνκερος. "Η «Ταύνγουωτέρ», π.χ., ὑπόλογοίζει, διὰ ὁ περίπλους τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς 'Ελπίδος προσθέτει ἐνα 30% εἰς τὰς δαπάνας μεταφορᾶς. Ἐφόσον, ἐν τούτοις, διπλασίας τοῦ μέγεθος τοῦ τάνκερ, χωρὶς καὶ νὰ αὐξάνονται ἀνάλογως αἱ δαπάναι κινήσεως, τὸ προαναφερθὲν μειονέκτημα ἔξουδετερώνεται. "Ἐξ αἰτίας τοῦ περιωρισμένου βιθύσματος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἡ ναυπήγησις τάνκερ τῶν 40.000 τόννων δ.ω., δύναται τις νὰ εἴπῃ, διὰ τίγει σημεῖο 'έκτος τῆς πεπτημένης'. Εἰς τὴν περίπτωσιν σκαφῶν τῶν 65.000 τόννων δ.ω., τὸ κρίσιμον σημεῖον ἔγκειται αὐτὴν τὴν φοράν εἰς τὰ δρία τῆς χωρητικότητος τῶν ύδατοφράκτων τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, τῶν ὅποιων τὸ ἔξ 110 ποδῶν πλάτος, μόλις θὰ ἐπέτρεπε τὴν εἰσόδον σκάφους ἀντιστοίχων διαστάσεων. Οἰονδήποτε μεγαλύτερον πλοίον θὰ ἦτο ἀδύνατον νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς διώρυγος, τὸ δὲ «Γιούνιβερς Λῆντερ», ἔχον πλάτος 125 ποδῶν είνε ὑποχρεωμένον νὰ κάμην τὸν περίπλου τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, γεγονὸς ὅπερ τοῦ ἀφαιρεῖ τὴν δυνατότητα μεταφορῶν

ἔκ Βενεζουέλας πρὸς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Πάντως, ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν του πλείστος ἄλλας θαλασσίας ὁδούς μεταφορᾶς πετρελαίων, μὴ διερχομένας οὔτε ἀπὸ τὸ Σουέζ, οὔτε καὶ ἀπὸ τὸν Παναμᾶν.

"Υπάρχουν καὶ ἄρκετοι ἄλλοι πρακτικοὶ λόγοι, μὴ εύνοούντες τὴν ταχείαν στροφὴν πολλῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὰ σούπερ-τάνκερ τῶν 100.000 τόννων. Ο κυριώτερος ἔξ αὐτῶν ἀναφέρεται, ἵσως, εἰς τὸν περιορισμόν τους σκάφους, ὅταν αὐξάνεται τὸ μήκος αὐτῶν. Ἐφόσον ὑπάρχει μέγια βύθισμα, ὃ πλοιοκτήτης εἶνε ἐκ τῶν πραγμάτων ὑποχρεωμένος νὰ τὸ ἀστιοπήσῃ διὰ τῆς πληρούσας φορτώσεως μέχρι τῆς γραμμῆς ἀσφαλείας. Καὶ ἀλλα, δῆμα, ὅμως, υφίστανται προβλήματα. Πέραν, λ. χ., ἐνὸς δρίου, τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων τοῦ κύτους διὰ τὰ μεγαλύτερα τάνκερ υπέρβανει τὸ συνήθως χρησιμοποιούμενον. Οἱ ναυπηγοὶ εἰνε, δεσμοί, εἰς θέσιν νὰ παρακάψουν τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δυσκολίας, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ισχυροτέρων διαμήκων νομέων. "Επερού θέμα ἀποτελεῖ ἡ λογή τῆς πρωστηρίου ιπποδυνάμεως, τὴν διόποιαν δύναται νὰ ἀξιοποιηθῇ μία μόνον ἐλίξ. Τὰ τάνκερς προωθούνται, συνήθως, ὑπὸ μία μεγάλου μεγέθους, ἀλλ' ὀργοστόρφου ἐλίκος, ἐπὶ τὸν ὅποιας μεγάλαι διάμεις συγκεντρώνεται, ἐνῷ ἀφ' ἐπέρου ἀπὸ τὴν αὔξησην τῆς λογής (ιπποδυνάμεως) αὐξάνεται καὶ ὁ ἐκ τῶν κραδασμῶν κίνδυνος. Εἰς σκάφη μεγαλύτερα τῶν 92.000 τόννων δ.ω. θὰ είνε μᾶλλον ἀναγκαῖος ἡ χρησιμοποίησης δύο ἐλίκων, προκειμένου νὰ δοθῇ εἰς αὐτὰ ἡ συνήθης διὰ τὰ διεξανεμόπλοια ταχύτητος τῶν 16 ἔως 17 μιλίων. Θὰ ἔχῃ τοῦτο, ὡς συνέπειαν, μίαν κατ' ἀνάλογιαν μεγαλυτέραν κατανάλωσιν καυσίμων, ὡς ἐπίσης καὶ μεγαλυτέραν ἀρχικὴν δαπάνην διὰ τὰς μηχανικάς ἔγκαταστάσεις. 'Ἐκ μιᾶς, δύνης, πλευρᾶς, αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἀριθμοί, οἵτινες εύνοούν τὴν ναυπηγήσιν σούπερ-τάνκερος, στρέφονται — ισως — ἔναντιον τῶν ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν. Αἱ ἑταῖροι πετρελαίων, ἐπιδιώκουσαι τὴν συμμετοχὴν κατὰ ἔνα τρόπον εἰς τὰ κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σούπερ-τάνκερος, δὲν θὰ ναυλώνουν ἔνα τῶν μεγαλυτέρων τάνκερος τοῦν αὐτὴν κατά διάρειον τιμήν, τὴν ὃποιαν θὰ πληρώσουν εἰς ἔνα τῶν μικροτέρων.

"Ἄλλα ἡ κρίσις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔνδεχεται νὰ διαρύνῃ εἰς τὴν πλάστιγγα ὑπὲρ τῆς ναυπηγήσεως σούπερ-τάνκερος, ἀπέναντι σούπερδιάνουν καὶ τὰς 100.000 τόννων δ.ω. Οιαδήποτε, δθεγ, ἀνωμαλίαι εἰς τὴν διώρυγα, συνηγορούντες ὑπέρ τῶν σούπερ-τάνκερος. Καὶ ἀν, ἀκόμη, δύνης, δὲν ἔξεσπτα ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ, οἱ πλοιοκτῆται ἀναμένουν βασίμως, διὰ τὴν αὔξησην τῶν διελεύσεων ἀπὸ τὴν διώρυγα θὰ ἔχῃ ως ἀποτέλεσμα τὴν ἀργοπορίαν τῶν σκαφῶν κατὰ 24, περίπου, ὥρας. Αἱ καθυστερήσεις αὐξάνονται ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὴν διέλευσιν ἀπὸ τὴν διώρυγα εἰνεσίαστικῶν κατὰ τὴν μίαν μόνον κατεύθυνσιν, λαμβανομένου ὑπὲρ δψιν. ὅτι σκάφη πλέονταν ἐν νηοπομῆ τὸ ἔνα τοπίον τοῦ ἄλλου, δύνανται νὰ διασταυρωθῶνταν πρόποτιμην, ἀντιθέτως πλέονταν νηοπομῆ τὸ δεύτερον τοπίον τοῦ ἄλλου, δύνανται νὰ διώρυγα θὰ ἔχῃ ως ἀποτέλεσμα τὴν σημείον τῆς διελεύσεων ἀπὸ τὴν διώρυγα. Αἱ καθυστερήσεις τοῦ σκαφῶν κατὰ 24, περίπου, ὥρας. Αἱ καθυστερήσεις αὐξάνονται ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὴν διέλευσιν ἀπὸ τὴν διώρυγα εἰνεσίαστικῶν κατὰ τὴν μίαν μόνον κατεύθυνσιν, λαμβανομένου ὑπὲρ δψιν. ὅτι σκάφη πλέονταν ἐν νηοπομῆ τὸ ἔνα τοπίον τοῦ ἄλλου, δύνανται νὰ διώρυγα θὰ ἔχῃ ως ἀποτέλεσμα τὴν σημείον τῆς διελεύσεων ἀπὸ τὴν διώρυγα. Η ἑταῖρια τῆς διώρυγος Σουέζ εύρισκετο, κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἐθνικοποίησεως τῆς ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὄγδουν κατὰ σειράν προγράμματος δελτιώσεων. 'Υπάρχουν ἀμφιβολίαι, ἔχον τὸν ἔλογο πρόγραμμα δὰ δήνατο νὰ δοηγήσῃ μέχρι τοῦ 1966 εἰς τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος, δημιουργούμενον ἐπὶ τῆς συνεχούς αὔξησεως τῶν διελεύσεων ἐπὶ τῆς διώρυγος.

"Τὰ διδύοια εἰνε πολὺ ὑψηλά. Δι' ἔνα τάνκερ μέσου μεγέθους κυμαίνονται γύρω τῶν 20.000 δολλαρίων διὰ τὴν διελεύσεων πρὸς τὴν μίαν μόνον κατεύθυνσιν. Οὕτω, οιαδήποτε μακρά, κατὰ τὴν διελεύσεων, καθυστέρησις προστιθέμενη εἰς τὸ κόστος τῶν διοδίων, σημαίνει, διὰ τὸ θὰ είνε μελοντικῶν προτιμότερον νὰ μεταφέρωνται τὰ πετρέλαια διὰ σούπερ-τάνκερος, μέσω τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς 'Ελπίδος.



ΣΤΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ „ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ“

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

ALEXANDRIA (Egypt)	:	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

Η άλληλογραφία μας

Τὰ ἄσκοπα μηνύματα

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ, όπως φιλοξενήστη τὰ κάτωθι: Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει καθιερώσει ἐκπομπὴν ἀπὸ τὸν ραδιοφωνικὸν σταθμὸν Ἐνόπλων Δυνάμεων διὰ τοὺς ναυτιλλομένους μας. Οἱ ἐδῶ οἰκεῖοι τῶν δύναται νὰ στέλλουν μηνύματα διὰ τὴν ὑγείαν τῶν, χαιρετισμοῦς κλπ. Καλὴ καὶ παντὸς ἐπιστοῦ ἀξία ἡ φροντὶς αὐτῆς τοῦ κ. Ὑπουργοῦ διὰ τοὺς ταξιδεύοντας ἀδελφούς μας, αὐτοὺς ποὺ τόσον πολὺ συμβάλλουν μὲ τὰ ἐμβάστα τῶν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας μας.

Διερωτῶμαι, δικαία, εἰς τὶς ἀφελοῦν τὰ μηνύματα, ἀφοῦ ὃ Σταθμὸς τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων δὲν ἀκούεται καλά·καλά οὔτε εἰς δόλοκληρον τὴν Ἑλληνικὴν ἐπικράτειαν. Μὲ τὰς γενομένας, ὡς ἐλέχθη, βελτιώσεις, ἐνδέχεται τὸ τέρα νὰ ἀκούεται ἡ ἐκπομπὴ αὐτῆς μέχρι τῶν παραδίων τῆς Βορείου Ἀφρικῆς. Συνεπῶς, δύρων·δύρων ἀποτελοῦν καὶ πάλιν τὰ μηνύματα, ἐφ' ὅσον τὰ περισσότερα πλοιά μας — ἀν μη καὶ ὅλα — εἰνεὶς ὠκεανοπόρα καὶ τοξιδέουν ἦνται τὰ πέρατα τῆς Υδρογείου.

Τὸ πληρῶματα τῶν 10—15 ἐπιβατηγών μας, ποὺ ταξιδεύουν εἰς τὴν Μεσόγειον, δὲν ἔχουν ἀνάγκην ἀπὸ μηνύματα, διότι καθ' ὠρισμένας ἡμέρας εύρισκονται πλησίον τῶν οἰκογενειῶν τῶν. Ἐκεῖνοι ποὺ διψούν ἀπὸ τὰ νέα τῆς Πατρίδος καὶ τῶν ιδικῶν τῶν, εἰνεὶς ὅσοι ταξιδεύουν εἰς τοὺς ὠκεανούς. Ἀλλ' αὐτοὶ ἀκριβῶς δὲν ἀκούουν τὰ ἐντεῦθεν ἐκπεμπούμενα... Πρὸς τί, λοιπόν, ἡ φροντίς;

Πειραιεὺς 17 Σεπτεμβρίου 1956

Μετὰ τιμῆς
ΚΩΣΤΑΣ ΓΛΥΠΤΗΣ
(Ἀκτὴ Μιαούλη 15)

Ἡ ὑπηρεσία εἰς τὰ ναυπηγεῖα

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Σεπτεμβρίου ἐδιάβασα τὸ ἀρθρίδιόν σας ὑπὸ τὸν τίτλον «Δίκαιον αἴτημα» καὶ σᾶς εὐχαριστῶ ἐκ μέρους ὅλων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν., οἵτινες παρηκολούθησαν, παρακολούθησαν ἢ προκειτοῦνται νὰ παρακολουθήσουν εἰς διάφορα ναυπηγεῖα κατασκευὰς πλοίων, μηχανῶν, δυοθητικῶν μηχανημάτων, ναυτικῶν ὄργάνων κλπ. Τὸ διατυπουμένον αἴτημα περὶ ἀναγνώρισεως τῆς ὑπηρεσίας τῶν μετεκπαιδευτῶν μένουν εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν., προκειμένουν ἢ ἀποκτήσουν δίπλωματα ἀνωτέρας τάξεως, πρέπει νὰ ιθοβεθῇ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἶνε αἴτημα δίκαιον καὶ δὲν εὐνοεῖ μόνον τοὺς ἐνδιαφερούμενούς ἀξιωματικούς τοῦ Ε.Ν., ἀλλὰ καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ γενικότερον τὴν Ναυτιλίαν μας. Σεΐς, κ. Διευθυντά, διστις κατέχετε τὰ ναυτιλιακὰ θέματα, πρωθήσατε καὶ τὸ ἐν λόγῳ ζῆτημα, ἐν τῇ δεβαοττητὶ, ὅτι προσφέρετε μίαν ἀξιόλογην εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ὑπηρεσίαν. Ἡ μὴ ἀναγνώρισις τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἐνῷ δημιουργεῖ δυσχερείας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, στερεῖ καὶ τὰ νέα στελέχη τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. τῆς εὐκαιρίας, δηπότες ἀποκτήσουν πολυτίμους γνωστες καὶ πείραν εἰς τὰς ἀνωτάτας αὐτάς σχολάς, ποὺ λέγονται «ναυπηγεῖα».

Καλλιθέα 20 Σεπτεμβρίου 1956

Μετὰ τιμῆς
Δ. ΤΑΤΑΚΙΣ
Μαθηματικός-συγγραφεὺς

Ποδὸς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς' Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ
ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

KENTRÍKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ: BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ: 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η ΣΙΓΗ

Οἱ Ἐλληνες ταξιδιώτες, ποὺ ἐπιχειροῦν ὑπερπόντια ταξίδια, μαζὶ μὲ τὶς πολλὲς ἐκπληξεὶς ποὺ δοκιμάζουν εἰνεὶ καὶ κείνη ἀπὸ τὴν «Σιγὴν» τῆς πατρίδος ποὺ ἀφίνουν.

Δέν μποροῦν νὰ ἔχησην τὸ γιατὶ στὸ Ἐθνικὸ Υπερωκεάνιο ἐκδιδούνται καὶ κυκλοφοροῦν ἡμερήσια δελτία μὲ πολλὲς εἰδήσεις ἀπὸ ὅλον τὸν Κόσμο. Ἀγγλικά, Ἰταλικά, σὲ σελίδες δλόκληρες. Καὶ, φυσικά, ἡ ἐρώτησις προβάλλει ἀμέσως: «Ἐλληνικά νέα δὲν ὑπάρχουν; Γιατὶ δὲν βγάζετε καὶ μερικὲς εἰδήσεις ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα;»

Ἐνας λόγος εἰνεὶ αὐτὸ... Εἰδήσεις ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα!...

Ἐλα τώρα νὰ τοὺς γεμίσεις τὸ κεφάλι. Τὰ εἴπαμε καὶ τὰ ξανάπαιμε. Τὰ γράψαμε σάν χρονογράφημα, σάν καλαμπούρι, σάν παράπονο, σάν ὑπόδειγμα. Τὰ εἴπαμε καὶ τὰ ἀκούσαμε μονάχοι μας. Καὶ οἱ μὲν τριάντα χιλιάδες ναυτικοί τῆς Ἐλλάδος, καθαρόδαιμοι καὶ φορολογούμενοι πολίτες, τὸ έχουν πάρει πρὸ πολλοῦ ἀπόφαση. Ξέρουν τὴν στάθμην τῆς ἐκτιμήσεως καὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ μὲ τοὺς ὀπίους τοὺς ζυγίζει ἡ Ἐλληνικὴ πατρίς. Ἀλλά οἱ ταξιδιώτες:

Καταλήγω νὰ πιστεύω, ὅτι εἴμαστε, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἀκαταπότιστοι.

Ἐπίσημοι Ἐλληνες, ἐπιστήμονες, ὑπουργοί, βουλευταί, δημοσιογράφοι, δυναμικοί ἐπιχειρηματίαι, βγαίνοντας ἀπὸ τὰ ἐλληνικά νερά, ξυπνοῦν ἀπὸ ἔνα βαθὺ ὑπνοῦ καὶ μὲ ὀξιώσεις, ποὺ φαίνονται νὰ πηγάζουν ἀπὸ πεποίθηση, προβάλλονται στὸν Ασύρματο:

— Τί γινεται ἡ Ἀθήνα; Τί μᾶς λένε τὰ ιέα της σήμερα;

— Ἡ Ἀθήνα, προφανώς, βρίσκεται στὴ θέση της. «Ἄν της συνέβαινε τίποτε, ἀσφαλώς, θὰ μᾶς τὸ ἔλεγε τὸ Λονδίνο, ή Ρώμη, τὸ Παρίσι, ή Αμερική. Ήσυχάσατε λοιπόν.

Τὴν ἀπάντηση τὴν παίρνουν γιὰ εἰρωνεία. Γιὰ πνεῦμα κακῆς ὥρας.

— Εὔχαριστούμε πολλοὶ γιὰ τὴν πληροφορία. Ἀλλὰ γονίζουμε πολὺς δὲν ἔχεις κόπος ἀν, μαζὶ μὲ τὰ τόσα Ἀγγλικά καὶ Ἰταλικά που μᾶς μεριάζετε, ἐκυκλοφορούσατε καὶ δέκα λέξεις γιὰ τὸν Τόπο μας. Τὴ Γαλανόευκη ἔχετε στὴν πρύμνη. Τῆς Βασιλίσσης μας τὸ ὄνομα ἔχει τὸ πλεούμενό σας. «Ἐλληνες ἀπόδημοις καὶ «Ἐλληνες ποὺ μεταναστεύουν μεταφέρετε. Ντροπή σας. Ασφαλώς, ντροπή μας. Ἀλλά, πρός Θεοῦ! Μὴ φορτώνετε αὐτὴ τὴν Ντροπή μόνο στὴ δική μας πλάτη. Ισως κἄπου αλλού νὰ ταιριάζει καλλίτερα.

— Ανακαφαλαίωνουμε λοιπόν. Γνωστή Βένδαια ή ιστορία σὲ τούτη τὴν σείδιδα. Ἀλλά είναι εἴσισης γνωστὴ καὶ ἡ ὑπομονὴ καὶ ἡ ἐπίμονη τοῦ πυργάροφου.

— Νέο Ἐλληνικό, εἰδησης Ἐλληνική, πληροφορία Ἐλληνικῆς προελεύσεως δὲν ὑπάρχει ἔξω ἀπὸ τὰ σύνορα της Ἐλλάδος. Τὸ ραδιόφωνό της δύνειν διαφέρει μὲ τὴν ὑπόθεση, μιὰς καὶ μόνη σκέψη ἔχουν, ἐναὶ καὶ μόνο τοὺς ἀπασχολεῖ. Πώς βάθι ἀποκομίζουν περισσότερα καὶ πώς θὰ τὴν περιούν καλλίτερα.

— Καὶ ἀφοῦ ἀποκλείεται κάθε βελτιώσις τοῦ μεγάλου αὐτοῦ κακοῦ, ἀς κάμουμε μιὰ ὅλη σκέψη. Μήπως θὰ ἔχεις διευθύνσης, Διότι ὑπάρχει ἀνυπαρξία ἀνθρώπων, που νὰ κατανοοῦν καὶ νὰ ἐκτιμούν τέτοιες πολυτέλειες. Οι διάφοροι διευθύνσαι καὶ ὑπερέθησαν τῶν πλοίων, ποὺ ἔχουν σχέση μὲ τὴν ὑπόθεση, μιὰς καὶ μόνη σκέψη ἔχουν, ἐναὶ καὶ μόνο τοὺς ἀπασχολεῖ. Πώς βάθι τὶς Αζόρες θὰ λαμβάνουμε τὶς νύχτες καὶ ίσως καὶ τὴν ημέρα, ἀν χρησιμοποίησης «Συχνότητας» ήμέρας.

— Οἱ ἀνθρωποι τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας είνει κάπως καλλίτερα ἐνημερωμένοι ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ τῆς ἀναφερούμενης ἐλλείψεως.

— Υπέροχε, δικαίως, στὸν Αστρόποργο ἔνας Ασύρματος τοῦ Υπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Είνε καὶ αὐτὸς ὁ Ασύρματος πολλοὶ μικροί καὶ ἡ ἐμβέλεια τοῦ ἐλαχίστη. Ἀλλά, τέλος πάντων. «Ἄς γινόταν μιὰ ἀρχή. Μέχρι τὶς Αζόρες θὰ λαμβάνουμε τὶς νύχτες καὶ ίσως καὶ τὴν ημέρα, ἀν χρησιμοποίησης «Συχνότητας» ήμέρας.

— Υπερέθησε τοῦ Ασύρματος καὶ τὸ προσωπικό του ύπαρχον. Απασχολήσεις μεγάλων, που νὰ μήν αφίνουν διαθέσιμο χρόνο, δέν υφίστανται. «Ωστε δέν νομίζω νὰ προκύπτουν ἐμπόδια.

— «Ἀλλως τε, δέν ζητοῦμε μιαροκρεσκελή, κείμενα, ὅπως κάνουν οἱ ζένοι σταθμοί, φθάνοντες νὰ πληροφοροῦν τοὺς πλεύτες τους γιὰ τὶς ιδιοτροπίες τῆς Μαΐουν Μούρδες καὶ γιὰ τὴν γονιμότητα τῆς Κέλλου. Λίγα νέα ἀπὸ τὴν Ελλάδα θέλουμε. Διακόσιες—τριακόσιες λέξεις στὸ εἰκοσιτετράρω.

— Μακάρι ὁ Ασύρματος τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας νὰ ἔχει ταξιδιώτες καὶ νὰ εάλευπτε τὸ τούλαχιστο τὸ Ωκεανό. Δέν έχω τὶς κατάρα εἰνεὶ αὐτὴ ποὺ μᾶς σπρώχνει πάντοτε στὰ «Μίνιμουμ» σ' ὅλες μας τὶς δουλειές.

— Οχι, δέν είνει λόγος δαπάνης. Δαπάνη είνει τὸ καθημερινό, τὸ τρεχούμενο. Μεταξὺς ἔνδος ἡμεράτους ἀξιολόγου καὶ ἔνδος ἐξαμβλώματος δέν ὑπάρχει σοδαρά διαφορά, λαμβανομένων υπ' ὄντων τῶν ἔξοδων ἔγκαταστάσεως καὶ τῶν ἄλλων μονίμων καὶ κοινῶν δαπανῶν. Περὶ κακομοιρίας καὶ περὶ κλασσικῆς ἀγνοίας πρόκειται.

— Αλλὰ εἴπαμε ἀς ἀφίσουμε αὐτὴ τὴν πλευρὰ καὶ ἀς περιορισθούμε στὰ ύπαρχοντα. Παρακαλούμε, συνεπώς, τὸ Υπουργείο τῆς Ναυτιλίας νὰ κάμη μιὰ ἀρχή. Τὸ Βρίσκουμε πολὺ εύκολο ἀλλὰ καὶ ἀνυποδίγιστα χρήσιμο.

— Η «Ἐταιρία Γραμμῆς Ἐλλάδος—Αμερικῆς» ποὺ διαθέτει τὸ Υπερωκεάνιο, χρησιμοποιεῖ ἔνα δικό της τρόπο γιὰ νὰ ἐποιώνων, κάπως, τὴν Ἐλλειφη. Στέλνει στὸ πλοῦδο της μὲ μορφὴ τηλεγραφήματος δελτίο εἰδήσεων. Δέν είνει, δικαίως, δύναται ιδιωτική πρωτοδουλία νὰ τακτοποιηθῇ τὰ κακῶν κείμενα σύτε τὸν πλευρὰ καὶ ἀς περιορισθούμε στὰ ύπαρχα. Παρακαλούμε, συνεπώς, τὸ Υπουργείο τῆς Ναυτιλίας νὰ κάμη μιὰ ἀρχή. Τὸ Βρίσκουμε πολὺ εύκολο ἀλλὰ καὶ ἀνυποδίγιστα χρήσιμο.

— Η «Ἐταιρία Γραμμῆς Ἐλλάδος—Αμερικῆς» ποὺ διαθέτει τὸ Υπερωκεάνιο, χρησιμοποιεῖ ἔνα δικό της τρόπο γιὰ νὰ ἐποιώνων, κάπως, τὴν Ἐλλειφη. Στέλνει στὸ πλοῦδο της μὲ μορφὴ τηλεγραφήματος δελτίο εἰδήσεων. Δέν είνει, δικαίως, δύναται ιδιωτική πρωτοδουλία νὰ τακτοποιηθῇ τὰ κακῶν κείμενα σύτε τὸν πλευρὰ καὶ ἀς περιορισθούμε στὰ ύπαρχα. Παρακαλούμε, συνεπώς, τὸ Υπουργείο τῆς Ναυτιλίας νὰ κάμη μιὰ ἀρχή. Τὸ Βρίσκουμε πολὺ εύκολο ἀλλὰ καὶ ἀνυποδίγιστα χρήσιμο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

ΑΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

'Υπό τών άρμοδιων ύπηρεσιών του 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατηρτίσθη σχέδιος Νόμου «περί τροποποίησεως και συμπληρώσεως του Νόμου 3170)1955 «περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου».

Δι' αυτού δρίζεται, ότι είς την σφαλίσισν τού παρόντος Νόμου υπάγονται καὶ οἱ ίδιοι υπό τέλος ένεας σημαίας, υπερεστούντες "Ελλήνες ναυτικοί κατά τάς διατάξεις τών άρθρων 45 καὶ 46 τού Ν. 3170)1955.

Εἰς τήν παράγραφον 9 τού άρθρου 16 τού Ν. 3170)1955 προστίθενται ἐν συνεχείᾳ ἔδαφα δεύτερον καὶ τρίτον ἔχοντα σύντο: "Η εἰσφορά δρίζεται καὶ ἄν δι' οἰνοδηπότε λόγον δὲν κατεβλήθη ἀμοιβή, ὑπολογιζόμενη εἰς τήν περίπτωσιν ταύτην ἐπὶ τεκμαρτῆς ἀμοιβῆς, καθορίζομένης βάσει γνωματεύσεως ἐπίτροπος ἀποτελουμένης ἐκ τού διευθυντού τῆς Ἐπιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων, ὡς προέδρου, ἔνος ἀντιπροσώπου τού Ναυτικού Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος καὶ ἔνος τῶν ἐν Ἐλλάδι ἀντιπροσώπων μεσιτῶν τού Λούδης, ὁρίζομένων υπὸ τού ίδιου ύπουργού.

Ἐπὶ τής ὧν ἄνω καθορίζομένης τεκμαρτῆς ἀμοιβῆς ὑπολογίζεται καὶ ή κατά τό άρθρον 14 παράγρ. 1B τού Νόμου 306)1936 ἀφειλομένη εἰσφορά υπὲρ τού Κεφαλαίου Ανεργίας καὶ Ασθενείας ἐργατῶν θαλάσσης.

Τό ημισυ τῶν ὧν ἄνω ἑτησίων εἰσφορῶν ἐπιστρέφεται τή αἵτησει τῶν ιδιοκτήτων πλοτῶν ναυπηγμάτων, ἀτίνα παρέμειναν παραπλησμένα καὶ ἀχρησιμοποίητα ἐπὶ ἔξαμνην τούλαχιστον συνεχὲς διάστημα ἐνὸς καὶ τού αὐτού ἡμεροδιάγκου ἔτος.

Τό άρθρον 19 τού Ν. 3170)1955 ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης: «Αἱ τακτικαὶ εἰσφοραὶ τῶν συγκεκριμένων πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοιῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν βεβαιοῦνται διὰ τού ναυτολογίου.

Πᾶν πλοίον, μὴ ἔξαιρουσαν τῶν εἰς τήν ύπηρεσίαν τού Κράτους ἀνηκόντων ή χρησιμοποιουμένων ὑπ', αὐτού τοιούτων, ὡς καὶ τῶν βαλαμηγῶν ἀναψυχῆς ἄνω τῶν 100 κόρων διλκῆς χωρητικότηος, υποχρεούται νὰ φεύγοισι διὰ ναυτολογίου.

Διὰ Κανονισμού δύναται νὰ ὀρισθῇ: α) 'Η ἐκ τής ύποχρεώσεως ἐφοδιασμού διὰ ναυτολογίου ἔξαιρεσις ὥρισμένων κατηγοριῶν πλοιῶν καὶ β) τό κατώτατον δριῶν συγκεκριμένου πληρώματος, ὅπερ ύποχρεούται νὰ διατηροῦν ὅδηρα τὰ ναυσιγοσωστικά καὶ ρυμουλκά.

Τό ναυτολόγιον καθίσταται ληγούμενον:

α) Ἐπὶ τή παρελεύσει ἐξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τού. β) Ἐπὶ τῆ ἀπόλουσει τού πλαισίου, ἐκτός ἔαν ναυτολογῆθη ταύτοχρόνως νέος πλοιαρχος ἀναλαμβάνων ἔγγράφως τάς ἐκ τού ναυτολογίου ύποχρεούσεως τού ἀπολυθεντος. γ) Ἐάν ή κυριότης τού πλοίου μεταδιασθῇ κατά ποσοστὸν ἀνώτερον τῶν 50 %. δ) Ἐάν τό πλοίον ἀποδάλη τήν Ἐλληνικήν ιθαγενείαν. ε) Ἐάν τό πλοίον διαλιθῇ ή κηρυχθῇ ἀνίκανον πρὸς πλούτον. στ) Ἐάν τό πλοίον παροπλισθῇ καὶ ἀπολυθῇ δόλοκληρον τό πληρωμα τούτου συμπεριλαμβανομένου, καὶ τού πλοιάρχου.

