

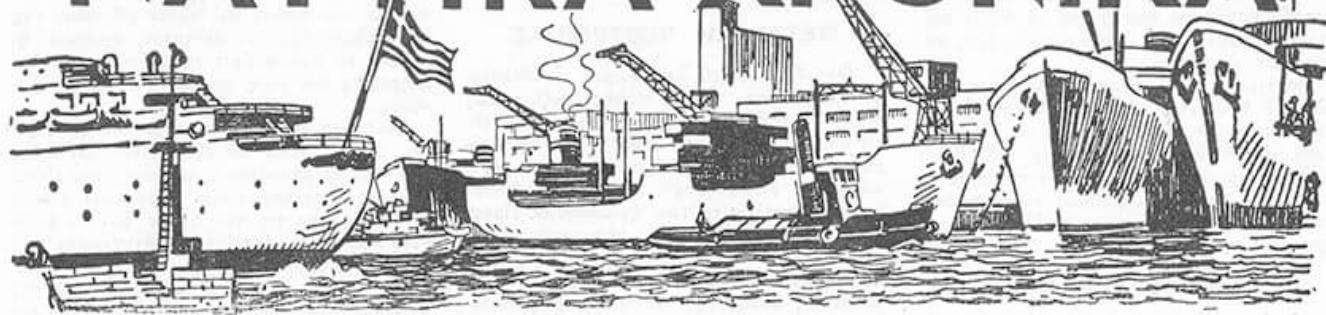
# NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1965

Αρ. Φύλλου 717/476

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΕ (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 717)476

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1965

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ

"Ανευ ένδιαφέροντος ή πρὸ ήμερων συζητησις εἰς τὴν Βουλὴν, ή προκληθεῖσα ἐξ ἔρωτήσεων τῶν δουλευτῶν κ.κ. Μπουρνιᾶ, Σαβόδούλου, Σκορδίλη, 'Ανεροστ' καὶ Μπουγά. Δὲν ἔφορτισαν οἱ ἔρωτῶντες νὰ εἰναι ἐπαρκῶς ἔνημερωμένοι, ὅστε νὰ ἀποκαλύψουν τὸν παραδιάζοντα τὴν ὀλήθειαν κ. 'Υπουργόν.

'Απέκρυψεν ἀπὸ τὴν Βουλὴν ὁ κ. Μπίρης τὴν πραγματικότητα. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν κρουσμάτων ἀπειθαρχίας, δὲν εἰναι ἀκριδεῖς. Δὲν περιλαμβάνονται τὰ ὅχι δίγια, ἀλλὰ τὰ πολλὰ στασιαστικὰ κρουσμάτων, τὰ λαβόντα χώρων ἐπὶ πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐπηνδρωμένων μὲ ἀμιγῆ ιδικά μας πληρώματα. Εἰς τὸν κατατέθεντα εἰς τὴν Βουλὴν πίνακα ἀναφέρονται αἱ «ὑπόθεσεις» καὶ ὅχι ὁ ἀριθμὸς τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν κάθε «ὑπόθεσιν». Καὶ εἰς τὸ σημεῖον ἀκριδῶς αὐτὸ ἔγκειται η δισφορὰ μεταξὺ τῶν «ὑπόθεσεων» τοῦ παρελθόντος καὶ τῶν σημειρινῶν.

'Αντιμετωπίζομεν τῷρα «ὁ μ α δ ι κ ἄ c» ἔξεγέρσεις καὶ στάσεις, ἐνῶ ἄλλοτε ἐπρόκειτο περὶ μεονωμένων τῶν κρουσμάτων ἐνός ή δύο ἀπειθαρχῶν ναυτικῶν. Ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν δὲν ἦξιθε ἀπὸ τὸ στασιάσαν πλήρωμα ή ἀντικαταστάσας τοῦ Πλοιάρχου — πλεισταὶ ὅσαι αἱ περιπτώσεις — καὶ ποτὲ εἰς τὰ χρονικὰ τῆς Ναυτιλίας μας ή ἔξεγέρσεις δὲν ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἔγκλεισθῇ ὁ αἱ μχανικῶν ἐντὸς τοῦ ψυγείου (περιπτώσεις πλοίου τοῦ κ. 'Ωνάση). Διαφορά, λοιπόν, σημαντική, ὑπόδηλούσα καὶ τὸ οικτρὸν σημεῖον, εἰς ὁ περιήλθεν ή τάξις καὶ η πειθαρχία ἐπὶ τῶν πλοίων μας, μεταξὺ τοῦ παρελθόντος καὶ τῶν ἀπὸ ἔτους διαδραματιζομένων.

'Ορθῶς ὁ κ. Μπουγάς προεκάλεσε τὸν κ. Μπίρην νὰ γνωρίσῃ εἰς τὴν Βουλὴν ποιοὶ καὶ πόσοι οἱ τιμωρηθέντες ταραξίαι. Καὶ δὲν ἔστειλθε ὁ κ. Μπίρης τὴν ὀλήθειαν, ισχυρισθεῖς ὅτι «τὰ ὄνόματα τῶν τιμωρηθέντων ἐδόθησαν εἰς τὸν Τύπον καὶ εἶναι ηδή γνωστά». Καὶ προσέθηκε ἀνακριβῶς ὁ κ. 'Υπουργός ἀπευθυνόμενος εἰς τὸν κ. Μπουγάν: «Πάντως καὶ τὸν ὄνομάτων δύνασθε νὰ λάβητε γνῶσιν κι' ἐσεῖς ἀφοῦ τὰ ἔχεις ὁ Τύπος. Τὰ ἔχουν ὅλαι αἱ ἔφη μερίδες καὶ ὅλα τὰ περιοιδικά.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ — ὅπως γνωρίζουν οἱ ἀναγνῶσται τῶν στηλῶν μας — ἔγκειται καὶ η διαφωνία μας μὲ τὸν κ. 'Υπουργόν. 'Αποφένγει τὴν κοινοποίησην εἰς τὸν Τύπον τῶν ὄνομάτων τῶν τιμωρηθέντων, παρὰ τὴν

ὑπόσχεσίν του. Γράφομεν σχετικῶς εἰς ἄλλο σημείωμα τοῦ παρόντος τεύχους.

Θὰ ἔχειάζοντο στῆλαι πολλαῖς, ἵνα ἀνασκευάζωμεν τὰς ἑκάστοτε ἔξαπολυομένας ἀπὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν ὑπερβολάς, ἀνακριθεῖσαι καὶ ἀνεδαφικάς θεωρίας. 'Εν τῷ μέτρῳ τοῦ διανοτοῦ προσποθούμεν νὰ τὸν φέρωμεν εἰς τὴν ύγια τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας ἀντιμετώπισιν. Κάποτε, ὅταν θὰ πάυσῃ ιλιγγιῶν ἐπὶ τοῦ ὑπουργικοῦ του θώκου ὁ κ. Μπίρης, θὰ ἀντισφῆμη πόσον ἔθλαψε τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν ἡ συμπατωτική, ἀνερμάτιστος, η χθαμαλῶς κομματικὴ πολιτική του, η ἐκθρέψασα τὴν ἀναταραχὴν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ κλονίσασα τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς ἔδω καταστάσεις.

### ΟΥΚ ΗΒΟΥΛΗΘΗ ΣΥΝΙΕΝΑΙ

Συνεχίζει ὁ κ. Μπίρης, παρὰ τὰς κατηγορηματικὰς ὑπόσχεσεις του, τὴν ἀνακοίνωσιν τῶν κυρώσων, αἵτινες ἐπεβλήθησαν εἰς ταραξίας καὶ ἀπειθαρχοῦντας ναυτικούς, χωρὶς νὰ τοὺς κατονομάζῃ.

'Εκουράσθημεν ὑποδεικύνοντες τὴν σκοπιμότητα τῆς ὑνομάσιας ἀνακοίνωσεως τῶν ποινῶν. Εἴναι τοῦ μόνον, καθ' ημάς καὶ κάθε γνωρίζοντα τὰ πράγματα, μέσον διὰ νὰ σταματήσουν αἱ ἀνωμαλίαι ἐπὶ τῶν πλοίων. Θὰ ἐπληροφοροῦντο οἱ πάντες, ὅτι ὁ Νόμος τιμωρὸς τοὺς περιμένει, ὅτι ἔνος ἔκαστου αἱ πράξεις λαμβάνονται ὑπὸ ὅψιν καὶ καταγράφονται. Οἱ ταραξίαι δὲν θὰ ἔχουν πλέον τὴν δυνατότητα τῆς ἐπαναπροσλήψεως των εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοία. Αὐτό, ἄλλως τε, πράττουν καὶ ὅλαι αἱ ἀλλαγαὶ μεγάλαι ναυτικοὶ χώραι, αἱ μετὰ πάστης αὐστηρότητος ἐπιβάλλουσαι τὴν τάξιν καὶ τὴν πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν πλοίων των. 'Ανακοίνωνται τὰ ὄνόματα τῶν ἑκάστοτε τιμωρουμένων. "Έχομεν, ἄλλως τε, ὑπὸ ὅψιν μας τὸ γεγονός τοῦ αἰσθητοῦ περιορισμοῦ τῶν φευδασθενειῶν εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴ σημαίαν πλοία, ἀφ' ὅτου ἐθεοπίσθη ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἀναγραφῆς εἰς τὸ ναυτικὸν φυλάδιον τῶν ἀσθενειῶν ἐνός ἔκαστου ναυτεργάτου. 'Ο ἔμφανίζων συχνότητας ἀπολύσεων λόγω ἀσθενειῶν, γνωρίζει καλῶς, ὅτι ἀνεντιθύμητος καθίσταται, η ναυτολόγησίς του θὰ ἀπέβαινε δυσχερής. Τὸ αὐτὸ θὰ συνέβαινε καὶ μὲ τοὺς ταραξίας. 'Ο τιμωρούμενος καθοδηγητής θὰ καθίστατο πλέον ὑποπτος. Κατὰ λογικήν συνέπειαν, η πειθαρχία θὰ ἐπεβάλλετο εἰς ὅλους, λόγω τῆς ἐπιβολῆς τοῦ Νόμου.

Αὐτὰ θέλειν νὰ τὰ ἀγνοῇ ὁ κ. 'Υπουργός. Ψήφους ἀγρεύει· κανένα δὲν θέλει νὰ δυσαρεστήσῃ· μάταιος, συνεπώς, καὶ ὁ ίδικός μας κόπος. Οὐκ ηβουλήθη συνιέναι.

'Ιδοὺ πῶς ἀνεκοινώθησαν πρὸ ήμερῶν αἱ ἐπιβληθεῖσαι ποιναί:

'Εκ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτίλιας ἀνακοινώνται, διτὶ κατὰ τὸ τὸ 6' 150ήμερον τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου καὶ κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Μαρτίου, ἐπεβλήθησαν ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων 'Ανακριτικῶν Συμβούλιων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ πειθαρχικαὶ ποιναὶ εἰς 12 ναυτικούς, οἱ διποίοι ὑπέπεσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας των ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων, εἰς διάφορα παραπτώματα τάξεως καὶ πειθαρχίας.

Οὕτω ἐτίμωρηθησαν: Δι' ἔξυδρισιν καὶ χειροδικίαν κατὰ συναδέλφου του εἰς ναυτικός. Δι' ἀντιπειθαρχικήν καὶ ἀπρεπή συμπεριφοράν πρὸς ἀνωτέρους των τρεῖς. Διὰ προσβολὴν ἀνωτέρου εἰς. Δι' ἀρνησιν ὑπερωριακῆς ἐργασίας δύο. Διὰ χειροδικίαν κατὰ κατωτέρου εἰς. Δι' ἀρνησιν ἐκτελέσεως ἀνατεθείσης ἐργασίας δύο. Δι' ἀλληλοεξύδρισην δύο. Εἰς τοὺς ἀνωτέρω ναυτικούς ἐπεβλήθη η ποινὴ τῆς στερήσεως των ναυτικοῦ φυλλαδίου ἀπὸ 1-12 μῆνας, ἀναλόγως τῆς σοδαρότητος ἐκάστου παραπτώματος.

Καὶ ὁ Νόμος κινεῖται τιμωρός, ἔστω καὶ καθυστερημένος, διὰ μόνον τοὺς ταραξίας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων. Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἀλληληκής ιδιοκτησίας πλοία ἀγνοοῦνται. 'Ατιμώρωτοι παραμένουν οἱ στασιασταί. Εἴναι ἀσύδοτοι. Καὶ κατ' αὐτῶν ὁ κ. 'Υπουργὸς ὑπεσχέθη νὰ ἐφαρμόσῃ τὸν Ποινικὸν καὶ Πειθαρικὸν Κώδικα. 'Υπεσχέθη ἀπλῶς. 'Η ὑπόσχεσις, δύως καὶ τόσαι ἀλλα ἀφειδῶς παρεχόμεναι, ἀλησμανῆθη.

Καὶ ἐνῷ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη μας ἀγνοοῦνται κατὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ Νόμου, ἐναβρύνεται ὁ κ. 'Υπουργός νὰ τὰ πειλαμάνῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ γὰρ κομπάζη, πρὸ τῶν ἀγνοούντων τὰ πράγματα, διτὶ κατέχομεν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπορικὸν ναυτικόν.

'Ἐριμην, βεβαίως, τοῦ κ. Μπίρη καὶ τῶν σὺν αὐτῷ ἀναπτύσσεται η Ναυτιλία μας. 'Αποτυχημένη πλέον η ὑπόθεσις τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ τεκμαίρεται ἀπὸ τὴν ἀσθενήσαν ταραξίας, πρὸ τοῦ ηγεμονίου της παρατελόντης τοῦ ηγεμονίου. 'Ο πάντας οἱ ἀφειδεῖς ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν. 'Επ' αὐτῶν εἰς ὅλο σημείωμα.

### ΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΦΙΛΩΝ

'Ἐφοπλιστής εύρυτάτης ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας εἰς τὴν ἐπιβατηγόν Ναυτιλίαν μας — κατέχει τὸν μεγαλύτερον στόλον ἐπιβατηγῶν σκαφῶν — ἐπεσκέψθη πρὸ ἡμέρων τὴν Αμέρερσον. Μὲ τὰ μελανώτερα χρώματα μᾶς περιέγραψε τὴν ἔκει κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἐλληνι-

## Ο ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟΣ ΠΡΑΜΑΤΕΥΤΗΣ

'Η υπό τὸν κ. Ρ. Τουμαζάτον, νέα Διοίκησης τῆς Ενώσεως τῶν Ναυτῶν Ε.Ν., ἐκκολαφεῖσα ἀπὸ τὴν ἐτυμηγορίαν 400 ναυτῶν, ἐκ τῶν εἰκοσι καὶ πλέον χιλιάδων τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν δόλοτος, προχωρεῖ ἦδη εἰς τὸ πρόγραμμά της. Τούτο δὲ δόλοκληροῦται διὰ μιᾶς καὶ μόνης λέξεως: "Ἀρνητσίς!"

'Άλλα τὸ φαινόμενον κανένα δὲν ἐκπλήττει. Τὸ ἀντίθετον θὰ ἔξεπληττεν. Οἱ ἑκλεκτοὶ τῶν τετραποσίων εἶναι αὐτοὶ ποὺ εἰναι. 'Ο νέος περὶ ἐργατικῶν σωματείων νόμος, δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὸν ὄγκον τῶν ἐνεργειῶν ναυτῶν νὰ ἐκφράσουν τὴν γνώμην τῶν διὰ τὴν διοίκησην τοῦ σωματείου των. "Ἐδωσε πλήρες τὸ ΒΕΤΟ εἰς τοὺς περὶ τὴν Τρούμπαν καὶ τοῦ Τζελέπη ναύτας, νὰ καταλάβουν τὴν συνδικαλιστικὴν ἡγεσίαν διὰ τὰ περαιτέρω. "Ηρκεσε δὲ ἡ πρώτη εὐκαιρία διὰ τὴν ἀπόδειξιν. 'Αγήκει εἰς τὴν ΠΝΟ ἡ "Ενώσις τῶν Ναυτῶν. 'Εν τούτοις, ἡ καθοδιγησίς δὲν πηγάζει τώρα ἐκείθεν. 'Εξ ἄλλης πηγῆς προέλευσιν ἔχουν τὰ "πλάνα" ἐνεργειῶν καὶ κατευθύνσεων.

Λυπούμεθα, πολὺ λυπούμεθα διὰ τὴν ἐπαλήθευσιν τῶν προβλέψεων μας. Εὔχη μας νὰ μὴν ὑπάρῃ συνέχεια μὲ τὸν καταποντισμὸν καὶ τῶν ἄλλων νομοταγῶν ναυτικῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανωσεων εἰς τὸ ἔρεδος τοῦ περὶ Δημοκρατίας καὶ Ἐλευθερίας πνεύματος τῆς ἐποχῆς. Διὰ τὴν ἔθνικην μεγάλην Ναυτιλίαν, αὐτό, ἀτυχός, τὸ πνεύμα, θὰ ἀποδῆ διάθριον. 'Ο νῶν νοείτο, κ. Μπίρη!..

\*\*\*

Καὶ ἀρνεῖται ὁ κ. Τουμαζάτος, ἀποχωρίζομενος τῶν συναδέλφων του εἰς τὴν Ἐκτελεστικὴν τῆς Π.Ν.Ο., νὰ ὑπογράψῃ τὴν σύμβασιν τῶν ὑπερωκεανίων, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ διοίκησεις ὅλων τῶν ἄλλων, τῶν μετεχόντων εἰς τὴν Π.Ν.Ο. σωματείων, συνεφώνησαν.

'Αρνεῖται ἐπίσης ὁ νέος Πρόεδρος τῆς Ενώσεως τῶν Ναυτῶν νὰ συμφωνήσῃ μὲ δόλας τὰς ἄλλας ὄργανωσεις, διὰ τὴν σύναψην τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν τουριστικῶν - μεσογειακῶν. Νέα προβάλλει αἰτήματα, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι συμμετέσχεν εἰς τὰς συσκέψεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἀντελήφθη τὸ ἀδύνατον τῆς ἰκανοποιήσεως ἀξιώσεων ἀπαραδέκτων.

'Άλλα θὰ συνεχίσῃ τὴν ἄρνησίν του ὁ κ. Τουμαζάτος. Εἴναι ἡ κατευθυντήριος γραμμή τῶν δρώντων ἐκ τῶν παρασκηνίων ἔξτρεμιστικῶν στοιχείων.

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΗΓΕΣΙΑΝ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

'Η ἀνάληψις ἀπὸ τὸν κ. Χατζήθεοδώρου τῆς Γεν. Γραμματείας τῆς Π.Ν.Ο., ἡγειρεῖ τὸ ζῆτημα τοῦ κατὰ πόσον ἔξυπηρετεῖται τὸ γενικότερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως ἰδιαιτέρως, μὲ τὸν διορισμὸν ὃς προϊσταμένος τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας συνδικαλιστοῦ, προερχόμενον ἀπὸ τὰ κατώτερα πληρώματα. Παρεξευθήσαν τινές, διότι δὲν ἐπελέγη ἀξιωματικὸς διὰ τὴν ἡγεσίαν τῆς ἀνωτέρας συνδικαλιστικῆς ὄργανωσεως τῶν ναυτικῶν.

Δὲν νομίζουμεν, ὅτι δικαιολογοῦνται ἐκ τῶν πραγμάτων αἱ ἀνωτέρω παρατηρήσεις. 'Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ προσωπικὴ ἀξία, τὸ ἥθος καὶ τὸ ἀγωνιστικὸν παρελθόν εἶναι τὰ βασικὰ κριτήρια καὶ δχὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ προέλευσις, διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς Γεν. Γραμματείας παρὰ ναυτικοῦ τινος, ἔχουμεν πρὸ ἡμῶν τὴν μακρὰν παράδοσιν ὡς γνώμονα διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα. Θερμαστής καὶ ναύτης διετέλεσαν ἑταῖ μακρὸν εἰς τὸ παρελθόν Γενικοὶ Γραμματεῖς τῆς Π.Ν.Ο., ἀξιολόγους παρασχόντες ὑπερεσίας εἰς τὴν ναυτεργατικὴν ὑπόθεσιν.

'Εκείνο, ὅμως, ὅπερ καθ' ἡμᾶς ἐπιβάλλεται νὰ προσέξουν οἱ ἑκάστοτε ἐκτελεστικοὶ τῆς Π.Ν.Ο., εἴναι ἡ προέλευσις τοῦ προϊσταμένου αὐτῆς ἀπὸ σωματείου, τοῦ ὅποιου τὰ μέλη μετέχουν εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. Τὰ

κῶν πλοίων. «Εἶναι — μᾶς ἐτόνισε — δραματική Χειρότερά τῆς ἀπεικονίζομένης ἀπό τὰ "Ναυτικά Χρονικά".

Καὶ εἶναι, ὃ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστὴς ΚΕΝΤΡΩΣ, κ. Μπίρη. Τούτο δι' ὑμᾶς, τὸν προσδέποντα τὰ πάντα ὑπὸ τὸ θολὸν πρίσμα τοῦ κομματικοῦ ὑπόλογισμοῦ, ἔχει, πιστεύουμεν, σημασίαν.

Μαντεύετε, κ. 'Υπουργέ, περὶ ποίου ἐφοπλιστοῦ πρόκειται. Δὲν χρειάζεται νὰ τὸν κατονομάσωμεν. Καλέστε τὸν νὰ σᾶς ἀφηγηθῇ τὰς θλιβεράς ἐντυπώσεις του. Εἶναι φίλος στοργικός τῆς κρατούσης καταστάσεως. Δὲν εἶναι, ὅπως ἄλλοι τινές, προκατειλημένος. 'Ισως προσγειωθῆτε εἰς τὴν τραγικὴν πραγματικότητα.

## ΠΑΛΑΙΑ ΤΑΚΤΙΚΗ

Δὲν ἀναγράφομεν πλέον λεπτομερείας τῶν ἀνωμαλιῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Πρὸς τί, ἄλλως τε; Οἱ ἐφοπλισταὶ τελούν ἐν γνώσει τῶν κρουσμάτων. Τὸ 'Υπουργείον ἐπίσης. 'Ιδική τῶν ὑπόθεσις.

Δύο, ὅμως, κινήματα ἀπειθαρχίας, σημειώθηντα τελευταῖς ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων «Κυρὰ Κατίγκα» καὶ «Υπέρμαχος», ἐπισύρουν ἰδιαιτέρως τὴν προσοχήν. Μᾶς ὑπενθύμιζουν παρόμοια γεγονότα τῶν ἀποφράδων ἡμερῶν τοῦ 1946 - 47 (Πυθαρούλης - Καλούδης - Ο.Ε.Ν.Ο.).

Τὸ πλήρωμα καταστρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Κυρὰ Κατίγκα», κληθεὶς παρὰ τοῦ Πλοιάρχου νὰ ἐκτελέσῃ ἐργασίαν ἐπιστρώσεως τῶν κυτῶν διὰ ξελιές (στραγαλίες) διὰ τὴν φόρτωσιν εἰς Γαλλίαν φορτίου σάκκων ἀλεύρου, ἡρνήθη νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐργασίαν ταύτην μὲ τὴν προσφερθεῖσαν ξέπτα ἀμοιδὴν λιρῶν 125. 'Εξῆται σαν λίρας 250. Τηλεγράφημα τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου, διὰ τοῦ ὅποιου συνιστάτο ἡ ἀποδοχὴ τῆς προσφερθείσης ἀμοιδῆς καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ παραπομπὴ τῆς ὑπόθεσεως εἰς τὴν διαιτητικὴν ἐπιτροπὴν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἡγονήθη. 'Επίσης ἡγονήθη καὶ τηλεγράφημα τοῦ 'Υπουργείου, ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ ὅτι ὁ πλοιάρχος ψεύδεται. Διενηργήθησαν ἀνακρίσεις παρὰ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου. Τελικῶς ἡ ἐργασία ἐξετέσθη ἐντὸς 24ώρων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ὑποπλοιάρχου, τοῦ ἀντιπολοπλοιάρχου καὶ τριῶν μαθητευομένων.

Τοῦ δευτέρου κρούσματος αἱ λεπτομέρειαι ἔχουν ὡς ἔξης:

'Ο πλοιάρχος τοῦ φορτηγοῦ «Υπέρμαχος» εἰς Δουβλίνον κατήγειλεν, ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ πληρώματος του πρὸ τῆς λήξεως ἔτους μὲ ὑπηρεσίαν μόνον δύο μηνῶν ἔζητησε νὰ ἀποχωρήσῃ τὸν πλοίον. 'Ο ἐφοπλιστὴς ἡγανάκτησεν νὰ ἀποστείλῃ νέον πλήρωμα εἰς Δουβλίνον πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀποχωρούντων. 'Επτὰ ὅμως μέλη τοῦ πληρώματος, ἔκ τῶν ὅποιων δύο ἀξιωματικοί, ἡρνήθησαν νὰ ἀποβιβασθοῦν τῶν πλοίου, αἰτώντες νὰ τὸν καταδηλώσουν καὶ τὰ ἔξοδα παλινονοσίας εἰς τὸν Ελλάδα.

Κατόπιν τούτου κατέστη ἀναγκαῖα ἡ ἐπέμβασις τῶν τοπικῶν ἀρχῶν.

'Η περίπτωσις αὕτη ὑπενθύμιζε τὴν περίοδον τοῦ 1945 - 1950, τὴν τακτικὴν τῶν

συντρόφων τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. Οἱ ἀπολυόμενοι τοῦ πλοίου ἡρνοῦντο νὰ ἔξελθουν αὐτοῦ, καταλύνοντας σύστημα τῶν ἀρχῶν καὶ τὴν ἔννοιαν τῆς πλοιοκτησίας.

## ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑΣ

'Οσονδήποτε καὶ ἂν θέλωμεν νὰ ἔθελοτε φλούμεν, εἶναι ἔκτος πάσης συζητήσεως πλέον ὅτι ἡ ἀναταραχὴ τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ πλοία μας ὑπὸ τὴν καθοδήγησην τῶν πληρωμάτων τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐνδυναμούται. Αἱ ἀνησυχίαι, αἱ ἐκφρασθεῖσαι ὑπὸ τῶν στηλῶν τούτων, ἡγονήθησαν. Προσπάθειαὶ συγκαλύψεως καὶ ἐφορμάσεως κατεβλήθη ἀντὶ τῆς ἀμέσου λήψεως τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων καταστολῆς. Τὸ μέγα κακόν εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας μας ἐπετέλεσθη. 'Η δυσφήμησης τοῦ πλοίου μας ἐπραγματοποιήθη ὑπὸ τὰς ἐπιστρώσεις της κρατούσης καταστάσεως. Δὲν εἶναι, ὅπως ἄλλοι τινές, προκατειλημένος. 'Ισως προσγειωθῆτε εἰς τὴν τραγικὴν πραγματικότητα.

## ΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

Τὴν τιμωρίαν τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Ατλαντικού» κ. Περίδου, ἐπιμόνως ἐπεδίωξε καὶ ἐπέτυχε τὸ 'Υπουργείον. 'Ηθέλησαν νὰ ἀποδείξουν τὴν ἐνόχην τοῦ πλοιάρχου, διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου του εἰς τὴν Μασσαλίαν ἐκραγεῖσαν στάσιν μέρους τοῦ πληρώματος. Ποινὴ στερήσεως ἐπὶ μῆνα τοῦ διπλώματος τοῦ ἐπεδιλήθη εἰς τὸν κ. Περίδην. Τὸ ἀντιπλοιαρχικὸν πνεύμα ἐπρυτάνευσεν.

'Επικρατεῖ, ἀτυχῶς, εἰς τὸ 'Υπουργείον — εἰς τὴν σκέψην, ἀτυχῶς, τοῦ κ. Μπίρη καὶ τοῦ περιβάλλοντος τοῦ — ὡς ἀποφί, ὅτι οἱ πλοιάρχοι εἶναι οἱ κυρίως ὑπενθύμοι τῶν ἀνωμαλιῶν. Αἱ κατ' αὐτῶν καταγγελίαι καὶ αἱ πρόθυμοι παρὰ τῶν λιμενικῶν ὄργανων ἀνακρίσεις ἀπὸ τὴν ἀποφίων αὐτῶν — τὴν τόσον διατυπωματισθεῖσαν — ἐκπεγάζουν.

Καὶ ἔφ' ὅσον οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὴν ἐπιδολὴν τῆς τάξεως, τοισάντες τρέφουν κατὰ τῶν κυβερνητῶν τῶν πλοίων ἀντιλήψεις, διερώτηση πῶς αἱ ἀνωμαλίαι δὲν ἐνετάθησαν ἀκόμη περισσότερον καὶ πῶς οἱ «ἐπιτροπές τῆς πλώρης» δὲν συνεστήθησαν ἐπὶ τὸν πλοίον.

## CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

## AMARANTINIS (CEUTA) LTD

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar

Telegrams :  
AMARADINI - CEUTA

Mail :  
P.o.b. No 96

Telephones :  
Office hours : 2927  
After : 1268 & 3076

95 τοῖς έκαστὸν τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι σκάφη ποντοπόρα φορτηγά. Αὐτῶν τὰ πληρώματα ἔχουν ιδιάζοντα προβλήματα, τῶν ὅποιων γνώσιν ἐπακριβῇ ἔχουν μόνον ὅσοι ἔχουν τὸν παλμὸν καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐργασίας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων. Συνδικαλιστὴς μὴ ἐλθὼν ποτέ, λόγῳ εἰδικεύσεως, εἰς στενωτέραν ἐπαφὴν μὲ τὸ περιβάλλον τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, δὲν θὰ ήτο καὶ εἰς θέσιν ὡς ἐκπρόσωπος τῆς ὅλης ναυτεργατικῆς τάξεως νὰ διαπραγματευθῇ, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ κερδίσῃ ἀπὸ τοὺς ἐργοδότας ζητήματα, χρήζοντας ἰδιαιτέρων γνώσεων καὶ εἰδικεύσεως εἰς τὰς λεπτομερεῖας τῶν.

Κρίνοντες, συνεπώς, ὡς ἀδικαιολογήτους τὰς παραπήσεις διὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενώσεως Μαγείρων κ. Χατζηθεοδώρου, ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τῶν ἑκτελεστικῶν τῆς Π.Ν.Ο. ἐπὶ τῆς διατυπουμένης ἐπιφύλαξεως, διὰ τὴν προέλευσιν τοῦ Γεν. Γραμματέως ἐκ τῶν πληρωμάτων καὶ μόνον τῶν εἰς τὰ ποντοπόρα φορτηγὰ ἀπασχολουμένων.

### Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Κυρία γραμμὴ καὶ ἐπιδίωξις βασικὴ τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐπὶ Κυβερνήσεως Παπάγου καὶ ὅλων τῶν μετ' αὐτὴν ήτο μίσος καὶ μόνη: 'Ο ἐπαναπατρισμὸς τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαῖας πλοίων. Τὸ Κράτος ἵνα τὸν ἐπιτύχη, προσέθη εἰς πολλὰς παραχωρήσεις, ἀποσκοπούσας κυρίως εἰς τὴν ἀποκατάστασιν καὶ ἐδραίωσιν τοῦ πνεύματος τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὰς ἔδω καταστάσεις.'

Καὶ τὸ καλὸν ἀποτέλεσμα τῆς πολιτικῆς αὐτῆς σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου ἐπήλθε. Τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον ἐδεχθη τὰ ἄθρως ἐπαναπατριζόμενα σκάφη μας. Τὸ Πανελλήνιον ἔχαιρετο τὸ χιλιόστον πλοίον. "Ἐφθασεν ἡ δύναμις τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλίας μας τὰ ἐπτὰ ἐκατομμύρια τόνων γκρός. 'Ἐπιστεῦθη πρὸς στιγμὴν, ὅτι ἐντὸς δύλιγου θὰ είχεν δλοκληρῷ ὁ ἐπαναπατρισμός, ὅτι θὰ είχον ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον τὰ ὅσα ἀπέμενον ἐκτὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ νηολογίου σκάφη. Τὰ γεγονότα, ἀτυχῶς, διέφευσαν τὴν προσδοκίαν. 'Απὸ ἑτούς διαπιστούται καὶ πάλιν ἡ πρὸς τὰς ξένας σημαίας στροφὴ τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότηος. Καὶ προσλαμβάνει τελευταῖς ἡ στροφὴ αὐτὴ ἔκτασιν ἀνησυχητικήν, ἀπὸ ἑτῶν πολλῶν μὴ σημειωθεῖσαν. Θλιβερὰ ἡ

διατίστωσις. 'Απὸ τοὺς ἀδιαφεύστους ἀριθμοὺς συνάγεται.

Δὲν θὰ ἐνδιατρίψωμεν εἰς τὰς ἀφορμὰς τῆς τόσου δυσαρέστου ἔξεινεως. 'Απλῶς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ πρώτου στατιστικοῦ τριμήνου ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ καταρτιζομένου ἀπὸ τὴν εἰδικὴν ὑπηρεσίαν τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν', θὰ ἀναφέρωμεν, ἵνα ἐνημερωθοῦν καὶ οἱ ἐκτὸς τοῦ ναυτιλιακοῦ περιβολοῦ κινούμενοι, ὅπως καὶ αὐτὸς ὁ μεγαλορήμων 'Υπουργός μας, διὰ τὴν ἀποτυχίαν μιᾶς τόσην μεγάλης προσπαθείας, χάριν τῆς ὁποίας Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ πολλὰ εἰσέφερον.

Καὶ οἱ ἀριθμοὶ μᾶς ἀποκαλύπτουν ὅτι κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἐνέγραψαν εἰς τὰ διάφορα νηολόγια 117 ἐν συνόλῳ πάσης κατηγορίας σκάφη, τ. γκρός 1.097.510. 'Εξ αὐτῶν ἐνέγραψαν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον 40 μόνον σκάφη — μικρᾶς ἢ μετρίας, κατὰ τὸ πλείστον, χωρητικότηος — τ. γκρός 177. 889. Εἰς τὸ νηολόγιον, τούναντίον, τῆς Μονρόδιας, ἐνέγραψαν 51 σκάφη — μεγάλης χωρητικότηος, πολλὰ νεότευκτα — τόνων γκρός 736.778 καὶ εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ Παναρμ. 21 σκάφη, 161.133 τόν. γκρός. Πέντε ἀλλα, τόν. γκρός 21.710, ὑψωσαν τὰς σημαίας τοῦ Λιβανοῦ, τῆς 'Αϊτῆς καὶ τῆς Μάλτας.

Μόλις, δηλαδή, τὰ 16% τῆς νεοεγγραφείσης ἐντὸς ἔνος τριμήνου χωρητικότηος, ἐκαλύφθησαν ἀπὸ τὰ ἔθνικά μας χρώματα. Τὸ λοιπὸν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας τοννάς ἀνεζήτησε τὴν σκέπην ὑπὸ τὰς σημαίας ξένων κρατών.

'Ο κ. Μπίρης, σύστις πρὸ ημερῶν ἀκόμη κορδικιζόμενος ἔφερε τὴν Ναυτιλίαν μας πρώτην μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, παρακαλεῖται, καθ' ὃ ἀρμόδιος 'Υπουργός, νὰ γνωρίσῃ εἰς τοὺς ἀπορούντας διστί ὁ ἐφοπλισμός, μετὰ τὸ Φεστιβάλ, ἥρχισεν ἐγκαταλείπων καὶ πάλιν τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Μήπως τὸ «πνεύμα τῆς ἐποχῆς» ἀνασχετικὴν εἴχε τὴν ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὸν ἐπαναπατρισμόν;

### ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

"Οταν ἡ 'Ενωσις τῶν 'Ἐφοπλιστῶν καὶ οἱ ὄρθιοφρονούντες ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων ἔζητοσαν, ὅπως πρὸ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ περὶ Ν.Α.Τ. νομοσχεδίου γίνη ἀναλογιστικὴ μελέτη καὶ διακριθωθοῦν αἱ δυνατότητες τοῦ 'Ιδρυματος εἰς τὴν ἀνά-

ληψιν τῶν νέων ἐπιβαρύνσεων, ὁ κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας κατηγόρησε δημοσίᾳ τούτους, ὃς κωλυτεργοῦντας. Τὰς ἀγάθας των προθέσεις ἡμερεσθήτησε.

Δὲν ἴσχυσε διά τὸν κ. Μπίρην ἡ δήλωσις τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐκπροσώπων, ὅτι στέργουν καὶ εἰς μεγαλυτέρας ἀκόμη παροχάς καὶ εἰς ἀναδρομικὴν χορήγησιν τῶν αὐξήσεων, ἀρκεῖ ἡ μελέτη νὰ ἀποδείξῃ τὴν πρὸς τοῦτο οἰκονομικὴν ἀντοχὴν τοῦ 'Ιδρυματος.

Καὶ ἡ ηκολούθησαν τὰ ὑπριστικὰ δημοσίευματα, αἱ κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν προκηρύξεις καὶ ἡ γνωστὴ συγκέντρωσις εἰς τὸν οἶκον τοῦ κ. Κουκλάδα, ἐνώ ὁ σεμνὸς καὶ σύνφρων γεν. γραμματεὺς τοῦ 'Υπουργείου — ὁ κ. Σοφούλης — ἀρμονικῶς συνειργάζεται μὲ τοὺς.. κωλυτεργοῦντας, διὰ τὴν ἀριτερέαν διατύπωσιν τῶν ἀρθρῶν τοῦ νομοσχεδίου, ὡστε νὰ συμφωνοῦν αὐτά καὶ μὲ τοῦ 'Υπουργείου τὰς προθέσεις, ἀλλὰ καὶ μὲ τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων τάξεων τὰς ἀπόφεις. Θὰ ἡτο οὕτω εἴτοιμον αὐτό, μὲ κοινῶς ἀποδεκτὴν διατύπωσιν, ἵνα κατατεθῇ εἰς τὴν Βουλήν, εὐθὺς ὡς ἡ ἀναλογιστικὴ μελέτη θὰ κατηρτίζετο.

'Υπεχρεώθη, τέλος, ὁ κ. 'Υπουργός νὰ δεχθῇ τὴν ἀναλογιστικὴν μελέτην. Τὸ πόρισμα αὐτῆς ὑπελήθη εἰς τὸν κ. 'Ανδρεάδην τὴν 23ην Μαρτίου. Τὸ ἀσφαλιστικὸν ίσοζύγιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπιτρέπει τὰς διὰ τοῦ νομοσχεδίου προβλεπομένας παροχάς. Παρουσιάζεται, δεβαίως, ἀσφαλιστικὸν στικόν ἥλιον μαζί με 458 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, τὸ ὅποιον πιθανὸν είναι νὰ αὐξηθῇ καὶ κατὰ τὸ σύνολον, ἥ έστω καὶ τμῆμα, τοῦ κονδύλιον τῶν ἑκ. 3.208 περίπου ἑκατομμυρίων προσδοκίμων ἐσόδων τοῦ οἰκοδομικοῦ μέσου τοῦ ἑστόδων ἀκόμη πέρι της προσδοκίας παροχής τοῦ Ν.Α.Τ., συνεπαγμένη αὐξησης τῶν πρὸς αὐτὸν εἰσφορῶν.

6) 'Η αὐξησης τῶν ἀποδοχῶν τῶν μετόχων τοῦ Ν.Α.Τ., συνεπαγμένη αὐξησης τῶν πρὸς αὐτὸν εἰσφορῶν.

7) 'Η αὐξησης τῆς ἀξίας τῆς σημαντικῆς ἀκίνητου περιουσίας τοῦ 'Ιδρυματος.

γ) 'Η αὐξησης τῶν προσδοσῶν τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ κοινωνικῶν πόρων.

δ) 'Η ὠφέλεια τοῦ Ν.Α.Τ. ἐξ «ἀσφαλιστικῶν ἑγκαταλείψεων», ητοί ἐκ τῶν ἀποχωρούντων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἐπαρκούς πρὸς συνταξιοδότησιν ὑπηρεσίας.

Οὐδεμίατος ἔχομεν ἀμφιβολίαν, ὅτι ὁ ποσοτικὸς προσδοκησμὸς τῶν ἀνωτέρω «προσδοκιῶν» ἐσόδων ἔγένετο συμφώνως πρὸς ἐπιστημονικάς ἀσφαλῆ μεθοδον, αὐταὶ ὅμως αἱ σχετικαὶ πηγαὶ ἐσόδων, ὡς ἀνωτέρω ἀναφέρονται, δικαιολογοῦντας ἵσως τὴν ἐπιφύλαξιν, ὡς πρὸς τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ποσοῦ που τὰς προσδιορίζει καὶ τὸ ὅποιον ισούται πρὸς τὰς 19,7% τοῦ συνόλου τοῦ ἐνεργητικοῦ τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ ίσοζύγιου. Τὰς ἐπιφύλαξιν δὲ αὐτὰς ὑπερεσθήτησαν.

α) 'Ἀσταθμήτος είναι ἡ αὐξησης τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν. 'Ενώ πιθανὴ είναι ἡ μείωσης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσφερόντων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ναυτικῶν, πιθανῶς εἰς στιγμὴν καθ' ἥν ὁ ἀριθμὸς τῶν συνταξιούχων δὲν θὰ ἔχῃ ἀκόμη κατέλθει εἰς ἐπίπεδον ἀνάλογον πρὸς τὴν μείωσην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργαζομένων.

β) 'Η αὐξησης τῆς ἀξίας τῶν ἀκινήτων τοῦ Ν.Α.Τ. είναι, ἵσως, πιθανή. Δὲν προσρίζονται ὅμως δι' ἐκποίησιν. 'Ασφαλῆ ἐπένδυσιν ἀποτελούν. Τὸ δὲ ἔξι αὐτῶν εἰσόδημα, οὐδεὶς δύναται νὰ δεσμωθῇ ἀνάλογον πρὸς τὴν ημέρην ἀξίαν των μοίρων.

γ) 'Απὸ τριακονταετίας ἥδη, οἱ κοινωνι-

## THE WEST OF ENGLAND STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)

### CLASS I. PROTECTION AND INDEMNITY

### CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

General Manager: R. S. FORT

1, LLOYD'S AVENUE, LONDON, E.C.3

Telephone: ROYal 8961

Telex: WESTENG LONDON 262130

Cables: WESTENG

κοὶ πόροι τοῦ 'Ιδρυματος μειούνται. Ποῖοι παράγοντες ἔνισχουν τὴν περὶ αὐξήσεως αὐτῶν ἐλπίδα;

'Ανεξαρτήτως ὅμως τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεων, ποὺ ἀφοροῦν εἰς τὰς διαποιητώσεις τῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης, παραμένει ἡ περὶ καλυσιεργίας ἀπροκάλυπτος κατηγορία τοῦ κ. 'Υπουργοῦ. Τὰ πράγματα ἀπέδειξαν, ὅτι ἡδίκησεν ἑαυτόν, ἀδασίμως κατηγορῶν ἄξια πάσης τιμῆς πρόσωπα, ἄτινα ἐπὶ μακρὸν ἔθητεσαν καὶ ἔπρεψαν πολλὰ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου — τοῦ ἀγνώστου μέχρι πρὸ τίνος εἰς τὸν κ. Μπίρην.

'Ασυγχώρητος ὁ κ. 'Υπουργός. Πρὸ τῆς δημοκρατικῆς σκοπιμότητος, παρεμέρισε στοιχειώδεις κανόνας τῆς ἐκ τοῦ ἀξιώματος του δεοντολογίας.

## ΚΑΤΩ ΤΑ ΧΕΡΙΑ !

'Κρίνεται σκόπιμον, ὅτι τυχὸν συναλλαγματικὸς διαθέσιμος τοῦ Ταμείου 'Ασφαλίσεως Ναυτεργαστῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, θὰ πρέπει νὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν χώραν καὶ νὰ ἐπενδυθοῦν εἰς παραγωγικάς ἀπενδύσεις, ἥτις ὁμολογιακὰ δάνεια τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Δ.Ε.Η., ἥ ἐκ τῶν δόποιν πρόσοδος θὰ είναι μεγαλυτέρα τῆς ἀπολαμβανομένης εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Παραλλήλως, ἥ ἔκτακτος εἰσροή τοιούτων κεφαλαίων, θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐλλείμματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν τοῦ ισοζυγίου ἔξωτερικῶν πληρωμῶν'.

'Εφιστώμεν τὴν προσοχὴν σύμπαντος τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλομένων, ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τοῦ ἀνωτέρω σχολίου. 'Εδημοσιεύθη εἰς τὸν «Οἰκονομικὸν Ταχυδρόμον», τὸ ὄργανον, ἥ ἀμέσως προσκείμενον πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, διευθυνόμενον πρὸ τῆς ὑπουργοποιήσεως του καὶ ἡδη κατευθυνόμενον ἀπὸ τῶν νῦν ύψη πουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ κ. Κανελλόπουλον.

Διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν ἀρχίζει νὰ διαφοίνεται ἡ ἀπειλὴ κατὰ τῶν ἵερῶν ἀποθεματικῶν τοῦ N.A.T. 'Η δραχμοποίησίς των ὑποδεικνύεται. Διὰ τὴν Δ.Ε.Η. καὶ ἄλλας ἐδῶ ἐπενδύσεις τοῦ Δημοσίου τὰ προρρίζουν. 'Αλλοίμονον, ὃν διὰ τρίτην φορᾶν θὰ ἰδωμεν τάς, ἐκ τοῦ ὑπερήματος τῶν ναυτικῶν μας εἰσφορᾶς ὑφισταμένας τὴν φαλκίδευσιν. Τὰ κεφάλαια τοῦ Ταμείου θὰ ὑποστοῦν τὴν τύχην τῶν ἑδῶν καταστάσεων. Διὶ ἔξηνεμίσθησον εἰς τὸ παρελθόν, ἐπὶ Κυβερνήσεων Βενιζέλου καὶ Μεταξά. 'Η συνταξιδότησις τῶν αύριανῶν ἀπομάχων μας θὰ ἔχαρτηθῇ πλέον ἀπὸ παράγοντας περικλείοντας τὴν ἀστάθειαν.

'Η προσοχὴ εἰς τὰς περὶ δραχμοποιήσεως ὑπόδειξεις ἐπιβάλλεται, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν δυσχερεῖῶν ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡδη ἡ Κυβέρνησις εἰς τὸ ισοζυγίον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν. Σκανδαλίζουν, ὡς φαίνεται, τὰ ἕκατομμύρια τῶν δολαρίων τοῦ N.A.T. 'Αντικείμενον ὑπόπτων συζητήσεων ὡρισμένων κύκλων ἀποτελοῦν ἡδη (Ναυτικὴ Πίστης, παραγωγικαὶ ἐπενδύσεις, ἀνέγερσις κτιρίων κλπ.). Παρακολουθοῦμεν τὰ συζητούμενα. 'Ἐν καιρῷ θὰ ἀποκαλύψωμεν τὰ παρασκήνια. 'Έχομεν, πάντως, πρὸς ὅλους νὰ τονίσωμεν, ἴδιαιτέρως πρὸς τὸν πολυπράγμονα 'Υπουργόν μας: Κάτω τὰ χέρια ἀπὸ τὰ συναλλαγματικὰ ἀποθέματα τοῦ 'Ιδρυματος τῶν ἀπομάχων. Είναι διὰ τοὺς ναυτικοὺς ἥ ἐγγύησις τῆς αὔριον καὶ θὰ ἀγωνισθοῦν δι' αὐτά.

## ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

'Εξάμβλωμα χαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς εἰδότας τα ἐπιλεγόμενον σχέδιον νόμου «περὶ ἔλεγχου ναυτιπλοίας καὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων». Είναι τὸ ὀποικύμα νοσῆρᾶς ἀν μὴ καὶ ιδιοτελοῦς σκέψεως.

Προφανῆς ἡ προσπάθεια τῶν «έγκεφάλων» τοῦ 'Υπουργείου καὶ τῶν «συμβούλων» τοῦ 'Υπουργοῦ, ὅπως ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς ρυθμίσεως ἄκρως σοδαρῶν καὶ ἐπειγόντων θεμάτων, ἀφορῶντων εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιπλοίας, παρεισφύσουν διατάξεις καθαρῶς προσωπικοῦ χαρακτήρος καὶ ἐν πολ-

λοῖς χαριστικά.

Τὸ Λιμενικὸν Σώμα πάσχει κυρίως ἀπὸ Ἐλλειψιν ὄργανώσεως καὶ ὄρθης ἀντιμετωπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, καὶ ὅχι μόνον ἀπὸ Ἐλλειψιν στελεχῶν. 'Ανίκανοι ἀπεδείχθησαν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ὑπηρεσιακὴν τοῦ ἀνασυγκρότησιν οἱ περιστοιχίζοντες τὸν ἀδαέστατον κ. 'Υπουργὸν παράγοντες. 'Απόδειξις ἡ παταγώδης πλέον ἀποτυχία τῆς πολιτικῆς τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ.

Διότι, ὁσχέτως τῶν προσωπικῶν καὶ χαριστικῶν ἐπιδιώξεων, τὸ νομοσχέδιον τούτο γέμει ὑπόπτων ἀντιφάσεων καὶ παρατυπιῶν. Κατ' ἄρχην θὰ ἔσσει νὰ γνωρίζουν οἱ συντάκται αὐτοῦ, ὅτι ἐκ τοῦ Συντάγματος εἰς σχέδιον νόμου διατάξεων ἀσχέτων τοῦ τίτλου τοῦ νομοσχέδιου καὶ τοῦ ἐπιδιωκούντος δι' αὐτοῦ σκοποῦ. Καὶ συγκεκριμένως: Ποίσαν σχέσιν ἔχουν μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιπλοίας ὅλαις αἱ χαριστικαὶ διατάξεις περὶ ἀναδρομικῆς ἀναγνωρίσεως ὑπηρεσίας καὶ προαγωγῶν λιμενικῶν βασιφόρων καὶ ὑπαξιῶν; ('Αρθρ. 22 - 24 τοῦ νόμου). 'Ἐπισημάνοιαν σχέσιν ἔχει μὲ τὸ νομοσχέδιον ἡ διατάξις τοῦ ἄρθρου 25 περὶ παραγραφῆς ὠρισμένων πειθαρχικῶν ποιῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ διατάξις τοῦ ἄρθρου 21, διὰ τῆς ὑποίσας αὐξάνονται εἰς ὁργανικαὶ θέσεις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ δημοσιογύνονται θέσεις ἀργομίσθων ναυτιλιακῶν ἀκολούθων εἰς τὸ ἔξωτερικόν;

'Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 17 πρόδηλειν δημιουργίας τεσσάρων νέων διευθύνσεων ἔλεγχου ναυτιπλοίας, ναυτικῆς ἐκπατιδεύσεως, ὄργανώσεως λιμένων καὶ ναυτιλιακῶν ἐρευνῶν καὶ προγραμματισμοῦ, διερωτημέθα διατί αὐτὴ ἡ εἰδικὴ πρόδηλεψις διὰ τοῦ νόμου τῆς συστάσεως τῶν διευθύνσεων τούτων, διτανῶν, υφισταμένης νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως προσφάτου διὰ τοῦ νόμου περὶ 35ετίας τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων, ἔχῃ ἐκπονηθῆ ἡδη, καθ' ἡ γνωρίζομεν, παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας πλήρης ὄργανισμὸς αὐτοῦ καὶ ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν του;

Δύο τινὰ συμβαίνουν: 'Η ὑπάρχει ἔξουσιοδοτήσις ἐκ τοῦ νόμου καὶ βάσει αὐτῆς δύνανται νὰ συσταθοῦν νέαι διευθύνσεις καὶ συνεπῶς ὁ ἐκπονηθεὶς ὄργανισμὸς τοῦ 'Υπουργείου ἔχει νομικήν δάσιν, ἥ δὲν ὑπάρχει νομοθετικὴ ἔξουσιοδοτήσης προσφάτου διὰ τοῦ νόμου περὶ νομοσχέδιους τῶν μελετηθεῖσας τούτων, διτανῶν, υφισταμένης νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως προσφάτου διὰ τοῦ νόμου περὶ 35ετίας τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων, ἔχῃ ἐκπονηθῆ ἡδη, καθ' ἡ γνωρίζομεν, παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας πλήρης ὄργανισμὸς αὐτοῦ καὶ ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν του;

ὅ ἐκπονηθεῖς ὄργανισμὸς εἶναι δατήρικτος καὶ κακῶς συνετάγμη. Θά ἡδη ἀπέιρως προτιμότερον ἀντὶ τῆς ὑπὸ τοῦ σχεδίου νόμου προβλέψεως συστάσεως τῶν ἀνωτέρω διευθύνσεων νὸν ὑπάρχει εὑρεῖα νομοθετικὴ ἔξουσιοδοτήσις ὄργανώσεως διὰ Β.Δ. τοῦ 'Υπουργείου, τὸ ὄποιον δυστυχῶς μὲ τὴν ἀπηρχαιωμένην συγκρότησιν τοῦ δεῖ δύναται νὰ παρακολουθήσῃ πλέον τὴν ἀλματωδῆς ἀναπτυσσόμενή Ναυτιλίαν μας. Τὸ θέμα ὅμως τούτο τῆς ὄργανώσεως τοῦ 'Υπουργείου θὰ ἔπειρε νὰ ἀπασχολήσῃ προηγουμένως, ὅπως ὑπεστηρίζαμεν καὶ εἰς τὸ παρελθόν, τοὺς ἀρμόδιους ναυτιλιακοὺς παράγοντας (ἐφόπλισμόν - ἐργασίαν), διότι αὐτοὺς κυρίως πρόκειται νὰ ἔχειται προτερήση ὁ ἀνωδιοργανούμενος φορεὺς τῆς κρατικῆς πολιτικῆς καὶ οὐχὶ τοὺς ἐναβρυούμενους διὰ τὰ ἔργα των κενούν ἐγκεφάλους τοῦ 'Υπουργείου καὶ ἀκατάρτιους συμβούλους αὐτοῦ.

'Απορούμεν καὶ ἔξισταμεθα πῶς νομοσχέδιον σκοποῦ τὴν ὄργανωσιν τοῦ ἐλέγχου τῆς ναυτιπλοίας ἔτυχε τῆς ἐγκρίσεως τῆς Κοινοβούλευτικῆς 'Επιτροπῆς, εἰς τὴν ὅποιαν μετέχουν καὶ διατελέσαντες 'Υπουργοί τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Δὲν ἀντελήθησαν οὗτοι τὰς ἐπιδιώξεις τῆς γνωστῆς παρὰ τῷ Y.E.N. κλίκας καὶ δὲν τοὺς ἔξεινευ ἡ ἐμβολαματικὴ διατύπωσις τοῦ νομοσχέδιου;

Είναι ἀπόλυτον ἀνάγκη ὅπως ἐκ τοῦ νομοσχέδιου δημιουρθεῖν ὅλαις αἱ διατάξεις αἱ ξέναι πρὸς τὸ ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυτιπλοίας καὶ ἐξαντέτησεν τῆς ἀνάγκης ὄργανωτικῶν διατάξεων καὶ ἐνισχύσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος — καὶ ὑπάρχει τοιαύτη ἀνάγκη ἀσφαλῶς — τὸ θέμα τούτο νὰ μελετηθῇ ἰδιαιτέρως καὶ ἀφοῦ ἀκουσθοῦν καὶ αἱ γνῶμαι τῶν ἐνδιαφερούμενων ὡς ἄνω παραγόντων, τότε καὶ μόνον τότε νὰ ὑποβληθῇ ιδιαίτερον σχέδιον νόμου εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς κύρωσιν.

## ΠΡΟ ΤΩΝ ΔΥΣΧΕΡΕΙΩΝ

Ναυτικοὶ προσφερόμενοι νὰ ἔργασθοῦν, δὲν ὑπάρχουν. 'Αγωνιώδεις καταβάλλονται προσπάθειαι διὰ τὴν ἔξειρεσιν καὶ ἐνὸς πτυχιούχου ναύτου ἡ δοκίμου μηχανικοῦ. 'Η συγκρότησις ἐνὸς πληρωμάτος, ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας, ἀπὸ πτυχιούχους ὡς ὄριζει ἡ σύνθεσις, εἶναι ἀνέφικτος. Καταφεύγουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τοὺς μὴ πτυχιούχους

## HULL BLYTH & CO. LTD.

*Ship and Air Brokers  
Ships' Agents  
Bunkering Contractors  
Stevedores*

Head Office: 1, LLOYDS AVENUE, LONDON, E.C.3.

Phone: Royal 3100.  
Telex: 23628.  
Cables: Vapor London-EC3  
(Shipbroking) Vaporship London-EC3

Branches and Correspondents throughout the World

καὶ ἀκόμη εἰς τοὺς λευκοφύλλαδίτας. Ἀνάγκη γάρ εἶται τὸ πλοῖον νεότευκτα πρόσκειται καὶ περιμένουν τὸ πλήρωμα. Ἀναποτέρωτας θὰ προσληφθῇ ὁ κάθε προσφερόμενος.

Καὶ ἀπευθύνονται τὰ ναυτικά γραφεῖα εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τὴν ἔγκρισιν τῶν ναυτικοποστολῶν. Ἡ ἄρνησις περιμένει τοὺς αἰτοῦντας. Πτυχιούχους ἀξιώνει ἡ ὑπηρεσία. Δὲν ὑπάρχουν, εἶναι ἡ ἀπάντησις. «Νὰ τοὺς δρῆτε», ἡ ἀνταπάντησις.

Καὶ καθυστερεῖ ἡ ἔγκρισις τῶν ναυτολόγων. Καθυστεροῦν καὶ τὰ πλοῖα. Τύποις εἰναι ἐν τὰς ήταν τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. Τὸ ούσιαστικὸν σῆμα δίκαιον, κείται μὲ τὸ μέρος τῶν ἐφοπλιστῶν. Κατανόησιν ἔχοντες οἱ ἀρμόδιοι τῶν δυσχερεῖῶν, ὅφείλουν νὰ ἀποδῶσουν τὸ δίκαιον, ἐκεὶ ὅπου πράγματι ὑπάρχει. Ὁ φείλουν νὰ διευκολύνουν τὴν κατάστασιν, ἀφοῦ παρ' ὅλην τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν, διόρθωσις ἄλλη ἀπὸ τὴν πρόσληψιν τῶν μαθητευομένων, δὲν ὑπάρχει. Κινδυνεύομεν ἀλλως νὰ ἴδωμεν τὰ πλοῖα ἀκινητούντα ἡ προσλαμβάνοντα πληρώματα ἔξι. Ἀπὸ Ἀνατολῆς.

## ΝΑ ΧΑΛΙΝΑΓΩΓΗΘΕΝ

Μᾶς καταγγέλλεται ὁ ἀθρόος διορισμὸς ἀργομίσθων καὶ ὑπερμέτρων ἀμειβομένων προσώπων εἰς τὰς ναυτικὰς σχολάς. Τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, τὸ ὀνειδελέγκτως ἀπὸ τὸν κ. Ὑπουρὸν διαχειρίζουνται, καλεῖται νὰ μισθοδοτῇ τοὺς φηφόφορους τοῦ κ. Μπίρη. Ἡ τακτικὴ τῆς ἰκανοποίησεως τῶν ἡμετέρων, ἡ ἐπιμόνως ἀκολουθουμένη ἀπὸ τὸν κ. Ὑπουρὸν, προκειμένου περὶ Ν.Α.Τ. καὶ κάθε ἄλλου ὄργανοι μέσοῦ ἔξαρτωμένου ἀπὸ τὸ Ὑπουρεῖον Ναυτιλίας, ἐφαρμόζεται καὶ εἰς δάρος τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως.

Κανονισμός, προβλέπων τὰς ὄργανικὰς θέσεις, τὰς ἀπαραιτήσους διὰ κάθε ὑπερσίαν, σχέσιν ἔχουσαν μὲ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, δὲν ὑπάρχει. Προϋπολογισμὸς ἐπίσης δαπανῶν, μὲ κεφάλαια, ἄρθρα καὶ λεπτομερείας διὰ κάθε δαπανήν, καταβαλλομένην ἀπὸ τὸ Κ.Ν.Ε. δὲν προσκομίζεται πρὸς ἕλεγχον καὶ ἔγκρισιν εἰς τὸ ἐκπαιδευτικὸν συμβούλιον. Ἀνενόλητος, λοιπόν, ὁ κ. Μπίρης ἀσκεῖ τὰ υψηλὰ καθήκοντα τοῦ κομιματικοῦ ἄρχοντος τοῦ Πειραιῶς.

Καὶ προτείνεται ἡ αὐξήσης τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Κατηγορηματικὴ δοκίμησις, ἐφ' ὅσον ἡ ἐπέλασις κατὰ τὸν Κ.Ν.Ε. δὲν χαλιναγωγὴθῇ διὰ τοὺς ἕλεγχου καὶ τῆς ἔγκρισεως τῶν εἰς δάρος του δαπανῶν.

## Η ΣΧΟΛΗ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ἐπανερχόμεθα, κ. Ὑπουρὸς, εἰς τὸ σοδάρὸν διὰ τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας ζῆτημα τῆς μετεκπαίδευσεως. Ἡ σχολὴ, τὴν σύντασιν τῆς ὀποίας, κ. Μπίρη, ὑπερσχέθητε κατηγορηματικῶς, καὶ ἔδω καὶ εἰς τὸ Λονδίνον, πρέπει, ὀπωσδήποτε, παρὰ τὴν ὄντιδρασιν τῶν κομματικῶν σας φίλων, νὰ ἀρχίσῃ τὸ ταχύτερον λειτουργούσα. Θά ἐπιμεινουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸ αὔτημά των

καὶ θὰ ὑποχρεωθοῦν εἰς ἀγῶνα νὰ κατέλθουν διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχουν.

Εἰναι ἀδύνατον νὰ σταθῇ ἡ Ναυτιλία εἰς τὴν τολμηρὰν προσπάθειαν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλοτοῦ τῆς ὑλικοῦ, χωρὶς στελέχη — εἰς τὸ μηχανοστάσιον, κυρίως — ἀρτίως κατηρτισμένα, ίκανὰ νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰς ἐπαναστατικὲς τεχνολογίας ἑξελίξεις.

Καὶ ἔπανολαμβάνομεν: Αὔξησιν τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτύχετε, κ. Ὑπουρέ, χωρὶς τὴν ἀπόφασιν τῆς συστάσεως τῆς σχολῆς μετεκπαιδεύσεως καὶ χωρὶς τὴν ἔξειρεσιν τῆς στέγης διὰ τὴν λειτουργίαν της.

Καθαρά, ξάστερα τίθενται τὰ ζητήματα.

## ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Στασιμότης ἀπὸ τίνος σημειοῦται εἰς τὰ ναυτικάς σημειούταις. Καὶ ἡ στασιμότης σημαίνει καθ' ὑμᾶς ὑποχώρησιν, ἀφοῦ ὅλα τὰ πλοῖα ἐντατικῶς κινοῦνται, ὁ ὄρθυμός των διὰ νέων ἀγορῶν καὶ ναυπηγήσεκεν καθημερινῶς αὐξάνει — ὅχι ὄμως ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον — καὶ ἄνεργοι ναυτικοὶ δὲν ὑπάρχουν. Νέοι, τούναντίον, λόγων καὶ προστίθενται εἰς τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικόν.

Δὲν ἔχειται, κατὰ συνέπειαν, ἄλλως πως ἡ ἀνάσχεις, παρὸ μόνον ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι διλγώτερα χρήματα ἀποστέλλουν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν οι ναυτικοί, καταθέτοντες τὰ ὑπόλοιπο τῆς μισθοδοσίας τῶν εἰς Τραπέζας τοῦ ἔχωτερικοῦ ἢ καὶ εἰς τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα, εἰς τὰ πλοῖα τῶν ὄποιων ἐργάζονται. Προτιμούν νὰ κατέχουν τὸ συναλλαγματικόν.

Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὴν ἐκδόχην, ὅτι ἐπανήρχεται ἡ ἔξοφλησις τῶν ἐπιταγῶν εἰς τὴν ὄδον Ἀριστείδου καὶ ὅχι εἰς τὰς Τραπέζας. Εἴναι, πάντως, γεγονός, ὅτι ἀπὸ τίνος πολλοὶ ναυτικοὶ προβάλλουν τὴν ἀξίωσιν τῆς καταβολῆς εἰς ἐπιταγὰς τοῦ μισθοῦ των καὶ ὅχι μέσω τῶν ἔδω ἐφοπλιστικῶν γραφείων.

Τὸ ζῆτημα, πάντως, εἶναι σοδαρόν. Ἀξίζει νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς ἀρμόδιους. Ἀρχίζει νὰ διαταράσσεται ἡ ἀπὸ τόσων ἥδη ἐτῶν κρατήσαστα σταθερότης εἰς τὰ ναυτεργατικὰ ἔμβασματα, τὰ σύσθητὰ ἐνισχύοντα τὸ συναλαγματικόν μας ἀπόθεμα.

## ΠΡΟ ΝΕΑΣ ΑΞΙΩΣΕΩΣ;

Μετὰ τὴν Κίναν, ἡ Κούβα καὶ τώρα τὸ Βιετνάμ. Οσάκις αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι εύρεθοῦν ἔχθροπρακτοῦσαι κατά τίνος χώρας, προβάλλεται ἡ ρητὴ ἀξίωσις ἀπὸ τὸν ἀνευθύνους παράγοντας τῆς ἀμερικανικῆς ἔχωτερικῆς πολιτικῆς — τοὺς λιμενεργάτας τα κοινὰ — ἀλλὰ καὶ τοὺς διαχειριζομένους τὰ κοινὰ — γερουσιαστάς καὶ δουλευτὰς — ὅπως τὰ πλοῖα ἔξων κρατῶν — περιέργως πρῶτα τὰ ἐλληνικά — διακόψουν κάθε ἐπαφὴν μὲ τὰς κατὰ καιρούς ἔχθρικὰς πρὸς τὰς Ηνωμένες Πολιτείας χώρας.

Υστερικά ἀκούνται διαμαρτυρίαι — ἐποκή Μακι Κάρβου — κατὰ τῆς «προδοσίας» τῶν φίλων καὶ συμμάχων κρατῶν καὶ ἀκόμη

διὰ τὴν ἐπιδεικνυομένην ἀγνωμοσύνην, διότι δὲν στέργουν νὰ ἀκολουθησουν τὸ παράδειγμα τῆς Αμερικῆς εἰς τὸ μπούκοτάξ κατά τοῦ ἐμπορίου ώρισμένων χωρῶν.

Δὲν ὑπέκυψαν, βεβαίως, εἰς τὴν ἀσκηθεῖσαν πίεσιν ὅλα τὰ κράτη. Ἡ γνοήθησαν ἀπὸ τὰς ναυτικὰς χώρας αἱ ἐπίμονοι συστάσεις διὰ τὴν Κίναν, πλὴν τινῶν ἀμέσως ἐλεγχομένων ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτώνα — Λιβερία, Παναμᾶς — συνεμφρώθησαν, ὅμως, ὅλα σχεδὸν τὰ σύμμαχα καὶ φίλα πρὸς τὴν Αμερικήν κράτη, προκειμένου περὶ τῆς Κούβας. Πρώτητη ἡ Ἐλλάς.

Καὶ ἔρχεται ἡ σειρά τοῦ Βορείου Βιετνάμ. «Προδοσία» καὶ πάλιν χαρακτηρίζεται ἡ προσέγγισις πλοίων συμμάχων καὶ φίλων χωρῶν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ. Απὸ τὸν λιμένα, λ.χ., τὸν Κάμφα, φορτία μεταλλευμάτων καὶ ἀνθρακίτων ἀνέκαθεν παρελαμβάνοντο ὅπὸ τὰ τράμπτης. Πλεῖστα στοσές ἔλληνικάς σκάφη νὰ προσεγγίζουν εἰς βορειοβιετναμικοὺς λιμένας. Νέασυν, δηλαδή, καὶ τὰ ἑκείθεν φορτία, ὅπως ἔχασαν καὶ τὰ τῆς Κούβας. Κατωνόμασεν ὁ Αμερικανὸς δουλευτὴς κ. Ρότζερς καὶ τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη, πού κατὰ τὸ 1964 κατέπλευσαν εἰς λιμένας τοῦ Βορείου Βιετνάμ καὶ ἀνέκοινωσεν, ὅτι τὰ σκάφη σύτά τὰ υπόστοιν τὸ λιμενεργατικὸν «μπούκοτάξ», ἀπὸ τοῦ Μαΐν μέχρι τοῦ Τέξας. Ανεφέρθησαν, μεταξὺ ἀλλών, καὶ τά: «Χίος Μπέλλη», «Σπαλματόρι», «Αναστασίος», «Άλκυονίς», «Εύτυχια», «Κατερίνα», «Απόστολος - Ανδρέας».

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, καὶ τὴν φορὰν αὐτῆς νὰ δεχοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ — ἔστω καὶ ἂν τοῦτο υπεδεικνύετο ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν — νὰ παύσουν παραλαμβάνοντες διὰ τῶν πλοίων τῶν νόμιμα φορτία ἀπὸ τὸ Βιετνάμ. Ειδικῶτερον διὰ τὸ ἐλληνικὸν τράμπη, τοῦ ὄποιού δσημέρα ὁ κύκλος τῆς δραστηριότητος περιορίζεται, εἴναι ἀπαράδεκτος κάθε τοιστὴ σύστασις, ὀποθενδήποτε προερχομένη. Εἴναι ρητή καὶ κατηγορηματική ἡ δήλωσις αὐτὴ τῶν Ἐλλήνων καὶ ὅχι μόνον τοῦτο: Θὰ ἀξιωθῇ ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῆς φίλης καὶ μεγάλης συμμάχου χώρας, ἡ προστασία τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἔναντι τῶν ἐκβισμάτων τῶν Αμερικανῶν λιμενεργατῶν, κατὰ παράδοσιν στοιχειωδῶν κανόνων τοῦ διεθνοῦς δικαίου.

Ἡ περίπτωσις τῆς Κούβας δὲν πρόκειται ὡς ἐπαναληπτή. «Ο ἀνοήτως κατ' αὐτῆς ἀσκήθεις ναυτικὸς ἀποκλεισμός, ὑπῆρξεν ἡ κυρία ἀφορμή, πού ἐνέτεινεν ἡ Μόσχα τὴν ναυτιλιακήν τῆς ἐπάρκειαν, μὲ ἀποτέλεσμα πρώτη ἡ πτωχὴ Ελληνικὴ Ναυτιλία νὰ χάσῃ τὴν προσέχουσαν ἡ πατεραϊκάς.

Ἄσ έχουν ὑπὲρ φίνων τῶν τὰς ἀνωτέρω παραπήρησεις οἱ Αμερικανοί. Τὰς διατυπώνουν οἱ ὑπὲρ πάντα ὅλον φίλοι πρὸς αὐτοὺς «Έλληνες ἐφοπλισταῖ». ΝΑ ΤΟΥΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΩΜΕΝ

Προκειμένου νὰ ἐγκρίνη ἡ Κυβέρνησις τοῦ Τόκιο πολυετές δάνειον διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας σκάφους, μέλλοντος νὰ παραγγελθῇ εἰς τὰ ἱσπανικὰ ναυπηγεῖσα, ἀξιούται, πλὴν τῆς πρώτης, προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ νεοτέκνου, ἡ ἔγγραφή ὑποθήκης καὶ ἐπὶ τοῦ σκάφους παραγγελλοντος πλοιοκτήτου, ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτῶν, ὡς πρόσθετος ἔγγυησις τῆς ἐμπροθέσμου καταβολῆς τῶν ἔξι τοκοχρεωτικῶν δόσεων κατὰ τὴν πρώτην τριετίαν τῆς δικταστοῦ δανεισκῆς περιόδου.

Καὶ διὰ τοὺς πολλὰ κατέχοντας σκάφη μικρᾶς ἡλικίας ἐφοπλιστάς, δὲν ύφισταται ἡ δυνσχέρεια τῆς συμμορφώσεως πρὸς τὴν αἵτοιμην πρόσθετον (*collateral*) ἔγγυησιν. Διὰ τοὺς μὴ εύτυχησαντας, ὅμως, νὰ διαθέσουν τοιστὰ σκάφη καὶ δὴ ἀπλαγμένα ὅλης τινῶν ὑποθήκης, σοδαρώτατον ἀγακύπτει κώλυμα. Δι᾽ αὐτοὺς ἀποκλείεται ἡ παραγγελία εἰς τὰ ἱσπανικὰ ναυπηγεῖσα, ἀποκλείεται, δηλαδή, ἡ ἐν καιρῷ ἀνανέωσις τοῦ στόλου των

## ARTHUR RAPP LIMITED

### OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

Δέχονται, όμως, οι 'άπωνες καὶ τὴν ἔγγυσιν μιᾶς Τραπέζης, διὸ τὴν ἔξυπηρέτειν τοῦ δανείου κατὰ τὴν πρώτην τριετίαν διὸ τῆς συνάφεως του. Καὶ αὐτὴν τῇ ἔγγυσιν, προκειμένου περὶ πλοίων, ποὺ θὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, πρέπει μία τῶν ἐδῶ Τραπέζων — ή ΕΤΒΕ ή καὶ ή 'Εθνική Τραπέζα νὰ τὴν παραχωρῇ, διευκολύνουσα τοὺς προτιθέμενους νὰ παραγγείλουν πλοῖα. Ζήτημα ἔξασφαλίσεως διὰ τὴν Τραπέζαν δὲν ἐγείρεται. 'Η ἔγγυσις της εἶναι πλήρως ἔξασφαλισμένη, δεδομένου, οὐτὶ ἔχει αὐτὴ τὴν εύχειραν νὰ ἐγγράψῃ δευτέραν ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ νεοτεύκου καὶ πρώτην ὑποθήκην ἐπὶ ἄλλου σκάφους — ἀναλόγου ἀξίας — τοῦ λαμβάνοντος τὴν ἔγγυσιν ἐφοπλιστοῦ.

Δὲν ἔχομεν ὑπ' ὄψιν μας συγκεκριμένην τινὰ περίπτωσιν. 'Υποδεικνύομεν, πάντως, τὴν ἀνάγκην, ητὶς δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐγέρθῃ διὰ τίνας ἐφοπλιστάς. Κάθε συμφέρον ἔχομεν νὰ τοὺς διευκολύνωμεν.

### ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ "ΚΙΝΔΥΝΟΙ.."

Συχνὰ εἰς δύσκολον περιάγονται θέσιν οἱ ἐκπρόσωπούντες τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα ἐφοπλιστάς, εἰς τὰ διοικητικὰ συμβούλια τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν ὄργανώσεων τοῦ Λονδίνου. Είναι τόσαι αἱ προβαλλόμεναι ἀπαιτήσεις, αἱ ἀπορρέουσαι ἐκ τῶν κινδύνων "Προστασία καὶ Ἀποζημίωσις" καὶ τόσον κατάφωρος, εἰς πλεῖστας ὅσας περιπτώσεις, η ἄγνοια η καὶ ἡ ἀμέλεια τῶν διαχειρίζομένων τὰ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ μεταφερομένου φορτίου ἐφοπλιστῶν καὶ πλοιάρχων, ὥστε διὰ τὸν σεδόμενον ἐστὸν ἐκπρόσωπον παρὰ τῷ Club τῶν ἑλληνικῶν συμφέροντων νὰ μὴ ὑπάρχῃ ἀλλη διέξοδος παρὰ η ἐπίκρισις τῆς ήκιστα ἐποικοδομητικῆς διὰ τὸ καλὸν ὄνυμα καὶ τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, τακτικῆς.

Πέραν τῶν γνωστῶν ὑπερβολικῶν ἀποζημιώσεων ἐκ τῆς συχνότητος τῶν ἀσθενειῶν, πολλαὶ ἐπισημαίνονται αἱ ἀπαιτήσεις (claims), διὰ ζημιῶν εἰς τὰ φορτία — ζημιὰς σημαντικὰς — οὐχ δὲ δίλγαί αἱ προκύπτουσαι διαφοραὶ ἐπὶ ναυλοσυμφώνων. Τῶν ἐπὶ λίμπετρις, ίδια, μεταφερομένων φορτίων, εἰναι συχνότεραι αἱ ζημιές.

Μεγάλη, ὑπερμεγέθης, βεβαίως, η Ναυτιλία μας. 'Ανεπτυχθή τόσον ραγδαίως, ὥστε όλοι κατελήθημεν ἀπροετοίμαστοι διὰ τὴν καλπάζουσαν ἀπεκτατικὴν αὐτὴν δραστηριότητα. Παρήλικα εἴναι πολλὰ τὰ πλοίων μας καὶ ἀκατάρτιστα — διατί νὰ τὸ ἀρνηθῶμεν; — τὰ ἀθρόως ἀνελθόντα ἐπὶ αὐτῶν στελέχη. Εἰς μίαν Ναυτιλίαν τοῦ ὄγκου καὶ τοῦ ποιοῦ τῆς ίδικῆς μας, τὰ ἀτυχήματα καὶ αἱ ζημιὲς δὲν ἀποκλείσται νὰ εἰναι συχναὶ καὶ μεγάλαι. Ήν, σὺν τῷ χρόνῳ, προσπάθειας ιδιαίτερα, ὅσον καὶ ἐπίμονος, δέον νὰ καταβάλλεται, διὰ τὸν περιορισμὸν των, διὰ τὴν δελτίωσιν τοῦ ποιοῦ τοῦ ἐμψύχου, ὅσον καὶ τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ.

Προϋποτίθεται, ἀλλως τε, η προσπάθεια αὐτῆς, διὰ νὰ σταθῶμεν εἰς τὸν διεβήνη μεταφορικὸν στίβον. "Αν δὲν στέρχωμεν εἰς τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων, δύο τινὰ θὰ συμβοῦν: 'Η θὰ προβλῆῃ καὶ πάλιν η ἀξίωσις τῶν ἐπασφαλιστῶν ἐπὶ τῶν φορτίων εἰς εὐρύτεραν κλίμακα η θὰ ἀξιωδοῦν ἀσφαλιστρα ὑψηλὰ ἐπὶ τὸν σκαφόν. Καὶ εἰς τὴν μίαν καὶ εἰς τὴν ἄλλην περίπτωσιν, η συναγωνιστικὴ ίκανότης τοῦ ἑλληνικού πλοίου θὰ περιορισθῇ. Τὸ ἀποτέλεσμα εὐνόητον.

### ΜΕΓΑ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

Τὴν σύστασιν τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου — ἀπὸ μακροῦ χρονολογεῖται η ἐπιδίωξις — μελετᾷ μικτὴ ἐπιτροπὴ τῆς 'Ἐνωσεως τῶν 'Ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν προϊσταμένων τῶν ἀρμοδίων ὑπρεστῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Η σχετικὴ πρότασις τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν σωματείων τοῦ Λονδίνου, ἔτινα καλύπτουσαν τὸ ἑλληνικὸν κίνδυνον προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως, εἴναι τὸ κίνητρον τῆς νέας αὐτῆς προσπαθείας. Τὴν κατάρτισιν τεχνικούκονομικῆς μελέτης ἐπὶ τοῦ

ὅλου θέματος θὰ ἐπιδιώξουν οἱ συσκεπτόμενοι. Τὸν ὑπόλογοισμὸν τῶν ἀπαιτηθησομένων κεφαλαίων θὰ ἐπικειρήσουν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν νοσηλευτικῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Δύσκολον τὸ ἔργον τῆς 'Ἐπιτροπῆς. Δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα, ὅπωσδήποτε ἀπηκρινῶμενα, ἐπὶ τῆς νοσηρότητος τῶν πληρωμάτων μας καὶ τῶν συνηθεστέρων ἀσθενειῶν, ἀπὸ τὰς ὄποιας προσβάλλονται. Καὶ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ εἰναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς εἰς μέσα νοσηλευτικὰ ὑφισταμένης ἀνάγκης. Κατὰ προχειρους, λ.χ., ὑπόλογοισμὸν νοσοκομείου, πλήρως ἔξωπλισμένου, δυνάμεως 500 κλινῶν, θὰ ἐστοίχιξε τὰ 3 καὶ πλέον ἑκατό. δολαρίων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀξίας τοῦ οἰκοπέδου, εἰς τὸν Πειραιά, πάντως.

Καὶ διὰ μὲν τὴν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν Ναυτιλίαν η συγκέντρωσις τῶν στατιστικῶν στοιχείων δὲν θὰ εἰναι δυσχερής, ἀνέφικτος ὅμως θὰ ἡτο διὰ τὰ ὑπὸ ἑνας σημαίας πλοιοί. 'Η ἐκτίμησις τῆς νοσηρότητος τῶν ἐπ' αὐτῶν ὑπερπετούντων, θὰ γίνηται κατὰ προσέγγισιν, βάσει τῶν στοιχείων διὰ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα. Θὰ ἀφίσταται, πάντως, τῆς πραγματικότητος. Συχνότεραι εἰναι αἱ δηλούμεναι ἀσθενεῖαι διὰ τὸ ἐπανδρύμενα μὲν 'Ελληνας ναυτικούς ἑλληνικῶν συμφέροντων ένα πλοίο.

Όπωσδήποτε η 'Ἐπιτροπὴ προχωρεῖ εἰς τὸ ἔργον της. Τὸ δυνατὸν γενέσθαι θέλει εἰσηγηθῆ. Μετά τινα χρόνον θὰ παραδώσῃ τὴν μελέτην της εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους: τοὺς 'Ἐφοπλιστάς, τὰ Clubs καὶ τὸ 'Υπουργείον. 'Απὸ τὰ ἀλληλασφαλιστικὰ σωματεῖαι καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς θὰ ἔξαρτηθῇ η προώθησις τοῦ σοδαρού αὐτοῦ ζητήματος. Αὔτοὶ εἰναι καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι νὰ σταματήσουν αἱ περὶ τὴν ἀσθενεῖαν τοῦ ναυτικού καταχρήσεις — καὶ εἰναι πολλαὶ — καὶ νὰ παρέχεται ἐν ταυτῷ η καλή, η πλήρης εἰς τοὺς ἀσθενοῦντας νοσηλευτικὴ περιθώλωψις.

**Διερωτόμεθα:** Εἴναι διατεθεῖμονοι οἱ ἐφοπλιστάς καὶ τὰ Clubs νὰ διασθέσουν τὰ κεφαλαία; Αἱ ἀλληλασφαλεῖαι τοῦ Λονδίνου λέγεται, ὅτι προθυμοποιούνται. "Οσον πάντως καὶ ἄν χρειασθοῦν κεφαλαῖαι, θὰ εἰναι κατώτερα τῆς ἀνάγκης καὶ τῶν, λόγω τοῦ σύγκου της, ὑποχρέωσεων τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομείον — τὸ πρώτον ἀπὸ τὸν μακριτίν Λούζην προπολεμικῶν προταθέν — κατέστη πλέον μία ἀνάγκη συνειδητῆ. Πολλαὶ αἱ διαπραττόμεναι ηδη ὀλογικοὶς — τὰ σταματήσουν αἱ περὶ τὴν ἀσθενεῖαν τοῦ νοσοκομείου. 'Η νοσηρότης θὰ περιορισθῇ, αἱ φυδασθένειαι καὶ αἱ καταχρήσεις θὰ ἐκλείψουν καὶ η προληπτικὴ ἔξέτασις — πρὸ τῆς ναυτολογίησεως — πλήρως θὰ ἐλέγχεται.

Καὶ ἄν η ἀνωτέρω προσπάθεια ἐπιτύχῃ, ἀποδοτικὴ θὰ καταστοῦν καὶ τὰ κεφαλαῖα απὸ τὸ διατεθεῖν διὰ τὴν σύστασιν τοῦ Νοσοκομείου. Δὲν εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν τὰ ἐν συνόλῳ δαπανώμενα, διὰ τὴν καλύψουν τοῦ κίνδυνου 'ἀσθενεῖα' τῶν πληρωμάτων. Κανένα αἱρέμον δὲν προκινθεύει. Τὰ Clubs δυνατόν νὰ παράσχουν σχετικούς τινας ἀριθμούς, οὐχ πάντως τοὺς συνολικούς, δεδομένου ὅτι πολλὰ εἰναι τὰ πλοια

τὰ μὴ συμβεβλημένα μὲ τὰς ἀλληλασφαλεῖας τοῦ Λονδίνου. 'Ἐπιβάλλεται καὶ ἡ σχετικὴ μὲ τὰ δαπανώμενα ποσά ἔξενα. Χωρὶς αὐτὸν καὶ τὰς στατιστικὰς ἐπὶ τῆς συχνότητος τῶν ἀσθενειῶν η μελέτη θὰ εἰναι ἐλλιπῆς. Τὸ ἔργον, πάντως, τῆς συστάσεως τοῦ Νοσοκομείου, εἰναι μέγιστον, ἀντάξιον τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καὶ τῆς ναυτιλιαλογίας προϋποτίθενται, διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς λαμπρᾶς αὐτῆς ἐπιδιώξεως. 'Ικανοποιητικὸν τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ἀλληλασφαλεῖαι κατενόησαν τὴν ἀνάγκην. Θὰ προχωρήσωμεν, ἐστοι καὶ ἄν αἱ, οὐχ ἀπίθανοι, ἀντιδράσεις προβληθοῦν. Οἱ κλινικάρχαι, λ.χ., τοῦ Πειραιᾶς, δὲν θὰ διατεθεῖμονοι ἀμαχτῆται δεκχοῦν τὴν σύστασιν τοῦ Νοσοκομείου καὶ ὁ κ. Μπίρης δὲν θὰ στέρηη ποτὲ νὰ τοὺς δυσαρεστήσῃ. 'Ισχυροὶ γάρ κομματικοὶ παράγοντες οἱ ιστροί. Τόσοι καὶ τόσοι φύφοι...

### ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ Η ΑΝΑΓΚΗ

Δραματική, κυριολεκτικῶς, εἰναι η ἐδῶ Ἑλλειψις δεξαμενῶν. "Οσον παρέρχεται ὁ χρόνος καὶ τὰ σκάφη, τὰ ἔχοντα ως βάσιν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς πληθύνονται, τόσον η Ἑλλειψις μεσών δεξαμενισμοῦ καθίσταται δυστέρα. 'Ικετεύονται οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν μικρῶν η μετρίου μεγέθους σκαφῶν, τὴν παραχώρησιν μιάς, ἔστω, ημέρας εἰς τὰς Μονίμους τοῦ Ο.Λ.Π. η τὴν πλωτὴν τῆς Σύρου, τὴν συχνότατα ἀπασχολούμενην καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα τοῦ Βασικοῦ Ναυτικοῦ.

Καὶ ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν αὐτῆς, ὅπως ἐπανειλημένως ἐτονίσαμεν, ζημιώνει η Ναυτιλία, χάνει πολλὰ καὶ η Οικονομία μας. "Ομως, τὸ νὰ διαπιστώμων μίαν δυσκολον καταστάσιν, δὲν ἐπιτυγχάνομεν καὶ τὴν θελτιώσιν της. Πρέπει κάποιος ὄρμοδιος νὰ κινηθῇ ἀποφασιστικώτερον, νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ προβλήματος αὐτοῦ. Καὶ οἱ ὄρμοδιοις, καθ' οὓς μάς, εἰναι οἱ Ο.Λ.Π. Πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ προβῇ εἰς τὴν προμήθειαν τῶν δύο δεξαμενῶν. Διερωτώμεθα, πρὸς τί η τόση καθυστέρησις. 'Απὸ μηνῶν πολλῶν αἱ προτάσεις διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπερβολικῶν αὐτῶν περιήγηται... Καὶ οἱ μηνεῖς παρέχονται...