Ἡ ναυτιλική ἀρχή τού λιμένος, εἰς ὃ ἥζενται εὑρεθῆ τό πλοίον κατά τήν ἡμέραν καθ' ἓν τού ναυτολογίου κατέστη ληξιρόθεσμον ἢ τού πρώτου λιμένος εἰς ὃ ἥζενται καταπλεύσην τό πλοίον μετ' αὐτήν, ύποχρεούται νὰ κρατήσῃ τό ναυτολόγιον καὶ νὰ τό ἀποστείλῃ ἄνευ καθυστερήσεως εἰς τό Ν.Α.Τ. πρὸς ἐλέγχον, καὶ ἔκδισθαν νέον ναυτολόγιον ἀνέκαρπτηος τής καταδολῆς ἢ μὴ τῶν ύποχρεώσεων τού ἐκ τού ἀντικατασταθέντος ναυτολογίου ὑφειλομένων εἰσφορῶν.

Αἱ ἐκ τού ναυτολογίου ύφειλομένων πρὸς τό Ν.Α.Τ. τακτικαὶ εἰσφοραὶ ὡς καὶ αἱ διὰ τού ναυτολογίου βεβαιούμεναι κατά τάς οἰκείας διατάξεις εἰσφοραὶ υπὲρ τῶν ταυτίων. Προνοίας καὶ τού Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης, προϋπολογίζομεναι κατά προσέγγισιν υπὸ τῆς ύπηρεσίας τού Ν.Α.Τ. βάσει τῆς χωρητικότηος τού πλοίου, τῆς νομίμου συνθέσεως τού πληρώματος τούτου καὶ τού ίσχυοντος μισθολογίου καὶ ἀνάκοινουμεναι ἔγγράφως εἰς τόν πλοιοκτήτον ἢ τόν διαχειριστήν ἢ τόν πράκτορα ἢ τόν πλοιάρχον, εἶνε καταβλητέαι ύποχρεωτικῶς ἀνά ἔξαμνην ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τού ναυτολογίου.

Ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως τῆς καταδολῆς τῶν κατά τό ἀνωτέρω προϋπολογισθέντος ποσοῦ αὐτῶν πρόσθετον τέλος 1% μηνιαίως διὰ τό πρώτων ἔξαμνην καθυστερήσεως, 2% μηνιαίως διὰ τό δεύτερον, 3% μηνιαίως διὰ τό τρίτον καὶ 4% μηνιαίως διὰ τό πέραν τού τρίτου ἔξαμνην χρονικὸν διάστημα καθυστερήσεως. Τό αὐτά ὡς ἄνω πρόσθετα τέλη ἐπιβάλλονται καὶ ἐπὶ τού διειλομένου ὑπολογίου τού τυχόν προκύπτοντος μετὰ τήν ύπηρεσίας τού Ν.Α.Τ. ἐκκαθάρισιν τῶν διὰ τού ναυτολογίου ύφειλομένων εἰσφορῶν, ύπολογίζομεναι ἀπὸ τῆς 10% ἡμέρας μετὰ τήν ἐπίδοσιν τού φυλλου ἐκκαθαρίσεως πρὸς τόν πλοιοκτήτην ἢ τόν διαχειριστήν ἢ τόν πράκτορα ἢ τόν πλοιάρχον τού πλοίου.

Διὰ B. Διατάγματος δύναται νὰ ὀρισθῇ διὰ τίνας κατηγορίας πλοιών, ἔξαιρουμένων τῶν φορτηγῶν πλοιών τῶν ἔκτεινόντων τούς πλόας αὐτῶν εἰς τήν ἀλλοδαπήν, διτι αἱ τακτικαὶ εἰσφοραὶ καταβάλλονται ύποχρεωτικῶς καὶ χρονικά διαστήματα βραχύτερα τού ἔξαμνην ἀσχέτως τού ναυτολογίου.

Ἡ παράγραφος 2 τού άρθρου 28 τού Ν. 3170)1955 ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης: Δύναται, κατόπιν ἀποφάσεως τού Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ., ν' ἀπαγορευθῇ υπὸ τῆς ναυτιλικῆς ἀρχῆς ὃ ἀπόπλους πλοίον: α) Ἐάν λιμένος τού ἐσωτερικού ἔαν ἡ καταδολή τῶν εἰσφορῶν καθυστερήση πέραν τού μηνὸς καὶ β) ἐάν λιμένος τού ἐσωτερικού, ἔαν ή καθυστερήσης τῆς καταδολῆς ύπερ τό ἔξαμνην.

Εἰς τό άρθρον 28 τού Ν. 3170)1955 προστίθεται: «Τὰ ναυπηγούμενα ἢ ἀγοραζόμενα πλοῖα ὡς πρὸς τήν ἡλικίαν καὶ τήν χωρητικότητα, δέοντα νὰ πληροῦν ἀντιστοίχως τάς προϋποθέσεις τῶν ἔδαφίων εἰς καὶ δ'.».

Περαιτέρω δρίζεται, διτι ἐπιτρέπεται διπάς τού Ν.Α.Τ. μετ' ἀπόφασιν τού Δ.Σ. ἔγκρινομένην υπὸ τού διανυόμενος προσδίκην, διὰ δημοσίεως πλειστοκηνή δημοπρασίας, εἰς τήν ἐκποίησιν μὴ προσδιορώνων ἀκίνητων ἢ οἰκοπέδων τού, πρὸς τόν σκοπὸν διπάς διὰ τού εἰσπραχθησομένου τιμήματος προδῆμος εἴτε εἰς τήν ἀγοράν καινουργῶν κεντρικῶν προσοδοφόρων ἀκίνητων εἴτε εἰς τήν ποτθέτησιν τούτου συμφώνως πρὸς τάς διατάξεις τού παρόντος άρθρου.

Παροχαὶ πρὸς ναυτικούς

Χορηγεῖται σύνταξις ἀνικανότηος λόγω ἀτυχήματος εἰς ναυτικὸν καθιστάμενον ἀπόλυτον ἢ σχετικῶς ἀνικανὸν συνεπεία ἀτυχήματος ἐπελθόντος ἐν τή ναυτική ἔργασίᾳ ἢ ἔξ αφορμῆς ταύτης εἰς τάς κάτωθι περι-

πτώσεις: α) Ἐάν ἀνήκῃ εἰς συγκεκριμένον πλήρωμα ἀλληνικοῦ πλοίου. β) Ἐάν ἀνήκῃ εἰς συγκεκριμένον πλήρωμα πλοίου φέροντος ἔνην σημαίαν συμβεβλημένου ἀσφαλιστικῶν μετά τού Ν.Α.Τ. ἢ ἐφωδιασμένου διὰ ναυτολογίου ἀλληνικοῦ τόπου.

Ἐν συνεχείᾳ καθορίζονται λεπτομερῶς τάς στοιχεῖα τά λαμβανόμενα υπὸ συνιστώντος ἀσφαλιστικῶν πλοίων πλοίου τού Ν.Α.Τ. πρὸς υπολογισμὸν τῆς χορηγηθησομένης συντάξεως.

Ναυτικοὶ κεκτημένοι ύπηρεσίαν εἰς πλοῖα υπὸ δέοντη σημαίαν μὴ συμβεβλημένα ἀσφαλιστικῶν μετά τού Ν.Α.Τ., δύνανται νὰ αἰτήσουν τήν αναγνωρίσιμην τῆς εἰς τά πλοῖα τάσια διαυθίσεις ύπηρεσίας των, καταβάλλοντες ἐντός ἔτους ἀπὸ τῆς έκδοσης τού διανυόμενου πλοίου ἀπόλυτες τῶν τήν τακτικὴν εἰσφοράν των εἰς ἀντίστοιχα ἀλληνικὰ πλοῖα ἔργαζομένων ναυτικῶν υπὸ τού άυτού βαθύμου ἢ ειδικότητα καὶ τήν εἰσφοράν πλοιοκτήτηου πλοίων.

Καθυστέρησης τῆς καταδολῆς τῶν ἀνωτέρων εἰσφορῶν πέραν τού διανυόμενης τῆς συνεπαγέγοντος τῆς διακοπῆς τῆς διατάξεως τού πλοίου πλοίου τού διανυόμενης τῆς συμπληρώσεως προσδόκησης τῆς καταδολῆς τῶν πλοίων.

Ο χρόνος τῆς καταδολῆς τῶν ἀνωτέρων εἰσφορῶν πέραν τού διανυόμενης τῆς συνεπαγέγοντος τῆς διακοπῆς τῆς διατάξεως τού πλοίου πλοίου τού διανυόμενης τῆς συμπληρώσεως προσδόκησης τῆς καταδολῆς τῶν πλοίων.

Ἐπί περιπτώσιαν καθ' οὐτοῦ: «ατὰ τόν υπολογισμὸν τῆς συντάξεως καὶ χρησιμεύει πρὸς ἐπαξένησην τῶν πλοίων περίπτωσιν τῆς διατάξεως τού πλοίου τούτου ἀπόλυτες τῶν διακοπῆς τῆς συντάξεως τού πλοίου διαπομπής εἰς τήν παρόντα διετία ἀπὸ τῆς τήν διακοπῆς τού πλοίου τούτου διαπομπής πλοίων.

Ἐπί περιπτώσιαν καθ' οὐτοῦ: «τού άρθρου 66 τού Ν. 3170)1955 προστίθενται δύο παράγραφοι ἔχουσι σύντο:»

Ορίζεται χρονολογία ἔναρξεως τῆς καταδολῆς τῶν νέων συντάξεων ἢ ήτη Ἀπριλίου 1957. Αἱ μέχρι τῆς ήμερησιανῆς τού διακοπῆς πλοίου μὴ ἀναθεωρήσεισαν συντάξεις δέλουσιν ἔξασθούσης διατάξεων καταβάλλομεναι εἰς τούς δικαιούχους, ὡς πρότερον, σμαὶ δέ τῆ ἀναθεωρήσεως προκύπτουσα μιᾶς ἔκστης τούτων, ἢ ἐκ τῆς ἀναθεωρήσεως προκύπτουσα μιᾶς σύνταξεις, ἐάν είνε ἀνωτέρα τῆς παλαιαὶς τούτων διακοπῶν κατά τήν διαφοράν αὐτῆς τούτης ἀναδομικῶν ἀπὸ τῆς ἀνωτέρων χρονολογίας.

Ο μέχρι τῆς ἔναρξεως τῆς ίσχυού τού παρόντος Νόμου ἀναγνωρισθείσας χρόνος ύπηρεσίας ἐπὶ πλοιῶν υπὸ δέοντη σημαίαν λαμβάνεται μὲν δψιν καὶ ύπολογίζεται κατά τήν συντάξιοδητησιν συμφώνων πρὸς τάς μέχρι τούδε ίσχυοντας διατάξεις τού Ν. 3170)1955.

Πάσσαι αἱ μέγοι τῆς ίσχυού τού παρόντος Νόμου ἐκδοθείσαι ἀποφάσεις δι' ὃν ἀναγνωρίσθησαν υπὲρ τούτων διατάξεων τήν διαστήματα περὶ εμπροθέσμου ἔξαγορᾶς τῶν ύπηρεσιών τούτων ἡ θεωρήσεων τῶν οίκειών των διατάξεων τῆς καταδολῆς τῶν πλοίων εἰς τήν παρόντα διαπομπής πλοίων, κυρούνται.

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

8971 τ., «Οσεαν Λήντερ» 12.064 τ. και «Χίος Πάτιονηρ» 9475 τ., ήτοι σκάφη 4, συνολικής χωρητικότητος 40.230 τ. γκρός.

NEOTEYKTA δεξαμενόπλοια:

«Ανδρος Σεύλωρ»	23.232	τ. γκρός, καθελκυσθέν ένν 'Ιαπωνία
«Γουόρλτ 'Ιντέγκριτ»	26.000	» » »
«Γουόρλτ 'Ιντάστρου»	25.000	» » »
«Εὐγενία Νιάρχου»	30.150	» 'Αγγλία
«Κίγκ Θήρας»	20.900	» 'Ιαπωνία
«Κύμο»	26.000	» » »
«Λάργυκο»	24.000	» » »
«Νάες Βέντσουρερ»	20.900	» » »
«Ταύρος»	20.250	» » »

Σκάφη 9 216.432 τόνων γκρός.

Αι διαγραφαί, έξ αλλού, περιωρισθησαν είς 4 σκάφη, 27.786 τόν. γκρός, ήτοι είς τὸ λίμπερτο «Αλεξάνδρα» 7214 τ. γκρός, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς, ἀντικατασταθὲν ἀπὸ νεότευκτον ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνημα, καθελκυσθὲν ἐν 'Ιαπωνίᾳ καὶ εἰς τὰ φορτηγά «Νόρθ Ντάσες» 4975 τ. γκρός (εκ «Ωρεοί») ὅπερ ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς ἀγοραστάς, «Ποντοπόρος» 7213 τ. γκρός (νεότευκτον), ὅπερ ἐτέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ «Σηγκαίτη» 8384 τ. γκρός, ὅπερ ἐξώκειλεν ἐπὶ βραχῶδων ὑφάλων εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Λός «Ἀντζέλες καὶ ἔγκατελειφθ.

Ἡ προκύψασα ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς καθαρὰ προσθήκη (31 σκάφη 422.857 τ. γκρός) προστιθέμενή εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ιην 'Ιουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημάιαν, ἀπό:

421 σκάφη, 4.258.264 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, ἐμφανίζει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά συνήθων τύπων	87 τ. γκρός	687.906
Φορτηγά «λίμπερτος»	165 »	1.190.736
Δεξαμενόπλοια	167 »	2.350.787
'Υπερωκεάνια	1 »	22.979
'Επιβατηγά	1 »	5.856

Σύνολον: 421 » 4.258.264

Ἡ προοπτικὴ διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον ἔξακολουθεῖ πάντοτε νὰ παραμένῃ εὐνοϊκὴ διὰ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Κατὰ τὸ ἀρձάμενον τελευταῖον τέταρτον τοῦ ἔτους πολυάριθμα καὶ πάλιν προβλέπεται νὰ καθελκυσθοῦν — ίδια εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν — σκάφη ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, φορτηγά ἡρού φορτίου, Σεξαμενόπλοια καὶ εἰδικά μεταλλοφόρα, ἐνώ καὶ τίνα μεταχειρισμένα πλοια, ἀγορασθέντα πρὸς εἰσιόν, θέλουν παραληφθῆ ἀπὸ τούς «Ἐλληνας ἀγοραστάς των μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Τὸν κυριώτερον δύκον τοῦ νέου αὐτοῦ τονιάζ ή λιθεριανὴ σημαία πρόκειται νὰ καλύψῃ, εἰς τρόπον ὥστε Βασίμια δύνασται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην ἔλληνική πλοιοκτησία θὰ ἀριθμῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 δύναμιν ὑπερβαίνουσαν τὸ 4.5 ἑκατομμύριο τόνων γκρός.

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ, ΟΝΔΟΥΡΑ

Περιέργως, ἡ παναμαϊκή σημαία ἐνεφάνισε κατὰ τὸ διαρρεύσαν τρίτον τρίμηνον μίαν αὐξησιν εἰς τὴν δύναμιν τῶν 'Ελληνικῆς πλοιοκτησίας

σκαφῶν, ἀντικατασταθὲν ἀπὸ τὰ σκάφη 4.258.264 τόνων γκρός.

Σκαφῶν, ἀντὶ τῆς γνωρίμου ἀπὸ πολλῶν τριμήνων συνεχοῦς μειώσεως τῆς ἐν λόγῳ χωρητικοτός της. Ἰσως, συμπτωματικὴ νὰ ὑπῆρξεν ἡ αὔξησις αὐτῆ, δεδομένου, ὅτι ἡ ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ηύνοησε τὴν πώλησιν πρὸς διάλυσιν ἀριθμοῦ τίνος ἐκ τῶν παρολίκων παναμαϊκῶν σκαφῶν. Αἱ ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην μεταβολαὶ, λίαν περιωρισμέναι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, ἀπέδωκαν μίαν καθαρά προσθήκην ἀπὸ 4 σκάφη καὶ 33.796 τ. γκρός, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

Σκαφῶν, ἀντὶ τῆς γνωρίμου ἀπὸ πολλῶν τριμήνων συνεχοῦς μειώσεως τῆς ἐν λόγῳ χωρητικοτός της. Ἰσως, συμπτωματικὴ νὰ ὑπῆρξεν ἡ αὔξησις αὐτῆ, δεδομένου, ὅτι ἡ ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ηύνοησε τὴν πώλησιν πρὸς διάλυσιν ἀριθμοῦ τίνος ἐκ τῶν παρολίκων παναμαϊκῶν σκαφῶν. Αἱ ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην μεταβολαὶ, λίαν περιωρισμέναι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, ἀπέδωκαν μίαν καθαρά προσθήκην ἀπὸ 4 σκάφη καὶ 33.796 τ. γκρός, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΕΓΓΡΑΦΑΙ : Φορτηγά	4 τ. γκρός	14.751
Λίμπερτος	1 »	7.318
Δεξαμενόπλοια	1 »	24.200

Σύνολον:	6 »	46.269
ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ: Φορτηγά	2 »	12.473
Καθαρὰ προσθήκη: .. + 4 »	+ 33.796	

Αἱ μεταβολαὶ αὐται, λεπτομερέστερον, ἀναφέρονται εἰς τὰ κάτωθι σκάφη:

ΕΓΓΡΑΦΑΙ : Συνήθων τύπων φορτηγά: «Ἄγγες» 2117 τ.γκρός, ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας, «Ματαντόρ» 7310 τ., μεταφερθέν ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, «Πόπη» 2646 τ. καὶ «Φλώρα» 2678 τ. γκρός (ἐξόφτερα κόργκο-λάινερς), ἀγορασθέντα ἐκ Σουηδίας, ἡτοι 4 φορτηγά 14.751 τ. γκρός.

Λίμπερτος : «Αστερόπαις» 7318 τ. γκρός, ἀγορασθὲν ἐξ 'Ινδιῶν.

Καὶ δεξαμενόπλοια : «Ανδρος Σπρίγκες» 24.200 τ. γκρός, καθελκυσθὲν ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οράιος».

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ : Συνίσταντο αὐται ἀπὸ τὰ φορτηγά «Αίνος» 5218 τ. γκρός, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς 'Ισπανοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ «Εστορίλ» 7255 τ. γκρός, ὅπερ ἐδύσθη εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Νέας Ύόρκης, κατόπιν συκρυσθεών μὲν τὸ ιταλικὸν φορτηγό «Ντέο Ματέλλα».

Ἡ οὕτη προκύψασα καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 4 σκάφη καὶ 33.796 τ. γκρός, προστιθέμενή εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν ἀπὸ :

242 σκάφη, 1.683.804 τόνων γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοιών, εἶχε τὴν κάτωθι κατανομήν :

Φορτηγά συνήθων τύπων	52 τ. γκρός	262.168
Φορτηγά «Λίμπερτος»	118 »	848.780
Δεξαμενόπλοια	44 »	502.097
'Υπερωκεάνια	4 »	54.852
'Επιβατηγά	1 »	2.388
Διάφορα	23 »	13.519

Σύνολον: 242 » 1.683.804

—Η σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ ἔξηκολούθησε καὶ κατὰ τὰ γραμμῆν τοῦ ἔτους νὰ παρουσιάζῃ αὐξησιν. Τούτο, ὅμως, εἶναι ἀμφίβολον, ἂν θὰ συνεχισθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον, καθόσον ἡ κυβέρνησις τῆς

Cable Address
TONIO-COLON

"TAGAROPULOS CORPORATION"

COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter."

General Representatives and Suppliers of Greek products for the Latin America through the Colon Free Zone.



S. & E. & A. METAXA COGNAC BRANDY

"PARNASOS, OLIVES OF TOULIATOS C°.

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

Κοσταρίκας, μετά τὸν γνωστὸν θύρυθον γύρω ἀπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας», προβλὲν εἰς περιοριστικά μέτρα, δόσον ἀφορᾶ τὴν χρησιμοποιητικὴν τῆς σημαίας τῆς ἀπὸ σκάφη ἑνῆς πλοιοκτησίας. Τὰ μέτρα ταῦτα, ἀνακοινωθέντα περὶ τὰ τέλη τοῦ τριμήνου, δὲν ἐπρέπασαν, προφανῶς, τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικὸν διάστημα, ὅπότε εἶχον παρασχεθῆ ἀρκεταὶ ὅδεισι οὐφώσας τῆς σημαίας τῆς Κοσταρίκας. Οπωδήποτε, ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία ὑπὸ τὴν ἐλόγῳ σημαίαν, παρουσίασε κατὰ τὸ γ'. τριμήνον προσθήκας 7 σκάφων, 28.899 τ. γκρός καὶ διαγραφῆς 2 πλοίων, 11.643 τ. γκρός, μὲν προκύψασαν καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 5 πλοίαι καὶ 17.250 τ. γκρός. Λεπτουμερέστερον, αἱ μεταβολαὶ αὗται ἥσον αἱ ἔξης :

ΕΓΓΡΑΦΑΙ : Φορτηγά συνήθων τύπων : «Βάστρικ» 6751 τόν. γκρός, ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας, «Δωρὶς Β.» 8614 τ. γκρός (τάνκερ), ἀγορασθὲν ἐξ Νορβηγίας καὶ μετατραπέν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκρήγορος εἰς φορτηγὸν ἔχοντα φορτίου, «Κόντσαρ», 662 τ. γκρός, ὑποστείλαν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, «Κόντσίτα» 1118 τ. γκρός, ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας, «Παμίτα» (εχ «Παντελῆς») 5182 τ. γκρός, ὑποστείλαν τὴν Κυανόδευκον καὶ τὸ «Ἀδωνίς» 2467 τ. γκρός, ἀγορασθὲν ἐκ Σκαγδιναϊκῆς καὶ ἀντικαταστήσαν τὴν ὄνδυοριαν της σημαίας διὰ τῆς σημαίας τῆς Κοσταρίκας. «Τοι, 6 σκάφη 24.794 τ. γκρός.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ : «Σαλαμάτ», 4105 τ. γκρός, ἀγορασθὲν ἀπὸ τὰς Ἰνδίας.

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ: Ἀνεφέροντο αὗται εἰς 2 σκάφη, 11.643 τ. γκρός, ἦτοι εἰς τὰ φορτηγὰ «Μαέντα» 4877 τ. γκρός, ὅπερ ἔθυδισθη ἐκ συγκρούσεως εἰς τὰ ἀνοικτὰ τὸ Ρόττερνταμ καὶ «Ντόρος» 6766 τ. γκρός, ὅπερ ἀντικατέστησε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας διὰ τῆς Κυανολεύκου.

«Ἡ οὕτω προκύψασσα ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς καθαρὰ προσθῆκη (5 σκάφη, 17.256 τ. γκρός) προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν ἱην Ἰουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ την σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, ἀπὸ :

106 σκάφη, 462.321 τόννων γκρός

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἡ δύναμις αὕτη ἔχει τὴν κάτωθι κατανομήν :

Φορτηγά συνήθων τύπων	81	τ. γκρός	296.955
Φορτηγά «λίμπερτυς»	20	»	144.117
Δεξαμενόπλοια	3	»	18.923
Διάφορα	2	»	2.326

Σύνολον : 106 » 462.321

— Τέλος ἡ σημαία τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ παρέμεινε διὰ τὰ σκάφη Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀμετάβλητος. Οὔτε νέαι ἔγγραφαι, ἀλλ' οὔτε καὶ διαγραφαὶ ἐπιστειλθησαν κατὰ τὸ γ'. τριμήνον, εἰς τρόπον ὥστε ἡ δύναμις τῆς διετρόπηται εἰς τὰ :

26 σκάφη, 241.284 τόννων γκρός

«Ἡ εἰς κατηγορίας σκαφῶν κατανομὴ τῆς χωρητικότητος ταῦτης, εἴχεν ὡς ἔξης :

Φορτηγά συνήθων τύπων	2	τ. γκρός	3.623
Φορτηγά «λίμπερτυς»	13	»	93.514
Δεξαμενόπλοια	11	»	144.147

Σύνολον : 26 » 241.284

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΩΝ

Προκύπτει ὅθεν ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω στατιστικὰ δεδομένα, ὅτι ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας μᾶς ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ πλοῖα ἐπανδρώνονται μὲν Ἑλληνικὰ κυρίως πληρώματα, ἀνέρχεται σῆμερον, εἰς :

1130 σκάφη, 8.028.249 τόννων γκρός

«Ἡ δύναμις αὕτη, εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἶχε, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :

Φορτηγά συνήθων τύπων	336	τ. γκρός	1.668.345
Φορτηγά «λίμπερτυς»	406	»	2.924.136
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	»	7.627
Δεξαμενόπλοια	242	»	3.176.980
Υπερωκεάνια	8	»	127.057
Ἐπιβατηγά	36	»	81.121
Διάφορα	100	»	42.983

Γενικὸν σύνολον : 1130 » 8.028.249

΄Η ἀργοῦσα χωρητικότης μας

12 σκάφη, 62.538 τ. γκρός

«Ἡ ἐπικρατοῦσα δραστηριότης εἰς τὰς ὅποτε θαλάσσης παγκοσμίων μεταφοράς καὶ τὰ κρατοῦντα υψηλὰ ἐπίπεδα τῶν ναυών, πιστῶς ἀντικατοπτρίζονται ἀπὸ τὸν ἀστικαντὸν δύκον τῆς ἀργοῦσας χωρητικότητός μας εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου. Περιωρίσθη αὐτὴ καὶ διὰ τὰς πέντε σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ πλοῖα ἐπανδρώνονται μὲν Ἑλληνικὰ πληρώματα, εἰς 12 μόνον σκάφη, 62.538 τόν. γκρός, μὲν μέσων, ἕντας τοὺ β'. τριμήνου (ὅτε ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ 22 πλοῖα, 113.153 τόν. γκρός) κατὰ 10 πλοῖα καὶ 50.615 τ. γκρός. Δέον, ὅμως, νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὴν ἀργοῦσαν χωρητικότητα περιλαμβάνονται καὶ δύσα σχάφη ἐπισκευάσουν ἐκτεταμένας ζημιὰς τῶν ἐκ παντοίων θαλασσῶν ἀτυχημάτων, καθὼς καὶ δύσα σχάφη λιποτέλουν διαφόρους ἐπισκευάς διερχόμενα τὴν ἔτησίαν αὐτῶν ἐπιθεώρησιν πρὸς ἀνανέωσιν τῆς κλάσεώς των. «Ἔξαιρουμενά τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, τὰ πραγματικῶν ἀργοῦντα εἰς τὸ τέλος τοῦ β'. τριμήνου ὑπελογίζοντο εἰς 6 μόνον, 21.864 τ. γκρός. Ὁ ἀντιστοιχὸς ἀριθμὸς διὰ τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου περιλαμβάνει 3 σκάφη, 4.428 τ. γκρός, ἀναφερόμενος εἰς ἴσαριθμα μικρὰ φορτηγὰ τῆς κατηγορίας τῶν Μεσογειακῶν, διὰ τὰς ὅποιας ἡ Ἐλλειψις ἐργασίας.

Τὰ παραπλησμένα εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου Ἐλληνικὰ σκάφη ἡ-σαν 5, χωρητικότητας 17.091 τ. γκρός, μὲ τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά συνήθων τύπων	1	τ. γκρός	2.107
Δεξαμενόπλοια	1	»	14.448
Μεσογειακά φορτηγά	3	»	4.536

Σύνολον: 5 » 17.091

«Ἐξ αὐτῶν, τὸ φορτηγὸν «Ιάκωβος» ἀργεῖ ἀπὸ ἐτῶν εἰς τὸ Πόρτ Σαΐδ, συνεπεία κατασχέσεως, ἐνῷ τὸ ἀναφερόμενον δεξαμενόπλοιον εἶνε τὸ τύπου «T.2» «Τζών Χανδρῆς», ὅπερ ἀπὸ ἀρκετῶν ἐδημοκάρων ἐκτελεῖ εἰς Τάιν εὑρυτάτας ἐπισκευάς τῶν ἐκ τρικυπίας ζημιῶν του. Τέλος, δύο ἀπὸ Μεσογειακά φορτηγά, τὸ «Κεφαληνία» καὶ τὸ «Παντελῆς Γ.», ἀργοῦν, λόγῳ ἐπισκευῶν, εἰς τρόπον, ὥστε ὁ παροπλισμός, ἐλλειψεὶ ἐργασίας, εἶνε σχεδὸν ἀνύπαρκτος.

«Ἄφ' ἑτέρω, ἀπὸ τὰ Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» εύρισκον παρωπλισμένα εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου 7 σκάφη, 45.447 τ. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθην σύνθεσιν:

Συνήθη φορτηγά	2	τ. γκρός	12.031
Λίμπερτυς	1	»	7.253
Δεξαμενόπλοια	3	»	25.254
Μεσογειακά	1	»	909

Σύνολον: 7 » 43.447

«Ἄλλα καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» μόνον τὸ ἔνα μικρὸν Μεσογειακὸν φορτηγὸν ἦτο παρωπλισμένον εἰς Μασσαλίαν, ἐλλειψεὶ ἐργασίας. Πάντων τῶν ἀλλων ἡ ἀργία ὠφείλετο εἰς ἐπισκευάς. Οὕτω, τὰ δύο φορτηγά «Ἀκρίτας» καὶ «Ἀφρικάνα», τὰ μὲν πρώτων παραμένει εἰς Ντακάρ, συνεπεία ἐκτεταμένων ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως, τὸ δὲ δεύτερον διέρχεται σερδεύεις εἰς τὸ Ρόττερνταμ. Τὸ ἀναφέρομενον λίμπερτυς εἶνε «Πλειάδες», ἐκτελούν ἐπισκευάς εἰς Τεργέστην τῶν ἐκ προσαράξεως ζημιῶν του. Τέλος, τὰ 3 δεξαμενόπλοια είναι τὸ «Λάκυσταρ», ἐπισκευάζομενον εἰς τὴν Νεάπολιν καὶ τὸ «Νόννα Μάρω», ἐπισκευάζομενον εἰς τὸ Σύρον.