"Υποπτεύομεθα ὅτι πιέσεις ἀσκοῦνται ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν παραγγελίαν τῶν δύο δεξαμενῶν. Καὶ πρὸ τῶν ὑπόπτων αὐτῶν πιέσεων, η Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. διστάζει νὰ καταλήξῃ εἰς μίαν ἀπόφασιν.

"Η καταστάσις, δύως, ἔξιθη εἰς τὸ μὴ περαιτέρω. 'Ἐπιβάλλεται αἱμέσως νὰ παραγγελθοῦν ἀπὸ τὸ Ο.Λ.Π. αἱ δεξαμεναί. Θὰ χρειασθῇ βεβαίως, ἔστω, ἀλλὰ θὰ παρηγορούμεθα, τούλαχιστον, μὲ τὴν σκέψιν, ὅτι βαίνομεν πρὸς τὴν μερικὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος. Πιστεύομεν, ὅτι η Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ ἔχῃ κατανόησιν τῆς ἀνάγκης.

### ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

"Αν ταξιδεύουν τελικῶς οἱ οἵτινες περιηγηταί, οἱ κρατήσαντες θέσεις ἐπὶ τῶν τουριστικῶν μας πλοιών, πρέπει νὰ θεωρή-

16-20 TENNANT STREET  
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX: 4797  
PHONE: 31339 - 28829  
A/H 68840 492230

## CAPE TOWN FAROS & CO. (PTY.) LTD.

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΣΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

σωμεν τὴν ἐφετεινὴν σαιζὸν ὡς πρωτοφανῆ, μέλλουσαν νὰ παρουσιάσῃ ρεκόρ τουριστικῆς κινήσεως διὰ τὴν Ἑλλάδα.

Είναι πολλὰ — φθάνουν τὰ δέκα ἔξ — τὰ εἰδικὰ τουριστικά, χωρὶς τὰ πλοῖα γραμμῆς ἑξωτερικοῦ, τὰ συμμετέχοντα ἐπίσης εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Καὶ ὅλων αὐτῶν αἱ θεσιες διαπιστούται ὅτι, κατὰ μέσον ποσοστὸν 60% ἔχουν ήδη κλεισθή μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου.

Ἐφέτος, δηλαδή, ἡ προοπτικὴ διὰ τὴν ἐπιδημὴν Ναυτιλίαν μας — ὥχι τὴν ἀκτοπλοούσαν — διαγράφεται ἵκανοποιητικῇ. Ἀλλοίμονον, ἄν ἡ περυσινὴ καχεξία ἐπανελαμβάνετο.

Κεφάλαια σημαντικὰ — περὶ τὰ ἔξ ἑκατομμύρια δολ. — διετέθησαν καὶ ἐφέτος εἰς μετασκευὰς καὶ ἀνακατασκευάς τουριστικῶν σκαφῶν. Είναι κατὰ πολὺ καλύτερα τῶν προγονών. Τὰ σκάφη «Ἀργοναύτης» τοῦ κ. Τάσου Ποταμίανου, «Ἡλέκτρω», τῆς Ἐταιρίας Τυπάλδου καὶ «Κένταυρος» τῆς Ἐταιρίας Καθουνίδη, τὸ πρῶτον εἰσέρχονται εἰς τὸν στίβον. «Ἔχουν ήδη προεξασφαλίσει ἀρκετὴν ἔργασίαν. Τὸ «Ἀργοναύτης» εἶναι προναύλωμένον διὰ τὸ πλεῖστον τῆς θερινῆς περιόδου.

Ἄρχιζομεν, λοιπόν, ὑπὸ τοὺς αἰσιωτέρους οἰωνούς. Τὸ Κυπριακὸν ἔχει ἀποβάλει τὴν περυσινὴν του δύνητα. Αἱ τελευταῖαι σεισμικὴ δυνήσεις, εὐχόμεθα νὰ μὴ ἐπαναληφθοῦν. Ὁ διεθνὴς ὄριζων, παρὰ τὸν πόλεμον τῆς Βιετνάμ, δὲν ἐμφανίσει σημεῖα τινὰ γενικοτέρας ἀνησυχίας. Οἱ λαοί, τέλος, τῆς Βρ. Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης, εὐημεροῦν. Ἀθρόα προβλέπονται τὰ τουριστικὰ τῶν ταξιδίων. Ἡ Ἑλλὰς ἐλπίζεται νὰ ἔχῃ ἵκανοποιητικὸν τὸ ποσοστόν της. Τὰ ἐπιβατηγά μας πλοῖα — πρωτοβουλία καὶ αὐτὴ ἴδιωτική — μέλλουν τὰ μέγιστα νὰ πρωθῆσουν τὴν τουριστικὴν προσπάθειαν. Ἐκτὸς ἀπευκταίου τινός...

### ΙΣΗΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΝ

Περιορίζεται εἰς τὸ ἡμισυ — κατὰ πέντε χιλιάδας — ὁ ἀριθμὸς τῶν διὰ τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς Μεταναστεύσεως ἀποστελλομένων εἰς τὴν Αὐστραλίαν Ἐλλήνων μεταναστῶν. Ἡ Κυβέρνησις, ἐπιδιώκουσα τὴν ἀνάκοπὴν τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος, ἐμείωσε τὴν παρεχόμενην πρὸς τὴν Ἐπιτροπὴν ἐπιχορήγησιν. Κατόπιν τούτου, συνεπτύχθησαν αἱ ἐδῶ ὑπηρεσίαι τῆς I.C.M. καὶ περιωρίσθη ὁ ἀριθμὸς τῶν φροντίδι αὐτῆς ἔγκαθισταμένων εἰς τὴν Αὐστραλίαν μεταναστῶν.

Προφανῆς ἡ ζημία καὶ σοδαρὰ διὰ τὰ ἑλληνικὰ ὑπερωκεάνια. Ἀπὸ τὰς πέντε χιλιάδας, οἱ χίλιοι θὰ μετεφέρονται ἀεροπορικῶς. Οἱ λοιποὶ θὰ ἔχρησιμοι ποιοὶ τὸ θαλάσσιον μέσον καὶ αἱ τρεῖς, τούλαχιστον, χιλιάδες, θὰ ἐπεβιβάζονται τῶν ἑλληνικῶν ὑπερωκεάνιων.

Τὸ πρόβλημα δύνεται διὰ τὰ ἴδικά μας σκάφη. Τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν Ἱταλίας μεταφορικὴν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν κίνησιν, ἐπιτείνει τὴν κρίσιν. Δεκάδας τινὰς μεταναστῶν ἐπιτρέπεται εἰς τὰ ἑλληνικὰ σκάφη

νὰ παραλάσουν, ἐνῷ τὰ ἴταλικὰ εἶναι ἐλεύθερα νὰ μεταφέρουν ἐντεῦθεν τοὺς ὄσους θὰ προσεφέροντα νὰ ταξιδεύσουν.

«Ἄνισος ἡ μεταχειρίσις, καθ' ἡν στιγμὴν ἡ μεταναστευτικὴ κίνησις αἰσθητῶς περιορίζεται.

Τὰ διαβήματα πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ρώμης πρέπει νὰ εἶναι ἔντονα. Νὰ δηλωθῇ κατηγορηματικῶς, ὅτι θὰ ἀκολουθήσουμεν ἐναντὶ τῶν ιταλικῶν ὑπερωκεάνιων τὰ αὐτά μέτρα, τὰ ἐφαρμοζόμενα κατὰ τῶν ἴδικῶν μας.

### ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Δὲν πρέπει νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητος ἡ ἔκ Τέλ 'Αβιδ μεταδιόδου πληροφορία — τὴν δημοσιεύομεν εἰς ἄλλην σελίδα — περὶ τῶν ζημιῶν τῆς ισραηλινῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, τῆς τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἡμικρατικῆς «Ζίμ».

«Ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη τοῦ περιορισμοῦ τῶν δρομολογίων τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν καὶ τῆς χωριστῆς διαχειρίσεως ἀπὸ τὰ φορτηγά, ἵνα μὴ τὰ κέρδη τῶν δευτέρων ἀναδίσκωνται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πρώτων.

Ἐνδιαφέρουσα ἀκόμη εἶναι μία ἐκ Ρώμης πληροφορία, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ ἀριθμὸς ὑπουργὸς ἔθεσεν ὑπὸ ὄψιν τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλιου πρὸς ἔγκρισιν διατάγματα παρέχοντα συμπληρωματικάς ἐπιχορηγήσεις 40 δισεκατομμυρίων λιρετῶν ἐπιστρώματος εἰς τὰς τέσσαρας ἑταῖρις ἐπιβατηγῶν γραμμῶν τοῦ ὅμιλου Φινιμάρε. Ἐπὶ τὸ πλέον τὸ Δημόσιον ὄφελον νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν αὐτὸν 35 μιλιον 70 δισεκατομμ. λιρετῶν ἐντὸς δεκατίας, διὰ προγονούμενα χρέη συναφθέντα παρ' αὐτοῦ.

Θέλομεν, μὲ τὰς ἀνωτέρω δύο πληροφορίας, νὰ καταδείξωμεν τὸ δύσκολον τῆς θέσεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους, ἀντιπαλασίοντος ἔνισον ἀγώνα κατὰ τῶν ἐπιχορηγούμενων καὶ κρατικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν. Καὶ ἂν αὐτὰ ἔνισοκλίζουν τοὺς λογαριασμοὺς τῆς ἐκμετάλλευσεως των, πολὺ περισσότερον τὰ ἴδικά μας, τὰ στηριζόμενα εἰς μόνην τὴν τολμηρὰν πρωτοβουλίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Χάρις εἰς αὐτὸν προέχουσαν τὰ κατέλασθον θέσιν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Διπλασίαν σχεδὸν κίνησιν ἔναντι ὅλων ὅμοι τῶν ξένων συγκεντρώνουν. Καὶ ὁφείλεται ἡ ηγεμονίη αὐτὴ κίνησις εἰς τὴν ἀνήσυχον δραστηριότητα τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Προάγουν τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἐφεύρισκοντας τὰ μέσα τῆς προσελκύσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἀπασχολοῦντας πλοῖα μὲ καμηλὸν ὄπωσδήποτε κεφάλαιον.

Διετηρήσαμεν μέχρι τοῦδε τὴν συναγωνιστικήν μας ικανότητα. Σὺν τῷ χρόνῳ δύο μας καὶ αὐτὴ χάνεται, λόγω τῶν αὐξήσεων εἰς τὴν ἀμοιδίην τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ κυρίως, λόγω τοῦ πολυαριθμοῦ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων.

Καὶ ἀν τὸ πλεονεκτήμα τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος χαῦμ, πρέπει νὰ είμεθα δέσμοι, ὅτι θὰ χάσωμεν καὶ τάς γραμμὰς ποὺ ἔχουν προτείνουν τὰ ἐπιβατηγά μας. Ἰσχυροί, ἐπιχορηγούμενοι ἀνταγωνισταί, μὲ πλωτὸν ὑλικὸν ἀνώτερον τοῦ ἴδιου μας, ἐλλοχεύουν.

### ΕΠΙΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΚΡΙΣΙΣ

Τὸ ἀδιαχώρωτον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Ἀνεπαρκῆ τὰ κρηπιδώματα, ἀνεπαρκεῖς καὶ οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι. Ἡ συμφόρησις, ἡ ἀπό τίνος χρόνου ἐνταθεῖσα, συνεχίζεται, μὲ κίνδυνον σοβαρωτέρων ἐπιπτώσεων διὰ τὸν λιμένα καὶ τὴν καθόλου οἰκονομίαν μας. Αἱ καθυστερήσεις τῶν πολίων θὰ προκαλέσουν τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἐπιναύλων. Άλι «κόνφερανς» Κόντινεντ καὶ Μεσογείου ἀξιούν ήδη τὴν αὔξησιν τῶν ναύλων. Δέν παρέρχεται ημέρα ποὺ νὰ μὴ περιμένουν σειράς πλευρίσεως, ἀνοικτὰ ἔκτος του προλιμένος, 4 καὶ 5 φορτηγὰ γραμμῆς.

Πρέπει, ὅμως, αὐτὴ ἡ τόσον εἰς δυσεπίλυτον πρόβλημα ἔχιχθείσα ὄνωμαδια νὰ τακτοποιηθῇ, κατὰ κάποιον τρόπον. Πρέπει ὁ λιμὴν νὰ ἐπανεύρῃ τὴν σχετικὴν ἀνεστίν εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις, τὴν ταχυτέραν διακίνησιν τῶν φορτίων, τὴν εύρυθμον, ἐν ἐνί λόγῳ, λειτουργίαν του.

Μέτρα ἀποφασιστικὰ — ἔστω καὶ ἀργά — χρειάζονται. Ἡ ἀπρονοησία τῶν προγονούμενων διοικήσεων κατέστησε δύσκολον τὴν ἐφαρμογὴν ἀποφάσεων ριζικῶν. Ἐχειάζοντο χώροι χερσαρίοι καὶ ἀποθήκαι πολλαῖς. Οἱ διοικήσαντες τὸν λιμένα δὲν είχον τὴν στοιχειώδη πρόνοιαν νὰ τὰς ἀποκτήσουν. Διὰ τὸν τουριστικὸν λιμένα, τὸ ἀπαντόν τῆς φροντίδος των. Εἰς ἔργα ἄνευ ἀποδόσεως ἔδαπανθησάν τεράστια ποσά. Ο ἐμπορικὸς λιμὴν ἤγονοθῇ. Ἀποτέλεσμα: Ἡ ἀνεπάρκεια τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων.

Αὐτὸν τὸ περιεργὸν καθέστως τῆς δῆθεν 'Ελευθέρας Ζώνης, ἐπιτρέπει τὴν παραμονὴν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ μακρὸν χρόνον, μέχρι τοῦ σημείου ὡστε αἱ ἀποθήκαι καὶ οἱ πρὸ τῶν κρηπιδωμάτων ἀσκεπτεῖς χώροι, νὰ κατατησουν ιδιαίτερα τῶν ἐμπόρων ἀποθήκαι. Παράδειγμα: Οἱ διὰ τὴν ξυλείαν διαφυλαχθεῖται χώροι οἵτινες ἔχουν μεταβληθῆ ἐις ἀποθήκας τῶν ξυλεμπόρων. Καὶ ἐνώ καθυστερεῖ ὑπερμέτρως ἡ παραλαβὴ τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὰς ἀποθήκας καὶ τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, κατελήφθησαν καὶ τὰ κρηπιδωμάτα ἀπὸ τὰ ἐπισκευαζόμενα ἐπιβατηγά. Πρωτοφανῆς ἡ κατάστασις διὰ λιμένα, τόσον ἀνεπαρκή εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς τρεχούσης κινήσεως. Καθ' ὅλον τὸν χειμῶνα πολύτιμα κρηπιδώματα, δυνάμενα νὰ ἔξυπηρτησουν τὰ πλοῖα γραμμῆς, μονίμως ἀπησχολήθησαν ἀπὸ τὰ μεγάλα καὶ μικρά ἐπιβατηγά, τὰ μετασκευαζόμενα. Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ φορτηγὰ γραμμῆς καθυστεροῦν ἐπὶ ήμέρας πρὸ τοῦ λιμένος, διὰ νὰ πλευ-

ρίσουν. "Ελειφε καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν τῆς καταστήψεως τῶν κρηπιδωμάτων, ἡ κοινὴ λογική. Παρεμερίσθη, πρὸ τῆς ἀσκηθεῖσας πιέσεως, τὸ γενικώτερον τοῦ λιμένος συμφέροντα.

"Άλλη ἀπρονοησία τῶν διοικήσεων τοῦ παρελθόντος: Λείπουν καὶ οἱ ψυκτικοὶ χώροι εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν κατεψυγμένων φορτίων. Ἀθρόα ἀναμένονται, λόγω τῶν ἐορτῶν, νὰ καταπλεύσουν κατ' αὐτὰς τὰ πλοῖα - ψυγεῖα, μὲ φορτία κατεψυγμένων κρεάτων. Ἀνεπαρ-

## A D E N

### THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B. 33 (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

κή καὶ τὰ ψυγεῖα διὰ νὰ τὰ δεχθοῦν. Αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων θὰ ἐπιφέρουν τὸν ύψηλότερον ναῦλον. 'Η κατανάλωσις θὰ πληρώσῃ τὴν ἔλλειψην προνοίας ἀπὸ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. Πολλά, κατὰ καιρούς, ἐλέχθησαν περὶ ψυχραποθηκευτικῶν χώρων εἰς τὸν λιμένα. 'Απλῶς, σμως, ἐλέχθησαν. Διὰ τὴν «μαρίναν» καὶ τὸ καφενεῖον τοῦ Δέλτα τοῦ Φαλήρου, αἱ πιστώσεις ἀφθόνως διειθίθεντο. Διὰ τὰ ψυγεῖα ἥρκουν οἱ λόγοι καὶ οἱ προγραμματισμοί.

Αὐτὰ καὶ ὅλα πολλὰ θὰ ηδύνατο τις νὰ παρατηρήσῃ, ἐπισκοπῶν τὰ λιμενικὰ πράγματα. 'Η σημερινή κακοδαιμονία, εἶναι ἀπότοκος μᾶς ἀπὸ μακρῦ σοβαύσης κρίσεως εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος. Οἱ πλέον ἀπίθανοι ὄνθρωποι ἀνέλαβον τὴν διοίκησίν του. Καὶ αὐτοὶ δὲν μᾶς ἔφθαναν, ἀτυχῶς. Δὲν ἐλειψαν καὶ οἱ ἐπιτηδειοί, διὰ νὰ καταλήξωμεν, μετὰ τὰ δισεκατομμύρια τῶν δαπανηθέντων εἰς ἔργα, εἰς τὸ κατάντημα τῆς ἀνέπαρκείας κρηπιδωμάτων καὶ ἀποθηκῶν, διὰ νὰ ἴδωμεν ἐπιβαλλομένους τοὺς ἐπιναύλους.

### ΑΚΡΙΒΩΤΕΡΟΣ Ο ΛΙΜΗΝ

Προκαλεῖ τὴν ἕκπληξιν καὶ τὰς διαμαρτυρίας τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἡ ἐφαρμοζόμενη ὑπὸ τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. τακτικὴ πρὸς ἐπιδάρυνσιν τοῦ κόστους τῶν φορτοεκφορτώσεων, παρὰ τὴν πρόσφατον αὔξησιν τῶν σχετικῶν τιμολογίων κατὰ 25%.

Συμφώνως πρὸς καταγγελίας τῶν ἐνδιαφερομένων πρακτορείων, καθ' ὃ χρόνον παρατηρεῖται ἀπογοητευτικὴ δραδύτης εἰς τὴν διεγαγὴν τῶν φορτοεκφορτώσεων, ὁ Ο.Π. Ξέχει ἐπιβάλλει τὰς ἀκόλουθους, ἐλαφράς μὲν ἐκ πρώτης ὄψεως, πλὴν σημαντικάς ἐν τῷ συνδόῳ τῶν, αὔξησις, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν διαφόρων ἔργασιῶν εἰς τὸν λιμένα:

1. Αὔξησιν κατὰ 10% διὰ τὴν ὑπερωριακὴν φορτοεκφόρτωσιν (ἐπὶ πλέον τῶν πολλῶν ποὺ καταβάλλονται κατὰ τόννου). Διότι, ἐνῷ μέχρι πρὸ τίνος εἰςεπράττοντο 9-10 δρ. ὥρισίας ἀμοιβῆς κατὰ ἐργάτην διὰ προσφορᾶς ἔργασις ἀπὸ τῆς 5ης μέχρι τῆς 9ης μ.μ., ἥδη ἡ ὥρισία ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ ηδύηδη εἰς 10 δραχμάς καὶ ἡ ἀπὸ τῆς 9ης μ.μ. ὑπερωριακὴ ἔργασις εἰς 20 δραχμάς δι' ἐκαστον ἐργάτην, ἔναντι τῶν 18-20 δραχμῶν, αἵτινες κατεβάλλοντο μέχρι τοῦδε.

2. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν φορτοεκφορτωτικῶν ἔργασιῶν τὰς Κυριακάς καὶ ἑορτάς, ἐκτὸς τῶν εἰςπραττομένων εἰδικῶν τελῶν κατὰ τόννου, καταβάλλεται ἔξτρα ἀμοιβὴ δι' ἐκαστον ἐργάτην, ἔξ 100 δραχμῶν, ἀντὶ

τῶν 91 δραχμῶν, αἵτινες κατεβάλλοντο μέχρι πρὸ τίνος.

3. Εἰς περίπτωσιν καθυστερήσεως τῆς ἐργασίας, λόγω δροχῆς κλπ., εἰς ἐκαστον ἐργάτην καταβάλλονται ὥρισίας δραχμαὶ 25, ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦδε 23,75 δραχμῶν.

4. Εἰς τὰς περιπτώσεις ἀκυρώσεως «πόστας», ἐνῷ μέχρι τοῦδε εἰςεπράττοντο δραχμαὶ 115 δι' ἐκαστον ἐργάτην, ἥδη ἀπαιτούντας 125 δραχμαῖ.

5. Διὰ τὴν χρησιμοποίησιν πλωτοῦ γερανοῦ, τὰ σχετικὰ τέλη ηδύηδη εἰς 80 εἰς 96 δραχμάς κατὰ τόννον.

6. Τὸ κόστος τῶν μεταφορώσεων ηδύηδη κατὰ ποσοστὸν κυμαίνεται ἀπὸ 15 - 20% ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.

7. Τὰ τέλη διὰ τὴν χρησιμοποίησιν φορτίγιδος ἀπὸ 60 δραχμάς κατὰ τόννον, ἀνήθον εἰς 75 δραχμάς.

8. Τὸ ἐνοίκιον τῶν περονοφόρων ὀχημάτων ἀπὸ 100 δραχμάς τὴν ὥραν, ἀνήθεν εἰς 125 δραχμάς.

9. Τὸ ἐνοίκιον διὰ «σαμπάνια», ἥδη ἀνήλθεν εἰς τὰς 43-70 μέχρι 500 δραχμῶν.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω αὔξησεων, οἱ σημειώται τοῦ Ο.Λ.Π., τῶν ὅποίων τὸ μηνιαῖον εἰσόδημα κυμαίνεται ἀπὸ 8.000 - 12.000 δραχμάς, ἔχουν ἔγειρει ἀξιώσεις δι' αὔξησιν τῆς ἀμοιβῆς τῶν κατὰ 20%.

Εἶναι, πράγματι, ἀποκαρδιωτικὴ ἡ κρατοῦσα εἰς τὸν λιμένα κατάστασις, ἡ ὅποια ἀντὶ νὰ βελτιωθῇ, δυσμέραι χειροτερεύει. 'Ο λιμὴν καθίσταται ἀκριβώτερος. Δυσάρεστοι θὰ είναι αἱ συνέπειαι.

### ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΘΑΚΗΝ

Μετὰ τὰς Οινούστας, ἡ 'Ιθάκη. Προσφέρει καὶ αὐτὴ — περιοχὴ κατ' ἐξοχὴν ναυτικὴ — τὸ οἰκημα τοῦ οἰκοτροφείου τοῦ ναυτικοῦ της Γυμνασίου, διὰ τὴν σύστασιν δημοσίας ναυτικῆς σχολῆς.

Δίκαιον τὸ σίτημα τῶν 'Ιθακήσιων. "Ολοὶ είναι ναυτικοί. "Αλλην ἐπαγγελματικὴν ἀπασχόλησιν δὲν ἀκολουθοῦν οἱ νέοι. Τὰ πολλὰ πλοῖα τοῦ κ. 'Οναστή οἱ 'Ιθακήσιοι τὰ ἐπανδρώνουν, ὅπως καὶ τὰ τῶν ἐπὶ 'Ιθάκης ἐφοπλιστῶν. Πρόκειται, ἀλλως τε, περὶ σχολῆς, τῆς ὅποιας ἡ ἀκτινοδολία θὰ ἐκτείνεται πρὸς ὅλην τὴν Δυτικὴν Ἐλλάδα, τὴν Κεφαλληνίαν ιδιαιτέρως, μὲ τὴν γνωστὴν μεγάλην εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν τῶν κατοίκων της.

'Η σχολὴ ναυτιλίων τῆς 'Ιθακῆς ἀποτελεῖ, ὡς ἔχουν τὰ πράγματα τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ, μίαν ἀνάγκην, ἀλλὰ καὶ μίαν ἀναγγώρισιν πρὸς τὰς δύο κατ' ἐξοχὴν ναυσιδιόσις: τὴν 'Ιθάκην καὶ τὴν Κεφαλ-

ληνίαν. Τὸ οἰκημα προσφέρεται, ἔτοιμον, ἔξωπλισμένον. 'Η ναυτικὴ συνείδησις τῶν κατοίκων, μᾶς προεξασφαλίζει τὴν ἀθρόαν τῶν μαθητῶν προσέλευσιν καὶ τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν δὲν λείπει, ὅπως πληροφορούμεθα, ἀπὸ τὸν εἰς 'Ιθάκην διαμένοντας ἀπομάχους πλοιάρχους.

"Εχει, ὅλως τε, τὴν ιστορίαν της ἡ 'Ιθάκη, ως ἔδρα ναυτικῆς σχολῆς. 'Εκεὶ ἐλειτούργησαν ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν η σχολὴ Σταθάτου, ητὶς τόσους καλούς καρπούς ἀπόδωσε καὶ παράδοσιν ἀξιοζήλευτον ἐδημιούργησε διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν. Οἱ 'Ιθακήσιοι πλοιάρχοι διεκρίθησαν καὶ διακρίνονται διὰ τὴν εύρυμάθειαν, τὸ ηθος, τὴν ἀρίστην κατάρτισιν, τὴν συνείδησιν εἰς τὸ ἐπάγγελμα. 'Ο κ. 'Οναστής πρώτος τὸ ἐπιμαρτυρεῖ.

"Η δημοσία, λοιπόν, σχολὴ τῆς 'Ιθακῆς, πρέπει νὰ συσταθῇ. 'Ας κινηθοῦν οἱ 'Ιθακήσιοι. Δὲν πιστεύομεν νὰ συναντήσουν εἰς τὸ 'Υπουργείον τὴν ἀπροθυμίαν.

### ΤΑ ΚΛΑΔΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

Μετὰ τὸ Ταμείον ἐπικουρικῆς δονήσεις πρὸς τοὺς ἔξερχομένους εἰς τὴν ἀπομαχίαν ἀσύρματος — τὸ ἄρτιον σωματείον των ἐπιτυχῶν τὸ ωράγνωσε καὶ τὸ χειρίζεται ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν — πληροφορούμεθα, διὰ ἀνάλογα ἐπιτεύγματα κατορθωνεῖ καὶ η "Ἐνωσις τῶν Μηχανικῶν. Οὕτω μηχανικός, ἔξελθων πρὸ δεκαμέρου εἰς ἀπομαχίαν, ἔλαβε μερίδιον ἐκ τοῦ 'Επικουρικού Ταμείου τῆς συνδικαλιστικῆς του ὄργανωσεως, ποσὸν ἀνερχόμενον εἰς τὰ 150% τῶν καταθέσεων του. Εἰς τὸ καταστατικὸν τοῦ Ταμείου 'Επικουρικῆς 'Αρωγῆς τῆς 'Ενωσεως τῶν Μηχανικῶν ἀναφέρεται, διὰ τὰ χορηγούμενα ποσὰ εἰς τοὺς ἔξερχομένους τοῦ ἐπαγγέλματος, ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ δύνανται νὰ είναι μικρότερα τῶν καταθέσεων των, ηδύηδην κατὰ 50%. Εἰλικρινῶς ἀξίζουν καὶ πολὺ συγκίνουν τὰ ἀλληλοθητικὰ αὐτὰ κατορθώματα τῶν καλῶν ναυτικῶν μας ὄργανωσεων. Τὸ παραδειγμάτων των θὰ ηδύηδην γενικευθῇ, μεταφεύομενον καὶ εἰς τὰς ὑπολοίπους όργανωσεις. Μὲ τὴν ἀλληλοθητικήν καὶ τὴν θετικὴν πρὸς τοὺς ἀποστρατευόμενους, οἱ νεώτεροι ναυτικοί ἀποδεικνύουν τὸν σεβασμὸν των, ἀλλὰ καὶ τὴν πίστιν των εἰς μίαν ἐπαγγελματικὴν συνοχήν καὶ συναδελφωσύνην, τὴν ὅποιαν εἴθε κάποτε νὰ τὴν ὀλοκληρώσωμεν ώς κοινωνικὸν σύνολον, ως Κράτος.

Τὰ εὐχάριστα ἀποτελέσματα τῶν ἐπικουρικῶν Ταμείων τῶν δύο ὄργανωσεων μᾶς γενικεύουν τὸν σεβασμὸν των, διατί, ἀρά γε, τὰ δύο Ταμεία Προνοίας 'Εμπορικού Ναυτικού, τὰ όποια ἐπὶ τόσα ἔτη λειτουργοῦν

## STANDARD & HALL SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS  
MARINE SPECIALTIES

### REPRESENTING

LAVAN COATING FABERTITE HEMPEL'S MARINE PAINTS FEDERAL PAINT Co. CROSBY LAUGHLIN DIVISION  
WALL ROPE WORKS J. H. WILLIAMS Co. JOHNS-MANVILLE PACKINGS BELDAM PACKING BRIGHT STAR INDUSTRIES

CABLE ADDRESS  
'NEST' SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.  
BONDED STORES

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS  
SERVICE AROUND THE CLOCK

TERMINAL 2-4554  
TERMINAL 2-4229  
SPROUCE 5-2066

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO · CALIF

ώς όργανισμοι Δημοσίου Δικαίου, δὲν έδωσαν δείγματα άναλόγου έπιτυχίας; Αύτό, τούλάχιστον, ισχυρίζονται οἱ λαβόντες ἐκεῖθεν παροχάς κατὰ καιρούς.

### ΤΟ "ΕΛΛΕΝΙΚΗΣ ΛΗΝΤΕΡ."

Διὰ πρώτην φοράν ἐπεσκέφθη τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὸ δηζελοκίνητον, προσφάτου ιαπωνικῆς κατασκευῆς, φορτηγὸν λάινερ «'Ελλενίκης Λήντερ», τῆς «'Ελληνικῆς», ὅπερ ἔξυπηρτει τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορείου Αμερικῆς - δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας - Πακιστάνου - Κεϋλάνης - Βιρμανίας.

'Εξελίνει τοῦ ἀντέρου δρομολογίου του, ἵνα ἔκφορτώσῃ τέσσαρας μεγάλας δηζελομηχανάς τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων, δάρους 45 τὸν. ἔκαστην.

'Υπερλῆρες φορτίον μέχρι καὶ τοῦ καταστρόματος, ἥτο τὸ 10.700 τόννων σκάφος. Η 'Ελληνικὴ ἐπέτυχε προέρχουσαν θέσιν εἰς τὴν γραμμὴν Βορ. Αμερικῆς - 'Ινδίας. Τὰ πέντε νεότευκτα ἀδελφὰ σκάφη τῆς, μαζὶ μὲ τινὰ ἄλλα χρονοναυλωμένα, καλύπτουν τὰς ἀνάγκας τοῦ δρομολογίου. Είναι ταχύτατα — 16-18 μιλίων — μὲ ἄκθονα κυβικά, μὲ χώρους ψυγείου (14.921 κ. ποδῶν), μὲ δεξαμενὰς (35.089 κ. ποδῶν), διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων καὶ διαμερίσματα διά 300 ἀπόβατα. Τὰ μέστα τῆς φορτοεκφόρτωσεως εἰς τὰ ἐν λόγῳ σκάφη τῆς 'Ελληνικῆς, είναι ὑπερεπαρκῆ (δύο φορτωτῆρες τῶν 30 καὶ 50 τόννων ἔκαστος).

"Ανετα τὰ διαιρέσματα τοῦ πληρώματος εἰς τὸ 'Ελλενίκης Λήντερ'. Εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους εἶναι διατεταγμένα. Καμπίναι μονόκλινοι καὶ δίκλινοι, μὲ διστάτερας αἰθούσας ἑστιατορίου καὶ συγκεντρώσεων.

Η 'Ελληνικὴ, τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, διαθέτει διὰ τὰς γραμμάς της 29 ὑπὸ τὴν Κυανούεκον, ὅταν κάργο λάινερ, τόννων d.w. 212.350. Τὰ δέκα τρία ἔξι αὐτῶν είναι νεότευκτα ὑπεδιγματικὰ σκάφη.

### ΑΙ ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Δὲν πρόκειται, διὰ τὸ ἀμέσως, τούλαχιστον, προσεκάσεις μέλλον, νὰ ὀπολαύσῃ ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης τὰ ἐκ τῆς ἐλληνο-βουλγαρικῆς συμφωνίας προσδοκώμενα ὁ φέτη.

Δὲν είναι οἱ Βούλγαροι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν καθυστέρωσιν αὐτῆν. 'Ανελάθομεν διὰ τῆς συμφωνίας ὠρισμένας ὑποχρεώσεις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν διὰ τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονικῆς πρωτευόστης διαιρέτωμαν καὶ τὰς ὑποχρεώσεις αὐτάς, πρὸ τῆς παρελεύσεως διετίας, δὲν φαίνεται νὰ εἴμεθα εἰς θέσιν ἡ ἐκπλάρωσην. Προϋποτίθενται κρηπιδώματα εἰς μῆκος περιστότερον καὶ εἰς ἔπαρκη διὰ μεγάλα σκάφη βάθη. Χρειάζονται μέσα ταχείας ἔκφορτωσεως — ὅχι ἀπόδοσεως μικροτέρας τῶν 150 τόν. κατὰ κύτος τῆς ἡμερησίων — διὰ τὰ εἰς χῦμα φορτία — τὰ μεταλλεύματα κυρίως — ἐνῷ ὄφειλομεν νὰ παραχωρήσωμεν ὠρισμένον ἀριθμὸν

σιδηροδρομικῶν βαγονίων, διὰ τὴν ἀμεσον ἀπὸ τὰ κύτη τῶν πλοίων διακίνησιν τῶν φορτίων.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἀποκαθίσταται. Ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου λέγεται, ὅτι θὰ ἀρχίσῃ λειτουργοῦσσα. Θὰ διηγούλνετο ἡ ζωηρότης τῶν διὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης μεταφορῶν, ἀντὶ τὰς δαγόνιας ὑπῆρχον καὶ οἱ κατάλληλοι παραλιμενοὶ κύρωις διετίθεντο.

Οπως καὶ πρὸ μηδῶν ἐτονίσαμεν, συμφέροντας ἀμεσώτατον ἔχουν οἱ Βούλγαροι νὰ ἐκμεταλλευθοῦν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῶν τὴν προνομιούχον θέσιν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Συμφέροντας ιδικόν μας ἐπίσης νὰ αὐξήσουμεν τὴν διαιρέτωμαν κίνησιν τοῦ λιμένος.

Ἡ ταχυτέρα, συνεπώς, ἐκτέλεσις τῶν συμβατικῶν ἀναλόγων ἔργων κρίνεται ἐπιθελημένη. Οἱ διοικούντες τὸν λιμένα, ἔχουν τὸν λόγον καὶ τὰς εὐθύνας. Τὴν φοράν αὐτὴν οἱ ἀδημητισμοὶ δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Βούλγαροι, τῶν ὅποιων αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ ραγδαῖοι αὐξάνονται, ἐνισχύουν διὰ ναυπηγήσεων καὶ νέων ἀγορῶν τὸν ἐμπορικὸν τῶν στόλουν. Πάσης κατηγορίας ποντοπόρα σκάφη — φορτηγὰ γραμμῆς, μπάλκ κάρριερς, ψυγεῖα καὶ τάνκερς — προσθέτουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας των.

Τὰ ίδικά μας σκάφη — τὰ φορτηγὰ γραμμῆς τῆς 'Ελληνικῆς — τὰ κυρίως, μετὰ τὸ βουλγαρικό, μεταφέροντα τὰ φορτία τοῦ ἔξωτερικού ἐμπορίου τῆς γείτονος χώρας, θὰ ἔχουν μειούμενην τὴν συμμετοχήν τῶν εἰς τὴν βουλγαρικὴν μεταφορικὴν κίνησιν.

### ΠΡΟΣ ΑΡΣΙΝ ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΕΩΝ

Ἐλάθομεν ἐπιστολὴν ἄνευ ἡμερομηνίας καὶ μὲ τὴν ὑπογραφὴν «'Ενας Ναυτικός». Καὶ ἐπειδὴ αὕτη θίγει πολλὰ ἐνδιαφέροντα σημεῖα τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐκ τῶν προκαλούντων διενέξεις, κρίνομεν σκόπιμον νὰ ἀπαντήσωμεν εἰς τὴν ἀνώνυμον ἔστω ἐπιστολὴν, τὴν διαπνεομένην πάντως ἀπὸ πνεῦμα καταφώρως ἀντιπλοιαρχικόν.

Μᾶς γράφει ὁ «Ναυτικός»:

1.— Δι' ὅλας τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων δημιουργουμένας παρεξηγήσεις καὶ διενέξεις πταίουν ὁ Πλοίαρχος καὶ αἱ 'Ελληνικαὶ Ἀρχαὶ. Δὲν καταφέγγουν εἰς αὐτὰς διὰ νὰ παραπονεοῦν τὰ πληρώματα, διότι φοδούνται τὴν ἐμπλοκὴν μὲ τὴν γραφειοκρατίαν καὶ πιθανῶν δίωξιν, ἀκόμη δὲ φοδούνται μήπως ὁ Πλοίαρχος, ἔκδικούμενος, τοὺς καταγγεῖλη διὰ τινὰ αἰτίαν... Ιδίκης του ἐμπνεύσεως ἡ τοὺς ἀπολύτων. Διὰ τὸ λόγον αὐτῶν οἱ ναυτικοὶ προτιμοῦν οἰκεία βουλγαρεῖς νὰ ἀπολύωνται καὶ ἔκει κυρίως ὄφειλονται αἱ

### Η ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ

«Ἐγὼ εἰμαὶ ἔκεινος ποὺ ἔρχομαι ἀπὸ τὸν Ἀμπατείλο καὶ ἔχω τὸ δικαίωμα νὰ κάμω ὅ,τι θέλω. Καὶ δηλώνω, ὅτι εἶμαι γραμμένος καὶ στὸν Ἀμπατείλο καὶ στὴν «Συνδικαλιστικὴ 'Αλλαγὴ» καὶ θὰ κάμω ὅ,τι θέλω».

Δηλώσεις τοῦ συντρόφου ΤΖΙΕΡΗ, Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Ενώσεως Μηχανικῶν Ε.Ν.

μετὰ δραχεῖσαν ναυτολόγησιν ἀπολύσεις.

Α' Πάντη σις: Δὲν νομίζομεν ὅτι ἔχει ἐν προκειμένῳ δίκαιον ὁ ἀναγνώστης μας. Εἰς τὰς χιλιάδας τῶν πλοιάρχων, ὑπάρχουν ἀσφαλεῖς καὶ οἱ κακοί, δὲν ἀποτελοῦν ὅμως τὸν κανόνα. Καὶ πιστεύομεν εἰλικρινῶς, ὅτι αἱ 'Ελληνικαὶ Ἀρχαὶ, τόσον τὸν ἔσωτερικού σον καὶ τὸν ἔξωτερικοῦ, ἐπιλογμένονται τῶν παραπόνων τῶν πληρωμάτων ὅχι ἀπλῶς μὲ στοργήν, ἀλλὰ μὲ ὑπερβολικόν, θὰ ἔλεγομεν, ζήλον καὶ οὐχὶ ἄνευ προκαταλήψεως τίνος ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ.

Καὶ περαιτέρω ἀναφέρει ὁ ἐπιστολογράφος μας:

2.— 'Εκ προσωπικῶν κατὰ τῶν πληρωμάτων ἔλαυνόμενοι αἰτίων, οἱ πλοιάρχοι καταγγέλλουν συχνὰ ναυτικούς δι' ἀνύπαρκτα παραπόνων, αἱ δὲ 'Αρχαὶ προβαίνουν εἰς δίωξιν χωρίς κάνων νὰ ἐπισκέπτωνται τὸ πλοίον πρὸς ἔξακριδωσιν τῶν καταγγελλομένων.

Α' Πάντη σις: «Οχι δὲν είναι ἀκριβής ὁ κατὰ τὰ πλοιάρχων ισχυρισμὸς αὐτὸς. Καταγγελία ἀνεξακριβώτως δὲν εὐσταθεῖ. Γνωστὸς είναι, ὅτι δίωξις ἄνευ δικογραφίας δὲν είναι δυνατή. Διὰ νὰ σχηματισθῇ δὲ ἡ δικογραφίας ἀπαιτεῖται ἀνάκρισις. Καὶ διὰ νὰ γίνη ἡ ἀνάκρισις, ἡ πρέπει ἡ 'Αρχὴ νὰ ἐπιστεφῇ τὸ πλοίον, ἡ πρέπει ὁ κατηγορούμενος καὶ οἱ μάρτυρες νὰ κληθοῦν εἰς τὸ Προξενεῖον ἡ τὸ Λιμεναρχεῖον.

Απορία τοῦ ἐπιστολογράφου μας:

3.— 'Οταν ἀπολυόμενοι ἄνδρες παλιωστοῦνται καὶ φθάνουν εἰς Πειραιά, οὐδέποτε τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα ἀσχολοῦνται μὲ αὐτούς, τούλαχιστον διὰ νὰ μάθουν διατί ἀπελύθησαν μετὰ δραχεῖσαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ναυτολόγησιν.

Α' Πάντη σις: 'Εν προκειμένῳ, ὁ «Ναυτικός» ἔχει δίκαιον. 'Επιβάλλεται ἡ ἐπιδειξίας ἀνδρισμένους πρὸ τοῦ ναυτικούς ποὺ ὑπηρέτησαν εἰς τὸ πλοίον τῆς ἐταιρίας. Διερωτώμεθα ὅμως ἂν οἱ ἀπολύτευτες θὰ είναι ἐπαρκῶς εἰλικρινεῖς, διὰ νὰ διαφωτίσουν τὸ γραφεῖον τοῦ ἐφοπλιστοῦ «ἄνευ φόβου καὶ πάθους περὶ τῶν αἰτίων τῆς ἀπολύτεως τῶν καὶ μάλιστα ὅταν είναι κατὰ παράδασιν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων.

Καταγγελία:

4.— 'Αργούνται ἡ ἀποφεύγουν κατὰ σύστημα οἱ πλοιάρχοι νὰ καταβάλουν εἰς τὰ πληρώματα τῶν τάς ἐκτάκτους ἀμοιβάς, ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν δι' ὧδησαν ἀριστεράς εργασίας, ως καὶ τὰς ὑπερωρίας διὰ τὴν ὑπέρ τὰς ἔργασίμους δραστηριότηταν τῶν. Κάποιος πλοιάρχος, ἀναφέρεται, ἥρειτο νὰ καταβάλῃ τὴν ἀμοιβήν τοῦ πληρώματος διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν, προφασίζομενος ὅτι η... γαλήνη καὶ ἐπομένως δὲν ἐτατιπωρεῖτο τὸ πλήρωμα. Εἰς ὅλην περίπτωσιν, ὑπῆρχον ἐντὸς τῶν κυτῶν γαιανθράκων ἐκ ταλαίπωρον προηγουμένου φορτίου, οἱ ὅποιοι ἐπερπετεῖ νὰ ριθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ κατόπιν νὰ καθαρισθῶν τὰ κύτη, ὁ δὲ πλοιάρχος ἐπέμενεν δπως ἡ δλη ἐργασία ἀμειφθῇ διὰ τοῦ ποσοῦ ποὺ καθορίζει ἡ σύμβασις διὰ «καθαρισμὸν» ἐκάστου κύτους, ἀνευ προσθέτου ἀμοιβῆς διὰ τὸν εργαστήρα τοῦ πληρώματος, 'Αναφέρεται ἐπίσης ἡ περίπτωσις πλοίου ἀναμένοντος ἐν λιμένι διαταγάς, τοῦ δποιου τὰ κύτη ἐκαθαρίζοντο ἀπὸ τὸ πλήρωμα, καὶ ἐφορμούγην τῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

#### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

#### ΟΡΙΕΝΤ ΦΡΑΧΤΚΟΝΤΟΡ ΜΟΣΝΥ & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΖΥΛΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS SALE

AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

|                  |                |         |                    |                |         |
|------------------|----------------|---------|--------------------|----------------|---------|
| HAMBURG 11       | Tel. 346022/24 | Telex   | BRAKE              | Tel. 510       | Telex   |
| Stubbenhuk 10    | Priv. 622552   | 0211007 | Norderdeich 4-5    | Priv. 510 via  | 4151    |
| BREMEN 1         | Tel. 310424    | Telex   | NORDENHAM          | Tel. 2651      | Telex   |
| Schlachte 15/18  | Priv. 446176   | 0244151 | P.O.B. 98          | Priv. 2651 via | 0244151 |
| BREMERHAVEN      | Tel. 2597      | Telex   | EMDEN              | Tel. 2391      | Telex   |
| Kaiserhafen      | Priv. 45841    | 023876  | Nesserlanderstr. 1 | Priv. 2392     | 027823  |
|                  |                |         |                    |                |         |
| WILHELMSHAVEN    | Tel. 2623537   | Telex   |                    |                |         |
| Ebertstrasse 124 | 21365          | 02537.5 |                    |                |         |

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

Διαρκούστης της έργασίας καθαρισμού, συνέπεσε μία έξαιρετά έօρτη και έν συνεχείς αύτής Κυριακή, έπειδή δε τὸ πλοῖον εἶχε χρονικά περιθώρια, δὲ πλοίαρχος διέκοψε τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν καὶ παρεχώρησεν εἰς τὸ πλήρωμα τὴν Κυριακὴν ἄργιαν ποὺ ὠφεύλετο εἰς αὐτό, λόγῳ ἀντιστοίχου Κυριακῆς ἐν πλῷ (day off).

‘Α πάντη σις: ‘Ἐν προκειμένῳ δὲ πτολογράφῳ μας ἔχει δίκαιον, ἐν μέρει ὅμως. Οὐδεμίᾳ ἀμφιβολίᾳ διὰ τὸ ὑπερβάλλων ζῆλος τοῦ πλοιάρχου δημιουργεῖ προστριβάς. Ἐπαναλαμβάνομεν, δῆμως, διὰ πολὺ δίλγοι εἶναι οἱ πλοίαρχοι αὐτοί. Οἱ πολλοὶ ἐκτελοῦν τὸ καθῆκον τῶν καὶ ἐφαρμόζουν δικαίως τὴν συλλογικὴν σύμβασιν — διότι αὐτὸ δυμφέρει καὶ εἰς αὐτοὺς καὶ εἰς τὸ πλοῖον, ἐφ’ ὃσον δὲν ἀποτελεῖ διὰ τὸν πλοιοκτήτην οἰκονομίαν ή δεισικονόμησις δίλγων λιρῶν, μὲ φόδον πληρωμῆς πολὺ περισσοτέρων ἐν τοῦ σάλου ποὺ θὰ δημιουργηθῇ. Ως πρὸς τὴν διακοπὴν τοῦ καθαρισμοῦ διὰ νὰ δοθῇ ἡ ἡμέρα ἀργίας, ἀπετέλει τοῦτο δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου, δὲν βλέπομεν δὲ κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ δικαίωματος αὐτοῦ ἔβλαψε τὸ πλήρωμα. Διατί ὅταν μᾶς συμφέρῃ θὰ προσφεύγωμεν εἰς τὴν σύμβασιν καὶ ὅταν ἀντικείται αὐτὴ τὴν ἀγνοούμενην;

5.— ‘Ἐνῷ οἱ πλοίαρχοι ζητοῦν ἀπὸ τὸ πλήρωμα νὰ ἔργασθῃ ὑπερωριακῶς, δυστροποῦν νὰ καταβάλλουν τὰς ἀντιστοίχους ὑπερωρίας, προφασιζόμενοι διὰ εἶναι «πολλαῖς».

‘Α πάντη σις: ‘Ἀποτελεῖ τὸ γεγονός αὐτὸ χειρίστην τακτικήν, ἐπιβάλλεται δὲ ἐν προκειμένῳ δὲ κολασμὸς τῶν, δίλγων αὐτῶν, κακῶν πλοιάρχων. Ἡ προσφήρη εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον διὰ τοιούτας περιπτώσεις δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται.

6.— Δὲν δίδονται εἰς τὸ πλήρωμα ἐπαρκεῖς προκαταβολαὶ εἰς τὸ τοπικὸν νόμισμα, ίδιος δὲν τούτο εἶναι τὸ δολλάριον.

‘Α πάντη σις: Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ὁ «Ναυτικὸς» ἔχει δίκαιον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ ὁ αἰτῶν τὴν τοιαύτην προκαταβολὴν ἔχει λαμβάνειν ἀπὸ τὸ πλοῖον. Δὲν νομίζομεν δὲν δυστροποῦν οἱ πλοιοκτῆται, οὐδὲ φυσικὰ καὶ οἱ πλοίαρχοι, εἰς τὴν καταβολὴν δολαρίων, ἐφ’ ὃσον οὐδεμίᾳ συναλλαγματικὴ διαφορὰ μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῆς λίρας ὑφίσταται.

Συνεχίζονται αἱ καταγγελίαι:

7.— Εἰς πολλὰς περιπτώσεις τὸ πρωστικὸν τοῦ μηχανοστασίου ἐκτελεῖ ἑκάτους ἔργασίας συντηρήσεως ἢ ἀντικαταστάσεως ἔθθαρμένων ἔχαρτημάτων, ἔργαζόμενον καὶ καθ’ ὑπερωρίαν, διὰ ν’ ἀποφευχθῆ καθυστέρησις τοῦ πλοίου. Ἀρνεῖται δὲ συχνῶς ὁ πλοίαρχος νὰ καταβάλῃ τὴν αἰτουμένην ἑκτακτὸν ἀμοιδῆν, ἐνῷ αὐτὴ κατὰ κανόνας μόλις ἀνέρχεται εἰς τὸ 20% τοῦ ποσοῦ ποὺ θὰ κατεβάλετο ἀν ἡ ἔργασία ἐξετελεῖ ἀπὸ ἔργος στάσιον. Κατηγοροῦνται οἱ πλοίαρχοι διὰ ἐπιδιώκουν τὴν ἀνάμειξην ἔργοστασιον διὰ ιδιοτελεῖς λόγους καὶ αἰτεῖται δην τὸν προκειμένῳ διὰ ἀνίδεονς μαγείρων. ‘Οτι, πάντως, ἡ σχετικὴ μὲ τὴν προφοδοσίαν νομοθεσία χρῆξε ἀναπροσαρμογῆς δάσσει τῆς πραγματικότητος, εἶναι ἀναμφισβήτητον. Δὲν πιστεύομεν ἐπίσης κατὰ σύστημα νὰ καθυστερῇ ἡ προμήθεια νωπῶν τροφίμων κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς λιμένα, πέραν τῶν λογικῶν ἀνεκτῶν χρονικῶν περιθωρίων. ‘Οσον διὰ τὴν ἀμεσον, ἔνστι... σιγαρέττων, προμήθειαν τροφίμων ἀπὸ τοὺς περιβάλλοντας τὰ πλοῖα μικροπλάτας (εἰς ἀνατολικάς, ἀφρικανικάς καὶ τινας νοτιοαντικανικάς μόνον χώρας) δὲν νομίζομεν ὁ ἐπιπλογράφος μας νὰ σοδαρολογήσῃ.

8.— Αἱ πλεῖστοι τῶν πλοίων ἔπιασαν πλέον ἀναμιγνυόμενοι εἰς τὰ τῆς τροφοδοσίας. Καὶ ὅρθως πράττουν. Τὰ γραφεῖα καὶ ὁ τροφοδότης ἀσχολοῦνται μὲ τὴν προμήθειαν τῶν τροφίμων. Διὰ τὴν ἐπιπλοπὴν πάντως τῆς τροφοδοσίας πολλάς θὰ εἰχομεν ἐπιφυλάξεις, διὰ προφανεῖς λόγους. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις σχετικῶν παραπόνων, ἀποδεικνύεται διὰ περισσότερον πταίει ἡ κακὴ παρασκευὴ τοῦ φαγητοῦ ἀπὸ ἀνίδεον μαγείρων. ‘Οτι, πάντως, ἡ σχετικὴ μὲ τὴν προφοδοσίαν νομοθεσία χρῆξε ἀναπροσαρμογῆς δάσσει τῆς πραγματικότητος, εἶναι ἀναμφισβήτητον. Δὲν πιστεύομεν ἐπίσης κατὰ σύστημα νὰ καθυστερῇ ἡ προμήθεια νωπῶν τροφίμων κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς λιμένα, πέραν τῶν λογικῶν ἀνεκτῶν χρονικῶν περιθωρίων. ‘Οσον διὰ τὴν ἀμεσον, ἔνστι... σιγαρέττων, προμήθειαν τροφίμων ἀπὸ τοὺς περιβάλλοντας τὰ πλοῖα μικροπλάτας (εἰς ἀνατολικάς, ἀφρικανικάς καὶ τινας νοτιοαντικανικάς μόνον χώρας) δὲν νομίζομεν ὁ ἐπιπλογράφος μας νὰ σοδαρολογήσῃ.

9.— Αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις περὶ ἄλλα τυρβάζουν, μὴ ἐνδιαφέρομεναι παρὰ διὰ τὸ ίδιον τῶν διοικούντων αὐτὰς συμφέρονται.

‘Α πάντη σις: Δὲν νομίζομεν διὰ τὸ «Ναυτικὸς» τούτον τοῦχον ἀνάθεσις εἰς αὐτὸν οἰασδήποτε ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, δεδομένου διὰ σύνεχεις εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ναυάρχου, ἐφ’ ὃσον προήκθη νεώτερός του, τουτέστιν ὁ ἀδελφός του, καὶ ἡ ἀμεσος τέλος ἀποστρατεία του διὰ τὸν ἀντίκειον λόγον.

10.— Αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις περὶ ἄλλα τυρβάζουν, μὴ ἐνδιαφέρομεναι παρὰ διὰ τὸ ίδιον τῶν διοικούντων αὐτὰς συμφέρονται.

‘Α πάντη σις: Δὲν νομίζομεν διὰ τὸ «Ναυτικὸς» τούτον τοῦχον ἀνάθεσις εἰς αὐτὸν οἰασδήποτε ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, δεδομένου διὰ σύνεχεις εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ναυάρχου, ἐφ’ ὃσον προήκθη νεώτερός του, τουτέστιν ὁ ἀδελφός του, καὶ ἡ ἀμεσος τέλος ἀποστρατεία του διὰ τὸν ἀντίκειον λόγον.

11.— Αἱ εὔνοιαι τῶν πλοιάρχων πρὸς συγγενεῖς κ.λ.π., συνεπεία τῶν ὁποίων ναύται καὶ θερμασταὶ προάγονται εἰς ἀξιωματικούς, προκαλοῦν δυσαρεσκείας μεταξὺ τοῦ πληρωμάτος.

‘Α πάντη σις: ‘Ἐχομεν τὴν γνώμην διὰ τὴν συνέπεση τὸν ἀποτελεῖ χειρίστην πρόκειται περὶ σπανίων περιθωρίων. Αἴκην καὶ ἡ Λιμενικὴ ζητᾷ διπλώματα, ἡ ἀπόκτησις τῶν ὁποίων κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἀπέβη δυσκολωτέρα τῆς ἀποκτήσεως τῶν Ελληνικῶν. Καταδίκαστα, φυσικά, η τοιαύτη τάσις, χωρὶς δεσμώτων νὰ ἀποκλείεται η προσγωγή ἐνός καλοῦ συνεγγάτου τοῦ πλοιάρχου.

12.— Οἱ Ἑλληνικοὶ μισθοί εἶναι χαμηλότεροι τῶν ξένων. Οἱ Ναυτιγοί, ἔργα-

ζόμενοι εἰς τὸν αὐτὸν μὲ ἡμάς διεθνῆ στίδιον, ἐπομένως μὲ τοὺς ίδιους ναύλους, λαμβάνουν πολὺ περισσότερα. ‘Ο πλοιάρχος, ἐπὶ παραδείγματι, λαμβάνει μισθὸν ἐ 175, ἐκτάκτους παροχάς ἀναλόγως τῶν ταξιδίων τοῦ πλοίου, ἐπίδομα διὰ τὴν σύζυγον καὶ ἔκαστον τέκνον, ἐπίδομα ἀνεργίας ἐπάρκες δι’ ἀξιοπρέπειας ἐπίπεδον ζωῆς κ.λ.π. κ.λ.π.

‘Α πάντη σις: Καὶ ὁ «Ναυτικὸς» ἀναγνώστης μας εύρισκεται ἐπὶ τὸν θέματος αὐτού εἰς τὴν ίδιαν μὲ τοὺς ἄλλους, τοὺς πολλοὺς δυστυχώσας, πλάνην. Διάφορος κατὰ πολὺ εἶναι διὰ τὴν Ναυτιγικής ναυτιλίας, ἐπιτρέπουσα εὐλειξίαν ἐκμεταλλεύσεως, ναύλους καλυτέρους καὶ προτίμους παγκόσμιου. Διάφορον ἐπίσης τὸ ἐπίπεδον τῆς νορβηγικῆς ζωῆς καὶ ὑψηλότερα τὰ ἔξοδα διασιδώσεως. Συνάρτησις ἀκριδώς τοῦ τιμαρίθμου συντηρήσεως καὶ ἀμοιδῆς τῶν ἔργαζομένων εἶναι καὶ ἡ μισθοδοσία τῶν ναυτικῶν. ‘Οσον διὰ τὸν μισθόν, ὁ ἀντίτοιχος μισθὸς τῶν Ἐλλήνων ἀξιωματικῶν εἶναι πολὺ μεγαλύτερος (ἐ 180 - 220 ὁ πλοιάρχος καὶ περισσότερος εἰνότε οὐ’ μηχανικός). Αἱ ἄλλαι παροχαὶ καὶ ἡ κοινωνικὴ περίθαλψις εἰς τὴν Ναυτιγικήν πλουσίων ταῦτα προϋπολογισμούν. Βλέπει δὲ πτολογράφος μας ἀναλογίαν τινα μὲ τὰς παρ’ ἥμιν συνθήκας; ‘Αν ναί, φοδούμεθα διὰ ἔχει λίαν προκατείλημμένον τὸ βλέμμα.

## ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΝΑΥΑΡΧΩΝ

Μετὰ τὴν ναυαρχοποίησιν τοῦ κ. Παπανικολάου, γαμβρού τοῦ κ. Γεν. Δ) ντοῦ Y.E.N., ναυαρχοποιεῖται καὶ ὁ ἀδελφός τοῦ κ. Γεν. Δ) ντοῦ κ. Διόδωρος Βασιλειάδης, δόστις εἰχει ἀποστρατευθῆ ὡς πλοιάρχος Λιμενικὸς πρὸ τριῶν περίπου ἑταῖρων.

Οὐδὲδώλως θέλομεν νὰ ἀμφισβητήσωμεν τὸν τυπικὸς λόγους διὰ τοὺς ὁποῖους τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας ἔκρινεν σύτως καὶ ἡ κύρωση τὴν ἀποστρατείαν τοῦ κ. Δ. Βασιλειάδη, οὐδὲ ἐπιθυμούμεν διὰ τοῦ παρόντος νὰ θίξωμεν τὸν ἀξιωματικὸν τούτον, δόστις προσέφερε πράγματι κατὰ τὸ παρελθόν υπηρεσίας εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα.

Ἐκείνοι, δέ, τὸν πόσιον μᾶς ἀνησυχεῖ εἰς τὴν ναυτικὴν γνώμην ἐντύπωσις, διὰ τὴν κοινὴτην συντηρήσεως τῆς πραγματικότητος, εἶναι ἀναμφισβήτητον. Δὲν πιστεύομεν ἐπίσης κατὰ τὸν προήκθη νεώτερός του, καὶ τὴν οἰκογένειαν.

Κατὰ τὰς ισχυούσας διατάξεις, ἡ σειρὰ ἐνεργειῶν, ἡ ὁποία πρέπει νὰ τηρηθῇ, εἶναι: ἡ ἐπαναφορά τοῦ κ. Δ. Βασιλειάδη πρότιχος εἰς τὴν προστρατείαν, ἡ προσγωγὴ αὐτοῦ ἐν συνεχείς εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ναυάρχου, ἐφ’ ὃσον προήκθη νεώτερός του, καὶ ἡ ἀμεσος τέλος ἀποστρατεία του διὰ τὸν ἀντίκειον λόγον.

Δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὑφ’ οἰονδήποτε πρόσχημα περαιτέρω παραμονὴ τοῦ κ. Δ. Βασιλειάδη διὰ τὸν μισθὸν τοῦ Λ.Σ., οὐτε ἐπίστης ἡ τυχὸν ἀνάθεσις εἰς αὐτὸν οἰασδήποτε ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, δεδομένου διὰ σύνεχεις ἐν τὸν Σύμβατος μέχρι σήμερον εἰς ιδιωτικὴν ἐπιχείρησιν. ‘Αλλ’ οὐτε καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ἔχει ἀνάγκην τοσούτων ναυάρχων καὶ Γενικῶν ἀξιωματικῶν, πολλῷ μᾶλλον ὅταν συμβαίνῃ οὗτοι νὰ συνδέωνται διὰ στενωτάτης συγγενείας.

Καὶ ναὶ μὲν εἰς τὸ B.N. καὶ εἰς ἄλλα Σώματα συνέβη πολλάκις νὰ συνυπηρετοῦν εἰς ἀναντάτας θέσεις ἀδελφοί, ἀλλὰ ἔκει αἱ συνθῆκαι εἶναι τελείων διάφοροι, διότι τὰ πλαίσια εἶναι εύρυτατα καὶ ἐπομένως δὲν είναι διανοτήτων τοσούτων ναυάρχων καὶ Γενικῶν ἀξιωματικῶν, πολλῷ μᾶλλον ὅταν μισθοί οὗτοι νὰ συνδέωνται διὰ τηνάκιας.

‘Τὰ οἰκογενειακὰ φέουδα δὲν ἔχουν οὐδεμίαν θέσιν εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ θὰ πρέπει διὸ. ‘Υπουργός νὰ λάβῃ τούτο τὸ σοβαρόν ὑπ’ ὄψιν καὶ νὰ ἐκκαθαρίσῃ, τὸ δυνατὸν ταχύτερον, μίαν ἀνώμαλον κατάστασιν, ἡ ὁποία δὲν είναι παραδεκτὴ παντάπασι.

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ο ένας 'Ελλαδί' έκπτρόσωπος της ναυτιλιακής Έταιριας Ocean Shipping Trade Corp. παραπονείται από τών στηλών σας την 15η Μαρτίου, διότι καθυστερεί ή ικανοποίησις αιτίσεων της διά κέναν σύνθεσιν.

'Η ώς άνω Έταιρια μόλις την 10η Μαρτίου 1965 ύπερβαλεν αίτησιν κατ' έξαιρεσιν χορηγήσεως τηλεφώνου, ή όποια και ένεκριθη άμεσως. Η αίτησης περὶ τής άποιας γίνεται λόγος εἰς τὴν ἐπιτολήν εἰναι σειράς, υπεβλήθη τὴν 25ην Μαΐου 1964 καὶ εἰς Πειραιά διουπάγεται ἔξητάσθησαν αἰτήσεις τῆς κατηγορίας γραφείων ύποβληθεῖσαν μέχρι 30 Απριλίου 1964. Συνεπώς είναι ἀδικος ή ἐνετίσιον τοῦ Ο.Τ.Ε. ἐπίκρισις.

'Υποχρέωσις τοῦ ἐκπροσώπου τῆς Έταιρίας είναι ἐξ ἄλλου νὰ κατονομάσῃ τὴν «μάνδραν αὐτοκινήτων» τοῦ Πειραιῶς, εἰς τὴν δόπιαν ὁ Ο.Τ.Ε. ἐγκατέστησε τρία τηλέφωνα.

Μετά τιμῆς

Ο Γενικός Διευθυντής

Μ. ΚΙΟΥΡΚΤΣΟΓΛΟΥ

Αθῆναι 30 Μαρτίου 1965

## Ο κ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

"Έχομεν τὴν γνῶμην, ὅτι πλοίαρχοι λιμενικοί, εἰς οὓς ἀπενεμήθη ὁ βαθμὸς τοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ ὑποναυάρχου, ἀνακαλούμενοι εἰς τὴν ἐνέργειαν δι' οἰονδήποτε λόγον μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ ὑποναυάρχου, δὲν εἰναι ἀνεκτὸν νὰ τοποθετοῦνται ὑπὸ τὸν βαθμὸν τοῦτον εἰς οἰανδήποτε ὥργανικὴν θεσιν τοῦ 'Υπουργείου, τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πολλῷ δὲ μᾶλλον, ὅταν ὁ ἀνακληθεῖσι κ. Παπανικολάου, τὴν ἐποχὴν καθ' ἡν ἀπεστρατεύθη, καίτοι εἰχε σειρὰν προσαγωγῆς, δὲν προήκθη εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἐν ἐνέργεια ὑποναυάρχου.

Εἰς ἔκτάκτους περιστάσεις καὶ πρὸς πλήρωσιν ἔξαιρέτου ἀνάγκης, τὸ 'Υπουργείον ἡμπορεῖ νὰ ἀνακαλῇ καὶ νὰ χρησιμοποιῇ ὑποναυάρχους ἀσκήσαντας ἐν ἐνέργεια μὲ τὸν βαθμὸν τοῦτον τὰ καθήκοντα γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Y.E.N. καὶ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ μόνον ἐν ἐλλείψει τοιούτων, ὅπερ ἀπίθανον, νὰ καταφύγῃ εἰς

ἀνάκλησιν καὶ χρησιμοποίησιν πλοιάρχων, εἰς οὓς ἀπενεμήθη βαθμὸς ὑποναυάρχου ἐν ἐφεδρείᾳ.

Καὶ αὐτὰ ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐκ λόγων στοιχειώδους εὐθιξίας δὲν ἐπετρέπετο νὰ ἀνακληθῇ καὶ νὰ ἀποτελῇ στέλεχος ὑπηρεσιακὸν τοῦ 'Υπουργείου, ὁ ἐπ' ἀδελφὴ γαμβρὸς τοῦ ναυάρχου γενικοῦ διευθυντοῦ ὁ ἐν ἀποστρατείᾳ ὑποναυάρχος κ. Παπανικολάου.

Μετὰ τιμῆς τιμῆς

## ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ

Αθῆναι, τῇ 6ῃ Απριλίου 1965

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Τὴν μεσημβρίαν τῆς 27ης Φεδρουαρίου ἐπληροφορήθην τὸν σοδαρὸν τραυματισμὸν τοῦ πατρός μου Μιχαὴλ Πρέκα, συνεπείᾳ πτώσεώς του εἰς τὸ μότοροπ τοῦ «Κυκλαδές», ὅταν τοῦτο εύρισκετο εἰς τὸν λιμένα τῆς Θήρας καὶ ὅτι διὰ τὴν διάσωσιν του ἔχειαζετο νὰ μεταφερθῇ ἀμέσως εἰς νοσηλευτικὸν ίδρυμα τῆς πρωτεύουσης. Ἀπετάθην εἰς τὸ Y.E.N. καὶ συγκεκριμένως εἰς τὸν ὑπασπιστὴν τοῦ ὑπουργοῦ ὑποπλοίαρχον κ. Νικ. Ἀνδριόπουλον, δοσὶς μὲ παρέπεμψεν εἰς τὸ ἀρμόδιον τμῆμα Ἐπιχειρήσεων. Ο διευθυντής τοῦ τμήματος τούτου κ. Στεφανάκης ἐπηλεωνήσεν ἀλληλοδιαδόχως πρὸς τὰ τρία Ἐπιτελεῖα, ἵνα διαθέσουν διὰ τὴν μεταφοράν ἐνα ἐλκόπτερον.

Τὸ Γ.Ε.Α. διέθετε δύο ἐλικόπτερα, τὰ δόπια ὅμως εὐρίσκουντο εἰς συνεργείον δι' ἐπισκευὴν καὶ δὲν ἡτο δυνατὴ ἡ ἀποστολὴ ἐνὸς ἐξ αὐτῶν. Τὸ Γ.Ε.Σ. διέθετεν ἕνα ἐλικόπτερον, διόπερ δόμως δὲν εἶχε τὴν ίκανότητα νὰ διανύσῃ τὴν ἀπόστασιν 'Αθηνῶν - Θήρας μετ' ἐπιστροφῆς. Τέλος, τὸ Γ.Ε.Ν., ἀγνωστὸν διὰ ποιὸν λόγου, ἡμιτοδίζετο νὰ ἀποστείλη μέσου πρὸς διάσωσιν τοῦ πατρός μου. Μὲ συγκινητικὸν ἐνδιαφέρον διευθυντής τοῦ τμήματος Ἐπιχειρήσεων τοῦ Y.E.N., ἀφοῦ ἔξητλησε κάθε δυνατὴν προσπάθειαν πλησίον τῶν ἀρμόδιων ἀλληγορικῶν ἀρχῶν, ἀπετάθη πρὸς τὴν Ἀθηναϊκὴν ἀμερικανικὴν πρεσβείαν.

Τῷ ἐδηλώθη διὰ, λόγω τῆς ἡμιαργίας τοῦ Σαββάτου, δὲν ἡτο δυνατὴ ἡ ἀμεσος ἀποστολὴ τοῦ ὑπάρχοντος ὑδροπλάνου, οὐτίνος τὸ πλήρωμα εὐρίσκετο εἰς ἔξοδον. Τότε, ὁ δομός τοῦ ναυτικοῦ ἀκολούθου ὑποπλοίαρχος κ. Χώλλ έφρόντισε, μὲ πραγματικὸν ἐνδιαφέρον, διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ ἀεροσκάφους καὶ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ τὴν πρωίαν τῆς Κυριακῆς πρὸς μεταφορὰν τοῦ τελούντος ἐν ἀφασία πατρός μου. Κατόπιν ὑπερανθρώπων προσποθείων τοῦ κυβερνήτου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀεροσκάφους, ἀλλὰ καὶ μὲ κίνδυνον τῆς ζωῆς των, λόγω τῆς ἐπικρατούσης κακοκαιρίας, ἐπέτυχον τελικῶς νὰ παραλάβουν τὸν πατέρα μου καὶ νὰ τὸν μεταφέρουν εἰς 'Αθήνας, διόπει καὶ εἰσήθη εἰς κλινικὴν διασωθεῖς.

Ἐπιθυμῶ διὰ τῆς παρούσης, κ. Διευθυντά, νὰ ἐκφράσω τὴν εὐγνωμοσύνην ἐμοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας μου πρὸς τοὺς μεσολαβήσαντας κ.κ. ἀξιωματικοὺς τοῦ Y.E.N. καὶ τοῦ K.L.P., τοὺς ὑπόπτρχους κ.κ. Πέππαν καὶ Χαλδαίον, τὸν ἀνθρώπον κ. Δημαράκην καὶ τὸν προϊστάμενον τοῦ Γραφείου Συνεννοήσεως τοῦ Y.E.N. ἀρχικελευστὴν κ. Μοσχάκην.

Αἰσθάνομαι ἐπίστης τὴν ὑποχρέωσιν, ως 'Ελληνη πλοίαρχον, νὰ τονίσω, διτεῖαι πλέον καὶρος νὰ συγκινηθοῦν οἱ ἀφρόδιοι καὶ νὰ μεριμνήσουν διὰ τὴν παραχώρησιν σωστικῶν μέσων εἰς τὸ Y.E.N., πρὸς παροχὴν ἀμέσου διοικείας, δοάκις παραστὴ ἀνάγκη, εἰς τοὺς ἀνὰ τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας ταξιδεύοντας ναυτικούς.

Μετὰ τιμῆς  
ΚΩΝ. ΠΡΕΚΑΣ  
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 3 Απριλίου 1965

## ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Είνα: ένας φουκαράς. Τὸ ζχε...  
...ΜΟΝΑΧΟΒΑΗΟΡΟ!!!



•ΠΑΙΔΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ... ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ.  
— Καλέ παππού, δι θεάς ΕΡΜΗΣ  
...Λιθινέζος... ΗΤΑΝΕ;



— Πώ! Πώ! ένα... μπάλα... κάρριε!!!

## ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ

## ΤΑ

## HEMPELS



THE WORLD'S LEADERS IN THE TRADE

МАЛЫЙ АИФАЛОНДА Н



## It was no coincidence that Czar Peter came to Holland ...

Holland around 1700 was of such importance as a Shipbuilding centre that Peter the Great, Czar of the Russians, went to that country to learn the trade.

It's hardly to be wondered at that Pieter Schoen marine paints' world organisation was originated in Holland. Since then, its superior products have found their way all over the globe.

In the world of 1965, Pieter Schoen marine paints are among the very best, thanks to more than two centuries experience and progress due to modern research!

**Pieter Schoen & Zoon Ltd.**



Marine Paints

SINCE 1722

Stocks and associates all over the world

AGENT: THE PIRAEUS SUPPLY CO., 14a G. Skouze Street, Piraeus

# "ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ,, ΤΟ ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΕΡΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΜΑΣ ΣΚΑΦΟΣ

«'Αργοναύτης» όνομάζεται ένα νέον πολυτελές τουριστικόν τῆς 'Ατμοπλοΐας Τάσου Ποταμιάνου. Τὸ ὄνομα σύμφωνον μὲ τὸν προορισμὸν του. Περιηγητικὰ ταξίδια θὰ ἔκτελῃ.

Τὸ «'Αργοναύτης» θὰ εἰναι, μετὰ τὴν ἔδω διενεργουμένην μετασκευήν του, τὸ ἑλληνικὸν «Στέλλα Πολάρις». Υπὸ τὸ ὄνομα «'Πρίων» ήτο ἡ μεγαλύτερα καὶ πολυτελεστέρα θαλαμηγὸς τοῦ κόσμου. «Εναυπηγήθη εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ 'Αμερικανοῦ κροίσου Φόρτσμαν. 'Η κατασκευή του ἐθεωρήθη ὡς ἡ τελευταῖα λέξις τῆς ναυπηγικῆς τέχνης. Δὲν ἐφείσθησαν δαπάνης καὶ φαντασίας οἱ κατασκευασταὶ καὶ ὁ πλοιοκτῆτης διὰ νὰ ἐφοδιάσσουν τὴν θαλαμηγὸν μὲ κάθε νοητὴν πολυτέλειαν, ὅστε ἡ ζωὴ ἐπὶ τοῦ πλοίου νὰ εἰναι μία δασις.

Αὐτὸ τὸ σκάφος σχεδὸν ἀμεταχειρίστον τὸ ἡγόρασεν ἡ 'Ηπειρωτικὴ 'Ατμοπλοΐα. Δὲν εἶχε ζῆσει εἰμὴ δεκατῇ ζωὴν ὡς θαλαμηγός. Κατὰ τὸν πόλεμον ἐπετάχθη καὶ παρέμεινε παρωπλισμένον εἰς τὸ Νιού Λόντον, ὡς ἀρχηγὸς τῶν ύποδρυχίων. Τὸ μέγεθός του — εἶναι μήκους 333 ποδῶν — ἡ ισχυρὰ κατασκευή του καὶ αἱ δύο μεγάλαι

λεια καὶ ἡ ἔξεχτημένη, ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, πρόδεψις διὰ τὴν ἀνεσιν τοῦ πλουσίου περιηγητοῦ, που θὰ ἐπιβῇ τοῦ σκάφους. Τὸν υψηλοτέρας οἰκονομικῆς στάθμης τουριστικῆς ἐπιδιώκει μὲ τὸ «'Αργοναύτης» νὰ προσέλκυσῃ πρὸς τὴν 'Ελλάδαν ἡ 'Ηπειρωτικὴ 'Ατμοπλοΐα. 'Επαρκεστάτην ἔχει πεῖραν μὲ τὸ πρῶτον τουριστικὸν της, τὸ διειθνὸς γνωστόν, «Σεμίραμις», ὅπερ ἐνεκαινίασε τὸ σύστημα τῶν κρουαζιέρων ἀνὰ τὸ Αἴγαίον.

Δαπανῶν δὲν φείδεται ἡ 'Ηπειρωτικὴ 'Ατμοπλοΐα διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν προσέλκυσιν τοῦ πλουσίου τουριστοῦ. 'Υπέρ τὸ ἑκατομμύριον δολαρίων θα στοιχίσῃ ἡ μετασκευή τοῦ «'Αργοναύτης». Καὶ δὲν εἶναι μεγάλη ἡ δαπάνη αὐτῆς, ἀν λάβωμεν ὑπὸ διαφοράν μας, ὅτι ἔνα, καινουργὲς ἐν τῇ κυριολεξίᾳ, σκάφος ἀποκτᾶ ἡ τουριστικὴ μας Ναυτιλία, ίκανὸν νὰ κερδίσῃ αὐτὸ μὲν τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κεφαλαίων του καὶ ἡ τουριστικὴ μας προσπάθεια ἀποτελεσματικὸν μέσον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν της.

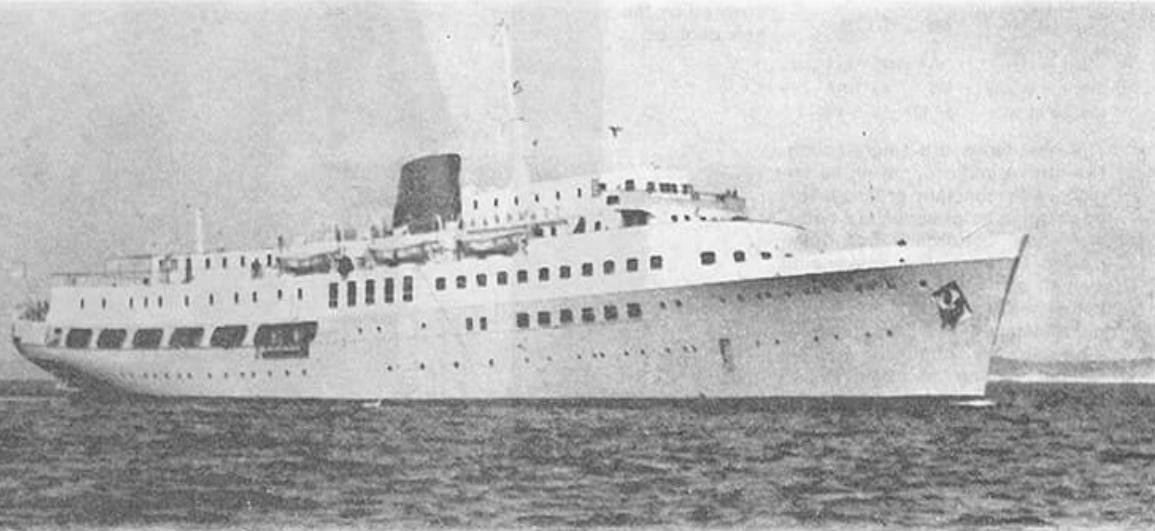
## META THN METASKEYHN

Τὰ ἀνωτέρω ἐγράφησαν εἰς προγενέστερον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὅπε-

ριντά της πολιούχου τῆς Αίγαίου. Η διακόσμησις τοῦ πλοίου ἀντλεῖ τὰ θέματα τῆς ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν μυθολογίαν («'Αργοναύτης» γάρ τὸ σκάφος), τὰ πολύχρωμα δὲ μωσαϊκὰ τῶν τοίχων εἰς τὰς κοινωνίας τουριστικῆς αἰθουσαῖς καὶ αἱ ὠραιόταται πράγματα ταπετσαρίαι εἰναι ἐμπνευσμένα ἀπὸ τὸν μύθον τῆς ἀργοναυτικῆς ἐκστρατείας. Κατὰ συνέπειαν, ἡ κυρία αἰθουσα τοῦ σκάφους δὲν ἡδύνατο, παρὰ νὰ ἔχῃ τὸ διοργανωμένο πλοιοκτήται τῆς ἔδωσον: Golden fleece lounge. Ή δὴ καλλιτεχνικὴ ἐργασία, εἰναι ἔργον τοῦ συνεργάτου τοῦ σχεδιαστοῦ τοῦ πλοίου, τοῦ 'Ιταλο-αμερικανοῦ διακοσμητοῦ 'Αρμίνιο Λότζι.

Δὲν ὑστέρησαν ὅμως καὶ οἱ «Ἐλληνες τεχνικοί, οἱ ὄποιοι ἔξετελεσαν τὰ σχέδια τῶν ἀνωτέρω. Μέγας ἔπαινος τοῖς ὄφείλεται διὰ τὴν ἀρίστην πράγματι ἐργασίαν τῆς πλήρους, ὑπὲρ τὸ κύριον κατάστρωμα, ἀνακατασκευής, ἡ ὄποιοι ἔξετελέσθη ἐξ δλοκλήρου εἰς Πειραιᾶ, ἀπὸ «Ἐλληνας τεχνίτας, δαπανηθέντος ποσοῦ ποὺ ὑπερβαίνει τὸ ἐκατομμύριον δολαρίων.

Τὸ χρησιμοποιηθέντα ύλικα ἡγοράσθησαν ἀπὸ ὅλον σχεδὸν τὸν κόσμον. 'Ελληνικὸν εἶναι τὸ διακοσμητικὸν ύλικόν, ἀμερικανικὸν εἶναι τὸ ὅλον ἡλεκτρονικὸν σύστη-



δηξελομηχαναί του M.A.N. — ταχύτης 16½ μίλια — ἡγγυώντο τὴν δυνατότητα τῆς μετασκευῆς του εἰς ἔνα ἰδεόδεις τουριστικόν.

Καὶ ἡ μετασκευή, βάσει σχεδίου τοῦ γνωστοῦ 'Αμερικανοῦ διακοσμητοῦ κ. Maurice Bailley, εἶναι εἰς τὸ τελειούσθαι. «Ο, τι εἶναι δυνατόν νὰ ἀξιώσῃ τις, ὃ πλέον ἀπαιτητικός, ἀπὸ ἔνα σύγχρονον πλοίον, ἐνσωματοῦται εἰς τὸ «'Αργοναύτης». Κατὰ μῆκος τῶν τριών ἀνωτέρων καταστρωμάτων του διήκουν τὰ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Περὶ τὰς ἑκατὸν δικλίνους καὶ τρικλίνους καμπίνας θὰ διαθέτῃ τὸ σκάφος — ὅλιγαι εἶναι διὰ τὸ μέγεθός του — ὅλας πλευρικάς, μὲ ἀνεσιν χώρου, ἰδιαίτερον λουτρὸν καὶ τουαλέταν, μὲ ἀποκτημένην καὶ ἡ ἀλλαγὴν κλιματισμοῦ καὶ δέκτας τηλεοράσεως καὶ ραδιοφόνου.

Τρεῖς εύρυταται αἰθουσαὶ συγκεντρώσεων καὶ ἑστιατορίου θὰ δέχωνται ἐν πλήρει ἀνέσει τοὺς διακοσίους μόνον ἐπιβάτας του. Τρία μπάρ, καπνιστήριον, διδιοισθήκη, κλειστή δεράντα, νοσοκομείον καὶ δύο δεξαμεναὶ κολυμβήσεως — ἡ μία κλειστή καὶ ἡ ἄλλη ἀνοικτή — συμπληρώνουν τοὺς κοινοχρήστους χώρους.

Μεγάλα φυγεῖς, μαγειρεῖς, ὄφφις, πλυντήρια καὶ ἄλλοι δωρηθητικοὶ χώροι προορίζονται νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐπιβάτου κατὰ τὸ διλογόημερον τοῦ ταξιδίου του.

Ἐκεῖνο, ποὺ διακρίνει τὸ «'Αργοναύτης», εἶναι ἡ ισχυρὰ κατασκευή του, ἡ πολυτέ-

άκομη τὸ «'Αργοναύτης» μετεσκευάζετο.

Ίδου τώρα ἐν συνεχείᾳ αἱ ἐντυπώσεις τῶν ἐπισκεφθέντων τὸ σκάφος ὅλιγων προσκεκλημένων κατὰ τὰ ἐγκαίνια, τὰ λαβόντα χώρων τὴν Ιην 'Απριλίου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς:

Τὴν εὐχάριστον ἔκπληξιν προεκάλεσαν ἡ ἐπιτυχὴς διαρρύθμισις τῶν χώρων διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἡ πολυτελής, ὅσον καὶ ἀρμονική εἰς τὸν χώρωμα διακόσμησις καὶ ἡ ἀρίστη ἐργασία τῆς μετασκευῆς.

Ολοὶ οἱ θάλαιμοι τῶν ἐπιβατῶν εἶναι ἐξωτερικοί, ἀντιηγητικοί, μὲ ιδιαίτερον ἔκστασις λουτρὸν καὶ τουαλέταν, διαθέτουν δὲ ραδιόφωνον, τηλεφωνὸν καὶ πλήρη κλιματισμόν, τὸν ὅποιον ἐπιβάτης ρυθμίζει κατὰ βούλησιν. Μία ἄλλη διὰ τὴν 'Ελλάδα καινοτομία, εἶναι ἡ ἐγκατάστασις κλειστοῦ κυκλώματος τηλοφίας, τὰς ἐκπομπὰς τοῦ πομποῦ τοῦ δόπιου δύνανται οἱ ἐπιβάτες νέας παρακολούθησουν εἰς τοὺς δέκτας ποὺ ἄφθονοι διατίθενται ἀνὰ τὸ σκάφος. Μία ἄνετος αἰθουσαὶ κινηματογράφου, ἐν ἀνοικτόν, θερινὸν καὶ ἐν κλειστόν, χειμερινὸν κολυμβητήριον, διδιοισθήκη μὲ ἀναγνωστήριον, κατάστημα πωλήσεως διαφόρων ἀφορολογήτων εἰδῶν, μπάρ, ἑστιατόριον καὶ σαλόνια. «Ολα αὐτά μὲ πλήρες σύστημα κλιματισμοῦ, καλαίσθητον καὶ πρωτότυπον διακόσμησιν καὶ μὲ πλουσίων ἐπίπλωσιν, δημιουργούν μίαν θαυμασίαν διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἀπόμοσφαιραν ἀνέσεως, πολυτελείας καὶ φυγαγωγίας.

μα, ἀγγλικὰ τὰ τηλέφωνα, δόλανδικὰ τὰ ραδιόφωνα καὶ ἡ τηλεόρασις, ιταλικὰ τὰ κρεβάτια (τὰ πλείστα ἀναδιπλούμενα εἰς τοὺς τοίχους) καὶ οἱ καναπέδες, ἀπὸ τὴν Δανίαν προέρχονται οἱ τάπητες, ἀπὸ τὴν Γερμανίαν αἱ πορσελάναι, ἐνῷ διάφορα ἄλλα ύλικα ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν 'Ισπανίαν, Σουηδίαν, Αύστριαν κ.λ.π.