Οὕτω, τὰ ἐκ παντοίων αἰτῶν παρωπλισμένα σκάφη τῶν πέντε σημαιῶν (12, τ. γκρός 62.538), εἶχον τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Συνήθη φορτηγά	3	τ. γκρός	14.138
Λίμπερτυς	1	»	7.253
Δεξαμενόπλοια	4	»	35.702
Μεσογειακά φορτηγά	4	»	5.445

Σύνολον: 12 » 62.538

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ & ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Π.Ε.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΤΩ 1925

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

ΤΗΛΕΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΦΙΛΙΣΙΑ,"

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ AMERICAN PRESIDENT LINES, TORM LINES, SPERCO LINE,
ADRIAMARE LINE. ΚΑΙ ΆΛΛΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΔΔΕΛΦΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝ ΓΕΝΟΥΗ ΙΤΑΛΙΑΣ

THE BALKAN'S NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.α.R.L.

VIA SAN LORENZO 8 (top.) ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "FILITAL", GENOVA

Οργανισμὸς τριάκοντα ἐτῶν ἐγγύωμενος ταχεῖαν
ἐντιμον καὶ εἰδικευμένην ἔξυπηρέτησιν

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11.
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, ΒΕΡΡΟΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. ('Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΦΟΥΡΙΟΝ, 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 & ΚΑΪΡΩ,

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**
E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE
CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. **STRATIS G. ANDREADIS**

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**

τέρω ναυτικών ειδικοτήτων έξερχεται τών Σχολών έπεισις, θά εύρισκη εύχερώς έργασίαν, έπ' αρκετά έτη, και είς πλοϊα ἀλληλικής ιδιοκτησίας. Απ' αλλαγή στη στρατικής θέτεις αις. Σκόπιμος τυγχάνει ἀπαλλαγή τών ἀποφοιτών τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως στρατιωτικής θητείας. Τούτο, ἐνώ κατ' οὐδὲν θά ζημιώσῃ τὸ Δημόσιον, θά ἐπιδιοθῇ ση σημαντικῶν την Ναυτιλίαν, ητο, κατ' οὐδίσιαν είναι τὸ τέταρτον ὅπλον ἀμύνης καὶ ἐπιθέσεως τοῦ Κράτους μὲ τεραστίαν δύναμιν καὶ κεραυνοδόλον ἀποφασιστικήν ἐπίδρασιν.

Τὸ ποχρεωτικὴ ἀσφάλισις εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Διὰ Νόμου θὰ πρέπει διὰ κάθε ναυτικού μέλλοντα νὰ ἔργασθη εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν: α) Νὰ καθειρωθῇ ἡ ὑποχρεωτική λήψη ναυτικού φυλαδίου, β) νὰ καταστῇ ὑποχρεωτικὴ ἡ ἀσφάλισις τοῦ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον καὶ γ) νὰ γίνη ἔγγραφή του εἰς τὴν Συνδικαλιστικὴν τοῦ Οργάνωσιν.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ πρώτον θὰ πρέπει αἱ ἀμρόδιαι 'Υπηρεσίαι ἐκδόσεως διαβατηρίων νὰ ἀρνοῦνται τὴν ἔκδοσιν διατηρίων διὰ τὸν ναυτικού φυλαδίου.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ δεύτερον, θὰ πρέπει τὸ Κράτος νὰ συνάψῃ συμβάσεις μὲ τοὺς 'Ελληνικὴς ἀσφοπλιστὰς περὶ ἀσφαλείας εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τοῦ 'Ελληνικοῦ πληρώματος ἀδιαφόρων σημαίας πλοίου, εἰς τὰς οὐδίσιας εύχερώς θὰ προσέλθωσιν οἱ ἀσφοπλισταὶ ἐανὶ ἀπαγρευθῇ εἰς τοὺς 'Ελληνας ναυτικοὺς ἡ ἔργασία ἐπὶ πλοίων, μὴ ἡσφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Διὰ τὴν τοιαῦτην ἀσφάλισιν θὰ πρέπει τὸ Ν.Α.Τ. νὰ κάμη καλλιτέρους δρους, δεδομένου, οὗτοι θὰ αὔξηθη ἔξαιρετικὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐνέργειας (έργαστρα) ἡσφαλισμένων του.

Ἄναδιαρθρωτικής Συνδικαλιστικῆς Οργανώσεως. 'Επιβάλλεται διὰ Νόμου ἡ ἀναδιαρθρώση τῆς Συνδικαλιστικῆς Οργανώσεως τῶν ναυτικῶν: α) Διὰ τῆς ιδρύσεως μιᾶς Γενικῆς Ομοσπονδίας ἀδιαφόρως ἀν οὐτοι ἔργαζωνται ἐπὶ πλοίων 'Ελληνικῆς ἡ ξένης σημαίας περιλαμβανούσης ὅλας τὰς εἰδικότητας τῶν ναυτικῶν, β) διὰ τῆς ἀνάθεσεως εἰς αὐτὴν σειρὰς ἀρμοδιοτήτων (θεωρήσεως φυλαδίων, συλλογικαὶ συμβάσεις κλπ.) γ) διὰ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ὄργανωσεως ὅπως εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας δῶν τῶν χωρῶν ἔχη μόνιμον ὄντη πρόσωπον τῆς, κατὰ προτίμησιν ἐνέργεια ἥ, ἀν τούτῳ δὲν εἶναι ἐφικτόν, παλαίμαχον ναυτικόν.

Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τῶν σκοπῶν της ἡ δργάνωσις αὐτῇ θὰ πρέπει νὰ ἐπιχορηγήται ίκανοποιητικῶς ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. ὡστε νὰ δύναται εὐχερῶς νὰ καλύπτῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ ἀνὰ τὸν κόσμον δόκληρον.

Προσαρμογὴ ἡ φορολογίας αις, τελῶν κ.λ.π. Τὸ γεγονός, οὗτοι οἵτινες κατώρθωσαν νὰ προσελκύσουν τοὺς 'Ελληνας καὶ ἄλλους ἀσφοπλιστὰς θὰ πρέπει νὰ ἐρευνηθῇ καὶ ἀπὸ φορολογικῆς πλευρᾶς.

Καὶ μετὰ τὴν μελέτην θὰ πρέπει νὰ γίνη προσαρμογὴ τῆς 'Ελληνικῆς φορολογίας τῶν ἀσφοπλιστικῶν κερδῶν ὡς καὶ τῶν διαφόρων τελῶν, διὰ τὴν αὐτὴν νὰ εἴναι σὸν οἷον πρὸς π. χ. τὴν τῆς Λιβερίας.

Πρόδρεψις, πάντως, πρέπει νὰ γίνη διὰ τὴν πλήρη ἀπαλλαγὴν ἐκ τελῶν ημιλογήσεως ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν διὰ τὰ ηδη ὑπὸ ζένην σημαίαν πλοίοι.

Συγχρόνως θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ πρόνοια διευκολύνσεως (ταχυδρομικῶν, τηλεφωνικῶν, διαβατηρίων κ.λ.π.) τὴν ἔγκαταστάσεως ἐν 'Ελλάδι Ναυτικῶν Γραφείων ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἀσφοπλιστῶν, διὰ τὴν πρόσληψην ναυτικῶν ἥ τὴν περιθάλψην τῶν ἥ διὰ τὴν μελλοντικήν ἐξ 'Ελλάδος διεύθυντιν τῶν ἔργασιών των.

Συγχρόνως θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ πρόνοια διευκολύνσεως (ταχυδρομικῶν, τηλεφωνικῶν, διαβατηρίων κ.λ.π.) τὴν ἔγκαταστάσεως ἐν 'Ελλάδι Ναυτικῶν Γραφείων ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἀσφοπλιστῶν, διὰ τὴν πρόσληψην ναυτικῶν ἥ τὴν περιθάλψην τῶν ἥ διὰ τὴν μελλοντικήν ἐξ 'Ελλάδος διεύθυντιν τῶν ἔργασιών των.

ΤΟ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργοῦ πρὸς τὴν 'Επιτροπὴν Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτήσεως διὰ τὴν κύρωσιν τῆς συμβάσεως «περὶ ιδρύσεως ναυπηγείου». Η ἔκθεσις παρέχει, ἐν συντομίᾳ, τὰς λεπτομερεῖας τῆς ὑπογραφείσης συμβάσεως, ἥτις καὶ ἔκυρθι ἀπὸ τὴν 'Επιτροπὴν κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 25ης Σεπτεμβρίου :

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ

Ἐπὶ τοῦ σχεδίου Ν.Δ., ἐπερὶ κυρώσεως τῆς μεταξὺ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Σταύρου Σ. Νιάρχου συναφείσης συμβάσεως «περὶ ιδρύσεως ναυπηγείου».

Πρὸς τὴν Εἰδικὴν 'Επιτροπὴν τοῦ ἀρθρου 35 τοῦ Συντάγματος Κατόπιν μακριαὶ διαπραγματεύσεων, ὑπεγράφη τὴν 12ην Σεπτεμβρίου ἔ.ξ. Σύμβασις, μεταξὺ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ 'Ελληνος ἀσφοπλιστοῦ Σταύρου Σ. Νιάρχου διὰ τὴν ὑπὸ τούτου ιδρυσιν ἐν 'Ελλάδι ἀσφοπλισταῖς ναυτικῶν ἐπισκευῶν ἥ καὶ κατασκευῶν.

Τὸ τῆς Συμβάσεως ταύτης προβλέπεται ἡ ιδρυσις ἐν 'Ελλάδι ἐνὸς μεγάλου ἀσφοπλιστοῦ ἀσφοπλισταῖς ναυτικῶν ἐπισκευῶν, τὸ ὅποιον θὰ διαθέτῃ μίαν μόνιμην ἥ πλωτὴν δεξαμενήν, Ικανὴν διὰ τὸ δεξαμενισμὸν πλοίων 50.000 τόνων, προβλῆτας καὶ κορηπιδώματα μῆκους 1.200 περίου μέτρων καὶ ἀπαντὰ τὸν ἀναγκαῖον καὶ κατάλληλον ἐξοπλισμὸν διὰ τὴν ἐνέργειαν ἐπισκευῶν καὶ ἐπιθεωρήσεων πλοίων, ὡς λεπτομερέστερον εἰς τὸ ἀρθρον 2 τῆς Συμβάσεως περιγράφεται.

Εἰς τὸν 'Αναδόχον παρεσχέθη, ἐν τούτοις, ἡ εὐχέρεια, ὅπως, ἀντὶ τοῦ ἀσφοπλιστοῦ ἐπισκευῶν, ιδρύσῃ ἀσφοπλιστοῦ κατασκευῶν πλοίων (Ναυπηγείον). Η εὐχέρεια αὐτῇ παρεσχέθη, κατόπιν τῶν τελευτῶν ἔξελίσεων εἰς τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου, αἱ ὅποιαι ἐνέχεται νὰ καταστῆσουν ἀσύμφορον τὴν ιδρυσιν μεγάλου ἀσφοπλιστοῦ ἐπισκευῶν.

Τὸ ἀσφοπλιστοῦ θὰ ιδρυθῇ εἰς μίαν τῶν κάτωθι ἔξι τοποθεσιῶν : 1) Σκαραμαγκάν, 2) Πέραμα, 3) Λαύριον, 4) Πύλον, 5) Σύρον, 6) Σούδαν. Η διοιστικὴ ἐπιλογὴ θὰ γίνη ὑπὸ τοῦ 'Αναδόχου ἐντὸς 6 μηνῶν ἀπὸ τῆς ισχύος τῆς Συμβάσεως καὶ θὰ είναι τὸ ἀποτέλεσμα ἐρευ-

νῶν καὶ μελετῶν, εἰς τὰς ὅποιας θὰ προβῇ δ' Ἀνάδοχος διὰ μίαν ἔκαστην τῶν ἀνωτέρω τοποθεσιῶν, πρὸς ἐκλογὴν τῆς ἀπὸ πάσης ἀπόφεως καταλληλότερας. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον δὲν ἔτοι δυνατὸν νὰ καθορισθῇ ἀπὸ τούδε ὁ τόπος ἀναγέρεσσως τοῦ ἐργοστασίου.

Ο 'Αναδόχος ὑποχρεούμεται, διπάσις πάση τοποθεσίας διαπανήσῃ διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ ἐργοστασίου ποσὸν δολαρίων 8.630.000, ἀνεῳστερούμεται χρηματοδοτήσεως ἡ μέρους τοῦ Δημοσίου. Εάν διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ ἐργοστασίου ποσὸν μεγαλύτερον τοῦ ἀνωτέρω, τὸ Δημόσιον θέλει παράσχει τὴν ἔγγυότητα τοῦ διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ 'Αναδόχου σύναψιν δανείου παρὰ ζένων Τραπεζῶν. Η ἔγγυότητα θέλει παρασχεθῇ μετὰ τὴν ἔπικρισιν τῆς δαπάνης τῶν 8.630.000 δολαρίων, αὕτη δὲν θὰ ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν τῶν 4.000.000 δολαρίων καὶ θὰ ἀσφαλισθῇ διὰ τῆς ἔγγραφης πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ ἐργοστασίου.

Ο 'Αναδόχος ὑποχρεούμεται, διπάσις πάση τοποθεσίας διαπανήσῃ διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ ἐργοστασίου ποσὸν δολαρίων 8.630.000, ἀνεῳστερούμεται ὁ τόπος ἀναγέρεσσως τοῦ 'Εταιρίαν Πειραιωτικής Εύθυνης, λειτουργούμεται κατὰ τοὺς 'Ελληνικοὺς νόμους.

Οσον ἀφορᾷ τὸν κυριωτέρους οἰκονομικοὺς ὄρους, προβλέπεται ύπο τῆς Συμβάσεως τὰ ἀκόλουθα :

α) Δεδομένου, οὗτοι αἱ ἔργασιαὶ τοῦ ἐργοστασίου θὰ διεξάγωνται σχεδὸν ἐξ δολγήρου ἐπὶ πλοίων ποντοπόρων, εἰσπραττόντων ναύλους εἰς συνάλλαγμα, θὰ πραγματοποιῆται εἰς εἰσπράξεις του, κατὰ τὸ πλεῖστον, εἰς συνάλλαγμα, τὸ ὅποιον δικαιούεται νὰ ἔξαγῃ εἰς τὴν ἀλοδαπήν. Τὸ προχρεούμεται, δημοσίη, ὅπως δι' ἀπάσας τὰς δαπάνας τῆς ἐπιχειρήσεως ἐν 'Ελλάδι εἰσάγει τὴν δικαιοποίησην τοῦ μικρού, δι' ὅδιον διαδοστήτων διὰ τὴν καλυψώντων διπάνων δραχμάς, παρὰ μόνον ἐφ' ὅσον αὐτοὶ προέρχονται ἐξ ἔργασιών του ἐπὶ πλοίων, μὴ εἰσπραττόντων ναύλους εἰς συνάλλαγμα. Τὸ τμῆμα, δημοσίη, τούτο τῶν εἰσπράξεων τοῦ εἰνεὶ ἀναμφισθῆτως μικρόν, δι' ὅδιον διὰ τὸ προχρεούμεται εἰς τὴν εἰσπράξην τῶν δανείων τῆς οἰκονομίας μεταξύ τοῦ διαπάνης τῆς ιδρυσιν τοῦ διπάνης τῶν καλυψώντων διπάνων δρεπανίας (ἴστοι διὰ τὴν πληρωμὴν μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων, διὰ τὴν προμήθειαν υλικῶν, διὰ τὴν ἀμοδὴν ὑπηρεσίων, ως ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, θύματος κλπ.). Εν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, πάντως, ή τραπέζα τῆς 'Ελλάδος θέλει διαθέσει συνάλλαγμα μὲ τὰς ἀποθεμάτων τῆς δι' οἰανθήποτε ἀνάγκην τῆς ἐπιχειρήσεως ἢ διὰ τὸν ἐπαναπρέπεισιν τῶν εἰσαχθεσμένων κεφαλαίων.

β) Τὸ ἐργοστάσιον θὰ ἀπολαύῃ δασμολογικῆς ἀτελείας, δεδομένου, ἀλλως τε, οὗτοι ἡ περιοχὴ τοῦ ἐργοστασίου θὰ ἀποτελῇ ἐλεύθεραν ζώην.

γ) Τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως θὰ ὑπόκεινται εἰς τὰ σήμερον ισχύουσας φορολογικὰς διατάξεις, πλην τοῦ τμήματος τῶν κερδῶν, τὸ ὅποιον θέλει διατεθῆ ὑπὸ τοῦ 'Αναδόχου διὰ τὴν ἔξοφλησην τῶν δανείων, τῶν συναφθησμένων ὑπὸ αὐτοῦ διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ ἐργοστασίου καὶ τὸ ὅποιον μέχρις ἔξοφλησεως τῶν δανείων τούτων τὸν διπάνην τῆς φορολογῆται πρὸς 3%.

Ἄνται εἰναι αἱ κυριωτέραι διατάξεις τῆς καταρτισθείσης Συμβάσεως.

Εἰναι περιττὸν νὰ τονίσωμεν τὰς πολλαπλὰς ὠφελείας, τὰς ὅποιας θὰ ἀποκομίσῃ. ἡ έθνική οἰκονομία ἐκ τῆς ιδρύσεως καὶ λειτουργίας τοῦ ιδιωτέρου ἐργοστασίου καὶ αἱ ὅποιαι συνοφίζονται, κυρίως, εἰς τὴν έξερεσιν ἀπασχολήσεως εἰς σημαντικὸν ἀριθμὸν τεχνιτῶν καὶ ἔργατων, τὴν οὐρανού τοῦ ἐπιπέδου τεχνικῆς καταρτίσεως τῶν 'Ελλήνων ἐργαστῶν, τὴν ἀνάπτυξιν τῆς περιοχῆς ἐνθα διρυθῇ τὸ ἐργοστάσιον, τὴν τόνωσιν τῆς ηδη ἐν παραστατικούς πελούς τοῦ ιδιωτέρου διπάνησης.

Δεῦτε στερεῖται, δεδομένως, σημασίας τὸ γεγονός, οὗτοι διὰ τὰς ηδη ὑπὸ κύρωσιν Συμβάσεως, εἰς ἀκόμη 'Ελληνη ἐπιχειρηματίας διεθνούς, ἐπιδεικνύεται ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ποποθετήσιν σημαντικῶν κεφαλαίων εἰς 'Ελλάδην πρὸς αὖ ανάπτυξιν τῆς έλληνικής οἰκονομίας. Τὸ δεῖγμα τούτο τῆς ἐμπιστούσης πρὸς τὸ μέλον τῆς ἡλεκτρικῆς οἰκονομίας, ἀποτελεῖ ἀναμφισθῆτως ὑπὸ τοῦ ηδέρου κεφαλαίων πρὸς ἐπένδυσιν ἐν 'Ελλάδι.

Διὰ τὸν ὑπὸ δικαιούσιον Σταύρου Σ. Δ. σκοπεύεται ἡ κύρωσις τῆς Συμβάσεως ταύτης. Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ταχείας ἐνάρξεως τῶν προθεσμιῶν, τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς Συμβάσεως καὶ, συνεπώς, ἐπιστευσέως τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου, παρακαλούμεν. Διπάσιος τὸ Νομοσχέδιον τοῦτο προφορισθεῖται διὰ τὴν ποποθετήσιν τῆς ηδείας.

'Εν Αθηναῖς τῷ 20η Σεπτεμβρίου 1956

'Ο ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ 'Υπουργὸς
Δ. ΧΕΛΜΗΣ
Βουλευτής Αθηνῶν

Telephone: ROYAL 8031-2-3

RELIANCE 1128 & 3321-2

Telegrams:

ATSCOL-FEN-LONDON

FRANK & JONES Ltd.

ESTABLISHED 1926

Head Office-63, Fenchurch Street
LONDON E.C. 3

Members of THE LONDON CARGO
SUPERINTENDENT'S ASSOCIATION

CARGO SUPERINTENDENTS
Tallying - Supervising - Checkweighing
SERVICE & SATISFACTIONS

τών ιδιοκτήτων αύτών σκαφών ώς άπλοι ναύται, δεδομένου, διτι άνευ της συμβολής και τής προσωπικής αύτών έργασίας ή οικονομική έκμετάλευσης των πλοίων τούτων δεν είναι δυνατόν γάλ άποδοντη σύνθετης τους μισθώσιν τών έπι' αύτών έργασιμένων, στ) Αι είσφοραι υπέρ N.A.T. μειωθώσιν άπό 11% (πλοιοκτήτης 6%, πλήρωμα 5%), εις 8%. ζ) Έπιτρέπεται η διακυβέρνησης των σκαφών τής κατηγορίας ταύτης και υπό πτυχιούντων ναυτών.

Διὰ τὴν Β' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης πληρώματος δρισθή εις ένα Κυβερνήτην και ένα χειριστήν μηχανής. β) Αι είσφοραι υπέρ του N.A.T. μειωθώσιν άπό 11% (πλοιοκτήτης 6%, πλήρωμα 5%), εις 9%.

Διὰ τὴν Γ' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης πληρώματος δρισθή εις ένα Κυβερνήτην, ένα ναυτόπαιδα και ένα χειριστήν μηχανής. β) Αι υπέρ N.A.T. είσφοραι μειωθώσιν άπό 11% (πλοιοκτήτης 6%, πλήρωμα 5%), εις 9%.

Διὰ τὴν Δ' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης πληρώματος δρισθή ή αύτη με την προηγουμένη Γ'. Κατηγορίαν. β) Αι είσφοραι υπέρ N.A.T. μειωθώσιν άπό 11% (πλοιοκτήτης 6%, πλήρωμα 5%), εις 9%.

Διὰ τὴν Ε' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης δρισθή εις ένα Κυβερνήτην, ένα ναύτην και ένα χειριστήν μηχανής. β) Αι είσφοραι υπέρ N.A.T. μειωθώσιν άπό 18% (πλοιοκτήτης 10%, πλήρωμα 8%), εις 11%.

Διὰ τὴν ΣΤ' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης πληρώματος δρισθή εις ένα Κυβερνήτην, ένα ναύτην, ένα ναυτόπαιδα και ένα χειριστήν μηχανής. β) Αι είσφοραι υπέρ N.A.T. μειωθώσιν άπό 18% (πλοιοκτήτης 10%, πλήρωμα 8%), εις 11%.

Διὰ τὴν Ζ' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης πληρώματος δρισθή εις ένα Κυβερνήτην, δύο ναύτας και ένα Μηχανοδηγόν Β'. β) Αι είσφοραι υπέρ N.A.T. μειωθώσιν άπό 18% (πλοιοκτήτης 10%, πλήρωμα 8%), εις 13%.

Διὰ τὴν Η' Κατηγορίαν : α) 'Η σύνθεσης δρισθή εις ένα Κυβερνήτην, τρεῖς ναύτας και ένα Μηχανοδηγόν Α'. β) Αι είσφοραι υπέρ N.A.T. μειωθώσιν άπό 18% (πλοιοκτήτης 10%, πλήρωμα 8%), εις 13%.

5.— Πραγματοποιούμενων τών ως άνω εἰσηγήσεων, ως πρός την διαφύμισην και μειώσιν τής συνθέσεως πληρώματος και μειώσεως τών υπέρ N.A.T. είσφορων, ή έξαμνισια επιθάρυπτος τών μέχρι 510 κόρων διλικής χωρητικότητος μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων έκ διαπανών μισθοδοσίας και υπέρ N.A.T. είσφορων, μειούται σημαντικώς, ως έμφανται εις τὸν συνυποθαλλόμενον πίνακα Γ'.

111.— Αποτελεσμάτων μειώσεως ασφαλιστικών είσφορων μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων, ως πρός τὸ N.A.T.

1.— Ό αριθμός τών διά ναυτολογίων έφωδισμένων μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων, κατά τὰ τέλη, άστυχως, στατιστικά στοιχεία τοῦ N.A.T., άνέρχεται εις 2.900, περίπου, έξι ως 2.800 είναι διλικής χωρητικότητος κάτω τῶν 150 κόρων, τὰ δέ υπόλοιπα 100 διλικής χωρητικότητος 151—500 κόρων.

2.— Ό άναλογων αριθμός πλοίων εις έκάστην τῶν διά τῆς παρούσης προβλεπομένων 8 κατηγοριών μηχανοκινήτων πλοίων, έμφανται εις τὸ κατωτέρω πινάκιον :

'Αριθμός πλοίων κατὰ κατηγορίαν χωρητικότητος

Κατηγορία	A	B	Γ	Δ	Ε	ΣΤ	Ζ	Η
Χωρ/πρι...	01	10	10	20	25	30	30	40
Άρ. πλοίων	1.100	650	260	175	190	140	180	105

3.— Τὰ έκ πλοίων διλικής χωρητικότητος μέχρι 25 κόρων έσοδα τοῦ N.A.T., με τὴν ισχύουσαν σήμερον είσφοράν 11% και δι' δικτάμηνον χρονικό διάστημα έργασίας, προϋπολογισθησαν εις 5.520.000 δρχ., τὰ δὲ έκ τῶν πλοίων άστυχως, στατιστικά στοιχεία τοῦ N.A.T., άνέρχεται εις 2.900, περίπου, έξι ως 2.800 είναι διλικής χωρητικότητος κάτω τῶν 150 κόρων, τὰ δέ υπόλοιπα 100 διλικής χωρητικότητος 151—500 κόρων.

Σημειωτέον, διτι εἰς τὸ άνωτέρω ποσόν περιλαμβάνονται και τὰ κατωβαλλόμενα, λόγω μη έμπροθέσμου έξιφολήσεως τῶν ναυτολογίων, διαρύταν πρόσθετα.

4.— Έγκρινομένης, διθεν, τῆς προτεινομένης μειώσεως τῶν είσφορων, τὰ πραγματοποιηθόμενα εξ είσφορών τῶν πλοίων α', β καὶ γ' κατηγορίας έσοδα δι' δικτάμηνον διάστημα έργασίας, θέλουσιν άναλθει εἰς

2.810.000 δρχ. περίπου, ήτοι θέλουσιν ύπολοιφή τῶν πραγματοποιηθέντων κατὰ τὴν χρήσιν 1954—55 κατὰ δρχ. 1.590.000, ήτοι Λ. A. 18.900 περίπου. Ανόλογος, άλλα μικρότερα μείωσις τῶν έσοδών τοῦ N.A.T. θέλει έπειθη έκ τῆς μειώσεως τῶν είσφορών τῶν άπο 25—500 κ.ο.χ. πλοίων, ήτις, πάντως, δεν θά είνει άνωτέρα τῶν 15.000 Λ. A. Κατ' άκολουθίαν ή μείωσις τῶν είσφορών τῶν μέχρι 500 κ.ο.χ. μηχανοκινήτων πλοίων, ήτις, πάντως, δεν θά είνει άνωτέρα τῶν 35.000 Λιρών Αγγλίας.

5.— Ή κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον προϋπολογιζούμενη μείωσις έσοδών, θά είνει ἐν τῷ πραγματικότητι πολὺ μικρότερα, δεδομένου, οὗτοι :

α) Μειουμένων τῶν έσοδών έκμεταλλεύσεως τῶν μικρᾶς χωρητικότητος μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων, θέλει ούξηθη ή πρὸς έργασίαν και συναγωνισμῶν τῶν χερσάων μέσων δυνατότητος αύτῶν και κατ' άκολουθίαν τὸ χρόνος τῆς μέσης αύτῶν έπιστημας έργασίας.

β) Τὰ μειωμένα, ως άνωτέρω, έσοδα θά καλύπτωσι, μικρότερα συνταξιοδοτικάς ύποχρεώσεις τοῦ N.A.T., τόσον άπο άποψεως άριθμου ή οὐσιαστικῶν προσώπων, δύον και συνταξίου μισθοῦ αύτῶν. Καὶ

γ) Υπάγεται η έξιφολήσεις τοῦ συνόλου τῶν έκδιμονών ναυτολογίων, ένω σήμερον, ως γνωστόν, οἱ έκ ναυτολογίων τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων πόροι τοῦ ίδρυματος δέν πραγματοποιούνται εἰς τὸ δικέραιον, τὰ δέ ναυτολογία, ως τελίκων δέν έπειτεύχθη ή έξοφλησις, ή τῶν πόρων, διά τὸν πόρον, διεπίστωσε τὰ κατωτέρω τῶν άναφερόμενα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα τοῦ συστήματος τούτου και διεπύπωσε τὰς κάτωθι ένος έκαστου άναφερόμενα παρατηρήσεις :

2.— Διαπιστωθέντα πλεονεκτήματα συστήματος : α) Γνωστοί τῶν Ναυτικῶν Γραφείων τῶν ἐν τοῦ ναυτολογίου μηνιαίων ύποχρεώσεων τῶν έτοις προτέρων και πρεστομαίσας άντιμετωπίσεως.

Παρατήρησις Επιτροπῆς : «Τούτο καὶ σήμερον είνε γνωστὸν κατὰ μεγίστην προσέγγισιν. Δὲν γνωρίζουν σήμερον μόνον τὰς έκ τῆς έλλειπούς συνθέσεως οφειλάς, δπερ, έπιστης, θά συμβαίνῃ και μὲ τὸ προτεινόμενον σύστημα».

Η άνωτέρω παρατήρησις τῆς έπιτροπῆς δέν έχει έφαρμογὴν ως πρὸς τὴν διά παγίου ποσού καταβολήν τῶν είσφορών τῶν μικρῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων, διότι οἱ πλοιοκτῆται τῶν πλοίων τούτων πόροι διπέχουσιν άπο τὸν νά έχωσιν εἰς τὴν διάθεσιν αύτῶν τὴν άργανων τῶν ναυτικῶν γραφείων τῶν ποντοπόρων ναυτιλίσκων έπιχειρήσεων και κατ' άκολουθίαν ή άκριθης γνώσις τῶν έκ ναυτολογίων τῶν άναφερόμενων άποτούς θέτικον πλεονέκτημα.

β) Απολαγή ύπηρεσίας Ν. A. T. έκ φόρου έργασίας, λόγω κατωτίσεως τῶν άναλυτικῶν ύπολογισμῶν κατὰ τὸν έλεγχον.

Παρατήρησις Επιτροπῆς : «Τούτο πράγματι θά λάβῃ χώραν. Θά συνεχισθούν, διότι, οἱ άναλυτικοί ύπολογισμοί, δύον άφορος τὴν έλλειπον σύνθεσιν, οἵτινες είναι και οἱ πολυπλοκώτεροι. Συνεπῶς, μερικὴ μόνον έλάφρυνσις θά λάβῃ χώραν. Αντιστοίχως θά έπιβαρυνθῇ ή ύπηρεσία τοῦ N.A.T. μὲ ύπολογισμούς σχεδόν δι' έκαστου πλοίου (έκτος τῶν LIBERTY, ἀτίνα απότελουσι μίαν κατηγορίαν και ώρισμένων ἄλλων, άτινα είναι δυνατόν νά υπάχουν εἰς κατηγορίας) πρὸς καθωρισμόν τοῦ παγίου μηνιαίου ποσού οφειλῆς και θά έπιβαρυνέται μὲ νέους ύπολογισμούς μεβ' έκαστην μεταβολήν τῆς καθωρισμένης νομίμου συνθέσεως η τῶν είσφορών τοῦ N. A. T. η τῶν συνειπρατωμάνων είσφορών, δικαιώματων και τελών τῶν λοιπῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμειών, Λογ/σμών και Δημοσίου. Πάντως, φρονεῖται, οἵτι η έλάφρυνσις θά είνει μεγαλυτέρα τῆς έπιβαρυνσεως, ἀλλ' οὐχι εἰς λίαν σημαντικὸν δαθμόν».

Η άνωτέρω παρατήρησις τῆς έπιτροπῆς δέν έχει έφαρμογὴν ἐπὶ τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων διότι αἱ περὶ καταλογισμοῦ ύπερ τοῦ N.A.T. τοῦ μισθοῦ τῶν έκ τῆς νομίμου συνθέσεως έλλειπόντων άνδρων πληρώματος διατάξειν, κατὰ τὴν διάταξιν τῆς παραγράφου 5 τοῦ δρόμου 9 τοῦ Ν. Δ. 2655) 1953 «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν έλληνικῶν πλοίων», δεν έχουσιν έφαρμογὴν ἐπὶ ιστιοφόρων και πετρελαιοκινήτων, ἀτίνα περιορίζουν τοὺς πλόας ἀποκλειστικῶς μεταξὺ λιμένων

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικὸς Διευθυντής ένν
συνεταρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν και Άμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρειῶν σοδαρών ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, τῶν ἔταιρειῶν BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, και ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων και αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοί συμφέροντες άροι διά τὰς ἀσφαλίσεις δλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικάς ἔταιρειας.

Προσφέρονται αἱ οίκονομικῶτεραι και ἀποδοτικῶτεραι πράκτορειακαι προσωπικαι ύποηρεσιαι πρός τοὺς έλληνες ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσης ψύσεως πληροφοριών και ύπηρεσιών διποτεσκευάς και ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν θοηθρητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγού συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων και ἐργαλείων ναυσιπλοίας, και ιδικευμένων Οἰκῶν.

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

νων της ήμεδαπής. Συνεπώς, ή ύπηρεσία του N.A.T. θά απαλλαγή έκ του φόρτου έργασίας διν προκαλούσιν αύτη :

α) 'Ο έλεγχος των γενομένων υπό των Λιμενικών 'Αρχών ύπολογισμάν.

β) 'Η βεδαίωσις έλλειμμάτων, ητις προκαλεῖται συνεπεία πλημμελούς ύπολογισμού τών ναυτολογίων έκ μέρους των Λιμενικών 'Αρχών.

γ) 'Η πρακτολούμεθησις της εισπράξεων των έλλειμμάτων.

δ) 'Απολλαγή Προξενικών και Λιμενικών 'Αρχών έκ του φόρτου έργασίας. Παρατηρήσις : 'Επιτροπής : «Ούδεμια άπαλλαγή ή έλλειφρυσμής θά προκύψῃ διότι αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ δὲν ενεργοῦν ύπολογισμούς ναυτολογίων τῶν ποντοπόρων πλοίων».

'Η άνωτέρω παρατήρησις τῆς 'Επιτροπής δὲν έχει έφαρμογήν έπι τῶν μηχανοκινήτων ιστοφόρων, διότι, ως γνωστόν, ού πολογισμός τῶν ναυτολογίων τῶν μηχανοκινήτων πλοίων ένεργειται κατ' απαραδότον κανόνα υπό τῶν ένεργουσῶν τῆς άντικατάστασιν τῶν ναυτολογίων τῶν πλοίων τούτων 'Αρχών καὶ κατ' αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ δὲν ενεργοῦν ύπολογισμούς ναυτολογίων τῶν ποντοπόρων πλοίων».

δ) 'Απολλαγή Πλοιάρχων έκ φόρτου έργασίας. Παρατηρήσεις 'Επιτροπής : «Ούδεμια άπαλλαγή ή έλλειφρυσμής, διότι οἱ πλοιάρχοι θὰ συνεχίσουν εισπράττοντες άναλυτικῶν τὰς εἰς έκαστον έκ τού πληρώματος τῶν άναλογουσάς εισφοράς».

ε) 'Απολλαγή έφοπλιστικών Γραφείων έκ φόρτου έργασίας, λόγω άνάγκης έλέγχου έκ τού ναυτολογίου τῶν άξιουσέων μετά τὸν έλεγχον συμπληρωματικών καταβολών, ἀλληλογραφίας, λογιστικών πράξεων κλπ. Παρατηρήσεις 'Επιτροπής : «Θά λάβῃ χώρων μικρὰ ἀλλά οὐχὶ σημαντικὴ έλλειφρυσμή, διότι συμπληρωματικὰς μεταβολὰς καὶ συνεπῶς έλεγχον, ἀλληλογραφίαν κλπ. προκαλούν, κυρίως, αἱ έκ τῆς έλλειψης συνθέσεως ἀνάζωσις».

Τὸ πλεονέκτημα τούτο δὲν έχει όμοιός έφαρμογήν έπι τῶν μηχανοκινήτων πλοίων τὰ άποτα, ως προελέχθη δὲν διαθέτουσι ναυτιλιακά Γραφεία πρός διεκπεραίωσιν τῶν μετά τού N.A.T. δοσοληφων των.

στ) 'Ελάττωσις διαφορών καὶ τῶν έκ αὐτῶν διενέξεων μεταξύ N.A.T. καὶ 'Εφοπλιστών. Παρατηρήσεις 'Επιτροπής : «Κυρίως αἱ διαφοραὶ καὶ συνεπῶς αἱ διενέξεις προκαλούνται έξι έλλειπούς συνθέσεως καὶ θὰ συνεισθεῖν διὰ τῶν άνωτέρων ένδιαφορῆς». Λόγους. Θά έλαττωθεῖν πάντως, διότι δὲν θὰ προκαλούνται τοιαύτων άσημερων δύον άφορά τὰς ηγεμένας καταβολάς τῶν ένοχων ύπερενιαύσιον θαλασσίαν ύπηρεσίαν μαθητευμένων καὶ τὰ τυχόν λάθη εἰς βάρος τῶν έφοπλιστῶν κατὰ τοὺς ύπολογισμούς τοῦ έλέγχου».

Η άνωτέρω παρατήρησις τῆς 'Επιτροπής δὲν έχει έφαρμογήν έπι τῶν μικρῶν μηχανοκινήτων σκαφών, διότι έκ τῆς έφαρμογής τού μέτρου τῆς διὰ παγίου τέλους καταβολῆς τῶν εισφορῶν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων, θὰ έκλειψουν δριστικῶς τὰ έκ τού ύπολογισμού τῶν ναυτολογίων λάθη διχι μόνον εἰς βάρος τῶν πλοιοκτήτων ἀλλὰ καὶ τού N.A.T. ως έπισης διὰ τοὺς πλοιοκτήτας άναζητησίς χρεωστικῶν ύπολοίπων διὰ τῶν φύλων έλλειμμάτων, τὰ άποτα εἶνει η κυριωτέρα άφορμή διενέξεως μεταξύ N.A.T. καὶ πλοιοκτήτων τῶν σκαφῶν τούτων.

ζ) 'Εξάλειψις ένδειχμένων καταβολιεύσεων καὶ λαθῶν. Παρατηρήσεις 'Επιτροπής : «Μερικῶς μόνον διότι θὰ συνεισθεῖν τὰ ένδειχμένα ταύτα έρόστον θὰ λαμβάνουν χώρων ύπολογισμοὶ διὰ τὴν έλλειψη συνθέσεων».

Η άνωτέρω παρατήρησις τῆς 'Επιτροπής μὴ συντρεχούσης, ως προελέχθη, τῆς περιπτώσεως έλλειπούς συνθέσεως, δὲν έχει όμοιός έφαρμογήν έπι τῶν μικρῶν μηχανοκινήτων σκαφῶν δεδομένου, διὰ τούτης τῆς διὰ παγίου τέλους έξοφλήσεως τῶν ναυτολογίων τῶν σκαφῶν τούτων άποκλείται πᾶσα καταβολιεύσις τῶν συμφερότων τού N.A.T. ως έπισης διὰ τούτης της διατάσσου τηρούμενης καταβολής χρηματισμού κατωτέρων λιμενικῶν όργανων εἴτε πρός τὸν σκοπὸν χορηγίσεως ἀπόπλου εἰς πλοίο μὲ ληπτρόθεσμον ναυτολογίου καὶ υψηλὸν ποσόν οφειλῆς εἴτε πρός τὸν σκοπὸν έσφαλμέου εἰς βάρος τού N.A.T. ύπολογισμοῦ διὰ την, έκ μέρους τοῦ ύποχρέου, πληρωμὴν μικροτέρου πρός έξοφλησιν καὶ άντικατάστασιν ληξιπροθέσμου ναυτολογίου ποσοῦ.

η) Ταχυτέρα έξοφλησις τῶν ναυτολογίων καὶ συνεπῶς ταχυτέρα καταχώρισις τῆς ύπηρεσίας τῶν ναυτικῶν εἰς τὰ Μητρώα. Παρατηρήσεις 'Επιτροπής : «Τοιούτον τι δὲν θὰ προκύψῃ, διότι καὶ τὸ νῦν σύστημα εἶνε διατάσσου τού ναυτολογίου ἀνευ πλήρους χρηματικῆς έξοφλήσεως του ἐαν παραδειλούθειν κατωτέρων καταχώρισις τῶν κανονικῶν πλοίων δὲν ένεργειται ἀνευ πλήρους έξοφλήσεως του, θὰ είνει, ώσατως, ἀπόλυτον διὰ τὰ οἰκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης ύπηρεστούτα πληρώματα.

3.— Καταλογίζενται εἰς τὸ σύστημα μειονεκτήματα.

α) 'Απομάκρυνσις ἀπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς βάσεως. Παρατηρήσεις 'Επιτροπής : «Εἶνε γεγονός, διότι τὰ Διατάγματα τὰ καθορίζοντα τὴν νῦν σύνθεσιν τῶν πλοίων δὲν τηρούνται ἐπακριδῶς. Καὶ διαν μὲν ἡ σύνθεσις εἶνε κάτω τοῦ κανονικοῦ, ἔστω καὶ δεδικαιολογημένως, αἱ τακτικαὶ εισφοραὶ τού N.A.T. Εἰσπράττονται (ύπερ Κ. A.) ἀλλὰ μόνον διὰ τὸ πλοίον εἶνε ἐν πλώ».

«Σήμερον, ὥστε, οἱ ύπεράριθμοι, δηλαδή, οἱ ύπερ τὴν νῦν σύνθεσιν ύπηρετούντες εἶνε κανονικὸν φαινόμενον θειελόμενον εἰς τὸ γεγονός, διότι ἡ σύνθεσις έχει καθορίσθη εἰς τὰ ἀπολύτως ἀναγκαῖα δρια ὡστε διὰ τὴν καλλιτέραν συντήρησιν τού πλοίου καὶ τὴν κανονικὴν ἐν αὐτῷ διεξαγωγὴν τῆς έργασίας, έφοσον καὶ η καταστάσις τῆς ναυλαγορᾶς ἐπιτρέπει τούτο. Προσδιαμένονται ναυτικοὶ ὡς ύπεράριθμοι. Συνεπῶς ἄλλοτε τού N.A.T. θὰ εισπράττῃ εισφορὰς διὰ πρόσωπα μὴ ύπηρετούντα ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ μὴ ύποχρεούμενα νομίμως εἰς καταβολάς (δι' ἔλειπτη σύνθεσιν ἐν δρώμω) ἄλλοτε δὲ θὰ ἀποκτούν συντάξιμον ύπηρεσίαν εἰς βάρος τού N.A.T. πρόσωπα μὴ ύποβληθεντα εἰς καταβολάς ἢ ύποβληθεντα εἰς τοιαύτας ἀλλὰ μὴ περιελθόντας τελικῶς εἰς τὸ N.A.T.».

«Η διὰ ποσοῦ, μέσων δρῶν έδαχθησαν ένδιαφοράς προσδιαμένων τοῦ παρελθόντος, εἰσπράττεις ένδιαφοράς ποσοῦ διὰ τοὺς ύπεραριθμούς καὶ

διὰ τὰς λοιπὰς περιπτώσεις, αἵτινες κατωτέρω θὰ ἀναλυθοῦν, δὲν δύναται νὰ ὑποστοιχοῦν, διότι ἀποτελεῖ δριθόδοξον ἀσφαλιστικὸν σύστημα καὶ ἔγκυμονες κινδύνους, δημιουργεῖ ἀδικίας, ἐπιτείνει τὰς διενέξεις δι' οὓς κατωτέρω θὰ ἀναφερθοῦται λόγους».

Ως πρὸς τὴν άνωτέρω παρατήρησιν τῆς 'Επιτροπῆς δέον νὰ τονισθῇ, διὰ διὰ τῆς θεοτίσεως τοῦ συστήματος τῆς εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν διὰ καταβολῆς παγίου τέλους, τού N.A.T. οὐδένα κίνδυνον ἔκτροπης ἀπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς βάσεως διατρέχει, δεδομένου, διότι τὸ καταβλητόπεον δι' έκαστην κατεργαφίαν πλοίων πάγιον ποσὸν θὰ ἔχῃ προϋπολογισθῆ ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τοῦ σκαφούς, τῆς δυνάμεως τῆς μηχανῆς ἦν φέρει καὶ τῆς κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις νομίμου συνθέσεως τοῦ πλοίου. Κατ' ἀκόλουθίαν ἔφοσον διὸ πολογισμός τῆς ίδιας παγίου παγίου τέλους τοῦ σκαφούς καταβλητησμένης εἰσφοράς θὰ βασίζεται καὶ αὐθίς ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔνοικων παρακλήσεις τῶν πλοιοκτήτων τῶν σκαφῶν τούτων διότι τῆς ἀσφαλιστικῆς βάσεως, τὸ δὲ N.A.T. δὲν διατρέχει κίνδυνον ἀναληφθεῖσαν οὔποχα παρακλήσεις τῶν πλοιοκτήτων τῆς νομίμου σύνθεσης παρακλήσεις.

Η οἰκονομικὴ δυναμικότης τῶν μικρῶν μηχανοκινήτων πλοίων διχι μόνον δὲν ἔπιτρέπει τὴν ύπερ τὴν νομίμων σύνθεσιν ναυτολόγησιν, ἀλλ' ως εἰνε τοὺς πάσι γνωστοὺς αἱ Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ ἀντιμετωπίζουσιν καθηειρινῶς παρακλήσεις τῶν πλοιοκτήτων τῶν σκαφῶν τούτων διότι τοῖς ἐπιτοποιητὴ διέπει τὴν προσφοράν.

β) Δημιουργίας ἀντὶ ἀπλουστεύσεως διπλοῦ συστήματος. Παρατήρησις 'Επιτροπῆς : «Εἴτε διον διά τινας διὰ τοῦ ναυτολόγου εἰσπράξεως, διότι τὰ ύπερ τὴν νομίμων σύνθεσιν ναυτολογημένα πρόσωπα παταβάλλουν ἐπιπλέμενην ποσοστούσιαν εἰσφοράν ύπολογιζομένην ἐπὶ τοῦ οὐσιοτοιχούντος εἰς τὴν διότητα ύπολογού θανατολογίαν (ἀδικαιοδόγητος έλειπτης σύνθεσις, ἀργία τοῦ πλοίου, Φ.Κ.Π. καὶ Χαρτόσημον ἐπὶ υπερωριών) τὰ προσδοκώματα πλεονεκτήματα σχεδόν μηδενίζονται, ἐπιτείνεται η σύγχυσις καὶ αἱ διενέξεις ἐνώ παραμένουν διὰ τὰς ύπολοιπούς περιπτώσεις τὰ μειονεκτήματα

Σχετικῶς μὲ τὴν ώς ἀνα παρατήρησιν τῆς 'Επιτροπῆς ύπομιμηστε-



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,

10 EAST 40th ST.
NEW YORK 16, N.Y.
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)

39 HERTFORD ST,
LONDON W 1, ENGLAND
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

SYRIA - LEVANON
PAPADOPOULOS & CO.

LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.
No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO

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

NEW ZEALAND

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

SUEDEN

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensg. 10/12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensg. 81
KRSITIANSAND S.

GERMANY
HANS FICK & CO.

Agneststr. 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven, Emden, & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

359, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

ται, διά διά τούς προεκτεθέντας λεπτομερώς λόγους (μη έφαρμογή τών περι έλλειπούς συνθέσεων διατάξεων τών περι όργιας πλοίου, Φ.Κ.Π., χαρτοσήμου επί υπερωριών, εισφοράς ύπερ Ναυτιλιακής Έκπτωσεώς κλπ. διατάξεων), τὸ διαπιστώμενον μειονέκτημα δὲν ἔχει έφαρμογήν ως πρός τὸν ύπολογισμὸν τῶν ναυτολογίων καὶ τῆς διὰ παγίου τέλους καταβολῆς τῶν ύπερ N.A.T. εισφορῶν τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων.

γ) Ἀπώλεια πόρων. Παρατήρησις Ἐπιτροπῆς: «Εἰς περιπτώσεις καθ' ἄναγκαράφεται ἐπί τοῦ ναυτολογίου μισθούς μεγαλύτερους τοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ συνεπώς αἱ εισφοραὶ πρέπει νὰ ύπολογισθοῦν ἐπί τοῦ μεγαλυτέρου τούτου μισθοῦ ἢ σταν οἱ μαθητεύμενοι ἔχουν συμπληρώσει ἐπιστίαν θαλασσίαν ύπηρεσίαν ὅποτε διάφορος ὁ μισθὸς τοῦ ἐπί τοῦ ναυτολογίου ἀναγραφομένου καὶ διάφοροι αἱ ύπερ τοῦ N.A.T. εισφοραὶ».

Η ἐπί τοῦ ἀνωτέρω μειονέκτημας παρατήρησις τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν ἔχει ὡσάντως έφαρμογὴν ἐπί τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων δεδουμένου, διτὶ οἱ μισθοί πληρώματος τῶν πλοίων τούτων υσθιμέζονται πάντα τε διὰ μισθολογίου καθοριζομένου δι'. Ὑπουργικῶς ἀποφάσεων. Ἀνεξαρτήτως τούτου δὲ λαμβανόμενος διὰ τὸν ύπολογισμὸν τῆς εισφορᾶς μισθοῦς εἶναι, ὥσαντως, ὁ μισθὸς ἕκεινος δῆστις θὰ λόγιθη ὑπ' ὅψει καὶ διὰ τὸν ύπολογισμὸν τῆς ἀντιπαροχῆς (συνθέσεως ἢ ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως).

δ) Ἀδυναμία κατανομῆς τῶν πλοίων εἰς ὀλίγας μεγάλας κατηγορίας ἀπὸ ἀπόφεως παγίας μηνιαίας καταβολῆς. Παρατήρησις Ἐπιτροπῆς: «Ἐκτὸς τῶν «λιμπερτούς» ἀτίνα ἀποτελοῦν ἔνα τύπον καὶ ἔχουν τὴν ίδιαν σύνθεσιν πληρώματος, ὅποτε ὁ ύπολογισμὸς καθορισμοῦ παγίου μηνιαίου ποσοῦ διὰ τὸ ναυτολόγιον βάλλεται μόνον ἄπαξ, διὰ τὰ λοιπὰ πλοία θά πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ, δι' ἔκαστον κεχωρισμένως, ἂν οὐχὶ διὰ τὸ σύνολον τῶν ύπολογισμῶν ἀλλὰ διὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος διότι δὲν ὑπάγονται τούτα εἰς συγκεκριμένην κατηγορίαν καὶ η σύνθεσίς των διστέρει άναλογῶς τῆς χωρητικότητος, τοῦ τυπου τῆς μηχανῆς, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λεβιθῶν, τοῦ καταναλισκομένου κατισμοῦ κλπ. Τούτο πρύποθετει σοβασὸν φόρτον ἐργασίας, ἐπαναλαμβανομένης μεθ' ἔκάστην μεταβολὴν τῆς νομίμου συνθέσεως ἢ τῶν καθ' ἔκαστα μισθοδοσιῶν ἢ τῆς κινητηρίου δυνάμεως».

Η σχετικὴ μὲ τὸ ἀνωτέρω μειονέκτημα παρατήρησις τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν ἔχει ὄμοιως έφαρμογὴν ἐπί τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων διότι διὰ τῆς κατανομῆς τῶν πλοίων τούτων εἰς τὰς προαναφερομένας 8 μόνον κατηγορίας, ἐπιτυγχάνεται ὁ ἀπολύτως ἀκοιδῆς ύπολογισμὸς τῶν δι'. ἔκάστην τῶν κατηγοριῶν ἀντιστοιχουσῶν ύπερ τοῦ N.A.T. εἰσφορῶν.

ε) Ἀδυναμία σταθερότητος εἰς τὴν παγίαν καταβολὴν διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Παρατήρησις Ἐπιτροπῆς: «Ἐπίσης θὰ χρειασθῇ ἐπανάληψης τῶν ύπολογισμῶν μεθ' ἔκάστην μεταβολὴν τῶν εισφορῶν τοῦ N.A.T., τῶν λοιπῶν Ταμείων, Λογ/σμῶν καὶ Δημόσιου καὶ ἑπειδὴν αἱ μεταβολαὶ τῶν εισφορῶν δὲν γίνονται συγχρόνως δι'. διὰ τὰ Ταμεῖα λογ/σμῶν καὶ Δημόσιου, θὰ παρουσιάζεται ἐκτὸς τοῦ φόρτου ἐργασίας

καὶ σύγχυσις εἰς τὰ ἐφοπλιστικά Γραφεῖα καὶ τὰς ύπηρεσίας τοῦ N.A.T. λόγῳ τῶν συνεχῶν μεταβολῶν τοῦ παγίου ποσοῦ».

Ἡ ἐπὶ τοῦ μειονέκτημας τούτου παρατήρησις τῆς Ἐπιτροπῆς ἔχει ώσαύτως μερικὴν μόνον έφαρμογὴν ἐπὶ τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων διότι, λόγω τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ τοῦ ἐπί αὐτῶν ύπηρετούντος πληρώματος, ὁ ἐπὶ τῇ ἔκάστοτε ἀλλαγὴ τοῦ μισθολογίου ἐπανυπολογισμὸς τοῦ καταβολήτου παγίου ποσοῦ οὐδεμίαν παρουσιάζει δυσχέρειαν.

4.—Τέλος, ἡ μείωσις τῶν ύπερ N.A.T. εισφορῶν καὶ ἡ έφαρμογὴ τῆς διὰ παγίου τέλους τελικούς καταβολῆς αὐτῶν, θέλει ἀπολαβὴν τοὺς πλοιοκτήτας τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων ἀπὸ τῆς καταβολῆς περισσεύσας τελών τὰ δποιαὶ καὶ ἀν ἔτι μειωθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον, εἶναι, ὅμοιογυμένων, δυσδεστακτὰ διὰ τὰς οἰκονομικὰς αὐτῶν δυνατότητας, δι'. δὲν εἶναι ἀσύνηθες τὸ φαινόμενον νὰ ποσοκρατήσῃ ἐπὶ σειράν ἐτῶν ἡ σύνταξις τῶν καθισταμένων συνταξιούχων Κυβερνητῶν μηχανοκινήτων πλοίων πρὸς ἔξοδον τῶν ἔξι ιδιοκτήτων αὐτῶν σκαφῶν όφειλαν ἐκ ναυτολογίων τὸ δὲ ποσὸν τῆς ούτων παρακρατουμένης συντάξεως νὰ μὴν καταλύπτῃ τὰ διαρκῶς ἐπαυδανόμενα λόγω τῆς δλοκληρωτικῆς ἔξοδον ποσού πρόσθετα τέλη.

5.—Ἐν συμπεράσματι τῆς διὰ παγίου τέλους τοῦ σύντηματος τῆς διὰ παγίου τέλους τελικούς τῶν ύπερ N.A.T. εισφορῶν συνιστάται ὅπως:

α) Ὡς ημερομηνία ἔνάρξεως έφαρμογῆς τοῦ νέου συστήματος καταβολῆς τῶν εισφορῶν και ἐρδισασμάτων τῶν πλοίων διὰ νέου τύπου ναυτολογίων ὥρισθη ἡ 1.1.1957 ἵνα ἀφ' ἐνὸς μὲν καταστῆ δυνατή ἡ ἀπὸ τακτῆς ημερομηνίας ἐνίατης έφαρμογῆς τοῦ μέτρου καὶ ἀφ' ἔτεος ἡ παρακολουθησίς τῶν ἐκ τῆς έφαρμογῆς αὐτοῦ οἰκονομικῶν διὰ τὸ N.A.T. ἀποτελεσμάτων.

β) Ἐπιδιωχθῆ ἡ μέχρι τῆς 31.12.1956 τυμητικὴ διὰ μηνιαίων καταβολῶν ἔξοφλησης τῶν κατά τὴν ἀνωτέρω ημερομηνίαν. Ἐν Ισχῇ ναυτολογίων τῶν πλοίων τούτων, εἰς τρόπον ὃστε νὰ καταστῆ δυνατή ἡ κατά τὴν 1.1.1957 ἀντικαταστασίας αὐτῶν διὰ ναυτολογίων νέου τύπου χωρὶς νὰ καταβληθῶσιν ὑπόλοιπα ὄφειλῆς ἐκ τῶν παλαιῶν ναυτολογίων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ τὰ κατὰ τὴν ὡς ἀνω ἡμερομηνίαν ἐν Ισχῇ ναυτολογία ὃν ἡ ἀμεσος ἀποπληρωματοῦ δὲν θὰ καταστῇ ἐφικτὴ μέχρι τῆς 31.12.1956 δέοντος ὅπωσδηπότε νὰ ἀντικαταστάθωσι διὰ ναυτολογίων νέου τύπου, ἡ δὲ βεβαιωθησμένη ὄφειλή ἡ ὑπόλοιπον αὐτῆς καταχωρισθῆ εἰς τὸ νέον ναυτολόγιον καὶ ἐπιδιωχθῆ ἡ τυμητικὴ ἔξοφλησης αὐτῆς.

γ) Καθιερωθῆ νέος τύπος ναυτολογίου εἰς διὰ περιληφθῆ καὶ ἀναλυτικὸς πίνακας τῶν βαρυνουσῶν τὸ πλήρωμα εἰσφορῶν κατά μῆνα καὶ μέραν.

δ) Καθιερωθῆ ἡ κατά μῆνα κατάθεσις εἰς τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς τῶν ύπερ τοῦ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. δικαιωμάτων διὰ τὸ ἐν ναυτολογήσει παραμένον πλήρωμα καὶ ἡ ἐν περιπτώσει ἀπολύτως αὐτῆς καταχωρισθῆ εἰς τὸ νέον ναυτολόγιον καὶ ἐπιδιωχθῆ ἡ τυμητικὴ ἔξοφλησης αὐτῆς.



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ A.E.

(HELLENIC LEVANT LINES LIMITED)

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΥΡΕΓΓΕΛΛΑ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙ: "ΦΩΣΑΛΕΣ,,

Ταχικαὶ ἀναχωρήσεις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 43-030, 43-179, 44-497

ἐκ Πειραιῶς διὰ τῶν ἰδιοκτήτων ύπερ Ελληνικὴν Σημαίαν φορτηγῶν μας:

S.S. "ΛΑΚΩΝΙΑ,,	2000	τόννων	φορτίου
» "ΔΑΝΑΗ,,	2000	»	»
» "ΠΑΝΑΓΙΑ,,	1000	»	»
M)V "ΑΝΤΩΝΙΟΣ,,	500	»	»

1ον) Διὰ ISTANBUL, Μπουργκάς, Κωνστάντζαν, Ὁδησσὸν καὶ τάνάπαλιν.

2ον) Διὰ ISTANBUL, Σμύρνην, Κύπρον, Ἀλεξάνδρειαν, Πόρτ-Σάϊδ, Βηρυττόν, Λαοδίκειαν καὶ τάνάπαλιν.

Πλῆρες δύκτυον ἀνταποκριτῶν. Ταχεῖα προώθησις τῶν διὰ μεταφόρτωσιν ἐκ Πόρτ-Σάϊδ φορτίων πρὸς Ἐρυθραίαν, Ἰνδίαν, Ἀφρικήν, Ιαπωνίαν, Αὔστραλίαν.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀποταθῆτε κατ' εὐθέταις εἰς τὰ Κεντρικὰ Γραφεῖα τῆς ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΥΡΕΓΓΕΛΛΑ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ρώματος ή έπι τή απολογίσει έκάστου ύποχρέου καταβολή τῶν ύπερ τοῦ Ταμείου τούτου δικαιωμάτων.

ε) Θεσπισθή ή δι' ένσημων εἰσπραξις τῶν δικαιωμάτων τοῦ Ταμείου Π.Κ.Π.Ε.Ν. 'Η κατὰ τοιούτον τρόπον εἰσπραξις τῶν δικαιωμάτων τοῦ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. δεδομένου, διτὶ θά διενεργήται μόνον ἐν τῷ ἑστατερικῷ καὶ διὰ τῆς ἀποκλειστικῆς διαθέσεως τῶν ένσημων ύπὸ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, δὲν παρουσιάζει τοὺς κινδύνους δι' οὓς τὸ σύστημα τῆς δι' ένσημων εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτολογίων τῶν ποντοπόρων πλοίων ἔκριθη ἐπικίνδυνον.