Οὐδεμίας προσπαθείας καὶ δαπάνης ἔφεισθησαν οἱ πλοιοκτῆται διὰ νὰ δώσουν εἰς τὸ ἀνωτέρας κλάσεως περιηγητικὸν κοινὸν ἐν λίσαν εὐσταθές σκάφος, ταχύτατον, παρέχον πάσαν ἐξυπηρέτησιν, ἀνεσιν ἄλλα καὶ σφάλματαν.

Πρὸ δεκατίας ἀκριβῶς, τὸ 1955, ἡ 'Ηπειρωτικὴ 'Ατμοπλοΐα, μὲ τὴν συμπαράστασιν τοῦ E.O.T., πρώτη ἐνεκαινίασε τὶς κρουαζιέρες εἰς τὰ νησιά τοῦ Αίγαίου, ἔγνωστα μέχρι τότε εἰς τὸ πολύ, ἀκόμη καὶ τὸ ἡλληνικὸν, κοινόν, μὲ τὸ γνωστὸν δηζελόπλοιον «Σεμίραμις», τὸ ὅποιον μέχρι τοῦδε μετέφερε περισσότερους τῶν 60.000 ἐπισκεπτῶν εἰς τὰ νησιά αὐτά, ποὺ τὰ κατέστησεν οὕτω παστίγνωστα. Καὶ εἰς τὰ ἄλλα θαυμάτων σκάφη ποὺ ἔκτοτε ἡ ἑταιρία αὔστη προσέθεσεν εἰς τὸν στόλον τῶν ἡλληνικῶν περιηγητικῶν πλοίων, προστίθεται τώρα καὶ τὸ πολυτελέστατον «'Αργοναύτης», τὸ ὅποιον ἔξετελέσθη ἡδη τὴν πρῶτην κρουαζιέραν τοὺς εἰς τὰς ἀλληλικὰς θαλάσσας, μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἀνά τὸν κόσμον διευθυντάς τῆς γνωστῆς μεγάλης ἀμερικανικῆς ἑταιρίας Τζένεραλ 'Ελεκτρικ.

# TWO NEW GV ENGINES

## with high-pressure turbocharging for the 6,000–17,250 B.H.P. range

Götaverken has developed two 26,400 B.H.P. new all-welded diesel engines to utilize the advantages of high-pressure turbocharging. Main data for these two engines, the DM 630/1400 and DM 750/1600, are:

| Data                             | DM 630/1400 | DM 750/1600 |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Cyl. bore, mm.                   | 630         | 750         |
| Stroke, mm.                      | 1,400       | 1,600       |
| B.H.P. metric,<br>per cyl.       | 1,200       | 1,725       |
| M.i.p. in kg/sq.<br>cm. (p.s.i.) | 10.4 (148)  | 10.4 (148)  |
| Rev. per minute                  | 135         | 120         |
| Number of cyl.                   | 5—10        | 5—10        |

The middle column shows  
the range  
covered by the  
new engines.

The new types are single-acting, two-stroke, uniflow scavenged engines with constant pressure turbocharging as previous GV types. An open cofferdam has been placed between the scavenging air-belt and the crankcase. Here, two piston-rod scraper boxes have been installed and their functioning can be checked visually without having to remove any covers.

The exhaust-gas manifold has been moved to a position above the turbochargers. By this arrangement, the maximum width of the engine is reduced and there is now one single-level working platform around the top of the engine.

The standard GV design of cylinder liner, cylinder cover and exhaust valve is retained, together with the characteristic yoke and pull-rods to actuate the exhaust valve. However, the pull-rods are now connected to a fork-shaped lever in the upper part of the crankcase. This lever is actuated by cams on a separate camshaft. This new arrangement gives better access to main bearings and big-end bearings.

17,250  
14,000  
11,000  
6,000  
3,000



# GÖTAVERKEN

GÖTEBORG  
SWEDEN



## ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΩΣΙΝ ΜΙΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

## ΥΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΜΙΚΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Εις τὰ κατωτέρω δύο σημειώματα ἀναπτύσσεται ἀπὸ εἰδικὸν συνεργάτην μας, τὸ ἔξοχον ἐνδιαφέρον τοὺς ἐφοπλιστὰς ζῆτημα τῶν μικρασφαλείων (ἀλληλασφαλείῶν Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως). «Υποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη καὶ τῆς ἑδῶ συστάσεως ἐνὸς τοιοῦτον ὄργανουσιν διὰ μετρίας χρητικότητος μεσογειακὰ σκάφη.

Εἶμεν καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν μικρασφαλείων καθυστερημένοι. Δὲν κατωρθώσαμεν, συνεργαζόμενοι χάριν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος, νὰ δημιουργήσωμεν αὐτὸν τὸν πυρήνα τῆς ἑθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἵνα μὲ τὸ ξαμηλότερον δυνατὸν κόστος ἐλέγχομεν ἐντεύθεν τοὺς κινδύνους. «Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως» τῶν πλοίων μας.

Οὐλίγοι ἐφοπλισταί, ἀναλαμβάνοντες τὴν πρωτοβουλίαν, καὶ κατανοοῦντες τὴν ἀνάγκην, βάθη δηναντον συνεργάμενοι νὰ συζητήσουν τὸ θέμα καὶ νὰ χωρήσουν ἀποφασιστικῶς πρὸς τὴν σύστασιν ἐνὸς ἑδῶ ἐδρεύοντος «Κλάμπ». Οἱ ἄλλοι θάτη καλούονθουν.

«Ἐνωσίς τῶν Μεσογειακῶν Ἐφοπλιστῶν, πιστεύομεν νὰ εἶναι ἡ ἀρδιότερά διὰ τὴν χειραγώγησιν μιᾶς τοιαύτης πρωτοβουλίας.

«Ἡ βασικὴ πρόθεσις μιᾶς μικρασφαλείας πλοιοκτητῶν, εἶναι ἡ κάλυψις αὐτῶν κατὰ τὸν νομικὸν ὑποχρεώσεων τὰς ὅποιας δῶιον ἀντιμετωπίζουν. Ἐπομένως αἱ ὑποχρεώσεις αἱ ἐπιβαλλόμεναι εἴκ τῆς γενικῆς νομοθεσίας καλύπτονται. Ἐκεῖναι δῆμος που προέρχονται ἀπὸ κινδύνους δυναμένους νὰ προκληθοῦν ἐκ τῶν ἔθελουσίων ἀναλαμβανομένους ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην κατὰ τὴν συνήθη διεργαγώνη τῆς ἔργασίας του, ἔχαρούνται. Συμβαίνει τοῦτο, διότι αἱ ὑποχρεώσεις αὗται εἶναι εἰδικαὶ δι᾽ ἕκαστον μέλος καὶ ἐπομένως δὲν εἶναι ἀμοιβαῖαι.

Παρὰ ταῦτα δῆμος, ὑπάρχουν ὥρισμέναι ὑποχρεώσεις, ἐπιβαλλόμεναι οὐχὶ διὰ νόμου, ἀλλὰ συμβατικῶς, αἱ ὅποιαι δύνανται νὰ λεχθῇ δῆτι εἶναι πράγματι κοινά. Συνεπῶς, ἡ μικρασφαλεία ἀναλαμβάνει τὰς ἔναντι τοῦ πληρώματος ὑποχρεώσεις, αἱ ὅποιαι προέρχονται ἐξ εἰδικῶν συμφωνῶν μὲν τὰ ἐργατικὰ συνδικάτα μᾶλλον, παρὰ ἐκ τῆς ἑθνικῆς νομοθεσίας, ὡς καὶ τὰς εὐθύνας ἐκ τοῦ φορτίου τὰς δημιουργουμένας ἐκ συμβάσεως περιεχουσῶν τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης καὶ ἀκόμη πάς εὐθύνας ποὺ προκύπτουν ἐκ συμβάσεων χρησιμοποίησεως ρυμουλκῶν, φορτηγίδων, γερανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως.

Καλύπτεται οὕτω ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς τὸ πλήρωμα αὐτοῦ διὰ θάνατον, τραυματισμὸν, παλινόντασιν, ἀπτώλειαν πρωσπικῶν, παραμονὴν εἰς λοιμοκαθαρτήριον, νοσοκομειακὴν καὶ ιατρικὴν περιθαλψιν καὶ δι᾽ ἔξοδα κηδείας. Συνεπεί τῶν ἀνωτέρω, καλύπτονται καὶ αἱ δαπάναι τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν ἐνδεχομένην παρέκκλισιν τοῦ πλοίου ἐκ τῆς πορείας του πρὸς ἀποδίσιαν ἀσθενοῦς ἡ τραυματισθέντος, ὡς καὶ διὰ τὴν ἀποστολὴν ὀντικαστοστάτου τοῦ οὗτοῦ ἀποτομημένου.

Δὲν ἀποτελεῖ ὑγιά ἀρχὴν ἡ ἀσφάλισης τῶν πληρωμῶν ἔκεινων, αἱ ὅποιαι εἶναι συχναὶ καὶ προβλέμεναι καὶ οὕτω δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς κανονικά τρέχοντα ἔξοδοι. Διὰ τὸν λόγον αὐτῶν, εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἀπατήσεις ἐπιβάλλεται μιᾶς μικρά, ἀφαιρουμένη, ἀπαλλαγὴ (Inadmissible franchise).

Ὦρισμέναι συμβάσεις θαλασσίων ναυλώσεων διέπονται ὑπὸ νόμων διατάξεων ἐπὶ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης καὶ ἐπομένων αἱ εὐθύναι δι᾽ ἀπτώλειαν ἡ ζημίαν εἰς τὸ φορτίον, συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας αὐτούς, καλύπτονται. Είναι σύνθετης ἐπίσης νὰ καλύπτωνται ὑποχρεώσεις πρὸς τὸ φορτίον, ἀνακύπτουσαι ἐκ ναυλοσυμφώνων συνήθους τύ-

που διὰ τὸ μεταφερόμενον εἶδος φορτίου. Παρουσιάζεται, ἐν τούτοις, συχνὰ μία λεπτὴ διάκρισις μεταξὺ ὑποχρεώσεων, τὰς ὅποιας συνήθως ἀναλαμβάνει τις δι᾽ ἔνα εἰδικὸν τομέα μεταφορῶν καὶ ὑποχρεώσεων, αἵτινες ἀπορρέουν πρὸ τὴν ἀνάληψης εἰδικήν ναύλωσιν. «Οταν τὸ μέλος μιᾶς μικρασφαλείας εύρισκεται ἐν ἀμφιθολίᾳ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ, συνήθως συμβουλεύεται τοὺς διευθύνοντας τὴν μικρασφαλείαν καὶ αὐτοὶ δύνανται ν」 ἀνάδεχθυν τὸν κίνδυνον, ἡ νὰ συνάψουν μιὰν εἰδικὴν ἀσφάλισιν «S.O.I.» — ητοι εὐθύνης πλοιοκτήτου. «Ἐὰν ἡ κάλυψις αὐτῆς θά διαρύνῃ διὰ προσθέτου ἀσφαλίστρου τὸν πλοιοκτήτην, ἔχαρτάται ἐκ τοῦ ἀνὴ ἀνάγκη τῆς τοιαύτης καλύψεως προθήθεν ἐξ ἀτυχίας ἢ ἐκ πλεονεκτήματος διὰ περιδικῶν ὃ πλοιοκτήτης. «Ἡ τοιαύτη διαδικασία ἀκολουθεῖται καὶ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι παραβαίνουν τὴν σύμβασιν ναυλώσεως διαρκούντος τοῦ ταξιδίου, καθιστάμενοι οὕτω ὑπεύθυνοι διὰ πάσαν ἐπακόλουθην ἀπώλειαν ἡ ζημίαν εἰς τὸ φορτίον, καθ᾽ οἰονδήποτε τρόπον καὶ ἀν συνέδαινεν αὐτῆς.

Αἱ πλεῖσται τῶν ἀπατήσεων, αἱ ὅποιαι πληρώνονται ἀπὸ τὴν μικρασφαλείαν, ἀφοροῦν εἰς εύθυνα πρὸς τὸ φορτίον καὶ πρὸς τὸ πλήρωμα. «Ἄν καὶ εἶναι δῆμος αἱ περιστέραι, ἐπομένως καὶ συνθέστεραι, δὲν εἶναι συχνά καὶ αἱ μεγαλύτεραι, ἐν προκειμένῳ δὲ μερικοὶ ἐκ τῶν ἄλλων κινδύνων ποὺ καλύπτεται ἡ μικρασφαλεία εἶναι ἐκεῖνοι ποὺ δύνανται νὰ διηγήσουν εἰς τὴν χρεωκοπίαν ἐνας ἐφοπλιστήν, ἀν ἀμελήσην ν」 ἀσφαλισθήτης κατά τὸν πλοιοκτήτην. Διότι εἰς πλοιοκτήτης δὲν εὐθύνεται φυσικὰ μόνον διὰ θάνατον ἡ τραυματισμὸν τοῦ πληρώματός του, ἀλλὰ καὶ διὰ θανάτους καὶ τραυματισμὸν ποὺ προκαλούνται εἰς τρίτον ἀπὸ τὸ πλοίον του ἢ τὸ πλήρωμά του. Τὰ πλέον συνήθη τῶν ἀτυχημάτων αὐτῶν εἶναι τὰ συμβαίνοντα εἰς τοὺς λιμενεργάτας, ὑπάρχει δῆμος καὶ ἡ περίπτωσις μιᾶς ἐκρήσεως εἰς τὸ πλοίον, δυναμένης νὰ προκαλέσῃ καὶ ἀτυχήματα εἰς μέγαν ἀριθμὸν ἀνθρώπων. «Ἐνδειξεῖς τὸν αἰτίων ἐνὸς τοιούτου ἀτυχήματος ἐξαφανίζεται συνήθως ἀπὸ τὴν ἐκρήσιν καὶ ἐπομένως δὲν δύνανται νὰ ὑπάρξῃ ἀμάνα κατὰ τοιούτου ἀπατήσεως ἀπό τὸ πλοίον του ἢ τὸ πλήρωμά του. Τὰ πλέον συνήθη τῶν ἀτυχημάτων αὐτῶν εἶναι τὰ συμβαίνοντα εἰς τοὺς λιμενεργάτας, ὑπάρχει δῆμος καὶ ἡ περίπτωσις μιᾶς ἐκρήσεως εἰς τὸ πλοίον, δυναμένης νὰ εἶναι ἀστρονομικός.

Καλύπτεται δῆμος καὶ ἡ εὐθύνη ἐκ συγκρούσεων ἡ διὰ ζημίας εἰς τοὺς λιμενεργάτας, προβλῆταις καὶ ἐγκαταστάσεις αὐτῶν. «Ἡ διὰ

PHONES : 41.0238, 41.0239

Tel. addr. HERMES - CAPE TOWN

## CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS  
(PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ : ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ  
& Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, όλικὰ μηχανῆς,  
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Selkirk Street — CAPE TOWN

συγκρουσιν εὐθύνη ποὺ καλύπτει ἡ μικρασφάλεια περιλαμβάνει, ἀντιθέτως πρὸς τὴν συνήθη κάλυψιν τῆς ἀσφαλείας ἐπὶ σώματος πλοίου, καὶ τὴν εὐθύνην διὰ συγκρούσεις προκαλουμένας ἀνεψιανή την πραγματικής ἐπαφῆς, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ὁ ἔξανταγκασμὸς δύο ἀλλῶν πλοίων νὰ συγκρουσθοῦν.

Καλύπτονται ἐπίσης καὶ αἱ εὐθύναι αἱ ἀνακύπτουσαι εἰς ὁρισμένων «συμβάσεων», αἱ ὅποιαι ἐπιβάλλονται κατὰ ἀνάγκην εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ποὺ χρησιμοποιοῦν ὁρισμένους λιμένας, ὡς ἐπὶ παραδείγματι αἱ εὐθύναι πρὸς τὸ ρυμουλκά, γερανούς, φορτηγίδας καὶ μηχανῆματα φορτοεκφορτώσεως. Καὶ ἡ μόνη λύσις πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τοιούτων συμβάσεων ἀνακύπτουσαι καταπούτουσιν τὸν ἀποτέλεσμαν ἀπατήσεων, εἶναι εἴτε ἡ ἀποδοχὴ εἰδικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δρου ποὺ περιέχεται εἰς τὴν σύμβασιν ἐνοικιάσεως ἡ χρησιμοποιήσεως τῶν μέσων αὐτῶν, εἴτε, διὰ τὴν ὁρισμένων πλοφέρωτερον, ἡ κάλυψις τοῦ πλοίου εἰς τὴν μικρασφαλείαν του διὰ πάντας αὐτούς τοὺς κινδύνους.

Σοδορὸν ἐπίσης, ἀλλὰ στάνιον φυσικά, ἀσφαλίσιμον κίνδυνον ἀσφαλιστικοῦ δρου ποὺ περιέχεται εἰς τὴν σύμβασιν ἐνοικιάσεως αἱ εὐθύνης την πραγματικής ἀπατήσεως καὶ τὴν ὁρισμένης πλοφέρωτερον, ἡ κάλυψις τοῦ πλοίου εἰς τὴν μικρασφαλείαν του διὰ πάντας αὐτούς τοὺς κινδύνους.

Εἰς συχνὰ παρεξηγούμενος κίνδυνος, εἶναι ἡ εὐθύνη διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ φορτίου εἰς τὰς δαπάνας γενικῆς ἀδαρίας. Δέν χρειάζεται φυσικὰ νὰ τοιούτην ὅτι αἱ δαπάναι γενικῆς ἀδαρίας κατανέμονται μεταξὺ ἔκεινων ποὺ ὀφελήθησαν ἐξ αὐτῆς. «Ο πλοιοκτήτης δῆμος εἶναι ὁ συνήθως καταβάλλων τὴν ἀρχικὴν δαπάνην, πρέπει δὲ νὰ ἀποδείξῃ τὸ δικαίωμα του ὅπως εἰσπράξῃ τημῆτα τῆς δαπάνης του ἀπὸ τὸ φορτίον. «Ἐὰν δέ, κατὰ ἀρχῆν, ἡ δαπάνη προέκυψεν ἐπιπλέοντος τοῦ πλοίου, δὲν θὰ δυνηθῇ ν」 ἀποζημιωθῆ ἀπὸ τὸ φορτίον καὶ εἰς τὴν περιπτωτικήν εἰτη δικαιώματος ν」 ἀποζημιωθῆ ἀπὸ τὴν μικρασφαλείαν.

Ἐρχονται κατόπιν οι «πρόσθετοι» κίνδυνοι. «Ἀκόμη καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καταβάλλουσα ἀσφαλίσεως τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὴν κανονικὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους του διὰ συγκρούσεων, σώστρα καὶ γενικὴν ἀδαρίαν (καὶ προϋποθέται ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην τὸν μικρασφαλείαν, διὰ νὰ τὸν καλύψῃ, δῆτι ἔχει πράγματι οὐτοῦ ἀσφαλισθῆ), ὑπάρχει πιθανότης εἰς τὸν ἀνωτέρω κινδύνων νὰ προεκάλεσε ζημίας ὑπερβαίνουσα τὸ πρόσωπον τοῦ δικαιουστοῦ τοῦ πλοίου του. Τὸ εὔπερβάλλον αὐτό καλύπτεται ἀπὸ τὴν μικρασφαλείαν, ὑπὸ ὡρισμένας προϋποθέσεις ποὺ ἐπιβάλλονται διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἀλλών συνεδιαφερομένων ἀμοιβαίων μελών. «Ἡ συνηθεστέρα περίπτωσις εἶναι δῆται, διαρκούντος τοῦ ταξιδίου, τὸ ἀτύχημα προκαλή καθυστέρησιν, διαρκούστης τῆς ὅποιας ἡ ἀγοραία ἀξία τοῦ πλοίου αὐξάνει. «Ἡ δασική τότε ἀξία εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου, πιθανὸν νὰ ὑπερβαίνῃ τὴν ἀξίαν ποὺ ἐλήφθη διὰ τὴν κατὰ γενικήν ἀδαρίας ἀσφαλίσιτον. Εἰς τὰς περιπτώσεις δὲ αὐτάς, ἡ ἀναλογία συνεισφορᾶς τοῦ πλοίου εἰς γενικὴν ἀδαρίαν, ὑπὲρ τὴν ἀσφαλισθέσιν αὐτού ἀξίαν, καλύπτεται ἀπὸ τὴν μικρασφαλείαν.

Καὶ, διὰ νὰ συμπληρωθοῦν οἱ κίνδυνοι ποὺ καλύπτονται ἀπὸ τὴν μικρασφαλείαν, ὑπάρχει εἰς γενικὸς δρός, ὁ γνωστὸς «Ωπιλίου εἰαυτε»<sup>1</sup>, κατὰ τὸν ὅποιον δὲ πλοιοκτήτης δῆτις ἀνδέσκεται κίνδυνον μη ἀκριβῶς καλυπτόμενον ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τῆς μικρασφαλείας, δύναται νὰ αἴτησῃ ἀπὸ τὴν Διοικούσαν «Επιτροπήν», ὅπως ἀποζημιωθῇ. Αἱ κατὰ τὸν ὅρον αὐτὸν ἀποζημιώσεις παρέχονται, φυσικά, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀνωτέρου ἐπιτροπῆς.

«Ἡ ἀσφαλιστικὴ δῆμος κάλυψις δὲν ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν ἔργον τῆς ἀλληλασφαλείας,

Η συνήθησις διαδικασία ένάρξεως ένός δικαστικού άγώνως, ίδιως δι' ἐπιχειρήσεις έγκαιτησης ή απάτησης των ή και πρός έξασφάλισιν αύτής, είναι η κατάσχεσις του πλοίου. Σημαίνει τούτο ότι διά πλαισίου της πρέπει νά καταβάλῃ έγγυήσιν και, συνεπεία τούτου, πιθανόν είναι νά προέλθῃ καθυστέρησης του πλοίου. Έτσι οι λόγοι διά τούς όποιους κατεχόθη τό πλοίον βασίζονται έπι άπατήσεως διά κίνδυνον καλυπτόμενον από την μικρασφάλειαν, τότε αύτη καταβάλλει την έγγυήσιν, συνήθως διά διαθέτει αύτη τοιούτον σύστημα καταθολής έγγυήσεως, ώστε ή καθυστέρησης νά περιορίζεται είς τό έλάχιστον δυνατόν.

Η πείρα τών άνεγνωρισμένων διευθυντών μικρασφάλειων, έπιτρέπει είς αύτούς νά παρέχουν είς τους πλαισίους συμβουλάς Ισαΐας πρός τάς τών καλυτέρων καυτιλιακών νομικών συμβουλών, άσκομ δέ και πλέον πρακτικάς, λόγω τών στενών καθημερινών σχέσεων των πρός τους πλαισίους. Οι έπιχειρηματία γνωρίζουν ότι, λόγω τών πολευτών καθυστερήσεων, τών δαπανών και τής άβεδαιότητος που συνεπάγεται μία δική, είναι συνήθως καλύτερος είς «κακός» συμβιβασμός από δέκα «εκατάς» δίκας και προτιμόνων την πρακτική λύσιν, πού τούς ύποδεικνύεται, έναντι τής είς τήν δικαιοσύνην προσφυγής.

Πλήρης δημόσιας άνωτέρω έξυπηρετήσεων, αι μικρασφάλεια διαθέντων και άνταποκριτάς ικανούς, πρός τους όποιους δύνανται οι πλοίαρχοι νά απειθύνωνται, διαν είς τινα λιμένα χρειασθούν τή συνδρομήν των. Οι άνταποκριτάι αυτοί φυσικά, παίζουν σημαντικόν ρόλον είς περιπτώσεις που συνεπάγονται κατάσχεσιν και τήν άναγκην πληρωμής έγγυήσεως. Εύκόλως έτών άνωτέρω προκύπτει, ότι οι ειδικοί αυτοί διευθυνται είναι είς καλυτέρων παντός άλλου θέσιν νά διοικήσουν και μίαν μικρασφάλειαν ναύλου, υπέρμειριας και υπερασπίσεως, ή όποια είναι παράλληλος πρός τήν μικρασφάλειαν προστασίας και απόζημωσίσις (P. and I. club). Η τοιαύτη άλληλασφάλεια «ύπερασπίσεως» (defence), είναι τό μέσον δι' ού πλαισίουται πού μετέχουν είς αύτήν ένονται, άναδεχμένοι τάς άμοισιας δικαστικά δαπάνας. Ή άλληλασφάλεια υπέρασπίσεως, ένώ δέν καλύπτει ζημίας προερχομένας έξι έμπορικών συμβάσεων, βοηθεῖ τούς πλαισίους είς τους δικαστικούς των άγνωστων και πληρώνει είς αύτούς τά σχετικά έξοδα. Ή άλληλασφάλεια έπομένων αύτη, αποχολείται συνήθως με τάς διαφοράς πού προκύπτουν έκ τών ναυλοσυμφώνων, ως και με τάς διαφοράς μετά ναυπηγείων, έργοστασιών έπισκεψών, φορτοεκφορτώντας κλ.π. Τοιαύτη δέ είναι ή σχέσις μεταξύ υπερασπίσεως και μικρασφάλειας, ώστε ένοιοτε ή υπεράσπισης σχηματίζει μίαν χωριστήν τάξιν κινδύνων έντος του P. and I., παρά αποτέλεσμα της πείρας πού κατέχουν οι διευθυντες τάς μικρασφάλειας, είναι νά έκπροσωπούν ούτοι συχνά τούς έφοπλιστάς είς

τάς διαφόρους έπιπτροπάς, πού σήμερον άποτελούν δυστυχώς άναγκαιον κακόν τής καθημερινής έπιχειρηματικής ζωής. Αποτελεί διά τόν διευθυντήν τής άλληλασφάλειας άναγκην ή τοιαύτη συμμετοχή, ώστε νά μή σπαταλάρη πρός τούτο τόν πολύτιμον χρόνον του ή έφοπλιστής. Κατά τέλος, αι άλληλασφάλειαι κινδύνων πολέμου διοικούνται συχνά τάς άλληλασφάλειας P. and I. και Defense. Άπο τούς ίδιους διευθυντάς, έν συνδυασμῷ με

#### Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η άσφαλισις άποτελεί πολὺ παλαιάν ύποθεσιν. Εις τήν άπλουστέραν αύτής μορφήν δέν είναι άλλο τι, από μιαν όμαδα άνθρωπων πού άσχολούνται με τό αύτό είδος έπιχειρήσεως, οι ούποιοι συνεργάζονται διά νά κατανείμουν μεταξύ των τό δάρος τής εύθυνης, που συνεπάγεται τό θείος τής έργασίας των.

Ο έφοπλισμός έπισης άπετέλεσε πάντοτε μίαν έπικινδυνον έπιχειρησιν και δι' αύτό ή ιστορία αύτοῦ συνεδέθη πάντοτε στενώς με τήν ιστορίαν τής άσφαλισεως. Υπάρχουν στοιχεία με έξαιρετικά λεπτομερείας ένός άλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού «Ελλήνων πλαισίουτών τής Σύρου τού έτους 1751, είναι δέ γνωστόν διά την διάρκειαν τών Ναπολεοντίων πολέμων οι έφοπλισταί τών νήσων τού Αίγαιου, οι ούποιοι κατά σύστημα παρεδίαζαν τόν άποκλεισμόν τών νήσων της Γαλλίας ύπο τόν βρετανικού στόλου, συνεταιρισθησαν, ώστε νά κατανέμουνται μεταξύ των απώλεια πού έπροκαλούντο έκ τών βρετανικών ένεργειών.

Οι άνησχοι, αφ' έτέρου, έφοπλισταί, πού συνθροίζονται είς τό καφενείον τού Λούδην Λονδίνων, διετήρουν, κατά τόν 17ον και 18ον αιώνα, έν σύστημα άγγελιασθρών μεταξύ λιμένος και καφενείου, ώστε νά φθάνουν είς αύτό άμεσως αι πληροφορίαι πού έφερναν τά καταπλέόντα σκάφη περί άτυχημάτων κ.λ.π. Φυσική, λοιπόν, συνέπεια ήτοι έκει νά δημιουργήθη και ή τελείστερος τύπος τού έξι έπιπγέλματος άσφαλιστού, διστι, άντι νά κατέχῃ ή ίδιος πλοία και νά συνεταιρίζεται με άλλους διά τήν άμοισιαν κατανομήν τών κοινών κινδύνων, ήρχισε ν' άναδεχεται μέρος τών κινδύνων τών άλλων έπι τή έπιστραξει ώρισμένου ποσού, τού άσφαλιστρου. Ανεπτύχθη, βεβαίως, ή έπιχειρηματίας αύτος είς τό σημερινόν άσφαλιστικόν μέλος τού Λούδης ή είς μίαν τών σημερινών άνωνιμων άσφαλιστικών έταιρών, παραμένει άμως τό δαστικόν στοιχείον διά έργαζονται έπι κέρδει.

Είναι δημόσιας έπισης διδακτικόν έν δέλματα είς τους άλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς και τήν άναπτυξιν αύτών είς τάς χώρας έκεινας, αι ούποιοι έιχαν τήν καλήν τύχην νά άποφύγουν τούς έντος τής περιοχής τών πολέμων κατά τόν τελευταίον αιώνας και, έπομένως, τάς διαίσιας μεταβολάς τής οικονομικής τών ζωῆς. Είς τήν Σκανδινανίαν ύπαρχουν πολλοί συνεταιρισμοί άσφαλιστούς κινδύνους έπι σωμάτων πλοίων και τρέις μεγάλοι άλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί προ-

στασίας και άποξημώσεως. Οι συνεταιρισμοί άσφαλισεως σωμάτων πλοίων τού «Ηνωμένου Βασιλείου δέν ήδηνηθησαν νά έπιζησουν τών πετρελαιού πλοίων είς τόν άπμον, διότι ή άσφαλιστική των πολιτική έστερείτο φαντασίας. Αι άλληλασφαλειαί εύδοκιμούν τώρα πολὺ είς τήν Γαλλίαν, διότι δέν καλύπτουν μόνιν θαλασσίους κινδύνους, άλλα και άγριοτούς και άλλων κατηγοριών τοιούτους.

Παρά τώτα, τό σύστημα τής άλληλασφαλειαίς άνεπτυχθή τά μέγιστα είς τόν τομέα τών νομικών ύποχρεώσεων τών έφοπλιστών. Παρά τάς πολλάς προσπαθείας, αι έπι κέρδει έργαζόμεναι άσφαλιστική δργανωσείς δέν κατώρθωσαν άποκλειστικά έπιτυχως νά άσφαλισουν τούς κινδύνους αύτούς, ούτε και νά παράσχουν τάς άπατουμένας ειδικάς ύπορεσίας. Αι μικρασφαλειαί τής Σκανδινανίας καλύπτουν περί τά 20 έκατομμύρια τόν. γκρός, ή δέ πλειονότητον τού έπολοίπου παγκοσμίου τονάλι μετέχει τών ένδεκα μικρασφαλειών τού «Ηνωμένου Βασιλείου. Η μόνη άξιομημόνευτος έξαρεσις είναι ή διμίος τής P. and O., δοτις αύτασφαλίζεται δι' αύτούς και δι' άλλους κινδύνους.

Έτώ τών άνωτέρω ένδεκα μικρασφαλειών, αι δικών συνημόνησαν διά νά σχηματίσουν τόν «Ομίλον τού Λονδίνου, διόποιος είς τήν πραγματικότητα είναι είς συνεταιρισμός άλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών. Δι' αύτούν προτόπον, αι πέραν τών £ 20.000 άπαιτησεις βαρύνουν τό πούλ. Έκαστη τών Σκανδινανίας μικρασφαλειών συνεργάζεται δι' ίδιαστέρων συμφωνών με τόν «Ομίλον τού Λονδίνου και ούτω αι πέραν τών £ 20.000 άπαιτησεις κατανέμονται μεταξύ τών πλοιοκτητών 80 και πλέον έκατομμυρίων τόνων γκρός. Είναι άληθες δι, πρός προστασίαν τών πλοιοκτητών, ή περιοχή μεταξύ £ 250. 000 και £ 17.000.000 έχει άντασφαλισθη είς τό Λούδης και τάς Ανωνύμους Έπαιριας, άλλα δέν άπαρχει δρίον απόζημωσεως διά μίαν άσφαλιστον είς μικρασφαλειών, τό δέ ίπερβαλλον τών 17 έκατομμυρίων λιρών βαρύνει πάλιν τό πούλ. Ο τρόπος αύτός άσφαλισεως είναι πράγματι μοναδικός είς τόν άσφαλιστικών κόσμου, διότι παρέχεται είς τό κόστος, έχει δέ μεγίστην δυνατήν έξαπλωσιν και είναι άπειροτίστος.

Μία μικρασφαλεια, ώς καλείται ένταυθα τό «P. and I. Club», δέν έργάζεται έπι κέρδει. Της άρχην, προστίθεται πό συνολικόν κόστος τών διαρκούντος τού έτους νομικών ύποχρεώσεων έκαστου μέλους. Τό σύνολον αύτό καταπέριζεται άκολούθως μεταξύ διων μελών. Τούτο δέν γίνεται σήμερον έπι αύτηρας περ capita βάσεως. Έκαστον μέλος έκπιμπται κατά τήν ούσιαστην εύθυνη του ύπο τών Διευθυντών τής μικρασφαλειών, οι ούποιοι λαμβάνουν ύψιν των τό άσφαλιστικόν παρελθόν τού μέλους, τήν γενικήν πειράν τής μικρασφαλειών και τήν είδικήν πειράν αύτής έπι τόν συγκεκριμένου πλοίου ένδος πλαισίουται και τής άπασχαλήσεως του. Η μή διάκρισις είς τό καπαθαλόμενον ά-

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes.

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD  
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

P.O. BOX LOUCAS DJEDDAH  
TELEPH. 2429 - 3430  
TELEGR. 419

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.  
11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

σφάλιστρον - συνεισφοράν, δι' ἔκαστον, ἐφοπλιστήν, βάσει τῶν ἀνωτέρω προϋποθέσεων, ἀποτελεῖ ἀδικίαν διὰ τοὺς ἄλλους καὶ καθιστᾶ τὸν συνεταιρισμὸν ἀντιπαθῆ. Ὁ λόγος ἀκριβῶς αὐτὸς προεκάλεσε τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Τὸ μόνον στοιχεῖον κέρδους εἶναι τὰ δικαιώματα τῶν Διευθυντῶν, εἶναι δὲ ἀναγκαῖον νὰ ἀμειβωνται οὗτοι, βάσει δικαιώματος, τόσον διὰ νὰ ἐνθαρρύνεται ἡ ἀποδοτικότης, ὅσον καὶ διὰ νὰ ἔξασφαλίζεται ἡ συνεργασία τῶν καταλλήλων προσώπων, μὲ τὸν ὑψηλὸν διαθέμαν πρωτοβουλίας καὶ ἀκεραιότητος ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ διοικηθῇ ἐπιτυχῶς μία μικρασφάλεια. Οἱ Διευθυνταὶ παρέχουν τὰ γραφεῖα ἐκ τῶν ὁποίων διοικεῖται ἡ μικρασφάλεια καὶ θέτουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν μελῶν τὴν μακροχρόνιον πείραν των ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν νομικῶν θεμάτων. Ὑπάρχουν περιπτώσεις πλοιοκτητῶν, οἱ οποίοι συμβουλεύονται τοὺς διευθυντάς τῆς μικρασφάλειας ἐπὶ θεμάτων ὡς ἡ ἔξασφαλισία ἀδείας διαμονῆς διὰ τὴν σύζυγον, ποὺ προσφέρται ἐνυφέθησαν, εἰς τὸν τόπον ἔνθα οὗτοι ἐργάζονται, μακρὸν τῆς πατρίδος των.

Ἡ ἔξαπλωσις τῶν μικρασφάλειῶν εἶναι φυσικὰ μοναδική, δχι μόνον κατὰ τὸ διτὶ οἱ πλοιοκτῆται τοῦ μεγίστου μέρους τοῦ παγκοσμίου τονᾶς συνεισφέρουν, ἀλλὰ καὶ διότι οἱ εἰδικευμένοι μεσίται τῶν μικρασφάλειῶν ἐπιτυχῶν διστούνται αἱ παγκόσμιοι ἀγοραὶ νὰ συνεισφέρουν ἐπίσης κατὰ σημαντικὸν τμῆμα εἰς πᾶσαν μεγαλυτέραν καταστροφήν. Εἰς τοὺς μὴ ἐποιητούτας, εἶναι προστιται μόνον αἱ παγκόσμιοι αὐταὶ ἀγοραὶ.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις εἶναι, ὡς ἀλέχθη, ἀπεριόριστος, ἡ ἔννοια διμῶς αὐτῆς πρέπει νὰ προσδιορισθῇ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι, εἰς τοὺς πλείστους τομεῖς τῶν ναυτικῶν νομοθεσίῶν, ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὸ δικαίωμα τοῦ περιστρισμοῦ τῆς εὐθύνης του, τὸ δικαίωμα δὲ τούτῳ ἐτεβεβαιώθῃ καὶ προσφάτως ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Ἐνώσεως καὶ ὑπὸ τῆς Διπλωματικῆς Διασκέψεως τῶν Βρυξελλῶν.

Τὸ αὐτὸ δικαίωμα ὑπεστηρίχθη εἰς τὰ ἀνωτέρω συνέδρια ἀπὸ τοὺς διευθυντούς τὰς μικρασφαλείας ἡ ἐπιτυχία δὲ τῶν πλοιοκτητῶν νὰ διατηρήσουν τὸ δικαίωμα τούτο καὶ σήμερον, φρείλεται εἰς τὴν ἀνωτέρω ὑποστήριξιν. Ἐν τούτοις, τὸ δικαίωμα τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης δὲν εἶναι παγκοσμίως ἀποδεκτό, οὔτε καὶ πλήρες. Εἰς τὰς νομοθεσίας μερικῶν ἀράβικῶν χωρῶν, τὸ δικαίωμα τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης οὐδόλως ἀναγνωρίζεται. Εἰς ἄλλας πάλι δὲν περιλαμβάνει, ἐπὶ παραδείγματι, τὴν εὐθύνην διὰ τὸ κλείσιμον ἐνὸς λιμένου ἡ μιᾶς τῶν μεγάλων διώρυγών του κόσμου συνεπείᾳ προσφαρέως κ.λ.π. Καὶ τὸ εἰδος αὐτὸς τῆς εὐθύνης δύναται, φυσικά, νὰ διαρύῃ τὸν πλοιοκτητὴν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ συμφωνία τῆς συνδέσεως θὰ εἶναι περισσότερον συμφέρουσα εἰς τὸν μεγάλον "Ομίλον, διπως φυσικὸν εἶναι νὰ συμβῇ εἰς τὴν ἀρχήν.

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρων ἡ ἀνάγκη, δημιουργίας μικρασφαλείας ποὺ προκύπτει εἰναι, ὅτι μία τοιαύτη μικρασφαλεία τῶν πλοιοκτητῶν μεσογειακῶν πλοίων δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ ἔνοχλήσῃ τὰς ὑφιστάμενα μέλη τῶν ὑφιστάμενων μικρασφαλείων τοῦ "Ομίλου τοῦ Λονδίνου. Περιπτὸν εἶναι νὰ τονισθῇ, ὅτι ἀντίθετος τῆς ἀνωτέρων ἐνέργειας θὰ εἶναι πολὺ διπλανηρά, ἀνεύ λόγου τινος, καὶ ἡ συνεπείᾳ τῆς μη τοιαύτης συνδέσεως παρεχομένη περιωρισμένη κάλυψις θὰ εἶναι ἀνεπαρκής. Διότι ἡ ἀναγκαῖας ἀντασφάλισις εἰς ἐπὶ κέρδει ἐργαζομένους ἀσφαλιστάς, θὰ ἐπεδάρων τὰ μέλη τῆς μικρασφαλείας μὲ πρέπει πλότων τῶν μεσογειακῶν. Τούτο διμως δὲν φαίνεται νὰ ἀποτελῇ μειονέκτημα, διότι οὐδέν τῶν μελῶν θὰ κινδυνεύῃ ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων ποὺ δημιουργοῦνται εἰς Η.Π.Α., ἐπὶ παραδείγματι, δι' ἀτυχήματα, τραυματισμούς κ.λ.π. εἰς τὰ ὅποια συνθέτουν ἐν μέγα ποσοστὸν τῆς εὐθύνης τῶν ποντοπόρων πλοίων. Σημαίνει ἀλόγη διτὶ ἡ Διεύθυνσις τοῦ Κλαρμπ δύναται ἀποτελεσματικῶς νὰ παραμείνῃ καὶ νὰ δρᾷ ἐκ Πειραιῶς, διότι τὸ πρόσθιον τῶν μειονεκτημάτων ποὺ δημιουργοῦνται διότι τὰ μέλη τοῦ "Ομίλου τοῦ Λονδίνου, ἡ ἀδύναμία προσωπικῆς ἐπάρθης μὲ τοὺς διοικούντας.

Ἡ σταθερότης τοῦ ἀσφαλιστικοῦ κόστους εἶναι ἐπίσης ἀπαραίτητος διὰ τὰ μέλη. Ἐπὶ παραδείγματι, οἱ εἰς Πειραιὰ ἐδρεύοντες ἐφοπλισταὶ πλοίοιν κινουμένων εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὰ παρ' αὐτήν ὅδετα, θὰ ἀδύνατο νὰ σηματίσουν μίαν μικρασφαλείαν μὲ «κεφαλαιού» τίσου πρὸς 500.000 τόνιους γκρός. Ἐν τούτοις, μία ἀπαίτησις £ 5.000, ποὺ δὲν ἀποτελεῖ ὑπερβολικὸν ἢ ἀσύνθετο ποσόν, θὰ ἔσημαινε διὰ τὰ μέλη πρόσθιον συνεισφορῶν 8 πεννῶν κατὰ τόνον, ἀρκετά ὑπολογίσιμον ἄν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, διτὶ ἡ συνολικὴ ἐτησία εἰσφορά εἰς τὴν μικρασφαλείαν προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως ισούται πρὸς 15 σελλίνια περίπου κατὰ τόνον. "Εξ ἀπαίτη-

σεις ὡς ἡ ἀνωτέρω, θὰ ἔσημαινον αὐξῆσιν τοῦ ἀσφαλιστρού κατὰ 20%, αἱ τοιαῦται δὲ ἐπιπτώσεις δύνανται ν' ἀποφευχθοῦν διὰ συνεργασίας μετ' ἄλλης μικρασφαλείας.

"Ἐπομένως, διὰ μὲν τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καλύψεως σοδαρῶν, καταστροφικῶν, κινδύνων πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ συνεργασία μὲ τὸν "Ομίλον τοῦ Λονδίνου, διὰ δὲ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν συνήθων καθημερινῶν ἀπαιτήσεων ἡ συνεργασία μὲ μίαν τῶν μικρασφαλείων ποὺ μετέχουν εἰς τὸν ἀνωτέρω "Ομίλον. "Ἐχομεν τὴν γνώμην, διτὶ τοῦτο δύναται νὰ γίνῃ καὶ διτὶ ἐπιβάλλεται νὰ γίνῃ, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ συμφωνία τῆς συνδέσεως θὰ εἶναι περισσότερον συμφέρουσα εἰς τὸν μεγάλον "Ομίλον, διπως φυσικὸν εἶναι νὰ συμβῇ εἰς τὴν ἀρχήν.

Τὸ συμπέρασμα ποὺ προκύπτει εἶναι, ὅτι μία τοιαύτη μικρασφαλεία τῶν πλοιοκτητῶν μεσογειακῶν πλοίων δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ ἔνοχλήσῃ τὰς ὑφιστάμενα μέλη τῶν ὑφιστάμενων μικρασφαλείων τοῦ "Ομίλου τοῦ Λονδίνου. Περιπτὸν εἶναι νὰ τονισθῇ, διτὶ διότι τοιαύτης συνδέσεως μὲ πλότων τῶν μεσογειακῶν. Τούτο διμως δὲν φαίνεται νὰ ἀποτελῇ μειονέκτημα, διότι οὐδέν τῶν μελῶν θὰ κινδυνεύῃ ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων ποὺ δημιουργοῦνται εἰς Η.Π.Α., ἐπὶ παραδείγματι, δι' ἀτυχήματα, τραυματισμούς κ.λ.π. εἰς τὰ ὅποια συνθέτουν ἐν μέγα ποσοστὸν τῆς εὐθύνης τῶν ποντοπόρων πλοίων. Σημαίνει ἀλόγη διτὶ ἡ Διεύθυνσις τοῦ Κλαρμπ δύναται ἀποτελεσματικῶς νὰ παραμείνῃ καὶ νὰ δρᾷ ἐκ Πειραιῶς, διότι τὸ πρόσθιον τῶν μειονεκτημάτων ποὺ δημιουργοῦνται διότι τὰ μέλη τοῦ "Ομίλου τοῦ Λονδίνου, ἡ ἀδύναμία προσωπικῆς ἐπάρθης μὲ τοὺς διοικούντας.

Φανερὸν ἐκ τῶν ἀνωτέρων καθίσταται, διτὶ οὐδέν τοιαύτης συνδέσεως μετέντενει νὰ ὑπάρχῃ ποὺ νὰ καθιστᾶ μίαν Πειραιϊκὴν μικρασφαλείαν μὴ διώσιμον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διτὶ αὐτῆς θὰ συγκροτηθῇ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων ἐκτίθεμένων γραμμῶν καὶ θὰ ὑποστηρίχθῃ εἰς εὑρεῖαν κλίμακα ὑπὸ τῶν ἐν Πειραιεῖ ἐδρευόντων πλοιοκτητῶν.

# INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP  
QUALITY

TOP  
SERVICE

You can't beat International marine coatings for quality and extreme durability under all climatic conditions. You can't beat International service either because their specialised products are available in every major port—and throughout the world there are over 1000 agents ready to serve you.

LONDON

**International Paints Ltd.**

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.  
Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)  
Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON  
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. • Cables: CORROFOUL LDN. SW.1.



NEW YORK

**International Paints Co. Inc.**

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK  
Telephone: WHITEHALL 3-1188  
Telex: 212-571-0988 • Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

|                       |                    |                   |                    |                        |                      |
|-----------------------|--------------------|-------------------|--------------------|------------------------|----------------------|
| AUSTRALIA MELBOURNE   | CANADA REGINA      | FRANCE ROUEN      | ITALY GENOA        | NORWAY BERGEN          | SWEDEN GOTENBURG     |
| AUSTRALIA SYDNEY      | CANADA VANCOUVER   | GERMANY HAMBURG   | ITALY TRIESTE      | NEW ZEALAND AUCKLAND   | U.S.A. NEW ORLEANS   |
| BRAZIL RIO DE JANEIRO | DENMARK COPENHAGEN | HOLLAND ROTTERDAM | MEXICO MEXICO CITY | NEW ZEALAND WELLINGTON | U.S.A. SAN FRANCISCO |
| CANADA MONTREAL       | FRANCE LE HAVRE    | INDIA CALCUTTA    | NIGERIA IKEJA      | SPAIN BILBAO           | VENZUELA MARACAIBO   |

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

All engaged in  
or serving the  
international commercial  
fishing industry  
are cordially invited  
to attend the

# 1965 WORLD FISHING exhibition

AND WHITE FISH AUTHORITY CONFERENCE

In Association with the Torry Research Station of the D.S.T.R.

OLYMPIA \* MAY 27 -- JUNE 2 1965

The 1965 WORLD FISHING EXHIBITION will comprise the largest international display of deck machinery, fishing gear, nets, refrigeration, ice-making and processing equipment, marine electronics, marine engines, auxiliary equipment and fishing vessel designs ever assembled under one roof.

This is the only exhibition in the world organised exclusively for the world's commercial fishermen. It is open only to those professionally engaged in the fishing industry, and those manufacturers, suppliers, scientists and technicians serving the industry.

This is the exhibition that in 1963 attracted 201 exhibitors from 17 countries and 13,000 visitors from the fishing communities of 92 nations. The 1965 WORLD FISHING EXHIBITION will show an even wider range of equipment, with many new items never before seen at an exhibition.

Feature attractions will include:

A model net display of mid-water trawls, purse seines, box

trawls, etc., from all over the world. An expert will be in attendance to give a technical explanation of the many types.

A stand devoted entirely to the inshore shell fishing industry, featuring a display of pots, traps and other gear. Information and advice will be available on the stand.

A large area designed to illustrate the British official services to the fishing industry.

In connection with the 1965 WORLD FISHING EXHIBITION the White Fish Authority, in association with the Torry Research Station of the D.S.I.R., is organising an international two-day conference on "The Design of Fishing Vessels and their Equipment, in Relation to Improvement of Quality."

Plan your visit now! Secure your complimentary exhibition ticket by completing and returning the attached form. The sponsors and organisers look forward to welcoming you to this major international event.

SPONSORED BY THE BRITISH TRAWLERS' FEDERATION • THE HERRING INDUSTRY BOARD • THE SCOTTISH HERRING PRODUCERS' ASSOCIATION • THE SCOTTISH TRAWLERS' FEDERATION • THE WHITE FISH AUTHORITY • THE SCOTTISH INSHORE WHITE FISH PRODUCERS' ASSOCIATION • THE FISHERIES ORGANISATION SOCIETY LIMITED • THE SHIP & BOAT BUILDERS' NATIONAL FEDERATION • EUROPÈCHE

PRESENTED BY WORLD FISHING, THE INTERNATIONAL MAGAZINE OF THE COMMERCIAL FISHING INDUSTRY.

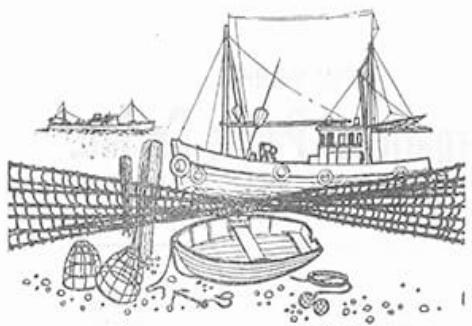
The immediate completion and return of this form will ensure your receipt of complimentary tickets for this important exhibition at Olympia, London, May 27 - June 2, 1965.

## COMPLIMENTARY TICKETS APPLICATION FORM

To : COMMERCIAL EXHIBITIONS LIMITED,  
The Tower, 229 - 243 Shepherds Bush Road, Hammersmith, London,  
W. 6., England.

Number of Tickets required ..... Company .....  
Address .....

Nature of Business ..... Position ..... Date .....



## ΣΚΟΤΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Παρουσιάζονται θέματα στή ζωή μας, μερικές φορές, προβαλλόμενα είτε για τη βελτίωση τῶν ναυτικῶν μας συνθηκῶν, είτε για τὴν ἐπαγγελματική μας διαμόφωση, είτε για τὴν ἵστροφαρμακευτική μας προστασία καὶ παρακολούθηση καὶ τὰ ὅποια, ἐνῷ φαίνονται εὔκολα καὶ προχωροῦν ἀπρόσκοπα πρὸς τὴ λύση τους, παραμερίζονται τὴν τελευταία στιγμὴ ἀπὸ κάποιας ἀρόστας ἀντίδραση, ἀπὸ κάποιας δύναμης σκοτεινή, γιὰ νὰ ἀποσυρθοῦν στή λησμοσύνη τῶν ἀρχείων τοῦ Ὑπουργείου μας.

Χιλιάδες γνῶμες ἀκούσθησαν γιὰ τὴν πλημμελῆ κατάσταση τῆς ἵστροφαρμακευτικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν, ἔργαζομένων, ἀνέργων καὶ συνταξιούχων. Ἀπὸ δὲ λογούς παραδεκτῆ ἔγινε ἡ ἀνάγκη τοῦ καλοῦ καὶ ἄρτιου Γενικοῦ Ναυτικού Νοσοκομείου, ἀπὸ τὸ ὅποιο ἡ προστασία τῶν ναυτικῶν θὰ ἥταν δυνατὸν νὰ παρέχεται πλήρης καὶ συγχρονισμένη. Σοβαρὴ θὰ ἥταν ἡ οἰκονομία στὸ «Κεφαλαιοῦ Ἀσθενείας», ἀλλὰ καὶ προσιτή γιὰ τοὺς προστατευόμενούς ἡ προσφυγὴ ἔκει.

Ἀπὸ δὲ λογούς ἔγινε παραδεκτό, ἐπίσης, τὸ ὅτι, ὅπως ἀντιμετωπίζεται αὐτὴ τὴ στιγμὴ ἡ περίπτωσις τῆς ἀσθενείας τῶν ναυτικῶν, ἀλύπητα σπαταλάται τὸ χρήμα, τόσον ἀπὸ τὰ ἔργοδοτικά βαλάντια ὅσο καὶ ἀπὸ τὰ ἀσφαλιστικά μας ίδρυματα. Σπατάλη ἀλύπητη, δίχως ἀνάλογη ἀξιοποίηση τοῦ ἀναλισκομένου χρήματος.

Ἡ στήλη μου, πολλές φορές ἐσήμειώσε τὸ θέμα. Ὑπάρχει δὲ καὶ μία πολλὰ δῆλωση, ὅτι πάντα θὰ τὸ ὑπενθυμίζῃ στοὺς ἀρμόδιους.

Ἄρμόδιοι δὲν εἶναι μόνο οἱ ἔκαστοτε Ὑπουργοί, οὕτε οἱ συνδικαλιστικοί μας ἐκπρόσωποι. Εἶναι, πρὸ παντὸς ἀλλοῦ, οἱ ἔργοδοτές μας. Οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταί, Γι' αὐτὸς, μεγάλη χαρὰ καὶ περισσότερη αἰσιοδοξία μᾶς ἀδημιουργήσε ἡ πληροφορία, ὅτι σοβαρὰ προγράμματάζεται, ἀπὸ τὴν Ἔνωση Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἡ δημιουργία Ναυτικοῦ Νοσοκομείου.

Ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρηση θὰ ἀποκομίσῃ τὰ περισσότερα ἀπὸ αὐτὸ τὸ ὠραῖο ἔργο. Τὰ δὲ ὠφελήματα δὲν θὰ εἶναι μόνο σὲ οἰκονομικὸ περιεχόμενο, ἀλλὰ, πρὸ παντός, ποιοτικό. Ξεύρουν πολὺ καλά οἱ ἐφοπλιστές μας πῶς διασπαθίζεται τὸ χρήμα τους μὲ τὸ τηρούμενο σύστημα τῆς ἵστροφαρμακευτικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν τους. Ξεύρουν τὶ οἰκονομικὸ «μακελειό» γίνεται ἐδῶ στὴν Ἐλλάδα, κάθε φορά ποὺ φθάνουν ἐπαναπατρίζομενοι ἀσθενεῖς ναυτικοὶ ἀπὸ λιμάνια

τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἀλλὰ καὶ πολὺ καλὰ ξεύρουν, ὅτι μὲ τὴ μέθοδο τῶν ἀπολύτεων «λόγῳ ἀσθενείας» πόση νοθεία γίνεται στὴν καμπούρα τῶν «Κλάμπες» γιὰ νὰ ξεπάσῃ ἀργότερα ἐντόκως στὴ δικῇ τους τεσέπι.

Αὗτά, στὴν πλευρὰ τῶν ἔργαζομένων ναυτικῶν, ἀνένησε ὅμως καλύτερο δεῖγμα στὴν ἄλλη πλευρά τῶν ἀνέργων, ἡ τῶν συνταξιούχων ἡ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν ὅλων.

Ἴδιες προχειρότητες καὶ ἴδιες ἐπιπολαιότητες ἀκούσθησανται καὶ ἔκει μὲ ἀνάλογες σπατάλες ναυτικοῦ χρήματος, ποὺ ξεκινᾶ ἀπὸ τὸ Ναυτικὸ Ἀπομαχικό Ταμεῖο, διὰ τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας. Τραγέλαφος ιατρικῶν ἔξετάσεων, τραγέλαφος νοσηλευτικῆς ἀγωγῆς σὲ κλινικές ἀμφιδόλου ποιότητος, τραγέλαφος παροχής φαρμάκων. Παρακλουθεῖ κανεῖς τὴν ἀξιοποίηση καὶ τὴ σκοπιμότητα αὐτῆς τῆς διαρροῆς τοῦ ναυτικοῦ χρήματος;

Πολλές φορὲς ὁ ναυτικὸς κόσμος ἔζητησε τὸ Νοσοκομεῖο του. Κάποτε, μάλιστα, νόμισε ὅτι ἡ ἐπιθυμία του βρήκε ἀνταπόκριση, ὅταν μὲ τὰ περισσεύματα ἐκ τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, ἔχτισαμε τὸ Νοσοκομεῖο τῶν Μελισσών. Πενήντα ἔκατον μύρια δραχμές ναυτικοῦ χρήματος ἔθυσιάσθησαν γιὰ νὰ ἀποκτήσουμε Σανατόριο κατ' ἀρχὴν, πιεζόμενοι ἀπὸ τὸν σεβαστὸ ἀριθμὸ τῶν πρὸ δεκαπενταετίας φυματικῶν ναυτικῶν. Τὸ πρώτο ἐκείνο πείραμα είχε μεγάλη ἐπιτυχία. «Ωστε δικαιολογημένη ἡ ἀξιωση γιὰ συνέχεια. Μετά τὸ Σανατόριο, τὸ Γενικὸ Ναυτικὸ Νοσοκομεῖο. Ἄλλα;

Σκοτεινὲς καὶ ἀγνωστες δυνάμεις παρεμβαίνουν. «Οχι μόνος δὲν ἀκούσθητε τὸ Ναυτικὸ Νοσοκομεῖο, ἀλλὰ καὶ αὐτὸ τὸ λαμπρὸ Σανατόριο, τὸ περίφημο ΝΙΕΘ, ὅταν μὲ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ἐπιστήμης ἐστερήθη πελατείας φυματικῶν, ἀντὶ νὰ μετατραπῇ ἀμέσως σὲ Γενικὸ Νοσοκομεῖο, ἔγκατελείθη ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καὶ παρεδόθη ὡς δῶρον εἰς ἄλλους. Παρεδόθη στὴν ἔξυπηρηση ἄλλων, ποὺ καμμιὰ δὲν ἔχουν σχέση μὲ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα καὶ μὲ τὴν Ἐλληνικὴ Ναυτιλία.

Νὰ παρελθοντολογήσουμε καὶ νὰ εύθυνογόντομε, οὕτε διάθεση ἔχουμε οὕτε ὠφελεῖ τώρα. Τὸ θέμα, ὅμως, ὑπάρχει. Θέμα δὲ εἶναι ἡ ἀνάγκη καλῆς καὶ σωστῆς ἵστροφαρμακευτικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν μας. Θέμα ποὺ ποτὲ δὲν παύει νὰ είναι ἐπίκαιρο καὶ πολὺ ἐπείγον.

Οἱ ἐφοπλισταί μας ρίχνουν τώρα πρῶτοι

τὸ σύνθημα. 'Η συζήτηση ἀξίζει νὰ γενικευθῇ. 'Ἐφοπλιστικό κεφάλαιο καὶ κεφάλαιο ἀσθενείας τοῦ Ν.Α.Τ., πρέπει νὰ συνεργασθοῦν στενά, χάριν τοῦ κοινοῦ μεγάλου σκοποῦ, τῆς ὑγείας τῶν ναυτικῶν. Νὰ συνεργασθοῦν στὸ ξερρίζωμα τῆς νοθείας καὶ κάθε ἀμαρτίας, ποὺ ἀποβαίνουν φυσικὴ συνέπεια τῆς ἀσθενούσας.

Ἄς είναι εὐλογημένη ἡ ὥραία ἰδέα ποὺ πολλές ἀσχήμιες μέλει νὰ ἔχαφανίσῃ. Τὴν φευδαρισθένεια τὴν χρησιμοποίηση τοῦ δρόμου τῶν, λόγω ἀσθενείας, ἀπολύτεων, γιὰ νὰ ἀποφεύγουνται οἱ δαπάνες τῶν πανινοστήσεων τὴν συνεργασία κλινικῶν, ιατρῶν καὶ... ἀσθενῶν σὲ μάκρος καὶ εἰδος νοσηλείας πάνω σὲ ἀνύπαρκτες, τὶς πλεῖστες φορές, ἀρρώστεις. Τὴν ἔξαφανίση, τέλος, τὸ μῆθον, ὅτι τὸ ἐλληνικὸ ναυτεργατικὸ στοιχεῖο παρουσιάζει φοιβερὴ δυσαναλογία σὲ ὑγειονομική εὐπάθεια, παραβαλλόμενο μὲ ναυτικοὺς ὅλων τῶν ἄλλων ἔθνικοτάτων.

Κανεὶς λόγος δὲν ὑπάρχει ποὺ νὰ δικαιολογῇ νέες ὑπαναχωρίσεις στὸ θέμα τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. Κάποτε ἐλέχθη, ὅτι θὰ μᾶς ἐπιστραφῆ τὸ ΝΙΕΘ τῶν Μελισσών, ὃστε αὐτὸ νὰ μεταβληθῇ σὲ πρώτο Ναυτικὸ Νοσοκομείο. "Ἄγια ἄς είναι ἡ ὥρα. "Ἄν δὲ πραγματοποιηθῇ καὶ τῶν ἔφοπλιστῶν ἡ ὑπόσχεση, ὅτι θὰ οικοδομήσουν καὶ ἔκεινοι Ναυτικὸ Νοσοκομείο, τότε διοκληρώνεται ἔναντι αὐτὸ τὰ μεγαλύτερα δῶρα πρὸ τῶν ναυτικούς μας ἡ ἀποφασίζουμε νὰ ἔξιφλησουμε πρὸ ποτὸν μία ιερὴ ὄφειλή, τὴν ὅποια κακοπίστας κατακρατούμε καὶ ἀδικαιολόγητα παρεπτείνουμε ἀνεξόφλητη.

Θὰ κινηθοῦν, φυσικά, καὶ τώρα οἱ σκοτεινὲς καὶ ἀδρότερες δυνάμεις γνωστῶν καὶ ἀγνῶστων κύκλων, τῶν ὅποιων τὰ συμφέροντα θὰ κινδυνέψουν. Θὰ κινηθοῦν ἔκεινοι ποὺ στὴ σαθρὴ κατάσταση τῆς ἵστροφαρμακευτικῆς παρακολυθήσεως τῶν ναυτικῶν μας, στηρίζουν τοὺς συμφεροντολογικούς τους ὑπολογισμούς. Θὰ κινηθοῦν δραστικότερα καὶ μὲ περισσότερη ἐπιμονή τώρα, ὅπου νὰ Ναυτιλία μας δὲν ἀριθμεῖ δεκαπέντε ὡς εἴκοσι χιλιάδες ναυτικούς, μόνο, ἀλλὰ πενταπλάσιους. Θὰ κινήσουν γῇ καὶ ούρανὸ γιὰ νὰ σώσουν τὸ χρυσοφόρο μεταλλείο τους.

Δὲν πρέπει νὰ τὸ καταρρίψουμε, τούλαχιστον τώρα. Γιατὶ τώρα εἶναι ἡ πρώτη φορά διοποιεῖται στοὺς κινουμένους στὴ δική της λεωφόρο, τὸ προβάδισμα ἀναλαμβάνεται ἀπὸ τοὺς πραγματικοὺς ἐνδιαφερομένους καὶ ἀπὸ ἐκείνους ποὺ ἔχουν τὸ σοδαρώτερο λόγο νὰ κινοῦνται. 'Απὸ τὸν Ἐλληνας ἐφοπλιστάς. Τὸ Κράτος καὶ ὁ ναυτικὸς κόσμος δὲν πρόκειται νὰ μείνουν ἀσυγκίνητοι. Διαφορετικά, θὰ ἀποδείξουμε, ὅτι δὲν εἴμαστε κατάλληλοι γιὰ μεγάλη Ναυτιλία. Είναι δυσαναλογή στὰ μέτρα μας καὶ μᾶς δρίσκει ἀπρόθυμους νὰ τὴν διατηρήσουμε.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT WORK

ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

**GEORGE CARRAS, INC.**

29 BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y.  
Cables: CARRASBRO

For all ports of:

PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE

RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

each  
company  
is 18 times  
larger  
than it  
looks



The MacGREGOR International Organisation is made up of eighteen companies specialising in cargo handling techniques and equipment. When you contact one of them, the service, experience and ability of the whole world-wide network is at your disposal. Call one and see for yourself.

## **MacGREGOR** *international organisation*



**ARGENTINE:**  
MacGREGOR ARGENTINA S.R.L. BUENOS AIRES  
**BELGIUM:**  
MacGREGOR-COMARAIN ANTWERP  
**BRAZIL:**  
MacGREGOR DO BRAZIL RIO DE JANEIRO  
**CANADA:**  
MacGREGOR-COMARAIN (CANADA) Ltd MONTREAL  
**FRANCE:**  
MacGREGOR-COMARAIN S.A. PARIS/MARSEILLES  
**GERMANY:**  
DEUTSCHE MacGREGOR G.M.B.H. BREMEN/HAMBURG  
**GREAT BRITAIN:**  
MacGREGOR & Co (NAVAL ARCHITECTS) Ltd WHITLEY BAY  
**GREAT BRITAIN:**  
MacGREGOR & Co (CARGO HANDLING) Ltd LONDON  
**HOLLAND:**  
MacGREGOR-COMARAIN HOLLAND N.V. AMSTERDAM/ROTTERDAM

**HONG KONG:**  
MacGREGOR CARGO HANDLING Co (HONG KONG) Ltd  
**ISRAEL:**  
MacGREGOR (ISRAEL) Ltd HAIFA  
**ITALY:**  
MacGREGOR-COMARAIN S.A. GENOA  
**JAPAN:**  
MacGREGOR FAR EAST Ltd TOKYO  
**NORWAY:**  
NORSK MacGREGOR A.S. OSLO/BERGEN  
**SPAIN:**  
EMPRESA NACIONAL ELCANO SEVILLE/MADRID  
**SWEDEN:**  
ANKERLOKEN MacGREGOR Co AB GOTEBORG  
**U.S.A.**  
MacGREGOR-COMARAIN Inc NEW YORK  
**YUGOSLAVIA:**  
METALNA MARIBOR

## ΑΙ ΠΡΟΣΦΥΓΑΙ ΕΙΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἐδημοσιεύσαμεν εὐρυτάτην περίληψιν τῆς ἀποφάσεως τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης, ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς «Ἐλληνος ναυτικοῦ κατὰ τῆς πλοιοκτησίας καὶ τῆς διαχειριστίας ἔταιρίας τοῦ διπλού» περί «ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ» ἔταιρίας «Ἐλληνικής».

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύσαμεν ἐν συνεχείᾳ μακρὸν σημείωμα τῶν δικηγόρων τῶν ἀναγομένων ἔταιριών. Ἐκτίθενται ἐν αὐτῷ τόσον τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ἀγνοιζόμενον νὰ ὑπαχθῇ ἡ ἀπαίτησί του εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ὅσον καὶ αἱ ἀπόφεις τῆς ἀποφάσεως, βάσει τῶν ὅποιων ἀπερρίφθησαν οἱ ἴσχυρισμοὶ τοῦ ἐνάγοντος.

Ἐκ τοῦ δημοσιευμένου σημείωματος θὰ κρίνουν οἱ ἀναγνῶσται μας εἰς ποιὸν δικαστικὸν ἀγώνα υπέβαλλον ὁ ἀριθμός ναυτικοῦ τοῦ «Ἐλληνος ἀριθμοῦ τοῦ. Ὡς ἐτούτοις καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» φαίνεται, ὅτι μετεβλήθη ριζικῶς ἡ νομολογία τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ἔναντι παρομοίων ἀπαιτήσεων. Η ἀναγνώρισις τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, προστάτευσε τὴν ἀποφάσιν τοῦ δικαστηρίου τῆς Τρανσπασίφιες.

### Η ΔΙΚΗ ΤΟΥ «HELLENIC SPIRIT», ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΗΑΙΑ ΤΣΑΚΩΝΙΤΗ

Μία βόμβα, ἡτις θὰ ἔχῃ ἀπήχησιν εἰς ὁλόκληρον τὸν ναυτικὸν κόσμον, ἔξερράγη τὴν 4η Μαρτίου εἰς τὸ ἐν Νέα Υόρκη Περιφερειακὸν Δικαστηρίον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ ἔναυσμα ἀπετέλεσεν ἀγωγὴ τοῦ «Ἐλληνος ναυτικοῦ Ήλία Τσακωνίτη, κατὰ τῆς Transpacifc Carriers Corp. καὶ τῆς Α.Ε. Ατμοπλοΐκων Γραμμής «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», τὴν δὲ ἔκρηξιν, ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου Irvings Ben Cooper, ἀπορρίπτουσα τὴν ἀγωγὴν, κατόπιν ἐκτιμήσεως τῶν προπληθέντων.

Δύναται εὐλόγως νὰ εἴπῃ τις, ὅτι ἡ ἀνωτέρω δίκη καθιερώνει τὸν κανόνα, διότι ἡ πλοιοκτησία ἡ διαχειρίσισις ἐνδὸς ἐν πταίσματι ὑπὸ ἔναυσμα σημαίαν πλοίου ὑπὸ νομικῶν διαμένοντος ἐν Ἕνωμέναις Πολιτείαις προσώπου, εἴτε μεμονωμέναι, εἴτε συνδεδυσμέναι μὲ οὐσιαστική δραστηριότητα ἔργασιών ἐν Η.Π.Α. τῆς πλοιοκτησίας ἡ διαχειρίστριας ἔταιρίας, εἴναι ἀνέπαρκεις αὐτὰ καθ' ἐαυτάς, νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἔφερμογήν τοῦ Αμερικανικοῦ Νόμου ἐπὶ ἀπαιτήσεως ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ διὰ τραυματισμού. Προϋποτίθεται δημόσιος, διότι ἡ ἔνη σημαία τοῦ πλοίου εἴναι εἰκονική, ἡτοι διά τοῦ δικαιώματος ἀποζημίωσεως ἐστηρίζετο, κατὰ τοὺς ἰσχυρισμούς τοῦ ἐνάγοντος, ἐπὶ τοῦ Νόμου Jones καὶ τοῦ γενικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

Ἐν τῷ λιμένι τῆς Νέας Υόρκης. Οὓς εἶναι χαρακτηριστικὸν εἰς τοιαύτας ἀγωγάς, δὲ ἔναυση, ἐπὶ πλέον τῆς ἀποζημίωσεως διὰ τραυματισμὸν ἀπήτησεν ἐπίσης μισθώσης μέχρι τέλους τοῦ ταξιδίου, ἔξοδα συντήρησεως καὶ θεραπείας, ὡς καὶ ἀποκατάστασιν ζημιαῖς διὰ δολίων παραλέψιν παροχῆς νοσηλεύσεως καὶ συντηρησίας. Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης εἶναι, διότι ἡ δάσις τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ ἐνάγοντος ήτο, κατὰ τοὺς ἰσχυρισμούς τοῦ ἐνάγοντος, ἐπὶ τοῦ Νόμου Jones καὶ τοῦ γενικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

#### ΤΑ ΓΕΡΟΝΤΑ

«Ἡ ἀγωγὴ αὐτῇ, φαινομενικῶς τόσον κοινότυπος, δὲν ἡτο πράγματι τοιαύτη. Ἐλλοχεύουσα ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν ἐύρισκετο μία πραγματικότητα υἱίστης σημασίας, δηλαδὴ διότι ὁ ἐνάγων, διὰ τῆς ἀγωγῆς ταύτης, ἔζητε ἀπὸ τὸ δικαστηρίον νὰ ὑπερβῇ τὰ πρότερον νομολογιακῶν καθωρισμένα δικαὶα καὶ νὰ ἔφαρμόσῃ τὸν Αμερικανικὸν Νόμον ἐπὶ ὑποθέσεως σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἀλλοδαπῆς, ἡτο ἐπὶ ὑπόθεσεως εἰς ἥν ὁ ἐνάγων «Ἡλίας Τσακωνίτης» ἡτο κατόικος καὶ ιθαγενής τῆς Ἐλλάδος, είχεν ὑπογράψει σύμβασιν ἔργαστας ἐν Ἐλλάδι, καθορίζουσαν τὴν ἀποκλειστικὴν ἔφαρμογήν τοῦ Αμερικανικοῦ Δικαίου καὶ τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀλληλικῶν δικαστηρίων, διὰ τὸν καθορισμὸν οἰσασθήσας σωματικῆς διάδησης καὶ τῶν ἐντεῦθεν ἀπαιτήσεων. Ἐπέδη τοῦ πλοίου, ἐπηνδρωμένου δι, Ἐλλήνων ὑπηκόων, ἐν Ἐλλάδι, κατόπιν δὲ τοῦ διηθεντικοῦ προστατευόμενον τοῦ ἐπέστρεψεν εἰς Ἐλλάδα. Προσέτι, τὸ ἄπιπτον προστατευόμενον τοῦ πλοίου τῆς Transpacifc Corp. έφερε τὴν

ἐλληνικὴν σημαίαν, ἡ πλοιοκτήτρια Transpacifc ἡτο παναματικὴ ἐταιρία καὶ ἡ διαχειρίστρια «Ἐλληνική Α.Ε.» ἡτο ἐλληνική, τῆς ὅποιας αἱ μετοχαὶ ἀνήκουν εἰς «Ἐλληνα πολίτην καὶ οἱ διευθυνταὶ αὐτῆς ἡσαν ὡσαύτως «Ἐλληνες πολίται.

Παρὰ ταῦτα, εἶναι φανερόν, ὅτι πρὸς ἀπόκρουσιν τῶν τοιούτων ἀγωγῶν ἀπαιτούνται σοθαροὶ καὶ λίαν δαπανῶνται ἡδηστηρίας ἀπεκλείσθη καὶ ἡ παράδασις συνωμολογήθη ὅτι συνιστᾶ παράδασιν καθηκόντος τοῦ ναυτικοῦ. Ανακύπτει, συνεπῶς, σαφῶς τὸ δικαίωμα τῆς Διοικήσεως νὰ κινηθῇ πειθαρχικὴ δίωξιν κατὰ τῶν ναυτικῶν, οἵτινες πειθόμενοι εἰς τὰ ἄσματα τῶν ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ δικηγορικῶν Σειρήνων, παραδίσουν τὴν τοιούτην διάταξιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Ή πειθαρχικὴ τιμωρία μερικῶν ἐκ τῶν ναυτικῶν τούτων καὶ ἡ εὐρεία δημοσιότης τῆς ἀπιθληθείσης ποινῆς, θὰ χρησιμεύσουν, ἐκτός πάσης ἀμφισβολίας, εἰς συνετισμὸν παντὸς ἀλλού, ὀργεομένου δαψιλῶν εἰς δολλάρια ἀποζημιώσεων.

Περιπτὸν νὰ εἰπωμεν ὅτι, κατὰ τὸ παρελθόν εἶχε ζητηθῆ ἀπὸ τὰ δικαστήρια νὰ ἀποφανθῶσιν, ἐὰν τὸ Αμερικανικὸν Δίκαιον ἡτο ἔφαρμοστεον ἐπὶ ἀγωγῶν ἀσκουμένων ὑπὸ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν κατὰ ἀλλοδαπῶν πλοιοκτηρίων ἡ διαχειρίστριῶν ἔταιριῶν. Ἐνῷ τὰ δικαστήρια ταῦτα σχεδὸν οὐδόλως ἀπέδωσαν διερύτητα εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ὁ τραυματισμὸς ἔλαβε χώραν ἐν Ἕνωμέναις Πολιτείαις καὶ ἔλιχον ἀπόδωσει μεγάλην δαρύτητα εἰς τὸ γεγονός τῆς τελικῆς πλοιοκτησίας ἡ διαχειρίσεως τοῦ ἐν πταίσματι πλοίου ὑπὸ Αμερικανῶν πολιτῶν ἡ ἀμερικανικῶν ἔταιριῶν, μόνον ἀօρίστως ἔξητασαν τὴν σημασίαν τῶν σημαντικῶν ἐμπορικῶν σχέσεων ἐν Ἕνωμέναις Πολιτείαις καὶ οὐδέποτε ἔξητασαν τὴν σημασίαν τῆς τελικῆς πλοιοκτησίας ἡ διαχειρίσεως ὑπὸ τίνος νομίμου διαμένοντος ἐν Ἕνωμέναις Πολιτείαις. Οὕτω, ἐδημιουργούσην πλέον αἱ προϋποθέσεις, ἵνα ὁ δικαίος Cooper θέσῃ «ένεον» δίκαιον.

Κατὰ πρῶτον λόγον, τὸ δικαστήριον ἐθεώρησεν, ὅτι τὰ πρεδαλλόμενα γεγονότα ἀπεκάλυπτον, ὅτι μόνη ἡ «Ἐλληνική» εἶχε χρησιμοποιήσει τὸν ἐνάγοντα. Οὕτω, ἐθεσεν ἀμέσως ἐκτὸς δίκης την Transpacifc, διότι ἐθεώρησε τὴν παραπάνω σχέσεως μισθώσεως ἔργαστρας, ὡς ἀνάγκαιον στοιχεῖον διὰ τὴν ἔφαρμογήν τοῦ Νόμου Jones ἐπὶ τῷ ὑπὸ τοῦ δικαίου προβαλλομένων ἀπαιτήσεων.

#### ΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΝΑΓΟΝΤΟΣ

Τὸ δικαστήριον ἀπησχολήθη κατόπιν μὲ τὸν ἰσχυρισμὸν τοῦ ἐνάγοντος, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ σημαία τοῦ διπλού προστατευόμενα γεγονότα ἀπεκάλυπτον, ὅτι μόνη ἡ «Ἑλληνική Spirit», ἡτο εἰκονική. Μολονότι τὸ δικαστήριον ἀνεγνώρισεν διότι προηγούμενα περιπτώσεις εἶχον παρέστη τὸ προσχηματικὸν τῆς ιδρύσεως ἔνης ἔταιριστριῶν διαχειρίσεως εἰς ἥν τοῦ Νόμου Jones ἐπὶ τῷ πλοίῳ τῆς Transpacifc Corp. θέση «ένεον» δίκαιον.

## DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

Enquiries HEAD OFFICE: 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2 Telephone: London Wall 6040 (15 lines)

TELX: LONDON 25451 • 21813

νομίμως διαμένοντος ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις, κατόπιν δὲ νὰ διερευνήσῃ τὴν νόμιμον διαμονὴν τοῦ προσώπου τούτου, ἔξομοιῶν ταύτην μὲ τὴν ἀμερικανικὴν θιγενεῖαν. Τὸ δικαστήριον ἐπεσθίμανε τὸ γεγονός, ὅτι ὁ νόμιμος κάτοικος, κατέχων τὸ μέγιστον μέρος τῶν μετοχῶν τῆς «Ἐλληνικῆς», δὲν εἶχε τὰ προσόντα πρὸς κτῆσιν τῆς ἀμερικανικῆς θιγενεῖας κατὰ τὸν χρόνον τοῦ δῆθεν τραυματισμοῦ τοῦ ἐνάγοντος, καὶ οὐδέποτε ἔξδιλωνσι οἰλανδῆποτε πρόθεσιν νὰ ζητήσῃ ταύτην, δε τοι εἴτε καὶ ἐάν θὰ εἴχε τὰ προσόντα πρὸς τοῦτο.

Πρὸς τούτοις, τὸ δικαστήριον διεπίστωσεν, ὅτι ἡ «Ἐλληνικῆς» εἶχε πολὺ περισσότερον ὅπερ ὑνομαστικὰς ἐμπορικὰς σχέσεις καὶ δρᾶσιν ἐν Ἐλλάδι καὶ ἄλλας ἔνεας χώρας, τούτεστι διετήρει συγγενεῖς ἐταιρίας ἐν Λονδίνῳ καὶ Κων(πόλει), ἔξεμεταλλεύετο μεγάλην τακτικὴν γραμμὴν (7 πλοῖα) ἐκ Πειραιῶς, Ἐλλάδος, τὰ ὄποια πλοῖα οὐδέποτε προσήγγιζαν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας, ἥλεγχεν ἐταιρίαν ἐν Ἀμερικῇ, ἥτις εἶχεν ἐπιφορτισθῆ μὲ τὴν ἐπιβίλευμαν τῆς κατασκευῆς δύο πλοίων, οἱ δὲ ναῦλοι οἱ προερχόμενοι ἀπὸ τὴν ἑκ Πειραιῶς διευθυνούμενη γραμμὴν ἐχρησιμοποιοῦντο διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀνωτέρω κατασκευῶν, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν γραμμὴν τὴν ὅποιαν ἔξυπροτέται τὸ δ)π «Hellenic Spirit», μολονότι διευθυνόμενα ἐκ Νέας Υόρκης, προσήγγιζον εἰς ἀλληλικούς λιμένας πρὸς φροτσιν καὶ ἐκφότωσιν φροτσίου, δόσας τοιούτων, ἀπαντούσι οἱ διευθυνταὶ τῆς «Ἐλληνικῆς» ἡσαν «Ἐλληνες πολίται, διαμένοντες καὶ κατοικοῦντες ἐν Ἐλλάδι, ἔξαιρέσει δύο διευθυντῶν, ἤτοι τοῦ μετόχου ὅστις κέκτηται τὰ 95% τῶν μετοχῶν τῆς «Ἐλληνικῆς» καὶ τοῦ υἱοῦ αὐτοῦ, οἵτινες διέμενον ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις, ἀπαντα δὲ τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν «Ἐλληνικήν» ἡ διευθυνόμενα ὑπ' αὐτῆς, ἀνεξαρτήτως τῆς τακτικῆς γραμμῆς ἐν τῇ ὅποιᾳ ἐχρησιμοποιοῦντο, ἐπηγροῦντο εἰς ἀλληλικούς λιμένας. Ἐπὶ τῇ διάσει τῶν ἀνωτέρω σημείων ἐπαφῆς πρὸς χώρας, ἐκτὸς τῶν Η.Π.Α., ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἀπόλυτον ἔλλειψιν νομολογίας ἐπιτρεπούσης τὴν ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος αἰτουμένην κρισιολόγησιν τῆς ιδρύσεως καὶ τῆς κατοικίας, τὸ δικαστήριον ἡρήθη νὰ δεχθῇ, δι τὸ ὑπῆρχεν ἐπαρκῆς ποιοτικῆς καὶ ποσοτικῆς ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας ἥ καὶ διαχείρισις τῆς «Ἐλληνικῆς

Α.Ε.» πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ δι τὸ δ)π «Hellenic Spirit» ἔφερεν εἰκονικὴν σημασίαν.

#### Ο ΝΟΜΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἡσχολήθη εἰδίκῶς μὲ τὸ κύριον ἔρωτημα τοῦ ἐάν ὁ Ἀμερικανικὸς Νόμος τυγχάνῃ ἐφαρμοστέος. Πρὸς καθορισμὸν τούτου ἀπέδειψεν εἰς τὸν ἔλεγχον διὰ τῶν ἐπτὰ σημείων τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὴν ἀποτελοῦσαν σταθμὸν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου Lauritzen κατὰ Ιαργεν. Ἡ ὑπόθεσις αὕτη ἀνέφερεν ἐπτὰ παράγοντας, οἵτινες ἔθεωρην ἀποφασιστικοὶ ἦσαν τὸ ζητήματος ἐάν τὸ Ἀμερικανικὸν Δίκαιον ἔδει νὰ ἔφαρμοσθῇ ἐπὶ ἀπαιτήσεων παρομοίων πρὸς τὴν παροῦσαν ἀγωγήν. Οἱ παράγοντες οὗτοι εἶναι: 1) ὁ τόπος τοῦ ἀδικήματος, 2) ὁ νόμος τῆς σημαίας, 3) ἡ ὑπόκρισης ἡ κατοικία τοῦ τραυματισθέντος προσώπου, 4) ἡ ὑπηκοότης τοῦ ἐναγούμενου πλοιοκτήτου, 5) ὁ τόπος τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, 6) τὸ ἀπρόσιτον τοῦ ἀλλοδαποῦ, ἢτοι μὴ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου, 7) ὁ νόμος τοῦ τόπου τῆς ἔδρας τοῦ δικαστηρίου. Ἐκ τῶν παραγόντων τούτων, τὸ «Ἀνώτατον Δικαστηρίον» εἰς τὴν ὑπόθεσιν Lauritzen, ἔδωσεν ίδιασυστασιν σημασίαν εἰς τὸν ὑπ' αριθ. 2, 3 καὶ 4.

Τὸ ἀφοῦ ἀνέφερε τὰ στοιχεῖα, ἄτινα δέον νὰ ληφθῶσιν τὸν ὅρην, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι ὁ παράγων ὑπ' αριθ. 7, ἢτοι ὁ νόμος τῆς σημαίας, ἢτοι ὁ πλέον σημαντικός. Πράγματι, τὸ δικαστήριον ἀνέφερεν ὅτι ἡ τελικὴ δοκιμασία ἦτοι νὰ ἴδῃ τις, ἐάν τὸ οὐσιώδες τῶν ἄλλων υφισταμένων παραγόντων, δι' ὃν διαπιστώνται σχέσις τις μὲ τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείαις, εἶναι ἀρκετὸν ἵνα διαρύνῃ περισσότερον ἀπό τὸν σεβαστὸν καὶ παγκόσμιον κανόνα τοῦ νόμου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

Τὸ δικαστήριον ἐπεσθίμανε τὸν κάτωθι παράγοντας δι' ὃν διαπιστώνται ἐπαφαὶ πρὸς τὴν ἔλληνικὴν δικαιοδοσίαν: 1) Τὸ πλοῖον ἔφερεν ἐν καλῇ πίστει, τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν, 2) ἡ «Ἐλληνικῆς» ἥτοι ἐταιρία πράγματι καὶ ἀπό τὸν καλῆς πίστεως ιδρυθεῖσα, ἀπασπαῖ αἱ μετοχαὶ τῆς ὅποιας κατείχοντο ὑπὸ «Ἐλλήνων πολιτῶν», 3) ὁ ἐνάγων ἥτοι «Ἐλλην πολίτης, δι τοῦ πλοίου εἰς ἔλληνικὸν λιμένα καὶ ὑπέγραψε σύμβασιν ἐργασίας ἐν Ἐλλάδι, καθορίζουσαν δι τοῦ ἐπέτειος ἀποκλειστικῶν ὑπὸ τοῦ «Ἐλληνικοῦ Δικαίου» καὶ προβλέπουσαν, δι τοῦ ἀπασπαῖ αἱ ἀπαιτήσεις ὑποβάλλονται εἰς τὰ ἔλληνικά

δικαστήρια καὶ 4) ὁ Ἐλληνικὸς Νόμος παρέχει ὠρισμένα δικαιώματα καὶ ὅποιαν εὐρίσκεται ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ὅποιων εὐρίσκεται ὁ νόμος τῆς σημαίας, τὸ δικαστήριον ἀντέταξεν τοὺς κάτωθι παράγοντας, ἐμφανίνοντας ἔνα σύνδεσμον μὲ τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας: 1) Τὸ ἀτύχημα ἔσασθε χώραν ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῶν «Ἡνωμένων Πολιτειῶν», 2) ἡ πραγματικὴ διαχείρισις τοῦ πλοίου ὑπὸ προσώπου νομίμως διαμένοντος ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις μέσω τῆς «Ἐλληνικῆς», 3) τὸ Νέον Υόρκη γραφείον τῆς «Ἐλληνικῆς» διεξήγενε ἐκτεταμένας καὶ συγκεντρωτικάς ἐργασίας ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ καὶ ἐπτέρει ὑπολόγους τοὺς ἐν τῷ ἔξωτερικῷ πράκτοράς του.

Τὸ δικαστήριον ἔδωσε τὴν ἀκόλουθον λύσιν εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀντιπαροδόλην: Οὐδέμιαν ἀπολύτως ἀπέδωσε βαρύτητας εἰς τὸ γεγονός, ἢτοι τὸ ἀτύχημα συνέδη ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις. Ἀρνηθεν ἥδη, κατὰ τὸν ἔλεγχον τῆς νομιμότητος τῆς σημαίας τοῦ δ)π «Hellenic Spirit», νὰ δώσῃ σημασίαν εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ μέγιστον μέρος τῶν μετοχῶν τῆς «Ἐλληνικῆς» ἥτοι εἰς τὴν κατοχὴν προσώπου νομίμως διαμένοντος ἐν Η.Π.Α., τὸ δικαστήριον, ἀνεψιτέρω περαίτερον ἔρευντς, δὲν ἔδειχνε τὸν παράγοντα τούτου ὡς ἀποτελοῦντα σημαντική ἐπαφήν, Ἄλλ' οὔτε καὶ ὁ παράγων σοβαρῶν καὶ συγκεντρωτικῶν ἐργασιῶν ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις ἔσχε καλυτέραν τύχην. Τὸ δικαστήριον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν διαρύνουσαν διαπιστώσιν ἐν τῇ ἀποφάσει Lauritzen, θεώρησε καὶ τούτο ὡς μὴ ζωτικὸν παράγοντα. Οὔτω, ἐναπέμεινεν εἰς τὸ δικαστήριον νὰ καταλήξῃ ἔσχε καλυτέραν τύχην. Τὸ δικαστήριον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν διαρύνουσαν σύνδεσμον μὲ τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείαις ἥτοι ἀνεπαρκές, ἵνα διαρύνῃ περισσότερον τοῦ «πλέον σεβαστὸν καὶ παγκόσμιον κανόνα τοῦ νόμου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου».

## ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Τ.Ε.

### I. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΙΑ

#### “ΕΛΗΝΕ,,

ΤΕΧΝΙΚΗ - ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΦΗΜΗΣ ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΩΝ  
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ  
RAYTHEON



#### ATHA ELECTRONICS

Πλήρες δίκτυον ταχείας ἔξυπηρετήσεως ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος.

Ἐπισκευαὶ - ἐγκαταστάσεις - συντηρήσεις καὶ πωλήσεις τῶν πάσης φύσεως Ναυτιλιακῶν Ἐλεκτρονικῶν Συσκευῶν PANTAP - ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΩΝ - ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ κ.λ.π.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:  
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 & ΣΩΤΗΡΟΣ  
ΓΡ. ΟΡΟΦΟΣ - ΓΡ. 8-9  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - 8

ELEKTROMEKANO  
COSSOR - MARINE

#### “ΕΛΙΝΕ,,

MARINE ELECTRONIC ENTERPRISES OF GREECE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
411.150  
454.368 (ΑΡΓΙΑΣ)  
ΤΗΛ. Δ)ΣΙΣ: ELINE

## ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

## ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΟΥ 1915 ΚΑΙ ΤΑ ΣΗΜΕΡΙΝΑ

Η 50ΕΤΗΡΙΣ ΤΗΣ "Β. P. TANKERS",

Εύτυχη σύμπτωσιν άπετέλεσεν ή καθέλκυσίς τού πρώτου δεξαμενοπλοίου τής «Μπρίτις Πετρόλεουμ» τῶν 100.000 τόννων d.w., δεδομένου ότι ή πλοιοκτήτηρια έταιρία ἔστρατης κατά τὸν πεντηκονταετρία της. Τὸ πρώτων διὰ τὴν έταιρίαν ταύτην ναυπηγήθη δεξαμενόπλοιον, τὸ «Μπρίτις Εμπερορ», χωρητικότητος 5.600 τόννων, είχε κοστίσει 80.000 λιρών 'Αγγλίας, τὸ δὲ καθέλκυσθεν πρὸ τινῶν ημερών μεγαθήριον ἀπὸ τὴν ναυπηγεῖα Βίκερς Μπάρροου, μὲ ἀνάδοχον τὴν δασιλίσσαν 'Ελισάβετ, κοστίσει 4.000.000 λιρών. Τὸ 1861 μετεφέρθη εἰς 'Αγγλίαν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τὸ πρώτων φορτίου πετρελαίου εἰς θαρρέλια, μὲ τὸ δρίκιον «Ελισάβετ Βάττες», 224 τόννων. Τὰ δεξαμενόπλοια, συνεπῶς, τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ», ἐνεφανίσθησαν μὲ σχετικὴν καθυστέρησιν, ἡ έταιρία, δῆμος, ἀπέφυγε τὰς ἀγωνίας καὶ τοὺς κινδύνους τῶν πρώτων ημερών τῆς μεταφορᾶς ὑγρῶν καυσίμων.

Πρὸ πολλοῦ αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ πετρελαίων ἐν Ρωσίᾳς, 'Ανατ. 'Ινδίας, Καραϊβικῆς καὶ Μέσης 'Ανατολῆς, καθὼς καὶ ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ήσαν ἀποδοτικαὶ. Αἱ ἔκρηξεις καὶ προκατὰς ήσαν συνήθεις καὶ τὰ πληρώματα τῶν πετρελαιοφόρων ἔξευρισκουν μετὰ ποιᾶς τινῶν δυσκολίας. Μολονότι εἰς τὸν πετρελαίου κατελάμβανε χώρουν 45 μόνον κυβικῶν ποδῶν, ἔχειάζετο, ἐν τούτοις, χώρος 80 κ. π. κατὰ τὰς πρώτας μεταφορᾶς, λόγω τῶν δοχείων. Οἱ ἐφόπλισται ἐπέδειξαν ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰς νέας αὐτὰς μεταφοράς, μολονότι ἐπρεπε νὰ παρακάμψουν πολλὰς δυσκολίας καὶ νὰ ἐπιλύσουν ίκανὰ προβλήματα. 'Εαν ἐπληρούντο, λόγου χάριν, αἱ δεξαμεναί, ἀνέκυπτε τὸ πρόβλημα διαστολῆς τού πετρελαίου, διὸ μετεβάλλετο ἡ θερμοκρασία. 'Αν πάλι αἱ δεξαμεναὶ δὲν ἐπληρούντο, ή μετακίνησις τού πετρελαίου ἐδημιούργηε περίεργα καὶ συγχάκις μοιραία υδροδυναμικὰ ἀποτελέσματα. 'Υπῆρχεν ἐπίσης καὶ ἡ ἀπειλὴ τοῦ ἀερίου.

Κατὰ τὸ τελευταῖον ημισυ τῆς ἔκατοντατείας, τὸ πετρελαίου ἀπέβη τόσον σημαντι-

κὸν εἶδος, ὥστε ἄνω τοῦ ημίσεος τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων φορτίων συνίσταται ἀπὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον ἢ πετρελαιοειδῆ καὶ τὰ δεξαμενόπλοια καλύπτουν τὸ 1)3 περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς πλοία. Παραδέξως, εὑρέθη ὅτι, ὅσακίς ὑπῆρχε περιπτώσις ἐπιλογῆς τῆς μεταφορᾶς, ἡ διὰ θαλάσσης τοιαύτη ἡτο εύθυνοτέρα κατὰ μηλίου, ἔναντι τῆς παροχετέύσεως διὰ πετρελαιογυῶν. 'Οταν τὸ 1915 συνεστήθη ἡ έταιρία δεξαμενοπλοίον «Μπρίτις Πετρόλεουμ», ἔξ ετη μετά τὴν ἰδρυσιν τῆς συγγενεύς ἔταιρίας «'Αγγλο - Πέρσιαν 'Οίλ», τὰ πρώτα τῆς σκάφη ἦσαν φορτηγά ξηροῦ φορτίου καταναλίσκονται διὰ τὴν πρόσων τῶν γαιανθράκα. Τὸ πρώτων τῆς δεξαμενόπλοιον, τὸ «Μπρίτις Εμπερορ», τὸ ἀπέκτησε τὸ 1916.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς δεκαετίας, τῆς ἀρχομένης ἀπὸ τοῦ 1920, ἐτέθη ὑπὸ ἐφαρμογὴν εὐρύτατον ναυπηγικὸν πρόγραμμα καὶ τὸ 1927 ἔφερον τὸ οῆμα τῆς «B. P.» 60 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 500.000 τόννων. Τὸ πρότυπον μέγεθος ἐκυμαίνετο μεταξὺ 10.000 ἔως 11.000 τόννων μέχρι τοῦ 1936, ὅπότε καθειλύθητο τὸ «Μπρίτις Φέιμ» 12.250 τόννων. Τὸ σκάφος ἐκεῖνο ἀπετέλεσε τὸν πρόδρομον μακράς σειρᾶς μεγαλυτέρων καὶ ταχυτέρων δεξαμενοπλοίον, διὸ δὲ ἔξεργα ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, ἡ «B. P.» εὐρέθη μὲ στόλον 93 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόννων d.w., ὡς ἔγγιστα. Διαρκούντος τοῦ πολέμου, ἡ «B. P.» ἀπώλεσε 44 πλοῖα τῆς καὶ ἄνω τῶν 650 ἀνδρῶν. Σημειωτέον, ὅτι κατὰ τὴν πολεμικὴν ἔκεινην περίοδον, τὸ πετρέλαιον, διὸ τὸ μόνον πρὸς μεταφορὰν φορτίον, ἀεροπλάνοι καὶ ἔτερα εἶδη μετεφέροντο ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων, ἐνῷ καὶ χιλιάδες τόννων στηρῶν διεκινούντο διὰ δεξαμενοπλοίων πρὸς τὴν 'Αγγλίαν καὶ ἀλλαχοῦ.

Μεταπολεμικῶν ἐφημερόθη νέον ναυπηγικὸν πρόγραμμα, διὰ τῆς ἀποκτήσεως δὲ καὶ σκαφῶν ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, ἐπέτυχεν ἡ «B. P.» κατὰ τὴν ἄνοιξιν τοῦ 1947 νὰ ἀνακτήσῃ τὴν προπολεμικήν της δύναμιν. Δύο διακεκριμέναι γραμμαὶ ἀναπτύξεως ἐσημει-

ώθησαν τότε ἀπὸ τὴν ἔταιρίαν: Δεξαμενόπλοια ναυπηγήθεντα πρὸς μεταφορὰν πετρελαιοειδῶν εἰς λιμένας, εἰς τοὺς ὅποιους δὲν ἤδυναντο νὰ προσεγγίσουν μεγάλα σκάφη. 'Επὶ πολὺν χρόνον τὸ γεγονός τοῦτο περιώριζε τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν εἰς 12.500 τόννων. περίπου, μολονότι πλέον συγχρονισμένα σκάφη ἔχρησιμοποιούντο τότε, τοῦ μεγέθους τῶν 15.000 ἔως 19.000 τόννων.

Κατὰ τὸν ἴδιον ἐκεῖνον χρόνον, δεξαμενόπλοιοι πρὸς μεταφορὰν ἀκαθάρτων πετρελαίων, ηὔξανον ταχέως τὰ μεγέθη τῶν. Μεταξὺ τῶν ἑταίρων 1953 καὶ 1958, ἡ ἔταιρία παρήγγειλε 14 σκάφη τῶν 32.000 τόννων καὶ κατὰ τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔφθασεν εἰς τὸ μέγεθος τῶν 70.000 τόννων. Νέον σταδιὸν ἀπέτελεσεν ἡ καθέλκυσις τοῦ «British Admirals» τῶν 100.000 τόννων, ὅπερ ὡς ἀκολουθήσῃ ἔτερον τοῦ αὐτοῦ μεγέθους. Τὰ ἐλύγω σύντερο - τάνκερς προορίζονται δι' ἔργασίαν μεταξὺ τῶν μεσογειακῶν λιμένων τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης. 'Η ἔταιρία δεξαμενοπλοίων «B. P.» διασθέτει σήμερον ἔνα ἐκ τῶν μεγαλυτέρων στόλων τοῦ Κόσμου, περιλαμβάνοντα πλέον τῶν 100 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 2.700.000 τόννων d.w. Περαιτέρω ὑπάρχουν καὶ ἄλλα 28 σκάφη ἀνήκοντα εἰς ἔταιρικας παραφυάδας, ἀλλὰ ὡς στόλος οὗτος πόρῳ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ ικανοποιῇ ὅλας τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ». Πλοῖα χωρητικότητος 3.400.000 τόννων, ναυλωμένα μὲ μακροχρόνια τάμι τούτων, καθὼς καὶ ἔτερα δεξαμενόπλοια μὲ βραχυτέρα χρονοναλώσεις, χρησιμοποιούνται ὑπὸ τῆς ἔταιρίας, ὅσακις παρίσταται ἀνάγκη.

Ἐντὸς πεντακοντα ἔτῶν, ἡ «B. P. Τάνκερ» ἀπὸ μικρὰ ἔταιρία μὲ ἐλάχιστα δεξαμενόπλοια, ἀνδείχθη εἰς τεραστίαν ἐπιχείρησιν, τῆς ὅποιας τὰ σκάφη μεταφέρουν πετρελαιοειδῶν μεταξὺ 93 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόννων d.w., ὡς ἔγγιστα. Διαρκούντος τοῦ πολέμου, ἡ «B. P.» ἀπώλεσε 44 πλοῖα τῆς καὶ ἄνω τῶν 650 ἀνδρῶν. Σημειωτέον, ὅτι κατὰ τὴν πολεμικὴν ἔκεινην περίοδον, τὸ πετρέλαιον, διὸ τὸ μόνον πρὸς μεταφορὰν φορτίον, ἀεροπλάνοι καὶ ἔτερα εἶδη μετεφέροντο ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων, ἐνῷ καὶ χιλιάδες τόννων στηρῶν διεκινούντο διὰ δεξαμενοπλοίων πρὸς τὴν 'Αγγλίαν καὶ ἀλλαχοῦ. Τὰ σύγχρονα δεξαμενόπλοια εἰναι ἀσφαλῆ, σταθερὰ καὶ ἀνετα. Λόγω τοῦ ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα καταναλίσκουν μακρὸν χρόνον ἐν πλῷ, φροντίζουν οἱ πλοιοκτῆται τῶν, ὅπως προσφέρουν ὑποδειγματικὴν τροφοδοσίαν καὶ ἐνδιαίτησιν ὑψηλού διαθέμου. Κάθε ἐνθάρρυντος παρέχεται πρὸς διατήρησιν τῶν προσφιλῶν εἰς τὸ πλήρωμα ἀπασχολήσεων καὶ, ὅσακις εἰναι δυνατόν, τὰ ἀνώτερα στελέχη δύνανται νὰ παραλαμβάνουν τὰς συζύγους των εἰς τὰ ταξίδια. 'Η ἔταιρία ἐπίσης ἐνθαρρύνει τὴν ἐπίδοσιν τῶν νέων.

## N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL

LONDON E.C. 2

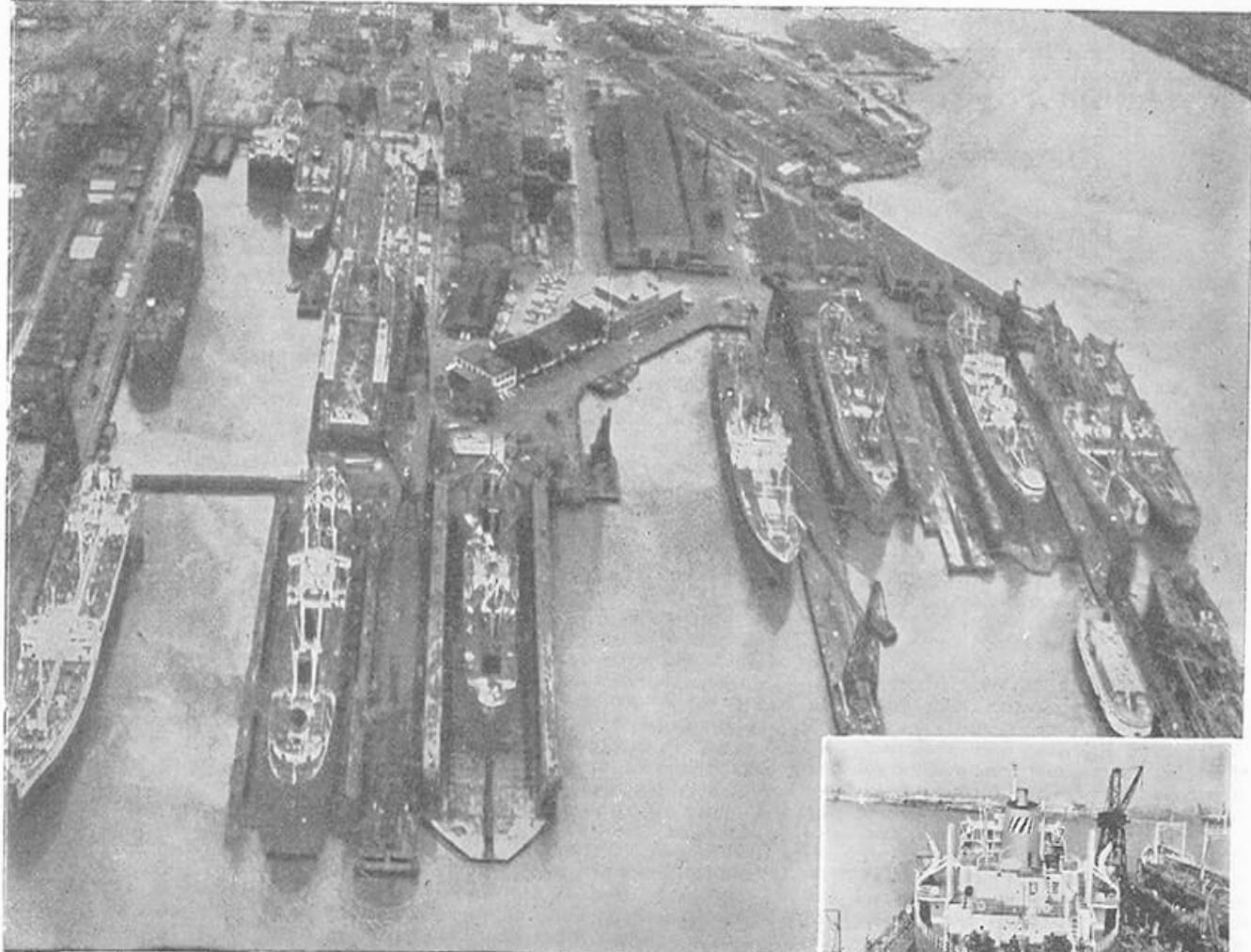
TEL. NATIONAL 8481

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI  
SHIPPING COMPANY2. II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUSTEL. 421.011  
421.012  
421.013CABLE ADDRESS:  
ADRIAD - PIRAEUS



Shown in drydock are S.S. Stavros Coumantaros, S.S. Constantinos and S.S. Star.



## *Unexcelled Shipyard Service*



S. T. THETIS



Emmanuel D. Hondroulis

Manager of the Greek Department, who has been associated with Maryland for sixteen years, personally supervises the work of all Greek owners.

Extensive facilities, thoroughly experienced technical personnel, unexcelled service . . . all are at your disposal when you come to Maryland Shipbuilding. Our complete, modern shops, five piers and four floating drydocks with lifting capacities up to 18,000 tons assure you of unexcelled service for all types of work. Here thirty-two ocean-going vessels can be berthed and serviced simultaneously.

## Maryland Shipbuilding & Drydock Company

MAIN OFFICE AND PLANT • BALTIMORE 3, MARYLAND • TELEPHONE ELgin 5-0500  
CABLE ADDRESS: MARDOCKCO • NEW YORK OFFICE • 1 BROADWAY • Digby 4-0934

# Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

## ΝΕΑ ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

### ΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΕΞΟΡΜΗΣΕΙΣ ΣΥΝΕΠΑΓΟΝΤΑΙ ΠΡΟΕΡΓΑΣΙΑΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΙΝ

Κατά τὸ δισφρεύσαν τετράμηνον, κατεβλήθη μία αξιόλογος προσπάθεια ἐκ μέρους παραγνώτων τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας μας πρὸς διεύρυσταν τῶν ἔξορμήσεων εἰς νέας περιοχάς. Δύο ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα φαράδικά μας, καλῶς ἔξωπλισμένα, ἐστάλησαν νὰ δοκιμάσουν τὴν τύχην των, νὰ φαρέψουν καὶ νὰ ἀνιζοῦν τὸν δρόμο διὰ τὰ ἀλιευτικά. Τὸ ἔνα κατηθυδίνη πρὸς τέλος Τεραϊκὸν Κόλπον καὶ τὸ ἄλλο πρὸς τὸ τομέα τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, διόπου ὑπάρχει πλούσιον ἀλίευμα καὶ ἡ ἐπιτυχία ἀμφοτέρων τῶν ἔξορμήσεων ἔθωρεῖτο ὡς ἔξησφαλισμένη. Τούτο δέ, διότι τόσον πρὸς τὰς ἀχανεῖς ἀλιευτικάς περιοχάς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, δύνονται καὶ τὰς τῆς Ν. Ἀφρικῆς, προηγήθησαν ἐπίτυχεις ἔξορμήσεις, αἵτινες καὶ συνεχίζονται, ἐκ μέρους Ἰαπωνικού, Ρώσων, Πολωνῶν, Ἰσπανῶν, Πορτογάλων, Βέλγων, Νοτιοαφρικανῶν, Ἰσραηλινῶν καὶ ἄλλων. Ἐπομένως, ἡ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς προσπάθεια δὲν ἐνεφανίζετο ὡς ὁκεανογραφική ἔρευνα, ἀλλὰ ὡς συνέχισις καὶ ἐφαρμογὴ ἐνὸς προγράμματος - σχεδίου δράσεως, καταστρωθέντος ἵπτο προτυμένων εἰς τὴν ἀλιείαν χωρῶν καὶ ἐφαρμοσθέντος ἐπιτυχῶς ὑπὸ τῶν τεχνικῶν κατητοισμένων ἀλιέων των. Ἐκεῖ λοιπὸν ποὺ ἐπιτυγχάνουν οἱ ἄλλοι μὲ τόσην μαρτυρίαν, δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ μὴ ἐπιτύχουν — ἔστω καὶ εἰς μικρότερουν ἀναλογίαν — οἱ "Ελληνες φαράδες. Γεννάται, λοιπόν, δῶς δικαιολογημένως τὸ ἔρωτημα: Διατί τὰ ποντοπόρα αὐτὰ ἀλιευτικά μας ψυγεῖσαν ἀπέτυχον εἰς τὴν ἔξορμήσεων των καὶ γύρισαν πίσω πρὸς τὰ ἀλίπεδα τῆς Μαυριτανίας;

"Επειδὴ ἀπὸ ἔτῶν εἰσηγήθημεν τὴν ἔξαπλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς δραστηριότητος πρὸς τὰς νέας ἀλιευτικάς περιοχάς, ἐγράφαμεν ἐπινειλημμένως διὰ τὸν Ἰνδικὸν Ὁκεανόν, τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὰς δύο πλευράς τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, ὑπέρθεισμεν τὶ ἐπέτυχον οἱ ἄλλοι κατόπιν ἐπιτυχάπονταί προσποτεῖσαν καὶ πῶς θὰ ἀκολουθήσωμεν τὸ παραδίειμά των, ἃς μᾶς ἐπιτραπῆται νὰ ὑπομήσωμεν τὰ ἔχης: "Ἡ ἀνά τὰς διαφόρους περιοχὰς ἐπιχειρούμενη νέη ἀλιεία, δὲν ἐφαρμόζεται μὲ τὸν αὐτὸν καὶ ἰδιον τρόπον. Τὸ γεγονός δῆτα εἰς τὴν Α ἢ Β περιοχὴν ὑπάρχουν ἄφθονα φάρια, αὐτὸν δὲν θὰ πῆ πώς τὰ φάρια αὐτὰ θὰ ἀλιεύθων μὲ τὴν ίδια μεθόδῳ! Διὰ καθε φαρότοντον καὶ διὰ κατάλληλος τρόπος ἀποδοτικῆς ἀλιείας, χασμομέρια καὶ πειραματισμοὶ δὲν ἐπιτρέπονται. Εἰς τὴν μίαν περιοχὴν εἰναι δυνατή ἡ γρίπισις, ἐνῷ εἰς τὴν ἀλληλην δὲν εἰναι, λόγῳ τῆς ἀνωμαλίας τῶν δυνῶν. Εἰς τὸν ἔνα φαρότοπον εἰναι ἀποδοτικὴ ἡ διὰ κυκλικῶν δικτύων ἀλιεία, ἐνῷ εἰς τὸν ἄλλον εἰναι ἡ διὰ τῶν αἰωρούμενῶν δικτύων. Διαφορετικά φαρέύονται τὰ μεταναστευτικά φάρια καὶ διαφορετικά τὰ ἔνδημικά. Τὸ φιλό φαράκι τῆς ἐπιφανείας δὲν φαρέύεται σημερινοὶ μὲ τὰ δίκτυα, ἀλλὰ ἀντλεῖται ἡ μᾶλλον ἀπορροφήσαται μὲ ἀντλίας εἰς καταπληκτικὰς ποστήτας ἡμερησίων. Οἱ Ρώσοι ἐφαρμόζουν ἕνα νέο σύστημα γρίπισεως εἰς βάθη 850 - 1.000 μέτρων, κατόπιν ἐπισημάνσεως τῶν περιοχῶν μὲ ὑποδρύχια. Κοινολογής, διὰ καθε φαρότοπο, ὑπάρχει καὶ διὰ κατάλληλος τρόπος ἀλιείας. Νὰ πᾶς εἰς μίαν περιοχὴν διὰ γρίπισιν, ἐνῷ οἱ βυθοὶ εἰναι ἀνώμαλοι, θὰ σκαλώσῃς, θὰ χάσῃς τὰ δίκτυά σου καὶ θὰ καταστραφῆς. Νὰ πᾶς για φάρεμα σὲ βαθεία νερά 300 - 350 μέτρων, διόπου ὑπάρχει πλούσιον ἀλίευμα, χωρὶς νὰ ἔχῃς ἀνάλο-

γον ἀλιευτικὸν ἔξοπλισμόν, θὰ ἀποτύχῃς. Νὰ πᾶς στὰ ρηχά νερά μὲ μεγάλο φαράδικο καὶ διαρύταντον ἔξοπλισμόν. Θὰ μπερδευθῆς καὶ δὲν θὰ φαρέψῃς. "Ολα αὐτά εἰναι γνωστά καὶ δὲν ἐπιδέχονται τροπολογίες, ἐφερέσεις καὶ νεωτερισμούς. Οἱ προτυμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν λαζί, μὲ τοὺς τεχνικῶν κατητοισμένους φαράδες των, χρησιμοποιοῦν τὰ πολύσητα ἀλιευτικά πλοῖα καὶ ἐφαρμόζουν τὴν κατάλληλον διὰ κάθε περιοχὴν ἀλιείαν.

"Ἡ ἀποτυχία τῶν ὡς ἀνα ἔξορμήσεων δὲν φέλεται εἰς τὴν τετριμένην καὶ ἀπαράδεικτον διὰ τὴν περιπτώσιν δικαιολογίαν, ὅτι δὲν ὑπάρχουν φάρια ἐκεῖ ποὺ ἔχει πού πήγαν, ἀλλὰ εἰς τὸ ἀναμφισθήτον γεγονόν, δηλαδηνής φάριας πρεσφασίαν, τελειώσεις ἀπρεσφασίας δομή μιαν τοιαύτην ἐκστρατείαν, δι' ἓντας σοθαρὸν ἐγχειρίαν. Δὲν θὰ σχολίάσωμεν τὰς καθ' ὅλου λεπτομέρειας, οὔτε θὰ ἔξασκησωμεν κριτικήν. "Υπάρχουν τὰ ὑπὸ τῶν ἄλλων αὐθεντικά τεκμήρια ὡς παραδίειματα, αἱ διεθνεῖς στατιστικαί, αἱ ὡκεανογραφικαὶ ἔρευναι, δηλαδηνοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀνατρέξουν διὰ νάδια: αἱ πατάστασιν καὶ ἐξεύρουν τὰ σημεῖα ἔκεινα δηλαδηνής φάριας προσοχῆς. Διὰ τὰς καθ' ἡμάς, θὰ είμεθα πάντοτε πρέψουμοι νὰ παράσχουμεν ἀπὸ τῶν σητῶν τούτων τῶν «Ν. Χ.» καθέ δυνατήν συμβούλην καὶ συμβολήν εἰς οἰανθήποτε προσπάθειαν, τείνουσαν νὰ πρωθήσῃ τὴν ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς δραστηριότητα, πρὸς τὰς νέας ἀλιευτικὰς περιοχὰς.

\* \* \*

"Ἐχομεν πρὸ φθιαλμῶν, τὰς τελευταίας στατιστικάς τῆς Ἱθυοπαραγωγῆς εἰς τὴν Ν. Ἀφρικήν, ητίς ὑπερβέν τοὺς 1.200.000 τόνους, μὲ λεπτομερεῖς πίνακας τῆς ἀπόδοσεως ἀκτήστης περιοχῆς, τὰ εἰδή τῶν διαφόρων ἴχθυών καὶ τὰ σημεῖα δηλαδηνής φάριας. Περιοδικά ἀλιείας, συγγράμματα διὰ τὴν καταπληκτικήν προαγωγήν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, εἰς τὴν Ν. Ἀφρικήν, φωτογραφίας, ως καὶ καταλόγους ἀκόμη τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, ποὺ ἀλιεύσαν εἰς τὰς ἀχανεῖς περιοχάς, πρὸς τὰς δύο πλευράς. Θὰ ἡτα περιττὸν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὰ ἐπιτυχέντα ἐντός δίλγων μόνον ἐτῶν ἀποτελέσματα, ἐφ' ἓσσον οἱ ἀριθμοὶ εἰς γλώττα των μάσ δίδουν τὸν δρόμον τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, ποὺ ἀλιεύσαν εἰς τὰς ἀλιεύσαν περιοχάς, πρὸς τὰς δύο πλευράς. Θὰ ἡτα περιττὸν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὰ ἐπιτυχέντα ἐντός δίλγων μόνον ἐτῶν ἀποτελέσματα, ἐφ' ἓσσον οἱ ἀριθμοὶ εἰς γλώττα των μάσ δίδουν τὸν δρόμον τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, ποὺ ἀλιεύσαν εἰς τὰς ἀλιεύσαν περιοχάς, πρὸς τὰς δύο πλευράς. Θὰ ἡτα περιττὸν νὰ ὑπογραμμίσωμεν διὰ τὰς περιοχὰς ταύτας, ἀπεμακρύνθημεν τῶν ἀκτῶν τῶν «εἰχθυοφάγων». "Ἄσις ἐποιέθωμεν, λοιπόν, ἐκεῖ καὶ νὰ ὑπομήσωμεν τί δύνανται νὰ ἀποδώσουμεν.

Τὰ ίδια δυνάμεια νὰ προσθέσωμεν καὶ διὰ τὰς πρὸ τὸν Ἰνδικὸν Ὁκεανὸν ἔξορμήσεις. "Ἐπανειλημμένως ἀνεφέρθημεν εἰς τὰς δυνατότητας ποὺ παρουσιάζουν αἱ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἀλιευτικαὶ προσπάθειαι, πρὸς ώρισμένα σημεῖα τοῦ ἀχανοῦ τούτου ὥκεανου. Συγκεκριμένως μάλιστα, εἰς τὸ πρωτοχρονιατικό τεύχος τοῦ 1962, ὑπὸ τὸν τίτλον «Η ΑΚΤΗ ΤΩΝ ΙΧΘΥΟΦΑΓΩΝ», ἀνεφέρθημεν εἰς τὸν τομέα τούτου καὶ ἐδώσαμεν μίαν σαφῆ εἰκόνα τοῦ εἰς ἀλιεύματα πλούτου, ποὺ ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων παραμένει ἀνεκμετάλλευτος. "Ἡ νομῆ τοῦ Βορείου Ἰνδικοῦ Ὁκεανοῦ — ἡς μᾶς ἐπιτραπῆται ἡ ἔκφρασις — μὲν ἀνήκει ἐκ κληρονομίας μας, ποὺ κληρονομήσαμε ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τοῦ Μεγάλου Ἀλεξανδροῦ καὶ τοῦ ναυάρχου Νεάρχου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ τὴν σειρὰν τῶν διαδόχων του, μέχρι τῶν Πτολεμαίων. "Άλλως τε, καὶ τὸν δρόμο ποὺ θὰ ἀκολουθήσουμε, τὸν ἔχαρξε πρὸ 2.000 ἑτῶν ἔνας πρόγονός μας, ὁ Ἰππαλος, δοτις καὶ καθώρισε τοὺς ἀποτελέσματα τοῦ πνέου μὲ σφραγίδητα καὶ αὐτὸς πρώτος ἐσκιαγράφησε τὸ σχῆμα τῶν ἀκτῶν. "Ἐπίσης δῆλος αὐτὰς τὰς περιοχάς, τὰς ἔξεργανησαν "Ἐλληνες θαλασσοπόροι". "Ο Διόσκουρος ἔξηρενησε τὰς νήσους Σοκότρα πλησίον τοῦ Γουαρδαφούσιου ἀκρωτηρίου, ἀπὸ δηλαδηνής φυτά. (Αἱ νήσοι Σοκότρα ἀπεκαλούντο εἰς τὴν ἀρχαιότητα Διοσκούριδαι νῆσοι). Μὲ τὸν ἔθουσιασμὸ δύμως ποὺ μᾶς παίρνει ὅταν γράφωμεν διὰ τὰς περιοχὰς ταύτας, ἀπεμακρύνθημεν τῶν ἀκτῶν τῶν «εἰχθυοφάγων». "Ἄσις ἐποιέθωμεν, λοιπόν, ἐκεῖ καὶ νὰ ὑπομήσωμεν τί δύνανται νὰ ἀποδώσουμεν.

"Ἡ ἀκτὴ αὐτὴ τοῦ Ἰνδικοῦ ποὺ μᾶς ἐνδιαφέρει, μέχρι τὴς εἰσόδου τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, εἰναι διὰ τὴν φάριαν τῆς Αραούζος τῆς ἀλιείας, ἀνήκει δὲ εἰς τὸ Πακιστάν. Πρὶν ἀπὸ δίλγα χρόνια, οὐδεὶς ησχολεῖτο μὲ τὴν ἀλιείαν εἰς τὴν χώ-

## HULL, BLYTH, ARAOUZOS, LTD.

Telegrams at all offices: "VAPOR"

FAMAGUSTA, LIMASSOL, NICOSIA, LARNACA, KYRENIA AND  
AGENCY AT PAPHOS

also Branches at

NICOSIA AIRPORT AND  
LEDRA PALACE HOTEL NICOSIA

SHIPPING – AIRLINES – TRAVEL – INSURANCE – CLEARING – FORWARDING

London Representatives : HULL, BLYTH & Co. LTD., 1, Lloyd's Avenue, London E.C.3

ρων ταύτην και ή κατάστασις παρέμενεν ή αύτή, ώς άπό άμνημονεύτων χρόνων. Κάποια νορθγκική έταιρη ανέκινησε το ζήτημα και ή πακιστανή κυβέρνησης άνεθεσεν εἰς τούς Νορθγκικούς τὴν φράγμασιν τῆς άλειας. Τὰ ἀποτέλεσματα εἶναι γνωστά και δὲν ἐπιδέχονται ἀμφισβήτησην. Έντὸς ολίγων ἑταν μόνον, ἡ άλεια εἰς τὴν χώραν ταύτην, ἀπὸ τοῦ μηδενός... ἔφθασε νὰ ἀποδῷ ση, πέρυσι, 350.000 τόνους ψάρια! Σύμφωνα δὲ μὲ τὸ καταρτισθὲν νέον πρόγραμμα διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀλειπτικῆς διομηχανίας, ή ίχθυοπαραγωγὴ συντόμως θὰ διπλασισθῇ. Πῶς πρέπει νὰ ἔρμηνεθή ἡ καταπληκτική αὐτῆς ἀπόδοσις; 'Υπάρχει ἔδαφος δράσεως, ναὶ ἡ δῖ; Χωρὶς ἄλλην φιλολογίαν, νοεῖται, διτὰ τὰ κατάλληλα καὶ συγχρονισμένα φαράδικα, δύνανται ἐπιτυχῶς νὰ δράσουν εἰς δῆλην αὐτῆν τὴν περιοχήν. Μαζὶ μὲ αὐτά, δύνανται νὰ κινηθῶνται καὶ τὰ ἑλληνικά φαράδικα, ΕΞΩ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΥΔΑΤΩΝ, χωρὶς νὰ ἔνοχληθούν ἀπὸ κανένα. Νὰ ἔχουμε τὸν νοῦ μας, δύως, διότι χρειάζεται αὐστηρά προεργασία, μελέτη καὶ ὄργανωσις, διότι τὰ νερά εἶναι δύσκολα.

"Ἄς προχωρήσωμεν πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον. 'Εδῶ χρειάζεται ίδιαιτέρα προσοχὴ, διότι ἡ ἀνωμαλία τῶν θυθῶν εἶναι ἀπότομος καὶ διὰ κάθε περιοχὴν ἀπάτειται ἡ κατάλληλος μέθοδος ἀλειας. Οὕτω, δὲ Περσικὸς Κόλπος διαπειρεῖται εἰς τρεῖς τομεῖς, μὲ ἐντελῶς διάφοροι διαιμόρφωσιν τῶν θυθῶν, δῆτα πρὸς τὴν ἀσκηθησμένην μέθοδον ἀλειας νὰ εἶναι ἡ ἐνδεδειμένη διὰ νὰ ἀποδῶσῃ. Τὸ νὰ φθάσῃ κανεὶς εἰς τὸν ἀχανή τούτον κόλπον — ἔτοι καὶ μὲ τὸ σπουδαιότερο φαράδικο— χωρὶς ἐπιτελικὸν σχέδιον δράσεως, χωρὶς μελέτην καὶ χωρὶς ὄργανωσιν, εἶναι ἔγχειρμα τῆς «κουτουράδας» προωρισμένον νὰ ἀποτύχῃ. Πολλὰ εἶναι τὰ προβλήματα που πρέπει νὰ ἐπιλυθῶνται καὶ πολλὰ εἶναι αἱ λεπτομέρειαι που πρέπει νὰ ἐπεξηγηθοῦν. Θά μᾶς δοθῆ, ώς πιστεύομεν, ἡ εύκαιρια νὰ ἐπιανέλθωμεν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καὶ νὰ δύσωμεν χρονίμους πληροφορίας, δυναμένας νὰ διευκόλυντον κάθε ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς προσπάθειαν ἀλειπτικῶν ἔξορμήσεων πρὸς τὸν τομέα τούτου.

#### ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

#### ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαήμερον τοῦ 'Απριλίου εἰσέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὰ κάπωθι ἀλειπτικά μὲ πλήρες φορτίον ἑκάτεων Ιχθύων:

|                        |          |
|------------------------|----------|
| 2 'Απριλίου «ΔΕΛΦΙΝΙ»  | 235 τόν. |
| 4 » «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ II» | 190 »    |
| 6 » «ΑΘΗΝΑ»            | 550 »    |

#### “ΟΛΥΜΠΟΣ”

ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

#### ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

#### ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝΝ ΣΜΑΤΑ 4  
ΤΗΛΕΦ. 237.671/5

ΤΕΛΕΞ 136

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 477.940  
ΤΕΛΕΞ 5522

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν, Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Ακτοπλοϊκῶν  
Εἰσιτηρίων  
'Αποστολαὶ πληρωμάτων  
Ναυτικαὶ Έργασία  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:  
“ΟΛΥΜΠΟΤΟΥΡΣ,,

#### Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΚΟΝΣΕΡΒΩΝ

Εἰς τὴν Ηδραν τοῦ Ο.Π.Ε. εἰς τὰς Πηγαμένας Ηολίτειας καὶ εἰς τὸ τημῆνον ὑγιεινῆς ἐπὶ τῶν τροφίμων, ὑπάρχει εἰδικὴ ὑπηρεσία, ἀσχολουμένη μὲ τὴν συγκέντρωσιν καὶ κατανομὴν τετοικῶν στοιχείων, δῆτα πρὸς τὴν διὰ μέσου τῶν αἰλιών καταδηλωθεῖσκυν ὑπὸ τοῦ ἀνθρώπου προσπάθειαν συντηρήσεως τῶν τροφίμων διὰ διαφέροντων τρόπων. Τὸ σχετικὸν δελτίον ἐννημέρων: τοὺς ἐνδιαφερομένους νὰ μάθουν, χρονολογικῶν, πόδις εἰς τὰς διαφέρουσ ἐποχὰς συντηρήσεων τῶν τροφίμων διὰ μέσου τῶν ἀλληλουχίσεως, ὑπενθυμίζουν διτὰ κανονισμῶν εἰς τὸν Β. Πλόν, εἰς τὰς κατασκηνώσεις ἐξερευνητῶν, ἀπολεσθέντων πρὸ τριακονταετίας καὶ πλέον. Τὰ κυτία κατασκηνώσεις ἐξερευνητῶν, ἀπολεσθέντων πρὸ τριακονταετίας καὶ πλέον. Τὰ κυτία κατασκηνώσεις ἐξερευνητῶν, ἀπολεσθέντων πρὸ τριακονταετίας καὶ πλέον.

κανονισμῶν προκαταληγῆς ἐκ μέρους ὑδρομένων ημιπικθῶν διελόνη τελέσιος, κατόπιν τῶν τόσων καὶ τόσων ικανοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων, ποὺ τὰ σύντο παρασκευαζόμενα τρόφιμα ἀπέδωσαν. Τὰ μεγάλα ἔργαστα κανονισμῶν, ἀντὶ λαγῆς διεκριμίσεως, ὑπενθυμίζουν διτὰ κανονισμῶν εἰρημένων εἰς τὸν Β. Πλόν, εἰς τὰς κατασκηνώσεις ἐξερευνητῶν, ἀπολεσθέντων πρὸ τριακονταετίας καὶ πλέον. Τὰ κυτία κατασκηνώσεις ἐξερευνητῶν, ἀπολεσθέντων πρὸ τριακονταετίας καὶ πλέον.

Αἱ Ήνωμέναι Ηολίτειαι εἰναι ή κύρια δου γίνεται: ή μεγαλυτέρα κατανάλωσις κανονισμῶν καὶ διατήρησιν τῶν τροφίμων ἐν γένει. Δὲν ὑπάρχει σπίτι δου νὰ μὴ ὑπάρχῃ διηγειής παρακαταλήγη ἀπὸ διαφέροντες κανονισμῶν. 'Απὸ δου δὲ εἰμιθε εἰς θέσιν νὰ κρίνουμεν ὡς πρὸς τὴν δραστηριότητα τῶν 'Αμερικανῶν καὶ τὴν ζωτικότητα τῶν, δῆτα πρὸς τὴν διαβίωσάς των δὲν φύγεται νὰ ἔχῃ ἐπινεργασθή ἀπὸ τὸν τρόπον τῆς διατροφῆς των. Χαριεντιζόμενος δὲ διεμινήσετο στρατηγὸς Μάχ. 'Αρθουρ Λέγει: «τὸν πόλεμο εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολή, ἐκέρδισαν οἱ κανονισμῶν καὶ τὰ διατηρημένα φαγητά». Τοῦτο εἰναι: ἀλλήλες, διτὶς ή σύγχρονος ζωὴ παρομοιάζεται με... ἐκτριτεῖαν. Αἱ συνεχεῖς μετακινήσεις, τὰ διαστικά ταξίδια, δὲ μῆλησμός, αἱ ἀλειρυμαὶ, δὲ τουρισμός, δῆλα αὐτὰ μαζὶ ἀποτελοῦν — ὡς λέγει: καὶ ἡ προπαγάνδα — μήγαν στρατιωτικῆς δραγμῶντας καὶ πειθοχίας, δου καὶ διατόπος τῆς διατροφῆς πρέπει: νὰ εἶναι ἀνάλογος. 'Η κανονισμῶν, λοιπόν, τὰ «quiet lunch» καὶ τὰ φρούτα διεικολύνουν σημαντικῶς τὸν τρόπον τῆς συμμετρίας ζωῆς, διατροφῆς καὶ διατολογίας.

Εἰς τὴν Σοδιετικὴν "Ενωσιν, ἡ διοικητικὰ κανονισμῶν μελετᾶται μὲ ίδιαιτέρα δλῶς προσοχὴν. Στρατιαὶ ἀπὸ ἐπιστήμονας, ιατρούς, θεογνούς, χημικούς, θεροδιοιλόγους, φυσιοδιφίκας καὶ μαγείρους ἀκόμη, μελετῶν, ἐξετάζουν καὶ πειραματίζονται, διὰ νὰ ἔξερουν τὸν καλύτερο τρόπο παρασκευῆς κανονισμῶν. Τὰ μέχρι τῆς στημής ἀποτελέσματα εἰναι: λίαν ικανοποιητικά, διτὶς: αἱ ρωτικαὶ κανονισμῶν ἔδαφος εἰς δῆλας τὰς ἀγορὰς καὶ νὰ ἔκτοπιζουν δαμῆγδον τὰς ζένες τοιαύτας. Κατὰ τὴν ἀπὸ προσπάθειαν τοῦ θεωρίαν ἐπὶ τῆς ηγεμονίας τῶν τροφίμων καὶ τῆς ἐξαπλώσεως τούτων πρὸς δῆλας τὰς κατασκηνώσεις δὲ μόνος τρόπος διεισδύσεως εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν διαφόρων χωρῶν εἶναι... «η κολακεία τοῦ στομάχου» τοῦ λαϊκῶν τάξεων, δῆλα τῆς προσφορᾶς ποικιλίας κανονισμῶν, ἀρίστης ποιότητος καὶ γεύσεως εἰς τημάτα λίαν καμηλάδες. Οἱ Ρέσοι κατωρθωσαν νὰ ἐπιτύχουν τούτο μὲ μεγάλην δεξιοτεχνίαν καὶ τώρα παρασκευάζουν

At Your

Service in Italy

THE  
MEDITERRANEAN  
AND OVERSEAS  
SHIPPING AGENCY  
S. p. A.  
'MEDOV'

Enquiries to:

HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,  
GENOA

Cables: Medov Telephone 67541 (5 lines)  
Telex: 27.046 (MEDOV)

Branches and Agents  
at all Italian ports

Member of the Baltic  
and International Maritime Conference

'Η ηγεμονία τοῦ στομάχου τοῦ θεωρίαν ἐπὶ τῆς ηγεμονίας τῶν τροφίμων καὶ τῆς ηγεμονίας τῶν τροφίμων δὲ μόνος τρόπος διεισδύσεως εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν διαφόρων χωρῶν εἶναι... «η κολακεία τοῦ στομάχου» τοῦ λαϊκῶν τάξεων, δῆλα τῆς προσφορᾶς ποικιλίας κανονισμῶν, ἀρίστης ποιότητος καὶ γεύσεως εἰς τημάτα λίαν καμηλάδες. Οἱ Ρέσοι κατωρθωσαν νὰ ἐπιτύχουν τούτο μὲ μεγάλην δεξιοτεχνίαν καὶ τώρα παρασκευάζουν

δεον τὸ δυνατὸν περισσοτέρας κονσέρβας, ἐπὶ τὴν ἔγρας καὶ ἐπὶ τῶν πλωτῶν ἑργοστασίων.

"Οταν, πρό τινων ἔτσιν, ὡργισεν ἡ κατάφυξης τῶν ἵθητων, εἴτε εἰς τὴν ἁλιευτικὸν πλοϊσθιν, εἴτε εἰς τὴν ἔγρα, ἕνομισθη τις ἡ νέα αὕτη μέθοδος συντηρήσεως τῶν ἀλιευμάτων θὰ μειώσῃ τὴν παρακευὴν κονσέρβην. Ἐκ τῶν

ὑστέρων ἀπεδείχθη, ὅτι οὐδὲν τοιοῦτον συνέδη καὶ τόσον ἡ κατάφυξης τῶν ἀλιευμάτων, δυνατὸν τὸ διαστήμα τῆς διατήξεως τοῖς πλωτῶν κερδίζειν συνεχῆς ἔναρξης. Τοῦτο σημαίνει: διὰ οἱ καταναλωται, ἔχουν μεγαλυτέραν ἐμπιστούμνην εἰς τὰ καλόδε συντηρημένα φάρια, παρότι εἰς τὰ νωπά, τῶν δυοῖς η φρεσκάδα εἶναι πολλάκις ἀμφιβολος.

## ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

"Η λίαν ἀποδεικνύ ἀλιεία εἰς τὰς μεμαρουμένας περιοχάς, ἥναγκασε τὰς διατήρους χώρας νὰ ναυπηγήσουν μεγάλα πλωτά ἑργοστάσια. Ήτις τὴν πρώτην σεράνη ἔρχονται ἡ Ρωσία, ἡ Ἰσπανία καὶ ἡ Πολωνία, ἔπονται ἡ Ἀγγλία, ἡ Ἀνατολ. Γερμανία, ἡ Ἰσπανία καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Κίνα καὶ ἡ Β. Κορέα μὲ τὴν μετακομὴν ὦριμένων φορτηγῶν πλοίων εἰς ἑργοστάσια. Εἶναι τοιαύτη ἡ στραφὴ τῶν διαφόρων χωρῶν πρὸς τὰ πλοία μᾶται διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν, διὰ τὰ ναυπηγεῖσα νὰ είναι ὑπερφορτωμένα μὲ παραγγελίες. Τὸ περιστικόν «Motor Ship» ἔξιστος, τὸ παρελθόντα μήνα, εἰδικῶν διὰ τὴν ἀλιείαν φύλλων, μὲ τὸν τίτλον «International Fishing Industry», δην μεταξὺ ἄλλων δημοσιεύεται καὶ πίνακες τῶν ναυπηγήσεων ἀλιευτικῶν σκαφῶν. Παρότι τὸν δημιουργηθέντα θόρυβον γόρυς ἀπὸ τὰ «Stern trawlers», ἐν τούτοις τὰ παλαιοῦ τόπου φύραδικα «Side Fishing» ἔρχονται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν παραγγελίων. Ἔκείνοι ποὺ ἐπισύρει τὴν προσοχὴν τῶν ἀνδιαφορομένων διὰ τὴν ἀλιείαν, εἶναι αἱ παραγγελίες μεγάλων «Fish Factory Ship», διότι, ἐν συγχρίσει μὲ τὴν χωρητικότητά των, ἀπὸ τὴν συγχρίσει τορπίτικην προβληματική. Εἰς τὸ πρόγραμμα ομηρίου μακράς ἀνέσφερθησεν εἰς τὴν μεγάλην ἔζητον ιχθυαλεύρων, τὰ δυοῖς τριῶν πτηνοτροφίων κατὰ μέγα μέρος. Εἰς τὴν χώραν μακράς ιχθυαλεύρων δὲν πάρχουν καὶ διὰ εἰσάγονται ἀπὸ τὴν Νορδηγίαν, τὴν Ἰσλανδίαν, τὴν Δανίαν, τὴν Ἄγκολα, τὸ Περσικό κ.λ.π., πληρώνονται δὲ μὲ δολλαρία. Ἐπανειλημμένως ἀνέσφερθησεν εἰπὲ τῷ θόρυβος τούτου καὶ τούτοις διῆται εἶναι κάλιστα συνάδειν νὰ λειτουργήσουν καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδην ἑργοστάσια παραγωγῆς ιχθυαλεύρων. «Πάρχουν τὰ δυαικά στοιχεῖα καὶ δρυκταὶ πρόταται οὐλαὶ διὰ τὸν ἀναφοδικόν τῶν ἑργοστασίων τούτων. Εἰς ἄλλα προσχήρησημάτων μακράς θὰ ἀναπτύξουμεν εὑρότερον, πόσες δύναται νὰ δημιουργήσῃ καὶ νὰ προσέφη μία διομηγανία ὑποπρόστοντων ἀλιεύσις παρότι διὰ τὰς ἀλιεύσιες της ἀπορίας τῶν αὐγῆν πιστηματικῆς πτηνοτροφίας. Καλὴ δεδιώκεις καὶ ἀγία εἶναι: ἡ μελέτη αὕτη,

K. K.

## ΖΗΤΑΤΕ ΕΠΙΜΟΝΩΣ ΓΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΚΑ...

**ΜΑΥΡΟ ΧΑΒΙΑΡΙ**  
ΓΝΗΣΙΟ ΡΩΣΙΚΟ ΕΓΓΥΗΜΕΝΟ

Μόνον εἰς κλεισμένα ύδλινα δάχτα  
τῶν 40-115-220 γρ.



**ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ**  
**CHATKA ΚΑΙ AKO**

Μοσχοδόλιον δόλασσα.  
Εἰς κυτίο 6,5 καὶ 3,25 ουγγιών νέττο



**ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΤΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ**

Καὶ μὴν παρασύρεσθε ὑγρούροντος εἰδη κακῆς ποιότητος καὶ εὐτελεστής πραγμοτίκης ὅτις ἔπιδη ἔχεις εἰς τὸ ίδιον χρῶμα μὲ τὰ γνήσια φυσικὸν χρώματος Ρωσικοῦ. Αἱ χώραι αἱ ποράργουσι τούτων, διὰ τὴν ίδιαν τῶν κατανάλωσιν, προμηθεύονται τὰ γνήσια καὶ ἔγγυημένης ἐκκεκτῆς ποιότητος Ρωσικά τὸ ὄποια εἶναι περιήργητο ὅποι διοίς τούς καταναλωτάς διού τὸ κόδιον. Πωλοῦντοι εἰς διὰ τὰς ἔξιδην μοιάζουσι.

**ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΜΠΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΠΟΛΑΣ ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ**

**ΑΘΗΝΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 484-111 ΘΕΣ ΚΗ ΤΗΛ. 23-006**

**ΤΡΑΝΖΙΤΟ** Διά πλοιού, ὄρκοπλόνων γραμμών ἔξωτερικού, προσθείτες καὶ ζένες ὄποιοτες.

## ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

"Η λίαν ἀποδεικνύ ἀλιεία εἰς τὰς μεμαρουμένας περιοχάς, ἥναγκασε τὰς διατήρους χώρας νὰ ναυπηγήσουν μεγάλα πλωτά ἑργοστάσια. Ήτις τὴν πρώτην σεράνη ἔρχονται ἡ Ρωσία, ἡ Ἰσπανία, ἡ Ἀγγλία, ἡ Ἀνατολ. Γερμανία, ἡ Ἰσπανία καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Κίνα καὶ ἡ Β. Κορέα μὲ τὴν μετακομὴν ὥριμένων φορτηγῶν πλοίων εἰς ἑργοστάσια. Εἶναι τοιαύτη ἡ στραφὴ τῶν διαφόρων χωρῶν πρὸς τὰ πλοία μᾶται διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν, διὰ τὰ ναυπηγεῖσα νὰ είναι ὑπερφορτωμένα μὲ παραγγελίες. Τὸ περιστικόν «Motor Ship» ἔξιστος, τὸ παρελθόντα μήνα, εἰδικῶν διὰ τὴν ἀλιείαν διπλάσιων φύλλων, μὲ τὸν τίτλον «International Fishing Industry», δην μεταξὺ ἄλλων δημοσιεύεται καὶ πίνακες τῶν ναυπηγήσεων ἀλιευτικῶν σκαφῶν. Παρότι τὸν δημιουργηθέντα θόρυβον γόρυς ἀπὸ τὰ «Stern trawlers», ἐν τούτοις τὰ παλαιοῦ τόπου φύραδικα «Side Fishing» ἔρχονται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν παραγγελίων. Ἔκείνοι ποὺ ἐπισύρει τὴν προσοχὴν τῶν ἀνδιαφορομένων διὰ τὴν ἀλιείαν, εἶναι αἱ παραγγελίες μεγάλων «Fish Factory Ship», διότι, ἐν συγχρίσει μεγάλων μὲ τὴν χωρητικότητά των, ἀπὸ τὴν συγχρίσει τορπίτικην προβληματική. Εἰς τὸ πρόγραμμα ομηρίου μακράς ἀνέσφερθησεν εἰπὲ τῷ θόρυβος τούτου καὶ τούτοις διῆται εἶναι κάλιστα συνάδειν νὰ λειτουργήσουν καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδην ἑργοστάσια παραγωγῆς ιχθυαλεύρων. «Πάρχουν τὰ δυαικά στοιχεῖα καὶ δρυκταὶ πρόταται οὐλαὶ διὰ τὸν ἀναφοδικόν τῶν ἑργοστασίων τούτων. Εἰς ἄλλα προσχήρησημάτων μακράς θὰ ἀναπτύξουμεν εὑρότερον, πόσες δύναται νὰ δημιουργήσῃ καὶ νὰ προσέφη μία διομηγανία ὑποπρόστοντων ἀλιεύσις παρότι διὰ τὰς ἀλιεύσιες της ἀπορίας τῶν αὐγῆν πιστηματικῆς πτηνοτροφίας. Καλὴ δεδιώκεις καὶ ἀγία εἶναι: ἡ μελέτη αὕτη,



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΦΙΛΩΝΟΣ 45 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 411-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ·ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δρεπανούμενων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων  
Έμβασμα  
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενεῖῶν των, καταστήματα εἰς  
ὅλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος καὶ εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς:

ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ  
ΑΙΓΑΙΝΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΠΑΤΡΑΙ, ΚΑΒΑΛΑ

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ Α.Ε.

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΥΔΡΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ

Κατά τό συνελθόν τόν παρελθόντα μήνα είς Σάν Ντιέγο τής Καλιφορνίας συνέδριον ναυτικής πρώσεως και ανθυποθυρηιακού πολέμου, οι μηχανικοί Γύρχαν Τράκσελ και Γούντρα Μπέκ παρουσίασαν μίσθιν νέαν πρωτηρίου μονάδαν υδροστροβίλου, ή όποια δύναται νά θεωρηθῇ ώς ή ἐν τῷ οὗτοις έφαρμογῇ τοῦ άεριστροβίλου τῶν άεροπλάνων. Αναρροφῆ, δηλαδή, ὁ στρόβιλος αὐτὸς ὡδῶρ ἀντὶ ἀτμοσφαιρικοῦ ἀέρος, μέσω δέ ἀντιλιών τοῦ καταθίζει μὲ τρομακτικὴ ταχύτητα εἰς τὰ πρὸς τὴν πρύμνην προφύσια, ἐπιτυγχανούμενον οὕτω ταχυτήτων μέχρι καὶ 76 μιλίων, ως ἀνεκοίνωσαν οἱ ἀνωτέρω μηχανικοί, ἀνήκοντες εἰς τὴν γνωστὴν ἑταῖρον κατασκευῆς ἀεροπλάνων Λόκχητ.

Ἡ νέα μονάδα δοκιμάζεται πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὴν πρώσιν ἑνὸς «ἴπταμένου» πλοίου 550 τόνων. Τὸ σύστημα τῆς πρὸς πρύμνην καταθίζεως τοῦ ὡδῶτος περιλαμβάνεται, εἰς τὸ ἀνωτέρα σκάφος, εἰς τοὺς δραχίνους στρίξεως αὐτοῦ ἐπὶ τῶν πτερυγίων. Τὸ ὡδῶρ ἀναρροφᾶται μέσω όχετῶν, εύρισκομένων εἰς τὸ κάτω ἄκρων τῶν ἀνωτέρω δραχίνων καὶ συνδεομένων μὲ τὰς εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τοῦ σκάφους εύρισκομένας ἀντλίας. Διὰ τὴν κίνησιν τοῦ ἱπταμένου αὐτοῦ σκάφους τῶν 550 τόνων, θὰ ὑπάρχουν ἀντλίαι 30.000 πόπων, διὰ τῶν ὅποιων θὰ διέρχωνται 400.000 γαλλόνια ὡδῶτος ἀνὰ λεπτόν. Τὸ καταθίζομένον δὲ διὰ τῶν εἰς τὴν πρύμνην προφύσιων ὡδῶρ, θὰ ἔχῃ ταχύτητα 160 μιλίων, ηπού ὑπερδιπλασίαν τῆς ταχύτητος τοῦ ὡδῶτος ποὺ ἐκτοξεύει ἡ ισχυρότερα σύγχρονος πυροσβεστικὴ ἀντλία.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος καὶ ἐπὶ συνήθων πλοίοιν δὲν είναι, κατὰ τοὺς ἐφεύρετας τοῦ, ἡ ἀντικαταστασίς δὲ τῶν πολυπλόκων συγχρόνων μηχανικῶν συστημάτων καὶ τῶν ἐλίκων διὰ τοῦ ἀπλοῦ αὐτοῦ συστήματος θὰ καταστήσῃ, κατ' αὐτούς, ἀσφαλεστέραν τὴν πρώσιν τῶν πλοίων.

## ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Εἰς τὸ προσφάτως κυκλοφορήσαν δελτίον τύπου τῆς γνωστῆς ἑταίριας Ντενχόλημ τῆς Γλασκώδης, ητίς είναι μία τῶν μεγαλυτέρων ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀναφέρεται ὅτι τὸ σκάφος τῶν 200.000 τόνων, δεξαιμενόπλοιον ἡ ἀκόμη καὶ μπάλκον κάριορ, ἀπότελε πλέον δεσμοτήτηα διὰ τὸ μέλλον. Ο ἐν αὐτῷ βαθμὸς αὐτοματοποίησεως θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν κίνησί του μὲ ειδικευμένον πλήρωμα 16 μόνον ἀνδρῶν, ἔναντι τῶν 43 ποὺ θὰ ἔχῃ τὸ προσφάτως καθελκυσθέν δεξαιμενόπλοιον τῆς B.P. «Μπρίτις «Αντιμάρα», 100.000 τόνων Δ.Δ., καὶ 35 ὡδῶρων ποὺ προβλέπονται διὰ τὰ πρὸ τοὺς ὑπὸ τῆς Σέλλ παραγγελθέντα δεξαιμενόπλοιον τῶν 165.000 τόνων.

Προστίθεται, ὅτι τὸ ἄνευ πληρώματος πλοίον ἀπότελε μὲν πλήρη δυνατότητα διὰ τὴν σύγχρονον τεχνικήν, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως δύνειρον θερινῆς νυκτός, δι᾽ ἔνα ἀπλούστατον λόγον: ὅτι ὁ ἐφοπλιστής ποὺ θὰ ἐπενδύσῃ

κεφάλαιον 5 περίπου ἑκατομμυρίων λιρῶν εἰς ἐν τοιούτοις πλοίοιν, ἀδυνατεῖ νά τὸ ἐμπιστεύθῃ ἀπολύτως εἰς τὰς μηχανάς, ὅσον καὶ ἂν ἡ πρὸς αὐτὰς ἐμπιστοσύνη πρέπει νά είναι ἀπόλυτος, σκεψάσης ἀπό, δλίγους ἐστω, ἀνθρώπους.

Κατά τὸ περιοδικὸν τῆς Ντενχόλημ, τὸ ἐκ 16 ἀνδρῶν πλήρωμα τοῦ σκάφους τοῦ μέλλοντος τῶν 200.000 τόνων θὰ ἀποτελῆται ἀπό ἑνὸς Πλοίαρχον - Μηχανικὸν, ἕναν ἀξιωματικὸν συντηρήσεως, τρεῖς ἀνδράς φυλακῆς γεφύρας, τρεῖς ἀνδράς φυλακῆς μηχανιστασίου, ἕναν ἡλεκτρονικὸν μηχανικόν, ἕνα μάγειρον, ἕνα θαλασμητόλον καὶ συνεργείον ἐργασίας μηχανικού - καταστρώματος ἕκατην 5 ὡδῶρων. Αἱ συνθήκης διαβιβάσεως τοῦ ἐν λόγῳ πληρώματος θὰ είναι ἔξοχας ὑψηλαῖ, ὑπόλογοίζεται δὲ ὅτι τὰ πλοία αὐτά, δηντα ἐφωδιασμένα διὰ τελειοτάτων μηχανημάτων τηλεκινήσεως καὶ αὐτομάτου ἐλέγχου, θὰ ἐκτελούν ταξιδία μεταξύ μικροῦ ὀφίου λιμένων (πέμιναν πάρτες), κυκλικῆς διαρκείας οὐχὶ μεγαλυτέρας τῶν τριών μηνῶν.

Αἱ τρέχουσαι ἐργασίαι συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν, αἱ ὑπερβασίουσαι τὰς δυνατότητας τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου πενταμελούς συνεργείου ἐργασίας καὶ τοῦ προσταμένου αὐτοῦ ἀξιωματικοῦ συντηρήσεως, θὰ γίνωνται ὑπὸ συνεργείων τῆς ξηρᾶς, ἔνῳ αἱ μεγαλυτέρας ἐκτάσεως ἐργασίας ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως θὰ διεξάγωνται εἰς τὸν βασικὸν λιμένα.

## Η ΕΝ ΟΡΜΩ ΠΑΡΑΜΟΝΗ

Ἡ ἑταῖρια Σοκόνου - Μομπίλη, κατέχουσα 29 δεξαιμενόπλοια καὶ ὑπὸ μακροχρόνιον χρονοναύλωσιν ἄλλα 65, προέβη ἐπὶ τριετίαν εἰς μελέτην ἐπὶ τῶν καθυστερήσεων τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τοὺς 200 καὶ πλέον λιμένας, ποὺ ἐπεσκέφθησαν κατὰ τὸ ἀνωτέρω διάστημα. Ἀνεζητούντο τὰ μέτρα ποὺ θὰ ήδηντο νὰ ληφθοῦν διὰ τὸν περιορισμὸν των. Τὰ συγκεντρωθέντα στοιχεῖα ἀνελθύσαν τῆς δοηθείας ἡλεκτρονικῶν ὑπόλογιστῶν. Ἰδού τὰ ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα:

α) Ἡ μελέτη, ἀπτήσησασ αἱ ἐλέχθη μίαν τριετίαν, ἀπέδειξεν ὅτι αἱ καθυστερήσεις, αἱ οποίαι είναι δυνατὸν νὰ περιορισθοῦν, στοιχίουν διὰ τὰ 64 πλοία τῆς ἑταῖριας 2.3. ἐκατομμυρία δολλάρια ἐτησίων, ή \$ 168 ἀνὰ ὥραν.

β) Ἡ ἔρευνα περιέλαβε τὰς ἐργασίας ποὺ γίνονται ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν ξηρᾶν καὶ ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν πρετοιμασίαν καὶ διαδικασίαν τοῦ κατάπλου, τοῦ ἀπόπλου καὶ τῆς φορτεκφόρτωσεως, διήρεσε δὲ τὰς ἐκ τῶν ἐργασιῶν αὐτῶν καθυστερήσεις εἰς τοιαύτας δυνατότητας νὰ ἐλεγχοῦν καὶ εἰς τοιαύτας ἀναποφέύκουτος. Αἱ δυνάμεις νὰ ἐλεγχοῦν καθυστερήσεις διφείλονται εἰς τὸν χρόνον ἀναμονῆς πλοηγού, ἀναμονῆς διὰ ρυμουλκά, ἀναμονῆς διὰ φορτηγίδας, υλικά κ.λ.π., ἀναμονῆς ἀγκυροβούλου, ἀναμονῆς προετοιμασίας τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ξηρᾶς, ἀναμονῆς τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν διαστητώσεων.

γ) Ἀπεδείχθη ὅτι πολὺ περιοστέρως χρόνος χάνεται διὰ καθυστερήσεις διφείλομένας εἰς τοὺς ἀνωτέρω λόγους, παρὰ διὰ τὰς ἐκ

κακοκαιρίας, παλιρροιῶν, ρευμάτων κ.λ.π., μὴ δυναμένας φυσικά νὰ ἐλεγχοῦν.

δ) Τὸ κόστος τῶν καθυστερήσεων αὔξανει σύν τη αὐξήσει τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου.

Συνεπείᾳ τῶν καθυστερήσεων αὐτῶν, τὰ δύο τρίτα καὶ πλέον τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν δεξαιμενοπλοίων ἐν λιμένι ἀναλίσκονται χωρὶς διεξάγεται φορτοεκφόρτωσις. Ὑπολογίζεται δὲ ἡ διεξαγαγούσα τὴν ἔρευναν αὐτὴν ἑταῖρίᾳ διτὶ, διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν καθυστερήσεων εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὅριον, ἡ φόρτωσις ἡ ἐκφόρτωσις θά καταλαμβάνει τὰ 35% καὶ πλέον τοῦ χρόνου τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς τῶν πλοίων. Θεωρεῖ, δηλαδή, ως κανονικόν τὸ νὰ καταναλίσκῃ ἐν δεξαιμενόπλοιον τὰ 65% περίπου τοῦ ἐν λιμένι χρέουν του εἰς ἐργασίας διοχετηκῆς μᾶλλον σημασίας.

## ΕΝΔΕΙΚΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ "ΤΕΛΕΝΤΕ"

Ἡ αὐτοματοποίησις τοῦ συστήματος φορτεκφόρτωσεως τῶν δεξαιμενοπλοίων ἔγκειται κυρίως εἰς τὴν ἐγκατάστασιν μετρήσεως τῆς στάθμης τοῦ φορτίου εἰς ἐκάστην τῶν δεξαιμενῶν καὶ τοῦ βυθίσματος τοῦ πλοίου. Πολλοὶ διενοίσανται οἱ τύποι τῶν τοιούτων ἐγκαταστάσεων. «Ἐχομεῖς ἡδη περιγράφει πρὸ καιροῦ τὸ σχετικὸν σύστημα «πτνουμερκάτορ», ἡ γνωστὴ δὲ βρετανικὴ ἑταῖρια κατασκευῆς ναυτιλιακῶν ὄργανων καὶ συσκευῶν Ντόμπη - Μάκ «Ινες ὄνυμάζει τὸ ίδικόν της ἀνάλογον σύστημα «τελεντέ». «Ἔχει ἡ ἐγκατάστασις αὐτῆς ἐν σύστημα πληροφοριῶν καὶ ἐν σύστημα ἐλέγχου. Τὸ πρώτον παρέχει τὴν ἐνδειξιν τῆς στάθμης τοῦ φορτίου (ullage) ἐντὸς ἐκάστης δεξαιμενῆς, τὸ εἰς τόπου τοιούτων ὄργανον τοῦ φορτίου ἐκάστης δεξαιμενῆς. Τὸ δεύτερον ἀποτελεῖται ἐκ τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου ἐλέγχου ἡ τηλεκινήσεως τῶν βαλδίδων τοῦ φορτίου ἐλεγχομένου οὕτω τοῦ ρυθμοῦ τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφόρτώσεως. Εἰς γενικάς γραμμάτ, τὸ σύστημα ἀποτελεῖται ἀπό τρεῖς σωλήνας μικρᾶς διαμέτρου ἐκ κράμπτος δρειχάλκου - ἀλουμινίου, ἐκ τῶν ὅποιων ὁ εἰς καταλήγει εἰς τὸν πυθμένα τῆς δεξαιμενῆς, ἀπέχοντας ἐξ αὐτοῦ ἐν μόνον ἐκατοστόμετρον, δὲ ἄλλος μέχρι δύο διάστημα 2 μέτρων ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, ὁ δὲ τρίτος ἐλάχιστα μόνον ἐκατοστόμετρον ὑπὸ αὐτό. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἔκαστος σωλήνης διπλολήγει εἰς βαλδίδια ἐλέγχουσαν τὸν συνεχῆ τροφοδότησίν τοῦ διὰ πετιοσμένου ἀέρος, ὑπὸ πίεσιν 3.5 χιλιογράμμων ἀνὰ τετραγ. ἐκατοστόν. Ἀπατεῖται ποσότης 45 ἔως 60 λιτρῶν ἀέρος ἀνὰ ὥραν δι' ἐκάστην δεξαιμενήν, παρεχόμενος ἐκ τῶν ἀεροφιαλῶν τοῦ μηχανοστασίου. «Ἐξ ἐκάστου οἰκονομήτρου ἐκκινῆται πλαστικὸς σωλήνισκος 3)16 X 1)8 τῆς ίντσας καὶ οἱ τρεῖς δὲ αὐτοὶ σωλήνες διέρχονται διὰ χαλυβδίνου σωλήνος, διαμέτρου μίας ἵντσας, τοποθετουμένου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἀπολήγοντος εἰς τὸν θάλασμον ἐλέγχου τῶν δεξαιμενῶν, ἔνθα ὑπάρχουν εἰδικά μανόμετρα μὲ δύο στήλας ἔκαστον, μίαν υδραγύρου καὶ μίαν ὑδατού, ως καὶ μὲ ἔξι κλίμακας ἀναγνώσεως, διὰ τὴν στάθμην τοῦ φορτίου (ullage), τὴν πίεσιν ἡ τὸ κενὸν τῶν ἐντὸς ἐκάστης δεξαιμενῆς ἀερίων, τὸ εἰδικὸν βάθος

Τηλεγρ. Δ/ντις : ΚΑΤΣΙΜΑΝΤΗΝ - Σύρον

**Η ΠΡΟΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΓΝΩΣΤΗΝ ΦΙΡΜΑ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ**  
**ΠΛΩΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΛΕΒΗΤΩΝ & GAS - FREE**  
**ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ, TANKERS ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΣΩΝ**

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ**

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΚΑΤΣΙΜΑΝΤΗΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Ο.Ε.**

**ΣΥΡΟΣ ΤΗΛ. 6-34 & 4-20**

«Η προτίμησις συνίσταται εἰς τὸν ἔξοπλισμόν ὃν μας μὲ σύγχρονα μηχανικά μέσα, εἰς τὸ πεπειραμένον προσωπικόν μας, εἰς τὸν ζευγικόν της ημέρας, ἐξυπηρετώντας τὸν ἔφοπλιστικὸν κόσμον, μὲ τὴν εἰδικὴν κατάρτησιν καὶ πείραν μας.

Διὰ πᾶσαν σχετικὴν πληροφορίαν παρακαλούμενον ὅπως ἀπευθύνεσθε πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Εταιρίας.

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΤΡΑΝΖΙΤ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED - HAND, ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ**

ρος τού φορτίου, τόνους φορτίου, βάθος δεξιαμενής καταλαμβανόμενον άπό φορτίον και θερμοκρασίαν.

'Η λειτουργία τού συστήματος διαστίζεται, διά μέν τη μέτρησιν της θερμοκρασίας εἰς αύτονότον ἀρχήν, διά δὲ την μέτρησιν της στάθμης τού φορτίου, τού ειδικού βάρους και τών πιέσεων, εἰς τὴν διαφοράν ἀντιθίμεως τὴν ἀσκούμενην ἐπὶ ἔκαστον ἄκρου τῶν ἑντὸς τῆς δεξιαμενῆς τριῶν σωλήνων.

Οι ἔξι ἔκαστης δεξιαμενῆς σωλήνησιοι συνδέονται μὲ τὸ ἀντίστοιχον μανόμετρον μέσω διακλαδωτοῦ μὲ ἔξι λήψεις, ἀναλόγως δὲ τῆς λήψεως τοῦ διακλαδωτοῦ αὐτοῦ, εἰς τὴν ὁποίαν προσαρμόζεται ἔκαστος ἐκ τῶν τριῶν σωλήνων τῆς δεξιαμενῆς, ὡς και ἔκαστος τῶν τριῶν σωλήνων τού μανομέτρου, ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου δύναται νὰ διαπιστώσῃ τὸ στοιχεῖον ποὺ ἐπιθυμεῖ, ἀνευ ἀλλής διαδικασίας ἢ ὑπολογισμοῦ. Αύτονότον καθίσταται ἡ χρησιμότης τῆς ἀπ' εὐθείας παροχῆς στοιχείων, ὡς ὁ ἀριθμὸς τῶν τόνων τού φορτίου, τού ρυθμοῦ καθ' ὃν πληροῦνται ἡ ἔκκεννωνται μίας δεξιαμενής, τῆς στάθμης αὐτῆς, τού ειδικού βάρους τού φορτίου, τῆς θερμοκρασίας αὐτοῦ και τῆς πιέσεως ἢ ὑποπιέσεως τῶν ἀστρίων.

Διὰ καταλήλου, ἀφ' ἔτερου, συνδέσεως τῶν διαδίδων τού φορτίου και τῶν ἀντλιῶν μὲ τὸν θάλαμον ἐλέγχου εἶναι δυνατή, δοηθεία τού τελεντέπη, ἡ αὐτόματος διεξαγωγή τῆς φορτοεκφορτώσεως, τῶν σχετικῶν μεταδόλων εἰς τὸ ἀντίστοιχον και κλείσιμον τῶν διαδίδων τού φορτίου και τῶν ἀντλιῶν ἐλεγχομένων δάσει τῶν ἐνδιέξεων τῶν μανομέτρων, εἰς τὰ ὅποια τοποθετοῦνται αἱ ἐπιθυμηταὶ ἐνδείξεις πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἀναλόγως τού σχεδίου πού καταρτίζει ὁ πλοιαρχος.

#### ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ἡ ἀμοιβαία μεταξὺ Εὐρώπης και Ἀμερικῆς ἔξαγωγή και εἰσαγωγή αὐτοκινήτων, φυσικὸν ἥτο νὰ διαμορφώσῃ εἰδικὸν τόπουν πλοίου, χαρακτηριστικὸν παραδείγμα τού ὅποιου εἶναι τὸ νορθηγικὸν «Ντύβι» Ἀτλαντικό, μήκους 488 ποδῶν και ταχύτητος 18 μιλίων. Φέρει τὸ πλοίον αὐτὸ 7 μόνιμα καταστρώματα και δύναται νὰ μεταφέρῃ 1.500 εὐρωπαϊκής κατασκευῆς ἢ 750 ἀμερικανικά αὐτοκίνητα, τὰ ὅποια φορτώνονται ἡ ἐκφορτώνονται μὲ ρυθμὸν 200 μονάδων τὴν ὥραν, δοηθεία τεσσάρων πλευρικῶν θυρῶν και κεκλιμένων ἐπιπέδων δι' ὧν συνδέονται τὰ καταστρώματα.

Ο Σουνέδος, ἀφ' ἔτερου, ἐφοπλιστής "Ολοφ Βαλλενίους, ναυτηγεὶ ἥδη εἰς τὴν Γαλλίαν ἐν ἀνάλογον σκάφος μήκους 713 ποδῶν, τὸ ὅποιον θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 2.500 αὐτοκίνητα. Τὰ καταστρώματα και αἱ συνδέουσαι αὐτὰ πρὸς ἀλλήλα κατωφέρει, θὰ ἀναδιπλοῦνται εἰς τὰς πλευράς τού πλοίου, ὥστε νὰ δύναται τοῦτο κατὰ τὸ ἐν σκέλος τῆς διαδρομῆς του νὰ μεταφέρῃ φορτίον

εἰς χұμα. 'Η δαπάνη τῆς κατασκευῆς ἐνὸς τοιούτου σκάφους δικαιολογεῖται πλήρως, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, διὰ μόνον τὰ πλοῖα τοῦ ἀνωτέρω ἐφοπλιστοῦ, διαφορούντος τοῦ 1964, ἔξετερον 215 προσεγγίσεις εἰς εύρωπαϊκούς και ἀμερικανικούς λιμένας και μετέφεραν, κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις, 129.000 αὐτοκίνητα. 'Ἐτών τῶν αὐτοκινήτων αὐτῶν τὰ 111.000 ήσαν καινουργή και τὰ 18.000 ἀνήκον εἰς ταξιδεύοντας ἐπιβάτας.

Ἡ ἔταιρία τού κ. Βαλλενίους ἀποκαλεῖται σκωπτικῶς ὡς "Οπέρα Λάιν", ἐπειδὴ τὰ πλοῖα τῆς ἔχουν ὡς ὄνδρατα τοὺς τίτλους μελοδραμάτων.

#### Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΒΥΘΩΝ

Γνωστὸν εἶναι διὰ τὴν θάλασσαν και διὰ διαδίκτυον μίαν ἀνεξάντλητον πηγὴν μεταλλεύματων, χημικῶν και ἄλλων πρώτων ὑλῶν, αἱ δὲ Ἕνωμενοι Πολιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς ἔχουν ἀποδούμητη εἰς μίαν μεγάλην κλίμακος ἔρευναν, μελετῶσαι διὰ τῶν διαθέσουν πρὸς τοῦτο περὶ τὰ ἔκαστον ἔκατον μυρία δολαρία.

Ἀσχολεῖται ἡ ἔρευνα αὐτῆ μὲ τὴν χαρτογράφησιν τῶν θυμών, τῶν θαλασσῶν ρευμάτων, τὴν μέτρησιν τῶν δασῶν και θερμοκρασίῶν, τῶν ὀλιευτικῶν πεδίων, τῆς ἀναλογίας ἐν γένει ζωῆς και γενικῶν τῶν μυστικῶν τῶν ὀκεανῶν.

Μὲ τὰ ἥδη διατιθέμενα μέσα, εἶναι δυνατή ἡ ἀκμετάλλευσις τοῦ θυμού μέχρι δύναμης 200 περίπου μέτρων ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης, εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ τῆς Ἀμερικῆς, τὸ δάσος αὐτὸ 300 μιλίων.

"Ἄν και πρὸς τὸ παρόν δὲν ὑπάρχουν ἐπαρκεῖς ἐπὶ τὸ θέματος πληροφορίαι, γνωστὸν εἶναι, διὰ διαδίκτυον διασέβεται νίκελ, σιδηρον, χαλκόν, μόλυβδον, κοβάλτιον και ἄλλα μέταλλα και ὄλας, διὰ τὸν δὲ ἔκαστον ἐξ αὐτῶν ἐντοπισθῆναι, ἡ ἀκμετάλλευσις τῶν δέν παρουσιάζεις ἀντιπερθήσιον δυνητικής. Συζητεῖται ἡδη ἡ χρησιμόποιησίς ἔγκαταστάσεων ἀναρρόφησεως, ἐνῷ διὰ μικρότερα δάσος δι' ἕντες διαδέσθησαν περιοχὴν τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου, ὡς ἀποδεικνύεται ἡ χρησιμόποιησις αὐτῶν εἰς νότιον Ἀφρικήν και Ἰαπωνίαν.

#### ΑΙ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ

Ἐγγνώσθη διὰ τῆς Σοβιετικῆς "Ενωσίς ἐπιδικείων και μεγαλύτερον ἐνδιέξεων τῶν ναυτιλιακῶν μηχανῶν Ντόξφορντ, διὰ ἐπετεύχθη συμφωνία μὲ τὴν τεχνικὴν ἔταιρίαν τῶν Ἀθηνῶν ΓΕΜΚΟ, διὰ τὸν ἀναλόγον αὐτῆ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐφωδιασμένων διὰ τοιούτων μηχανῶν πλοίων διὰ τὴν περιοχὴν τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου, ὡς και τὴν ἐν γένει ἀντιπροσώπευσιν τοῦ οἴκου.

Διὰ τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας, συμπληροῦται ἡ πλήρες δίκτυον ἐξυπηρετήσεως και ἐπισκευῶν διὰ μηχανᾶς Ντόξφορντ, καλύπτον δόκιλην τὸν κόσμον. 'Ἡ ἐν Ἀθήναις ἀντιπροσωπεία, διαθέτουσα ἥδη πλήρες μηχανολογικὸν ἐργοστάσιον, θὰ διαθέτῃ και πλήρη σειράν τυποποιημένων ἀνταλλακτικῶν και ἐξαρτημάτων τῶν ἐν χρήσει τύπων και μεγεθών μηχανῶν Ντόξφορντ, ὡς και εἰδικὸν Βρετανῶν μηχανικόν, δοτικαὶ θὰ προστατεύσῃ τῆς σχετικῆς ὑπηρεσίας ἐπισκευῶν. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαν τῆς ΓΕΜΚΟ οἱ κάτοχοι πλοίων μὲ μηχανᾶς Ντόξφορντ θὰ δύνανται νὰ ἀπευθύνωσται, οὐχί μονών διὰ τὰς εἰς ἀνταλλακτικά δι' δι' ἐπισκευᾶς ἀνάγκας των, ἀλλὰ και διὰ πάσης φύσεως τεχνικᾶς συμβουλίας, ἀφορώσας εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν των.

#### QUALIFIED GREEK PERSONNEL AT OWNERS' DISPOSAL

## SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

S. C. STAVRINIDIS PRESIDENT

#### LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS SALE & PURCHASE

Cable Address :  
"Scanship"

Telex :  
Scanship - Mt. 01-2795

New Boe Code  
Tel. : 849-919

HEAD OFFICE: 410, ST. NICHOLAS STR., MONTREAL, Canada.

BRANCHES: QUEBEC CITY and SOREL

Subagents at: — Three Rivers — Baie Comeau — Halifax, N.S. — St. John, N.B. — Fort William — Port Arthur, Hamilton —  
Toronto — Sarnia — Duluth, Minn. — Toledo, Ohio.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Διαδικασία έργατικών διαφορών Πειραιώς. Αριθ. 143) 1965.

Πρόεδρος: Ό Πρωτοδίκης κ. Κυρ. Βαρδαρέσος.

Δικηγόροι: Οι κ.κ. Γ. Εύθυμιος, Κων. Στεργιόπουλος.

• Ναυτικός δραπέτης.— Άξιωσις έξ ύπολοίπου δεδουλευμένων μισθών και έξ αποζημιώσεως, διά μή ληφθείσαν άδειαν.— Συμψηφισμός άνταπαιτήσεων έργοδοτου.— Προϋποθέσεις.— Δαπάναι έργοδότου πρός άναξήτησιν και παλινόστησιν δραπετεύσαντος ναυτικού, συνιστώσι ζημίαν προξενηθείσαν υπό τον έκμισθωτού δολίως έν τη έκτελεσει της έργασίας.— Ούν έφαρμογή διατάξεων περί άδειας Συλλογικής Συμβάσεως περί άδειας, έπι πλοίων υπό ξένη σημαίαν.