στ) Θεσπισθή ή έπι τῇ ἀντικαταστάσει τοῦ ναυτολογίου εἰσπραξις τῶν ύπερ τοῦ Δημοσίου τελῶν Χαρτοσήμου, τὰ διποια θά κρατούνται μεριμνη τοῦ Κυβερνήτου.

ζ) Καταργήθη ἡ ἕκ μέρους τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ύποβολὴ ἀποσπασμάτων μεταβολῶν πληρωμάτων, δεδομένου, διτὶ η συσσώρευσις χιλιάδων ἀποσπασμάτων μεταβολῶν παρὰ τὴν ὑπηρεσία Μητρώων Ἐργατῶν Θαλάσσης, οὐδεμίαν ὑπηρεσιακήν ὥφελειαν παρουσιάζει, γνωστοῦ δύτος, διτὶ ἐν τῇ πράξει η ἐν τοῖς Μητρώοις καταχώρισις ἐνεργεῖται μόνον ἐκ τῶν ναυτολογίων.

Παρά ταῖς Λιμενικαῖς Ἀρχαῖς θά ἔξακολουθήσῃ η τήρησις τοῦ βιδίου πρωτοτύπων ναυτολογίων καὶ βιδίου μεταβολῶν πληρωμάτων ὡς καὶ η ἕκ μέρους τῶν Ἀρχῶν τούτων ύποβολὴ ειδικού πίνακος ἐμφαίνοντος τὰ κατὰ μῆνα ἔκδιμουνα ναυτολογία.

η) Ληφθή μέριμνα διὰ τὴν, ἀπὸ μέρους τῆς ύπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ., κατὰ κατηγορίαν πλοίων λογιστικήν παρακολούθησιν τῶν πραγματοποιουμένων ἑσόδων ἐξ εἰσφορῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων ὡς καὶ διὰ τὴν τὰς τοῦτον τρόπου παρακολούθησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ύπὸ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἔκδιμουνα ναυτολογίων μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων.

7.— Διὰ τὴν παγιοποίησιν τῶν ύπερ N. A. T. εἰσφορῶν ὥρισμένων κατηγορίων πλοίων ὡς λ.χ. τῶν ἐπιβατηγών, ἀλιευτικῶν, σπογγαλιευτικῶν καὶ τῶν φορτηγών μηχανοκινήτων πλοίων (M/S) δέον νά ληφθή ειδική πρόνοια. Οὕτω:

α) Τὰ ἐπιβατηγά μηχανοκινήτα, σκάφη χωρητικότητος δλικῆς μεχρι 150 κόρων δέον νά κατανεμηθῶσιν εἰς ίδιας κατηγορίας ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τῆς εἰς ἵππους δυνάμεως τῆς μηχανῆς, τῆς διαρκείας τῶν ἐκτελουμένων πλοών καὶ τῆς βάσει τῶν στοιχείων τούτων ὁριζομένης συνθέσεως πληρωμάτων αὐτῶν.

β) Ἐκ τῶν ἀλιευτικῶν, αἱ μηχανούρταται καὶ τὰ πρωτοκαίκα τῶν συγκροτημάτων ἀλιείας διὰ κυκλικῶν δικτύων δέον νά ἐφοδιάζωνται ἀφ' ἐνός μὲν διὰ ναυτολογίου ἐν θά καταχωρίζεται τὸ κυρίων πληρωμα, ἀφ' ἔτερου δὲ δι' ἀστυνομικοῦ βιδίου διατίθεμένου ὡς διατειμημένου ἐντύπου τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς διὰ καταχωρίζωνται οἱ εἰς τὸ σκάφος τὸ συγκρότημα ἀνήκοντες ἀλιείς.

γ) Τὰ σπογγαλιευτικά δέον νά ἐφοδιάζωνται διὰ ίδιου τύπου ναυτολογίου χρονικῆς διαφορᾶς καὶ η σπογγαλιευτική περίοδος εἰς διὰ καταχωρίζωνται οἱ εἰς τὸ συγκρότημα ἀνήκοντες δύται.

δ) Τέλος, τὰ μέχρι 150 κ.ο.χ. φορτηγά μηχανοκινήτα πλοία (M/S) δέον νά κατανεμηθῶσιν εἰς ίδιας κατηγορίας ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς εἰς ἵππους δυνάμεως τῆς μηχανῆς αὐτῶν.

8.— Ως πρὸς τὸν τρόπον εἰσπράξεως τοῦ παγίου τέλους προτείνεται :

α) 'Η στρογγυλοποίησις τῶν δι' ἐν ἔξαμηνον ἀντιστοιχουσῶν κατὰ κατηγορίας μηχανοκινήτων πλοίων εἰσφορῶν, ύπὸ τὸ δι' ἔκάστην κατηγορίαν καθορισθῶν μειωμένων ποσοστῶν εἰσφορᾶς ἐπὶ τοῦ μηχανούσιου μισθοῦ καὶ κατὰ μῆνα τοῦ ἀναλογούντος διὰ τὸν λήξαντα μῆνα παγίου τέλους.

β) Αἱ κατὰ τὸ προηγούμενον ἔδαφος στρογγυλοποιούμεναι εἰσφοραὶ μειωμέναι ἔτι περιτέρω, προκαταβάλλονται ύπὸ τὸν πλοϊκότητον ἀμα τὸ ἐφαδιασμῷ τοῦ σκάφους διὰ ναυτολογίου καὶ παρακρατοῦνται μεριμνη αὐτοῦ αἱ βαρύνουσαι τὸ πλήρωμα εἰσφοραί. 'Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη, ὡς μείσων τοῦ προκαταβλητέου ποσοῦ ή ίσχυς τοῦ ναυτολογίου δέον νά ὀρισθῇ τρίμηνος.

9.— Τὸ σύστημα τῆς διὰ προπληρωμῆς καταβολῆς τῶν ύπερ N.A.T. εἰσφορῶν παρουσιάζει σοβαρὰ πλεονεκτήματα τὰ κυριότερα τῶν διποιών εἰς τὰ ἔχη:

α) Ἐκδοσις ίσαριθμών πρὸς τὰς καθορισθῶμενας κατηγορίας πλοίων τύπων ναυτολογίων, ἀτινα θὰ διατίθενται ὡς διατειμημένα ἔντυπα τοῦ Ν.Α.Τ. 'Ἐφ' ἔκάστου τοῦ τύπου ναυτολογίου θὰ ἀναγράφεται τὸν τῶν λοιπῶν ἀπαραιγίτων στοιχείων, ἡ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις νόμιμος σύνθετος τοῦ δι' ὅ τὸ ναυτολόγιον προσφίζεται πλοίου, τὸ ίσχυον μισθολόγιον, αἱ βαρύνουσαι τὸ πλήρωμα ύπερ N.A.T., Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. καὶ Δημοσίου εἰσφοραί καὶ τὸ προκαταβλητόν ύπερ N.A.T. ποσὸν ὅπερ θὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὴν ἀξίαν ναυτολογίου καὶ τῆς δι' ἐν τρίμηνον εἰσφοράς.

Διὰ τοῦ ἀνωτέρω συστήματος θὰ ἀποφεύγηται πάσα καταδόλευσις τῶν συμφερόντων τοῦ Ν.Α.Τ., πάς εἰς βάρος τῶν μικροπλοικτῶν καὶ κυβερνητῶν χρηματισμῶν κατωτέρων Λιμενικῶν Ὁργάνων ὡς καὶ η ἐνέργεια οἰουδήποτε υπολογισμού τοῦ ναυτολογίου ύπὸ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν η ἀναλυτικοῦ ἔλεγχου αὐτοῦ ἀπὸ μερούς τῆς ύπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ.

β) Δεδομένου, διτὶ σήμερον τούλαχιστον οἱ ύπηρετούντες ἐπὶ πλοίων δλικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 10 κόρων ἀνδρες πληρώματος, δέον ύπόκεινται εἰς τὴν ύπερ τοῦ Ταμείου Π.Κ.Π.Ε.Ν. εἰσφοράν, ἄνω τοῦ ἐνός τρίτου τοῦ ὅλου ἀριθμοῦ μηχανοκινήτων πλοίων θὰ τακτοποιή πληρώμας τὰς ἐκ ναυτολογίου ύποχρεώσεις τῶν διὰ τῆς προκαταβαλλομένης

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 4Δ· ΤΗΛΕΦ. 32-823 & 24-303
ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ, ΤΑΜ. ΠΡΟΝΟΙΑΣ
ΚΑΤ. ΠΛΗΡ. ΕΝ., ΑΣΤΙΓΓΟΣ 6· ΤΗΛ. 41-111

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING
HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, KOLOKOTRONI STREET.
SURVEYING STAFF: ASTINGOS STREET, PIRAEUS, PHONE: 41-111

AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Egypt,
England, France, Germany, Holland, India & Pa-
kistan, Italy, Malta, Morocco, Portugal, Spain,
Tunisia, Turkey, U.S.A.

ἀξίας τοῦ ναυτολογίου καὶ τῆς ἐπὶ τῇ ἀντικαταστήσει αὐτοῦ καταβολῆς τοῦ ύπερ Δημοσίου τέλους μισθῶν ύπηρεσίων.

Αἱ ύπερ τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. διὰ τὰ ἄνω 10 κόρων όλικης χωρητικότητος πλοία θὰ ἔξακολουθήσουν καταβαλλόμεναι κατὰ τὸν ἐν ἔδαφι δ'. τῆς προηγουμένης παραγράφου τρόπου.

γ) Σοβαροτάτη ἀνακούφισις τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῆς ύπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῶν πολλαπλῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων αἰτίνες εἰνε σήμερον ἐπιβεβλημέναι αὐταὶ πρὸς παρακολούθησιν τῶν ἐκ ναυτολογίων πραγματοποιουμένων εἰσπράξεων. Ούτας θὰ καταργηθῇ ἡ ἔκδοσις χιλιάδων κατ' ἔτος τριπλούπων εἰσπράξεως διὰ τὰ εἰσπρατόμενα ποσά εναντίον ίσχυος μηδηποτέ μετατρέπονται ναυτολογίων, ἀντικατασταθέντων ἀλλὰ μητὸς δλοσχερῶς ἔξοφληθέντων ναυτολογίων, ἐλειμμάτων ναυτολογίων καὶ αἱ ἀντίστοιχοι δι' ἔκάστην κατηγορίαν εἰσπράξεως καταρτίζομεναι καταστάσεις ὡς καὶ η ἀντίστοιχος παρὰ τὸ Κεντρική 'Υπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ. ὡράνωσις παρακολούθησεως τῶν εἰσπράξεων τούτων.

δ) Προκαταβολική πραγματοποίησις ἀπὸ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν ἐκ ναυτολογίων τῆς κατηγορίας ταύτης ἐσόδων καὶ ἀποδοτική τοποθέτησις αὐτῶν ὡς ὄρμοζει εἰς 'Ιδρυμα τῆς περιωτῆς αὐτοῦ καὶ καταργηθῆσις τοῦ τοκογνωφικῆς εἰσπράξεως προσθέτων τελῶν ἀπό μέρους πτωχῶν βιοπλασιστῶν.

ε) Οἱ πλοιοκτήταις καὶ κυβερνήταις τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης συμβουλεύονται τὸν ἐν τῷ ναυτολογίῳ ἀναγραφόμενον ἀναλυτικὸν πίνακα τῶν βαρυνουσῶν τὸ πλήρωμα εἰσφορῶν θὰ παρακρατῶσι καθ' ἔκάστην μισθοδοτικήν ἐξόφλησιν τὰς βαρυνούσας τούς ἀνδρας της πληροφόρων εἰσφορῶν καταρτικήν πίνακαν.

στ) Εἰς περιπτώσειν ἀργίας πλοίου εφωδιασμένου διὰ ναυτολογίου οἱ πλοιοκτήταις δύνανται νὰ αἰτήσωσι τὴν ἐκ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπιστροφὴν τῶν προκαταβληθείσων εἰσφορῶν.

ζ) Θέματα λεπτομερειακῶν φύσεων ὡς λ.χ. τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ναυτολογίων τῶν ἐν πλώ εύρισκομένων κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς λήξεως τῆς ίσχυος αὐτῶν πλοίων, καὶ τῆς ἡμερομηνίας ώφ' ήν θὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ νέον ναυτολόγιον τὸ ἐν τῷ λήξαντι κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ πλοίου ναυτολογίων ἀναγραφόμενον πλήρωμα, τοῦ τρόπου βεβαιώσεως τῆς ἀργίας τῶν πλοίων καὶ ἐπιστροφῆς τῶν προκαταβληθείσων εἰσφορῶν κλπ. εὐκόλως ἀντιμετωπίζονται διὰ πρακτικῶν λύσεων.

10— 'Η σημαντικοτάτη ἀνακούφισις ηπί της θέλει ἐπέλθη εἰς τὴν καθόλου ὄργανων τῶν ύπηρεσιῶν τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ τοῦ Ν.Α.Τ., ἀπαγκίστρωσις μεγάλου ἀριθμοῦ προσωπικοῦ τῆς Κεντρικῆς ύπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἐν τῷ ἔργῳ τῆς παρακολούθησεως τῶν ναυτολογίων μηδελούσας τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων πλοίων, ἡ δυνατότητας ἀπασχολήσεως τοῦ προσωπικοῦ τούτου εἰς ἔτεσα μείζονος σημασίας καθίκοντα, ἡ κατὰ μηχανικήν, τρόπον τινά, μεθόδον παρακολούθησις τῶν ἐν τῷ ναυτολογίον τῆς κατηγορίας ταύτης ἐσόδων τοῦ Ν.Α.Τ. εἰνε ἀγαμφοτέρητα πλεονεκτήματα τὰ ὅποια δέν καλύπτονται ἐκ τῆς συνεπειας τῆς μειώσεως τῶν εἰσφορῶν μελλούσης νὰ ἐπέλθῃ ἀσημάντου ἐναντίον λοιπῶν πλοίων εἰσφορῶν δέν τοῦ Ν.Α.Τ., καὶ ἐντὶ οὐδόλως ληφθῆ ὑπ' ψεύ η ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προτεινομένου μέτρου γενικοτέρα αἱ αὐτῶν υπηρεσίατος τῆς τάξεως τῶν μηχανοκινήτων πλοίων καὶ τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων τούτων ναυτικῶν.

'Αντιπλοίαρχος-Λιμ. Γ. Σ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



ΑΙ ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙΑΠΩΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μεταξύ των πολλών φορτηγών, άτινα κατασκευάζονται κατ' αὐτάς εις τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία διά λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, δύο εἰνεὶ οἱ χαρακτηριστικώτεροι τύποι, οἱ συγκεντρώνοντες τὸ γενικώτερον ἐνδιαφέρον. Καὶ τῶν δύο αὐτῶν τύπων, μὴ προσομοιάζων πρὸς τὰς ναυπηγήσεις ἔτερων χωρῶν, ἀναφέρεται εἰς σκάφος τῶν 14.300 τόννων δ. w., μὲ κλείστον ἡδρανός, διὰ τὸν σκάφος τὸν 14.800 τόννων δ. w., μὲ κλείστον ἡδρανός, μεταξὺ τῶν 12.900 τ. d. w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ καὶ ἔχουν τὴν γέφυραν καὶ τὰς μηχανὰς πρύμνηθεν, ἡ δὲ ταχύτης τῶν, ὑπὸ κατάστασιν κλειστοῦ ἡ ἀνοικτοῦ σέλτερ-ντέκ, εἰνεὶ ἀντιστοίχως 15½ καὶ 16½ μιλίων. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἡ ἀμερικανικὴ τακτικὴ εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ πρωστηρίου συστήματος ἡκολούθημι διὰ τῆς τοποθετήσεως ἀτμοστροβίλων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς Εὐρωπαίους ἡ καὶ τοὺς Ἰαπωνας, οἵτινες στρέφουν τὴν ἐκλογὴν τῶν εἰς τὰς μηχανὰς Ντίζελ.

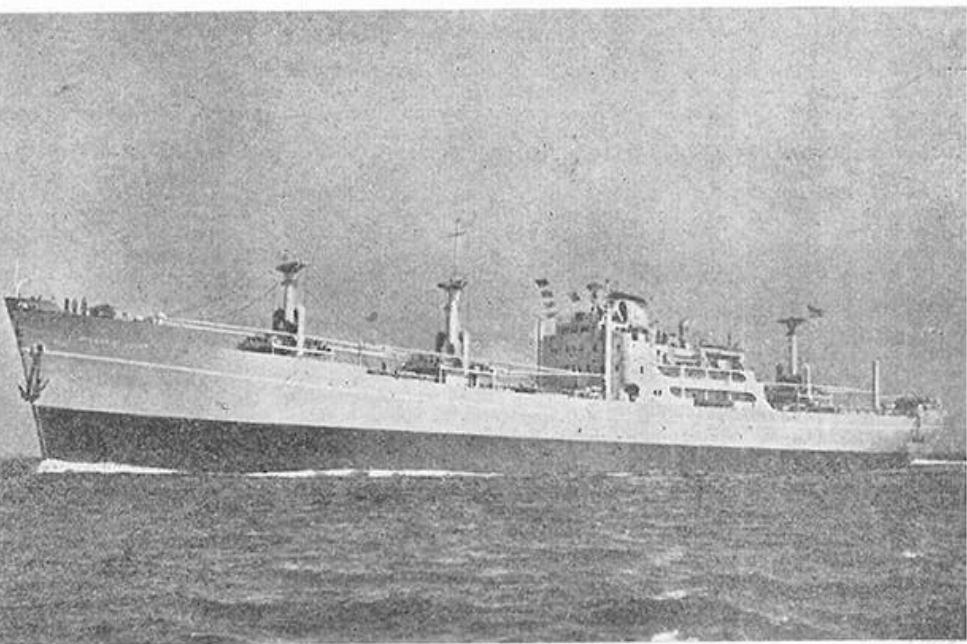
Ἡ πλέον ὀρθόδοξος ὁμάς πλοίων, ιδιοκτήσιας τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ, μὲ τὰς μηχανὰς περὶ τὸ μέσον τοῦ σκάφους, παρηγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεία Ναγκόγια. Τὸ πρῶτον τοῦ ἐν λόγῳ τύπου σκάφος, τὸ «Ἀτλάντικ Γκλόρι», εἰσῆλθεν ἡδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχ. ἔτους εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ τὸ δεύτερον, τὸ «Ἀτλάντικ Γκλαντιέτορ», παρεδόθη κατ' Ιούνιον καὶ τὸ τρίτον, τὸ «Ἀτλάντικ Γκρέις», περὶ τὸ τέλος Αὐγούστου. Τὸ κόστος τῶν κυμαίνεται γύρω τῶν 178 δόλλαριῶν κατὰ τόνον. «Έχουν διαστάσεις ὀλίκου μῆκους 518 ποδῶν, πλάτους 63.6, ὑψους μέχρι τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος 41.6 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 30.5 ποδῶν, μὲ τὴν χωρητικότητα 10.500 τ. γκρ., καὶ μὲ κυβικὴν τοιαύτην 7.17.000 κ.π. διὰ δέκατα. Διαθέτουν 5 κύτη, 3 ἐμπροσθεν καὶ 2 διπλοῖς, μὲ καλύμματα τύπου Μάκ Γκρέκορ. Διὰ τὰς φορ/τώσεις ἐφωδιάσθησαν μὲ πλῆρες σύστημα γερανῶν τῶν 3, 5, 7½, 10 καὶ ἐνὸς τῶν 14 τ. ἀνυψώτικης ἴκανότητος καὶ μὲ 14 ἡλεκτροκίνητα Βαρούλκα.

Αἱ μηχαναὶ τῶν, κατασκευὴς Μιτσούπησι — Οὐεστιγχάουζ, μὲ διπλοὺς μειωτήρας στροφῶν εἰνεὶ ἀνωτάτης ἀπόδοσεως δυνάμεως 6.600 ἵππων ἄξιον εἰς τὰς 110 στροφῶν κατὰ λεπτὸν καὶ οἰκονομικῆς τοιαύτης 6000 ἵππων εἰς τὰς 106½ στροφάς. Ἡ ταχύτης τῶν, ἐν πλήρει ἐμφόρτῳ καταστάσει, εἰνεὶ μὲ δύναμιν 6000 ἵππων ἡ τῶν 14.85 μιλίων, μὲ περιθώριον 15% διὰ τὰς καιρικὰς συνθήκας. Κατὰ τὰς δοκιμὰς ἀπέδωκαν ταχύτητα 17.65 μιλίων, μὲ τὴν μεγίστην αὐτῶν ἵππονδηματιν. Ὁ ἀτμὸς παρέχεται ἀπὸ δύο λέθητας, ὑπὸ πίεσιν 450 λι-βρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνταν καὶ θερμοκρασίαν 750° F.

Ἡ δευτέρα ὁμάς ἔξι ἐπτὰ σκαφῶν παρηγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεία Ἰ-σικαβατζίμα, τοῦ Τόκιο, μὲ πέντε διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οράιον» καὶ δύο διὰ Ισαρίθμους ἄλλας ἑταῖριας ἑλληνικῶν συμφερόντων. Τὰ τέσσαρα πρῶτα ἔξι αὐτῶν, τὰ «Μπούενα Φορτούνα», «Ἀνδρος Στάρ», «Ἀνδρος Γκλάμορ» καὶ «Εὐγενία Γ.», παρεδόθησαν ἡδη, ἐνῷ τὸ πέμπτον, «Ἀνδρος Γκλάμορ», παραδίδεται κατ' αὐτὰς καὶ τὸ ἔκτον, «Ἀνδρος Γκέιλ», παραδίδεται εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου. Τὸ ἔδδομον δὲν ἐτέθη ἀκό-

μη ὑπὸ κατασκευήν. Ὁ χρόνος τῆς ναυπηγήσεώς των εἶνε ταχύς. Οὕτω, τὸ «Ἀνδρος Γκλάμορ» ἥρχισε ναυπηγούμενον τὴν 28ην Μαρτίου, καθειλκύσθη τὴν 20ην Ιουνίου καὶ παραδίδεται τὸν Ὀκτώβριον. Ἐχρείσθησαν, δηλαδή, διὰ τὴν κατασκευήν του ἐπτὰ μῆνες, ἐνῷ τὸ «Ἀτλάντικ Γκλαντιέτορ» κατεσκεύασθη εἰς τὰ ναυπηγεία Ναγκόγια ἐντὸς ἐνέα μηνῶν. Τὸ κόστος τοῦ «Ἀνδρος Γκλάμορ» ἀνιλλήθεν εἰς 180 δολλάρια κατὰ τόνον.

Καὶ τὰ ἐπτὰ σκάφη τῆς δευτέρας ὁμάδος κατεσκευάσθησαν μὲ τὴν σειράν των ἐπτὰ μῆνας καὶ τῆς αὐτῆς ἑσχάρας. Διὰ νά τὸ ἔξικονομηθῆ χρόνος, τὸ πρυμναῖον μέρος τοῦ σκάφους ἥρχισε κατεσκευαζόμενον εἰς τὸ ἐπάνω τμῆμα τῆς ἑσχάρας, πρὶν ἡ τὸ προηγούμενον πλοίον καθειλκύσθη. Μετὰ τὴν καθέλκυσιν, τὸ ἀναμένον πρυμναῖον τμῆμα διωλίσθαινεν ἐπὶ τῆς ἑσχάρας εἰς τὴν θέσιν τοῦ προηγουμένου, πρὸς συνέχισιν



Τὸ τύπου «Ἀτλάντικ» φορτηγὸν τῶν 14.300 τόννων.

καὶ συμπλήρωσιν τῆς κατασκευῆς. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ τεχνικῆς ὁ χρόνος ἐκάστης ναυπηγήσεως ἐβραχύνετο κατὰ 4 ἔως 6 ἐδρομάδας. Τὰ ἐπτὰ ταῦτα φορτηγὰ σκάφη, μὲ τὰς πρωστηρίους μηχανὰς τῶν ἐγκατεστημένας πρύμνηθεν, προεκάλεσαν εἰς τοὺς τεχνικοὺς κύκλους τῆς Ἰαπωνίας ζωηρὸν ἐνδιαφέρον. Σημειώτεον, ὅτι μόλις ἐδόθησαν αἱ δι᾽ αὐτὰ παραγγελίαι, ἐπηκολούθησαν καὶ ἄλλαι παρ᾽ ἑτέρων ἐφοτλιστῶν εἰς τὰ Ιαπωνικά, ἐπίσης, ναυπηγεία.

Ἡ πρύμνηθεν ἐγκατάστασις τῆς γεφύρας καθιστᾶται τὰ πλοῖα αὐτὰ ιδιαιτέρως κατάλληλα διὰ φορτία μεταλλευμάτων, εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ὄποιων καὶ προορίζονται νὰ ἀπασχοληθῶνται. Ἰσως, ἐν τούτοις, διὰ τύπου των νά εἰναι ὄλιγον τὸ ἀσυμπλήσιον εἰς τοὺς πλοηγούν. Σημειώτεον, ὅτι τὸ ὑπὸς τῆς γεφύρας ηγέτηθε κατὰ 7 ἔως 8 πόδας ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν προδιαγραφὴν καὶ τοῦτο, ἵνα παράσχῃ πλῆρες τὸ ὅπτικὸν πεδίον ὑπεράνω τῆς πρώτας. Μὲ τὴν διάταξιν ταῦτην καὶ μὲ τὴν σὺν τῷ χρόνῳ κτηθησομένην πεῖραν, οἱ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικοὶ δένονται πιθανόν, ὅτι θὰ αἰσθάνωται ἑαυτοὺς ἐν δυσκολίᾳ, λόγῳ τῆς ἀσυνήθους θέσεως ἀπὸ τῆς ὄποιας θὰ διευθύνουν τὴν ναυπιλοίσιν.

Διὰ τοὺς πλοηγούς ἡμπορεῖ τὰ πράγματα νά εἶναι περιστότερον δύσκολα. Πέραν τοῦ καλοῦ ὅπτικοῦ πεδίου ὑπὲρ τὴν πρώταν τοῦ σκάφους, ἔχουν οὗτοι ἀνάγκην νά κρίνουν μετὰ προσοχῆς τὰς μετατοπίσεις τοῦ πλοίου, ὅπως χειρίζωται τοῦτο εἰς στενοὺς χωρῶν. «Οταν ὁ πλοηγός εἶναι συνθητισμένος νά παρακολουθῇ τὸ σκάφος ἀπὸ τὴν κανονικὴν — εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου — θέσιν τῆς γεφύρας, καθ' ὃν χρόνον τούτο ἀρχίζει νά στρέφεται πρὸς τὸ σημεῖον τῆς κανονικῆς τοῦ πορείας, θά χρειασθῇ χρόνον τινά, διὰ νά ἐθίσῃ ἑαυτὸν εἰς τὴν νέαν του θέσιν, μὲ τὴν γέφυραν εἰς τὴν πρύμναν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὰ πλοεκτήματα εἰκόνας τῆς γεφύρας καταστάσεως τοῦ μηχανοστασίου πρύμνηθεν, εἶναι ἀναντιρρήτως ἐπικρατέστερα, οἱ δὲ ναυτιλοὶ ἀξιωματικοὶ καὶ οἱ πλοηγοὶ θά ποκτησούν, μὲ τὸν καιρὸν, τὴν δέουσαν πείραν.

Τὰ τύπου «Ἀνδρος Στάρ» σκάφη τοῦ δευτέρου τούτου τύπου, ἔχουν διαστάσεις ὀλίκου μῆκους 521.4 πο-



Τὸ τύπου «Ἀνδρος» μὲ τὰς μηχανὰς καὶ τὴν γέφυραν πρύμνηθεν φορτηγὸν τῶν 14.800 τόννων

δῶν, πλάτ. 62.4, ύψ. 41.4 μέχρι τοῦ σέλτερ-ντέκ ἡ 34.4 μέχρι τοῦ κυρίου καταστρώματος, χωρητικότητος, μὲν ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ 7900 τόν. γκρος ἡ 12.900 τ. d.w., μὲν βύθισμα 28 ποδ. καὶ μὲν κλειστὸν σέλτερ-ντέκ 10.150 τ. γκρος ἡ 14.800 τ. d.w., μὲν ἐμφορτον βύθισμα 30.7 ποδῶν. Κυβική χωρητικότης 695.000 κ. π. διὰ δεματα ἡ 745.000 κ. π. διὰ γεννήματα (58 κ.π. τὸν τόνον εἰς τὸ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ). Φέρουν ἔξι κύτη, διὰ δὲ τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν ἑφαδιάσθησαν μὲν ἀτμοκινήτους γερανούς τῶν 5 καὶ 10 τόνων, καθὼς καὶ μὲν 3 ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 50 τόνων.

Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ τῶν — κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν — εἶναι ἀτμοστρόβιλοι, μὲν διπλοῦς μειωτῆρας στροφῶν, μεγίστης δυνάμεως 8200 ἵππων ἄξονος εἰς τὰς 110 στροφάς κατὰ λεπτὸν καὶ οἰκονομικῆς τοιαύτης 7400 ἵππων ἄξονος εἰς τὰς 106½ στροφάς. Οἱ λέδητές των, συστήματος «Φόστερ-Οὐλλέρ» καὶ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, εἰναι πιέσεως 450 λιθρῶν κατὰ τετραγωνική ἴντσαν καὶ ὑπὸ θερμοκρασίαν 7500 F. Κατὰ τὰς δοκιμάς των ἀνέπτυξαν ἀνωτάτην ταχύτητα 18.27 μιλλίων, ὑπηρεσιακὴν δὲ τοιαύτην, μὲν δύναμιν 6600 ἵππων, 16½ μιλλίων, μὲν ἀνοικτὸν καὶ 15½ μιλλίων, μὲν κλειστὸν σέλτερ-ντέκ.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Μία ἀνασκόπησις τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν τῆς Εὐρώπης κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, δεικνύει — συμφώνως πρὸς ἔκθεσιν τῆς Γραμματείας τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην (O.E.E.), τοῦ Ὀργανισμοῦ 'Ηνωμένων' Ἐθνῶν — ὅτι συνεχίζεται ἡ οἰκονομικὴ ἀνοδος τῶν περισσότερων χωρῶν τῆς εὐρωπαϊκῆς ἥπερον. Ἡ ναυτιλία καὶ ἡ ναυπηγικὴ διομήνα — ἀναφέρει — ἐμφανίζουν λίαν ἀκμαῖα συνθήκας, μὲν διόγκωσιν τῆς ἐργασίας των, ἡ δὲ κατάστασις αὕτη θεωρεῖται δῶς απίθανον νὰ ὑποχωρήσῃ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος. Προβαίνει, ἐν τούτοις, ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν προειδοποίησιν, ὅτι ἡ ἐπέτασις τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς ἱκανότητας ἔνδεχεται καλλιστα νὰ δημιουργήσῃ ἔνα ισχυρὸν εἰς τὸν ἐλόγων τομέα, συναγωνισμὸν μὲ τὴν Δυτικήν Εὐρώπην, ἥτις ὑπάρχει χαλάρωσις τῆς ζητήσεως τονάζ.

Ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις, ὅτι αἱ συνθῆκαι διογκώσεως τῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἐσήμειώθησαν ιδιαιτέρως εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ τὰς Κάτω Χώρας, ἐν ἀντίθετοι πρὸς τὴν χαλάρωσιν καὶ τὰς δυσκολίας, αἱ ὀποῖαι ἐπικρατοῦν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Ἡ προσφόρα ἐργασίας καὶ ἡ κατανομὴ τῶν ἐργατικῶν χειρῶν ὑπῆρχαν κύνοικεραί εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, παρὰ τοὺς ἔις τὴν Ἀγγλίαν. Καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ Σουηδίαν ἀκόμη, ὅπου ὑφίσταται ἐλλειψις ἐργατῶν, φαίνεται, ὅτι ἡ κρίσις ὑπῆρχεν διλγώτερον δεῖξαν ἀπὸ πρότερων, ἐνῷ εἰς τὴν Ἐλεβίαν καὶ τὴν Γαλλίαν ἀπειμέωθη ποιά τις ἀνακούφισις ἐκ τῆς ἐκεὶ μεταναστεύσεως ἔξιναν ἐργατῶν, μολονότι τὰ παράπονα τῆς Γαλλίας δι' ἐλλειψιν χειρόν τοιούντων ὀλονέν συχνότερον.

Εἰς τὰς χώρας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης ἡ διὰ τὸ ἀμιέσως προσεχές μέλλον προσποτική ἔγγυεται τὴν συνέχισιν τῆς διευρύνσεως τῶν ἐργασιῶν, ὑπὸ τὴν ὁδήσιν τῶν αὐτῶν παραγόντων τῆς ζητήσεως, οἵτινες ἐπέδρασαν κατὰ τοὺς παρελθόντας μῆνας. Τούτεις περαιτέρω ἡ ἔκθεσις, ὅτι εἰς δῶς τὰς χώρας — συμπεριλαμβανομένης μερίχας ἑσχάτως καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας — ἡ διομήνα καὶ ἐπέκτασις ἐπέκτασις ἐν τῇ Δυτική Εὐρώπη τατὰ τὰ τελευταῖα τρία ἔτη ἀπέδειπτε, κυρίως, εἰς τὴν παραγγήν θασικῶν μετάλλων καὶ εἰς τὰ ἐπιτεύγματα τῶν μεταλλουργικῶν διομήνων. Εἰς αὐτὰ καὶ οφειλεται ἡ κατὰ 45% μεταξὺ τῶν ἔτων 1953 καὶ 1954 αὔξησης τοῦ συνόλου τῆς διομήνας της παραγωγῆς, ὡς καὶ ἡ κατὰ 54% αὔξησης τῆς κατὰ τὸ 1955.

Ἐτερος τομευς, εἰς τὸν ὀποῖον σημειοῦται διόγκωσις τῶν ἐργασιῶν, εἶναι — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — ἡ ναυτιλία καὶ ἡ ναυπηγικὴ διομήνα. Ἀποτέλεσμα τῆς σταθερᾶς ἀναδιώσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἀπὸ τοῦ 1952—53 καὶ ιδιαιτέρως τῆς ζωηρᾶς ζητήσεως τονάζ διὰ τὰς οὐξανομένας ἀνάγκας τῆς Εὐρώπης εἰς γαιανθρακά — εἰσαγόμενον, κυρίως, ἐξ Ἀμερικῆς — ὑπῆρχεν ἡ ἐπάνοδος τῶν ναύλων διὰ τὰ τράμπες εἰς τὰ ψύφλα κατὰ τὸν πόλεμον τῆς Κορέας ἐπίπεδος τῶν. Αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν καὶ σιδηρομεταλλέυμάτων ὑπῆρχαν λίαν σημαντικαὶ, δὲν φαινεται δὲ ὅτι οἱ συντελέσαντες εἰς τὴν διογκωσιν τῶν ἐργασιῶν παράγοντες δὲν ἐκλειψουν κατὰ τὸ προσεχές μέλλον, ἔκτος ἔαν τὸ ἐπαναφόρα εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν μανδῶν εἰς τὸν ἐφερδικὸν στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἥθελε προσλάβει μείζους διαστάσεις. Συγχρόνως, δῆμως, οἱ παραγγελίαι πρὸς ναυπηγήσιν νέων σκαφῶν ἔχουν συστρωθεύθη καὶ δύκονται, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ὑπάρχῃ σήμερον ὑπὸ παραγγελιῶν τούς τονάζ, ὃστε δίλγια εἰναι τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἄτινα δὲν τὰ ἔχουν ἐργασίαν κατὰ τὰ δύο — τούλαχιστον — ἢ τρία προσεχῆ ἔτη.

Αἱ «σημαῖαι εὐκολίας» δὲν φαίνεται νὰ ἀποτελοῦν, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθῆκταις τῆς ναυλαγορᾶς, σοβαρὸν ἐμπόδιον διὰ τοὺς ὅλους πλοιοκτήτας, θὰ εἰναι δῆμως, δυνατὸν διὰ ἐμβάλους τὸν λοιπὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον εἰς μεγαλύτερας φροντίδας, διαν αἱ συνθῆκαι τῶν ναύλων ἀποδοῦν διλγώτερον εὐνοϊκαί. Ὁμοίως, ἡ σημαντικὴ αὔξησης τῆς ικανότητος τῶν ιαπωνικῶν παραγωγῶν, ἀτίνα ἥρχισαν κατὰ τὸ σ'. ἔξαμηνον τρέχ. ἔτους νὰ ναυπηγῶν καὶ νὰ καθελκύνουν μεγαλύτερον τονάζ, ἔναντι πάσης ἀλλής χώρας, δύναται καλλιστα νὰ προκαλέσῃ σημαντικῶς μεγαλύτερων συναγωνισμὸν μὲ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, παρόσον ταῦτα ἔχουν ήδη δοκιμάσει, ὃν ἥθελε χαλαρωθῆ ἡ ζητήσις διὰ νέον τονάζ.

J. & E. PARISSIS
ESTABLISHED 1912
SYRA
SHIPPING AGENT

Tel. Address: PARISSIS - SYRA

Telephone 17

Αμερικανικὴ νομολογία

— 'Η εὐθύνη τοῦ ρυμουλκοῦ κατὰ τὴν ρυμούλκησιν.

— 'Η ἀρμοδιότης τῶν ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων.

Διὰ τοὺς πλοιοκτήτας σκαφῶν, ἄτινα προσεγγίζουν εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἐνέχουν ἐνδιαφέρον δύο ἀποφάσεις Δικαστηρίων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, δημοσιευθεῖσαι τελευταῖς εἰς ἀμερικανικὸν δικαστικὸν περιοδικόν, 'Η μία ἐξεδόθη ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως κατὰ τὸν ιδιοκτητὸν ρυμουλκοῦ, ὅπερε μεθ' ἐνὸς ἀλλού ἐρμουπούλκησαν πρὸς λιμενισμὸν ἐν σκάφῳ, χωρὶς ίδιαν κινητήριον δύναμιν. Διαρκούσης τῆς ρυμουλκήσεως καὶ συνεπειῶν σφάλματος τῆς μηχανῆς ἐνὸς ἐκ τῶν ρυμουλκῶν, τὸ ρυμουλκούμενον σκάφος προσέκρουσεν ἐπὶ ἐτέρου πλοίου πλευρισμένου ηδη εἰς τὸν ναυτιλιανὸν τοῦ κρηπίδωμα. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειρισμοῦ, εἰς τὸν ναυτιλιανὸν ἐνὸς τῶν ρυμουλκῶν μετειδίναζε τὰ σημάτα τοῦ πλοηγοῦ, τὰ διδύμενα ἀπό τῆς γεφύρας τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου πρὸς τὸν κυβερνήτην τοῦ ἐνὸς ρυμουλκοῦ.

Ο πλοηγὸς ἔδωκε σημάτη, ὅπως τὸ ρυμουλκὸν κινήσῃ τὰς μηχανάς του επρόσω, τὸ σῆμα αὐτό, δῆμος, μετεδόθη ἀπὸ τὸν ἐπί τοῦ καταστρώματος τεταγμένον ναύτην εἰς τὸ ρυμουλκόν ἐσφαλμένος, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ κινηθοῦν αἱ μηχαναὶ τοῦ ρυμουλκοῦ «ὅπιοθεν» καὶ οὔτω τὸ ρυμουλκούμενον σκάφος νὰ συγκρουσθῇ μὲ τὸ ἡγκυροβολημένον. Ἀγωγὴ ἡγέρθη κατὰ τὸν ιδιοκτητὸν τοῦ ρυμουλκοῦ τοῦ πλοκαλέσαντος τὴν συγκρουσιν, θασιζομένη εἰς τὴν πρίση τῆς συμβάσεως ρυμουλκήσεως. Τὸ Δικαστηρίον, δεχθεὶς τὴν ἀγωγήν, ἔκρινε, ὅτι ὁ δρός καθ' ὃν ἡρυπόλητος δέοντα νὰ ἐκτελεσθῇ κατὰ τὸν τρόπον συνάδοντα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιστήμην, ἀνευλείας καὶ ἀνευ πολλῶν σφάλματος τοῦ σφάλματος τῆς άρνησεως, ἐφόσον εἴναι τοῦ δυνατού, πρὸ τοῦ τρόπου, ἀπέτελεν διάστημα, ἀπό τοῦ πλοηγοῦ, ἀποτελεῖ δύρην συμφυτοῦ πρὸς τὴν σύμβασιν. 'Η ρῆξις, δην, τῆς συμβάσεως — ἀπεφάνθη τὸ Δικαστήριον — προήλθεν ἀπό σφάλματος, λόγω ἀμελείας περὶ τὴν συμμόρφωσιν μὲ τὴν διατάγην τοῦ πλοηγοῦ, ὅπως τὸ ρυμουλκόν κινήσῃ τὰς μηχανάς του επρόσω.

* * *

Η δευτέρα ἀπόφασις, ἐνδιαφέρουσα καὶ αὐτή τοὺς πλοιοκτήτας σκαφῶν, ἄτινα προσεγγίζουν εἰς λιμένας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἔξεδόθη ἀπὸ τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης καὶ ἀνέφερετο εἰς ζήτημα ἀμοδιότητος δικαστηρίου.

Κάτοικος τῆς Νέας Υόρκης, ὡς ἐκπρόσωπος ἀσφαλιστικῆς ἑταίριας τῆς Κολομβίας, ἐμφανίζομένης ὡς υποκαταστάτης δικαιωμάτων (ὑποκαταστάτης τῶν δικαιωμάτων τοῦ πόστον ἀσφαλισθέντα τῆς ἀξίας τῶν ησαφαλισμένων τοῦ πόστον ἀποζημιώσιν τῆς θλάβης, ἥν υπέστησαν ταῦτα), ἔζητησεν, ὅπως ἡ ἑταίρια Pacific Steam Navigation, ὡς ιδιοκτητρια τοῦ μότοροπιτ «Σαλάβερ», τῷ καταβάλῃ ποσὸν 24.613 δολλαρίων δι' ἀποζημιώσιν τῆς θλάβης φορτίου, μεταφερόντος διὰ τὸν ἐλόγων σκάφους ἀπὸ τὸ λιμένερποι εἰς τὴν Μπουεναβεντούρα. Τὸ πλοίον είχε φθάσει εἰς τὸν προσιμόν του τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1954 καὶ ἡ ἀγωγὴ ἡγέρθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1955. Οι πλοιοκτήται τοῦ «Σαλάβερ» ἔζητησαν, ὅπως ἀπορριφθῇ ἡ ἀγωγὴ περὶ τοῦ φορτίου, μὲτο τὸ ἐπιτείρημα, διὰ τὸ ἀμερικανικὸν Δικαστήριον ἥτοι οὐραρμόδιον τὸν ποσόθεσεως. Ἐνδεχομένη προσβολὴ ἀρμοδιότητος θὰ ἀπέτελε παράδασιν τοῦ ἀρμοδίου (τημῆμα 8, παράγραφος 3) τῆς Εμπορικῆς Ρήτρας τοῦ Συντάγματος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Οι ἀντίδικοι, οἱ ἔνεργοιούντες διατίριας, ἡγειραν ἔνστασιν, δασιζομένην εἰς διαφόρους λόγους, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ὅξει : Ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἔνήργουν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτειῶν ἐργασίας τοιαύτης ἐκτάσεως καὶ συχνότητος, ὃστε νὰ καθιστοῦν ἑαυτούς υποκειμένους εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων καὶ διότι οἱ ἐργασίαι τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ποστούνται, ὃστε διατίθησαν τὰς ποσταῖς τῶν Δικαστηρίων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ὅμινά των κατὰ τὰς ἔγειρομένων ἔναντιον τῶν ἀξιώσεων νὰ μὴ ἀποδαίνῃ δι' αὐτῶν ἀδίκου δάραος, 'Υπεστρίχη ἐπὶ πλέον, ὅτι, ἀν τὸ Δικαστήριον ἔκλινε νὰ δεχθῇ την αἴτησιν τῶν πλοιοκτητῶν, θὰ ἔδει νὰ ἐπειδέχεται μόνον ὑπὸ τὸν δρόν, ὅπιοι διὰ τοῦ πλοιοκτητῶν θὰ ἔδει ἡγεμόνητος, ὅπως χορηγηθῇ εἰς τὸν ἔγειραντα τὴν ἀπαίτησην λογικούς χρόνους, ἔντος τοῦ δροίου θὰ ἥτο ἐφικτόν νὰ φέρῃ τὴν ἀπαίτησην τοῦ ἔγειροντος ἀπεριπτώσεις συναλλαγῆσιν εἰχεν, διπωδόπτης, σχέσιν με τὴν Πολιτείαν τῆς Νέας Υόρκης καὶ ὅτι ὁ υποστηριχθεὶς ὑπὸ τοῦ ἔγειραντος τὴν ἀπαίτησην διαδίκου ισχυρισμός, καθ' ὃν τὰ ἀμερικανικά Δικαστηρίατα ἔχουν δικαιοδοσίαν, δὲν εύσταθει.

WESTERN STEVEDORING COMPANY LIMITED
BACKED BY YEARS OF SEA SERVICE AND STEVEDORING SINCE 1933

CAPT. C. W. MCKAY, MANAGER

MAIN OFFICE:

687 POWELL ST.

VANCOUVER, B.C.

Tel.: Pacific 4391-2



BRANCH OFFICE

PORT ALBERNI, B.C.

Telephone 1626

θέλη τις νάνατρέξη εις ἄλλας πηγάς πληροφοριών θά διαπιστώσω, ὅτι τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα εἶχον τὴν Ἰην 'Ιουλίου ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν 797 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 5.242.000 τόν. γκρός καὶ ἀξίας 675. ἐκατομμύριών λιρῶν περίπου.

Κατὰ τὴν «Ναυπηγικήν Διάσκεψιν» εξ ἄλλου τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα εἶχον ἐγγράψει εἰς τὰ Βιβλία τῶν κατὰ τὸ δεύτερον τριήμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους παραγγελίας δι' 69 σκάφη, 436.000 τ. γκρός. Τὸ σύνολον τῶν κλεισθεισῶν παραγγελιῶν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον ἀνῆλθεν εἰς 142 σκάφη, 752.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 21 % τῶν παραγγελιῶν προηρχούντο ἀπὸ ἔξους ἐφοπλιστάς. Εἶναι ἐπὶ τούτοις ἀλλοθές, ὅτι ἡ κατάστασις τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων, ἀν τὰ συγκρίνο τις πρός ἄλλα ἀνὰ τὸν Κόσμον ναυπηγεῖα, σημειώνουν διαρκῶς, παρὰ τὴν πρόδον τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, αἰσθητήν ὑποχρησιν. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ίδου τὶ ἐμφανίζουν οἱ ἀριθμοὶ τοῦ Συμβουλίου τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγείων:

	Βρετανικά ναυπηγεῖα	Λοπῶν χωρῶν	Βρετανικά ναυπηγεῖα ποσοστὸν %
ETH			
'Ιανουάριος	1953	6.181.000	15.630.000 39.5
»	1954	5.331.000	13.063.000 40.8
»	1955	3.947.000	11.249.000 35.1
»	1956	4.417.000	17.820.000 24.8
'Ιούλιος	1956	4.779.000	21.621.000 22.1

Ὦς πρὸς τὴν Ἱαπωνίαν, ὁ ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν τῆς χώρας ταύτης ἀνεκοίνωνε, ὅτι ἀπὸ τῆς εἰσόδου τοῦ τρέχοντος οἰκονομικοῦ ἔτους ὑπελήθησαν πολλαὶ αἰτήσεις εἰς τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον Μεταφορῶν, ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ναυπήγησιν 24 πλοίων. Παρεσχέθη ἡ ἔγκρισις δι' 9 σκάφη, 67.960 τ. γκρός καὶ κατ' Ἀγρούστον τὸ ὑπουργεῖον ἐνέκρινε τὴν ναυπήγησιν ἑτέρων 12 πλοίων, 85.930 τ. γκρός, πιστεύεται δὲ νὰ ἀποφανθῇ εὐοίκων καὶ διὰ τὰς ὑπολογίους αἰτήσεις. Ἡ σημειωθεῖσα ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1954 ἐξόρμησις εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα ἐβελτίωσε πραγδαῖς τὴν θέσην τῆς Ιαπωνικῆς βιομηχανίας. Ἐκ τῶν ἐπιτώμων στατιστικῶν ἔξαγεται, ὅτι ἡ παραγωγὴν ἰκανοποιεῖ τῆς Ιαπωνίας ἀναδιδέει τὰς ἐν τῇ χώρᾳ ταῦτη ναυπηγήσεις εἰς 1.730.000 τ. γκρός ἐτησίως. Κατὰ προσφάτους μάλιστα, ὑπολογισμούς, παρεπεμπή ἐκδηλώσης τάσις αὐξήσεως τῆς ναυπηγικῆς ικανότητος εἰς 2.000.000 τ. γκρός, περίπου.

Οσον ἀφορᾷ τὴν Γερμανίαν, τὸ ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τῆς ὁμοσπονδιακῆς κυβερνήσεως Βεδαιοί, ὅτι 332 ὀκεανοπόρα πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 1.220.443 τ. γκρός, ἐτέλουν ἐν Γερμανίᾳ ὑπὸ ναυπηγησιν τὴν Ἰην 'Ιουλίου ἐ. ἐ. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν περιλαμβάνονται 164 πλοῖα, 835.339 τ. γκρός, παραγγελθέντα ὑπὸ ἔξους ἐφοπλιστῶν. Οἱ ἀπασχολούμενοι εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἐργατοτεχνίται ἀνήρχοντο τὴν Ἰην 'Ιουλίου εἰς 103.606 πρόσωπα, ἔναντι 93.061 πρὸ ἔτους. Λόγῳ τῆς πραγδαῖς προσόδου τῆς βιομηχανίας τῆς παραγωγῆς, ἡ Δυτικὴ Γερμανία τελεῖ, κατ' οὐσίαν, ὑπὸ πλήρη ἀπασχόλησιν. Ἡ αὔξησις τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἶναι σημαντική. Ἀπὸ 120.000 τ. γκρός, τοῦ 1945, ἐφθασε περὶ τὰ τέλη τοῦ 1955 εἰς 3.000.000 τόν. γκρός καὶ σήμερον ὑπολογίζεται κυματινομένη γύρω τῶν 3.5 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός. Σημειώτεον, ὅτι κατ' Ὁκτώβριον π. ε. δεν ἀνεμένετο νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ἀνωτέρω αποτέλεσμα, εἴμαι μόνον κατὰ τὸ 1957. Ἐνῷ δ ὅ στόλος τῶν τράπης σημειώνει πραγδαῖς ἀνάπτυξιν, ὁ στόλος τῶν λαϊνερ παραμένει ἀπὸ μακροῦ στάσιμος καὶ μερικαὶ μόνον ἔταιροις κατώρθωσαν νὰ ὑπερβοῦν τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1939. Σημειώτεον, διὰ σημαντινέτεο Γερμανοί, ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, ἀπὸ μηνῶν ἥδη ἐπιμόνως ὑποδεικνύουν τὴν ναυπήγησιν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν.

Ὦς πρὸς τὴν Σουηδίαν, διαρκούντος τοῦ πρώτου ἔξαμηνον, τὰ 21 ναυπηγεῖα τῆς χώρας ἀλλού παραγγελίας δι' 78 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 740.000 τ. γκρός ἡ 1.100.000 τόνων δ. w. Τὰ νέα ταῦτα συμβόλαια ἀνεβίασαν τὸ σύνολον τῆς ἐργασίας (ὑπὸ ἔκτελεσιν ἡ παραγγελία) εἰς 2.150.000 τ. γκρός. Κατὰ τὴν «Ἐνωσιν» τῶν Σουηδῶν ναυπηγῶν, ποτὲ η ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς χώρας τῶν δὲν εἶχε φθάσει εἰς τόσους ὑψος ἐργασίας. Αἱ ἀνά χειρας παραγγελίαι κατὰ τὴν Ἰην 'Ιουλίου ὑπελογίζοντο εἰς μίαν ἀξίαν τριών δισεκατομμυρίων κορωνῶν, ἥτοι 200 καὶ ἀνά ἐκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας. Τὰ 65 % περίπου τοῦ ἐν λόγῳ τούνα πρωράζοντο πρὸς ἔξαγωγὴν καὶ ἔξι αὐτῶν τὰ 50 % διὰ Νορβηγῶν ἐφοπλιστάς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 15 % δι' ἔταιρίας δέκα ἄλλων χωρῶν. Τὰ δεξαμενόπλοια καλύπτουν τὰ 70 % τοῦ συνόλου τῆς ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν ἐν Σουηδίᾳ χωρητικότητος. Αἱ ἀνά χειρας παραγγελίαι περιλαμβάνουν ἀκόμη 20 ἀκτοπλοϊκά σκάφη, μικρότερα τῶν 500 τόνων ἔκαστον. Αἱ δοθεῖσαι κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον παραγγελίαι ὑπερέδησαν κατὰ πόλην τὰς ἀντιστοίχους τῶν ἑτανών 1953 καὶ 1954, δῆτα ἀνῆλθον εἰς 1.330.000 καὶ 1.430.000 τόν. γκρός.

Κατὰ τὴν «Ἐνωσιν» τῶν Σουηδῶν ναυπηγῶν, ἡ κατάστασις—τούλαχιστον ἀπὸ πλευρᾶς παραγγελῶν—θεωρεῖται ίκανοποιητική. Ἡ ζητησίς ἔξι ἄλλου ἐμφανίζεται ὑπεστηριγμένη. Σημειώνεται σχετικῶς, ὅτι κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1954 συνήθησαν πολυάριθμα συμβόλαια διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐργασίαν Σκανδιναβίας 10.000 τ., περίπου, ἔναντι κατὰ τὴν δευτέραν ἔξαμηναν τοῦ 1955 τὰ συναφέντα συμβόλαια ἀνεφέροντο, κυρίως, εἰς δεξαμενόπλοια. Ἐφέτος, εἰς τὰ μέχρι τούτης ὑπογραφέντα συμβόλαια ἀντιπροσωπεύονται καὶ αἱ δύο αὗται κατηγορίαι, ἥτοι σκάφη ἑπτούντος πορθμού καὶ δεξαμενόπλοια. Αἱ αὐθαίρετες, τέλος, της «Ἐνωσιας», δηλαδὴ αἱ μακροπρόθεσμοι παραδόσεις ὑδάλως τρομάζουν τοὺς ἐφοπλιστάς. Τὸ γεγονός ἔξι ἄλλου, δηλαδὴ βρετανικοὶ ἔταιροι ἀπηνθύνησαν εἰς σουηδικὴν ναυπηγεῖαν, ἀποκαλύπτει, ὅτι ἡ συναγωγιστικὴ δύναμις τῶν σουηδικῶν ναυπηγείων ἔξαιρεται ἐπὶ πλέον, παρὰ τὴν αὔξησιν τῶν φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων.

Τὰ «πειραματικά» λίμπερτς

Κατὰ τὰς ἐνεργειαίσσας πρὸ τινων ἡμερών δοκιμάς, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ-Νιούς, τοῦ ἀμερικανικοῦ λίμπερτ της «Τζών Σέρτζαντ», τοῦ πρώτου εἰς τὸν Κόσμον μὲ πρωστήριον μηχανὴν τὸν ἀεριστρόβιλον, ἐπετεύχθη ταχύτης 18.46 μιλλῶν, μὲ δύναμιν 7575 ἵππων. Τὸ «Τζών Σέρτζαντ» εἶναι τὸ τρίτον ἐκ τῶν τεσσάρων πειραματικῶν λίμπερτς, εἰς τὰ ὅποια τὸ ἔγκατον της πειραματικής σκαφῆς έχει την παραγγελίαν τοῦ σκάφους της κατηγορίας ταῦτης, ἐν περιπτώσεις ἐθνικῆς ανάγκης. Ὡς γνωστόν, 1400 τοιαύτα σκάφη ἀποτελοῦν τὸν ἐφεδρικὸν στόλον τῶν Ἡν. Πολιτειῶν.

Εἰς τὸ πρώτον ἐκ τῶν πειραματικῶν λίμπερτς ἐγκατεστάθη ἀμοστρόβιλος, δῆστις ἀπέδωκεν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15 μιλλῶν, εἰς δὲ τὸ δεύτερον δύο δηζελομηχαναῖ, μὲ ἀπόδοσιν ταχύτητος 17 ½ μιλλῶν.

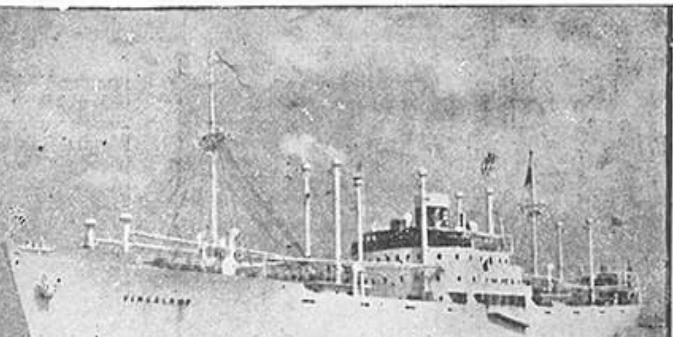
Τὸ τέταρτον δὲ ἐφοδιασθῆ διὰ ἀεριστρόβιλου γαλλικοῦ σχεδίου, μὲ ἐλεύθερα ἔμβολα. Τὸ σύστημα τούτο, ἀποτελεῖ — κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς τεχνικοὺς — ἐπαναστατικὸν τύπον εἰς τὴν ναυτικὴν μηχανὴν.

Τὸ «Τζών Σέρτζαντ» πρόκειται νὰ ναυλωθῇ ἀπὸ τὴν «Ιουναΐτεντ Σταίτης Λαΐνες». Σημειώσεον ἀκόμη, δῆτι τὸ σκάφος ἐπειρηκνύθη κατὰ 25 πόδας καὶ νέα ἐλίξ μετασβαλλούμενον βήματος ἐτοποθετήθη. Τὸ σύνθετης ἐπίσης σύστημα φορτοεκφορτώσεως τοῦ σκάφους τούτου ἀφηρέθη, ἀντικατασταθὲν διὰ κινουμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ίταλία

Τὸ λάϊνερ «Αουσόνια»

Τὸν παρελθόντα Αὔγουστον καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μομφαλόνε, τῆς Τεργέστης, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ἀντιράτικα», τὸ νέον ἐπιβατηγὸν-λάϊνερ «Αουσόνια», προοριζόμενον διὰ τὴν ταχεῖαν ἐξ Ίταλίας γραμμῆς πρὸς τὴν Άλεξανδρεῖαν καὶ τὴν Βηρυττόν. Τὸ νέον σκάφος — εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρώτου της «Αουσόνια», δόπερ κατεστράφη τὸ 1936 ἐκ πυρκαϊδῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Άλεξανδρείας — εἶναι 10.900 τόνων γκρός, μὲ προβλεπομένην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 21 μιλλῶν καὶ διαθέτει διαμερίσματα διὰ 567 ἐπιβάτας (185 αἱ θέσεως, 130 β' καὶ 252 γ'). θέσεως), θὰ δύναται δὲ νὰ παραλαμβάνῃ καὶ 70 ἐπιβάτας καταστρώματος. «Ολοι οι κοινόχρηστοι χώροι καὶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν θὰ ἔχουν ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ, ἐνῷ εἰς τὰ διαμερίσματα τῆς αἱ θέσεως ἡ μεταβολὴ τῆς θερμοκρασίας θὰ κανονίζεται αὐτομάτως. Διὰ τὴν ἔξουδετέρων τοῦ κλυδωνισμοῦ, ἐφωδιάσθη μὲ μηχανήματα εύσταθείας «Ντέννου - Μπράουν». Διακρίνεται τὸ «Αουσόνια» διὰ τὴν ώραίν την ναυπηγικὴν του γραμμῆς, μὲ πρώτων ἐξαιρετικῶν προέχουσαν. Εἶναι διπλέλικον, μὲ πρωστήριον μηχανῶν ἀτμοστρόβιλους, δυνάμεως 16.000 ἵππων ἐν δύμαλη ὑπηρεσίᾳ καὶ 20.000 ἵππων κατὰ τὰς δοκιμάς, μὲ προβλεπομένην ἀνωτάτην ταχύτητα 22 μιλλῶν.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEI", GOTHENBURG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST
SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN
AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Μεγ. Βρεταννία

Περὶ «έκπτώσεως» καὶ «άσυδοσίας»

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ ἡμερῶν γενικὴν συνέλευσιν τῆς μεγάλης ἀγγλικῆς ἑταῖρίας «Φέρνες Γούΐθου», ὁ πρόεδρος αὐτῆς Sir Ernest Murrant ἀνέφερε, μεταξὺ ἄλλων, καὶ τὰς τετριμμένας πλέον διαμαρτυρίας, ἔναντι τῶν «σημαίων εὐκολίας». Ἐνῷ ἡ δύναμις τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐκπίπτει διονέν, οἱ κατωτέρω ἀριθμοί, τοὺς ὅποιους ἀνέφερεν ὁ ὄμιλητής, εἰνε ἀρκετὰ δηλωτικοὶ τῶν ἀνσυχιῶν, ποὺ διακατέχουν τοὺς ἄγγλους ἐφόπλιστὰ διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας τῶν.