'Εκ των υπό των διαδίκων εἰς τὰς προτάσεις των έκτιθεμένων, τῶν έκατέρωθεν προσκομιζόμενών και ἐπικαλούμενών ἔγγραφων καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας, ἔδεισαί θήμεν, κατὰ τὴν ἐκ τῶν ἐνόντων κρίσιν ήμῶν, τὰ ἀκόλουθα: 'Ο ένάρχων τὴν 8.12.1962, διὰ συμβάσεως ναυτολογίσεως ἀρίστου χρόνου, συναφέστησεν ἐν Πειραιεῖ, προσελήφθη ἵνα υπερετήσῃ εἰς τὸ υπό σημαίαν Λιδάνου φορτηγὸν πλοίον «C. M.» ἄνω τῶν 4.500 κ.ο.χ., πλοιοκτησίας τῆς έναγομένης, ὡς δύκιμος μηχανικὸς ἀντὶ μηνιαίου μισθοῦ Λ.Α. 25.0.0. πλέον τροφῆς εἰς εἰδος, ἀποτιμωμένης εἰς 0.7.0. ημερησίως, τὴν δὲ 2.10.1964, διέ τὸ πλοίον ἀφίχθη εἰς Λόδον "Αντζελες, ὁ ἐνάγων τὴν ἐπομένην ἔξηφανίσθη καὶ οὐτῷ ήναγκάσθη ὁ πλοιάρχος ὅπας εἰδοτοίσης τὰς ἐντοπίους ἀστονομικὰς Ἀρχὰς διὰ τὴν ἀνακαλύψιν του. Τὰ ἀνωτέρω πραγματικὰ περιστατικά κατατίθενται υπό τοῦ πλοιάρχου τοῦ Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πράκτορος τῆς έναγομένης, Π.Μ. 'Εξ ἀλλου, δὲ έναγων οὐδέμιαν ἀντίθετον ἀπόδεξιν προσκομίζει καὶ εἰς τὰς προτάσεις του δὲν ἀρνεῖται διὰ αἱ ἀλλοδαπαὶ

'Ἄρχαι ήσχολήθησαν μὲ τὴν ἀναζήτησιν του, ἀλλὰ προθάλλει τὴν ἐντελῶς ἀστηρίκτον καὶ ἀδάσιμον δικαιολογίαν, διὰ ὁ πλοίαρχος, ἵνα μὴ ἐπιβαρυθῆ ἡ ἀταρία μὲ μεγάλας δαπάνης παλινοστήσεως, ἔδημοι ψηγησεν εἰς τὰς Ἀρχὰς τὴν ἐντύπωσιν, διὰ οὗτος ἔδροπτέτευσεν τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ ἀναφέρῃ διὰ ποιῶν μέσων ἔδημοι ψηγηση ἡ ἐντύπωσις αὐτῇ εἰς τὰς ἀλλοδαπὰς Ἀρχὰς καὶ πῶς ἀντέδρασεν διὰ τὴν ἐνάγωντος. Περαιτέρω εἰναι ἀληθές, διὰ ή έναγομένη ἀταρία, ἀφειλεν εἰς τὸν ἐνάγωντα τὸ ποσὸν τῶν Λ.Α. 54.3.8 ἐκ μισθοδοσίας τοῦ ἀπὸ 21.5.1964 - 3.10.1964 χρονικοῦ διαστήματος, πλήγη δμως, ή έναγομένη ἔδητάνησε διὰ τὴν ἀναζήτησιν τοῦ ἐνάγοντος, σύλληψιν καὶ ὑποχρεωτικὴν παλινοστήσην τοῦ τῆς ἀξιώσει τῶν ἀλλοδαπῶν Ἀρχῶν, αἵτινες τὸν ἀνέμυρον μετὰ τρεῖς ήμέρας ἀπὸ τῆς ἔξαφανίσεως του, προσπαθοῦντα ὅπως ἔγκατασταθῆ εἰς τὸ Λόδον "Αντζελες, ἀνεν μεταναστευτικῆς ἀδείας, ποσὸν 19.500 δραχ., ητοι 650 δολαρία. Τὴν ζημίαν δὲ ταύτην τὴν προτείνει εἰς συμψηφισμὸν τῆς ἀξιώσεως τοῦ ἐνάγοντος πρὸς ἀπόληψιν τοῦ μισθοῦ του.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 664 τοῦ Α.Κ., διπερ ἔχει ἐν προκειμένῳ ἔφαρμογήν, καίτοι τὸ πλοῖον εἶναι ὑπὸ ἀλλοδαπῆς σημαίαν, ἐφ' οὗσον καὶ ὁ ἐνάγων ἰσχυρίσθη διὰ ἔφαρμοστέον τυγχάνει τὸ Ἑλληνικὸν Δίκαιον, ὁ μισθωτής δὲν δύναται νὰ συμψηφίσῃ διειλόμενον μισθὸν πρὸς ἀπαίτησιν του κατὰ τὸν ἔκμισθωτον, ἐφ' οὗσον ὁ μισθὸς οὗτος εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ἔκμισθωτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του. 'Η ἀπαγόρευσις αὐτῇ, δὲν ισχύει ἐπὶ συμψηφισμοῦ πρὸς ἀξιώσιν ἦν ἔχει ὁ μισθωτὸς ἔνεκα ζημιας προξενηθείσης υπὸ τοῦ ἔκμισθωτοῦ δολίως, ἐν τῇ ἀκτέλεσει τῆς συμβάσεως ἔργασίας. 'Εκ τῆς διατάξεως ταύτης, σαφῶς συνάγεται, διὰ ἀπαγορεύεται, κατ' ἔξαιρεσιν ὁ συμψηφισμὸς καὶ ἡ κατάσχεσις τοῦ διειλόμενου μισθοῦ πρὸς ἀνταπαίτησιν τοῦ ἔργοδοτου, καθ' ὁ ποσὸν οὗτος εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος εἰς διατροφὴν τοῦ ἔκμισθωτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, ἐπιτρέπεται δὲ ὁ συμψηφισμὸς ἀπεριορίστως καὶ ἡ κατάσχεσις, διαν πρόκειται περὶ ἀπατήσεως τοῦ ἔργοδοτου, ἀπορρεούσης ἡ ζημιας προξενηθείσης υπὸ τοῦ ἔργαζομένου δολίως ἐν τῇ ἀκτέλεσει τῆς συμβάσεως ἔργασίας (βλ. Καπο-

δίστριαν 'Ερμ. Α.Κ. ὑπ' ἄρθρ. 664 - 665). Εἰς τὴν ύπο κρίσιν περίπτωσιν, ἡ προεκτεθείσα δεδιασθεῖσα συμπεριφορὰ τοῦ ἐνάγοντος, ἀσχέτως τοῦ ὅτι συνιστᾶ παραδεσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως, θεμελιοὶ καὶ ἀδικοπραξίαν ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ ἄρθρου 914 Α.Κ., καθ' οὗσον ὁ ἐνάγων προύστησεν ζημιάν εἰς τὰ προστατευτέα δικαιώματα καὶ συμφέροντα τῆς ἐναγομένης, παραδέσι, τὴν ἐναγομένης ναυτικός ἔνστρωσιν πίστεως, ἥν ὄφειλει νὰ ἔχῃ πᾶς ναυτικός ἔναντι τοῦ πλοιοκτήτου, τῆς ὑποχρεώσεώς του ταύτης ἀναλυμένης εἰς τὸ ὅτι ὑποχρεούται κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας, νὰ καταβάλῃ πᾶσαν προσπάθειαν διὰ τὴν πρόσδοσην τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ νὰ ἀποφύγῃ πᾶν ὅτι δύναται νὰ βλάψῃ αὐτήν ('Αγαλόποιος - Ναυτεργατικὸν Δίκαιον σελ. 83, Καμδύσης - ή Σύμβασις Ναυτολογίσεως, υπὸ τὸ ἄρθρον 53. ἐπ.). 'Ἐν όψει τῶν προεκτεθέντων, νομίμως ή έναγομένη προτείνει τὴν ἀνωτέρω ἔνστασιν συμψηφισμοῦ, στηριζόμενη εἰς τὴν προεκτεθείσαν ἀξιώσειν της, διότι, ἀσχέτως τοῦ ὅτι ή ζημία ταύτης, προήλθεν ἐκ δολίας ἐνεργείας τοῦ ἐνάγοντος, οὗτος δὲν ἐπικαλεῖται ὅτι ὁ διειλόμενος εἰς αὐτὸν μισθός, εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος διὰ τὴν διατροφὴν αὐτού καὶ τῆς οἰκογενείας του, ἀλλ' οὐδὲ καὶ ἀπεδείχθη τοιούτον τι.

Δέον, θεν, ὅπως γινομένης δεκτῆς τῆς ἔνστασεως συμψηφισμοῦ, ἀπορριφθῆ ἡ ἔνδικος ἀγωγή κατὰ τὴν προεκτεθείσαν δάσιν, τὴν διώκουσαν καταδολήν μισθοῦ. Περαιτέρω ἡ ἔνδικος ἀγωγή, κατὰ τὸ κεφάλαιον ταύτης, δι' οὐδιώκεται ἡ πρὸς τὸν ἐνάγοντα καταδολή ἀποζημιώσεως διὰ τὴν μὴ ληφθεῖσαν υπ' αὐτού ἀδείαν, συμφώνως πρὸς τὴν ἰσχυρίσαν συλλογικὴν σύμβασιν τῶν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 κ.ο.χ., ἀπορριπτέα κρίνεται, διότι τὸ πλοῖον εἶναι ὑπὸ ἀλλοδαπῆς σημαίαν καὶ ἔχει οὐδενὸς στοιχείου ἀπεδείχθη, διότι τὰ μέρη συνεφώνησαν τὴν ὑπαγωγὴν τῆς ναυτολογικῆς σχέσεως, ὑπὸ τὴν οἰκείαν συλλογικὴν σύμβασιν. 'Ἐν δψει τῶν ἀνωτέρω, δέον διπος ἀπορριφθῆ ἐν τῷ συνόλῳ ἡ ἔνδικος ἀγωγή, συμψηφισθῆ δὲ ἡ δικαστική διατάξη τῆς παρούσης δίκης, λόγω εὐλόγου ἀμφιβολίας ἦν εἰχον τὰ μέρη, καθ' οὗσον ἀφορει τὴν ἔκβασιν αὐτῆς.

Παρατηρήσεις «ΝΑΥΤ. ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:

'Ενδιαφέρον δύχι σύνηθες παρουσιάζει ἡ ἀνωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ κ.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ D.E.S. "ΔΗΛΑΟΣ,"

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 π.μ. διά: ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διά: ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

#### Α/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 15 ἥκ Πειραιῶς διά: ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΑΣΙΟΝ

"Αφιξις ἀπόγευμα Παρασκευῆς.

#### T.S.S. "ΛΗΤΩ,"

'Απὸ 22, 'Απριλίου καθημερινῶς 10 π.μ. καὶ ΚΥΡΙΑΚΑΣ 9 π.μ. διά: ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΠΕΙΡΑΙΑ

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ," "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ,, Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ  
Ώραν 11: διὰ ΚΥΡΟΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΜΗΛΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ.

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ  
Ώραν 13: διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 17: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Ώραν 13: ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΙΟΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ

Ώραν 13: διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διὰ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

Ώραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.

» 18: διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληρεφορίαι: 'Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς απαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

Πρωτοδίκου έργατικών διαφορών Πειραιώς. 'Εν τῇ δίκῃ ἐφ' ἡς ἔξεδόθη αὐτῇ, ναυτικὸς δραπετεύσας ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἔξωτερον, ἀνακαλυψθεὶς, συλληφθεὶς καὶ παλιννοστηθεὶς ἐνταῦθα διπάναις τῆς πλοιοκτησίας, ἤγειρεν κατ' αὐτής ἄγωγήν, ζητῶν τὸ διφειλόμενον ὑπόλοιπον τῶν δεδουλευμένων μισθῶν του. 'Η ἐναγομένη πλοιοκτήτρια ἀποκρούουσα τὴν ἄγωγήν, προέβαλεν εἰς συμφυσίουν ἀνταπαίτησιν τῆς κατὰ τὸν ἔναγοντος, προερχόμενης ἐκ τῶν δαπανῶν εἰς αἱ ὑπεβλήθη αὐτὴ πρὸς ἀναζήτησιν, σύλληψιν καὶ παλιννόστησιν τοῦ ἐνάγοντος. 'Η ἀπόφασις, ἐφαρμόζουσα τὸ ἄρθρον 664 δευτέρου περιόδου, τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ἐδέχθη τὴν ἐνστασιν τοῦ συμφυσισμοῦ (μείζονος ποσοῦ τῶν διφειλούμενων μισθῶν) καὶ ἀπέρριψε τὴν ἄγωγήν.

'Η διάταξις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ἐν προκειμένῳ, εἶναι σαφής. 'Ο συμφυσισμὸς ζημίας ἢν ὑπεστῇ ὁ ἐργοδότης ἐκ δολίας ἐνεργείας τοῦ ναυτικοῦ, ἐπιτρέπεται ἀπεριορίστως, μὴ ἰσχύοντος δηλονότι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη τοῦ γενικοῦ κανόνος, ὅτι ὁ συμφυσισμὸς ἀνταπαιτήσεων πρὸς τὸν μισθὸν δὲν συγχωρεῖται, ἐφ' ὅσον ὁ μισθὸς οὗτος εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος πρὸς διατροφὴν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του.

Καὶ ταῦτα μὲν ὅσον ἀφορᾶ τὸν Ἑλληνικὸν Νόμον καὶ τὴν εὐθαρσὴ ἐφαρμογὴν αὐτοῦ ὑπὸ τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως.

'Ἄλλα καὶ αἱ ξέναι νομοθεσίαι δυσμενεῖς συνδέωσιν ιδιωτικοῦ δικαίου συνεπείας, πρὸς τὴν λιποταξίαν. Οὕτω, ὁ γαλλικὸς Code du travail maritime ἐν ἄρθρῳ 49 προβλέπει, ὅτι ἐὰν ἡ σύμβασις ναυτολογίησεως ἐλύθη λόγω παρανόμου ἀπουσίας τοῦ ναυτικοῦ, οἱ τυχόν διφειλόμενοι αὐτῷ μισθοὶ περιέρχονται εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Τοῦτο μὲν ἡμισυ αὐτῶν εἰσάγει ὡς ἴδιον ἔσοδον, τὸ δὲ ἔτερον ἡμισυ τηρεῖ παρ' ἑαυτῷ, ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς ἀσφάλεια πρὸς ικανοποίησιν ἐνδεχομένης ἀξιώσεως ἀ-

ποζημιώσεως τοῦ πλοιοκτήτου. 'Ο τελευταῖος οὗτος ὀφείλει νὰ ἔγειρῃ τὴν ἀγωγὴν ἐντὸς τριμήνου, ἡ ἄκαρπος πάροδος τοῦ ὀποίου δὲν ἀποσβεννεῖ μὲν τὸ δικαίωμα πρὸς ἀποζημίωσιν, ἀλλὰ τίκτει δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἀναλάβῃ τὸ παρακρατήθεν ἔτερον ἡμισυ τῶν τυχόν δεδουλευμένων μισθῶν (Rijpert, Droit maritime, I, 1950, No 622 σελ. 552).

'Ἐν Γερμανίᾳ ὁ ίσχυναν νῦν Seemannsgesetz τῆς 26.7.1957, κατηργησε τὴν Seemannsordnung, τῆς 2.6.1902 καὶ τιμωρεῖ διὰ φυλακίσεως τούλαχιστον ἐνός ἔτους τὴν λιποταξίαν ('Ἄρθρον 114). 'Ως τὸ ἄρθρον τοῦτο ἐρμηνεύεται, ἡ λιποταξία τοῦ ναυτικοῦ παρέχει εἰς τὸν πλοιοκτήτη τὸ δικαίωμα ἡ νὰ προθῇ εἰς ἀπρόθεσμον καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως ἡ, ἐάν ἡ ἐπίδοσις ταύτης ἀποβαίνῃ ἀδύνατος λόγω τῆς δραπετεύσεως τοῦ ναυτικοῦ, νὰ ὑπαναχωρῆσῃ ἐκ τῆς συμβάσεως, συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 326 καὶ 327 τοῦ Γερμανικοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. Διάσκεται ἐπίσης, ὅτι συμφώνως πρὸς τὸν Γερμανικὸν Ἀστικὸν Κώδικα (καίτοι μὴ περιέχοντα διάταξιν ὅμοιαν πρὸς τὴν τοῦ ἄρθρου 664 τοῦ ἡμετέρου Κώδικος, περὶ οὐδὲν). 'Ερμ. A.K. ὑπὸ τὸ ἄρθρον 664 παρ. 24 (τέλει), ἀλλὰ μόνον κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἀρχῶν τῆς καλῆς πίστεως, δύναται ὁ πλοιοκτήτης νὰ ἐπιληφθῇ τὸν δεδουλευμένων μισθῶν πρὸς ικανοποίησιν τῆς ἀξιώσεως ἀποζημίωσεώς του ἐκ τῆς λιποταξίας (Sehps - Abraham, Kommentar, III Band 1964 σελ. 195 ὑπὸ τὸ ἄρθρον 114 παρατ. 11).

'Ἐν Ἀμερικῇ, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεούται εἰς δημοσιαν παρακατάθεσιν τοῦ ποσοῦ τῶν διφειλομένων μισθῶν τοῦ δραπέτου ναυτικοῦ. Δὲν φαίνεται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου νὰ ζητήσῃ συμφυσισμὸν τῶν ἔχόδων εἰς ἀπεβλήθη, λόγω τῆς δραπετεύσεως, πρὸς τοὺς δεδουλευμένους μισθούς. 'Ο συμφυσισμὸς, ἐν δὲλη ἢ ἐν μέρει, ἐναπόκειται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ,

ἐνώπιον τοῦ ὅποιου ἄγεται ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν ἀξιώσις τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε εὐθέως εἴτε κατ' ἐνστασιν συμφυσισμοῦ (Norris, The law of seamen, 1951, τόμ. 1, No 177).

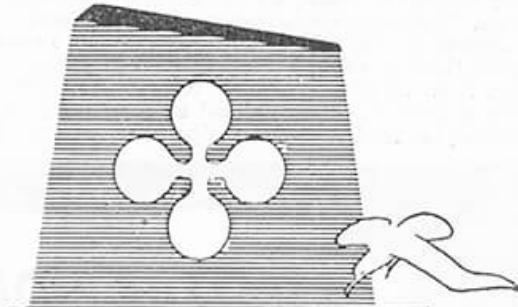
'Ἐν Ἀγγλίᾳ ὁ Merchant shipping act ἐν ἄρθρῳ 221, προβλέπει ρητῶς, ὅτι ὁ δραπέτης ναυτικος στερεῖται τοῦ δικαιώματος νὰ ἀναζητήσῃ τοὺς δεδουλευμένους μισθούς του. Τοῦτο σημαίνει, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης συμφιέζει πρὸς τοὺς μισθούς τούτους πάν ποσόν, ὅπερ ἐδιπάνησης συνεπείᾳ τῆς λιποταξίας, διότι ἀπολάσσεται τὴν ὑποχρέωσεως νὰ καταβάλῃ τοὺς διφειλομένους δεδουλευμένους μισθούς (Cole, Merchant shipping act, 7η ἐκδοσίς 1953 ὑπὸ Clarke, σελίς 98).

'Ἐν Ἰταλίᾳ, κατ' ἀντίθεσιν, διδάσκεται, ὅτι κατ' ἀρχὴν ὁ μισθὸς δὲν ὑπόκειται εἰς ἐκχώρησιν ἢ κατάσχεσιν, ἔξαιρεσι τῶν ρητῶν ἐν ἄρθρῳ 369 τοῦ Codice della navigazione προβλεπομένων περιπτώσεων, αἵτινες ὅμως, ἀφοροῦν τημῆμα τοῦ μισθοῦ καὶ δὲν θίγουν τὴν περίπτωσιν ἀνταπαιτήσεων τοῦ πλοιοκτήτου συνεπείᾳ δραπετεύσεως, δοτὶς συνεπῶν, δὲν δύναται νὰ συμφοισθῇ ταύτας πρὸς διφειλομένους μισθούς (Brunotti, Manuale del diritto della navigazione marittima e interna, 1947, No 244).

'Τέλος, σχετικὴ πρὸς τὸ θέμα είναι ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 16 παρ. 5 τοῦ Νόμου 3170/1955 «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου», καθ' ἡν εἰς τὸ N.A.T. περιέρχεται τὸ ἡμισυ τῆς καθυστερουμένης μισθοδοσίας τῶν διὰ λιποταξίαν τιμωρουμένων ποινικῶν ἢ πειθαρχικῶν ναυτικῶν. 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς καταδίκης διὰ λιποταξίαν, παρέπεται ὅτι, συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν ταύτην, διαμόρφωσης δύναται νὰ ἀσκηθῇ μόνον ἐπὶ τοῦ ἡμίσεος τοῦ δεδουλευμένου μισθοῦ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

**mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ**  
**tss ΕΡΜΗΣ**  
**tss ΠΗΓΑΣΟΣ**  
**mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ**  
**ss ΑΤΡΕΥΣ**



ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ  
ΜΕΤΑΞΥ ΙΤΑΛΙΑΣ·ΕΛΛΑΔΟΣ·ΚΥΠΡΟΥ·ΙΣΡΑΗΛ  
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ

**ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

## ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΗΣ

Γράφομεν είς άλλην σελίδα, διτή η Βουλγαρία έχει θέσει ύπό την έφαρμογήν πρόγραμμα ένισχυσεως τού έμπορικού της στόλου, τόσον διά νέων ναυπηγήσεων, δύον και διά τής άγοράς από την άλλοδαπήν μεταχειρισμένων σκαφών μικράς ήλικίας. Έγνωσθη ήδη, ότι έπραγματοποιήθη ή άγορά δύο βελγικών πλοιών - ψυγείων και ένων νορβηγικού δεξατά ξένα σκάφη, διά ναύλους.

«Fruebel Julius» και «Fruebel Maria», άδελφά σκάφη, 3.281 τ. γκρός έκαστον, 3.500 τόνων δ.ν., και ναυπηγήσεως 1956, μὲ σερβέν τού 1964. «Έκαστον έξι αύτών ήγοράσθη άντι τιμῆς 600.000 λιρών, μὲ δρούς πιστώσεως. Τό δεξαμενόλοιον έξι δάλλου είναι τό δηζελοκίνητον «Janova», 12.697 τ. γκρός, 19.108 τόνων δ.ν., και ναυπηγήσεως 1953, μὲ σερβέν τού 1961. Ή τιμή κτησίων τού δεν άνεκοινώθη. Καὶ τὰ τρία άγορασθέντα σκάφη τελούν ύπό παραλαδήν είς Κόντινεντ.

## ΓΑΛΛΙΑ

## Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

«Υπάρχουν ένδειξεις, διτή η γαλλική κυβέρνησης ήρχισε κατανούσα τάς χαλεπάς ήμέρας, τάς όποιας διέρχεται η γαλλική ναυτιλία. Τούτο προχύπτει από τάς προσφάτους δηλώσεων τού κ. Ζάν Μαρέν. Είς συνέντευξιν τού έτοντος μεταξύ άλλων, διτή μελετώνται οι τρόποι βελτιώσεως και αυξήσεως τού έμπορικού στόλου της χώρας. Ειδική προσοχή διδεται είς την φορτηγόν χωρητικότητα, την άπασχολουμένην είς τακτικά γραμμάτια. Μολονότι η σχετική έκθεσις δέν υπεδειχθεί άκομη είς την κυβέρνησην, έν τούτοις δ. κ. Μαρέν έφαντε λιαν αίσιόδοξος και έβεσθίσανε, διτή «έκατι θά γίνη, δταν έπιστη δι χρόνος».

«Η συνέντευξις τού κ. Μαρέν έχαιρετίσθη μὲ ίκανοποίησιν από τούς πλιοκτήτας, οινίτις έλπιζουν πάντοτε είς την κρατικήν δοήθειαν, καίτοι συχνά άπογοητεύονται, κατ' αντίθεσιν πρός την άμεσως παρεχομένην κρατικήν ένισχυσιν πρός την ναυπηγικήν διομηχανίαν και πρός τάς διοικήσεις των μεγάλων γαλλικών λιμένων. Είναι — φέρ' είτεν — άξιοσημείωτον, διτή ή άρμοδισία κοινοβουλευτική έπιπτορά ή πάρεδεχθή σχέδιον αύξησεως της κρατικής δοηθείας πρός έξι μεγάλους λιμένας, άντι προσθέτου δαπάνης 50 έκαστομυρίων φράγκων διά την βελτίωσιν ύψιστα μέντοι λιμενικών έγκαταστάσεων.

Η ύπόθεσις των πλιοκτητών ένισχυθή βεβαίως, κατόπιν της έξικολουμθητικής μείωσεως τών μεταφερούμενών διά γαλλικών πλοίων φορτίων. Ανεφέρετο σχετικώς, διτή κατά τό πρώτον έξαμηνον τού 1964 μόνον τά 48% τών είσαγωγών της χώρας μετερέθησαν διά γαλλικών σκαφών και διτή η πτώσης θά συνεχίζετο καί κατά τό δεύτερον έξαμηνον, υπελογίσθη διτή τό έλλειμμα τών πληρωμών, δύον άφορά τόν λογαριασμόν τών θαλασσίων μεταφορών, θά ηγάπαντο δι' άλοκληρον τό 1964 είς 150 έκαστομυρία φράγκων. «Οσον και διά άλλαι μεγάλαι ναυτικά χώραι δυνατόν νά έπικρινον τοιαύτας έξελίξεις, γεγονός παρέμενεν πάντως, διτή δέν άπεχει πολὺ — ισως — δι χρόνος, καθ' δι τη γαλλική ναυτιλιακή έπιχειρησης ένδεχεται νά περιέλθη περισσότερον ύπό τον κρατικόν προστατευτισμόν.

τό Ισοζύγιον θαλασσίων μεταφορών είναι θετικόν.

Ανω τού ήμίσεος (55,6%) τών δαπανών μεταφοράς έμπορευμάτων διά ξένων πλοίων, άφορά εύρωπαϊκά χώρας, έτον διόποιν πάλιν τά 2)3 άνηκουν είς χώρας της Εύρωπαϊκής Έγνωσθες Έλευθερων Ανταλλαγών. Τό ποσοστόν τών διομηχανικών, άλλα μή εύρωπαϊκά χώρων, άνερχεται είς 27,3%, τό δέ πλειστον τών δαπανών τούτων έπραγματοποιήθη είς τάς «Ηνωμένας Πολιτείας. Αι μετά τού σοδιετικού συνασπισμού ύπηρεσια θαλασσίων μεταφορών, ύπηρεξαν ίδιατερώς πενιχρά, μὲ ποσοστόν 3,2% διά τάς εισπράξεις και 3,8% διά τάς δαπάνας.

## Η Ν. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

## ΠΡΟΣ ΣΥΜΠΗΞΙΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΟΜΙΔΩΝ

Αι συγχωνεύσεις ναυτιλιακών έπιχειρήσεων είς μεγάλα συγκροτήματα έπεκτείνονται και είς της «Ηνωμένας Πολιτείας. Δεδομένου θι έλαχιστα είναι τά διαπιστούμενα κέρδη από τήν έκμετάλλευσις έπιβατηγών πλοίων κατά τά τελευταία έτη, η Διοίκησης της Ναυτιλίας μελετεί τήν αποφιν, διτή τά διατιθέμενα ποσά είς έπιχορηγήσεις πρός τινας έπιβατικάς γραμμάτας θι απέδιδον περισσότερα αν χρησιμοποιήθων είς άλλους κλάδους της ναυτιλίας. Σημαντικά ποσά θι δια έξικονομηθούν από μίαν συγχώνευσιν λ.χ. τών έπιχειρήσεων, αιτίας έξυπητρούν ύπερωκεανίους γραμμάτας. Σήμεροι καταδάλλονται είς τόν έπιβατηγόν στόλον τά 25% τών έπιχορηγήσεων, ήτοι ποσόν 48.7 έκαστομυρίων δολαρίων διά 15 σκάφη (προϋπολογισμός 1962). «Εκτοτε ώρισμένα έπιβατηγή πλοία είξεποιήθησαν και αι πλιοκτήτρια αιτάνων έταιριαν δέν ένδιαφέρονται διά τήν άντικατάστασιν των. Ανοφέρεται, επ' εύκαιρια, διτή μόνον τό λάινερ «Αμερικά» (ηδη έλληνικόν «Αύστραλις») έστοιχιζεν είς τό άμερικανικόν δημόσιον 3 έκαστομυρίων δολαρίων έπιστώσα.

Η Διοίκησης της Ναυτιλίας αποδέπει, διπως διαι αι έταιριαν έπιβατηγών σκαφών συγχωνεύθων είς μίαν έπιχορηγουμένην Όργανων, τής όποιας αι δαπάναι διοικήσεως και έκμετάλλευσεως ίσος τών πλοίων θι είναι μικρότεραι τών δηδη καταδάλλομένων. Τό άνωτέρω θέμα άντιμετωπίζεται έν συνδυασμώ και πρός τήν δηλη άμερικανικήν ναυτιλιακήν πολιτικήν.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

## ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ

Κατά τό τρέχον έτος, πλοία συνολικής χωρητικότητος ήμίσεος έκαστομυρίου τόνων γκρός — ποσόν δηλαδή ίσον πρός τά 50% τής δρετωκής παραγωγής τού έτους 1964 — θι καθέλκωσθούν παρ' ένδος μόνον Ιαπωνικού ναυπηγείου είς Αιοΐ, τής Δυτικής Ιαπωνίας. Πρόκειται περι 16 σκαφών, έκ τό διόποιν τά 7 είτε δεξαμενόπλοια μετρίου μεγέθους, διά τά όποια είναι ειδικευμένα τά έν λόγω ναυπηγεία. Από τής ποτοθετήσεως τής τρόποδις έπι τής έσχαρας μέχρι τής καθελκύσεως άπαιτεται χρονικόν διάστημα δύο

| Ετη        | Πραγματικόν<br>ύπόλ. άδηλων<br>έξαγ. - είσαγ. | Πραγματικό<br>ύπόλοιπον<br>άδηλων<br>έξαγ. - είσαγ. | Πραγματ.<br>ύπόλοιπον<br>άδηλων<br>έξαγ. - είσαγ. |
|------------|---|---|---|
| 1959 ..... | + 4.142                                       | + 852   |   |
| 1960 ..... | + 4.620                                       | + 1.062   |   |
| 1961 ..... | + 2.275                                       | - 1.015   |   |
| 1962 ..... | - 2.214                                       | - 6.184   |   |
| 1963 ..... | + 881   | - 3.257   |   |

Καταφίνεται από τούς τών άριθμούς αύτών, η σημαντική συμβολή της γερμανικής Ναυτιλίας είς τό Ισοζύγιον τών πληρωμών. «Οσον άφορά τήν προέλευσιν τών είς ξένων συνάλλαγμα είσπραξεων τής γερμανικής Ναυτιλίας και τών δαπανών διά μεταφοράς έξαγομένων γερμανικών έμπορευμάτων διακινθέντων διά ξένων σκαφών, διδεται ο κατωτέρω πίνακας, διά τό έτος 1963:

| Περιοχαί   | Εισπράξ. Δαπάν. Υπόλ. |
|--|-----------------------|
| Δυτική Εύρωπη .....                              | 1064 1502 — 438       |
| Κοινής άγορά .....                               | 468 486 — 18          |
| Ένωσης Λαϊκών Συναριτών .....                    | 519 932 — 413         |
| Άλλαι εύρωπαϊκα χώραι .....                      | 77 84 — 7             |
| Βιομ. χώραι έξω της Εύρωπ. ....                  | 515 736 — 221         |
| Σοδιετικός συνασπισμός .....                     | 67 102 — 35           |
| Χώραι υπαντακτούτοι .....                        | 466 399 + 66          |
| Εύρωπ. χώραι Όργαν. Συνεργ. και Αναπτύξεως ..... | 1030 1446 — 416       |
| Μεγάλη Βρετανία .....                            | 285 646 — 361         |
| Ηνωμέναι Πολιτείαι .....                         | 384 661 — 281         |
| Σύνολον .....                                    | 2069 2697 — 628       |

Προκύπτει έκ τού πίνακος, διτή άνω τού ήμίσεος τών είς ξένων συνάλλαγμα είσπραξεων τής γερμανικής Ναυτιλίας, προέρχεται από τά επανάτυπα τής Κοινότητος Εύρωπαϊκής Οίκονομίας και τής Εύρωπαϊκής Έγνωσθες Έλευθερών Συναλλαγών. Μετά ταύτας έρχονται αι έκ μή εύρωπαϊκών διομηχανικών χωρών είσπραξεις, αντιπροσωπεύουσαι τά 24,9% τού συνολού. Πρώται έρχονται αι «Ηνωμέναι Πολιτείαι, μὲ ποσοστόν 18,6%. Τό ποσοστόν τών υπαντακτώτων είναι σημαντικόν, άνερχόμενον είς 22,5%, έκ τών όποιων τά 2,1% άντιπροσωπεύουσιν εύρωπαϊκά χώραις υπό άναπτυξιν. «Αλλως τε, αι άπο άναπτυξιν χώραι είναι αι μόναι, διά τάς όποιας

Tel. Nos : Tel. Address :  
78579, 85042 "CLEONEGRIS"

## C. NEGRIS

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER

NEGRIS BUILDING,  
YORK STREET, FORT.  
P.O.Box 936

## COLOMBO I CEYLON

Δήλωσις : Ούδεμίαν σχέσιν έχω με το NEGRIS-Co.  
Κλεο. Νέγρης

μόλις μηνών. Κατά τὰ τρία παρελθόντα ἔτη, τὰ ναυπηγεία τοῦ 'Αιδί (Ισικαβατζίμα) είχον καθελκύσει τὴν μεγαλυτέραν χωρητικότητα, ἔναντι παντὸς ἄλλου ιαπωνικού ναυπηγείου καὶ ἔχουν καταλάβει θινούσαν θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν διομήχαιναν.

Ἐφέτος δῆμως τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα, τοῦ 'Αιδί, θὰ υπερβοληθούν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, ἀτίνα κατασκευάζουν εἰς Ναγκασάκι δύο σούπερ - τάκερς, πλὴν τῶν ἄλλων ἐργασιῶν των. Τὸ ρεκόρ τῶν ναυπηγείων τοῦ 'Αιδί, κειμένως εἰς ἐπίκαιρον θέσιν, προκαλεῖ εἰδίκην ἐντύπωσιν, ἂν λάθῃ τις ὑπ' ὅψιν του τὸ περιφρασμένον τοῦ χώρου. Τὰ ναυπηγεία καὶ μηχανουργεία είναι ἐγκατεστημένα τὸ ἔνα πλησίον τοῦ ἄλλου, μεταξὺ μιᾶς στενῆς θαλασσίας λωρίδος καὶ ἀπότομων λόφων. Σύνδεσμοι μεταξὺ τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν μηχανουργείων, δόπου κατασκευάζονται δηκέλομηχαναὶ, ἀποτελεῖ μία μονῆς κατεύθυνσεως σῆραγξ, διατριθεῖσα εἰς κατάλληλους θεσμούς τοῦ ἑκεὶ ἀκρωτηρίου.

Εἰς οὖν σημείον, ἐπὶ τοῦ ὅποιού εὐρίσκονται τὰ ἐργοστάσια, κατασκευάζεται ἔνα δεξιαμενόπλοιον, κατά τι μεγαλύτερον τοῦ μετρίου μεγέθυνσ. Τὸ σημεῖον τούτο είναι ἀνεπαρκὲς καὶ λαμβάνονται εἰδικαὶ προφυλάξεις, δόσακις καθελκύοντα πλοῖον. Φάνεται, πάντως, ὅτι ὑπάρχει ὀλίγος διαθέσιμος χώρος πρὸς ἀπέκτασιν τῶν ναυπηγικῶν καὶ μηχανουργικῶν ἐγκαταστάσεων. Μακράν τῶν μεγάλων ιαπωνικῶν πλοέων, τὰ ναυπηγεία τοῦ 'Αιδί ἀποτέλουν τῆς ζωῆς τῆς μικρᾶς αὐτῆς πλοέων, οἱ δὲ διοικούντες τῶν ναυπηγείων λέγουν, ὅτι τὰ 90% τῶν ἐργαζομένων κατοίκων ἀπασχολούνται εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις των. 'Η ἑταῖρια ἀπασχολεῖ, πράγματι, 6.000 τακτικῶν ὑπαλλήλων καὶ τεχνιών, οἵτινες προβλέπεται νὰ ἀναλάσσουν τὴν ζωήν των ἐργαζόμενοι εἰς τὰ ἑκεὶ ναυπηγεία. 'Υπάρχουν ἐπίσης καὶ 2.000 ἕκτακτοι ἐργατούπαλληοι, ἀπασχολούμενοι ἀπὸ Οἴκους συμβεβλημένους μὲ τὰ ναυπηγεία. 'Έκ τοῦ πρωστικοῦ τούτου, 3.000 καὶ πλέον ἀσχολοῦνται εἰς τὰ ναυπηγεία, 2.000 εἰς τὸ ἐργοστάσιον καὶ ἔτεροι χίλιοι εἰς τὸ σχέδιον καὶ τὴν διοίκησιν. Αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἐργαζομένων δὲν εἶναι χαμπλαὶ. Αἱ ἀμοιβαὶ δὲ ὀκτώρων ἐργασίαν, μίαν ὥραν διὰ γεμάτη, ἐπὶ 5½ τούλαχιστον ἡμέρας τῆς ἔβδομαδος, Ισοδυναμοῦν κατὰ μέσον δρον δι'. Ἐκστον ἐργαζόμενον πρὸς 30 λίρας Ἀγγλίας μηνιαίων. 'Η αὐτοῖς αὕτη δύναται ἀπὸ τὰς ὑπερωρίας, ἀνερχόμενας διὰ κάθε ἐργαζόμενον εἰς 6 δρας τὴν ἔβδομαδος καὶ φθάνει εἰς τὰς 40 λίρας μηνιαίων, δύοδι μὲ τὰ δώρα — ίσα πρὸς δασικὴν ἀμοιβὴν 6 μηνῶν — τὸ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν φθάνει τὰς 700 λίρας ἐτησίων διὰ κάθε ἐργαζόμενον.

Πολὺ χαμηλὸν κόστος στέγησι, εἰδίθηται προμήθεια, ἔκ τῶν ἀπόθηκῶν τῆς ἑταῖριας, τεχνικὴ διὰ τινας ὑπαλλήλους ἐκπαίδευσις καὶ εύκολίαι διὰ τὰς διακοπάς ἀναβιζόντων εἰς ψηλὸν ἐπίπεδον τὰς δασικὰς τῆς ἑταῖριας. 'Αναμφιδόλως, οἱ μονίμως ἐργαζόμενοι εἰς τὴν ἑταῖριαν πληρώνονται καλῶς καὶ ικανοποιητικὴ δι'. αὐτοὺς λαμβάνεται πρόνοια. Αἱ συνθήκαι δῆμως διὰ τοὺς πολλοὺς ἐργάτας εἶναι, συχνάκις, αἱ χειρόπεραι. 'Οπως εἰδίσται εἰς τὰς μεγάλας ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις τῆς Ιαπωνίας, τὰ παρ' αὐτῶν διατίθεμενα μέσα, περιλαμβάνουν καὶ μηχανουργεία. Τὰ ἐργοστάσια τῶν ναυπηγείων τοῦ 'Αιδί, δὲν κατασκευάζουν μόνον δηζελομηχα-

νάς, ἀλλ' ἐπίσης λέβητας πλοίων, πηδάλια κ.λ.π., καθὼς ἐπίσης καὶ ἄλλα γενικά προϊόντα τῶν μηχανουργείων. Εἰς τοῦ 'Αιδί διεξάγεται μεγάλη καὶ διαρεία ἐργασία διὰ χημικῆς ἐργοστάσιας, καμίους ἐπιτιμέντου, θυρόπλοιος ὑδατοφρακτῶν καὶ γεφύρας, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν, κατὰ τὸ δυνατόν, δίλγα εἰδη. Τοιούτοπερ, οἱ μηχανικοὶ τῆς ἑταῖριας ἀποκτοῦνται εὐρείας ἐκτάσεως πειραν.

Ἐτερούς κοινὸν χαρακτηριστικὸν τῶν μεγάλων ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι ἔχουν εὔκολον τὴν προμήθειαν πρώτων ὑλῶν. Τὰ ναυπηγεία τοῦ 'Αιδί — φέρεται — καλύπτουν τὰ 70% τῶν εἰς χάλυβα ἀναγκῶν των ἀπὸ παρακείμενον πλατείαν σιδήρου καὶ χάλυβος Φούτζι. Τὸ μέγα αὐτὸν χαλυβουργείον ἀπέχει μίαν μόνον ὥραν, διὰ θαλάσσης, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα, τοῦ 'Αιδί.

### Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

Παρὰ τὴν αὔξησιν χρησιμοποιήσεως ιαπωνικῶν πλοίων, τὴν ὅποιαν συνιστᾶ η Κυβερνητικής τοῦ Τόκιο, ὡράς μέσον δειλιώσεως τοῦ ισοτυγίου τῶν πληρωμῶν, οἱ Ιάπωνες πλοιοκτήται τακτικῶν γραμμῶν είναι ὑποχρεωμένοι νὰ προσθίνουν εἰς τὴν ναυλωσιν περιστέρων πλοίων. Συμφώνως πρὸς σχετικήν ἀνασκόπησιν τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, οἱ 'Ιάπωνες είχον καυλάσει μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου τοῦ παρελθόντος ἔτους 100 ξένα πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.822.000 τόνων μ.ν., διὰ χρονικὸν διάστημα μέριξ έξι μηνῶν. Τὸ σύνολον τούτο ἦτο αὐτέρων κατά 35 πλοία, ἔναντι τῶν χρονοναυλωθέντων ξένων σκαφῶν κατὰ τὸ προγούμενον ἔτος.

Τὸ υπουργείον ἀποδίδει τὴν τοιαύτην αὔξησιν εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὴν ένισχυσιν τῆς δυνάμεως τοῦ ιαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δὲν συνεδάσεις μὲ τὴν αὔξησιν τοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. 'Ιδιαιτέρως ἐπεστασίνετο η ἐλεύθερης φορτηγών τῆς τάξεως τῶν 15.000 τόν. μ.ν. Αἱ χρονοναυλώσεις ξένων σκαφῶν, ἔξαιρεσται τῶν δεξιαμενοπλοίων, διεκόπησαν τὴν 20ην Νοεμβρίου π.ε., κατόπιν τῆς πρωσχήσεως τῆς Ιαπωνίας εἰς τὴν Οργανωσιν Οἰκονομικής Συνεργασίας καὶ Αναπτύξεως.

Ναυτιλιακαὶ ἑταῖραι, εἰς τὰς ὅποιας εἰχει χωρηγηθῆ πενταετές χρεωστάσιον διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν τόκων δασείων πρὸς τὴν ιαπωνικὴν Τράπεζαν 'Ανωπύξεως, εἰδοποιήθησαν νὰ καταβάλλουν κάθε δυνατήν προστάθησιν πρὸς ἀποφυγὴν τῆς χρονοναυλώσεως ξένων πλοίων. Πλείσται ἐπὶ τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Ιαπωνίας εὐηγερθήσαν ἐπὶ τοῦ χρεωστάσιον καὶ βασιζούνται ἡδη ἐπὶ χαμηλῶν τόκων πρὸς σύναψιν τραπεζικῶν δασείων διὰ τὴν μελλοντικὴν ναυπηγησιν νέων σκαφῶν.

### Ι Σ Ρ Α Η

#### ΖΗΜΙΩΝΟΥΝ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

'Η ἑταῖρια «Ζίμ» ἔνδεχεται νὰ περικόψῃ τὰ ὑπερατλαντικὰ τροφοδότηρα διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, καθὼς καὶ τὰ τουριστικὰ ταξίδια πρὸς τὴν Καραϊβικὴν καὶ νὰ πωλήσῃ μερικὰ ἐπί τῶν σκαφῶν τῆς, καθότου αἱ μεταφοραὶ ἐπιβατῶν ἀποδίδουν εἰς αὐτήν, ἀντί κερδῶν, ζημίας. 'Ηδη κατηρισθήσει ἐπιτροπὴ πρὸς ζέεύρεσιν μέτρων ἀνασχέσεως τῶν ζημιῶν καὶ χάραξιν τῆς μελλοντικῆς τακτικῆς εἰς τὸν ἐπιβατηγὸν τομέα. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, η διαχεί-

ρισις τῶν φορτηγῶν τῆς «Ζίμ» είναι ἐπικερδής. Τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορίου καὶ οἱ ἐντεταλμένοι τῆς ἑταῖριας φρονοῦν, διὰ τὰς ἑκατόντα καρέβη πρέπει νὰ διατίθενται διά τὴν προσαγωγὴν τοῦ φορτηγοῦ στόλου καὶ οὐχὶ διὰ τὴν καλύψιν τῶν ζημιῶν τῶν ἐπιβατῶν.

Μολονότι διλαὶ αἱ δι' ἐπιβάτας ἐθραϊκαὶ γραμμαὶ εἰναι ἐπιζημιοί, ἐν τούτοις — κατὰ τὸν 'Ταχιδόμον' τῆς 'Ιερουσαλήμ — αἱ γραμμαὶ τῆς Μεσογείου θὰ διατηρηθοῦν. Ξέναι ἑταῖρια, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη προσεγγίζουν εἰς τὸν αὐτούς λιμένας μὲ τὰ πλοῖα τῆς «Ζίμ», ξένους καὶ αὐταὶ ζημίας. Αἰτία τούτου θεωρεῖται ἡ ὀπούσια «Διασκέψεως Μεσογείου», καὶ διότι πολλαὶ ἑταῖρια, διαθέτουσαι πλατιὰ σκάφη, ἐφαρμόζουν μειομένην ναυλολόγια. Τὰ δύο λαίνερς «Σιών» καὶ «Ισραήλ», ἡ ἔξυπητεστά τὴν γραμμὴν Νέας Ύρκες, ἀπέδιδον κέρδη μέχρι τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπερεσίαν τοῦ υπερωκεανού «Σαλόμ». Τὸ τελευταῖον τούτο σκάφος ἔκλεισε τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ὑπερεσίας του μὲ ἐλλειμμα, η «Ζίμ» δῆμος φρονεῖ, διὰ τὸ σκάφος αὐτὸν εἰναι ἀκόμη νέον καὶ ἔχει ὅλον τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον νὰ δημιουργήσῃ καλυτέρας συνθήκας ἐργασίας.

Μεταξὺ τῶν μέτρων ἀτίνα καὶ θὰ ἔξετάσῃ ἡ ἐπιτροπὴ, διὰ τὴν ἐπιβατηγήν πλευρᾶς τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς χωριστὴν ἑταῖριαν. 'Εργον της θὰ είναι — κατὰ τὴν «Ζίμ» — ἡ ἐκτίμησις τῶν παραγόντων, οἵτινες θὰ διδικιαστοῦν τὴν διατήρησιν μιᾶς μη ἀποδετικῆς γραμμῆς.

### ΝΕΟΝ ΠΛΟΙΟΝ - ΨΥΓΕΙΟΝ

'Απὸ τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεία τοῦ Μπέργκεν παρεδόθη πρὸ τίνος εἰς τὴν 'Εθραϊκὴν Εταιρίαν Θαλασσών Μεταφορῶν τῆς Χάιφας, τὸ πλοῖον - ψυγείον «Μιτάνακόρε» 8.400/9.720 τόνων μ.ν., κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν ψυγείων. Πρόκειται περὶ τοῦ τρίτου κατὰ σειράν ἀδελφοῦ σκάφους, παραδοθέντος ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεία εἰς τὴν ίδιαν ἑταῖριαν. Τὰ δύο πρώτα ἡσαν τὰ «Λεμονόκρε» καὶ «Μαγγκακόρε», ἐνῷ ἔνα τέταρτον τῆς σειρᾶς, πρόκειται νὰ παραδοθῇ προσεχῶς ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Άκερ». Κατὰ τὰς δοκιμάς του, τὸ σκάφος ἀνέπτυξε ταχύτητα 21, 51 κόμβων, κατὰ τις δηλαδή ἀνώτερας τῶν προηγουμένων. Διὰ τὴν πρώτων του ἔχει ἐφοδιασθή μὲ μηχανὴν «B. καὶ W.», δυνάμεως 10.500 ἵππων, αἱ δέ δοθητικαὶ μηχαναὶ του περιλαμβάνουν πέντε κινητήρας ντηζέλ, κατασκευαὶ τῶν ναυπηγῶν. 'Ο αὐτοματισμὸς ἔχει ἐφαρμοσθῆ εἰς εύρυτάτην κλίμακα, τόσον δοσοφόρη τὸ πρωστήριον σύστημα, δοσον καὶ τὰ τού ψυγείου. Πλοίαρχος είναι Σκάτως, ἀρχιμηχανικός Νορβηγός καὶ παρτχος 'Ολλανδός, ἀλλὰ τὰ πλείστα τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος είναι Ισραηλινοί.

### Ι Τ Α Λ Ι Α

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ

Τὸ ἔξι ἐνὸς δισεκατομμυρίου δωλλαρίων πρόγραμμα δημοσίων ἔργων, ὅπερ ἀπεφάσισε νὰ ἐκτελέσῃ η Ιταλικὴ κυβέρνηση, θεωρεῖται ἀπάραιτητον. 'Οταν τὰ ἔργα θὰ περιτωθοῦν, σημαντικός θὰ ἔνισχυσουν τὴν θεοφικὴν οἰκονομίαν. 'Η περίπτωσις τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας, ἔνθα δύσκολοι συνθῆκαι ἀπέτελεσαν ἐπὶ πολλὰ ἔτη πρόδλημα διὰ τοὺς φορτωτάς καὶ τὰς ναυτικάς ἑταῖριας, είναι χαρακτηριστική. 'Η ἐπέκτασις καὶ ὁ

### THE LONDON

#### STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις πρωστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΔΟΝ, ΣΤΑΛΙΔΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

συγχρονισμός τού ἐν λόγῳ λιμένος, ἐπερίμενεν ἀκριβῶς ἔνα ἀποφασιστικὸν μέτρον κρατικῆς δονθείας, ἡ δοπία φαίνεται ἡδη ἔξησθαλμάσμενη.

Ο λιμὴν τῆς Γένοβας πάσχει ἀπὸ σοβαρὰ τοπογραφικὰ μειονεκτήματα. "Οταν ἀναλογισθῇ τις, πόσον στενῶς ἔνται περικυλλωμένος ὑπὸ ἀποτόμων ὁρέων, ἄτινα δὲ ἀφῆνουν χῶρον καὶ δι' αὐτὰ ἀκόμη τὰ οὔσια δέστερα λιμενικά μέσα, ἀφιεμένης κατὰ μέρος τῆς διοικητικῆς ἀναπτύξεως, τὴν δοπίαν παραπτεῖ τις εἰς τὸν λιμένα τῆς Βορείου Εύρωπης, εἶναι δύσκολον νὰ ἔννοηθῇ, πῶς κατώρθωσε νὰ διατηρήσῃ ὁ λιμὴν οὗτος τὴν ἡγετικὴν του θέσιν εἰς τὴν Μεσόγειον διὰ τὰ γενικὰ φορτία. Τὰ σχέδια διευρύσεως τοῦ λιμένος, προβλέπουν τὴν κατασκευὴν νέων ἀποβαθρῶν πρὸς τὰ βορειοδυτικά, ἔνθα θὰ διοχετεύῃ δῆλη ἡ κίνησις τῶν χύμα φορτίων, ἐλευθερουμένους οὐτῷ τοῦ σημερινού λιμένος, ἵνα ἔχηπεται τὰ γενικὰ φορτία καὶ τοὺς ἐπιβάτας.

Τὰ σχέδια ἐπίσης προβλέπουν τὴν κατασκευὴν νέας λεκάνης ἔως τοῦ σημερινού λιμένος διὰ πλοία τουριστικά, εἰς τρόπον ὥστε, ὅ δηλος χρησιμοποιούμενος ὑπὸ τῶν ιδιωτικῶν θαλαμηγῶν χώρος, νὰ διατεθῇ πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων. Ἀντιμετωπίζεται ἐπίσης νέος ἀκραίος σταθμὸς διὰ τὰ πλοία τουριστικῶν ταξιδίων. Τὰ πλοία αὐτὰ θὰ παύσουν ἔφεντος νὰ συνωθοῦνται μὲ τὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν, πρὸς ἔξευρεσιν θέσεων προσορμίσεως.

"Ἐφ' ὅσον ἐπρογραμματίσθη ἡ κρατικὴ διαπόνητη πρὸς διεύρυνσιν τῆς ὑπόδομῆς τοῦ λιμένος, μελετᾶται ἡ δῆλος ἡ ἔκδοσις ἐν Λούδινον εἰς δημοσίαν ἐγγραφὴν δανείου, διόπειταν ὅτι διατεθῇ διὰ τὴν εἰς εὑρυτέρων κλίμακα βελτίωσιν τῶν παρεχομένων εἰς τὸ ἐμπόρευμα εύκολιῶν, ἀνεγειρομένων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν νέων λιμενοποθηκῶν καὶ ἄλλων κτίρων, ἄτινα θὰ αὐξήσουν τὴν δυναμικότητα τοῦ λιμένος.

#### ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ

"Ἐνῷ τὰ προαναφερθέντα σχέδια ἀναμένουν τὸ κρατικὸν χρήμα διὰ νὰ τεθούν εἰς ἐφαρμογήν, τελεῖ ἡδη ὑπὸ κατασκευὴν, πέραν τῶν ὄρεων τῆς Γένοβας, ἔνα ἐκ τῶν πλέον σημαντικῶν ἔργων τῆς χώρας: Πρόκειται περὶ τοῦ ἐσωτερικού λιμένος τῆς Ριβάλτα Σκρίδια. Ἡ ίδεα ὀφείλεται εἰς τὸν Ἰάκωβον Κόστα, τῆς γνωστῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας τῆς Γένοβας καὶ διευθυντοῦ τῆς ὁμώνυμου ναυτικῆς ἑταῖρίας, ὅστις καὶ τὴν ἐκτελεῖ ὑπὸ τὴν ἔξ ολοκλήρου ιδιωτικὴν χρηματοδότησιν. Μὲ διαπάνω τριῶν δισεκατομμυρίων λιρεττῶν, εἰς τὰς ἑκείθεν τῶν ὄρεων πεδιάδας καὶ εἰς ἀπόστασιν 75 χιλιομέτρων ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας, ἀνεγέρονται ἀποθήκαι διὰ γενικὰ φορτία, ψυγεία, σιλός καὶ κτίρια διὰ γραφεία καὶ δι' ὁγοπατώλησίας τῶν συγκεντρωμένων προϊόντων. Χρήσις τῶν πλέον συγχρονισμένων τεχνικῶν μέσων θὰ γίνη.

Τὸ σχέδιον τῆς Ριβάλτα Σκρίδια ἀποβλέπει εἰς τὴν ἀπὸ εὐθείας διὰ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τῶν πλοίων εἰς τὸν νέον ἀκραίον σταθμόν, διόπειταν συμπληρώνωνται αἱ τελωνειακαὶ διατυπώσεις καὶ αἱ ἐργασίαι μεταφορτώσεως ὑπὸ ὄμαλάς συνθήκας, μᾶλλον συντελεστικάς εἰς ταχύτητα καὶ ἀπόδοσιν, ἔναντι ἑκείνων, αἵτινες ἐπικρατοῦν σήμερον εἰς τὰς κεκορεσμένας ἀποβάθρας τοῦ λιμένος. Ἐκεῖ ἐπίσης θὰ συγκεντρωνωταὶ τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν ἐμπορεύματα καὶ θὰ διακομίζωνται εἰς τὸν λιμένα, διόπειταν τὸ ὑπὸ φόρτωσης σκάφος θὰ ἔχῃ πλευρίσι. Κατὰ τὸν κ. Κόστα, τὸ σχέδιον θὰ είναι ἔτοιμον νὰ λειτουργήσῃ τὸν προσεχῆ Νοέμβριον, διότι ἡ χώρα, ἐξ δῆλης καρδίας, ἐμφορεῖται ὑπὸ δημοκρατικῶν ἀρχῶν, ἐν τούτοις, παραμένει ἀκόμη ἀριθμός τις ιδρυμάτων, χρονολογουμένων ὑπὸ τῆς φασιστικῆς περιόδου. Καὶ ἐνῷ μερικά ἔξ αὐτῶν ἔχουν ἐντελῶς προσαρμοσθῆ ἐις τὰς σημερινὰς περιστάσεις, ἀλλα ἐγείρουν φραγμὸν διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν. Μεταξὺ τῶν τελευταίων καταλέγονται, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡπτον, τὰ τεχνήτα μιοπώλαια, ἄτινα είχον ἀναπτυχθῆ ὑπὸ τὸ συνδικαλιστικὸν κράτος καὶ ἡλέγχοντα ἄνωθεν. Τώρα, τὰ ἐν λόγῳ μονοπώλαια ἔξακολουθοῦν νὰ ἀσκοῦν ἔξουσίαν. 'Ο ἐπ' αὐτῶν ἀσκούμενος κρατικός ἔλεγχος, εἶναι σημαντικῶς ἀσθενής.

"Ἄν τὸ σχέδιον τῆς Ριβάλτα Σκρίδια πραγματοποιηθῇ, τότε ἡ ἐπιτυχία τῶν ἀντικειμενικῶν του σκοπῶν θὰ ἔχειται ἀναμφιδόλως, ἀπὸ τὴν συνεργασίαν τῶν κρατικῶν ἀρχῶν ἐπὶ θεμάτων ἐκτελωνισμού καὶ ἀπὸ τὴν διανοτήτηα ἀποφυγῆς ἀνικανιδῶν ἐκ μέρους τῶν λιμενεργατικῶν 'Ενδεσῶν τῆς Γένοβας, εἰς τὰς δοπίας ἐπικρατοῦντας οἱ κομμουνισταί. Τὸ νέον πρόγραμμα ἐκτελέσεως δημοσίων ἔργων θὰ προσφέρῃ εἰς τὴν Γένοβαν περισσότερα τῶν δύναμων θὰ προσφέρῃ δὲ ἀπὸ εὐθείας πρὸς αὐτὴν κρατικὴ δοθεῖται. Διὰ τῆς κατασκευῆς νέων δημοσίων δύναμων καὶ τῆς δελτιώσεως τῶν ὑπαρχουσῶν, αἱ νέαι κρατικαὶ διαπάνων νὰ συντελοῦνται κατὰ τις εἰς τὴν διεύκλισην τῆς κινήσεως ἐκ τοῦ λιμένος καὶ πρὸς αὐτόν. Πόσον ἀνεπαρκή εἶναι σήμερον τὰ μεταφορικά μέσα, καταφαίνεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, διότι αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ δορείων καὶ νοτίων τοῦ λιμένος εἶναι, ἐπὶ μεγάλων τημάτων των, μονάν.

"Υπάρχουν εἰς τὴν Ἰταλίαν μερικοὶ ἐμπειρογνόμονες ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, οἵτινες ἰσχυρίζονται, διότι ἡ χώρα διαθέτει πολλοὺς λιμένας καὶ διότι πολὺ ὀλιγώτεραι τῶν ἔγχωριών της μεταφορῶν ἐπρεπε γά εὑσπερετοῦνται ἀπὸ θαλάσσης. Τὸ μῆκος τῶν Ιταλικῶν ἀκτῶν, ὡς λέγεται, δὲν ἀποτελεῖ πλεονέκτημα καὶ ἡ χώρα θὰ δήνατο νὰ ἔχῃ εὐθυνοτέρας ἀπὸ θαλάσσης ὑπρεσίας, ἀν ἔχρησιμοποιούντο δίλιγότερον οἱ λιμένες διὰ γενικὸν φορτίον. Τούτο θὰ καθίστατο δινοτόν, ἀν ἔβεται οὐτεπειρατεῖται οἱ οἰκοι φορτοεκφορτώσεων χρησιμοποιούντος δύλους τοὺς λιμενεργάτας καὶ αἱ ποιούσαι χρῆστιν τοῦ λιμένος ναυτικαὶ ἐταιρίαι εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ συμβάλλωνται μετά τὸν ἐν λόγῳ οἴκων. Προσπάθεια θὰ καταβληθῇ, ὡς λέγεται, πρὸς κατάλυσιν τοῦ καθεστώτος αὐτοῦ καὶ ἀπομένει νὰ ἔξακριβωθῇ, ἀν οἱ φασιστικοὶ νόμοι, ἐκ τῶν ὅποιων εἶναι, ἐπὶ μεγάλων τημάτων των, μονάν.

τόσα πολλὰ φορτία διαφεύγουν τῶν χειρῶν των, διακινούμενα μέσω δορείων εύρωπατκῶν λιμένων, εἶναι λίαν εύνόθιοι.

Αἱ ὄντατοι δοῦλοι τῆς ἐνδοχώρας καὶ ίδιᾳ ἡ μεγάλη μεταφορικὴ ἀρτηρία, τὴν ὅποιαν σχηματίζει ὁ Ρήνος, εύνοει τοὺς βορείους εύρωπατκούς λιμένας, οἵτινες ἐπίσης ἐπωφελοῦνται πυκνοτέρου δικτύου γραμμῶν, καλυτέρας ισορροπίας φορτίων εἰσαγομένων καὶ ἔξαγομένων καὶ περισσότερον συγχρονισμένων μέσων χειρισμού φορτίων.

"Ἐνα ἐπὶ τῶν γεγονότων, ποὺ ἀποτελοῦν εἰρωνείαν διὰ τὴν σημερινὴν Ἰταλίαν, ἔγκειται εἰς τὸ δῆλο, παρὰ τὸ γεγονός, διότι ἡ χώρα, ἐξ δῆλης καρδίας, ἐμφορεῖται ὑπὸ δημοκρατικῶν ἀρχῶν, ἐν τούτοις, παραμένει ἀκόμη ἀριθμός τις ιδρυμάτων, χρονολογουμένων ὑπὸ τῆς φασιστικῆς περιόδου. Καὶ ἐνῷ μερικά ἔξ αὐτῶν ἔχουν ἐντελῶς προσαρμοσθῆ ἐις τὰς σημερινὰς περιστάσεις, ἀλλα ἐγείρουν φραγμὸν διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν. Μεταξὺ τῶν τελευταίων καταλέγονται, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡπτον, τὰ τεχνήτα μιοπώλαια, ἄτινα είχον ἀναπτυχθῆ ὑπὸ τὸ συνδικαλιστικὸν κράτος καὶ ἡλέγχοντα ἄνωθεν. Τώρα, τὰ ἐν λόγῳ μονοπώλαια ἔξακολουθοῦν νὰ ἀσκοῦν ἔξουσίαν. 'Ο ἐπ' αὐτῶν ἀσκούμενος κρατικός ἔλεγχος, εἶναι σημαντικῶς ἀσθενής.

"Υπάρχουν πολλοὶ εἰς τὴν Γένοβαν, οἵτινες φρονοῦν, διότι ἡ λιμὴν τῆς ταλαιπωρεῖται τόσον ὑπὸ τοῦ μονοπώλαιου, τὸ ὑπὸ ποιοῖς τοὺς διενεργούντας τὰς φορτοεκφορτώσεις, δύονται καὶ ὑπὸ ἀνεταρκῶν φυσικῶν εὐκαλιών. Οἱ οἰκοι φορτοεκφορτώσεων χρησιμοποιούν δύλους τοὺς λιμενεργάτας καὶ αἱ ποιούσαι χρῆστιν τοῦ λιμένος ναυτικαὶ ἐταιρίαι εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ συμβάλλωνται μετά τὸν ἐν λόγῳ οἴκων. Προσπάθεια θὰ καταβληθῇ, ὡς λέγεται, πρὸς κατάλυσιν τοῦ καθεστώτος αὐτοῦ καὶ ἀπομένει νὰ ἔξακριβωθῇ, ἀν οἱ φασιστικοὶ νόμοι, ἐκ τῶν ὅποιων εἶναι, ἐπὶ μεγάλων τημάτων των, μονάν.

#### ΚΑΝΑΔΑΣ

##### ΡΩΣΙΚΑ ΔΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Διὰ πρώτην φοράν ρωσικὸν πλοῖον ἐξήτησε νὰ διαπλεύσῃ τὴν Διώρυγα τοῦ 'Αγ. Λαυρεντίου καὶ νὰ διεισδύσῃ οὐτῷ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς ἀμερικανικῆς ἡπείρου.

Αἱ κυβερνήσεις Καναδά καὶ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνταλλάσσουν τὰς γνώμας των ἐπὶ τοῦ ἐγερθέντος δι' αὐτᾶς προβλήματος. Ζητήματα ἀσφαλείας ὑπαγορεύουν τὴν μὴ παροχὴν τῆς ἀδείας. Κατ' ἀρχήν, ἄλλως τε, ἡ ἐλευθεροκοινωνία διὰ τῆς διώρυγος θὰ δημιουργήσῃ προηγούμενον. Κατ' ἄλλαις αἰτήσεις διά πατοκαλούθουσιν, δεδομένης τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορικού στόλου τῆς Ρωσίας.

"Η ἀμερικανικὴ κυβερνήσεις έπιπλον στόλον ὀρισμένους

## ADMIRALTY COURT SALE

By Order of the Admiralty Marshal. For Sale by Private Treaty

Greek singledeck oilburning steamer

## "WESTPORT,,

About 4,624 tons d.w. on 20'11" draft. Built 1945 Canada. Classed Lloyds + 100 A.I. — survey 3/1961. Triple engines, About 10 knots on about 16/17 tons oil. 8 winches/derricks. Dims : abt 310' B.P. x 46'6" x 25'2" mld.

Inspectable Surrey Commercial Docks, London.

Offers to be in our hands by noon, 27th April to hold good for reply on 29th April, 1965.

For further information, permit to view, Conditions of Sale, etc., please apply to the SOLE BROKERS :

C. W. KELLOCK & Co. Ltd.

Tel.: London Avenue 4076.

27/31, St. Mary Axe, London, E.C.3.

Addr. : 'Kellocks'

περιορισμούς φαίνεται διατεθειμένη νά διευκόλυντή την παροχή της όδειας.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Κατά τάς στατιστικάς διαπιστώσεις του Λόιδς' Ρέτζιστερ, ρεκόρ ανέν προηγουμένου δι' ειρηνικού έτος ένεφανσεν ή ναυπηγική παραγωγή κατά το 1964 (10.263.000 τόν. γκρός). Παρά τώτα, δλα τά έξελθόντα τών έσχαρών σκάφη άπερροφήθησαν άπό την ζωηράν ναυλαγοράν. Τούτο διαπιστώντας άπό την έπελθούσαν μείστιν τού παρωπλισμένου τονάζ, δπέρ συνεκροτέτο άπό πλοία κατασκευής πρό πρό τού 1945. Ο ρυθμός τών διαλύσεων διετηρήθη εις τό αύτό τών προηγουμένων έτών έπιπεδον τών τριών έκατ. τόν. γκρός.

Και άναφέρει ή έκθεσις τού 'Αγγλικού Νησιγνώμονος: «Θάλασσαν ού δύο αύτοι παράγοντες, τής ζητήσεως τονάζ, και τής διαλύσεως τών παρηλίκων, τά κύρια σημεία μιάς υγιούς ναυλαγοράς, έδαν αί παραγγελίαι έδαινον παραλλήλων πρός την αύξησην τών μεταφορών και τάς διαλύσεις. Τάς ύπερβαντων κατά πολύ, μέ άποτέλεσμα τήν δινισόρροπον κατάστασιν τής προσφοράς και ζητήσεως τονάζ».

Οι ταχύτερων παραδίδοντες τά πλοία ναυπηγού προτιμούνται, υπό τον έστω δρους, δεδομένης τής έπερχομένης οίκονομίας εις τά έπιπτοκια τών άπασχολουμένων κεφαλαίων και εις τά γενικά έξοδα τών έφοπλιστικών έπιχειρήσεων, μέ έπιπτωσιν και εις την παροχήν τών πιστωτικών διευκολύνσεων.

Και ή έπιταχία τών ταχυτέρων παραδόσεων έπιταχνει τών παραγωγικών ρυθμών, δηστις τώρα δυνατών νά περιορίσῃ και τών ρυθμών τών νέων παραγγελιών.

Και εις τήν ταχύτητα τής παραγωγής ή 'Ιαπωνία ύπερβέθη δλα τάς άλλας ναυπηγικάς χώρας. Συνεκέντρωσαν τά ναυπηγεία της τά 40% τών παγκοσμίων κατά το 1964 ναυπηγήσεων και τά 46% τών νέων παραγγελιών.

Η Σουηδία και ή Δυτ. Γερμανία κατασκευάζουν πλοία μέ τά δύο τρίτα τής ταχύτητος τής 'Ιαπωνίας. Η Γαλλία και ή Νορβηγία εις τό ημισυ τού χρόνου. Η 'Αγγλία και ή 'Ιταλία έμφανίζονται καθυστερημέναι, λόγω τής ποικιλίας τών κατασκευαζομένων πλοίων. Η 'Ολλανδία ύπετρη τήν μεγαλυτέρων μείωσιν εις παραγγελίας.

Η Σουηδία, κατά τό Λόιδς' Ρέτζιστερ, είναι ή μόνη χώρα που παρουσιάζει σημαντικών βελτίωσιν τών δύο τής ναυπηγικής παραγωγής κατά τήν τελευταίαν τριετίαν έναντι τής ίαπωνικής ύπεροχης. Αι παραγγε-

λίαι θμώς και πρός τά σουηδικά ναυπηγεία έμειώθησαν. Αι πρός τήν Γερμανίαν παραγγελίαι ήσαν περισσότεραι.

Αι έγγεγραμμέναι εις τά βιθιλία τών ναυπηγείων δλου τού κόστου παραγγελίαι, περιλαμβανομένων και τών ένν έκτελέσει, άνηρχοντο εις 23 έκατομ. τόν. γκρός, έκ τών έποιων 12 έκατομ. τόν. γκρός, έκ τών έποιων 16.5, 8.5 έκατομ. τόνων έντος τού 1966 και 2.5 έκατομ. τόνων το 1967.

Η έκθεσις άχολείται περαιτέρω έπι τού μεγέθους τών νέων πλοίων και παραστηρεί οτι τά μεγαλύτερα τάνκερ - μαμμούθ και τά μπάλκα κάρριερος τών 80.000 τόνων δέον νά άναμενονται. Τά τάνκερ τών 200 χιλ. τόνων ήσως μετ' άλιγα έτη νά άποτελούν κοινήν πλέον ύποθεσιν.

Η έφαρμογή τής αύτοματοποίησεως, τού κεντρικού, δηλαδή, έλέγχου τής προώσεως τού σκαφών και τών χειρισμών έν δρω, διευρύνεται. Η δαπάνη, άναλόγως τής εύρυτητος τής έφαρμογής, κυμαίνεται άπό 5.000 λίρας εις τά 3% τού δλου κόστους τού πλοίου. Τό προσωπικόν περιορίζεται εις άριθμον. Άναφέρεται πλοίον πρό έτους τεθέν έν ύπηρεσία τού δποίου ή έγκατάστασις αύτοματομένης έστοιχης 48 χιλ. λιρών, μέ οικονομίαν 11 άνδρων εις τό πλήρωμά του.

### Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΟΥ 1960

Η διεθνής σύμβασης τής άσφαλείας τής ζωῆς έν θαλάσση τού 1960, τίθεται εις έφαρμογήν άπό της 26ης Μαΐου 1965, κατόπιν τής προσχωρήσεως τής Γιουγκοσλαβίας και τής Κίνας. Είκοσι τρεις χώραι άπεδεχθησαν μέχρι τούδε τήν σύμβασην. Η 'Ελλας τήν έπεκύρωσε τήν 12ην Φεβρουαρίου 1963.

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κατηρτίσθη εις τήν Γενεύην διεθνές σχέδιον άποδόλεπον εις τήν προστασίαν τής υγείας τών ναυτικών δλου τού κόστου. Η σχετική μέριμνα άνετέθη εις μικτήν έπιπτροπήν έξ αντιπροσώπων τής Παγκοσμίου 'Οργανώσεως Υγείας και τού Διεθνούς Γραφείου 'Εργασίας. Πρόσφατοι μελέται διεπίστωσαν μίαν λιαν άνησυχητικήν αύξησην τών διανοητικών καταστάσεων, ιδία μεταξύ τών νεωτέρων ναυτικών και ένισχυσιν τού άριθμού τών αύτοκτονιών. Η 'Επιπτροπή έπεστήμανεν, οτι είναι άδυντος ή περιθωλιψ έπι τών πλοίων, χωρίς τήν παρουσίαν Ιατρού. Είναι ή περιθωλιψ αύτη καθυστερημένη και συχνάκις αι παρεχόμενα διά τού άσυρμάτου άδηγια εις τών πλοίαρχον είναι άσυγχρονιστοι.

Τά ύποδεικνύμενα νέα μέτρα περιλαμβάνουν εύρυτερον κατάλογον φαρμάκων διά τά

πλοίοι και άναθεώρησιν τού Διεθνούς Κώδικος σημάτων τού άναφερομένου εις τήν ιατρικήν, ώστε νά δύνανται οί πλοίαρχοι νά λαμβάνουν σαφείς άδηγιας διά τού άσυρμάτου. Προβλέπεται άκομη ή άναθεώρησις τού 'Ιατρικού 'Οδηγού, ώστε νά καλύπτη άπόσας τάς περιπτώσεις περιθάλψεως, άπό τού δηγμάτων τών δρεων μέχρι τών διανοητικών παθήσεων, τών κινδύνων έκ τής ραδιενέργειας και τών άφροδισών νοσημάτων. Τούζει ή 'Επιπροπή, οτι ή ιατρική περιθαλψία τών ναυτικών άποτελεί ένα έπειγον πρόβλημα, οπερ πρέπει συντόνως ν' άντιμετωπισθή.

### ΝΟΡΒΗΓΙΑ

#### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΑΟΙΩΝ

Πρόσφατοι στατιστικαί άναφέρουν, οτι Νορβηγοί έφοπλισται είλον τήν Ιανουαρίου τρ. έτους ύπο παραγγελίαιν 75 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητος 5.624.005 τόνων d.w., έτω τών δποίων τά 25 ήσαν χρονοναλωμένα. Δύο έκ τών σκαφών είναι μικτά (πετρελαιοφόρα - μεταλλοφόρα) και έτερον διά χώμα φορτίον. Είς τάς παραγγελίας ταύτας δέον νά προστεθούν και τρεις έπειρα, διά ήσως ποιάς αι ύφισταμεναι οφιούν δέν έχουν είσετι έπιβεσιαωθή.

Έκ τής άνωτέρω συνολικής χωρητικότητος, 21 σκάφη, 1.315.605 τόνων, θά παραδοθούν έντος τού πρώτου έξαιμηνού έ.ε. και έπειρα 16, χωρητικότητος 1.226.000 τόνων κατά τό δεύτερον έξάμηνον. Αλλα 27 σκάφη, 2.105.150 τόνων, θά παραδοθούν τό 1966 και 10, χωρητικότητος 882.200 τόνων d.w., τό 1967. "Ενα πετρελαιοφόρον τών 95.000 τόνων d.w. είναι προγραμματισμένον νά παραδοθή εις τάς άρχας τού 1968. Είς τών άριθμούς αύτούς δέν περιλαμβάνονται ούτε τά μικρά πετρελαιοφόρα, ούτε τά ειδικά διά τήν μεταφοράν ύγροποιημένου άσριου, έκ τών δποίων έπιτά, χωρητικότητος 810 έως 15.000 τόνων θά παραδοθούν μεταξύ 'Απριλίου και Δεκεμβρίου 1966.

Κατά μεγέθη αι παραγγελίαι κατανέμονται ως κάτωθι:

|                       |   |          |
|-----------------------|---|----------|
| 10.000—15.000 t.d.w., | 1 | σκάφος   |
| 19.000—21.000         | > | 1        |
| 45.000—50.000         | > | 8 σκάφη  |
| 50.000—60.000         | > | 10       |
| 60.000—80.000         | > | 29       |
| 80.000—100.000        | > | 21       |
| 100.000—130.000       | > | 1 σκάφος |
| 130.000—155.000       | > | 3 σκάφη  |
| 155.000               | > | 1 σκάφος |

"Οσον άφορά τά πρωστήρια συστήματα, 14 έκ τών 75 τάνκερς είναι στροβιλοφόρα.

# SOL

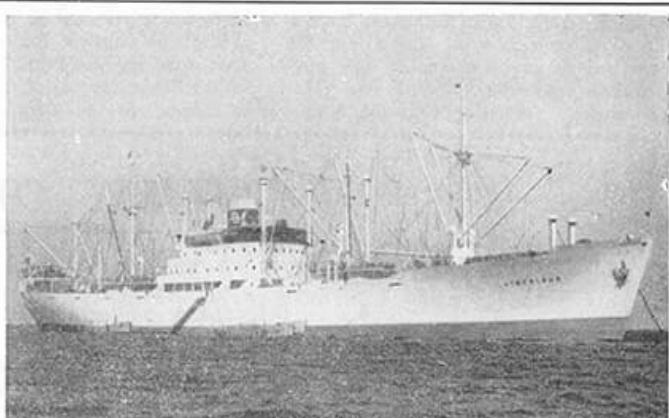
Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST  
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Τὰ συνηδικά ναυπηγεία ἔχουν ἔξασφαλίσει τὰ 45,3% τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν, τὰ ιαπωνικά τὰ 22,7%, τὰ νορβηγικά τὰ 17,3%, τὰ γρεμανικά τὰ 8%, ἐνώ εἰς τὰ βρετανικά καὶ τὰ δανικά ναυπηγεία θά κατασκευασθούν ἀνά δύο σκάφη καὶ εἰς τὰ γαλλικά ἔνα. Ἀπὸ ἑτούς εἰς ἕτος ὁ μέσος ὅρος μεγέθους τῶν πλοίων αὐξάνει ραγδαῖς. Ἀπὸ 30.000 τ. d.w. τοῦ ἑτού 1959, ἀνήλθεν εἰς 33.000 τ. τὸ 1960, εἰς 39.000 τ. τὸ 1961, εἰς 47.000 τ. τὸ 1962, εἰς 63.000 τ. τὸ 1963 καὶ εἰς 75.000 τ. d.w. τὸ 1964.

## ΡΟΥΜΑΝΙΑ

### ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΩΣΙΑΝ

Ἐντὸς τῶν πέντε προσεχῶν ἔτῶν πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ρουμανίαν διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, συμφώνως πρὸς ὑπογραφεῖσαν εἰς Μόσχαν τὸν 29ην Μαρτίου ρωσορουμανικήν συμφωνίαν, 140, ὡς ἔγγιστα, ποντοπόρα πλοῖα καὶ ποταμόπολια.

Τὴν πληροφορίαν ταύτην μετέδωσε τὸ ἡμετέριον σοβιετικὸν πρακτορεῖον εἰδῆσεν. Κατὰ τὴν πενταετίαν 1966 - 70, ἡ Ρουμανία θὰ προμηθεύσῃ εἰς τὴν Ρωσίαν διπλάσια σκάφη τῶν ὄσων ἐπρομήθευσεν εἰς τὴν ίδιαν ταύτην χώραν κατὰ τὴν λήγουσαν τὸ 1965 πενταετίαν.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

«Ἡ ραγδαία αὐξησης τῆς δυνάμεως τῆς σοβιετικῆς ναυτιλίας ἥγαγεν ὠρισμένους ἔξους κύκλους εἰς τὸ ἀδάστιον συμπέρασμα, διὰ ἀποβλέπει εἰς ἔξαρθρωσιν τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς». Ἡ δῆλωσις αὐτῆς ὀφείλεται εἰς τὸν ἐπί της Ναυτιλίας Ρώσων Ἐπίτροπον κ. Βίκτορα Μπακάγιεφ καὶ περιέχεται εἰς ἄρθρον του δημοσιευθεῖν εἰς τὸ ρωσικὸν περιοδικὸν «Ζὰ Ρούμπεζχομ» ('Η ζωὴ τῶν ἔξω).

Ο Ρώσος Ἐπίτροπος ἀποκαλύπτει ἐν ἀρχῇ, ὅτι τὸ μεγαλύτερον ἐν τῷ κόσμῳ κέντρον ναυλώσεων, τὸ Λονδίνειον «Μπώλτικ», εἶχεν ἀρνητικὴν ὑποχρήσην, ὡς μέλη του, σοβιετικοὺς μεστικοὺς ὄργανοις. Ἡ σοβιετικὴ αἵτησις περὶ ἔγγραφης της ὡς μέλους τοῦ «Μπώλτικ» ἀπερρίφθη κατὰ τὰς προκαταρκτικὰς συζητήσεις, τούτῳ δὲ ἡμάγκασε τὸ ρωσικὸν Γραφεῖον Ναυλώσεων, τὸ «Σόδφραχτ», νὰ στραφῇ πρὸς ἄλλας ἀγοράς εἰς εὐρυτέραν κλίμακα καὶ νὰ ὑπερκεράσῃ ἡδη τοὺς ναυλομεσίτας τοῦ Λονδίνου.

Τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Μιτακάγιεφ ἀποτελεῖ τὴν πρώτην ἀπίστομην ἀνακοίνωσιν περὶ τῆς ρωσικῆς ναυτιλίας, ἀφ' ἧς ἐποχῆς, ἦτοι πρὸ μᾶς ἀπὸ τοῦ 1950 ἀρχομένης δεκαετίας, εἴχον ἔξαγγελθῆ τὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς.

«Τὸ ναυτιλιακὸν μας πρόγραμμα — τούτις εἰς ὁ Ρώσος ὑπουργός — εἶχε προκαλέσει ἀνησυχίας εἰς τὸν Δυτικὸν Κόσμον. Ὁ διεθνῆς ναυτικὸς Τύπος μετὰ μεγάλης προσοχῆς παρηκολούθησε ἔτοτε τὰς ἔξελίξεις. Μὲ τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῆς ρωσικῆς ναυτιλίας, ὑπολογιζόμενον εἰς 6 ἑκατομμύρια τόνων, δὲν ὑφίσταται πραγματικὸς κίνδυνος κυριαρχίας τοῦ Σόδφραχφολτ ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τῆς Δύσεως.

Πάντως, ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσίς δαπανῆ 100 ἔως 150 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐπησίως διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐμπορικῶν πλοίων. Θεωρεῖται τὸ γεγονός τούτο, ὡς ἐκδήλως ἀπόδειξις τῆς ἀποφάσεως τῶν Σοβιέτ νὰ καταστοῦν, ἀν μὴ κυριάρχος, μία σημαντικὴ δύναμις τῶν θαλασσιών ὄδων. Ἡ ἐπησία αὐξησης τῆς δυνάμεως τῆς ρωσικῆς χωρικοτήτος ὑπολογίζεται εἰς 1.2 ἑκατομμύρια τόνων.

Τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Μιτακάγιεφ προεκλήθη, ὡς φαίνεται, ἐκ προσφάτου δημοσιεύματος τῶν Λοιδικών «Τάιμες», εἰς τὸ ὄποιον γίνεται λόγος περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Ρωσίας. «Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παρελθόντος δεκαετίας — ἀναφέρει ἐπίσης εἰς τὸ ἄρθρον τοῦ ὁ Ρώσος Ἐπίτροπος — δογκος τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ηγήθη κατὰ 170% καὶ ὁ στόλος τῆς κατά 150%. Τὸ ἐμπόριον ἀναπτύσσεται καὶ αἱ διά τα πλοῖα δλων τῶν σημαίων καὶ οὐχί μόνον διὰ τὰ ρωσικά σκάφη. Ἐπὶ παραδείγματι: Τὸ 1958 μετεφέρθησαν διὰ ἔξων πλοίων 13.5 ἑκατομμύρια τόνων σοβιετικῶν ἐμπορευμάτων καὶ τὸ 1960 ηγήθησαν εἰς 49.6 ἑκατομμύρια τόνων. Συνεπώς, οἱ ἔξοι πλοιοκτήται δὲν ἔχουν κανένα λόγον νὰ παραπονοῦνται, διὰ τοὺς δὲν χρηματοποιούνται εἰς ικανοποιητικὴν ἔκτασιν διὰ τὰς σοβιετικὰς μεταφοράς».

Προβλέπει ὁ Ρώσος Ἐπίτροπος, διὰ ἡ συμμετοχὴ τῶν ἔξων σημαίων εἰς τὰς ρωσικὰς μεταφορὰς ὃτι ἔξακολουθήσῃ αὐξάνουσα, διότι — καθ' ἄυπτογίζεται — τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ρωσίας θὰ ἔχῃ τὸ 1980 τετραπλασιασθῆ. Θα ἡτο διθεν μέγια πλεονέκτημα διὰ τὰ Σοβιέτ νὰ καλύπτουν τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς ρωσίας διὰ τῶν ἔθνων τῶν πλοίων. «Θὰ ἐργασθῶμεν — τούτις περαιτέρω δ. κ. Μιτακάγιεφ — διὰ νὰ διμιήσωμεν τὴν γλώσσαν

τῶν συναδέλφων μας τῆς Δύσεως, ἐν ἐλευθέρῳ πρὸς συναγωνισμῷ πρὸς τὸ κεφαλαιοκρατικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν. Καί, ὡς εἶναι παγκοίνων γνωστόν, ὁ συναγωνισμός — κατὰ τοὺς κανόνας τῆς ἀστικῆς τάξεως — οὐδέποτε ἔχαρακτηρίσθη ἐν τῇ Δύσει, ὡς προσπάθεια κατακτήσεως».

Ἄρμοδιοι ἐπὶ τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας μελετοῦν τὴν δυνατότητα εἰσδοχῆς εἰς τὴν «Βαλτικὴν καὶ Διεθνῆ Ναυτικὴν Διάσκεψιν» ὡμίου 21 ναυτικῶν χωρῶν. «Ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσίς, ὡς ἀπεκάλυψεν ὁ κ. Μιτακάγιεφ, δὲν εἶναι διατεθειμένη νὰ προσχωρήσῃ εἰς «Οργανισμόν, τοῦ ὅποιου οι Κανόνες ἀποκλείουν ἀντιπροσώπους κρατικῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν, διποτανούνται ὡς μέλη τοῦ διοικητικοῦ τοῦ συμβούλιου».

### Η ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΝΑΔΑΝ

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ πρακτορείου «Τάς», τὸ τελούν ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ανατολικῆς Γερμανίας ρωσικὸν ἐπιβατηγὸν λάινερ «Alexandr Pushkin», 18.500 τ. γκρός, πρόκειται νὰ ἔγκαινισθη τακτικὴ γραμμὴ μεταξὺ Σοβιετικῆς «Ἐνώσεως καὶ Καναδᾶ. Ἡ ἔναρξις ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος, μὲ ἀφετηρίαν τὸ Λευνιγκράδ καὶ τέρμα τὸ Μόντρεαλ καὶ μὲ ἀρκτέας διαμέσους προσεγγίσεις. Τὰ ταξίδια θὰ διαρκοῦν 30 ἔως 32 ημέρας.

### ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΣΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ Β. ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Διὰ τῆς χρηματοποίησεως τῶν ὄδων τῆς ρωσικῆς ἐνδοχώρας, τὸ ταξίδιον ἀπὸ Περσίας πρὸς τὰς χώρας τῆς Βορείου καὶ τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ὡς ἀγγέλλει τὸ σοβιετικὸν πρακτορεῖον εἰδῆσεν, θὰ συντομευθῇ κατὰ 10 ημέρας. «Ἡ νέας ὄδος διερχομένη διὰ τῆς Κασπίας Θαλάσσης, τοῦ ποταμοῦ Βόλγα, τῆς λίμνης Λαδόγα, τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης, ήνοιξε διὰ τῆς κατασκευῆς διώρυγος ἐνούσης τὸν Βόλγαν μὲ τὴν Βαλτικήν.