Τὸ 1939 — εἶπεν — ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς 68.509.000 τ. γκρός, μὲ ποσοστὸν ἀγγλικῆς συμμετοχῆς 26%, ήτοι μὲ δύναμιν 17.891.000 τόνων γκρός. Τὸ 1955, τὸ παγκοσμίου τονᾶς ἔφθασεν εἰς 100.569.000 τ. γκρός (σημ. «Ν.Χ.ρ.» : Περιλαμβανομένων καὶ τῶν παρωπλισμένων κρατικῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν), ἐνῷ τὸ ποσοστὸν τῆς ἀγγλικῆς συμμετοχῆς ὑπεχώρησεν εἰς 19.25%, μὲ χωρικότητα 19.357.000 τ. γκρός. Ἐκ τοῦ ἐν λόγῳ τονάς, σκάφη 2.936.000 τ. γκρός εἰνε εἰκοσαετούς καὶ πλέον ἡλικίας, ἐνδείκνυται δὲ ἡ ταχυτάτη ἀντικατάστασις τῶν.

Ἀφ' ἔτερου — συνέχισεν ὁ σέρ. Murgont — ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1939 περιελάμβανε σκάφη 11.586.000 τόνων, μὲ ἀγγλικὴν συμμετοχὴν κατὰ 2.954.000 τ., ἥντι κατὰ τὸ 1955 ὁ παγκόσμιος στόλος ἀνήρχετο εἰς 24.455.000 τ. καὶ ἡ ἀγγλικὴ συμμετοχὴ εἰς 5.261.000 τ. Ἡ ἀγγλικὴ ἀναλογία τῶν σκαφῶν ἔχει φορτίου ἥτο τὸ 1955, ἔναντι τῆς παγκοσμίου εἰς τοιάντα σκάφων, 18.5% μόνον. Ὡς συμπέρασμα τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν ὁ ἄγγλος ἐφόπλιστῆς προέδλεψεν, ὅτι θά καταστῆ δύσκολος ἡ διατήρησις εἰς τὸ μέλλον τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας καὶ ὅτι τὸ ἀγγλικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὸ παγκόσμιον σύνολον θὰ διατη τὴν κατοικίαν.

Ἀνεφέρθη ἵταν ὁ ὄμιλητής εἰς τὰς διαπιστώσεις τοῦ «Οργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας», διὰ τὰς «σημαίας εὔκολίας», καὶ ἐτόνισεν, ὅτι πλεονται δσαι βρεταννικαὶ ἀποικίαι δύνανται νὰ παράσχουν διὰ τὰ εἰς αὐτὰς νηολογούμενα πλοῖα, τὰς ίδιας φορολογικάς εὐκολίας, τὰς ὅποιας προσφέρονται ἡ Λιβερία καὶ ὁ Παναμᾶς. Εἰς ἀντιμετώπισιν, ἀκριβῶς, τῶν πλεονεκτημάτων τῶν «ἀσύδοτων» τούτων σημαίων, θὰ ἐπρεπε—κατὰ τὸν κ. Sir Murgont—νὰ ναυπηγηθοῦν καὶ ἀγγλικά πλοῖα εἰς τὰς Ἀποικίας, ὥστε νὰ ἐπιτευχθῇ ἕκεῖνο, ὅπερ ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησις διὰ τῆς διαρροίας δὲν δέχεται νὰ παράσχῃ εἰς τὴν ναυτικὴν διομηχανίαν. «Ισως — κατέληξε — νὰ θεωρηθῇ τούτο ἓνα κακὸν παράδειγμα. Δὲν γνωρίζω, ὅμως, ἀλλην μέθοδον δυναμένην νὰ περιορίσῃ τὴν ἀσύδοσίαν, ἥτις ἀποτελεῖ σοβαράν ἀπειλὴν διὰ τὸ μέλλον τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας.

Ο ναυλάριθμος τοῦ Αύγουστου

Ο καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐπὶ τῷ βάσει τῶν εἰς λίρας

Ἄγγειλίας συναπτομένων ναυλώσεων, ἔφθασε διὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον, διὰ μὲν τὰ ἀπλὰ ταξίδια εἰς 157.9, μὲ αὐξησην 2.7 μονάδων ἔναντι τοῦ Ιουλίου, διὰ δὲ τὰ τάιμ-τσάρτερς εἰς τὰ 176.6, μὲ αὐξησην 9.5 μονάδων, ἔναντι τοῦ προηγούμενου μηνὸς. Ἡ πορεία, ἔξ ἄλλου, τοῦ ναυλαριθμοῦ διά τε τὰ ἀπλὰ ταξίδια καὶ τὰς χρονοναυλώσεις, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη (μὲ βάσιν 100, τοῦ ἔτους 1952) δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.
'Ιανουάριος	71.9	58.3	115.1	114.6	144.3	138.0
Φεβρουάριος	77.6	62.0	119.8	123.8	140.2	148.2
Μάρτιος	77.4	63.4	113.7	113.8	147.2	150.0
'Απρίλιος	75.8	65.5	110.2	102.3	151.6	171.5
Μάιος	77.4	59.0	122.6	124.2	162.2	190.0
'Ιουνίος	77.6	64.2	128.0	135.4	155.5	169.4
'Ιουλίος	79.7	59.9	130.0	145.8	155.2	167.1
Αὔγουστος	80.1	61.9	129.9	137.0	157.9	176.6
Σεπτέμβριος	90.6	82.7	138.1	142.2	—	—
'Οκτώβριος	99.5	84.0	148.9	151.2	—	—
Νοέμβριος	110.4	101.8	135.5	135.5	—	—
Δεκέμβριος	115.5	109.0	140.1	132.2	—	—
Ἐπήσησις	86.1	71.7	127.7	129.8	—	—

Ο δεῖκτης ἀφ' ἔτερου δι' ἔκαστον εἰδος φορτίου ἐνεφάνισε, κατὰ τοὺς ἔξ τελευταίους μηνας ἐξ. ἐ., τὴν κάτωθι διακύμανσιν:

ΕΙΔΗ	Μάρτ.	Άπρ.	Μάιος	Ιούν.	Ιούλ.	Αὔγ.
Γαιαθρακες	131.4	135.9	155.0	159.2	152.2	148.0
Γεννήματα	167.6	185.0	181.8	161.5	162.8	169.0
Ζακχάρεις	154.8	163.8	178.6	178.9	182.0	168.7
Μεταλλεύματα	119.9	123.2	143.5	142.0	128.1	146.3
Λιπαράματα	—	113.3	—	141.2	129.9	—
Σύλεια	141.5	122.2	134.5	140.4	154.4	150.4
Χρετονεμη	104.3	100.1	104.4	104.8	104.4	115.5
Μέσος δείκτης:	147.2	151.6	162.2	155.5	155.2	157.9

Οσον ἀφορᾷ ἔξ ἄλλου τὰς χρονοναυλώσεις, οἱ δεῖκται τοῦ ναυλαριθμοῦ διὰ τὰ ἀναλίσκοντα πετρέλαιον ἀτμόλιοια καὶ διὰ τὰ δηζελοκίνητα — μὲ βάσιν των συγκρίσεων 24)5 τὸν τόνον ι.ω. μηνιαίων διὰ τὰ πρώτα καὶ 27)10 διὰ τὰ δεύτερα (μέσος ὄρος τοῦ ἔτους 1952) — είχον ως κάτωθι διὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς προηγούμενους μηνας:

1956	Άτμοκ.	Δηζελ.	Μέσ. ὄρος
Μάρτιος	150.0	—	150.0
Άπριλίος	171.5	—	171.5
Μάιος	195.8	184.3	190.0
'Ιουνίος	173.9	164.8	169.4
'Ιουλίος	167.1	—	167.1
Αὔγουστος	176.3	176.8	176.6



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



OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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

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

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582) 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Amsterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables «FRANSSWART»

Antwerp

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Kattendijk Dock W. 27
Cables «FRANSSWART»

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 33.08.82—33.09.68 Cables «GYLSEN» WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
320 Chamber of Commerce Bldg,
Tele: Lexington 1840-61 Cables «MARSHIPCO»

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

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 157 Canning Street
Tele: Bank 5339

Cape Town

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH STAR

(RIERA & AMARANTINIS)

Falange Espanola 59,
Teleph.: 1613 & 2278 Cables: RIHERMA or
AMARANTINI

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

"SOCOMAR,"
Tele: 108 21 Bd Pinet, La Prade Cables «OVERALL»

Dunkirk

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
Tele: 470 2 Quai Freycinet Cables «TRAVINDUS»

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

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

Finland

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

Fremantle

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

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

Georgetown (Dem)

S. R. WILSHIRE & SONS.
41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele. Central 814 Cables: «WILBUT»

Gibraltar

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

Hamburg

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

BASTE & LANGE
Brook, (Free Harbour) Cables «PROVISIONS»
Tele: 36 62 0899

Hull

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

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

Karachi

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

Liverpool

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

Lourenco Marques

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

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO
620 North Beach Road.
Tele: 3680 Cables «STEVEDORE-MADRAS»

Melbourne

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

THE FLEET FORCE PTY LTD.
Tele: MX 5233 9115 Lorimer St. SC 5
Cables «FLEETWAYS»

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

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

STEVEDORES & CONTRACTORS

Mormugao

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

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA
Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele: 21128 Piazzale Porta di Massa
Cables «PUCCI BROS»

**SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS**

New York

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

TUGOWNERS

Penang

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

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.

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

TOWAGE

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΑΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO.

BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Έμειώθη ή είσφορά του N.A.T.

Κατά δύο συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου συνεζήθη ή πρότασις του κ. "Υπουργού της Ναυτιλίας περί μείωσεων εις 15% (8% διά το πλούν και 7% διά τὸν ναυτεργάτη) των είσφορων. Ή μείωσις ένεκριθη καὶ ἀπὸ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, πάντως, ὅτι ἐναρξις τῆς ἔφαρμογης τῆς μειώσεως ἀσφαλισθῶν θὰ λάβῃ χώραν αὐτῆς ημέρας 125 πλοία ἀσφαλισθῶν εἰς τὸ N.A.T. πέραν τῶν μέχρι σήμερον ἀσφαλισμένων καὶ τοῦτο ὅπως μὴ ὑποστοῦν διαταραχήν τινα τὰ οἰκονομικὰ τοῦ ιδρύματος. Σημειώτεον, ὅτι η μείωσις θὰ περιλάβῃ καὶ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοῖα.

Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἰνεὶ ἡσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T., μειωθεῖ εἰς κάτω τῶν 310 τότε αἱ εἰσφοραὶ θ' αὐξάνονται εἰς 17% ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας, ἥτοι 9% διά τὸν πλοιοκτήτην καὶ 8% διά τὸν ναυτικὸν.

Αἱ ἀσφαλίσεις παρὰ τῷ N.A.T.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Σεπτεμβρίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεων πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ ξένας σημαίας: «Μαρία Σ.» λιβεριανὸν 6250 τόνων γκρός ἀπὸ ίης Οκτωβρίου 1956 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Παν. Γεωργίης, «Καθάλα» λιβεριανὸν 2200 τόνων γκρός, ἀπὸ 24 Σεπτεμβρίου 1956 καὶ «Βασιλεὺς Θῆρας» δεξαμενόπλοιον λιβεριανὸν τόνων γκρός περίπου 20.000 ἀπὸ 29 Οκτωβρίου 1956 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θεοδ. Λογοθέτη, «Κάσσιαν» ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας

Philadelphia

INDEPENDENT PIER CO. INC.

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

MURPHY COOK & CO.

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

Rangoon

COMOTTO SON & CO. LTD.

P. O. Box No. 139, Cables «MACOTTO»

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.

Tele: 27190 Maaskade 113
Cables: «FRANSSWART»

N. V. BOELE'S SCHEEPswerven EN MACHINEFABRIEK

Tele: 72886 Bolnes Cables «BOELE»

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele: 23168 Willemskade 21 Cables «ADVANTAGE»

Singapore

DAWOOD & CO.

57 Raffles' Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIJA»

WAH HIN & CO. LTD.

62 Robinson Road.
Tele: 22340-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.

Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVES»

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.

Tele: Pacific 88413 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West.
Tele: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

WESTERN STEVEDORING COMPANY LIMITED

Capt. C. W. McKAY, Manager

Main Office, 697 Powell St. Tele: 1626

τόνων γκρός 7033 καὶ «Μανολίτο» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας τόνων γκρός 7200, ἀπὸ ίης Νοεμβρίου 1956, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἀσφαλίσθησαν εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχονται εἰς 208, τόνων γκρός 1.814.750.

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον

Παρὰ τῆς παναμαϊκῆς ἔταιρίας «Τζένεραλ Σίππιγκ Φάινανς, Κορπορέσιον» ὑπεδόθη εἰς τὸ «Υπουργεῖον Εμπορίκης Ναυτιλίας αἴτησις, διὰ τῶν ἀναγνωρισθῆν ὡς Ἑλληνικοῖς, βάσει τοῦ κόμιου ἀπερὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας δεξαμενόπλοιον τῆς «Ντάρονελ» 7053 τ. γκρός (τοῦ 1922). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ μετονομαθῇ «Πίνδος».

— Τὸ «Υπουργεῖον Εμπορίκης Ναυτιλίας καταρτίζει τὰς ἀποφάσεις διὰ τὴν νηολόγησιν ὡς Ἑλληνικῶν τῶν κατωθι πλοίων, βάσει Ν. Δ. 2687)1953: 1) «Ἑλληνικὴ Δάσα» τῆς ΤΡΑΝΠΑΣΙΦΙΚ ΚΕΡΡΙΕΡΣ ΚΟΡΠΟΡΕΙΣΙΟΝ, τόνων d.w. 10.500, ναυπηγούμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γλασκώθης. Καὶ 2) Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «DARNEL» μετονομαζόμενον εἰς «Πίνδος» 7053 κόρων διλήκης χωρητικότητος, ναυπηγήσεως τοῦ 1922 τῆς General Shipping Finance Corporation Of Panama, ἐκπροσωπούμενης ὑπὸ τοῦ κ. Μάνου Λαζαρού.

Αἱ ραδιο-ἔπιστολαι

— Η «Ἑλληνικὴ Ραδιοναυτικὴ Ἐταιρία» ἐγγράφου τῆς πρὸς τὸ «Υπουργεῖον Συγκοινωνῶν, ὅτι η «Διεθνῆς Ανώνυμος Εταιρία Ασυμμάτου» τῶν Βρυξελλῶν, ὑπὸ τῶν Ἐλεγχον τῆς ὅποιας τελούν οἱ σταθμοὶ ἀσυμμάτου πλεύστων δῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων, ἐν τῷ ἐπιθυμίᾳ τῆς ὅπως Βοηθήσῃ τὸν «Ἐλληνικὸν ναυτικὸν εἰς τὴν εὐθηντέραν διὰ τοῦ ἀσυμμάτου ἐπικοινωνίαν του μὲ τὴν Ἑλλάδα, ἀπεφάσιστε τὸν μείσων τῶν τελών, τῶν σχετικῶν μὲ τὸ καθιερώθεν σύστημα τῶν ραδιο-ἔπιστολῶν. Τὰ τέλη καθορίσθησαν ἀπὸ φράγκα χρυσᾶ 2.50 εἰς φράγκα χρυσᾶ 0.50 ἢ δρχ. 5, δι. δέλαχιστον 20 λέξεων, ἀποστελλομένων ὑπὸ «Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὰς Ἐλλαδίδιοις οἰκογενείας των, θὰ ἀνέρχωνται εἰς χρ. φρ. 4 ἢ δρχ. 40, ἀντὶ τῶν χρ. φρ. 6 ἢ δρχ. 60.

Αἱ ναυπηγήσεις

— Ανηγγέλθη, ὅτι ὁ κ. Αρ. Ωνάστης παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιο (τῆς Γιοκοχάμας) δύο δεξαμενόπλοια τῶν 40.000 τόνων πλοίων, διά τοῦ Καστον, διὰ λογαριασμὸν τῆς ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του ἑταῖρος «Ολύμπιος Όιλος».

— Επιδειξιώθη, ἔξι ἀλλοι, ὡς τὰς συστημάτικα ναυπηγεῖα παραγγελίας παραγγελίας της πρότεινε δεξαμενοπλοίων τῶν 65.000 τόνων d.w. έκαστον. Πληροφορούμεθα σχετικῶς, ὅτι εἰς τὴν ἐν λόγῳ παραγγελίαν συμμετέχει — ἄγνωστον, διώς, διὰ πόσα πλοία — καὶ «Ομήλος ὑπὸ τὸν κ. Μιχ. Λεντάκην, δότις καὶ διειργάστηκε τὰ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τοῦ κ. Ωνάστη καὶ τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων.

— Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπλάσθυσον παρηγγέλθησαν παρὰ τοῦ κ. Αντ. Παπαδάκη, πλὴν ἐνὸς δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου τῶν 18.500 τόνων d.w. καὶ δύο φορτηγά των 12.250 τόνων d.w., μὲ κλειστὸν σέλτερ-υτέκ. Ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καθελύεται προσεχῶς ἔνα φορτηγό, ἀναφερόμενον εἰς πλακιοτέρα παραγγελίαν τοῦ κ. Παπαδάκη.

— Απὸ τὰ τέσσαρα κωναντόπλαστα φορτηγά, τὰ παραγγέλθεντα πλούτου κ. Γ. Χρ. Λαιμού εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, ἔνα προορίζεται διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. οινόδηπτον ἐμπορικὸν πολεμικὸν σκάφος ἔξι δσων ποτὲ ἀναπτηγήθησαν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας.

Ο στόλος τοῦ κ. Νιάρχου

— Αναφορικῶς μὲ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ, τοῦ Κεύνησυ, ἔνας δεξαμενοπλοίον τῶν 65.000 τόνων d.w. παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, ἐγνώσθησαν αἱ κάτωθι λεπτομέρειαι: Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 850 ποδῶν καὶ πλάτους 115 ποδῶν. θὰ εἰνε, δηλαδή, τόσον πλατύ, ὥστε τὰ δύναται νὰ διαπλέῃ καὶ τοῖς ὑπόταξις καθελύεται προσεχῶς ἔνα φορτηγό, ἀναφερόμενον εἰς πλακιοτέρα παραγγελίαν τοῦ κ. Παπαδάκη.

— Απὸ τὰ τέσσαρα κωναντόπλαστα φορτηγά, τὰ παραγγέλθεντα πλούτου κ. Γ. Χρ. Λαιμού εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, ἔνα προορίζεται διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. οινόδηπτον ἐμπορικὸν σκάφος ἔξι δσων ποτὲ ἀναπτηγήθησαν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

“Ο ΘΑΛΗΣ”

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Διὰ τὸν ἀπὸ 1-10-1948 Β. Διατάγματος

“Ετος ίδρυσεως 1946

Πλήρως θεωρητική καὶ δι' ἔφαρμογῶν κατάρτισις Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε. Ν.

‘Εργαστήριον καὶ ἐγκαταστάσεις δι’ ἔξασκησιν

Εἰς τὰς ἐξετάσεις τοῦ ‘Υπουργείου Εμπορίου Ναυτιλίας πρὸς ἀπόκτησην διπλώματος οραδιοτηλεγραφητοῦ Ε. Ν. ή Σχολή μας ἔχει πάντοτε ἐπιτυχίαν 100ο

Αἱ ἔγγραφαι συνεχίζονται.

Πληροφορία καὶ ἔγγραφα καθ' ἑκάστην εἰς τὴν Σχολὴν θὰ έργασθαι τοῦ Αριστοτέλους 88α (Πλατεία Κυριακοῦ – πρόποντα Βικτορίας) ΑΘΗΝΑΙ Τηλέφ. 811.349

Τὰ ταξιδεύοντα ἐλληνικά πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	διήηθες Κων)πολιν 23 Σεπτ. διὰ Πόρτ ντὲ Μπούκ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» ..	54	6498	έφθ. Μπούμπουρι 17 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώσ»	54	8450	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρήν	18	2974	έφθ. Λάγκος 10 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Μπαχρέν 21 Σεπτ. διὰ Μπαλίκ Παπάν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Μαντράς 17 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7231	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 8 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» ..	55	6548	διῆλθε Παναμάν 24 Αύγ. διὰ Τζακάρτα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΝΙΚ. Νικολέρης	27	1887	έφθ. Πειραιά 29 Αύγ., έπισκευή
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψαύτης	20	844	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλεάδης	43	7232	άνεχ. Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διὰ Κόλπον Μεξικού
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Κων)πολιν 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΙΟΛΟΣ	'Ελλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	έφθ. Έλευσίνα 24 Σεπτ.
ΑΚΤΗ	έτ. «Φιλόιρι»	44	7125	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 16 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	άδ. Τσουρινάκη	20	1115	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	άνεχ. Τόκιο 8 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	«άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Χρ. Σαρλής	21	1037	εἰς ταξίδια 'Ανατ. Μεσογείου
ΑΝΙΑ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Βαλέμπην 20 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	'Ιγκόρ & Απ. Πεζές	44	7257	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΞΙΟΣ	N. Κονδύλης	42	7191	διῆλθε Παναμάν 24 Σεπτ. διὰ Τύνιδα
ΑΝΤΩΝΗΣ	«Λιδανώς» Α.Ε.	43	7176	διῆλθεν 'Αστόρια 12 Σεπτ. διὰ Λά Παλλίς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΓΩ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	έφθ. Αμβούργον 22 Σεπτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	εἰς μεταφοράς 'Οδησσού — Πειραϊς (πετρέλαια)
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Λιδανώς» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Τακόμα 19 Σεπτ. διὰ Δουγκέρκην
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Βαγκουόρε 20 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Μάρκος Νομικός	53	13415	έφθ. Μοντεβίδεο 23 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	'Αστη. Γκούνα	39	1008	έφθ. Τεργέστην 19 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	"Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Ρουέν 20 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (έπιδ.)	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	άνεχ. Γάνδην 10 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΥΡΑ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	έφθ. Ηοβορωσίσκην 25 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	άνεχ. Γκούλφορπτ 1 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΒΑΣΙΛΗΣ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—Άμερ.	28	20553	άνεχ. Πειραιά 26 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ	N. Πούπαλς & Σία	11	1881	άνεχ. 'Αδεν 24 Σεπτ. διὰ Μομπάσσα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	άνεχ. Κων)πολιν 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Ριγιέκαν 19 Σεπτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	22	3846	διῆλθεν 'Οράν 14 Σεπτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. 'Ηράκλειον 18 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΡ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου	21	5728	εἰς Ιγκάρκα 10 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου	35	5654	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	άδ. 'Ανθρεάδη	43	7233	άνεχ. Αμστερδαμ 22 Σεπτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	Στ. Νιάρχος	54	20991	διῆλθε Σουέλ 11 Σεπτ. διὰ Βασσόραν
ΔΑΝΑΗ	Π. Καλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Θεσσαλονίκην 23 Σεπτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Αλεξάτος — Δουκάς	23	1634	διῆλθε Πειραιά 17 Σεπτ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 22
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	άδ. Συνδοινού	24	2728	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Σεπτ. δι' "Εμδεν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Δ. Π. Μαργαράνη	40	5006	διῆλθε Παναμάν 23 Σεπτ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Μοντεβίδεο 12 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άνεχ. Γάνδην 16 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7232	άνεχ. Πόρτη "Εβεργκλαντ 13 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	έφθ. Χάρδην 19 Σεπτ. καὶ Ρουέν 22
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Πατέρα	43	7232	έφθ. Σαουθάμπτον 23 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Σεπτ. δι' "Εμδεν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	44	7256	διῆλθε Μοντεβίδεο 12 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυόν» Α.Ε.	44	7253	άνεχ. Γάνδην 16 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Πόρτη "Εβεργκλαντ 13 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Κουμαριανού — Πρίντεπη	21	1549	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΕΛΕΥΣΙΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Μίδδλεσμπρο 25 Σεπτ.
ΕΛΙ ΣΑΒΕΤ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. καὶ 'Αμβέρσαν 26
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Σεπτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανού	44	7207	έφθ. Νιού Ούεστμπιτερ 22 Σεπτ. (διὰ Σίδνεϋ)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Ταρκανάν 24 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Μίδδλεσμπρο 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. καὶ 'Αμβέρσαν 26
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7203	άνεχ. Κοστίν 19 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. Λούζης	43	7176	άνεχ. Λίβανον 16 Σεπτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεπης	19	1492	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
				έφθ. Πειραιά 14 Σεπτ.

**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 AGENT:

GEORGE CARRAS INC.

Cables: CARRASBRO

17 State St. - NEW YORK N.Y.

ΟΝΤΡΥ
 ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ
 ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ
 ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ
 ΟΡΦΕΥΣ
 ΠΑΝΑΓΙΑ
 ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.
 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.
 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
 ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ
 ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ
 ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.
 ΠΑΤΡΑΙ
 ΠΕΡΙΚΛΗΣ
 ΠΕΤΑΛΟΙ
 ΠΕΤΡΟΣ
 ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ
 ΠΗΝΕΙΟΣ
 ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)
 ΠΙΝΤΑΡ
 ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)
 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ
 ΠΟΣΕΙΔΩΝ
 ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)
 ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)
 ΡΙΤΑ
 ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ· Ι· ΟΝΣ
 ΡΟΔΟΠΗ
 ΡΟΔΟΣ (δεξ.)
 ΣΑΜΟΣ
 ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
 ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.
 ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ
 ΣΤΑΜΟΣ
 ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
 ΣΤΑΥΡΟΣ
 ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
 ΣΤΕΛΙΟΣ
 ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ
 ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)
 ΤΖΟΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)
 ΓΟΥΡΚΙΑ
 ΤΡΙΤΩΝ
 ΥΔΡΑΙΟΣ II.
 ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ
 ΦΛΩΡΙΝΑ
 ΦΡΑΓΚΙΣ
 ΦΡΥ
 ΧΑΔΙΩΤΗΣ
 ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ
 ΧΕΛΑΤΡΟΣ
 ΧΙΟΣ
 ΧΡΙΣΤΙΝΑ. ΠΕΖΑ
 ΨΑΡΑ

Κ. Γράτσος 45 7176
 Κων. Β. Σκαρδέλης 43 7235
 Δ. Ψυχογιός 17 3703
 έτ. «Ωκεανός» Α. Ε. 19 5182
 έτ. «Οφεύς» 56 9200
 'Αλεξάτος — Δούκας 21 1001
 Α. Καραβίας 43 7258
 Δράκος — Χ' Πατέρας 43 7250
 Πάνος Κουμάνταρος 44 7244
 "Αν. Κανθηλιώτης 42 1445
 έτ. «Εύπλοια» 45 7240
 Γαγάνης 20 1331
 «Ελληνική» Α.Ε. 47 2754
 «Ιόνιον» Α.Ε. 43 7253
 Μαρ. Εμπειρίκος 45 3822
 Υίοι Π. Γουλανδρή 44 11473
 Μάρκος Νομικός 42 7176
 έτ. «Άθηνα» 44 7207
 έτ. «Τζένεραλ Φίνανς» 22 7053
 έτ. «Κομιμέρισαλ κ.λ.π.» 54 6129
 Στρ. Ανδρεάδης 43 10193
 έτ. «Λάτ. Πλάτα» 56 7232
 έτ. Φασολιού 43 7124
 Βαγιάνης & Σία 16 1808
 έτ. «Άλλαριζ» 55 16566
 Υίοι Σιγάλα 25 1412
 έτ. «Γλασίας» 45 7253
 «Ελληνική» Α.Ε. 44 1923
 έτ. «Τρανσποτρόλ» 18 5563
 Υίοι Δ. Ιγγλέση 43 7176
 Υίων Σιγάλα 43 7176
 Α. Πρίντεζης 28 1660
 Νικ. Παπαδάτος 22 2201
 έτ. «Φάραλον» 56 8789
 έτ. «Εντίνα» 56 8800
 έτ. «Κάσος» 44 7223
 'Ιω. Κουμάνταρος 44 7176
 όδελφων Τυπάλδου 11 2255
 άδ. Βλασσόπουλοι 43 7244
 'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ. 40 11672
 Εύγεινης Ι. Χανδρή 43 10448
 έτ. «Τρανσπατσίφικ» 56 2745
 άδ. Γράτσοι 44 7250
 Κληρ. Αθ. Κουλούρα 30 4557
 Λουκάς Νομικός 21 1783
 Κ. Παπαγεωργίου κ.λ.π. 20 985
 Θ. Σταφυλοπάτης 27 755
 Καθρέπτη — Φουντή 07 1056
 «Κάσος» Α.Ε. 45 7256
 Χ. Χατζηπατέρας 44 7238
 «Κάσος» Α.Ε. 44 7246
 έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» 56 10580
 'Απ. Πεζές 55 8225
 έτ. «Νέα Τύχη» 45 7255