Ἐντὸς τῆς τρεχούσης ἀνοίξεως σοβιετικὰ σκάφη θὰ ὀρθίσουν ἐκτελούντα τακτικὰ δρομολόγια, διὰ τῶν ὄποιων θὰ συνδεθοῦν οἱ περισσοὶ κόποι Παχλεβί καὶ Νάου Σάχρ μετὰ τοῦ Στεττίνου, τῆς Κοπεγχάγης, τοῦ «Αμαστρόταμ καὶ τοῦ Ρότερνταμ. «Χρήσιεν ηδη ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὴν Βόρειον Κασπίαν καὶ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Βόλγα, τῶν ὄποιων τὰ ὄδατα εἶναι ἀπηλλαγμένα πάγων. Τὸ πρότον δρομολόγιον ἀπὸ Νάου Σάχρ πρὸς τὸ Στεττίνον ἐπρόκειτο νὰ ὀρχίσῃ ἐντὸς τοῦ 'Απρίλιου.

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΑΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ, ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΣΤΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS  
LONDON E.C.3. Cables: "FENBURY"

HELLENIC LINES LIMITED  
319, INTERNATIONAL TRADE MARK  
NEW ORLEANS, LOUISIANA. Cables: "ELLINIKI"

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ : DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10 "HANSAHaus".

Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

ΣΜΥΡΝΗ : TURK - HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. 359 Cables: "TURKLENIK"

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Ακτὴ Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ :  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφίου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρούσιον  
"Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

**Ναυτιλιακοί Ειδήσεις****ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Σ ὑ νεισι φορτηγὸν (πρώην ινδονησιακὸν «Tjokroamihito», νεοαγορασθέν), 7.332 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σύνετις» (τελούστης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ.κ. Α. Ἀγγελικούση καὶ Δ. Εὐθύμιου).

2. «Ἐλευθερίος φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Kate Grammerstorff», νεοαγορασθέν), 2.581 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὸ κ. Ἡλ. Τομπούλην.

3. «Καπετάν Ξυλάς δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Janina», νεοαγορασθέν), 11.101 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ρίμνες» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Μεσογειακαὶ καὶ Ναυτιλιακαὶ Ἐπιχειρήσεις»).

**ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ**

Τὴν 18ην Μαρτίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ὁζάκας ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, τὸ μπάλκ κάρριερ «Κωστής Πρώης», 15.800 τόνων γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Αἴτζιαν».

— Ἀπὸ τὰ δελγικὰ ναυπηγεῖα Boel καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Marideal» (διαχείριστις Ἰω. Χατζηπατέρα) καθειλκύσται τὴν 3ην Μαΐου, μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Μάρω Κ. Χατζηπατέρα, τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Πρίαμος», 35.000 τόνων d.w. Αἱ μηχαναὶ του Μ.Α.Ν., εἰναι δυνάμεως 12.

600 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφὰς κατὰ λεπτόν.

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

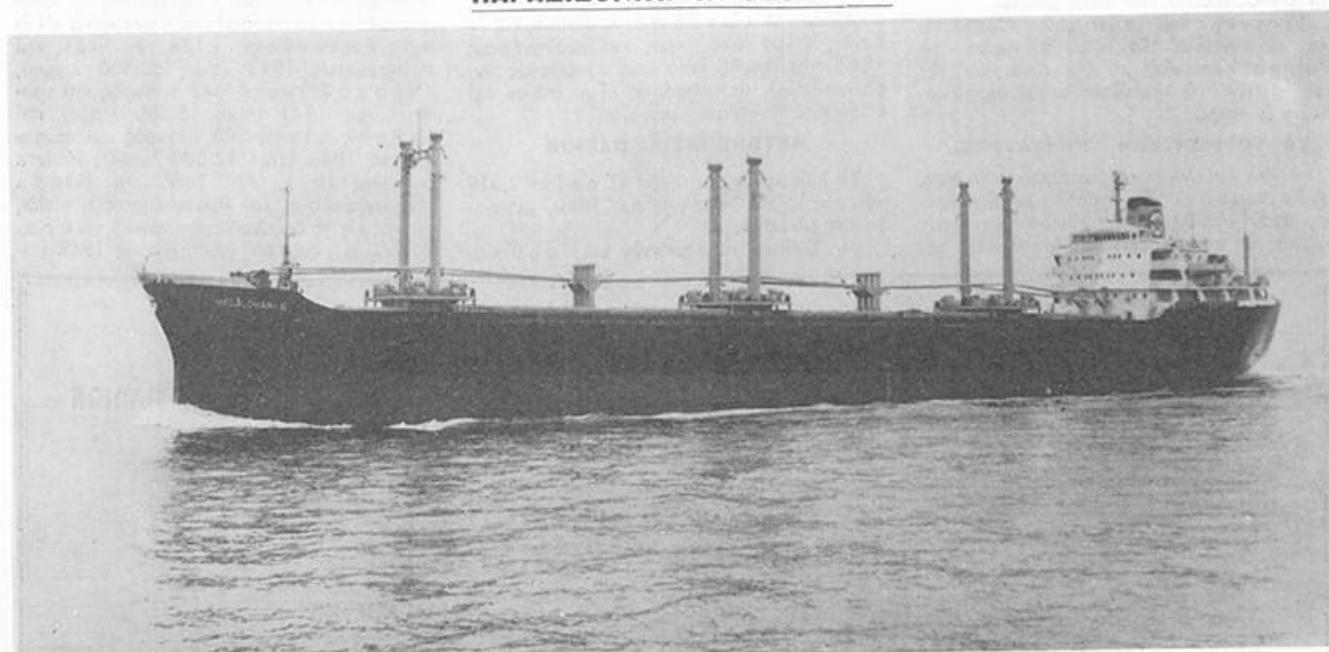
Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν μότοροπιτ «Stella Marina» 2.841 τόν. γκρός, 3.800 τ. d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1931, παρωπλισμένον εἰς τὴν Ραβένων ἀπὸ τῆς 28ης Μαΐου 1964 καὶ τελούν ἐκεὶ ὑπὸ κατάσχεσιν, ἡγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀπὸ τοὺς κ.κ. Κούσταν καὶ Γρηγορίου, ἀντὶ 70.000 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθανῶν φορτηγὸν «Αρμονία» 3.848 τόν. γκρός, 6.590 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1932, μὲ σερβέν τοῦ 1962, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλούς ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου εἰς λιμένα τῆς Βορείου Ἰσπανίας.

— Τὸ ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Παρνασσός» λίμπερτο «Ἀγία Ειρήνη» 7.228 τόν. γκρός, 10.867 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1963, ἐπωλήθη. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Polyviking» 11.100 τόν. γκρός, 16.270 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1950, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. δεδελφῶν Κολοκοτρόνη, ἀντὶ τιμῆς 237.000 λιρῶν, περιλαμβανομένου καὶ τριετοῦ ναυλοσυμφόνου μὲ τὴν ἑταῖριν «Πλετροφίνα». Τὸ σκάφος, παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ, θὰ μετονομασθῇ «Κατίγα». Σημαία ἐλληνικῆ.

— «Ηγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 150.000 λιρῶν, μὲ ὅμεσον παραλαβὴν εἰς Κόντινεντ, τὸ δανικὸν μότοροπιτ «Normandie» 2.811 τόν. γκρός, 5.300 τόνων d.w.

**ΠΑΡΑΔΙΔΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ**

Τὸ μπάλκ κάρριερ «Μεγαλόχαρη II» τοῦ συγκροτήματος τῶν ἑταῖριῶν τοῦ κ. 'Ι. Θεοδωρακοπούλου. Παρεδόθη πρὸ τίνος ἀπὸ τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σανογιάσου ('Οζάκα). Εἶναι τόνων d.w. 23.100. Δηζελοκίνητον, μὲ μηχανὰς Σουλτζερ, κατασκευῆς τῆς Ούραγκα, δυνάμεως 10.500 ἵππων. Ταχύτης 17,2 μιλίων. Κόστος δολ. 3.065.000. Πλοίαρχος ὁ κ. Μαντζαβίνος.

καὶ ναυπηγῆσεως 1947, μὲ σερβέν τοῦ 1961. Μηχαναὶ 8κύλινδροι B & W. Ταχύτης 12½ μιλίων.

— Τὸ νορβηγικὸν μότοροπιτ «Thorborgen» 11.693 τόνων γκρός, 17.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1954, μὲ σερβέν τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων. Τιμὴ καὶ ἄλλαι λεπτομέρειαι, δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότοροπιτ «Laverock» 1.209 τόν. γκρός, 1497 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1947, μὲ σερβέν τοῦ 1962, ἐπωλήθη εἰς τὸν κ. Ε. Λουκίδην. Ἐλλείπουν λεπτομέρειαι.

— Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν, τὸ γαλλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Aulne» 6.227 τόνων d.w., ἀμερικανικῆς ναυπηγῆσεως 1946. Μηχαναὶ ἔξακτοινδροι, πρώμνησεν.

— Τὸ αὐτοτραίσιον φορτηγὸν «River Barneet» 5.188 τ. γκρός, 8.525 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1947, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ τὸν Μάιον, ἀφοῦ διέλθῃ τὴν ἐπιθεώρησιν.

— Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη καὶ τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξιαμενόπλοιον «Avonfield», 11.310 τόνων γκρός, 16.770 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1953. Τιμὴ, λεπτομέρειαι παραλαβῆς κ.λ.π. δὲν ἔνεκοινώθησαν.

— Τὸ γερμανικὸν μότοροπιτ «Santa Isabell», μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ - ντέκ», 6.982 τ. γκρός, 9.780 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Εξ ἀλλοῦ, εἰς τὸ Y.E.N. ὑπεβλήθη αἴτησις χορηγῆσεως πιστοποιητικοῦ σκοπιμότητος πρὸς σύναψιν δανείου διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ μικροῦ ἀγγλικοῦ μότοροπιτ «Windsor Queen», 1.360 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1937.

— Τὸ λίμπερτο «Ἀστερίς» 7.176 τ. γκρός, 10.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Ἑλληνας ἐφοπλιστᾶς τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Thorstar» 12.521 τόν. γκρός, 18.560 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1953, ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνας. Λεπτομέρειαι δὲν ἔνεκοινώθησαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Samuel Bakke» 8.330 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1929, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν τὸν Μάιον.

**ΤΟ "ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ",**

"Υπό της άρμοδιας ύπηρεσίας του ύπουργεως Εμπορικής Ναυτιλίας κατέριθμη τό πλήρωμα το οποίον θά έπανδρώση τό νέον έκπαιδευτικόν σκάφος τών Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. «Εύγενιος Εύγενιδης». Τό πλήρωμα είναι δεκαοκταμελές υπό τὸν πλοίοις αρχοντα κ. Π. Κονομάτην, ένδεικτα δὲ νά αύξηση είς 20 έθνας. Ούτοι θά άνωχωρήσουν τό συντομότερον δυνατόν διά τὴν παραλαβήν τοῦ σκάφους, τό όποιον πάντως δέν προβλέπεται νά καταπλεύσῃ εἰς τὸν Πειραιά πρὸ τῆς παρελεύσεως μηνός.

**ΤΟ "ΟΣΕΑΝΙΚ.",**

Τὴν 3ην Απριλίου, κατόπιν ἐπιτυχών δοκιμῶν καθ' ἄς ἀνέπτυξε ταχύτητα 27.5 μιλίων, ηρχισ τὸν τοὺς τουριστικούς του πλοάς πρὸς τὰς Βερμούδας, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Νέαν Υόρκην, τό νέον ἀπόκτημα τῶν Χόμι Λάινς, τό υπερωκεάνινον «Οσεάνικ», ὃς ἀνέφερεν ὁ γενικός διευθυντὴ τῆς ἀταρίας κ. Φραγκίσκος Σταφυλοπάτης, κατὰ τὴν διάρκειαν συνεπισάσων εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Κίγκ Τζώρτζ». Τὰ κέρδη τοῦ υπερωκεανίου αὐτοῦ θά διατεθῶν ἔξι δόλαρίου διά τοὺς ἀπόκτηματος τοῦ Ίδρυματος Εύγενιος Εύγενιδη.

Τὸ νέον ύπερπολυτελές υπερωκεάνιον ἔχει κλεισθῆ διά κρουαζίέρας μέχρι τὸ προσεχῶν Σεπτεμβρίου. Υπάρχει ἡ προσποτική τὸ «Οσεάνικ», διπερ δικαίως ἐκλήθη πτλοῖον τοῦ Παραδείσου, λόγῳ τῶν καταπληκτικῶν ἀνέσεων ποὺ προσφέρει εἰς τοὺς ἀπίδατας του, νά ἀκτελέσῃ καὶ τουριστικούς πλόας ἀνά τὴν Μεσόγειον, μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς τὸν Πειραιά.

Τὸ «Οσεάνικ», τὸ δόποιον ἐκόστισεν εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἀταρίαν περὶ τὰ 27 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἀρχίζει τὰ δρομολόγια του ὑπὸ τοὺς καλυτέρους οἰωνούς.

Τὸ «Οσεάνικ», μεταξὺ τῶν ἄλλων πολυτελῶν κατασκευῶν του καὶ τεχνικῶν ἐπιτευγμάτων, διαθέτει τὸ «Μακροντόμ», ἡτοι τεραστίαν κολυμβητικὴν δεξαμενήν, κεκαλυμένην υπερθεν δι' ὑάλου καὶ θερμαϊσμένην, καταλαμβάνουσαν δόλαρίου σχεδὸν τὸν χώρον τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος. Ούτω εἶναι δυνατή ἡ καλύμβησις ἡμέρας τε καὶ νυκτός, ἀνεξαρτήτως καιρικῶν συνθηκῶν.

Υπάρχει πλήρες σύστημα κλιματισμοῦ, ἐκάστη δὲ καμπίνα διαθέτει ιδιαίτερον λουτρόν. Ετερα πλεονεκτήματα, ποὺ καθιστοῦν ἔξαιρετικῶν ἀναπτυκτικῶν τὴν διαμονὴν τοῦ ἀπίδατος ἐπὶ τοῦ υπερωκεανῶν, εἴναι τὸ πλήθες τῶν εύρυτάτων αἰθουσῶν, αἱ τεσσαρες ὄρχηστραι καὶ οἱ δέκται τηλεοράσεως κλειστοῦ κυκλώματος. Τὸ σκάφος διαθέτει, σὺν τοῖς ἄλλοις, νέον τύπον σταθερωτήρων, διὰ τὴν ἔξουδετέρων τῶν διατειχισμῶν.

Περιγραφὴν τοῦ σκάφους λεπτομερεστέραν, ἐν συνεχείᾳ τῶν δύσων ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μὲ τὴν εύκαιριαν τῆς καθελκύσεως τοῦ υπερωκεανίου, θά δημοσιεύσωμεν ἐν καιρῷ.

**ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ "ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ..**

Τὸ νέον δηζελοκίνητον τουριστικὸν σκάφος «Κένταυρος» τῆς ἀτομοπλοΐας Καδουνίδη, ἀφοῦ ἔξετέλεσε πρὸ ἡμέρων ἐπιτυχεῖς δοκιμᾶς εἰς τὸν Σαρωνικόν, εἰσῆλθεν εἰς τὴν

ὑπηρεσίαν ἔκτελον δύο διαδρομάς ἔδδομαδισιας. Ούτω, ἀναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς ἔκαστον Σάββατον διά Δήλου, Μύκονου, Ρόδου, Ηράκλειον καὶ Σαντορίνην, μὲ ἐπιστροφὴν εἰς Πειραιά τὴν πρωῖαν τῆς Τρίτης. Ἐκάστην Τρίτην ἀναχωρεῖ τὴν 5ην μ.μ. ὥραν δι' "Υδραν, Ηράκλειον, Σαντορίνη, Ρόδον, Δήλον καὶ Μύκονον, μὲ ἐπιστροφὴν εἰς Πειραιά τὴν 10ην νυκτερινὴν τῆς Παρασκευῆς.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

— Εἰς Πειραιά παρελήφθη ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του (ἐταιρία «Μαροργούκούλλος») τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ρ ο Μ ἀ ρ» 7.229 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944. Τὸ σκάφος διετήρησε τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας καὶ μετωνομάσθη «Αποι.

— Περὶ τὰ τέλη Απριλίου ἡ ἀρχὰς Μαΐου παραλαμβάνεται εἰς λιμένα τῆς Ἀγγλίας ἢ τοῦ Κοντινεντ, τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Elizabeth Holt» 5.579 τόν. γκρός, 8.025 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, μὲ σερβέν τοῦ 1961. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος πρόκειται νά μετονομάσθη «Δ ἐ σ π ο ι ν α Ν.

— Τὸ ἀνήκον εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα καναδικὸν φορτηγὸν «Capuk Trader» 7.151 τόν. γκρός, 10.740 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, πωληθὲν εἰς τὴν Ἑλληνικῶν, ἐπίσης, συμφέροντα παναμαϊκὴν ἀταρίαν «Ντόριν», παρεδόθη εἰς αὐτὴν εἰς τὸ λιμένα τοῦ Χόγκ Κόκ καὶ μετωνομάσθη «Ε λ ι ζ α». Σημαία Λιθερίας.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τοὺς κ.κ. Κ. Βελισσάριον καὶ Σια, ἀντὶ 70.000 λιρῶν φορτηγὸν «Μ ἐ ι ο κ» (ex «Αννα Μ.») 2.002 τόνων γκρός, 3.200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν εἰς μεσογειακὸν λιμένα καὶ μετωνομάσθη «Δ ἐ σ π ο ι ν α Β.». Ή Κυανόλευκος διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων δεξαμενόποιον «Limeoil», 12.772 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, ούτινος τὴν παραλαβὴν καὶ τὴν μετωνομάσιαν εἰς «Α μ φ ί ω ν» ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, ἀνωφέρεται ὅτι ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Αἴτης.

— Εἰς Βομβάνη παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων (ἐταιρία «Σάντα Ανούλα») παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Corinthian», 3.496 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941 καὶ μετωνομάσθη «Σ π ἀ τ α ν». Ή σημαία τοῦ Πανούμα διετηρήθη.

— Εἰς Λιβερπούλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Pimlico», 2.576 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ὑψώσαν δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Π α ν α γ ι α Κ.».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων λιθανικὸν φορτηγὸν «Λ ε ω ν δ α σ Β ο γ ι α τ ζ ί δ ο η σ», 7.109 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς τὸ Χούλλ, μετωνομάσθη «Τ ρ ι α δ α» καὶ ἐτέθη ὑπὸ Κυπριακὴν σημαίαν.

**ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**

Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Σ ο φ ί α» 2.819 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, μετωνομάσθη «Δ ι α ζ».

— Επίσης τὸ φορτηγὸν «Μ π α ρ μ π α-

λι & ζ» 1.253 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, μετωνομάσθη «Α γ ι α Β α ρ δ α ρ α».

**ΠΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ**

Παρὰ τῆς ἔταιρίας «Κοσμογκάκη» ἡγοράσθη τὸ μικρὸν δεξαμενόποιον «Sorine Tholstrap» 209 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθὲν ἦδη καὶ ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον, μετωνομάσθη «Κ ο σ μ ο γ κ α ζ». Πρόκειται περὶ εἰδικῶν διεσκευασμένου πλοίου διὰ τὴν μεταφορὰν ύγραερίων.

**ΑΓΟΡΑ ΡΩΣΙΚΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ**

Παρὰ τῆς ἔταιρίας ωλευτικῶν ἐπιχειρήσεως «Άλκυόνη», ἡγοράσθη τὸ σοβιετικὸν ἀλιευτικὸν «Krylou» 3.170 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959, ὑπεβλήθη δὲ εἰς τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας αἵτησις πρὸς ἐγγραφὴν του εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον, ὑπὸ τὸ δινομα «Ρ ο ρ». Πρόκειται περὶ ὀλιευτικού ἀνοικτῶν θαλασσῶν, διαθέτοντος χώρους ψυγείου καὶ ἐγκαταστάσεως πρὸς κατεργασίαν τοῦ ἀλιεύματος.

**ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ**

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθανικὸν φορτηγὸν «Κ α ρ ν έ σ ι ο ν ν» 4.884 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη εἰς Ισπανοδιαλυτάς, μὲ παράδοσιν τέλος Απριλίου εἰς λιμένα τῆς Νοτίου Ισπανίας.

— Εἰς Ιάπωνας, ἐξ ὄλλου, διαλυτάς, ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Χ ρ υ σ σ ο π ο λ ι ζ α» 7.292 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945. Αἱ τιμαὶ πωλήσεως δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Π ί τ σ α» (ex «Κυριακούλα») 2.294 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη εἰς Ελληνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν.

— Τὸ «Τ. 2» τάνκερ «Α ν ν α Λ ο υ ι ζ α» 10.505 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς.

— Επίσης τὸ υπὸ λιθεριανὴν σημαίαν τάνκερ «Β α τ φ ο ρ ν τ Τ ρ ε ι ν τ ε ρ» 10.843 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, μὲ ἐκταμένας ζημιάς ἐκ πυρκαϊάς, ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς.

**ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ**

Ἐνηολογήθη εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου τὸ ἀτοκινητὸν φορτηγὸν «Φ ο φ ά ω», 1.503 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, ἀγορασθὲν ἀντὶ 930.000 γερμ. μάρκων ἀπὸ τὴν ἀταρίαν «Κουντελέσιου» (διαχειρίσις κ. Α. Λιαναντωνάκη). Παρὰ τοῦ Ιδίου προξενικοῦ λιμεναρχείου ἐχορηγήθησαν προσωρινά ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὰ νεοαγορασθέντα ναυαγοσωστικά - ρυμουλκά «Ν η σ ο ο ζ Ζ ά κ υ ν θ ο ο ζ», 1.136 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 (τιμὴ 62.500 λιρῶν), «Ν η σ ο ο ζ Σ υ ρ ο ο ζ», 242 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 (τιμὴ 15.500 λιρῶν) καὶ «Ν η σ ο ο ζ Χ ι ο ο ζ», 596 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 (τιμὴ 12.500 λιρῶν), ἀπαντά ἀνήκοντα εἰς κ. Α.Λ. Τσαβλίρην (ἔταιρία «Ναυαγιασιερεσίαι καὶ Ρυμουλκήσεις»), καθὼς ἐπίσης εἰς τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «Δ ω ρ α» 11.770 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949 (τι-

**"SINGAPORE,"**

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**DAWOOD & C<sup>o</sup>. LTD.**

(INCORPORATED IN 1895)

**SHIP CHANDLERS**

**57, RAFFLES QUAY, SINGAPORE-1**

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

PHONES: 95631, 95622  
NIGHT: 72277

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"  
SINGAPORE

μη 165.000 λιρών), άνήκου είσ τὸν κ. 'Ιω. Κρητικὸν καὶ εἰς τὸ ἐφωδιασμένον μὲ στροβίλους φορτηγὸν «Γαρδενία», 3.609 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1949 (τιμὴ 75.000 λιρών), άνήκου είσ τὸν κ. I. Γαλάκην.

### ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΠΥΛΟΥ

Διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῆς ναυπηγικῆς δάσεως εἰς τὴν Πύλον ἀπὸ τὴν Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα εδήλωσαν μέχρι τοῦδε συμμετοχὴν πληρὸν τοῦ κ. Λάτση καὶ οἱ κ.κ. Π. Νομικός, Μ. Λεντάκης, Α. Παπαδάκης, Μ. Ξυλάς, Δ. Χανδρῆς καὶ I. Καρρᾶς.

Οἱ ἀνωτέρω ὑπέγραψαν τὴν σχετικὴν συμφωνίαν καὶ διὰ λ) σμὸν ἄλλον ἐφοπλιστῶν, μὲ ἀνοικτὴν τὴν συμμετοχὴν μέχρι καλύψεως παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τὸν 45% τοῦ ἀρχικού κεφαλαίου τῆς μελλούσης νὰ συσταθῇ ἑταῖριας. Οἱ ἱάπωνες θὰ μετάσχουν μὲ τὰ 45 ἐπίσης τοὺς ἑκατὸν καὶ ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, στοιχὴ τῆς Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως μὲ τὰ ὑπόλοιπα.

### ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Εἰς ἀπάντησιν παρατηρήσεων τῶν Μεσογειακῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀλληλή προστιθλεφωνικὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν πλοίων των, τὸ «Υπουργείον Συγκοινωνιῶν ἔγνωρισε τὰ ἀκόλουθα:

Ο 'Οργανισμὸς Τηλεπικοινωνῶν 'Ἐλλάδος πρὸς πληρεστέραν ἐπικοινωνίαν τῶν Μεσογειακῶν πλοίων μετὰ τῶν ἕδω γραφείων των, ἔλαθε μέτρα διὰ τὴν ἔγκατάστασιν ἰσχυροῦ πομπού δρασκέων κυμάτων καὶ διὰ τὴν περιετέρω δεβτίσιν τῶν ἦδη ὑφισταμένων πομπῶν. 'Ἐξ ἄλλου, κατόπιν προτάσεως τῆς συσταθείσῃς ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους μικτῆς Ἐπιπροπῆς ἁξ ἐκπροσώπων τῶν 'Υπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Συγκοινωνιῶν, ἔξετάζεται ἡ περίπτωσις μετεγκαταστάσεων τῶν παρακτίων σταθμῶν εἰς θέσεις περισσότερων εὐνόιακάς ἀπὸ ἀπόφεως διαδόσεως καὶ καλύψεως τῆς ἔμβλεσίας των.

### Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΠΥΛΟΥ

Συμφώνως πρὸς δήλωσιν ἐκπροσώπου τῆς ἑταῖριας Μαριμάκη, ἡ λειτουργία τοῦ νέου σταθμοῦ ἀνεφοδιασμοῦ ποντοπόρων πλοίων διὰ καυσίμων εἰς τὴν Πύλον, προβλέπεται δῆτα ἡ ἀρχισθή ἐντὸς τῶν ἡμερῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀγιος Γεώργιος», διὰ τὸ ὅποιον ἔζητήθη ἀπὸ τὸ Y.E.N. Ἑγκρισις ἀγκυροδολίος εἰς τὸν δρόμον Ναυαρίνου τῆς Πύλου. Τὸ πλοίον τοῦτο ἔχρησιμοποιεῖτο διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν καὶ ὑπὸ τῆς ἑταῖριας, ἡ δόποια ἔξεμεταλλεύετο τὸν λειτουργήσαντα μέχρι πρὸ τοὺς καὶ διακόψαντα ἡδη τὰς ἔργασίας του σταθμὸν ἀνεφοδιασμού εἰς Πύλον.

### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ Απριλίου ἔχρησιμον συντάξεις παρὰ τοῦ N.A.T. εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἑπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Ἐις τὸν πλοϊαρχὸν: Γεώργιον Μιχ. Πατέρων, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑτάρων, 10 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 3.840 μηνιαίων.

Ἐις μηχανικὸν: Μαρίων σύζυγον Νικολάου Εύστρ. Πασχάλη, μὲ ὑπηρεσίαν 14 ἑτάρων, 8 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 36.498 (ἐφ' ἀπαξ ἀποζημιώσις).

Ἐις τὸν ραδιοτηλεγραφητήν: Γεώργιον Μιχ. Γουλιέλμον Μιχ. Ζώρζον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάρων, 5 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 3.590 μηνιαίως.

Ἐις κατώτερα πληρῷ ματα: 'Ανδρέαν 'Ιω. Ρεζίτην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 6 ἑτάρων, 7 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.000 μηνιαίων, Γεώργιον 'Αγγ. Λαμπρόπουλου, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτάρων, 8 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Δημήτριον Παν. Σάμιον, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτάρων, 11 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 1.000, 'Αννων χήραν Νικολάου 'Ιω. Μάστορη, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάρων δρχ. 1.000, Κωνσταντίνον 'Αράπογλου Σκριβάνον, σιδηρουργόν, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτάρων, 7 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Γεώργιον Δημ. 'Αλιφανῆν, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 9 ἑτάρων, 10 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Νικολίτουν χήραν Νικολάου 'Ιω. Πλέσσα, ναυ-

τεργάτου, μὲ ὑπηρεσίαν 1 ἑτάρου, 2 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.000, 'Αντωνίαν χήραν Μιχαὴλ Νικ. Κοντούδη, θερμαστοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἑτάρων καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 1.000, 'Ιωάννην Σταμ. Μπέστην ἡ Νόνην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάρων, 5 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.228, Νικόλαον Δημ. Γκούζην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτάρων, 3 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Νικόλαον Π. Ξαγοράρην, θαλαμητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτάρων, 5 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.128, 'Ελευθέριον Νικήτα Διακούτρον, πλοίαρχον Μ)ς μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάρων, 2 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Παντελήν 'Ιω. Στάη, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτάρων καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.636, 'Αντώνιον Παν. Ματρώζον, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάρων καὶ 4 μηνῶν δρχ. 1.000, Νικήταν πατέρα 'Ιωάννου Πασσάρη, ξυλουργοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 4 ἑτάρων, 8 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Εύστρατον Θεοφρ. Ματακούλιαν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτάρων, 10 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 2.111, Σταμάτιον Αριστ. Κυριαζῆν, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάρων, 9 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Απόστολον Κ. Μεγαλοσικούμον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτάρων, 6 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 1.053, Δημήτριον Κοσμάμ Μοσχοβίτην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάρων καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Κων. Καραβανόν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἑτάρων, 7 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 20.760 (ἐφ' ἀπαξ ἀποζημιώσις), Γεώργιον Χαρ. Νικητάκην, λιπαντήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάρων, 2 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.767, Ισιδόρων Παν. Παπαδημητρίου, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτάρων, 2 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Μιχαὴλ Γ. Καράμπελον, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάρων καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 1.000 μηνιαίων.

### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ N.A.T.

Κατὰ τὸ πρῶτον 15θήμερον τοῦ Απριλίου ὑπεργάφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων υπὸ ἔναντις σημαίας ἀλληληγών συμφέροντων:

«Λοζάνη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 2.979, ἀπὸ Ιησ Μαρτίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Γεωργ. Χαλκούση, «Ἐλάντα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.263, ἀπὸ Ιησ Μαρτίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τῶν κ.κ. Γεωργ. καὶ Χρ. Καλικράτη, «Θήρα», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 2.858, ἀπὸ 19ης Φεβρουαρίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Θ. Θεοφάνους, «Γουόρλητ Μέρτσαντ», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 17.598, ἀπὸ 20ης Φεβρουαρίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. 'Ανδρ. Τσεσμελή, «Ολύμπικ Φέμη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 47.493, ἀπὸ Ιησ Φεβρουαρίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τῆς Σπρίγκεφλδ Κόμπανου, «Σανράϊζ», υπὸ σημαίαν Κύπρου, τόνων γκρός 7.187, ἀπὸ 8ης Μαρτίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τῆς Σπρίγκεφλδ Κόμπανου, «Γενικαὶ Ναυτικαὶ Επιχειρήσεις», «Τριάδα», υπὸ σημαίαν Κύπρου, τόνων γκρός 7.259, ἀπὸ Ιησ Απριλίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Μ. Σκαρβέλη, «Καύμπριτζ Τρέντερ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.788, ἀπὸ 25ης Ιανουαρίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Ν. Εύσταθίου, «Διάνα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.695, ἀπὸ 15ης Μαρτίου 1965, ἐκπροσωπούμενον

### HAMBURY - MAVRAKAKY & COMNINOS

ORIGINAL FIRM:  
ANTHONY E. HAMBURY  
ESTABLISHED 1880

SHIPBROKERS - SHIP AGENTS  
SALE & PURCHASE - OIL BUNKERING

PIREA: 41, FILONOS PHONES: 410.976  
410.708

TELEGRAMS: "HAMBURYLINE" - PIREA  
"MACOSHIP" - PIREA

SALONICA BRANCH: CARASSO BUILDING  
ROOM 62

CABLE: HAMBURSON

υπὸ τῶν κ.κ. 'Α)φῶν Λυκούδη, «Πέρλ Μπάτζη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.553, ἀπὸ 24ης Μαρτίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Ν. Βλάχου, «Αννίτσα Λ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 19.758, ἀπὸ 19ης Φεβρουαρίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Δ. Μπενάχη, «Μαριόγκα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.676, ἀπὸ 24ης Μαρτίου 1965, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τῆς έταιρίας «Νέα Τύχη Α.Ε.».

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἑκατὸν τοῦ τοῦ καταλόγου τῶν ήσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Λεωνίδας Βαχιατζίδης», λιβεριανόν, υῦν «Τριάδα», τόνων γκρός 7.259, ἀπὸ 30ης Μαρτίου 1965 καὶ «Τράνσγκολφ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 23.232, ἀπὸ 10ης Αύγουστου 1964.

Κατόπιν τὸν ίδιον χρονικὸν διάστημα τὸν πλοῖον τοῦ διανοιών ηὔνων παρατηρήσαν, τὸ σύνολον τῶν υπὸ ἔναντις σημαίας πλοίων, ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὀποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθή εἰς τὸ NAT, ἀνέρχεται εἰς 800, τόνων γκρός 8.518.430.

### Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ I.M.C.O.

'Απὸ τῆς 25ης Μαρτίου μέχρι καὶ τῆς 9ης τρέχοντος διήρκεσαν αἱ ἔργασίαι τῆς συνεθεωύσης ἐν Λονδίνῳ, πρωτοβουλίᾳ τοῦ IMCO, διεθνούς διασκέψεως διευκολύνσεως τῶν περὶ τὴν θαλασσίαν μεταφοράν διατυπώσεων.

Μετέσχον 67 ἐν δλφ κράτη, ἑκατὸν δύο πολλοὶ δὲν εἶναι μέλη τοῦ IMCO, τινὰ δ' ἐξ αὐτῶν δὲν ἔχουν διέξοδον πρὸς τὴν θαλασσίαν. Πολλαὶ χώραι ἔχουν ἐξεπροσωπήθησαν υπὸ πολλούς περιφερέων καὶ πρεσβευτῶν, μὲ τεχνικούς συμβούλους ιδίᾳ τελωνειακούς, λιμενικούς κ.λ.π.

Σκοτός τῆς διασκέψεως ταύτης ήτο ἡ ἐπόντησις καὶ ὑπογραφή διεθνούς συμβάσεως, διὰ τῆς ὀποίας νὰ ἀπλοποιούνται καὶ νὰ ἐνοποιούνται εἰς δλον τὸν κόσμον αἱ διατυπώσεις, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς ἀπὸ θαλασσῆς καὶ ἐν γένει τὰ ταξίδια τῶν πλοίων.

Τὴν 'Ελλάδα ἔξεπροσωπησαν τοῦ Y.E.N. κ. Θ. Σφουύλης, ὁ Προενικός Λιμενάρχης Λονδίνου πλοίαρχος κ. Ν. Σταμπολής, ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Α. Δεσποτάκης, ὁ ὑπόπλοιαρχος κ. Σ. Πλυτανόπουλος καὶ ὁ τελωνειακὸς κ. Γεωργίου ἐκ μέρους τοῦ ΥΠ. Οἰκονομικῶν.

Ἐπὸ τὰς πρώτας ήμέρας τῶν ἔργασιων συνεργοτίθησαν τρεῖς ἐπιτρόποι, ἐκάστη τῶν δόπιων ἀνέλαβε τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν διαφόρων διατάξεων ἀναλόγων ἀρμοδιότητος. 'Επιστης ἐλειτούργησε καὶ μία υποεπιτροπὴ ἐπὶ τῆς ύγειας.

Ἡ σύμβασης διαιρεῖται εἰς δύο μέρη: Εἰς τὸ κύριον μέρος τὸ ὅποιον περιλαμβάνει γενικὰ διατάξεις τῆς συμβάσεως καὶ εἰς τὸ παράρτημα, τὸ ὅποιον περιέχει λεπτομερίες καὶ εἰδικῶν περιθέσεων ποιοὶ ἔγγραφα (documents) πρέπει νὰ ἔχουν τὰ πλοία εἰς πᾶσαν περίπτωσιν. Αἱ διατάξεις τοῦ παραρτήματος διακρίνονται πάλιν εἰς διατάξεις τῆς συμβάσεως καὶ τοῦ παραρτήματος καὶ εἰς τὸ τρόπον ἔφαρμογῆς ἐν γένει τῆς διασκέψεως.

Η ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπέβαλε τόσον εἰς τὰς ἑπτάρτης τῆς διασκέψεως (resolutions) ἀφορῶσαι κυρίων εἰς τὸν τρόπον τῆς ἀπὸ καιρού εἰς καιρὸν ἀναθεωρήσεως τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως καὶ τοῦ παραρτήματος καὶ εἰς τὸν τρόπον ἔφαρμογῆς ἐν γένει τῆς διασκέψεως.

Γενικῶς δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι η Διάσκεψις αὐτὴ καὶ ἡ ὑπογραφεῖσα ἐν συνεχείᾳ σύμβασις ὑπήρξαν ἐποικοδομητικά, δεδομένου ὅτι εἰς τὰ λοιπά μέρα τῆς συγκοινωνίας καὶ ιδίᾳ εἰς τὰ ἀρεπόλαντα, ἀπὸ καιρού εἰς καιρὸν ἔχουν ἔφαρμοσθή ἀπλοποιήσεις καὶ ἀνοποίησεις εἰς τὰς διατυπώσεις, διευκολύνουσαι τὰ μέγιστα τοὺς διὰ τῶν μέσων τούτων διακινούμενους ἀπίδατας καὶ τὰ μεταφορόμενα φορτία.

Τό τελικὸν κείμενον τῆς συμβάσεως ὑπεγράφη ἐν μέρους τῆς ἀλληλικῆς ἀντιπροσωπείας ὑπὸ τοῦ Γεν. Γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Θ. Σοφούλη.

#### ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΔΙ' ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ

Σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῆς προστασίας τῶν κεφαλαίων τῶν εἰσαγομένων δι' ἔξοδα ἐγκαταστάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἀνακοίνω τὰ ἀκόλουθα:

Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ὑποβοηθήσεως τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἡλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν εἰσηγήθη καὶ ἐθεσπίσθη εἰδικὴ φορολογικὴ με-

ταχείρισις τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων καὶ ἐν πολλοῖς ἡ ἀπολλαγὴ ἐκ τῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν.

"Οσον ἀφορᾶ δύμα τὴν πρότασιν δύως αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀποδλάσσουσαι ἐκ τοῦ φόρου μεταβιβάσεως τῶν ἀκινήτων ὡς καὶ τοῦ φόρου εἰσοδήματος διὰ τὰ ἔξ ἀκινήτων τεκμαρτὰ ἡ πραγματικὰ εἰσοδήματα αὐτῶν, τὸ ὑπουργεῖον δὲν συμφωνεῖ. Καὶ τοῦ διότι οὕτως θὰ ἐδημιουργεῖτο προνομιακὸν καθεστώς δι' ὠρισμένας ἐν τῇ χώρᾳ ἐπιχειρήσεις καὶ πρόσωπα, κατὰ παράδοσιν ὄντες σύσιδως ἀποχρώντος λόγου τῆς περὶ ἵσης φορολογικῆς μεταχειρίσεως διατάξεως τοῦ σάρθρου 3 τοῦ Συντάγματος.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ:** Πλευρισμένον εἰς Μάρη ντὲλ Πλάτα, ἐπέσπεσεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ ἀτμόπλοιον «Τρανσυλβανία» τὴν 9ην Ἀπριλίου καὶ τοῦ ἐπρξένησε σοδαράς ζημιάς.

**ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ:** Απὸ Φόδνας διὰ Νέαν Όρλεανην, ἀνεκόνως τὴν 1ην Ἀπριλίου εἰς πλάτος 37° 28'. Β καὶ μῆκος 34° 45' Δ, διὰ ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰ ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 4 κότη του.

**ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ:** Απὸ Δάντσιχ διὰ Λισσαδῶν, συνεκρούσθη εἰς τὴν Μάγχην τὴν 28ην Μαρτίου μετ' ἀγνώστου πλοίου καὶ ἀφίχθη τὴν ἐπομένην εἰς Σαουθάμπτον μὲ σοδαράς ζημιάς εἰς τὴν δεξιάν του παρειάν. Μετὰ προχείρους ἐπικευάδας ἀνεχώρησε τὴν 1ην Ἀπριλίου διὰ προσρισμόν του.

**ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ:** Απὸ Καλλάδο διὰ Ροστό, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ πλευρισμένου εἰς Μπρουνομπούττελκους νορδηγικοῦ δημεροπλοίου «Τζοουελά» τὴν 4ην Ἀπριλίου, ἀμφοτέρων ὑποστάντων ζημιάς, ἀλλὰ καὶ συνεχισάντων τὸν πλοῦν του.

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III:** Εἴκ Χάλιφαξ διὰ Μπιλμπάο, παρέμεινεν ἀκούδερνητος λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιόν του καὶ διαρροῆς εἰς τὴν σήρηγκα τοῦ ἀξονοῦ συνεπείᾳ κακοκαρίᾳ, ἐρυμουσκήθη εἰς Ηόντα Ντελγκάδα τὸν ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Πράγια ήλ. Αδράγκα» τὴν 22ην Μαρτίου, ἀνεχώρησε δὲ τὴν 26ην.

**ΑΔΑΜΑΣ:** Διαρκούσης τῆς ἐν Μπιλμπάο ἀκροτετώσεως του, τὴν 7ην Ἀπριλίου, κατέπεσεν ὁ ἀριστερὸς φορτωτήρος τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 1 κατούς καὶ ἐπρξένησεν ἀρκετάς ζημιάς.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I:** Επεισοδήμητη τὴν 31ην Μαρτίου εἰς Πειραιά καὶ διεπιστόθησαν σοδαράς ζημιαὶ εἰς τὸν στρεβόλιον καὶ τὸ φυγεῖον του, αποδιδύμεναι εἰς κακοκαρίαν, κατὰ τὸν πλοῦν του τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, αἰτιας καὶ ἐπικευάδησκαν.

**ΑΛΕΞΙΑ:** Ὕγκυροδολημένον ἔξωθι τοῦ λιμένος τῆς Γιάφας, τὴν νότια τῆς 2ας Ἀπριλίου, ἔσυρε τὰς ἀγύρως του καὶ προσήρχεν ἐπὶ τῶν δράχων «Ἀνδρομέδα» τὰς πρώτας πρωτανὰς δράχας. Λόγῳ τοῦ ὅτι ἐπικυνθόνεις τῆς θέσεως του καὶ τῆς κακοκαρίας, τὸ πλήρωμα διεσάθη τὴν 3ην Ἀπριλίου δι' ἀλικοπτέρου, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὸ σάφος ἀπληρώθη ὑπάτων μέχρι τῆς ισάλης. Τὸ ρυμουλκόν «Θησεός», ἀψιχθὲν ἐν Πειραιῷ δέσσει ἀνοικτοῦ συμφωνικοῦ Λόδδης, ἀσχολεῖται μὲ τὴν διάσωσιν τοῦ φορτίου καὶ τοῦ πλοίου.

**ΑΛΚΙΩΝ ΠΑΝΘΗΡ:** Απὸ Κόρπους Κρίστι, προσορμύζομενον τὴν 27ην Μαρτίου εἰς Καζαπλάνκαν, προσέκρουσε διὰ τῆς πρόμνης του ἐπὶ τῆς προδλήτος καὶ ὑπέστη σοδαράς ζημιάς, τῶν δοπίων ἐγένοντο πρόχειροι ἐπικευάδαι.

**ΑΝΝΙΤΣΑ:** Απὸ Μάρη ντὲλ Πλάτα διὰ Βρέμην, προσήγγισε τὴν 26ην Μαρτίου εἰς Ρίο Γκράντε μὲ διαρροὴν εἰς τὰ ὑπὸ ἀριθ. 4 κότη του, λόγῳ ῥήγματος εἰς τὸν ἀριστερὸν πλευράν τοῦ πρωραίον καταστρόματος καὶ θραύσεως ἐξερειστικοῦ τοῦ ντῆτον τάνκ. Μετὰ προσωρινάς δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ ἐπιθεμάτων ἐπικευάδας, ἀνεχώρησε τὴν 9ην Ἀπριλίου διὰ προσρισμόν του, ἀφοῦ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας.

**ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ:** Απὸ Τακόμα, ἀψιχθὲν εἰς Κόμπε τὴν 3ην Ἀπριλίου μὲ σοδαράς ζημιάς εἰς τὸν στρεβίλουπιστήν ὑπερπληρώσας τῆς μηχανῆς του, αἱ δοπίαι καὶ ἐπικευάδησκαν.

**ΑΡΧΑΝΑΣ:** Εἴκ Νεκοτέα εἰς Μπουένος

προίλιου. Μετ' ἐπικευάδην τῶν ζημιῶν ποὺ ὑπέστη, ἀνεχώρησε διὰ προσρισμὸν τοῦ τὴν 9ην Ἀπριλίου.

**ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΟΝΑ:** Απὸ Γάνδην κανὸν δι' Ἀμερίκαν, συνεκρούσθη λόγῳ πυκνῆς ζημιῆς τὴν 1ην Ἀπριλίου μὲ τὸ ἀμερικανικὸν ἀτμόπλοιον «Μόρμακλινξ», ἀμφοτέρων τῶν πλοίων ὑποστάντων ζημιάς.

**ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΙΤΣ:** Εἴνη μεθωριέζειο ἐκ Μόδης εἰς Γιανέτα τὴν 9ην Ἀπριλίου, προσέκρουσεν ἐπὶ ξυλίνης φορτηγίδος εἰς τὴν ὅποιαν ἐπρξένησες ζημιάς.

**ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ:** Απὸ Μπελεκέρι διὰ Ντάνι τοῦ μὲ φορτίον μεταλλεύματος, συνεκρούσθη τὴν 9ην Ἀπριλίου ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου μὲ τὸ δέλλανθικὸν δηζελόπλοιον «Ζέεμπουργκ». Αἱμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς, συνέχισαν διμοις τὸν πλοῦν του.

**ΚΥΚΝΟΣ:** Απὸ Ηράκυρουν διὰ Ταρραχών, πάρεινε τὴν 29ην Μαρτίου ἀκούδερνητον συνεπειά ζημιών εἰς τοὺς λέθητας. Εἴκ Ταγγύρης ἐσπευσε τὸ γερμανικὸν ναυαγοσωτικὸν «Ζεεφαλκε», δάσει ἀνοικτοῦ συμφωνητικοῦ Λόδδη καὶ τὸ ἐρρυμούληκησεν εἰς Κάδιξ, ὃπου ἔρθησε τὸν πρωταν τῆς 30ης Μαρτίου. Διεπιστήθη διὰ τὸν πρωταν τῆς 30ης Μαρτίου. Αἱμφότερα διὰ τὸν πλοῦν του.

**ΜΑΝΤΡΑΚΙ:** Απὸ Νεκοτέα δι' Ιταλίαν, ἐνθι μεθωριέζειο τὴν 31ην Μαρτίου διὰ Ηρακλίου Πάρισις Μπλάνκα, ἡ ἐιλική του ἐνεπλάκη εἰς ξυλίνης δουὸν τῆς προβλήτος καὶ ὑπέστη σοδαράς κάρφων τοῦ ἐνδὸς πτερυγίου της. Εἰδικός δύτης ἀπέκοψε τὸ δέλλανθον τημῆμα τοῦ πτερυγίου καὶ τὸ έναντι αὐτοῦ πτερύγιον διὰ ξυλοστήματος καὶ τὸ πλοίον ἔλαβε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας, ἀνεχώρησε τὴν 1ην Ἀπριλίου.

**ΔΡΟΜΩΝ:** Αριχθὲν εἰς Κόμπε, ἀνεκοίνωσε τὴν 29ην Μαρτίου διὰ ὑπέστηση ζημιάς εἰκαστοριας.

**ΕΡΕΤΡΙΑ:** Απὸ Αμδέρσουν διὰ Σικάγον, προσήρχεται τὸν πρωταν τῆς 3ης Ζης Ἀπριλίου εἰς τὸ Κούντη Πάρισις, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του. Μετὰ τὴν ἐπισκευήν του, προσπαθείας 11 ὥρων ἀνειλκύσθη δι' ίδιων μέσων, μὴ διαπιστωθείσης δὲ ζημιάς, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

**ΕΓΑΓΓΕΙΛΙΣΜΟΣ:** Απὸ Ροστό διὰ Βόρειον Κορέαν μὲ φορτίον ποτάσσους, προσέκρουσεν ἐπὶ πασσάλου εἰς τὴν εἰσόδον τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου, συνεχίσαν τὸν πλοῦν του τὴν 27ην Μαρτίου. Τὴν 4ην Ἀπριλίου ηγακάθησεν τὸν πρωταν τοῦ ποταμοῦ Σέλντε, λόγῳ θύμης. Μετὰ προσπαθείας 11 ὥρων ἀνειλκύσθη δι' ίδιων μέσων, μὴ διαπιστωθείσης δὲ ζημιάς, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

**ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ:** Απὸ Ιαπωνίαν διὰ Βενεζούελαν, ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸ διρρούλον του, αἱ δοπίαι καὶ ἐπισκευάσθησκαν εἰς Πειραιά, ὃπου ἔρθησε τὴν 1ην Ἀπριλίου.

**ΜΑΡΙΑΝΝΑ:** Καθηταί τὴν 9ην Ἀπριλίου, συνεκρούσθησεν εἰς τὸ διρρούλον του, αἱ δοπίαι καὶ ἐπισκευάσθησκαν εἰς Πειραιά, ὃπου ἔρθησε τὴν 1ην Ἀπριλίου.

**ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.:** Κατὰ τὴν ἐκ Μοσταγκανής ἀνεχώρησης του τὴν 21ην Μαρτίου διὰ Ηρακλίου, ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸ διρρούλον του, αἱ δοπίαι καὶ ἐπισκευάσθησκαν εἰς Πειραιά, ὃπου ἔρθησε τὴν 9ην Ἀπριλίου.

**ΜΑΡΙΑΝΝΑ:** Καθηταί τὴν 9ην Ἀπριλίου, συνεκρούσθησεν εἰς τὸ διρρούλον του, αἱ δοπίαι καὶ ἐπισκευάσθησκαν εἰς Πειραιά, ὃπου ἔρθησε τὴν 9ην Ἀπριλίου.

**ΜΑΡΙΑΝΝΑ:** Καθηταί τὴν 9ην Ἀπριλίου, συνεκρούσθησεν εἰς τὸ διρρούλον του, αἱ δοπίαι καὶ ἐπισκευάσθησκαν εἰς Πειραιά, ὃπου ἔρθησε τὴν 9ην Ἀπριλίου.

**ΜΕΡΑΙΝ:** Απὸ Χάρπτον Ρόσουντες μὲ γανθιθρακας προσήρχεται τὴν 9ην Ἀπριλίου εἰς τὸν διώρυλον τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος Μοντεβίλεο.

**ΜΗΤΡΟΝΟΙΔΙΣ:** Απὸ Νεκοτέα διὰ Γένοδου, ἡγακάθησε τὴν 9ην Ἀπριλίου νὰ προσεγγίσῃ τὸ Ρεσίφε δι' ἀνεφοδιασμὸν εἰς καύσιμα. λόγῳ διαρροῆς εἰς τὰν σολήνων. Αἱνεχώρησε τὴν 9ην Ἀπριλίου διὰ προσρισμὸν του.

**ΜΗΡΗΖ:** Εἴδη Αμδέρους διὰ Φιλαδέλφειαν, προσήρχεται ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Σέλντε τὴν πρωταν τῆς 3ης Ζης Ἀπριλίου, λόγῳ ζημιῆς. Αἱειλίκιον μὲ τὸ διοδεκάρων τῆς διοηθείσης ρυμουλκοῦ, δάσεις ἀνοικτοῦ συμφωνητικοῦ Λόδδη.

**ΜΗΡΙΖΙΤ:** Απὸ Ρίον Ιανεΐδρον διὰ Νατάλ Βραζιλίας, προσέκρουσεν ἐπὶ τὴν προδλήτος εἰς Σλέδατόρ καὶ ὑπέστη ἐλαφράς ζημιάς, ἀνεχώρησε διμοις διὰ προσρισμὸν τοῦ τὴν 10ην Ἀπριλίου.

**ΝΙΚΟΣ:** Εἰς πλάτος 52° 22' Β καὶ μῆκος 6° 36' Α, συνεκρούσθη μὲ ἀλιευτικὸν σκάρος τὸ ἀπόγευμα τῆς 9ης Ζης Ἀπριλίου, λόγῳ πυκνῆς μηχαλῆς. Εἰς ἓν τοῦ πληρώματος τοῦ «Νίκος» ἐπέσεν εἰς τὴν 9ην θάλασσαν, ἀλλὰ παρελήφθη ἐκ νέου ἑτοῖ τοῦ πλοίου σῶσος.

**ΝΟΙΤΣΙ:** Απὸ Βικτώρια διὰ Κωνσταντζαν

μὲ φορτίον μεταλλεύματος, προσήρχεται λόγῳ διμηλῆς τῆς 2ης Ζης Απριλίου 2 μίλια ἀνοικτά τοῦ λιμένος Κωνσταντζας.

Τὸ πλοίον τοῦ θάλασσαν, ἀλλὰ παρελήφθη ἐκ νέου ἑτοῖ τοῦ πλοίου σῶσος.





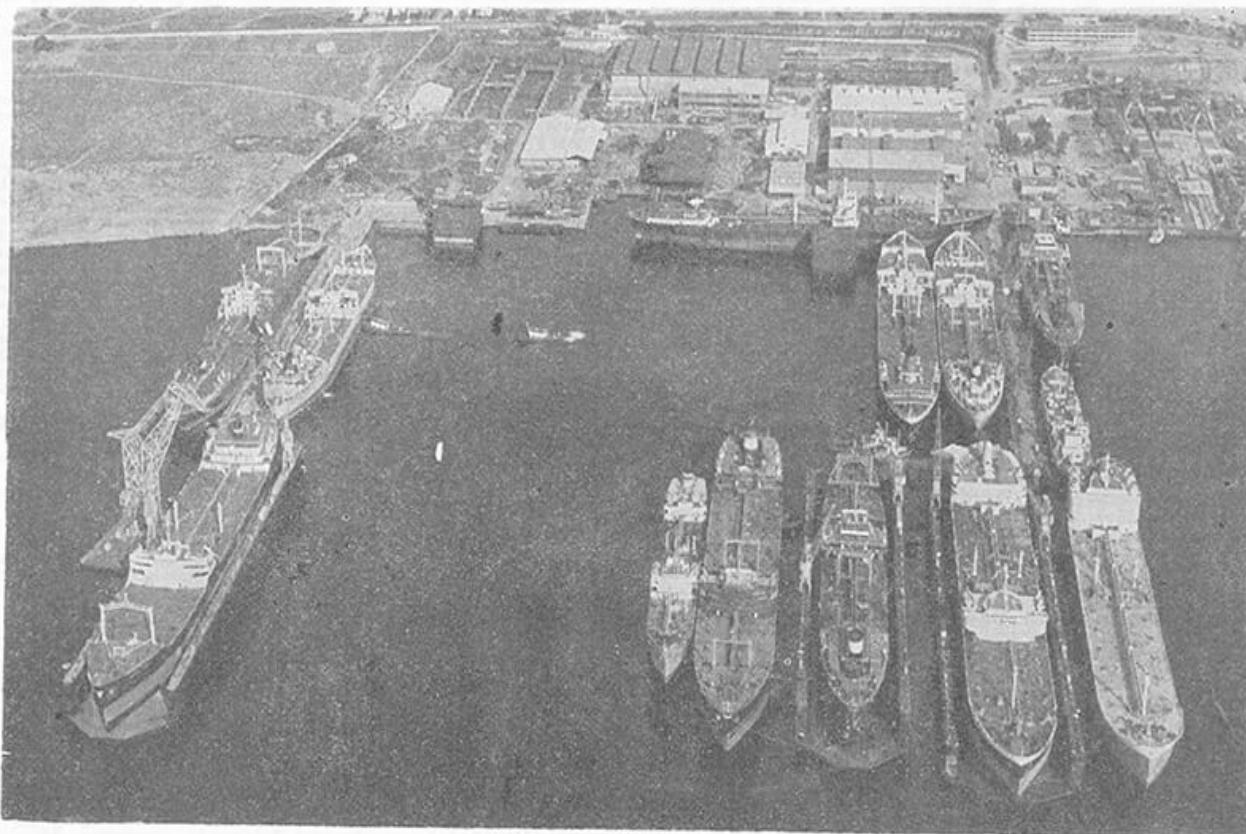


# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS  
CONVERSIONS • DRY-DOCKING
  - ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP  
TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
  - ★ FLOATING DRY-DOCKS
- No. 1 LENGTH 827 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 30,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 70,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 105 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 37,000 D.W.T.
- No. 3 LENGTH 720 FT. BREADTH INSIDE WALLS 111 FT.  
LIFTING CAPACITY 24,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 46,000 D.W.T.

### \* INDUSTRIAL WORKS



A busy day at Hellenic Shipyards.

Conveniently situated on the main shipping lanes through the Mediterranean. Fully equipped with the most modern installations for all types of shipbuilding and ship-repair work.

#### Registered Office :

**HELLENIC SHIPYARDS CO. LTD., 4 Acadimias Street, Athens, Greece.**

Cables: SHIPYARD ATHENS. Telex: ATHENS 123. Telephone: ATHENS 611-141, 2, 3

Yard: Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.

Telex: ATHENS 293 & 396 Telephones: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents: HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.1

Cables: SHIPNIAR LONDON. Telex: LONDON 28561/2. Telephone: MAYfair 8400.

U.S. Agents: TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 1022, N.Y.

Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: MURray Hill 8-7070.





|                          |                          |    |       |   |
|--------------------------|--------------------------|----|-------|---|
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ                 | έτ. «Κρίνα»              | 61 | 9327  | άνεχ. Ν. Όρλεάνην 29 Μαρτ. διά Γένοβαν            |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ                | έτ. «Φιλίδροι»           | 63 | 10523 | είς Μόζι 28 Φεβρ.                                 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.             | Δημ. Κυριακού            | 37 | 3184  | άνεχ. Μπαγιόν 9 Απρ. διά φιλαδέλφειαν             |
| ΔΗΜΗΤΡΟΣ                 | έτ. «Μαρμαράς»           | 44 | 9589  | άνεχ. Σεμπού 18 Μαρτ. διά Καγκάγιαν ντέ "Ορο      |
| ΔΗΜΟΣ                    | Δημάδης - Γκιούλη        | 44 | 7243  | έφθ. Κύπρον 29 Μαρτ.                              |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ               | έτ. «Βεργωτή»            | 44 | 7207  | έφθ. Βίλλα Κονστιτούσον 9 Απρ.                    |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ     | I. & B. Γανταλέων        | 43 | 7260  | έφθ. Τάραντα 27 Μαρτ.                             |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ                | A. Χελκούσης κλπ.        | 42 | 6904  | άνεχ. Άμπανταν 31 Μαρτ. διά Τρίπολιν              |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ        | έτ. «Φούρκερο»           | 58 | 9087  | έφθ. Άμμέροαν 10 Απρ.                             |
| ΔΙΑΜΑΝΤΟ                 | έλληνική έταιρια         | 22 | 1754  | έφθ. Παλέρμο 3 Απρ.                               |
| ΔΙΟΝΥΣΟΣ                 | Π. Πανταζάτος κλπ.       | 45 | 2302  | έφθ. Ντουμπρόβιν 9 Απρ.                           |
| ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)          | έτ. «Κάνοπος»            | 60 | 13335 | έφθ. Λιβερπούλ 31 Μαρτ.                           |
| ΔΙΡΦΥΣ                   | Έδελφοι Λύρα             | 43 | 7280  | άνεχ. Τζιμπούτι 6 Απρ. διά Κόντινεντ              |
| ΔΙΟΝΗ                    | έτ. «Παρίντα»            | 57 | 9722  | άνεχ. Σιμιζού 3 Απρ. διά Βανκούβερ                |
| ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)         | έτ. «Μαρβάλορ»           | 52 | 12132 | διπλής Ελσίνορ 6 Απρ. διά Βέντοπιλς               |
| ΔΟΣΑ                     | έτ. «Σπαρτανη»           | 43 | 7176  | διπλής Μπρόνομποττελ 6 Απρ. διά Ροστόκ            |
| ΔΡΟΜΩΝ                   | έτ. «Μαραθώνη»           | 43 | 8588  | άνεχ. Σφάλη 8 Απρ. διά N. Αφρικήν                 |
| ΔΥΝΑΜΙΣ                  | έτ. «Ζωδόδοξος»          | 44 | 7249  | άνεχ. Μορμουγκάδη 7 Απρ. διά Κόντινεντ            |
| ΔΩΡΟΘΕΑ                  | έτ. «Πάν - Οσεαν»        | 25 | 3297  | άνεχ. Σύρον 28 Μαρτ. διά Ρέτζιο                   |
| ΕΒΕΡΕΣΤ                  | έτ. «Γουορλντουάϊντ»     | 43 | 7131  | έφθ. Πειραιᾶ 11 Απρ.                              |
| ΕΙΡΗΝΗ                   | Άν. Τούντας & Σία        | 32 | 1484  | έφθ. Λαττάκια ἀπό 8 Μαρτ.                         |
| ΕΙΡΗΝΗ                   | Σ. Νταϊφᾶς κλπ.          | 21 | 2225  | άνεχ. Περού. Κόλπον 7 Απρ. (διαταγάς)             |
| ΕΙΡΗΝΗ Δ.                | έτ. «Ελετρανόρτη»        | 56 | 10530 | άνεχ. Κοκουίμπο 1 Απρ. διά Σαν Νικόλας            |
| ΕΙΡΗΝΗ Μ.                | Σ. Μπιλίνης              | 48 | 1958  | έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ.                             |
| ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ         | έτ. «Καρνέσιον»          | 63 | 14164 | άνεχ. Βανκούβερ 8 Απρ. διά Κίναν                  |
| ΕΚΑΛΗ                    | έτ. «Μερκαντόρια»        | 43 | 7239  | άνεχ. Πούλο Μπούκου 29 Μαρτ. διά Χιροχάτα         |
| ΕΚΤΩΡ                    | έτ. «Μάργυκο»            | 44 | 7210  | άνεχ. Μπωμόντ 6 Απρ. διά Μπουεναβεντούρα          |
| ΕΛΕΝ                     | έτ. «Ολιστιμη»           | 43 | 7128  | διπλής Γιβραλτάρ 4 Απρ. διά Στεττίνον             |
| ΕΛΕΝΑ                    | έτ. «Έλδας»              | 43 | 8371  | διπλής Παναμάρ 29 Μαρτ. διά Λονδίνον              |
| ΕΛΕΝΗ                    | έτ. «Ανδρία»             | 48 | 8430  | άνεχ. Στεττίνον 21 Μαρτ. διά Ροστόκ               |
| ΕΛΕΝΗ Β.                 | έτ. «Ταυματιά»           | 44 | 7213  | έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 2 Απρ.                        |
| ΕΛΕΝΗ Κ.                 | έτ. «Ελένη»              | 43 | 7245  | έφθ. Σαιν Τέων 8 Απρ. (έπισκευαι)                 |
| ΕΛΕΝΗ Σ.                 | Έλένη Κυριακού           | 39 | 3023  | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Απρ. διά Μόντρεαλ            |
| ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ               | έτ. «Μάρφελζ»            | 48 | 3829  | ὑπό παραλαβήν                                     |
| ΕΛΕΥΣΙΣ                  | ΗΛ. Τομπούλης            | 49 | 2851  | έφθ. Λαττάκια 26 Μαρτ.                            |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ                 | Πρίντεζης                | 21 | 1549  | άργει Αμπελάκι ἀπό 30 Σεπτ. 1957                  |
| ΕΛΛΑΣ                    | άδ. Μαζαράκη             | 22 | 3553  | άνεχ. Πειραιᾶ 10 Απρ. διά N. Υόρκην               |
| ΕΛΛΑΣ                    | Τρανσόπασιφικ            | 55 | 2863  | έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 Απρ.                             |
| ΕΛΛΑΣ ΛΗΝΤΕΡ             | Γ. Χρ. Λαιμός            | 43 | 7176  | διπλής Σουέζ 8 Απρ. διά Κορραμάσαχρ               |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ            | Τρανσόπασιφικ & Γιουνιθ. | 62 | 6666  | άνεχ. Χιούστον 7 Απρ. διά Μπάρον                  |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ         | Τρανσόπασιφικ & Γιουνβ.  | 61 | 7297  | έφθ. Χιούστον 7 Απρ.                              |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ        | Γιουνιβέρσραλ Κάργκο     | 60 | 7293  | έφθ. Τζέδδαν 6 Απρ.                               |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ         | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.      | 62 | 8927  | άνεχ. Ν. Όρλεάνην 9 Απρ. δι' Άλι) υδρειαν         |
| ΕΛΛΗ                     | έτ. «Μαρφούμεντο»        | 59 | 7293  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Απρ. δι' Ιαπωνίαν       |
| ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ              | Σ. Μελέτης κ.λ.π.        | 27 | 5219  | διπλής Σουέζ 31 Μαρτ. δι' Άκαμπα                  |
| ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ            | Γιουνιβέρσραλ Κάργκο     | 57 | 10280 | άνεχ. Τζιμπούτι 6 Απρ. διά Μπάρον                 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ            | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.      | 39 | 6281  | έφθ. Ν. Υόρκην 9 Απρ. διά Βομβάν                  |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ             | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.      | 44 | 7207  | άνεχ. Σιρίδην 10 Απρ. διά Κόρπους Κριστί          |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ            | Τρανσόπασιφικ            | 56 | 5710  | έφθ. Καλκούτταν 12 Απρ.                           |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ           | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.      | 56 | 5710  | άνεχ. Κορραμάδη 6 Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ         |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ         | Τρανσόπασιφικ            | 57 | 10279 | έφθ. Κόρπους Κριστί 1 Απρ.                        |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΣΤΗΡ          | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.      | 43 | 7254  | έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 6 Απρ.                        |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ        | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.      | 43 | 7208  | έφθ. Ν. Υόρκην 7 Απρ.                             |
| ΕΛΛΗΝΙΣ                  | έτ. «Λουζην»             | 43 | 7302  | άνεχ. Αγκρα ντός Ρέις 27 Μαρτ. διά N. Υόρκην      |
| ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)         | Μαρφουότζα               | 32 | 18564 | διπλής Αντένη 10 Απρ. δι' Άλι) άυστραλίαν         |
| ΕΛΠΙΚΗΝ                  | έτ. «Ελλην. & Βαλκανική» | 21 | 1897  | εις Κιέλον, ύπό παραλαβήν                         |
| ΕΛΠΙΣ                    | έτ. «Καζοτάμηλ»          | 44 | 8541  | διπλής Γιβραλτάρ 2 Απρ. διά Ραβέννων              |
| ΕΛΠΙΣ Π.                 | Πρίντεζη                 | 38 | 2265  | έφθ. Πειραιᾶ 10 Απρ.                              |
| ΕΜΠΟΡΙΟΣ                 | έτ. «Γκόλφο Αζούλ»       | 42 | 7058  | έφθ. Βανκούβερ 8 Απρ.                             |
| ΕΜΠΟΡΟΣ                  | έτ. «Ριο Κάριμπ»         | 44 | 14878 | άνεχ. Αμβούργον 1 Απρ. διά Ριο Ιανέιρο            |
| ΕΝΟΤΗΣ                   | έτ. «Μάρφο»              | 56 | 10529 | διπλής Παναμάρ 6 Απρ. δι' Ιαπωνίαν                |
| ΕΝΤΕΡΓΡΑΙ'Ζ (δ.)         | έτ. «Εντεργράιζ»         | 45 | 8404  | άνεχ. Ρουέν 3 Απρ. διά Γιβραλτάρ                  |
| ΕΝΤΟΠΑΝ                  | έτ. «Λόγγυρος»           | 41 | 7122  | άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 2 Απρ. διά Λισσαθώνα         |
| ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ                | «Επιδαυρούς» Α.Ε.        | 43 | 7176  | έφθ. Μπλάγκα 2 Απρ.                               |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ                | έτ. «Σφράρερς»           | 44 | 7251  | έφθ. Λιβερπούλ 9 Απρ.                             |
| ΕΡΕΤΡΙΑ                  | έτ. «Μαρεστέλα»          | 43 | 7199  | εις πατάμων Σέλντ 3 Απρ. διά Σικάγον              |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)             | Ιω. Λάτοπος              | 45 | 8548  | έφθ. Σπαλάτων 13 Απρ.                             |
| ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΣΗ (ύπερωκ.) | έτ. «Σάμοσοκ»            | 37 | 23732 | έφθ. Τζέδδαν 6 Απρ.                               |
| ΕΡΜΗΣ                    | έτ. «Μάρεσολ»            | 58 | 9585  | άνεχ. Αλί) δρειαν 31 Μαρτ. διά Δυρράχιον          |
| ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ             | έτ. «Σάμοσοκ»            | 44 | 2872  | άνεχ. Βανκούβερ 2 Απρ. δι' Ιαπωνίαν               |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ               | Λουράγκας - Κολύμδας     | 59 | 9584  | εις Πόρτ Σουόδαν ἀπό 20 Ιαν.                      |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ Σ             | έτ. «Σφράρερς»           | 21 | 2369  | έφθ. Λιβερπούλ 3 Απρ.                             |
| ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ            | έτ. «Μαρμηρέα»           | 44 | 7276  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν     |
| ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ               | έτ. «Ατλαντίς»           | 57 | 10689 | διπλής Παναμάρ 7 Απρ. δι' Όζακαν                  |
| ΕΣΠΕΡΟΣ                  | άδ. Γ. Δομεστίνην        | 34 | 1716  | έφθ. Τόκιο 27 Μαρτ.                               |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II             | «Ωκεανόπόρος» Α.Ε.       | 43 | 7194  | άνεχ. Αλί) δρειαν 31 Μαρτ. διά Δυρράχιον          |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ             | Ποπά - Έλευθεριάδην      | 17 | 3976  | άνεχ. Κάδης 6 Απρ. διά Βόρ. Κορέαν                |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)           | έτ. «Εναρζις»            | 50 | 2454  | άργει Κυνόδουραν ἀπό 7 Φεβρ.                      |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ                | έτ. «Λός Σάντος»         | 57 | 9061  | άνεχ. Χιούστον 7 Απρ. διά Ρόττερνταμ              |
| ΕΥΓΕΝΙΑΣ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ   | Οίκος Μαργαρώνη          | 43 | 7229  | έφθ. Γενόβα 28 Μαρτ.                              |
| ΕΥΔΑΙΜΟΝ                 | έτ. «Εύδωρα»             | 48 | 2358  | έφθ. Νεκοτάσα 3 Απρ.                              |
| ΕΥΔΩΡΑ                   | έτ. «Στάκο»              | 43 | 7244  | έφθ. Μόντρεαλ 5 Απρ.                              |
| ΕΥΗ                      | έτ. «Αφθονία»            | 43 | 7176  | άνεχ. Λός Αντζελες 6 Απρ. διά Λονδίνον            |
| ΕΥΞΕΙΝΟΣ                 | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 57 | 8903  | έφθ. Κολόμπο 8 Απρ.                               |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ                 | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 61 | 6373  | εις Πέρο. Κόλπον 13 Φεβρ.                         |
| ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ                | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 61 | 9659  | άνεχ. Ν. Υόρκην 3 Απρ. διά Λονδίνον               |
| ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ                | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 56 | 8985  | έφθ. Πότερνταμ 25 Μαρτ. (έπισκευαι)               |
| ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ                | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 60 | 6288  | έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Απρ.                            |
| ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ                | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 60 | 6288  | διπλής Παναμάρ 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν            |
| ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ                | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 57 | 8631  | άνεχ. Ν. Υόρκην 10 Απρ. διά Γιοκοχάμαν            |
| ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ                | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 56 | 8965  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Απρ. διά N. Υόρκην             |
| ΕΥΡΥΤΑΝ                  | παναμαϊκή έταιρια        | 49 | 1987  | άνεχ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ. δι' Άλι) δρειαν            |
| ΕΥΡΩΠΗ                   | Δημ. Μαργαρώνης          | 43 | 7223  | έφθ. Ταρραγκόνα 2 Απρ.                            |
| ΕΥΤΥΧΙΑ                  | έτ. Μαργαρώνη            | 43 | 7249  | έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 8 Απρ.                     |
| ΕΥΧΑΡΙΣ                  | Α. Μ. Νομικός            | 35 | 1512  | έφθ. Χάιφαν 7 Απρ.                                |
| ΕΦΟΗ                     | παναμαϊκή έταιρια        | 45 | 1675  | άνεχ. Γλασκώην 28 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων (Ν.Σ.)     |
| ZΑΦΕΙΡΗΣ                 | έτ. «Ωκλαντη»            | 61 | 10965 | άνεχ. Ναγκόνια 31 Μαρτ. διά Βανκούβερ             |
| ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ             | έτ. «Θεάκαμπορ»          | 43 | 7214  | έφθ. Κόρπους Κριστί 4 Απρ.                        |
| ΖΩΗ                      | Γ. Κουρεμένος            | 45 | 2125  | έφθ. Αλί) δρειαν 4 Απρ.                           |
| ΗΛΙΑΣ Κ.                 | έτ. «Ελιέρη»             | 57 | 9060  | έφθ. Μομπασα 30 Μαρτ.                             |
| ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ              | έτ. «Κηφισιάτα»          | 43 | 8758  | άνεχ. Καζαμπλάκαν 4 Απρ. διά Βαλτιμόρων           |
| ΗΙΣΙΕΡΟΣ                 | έτ. «Σκαραμαγκάς»        | 47 | 5120  | άνεχ. Θρίπορτ (Μπαχ.) 25 Μαρτ. διά Ριγιέκαν       |
| ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ               | Δ. Ν. Κουφός             | 44 | 1815  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 Μαρτ. διά Σικανούκβιλλ |
| ΗΡΩΝ ΙΙ                  | έτ. «Ναυαρίνον»          | 61 | 14518 | άνεχ. Σιδηνέη ἀπό 26 Φεβρ. διά Κίναν              |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ             | έτ. «Πηλού Χαντρα»       | 44 | 1662  | άνεχ. Γκιζόν 20 Μαρτ. διά Βέρα Κρούζ              |
| ΘΑΛΕΙΑ                   | έτ. «Ορίζωνι             | 57 | 10316 | άνεχ. Βανκούβερ 2 Απρ. δι' Ιαπωνίαν               |
| ΘΑΡΡΟΣ                   | έτ. «Σουρένα»            | 44 | 7286  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Απρ. διά Μουρόραν       |
| ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ             | έτ. «Ιόνιον»             | 44 | 7189  | άνεχ. Καμαρού 22 Μαρτ. διά Βανκούβερ              |
| ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ              | έτ. «Μαριθίδα»           | 43 | 7236  | διπλής Παναμάρ 7 Απρ. διά Πενσακόλλα              |
| ΘΕΟΔΩΡΑ                  | παναμαϊκή έταιρια        | 24 | 1324  | εις Πέραμο ἀπό 16 Φεβρ. (έπισκευαι)               |
| ΘΕΟΜΗΤΩΡ                 | έτ. «Λός Πέρλας»         | 43 | 7167  | άνεχ. Κύπρον 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ              |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ              | έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»       | 49 | 8311  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Απρ. διά Τζακάρταν      |
| ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)          | έτ. Αγγελάκης            | 38 | 3685  | άνεχ. Λονδίνον 6 Απρ. διά N. Υόρκην               |

|                         |                            |    |       |  |
|-------------------------|----------------------------|----|-------|--|
| ΘΗΜΠΙΑΝ                 | έτ. «Σάντα Έλλε»           | 43 | 7259  | άνεκ. Ρέτιο 20 Μαρτ. δι' 'Αλβανιαν           |
| ΘΗΡΑ                    | έτ. «Βισαντόρο»            | 62 | 13785 | διπλής Παναμά 29 Μαρτ. διά Χίλην             |
| ΘΗΣΕΥΣ                  | έτ. «Σουναμέρικα»          | 46 | 1988  | διπλής Ουζάν 4 'Απρ. δι' 'Αλ.' δρειαν        |
| ΘΥΡΛΟΣ                  | έτ. «Νίκη»                 | 44 | 7232  | έφθ. Βέρα Κρούζ 6 'Απρ.                      |
| ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)    | έτ. «Γκραίτοια»            | 64 | 39800 | διπλής Ι' Ιβρατάρ 8 'Απρ. διά Σιδώνα         |
| ΙΖΩΜΠΕΛ                 | έτ. «Άρμαντόρες»           | 57 | 9746  | άνεκ. Σαγκάνη 3 'Απρ. διά Σιδνεύ             |
| ΙΘΑΚΗ (δεξ.)            | έτ. «Αντίναι»              | 52 | 11289 | άνεκ. 'Αμμουδιά Μπαι 5 'Απρ. διά N. 'Υρκην   |
| ΙΚΑΡΟΣ                  | έτ. «Λινάρες»              | 44 | 7154  | διπλής Κωνύ) πολιν 1 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν   |
| ΙΡΕΝΑ                   | έτ. «Ολισπού»              | 43 | 7232  | άνεκ. Κολόμπο 16 'Απρ. διά Κουνταλόρε        |
| ΙΣΤΡΟΣ II               | έτ. «Βέριτας»              | 43 | 7275  | έφθ. Ιμιγχαρ 1 'Απρ.                         |
| ΙΩΑΝΝΑ                  | έτ. «Ιωάνναι»              | 26 | 2873  | έφθ. Πειραιάς ἀπό 26 Φεβρ.                   |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.)             | έτ. «Ναυτιλ. 'Εκφετ) σεις» | 45 | 9918  | διπλής Κωνύ) πολιν 6 'Απρ. δι' 'Οδησσόν      |
| ΙΩΑΝΝΗΣ                 | 'Αγγελάκης κ.λ.π.          | 38 | 4740  | έφθ. Είλατ 28 Μαρτ.                          |
| ΙΩΑΝΝΗΣ                 | έτ. «Πλαύκη»               | 48 | 1845  | άνεκ. Χώρη Κόγια 12 Μαρτ. διά Σαγκάνη        |
| ΙΩ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ            | έτ. «Φρίντον»              | 42 | 7035  | έφθ. Μουρόπαν 24 Μαρτ.                       |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.              | έτ. «Σάιντ Ιωάννην»        | 44 | 7248  | άνεκ. N. 'Ορλέανην 13 Μαρτ. διά Mp. "Αύρες   |
| ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ       | άδ. Γουλανδρή              | 44 | 7277  | άνεκ. Βομβάνη 10 'Απρ. διά Τζιμπούτι         |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΘΕΙΡΑΚΗΣ (δ.) | έτ. «Αθηνή» κλπ.           | 44 | 10909 | άνεκ. Ταμπικο 8 'Απρ. διά Μηράουνοβιλλ       |
| K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ         | 'Ι. Χατζηπατέρας           | 43 | 7244  | άνεκ. Πούλο Μπούκομ 8 'Απρ. διά Σουεζ        |
| ΚΑΔΜΟΣ (δ.)             | έτ. «Χάρη Τάνκερς»         | 60 | 14076 | άνεκ. Τρινινταντ 7 'Απρ. διά Σαλβαδόρ        |
| ΚΑΛΑΜΑΙ                 | έτ. «Σαντιλάνα»            | 32 | 4633  | εἰς 'Αλ.' δρειαν ἀπό 10 Ιαν.                 |
| ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ               | έτ. «Λαυρίου 'Αδελφοί»     | 38 | 2368  | διπλής Γιβρατάρ 3 'Απρ. διά Θάλκεμπεργκ      |
| ΚΑΛΙΜΑΝ                 | έτ. «Βέλαμπαρ»             | 43 | 7091  | άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Κολόμπο          |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ        | έτ. «Μιχαΐνος»             | 44 | 7249  | έφθ. Ρεσιφ 5 'Απρ.                           |
| ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ            | έτ. «Χρήπατ»               | 37 | 2348  | άνεκ. Μπουσάρι 3 'Απρ. διά Χάθρην            |
| ΚΑΛΟΣ ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ        | παναμακή έταιρια           | 43 | 1760  | εἰς Κωνοτάντζαν 7 'Απρ.                      |
| ΚΑΛΥΨΟ                  | A. M. Νομικός              | 50 | 1517  | έφθ. Τέλ Αθήδ 5 'Απρ.                        |
| ΚΑΝΑΡΗΣ                 | έτ. «Κόδα ντε Μάρφελ»      | 44 | 7240  | διπλής Γιβρατάρ 9 'Απρ. διά Καλκούτταν       |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ                | έτ. «Κάνοπους»             | 61 | 10494 | άνεκ. Μόζι 6 'Απρ. διά Δυτ. Αύστραλιαν       |
| ΚΑΠΑ                    | 'Ιω. Καπράλος              | 44 | 2704  | διπλής Γιβρατάρ 3 'Απρ. διά Γάνδην           |
| ΚΑΠΑ ΤΡΕΓΓΙΝΤΕΡ         | 'Αθανασίσσης-Γεωργόπουλος  | 48 | 1953  | άνεκ. Σιγκαπούρην ροδς 5 'Απρ. διά Σαγκάνη   |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ         | έτ. «Απηγνανος»            | 44 | 7279  | εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 7 Σεπτ.                   |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ          | έτ. «Τρόμπη»               | 55 | 8798  | διπλής Γιβρατάρ 2 'Απρ. διά Καλκούτταν       |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ          | έτ. «Τράμη Τσάρτεριγκ»     | 54 | 8003  | άνεκ. Παναμά 25 Μαρτ. δι' Ειρηνικὸν          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ          | A.E. «Πόλμα»               | 40 | 5032  | διπλής Κωνύ) πολιν 30 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I        | έτ. «Ελλήσι»               | 44 | 8453  | άνεκ. Σαβόνα 22 Μαρτ. διά N. 'Υρκην          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)      | έτ. «Ρίμνες»               | 53 | 1101  | έφθ. Σουάνον 11 'Απρ.                        |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ          | έτ. «Λίμπανο»              | 43 | 7281  | ιδε: «ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ», ὡς μετωνομάσθι            |
| ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ            | έτ. «Ιρίζη»                | 46 | 4576  | έφθ. Γκριλόγκ 12 'Απρ.                       |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ       | έτ. «Άγια Καϊκίλια»        | 60 | 8717  | άνεκ. Τρινινταντ 27 Μαρτ. διά Νορθηγίαν      |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.              | έτ. «Ιουερτό Ντάριεν»      | 43 | 7275  | άνεκ. Τενερίφε 2 'Απρ. διά Σάντος            |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ          | έτ. «Μαρίρο»               | 43 | 7176  | έφθ. Τόρρε Ανουντζάτα 31 Μαρτ.               |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ          | έτ. «Γιουρόπα Κομέρο»      | 44 | 7223  | έφθ. Μπωμόντ 4 'Απρ.                         |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ        | παναμακή έταιρια           | 43 | 7227  | άνεκ. Μπ. "Αύρες, i 'Απρ. διά Μασσαλίαν      |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ (δεξ.)      | έτ. «Μηράϊ Στάρ»           | 47 | 9956  | έφθ. Μπωμόντ 6 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ          |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ Λ.          | έτ. «Ελάνταλ»              | 61 | 13408 | άνεκ. Μόζι 29 Μαρτ. διά Βανκούμερο           |
| ΚΑΡΑΔΑΥΛΙΤΗΣ            | έτ. «Στροβίλη»             | 43 | 7163  | διπλής Κωνύ) πολιν 31 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν  |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ                | έτ. «Ιντεραΐπη»            | 44 | 1920  | άνεκ. Κόμπε 10 'Απρ. διά Ναγκόγια            |
| ΚΑΣΟΣ                   | «Κάσος» A.E.               | 39 | 5215  | έφθ. Μάντεστερ 3 'Απρ.                       |
| ΚΑΣΟΣ                   | άδ. Βασιλίδη               | 22 | 1584  | διπλής Κωνύ) πολιν 2 'Απρ. διά Νοβορωσίσκην  |
| ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ               | έτ. «Παλμύρα»              | 43 | 7312  | έφθ. Λιβερπούλ 12 'Απρ.                      |
| ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ         | έτ. «Αγιαμόντε»            | 51 | 9956  | έφθ. Βέρα Κρούζ 27 Μαρτ.                     |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)          | παναμακή έταιρια           | 58 | 14606 | διπλής Σουεζ 7 'Απρ. δι' Ινδιαν              |
| ΚΑΣΤΩΡ                  | άδ. Γράτσου                | 44 | 7198  | έφθ. Χάμπον ρόδς 7 'Απρ.                     |
| ΚΑΣΤΩΡ                  | έτ. «Κάνοπους»             | 60 | 10494 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. δι' Η.Π.Α.         |
| KATE A.                 | Γ. 'Αφεντάκης              | 50 | 5627  | διπλής Παναμά 21 Μαρτ. διά Γιβρατάρ          |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ                | έτ. «Μαρασεγκούρο»         | 44 | 7155  | έφθ. Πόρτ Σαιδ 22 Μαρτ. (δι' 'Ακάματα)       |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ                | παναμακή έταιρια           | 36 | 1413  | εἰς Τάιν ἀπό 17 Φεβρ.                        |
| ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)            | άδ. Κολοκοτρώνη            | 55 | 11100 | έφθ. Πουέρτο Μιράντα 5 'Απρ.                 |
| KATINA T. H.            | έτ. «Χουσάνθεμον»          | 43 | 7176  | άνεκ. Μπαγίον 8 'Απρ. διά Σαντάντερ          |
| KEA                     | έτ. «Σάν Σεσίλιο»          | 58 | 13752 | διπλής Παναμά 7 'Απρ. (ἀπό Κοκούμπο)         |
| ΚΕΤΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)       | έτ. «Βαλνέτρα»             | 58 | 12193 | άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 Μαρτ. διά Κάντλα    |
| ΚΕΤΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ          | έτ. «Σκαρπάντανα»          | 42 | 7265  | άνεκ. Γλασκώνη 6 'Απρ. διά Παναμάν           |
| ΚΕΤΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ          | έτ. «Κάλλαρο»              | 44 | 7244  | άνεκ. Λάγκος 7 'Απρ. διά Σαπέλε              |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ               | έτ. «Κάνοπους»             | 62 | 10494 | άνεκ. Βανκούμερο 24 Μαρτ. διά Τοιβαγκτάο     |
| ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ               | έτ. «Λουκέρο»              | 44 | 5069  | άνεκ. Πούλο Μπούκομ ἀπό 3 Μαρτ. διά Σαγκάνη  |
| ΚΕΡΤΗΣ                  | έτ. «Στροβίλη»             | 43 | 7159  | άνεκ. Ντακάρ 29 Μαρτ. διά Ήπη Λόντον         |
| ΚΕΧΡΕΑ                  | Θ. Επιφανειάδης            | 44 | 7176  | άνεκ. Κολόμπο 8 'Απρ.                        |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ          | M. Νομικός                 | 56 | 8429  | άνεκ. Γιαβάτων 12 'Απρ. διά Χιροχάτα         |
| ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ             | έτ. «Περοευς»              | 57 | 9153  | άνεκ. Τζιμπούτι 27 Μαρτ. διά Κίναν           |
| ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ           | έτ. «Βολκάνη»              | 63 | 15740 | διπλής Γιβρατάρ 10 'Απρ. διά Γενοβαν         |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ              | έτ. «Ελλήν. 'Αστήρ»        | 58 | 11156 | άνεκ. Φλώρικ 5 Μαρτ. διά Λίβανον             |
| ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ             | έτ. «Πύλος»                | 63 | 15378 | άνεκ. Τοιμπά 31 Μαρτ. διά Πόρτ Μούντυ        |
| KINI                    | έτ. «Κίνιν»                | 43 | 8432  | ύπο πορολαθήν                                |
| ΚΙΝΙΝ                   | έτ. «Κόλμαρ»               | 56 | 9403  | διπλής Γιβρατάρ 5 'Απρ. διά Ρόπτερνταμ       |
| ΚΛΑΣΣΙΚ                 | έτ. «Μπελμάρη»             | 44 | 7190  | εἰς Πειραιά ἀπό 5 Ιουλ. 1964                 |
| ΚΛΕΑΡΧΟΣ                | M. Μαρκοντωνάκης & Yioi    | 35 | 946   | έφθ. Μόζι 17 Μαρτ.                           |
| ΚΛΕΙΟ                   | παναμακή έταιρια           | 47 | 935   | έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.                        |
| ΚΝΩΣΣΟΣ                 | K. Εύθυμιαδης              | 49 | 2146  | έφθ. Πειραιά ἀπό 5 Ιουλ. 1964                |
| ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)            | Έλληνική Δεξαμενοπλοία     | 53 | 2173  | άργει. Αμπελάκι ἀπό 17 Ιουλ. 1964            |
| ΚΟΚΟΝΙΚΑ                | έτ. «Σόλι»                 | 30 | 1988  | άνεκ. Βιλλέλιανταν 2 'Απρ. διά Γενοβαν       |
| ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)         | έτ. «Κόνφρινταν»           | 50 | 9959  | άνεκ. Νούμεα 1 'Απρ. δι' 'Αμμουδιά Μπαι      |
| ΚΟΡΑΗΣ                  | έτ. «Πρωτεύης»             | 43 | 7207  | άνεκ. Νούμεα 1 'Απρ. δι' 'Απωνιαν            |
| ΚΟΡΑΛΙΑ III             | άδ. Γ. Δημοστίνη           | 28 | 1595  | άνεκ. Πειραιά 2 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν        |
| ΚΟΡΘΙ                   | έτ. «Γκόδαμη»              | 43 | 7242  | έφθ. Φουκίδη 28 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΝΗ)              |
| ΚΟΡΙΝΘΙΚ                | έτ. «Πόρτλαντ»             | 59 | 10914 | άνεκ. Τζιμπούτι 26 Μαρτ. διά Ντάρεν          |
| ΚΟΡΩΝΙΣ                 | έτ. «Διδαμόντι»            | 46 | 2361  | άνεκ. Μασάόβια 9 'Απρ. διά Μομπάσσα          |
| ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)          | έτ. «Ν.Ε.Κ.»               | 50 | 10135 | έφθ. Λάρνακα 12 'Απρ.                        |
| ΚΡΗΤΗ                   | Έμπειρικος Σ. Γ.           | 44 | 7207  | διπλής Ηγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. διά Νεάπολιν   |
| ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΦΡΝΤΕΝ        | έτ. «Στελλά Μαρίνα»        | 43 | 3605  | έφθ. Ν. 'Υρκην 5 'Απρ.                       |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ              | έτ. «Διαι. Πατέρας»        | 59 | 9360  | άνεκ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Σαγκάνη          |
| ΚΥΘΝΟΣ                  | έτ. «Σάν Σεσίλιο»          | 57 | 13755 | διπλής Παναμά 1 'Απρ. δι' Ειρηνικὸν          |
| ΚΥΘΝΟΣ                  | έτ. «Ζαδέ»                 | 46 | 3648  | άνεκ. Μοντεβίδεο 30 Μαρτ. διά Πειραιά        |
| ΚΥΚΛΑΔΕΣ                | έτ. «Ζαφίρη»               | 39 | 3381  | έφθ. Ρόπτερνταμ 10 'Απρ.                     |
| ΚΥΚΝΟΣ (δ.)             | έτ. «Κάνοπους»             | 54 | 10860 | έφθ. Σιδένη ἀπό 11 Μαρτ.                     |
| ΚΥΜΑ                    | έτ. «Μαρσούέρτε»           | 42 | 7248  | άνεκ. Πρέστον 10 'Απρ. δι' Άμμεροσ           |
| ΚΥΜΩ                    | έτ. «Εσκόριαλ»             | 44 | 7292  | έφθ. Λιθέρνο 7 'Απρ.                         |
| ΚΥΠΡΟΣ                  | έτ. «Ελληνική» A.E.        | 45 | 3794  | άνεκ. Πειραιά 9 'Απρ. διά Μπουργκάς          |
| ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ              | έτ. «Κυρά»                 | 49 | 2032  | άνεκ. Τεργικό 28 Μαρτ. διά Ντακάρ            |
| ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ            | έτ. «Άσηρα»                | 56 | 9086  | έφθ. Λιθέρνο 29 Μαρτ.                        |
| ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ              | παναμακή έταιρια           | 43 | 7291  | διπλής Κωνύ) πολιν 2 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν   |
| ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ          | έτ. «Οιλαφάνη»             | 43 | 6888  | διπλής Γιβρατάρ ἀπό 4 Μαρτ. διά Χαδάναν      |
| ΚΥΡΙΑΚΗ Ν.              | έτ. «Άργυρη»               | 61 | 9378  | ύπο πορολαθήν                                |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ              | άδ. K. Πατέρα              | 43 | 7176  | έφθ. Πιομπίνο 1 'Απρ.                        |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ      | έτ. «Καραβένα»             | 44 | 7274  | έφθ. Τεργικόν 28 Μαρτ.                       |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ     | Μπουσές & Σια              | 41 | 979   | έφθ. Χάιφαν 2 'Απρ.                          |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ            | έτ. «Κονκιστάντορ»         | 45 | 7157  | άνεκ. Ραγκούν 12 'Απρ. διά Καλκούτταν        |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ       | έτ. «Ελλ. Βαλάσ. Μεταφ.»   | 57 | 10044 | άνεκ. Μομπίλ 2 'Απρ. διά Πουέρτο Όρντας      |
| ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ          | Πλήκ. Κ. Μιχαλου           | 54 | 8063  | άνεκ. Μπουμπούρι 31 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού |
| ΚΩΣΤΗΣ                  | έτ. «Κωστή»                | 44 | 7263  | διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Σακάιντε          |
| ΚΩΣΤΗΣ                  | άδ. Λώνι                   | 56 | 8474  | έφθ. Γενόβαν 31 Μαρτ.                        |
| ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ     | έτ. «Ωκεανοπόρος»          | 44 | 7297  | έφθ. Κεντάντε 31 Μαρτ.                       |
| ΛΑΓΩΝΗΣΙ                | Λ. Χατζηβασιλείου          | 58 | 5924  | ύπο πορολαθήν                                |
| ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ             | Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.    | 51 | 2340  | διπλής Πόρτ Σαιδ 31 Μαρτ. διά Λιθέρνουλ      |
| ΛΑΚΜΟΣ (δ.)             | έτ. «Μαροσεάνο»            | 59 | 27462 | διπλής Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Ρόπτερνταμ      |
| ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)        | έτ. «Άττικα»               | 60 | 14431 | διπλής Παναμά 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν           |
| ΛΑΜΥΡΕΥΣ                | έτ. «Λορέτο»               | 44 | 7252  | άνεκ. Σεβίλλην 10 'Απρ. διά Θέουταν          |

|                       |                             |    |       |   |
|-----------------------|-----------------------------|----|-------|---|
| ΛΑΜΨΙΣ                | έτ. «Πρωτεύς»               | 43 | 7229  | άνεκ. Ρόπτερνταμ 6 'Απρ. διά Ταμπίκο              |
| ΛΕΑΝΔΡΟΣ              | έτ. «Ντιαμάντε»             | 63 | 10515 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Βαλτιμόρων           |
| ΛΕΛΕΤΑ                | έτ. «Ελμό Σιππίγκ»          | 39 | 10060 | διπλήθε Μπρόνομποττελ 18 Μαρτ. διά Μεξικόν        |
| ΛΕΟΝΤΙΟΣ              | Θεόδ. Τεργιάζος             | 43 | 7176  | έφθ. Ρίο Ιανέριο 28 Μαρτ.                         |
| ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ             | έτ. «Σκάραστελ»             | 36 | 4997  | άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 24 Μαρτ. διά Ριγιέκαν           |
| ΛΕΩΝ                  | Π. Βράγκος                  | 36 | 1131  | εἰς μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής                |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ      | «Μιχαλινός» Α.Ε.            | 43 | 7176  | έφθ. Τοιβιταδέκια 27 Μαρτ.                        |
| ΛΙΔΗ                  | έτ. «Άργω»                  | 11 | 1459  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Πειραιᾶ             |
| ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ       | «Μιχαλινός» Α.Ε.            | 43 | 7291  | άνεκ. Σούγκει Μουάρ 8 'Απρ. διά Γιανθάτα          |
| ΛΙΜΝΗ (δεξ.)          | ελληνικά συμφέροντα         | 44 | 1149  | εἰς Πειραιά ἀπό 4 Αύγ. 1964                       |
| ΛΙΝΑ (δ.)             | έτ. «Πόρτολου»              | 44 | 1339  | εἰς Ηεσσειακάς μεταφοράς                          |
| ΛΙΝΤΑ                 | έτ. «Μαρβίέντο»             | 60 | 14302 | άνεκ. Ρόπτερνταμ 1 'Απρ. διά Λουάντα              |
| ΛΟΝΤΟΝ                | έτ. «Μαρλόγκρα»             | 38 | 2588  | έφθ. Λίθερπούλ 29 Μαρτ.                           |
| ΛΟΥΚΑΣ Ν.             | έτ. «Ιόνιαν Νουδιγκ.»       | 64 | 9615  | διπλήθε Θρόνταντ "Αίλαντ 30 Μαρτ. διά Κίναν       |
| ΛΟΥΣΣΕΙΟΣ             | έτ. «Έλδιρα»                | 44 | 7244  | άνεκ. Βρέμην 6 'Απρ. δι' Ελευσίνα                 |
| ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)       | έτ. «Εστρέλλα»              | 58 | 27528 | διπλήθε Λάδοςεντ 8 'Απρ. διά Βίλλελμοσταντ        |
| ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)          | έτ. «Μαροσεάνο»             | 58 | 27462 | διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Ράς Λανούφ          |
| ΜΑΓΚΑΝΑ               | έτ. Ιατζοῦ                  | 48 | 1600  | άνεκ. Λονδίνον 29 Μαρτ. διά Χάιφαν                |
| ΜΑΙΡΗ Ν.ΙΚ.           | παναμαϊκή έταιρια           | 44 | 1876  | άνεκ. Αντεν 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην               |
| ΜΑΝΔΡΑΚΙ              | έτ. «Μανδράκι»              | 45 | 7201  | έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 26 Μαρτ.                      |
| ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ Η (δ.)      | έτ. «Ολμέντο»               | 53 | 11276 | έφθ. Αυτορένταμ 30 Μαρτ.                          |
| ΜΑΝΕΣ                 | έτ. «Μοτορνάθες»            | 55 | 8526  | άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ. διά Ντάρεν              |
| ΜΑΝΘΟΣ                | Μαρκαντωνάκης               | 37 | 1322  | εἰς Ηεσσειακάς μεταφοράς                          |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)        | έτ. «Γκοπήκ»                | 45 | 3766  | έφθ. Σουραμάγια 3 'Απρ.                           |
| ΜΑΝΤΩ                 | έτ. «Μάντω»                 | 30 | 1041  | έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ.                             |
| ΜΑΟΥΝΤ ΣΑΝΑΙ          | παναμαϊκή έταιρια           | 44 | 2902  | άνεκ. Πόρτ Σουδάν 31 Μαρτ. διά Κουβέιτ            |
| ΜΑΡΑΘΩΝ               | έτ. «Γιουρόπα»              | 43 | 15030 | έφθ. Καράπο 7 'Απρ.                               |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπικ.)     | Ι.ώ. Λάτονς                 | 45 | 9374  | έφθ. Τζέδδαν 2 'Απρ.                              |
| ΜΑΡΘΑ (δεξ.)          | ΣΠ. «Ελευθεριάδης           | 49 | 10099 | διπλήθε Κωνυχών πολιν ἀπό 7 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΜΑΡΙΑ                 | έτ. «Μπέκος»                | 50 | 2668  | έφθ. Πειραιᾶ 8 'Απρ.                              |
| ΜΑΡΙΑ                 | έτ. «Ιονίαν»                | 62 | 9455  | άνεκ. Μπρισπάιν 20 Μαρτ. διά Κίναν                |
| ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ    | Μητρόπολος & Σιά            | 32 | 1598  | εἰς δύον 'Αγ. Γεωργίου (έπιοκευαί)                |
| ΜΑΡΙΑ Κ.              | έτ. «Μάρθα»                 | 39 | 1506  | έφθ. Λειζέρες 6 'Απρ.                             |
| ΜΑΡΙΑ Λ.              | έτ. «Μάρεμπαρ»              | 56 | 8799  | διπλήθε Παναμά 2 'Απρ. διά Λάς "Αντζελες          |
| ΜΑΡΙΑ Λ. θ.           | έτ. «Σάμουκο»               | 56 | 6156  | έφθ. Βανκούμπερ 7 'Απρ.                           |
| ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ          | έτ. «Κοντάνιαν»             | 57 | 10311 | έφθ. 'Αγ. Θρακίσκον 8 'Απρ.                       |
| ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΥΜΠΟΥΛΗΝ   | έτ. «Λακωνία»               | 58 | 4238  | έφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ. (έπιοκευαί)                 |
| ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΔΗΣ      | έτ. «Νασιοναλά»             | 44 | 7133  | έφθ. Μπελφαστ 9 'Απρ.                             |
| ΜΑΡΙΑ Ν.              | Π. Μπούρυμπουλης            | 40 | 886   | ἀργει Πέραμα ἀπό 26 Νοεμ. 1961                    |
| ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ            | έτ. «Μικαστάλη»             | 43 | 7219  | άνεκ. Ντακάρ 7 'Απρ. δι' Ισπανίαν                 |
| ΜΑΡΙΑ ΖΑΝΤΑ           | έτ. «Πλατσάνι»              | 41 | 5294  | διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Δυτ. Ινδίαν         |
| ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ           | έτ. «Πλάροντα»              | 44 | 7176  | έφθ. Κολόμπο 21 Μαρτ.                             |
| ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ        | έτ. «Μικαστάλη»             | 43 | 7217  | διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Κολόμπο             |
| ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ          | Γερ. Σταθάτος               | 43 | 7176  | άνεκ. Βίλλελμοσταντ 8 'Απρ. διά Μπέλφαστ          |
| ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ     | έτ. «Βένας»                 | 43 | 7245  | άνεκ. Μπιλμπάο 4 'Απρ. διά Λάς Πάλμας             |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ              | έτ. «Πλαντίστα»             | 57 | 10314 | άνεκ. Γκπλόγκ 5 'Απρ. διά Κίναν                   |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)    | έτ. «Μαριάννα»              | 39 | 4998  | έφθ. 'Αλικάντε 4 'Απρ.                            |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΗΙΙ (δ.)     | Ι.ώ. Λάτονς                 | 29 | 14216 | έφθ. Τζέδδαν 5 'Απρ.                              |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ        | Ι.ώ. Λάτονς                 | 50 | 16394 | έφθ. Τούαλ 10 'Απρ.                               |
| ΜΑΡΙΓΩ                | έτ. «Λάτονς                 | 44 | 8992  | άνεκ. Τζέδδαν 25 Μαρτ. διά Σουέζ                  |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) | έτ. «Λάτονς                 | 35 | 23580 | έφθ. Τζέδδαν 3 'Απρ.                              |
| ΜΑΡΙΑΕΝΑ Π.           | έτ. «Νεθάδα»                | 42 | 7147  | έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 25 Μαρτ.                      |
| ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ         | Έλλην. Αστήρ                | 54 | 11577 | άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 3 'Απρ. διά Μπέιρα           |
| ΜΑΡΙΡΙΤΑ              | έτ. «Μαριέννα»              | 52 | 6068  | έφθ. Κοατζακόλακος 3 'Απρ.                        |
| ΜΑΡΙΤΑ ΘΟΡΝΤΕΝΤ       | έτ. «Δρντένα»               | 46 | 9172  | άνεκ. Αύγυστουν 24 Μαρτ. δι' Αλθανίαν             |
| ΜΑΡΙΝΑΣ               | έτ. «Γιουρόπαν»             | 56 | 8716  | έφθ. 'Αλι' δρειαν 4 'Απρ.                         |
| ΜΑΡΚΟΣ Γ. θ.          | ελληνικό συμφέροντα         | 48 | 3877  | άνεκ. Γκόττεμπουργκ 30 Μαρτ. διά Βοστώνην         |
| ΜΑΡΛΙ (δ.)            | έτ. «Λουτρά»                | 39 | 5047  | άνεκ. Ντακάρ 2 'Απρ. διά Ρόπτερνταμ               |
| ΜΑΡΜΙΝΑ               | έτ. «Μάρλι»                 | 59 | 20827 | έφθ. Ν. Όρεάντων 8 'Απρ.                          |
| ΜΑΡΟΥΔΙΟ              | N. Γκούμας                  | 44 | 2817  | διπλήθε Κωνυχών πολιν 27 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν    |
| ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.           | έτ. «Αλμαντίνη»             | 46 | 7369  | έφθ. Ρόπτερνταμ 2 'Απρ.                           |
| ΜΑΡΠΗΣΣΑ              | έτ. «Βόλκαν»                | 50 | 1665  | έφθ. Καζαμπλάκιαν 31 Μαρτ.                        |
| ΜΑΡΤΖΥ (δ.)           | έτ. «Ούνιβρεσσαλη»          | 55 | 9125  | έφθ. Βανκούμπερ 2 'Απρ.                           |
| ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ       | Ι.ώ. Λάτονς                 | 52 | 11197 | διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Κίελον              |
| ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ        | έτ. «Μοτόρες»               | 59 | 9168  | έφθ. Ρόπτερνταμ 30 Μαρτ.                          |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ         | έτ. «Μόνδια»                | 57 | 8906  | άνεκ. Βανκούμπερ 6 'Απρ. διά Κίναν                |
| ΜΑΣΤΕΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ    | έτ. «Μιραλάγκα»             | 55 | 4741  | άνεκ. Αγ. Βικέντιουν 1 'Απρ. διά Λονδίνον         |
| ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)        | έτ. «Ούλισες Έντερπρ.»      | 43 | 7282  | εἰς Κύθηρα (ἀπόδηκη)                              |
| ΜΑΤΡΟΖΟΣ              | έτ. «Φονάν»                 | 27 | 6397  | άνεκ. Λάς Πάλμας 29 Μαρτ. διά Κή Γουεστ           |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ            | Νικολόρης-Παπάζογλου        | 16 | 2081  | έφθ. Βάρναν 9 'Απρ.                               |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ         | παναμαϊκή έταιρια           | 65 | 14264 | έφθ. Κόμπε 5 'Απρ.                                |
| ΜΕΓΑΡΑ                | έτ. «Ακρες»                 | 46 | 6907  | διπλήθε Παναμά 31 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν            |
| ΜΕΛΕΤΙΟΣ              | έτ. «Μαροκούνερο»           | 44 | 7277  | άνεκ. Νιού Ουεστμινστερ 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν       |
| ΜΕΛΙΝΑ                | έτ. «Μένταλφ»               | 38 | 5226  | έφθ. Πειραιᾶ 8 'Απρ.                              |
| ΜΕΛΤΕΜΙ               | έτ. «Γιουνιβέρσεραλ Τράμπ»  | 42 | 7262  | άνεκ. Λάς Πάλμας 7 'Απρ. διά Λονδίνον             |
| ΜΕΣΙΚΟ                | παναμαϊκή έταιρια           | 37 | 2002  | Ίδε: «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.», ώς μετωνομάσθιν               |
| ΜΕΡΡΥ MENT            | έτ. «Μαραρπρέσιο»           | 46 | 3949  | άνεκ. Κύπρον 8 'Απρ. διά Ρόπτερνταμ               |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑ              | έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»         | 60 | 14431 | έφθ. Πόρτ Αλμέρι 11 'Απρ.                         |
| ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ          | παναμαϊκή έταιρια           | 44 | 2782  | διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Μπ. Αύρες           |
| ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ            | έτ. «Κοστα ντε Μάρφιλ»      | 63 | 10514 | άνεκ. Σπάτλα 19 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν              |
| ΜΙΜΙΝΑ                | έτ. «Ντελμάρ»               | 43 | 7180  | άνεκ. Ρεσιφ 7 'Απρ. διά Γενόβαν                   |
| ΜΙΣΗ ΧΑΝΑΡΗ           | έτ. «Μοτορνάθες»            | 57 | 9200  | διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν              |
| ΜΙΣΡ ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ        | έτ. «Πιβαγόρας»             | 59 | 9855  | έφθ. Γλασκώνην 31 Μαρτ.                           |
| ΜΙΧΑΗΑ                | Ι.ώ. Λάτονς                 | 39 | 1552  | έφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ.                             |
| ΜΙΧΑΗΑ Ε.             | Xρ. Σαρλίς και Σιά          | 33 | 1503  | εἰς μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικῆς                |
| ΜΙΧΑΗΑ Κ.             | έτ. «Ποιούντα 'Αρένας»      | 56 | 8873  | άνεκ. Αντεν 7 'Απρ. διά Νταμύδαν                  |
| ΜΙΧΑΗΑΣ               | έτ. «Ταλαδέρα»              | 56 | 8046  | έφθ. Μούμπιλ 27 Μαρτ.                             |
| ΜΙΧΑΗΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ       | έτ. «Ιντεγκρίτας»           | 44 | 7375  | άνεκ. Σεπάνοι 24 Μαρτ. διά Λάς Αντζελες           |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΗΡΗΣΤΟΣ      | έτ. «Μαραντίταντο»          | 41 | 7084  | έφθ. Τενερίφε 22 Μαρτ.                            |
| ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ           | έτ. «Σεκούριταντ»           | 55 | 10013 | άνεκ. Μυτλήνην 26 Μαρτ. διά Ρουμανίαν             |
| ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΟ            | έλληνική έταιρια            | 45 | 974   | διπλήθε Θεούτα 3 'Απρ. διά Χαδάναν                |
| ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ            | έτ. «Στάμλες»               | 43 | 7084  | άνεκ. Νακόδια 6 'Απρ. (διαταγάς)                  |
| ΜΠΕΤΑΜΑΡ              | έτ. «Βετακρουζ»             | 44 | 7289  | έφθ. Χάρον 3 'Απρ.                                |
| ΜΠΕΛΙ Φ.              | έτ. «Φράνκιλλη»             | 52 | 6067  | έφθ. Τεργέστην 5 'Απρ.                            |
| ΜΠΙΛΛΙ                | έτ. «Παν-. Οσεαν»           | 36 | 5275  | άνεκ. Αλεξάνδρειαν 31 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην      |
| ΜΠΟΥΣΤΑΝ Α.           | έτ. «Πουειδώνια»            | 34 | 4163  | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιουλ. 1964                      |
| ΜΠΟΥΣΤΑΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ    | έτ. «Πουειδουνάιτ»          | 56 | 10191 | έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 8 'Απρ. (διά Πειραιᾶ)      |
| ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ           | Σινάλδας 'Α)φοι Πλατην      | 35 | 2642  | έφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ.                             |
| ΜΠΡΟΝΣΜΠΟΤΕΛΑΚΟΥΓΚ    | παναμαϊκή έταιρια           | 06 | 600   | εἰς Χάρον 3 'Απρ.                                 |
| ΜΠΡΟΥΚΗΛΑΝΤ           | έτ. «Γιούνιον Έντερπράτ»    | 39 | 2829  | έφθ. Τεργέστην 5 'Απρ.                            |
| ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)          | «Ελλην. Δεξαιονέπλοιο»      | 51 | 2173  | άνεκ. Αλεξάνδρειαν 31 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην      |
| ΜΥΚΗΝΑΙ               | έτ. «Ελλην. Γραμμ. Ν. Αμερ. | 34 | 2709  | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιουλ. 1964                      |
| ΜΥΡΙΑΜ                | Γ. Μοάτος                   | 45 | 3805  | έφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ.                             |
| ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)       | Παπαδημητρίου               | 49 | 9025  | εἰς Φλάμουρ 21 Μαρτ.                              |
| ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)          | Θ. Παπαδημητρίου            | 47 | 9957  | έφθ. Ρόπτερνταμ 8 'Απρ. διά Πειραιᾶ               |
| ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ         | έτ. «Σαλαμινία»             | 57 | 9345  | έφθ. Βενετίαν 26 Μαρτ.                            |
| Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)      | έτ. «Λιμπρα»                | 58 | 13152 | άνεκ. Βαγκούμπερ 23 Μαρτ. διά Κίναν               |
| ΝΑΝΤΙΝ                | έτ. «Τόρο»                  | 44 | 2854  | έφθ. Πόνις ά Πτερ 5 'Απρ.                         |
| ΝΑΥΠΛΙΟΝ              | Γεωργακόπουλος κλπ.         | 34 | 1469  | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6 Μαρτ.                           |
| ΝΑΥΣΙΚΑ               | N. Βλαχάκος                 | 42 | 708   | άνεκ. Καρράρα 2 'Απρ. διά Σμύρνην                 |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ              | Μιλτ. Γουλανδρής            | 21 | 2492  | έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 'Απρ.                          |
| ΝΕΠΤΟΥΝ               | έτ. «Εσπερία»               | 54 | 7068  | έφθ. Μπρισπάιν 8 'Απρ.                            |
| ΝΕΦΟΣ                 | έτ. «Πολίχρι»               | 56 | 5860  | άνεκ. Μόζι 31 Μαρτ. διά Μόζι                      |
| ΝΗΣΙ                  | έτ. «Ντέλα Μάρη»            | 44 | 7158  | άνεκ. Χιούστον 9 'Απο. δι' Ινδίαν                 |

|                           |                                 |      |       |  |
|---------------------------|---------------------------------|------|-------|--|
| ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ               | Γεωργόπουλος .....              | 38   | 1762  | έφθ. Μπουργκάς 9 'Απρ.                             |
| ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ               | 'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος 48    | 2000 |       | έφθ. Τσάλνα 8 'Απρ.                                |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ               | 'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος 49    | 1953 |       | άνεχ. Γιοκοχάμα 7 'Απρ. διὰ Ντάιρεν                |
| ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ              | 'Α. 'Αθανασιάδης .....          | 49   | 1851  | άνεχ. Λεμεσόν 9 'Απρ. διὰ Μάλταν                   |
| ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ              | Φ. Γεωργόπουλος .....           | 47   | 1953  | έφθ. Μόντρεαλ 6 'Απρ.                              |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)  | έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» .....      | 60   | 14204 | άνεχ. Χάϊφαν 9 'Απρ. διὰ Κόπερ                     |
| ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ                | έτ. «Μαρασιέντα» .....          | 53   | 1503  | έφθ. Μπαντάρ 'Αμπάς 3 'Απρ.                        |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ                  | Στ. Νταιφάς κλπ.....            | 44   | 3911  | εἰς ἀκτοπλοΐας μεταφοράς                           |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ | έτ. «Τομένταν» .....            | 53   | 2174  | άνεχ. Γιαβάτα 29 Μαρτ. διὰ Βαγκούθερ               |
| ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III          | έτ. «Μιχαλινόφ» Α.Ε. ....       | 42   | 7203  | 6 μίλ. δυτικώς Νεκοτσάς 9 Μαρτ. (προσήραξε)        |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.               | έτ. «Ασσομιώ» .....             | 44   | 7255  | έφθ. Γιαβάτα 5 'Απρ.                               |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ          | έτ. «Σάν Βίκτωρες» .....        | 55   | 7216  | άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 30 Μαρτ. διὰ Βρέστον            |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ    | έτ. «Εψήλον» .....              | 58   | 8460  | διῆλθε Μπρόνομποττελ 30 Μαρτ. διὰ Καναδᾶ           |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.               | Λ. Φραγκίστας .....             | 44   | 7179  | εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - Αδριατικῆς                |
| ΝΙΝΑ Γ.                   | Μαΐρη & Γεώργ. 'Αντωνάτος ..... | 20   | 1283  | έφθ. Αγκούργον ἀπό 2 Μαρτ.                         |
| ΝΙΝΗ                      | έτ. «Αστροφέλιζ» .....          | 49   | 5684  | άνεχ. Χάμπον ρόδες 6 'Απρ. διὰ Τομπάτα             |
| ΝΙΟΒΗ                     | έτ. «Οακ Σίππιγκ» .....         | 62   | 28651 | άνεχ. Τάχοις ἀπό 14 Θερό. διὰ Σίδνεϋ               |
| ΝΟΡΑ                      | έτ. «Οσεαν Τρέντερ» .....       | 44   | 7290  | άνεχ. Οζάκαν 2 'Απρ. διὰ Ναχότκα                   |
| ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΕΣ           | έτ. «Παγκαλάντες» .....         | 60   | 10236 | έφθ. Μπέλφαστ 1 'Απρ.                              |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ               | έτ. «Παλαμέντες» .....          | 57   | 10904 | άνεχ. Γιαβάτα 3 'Απρ. διὰ Λός "Αντζελες            |
| ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ             | έτ. «Πανοκούστα» .....          | 58   | 10662 | διῆλθε Ποναρά 1 'Απρ. διὰ Βαλένθια                 |
| ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ                | Παν. 'Αλάντικο .....            | 60   | 9341  | έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 5 'Απρ.                        |
| ΝΟΡΘ ΛΟΡΠΤ (δ.)           | έτ. «Πρίλιμ» .....              | 59   | 12390 | έφθ. Ντώρμπαν 6 'Απρ.                              |
| ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΩΝΕΣ           | έτ. «Πουέρτο Ρίαλ» .....        | 59   | 8630  | άνεχ. Βενετίαν 5 'Απρ. διὰ Μπ. "Αύρες              |
| ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ              | έτ. «Πάντο» .....               | 58   | 8639  | έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ.                               |
| ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΑ                | έτ. «Ρεφρίτζερπέτορ» .....      | 63   | 6434  | έφθ. Ν. 'Ορλέανην 31 Μαρτ.                         |
| ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ              | έτ. «Πρίντοπε» .....            | 61   | 15092 | έφθ. Ν. 'Οσελάνην 4 'Απρ.                          |
| ΝΟΡΘ ΧΑΊΝΕΣ               | έτ. «Πρίντοπε» .....            | 62   | 15110 | έφθ. Ν. 'Ορλέανην 7 'Απρ.                          |
| ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ                 | έτ. «Σίλετ» .....               | 42   | 7251  | έφθ. Αλεξανδρειαν 11 Μαρτ.                         |
| ΝΟΥΝΤΣΙΑ .....            | Συμπλοιοκτονία .....            | 43   | 1790  | έφθ. Αντεν 27 Μαρτ.                                |
| ΝΟΥΦΑΡΟ                   | ποναμαϊκή έταιρια .....         | 50   | 2484  | άνεχ. Ρότερνταν 7 'Απρ. διὰ Τακοράντι              |
| ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ                | έτ. «Πράντο» .....              | 63   | 15297 | διῆλθε Μπρόνομποττελ 4 'Απρ. διὰ Τρίνινταν         |
| ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ           | έτ. «Αρχοντόνος» .....          | 62   | 14150 | έφθ. Κούρε 13 'Απρ.                                |
| ΝΤΙΝΟΣ                    | έτ. «Γλυφάδα» .....             | 36   | 1988  | έφθ. Αλεξανδρειαν 18 Μαρτ.                         |
| ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ             | έτ. «Γένεραλ Ναδιγκ.» .....     | 59   | 9030  | έφθ. Γιοκοχάμα 6 'Απρ.                             |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ            | έτ. «Πανα. - Ευρόπα» .....      | 57   | 9953  | έφθ. Κεμπέκ 12 'Απρ. (διὰ Φρημάντλ)                |
| ΝΥΜΦΑΙΑ                   | έτ. «Γιουν. Σ. Τράνοπορτ» ..... | 43   | 7276  | έφθ. Καμαρί 5 'Απρ.                                |
| ΝΥΜΦΗ                     | έτ. «Νύμφη» .....               | 54   | 8251  | έφθ. Βενετίαν 25 Μαρτ.                             |
| ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....            | έτ. «Σουνταμέρικα» .....        | 50   | 2059  | διῆλθε Μπρόνομποττελ 6 'Απρ. διὰ Λούμπεκ           |
| ΟΘΩΝ                      | έτ. «Αίτζιαν» .....             | 57   | 9367  | άνεχ. Ροζάριο 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν                |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ                | έτ. «Οινούσιαν» .....           | 56   | 9217  | άνεχ. Φόρποτ (Μπα.) 3 'Απρ. διὰ Βαρκελώνην         |
| ΟΛΓΑ                      | Ραφ. Μελαχρονίδης & Υιοί .....  | 25   | 995   | άνεχ. Κατάνην 1 'Απρ. διὰ Συρακούσας               |
| ΟΛΓΑ                      | Έμπορ. - Εφοπλιστική .....      | 44   | 7284  | έφθ. Ν. 'Ορλέανην 8 'Απρ.                          |
| ΟΛΓΑ                      | έτ. «Σηγουαΐνη» .....           | 49   | 4663  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Απρ. διὰ Τελόκ Ραμάνια  |
| ΟΛΓΑ                      | έτ. «Ολγα» .....                | 48   | 2372  | άνεχ. Λονδίνον 8 'Απρ. διὰ Λαττάκια                |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ                  | έτ. «Ελληνική» .....            | 56   | 2863  | άνεχ. Ν. 'Υόρκην 4 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ               |
| ΟΛΥΜΠΟΣ                   | έτ. «Ρόντο» .....               | 43   | 8593  | άνεχ. Φόρποτ (Μπα.) 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ         |
| ΟΜΟΝΟΙΑ II                | έτ. «Κοκκόρητια» .....          | 42   | 7132  | άνεχ. Βίζαγκαπατάμη 11 'Απρ. διὰ Σιγκαπούρην       |
| ΟΝΗΣΙΛΟΣ                  | έτ. «Σαλαιμί» .....             | 39   | 5235  | άνεχ. Γκάλθεστον 8 'Απρ. διὰ Γκούλφορτ             |
| ΟΝΤΡΥ                     | Κ. Γράτος .....                 | 45   | 7258  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ.                          |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ             | έτ. «Μήνης - Ήτο» .....         | 45   | 7787  | διῆλθε Μπρόνομποττελ 2 'Απρ. διὰ Βίλμιγκτων (N.K.) |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΤΚΕΣ             | έτ. «Κόδριος» .....             | 43   | 7211  | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ            |
| ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ            | έτ. «Ορίεντ Μήνης - Ήτο» .....  | 63   | 8665  | έφθ. Ναγκόνια 6 'Απρ.                              |
| ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ           | έτ. «Ορ. Μήνης - Ήτο» .....     | 44   | 9894  | εἰς Τορόντο ἀπό 10 Δεκ. 1964                       |
| ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ          | έτ. «Μηνέλαντ» .....            | 45   | 7681  | διῆλθε Παναμή 18 Μαρτ. διὰ Τακετάγιο               |
| ΟΡΜΟΣ .....               | έτ. «Καριμπιαν 'Αλάντη.» .....  | 56   | 9942  | έφθ. Οζάκαν 27 Μαρτ.                               |
| ΟΡΦΕΥΣ .....              | έτ. «Ούλτραμάρ» .....           | 61   | 5972  | διῆλθε Μπρόνομποττελ 6 'Απρ. διὰ Βόρ. Θάλασσαν     |
| ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ             | έτ. «Φουρτούνια» .....          | 56   | 9198  | άνεχ. Σέμαραγκ 5 'Απρ.                             |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ              | έτ. «Ούλτρα» .....              | 56   | 10120 | άνεχ. Βαγκούθερ 27 Μαρτ. διὰ Σαγκάνην              |
| ΟΣΕΑΝΙΚ                   | έτ. «Οσεανίκη» .....            | 61   | 10966 | άνεχ. Βαγκούθερ 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν              |
| ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ                | έτ. «Γιουν. Ούάιτ Σίππη.» ..... | 42   | 7192  | άνεχ. Κούς Μπαίν 4 'Απρ. διὰ Περού                 |
| ΟΥΛΥΣΣΕΣ .....            | έτ. «Ούλυσες» .....             | 42   | 8570  | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν           |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.                | έτ. «Βαλντόρο» .....            | 63   | 15370 | άνεχ. Μόζι 1 'Απρ. διὰ Χοινκάγκ                    |
| ΟΥΡΑΝΟΣ .....             | έτ. «Ούρανος» .....             | 42   | 7150  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Μαρτ. δι' Αμαγκασάκι    |
| Π. ΣΥΛΑΣ .....            | έτ. «Ρίμνες» .....              | 47   | 2889  | έφθ. Βενετίαν 5 'Απρ.                              |
| ΠΑΙΑΝ                     | έτ. «Ρένιες» .....              | 60   | 9317  | έφθ. Διοράκιον 25 Μαρτ.                            |
| ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)              | έτ. «Μαροσέανο» .....           | 58   | 23607 | άνεχ. Καρταγκένα (Κολ.) 1 'Απρ. διὰ Λιθερπούλ      |
| ΠΑΜΙΤ                     | Άχ. Χαλκούσης .....             | 45   | 3929  | έφθ. Τακοράντι 4 'Απρ.                             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)              | έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» .....       | 56   | 16250 | έφθ. Σέβεντ 'Αιλαντς 4 'Απρ.                       |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ          | Γ. Φουντουλάκης .....           | 22   | 2759  | έφθ. Μπάνγκαρ 30 Μαρτ.                             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.                | Κ. Γ. Καραβίας .....            | 43   | 7176  | άνεχ. Σάντα Φέ 3 'Απρ. διὰ Ροζάριο                 |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ         | έτ. «Γουνιαντόρο» .....         | 44   | 7251  | άνεχ. Σαίν Τζών 6 'Απρ. διὰ Νταλούσι               |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ         | έτ. «Άκμε» .....                | 57   | 10720 | άνεχ. Ν. 'Υόρκην 27 Μαρτ. διὰ Λεϊκ Τσάρλς          |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Π.                | έτ. «Τζενεβέραλ-Μαρ. Έντερπρ    | 47   | 2576  | έφθ. Λιθερπούλ 7 'Απρ.                             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.                | Τσουρινάκης .....               | 39   | 2456  | έφθ. Αλεξανδρειαν 6 'Απρ.                          |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ                | έτ. «Βαλλιέντε» .....           | 55   | 10135 | άνεχ. Βαγκούθερ 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν              |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ             | Π. Κουλούρης .....              | 47   | 969   | ύπο παραλόνην                                      |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.             | έτ. «Ελιάζαν» .....             | 57   | 10747 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Απρ. διὰ Μιήκε                |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν.Κ.           | έτ. «Δανάσσης» .....            | 39   | 3562  | έφθ. Σαδάνη 6 'Απρ.                                |
| ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΝ (δ.)           | έτ. «Ζέφυρος» .....             | 63   | 34420 | άνεχ. Περο. Κόλπον 9 'Απρ. διὰ Καβασάκι            |
| ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (δ.)            | έτ. «Μαρπρογκρέσο» .....        | 55   | 11430 | έφθ. Χιούστον 7 'Απρ.                              |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.               | έτ. «Ελανδιγκίκειτορς» .....    | 44   | 7254  | άνεχ. Κολόμπο 3 'Απρ. διὰ Μπαχρέιν                 |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ                | έτ. «Εύτυχια» .....             | 43   | 7149  | έφθ. Λάγκος 2 'Απρ.                                |
| ΠΑΝΩΡΑΙΑ .....            | έτ. «Πανωραία» .....            | 39   | 4550  | έφθ. Πειραιά ἀπό 3 Μαρτ.                           |
| ΠΑΞΟΙ                     | έτ. «Μαριμπέρια» .....          | 43   | 7144  | έφθ. Χούκ 2 'Απρ.                                  |
| ΠΑΡΑΔΟΣ                   | Έγγελάκης .....                 | 43   | 1589  | διῆλθε Κωνιόπολιν 25 Μαρτ. διὰ Κωνοτάνταν          |
| ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ                 | Ίω. Παράσχος .....              | 41   | 2029  | διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διὰ Λίμχαρν              |
| ΠΑΡΝΗΣ (δ.)               | έτ. «Πανκόρμπο» .....           | 59   | 23607 | άνεχ. Πατόναν Μπαίν 3 'Απρ. διὰ Περο. Κόλπον       |
| ΠΑΡΝΩΝ                    | έτ. «Κανέρο» .....              | 44   | 7371  | άνεχ. Τάιν 10 'Απρ. διὰ Καναδᾶ                     |
| ΠΑΡΟΣ                     | έτ. «Άλδρο» .....               | 61   | 13903 | άνεχ. Χάμπον ρόδες 8 'Απρ. διὰ Μεζικόν             |
| ΠΑΣΙΩΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)         | έτ. «Στενάκας» .....            | 57   | 12775 | άνεχ. Γιοκοχάμα 3 'Απρ. διὰ Περο. Κόλπον           |
| ΠΑΤ                       | άδ. Χαλκούση .....              | 43   | 7092  | ύπο παραλόνην                                      |
| ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ                 | έτ. «Παταγονία» .....           | 44   | 7128  | διῆλθε Πόρτ Σαιδ 1 'Απρ. διὰ Γδύνιαν               |
| ΠΑΤΡΑΙ                    | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....       | 47   | 2754  | έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.                              |
| ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)           | άδ. Χανδρή .....                | 50   | 18400 | άνεχ. Μελβούρνην 11 'Απρ. δι' Αδελαΐδα             |
| ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ                 | Έλλ. «Οσεαν Κέρριερς» .....     | 56   | 9972  | έφθ. Χάιφαν 27 Μαρτ.                               |
| ΠΕΛΑΓΟΣ .....             | έτ. «Οθερού Θράύτερ» .....      | 61   | 11767 | διῆλθε Παναμή 26 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν               |
| ΠΕΛΟΥ                     | Χρ. Σαρλίκης .....              | 39   | 863   | έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.                               |
| ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)             | έτ. «Πλανκόρηπο» .....          | 59   | 23601 | έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.                              |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ                  | έτ. «Ιόνιον» .....              | 43   | 7176  | έφθ. Γκαρον 7 'Απρ.                                |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)   | έτ. «Ελληνική» .....            | 47   | 2754  | άνεχ. Σιδύνα 7 'Απρ. διὰ Χάθρην                    |
| ΠΕΡΙΟΛΟΣ .....            | έτ. «Χαλκούση και Σιά» .....    | 56   | 20778 | διῆλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διὰ Καλκούτταν           |
| ΠΕΡΑ ΚΑΙΝΠΕΡ              | έτ. «Παλιζάντα» .....           | 44   | 7050  | έφθ. Λίθερπούλ 5 'Απρ. (ομη. ΛΙΒΕΡΙΑΣ)             |
| ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣΕ               | έτ. «Μονρόβια» .....            | 60   | 8962  | άνεχ. Σουέζ 11 'Απρ. διὰ Καλκούτταν                |
| ΠΕΡΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ            | έτ. «Μονρόβια» .....            | 58   | 8692  | έφθ. Λίθερπούλ 10 Ιανουαρίου                       |
| ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)           | έτ. «Μαρνάτο» .....             | 62   | 10122 | άνεχ. Μόζι 7 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν                  |
| ΠΕΡΣΥΕΣ .....             | έτ. «Σουνταμέρικα» .....        | 48   | 2086  | άνεχ. Σιδύνα 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταν                |
| ΠΕΡΣΥΕΣ (δ.)              | έτ. «Κάνοπους» .....            | 56   | 15852 | έφθ. Γένοβαν 7 'Απρ. διὰ Σουντούσιαλ               |
| ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΕΣ ΙΙ       | έτ. «Μαρχίερα» .....            | 45   | 7639  | έφθ. Φλώσιγκ 1 'Απρ.                               |
| ΠΗΓΑΙΟΣΣΟΣ .....          | έτ. «Κάνοπους» .....            | 57   | 11089 | έφθ. Ενγκουάρτ 26 Μαρτ. διὰ Τάιλ όφ Μπάνκ          |
| ΠΗΝΑΙΟΝ (δ.)              | έτ. «Μαροσέανο» .....           | 58   | 23607 | άνεχ. Τάιν 4 'Απρ. διὰ Φρημάντλ                    |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ                  | έτ. «Ταρκουότα» .....           | 61   | 10072 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ               |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ                 | έτ. «Σηνούσιαίνη» .....         | 41   | 3307  | άνεχ. Μη. Αύρες 8 'Απρ. διὰ Χίλιν                  |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ                 | έτ. «Ελαιοφάρερ» .....          | 61   | 13379 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διὰ Χάμπον ρόδες          |
| ΠΗΤΕΡ Λ.                  | έτ. «Κομμέροιαλ» κλπ. ....      | 54   | 6154  | έφθ. Βαγκούθερ 8 'Απρ.                             |
| ΠΙΝΤΑΡ                    | έτ. «Νορλίντο» .....            | 58   | 9603  | έφθ. Βαγκούθερ 8 'Απρ.                             |

|                             |                            |    |       |  |
|-----------------------------|----------------------------|----|-------|--|
| ΠΛΕΙΑΣ                      | M. Σκούφαλος               | 43 | 1815  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 'Απρ. διά 'Εμδεν               |
| ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ              | έτ. «Πλάειτ»               | 44 | 7186  | άνεχ. Λεικ Τσάρλες 18 Μαρτ. διά Τακοράντι          |
| ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ               | έτ. «Πλάειτ»               | 54 | 8155  | άνεχ. Μη. "Άυρες 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ            |
| ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΙΤΕΡ               | έτ. Παντελή                | 43 | 7303  | άνεχ. Μη. "Άυρες 7 'Απρ. διά Μπάχια Μπλάγκαν       |
| ΠΛΟΒΕΡ                      | έτ. «Μπάκια Σαλίνας»       | 45 | 7331  | διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Καράτοι                  |
| ΠΟΛΑ II                     | λεβεντάκης                 | 31 | 967   | διπλήθε Κωνιώπολιν 31 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν        |
| ΠΟΛΑΡΙΣ                     | έτ. «Μαρλίντο»             | 58 | 9303  | άνεχ. Χόκι Κόκκι 4 'Απρ. διά Αυστραλίαν            |
| ΠΟΛΙ                        | έτ. «Παναμᾶς»              | 54 | 8825  | έφθ. Λονδίνον 4 'Απρ.                              |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                     | έτ. «Σκίρωνα»              | 43 | 7258  | έφθ. Πόρτλαντντ ("Ορ.) από 4 Μαρτ.                 |
| ΠΟΛΛΟΥΣ                     | έτ. «Κάνονους»             | 61 | 9956  | άνεχ. Μόζι 1 'Απρ. διά Βαγκούμπερ                  |
| ΠΟΛΥΑΘΡΑ                    | έτ. «Πολυδώρα»             | 49 | 2755  | έφθ. Λιβερπουλ 8 'Απρ.                             |
| ΠΟΛΥΝΙΚΗ                    | έτ. «Προσπερίτο»           | 43 | 7122  | έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ.                           |
| ΠΟΛΥΣΕΝΗ                    | έτ. «Γκόμπαλας»            | 45 | 7159  | εις Ριό 'Ιανέιρο από 8 Φεβρ.                       |
| ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.                 | έτ. «Ατάλαντα»             | 57 | 9797  | διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν           |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ           | Στρ. «Ανδρέας              | 43 | 14425 | άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διά Κομώ-Μπαϊν           |
| ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) | έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»       | 64 | 38000 | έφθ. Τρινιτάντ 5 'Απρ.                             |
| ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)     | έτ. «Ανώνυμος»             | 64 | 37987 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Μεσόγειον            |
| ΠΡΟΒΙΤΑΝΑΣ (δ.)             | έτ. «Πόδιντενς»            | 43 | 11173 | έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.                               |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)        | έτ. «Νόρδερν»              | 54 | 16210 | έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Απρ.                            |
| ΠΡΟΚΥΩΝ                     | έτ. «Τρανσοσεάνικα»        | 58 | 10996 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Λιβερπουλ            |
| ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ                   | έτ. «Προποντίς»            | 43 | 7127  | έφθ. Μασαλίαν 2 'Απρ.                              |
| ΠΡΟΗΓΗΣ ΗΛΙΑΣ               | έτ. «Γουέστ Αφρικα»        | 58 | 8414  | άνεχ. Γιαβάτα 12 Μαρτ. διά Κορίντο                 |
| ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)                | έτ. «Αλλαρίζη              | 55 | 16718 | άνεχ. Μπόννυ 4 'Απρ. διά Δουγκέρκην                |
| ΠΡΩΤΟΝ                      | έτ. «Αστήρη»               | 60 | 18889 | άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 Μαρτ. διά 'Αμμούργον      |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ                 | έτ. «Πρωτοστάτης»          | 43 | 7225  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ. διά Γδυνιάν             |
| ΠΥΘΑΓΡΟΕΙΟΝ                 | Ραφ. Μελάχρονός & Υιοί     | 21 | 1515  | έφθ. Ισκεντερούν 22 Μαρτ.                          |
| ΠΥΘΕΑΣ                      | έτ. «Αρμονία»              | 43 | 7176  | διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. διά Βαρκελώνην              |
| ΠΥΡΓΟΣ                      | έτ. «Πρώτευς»              | 44 | 7252  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαρτ. διά Βανκούμπερ           |
| ΠΩΛ (δ.)                    | 'Ιω. Λάτοπς                | 52 | 10224 | άνεχ. Πόρτ Στίδ 6 'Απρ. (διαταγάχ)                 |
| ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ                   | έτ. «Λαιμία»               | 38 | 5910  | έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.                            |
| PANTIAN MENT                | έτ. «Μαρεζάκα»             | 46 | 3920  | άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Απρ. διά Πειραιά                 |
| PANTINOP                    | παναμαϊκή έταιρια          | 43 | 7133  | άνεχ. Μουρδάραν 17 Μαρτ. διά 'Αργεντίνην           |
| ΡΑΧΙΟΤΗΣ                    | έτ. «Στροβίλιο»            | 43 | 7138  | άνεχ. Πουύλο Μπούκομ 21 Μαρτ. διά Χαιφόγκ          |
| ΡΕΑ                         | έτ. «Αλλαρέζη»             | 44 | 7176  | έφθ. Σαβάννα 8 'Απρ.                               |
| ΡΕΓΓΙΝΑ                     | έλληνική συμφέροντα        | 39 | 10603 | άργει 'Αμπελάκι από 10 'Ιαν.                       |
| ΡΗΝΟΥΛΑ                     | έτ. «Μαραθεντούρα»         | 30 | 4014  | άνεχ. Μορμουγκάο 4 'Απρ. διά Κόντινεντ             |
| RITA                        | ΥΙΟI Σιγάλα                | 25 | 1412  | όργει 'Αμπελάκι από 28 Σεπτ. 1958                  |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΕ         | έτ. «Μάνλεμος»             | 45 | 7176  | άνεχ. Αμβέρσαν 18 Μαρτ. διά Νιού Χάφεν             |
| ΡΟΓΟ                        | έτ. «Τρόθαμι»              | 44 | 7239  | άνεχ. Αμβέρσαν 26 Μαρτ. διά Ντητρόΐτ               |
| ΡΟΔΟΠΗ                      | «Ελληνική» Α.Ε.            | 44 | 1923  | έφθ. Βρέμην 8 'Απρ.                                |
| ΡΟΥ'                        | έτ. «Σκάρος»               | 41 | 6901  | άνεχ. Σαδόνα 8 'Απρ. διά Δουβλίνον                 |
| ΡΟΥΛΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)            | Ε. Κωνοτονάκης κ.λ.π.      | 50 | 10608 | διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά 'Ατλαντικόν         |
| ΡΥΘΜΟΣ                      | έτ. «Γκλόμπες»             | 57 | 10316 | έφθ. Ναγκόγια 9 'Απο.                              |
| Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)       | έτ. «Κυκλαδές»             | 60 | 19300 | έφθ. Χόρ όλ 'Αμαγιά 9 'Απρ.                        |
| ΣΑΒΙΝΑ (δ.)                 | έτ. «Κεραμιές»             | 56 | 21081 | άνεχ. Μπάνιας 5 'Απρ. διά Βρινδήσιον               |
| ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ                   | δδ. 'Αγγελάκη & Σιά        | 47 | 1575  | έφθ. 'Ηοτ Λόντον 1 'Απρ.                           |
| ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ                  | έτ. «Μαρπρία»              | 40 | 6992  | έφθ. Μπ. "Άυρες 11 Μαρτ.                           |
| ΣΑΜΟΣ                       | έτ. «Φρήντον»              | 43 | 7268  | άνεχ. Μουρδάραν 14 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλέιτ           |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ             | έτ. «Σάνη Παντελεήμων»     | 44 | 7282  | άνεχ. Βικτωρίαν 6 'Απρ. διά Λιβερπουλ              |
| ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ                | έτ. «Πόκουαρη»             | 38 | 1848  | έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.                               |
| ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)            | έτ. «Μερκαντίλες»          | 50 | 11313 | εις Ρόττερνταμ από 20 Δεκ. 1964                    |
| ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ                | έτ. «Σάντα Καικιλία»       | 63 | 13830 | άνεχ. Χαμπον ρόδι 3 'Απρ. διά 'Ιανωνίαν            |
| ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ              | έτ. «Σάντα Καικιλία»       | 60 | 8776  | άνεχ. Ν. Ορλέανην 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν           |
| ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ                  | γιών Σιγάλα                | 64 | 13830 | εις Σεβίλλην, ύπο συμπλήρωσιν                      |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ                   | έτ. «Ρήφερ»                | 43 | 7176  | εις Κυνούφωραν 29 Μαρτ.                            |
| ΣΑΟΥΘΠΟΥΟΥΛΑ                | έτ. «Μοράνια»              | 63 | 6241  | άνεχ. Ν. Ύορκην 5 'Απρ. διά Πόρτ Λιμόν             |
| ΣΑΡΩΝΙΣ                     | έτ. «Μοράνια»              | 45 | 7293  | διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Βαλτιμόρην           |
| ΣΑΣ                         | Ο. Σταφυλοπάτης & Σιά      | 40 | 5360  | έφθ. Μπαντάρ Σάπούρι από 5 Μαρτ.                   |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.                  | Α. Πρίντεπης               | 28 | 1660  | έφθ. Βαρκελώνην 6 'Απρ.                            |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)                | έτ. «Κανόποις»             | 55 | 16241 | διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Δουγκέρκην          |
| ΣΕΛΜΑ ΘΩΡΗΤΕΝ               | έτ. «Στέλλα Μαρίνα»        | 45 | 3503  | άνεχ. Ν. Ύορκην 24 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην            |
| ΣΕΡΙΟΣ                      | έτ. «Σάνη Σεσιλίο»         | 58 | 13753 | έφθ. Βηρυττόν 5 'Απρ.                              |
| ΣΙΜΟΣ                       | έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»     | 63 | 3098  | άνεχ. Αμπαντάν 1 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέιτ             |
| ΣΙΟΥΟΥΛΑ                    | έτ. «Αμάντα»               | 43 | 7275  | έφθ. Τάραντα 1 'Απρ. διά Βικτωρίαν                 |
| ΣΙΩΝΟΣ                      | δρ. Θεοδωρίδης             | 40 | 4499  | άνεχ. Πειραιά 9 'Απρ. διά Βιρυττών                 |
| ΣΙΝΟΝΟΣ                     | έτ. «Ρήφερ»                | 62 | 3097  | έφθ. Πικάδι 9 'Απρ.                                |
| ΣΚΙΝΟΣ                      | έτ. «Ειρανά»               | 58 | 13752 | άνεχ. Πουέρτο Μπάρριος 7 'Απρ. διά Γκάλθεστων      |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ                    | έτ. «Κόραλλ»               | 53 | 2340  | άνεχ. Μπ. Άυρες 7 'Απρ. διά Πειραιά                |
| ΣΟΜΙΑ                       | έτ. «Σόμια»                | 48 | 3814  | διπλήθε Κωναράν 19 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν           |
| ΣΟΝΙΚ                       | έτ. «Τάινκερ»              | 53 | 805   | έφθ. Ζημπουτί 21 Μαρτ. διά Καλκούτταν              |
| ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)              | έτ. «Σουλινά»              | 62 | 28390 | άνεχ. Τοιμπάν 7 'Απρ. διά Χίλην                    |
| ΣΟΦΙΑ                       | Χρ. Σαρλής & Σιά           | 45 | 1598  | άνεχ. Λονδίνον 3 'Απρ. διά Καρταγκένα (Κολ.)       |
| ΣΟΦΙΑ                       | έτ. «Ολιστήμη»             | 29 | 7030  | εις μεταφοράς 'Ελλαδος - 'Αδριατικῆς               |
| ΣΟΦΙΑ Κ.                    | έτ. «Φιντέλιτας»           | 44 | 7150  | έφθ. Κολόμπο 20 Μαρτ.                              |
| ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ                  | έτ. «Εξελιόρο»             | 57 | 10739 | άνεχ. Μοντεβίδεο 30 Σεπτ. διά Γένοβαν              |
| ΣΠΑΡΤΟ                      | έτ. «Σπαλλατόρι»           | 44 | 7310  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Απρ. διά Κόρπους Κριστί       |
| ΣΠΕΤΕΔΑΙ                    | έτ. «Σπάρτο»               | 57 | 9460  | διπλήθε θέσουταν 4 'Απρ. διά Καλκούτταν            |
| ΣΠΟΡΑΔΕΣ                    | έτ. «Σπέτεσια»             | 44 | 7276  | άνεχ. Τζιμπουτί 21 Μαρτ. διά Ντάρεν                |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)                 | έτ. «Ζάφειρος»             | 43 | 3327  | άνεχ. Κουάλα Ρόμπιν 8 'Απρ. διά 'Οζάκαν            |
| ΣΠΥΡΟΣ Λ.                   | 'Ιω. Λάτοπς                | 26 | 5648  | έφθ. Χάιφαν 4 'Απρ.                                |
| ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ              | Σπύρος Λάτοπς              | 40 | 2209  | έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.                               |
| ΣΤΑΜΑΣ                      | έτ. «Σουαρές»              | 59 | 10801 | άνεχ. Αλγερίον 9 'Απρ. διά Κόρκ                    |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ         | έτ. «Ποσειδώνα»            | 56 | 8789  | διπλήθε Παναμά 10 'Απρ. διά Πουέρτο Ρίκο           |
| ΣΤΑΡ ΘΦ ΑΘΕΝΕΣ              | έτ. «Εντίνα»               | 56 | 8878  | άνεχ. Χάρον 4 'Απρ. διά Καρταγένα (Κολ.)           |
| ΣΤΑΡΑΙΤ II                  | έλληνικη συμφέροντα        | 44 | 1723  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διά Βανκούμπερ            |
| ΣΤΑΥΡΟΣ                     | έτ. «Κοντίνενταλ»          | 44 | 2341  | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαρτ. διά Κίναν             |
| ΣΤΑΥΡΟΣ                     | παναμαϊκή έταιρια          | 30 | 4184  | εφθ. Λιβερπουλ 7 'Απρ.                             |
| ΣΤΑΥΡΟΣ E. (δ.)             | έτ. «Κάσος»                | 44 | 7223  | διπλήθε θέσουταν 8 'Απρ. διά Γένοβαν               |
| ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.                  | Σ. 'Ελευθεριάδης           | 49 | 8630  | έφθ. Πειραιά 8 'Απρ.                               |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.                 | Σ. Μάτασ                   | 45 | 4014  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Χούλλα               |
| ΣΤΡΟΒΙΑΙ                    | έτ. «Στροβίλιο»            | 47 | 2023  | έφθ. Κωνοτάντζαν 3 'Απρ.                           |
| ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ            | έτ. «Ενικήνη» Α.Ε.         | 43 | 7167  | έφθ. Αγ. Φραγκιόκον 26 Μαρτ.                       |
| ΣΥΝΕΣΙΣ                     | παναμαϊκή έταιρια          | 43 | 7072  | άνεχ. Αμετερνταμ 8 'Απρ. διά Πειραιά               |
| ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ                | «Γιουν. Μαρ. 'Εντερράιδης» | 52 | 2073  | έφθ. Πειραιά από 9 Μαρτ.                           |
| ΣΥΡΟΣ                       | έτ. «Σύραμαρο»             | 42 | 7146  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 'Απρ. διά Ροστόκ               |
| ΤΑΙΓΙΣΚΑΝ                   | έτ. «Εμπασιάντα»           | 28 | 8406  | έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. (διά Κίναν)                |
| ΤΑΝΑΤΣ                      | έτ. «Τριτώνια»             | 59 | 2847  | άνεχ. Ν. Νιούκαστολ (Ν.Σ.) 12 'Απρ. διά Τρέθεναρντ |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ                   | έτ. «Καράντες»             | 31 | 3991  | άνεχ. 'Αλλ' δρειαν 4 'Απρ. διά 'Ισκεντερούν        |
| ΤΑΣΙΑ                       | A. Κατσογιώργης κλπ.       | 44 | 2321  | έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.                              |
| ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ                | παναμαϊκή έταιρια          | 53 | 7564  | διπλήθε Αγ. Κεντόνιο 31 Μαρτ. διά Λορ. Μαρκές      |
| ΤΑΥΡΟΣ (δ.)                 | έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»     | 56 | 20332 | άνεχ. Μαρακάπιο 4 'Απρ. διά Ριό 'Ιανέιρο           |
| ΤΑΥΡΟΣ                      | Π. Βράγκος                 | 39 | 1502  | εις μεσογειακά μεταφοράς                           |
| ΤΣΕΝΕΡΑΙΔ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ        | έτ. «Τσατάμη               | 44 | 7184  | έφθ. Βίζαγκαπανάν 8 'Απρ.                          |
| ΤΕΛΑΜΟΝ                     | παναμαϊκή έταιρια          | 56 | 7213  | άνεχ. Χάροπον 6 'Απρ.                              |
| ΤΖΟΥ'                       | έτ. «Σουλάνκη»             | 37 | 5556  | άνεχ. Ιαπωνίου ρόδι 22 Μαρτ. διά 'Ισπανίαν         |
| ΤΖΟΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)         | έτ. «Θεο' νικη»            | 65 | 39800 | εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν                      |
| ΤΖΟΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)           | έτ. «Ευγενία I. Χανδρή     | 43 | 10448 | άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Μαρτ. διά Καριπίτο             |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ                   | έτ. «Μυσινέλλα»            | 43 | 6959  | άνεχ. Χιούστον 8 'Απρ. διά Τουτικόριν              |
| TINA                        | έτ. «Ολιστήμη»             | 42 | 7362  | άνεχ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ. διά Χάλιφας              |
| ΤΟΥΡΚΙΑ                     | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.        | 56 | 2863  | έφθ. Σύρον 4 'Απρ.                                 |
| ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ              | Γατζάνης & Μωραΐτης        | 49 | 1366  | άνεχ. Λίβανον 5 'Απρ. διά Βενγάζην                 |
| ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ              | έτ. «Αίλα Γκράντε»         | 65 | 15900 | εις Γιουγκοσλαβίαν, ύπο συμπλήρωσιν                |
| ΤΡΙΝΙΤΥ                     | έτ. «Φιντέλιτη»            | 57 | 10493 | άνεχ. Λιούστον 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ              |
| ΤΡΙΤΩΝ                      | δδ. Γράτσοι                | 44 | 7207  | διπλήθε Παναμά 7 'Απρ. διά 'Ατλαντικόν             |

|                       |  |                            |    |       |   |
|-----------------------|--|----------------------------|----|-------|---|
| ΣΙΓΜΕΝΤΟΚΛΗΣ          |  | έτ. "Ηρακλῆς"              | 44 | 1366  | εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς                   |
| ΤΥΦΩΝ                 |  | έτ. "Ιροπαρμ"              | 34 | 1686  | διπλής Κωνίου πολὺ 22 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ           |  | έτ. "Βέριτας"              | 38 | 5239  | άνεχ. Μη. Αὔρες 9 'Απρ. διά Βαλενθία        |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)          |  | έτ. "Βίκινγκ Τρέιντερ"     | 59 | 23678 | διπλής Σουέζ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον       |
| ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ             |  | έτ. "ΙΑ - Μέντικο"         | 37 | 4298  | έφθ. Δουβλίνουν 8 'Απρ.                     |
| ΟΑΒΙΑ                 |  | έτ. "Κέσαι"                | 43 | 2878  | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς                   |
| ΟΑΕΘΩΝ                |  | έτ. "Κόμετη"               | 43 | 15005 | άνεχ. Χαυπτόν ρόδος 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν   |
| ΟΑΙΑΣ                 |  | έτ. "Λάνονερ"              | 45 | 15574 | άνεχ. Γιανθάτα 10 'Απρ. διά Λορ. Μαρκές     |
| ΟΑΙΑΚΟΝ               |  | έτ. "Μπαλτικού"            | 43 | 15441 | άνεχ. Λορ. Μαρκές 26 Μαρτ. δι' Η.Π.Α.       |
| ΟΑΙΑΚΟΝΕΡΑ            |  | έτ. "Άλδρα"                | 60 | 13997 | έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Απρ.                    |
| ΟΑΝΕΡΩΜΕΝΗ            |  | Τζωρτζῆς & Συκιάς          | 22 | 3117  | διπλής Σουέζ 8 'Απρ. δι' 'Ερυθράν           |
| ΟΑΝΗ                  |  | Δ. Κούντας κλπ.            | 38 | 2564  | διπλής Παναμά 30 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν        |
| ΟΑΡΟΣ                 |  | έτ. "Μέγα"                 | 44 | 15579 | έφθ. Μογκανήσιοικο άπό 18 Φεβρ.             |
| ΟΙΑΙΑ                 |  | έτ. "Πρόδυγκρες"           | 44 | 7244  | διπλής Σουέζ 8 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν          |
| ΟΙΑΙΠΠΟΠΟΣ            |  | παναμαική εταιρία          | 24 | 1352  | έφθ. Νεάπολιν 8 Μαρτ.                       |
| ΟΙΔΩΡΑ Μ.             |  | Λ. και Χ. Ματσας           | 41 | 7244  | άνεχ. Βεμπάνι 3 'Απρ. διά Στεττίνον         |
| ΟΙΟΙΒΟΣ               |  | έτ. "Αμφίλων"              | 57 | 9950  | διπλής Γιόρμπαλτάρ 30 Μαρτ. διά Γκέλα       |
| ΟΙΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ          |  | έτ. "Άλδρα"                | 60 | 13993 | έφθ. Ν. Ορλέανην 5 'Απρ.                    |
| ΟΙΡΕΟΣ                |  | έτ. "Σπλένινα"             | 44 | 15020 | έφθ. Λιέρποντα 7 'Απρ.                      |
| ΟΡΥΓΑΙΩΤΗΣ            |  | Ζαχάρης - Βασιλίδης        | 47 | 1106  | άνεχ. Κωνίου πολύ 30 Μαρτ. διά Τεκιρτάγκ    |
| ΟΩΣ                   |  | Ποθόπος - Κουτσοφίος & Σιά | 13 | 1282  | άνεχ. Πόρτα Σουδάν 8 'Απρ. διά Νεάπολιν     |
| ΟΣΤΕΙΝΗ               |  | έτ. "Ακίες"                | 60 | 9319  | έφθ. Οζάκαν 10 'Απρ.                        |
| ΟΥΤΗΣ                 |  | έτ. "Χάριετ"               | 46 | 6939  | έφθ. Ν. Ορλέανην 3 'Απρ.                    |
| ΟΥΤΗΣ Π.              |  | Παπαδημητρίου              | 50 | 9787  | διπλής Γιόρμπαλτάρ 30 Μαρτ. διά Γκέλα       |
| ΟΥΦΩ                  |  | έτ. "Άλτερέο"              | 44 | 1876  | άνεχ. Ρουέν 3 'Απρ. διά Πειραιᾶ             |
| ΧΑΙΑΙΕΣ               |  | Κοντός & Φαρέλλης          | 44 | 1752  | έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.                       |
| ΧΑΙΑΙΩΤΗΣ             |  | έτ. "Ντεβελόπουμεντ"       | 53 | 8458  | άνεχ. Κωνίου πολύ 30 Μαρτ. διά Κόμπε        |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ |  | έτ. "Μαγια"                | 54 | 16193 | άνεχ. Χιουστον 30 Μαρτ. διά Κάντλα          |
| ΧΑΡΙΕΤ                |  | έτ. "Ντός Ερμιόνος"        | 42 | 2865  | έφθ. Ουτά 29 Μαρτ.                          |
| ΧΑΡΙΛΑΟΣ              |  | όδ. "Άγγελούληοι"          | 44 | 7193  | άνεχ. Πειραιά 7 'Απρ. διά Μπιζέρτα          |
| ΧΕΡΜΑΝΟΣ              |  | έτ. "Κοντελλέσιον"         | 54 | 1961  | έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. δι' "Αγ. Βικέντιον  |
| ΧΙΟΣ                  |  | Μ. Καπότας κλπ.            | 27 | 2448  | άνεχ. Κωνίου πολύ 30 Μαρτ. διά Τεκιρτάγκ    |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ            |  | Ποθόπος - Κουτσοφίος & Σιά | 13 | 1282  | άνεχ. Πόρτα Σουδάν 8 'Απρ. διά Νεάπολιν     |
| ΧΛΟΗ (δ.)             |  | έτ. "Χάριετ"               | 60 | 9319  | έφθ. Χιουνάκη 31 Μαρτ.                      |
| ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ             |  | έτ. "Χαροπόντριου          | 46 | 6939  | διπλής Μπρόνοντποτε 26 Μαρτ. διά Ροστόκ     |
| ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ             |  | έτ. "Άλτερέο"              | 44 | 1876  | άνεχ. Αμπανταν 2 'Απρ. (διαταγάς)           |
| ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ            |  | Κοντός & Φαρέλλης          | 44 | 1752  | έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.                        |
| ΨΑΡΑ                  |  | έτ. "Ντεβελόπουμεντ"       | 53 | 8458  | έφθ. Λιέρποντα 7 'Απρ.                      |
| ΨΑΡΑ                  |  | έτ. "Μαγια"                | 54 | 16193 | άνεχ. Μπ. Αὔρες 19 Μαρτ. διά Κόμπε          |
| ΟΚΕΑΝΙΕΣ              |  | έτ. "Οσεάνικα"             | 42 | 7175  | άνεχ. Χιουστον 30 Μαρτ. διά Κάντλα          |
|                       |  | έτ. "Πλέσις"               | 49 | 7526  | έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ.                    |
|                       |  | έτ. "Φαραΐδης Δ. Ι."       | 25 | 958   | διπλής Σουέζ 8 'Απρ. δι' "Ερυθράν           |
|                       |  | έτ. "Σαρπινάλλα"           | 45 | 7247  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Κεσλόγκ       |
|                       |  | έτ. "Σαρπινάλλα"           | 42 | 7175  | διπλής Ντόγκενες 3 'Απρ. διά Μπάραν         |

## ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

|                              |          |                         |    |       |   |
|------------------------------|----------|-------------------------|----|-------|---|
| ΑΑΛΣΟΥΜ (λ.δ.)               | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα     | 53 | 11600 | άνεχ. Αύγουστον 8 'Απρ. δι' "Ιαμιγκαμ           |
| ΑΒΑΝΤΙ (δ.)                  | (N.A.T.) | έτ. "Κοντίνενταλ"       | 47 | 9856  | έφθ. Νεκοτέσα 16 Μαρτ.                          |
| ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ (λιθ.)            | (N.A.T.) | έτ. "Ματσεντόνιαν"      | 44 | 7271  | έφθ. Νανάμια 9 'Απρ.                            |
| ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)              | (N.A.T.) | έτ. "Ακτίς"             | 42 | 7259  | έφθ. Κολόπο 19 Μαρτ.                            |
| ΑΓΓΕΛΑ                       | (N.A.T.) | έτ. "Άγγελά"            | 52 | 3694  | άνεχ. Ντεμεράρα 26 Μαρτ. διά Τέλα               |
| ΑΓΓΕΛΑ II (λ.δ.)             | (N.A.T.) | έτ. "Άγγελά"            | 43 | 7271  | διπλής Ρεοφ 4 'Απρ. διά Μπελέμ                  |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ (λ.δ.)              | (N.A.T.) | Οίκος Φαθαλιού          | 53 | 11365 | έφθ. Μαρ τηλάπετα 29 Μαρτ.                      |
| ΑΓΓΙΑ ΕΠΙΣΙ                  | (N.A.T.) | έτ. "Μαρδάλια"          | 45 | 6877  | έφθ. Φαγιάλ 2 'Απρ.                             |
| ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)          | (N.A.T.) | έτ. "Μαριμπλάνκα"       | 56 | 20153 | άνεχ. Πουέρτο Λά Κρούζ 6 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ              | (N.A.T.) | έτ. "Άβιλα"             | 43 | 7238  | έφθ. Τρανσόντα 2 'Απρ. διά Θιλαδέλφειαν         |
| ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)          | (N.A.T.) | έτ. "Ακρωτήρι"          | 43 | 7157  | άνεχ. Χαυπτόν ρόδος 28 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν    |
| ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)        | (N.A.T.) | έτ. "Ελπίσανα"          | 43 | 3106  | έφθ. Σέτουμπαλ 11 'Απρ.                         |
| ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)        | (N.A.T.) | έτ. "Μαρσιέλο"          | 24 | 1988  | άνεχ. Ριγιέκαν 8 'Απρ. διά Μάροκ "Οσέιφ         |
| ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (π.)             | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα     | 22 | 1833  | έφθ. Σουέζ 9 'Απρ.                              |
| ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)       | (N.A.T.) | έτ. "Μαριμπλάνκα"       | 56 | 20140 | διπλής Παναμά 10 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν       |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.δ.)       | (N.A.T.) | έτ. "Νίκολας"           | 53 | 11024 | έφθ. Μπορέιν 2 'Απρ.                            |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα     | 21 | 1946  | άργει Καζαμπλάνκαν από 24 Ιουλ. 1963            |
| ΑΔΑΜΑΣ (π.)                  | (N.A.T.) | τρανσόμαρίνα Αρμαντόρες | 42 | 6997  | έφθ. Γλασκώνθι 9 'Απρ.                          |
| ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)             | (N.A.T.) | έτ. "Αμφιτρίτη"         | 30 | 4125  | διπλής Πιέρα Βόλτα 26 Μαρτ. διά Λαττάκια        |
| ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. "Άθαμας"            | 41 | 4729  | άνεχ. Περο. Κόλπον 7 'Απρ. διά Γένοβαν          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                      | (N.A.T.) | έτ. "Ατλαντικό"         | 54 | 18784 | άνεχ. Λάς Πάλμας 31 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν       |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)                 | (N.A.T.) | έτ. "Εύκάρπειρος"       | 45 | 9728  | άνεχ. Μόντεριδεο 4 'Απρ. διά Βρέμην             |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.                  | (N.A.T.) | έτ. "Σάντα Βιργίνιας"   | 43 | 7280  | έφθ. Αμβρούγιον 1 'Απρ.                         |
| ΑΙΓΑΙΑ                       | (N.A.T.) | έτ. "Πατοϊκαία"         | 42 | 7227  | διπλής Παναμά 5 'Απρ. διά Βακαματοσού           |
| ΑΙΟΣΙΑΛΙΑ (λ.)               | (N.A.T.) | έτ. "Πατοϊκαία"         | 43 | 7267  | διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Ανδρέσιον            |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ            | (N.A.T.) | έτ. "Σύνεσις"           | 61 | 7332  | άνεχ. Βανκούμπερ 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν          |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ             | (N.A.T.) | έτ. "Λαιμόπριανη"       | 58 | 10018 | άνεχ. Μάζι 30 Μαρτ. διά Βανκουόρερ              |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ             | (N.A.T.) | έτ. "Λαιμόπριανη"       | 58 | 10018 | έφθ. Ν. Ορλέανην 22 Μαρτ.                       |
| ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)          | (N.A.T.) | έτ. "Ποσείδωναν"        | 43 | 7256  | άνεχ. Νικάρα 7 'Απρ. (διαταγάς)                 |
| ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)             | (N.A.T.) | έτ. "Σάνα Ζοζέ"         | 45 | 7285  | άνεχ. Λάς Πάλμας 25 Μαρτ. διά Μπ. "Αὔρες        |
| ΑΚΑΣΣΑ (παν.)                | (N.A.T.) | έλληνικό συμφέροντα     | 50 | 1385  | έφθ. Χόγκ Κόγκ 1 'Απρ.                          |
| ΑΚΟΥΑΤΙΚ (σ. αγγλ.)          | (N.A.T.) | έτ. "Λύμπρουκ"          | 47 | 7143  | εἰς θέσιν 37.5 Β. - 6 Α. 'Απρ. 7 διά Ριγιέκαν   |
| ΑΚΤΗ                         | (N.A.T.) | έτ. "Μελέτιου"          | 43 | 7281  | έφθ. Μουρόπαν 6 'Απρ.                           |
| ΑΚΤΙΟΝ (δ.)                  | (N.A.T.) | έτ. "Ροζεντάλη"         | 43 | 10544 | άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Μαρτ. (διαταγάς)          |
| ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)              | (N.A.T.) | έτ. "Άκτινα"            | 44 | 7254  | άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδος 27 Μαρτ. διά Τσιμπά      |
| ΑΚΤΟΡ (λιθ.)                 | (N.A.T.) | έτ. "Βιάγκουροντιά"     | 43 | 6943  | άνεχ. Τζιμπούτι από 4 Μαρτ. διά Τζακάρταν       |
| ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ       | (N.A.T.) | έτ. "Γκαραγουάνη"       | 54 | 29440 | έφθ. Στεττίνον 1 'Απρ.                          |
| ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)             | (N.A.T.) | έτ. "Άλφα"              | 43 | 6989  | άνεχ. Στεττίνον 5 'Απρ.                         |
| ΑΛΕΣ (π.)                    | (N.A.T.) | έτ. "Ριταλέξ"           | 25 | 2323  | άργει Βαλτιμόρων από 18 Οκτ. 1963               |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.                 | (N.A.T.) | έτ. "Μαρδιόςα"          | 44 | 1413  | έφθ. Ν. Ορλέανην 7 'Απρ.                        |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ         | (N.A.T.) | έτ. "Φιντέλιτου"        | 56 | 10480 | άνεχ. Πιότση 10 Αρι.                            |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)            | (N.A.T.) | έτ. "Ρεζ"               | 58 | 10499 | έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ. (έπισκευα)                |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)            | (N.A.T.) | έτ. "Λαιμόπριανη"       | 56 | 20926 | άνεχ. Σέτουμπαλ 9 'Απρ. διά Ροστόκ              |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.              | (N.A.T.) | έτ. "Σανά Νικόλα"       | 43 | 2908  | άνεχ. Α'μερεράν 8 'Απρ. διά Νόρφολκ             |
| ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ. "Φάροποι"           | 44 | 7715  | έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Απρ.                        |
| ΑΛΚΥΩΝ                       | (N.A.T.) | έτ. "Μονράβια"          | 64 | 11200 | έφθ. Ρίο Ιανέρο 30 Μαρτ.                        |
| ΑΛΜΑ                         | (N.A.T.) | έτ. "Σάντα Ρίτα"        | 44 | 7063  | έφθ. Α'μερεράν 2 'Απρ.                          |
| ΑΛΜΠΑΙΔΟΥΖ (λ.δ.)            | (N.A.T.) | έτ. "Κάμπος"            | 41 | 7401  | έφθ. Κοατζακόλκος 4 'Απρ.                       |
| ΑΛΜΠΑΡΑΝ                     | (N.A.T.) | έτ. "Γκόσφορτη"         | 44 | 11625 | έφθ. Λιέρόντα 27 Μαρτ.                          |
| ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ                   | (N.A.T.) | έτ. "Εξεραμάρ"          | 44 | 7280  | έφθ. Βενετίαν 29 Μαρτ.                          |
| ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)            | (N.A.T.) | έτ. "Πλέμαρ"            | 44 | 7270  | άνεχ. Σπαλάτον 3 'Απρ. διά Λιθύν                |
| ΑΛΤΙΣ                        | (N.A.T.) | Σ. Ζερδός               | 17 | 965   | εἰς θέσιν 37.5 Β. - 6 Αρι.                      |
| ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)             | (N.A.T.) | έτ. "Άλτις"             | 41 | 1169  | έφθ. Βορμπάν 29 Μαρτ.                           |
| ΑΛΧΕΞ P (Λιθάνου)            | (N.A.T.) | έτ. "Σάνι Αντώνιο"      | 43 | 7171  | διπλής Γιόρμπατάρ 4 'Απρ. διά Βενετίαν          |
| ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)              | (N.A.T.) | έτ. "Σάνι Αντώνιο"      | 44 | 7183  | άνεχ. Αδηλποργκ 2 'Απρ. διά Δάγυτοιχ            |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.)               | (N.A.T.) | έτ. "Μέναν"             | 38 | 1748  | άνεχ. Μπάκια Μπλάγκα 2 'Απρ. διά Νεάπολιν       |
| ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)              | (N.A.T.) | έτ. "Αμαρυλλίς"         | 45 | 7201  | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 3 'Απρ. διά Λιθόρο        |
| ΑΜΙΛΛΑ (λ.)                  | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα     | 54 | 4894  | διπλής Θρησάντα 31 Μαρτ. διά Κάντλα             |
| ΑΜΠΕΡ (λ.δ.)                 | (N.A.T.) | έτ. "Κόνδωρω"           | 44 | 10535 | εἰς θέσιν 37.5 Β. - 6 Αρι.                      |
| ΑΜΟΙΩΝ (Αιττίς δ.)           | (N.A.T.) | έτ. "Αιθαλία"           | 58 | 12772 | έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.                           |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)               | (N.A.T.) | έτ. "Ταρκάνο"           | 43 | 7248  | άνεχ. Πολύμοντ 9 'Απρ. διά Κιουρασάο            |
| ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)                 | (N.A.T.) | έτ. "Τουέστ Αφρικαν"    | 44 | 7242  | άνεχ. Πολύμοντ 7 'Απρ. διά Ιαπωνίαν             |
| ΑΝΔΡΕΑΣ B. (δ.)              | (N.A.T.) | έτ. "Τρανσόδεαν"        | 55 | 13262 | άνεχ. Ορμπάντα 29 Μαρτ. διά Χουέλθα             |
| ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)           | (N.A.T.) | έτ. "Ανίμονι"           | 40 | 3182  | διπλής Γιόρκην 31 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας        |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)             | (N.A.T.) | έτ. "Σαντάντερ"         | 53 | 18713 | έφθ. Γλάδοτων 5 'Απρ.                           |
| ΑΝΔΡΟΣ (π.)                  | (N.A.T.) | έτ. "Μαρλισταί"         | 66 | 15597 | άνεχ. Βορμπάν 29 Μαρτ.                          |







|                                   |          |                                |    |       |   |
|-----------------------------------|----------|--------------------------------|----|-------|---|
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα 'Άννοςλα» .....     | 40 | 3496  | ΙΩΣ: «ΣΠΑΡΤΑΝ», ως μετωνόμασθη                  |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Βιλανουέρδα» .....        | 63 | 30705 | άνεκ. Βιλλελμοσαντ 7 'Απρ. διά Μάρσα εκ Μπρέγκα |
| ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Σόλν Πέντρο» .....        | 45 | 7247  | εφθ. Δάντοχ 6 'Απρ. διά Λονδίνον                |
| ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Οιγκουέρας» .....         | 56 | 10567 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν   |
| ΚΟΡΣΑΪΓΡ .....                    | (N.A.T.) | «Ηοτέρεν Σή Τράνσοπορτ» .....  | 62 | 14963 | διπλής Παναμά 4 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν              |
| ΚΟΣΜΑΡ (λ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Κόδομος» .....            | 49 | 7478  | άνεκ. Ημέρεραν 6 'Απρ. διά Κολόμπο              |
| ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Χόδι» .....               | 57 | 17827 | άνεκ. Τενερίφε 3 'Απρ. διά Λόουερ Μπουκάναν     |
| ΚΡΕΣΤΑ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Βιλαδιόζα» .....          | 44 | 7135  | άνεκ. Πούλλο Μπουκόμ 2 'Απρ. διά Γαλλίαν        |
| ΚΡΗΝΗΣ (δ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Μάρο» .....               | 57 | 24304 | εφθ. Νεάπολιν 5 'Απρ. (έπισκευαι)               |
| ΚΡΙΣ (Λιβ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Κρίζ» .....               | 38 | 6032  | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 9 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν    |
| ΚΡΙΣΤΙΑΝ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Λαιμπήριαν» .....         | 56 | 4031  | άνεκ. Ν. Όρλεάνην 9 'Απρ. διά Μπέλιζε           |
| ΚΥΚΝΟΣ (λ.) .....                 | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 48 | 1534  | εφθ. Κάρδι 30 Μαρτ.                             |
| ΚΥΜΟ (δ.) .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Γκλάρα» .....             | 56 | 24305 | άνεκ. Αμέρεραν 9 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον         |
| ΚΥΡΑ (λ.) .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Άστροπορίκο» .....        | 43 | 7239  | εφθ. Βιλιάρων 31 Μαρτ.                          |
| ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ναιάδη» .....             | 44 | 2896  | άνεκ. Αύγουστον 8 'Απρ. διά Λονδίνον            |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Γκουραμένο» .....         | 36 | 3149  | άνεκ. Τακόραντι 4 'Απρ. δι' Άλλ) δρειαν         |
| ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Γκαναντέρος» .....        | 45 | 6172  | διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Καρθαγένην         |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (λ.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Πλωτέυς» .....            | 64 | 34600 | διπλής Σουεζ 10 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον          |
| ΚΩΣΤΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΗΣ (λ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Αϊτζίαν» .....            | 65 | 15800 | εις οζάκαν, ύπο συμπλήρωσιν                     |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. .....             | (N.A.T.) | έτ. «Βασιλική» .....           | 53 | 11047 | άνεκ. Πούλο Μπουκόμ 4 'Απρ. διά Μπαχρέν         |
| ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Κοστίκος» .....           | 39 | 2993  | άνεκ. Γδύνιαν 6 'Απρ. διά Βαρκελώνην            |
| ΛΑΕΡΤΗΣ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Στάλα» .....              | 50 | 8683  | έφθ. Ροζάριο 9 'Απρ.                            |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Εργκάπα» .....            | 53 | 11262 | άνεκ. Ζαμπλ Ντανά 8 'Απρ. διά Καράτοι           |
| ΛΑΚΟΝΙΚ (λ.δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σηνίκομ» .....            | 65 | 34185 | έφθ. Περσ. Κόλπον 9 'Απρ.                       |
| ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ιντσοτριέτ Μαρίν» .....   | 43 | 8466  | εφθ. Βακαράτου 10 'Απρ.                         |
| ΛΑΡΓΙΚΟ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Ρέα» .....                | 56 | 23880 | άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας   |
| ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ (λ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Απότρολέα» .....          | 48 | 9511  | έφθ. Μη. Αύρες 6 'Απρ.                          |
| ΛΕΝΑ (λ.) .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Λεντασίπηγκ» .....        | 48 | 2694  | διπλής Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Σάφφι             |
| ΛΕΡΟΣ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Βιαδεντούρω» .....        | 56 | 10048 | άνεκ. Ριό Ιανέτρο 30 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην       |
| ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Λερτρικ» .....            | 43 | 7176  | άνεκ. Γιαδάτιο 15 Μαρτ. διά Φιλιππίνας          |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μιραμόντε» .....          | 53 | 13406 | έφθ. Τάι 1 'Απρ.                                |
| ΛΕΩΝΙΔΑ, ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Ζήτο» .....               | 43 | 7109  | ΙΩΣ: «ΤΡΙΑΔΑΙ», σημαία Κύπρου                   |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λ.δ.) ..... | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 57 | 10499 | έφθ. Γιοκοχέμαν 8 'Απρ.                         |
| ΛΗΤΩ (δ.) .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρες» .....   | 53 | 12577 | άνεκ. Μομπλ 3 'Απρ. διά Πεσκαγκούλα             |
| ΛΙΝΔΟΣ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Τόρρες» .....             | 62 | 10836 | έφθ. Νονδίνιον 31 Μαρτ.                         |
| ΛΙΝΤΑ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Αλεξανδρό» .....          | 42 | 7252  | έφθ. Κορραμάχρ 6 'Απρ.                          |
| ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Λίτλ Τζών» .....          | 54 | 1604  | άνεκ. Πόρτ Σουδάν 4 'Απρ. διά Σουεζ             |
| ΛΟΥΔΙΑΣ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Μάρινερς Τρανσό...» ..... | 43 | 8395  | άνεκ. Θιλαδέλφειαν 31 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν     |
| ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Κοντίνενταλ» .....        | 50 | 15943 | διπλής Σουεζ 9 'Απρ. διά Βούβάν                 |
| ΛΟΥΣΥ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Μορόδια» .....            | 57 | 7583  | έφθ. Μάντζεστερ 10 'Απρ.                        |
| ΛΥΑΙΑ (Λιβάνου) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ατάξ» .....               | 43 | 7228  | άνεκ. Πόρτ Σουδάν 7 'Απρ. διά Σαγκάν            |
| ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρντεστίνο» .....        | 29 | 6638  | έφθ. Ιωπιτούμπο 19 Μαρτ.                        |
| ΛΥΡΙΚ (λ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Κοντελέσιον» .....        | 64 | 29396 | διπλής Παναμά 10 'Απρ. δι' Ειρηνικόν            |
| ΛΥΡΙΚ (δ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Θάτρα» .....              | 43 | 10521 | άργει 'Οραντι άπο 18 'Ιουν. 1961                |
| ΛΟΖΑΝ (λιβ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Λωζάνη» .....             | 52 | 2980  | άνεκ. Σαιντ Μικαέλς 29 Μαρτ. διά Θιλαδέλφειαν   |
| ΛΟΡΗΣ (Λιβάνου) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Λώρπς» .....              | 43 | 2847  | άνεκ. Αμεριτήν 30 Μαρτ. διά Κάρλετον            |
| ΛΟΡΗΣ Κ. (Λιβάνου) .....          | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 47 | 3500  | άνεκ. Πόρτ Σουδάν 8 'Απρ. δι' Ακάμπα            |
| ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μπρόντα» .....            | 44 | 7060  | άνεκ. Μπ. Αύρες 9 'Απρ. διά Μασσαλίαν           |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Ατλαντικ» .....      | 63 | 15983 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Κουάλα Ρόμπιν      |
| ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» .....           | 60 | 13742 | έφθ. Σαζέμπο 4 'Απρ.                            |
| ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.» .....  | 58 | 24065 | άνεκ. Περσ. Κόλπον 6 'Απρ. διά Χάρβρην          |
| ΜΑΙΟΥ (Λιβάνου) .....             | (N.A.T.) | Κυπριανού .....                | 43 | 7145  | άνεκ. Ντώρμπαν 8 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν             |
| ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μίνα» .....               | 43 | 7255  | διπλής Σουεζ 7 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν            |
| ΜΑΝΤΥ (π.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Αγ. Φανούριος» .....      | 30 | 1890  | άνεκ. Καλλάο 23 Μαρτ. διά Μπουεναβνετούρα       |
| ΜΑΝΩΛΗΣ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Μανώλης» .....            | 42 | 7260  | άνεκ. Μουρόραν 3 'Απρ. διά Σιγκαπούρην          |
| ΜΑΝΟΥΝ ΙΘΩΜΗ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Παρανάλτο» .....          | 43 | 7189  | άνεκ. Ρεσιφ 5 'Απρ. δι' Αγ. Βικέντιον           |
| ΜΑΝΟΥΝ ΘΟΥΡΥ (λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκοτοέπτο» .....        | 44 | 7190  | άνεκ. Μπ. Αύρες 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ         |
| ΜΑΡ ΝΤΕΑ ΠΛΑΤΑ (δ.) .....         | (N.A.T.) | Ουάιτλιφ .....                 | 50 | 9847  | έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν         |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Οσέαν Κάρυκο» .....       | 57 | 20564 | έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.                           |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Ρουάσου» .....            | 27 | 1554  | διπλής Παναμά 7 'Απρ. διά Ράτσ ές Σιδέρη        |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου) .....         | (N.A.T.) | Σιγάλας πλατήν .....           | 30 | 4620  | έφθ. Εμδεν 16 Μαρτ.                             |
| ΜΑΡΓΚΟ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Παναδίερο» .....          | 62 | 8951  | άνεκ. Καλλάο 23 Μαρτ. διά Μπουεναβνετούρα       |
| ΜΑΡΗ .....                        | (N.A.T.) | έτ. «Παναγία» .....            | 43 | 2841  | έφθ. Λάγκος 9 'Απρ.                             |
| ΜΑΡΗΛΙΖΑ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Βίτα» .....               | 48 | 2009  | εις Πειραιά άπο 10 'Ιουλ. 1964                  |
| ΜΑΡΙΑ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Μάννα» .....              | 43 | 8426  | έφθ. Γιοκοχάμαν 11 'Απρ.                        |
| ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Νάρξ» .....               | 56 | 5490  | έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ.                        |
| ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Άννιτσα» .....            | 43 | 7273  | άνεκ. Λόδις Αντζελες 29 Μαρτ. δι' Ελλάδα        |
| ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιβ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μισόσπα» .....            | 44 | 7254  | άνεκ. Βενετίας 3 'Απρ. διά Γκελά                |
| ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (λ.δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Λιπτέρ» .....             | 64 | 34664 | διπλής Σουεζ 'Απρ. διά Χόρ άλ' Αμάγια           |
| ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιβάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Λέδαντ Μαρίτ.» .....      | 42 | 7203  | άνεκ. Ρεσιφ 8 'Απρ. διά Λαττακία                |
| ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κιπρ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Λογκεΐν» .....            | 43 | 8518  | διπλής Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Λιβόρνο            |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) .....               | (N.A.T.) | Βίντι Φρούτερς .....           | 43 | 6994  | άνεκ. Μπ. Αύρες 25 Μαρτ. διά Βενετίαν           |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Τοκοπλάλα» .....          | 51 | 16060 | διπλής Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Ράτσ ές Σιδέρη     |
| ΜΑΡΙΑΣΜΙ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Αργοκούλ» .....           | 35 | 5548  | έφθ. Εμδεν 16 Μαρτ.                             |
| ΜΑΡΙΒΕΝΣΥ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαριφόρτονα» .....        | 43 | 7202  | άνεκ. Ντάκαον 7 'Απρ. διά Μόζι                  |
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Αρμαντόρες» .....         | 51 | 10892 | άνεκ. Παναμά 27 Μαρτ.                           |
| ΜΑΡΙΒΙΚI .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίβικ» .....            | 52 | 11169 | άνεκ. Σίδνευ 5 'Απρ. διά Σιγκαπούρην            |
| ΜΑΡΙΒΙΚI .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Μάριβικ» .....            | 40 | 5110  | έφθ. Ραγκούν 13 Μαρτ.                           |
| ΜΑΡΙΕΛΙΝ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Μαριφόρτονα» .....        | 44 | 7212  | διπλής Παναμά 7 'Απρ. διά Λονδίνον              |
| ΜΑΡΙΕΛΥ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Φέλις» .....              | 44 | 7206  | άνεκ. Λίβανον 5 'Απρ. διά Τεργέστην             |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλα Νόρτε» .....        | 56 | 20207 | έφθ. Ριό Ιανέριο 8 'Απρ.                        |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Πανούλτρα» .....          | 61 | 8951  | διπλής Μπρόμποτελ 6 'Απρ. διά Καναδᾶ            |
| ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ακιραμάρι» .....          | 43 | 7253  | άνεκ. Σιγκαπούρην άδεις 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν   |
| ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Ρηφερί» .....             | 43 | 7215  | έφθ. Κολόμπο 15 Μαρτ.                           |
| ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (λ.δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μασιπτλάγκα» .....        | 44 | 7279  | άνεκ. Ντάκαον 30 Μαρτ. διά Έλ Παλίτο            |
| ΜΑΡΙΝΑ ΓΡΑΝΤΕ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Οίκος Χανόρρη» .....      | 51 | 10451 | άνεκ. Σίδνευ 7 'Απρ. διά Βρυττόν                |
| ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μαριπότσελλα» .....       | 44 | 7150  | έφθ. Κολόμπο 27 Μαρτ.                           |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. Μασιδάκη .....             | 45 | 10448 | άνεκ. Περο. Κόλπον 5 'Απρ. διά Μπαγκόκ          |
| ΜΑΡΙΝΝΟΥΤΣΙ (π.) .....            | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 43 | 7215  | άνεκ. Τα μπά άπο 3 Μαρτ. διά Μεξικό             |
| ΜΑΡΙΝΤΑ .....                     | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 48 | 2772  | άνεκ. Αύγουστον 11 'Απρ. διά Μπ. Αύρες          |
| ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λ.δ.) .....             | (N.A.T.) | όδ. Φαραλίου .....             | 58 | 12676 | άνεκ. Χάμπτον ρόδις 2 'Απρ. δι' Αρούμπαν        |
| ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (λ.δ.) .....            | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 50 | 16027 | άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 6 'Απρ. δι' Αιμούναιν Μπαίν |
| ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μαριβίκ» .....            | 51 | 11901 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βομβάν             |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτσα» .....            | 51 | 10467 | άνεκ. Μόζι 2 'Απρ. διά Όναχάμα                  |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (π.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Βαλίντα» .....            | 43 | 7234  | άνεκ. Βενετίαν 3 'Απρ. διά Ραρένναν             |
| ΜΑΡΙΤΣΥΧΙΣΤΙΝΑ (Λιβ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μαριφόρτονα» .....        | 43 | 4537  | διπλής Παναμά 20 Μαρτ. διά Κάρδι                |
| ΜΑΡΙΧΩΡΑ .....                    | (N.A.T.) | Π. Κυπριανού .....             | 43 | 7232  | άνεκ. Μπαράν 17 Μαρτ. διά Τόκιο                 |
| ΜΑΡΚΑΡ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Μάρικ» .....              | 40 | 5147  | άνεκ. Μπαχρέιν 5 'Απρ. διά Κορραμάχρ            |
| ΜΑΡΛΕΝΑ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Πρόδοσ» .....             | 42 | 7244  | άνεκ. Χιούστον 8 'Απρ. διά Μαντράς              |
| ΜΑΡΛΙΝ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Ορίεντ 'Εξπρές» .....     | 50 | 15929 | έφθ. Λούμπεκ 1 'Απρ.                            |
| ΜΑΡΑΙΝΤΟ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθερν Στάρ» .....      | 44 | 2547  | άνεκ. Ρόττερντα� 11 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον      |
| ΜΑΡΑΙΝΤΟ (π.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μαρεβεδίτον» .....        | 46 | 2270  | διπλής Γιβραλτάρ 5 'Απρ. δι' Ακάμπα             |
| ΜΑΡΑΙΝΤΟ Μ. .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Συμφωνία» .....           | 44 | 7250  | έφθ. Μελβούρνην 7 'Απρ.                         |
| ΜΑΡΣΕΛ Χ. .....                   | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 54 | 16567 | έφθ. Φλωρίγκ 25 Μαρτ.                           |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μπιλμπάδο» .....          | 44 | 19190 | διπλής Σουεζ 2 'Απρ. δι' Ερυθράν                |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Λεβαντόν Σίππ             |    |       |   |

|                                  |          |                                   |    |       |   |
|----------------------------------|----------|-----------------------------------|----|-------|---|
| ΜΕΛΙΤΗ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Αλπέργκας» .....             | 57 | 11691 | άνεκ. Αμπαντάν 5 Απρ. διά Γιοκοχάμαν<br>άνεκ. Πειραιάδι από 1 Μαρτ. διά Μπουργκάς<br>εις Οζάκαν από 7 Μαρτ. |
| ΜΕΡΑΚΟΛΟΥΖΑ (Δ.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Αφρίκανα» .....              | 42 | 9894  | άνεκ. Ήστκομ 6 Απρ. διά Παναμά  |
| ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΕ ΠΑΓ' ΤΟΝΙΡ (δ.) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Φαιράλι» .....               | 54 | 12552 | έθφ. N. Ορλέανην 6 Απρ.   |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Αστούριας» .....             | 58 | 20894 | έθφ. Μοντεβίδεο 11 Απρ.   |
| ΜΕΡΙΛΙΝ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέντρο» .....            | 45 | 7190  | άνεκ. Αμπέρσαν 1 Απρ. διά Κούδαν  |
| ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Γιουρόπολη» .....       | 41 | 6782  | έθφ. Κολόμπι 29 Μαρτ.   |
| ΜΕΣΟΔΟΓΓΙΤΙ (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ελλενική Σιπίπη & Ιντάστρ.   | 43 | 8537  | άνεκ. Μπρεμερχάφεν 1 Απρ. διά Κεντρ. Αμερικήν<br>άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Απρ. διά Αρούμπαν                     |
| ΜΗΤΕΡΑ (Δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκόρεο» .....              | 49 | 17905 | διπλόθες Γιβραλτάρ 2 Απρ. διά Ντακάρ  |
| ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....         | 36 | 1965  | διπλόθες Σουεζ 28 Μαρτ. διά Βομβάν  |
| ΜΙΜΗ (δ.) .....                  |          | Μ. «Αρκτίνες» .....               | 43 | 7314  | διπλόθες Σουεζ 3 Απρ. διά Περο. Κόλπον  |
| ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Καστέλλα» .....              | 56 | 21090 | έθφ. Χιούστον 7 Απρ.  |
| ΜΙΝΑ (δ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Κοντίνενταλ» .....           | 49 | 12803 | έθφ. Γιοκοχάμαν 9 Απρ.  |
| ΜΙΝΩΑΝ (Π.δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρούμιέντο» .....           | 65 | 31000 | εις Γιοκοσούκα 6 Απρ.   |
| ΜΙΣΕΛΛΙΟΥ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμι» .....   | 58 | 22129 | έθφ. Πόρτ Σαιδ 9 Απρ.   |
| ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Φορμεντάτορη» .....          | 56 | 8390  | διπλόθες Παναμά 15 Μαρτ. διά Κόμπε  |
| ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Χάντερη» .....               | 53 | 11289 | άνεκ. N. Υόρκην 11 Απρ. διά Ταμπίκο   |
| ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Μαΐρη» .....                 | 44 | 7543  | άνεκ. Ν. Υόρκην 5 Απρ. διά Χάρρον   |
| ΜΙΧΑΗΑΣ Ε. (Π.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μουσσέ» .....                | 29 | 6984  | εις Μπικιά Μπλάγκα από 16 Φεβρ.   |
| ΜΙΠΑΖΙΛ (Δ.) .....               |          | έτ. «Σάν Μπαζίλι» .....           | 48 | 3574  | διπλόθες Θεύαντον 8 Απρ. διά Γένοβαν  |
| ΜΙΠΑΖΙΛ ΙΙΙ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Σέσος - Γκουάκα» .....       | 65 | 18400 | άνεκ. Μπέργκεν 8 Απρ. διά Όσλο  |
| ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (Π.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ροδόσια» .....               | 43 | 7139  | διπλόθες Γιβραλτάρ 8 Απρ. διά Πειραιά   |
| ΜΠΕΝΤΙΤΑ (Δ.) .....              | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....         | 44 | 7190  | έθφ. Πόιντ Νουάρ 31 Μαρτ.   |
| ΜΠΛΟΥ ΣΗ (Δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μπλού Σή» .....              | 48 | 3351  | έφθ. Ραγκουν 25 Μαρτ.   |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ' .....                | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....         | 41 | 3146  | διπλόθες Μπρόμποττελ 5 Απρ. διά Ορεχόδεντ   |
| ΜΠΟΡΝΚΛΟΥΓΓΕΡ (Π.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Εσάρρ» .....                 | 40 | 5355  | άνεκ. Σαλαδάρο 10 Απρ. διά Νατάλ (Βραζ.)  |
| ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σόλλη» .....                 | 50 | 9864  | άνεκ. Αμπέρσαν 3 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν  |
| ΜΠΡΙΖ .....                      | (N.A.T.) | «Ατλάντικ θράτερς» .....          | 40 | 5134  | άνεκ. Λορ. Μαρκές 24 Μαρτ. διά Τουμπάτα   |
| ΜΥΡΩΝ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Κένταυρος» .....             | 63 | 17500 | άνεκ. Σεμπού 31 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες   |
| ΝΑΒΙΑ .....                      |          | έτ. «Αργούς» .....                | 43 | 8394  |   |
| ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντη» ..... | 53 | 3094  |   |
| ΝΑΒΙΓΚΕΙΝΤ .....                 |          | έτ. «Σάν Ρόκκο» .....             | 25 | 4949  |   |
| ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Άνεμοι» .....                | 45 | 3486  | έθφ. Λάς Πάλμα 1 Απρ. διά Πόιντ Νουάρ   |
| ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ορίεντη» .....               | 43 | 7929  | έθφ. Σπαλάτον 7 Απρ.  |
| ΝΑΓΟΣ (δ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Ναϊός» .....                 | 37 | 7699  | άνεκ. Ρόττερνταμ από 26 Φεβρ. διά Πασακαγούλα   |
| ΝΑΠΙΕΡ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ» .....                  | 57 | 23690 | διπλόθες Γιβραλτάρ 4 Απρ. διά Βίλελμοχάφεν  |
| ΝΑΤΑ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Ιλανοσεάνικ» .....           | 43 | 7228  | άνεκ. Τζακούνθιλ 1 Απρ. διά Πόρτ "Εδεργκλαντ  |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ιντλόγκο» .....              | 57 | 9990  | άνεκ. Βανκούμπερ 7 Απρ. διά Τάμπον  |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Αχιλλεύς» .....              | 58 | 12624 | έθφ. Βίλλελμοταν 6 Απρ.   |
| ΝΕΑΠΟΛΙΕΣ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Μάροκραντ» .....             | 58 | 24065 | άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 21 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες  |
| ΝΕΑΙ (Λιθάνου) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Άλτις» .....                 | 42 | 7227  | έθφ. Βίλλα Κοντότιουσον 7 Απρ.  |
| ΝΕΛΛΑ (Π.) .....                 |          | έτ. «Νέλλα» .....                 | 38 | 4996  | άνεκ. Ντόρτρεχτ 10 Απρ. διά Πόιντ Νουάρ   |
| ΝΕΜΕΑ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνίδερσαλ Τράμπι» .....   | 42 | 9730  | έθφ. Πειρά 11 Απρ.  |
| ΝΕΡΒΙΟΝ .....                    |          | έτ. «Άστρα» .....                 | 44 | 8536  | έθφ. Σάν Νικολας (Άργ.) 9 Απρ.  |
| ΝΕΣΤΟΣ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Πανούσεανικ» .....           | 63 | 15000 | διπλόθες Παναμά 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν   |
| ΝΕΦΕΛΗ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Πολάρις» .....               | 58 | 24256 | άνεκ. Αμμουνιάν Μπαι 4 Απρ. διά Κριστομπαλ  |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πέρυγκα» .....               | 52 | 11267 | άνεκ. Λοντόντερου 11 Απρ. διά Κιλπάτρικ   |
| Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (Π.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Σάντον Μαρίνα» .....         | 18 | 2447  | έθφ. Κουεύδη 2 Απρ.   |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Λειβόδια» .....              | 43 | 7121  | διπλόθες Άγ. Βικέντιουν 4 Απρ. διά Γένοβαν  |
| ΝΙΚΙ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Νευέδα Σεβίλλα» .....        | 64 | 38600 | άνεκ. Αγούστουσαν 9 Απρ. διά Πέρο. Κόλπον   |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλεουμι» .....           | 53 | 12396 | διπλόθες Παραμάρ 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μαοχερέντσιο» .....          | 43 | 7228  | έθφ. Γένοβαν 2 Απρ. (διά Ήστ Λόντον)  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Απονικόλας» .....            | 43 | 7294  | άνεκ. Ρεσίφ 8 Απρ. διά Λίβερπουλ  |
| ΝΙΚΟΣ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Ριτόλεξη» .....              | 46 | 2927  | έθφ. Μασαλίαν 11 Μαρτ. (επισκευα)   |
| ΝΙΚΟΣ (Διθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Άζρες» .....                 | 45 | 7003  | διπλόθες Αγ. Βικέντιουν 1 Απρ. διά Ραβένναν   |
| ΝΙΚΟΣ Σ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Νίκος» .....                 | 42 | 8256  | άνεκ. Πόραγκρουν 3 Απρ. διά Αλμέρια   |
| ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....          |          | έτ. «Τροικοντίνενταλ» .....       | 44 | 7180  | έθφ. Τομάη 8 Απρ.   |
| ΝΙΟΒΗ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Εστέρελλα Μπλάγκα» .....     | 44 | 7294  | άνεκ. Σινκαπούρων ρόδες 12 Μαρτ. διά Ναυκασάκι  |
| ΝΟΕΛ (Λιθάνου) .....             |          | έτ. «Τρανσόπορτερ» .....          | 44 | 7063  | έθφ. Ροήριο 8 Απρ.  |
| ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Εκλιθες» .....               | 41 | 7251  | άνεκ. Αρόύμαν 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ   |
| ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκάδα» .....               | 42 | 7070  | άνεκ. Καράτο 11 Απρ. διά Κουνταλόρε   |
| ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Νόδο Πασιφίκ» .....          | 58 | 20451 | διπλόθες Παναμά 1 Απρ. διά Ειρηνικόν  |
| ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....          | 58 | 18183 | άνεκ. Μπαχρέιν 10 Απρ. διά Μένα Αμπουτούλλα   |
| ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....          | 59 | 18180 | διπλόθες Πόρτ Σαιδ 8 Απρ. διά Χάρρον  |
| ΝΟΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Πολύμουρο» .....             | 64 | 38600 | άνεκ. Εινοβάρντεν 7 Απρ. διά Πέρο. Κόλπον   |
| ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πετρολέρα» .....             | 56 | 12402 | διπλόθες Παραμάρ 26 Μαρτ. διά Αρούμπαν  |
| ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Πετρολέρα 'Αρη» .....        | 56 | 18210 | έθφ. Μπάρι 4 Απρ.   |
| ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Άλπρατρος» .....             | 52 | 3964  | άνεκ. Ντακάρ 8 Απρ. διά Πόρτο 'Εμπεδόκλε  |
| ΝΟΡΦΙΩΛΝΤ .....                  |          | έτ. «Άλμασ» .....                 | 52 | 12557 | διπλόθες Σουεζ 12 Απρ. διά Βομβάν   |
| ΝΟΥΤΣΙ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Λιουμέρ Θράύτερ» .....       | 44 | 7061  | πληνοί Κωνσταντζης 28 Μαρτ. (ζημιά)   |
| ΝΤΑΝΥ (Π.) .....                 |          | έτ. «Χιλιαθες» .....              | 25 | 1473  | διπλόθες Θεύαντον 5 Απρ. διά Μονφαλκόνε   |
| ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Κουίντονουορντ» .....        | 58 | 17743 | άνεκ. Βαλτιμόρων 27 Μαρτ. διά Παλούα  |
| ΝΤΕΛΟΪΚΗ ΓΚΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Εντερράπαι» .....        | 58 | 13545 | άνεκ. Βικτώριων 9 Απρ. διά Μπανιόλι   |
| ΝΤΕΛΟΪΚ ΜΙΡΑΚΛ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Εντερράπαι» .....        | 61 | 13198 | έθφ. Βενετίαν 29 Μαρτ.  |
| ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΣΚΑ.Υ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Εντερράπαι» .....        | 63 | 13751 | άνεκ. Βανκούμπερ 31 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν  |
| ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΟΡΑΚΛ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Εντερράπαι» .....        | 59 | 13545 | άνεκ. Μπριμπούν 9 'Απρ. διά Γένυιαν   |
| ΝΤΕΡΜΠΥ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Σπουναίπ» .....      | 58 | 10396 | άνεκ. Βαλτιμόρων 31 Μαρτ. διά Σμαλκόντεν  |
| ΝΤΗΦΟΙΑΝΤ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ναογκέιτορς» .....           | 60 | 13847 | άνεκ. Λορ. Μαρκές 31 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην  |
| ΝΤΙΝΟΣ .....                     |          | έλληνικά συμφέροντα .....         | 13 | 1216  | άνεκ. Μασαλίαν 7 Απρ. διά Βαρκελώνην  |
| ΝΤΟΝΑ ΙΘ (Δ.δ.) .....            |          | έτ. «Δημοσίανη» .....             | 50 | 8956  | άνεκ. Χουέλδα 2 'Απρ. διά Μόντρεαλ  |
| ΝΤΟΝΑ ΔΗΤ (Δ.δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Εθιμράνια» .....             | 43 | 11040 | άνεκ. Ν. Ορλέανην 28 Μαρτ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπε   |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Παναμάντη» .....             | 58 | 10483 | άνεκ. Μπατόν Ρούζ 5 'Απρ. διά Γένυιαν   |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (δεξ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Παναμέν-Εουρόπα» .....       | 51 | 16405 | έθφ. Μορμουγάκο 7 Απρ.  |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΥΡΟ (Π.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Παναυην-Εουρόπα» .....       | 55 | 11209 | άνεκ. Μανγανίλα 3 'Απρ. διά Μαγιατλάν   |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σωκράτης» .....              | 56 | 8716  | έθφ. Ναγκόρια 9 Απρ.  |
| ΝΤΟΝΑ ΠΙΤΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σωκράτης» .....              | 46 | 10116 | έθφ. Καζαμπλάνκαν 8 Απρ.  |
| ΝΤΟΡΙΑΝ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Ερέζουλούτ» .....            | 56 | 10486 | άνεκ. Ίαστρα 26 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν  |
| ΝΤΟΡΙΣΣΕΤ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερκόντινενταλ» .....      | 58 | 10396 | άνεκ. Ίασιραία 7 Απρ. διά Μάλταν  |
| ΟΑΓΑ (Λιθάνου) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ολίουαν» .....               | 43 | 7199  | άνεκ. Σύρουν 2 Απρ. διά Γιαλί   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ (Διπερωκ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόταλαντίκα» .....       | 53 | 17362 | άνεκ. Πειραιά 10 Απρ. διά Ν. Υόρκην   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Εξήτερ Μαριτάιμ» .....       | 54 | 13665 | άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Απρ. διά Λάδοεντ   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΓΣ (Δ.δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Αρέδου Σιπίγκ» .....         | 54 | 14047 | άνεκ. Μίρι 6 Απρ. διά Πούλο Μπούκομ   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΛΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Ογάνος» .....                | 65 | 32407 | έθφ. Φιλαδέλφειαν 10 Απρ.   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΕΣ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Τερήνουΐτε» .....            | 52 | 27602 | άνεκ. Πέρο. Κόλπον 7 Απρ. διά Χάρρον  |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσομαρίνη» .....          | 50 | 24741 | άνεκ. Σύρουν 25 Μαρτ. διά Κόλπον  |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΛΑ'Τ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Τρέπτηρας» .....             | 53 | 14221 | άνεκ. Ν. Υόρκην 30 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛΑ (Δ.δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Μίλφορδ» .....               | 64 | 38684 | άνεκ. Σαρόφιαλν 8 Απρ. διά Πέρο. Κόλπον   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Πόρτμαρ» .....               | 65 | 41200 | διπλόθες Γιβραλτάρ 10 Απρ. διά Λάδοεντ  |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΓΣ (Δ.δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Τράποντπόρτη» .....          | 53 | 13660 | άνεκ. Σύρουν 8 Απρ. διά Πέρο. Κόλπον  |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΛΑ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Τρουάνορ» .....              | 54 | 13934 | άνεκ. Αλμπουν (N.Y.) 6 Απρ. διά Τρίνινταν   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΓΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Τριγνήνηλ» .....             | 55 | 13709 | έθφ. Βιλαδέλφειαν 7 Απρ.  |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Τροανοκοντίνενταλ» .....     | 54 | 18011 | άνεκ. Λά Πάτα 5 Απρ. διά Γιαταγάς   |
| ΟΑΓΜΠΙΚ ΠΑΛΜ (Δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Αρ. Ωνάσης» .....            | 64 | 15000 | άνεκ. Εσκούμιαλ 6 Απρ. διά Αν   |

|                                    |          |                                 |    |       |   |
|------------------------------------|----------|---------------------------------|----|-------|---|
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Μονταρέρόντο» .....        | 54 | 20595 | άνεχ. Λιγύουσταν 9 'Απρ. διά Σιδώνα             |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΠΟΥΟΥ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ενοενάνται» .....          | 54 | 13665 | άνεχ. Βίλλελμοσταντ 8 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν  |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Βιλλελάντ» .....           | 49 | 17792 | έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Απρ.                         |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΤΟΡΜ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Βιλλούντε» .....           | 54 | 14047 | διπλής Παναμά 1 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν             |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικος Όίλα» .....      | 49 | 17792 | άνεχ. Βίλλελμοσταντ 4 'Απρ. διά Μασαλίαν        |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια Τράνσοπορτ» ..... | 59 | 37958 | διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Μιλφόρντ Χάφεν     |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστος Σίππιγκ» .....    | 60 | 37744 | διπλής Σουέζ 7 'Απρ. διά Περο. Κόλπον           |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικο» .....            | 63 | 30320 | έφθ. Μασαλίαν 8 'Απρ.                           |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Ολυμπικό» .....            | 64 | 30320 | άνεχ. Τρινιτάντ 3 'Απρ. διά Βενεζουέλαν         |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Οσιντένταλ» .....          | 58 | 27602 | άνεχ. Περο. Κόλπον 3 'Απρ. διά Γιοκαϊό          |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΦΕΙΓ'Μ (Δ.δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Φάλκον» .....              | 65 | 37000 | άνεχ. Τρινιτάντ 6 'Απρ. διά Η.Π.Α.              |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΦΛΕΓ'Μ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Σφιφόρντ» .....            | 50 | 17791 | διπλής Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Μπάνιας            |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έπ. «Ωνάσης» .....              | 64 | 47493 | άνεχ. Βίλλελμοσταντ 8 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν  |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΧΙΛΑ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Ηγκάλ Ναΐγι» .....         | 54 | 13580 | άνεχ. Ρόττερντα� 5 'Απρ. διά Παλέρμο            |
| ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Ριζαντάβια» .....          | 54 | 20611 | έφθ. Ριό 'Ιανείρο 4 'Απρ.                       |
| ΟΜΝΙΟΥΧΙΚΟΣ ΚΕΡΡΙΕΡ                |          | έτ. «Σαμάνα» .....              | 43 | 8195  | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Απρ. διά Πούλο Σαμπού    |
| ΟΜΝΙΟΝΑ Διδάνουν                   |          | έτ. «Ουνόνια» .....             | 44 | 7297  | έφθ. Ριό 'Ιανείρο 21 Μαρτ.                      |
| ΟΠΠΟΡΤΣΕΙΟΥΝΤΙΚΟΣ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Λά Εμπρέσος» .....         | 56 | 21090 | έφθ. Λόδη 'Αντζελες 8 'Απρ.                     |
| ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....                |          | έτ. «Πλάνωμαρι» .....           | 34 | 8378  | άνεχ. Τριπολί (Ιλιάδανη) 7 'Απρ. διά Βενετίαν   |
| ΟΡΙΑΝΑ (π.) .....                  |          | έτ. «Ορίανα» .....              | 44 | 7165  | άνεχ. Τζάκονδιλλ 3 'Απρ. διά Αρούμπαν           |
| ΟΡΙΚΟ (δ.) .....                   |          | έτ. «Ορίδαλη» .....             | 58 | 12667 | άνεχ. Ν. Ορλέανην 30 Μαρτ. (διαταγάς)           |
| ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόδεσαν Τάνκερς» ..... | 53 | 12065 | άνεχ. Αμέρερσαν 21 Μαρτ. διά Ν. Ορλέανην        |
| ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Χάννονθερ» .....           | 49 | 15773 | έφθ. Λόδη 'Αντζελες 9 'Απρ.                     |
| ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ                       |          | έτ. «Χάννονθερ» .....           | 43 | 8615  | άνεχ. Λονδίνον 9 'Απρ. διά Κολόμπο              |
| ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ                      |          | έτ. «Γκούλφ Θράυτερ» .....      | 44 | 7253  | άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 27 'Ιαν. διά Χαϊφόγκ        |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ                       |          | έτ. «Σπονικκβίλλα» .....        | 43 | 7210  | διπλής Τζάκονδιλλ 7 'Απρ. διά Γένοβαν           |
| ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ                        |          | έτ. «Ρηφέρ» .....               | 36 | 3891  | άνεχ. Πιέτρινον 29 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ          |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ                       |          | έτ. «Μπλουμπάιν» .....          | 43 | 7189  | άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διά Βρέμην             |
| ΟΣΣΑ (δ.) .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσέαν» .....            | 56 | 23234 | άνεχ. Κόπει Λάρηδη 10 'Απρ. διά Ναγκόνια        |
| ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΟΦΣ (π.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7176  | διπλής Κόπει Λάρηδη 2 'Απρ. διά Μπ.             |
| ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ                    |          | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7176  | άνεχ. Τριπολί (Ιλιάδανη) 9 'Απρ. διά Βενετίαν   |
| ΟΥΑΙΤ ΣΗ                           |          | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7125  | άνεχ. Κόπει Λάρηδη 10 'Απρ. διά Ναγκόνια        |
| ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ                         |          | έτ. «Σπιτάντη» .....            | 43 | 7261  | διπλής Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Μπ. Αύρες          |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) .....                 |          | έτ. «Μαριν» .....               | 29 | 2692  | έφθ. Μασαλίαν 8 'Απρ.                           |
| ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ                   |          | έτ. «Πάγκετ» .....              | 41 | 10429 | άνεχ. Ν. Ορλέανην 25 Μαρτ. διά Βενετίαν         |
| ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ                          |          | έτ. «Ελλενικό Σιππίγκ» .....    | 43 | 8657  | άνεχ. Ταμπίκο 2 'Απρ. διά Κλήθελαντ             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ                |          | έτ. «Κασάγια» .....             | 58 | 10659 | διπλής Παναμά 5 'Απρ. διά Ειρηνικόν             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Διδάνουν)         |          | έτ. «Ριό Πάρντο» .....          | 43 | 2742  | έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ.                         |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ                  |          | έτ. «Πασιφίκα Θιναναίέρα» ..... | 44 | 7308  | άνεχ. Λονδίνον 9 'Απρ. διά Κολόμπο              |
| ΠΑΝΑΓΟΣ (Διδάνουν)                 |          | έτ. «Πάτλεμ» .....              | 45 | 7133  | άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 27 'Ιαν. διά Χαϊφόγκ        |
| ΠΑΝΩΗΡ (δ.) .....                  |          | έτ. «Λέμαρτ» .....              | 54 | 15481 | διπλής Παναμά 31 Μαρτ. διά Λόδη 'Αντζελες       |
| ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.) .....              |          | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» ..... | 43 | 2867  | άνεχ. Στεττίνον 9 'Απρ. διά Εσμπζεργκ           |
| ΠΑΝΟΣ (Δ.δ.) .....                 |          | έτ. «Μαρίν Κ.» .....            | 58 | 12700 | άνεχ. Νεκοτάρη 9 'Απρ. διά Αμέρερσαν            |
| ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (π.) .....               |          | έτ. «Πανόδεαν» .....            | 53 | 3753  | άνεχ. Νεκοτάρη 23 Σεπτ. 1964                    |
| ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Πράμπα» .....              | 37 | 1575  | έφθ. Μπαντίριμα 31 Μαρτ.                        |
| ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ                      |          | έτ. «Κρεστόβιου» .....          | 44 | 14250 | διπλής Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά 'Αλλ) δρειαν       |
| ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μίνοσάνα» .....            | 27 | 2457  | διπλής Κωνιών 1 'Απρ. διά Πειραιά               |
| ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Διδάνουν)               |          | έτ. «Μαροσέαν» .....            | 56 | 24520 | έφθ. Καιμάνερα 31 Μαρτ.                         |
| ΠΑΣΙΦΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ                    |          | έτ. «Πασιφίκ Κιουνίσιον» .....  | 44 | 14238 | έφθ. Ν. Ορλέανην 31 Μαρτ.                       |
| ΠΑΤΜΟΣ .....                       |          | έτ. «Βιαδεντούρα» .....         | 57 | 10048 | διπλής Αγ. Βικέντιον 6 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν   |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ                          |          | έτ. «Πατρίτσια» .....           | 43 | 5308  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαρτ.                      |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Σαπτρίριο» .....           | 44 | 10702 | έφθ. Κόρπους Κριότη 5 'Απρ.                     |
| ΠΑΥΛΟΣ (Διδάνουν)                  |          | έτ. «Χάλκοφιλ» .....            | 43 | 2881  | άνεχ. Σπαλάτον 27 Μαρτ. διά Μασλινίκα           |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (π.) .....                 |          | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» ..... | 30 | 2861  | έφθ. Ριό 'Ιανείρο 7 'Απρ.                       |
| ΠΕΛΛΑΗΝΙΟΝ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσέαν» .....            | 56 | 2028  | διπλής Σουέζ 10 'Απρ. διά Περο. Κόλπον          |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαροδία» .....             | 57 | 8119  | έφθ. Βικτωρίαν 14 Μαρτ.                         |
| ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» ..... | 21 | 2294  | έφθ. Πειραιά από 5 Μαρτ.                        |
| ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ (Δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ορενς» .....               | 43 | 7204  | έφθ. Γκρεπντζιμάνου 3 'Απρ.                     |
| ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (Δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μαρέτα» .....              | 43 | 7070  | έφθ. Χούλη 10 'Απρ.                             |
| ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ                      |          | έτ. «Πασιφίκ Όιλα» .....        | 65 | 43000 | άνεχ. Βανκούμπερ 3 'Απρ. διά Γκόττεμπουργκ      |
| ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια» .....            | 58 | 13581 | εις Γκάλεβστον από 9 Μαρτ.                      |
| ΠΕΡΑ ΣΗ                            |          | έτ. «Μονρόβια» .....            | 57 | 8001  | άνεχ. Ντώρμπαν 25 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην         |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ                          |          | έτ. «Μονρόβια» .....            | 60 | 8693  | διπλής Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά 'Αλλ) δρειαν       |
| ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (Διδάνουν)              |          | έτ. «Λουκές» .....              | 44 | 10172 | άνεχ. Έγενοβαν 28 Μαρτ.                         |
| ΠΕΣΚΑΡΑ (Δ.δ.) .....               |          | έτ. «Μαρέτα» .....              | 43 | 7070  | έφθ. Αμβούργον 10 'Απρ. διά Δάντοιχ             |
| ΠΕΤΑΔΟΝ                            |          | έτ. «Πασιφίκ Όιλα» .....        | 65 | 43000 | εις Γκάλεβστον από 10 'Απρ. διά Δάντοιχ         |
| ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (Δ.δ.) ..... |          | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» ..... | 50 | 2028  | έφθ. Χάλιφας 5 'Απρ.                            |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Δ.δ.) .....               |          | έτ. «Πινελόπη» .....            | 42 | 7140  | έφθ. Βικτωρίαν 14 Μαρτ.                         |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ Δ.                       |          | έτ. «Πινελόπη» .....            | 21 | 2294  | έφθ. Πειραιά από 5 Μαρτ.                        |
| ΠΙΤΣΑ (π.) .....                   |          | έτ. «Πέρδικα» .....             | 43 | 7204  | έφθ. Γκρεπντζιμάνου 3 'Απρ.                     |
| ΠΛΑΝΕΤ                             |          | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» ..... | 64 | 11200 | έφθ. Χούλη 10 'Απρ.                             |
| ΠΛΕΙΑΣ                             |          | έτ. «Μόνροβια» .....            | 58 | 8692  | άνεχ. Πόρτα Σαίδ 23 Μαρτ.                       |
| ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) .....                 |          | έτ. «Μονρόβια» .....            | 63 | 10867 | άνεχ. Πόντα Καρντόν 3 'Απρ. διά Γκόττεμπουργκ   |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) .....              |          | έτ. «Μονρόβια» .....            | 58 | 13581 | εις Μανίλαν από 6 Θερ.                          |
| ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.) .....                 |          | έτ. «Στρόβιλοι» .....           | 62 | 11500 | διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Ναγκόνια             |
| ΠΟΡΗ ΖΗΝ                           |          | έτ. «Βάλι ντι Κομπάρε» .....    | 57 | 8549  | άνεχ. Οσόλο 6 'Απρ. διά Λάσβικ                  |
| ΠΟΡΗ ΣΤΟΝ                          |          | έτ. «Βασάνον» .....             | 38 | 2561  | άνεχ. Γάνδην 3 'Απρ. διά Λεσονίκιν              |
| ΠΟΡΗ ΧΑΦΕΝ                         |          | έτ. «Ζανλούκι» .....            | 42 | 2808  | διπλής Θέουταν 22 Μαρτ. διά Βαρκελώνην          |
| ΠΟΥΚΟΥ (Δ.δ.) .....                |          | έτ. «Κάζα Μπλάνκα» .....        | 43 | 7257  | άνεχ. Μπ. Αύρες 8 'Απρ. διά Γενοβαν             |
| ΠΡΕΞΙΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ                |          | έτ. «Μαρτόντανέ» .....          | 52 | 11391 | έφθ. Τζίμπουτη 31 Μαρτ. διά Ιαπωνιαν            |
| ΠΡΟΑΡΟΜΟΣ                          |          | έτ. «Σάουθ Ατλαντικ» .....      | 43 | 7231  | έφθ. Χιούτον 8 'Απρ. διά Κάντλα                 |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) .....                |          | έτ. «Σάμποα» .....              | 48 | 7715  | άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Απρ. διά Αφρικήν            |
| ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.) .....               |          | έτ. «Μαρενκάντο» .....          | 59 | 13116 | διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Ναγκόνια             |
| ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.) .....               |          | έτ. «Αγγελέφ» .....             | 42 | 7106  | άνεχ. Ντάντινον 3 'Απρ. διά Λεσονίκιν           |
| ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....                  |          | έτ. «Σάν Πέτρο» .....           | 44 | 7192  | έφθ. Χιούτον 4 'Απρ.                            |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ                          |          | έτ. «Λίνκουε» .....             | 57 | 23693 | άνεχ. Σιδήνα 10 'Απρ. διά Πόστλαντ (Με)         |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ                       |          | έτ. «Ιντεραμερικάνα» .....      | 59 | 13918 | άνεχ. Χάμπον από 6 Θερ.                         |
| ΡΕΝΑ (Διδάνουν)                    |          | έτ. «Κάρνταναλ» .....           | 43 | 7265  | έφθ. Γκίζον 31 Μαρτ.                            |
| ΡΕΝΕΚΑ (Δ.) .....                  |          | έτ. «Αρρές» .....               | 44 | 7260  | έφθ. Βικτωρίαν 14 Μαρτ.                         |
| ΡΙΒΕΡΧΕΡΤ (Δ.) .....               |          | έτ. «Μεντιερράνιαν» .....       | 43 | 7252  | άνεχ. Πειραιά 9 'Απρ. διά Ιαπωνιαν              |
| ΡΙΒΙΕΡΑ                            |          | έτ. «Βιασμέρτο» .....           | 45 | 7252  | άνεχ. Πρόπτροπ (Μπαχ) 26 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκαν |
| ΡΙΝΤΑ (Διδάνουν)                   |          | έτ. «Βολιάζο» .....             | 63 | 12273 | άνεχ. Λονδίνον 8 'Απρ. διά Τάιν                 |
| ΡΙΝΤΑ ΤΖΕΙΜΕΣ (π.) .....           |          | έτ. «Άθεδουλ» .....             | 17 | 1293  | άνεχ. Κοκούρα 10 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν      |
| ΡΙΝΤΑ ΤΖΟΡΤΖΕΣ                     |          | έτ. «Ντέρνα» .....              | 43 | 7194  | έφθ. Τζεδδάν 21 Μαρτ.                           |
| ΡΙΟ ΜΑΡ (Δ.) .....                 |          | έτ. «Καρέλια» .....             | 44 | 7229  | έφθ. Πόρτα Σαίδ 9 'Απρ.                         |
| ΡΙΟΔΑΣ (Διδάνουν)                  |          | έτ. «Καρέλια» .....             | 43 | 7244  | ίδες: «ΑΜΩΝ», ώς μετωνυμάσθι                    |
| ΡΙΟΚΟΣ Β. (δ.) .....               |          | έτ. «Γουέστερν Σῆ» .....        | 56 | 21028 | έφθ. Ροζάριο 2 'Απρ.                            |
| ΡΟΚΟΡΤ (Δ.δ.) .....                |          | έτ. «Άλτεμα» .....              | 45 | 7204  | άνεχ. Μπράτιμπρον 10 Θερ.                       |
| ΡΟΜΕΟ                              |          | έτ. «Κομέριο Ναβιγκ.            | 56 | 5288  | έφθ. Μπλιμάριο 24 Μαρτ.                         |
| ΡΟΖΑΝΝΑ (Δ.) .....                 |          | έλληνικά συμφέροντα .....       | 44 | 7258  | έφθ. Κόμπει 8 'Απρ.                             |
| ΡΟΥΑΑ (π.) .....                   |          | έλληνικά συμφέροντα .....       | 33 | 6850  | άνεχ. Βανκούμπερ 25 Μαρτ. διά Λονδίνον          |
| ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Διδάνουν)               |          | έτ. «Κλάσικ» .....              | 44 | 7176  | έφθ. Βικτωρίαν 3 'Απρ.                          |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Διδάνουν)          |          | έτ. «Μαρκάσα» .....             | 40 | 5349  | άνεχ. Λίζαρντ 11 'Απρ. διά Χούλλα               |
| ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Διδάνουν)         |          | έτ. «Οκτωβρίου                  | 45 | 7091  | έφθ. Κοκούρα 7 'Απρ.                            |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Διδάνουν)           |          | έτ. «Μαρκάσα» .....             | 42 | 7165  | διπλής Θέουταν 28 Μαρτ. διά Κόρπους Κριότη      |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΕΣ (π.) .....           |          | έτ. «Ταιν Τζέιμ» .....          | 42 | 7243  | έφθ. Πούτσιούτες 3 'Απρ.                        |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ .....               |          | έτ. «Μπάλκ Καρρίερος» .....     | 47 | 3775  | άνεχ. Πόρτο ντε Μπούκ 3 'Απρ. διά Σούσα         |
| ΣΑΛΑΜΑΤ                            |          | έτ. «Μάγκελαντ Στρέιτ           |    |       |   |

|                            |          |                                       |    |       |  |
|----------------------------|----------|---------------------------------------|----|-------|--|
| ΣΑΝΠΑΙΖ (Κυπρ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Νίκη» . . . . .                  | 43 | 7187  | άνεχ. Πούλο Μπούκου 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν      |
| ΣΑΝΣΕΣΤ                    | (N.A.T.) | έτ. «Άλμπερτα» . . . . .              | 44 | 7252  | άνεχ. Α'μβέρσαν 4 'Απρ. διά Σαβάννα            |
| ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ              |          | έτ. «Αγία Βαρβάρα» . . . . .          | 46 | 2849  | ανεχ. Καζαμπλάνκαν 5 'Απρ. διά Δουβλίνον       |
| ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ              |          | έτ. «Ηπρέιντ» . . . . .               | 45 | 2802  | διπλήθε Νότορε 6 'Απρ. διά Καζαμπλάνκαν        |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ                | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρία» . . . . .           | 56 | 9966  | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ. διά Τάμπαν          |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λ.δ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Οδεροπής Μιννεραλς» . . . . .    | 63 | 31066 | άνεχ. Νέαπολιν 9 'Απρ. διά Πέρο. Κόλπον        |
| ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Γρανζόσεαν» . . . . .            | 64 | 30682 | έφθ. Χιροχάτα 31 Μαρτ.                         |
| ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓΙΩΝΗΡ (μ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Τέρμαρ» . . . . .                | 44 | 13966 | άνεχ. Σέδεν 'Αλαντς 9 'Απρ. διά Χιούστον       |
| ΣΑΝΤΑ ΖΑΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Κάρυκο 'Ιντερνάσιοναλ» . . . . . | 44 | 7200  | διπλήθε Παναμά 6 'Απρ. διά Λίθερπουλ           |
| ΣΑΝΠΦΡ                     | (N.A.T.) | έτ. «ΝΤΕΛ Σούρ» . . . . .             | 31 | 4704  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν  |
| ΣΑΡΑ (παν.)                |          | έτ. «Μαρίν» . . . . .                 | 43 | 7275  | άνεχ. Λάς Πάλμας 26 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν        |
| ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)     | (N.A.T.) | Π. Βράκος                             | 46 | 1059  | έφθ. Ράγκορ 9 'Απρ.                            |
| ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ.)      |          | έτ. «Άρτεμιον» . . . . .              | 44 | 7252  | άνεχ. Πειραιά 11 'Απρ. διά Θεούνικην           |
| ΣΚΙΑΘΟΣ                    | (N.A.T.) | έτ. «Τζιουνού» . . . . .              | 63 | 17500 | άνεχ. Α'μβέρσαν 8 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην        |
| ΣΚΙΡΩΝ                     | (N.A.T.) | έτ. «Μάντιον» . . . . .               | 45 | 14132 | άνεχ. Τοιμάν 10 'Απρ. διά Λορ. Μαρκές          |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ                   | (N.A.T.) | έτ. «Σούκδα» . . . . .                | 50 | 5304  | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Μαρτ. δι' 'Αλ) δρειαν |
| ΣΟΚΟΡΙ                     |          | έτ. «Ουεστγουώτερς» . . . . .         | 53 | 12681 | διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ         |
| ΣΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τοκοπίλλα» . . . . .             | 52 | 16127 | έφθ. Βοστώνη 8 'Απρ.                           |
| ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Λίζα» . . . . .                  | 57 | 10661 | άνεχ. Χιούστον 27 Μαρτ. διά Κάντλα             |
| ΣΟΥΛΙ (λ.)                 | (N.A.T.) | έτ. «Παρανασός» . . . . .             | 45 | 12723 | διπλήθε Κων(πολίν) 1 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν     |
| ΣΟΥΝΙΟΤΙΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Σουνίον» . . . . .               | 56 | 10693 | άνεχ. Κόπις 9 'Απρ. διά Βανκούμπερ             |
| ΣΟΦΙΑ (λιθ.)               | (N.A.T.) | έτ. «Σοφία» . . . . .                 | 65 | 13800 | έφθ. Βανκούμπερ 7 'Απρ.                        |
| ΣΟΦΙΑ II. (λ.δ.)           | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 54 | 12269 | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 8 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν    |
| ΣΠΑΡΤΑΝ (παν.)             |          | έτ. «Σάντα Αννουάνη» . . . . .        | 41 | 3496  | έφθ. Καλλάο 6 'Απρ.                            |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΙΑΝΤΑΝ (κοστ.)   |          | έτ. «Ιζόλα Σέπτσα» . . . . .          | 27 | 4966  | άνεχ. Βομβάνη 8 'Απρ. δι' "Αντεν               |
| ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Γκόθικ» . . . . .                | 57 | 20683 | άργει Πόρτο Χέλι άπο 6 Μαΐου 1959              |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)                | (N.A.T.) | έτ. «Ούλουσες» . . . . .              | 64 | 34664 | άνεχ. Ν. 'Υρκην 21 Μαρτ. δι' 'Αρούμπιτον       |
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Νέποτουν Τάνκερερ» . . . . .     | 56 | 30150 | άνεχ. Πέρο. Κόλπον 4 'Απρ. διά θάουλυ          |
| ΣΤΑΛΩ (Λιθανίου)           |          | έτ. «Τροδίτης» . . . . .              | 43 | 7230  | έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.                           |
| ΣΤΑΜΑΤΗΣ                   | (N.A.T.) | έτ. «Ντιάνα» . . . . .                | 43 | 7290  | άνεχ. Ντράμπαν 29 Μαρτ. διά Τόκιο              |
| ΣΤΑΣΣΑ (λ.)                |          | όδ. Κολλάκη.                          | 51 | 1685  | άνεχ. Μπιλμπάο 7 'Απρ. διά Σέτουμπαλ           |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ         | (N.A.T.) | έτ. «Μηλού Στάρ» . . . . .            | 64 | 38000 | άνεχ. Περο. Κόλπον 9 'Απρ. διά θάουλυ          |
| ΣΤΕΒΟ (Λιθανί.)            |          | έτ. «Άντομη» . . . . .                | 44 | 7066  | έφθ. Κολόμπο 1 'Απρ.                           |
| ΣΤΕΦΑΝΗ                    | (N.A.T.) | έτ. «Άλμα» . . . . .                  | 43 | 2836  | έφθ. Πειραιᾶ 27 Μαρτ.                          |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.                | (N.A.T.) | έτ. «Μαργκούσουρο» . . . . .          | 56 | 10360 | έφθ. Ν. 'Υρκην 9 'Απρ.                         |
| ΣΥΜΠΙΑ                     | (N.A.T.) | έτ. «Κοντίνενταλ» . . . . .           | 43 | 7151  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν  |
| ΣΟΚΡΑΤΗΣ (λ.)              | (N.A.T.) | Οίκος 'Ιγγλεσόν                       | 56 | 10096 | εφθ. Κούπη 12 'Απρ.                            |
| ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)               | (N.A.T.) | έτ. «Κάννα» . . . . .                 | 52 | 12064 | άνεχ. Μόζι 24 Μαρτ. δι' 'Αμποντάν              |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθανίου)       | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπανόνέζα» . . . . .           | 44 | 5244  | άνεχ. Σέμεραγκ 2 'Απρ. διά Βιρτζτόν            |
| ΤΑΣΣΟΣ (Λιθανίου)          | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Ειρήνην» . . . . .         | 30 | 5316  | άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Ροζάριο           |
| ΤΕΓΕΑΝ (π.)                | (N.A.T.) | έτ. «Καλλιόπη» . . . . .              | 43 | 7314  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν   |
| ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθανίου)         | (N.A.T.) | έτ. «Τρίκο» . . . . .                 | 44 | 7045  | διπλήθε Λίραντ 4 'Απρ. διά Χάλιφαξ             |
| ΤΕΤΗ Ν. (Λιθανί.)          | (N.A.T.) | έτ. «Αρμένι» . . . . .                | 49 | 2420  | έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.                        |
| ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθανίου)         | (N.A.T.) | έτ. «Φοίνις Ναδιγκ.» . . . . .        | 38 | 1465  | άργει Πέραμα άπο 13 Νοεμ. 1964                 |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΓΚΑΣ           | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικ» . . . . .               | 43 | 7040  | έφθ. Βαλένθια 9 'Απρ.                          |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ            | (N.A.T.) | έτ. «Πάνθεον» . . . . .               | 43 | 7026  | άνεχ. Τσομπερίκο 27 Μαρτ. (διαταγάς)           |
| ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (λιθ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Πάνθεον» . . . . .               | 53 | 10873 | άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Μη. Αύρες        |
| ΤΖΙΝΑ Ν.                   | (N.A.T.) | έτ. 'Αμουδή Ινκορπ.                   | 39 | 1714  | έφθ. Ντακάρ 4 'Απρ.                            |
| ΤΖΩΝ Β. (Λιθανί.)          | (N.A.T.) | έτ. Σύνη. Ι. Σαρίδην                  | 22 | 2201  | έφθ. Πειραιᾶ 3 'Απ.                            |
| ΤΖΩΝ ΥΡΑΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Μέντριπον» . . . . .             | 42 | 7532  | διπλήθε Σουεζ 8 'Απρ. διά Βομβάνη              |
| ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ                 | (N.A.T.) | έτ. «Πάλμπα» . . . . .                | 53 | 5479  | έφθ. Πειραιᾶ 5 'Απρ.                           |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Πάλμπα» . . . . .                | 43 | 19129 | εἰς 'Ιννοσίμηα                                 |
| ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (δ.)            | (N.A.T.) | Οίκος Νάρχου . . . . .                | 64 | 15800 | άνεχ. Μορμούγκαο 5 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν          |
| ΤΟΛΗΜΗ                     | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 49 | 6922  | άνεχ. Μορούραν 31 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν        |
| ΤΟΥΛΑΙ (Λιθανίου)          | (N.A.T.) | έτ. «Ολίστιον» . . . . .              | 37 | 4561  | έφθ. Τζέδαν πάρο 25 Φεβρ.                      |
| ΤΟΥΡΑΙΛΙΑΝ (παν.)          |          | έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα» . . . . .       | 43 | 2858  | διπλήθε Κων(πολίν) 31 Μαρτ. διά Μεσόγειον      |
| ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ                 | (N.A.T.) | έτ. «Τράμπι Τάνκερς» . . . . .        | 43 | 7238  | έφθ. Πειραιᾶ 5 'Απρ.                           |
| ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ                |          | έτ. «Τζάκον» . . . . .                | 44 | 8636  | άνεχ. Τράμπαν 26 Μαρτ. διά Καναδᾶ              |
| ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ                 | (N.A.T.) | έτ. «Μπάσια Σαλίνας» . . . . .        | 44 | 7091  | άνεχ. Πέρο. Κόλπον 1 'Απρ. δι' Αύγουστον       |
| ΤΡΙΔΑΔ. (Κυπρ.)            |          | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 43 | 7109  | διπλήθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Me)        |
| ΤΡΙΚΚΕΡΙ                   |          | έτ. «Άρτεμιον» . . . . .              | 44 | 7247  | άνεχ. Σπέτζια 31 Μαρτ. διά Φολλόνικα           |
| ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λ.δ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Βισάλγκρα» . . . . .             | 64 | 31000 | άργει Αμπελάκι άπο 3 Σεπτ. 1964                |
| ΤΡΙΤΟΝΙΑ                   | (N.A.T.) | έτ. «Μάρε Νόστρουμ» . . . . .         | 44 | 7165  | έφθ. Βίλλα Κοντιτόπουον 30 Μαρτ.               |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.)                | (N.A.T.) | έτ. «Τρόπικα» . . . . .               | 54 | 12131 | έφθ. Αντεν 6 'Απρ.                             |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαριγάνη» . . . . .        | 42 | 7177  | άνεχ. Τόκιο 26 Μαρτ. διά Καναδᾶ                |
| ΤΡΕΑΡΙΟΤ (δ.)              | (N.A.T.) | έτ. «Νίλα» . . . . .                  | 57 | 23664 | άνεχ. Πέρο. Κόλπον 1 'Απρ. δι' Αύγουστον       |
| ΤΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Υδρούσσα» . . . . .              | 55 | 21088 | διπλήθε Σουεζ 25 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)       |
| ΥΠΑΝΠΑΝΤΗ (π.)             |          | Κασουούλακος κ.λ.π. . . . .           | 42 | 2831  | άργει Κυνόδουρουν άπο 10 Δεκ. 1962             |
| ΦΑΒΟΡΙΤΑ (λ.)              | (N.A.T.) | έτ. «Μάριβικ» . . . . .               | 50 | 5180  | έφθ. Γιοκοσούκα 3 'Απρ.                        |
| ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)              | (N.A.T.) | έτ. «Πενκουνίν» . . . . .             | 47 | 15543 | άνεχ. Πέρα. Κόλπον 27 Μαρτ. διά Λάδσεντ        |
| ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤ (λ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθγουντ» . . . . .            | 45 | 7696  | έφθ. Αδόρον 2 'Απρ.                            |
| ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ (π.)           | (N.A.T.) | έτ. «Ντάτονες» . . . . .              | 43 | 7176  | άνεχ. Κοπενχάνην 2 'Απρ. διά Γκόττεμπουργκ     |
| ΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.)              | (N.A.T.) | έτ. «Φαιρπορτ» . . . . .              | 35 | 1652  | άνεχ. Βενετίαν 6 'Απρ. δι' "Αντεν              |
| ΦΑΝΑΡΑ                     | (N.A.T.) | έτ. «Μῆλος» . . . . .                 | 42 | 7259  | έφθ. Πέρα. Κόλπον 26 Μαρτ. (διαταγάς)          |
| ΦΑΝΤΟΜ (δ.)                | (N.A.T.) | έτ. «Μιρμαΐνη» . . . . .              | 57 | 21910 | διπλήθε Σουεζ 15 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν           |
| ΦΑΡΑΙΣ                     | (N.A.T.) | έτ. «Ινκάικα» . . . . .               | 45 | 7181  | έφθ. Νεκοτεσ 25 Μαρτ.                          |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Ανδρούδεμα» . . . . .            | 63 | 50622 | έφθ. Άλαρδειαν 25 Μαρτ.                        |
| ΦΙΛΤΡΙΚ (Χαϊτής)           |          | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 56 | 5471  | εἰς 'Αννιλιαν. ύπο παραλαβήν                   |
| ΦΩΛΡΑ (π.)                 | (N.A.T.) | έτ. «Οισεαν Γουαίνης» . . . . .       | 36 | 2642  | διπλήθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Καλκούτταν           |
| ΦΩΛΡΑ (δ.)                 |          | έτ. «Ούρανια» . . . . .               | 51 | 8220  | άνεχ. Χόγκ Κόγκ άπο 6 Φεβρ. διά Τζακάρταν      |
| ΦΟΙΝΙΣ Ι. (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .      | 45 | 10547 | άνεχ. Βενετίαν 8 'Απρ. διά Δυρράκιον           |
| ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ (Χαϊτής)        | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 43 | 5327  | άνεχ. Οζόκαν 20 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην          |
| ΦΟΥΛΑΜΑΡ                   | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέντρο» . . . . .            | 44 | 7022  | έφθ. Πόρτλαντ (Op.) 27 Μαρτ.                   |
| ΦΟΡΑΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ             | (N.A.T.) | έτ. «Μαρσάνα» . . . . .               | 48 | 3668  | άνεχ. Βενετίαν 8 'Απρ. διά Οθεάνην             |
| ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΗ                | (N.A.T.) | έτ. «Φορατέρνιτη» . . . . .           | 63 | 10382 | άνεχ. Σπέτζια 29 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν          |
| ΦΩΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Αλαθίρες» . . . . .              | 44 | 7067  | άνεχ. Οζόκαν 2 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην           |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Π.                 | (N.A.T.) | έτ. «Σωτήρας» . . . . .               | 45 | 7224  | έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Me)      |
| ΦΩΦΦ ΣΥΛΑ (παν.)           |          | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 44 | 7132  | άνεχ. Νεκοτεσ 25 Μαρτ.                         |
| ΧΑΡΙ!                      | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Τ.» . . . . .              | 45 | 7255  | έφθ. Άλαρδειαν 25 Μαρτ.                        |
| ΧΑΡΤΗΝΕΜΠΕΡΓΚ (λ.)         | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα . . . . .         | 48 | 1231  | εἰς 'Αννιλιαν. ύπο παραλαβήν                   |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ                |          | έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .          | 56 | 10583 | διπλήθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Ντακάρ               |
| ΧΕΛΜΟΣ (Λιθανίου)          |          | έτ. «Χελμός» . . . . .                | 41 | 5236  | άνεχ. Χόγκ Κόγκ άπο 6 Φεβρ. διά Τζακάρταν      |
| ΧΕΡΜΟΝ (Λιθανίου)          |          | έτ. «Τζένεραλ» . . . . .              | 19 | 2559  | άνεχ. Βενετίαν 8 'Απρ. διά Δυρράκιον           |
| ΧΙΟΣ (π.)                  | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .          | 56 | 10597 | άνεχ. Ταιπάντη 29 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ έπολην   |
| ΧΟΚ (π.)                   | (N.A.T.) | έτ. «Μπάκιας Σαλίνας» . . . . .       | 43 | 7127  | άνεχ. Οζόκαν 30 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην          |
| ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθανίου)         | (N.A.T.) | έτ. «Σολάριός» . . . . .              | 42 | 2873  | έφθ. Πόρτλαντ (Op.) 27 Μαρτ.                   |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθανίου)        | (N.A.T.) | έτ. «Τοάνς Γουόρλντ» . . . . .        | 43 | 7258  | άνεχ. Βεσέπτων 8 'Απρ. διά Οθεάνην             |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθανί.)      | (N.A.T.) | έτ. «Σεντρό» . . . . .                | 43 | 7140  | άνεχ. Σινένι (N.S.) 10 'Απρ. διά Μπέλφαστ      |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Τζόρτζι» . . . . .               | 41 | 2934  | διπλήθε Τιμπάτη 8 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Me)      |
| ΧΡΥΣΗ (π.δ.)               | (N.A.T.) | έτ. «Ρούναϊλι» . . . . .              | 55 | 23930 | άνεχ. Βεσέπτων 10 'Απρ. διά Αρούμπαν           |
| ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.                 | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάντερ» . . . . .             | 53 | 19183 | έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ.                       |
| ΧΡΥΣΟΠΟΛΙΣ (λ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Μαρακαΐ» . . . . .               | 44 | 7256  | έφθ. Κολόμπο 25 Μαρτ.                          |
|                            |          | έτ. «Άστρορουσέρτε» . . . . .         | 45 | 7292  |  |

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
(

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 109

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1965

### New demands?

In the wake of China and Cuba comes Vietnam. Every time the United States finds itself militarily involved with a nation in some part of the world, irresponsible factors such as the longshoremen, senators, congressmen, etc. don the mantle of junior secretaries of state and forthwith declare that no foreign ships should have truck with the enemies of the U.S.A. Strangely enough, the principal targets of these attacks are Greek-flag vessels. Protests verging on the hysterical outcries of the McCarthy period are heard on all sides. Friendly nations are accused of treachery, ingratitude and other vices for not following America's example in placing a ban on trade with certain countries.

American insistence on a ban on trade with China was ignored by most maritime countries with the exception of those more directly influenced by the U.S. such as Liberia and Panama. With Cuba, however, most of America's friends, with Greece to the fore, abided by the proposed ban.

With North Vietnam, an attempt is now being made to prevent tramp ships, which have always been used to carry cargoes of iron ore and coal to this country, from calling at North Vietnamese ports. Most of these ships have been Greek.

In a speech before Congress, Congressman Rogers named the Greek-owned vessels that had called at North Vietnamese ports during 1964 and mentioned, among others, the "Chios Belle", "Spalmatori", "Anastasia", "Alkyonis", "Efytchia", "Katerina" and "Apostolos Andreas".

He said they would be boycotted by longshoremen from Maine to Texas.

Our shipowners are certainly not going to allow themselves to be browbeaten this time, even if the Greek Government comes into the act and supports the proposed ban on legitimate cargoes to North Vietnam. Further restrictions on the ever-narrowing circle of activity left open to the Greek tramp ship will not and cannot be tolerated. Not only that, but if a boycott is attempted by American longshoremen, the U. S. Government will be asked to intervene and uphold the most elementary rules of international law.

The stupidity over Cuba will not be repeated. It was that senseless ban which prompted the Russians to seek self-sufficiency in sea transport as a result of which a good deal of their transport has been lost for Greek ships.

This warning should be heeded by the U.S. Government. It is being made by Greek shipowners whose friendship and love for the United States stands above all other considerations.

### The tourist boom

Greece's sixteen cruise ships are now 60% booked up to September. If nothing happens to nip this boom in the bud with a wave of cancellations — as was the case last year — then the 1965 tourist season in Greece is expected to break all records.

An estimated six million dollars has been spent during the past year in converting and redecorating cruise ships and the new crop is a vast improvement on the older ships. The "Argonaut" of Epirotiki Lines, the "Electra" of Typaldos Lines and Kavounides Lines' "Kentavros" are this year's newcomers on the cruise scene. They are all heavily

booked and the "Argonaut" is fully booked for most of the summer period.

### The Marine Hospital

A mixed committee of the Greek Shipowners' Association and the Ministry of Merchant Marine is studying the idea of setting up a marine hospital for Greek seamen as proposed by the P. & I. clubs in London.

The committee's task is to estimate the size and cost of such a hospital, taking into account the current needs of the Greek seafaring community.

The task is not an easy one. There are no accurate records on the incidence of sickness among Greek seamen or on which diseases are most commonly contracted. Such statistics are indispensable for the planners.

A rough estimate puts the cost of a 500-bed hospital in Piraeus, fully equipped, at more than \$3 million, including the cost of the land it is to be built on.

Although medical statistics on seamen serving on Greek-flag vessels should be relatively easy to compile, the figures for Greek seamen serving on foreign-flag ships will be almost impossible to reckon. An educated guess could be made on the basis of the Greek-flag documentation, although the incidence of sickness on foreign-flag ships manned by Greek crews is said to be higher.

The committee, however, is going on with its work and is expected to submit its findings in due course to the shipowners' association, the Clubs and the Ministry.

A marine hospital is badly needed and it will do much to eliminate the rackets now being worked by many people at the expense of the Clubs, the shipowners and, in the final analysis, to Greek shipping as a whole. We do not know and nor can we guess how much is paid to the Clubs every year in premiums to cover medical insurance or how much is spent by Greek shipowners as a whole in this respect but these figures should also be sought. Nevertheless, however much is invested in the marine hospital, the good results will more than pay off the capital involved.

On the other hand, there is bound to be a serious attempt by the Piraeus clinics to scotch any plans for a marine hospital and we doubt whether Mr. Biris, the Minister, will be anxious to displease the doctors and clinic directors who constitute such an influential political factor in Piraeus.

### Bulgarian transport

The agreement by which Bulgarian goods will be channelled through Salonica does not appear likely to become implemented until at least two years from now.

The agreement calls for more and deeper docking facilities than are now available in Salonica and for equipment that could handle not less than 150 tons per hold per day — for bulk and ore cargoes. At the same time, we also have to provide the rolling stock that will carry the goods directly from the dockside to Bulgaria.

Meanwhile, the railway line is being made ready to start functioning by June. If the harbour works had not been delayed, the movement of goods could have started immediately.

The Bulgarians need the outlet from Salonica just as much as we need the benefits of Bulgarian cargo movement through this

port. It is therefore imperative that the authorities concerned should go ahead with the projects involved as quickly as possible.

On the shipping side, the Bulgarians are rapidly building up their own fleet with new-buildings and purchases of cargo liners, bulk carriers, tankers and other types of vessel. Soon, they will no longer need the services of Hellenic Lines ships which will performe find their employment on the Bulgarian trade greatly reduced.

### The new drydocks

While the owners of small and medium-sized ships plead with the Piraeus Port Authority (O.L.P.) for the use of one of the permanent docks in Piraeus even for a single day, the tenders for the new floating docks are still being studied by O.L.P.'s "backroom boys" — or so we are informed. We cannot imagine why the tenders should require so many weary months of study and we are beginning to suspect that pressures of various kinds are being brought to bear. We won't go into what kind of pressures here, but we do think this is the reason why the Port Authority can't make up its mind.

Meanwhile, the situation gets worse all the time and a great deal of money is lost to the national economy as shipowners are forced to drydock their ships in other Mediterranean ports.

### Equal rights

The number of Greek emigrants to Australia who are helped on their way by the Intergovernmental Committee for European Migration is being reduced by 5,000 or 50%. This is because the Greek Government, in an attempt to halt the drain on the country's manpower, is halving its contribution to I.C.E.M.'s relative budget.

This is seriously going to affect the business of the Greek ocean liners to Australia. Of the five thousand I.C.E.M.-assisted emigrants, a thousand will be sent by air. The rest will go by sea and at least three thousand are expected to use Greek ships.

At the same time, although Italian ships can take on as many Greek emigrants as they can, reciprocal rights are not bestowed upon Greek ships seeking to take on Italian emigrants. Our protests to the Italian Government should be strong and it should be made absolutely clear that if Greek ships are denied their rights in Italy, Italian ships will receive the same treatment here.

### Congestion at Piraeus

The congestion at Piraeus is going from bad to worse. There is a shortage of wharves and not enough warehouses to store goods unloaded from ships that have to wait for days outside the harbour.

There is little doubt the blame lies largely with the former administration of the port which should have taken steps to make more wharfage and storage space available instead of concerning itself exclusively with passenger facilities.

Nevertheless, the present administration could do much to relieve the situation by remedying certain glaring faults such as the use of valuable wharfage by ships undergoing repairs and the conversion of the lumber docks into storage depots by the lumber

merchants.

Another serious drawback is the lack of refrigerated storehouses in the vicinity of the docks where reefer cargoes can be safely discharged. These have been promised time and again but yacht harbours and a reception building for v.i.p.'s at the Phaleron Delta took precedence over such mundane considerations as facilities for frozen meat cargoes.

## "Hellenic Leader"

The newbuilt motorship "Hellenic Leader" called at Piraeus for the first time last week. Built in Japan for "Hellenic Lines", this vessel runs regularly between North American ports and the west coast of India, Pakistan, Ceylon and Burma.

She called at Piraeus exceptionally to unload four large Diesel locomotives for the Greek Railways — each weighing 45 tons.

The 10,700-ton ship was fully loaded and "Hellenic Lines" are serving this line with five newbuilt sister ships and a few other vessels on charter. They have a speed of 16-18 knots, plenty of cargo space and 14,921 cu. ft. of refrigerated space as well as 35,089 cu. ft. of tank space for liquid cargoes. There is also accommodation for 12 passengers.

"Hellenic Lines" now operate 29 Greek-flag vessels on regular lines, totalling 212,350 dwt. 12 of these are brand-new.

## The "Argonaut"

The new MTS "ARGONAUT" of "Epirotiki Lines" began her regular cruises on April 7.

This 4,500-ton vessel sails from Piraeus every Wednesday for Crete, Rhodes, Santorini, Delos, Mykonos, Ephesus in Asia Minor and Istanbul on 7-day cruises.

## Greek risks

Greek shipowners who serve on the boards of British Protection and Indemnity Assurance Associations are often embarrassed by the cases of ignorance or negligence that crop up so often in cases involving fellow-Greek shipowners or masters.

In addition to the excessive indemnity for inordinately frequent sickness claims there are now too many claims for cargo damage and charterparty disputes — particularly as far as cargoes carried in Liberty ships are concerned.

There is no doubt that our merchant fleet has grown faster than we have been able to cope with. Many of our ships are obsolete and many of our crews — why deny it? — are poorly trained. Accidents, therefore, are bound to happen but this does not absolve the shipowners from making every effort to reduce them by improving the quality of both ships and crews.

This has to be done in any case if we are to survive in the field of international competition. If it is not done, then we face the danger of either more extra premiums or higher insurance rates. Both alternatives would result in reducing the competitive ability of Greek ships with disastrous consequences.

recovery under a P. & I. policy and the excess of £ 17,000,000 is again pooled.

This cover is unique in the insurance world, because it is provided at cost; it has the biggest known spread; and it is unlimited.

## THE PROFIT ELEMENT

A P. & I. club is not run for profit. In principle the total cost of individual members' legal liabilities for the year is added up. That total is then apportioned among the members. This is not nowadays done on a strictly per capital basis. Each member is assessed at his potential liability by the managers of the club taking into consideration the member's insurance record, the general experience of the club and the particular experience of the club of that owner's particular type of ship and trade. Not to vary each individual member's contribution for such considerations is unfair, and make the club unpopular. It was failure to do this that caused the old hull clubs in England to disappear.

The only profit element is in the managers' fee and it is necessary to pay managers on a fee basis, both to encourage efficiency and to obtain the right type of person, with the high standards of initiative and integrity that are essential to a successfully run insurance club. The managers provide the offices from which the club is run, and place at the disposal of their members their accumulated experience of maritime legal matters. Shipowners become so used to consulting P. & I. managers on such points, that it has even been known for them to help their members obtain residence permits for newly-wed wives so that the expatriate owner can return contentedly to his place of business.

## LIABILITY

The spread is of course unique in that not only do the Owners of most of the world's tonnage contribute, but the club's specialised brokers have arranged that the world's markets also contribute a substantial share to any major catastrophe. To other than shipowners, only the world's markets are available. The cover is unlimited, but this of course must be qualified by the fact that in most maritime jurisdictions the shipowner has a special right to limit his liability. This right has recently been re-affirmed through the Cosite Maritime Internationale and the Brussels Diplomatic Conference. The shipowners' right was presented at these conferences by the P. & I. managers and such of the shipowner's success in preserving this right in the modern world was due to their advocacy. However, the right to limit is not universal nor is it complete. In some Arab jurisdictions the right to limit is not acknowledged at all. In others it does not, for instance, include liability for blocking a harbour or one of the world's major canals. This sort of liability can, of course, fall on the owner of even a small ship.

## ASSOCIATION WITH LONDON

So it is essential that a club of smaller ships or those in a restricted trade should, by special arrangement, associate themselves with the London Group. It cannot be over-emphasised that to do otherwise would be unnecessarily costly and the consequent restricted cover inadequate. To obtain the necessary reinsurance from profit-making underwriters would impose a heavy additional cost on the member of that club.

Stability of cost is also important to the members. For instance, Piraeus based owners of vessels trading in the Mediterranean and to adjacent seas might form a club with a "capital" tonnage of 500,000 grt. However, a claim of £ 5,000 which is not an unusual amount would mean an additional call of 8d. per grt. This is material when the total annual P. & I. call is about 15s. Od. per grt. Six of these would mean a 20% increase in

## P. & I. ASSOCIATION IN GREECE

The following two articles by a special contributor outline the reasons why a Greek Protection and Indemnity Club is necessary for medium-sized Mediterranean vessels.

We are very much behind in this type of insurance. We have not been able, for the sake of the common good, to create a nucleus round which a national insurance market could be built and by which P. &

## Some notes on Mutual Association in insurance

### BIRTH OF THE UNDERWRITER

Insurance is not in any way a new subject. In its simplest form it is merely a group of people with similar types of business who group together to share amongst themselves the burden of those misfortunes to which their type of business is prone. Shipowning has always been a hazardous profession, and so the history of shipowning has always been closely connected with the history of insurance. There are existing reports in meticulous details of a mutual insurance association of Greek shipowners in Syria in the year 1751. It is known that during the Napoleonic wars the Aegean shipowners who used to run the British blockade off the south coast of France pooled the losses caused by the interference of the British. The enterprising owners of Lloyds' coffee house in London used, during the seventeenth and eighteenth centuries, to maintain a system of runners between the docks and the coffee house so that it was there that one could obtain the first news of casualties and disasters. Hence it was there that the more sophisticated type of insurance business men was to be found. He was the underwriter who, instead of owning a vessel himself and pooling his risk with other shipowners, started to accept part of the risk for a consideration. He has of course developed into the underwriting member of Lloyds of today or into one of the limited insurance companies. These people operate for profit.

### THE MUTUAL SYSTEM

However it is also instructive to look at the mutual associations and their development in those countries which have had the

good fortune to avoid war in their territories in recent centuries and thus violent disturbance of their economic life. In Scandinavia there are many clubs underwriting hull risks and three large P. & I. clubs. The hull clubs in the United Kingdom did not survive the change from wood to steel and sail to steam for their underwriting policies were unimaginative. "Mutuels" are now enjoying a vogue in France where not only marine risks are covered by this means but also the insurance needed by farming and other communities.

However it is in the field of shipowners' legal liabilities that the mutual system has found its fullest development. In spite of many efforts the profit making underwriting organisations have not succeeded in successfully underwriting these risks, nor in providing the necessary ancillary and specialised service. The P. & I. clubs in Scandinavia cover nearly 20 million tons, and the majority of the rest of the world's ocean going tonnage is entered in the eleven clubs of the United Kingdom. The only notable exception is the P. i. o. group, who are selfinsured for these and other risks.

Of these eleven, eight have combined to form the London Group, which in fact is a club of clubs. By this means claims over £ 20,000 are pooled. Each of the Scandinavian clubs have by individual arrangements associated themselves with the London group so that claims in excess of £ 20,000 are spread among the owners of 80,000,000 grt. It is true that for protection of shipowners the band from £ 250,000 to £ 17,000,000 is reinsured with Lloyds and the limited companies, but there is no limit to

the P. & I. premiums. This sensitivity could be avoided by pooling with another small club.

Therefore for the purposes of adequate catastrophe insurance and the pooling of the larger everyday claim, association should be sought with the London Group for the former and with one of the smaller clubs in that Group for the latter. It is thought that this could be arranged and that it would be advisable to do so even if the arrangement were weighted in favour of the established club as naturally it would be at first.

The corollary to this is that such a Mediterranean Owners P. & I. club should not disturb the existing membership of existing clubs in the London group and should not therefore

include ships which trade world-wide. However, this would not appear to be disadvantageous, for it would mean that none of the members would be risking these claims for personal injury in the U.S.A. which constitute such a large proportion of the worldwide trader's liability. It would also follow that management could be efficiently concentrated in Piraeus and thus remove one of the disadvantages of joining a London club—the impossibility of personal contact with the managers.

In conclusion therefore there does not appear to be any reason why a P. & I. club in Piraeus should not be viable if it is constituted on the lines indicated above and has a wide measure of support from Piraeus based owners.

## Some notes on the cover defence and

### LIABILITIES

Basically the intention of an owners P. & I. club is to cover owners against legal liabilities which they all risk. Therefore liabilities imposed by the general law are covered but those resulting from contractual risks voluntary assumed by an owner in the course of his everyday business are excluded. That is because they are peculiar to one particular member and not therefore mutual.

Nevertheless there are certain liabilities imposed, not by law, but by contract, that can be said to be virtually universal. Therefore the club will assume liabilities towards crew which accrue from special agreements with the unions rather than from national law, as well as liability to cargo under contracts incorporating the Hague Rules, and liabilities arising under contracts of hire for tugs, lighters, cranes and discharging appliances.

So an employer's liability to his crew for death, personal injury, repatriation, loss of effects, quarantine, hospital, medical and funeral expenses is covered. As a corollary to this, owner's out-of-pocket expenses are recoverable should he have to deviate during the voyage to land a sick or injured seaman, or should he have to arrange for a substitute to join the crew.

It is unsound to insure those payments which are frequent and predictable, and thus can be regarded as normal running expenses. So a small deductible franchise is applied to these claims.

Certain contracts of carriage by sea are governed by laws based on the Hague Rules, and therefore liabilities for loss of or damage to cargo under these rules are covered. It is usual too to cover liabilities to cargo arising out of charterparties in a customary form for the trade. However, there is often a fine distinction between liabilities which are normally assumed in a particular trade and liabilities peculiar to that particular fixture. A member in doubt on this subject usually contacts the club managers for advice, and the club managers may accept the risk or take out a special "S.O.L." (Shipowner's liability) cover. Whether this is chargeable to the owner is dependent on whether the necessity for it was bad luck or for the owner's own benefit. The same procedure applies to owners who breach their contract of carriage during the voyage, thus making them liable for any subsequent loss or damage to cargo however it may occur.

Liability to cargo and liability to crew are

### provided by P. & I. war clubs

the two commonest headings under which P. & I. claims are paid. While they are the commonest they are often not the heaviest, and in this respect some of the other items of the P. & I. cover are more liable to put an owner out of business if he does not insure against them.

An owner is of course liable not only for death and personal injury of the crew, but for death or personal injury caused by him or his servants. The more usual of these are accidents to stevedores, but an explosion in a ship causes serious injury and death to any number of people. Evidence of the cause of such accidents is usually destroyed with the explosion and then there is no defence to the consequent claims. The bill for these accidents can be heavy.

Collision liability or liability for damage to harbours, piers and jetties is covered. Collision liability in P. & I. unlike the usual hull cover, includes liability for collisions caused without actual contact e.g. crowding two other ships.

Included too, are liabilities imposed by certain "contracts" that are forced on owners using certain ports e.g. liabilities under towage contracts or for hire of cranes, lighters and often discharging appliances. However the alternative to accepting liability under these contracts is to accept a special item of insurance under the bill of hire, so that often in the end it is cheaper for the shipowners to insure the risk themselves as a matter of course through their P. & I. club.

An important but infrequent item of cover is removal of wreck, where expenses can be heavy and unlimited.

An item often misunderstood is the liability for cargo's proportion of general average. It is of course unnecessary to state that general average expenses are apportioned between those who benefit from the expenditure. However it is the shipowner who normally makes the initial outlay, and he has to prove his right to recover a proportion from cargo. If the outlay was due in the first place to the carrier's fault he will not be able to recover from cargo. In that case he will have a right to recover from the P. & I. club.

### EXCESS ITEMS

Then there are the "excess" items. Even if an owner is properly insured for a proper value for collision, salvage and general average — and he is presumed by the club always to be so covered — the bill for any of these items may exceed the amount recoverable under his hull policy. The excess is then

recoverable from the club, subject to certain safeguards imposed to protect other mutual members. The commonest case is where accident on the voyage involves delay and during that delay the ship's market value increases. Then the basic value at the end of the voyage may be in excess of the value used for general average insurance purposes. In these circumstances the ship's proportion of g.a. in excess of the proper insured value is recoverable.

Finally, to complete the insurance cover provided there is an 'omnibus' clause. This is a clause under which any owner incurring a legal liability not exactly covered under the rules can apply to the management committee for recovery. Recoveries under this rule are at the discretion of the committee.

However the insurance cover is not the sole use to which a mutual club is put.

### ADVISORY SERVICE

The normal way, particularly for shore-based concerns, to start a legal action, to find jurisdiction or to obtain security is to arrest a ship. This means that the shipowner must provide bail, and incidental to doing that he will also have his ship delayed. If the grounds for arrest are based on a claim of the type covered by the club then the club will provide bail. A P. & I. club will establish a system whereby bail can be provided with the minimum of delay.

The experience of good club managers enables them to provide an advisory service which is as good as that of most lawyers in the marine field and because of the managers' close everyday contact with shipowners often more practical. Businessmen usually appreciate that owing to the many years' delay, cost and uncertainty involved in legal actions, one 'bad' compromise is worth ten 'good' claims and they like the practical alternative to legal action to be put to them.

Besides the managers' services the clubs maintain lists of recommended correspondents to whom masters may apply for assistance in foreign ports. They of course also play a most important part in cases involving arrest and provision of bail.

It will be readily understood that the managers are in the best position of anybody to run a "defence" club (a Freight, Demurrage and Defence Association) which is parallel to the P. & I. club. A defence club is a means by which the shipowners, who are members of the club, pool their legal costs. A defence club while not insuring losses that accrue from trading contracts, help owners in these cases and the owner recovers his legal expenses from the club. A defence club is therefore normally concerned with charter-party disputes, and disputes with ship builders, repairers, stevedores and others. So close is the connection between defence and P. & I. that sometimes defence forms a separate class within the P. & I. association, rather than being a separate association in itself.

Again as a result of the experience which P. & I. managers thus obtain they are frequently required to represent shipowners in those committees which are now unfortunately an established but necessary part of everyday business life. A P. & I. manager finds it necessary to make time for these committees and allows for doing so, when a busy shipowner finds it impossible to do so.

Finally it is worth nothing that War Risks associations are often run by the same managers in conjunction with the P. & I. and Defence associations.

## Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

OFF PHONE: 76673; 93554

RESD. → 46015

Stockists of all Greek Provisions

SHIP-CHANDLERS  
FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,  
DECK & ENGINE STORES  
DAY and NIGHT SERVICE

19-A, ROBINSON ROAD, P.O.Box 1580 SINGAPORE

CABLE: "HELLENICO"

SINGAPORE

U. K. Representative:

Z. C. HOURMOUZIOS

LONDON E.C.3

II, GORING STREET