άνεχ. Λός "Αντζελες 12 Σεπτ. διά Τόκιο
 έφθ. Βοστώνη 3 Σεπτ.
 έφθ. Πειραιά 6 Σεπτ.
 διηλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Τσιτταγκόγκ
 ονεχ. Μπατόν Ρούζ 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
 εις ταξίδια 'Ανατ. Μεσογείου
 άνεχ. Γένοβαν 22 Σεπτ. διά Μονρόδιαν
 άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ. διά Περούβιαν
 έφθ. Μπάρι 15 Σεπτ.
 έφθ. "Άδεν 8 Σεπτ.
 έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
 άνεχ. Μπόναν 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
 έφθ. Στρατών 20 Σεπτ.
 έφθ. Φιλαδέλφειον 22 Σεπτ.
 έφθ. Τρίνινταν 8 Σεπτ., έπισκεψή
 άνεχ. Φιλαδέλφειον 20 Σεπτ. διά Χούάσκο
 διηλθε Γιβραλτάρ 16 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
 διηλθεν 'Αστόρια 9 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
 εις 'Αμεριτράν 20 Σεπτ., έπισκεψή
 διηλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
 εις 'Εμπειρ. από 24 Αύγ., έπισκεψή
 άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διά Σέβεν. 'Αιλαντς
 άνεχ. Νάπτην 10 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
 έφθ. Κωνστάντζαν 23 Σεπτ. και Πειραιά 27
 άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 22 Σεπτ. διά Πουέρτο λά. Κρούζ
 έφθ. Καλάμας 26 Σεπτ.
 άνεχ. Ντρόπαν 19 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
 άνεχ. Λονδίνον 20 Σεπτ. διά Σμύρνην
 άνεχ. Κιουρασάο 15 Σεπτ. διά Ντακάρ
 έφθ. Κίελον 20 Σεπτ.
 έφθ. Μόζι 25 Σεπτ.
 άνεχ. Αμπαντάν 12 Σεπτ. διά Μπαντάρ. Αμπάσιο
 έφθ. Λιβερπούλ 21 Σεπτ. και "Άκτον Γκρέιντζ 24 Αύγουστον
 έφθ. Τζακάρτα 15 Σεπτ.
 εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
 άνεχ. Λά Παλλίς 16 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
 έφθ. Ελευσίνα 1 Σεπτ.
 άνεχ. Βαλτιμόρη 13 Σεπτ. διά Γαλλίαν
 διηλθεν "Άδεν 20 Σεπτ. διά Αντσραίν
 εις θεσσ 24 Β.—84 Δ., Σεπτ. 18. διά Κόρπους Κρίστι
 άνεχ. Ραγγούν 20 Σεπτ. διά Τσιτταγκόγκ, έφθ. 24 Αύγουστον
 άνεχ. Κέιτ Τάουν 22 Σεπτ. διά Τρίνινταν
 διηλθε Παναμάν 7 Σεπτ. διά 'Αμερέσαν
 έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Σεπτ.
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Σεπτ. διά Λάδσεντ
 εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
 διηλθε Τρίνινταν 24 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέρον
 έφθ. Νόρντεγχαμ 22 Σεπτ. και 'Αινδούργον 26 Αύγουστον
 άνεχ. Πούντα Καρπτόν 19 Σεπτ. διά Πρόβιντενς
 έφθ. Τσιτταγκόγκ 15 Σεπτ.
 άνεχ. 'Αλγερίον 21 Σεπτ. διά 'Αιμστερνταμ
 άνεχ. Περσικόν Κόλπον 22 Σεπτ. διά Τενερίφφαν
 έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ.
 έφθ. Νοβρωσίσκην 19 Σεπτ.
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
 διηλθε Λός "Αντζελες 4 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
 άνεχ. Βαλτιμόρη 21 Σεπτ. διά Πουέρτο Ρίκο
 διηλθε Σαίν Τόμας 21 Σεπτ. διά Περούβιαν, έφθ. 22 Αύγουστον
 διηλθε Κωνσταντινούπολιν 26 Σεπτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
 διηλθε Μοντεβίδεο 2 Σεπτ. διά Κοκούμπο
 εις Σασέπιο 15 Σεπτ.
 έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Σεπτ.
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διά Περούβιαν
 άργει Ντακάρ από 6 Ιουλ., ζημία
 άνεχ. Ρουέν 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
 διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Σεπτ. διά Τσιτταγκόγκ
 έφθ. Οζάκαν 13 Σεπτ.
 έφθ. Χάρον 19 Σεπτ.
 άνεχ. Μονρόδιαν 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
 άνεχ. Λονδίνον 19 Σεπτ. διά Χούάσκο
 εις Σιμίζου, υπό συμπλήρωσιν
 διηλθε Σουέζ 26 Σεπτ., διά Περσικόν Κόλπον
 έφθ. Πειραιά 16 Σεπτ. και 'Οθησσόν 27 Αύγουστον

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ
 ΑΓΑΘΩΝ
 ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)
 ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ V. (λ. δεξ.)
 ΑΓΓΕΣ
 ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.)
 ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
 ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)
 ΑΔΑΜΑΣ
 ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)
 ΑΖΙΑΝ
 ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)
 ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)
 ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ
 ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ
 ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)
 ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)
 ΑΖΟΥΕΡΟ
 ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)
 ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)
 ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)
 ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)
 ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)
 ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβερ.)
 ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)
 ΑΙΓΕΥΣ (λιβ.)
 ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.
 ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβ.)
 ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)
 ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)
 ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ
 ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.)
 ΑΙΝΟΣ
 ΑΚΟΥ-Ι-ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)
 ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.)
 ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)
 ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ
 ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)
 ΑΛΛΑΣΚΑ (λιβ.)
 ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτη. «Άλεξανδρος»	33	12223	άργει "Εμδεν από 7 Αύγ., έπισκευή
ΑΛΗΚΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτη. «Μονράδια»	53	7409	διήλθε Παναμάν 17 Σεπτ. διὰ Βρέμην
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτη. «Άλιτσια»	24	5026	διήλθε Τζιμπουτί 14 Σεπτ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	έτη. «Άλκιβιάδης»	42	7066	έφθ. Χάμπτον ρόδος 23 Σεπτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτη. «Άλκιμος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 12 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτη. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 21 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑ	έτη. «Εέτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Αρθουρ
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτη. «Βιλλάλμπα»	43	7231	διήλθε Τζιμπουτί 1 Σεπτ. διὰ Τζακάρτα
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221	εἰς Κούρε από 19 Αύγ., μετατροπή
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτη. «Χερέντια»	27	4966	εἰς λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 18 Σεπτ.
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτη. «Άλα Πλάνα»	19	5729	έφθ. Κορούνην 20 Σεπτ.
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιβ.)	έτη. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	έφθ. Γλασκώνην 19 Σεπτ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτη. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Ντόμπρων 24 Σεπτ. διὰ Νότ. Αμερικήν
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Ράτ Τανούρα 19 Σεπτ. διὰ Φορμόζαν
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτη. «Νιτεάρος»	11	3015	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτη. «Άμαρυλλις»	45	7201	άνεβ. Μοντεβίδεο 17 Σεπτ. διὰ Σάν Ζουάν
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Φοίνιξ»	43	10578	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτη. «Άλτο Μάρες»	44	7164	έφθ. Λίβερπουλ 17 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτη. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 10 Σεπτ. διὰ Λίβερπουλ
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτη. «Άμπιτσα»	42	6995	έφθ. Άλα Πλάτα 6 Σεπτ. καὶ Μοντεβίδεο 23
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Ηστημπάσοντ»	38	7949	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ.
ΑΝΑΞ (λιβ.)	έτη. «Άναξ»	55	6462	άνεχ. Αστόρια 16 Σεπτ. διὰ Πακιστάν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτη. «Ντέρνα»	42	8195	έφθ. Αμβέρσαν 15 Σεπτ. καὶ Ρόττερνταμ 25
ΑΝΑΔΟΡΑ (λιβ.)	έτη. «Μπιενθενίτο»	45	7331	έφθ. Γκάλεστων 14 Σεπτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Γουεστ "Αφρικαν»	55	13500	άνεχ. Αμβούργον 22 Σεπτ. διὰ Καριπίτο
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτη. «Τρανζόσεαν»	55	20176	διήλθε Μπαλίκ Πατάν 23 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτη. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει Ρόττερνταμ από 21 Αύγ., έπισκευή
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Άτλαντις»	38	6219	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτη. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Λίβερπουλ 1 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ Α'-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτη. «Πατσιόφικα»	43	7188	έφθ. Αμβέρσαν 19 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτη. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 Σεπτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ'ΙΛ (λιβ.)	έτη. «Άνδρος»	53	17845	διήλθε Παναμάν 20 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτη. «Οράιον»	56	10150	εἰς Τόκιο, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτη. «Οράιον»	56	10200	εἰς Τόκιο, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΡΑΜΑΙΡ (λιβ.)	έτη. «Οράιον»	56	10080	εἰς Τόκιο, ύπό παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Οράιον»	56	10100	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Οράιον»	56	24526	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδος 24 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΥΛΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Οράιον»	56	23469	άνεχ. Πουέρτο Μασούρ 10 Σεπτ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτη. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 22 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λ.δ.)	έτη. «Οράιον»	56	23280	εἰς Αΐοϊ (Ιαπωνίας), ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (δεξ.)	έτη. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Αρούμπαν 20 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτη. «Άνδρος»	54	17847	διήλθε Σουεζ 23 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτη. «Γουεστ "Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Κόρπους Κρίσι 14 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτη. «Καρρίπιτια»	45	10735	όνεχ. Αρούμπαν 20 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΝΑ	έτη. «Κόνβαλ»	21	4358	διήλθε Σουεζ 23 Σεπτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτη. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Σούγκουλδάκ 13 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτη. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 14 Σεπτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτη. «Σάντα Αννα»	44	7258	έφθ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτη. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Βαγκούδερ 14 Σεπτ. διὰ Χιλήν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτη. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	όνεχ. Λονδίνον 12 Σεπτ. διὰ Τσώρτσιλ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτη. «Μίνωας»	08	1763	διήλθε Κωνί πολίν 21 Σεπτ. διὰ Βηρυττὸν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ.)	έτη. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 20 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΤΡΕ	έτη. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
ΑΝΤΟΝΥ	έτη. «Αντάρες»	44	7126	διήλθε Σουεζ 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτη. «Γκρίνιδλ»	43	7244	άνεχ. Χάρον 23 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτη. «Σποφάριγκ»	43	7131	έφθ. Σαιν Ναζαίρ 5 Σεπτ., έπισκευή
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδουρ.)	έτη. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Τσώρτσιλ 1.2 Σεπτ. διὰ Χούλλ
ΑΠΟΛΛΩΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτη. «Απόλλων»	10	3314	έφθ. Κέιπ 12 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτη. «Σεγκόδια»	56	11000	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτ. διὰ Περουβαν
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτη. «Αρένα»	19	1775	έφθ. Όραν 16 Σεπτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτη. «Αλμπιον»	43	7265	άνεχ. Τσώρτσιλ 1.2 Σεπτ. διὰ Χούλλ
ΑΡΕΤΗ	έτη. «Απόστολο»	20	3330	εἰς Αρχαγγέλον 15 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονό.)	έτη. «Αρίστομένης»	43	7254	έφθ. Μόζι 20 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτη. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Κιουρασάο 14 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτη. «Αριστομένης»	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτη. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Κεμπέκ 14 Σεπτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΡΙΩΝ (λιβ.)	έτη. «Αρίάτο»	44	7216	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ	έτη. «Ντέλ "Εστε»	19	5672	διήλθε Ρουάγιαλ Σούερειν 20 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτη. «Αρίων»	28	1707	διήλθε Σούλινα 9 Σεπτ.
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτη. «Αρης»	21	1498	έφθ. Χάρον 22 Σεπτ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτη. «Φερπλάσιη»	53	18288	άνεχ. Γκρείντζεμάσοι 17 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτη. «Αστρα»	43	7273	άνεχ. Λίθη 25 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΣΕΝΑ	έτη. «Μαρπούνετε»	43	7236	άνεχ. Λίθερπουλ 14 Σεπτ. διὰ Σέβεν "Αιλαντ
ΑΡΤΑ (λιβ.)	έτη. «Μπιενθενίτο»	43	7232	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)	έτη. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Τσάκαρτα 14 Σεπτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτη. «Ταλαμάνκα»	43	7176	έφθ. Αμστερνταμ 22 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτη. «Λαζίπτ. Σή Τράνσπ.	43	7288	έφθ. Χάρον 14 Σεπτ.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτη. «Σίερρα»	45	7198	άνεχ. Μόνι 24 Σεπτ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτη. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Χάμπτον ρόδος 11 Σεπτ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτη. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 22 Σεπτ. δι' Ούζαν
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΛΑ (Κοσταρ.)	έτη. «Σάν Γκαμπτριέλ»	43	7198	έφθ. Ρεουνίδιον 15 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτη. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άνεχ. Αμβούργον 13 Σεπτ. δι' Ινδίας
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.δ.)	έτη. «Ντιάμοντ»	44	7210	διήλθε Πόρτ Σαιδ 16 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτη. «Άντες»	45	7318	διήλθε Παναμάν 10 Σεπτ. δι' Αλγέριον
ΑΣΤΡΟΝ	έτη. «Φάργουντ»	42	7176	διήλθε Παναμάν 10 Σεπτ. δι' Αλγέριον

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

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.) . . .	Σ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Όζακαν 1 Σεπτ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	Σ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Τόκιο 13 Σεπτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	Σ. Νιάρχος	44	7210	έφθ. Πενσακόλαν 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Σάντος 18 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Κιουρασάο 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	55	22000	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 25
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ· (λ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. "Αμστερνταμ 17 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διῆλθε Σουέζ 15 Σεπτ. δι' 'Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.) . .	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20355	άνεχ. Σπέτζιαν 23 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ·Ι·Λ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διῆλθε Σουέζ 20 Σεπτ. δι' 'Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.) . . .	έτ. «Διεθνής»	43	10193	διῆλθε Σουέζ 15 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.) . .	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ. δι' 'Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.) . .	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ. διά Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.) . .	έτ. «Διεθνής»	43	10488	άνεχ. Αρούμπαν 18 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.) . .	έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.) . .	έτ. «Διεθνής»	45	10470	εἰς μεταφορὰς Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	44	10448	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ·Ι·ΝΤ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Αρούμπαν 18 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.) . . .	έτ. Νιάρχου	43	10488	διῆλθε Σουέζ 24 Σεπτ. δι' 'Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.) . .	έτ. «Διεθνής»	43	10195	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διῆλθε Σουέζ 18 Σεπτ. δι' 'Αραβίαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	11000	εἰς Κόπτη, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 23 Σεπτ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Μαντράς 23 Σεπτ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. "Αντον"	45	7252	έφθ. Μπουένος "Άρδες 22 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	21	1184	έφθ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόποτα»	44	7216	έφθ. Σαύντα (Νορβηγίας) 15 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ερνέστ 'Αφρικαν»	55	6100	έφθ. Μόλις 13 Σεπτ.
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	διῆλθε Τζιμπουτί 16 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	43	2878	άνεχ. Ρουέν 12 Σεπτ. διά Μούνκσουντ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Στενιές»	20	4992	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 12 Σεπτ. δι' 'Εμδεν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρυτενόζα»	55	10200	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνιας»	43	7260	έφθ. Πειραιᾶ 17 Σεπτ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρῖς»	54	6042	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 10 Σεπτ. δι' 'Αιμέρσαν
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	33	8164	εἰς Κρήσον, ὑπὸ μετατροπὴν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Γουορλόντουάιν»	43	7031	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκα»	43	7247	διῆλθε Μοντεβίδεο 8 Σεπτ. διά Τσάναραλ
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	εἰς Χιροσίμα, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμπίλιο»	44	8247	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 17 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπιτις»	44	8327	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 Σεπτ. δι' 'Αιμδέρογον
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Λίβερπουλ 21 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. Βαγκούθερ 19 Σεπτ.
ΕΘΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10100	διῆλθε Θέουταν 19 Σεπτ. διά Μπουκώ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	άνεχ. Βρέψιν 16 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Σουέζ 20 Σεπτ. (έπισκευή)
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	εἰς Χακοδάτη, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έλληνικά συμφέροντα	56	10331	άνεχ. Πόρτ 'Εθεργκλαντ 19 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	διῆλθε Εκουατόρ 23 Σεπτ. διά Σάντος
ΕΛΕΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βίστα Ρίօς»	36	8064	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Παραμάσουντ»	22	7366	έφθ. Χαδάννων 18 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	έφθ. Εύδεν 21 Σεπτ. δι' 'Αιμέρσαν, έφθ. 23
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Γουόρλον Τάνκερς»	43	7218	εἰς Κόμπη, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	διῆλθε Λίζαρτ 17 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΛΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10500	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 Σεπτ. δι' Ούζαν
ΕΛΛΗΡΑ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	άνεχ. Κόμπη 12 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	διῆλθε Θέουταν 18 Σεπτ. διά Σάντος
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	άνεχ. Λιβύην 20 Σεπτ. δι' 'Αμπερντιν
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Τρανσπασιφίκα»	43	7207	έφθ. Γκέραλτον 11 Σεπτ. διά Φρήμαντλ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Βιβλάτε»	28	2407	έφθ. Μπουένος "Άρδες 21 Σεπτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	έφθ. Μόμπιλ 20 Σεπτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενσενάντος»	44	7207	έφθ. Χαδάννων 18 Σεπτ.
	έτ. «Λατασφέρους»	43	7264	έφθ. Βαγκούθερ 13 Σεπτ.

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

Τὰ νεότευκτα καὶ ύπερπολυτελῆ πλοῖα
τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μιλλίων

Κινηματογράφος—Πισίνα—Air Conditioning

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ”

Δι' Άλεξάνδρειαν — Σάιδ — Βηρυττόν — Λεμεσόν — Άλεξάνδρειαν.

Τετάρτην 3, 17 καὶ 31 Οκτ. 11 π.μ.

Διά Βρινδήσιον—Βενετίαν

Τετάρτην 10 καὶ 24 Οκτωβ. 3 μ.μ.

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ”

Διά Βρινδήσιον Έκαστην 5 μ.μ.

“ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ”

Δι' Άλεξάνδρειαν — Λεμεσόν — Βηρυττόν — Πόρτ Σάιδ — Άλεξάνδρειαν.

Τετάρτην 10 καὶ 24 Οκτ. 3 μ.μ.

Διά Γένοβαν—Μασσαλίαν

μέσω Ισθμοῦ.

Τετάρτην 3, 17 καὶ 31 Οκτωβρίου 12ην μεσημβρινήν.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

Δ)Π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθε.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10500	εις Χιροσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΛΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διηλθε Παναμάν 25 Σεπτ. διά Χακοδάτην
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διηλθε Τρινιντάντ 22 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθε.)	έτ. «Αΐλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Σεπτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Μπέιραν 22 Σεπτ. διά Καράτσι
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Κουανός»	43	10448	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 20 Σεπτ. διά Θέουταν
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. 'Αμβούργον 14 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΥΜΟ (λιθ, δεξ.)	έτ. «Ελάρα»	56	26000	εις Γιοκοχάμαν, ύπο συμπλήρωσιν.
ΚΥΡΑ (λιθ, δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	άνεχ. Νέαν 'Υόργκην 13 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Ρουέν 21 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκιστάντορ»	45	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς, έθ. 22
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άνεχ. Τόκιο 20 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	έθ. Εόριν 21 Σεπτ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάτικο»	43	10195	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. δι' 'Αραβίαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Βρέμην 10 Σεπτ. διά Σμαλκάλιντεν
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	24000	εις Κόμπτε, ύπο συμπλήρωσιν
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	24	3658	άνεχ. Ακάμπτα 23 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραμόντε»	53	13406	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΙΔΑ (λιθ.)	έτ. «Φορταζέζα»	43	7030	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Πλαναμερίκανα»	44	7256	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 12 Σεπτ. διά Βορδά
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. "Αμστερνταμ (Βραζ.) 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	"Ιδε : «ΝΟΡΜΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΛΟΕΞ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765	διηλθε Παναμάν 16 Σεπτ. διά Πρόβιντενς
ΛΟΙ·Ι·ΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ρίο 'Αζουλά»	44	7256	έθ. Φερρού 23 Σεπτ., (διά Τάμπαν)
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιές»	44	1910	έθ. Νοέδιτας 11 Σεπτ.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιές Σή»	44	2127	διηλθε Σουέζ 25 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Έβερεστ»	19	974	εις Λενίγραδ 20 Σεπτ.
ΛΟΥΛΟΥ (Λιβανίου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άνεχ. Γκουαντανάμο Μπαϊν 21 Σεπτ. διά Κούδαν
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρ»	43	10428	έθ. Βενετίαν 19 Σεπτ. και Πειραιά 26
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. Αμύρεσαν 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράστον»	44	7160	εις Χούλη πάτο 26 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένσ»	21	1489	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	έθ. Κωνσταντζαν 18 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	άνεχ. Βατιτιόρην 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιθ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	"Ιδε : «ΝΟΡΜΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	διηλθε Παναμάν 16 Σεπτ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χέρεντιο»	18	3756	άνεχ. Μορμουγκό 24 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΜΑΝΟΛΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Όλμεντο»	43	7210	έθ. Μορμουγκά 16 Σεπτ.
ΜΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μάρα»	29	8971	εις Γκρήνοκ, ύπο μετατροπήν
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβανίου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	έθ. Τσιτταγκόγκ 18 Σεπτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)	έτ. «Παρασάλτο»	43	7189	διηλθε Λός "Αντζέλες 16 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Σεπτ. δι' Ούζαν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ. διά Βρέμην
ΜΑΡΙΑ K. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	εις Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΑΝΘΗ T. (Κοσταρ.)	έτ. «Πανρίκα»	19	6064	έθ. Γάνδην 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκούλ»	22	4949	άνεχ. Βατιτιόρην 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΑ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έθ. "Απάρρι ("Απω Ανατολής) 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	21000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ. δι' 'Αμμουαίη Μπαϊν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μενσαρέ»	41	4729	έθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8202	άργει Νέαπολιν πάτο 11 'Ιουλίου, έπισκεψή
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. "Αμστερνταμ 13 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	έθ. Κολόμπο 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έθ. Αλμπαν 25 Σεπτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7033	άνεχ. Μπράκες 12 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιδερσαλ»	55	8961	εις Εσσίν 39 B. — 0.7 Δ., Σεπτ. 18 διά Ριγιέκαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Σεπτ. δι' ούζαν
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενσαρέ»	27	5185	εις Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	έθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόρυκι»	55	24200	διηλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	έθ. Ρουέν 20 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσ»	54	18763	διηλθε Σουέζ 17 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	άνεχ. Πέπελ 15 Σεπτ. διά Βρέμην
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλια»	27	6144	έθ. Πειραιά 17 Σεπτ. και 'Οδησσόν 28
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 20 Σεπτ. διά Πειραιά
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	άνεχ. Καλκούτταν 20 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	εις Καλκούτταν 20 Σεπτ. διποσκεψή
ΜΕΛΑΝΤΟΥ (λιθ.)	έτ. «Λινάρές»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Σεπτ. δι' Ούζαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέστα Γρανάδα»	45	7198	έθ. Πόρτ "Αλφρεντ 20 Σεπτ.
ΜΕΡΔΙΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έθ. Σέπταν 15 Σεπτ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	άνεχ. Πούερτο Όρητάζ 21 Σεπτ. διά Γένεσδαν
MINA (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Ράς Τανόυρα 6 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
MINTRICK (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Τσωτσίλλα 14 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Η. Κορτόμπα»	44	7215	έθ. Ρίον 'Ιανέριον 10 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθ.)	έτ. «Σαίν Μικέλ»	29	2666	έθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	έθ. 'Αρούμπαν 20 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	έθ. Βατιτιόρην 23 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιθ.)	έτ. «Αντρία»	56	8000	εις θέσιν 43 B. — 32 Δ., Σεπτ. 19 δι' 'Αμβούργον
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	έθ. Γκόττεμπουργκ 23 Σεπτ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	άνεχ. Τσωτσίλλα 10 Σεπτ. διά Λίθερπουλ
MONTE RIKO (λιθ.)	έτ. «Καλλάο»	43	7129	έθ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ.
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάτικο»	00	2302	έθ. Λουδίνον 14 Σεπτ.

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

JAMES SMYRNIOUDIS SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIOUDI," BALTIMORE

BALTIMORE 2, MD.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	διήλθε Σουεζ 23 Σεπτ. δι' Αραβαν
ΟΛΥΜΠΟΣ (λι6.)	έτ. «Μονοδάρη»	43	7028	άνεχ. Ρουέν 12 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λι6.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	διήλθε Σουεζ 11 Σεπτ. διὰ Μπαχρέιν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	έσθ. Μπουένος Αὔρες 14 Σεπτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	άνεχ. Ρουέν 18 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διὰ Τρίπολιν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (λι6. δεξ.)	έτ. «Λάδ' Εμπρέσσα»	55	20900	διήλθε Σουεζ 17 Σεπτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Ούδατ Στάρ»	44	7248	έσθ. Ναγκόγια 18 Σεπτ.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λι6.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	διήλθε Τρίνινταν 17 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λάδ' Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Αμστερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Φλάσιγκ
ΟΥΡΑΝΙΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	έσθ. Περούβια 16 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λι6.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λι6γ.)	έτ. «Νόρλος»	43	7211	έσθ. Βαλτιμόρην 19 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	52	12064	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 Σεπτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιλλα»	43	7176	άνεχ. Σορέλ 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΩΡ (λι6.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	άνεχ. Βαλτιμόρην 12 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λι6.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	7256	διήλθε Τρίνινταν 11 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Αουνταξ»	23	7246	άνεχ. Κολόπτο 6 Σεπτ. διὰ Μπαντάρ Μασούρ
ΠΑΙΔΑΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λι6.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	έσθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμας»	20	5182	έσθ. Γιοκοχάμαν 17 Σεπτ.
ΠΑΝ	έτ. «Άριας»	56	10486	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 12 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 21 Σεπτ. διὰ Βαγκούθερ, έθ. 22
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	έσθ. Μίδδλεσμπρο 16 Σεπτ. και Λονδίνον 25
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΕΞ (λι6.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16100	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λι6.)	έτ. «Βαλινέτε»	55	9857	άνεχ. Αμστερνταμ 15 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	έσθ. Ηργουέλ 24 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	έσθ. Κολόμπο 20 Σεπτ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220	εἰς Μακάρεο Ρίβερ 16 Σεπτ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	09	715	εἰς Συντσβαλ 10 Σεπτ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	άνεχ. Μόμπιλ 13 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έσθ. Παστελίλο 16 Σεπτ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λι6.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Κόλπον Μεξικού
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έσθ. Σαβάνναν 23 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΙΡ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	56	8070	εἰς Γιοκοσούκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΑΘ	έτ. «Πάθο»	26	5937	έσθ. Αμβούργον 13 Σεπτ.
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	έσθ. Ρόττερνταμ 1 Σεπτ.
ΠΕΓΚΟΡ (λι6.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	διήλθε Λός Αντζελες 14 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΑΨ (λι6.)	έτ. «Σάμποκα»	45	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Σεπτ. διὰ Ζευμπρούγκε
ΠΕΡΑ ΑΙ·ΑΛΑΝΤ	έτ. «Καρέτο»	43	7139	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λι6.)	έτ. «Μονρόβια»	55	8001	άνεχ. Ρουέν 18 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΣΕΥΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	άνεχ. Φόλε 23 Σεπτ. διὰ Μιτάνιας
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. διὰ Βαγκούθερ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λι6.)	έτ. «Ελλήσποντος»	45	7056	έσθ. Γενόβαν 19 Σεπτ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	44	7190	διήλθε Παναμάν 4 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ έλ Πιρέο»	16	1449	έσθ. Οντάν 12 Σεπτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	διήλθε Λός Αντζελες 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΛΑΝΕΤ (λι6.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Νταγκάν 12 Σεπτ. διὰ Καμαΐσι
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λι6.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	άργει Τεργέστην ἀπὸ 9 Ιουλίου, ἐπισκευή
ΠΛΟΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάιν Ανάργυροι»	24	1435	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διὰ Καλαϊ
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έσθ. Χούλλ 17 Σεπτ. καὶ Ιμιγχαν 23
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	έσθ. Μόμπιλ 15 Σεπτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίης»	38	2646	έσθ. Ούντεβάλλα 19 Σεπτ. καὶ Ελσινορ 23
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Νουέρδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Λός Γκουαΐρα 19 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Πόρτα Γεργκλάντ 11 Σεπτ. διὰ Αμέρεσαν
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράνσοπορ Θερσηση»	24	4928	έσθ. Τουλώνα 23 Σεπτ.,
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λι6.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 8 Αύγ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λι6.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έσθ. Μορμουγκάο 19 Σεπτ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	έσθ. Αμέρεσαν 2 Σεπτ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστέ»	44	7192	άνεχ. Χούλλ 11 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΡΑΨΟΝΤΥ (λι6.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Σεπτ. διὰ Σιμίζου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	έσθ. Βαλτιμόρη 15 Σεπτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λι6. δεξ.)	έτ. «Πατσίφικα»	44	7176	έσθ. Τεργέστην 17 Σεπτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Τουέρτερν Σή»	55	21050	διήλθε Πούλο Μπούκομ 24 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάιντ»	44	7176	έσθ. Μπούλαν 23 Σεπτ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Σάινχαλ»	30	4105	έσθ. Σαβάνναν 16 Σεπτ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	18	5727	άνεχ. Πειραιά 26 Σεπτ. διὰ Σύρον—Ρωσίαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έσθ. Πόρτα Γλφρεντ 24 Σεπτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Παρανάγκουα 8 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Σεπτ. δι' Αμέρεσαν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Σάν Άνθινοι»	17	5685	άργει Νεάπολιον ἀπὸ 17 Αύγ., ἐπισκευή
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	εἰς Αρχάγγελον 25 Σεπτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Άταλντικα»	44	10546	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλλαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδς 8 Σεπτ. διὰ Μαντράς
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Φοίνικ»	43	7259	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	εἰς Ιγκάρκα 25 Σεπτ.

LONDON Englishman, well-known in Athens London New York Shipping Circles, wishes to contact Shipowners contemplating opening offices in London.

Reply: **G. M. VLAVOS**, Megaron Laikis, Piraeus.

LIVIERATO & C°
TELEGRAMS: P. O. Box 1224
"PIRAMIS," STEAMER - POINT ADEN
SHIPCHANDLERS
SERVICE QUALITY SATISFACTION GUARANTEED

ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER
ESTABLISHED 1851
WHOLESALE SHIPCHANDLERS
HAMBURG 11
FREEPORT, BROOK 6
TELEF: 36 22 46) 47) 48) 49
PRIVATE: 23 56 08
TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG

