

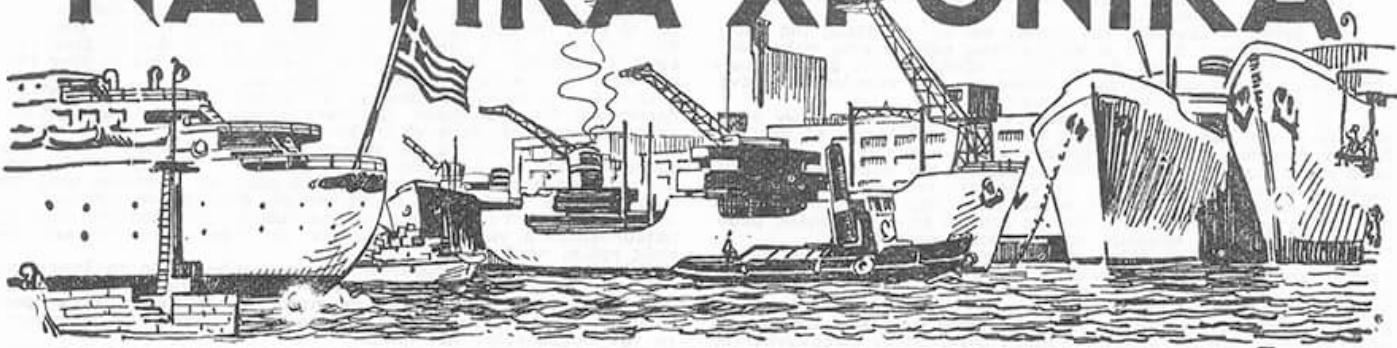
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1961

Αρ. Φύλλου 627/386

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 697/386

ΔΙΕΓΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1961

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ...

Κοπιώδεις αι διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν. "Ἄχαρις ἡ προσπάθεια καὶ τῶν μὲν καὶ τῶν δὲ — τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν — ἵνα ἐπιτύχουν τοὺς πλέον συμφέροντας διὰ τὴν παράταξιν τῶν ὄρους ἔργασίας. "Ολοι ἀναγνωρίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς συμβιδασμοῦ τῶν ἑκατέρων ἀπόφεων. "Ἐπρεπε νὰ ὑπογραφῇ ἡ σύμβασις. Αἱ περιστάσεις τὸ ἐπέβαλλον. "Υπέρ τὸ δέον παρετάθη ἡ ἐκκρεμότης.

Καὶ τὸ ἔργον αὐτό, τὸ δύσκολον, εἰς καὶ μόνος ἀνέλαβε νὰ φέρῃ εἰς πέρα τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς, ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως ἐφοπλιστῶν κ. Στρατής Ἀνδρέαδης. "Ἐλάχιστοι — τρεῖς ή τέσσαρες — οἱ συμπαρασταθέντες; καὶ αὐτοὶ δὲν ἔστερχαν μέχρι τέλους νὰ παρακολουθήσουν τὰς ἔξαντλητικάς πολυώρους συζητήσεις μὲ τοὺς ἐντεταλμένους τῶν ἔργατικῶν σωματείων. "Ἀπεχώρουν, ὅταν ἡ ὥρα... τοῦ δείπνου ἀπλησίας.

Καὶ παρέμεινε, ἀκαταπονήτως συνεχίζων τὴν προσπάθειαν, μόνος τὸ τονίζομεν ὅλως ιδιαιτέρως — ὁ κ. Ανδρέαδης. "Ἐφερεν ἐπὶ τῶν ὅρων του τὴν ευθύνην τοῦ περιορισμοῦ τῶν τόσων καὶ τόσων ἀξιώσεων, αἵτινες ἀθρώως, δύον καὶ ἐπιμόνως προεβάλλοντο. "Αν δλαι ἰκανοποιούντο, τὸ κόστος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου θὰ ἀπέβαινεν ἀπαγορευτικόν. Περιορισμὸς τῶν ὡρῶν ἔργασίας — ἀπὸ 56 εἰς 48 ἐν πλῷ — αὔξησης τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου, ὑπερορίαι ἐντὸς τοῦ ὀκτάωρου, ιδιαίτερα ἀμοιβαί, παράτασις ἀδείων μετ' ἀποδοχῶν, διευκρινήσεις ὄρων συμβατικῶν, αἵτινες κατέληγον εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ μισθολογίου, ἔχομοιώσεις τῶν παρ' ἡμῖν πρὸς τὰ εἰς τὰς ἔνεας μεγάλας ἐπιχορηγουμένας ναυτιλίας κρατούντα, συμβιδασμὸς τῶν διιστάμενων ἀπόφεων εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν φραστικήν διατυπωσιν, βασικῶν ὄρων τῆς συμβάσεως καὶ τέλος, ζητήματα ιεραρχίας καὶ τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ὅλα εἰς τὴν τράπεζαν τῶν συζητήσεων ἤκθησαν. "Ολα ἔτεινον νὰ χαλαρώσουν τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Πρόθυμος ὑπῆρξεν ἡ διάθεσις ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ἵνα ὡριγένεα δίκαια αἰτήματα τῶν ναυτικῶν, τύχουν ίκανοποίησεως. "Η αὔξησης λ.χ. τοῦ μισθολογίου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων δὲν συνήτησε τὴν ἀρνησιν. "Η διευθέτησις ἀκόμη τῶν συνθηκῶν ἔργασίας, κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὰς παρεμψηίες καὶ τὴν ἀντιδικίαν, ἐκρίθη ἀναγκαία, ὅπως καὶ ὁ περιορισμὸς εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν περιπτώσεων ἑκάτων ἀμοιβῶν. Πλείστων ὄσων συμβατικῶν προκαθωρίσθησαν τὰ ὄρια. "Ἀπτελείφθη, κατὰ τὸ δυνατόν, ἡ πρόβλεψις περὶ ιδιαιτέρων συμφωνιῶν μὲ τὸν πλοιαρχὸν. Τῶν τάνκερς ιδιαιτέρως αἱ συνθῆκαι ἔργασίας ἔρρυθμοισθαν κατὰ τρόπον πλέον ἀδιάβλητον. Τὸ δυνατὸν γενέσθαι ἐπετεύχθη.

Παρὰ ταῦτα, ἡ σύμβασις δὲν ὑπεργάφῃ εἰσέτι. Πρόσδοσις ικανὴ ἐπετεύθη. Θὰ συνεχισθοῦν, ὡς φαίνεται, αἱ συζητήσεις.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν κατωτέρων πληρωμάτων ἔχουν ἡδη καταλήξει εἰς συμφωνίαν. "Ἐπειγονταν νὰ ἴδουν συναπτομένην τὴν σύμβασιν. "Απὸ τοὺς ἀξιωματικούς θὰ ἔξαρτηθῇ ἡ ὑπογραφῇ τῆς.

"Ο κ. Ανδρέαδης ὑπῆρξε κατηγορηματικός εἰς τὸ περὶ ὡρῶν ἔργασίας καὶ αὔξησεως τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου αἰτήματα. Τὰ ἀπέρριψεν ἀσύζητητά. "Αν ἡ Π.Ν.Ο. ἐπιμείνη, ἡ σύμβασις δὲν θὰ ὑπεργάφῃ. Θὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὸ "Υπουργείον" ἡ διά τινα εἰσέτι χρόνον παράτασις τῆς ὑφισταμένης, μέχρις ὅτου συντηρητικώτερα σκέψεις ἐπικρατήσουν.

Θὰ ἡτο πρόωρον νὰ καταλογίσωμεν τὰς εὐθύνας τῆς μὴ ἐπιτεύξεως συμφωνίας. "Ἡ προσπάθεια συνεχίζεται. Παρὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἀχαρακτήριστον ἀπροθυμίαν τῶν ἐδῶ ἐφοπλιστῶν, ὅπως διὰ τῆς παρουσίας των κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις ἐνισχύουσον τὸν κ. Ανδρέαδην ἀρνούμενον, πιστεύομεν ὅτι δὲν θὰ λείψῃ οὗτος μὲ ὑπομονὴν καὶ ἐπιμονὴν νὰ ἔξακολουθήσῃ τὰς συζητήσεις. Πολύτιμον ἀγαθὸν ἡ συνεργασία. Χάριν αὐτῆς δικαιολογεῖται ὁ ἔστω καὶ μακρός, ὁ ἔξαντλητικὸς διάλογος μὲ τοὺς ἐκπρόσωπους τῆς ναυτεργατικῆς παρατάξεως.

Διερωτώμεθα δόμως: "Ἔχουν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ — αὐτοὶ οἱ τόσην ἐπιδεικνύοντες ἀδιαφορίαν — ἀναμετρήσει τὰς δυσχερείας, ποὺ θὰ προέκυπτον ἀπὸ τὴν ἀνυπαρξίαν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως; Καὶ

ἄν σαφῇ ἔχουν ἀντίληψιν αὐτῶν πιστεύουν, ὅτι ἡ καλυτέρα τακτικὴ εἶναι ἡ τῆς ἀποχῆς ἀπὸ τὰς συζητήσεις; Δὲν θὰ ἔπειτε, παριστάμενοι καὶ αὐτοὶ κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις, ν' ἀναλάβουν τὰς εὐθύνας τῶν, ἰσχυροποιούντες τὴν ἐφοπλιστικὴν ἀνησυχίαν εἰς διά τινας εἰπικινδύνων διὰ τὴν θέσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου προβάλλεται;

ΘΑ ΧΑΣΟΥΝ ΤΑ "ΓΙΟΥΝΙΟΝΣ";

Εἶχε χαρακτηρίσει καὶ ὁ γερουσιαστής κ. Κέννεντυ εἰς τὸ παρελθόν τὰ πλοῖα τῶν «σηματιών εὐκολίας» ὡς ἀσύνθιτα (runaway ships). Τώρα ὁ Πρόεδρος κ. Κέννεντυ, μετὰ τὴν ἀπεργίαν, ἀρχίζει, ὡς φαίνεται, νὰ μεταβάλῃ γνώμην. "Ἀντιμετωπίζουν ύπο τὸ πρόσμα τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τὸ πρόβλημα τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, τὸν οποίον θέλουν εἰς δηλώσεις του, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ ἀνταγωνιστικὴ έστις τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου. "Ἐφόσον, δηλαδή, τὸ ἀκριβόν τῆς διαχειρίσεως του δὲν ἐπιτρέπει εἰς τοῦτο νὰ συναγωνισθῇ τὰ ἔνα πλοῖα, ἡ προσφυγὴ εἰς τὰς «σηματιών εὐκολίας» — ἀφήνει νὰ νοηθῇ ὁ κ. Κέννεντυ — καθίσταται ἀναπόφευκτος. "Αναγνωρίζεται ἡ φροντὶς διὰ τὸν ἀμερικανικὸν ναυτικόν. Μέριμνα, ὅμως, ἐν ταύτῳ θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ πρόβλημα τῶν ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ύπο τῶν «σηματιών εὐκολίας» ἔδηλωσεν ὁ Ἀμερικανὸς Πρόεδρος, ὅτι τὸν ἀπασχολεῖ. "Ο δημόσιος προϋπολογισμός ζημιώνει ἀπὸ τὴν φυγὴν τῆς πλοιοκτησίας ἀπὸ τὸ ἑθνικὸν νηολόγιον.

"Ἐκ τῶν ἀνώτερων δηλώσεων καὶ τῆς ἀσκηθεῖσης κριτικῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Τύπου, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀπεργίας, καταφαίνεται ἡ στροφὴ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς Κοινῆς Γνώμης ύπερ τῶν «σηματιών εὐκολίας». Καλύπτεται δι' αὐτῶν μία ἀνάγκη. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ ἐκέρδισαν ἀπὸ τὴν κηρυχθεῖσαν ἀπεργίαν. Τὰ «γιούνιοντας» ἔχασαν. "Τὰ πλοῖα τῶν «σηματιών εὐκολίας» — ἔγραψαν οἱ «Τάϊμς τῆς Νέας Υόρκης» — τύποι εἰναι ένεα. Εἰς τὴν πραγματικότητα είναι ιδικά μας.

"Αὐτή, ἀλλως τε, ἡ διὰ τῆς ἐπιβολῆς τοῦ νόμου Τάφτ - Χάρτελευ ἀναστολὴ ἐπὶ 80 ἡμέρας τῆς ἀπεργίας, καταφαίνεται ἡ στροφὴ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς Κοινῆς Γνώμης ύπερ τῶν «σηματιών εὐκολίας». Καλύπτεται δι' αὐτῶν μία ἀνάγκη. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ ἐκέρδισαν ἀπὸ τὴν κηρυχθεῖσαν ἀπεργίαν. Τὰ «γιούνιοντας» ἔχασαν. "Τὰ πλοῖα τῶν «σηματιών εὐκολίας» — ἔγραψαν οἱ «Τάϊμς τῆς Νέας Υόρκης» — τύποι εἰναι ένεα. Εἰς τὴν πραγματικότητα είναι ἀπονομήθη.

"Συμβιδασμὸς τῶν ἑκατέρων δὲν φαίνεται δυνατός. "Αν οἱ ἐφοπλισταὶ ὑποχωρήσουν καὶ δεχθοῦν τὸν ἔλεγχον τῶν «γιούνιοντων» διὰ τὰς ένεας των κατώρθωσαν. "Η ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου ἂν τελεσίδοκος. Καὶ ὑπερέμθησαν νὰ τὴν ἐκτελέσουν. "Η ἀπεργία ἐλύθη. "Αγνωστον ἔτοις ἐπαναληφθῇ.

"Συμβιδασμὸς τῶν ἑκατέρων δὲν φαίνεται δυνατός. "Αν οἱ ἐφοπλισταὶ ὑποχωρήσουν καὶ δεχθοῦν τὸν ἔλεγχον τῶν «γιούνιοντων» διὰ τὰς ένεας των κατώρθωσαν. "Η ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου ἂν τελεσίδοκος. Καὶ ὑπερέμθησαν νὰ τὴν ἐκτελέσουν. "Η ἀπεργία ἐλύθη. "Αγνωστον ἔτοις ἐπαναληφθῇ.

"Συμβιδασμὸς τῶν ἑκατέρων δὲν φαίνεται δυνατός. "Αν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ δικαστηρίου τοῦ Εθνικοῦ Γραφείου Εργατικού Σχέσεων η ἔκδοσις ἀποφάσεων εὐνοϊκῶν πλεονέκτημά της ἀσύζητης της ἀπεργίας εἰς τότε ἀδύνατος.

"Θὰ θελήσῃ, ὅμως, ὁ κ. Κέννεντυ ἀπροκαλύπτως κατὰ τῶν ἐργατῶν νὰ λάβῃ θέσιν; Εἰναι καὶ τοῦτο ἀμφιβολον. Δύσκολον είναι τὸ πρόβλημα. "Η λύση του δὲν διαφαίνεται.

"Αν τὰς «γιούνιοντας» ἐπιμείνουν καὶ ἡ Κυβέρνησις δὲν καθορίσῃ σαφῶς ύπερ τῶν ἐφοπλιστῶν τὴν πολιτικήν της, δυνατὸν ἡ ἀπεργία νὰ ἐπαναληφθῇ. Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ σημειωθῇ, ὅτι τεράστια συμφέροντα τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας ἔξαρτωνται ἀπὸ τὰ 450 λιβεριανὰ καὶ παναμαϊκὰ σκάφη, ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας. Νὰ ἀγνοηθοῦν τὰ συμφέροντα αὐτῶν δὲν τὸ πιστεύομεν δυνατόν. Εἰς τὸ τέλος θὰ ἔξευρεθῇ ὁ τρόπος νὰ προστεθούν. Καὶ ἡ προστασία των θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐπιβίωσιν τῶν «σηματιών εὐκολίας».

ΤΟ ΧΡΟΝΙΣΑΝ ΖΗΤΗΜΑ

"Ινα, μετὰ τὰς δόσας συζητήσεως καὶ καθυστερημένας ἐνεργείες, ἀποφασιστικώτερον ἀντιμετωπισθῇ τὸ ζῆτημα τῆς ἐλληπούς η ἀντικανονικῆς συνθήσεως καὶ τῶν ἐπιβαλλούμενων δι' αὐτὰς προστίμων ἐζητήθη ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ "Υπουργείου καὶ ἡ γνώμη τῆς Διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Απομακινού Ταμείου.

"Ἡ δημοσιευμένη κατωτέρω ἀναφορά τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ταμείου κ. Β. Χανίδη είναι ἀξιοπρόσεκτος. "Υποδεικνύει τὴν ὄρθην λύσιν, ἡτις καὶ θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι δὲν θὰ χρονίσῃ πλέον. "Η καθυστέ-

ώσεις των ναυτιλιακών άρχων κλπ.) και,
ζ) Μείωσις της άπασχολήσεως του προσωπικού N.A.T.

ANTIKANONIKΗ ΣΥΝΘΕΣΙΣ

21.— Διά τά υπολογούμενα κατά τάς διατάξεις του άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687 πλοίοι αι περι άντικανονικής συνθέσεως διατάξεις της κειμένης νομοθεσίας, ώς πρός την έπιβολην κυρώσεων, δέν έχουν πλέον έφαρμογήν ούτε είναι δινατόν νά νομοθετηθούν δι' αύτή έν νέου διατάξεις τοιούτου περιεχομένου άνευ προσαρμογῆς και τών άντιστοιχών όρων τών έγκριτικών πράξεων.

22.— Συνεπώς, οι διατάξεις περι άντικανονικής συνθέσεως της κειμένης νομοθεσίας δέν ισχύουν διά τά υπολογούμενα κατά το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687 πλοίοι, ώς έντονος δέ έξεταστον τυγχάνει έναν πλοίο ολικής χωρτικότητος άνωτέρας των 1.800 κόρων δέν νά τυγχάνουν διαφορετικής μεταχειρίσεως άναλογως τών διατάξεων και τών προϋποθέσεων είς δι' έμπιστουν — Ν.Δ. 2687 ή νομοθεσία πρό τούτου — και γενικώτερα, έαν αι περι άντικανονικής συνθέσεως κειμενα διατάξεις δέν νά ισχύουν μόνον διά τά πλοίο ολικής χωρτικότητος κατώτερας των 1.800 κόρων.

23.— 'Επι του προκειμένου ένδεικνυται ή εύθυγράμμισις της νομοθεσίας δι' άλλα τά πλοία πρός τα είς τάς έγκριτικάς πράξεις και τά δρόμου 1, 2, 3, 4 του Ν.Δ. 2651)1953 δρόμουενα.

24.— Περαιτέρω οι άντικανονικής ναυτολογούμενοι δέν νά άπολυται ίση πά τάς έν παρ. 1 του άρθρου 5 του αύτου Ν.Δ. προϋποθέσεις ύπο της Αρχής εις τον λιμένων προσριμούσιον του πλοίου έφ' δοσον κειται έν Εύρωπη ή έν τη Μεσογειών και μέχρι Σουέζ. 'Εν τη περιπτώσει ταύτη ή άπολυτον νομοθεσίας θά δικαιούται τών άποζημιώσεων τών προδηλεπομένων έκ της κειμένης νομοθεσίας, διά δέ την συμπλήρωσιν της συνθέσεως θά έφαρμόζωνται και αι διατάξεις του άρθρου 7 του Ν.Δ. 2651)1953 προσαρμοζομένου πρός τα προεκτιθέμενα.

25.— Διά της έφαρμογής τών έν την προγραμμένη παραγράφων άναφερομένων το πλοίον θά μεταπίπτη νά πρός την σύνθεσιν του πληρώματος και έφ' δοσον δέν συμπληρώθων ταύτοχρών τα διά τών άπολυτων δημιουργούμενα κενά είς τάς περι έλλιπούς συνθέσεων διατάξεις θά έφαρμόζωνται και αι περι έλλιπούς συνθέσεων κυρώσεις κατά τά έν παρ. 19 άναφερόμενα.

26.— Γενικώτερον, αι περι συνθέσεως πληρώματος διατάξεις δέν νά ρυθμίζουν το θέμα άντικανονικής και δι' άπολυτέρας τάς δυναμένων νά έμφανισθων περιπτώσεις: α) 'Υπερπροσφράς έργασίας, δέν νά έφαρμόζωνται αυτόπτωρας ή διατάξεις του νόμου και β) Μειωμένης προσφοράς έργασίας, ώς ή άντικανονικής σημερών περιπτώσεις, δέν δέν νά προδηλεπται ίση πά το νόμον ή δινατότης άναστολής δι' άλλας ή τινάς τών ειδικοτήτων τών ναυτικών της έφαρμογής δι' άλλας ή τινάς τών ειδικοτήτων και θά ορίζει το τρόπον έφαρμογής της άναστολής και τάς περαιτέρω άπαιτουμένεας λεπτομερείας.

27.— Η υπαρξία μειωμένης προσφοράς έργασίας και αι έκ ταύτης δυοκολίας κανονικής έπανθρωπειας θά διαπιστωνται ίση συλλογικού γνωμοδοτικού οργάνου, πρός δθά παραπέμπεται το θέμα ύπο του Υ.Ε.Ν., το όπιστον δι' άποφάσεων του θά άναστολήρη κατόπιν της γνωμοδοτήσεως του συλλογικού οργάνου την έφαρμογήν των περι άντικανονικής συνθέσεως διατάξεων δι' άλλας ή τινάς τών διατάξεων της έφαρμογής δι' άλλας ή τινάς τών ειδικοτήτων και θά ορίζει το τρόπον έφαρμογής της άναστολής και τάς περαιτέρω άπαιτουμένεας λεπτομερείας.

28.— Διά του προεκτιθέμενου τρόπου το θέμα θά ρυθμίζεται ένισιας διά της έφαρμογής παρη των Λιμενικών και Προξενικών Αρχών των ύπο του Υ.Ε.Ν. άποφασισθων δημοιομόρφων μέτρων, ένω συνχρόνως θά άποφευγονται μακραί άπασχολήσεις τών κεντρικών και περιφερειακών άρχων της Διοικήσεως και διά διευκολύνται η κίνησης των πλοίων άνευ καθυστερήσεων και η διεξαγωγή της ναυτιλιακής έπικειρήσεως άνευ προσκομάτων.

Επιπλέοντας

Ο Διευθυντής

Πλοιάρχος (Α.Σ.) B. ΧΑΝΙΔΗΣ

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΜΕΝΑ ΤΑ ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ

Θά μάς έπιτρέψῃ ο κ. Διευθυντής της 'Επιθεωρήσεως των Εμπορικών Πλοίων νά του δώσωμεν μίαν συμβούλην. "Άν την άκολουθήσῃ, αύτός και το Σώμα, του δόπιου άνωτέρος είναι άξιωματούχος, θά κερδίσῃ.

Τόν συμβούλευμον νά περιορίσῃ, άν μή νά άποδάλη, κατά την άσκησην τών υπηρεσιών του καθηκόντων την άστυνομικήν νοοτροπίαν. Νά παύση πιστεύων, ότι άνεκκλητοι είναι αι διαταγαί του, σταν μάλιστα έκ τών προγμάτων άποδεικνύνται άνεφαρμόστοι. Όφειλει πληρεστέραν νά άποκτήσῃ κατανόησιν της άναγκης, όπως έξηπτητη τα καλώς έννοούμενα συμφέροντα της Ναυτιλίας, όπως την διευκολύνη είς το έργον της. "Άς λάβης άλλως της ύψην του ά κ. Διευθυντής, ότι χάρις είς την υπαρξία της Ναυτιλίας παρέχεται είς αύτὸν τὸ δικαιώμα νά... διατάσσει δηι μόνον τούς άνθρωπους του, άλλο και αύτους τών δόπιων έτάχθη, άν μή τι άλλο, ο συμπαραστάτης.

Δέν έχει π.χ. ο κ. Βασιλειάδης το δικαίωμα νά έπιστρέψῃ έγγραφα άπευθυνόμενα πρός την υπηρεσίαν του άπο έφοπλιστικάς έπικειρήσεις περιωπής, κεκτημένας περγαμηνάς διά την έπιτυχη των προσπάθειαν υπέρ άναπτυξεως της έπιβασην Ναυτιλίας μας και τού Τουρισμού.

Άυτό το «ά π α ρά δ ε κ τ ο ν, λ ό γ ω μ ή ά ρ μ ο ύ ζ ο ν τ ος ζ υ φ ο υ ζ», όπερ ο κ. Διευθυντής δι' έρυθράς μελάνης έγραφεν έπι τού έπιστρε-

φομένου έγγραφου, τού καθ' άλλα σημειωτέον εύπρεπούς, είναι τό δειγμα της περιφρονήσεως, μή την όποιαν συμπεριφέρεται έ αρχων πρός τούς άρχομένους: είναι άποδειξης της νοοτροπίας, την όποιαν, άτυχως, δίλγα τινά στελέχη τού Λιμενικού Σώματος δέν φαίνεται νά άπεισαν είσετι, παρά τό τόσα παθήματα τού προσφάτου παρελθόντος. Οι άστυνόμοι της Ναυτιλίας ύπάρχουν άκομη. Άλλοι ίμονον δην πιστεύσωμεν, ότι τό μένος των είς λανθάνουσαν έτέλει κατάστασιν και άνεξωπρώθη μέ την διόγκωσιν τού ήπο την Κυανόλευκον τονάζ.

Δέν έχει άκομη το δικαίωμα ό κ. Βασιλειάδης νά καλή είς... άπολγιαν τούς πλοιάρχους, διότι — ώς ίσχυρίζεται — δέν έξετέλεσαν τάς διατάξεις του — τάς άνεφαρμόδους τονίζομεν — ένω τελεί έν πληρει γνώσει, ότι οι προϊστάμενοι τών πλοιάρχων έδρευσον έν Πειραιεί, πρός αύτούς κοινοποιούνται τά έγγραφα της έπιθεωρήσεως και αύτών έργον ήτο ή έκτελεσις ή και ή πρός συμμόρφωσιν έργησις.

'Άλλα διά νά είμεθα έντος τών πραγμάτων ήδη τό έγγραφον, τό άπευθυνόμεν πρός την 'Επιθεωρήσην τών Έμπορικών Πλοίων, όπερ ώς «άπαράδεκτον» έπεστρεψεν ο κ. Βασιλειάδης:

Κύριοι,

'Αναφερόμενοι είς την άπο 15)6)61 έκθεσιν οας έπιθεωρήσεως τού δη π «ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ» και τάς κοινοποιηθείσις είς ήμας κληρωσ πρός τον πλοιαρχον του ώς πλοιαρχον, πρός αύτούς κοινοποιηθείσιν την μη έκτελεσον ήρισμένων διαταχειών ύψη. Ήμῶν έργασιν, έχομεν την την νά γνωρισμένων ήμη ήτι:

1) Δέν έγκρινομεν άναγκαιον ούτε και είναι εύκολος ή άγορά μη κανονικού στεγνωτηρίου πινακίδων.

2) Δέν δυναται νά γίνει επισκευή τημάτων δαπέδου της Β' θέσεως (υπάλληλωμα). 'Η επισκευή θά γίνει κατό τό έπιπλον survey το πλοιού και έφ' δουσ θεωρηθή άναγκαιά αύτη.

3) Τό ψυγείον τροφίμων δέν δυναται νά έλαιοιχρωματισθή έσωτερης κατά τό διάστημα πού τό πλοιον εύρισκεται έν κινήσει.

4) Δέν δυναται νά γίνει άλληρη θέσεως της θύρας δέν άποκρητηρίου Γ' θέσεως, τούλαχιστον πρός το παρόν. 'Η διάστοιξη της θύρας έχει γίνει κατό την κατασκευήν τού πλοιού.

5) 'Επι τού πλοιού ύπαρχει άφονία καινουργών δοκειών ήποριμάτων μετά καλυμμάτων. 'Η προμήθεια δοκειών με ποδοπέδην δέν έγκρινεται.

6) 'Η άναφερομένη τετράκλινος καμπίνα πλοπρώματος κατεσκευάθη κατά την παραγγελίαν τού πλοιού.

Διά τάς λοιπάς αναφερόμενων είς την ής δην έκθεσιν οας συμπληρώσεις, ήτις γνωρισμένων, δέν έχουν δοθη δηνγιάι και άλλαι μέν έξετέλεσθοσαν, άλλαι δέ εύρισκονται είς τό πέρας αύτῶν.

Διατελούμεν μετά τημῆς

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

Πού τό άνάρμοστον τού ήφους, όπερ τόσον διήγειρε την άγανάκτησην τού τού κ. 'Επιθεωρήτου; 'Ανεφέρμαστο, τούναντίον, ήσαν τό άποδεικνυμένα, διότι τό σκάφος, μολις πρό άλιγων έδδομάρων είχεν έξελθει της της τακτικής έτησίσ έπιθεωρήσεως του και είς ουδεμίαν σύστασιν έπι τών έκ τών έντερων άποδεικνυμένων προέβη ή 'Έπιθεωρήσης τών Εμπορικών Πλοίων. 'Οφειλεν αύτη έν καιρώ, καθ' δην χρόνον τό σκάφος έξετέλει την έπιθεωρήσην του, νά συζητήση με τούς πλοιοκτήτας τάς προποτοίσησιν ήτο θά έθεωρει άναγκαιάς. Δέν τό έπραξε.

Και τώρα, πού τό σκάφος έπανηρησε τάς τακτικά του δημορόγιας άξιούνται προσθήκαι και μεταρρυθμίσεις πρακτικών άνεφαρμόστοι. Είς αύτάς άναφέρεται και ή «άπαράδεκτος» έπιστολή της πλοιοκτήτριας έταιρισας.

'Άλλα δέ έχει είναι ή μοναδική περίπτωσις διοικητικής ύπερβασίας, ήτις μάς έφερεν είς τάς άνωτέρω παρατηρήσεις. Δέν έλειψαν τελευταίων τά παράπονα έφοπλιστών και πλοιάρχων, οίτινες διαπιστώνουν την άνάκτησην τού «άφους» ήπο μερικούς — άλιγων έντυχων — λιμενικούς άξιωματικούς. Συχνά θέρανουν μέχρις ήμων οι διαμαρτυρόμενοι.

Και έπιστημαίνομεν τά κρούσματα. Προειδοποιούμεν τούς θεράποντας τής ναυτιλιακής μας ύποθεσεως: Προσοχή! 'Οχι. Τό κακόν παρελθόν δέν ήμπορει και δέν πρέπει νά έπανελθη.

ΑΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

Σειρά άλοκληρος τά έκκρεμούντα ζητήματα τού πλοιού, τά άναιμοντα άπο μακρού τηγ διευθέτησην. 'Έχει πλέον άριμάσει είς την σκέψην και αύτών τών υπηρεσιών τού 'Υπουργείου ή άναγκη της νομοθετικής ρυθμίσεως ώρισμενων έξ αύτων. Αι λύσεις έν καιρώ συνεζητήθησαν και έξερηθησαν.

Διερωτώνται οι πόλοι — οι μή παρακολουθηθείντες έγγυτερον τάς κρατούσας είς τό 'Υπουργείον καταστάσεις — διατί, αφού έφθάσαμεν ήδη είς τό στάδιον της θεσμοθετήσεως τών άποφασισθεντών, καθυτερεί ήπο μηνών πολλών ή κύρωσίς των;

Και ή άπαντησις: 'Η καθυστέρησης έφειλεται είς τό γεγονός της

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

απροθυμίας τού κ. 'Ανδριανοπούλου, όπως άναλαβη τήν τυπικήν διεκπεραίωσιν τών νομοσχεδίων, είσηγούμενος τά δέοντα εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἵνα ταῦτα κατατεθοῦν εἰς τὴν 'Επιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως καὶ ψηφισθοῦν ἐντὸς τοῦ θέρους.

Καὶ διότι ὁ κ. ὑπουργὸς θέλει νὰ ἀγνοῇ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς τακτοποίησεως ὅλων τῶν περὶ τὸ πλοῖον ἔκκρεμον ζητημάτων, διότι εἰς τὰ ἐπανειλημμένα διαβήματα τῶν ἐνδιαφερομένων παρέχει τὰς ὑποσχέσεις, πλὴν, ὅμως, ἀνεκπληρώτους, διότι ἥρχισε πλέον νὰ κλονίζεται καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη διὰ τὰς ὑφισταμένας δυνατότητας διοικήσεως τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μᾶς ὑπὸ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον κατάστασιν ἀδρανείας, συνιστώμενος εἰς τὴν «'Ενωσιν τῶν 'Ἐφοπλιστῶν» αὐτὴ νὰ στραφῇ πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἔξαιτομένη τὴν παρέμβασίν του. Τὸ διάθημα αὐτὸς θὰ μᾶς δώσῃ τὴν λύσιν τῆς ἔκκρεμότητος.

Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

'Η ἀθρόα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον στέγασις τῶν ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοίων, ἥτις ἔξεδηλῷ μὲ ἔντονον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ρυθμὸν καὶ καθ' ὅλας τὰς βασίμους προβλέψεις θὰ συνεχισθῇ εἰς εὔρειαν, εἰστί, ἔκτασιν, θέτει ὅδυ καὶ ἀναπότρεπτον τὸ πρόδηλημα τῆς ἐπὶ πραγματικῇ ὑποθέσει τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μᾶς ὑπὸ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον κατάστασιν ἀδρανείας, συνιστώμενος εἰς τὴν «'Ενωσιν τῶν 'Ἐφοπλιστῶν» αὐτὴ νὰ στραφῇ πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἔξαιτομένη τὴν παρέμβασίν του. Τὸ διάθημα αὐτὸς θὰ μᾶς δώσῃ τὴν λύσιν τῆς ἔκκρεμότητος.

'Η ἐνεστῶσα διοικητικὴ διάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων εἶναι ἀναμφισθήτητον, ὅτι οὐδὲν τὸ ὄφελίμιον καὶ διατηρήσιμον προοιωνίζει. 'Η ἀντιμετώπισις τῶν ἐν σωρείᾳ καὶ καθ' ἕκστη ἀνακυπτόντων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας τῶν 6.000.000 τόνων ἐπιχειρεῖται δι' ἀτομικῆς προσπαθείας ὀρισμένων στελεχών τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Οὗτοι διατελοῦν ὑπὸ τὸ ἄγχος τοῦ πλήθους, τῆς σοβαρότητος καὶ τοῦ κατεπείγοντος τῶν ζητημάτων καὶ, καθὼς προβαίνουν καὶ εἰς ἡλικίαν, εἶναι ἀναμφισθήτητον, ὅτι θὰ ὑποκύψουν ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ναυτιλίας τοῦ Υ.Ε.Ν.

'Η παρούσα διάρθρωσις τοῦ Υ.Ε.Ν. ἀνταπεκρίνεται τοῖς πρὸς τὴν κατὰ πλῶν μικροτέραν προπολεμικὴν Ναυτιλίαν ἢ τὴν Ναυτιλίαν τῶν 100 λίμπερτς. Χαρακτηρίζεται, ὅμως, διὰ τὴν ἔξαρσιν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος καὶ διὰ τὴν ἀνεδαφικότητά της ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας.

Εἶναι γεγονός, ὅτι τὸ Υ.Ε.Ν. δὲν ήτο προτοιμασμένον νὰ ὑποδεχθῇ καὶ διασχειρισθῇ τὰ θέματα μᾶς μεγάλης Ναυτιλίας. 'Εάν ή παρούσα ἀνεπαρκὴ ὄργανωσις διατηρηθῇ, εἶναι ἐνδεχόμενον κακόπιστοι καθοδηληταὶ νὰ προτάξουν τὴν ἀνεπάρκειαν ταύτων, ὡς ἔνδειξιν ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ὁδεῖει πρὸς τὴν χορείαν τῶν ἀσύδοτων. Διότι δεῖ καὶ μέτρον τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπὲρ κλάδου τοῦ Η.Ε.Ν. Οἰκονομίας, ἀποτελεῖ ἡ ἐκ μέρους τοῦ Κράτους προετοιμασία αὐτὸν νὰ προστατεύῃ καὶ πρωθήσῃ τὰ συμφέροντα τοῦ κλάδου τούτου κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ καὶ τοῦ ἐπιτρεπτοῦ. Μετὰ τὰς διοπιστώσεις ταύτας προκύπτει τὸ πρόδηλημα τῆς μορφῆς, τὴν ὁποίαν πρέπει νὰ λάβῃ καὶ, μάλιστα, ἐπειγόντως τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ.

* * *

Διὰ τὴν ἐπὶ ὄρθολογιστικῆς βάσεως ἀναδιάρθρωσιν τῆς Διοικήσεως τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρέπει νὰ τηρηθοῦν ὀρισμέναι θεμελιώδεις ἀρχαί.

Οὕτω, ἡ ἀσκησις τῆς διοικήσεως συντίθεται ἐκ τῆς ρυθμιστικῆς (ἀποφασιστικής) λειτουργίας αὐτῆς καὶ ἐκ τῆς ἐκτέλεστης εστικῆς. Κατ' ἀκολουθίαν δέοντας νὰ συγκροτηθῶσι δύο κατηγορίαις ὑπηρεσιῶν: Εἰς τὴν πρώτην, ἥτις θὰ μελετᾷ, θὰ ρυθμίζῃ καὶ ὅπασισθῇ τὰ ληπτέα ἢ ἀναπροσαρμοστέα μέτρα, θὰ πρέπει νὰ ἐνταχθῶσιν αἱ κεντρικαὶ Δ)νεις τοῦ Υ.Ε.Ν. Εἰς τὴν δευτέραν αἱ ἀνεξάρτητοι ὑπηρεσίαι καθοδικοῦ χαρακτήρος, ὡς σήμερον ἡ 'Επιθεώρησις 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ ἡ Διεύθυνσις Θαλασσῶν Μεταφορῶν, ἀποκλειστικῶς ἐπιφορτισμέναι μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ληφθέντων μέτρων. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου θὰ καταστῇ δυνατὸν αἱ μὲν Κεντρικαὶ Δ)νεις νὰ ἐκταθοῦν εἰς τὴν βοθείαν μελέτην τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, αἱ δὲ ἐκτελεστικαὶ ὑπηρεσίαι εἰς τὴν ταχείαν καὶ ἀπερίσπαστον ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀτομικῶν τῶν πλοίων καὶ τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων.

Δευτέραν θεμελιώδη ἀρχὴ πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἡ αὐτοτέλεια αἱ τοῦ ἀντικειμένου, ἥτις συναπτεῖται εὐθέως μετὰ τῆς ἐνότητος τῆς εὐθύνης. 'Ο ὑπὸ τῆς αὐτῆς ὑπηρεσίας χειρισμὸς θεμάτων διαφόρου

ὑφῆς ἀντιστρατεύεται πρὸς τὸν ἐπιβαλλόμενον καταμερισμὸν τῶν θεμάτων, ἡ δὲ συναρμοδιότης ἐπιμερίζει καὶ ἀμβλύνει τὰς εὐθύνας. 'Αμφότεραι, συναρμοδιότης καὶ συνδισχείρισις διαφόρου ὑφῆς θεμάτων, καταλήγουν ἀναποφεύκτως εἰς τὴν βραδεῖαν προώθησιν καὶ ἐλλιπῆ προβολὴν ἐνὸς ἔκαστου θέματος.

Τρίτος βασικὸς χαρακτήρας τῆς νέας διαρθρώσεως δέον νὰ είναι ἡ διάκρισις τοῦ ἀντικειμένου. Τὸ Υ.Ε.Ν. ἐπιτελεῖ διτήγη διοίκησιν, τὴν ἀναφερομένην εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ τὴν Ναυτιλίαν.

Τὸ πρώτη ἐντοπίζεται εὐχερῶς, ἡ δευτέρα ὅμως πρέπει νὰ ἀναλυθῇ εἰς τὰ συστατικὰ τῆς μέρους. Ταῦτα ἀποτελοῦνται ἐκ τοῦ πλοίου, τοῦ ναυτεργάτου καὶ τῶν θεμάτων δημοσίου συμφέροντος. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων ἡ διάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν Υ.Ε.Ν. δέον νὸ διασταλῆ εἰς διοίκησιν προσωπικοῦ Υ.Ε.Ν., εἰς διοίκησιν πλοίου, εἰς διοίκησιν ναυτικῶν καὶ εἰς τὴν ἀσκησιν τῆς δημοσίας 'Εξουσίας.

Τὸ Διοίκησις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Λ.Σ. ἀποτελεῖ προσωπικὴν αὐτοῦ ὑπόθεσιν, ἥτις δὲν θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἀπασχολήσῃ τὰς στήλας αὐτάς, ἐὰν δὲν ἥσκει ἀμέσων ἐπιδράσιν καὶ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Τὸ θέμα, ὅμως, δὲν ἔμφανται ὑπὸ τὴν μορφὴν τοῦ ποία πρέπει νὰ είναι ἡ διαίρεσις τῶν κλιμακίων τῆς διοικήσεως, ἀλλὰ ὑπὸ τὴν μορφὴν τῆς ἀριθμητικῆς καὶ ποιοτικῆς ἐπιστρεψίας τοῦ Λ.Σ. Διότι ἡ συνέχισις τῆς ὑπερκοπώσεως τῶν ἀξιωματικῶν θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ γίνῃ δεκτὴ ὡς αὐτοθυσία, ἐὰν εἰς τούτο συνέκειται ἡ ἐπιτυχὴ διεκπεραίωσις τῆς ἀποστολῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. Πρόκειται, ὅμως, περὶ ἀνωφελούς καὶ σκληρᾶς μεταχειρίσεως φιλοτίμων ἀνθρώπων.

Τὸ Διοίκησις τῶν πλοίων ἀπαίτει μεγίστην προσοχὴν. Τὰ θέματα ποικίλουν ἀναλόγως τοῦ εἰδους τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ἐνῷ ἔνας σοβαρὸς ἀριθμὸς θεμάτων ἀφορᾷ τὸ σύνολον τῶν σκαφῶν. 'Η νέα, συνεπώς, διάρθρωσις θὰ πρέπει νὰ ἀποτελεσθῇ, κατ' ἀρχήν, ἀπὸ μίαν ὑπηρεσίαν χειριζομένην κοινὰ τὸν θέματα, ὡς ἡ ναυτιλιακὴ νομοθεσία, αἱ διεθνεῖς σχέσεις, ἡ ἀσφάλεια ναυσιπλοίας, τὰ ναυτιλιακὰ τελή κλπ. καὶ ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας ἐκείνας, τὰς ὁποίας θὰ ὑπαγορευσθῇ ἡ διοικοφορμοφία ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ αἱ πιθαναὶ προβλέψεις περὶ τῆς δραστηριότητος ἐκάστου κώδρου ναυτιλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Μετὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ἀνωνύμητης διάρθρωσίας, θὰ ἡτο δυνατὸν ἡ νῦν Διεύθυνσις Μελετῶν νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν φορτηγὸν ποντοτόρον ναυτιλίαν, διὰ τὸ νῦν Δ)νεις Ναυτιλίας νὰ ἐκταθῇ ἐπὶ τῆς ὑπερκοεαίνου, τῆς μεσογειακῆς καὶ τῶν πλοίων γραμμῶν. Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ λαμβάνουν συνεχῆ ἐκτασίαν, σημαντικὸς δὲ ἀριθμὸς ἀλληλικῶν πλοίων μετέχει εἰς ταύτας μὲ προσποτικὴν αὐξήσεως. Εἴναι ἐπιβεβλημένον, ὅπως κλιμάκιον τῆς Διοικήσεως — ἔστω καὶ τηματα — ἀσχολεῖται ὑπευθύνως μὲ τὴν προαγωγὴν τοῦ κλάδου τούτου.

Αἱ ἀνώτερα Δ)νεις ἀπαίτεινται διὰ τὸν ἐκτελεστικῶν ὑπηρεσιῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἐκτὸς τῆς Ε.Ε.Π. θὰ πρέπει νὰ προστεθῇ καὶ ἡ 'Υπηρεσία Γενικῶν Νησού στην Ειδικήν Ήπειρον, ἥτις θὰ συγκεντρώσῃ ἀπαντά τὸ ἐν 'Ελλάδι Νησούσια καὶ τὸν μετ' αὐτοῦ συναλλασσομένων, ἐνῷ πλήθος ζητημάτων, νομικῆς, ιδίας, φύσεως, θὰ παύσουν νὰ δημιουργούνται.

Οἱ ἀνώτερες Δ)νεις ἀπαίτεινται, ἐκπαιδεύεται, ἀναπτύσσεται, ἀπαγγελματίκως καὶ κατακόπος, τέλος, ἀποσύρεται τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας. Τὰ τέσσαρα αὐτά στάδια πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀντικειμένον αὐτοτολοῦς καὶ ὑπευθύνου διαχειρίσεως ἀπὸ μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος προσφέρει καὶ εἰς τὸ πλοίον μοναδικήν, πολυτιμον καὶ πραγματικὴν θοήσειαν καὶ ὑπηρεσίαν.

Οἱ ναυτικοὶ ἐργάζεται, ἐκπαιδεύεται, ἀναπτύσσεται, ἀπαγγελματίκως καὶ κατακόπος, τέλος, ἀποσύρεται τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας. Τὰ τέσσαρα αὐτά στάδια πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀντικειμένον αὐτοτολοῦς καὶ ὑπευθύνου διαχειρίσεως ἀπὸ μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος προσφέρει καὶ εἰς τὸ πλοίον μοναδικήν, πολυτιμον καὶ πραγματικὴν θοήσειαν καὶ ὑπηρεσίαν.

TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINORIES

LONDON E. C. 3

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1A

AKTI MIAOUΛΗ
ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΝΑΥΤΙΛΟ - ΠΙΡΕΑ
• (ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ) TROSHIP-PIREAS

τος. 'Επιβάλλεται, συνεπώς, όπως διαμορφωθούν τέσσαρες υπηρεσίαι: ή Δ)νοισις όρων έργασίας, ή Δ)νοισις 'Εκ παιδεύσεως και ή Δ)νοισις Κοινωνίας 'Ασφαλίσεως, ως ρυθμιστική Δ)νοισις Υ.Ε.Ν. και ή ύπηρεσίας έπαγγελματικής ή ξελίξεως (Μητρώων, άδειών πτυχιών, διπλωμάτων), ως έκτελεστική. Εκτελεστικαὶ τῶν αὐτῶν τριῶν Δ)νοισιν, ἀντιστοίχως, θὰ είναι αἱ λιμενικαὶ ἄρχαι, αἱ δημόσιαι σχολαὶ καὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ ιδρύματα.

* * *

'Αναμφισβήτητως τὸ Υ.Ε.Ν. εἶναι κλιμάκιον ἀσκήσεως τῆς Δημοσίας Έξουσίας. Η ἀποστολὴ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν λιμένων καὶ ὁ ὀμυντικὸς χαρακτὴρ τούτων ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ἑθνικῶν συμφερόντων τῆς χώρας ὑπογραμμίζει εἰν τονώ τερον τὴν ἀποστολὴν τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ τοῦ Λ.Σ. Παρ' οὐδενὸς δύναται νὰ ἀμφισβήτηῃ, οὐδὲ Υ.Ε.Ν. καὶ Λ.Σ. ἐπετέλεσαν ἀδορύδως καὶ συνετῶς εἰς τὸ ἀκέραιον τὸ καθῆκον τῶν τούτων, εἰς τρόπον, ώστε νὰ ἔχωμεν ὑποδειγματικὴν λειτουργίαν τῶν ἑλληνικῶν λιμένων καὶ ἀδιατάρακτον τὴν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἔργασιαν.

'Ο τομεὺς οὗτος εἶναι λίαν εὐστόθητος, διότι δύναται νὰ διαταραχῇ η σημερινὴ εύταξία τόσον εὐχερώς δύναται δισχερῶς ἐπεβλῆθη. 'Επιβάλλεται, συνεπῶς, όπως διαστολὴ καὶ ἀνεξαρτητοποιηθῇ εἰς δύο διακριμένους διοικητικοὺς τομεῖς ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ εύταξία, ἐκμετάλλευσις καὶ τεχνικὴ προαγωγὴ τῶν λιμένων, ἀφ' ἐτέρου δὲ η 'Υπηρεσία 'Εθνικῆς 'Ασφαλίσεως τῆς Ναυτιλίας. Διὰ δύο χωρὶς τὰ διακριμένα κλιμακίων ἔχασφαλίζεται η ἐνότης ἀντικειμένου καὶ εὐθύνης καὶ, συνεπῶς, προάγεται ἀποτελεσματικότερον ὁ σκοπός.

* * *

Τὴν τοιαύτην διοικητικὴν ἀναδιάρθρωσιν θὰ πρέπει νὰ πλαισιώσῃ η ἄσκησις περιοδικῶν καὶ τακτικῶν ἐπιθεωρήσεων. 'Ο θεσμὸς οὗτος δὲν ἔχει ἔξαρθρη ἀναλόγως τῆς σημασίας τῆς ἀποστολῆς του. 'Ηδη ἐπιβάλλεται, διὰς ἀποδῆ ὁ συνδετικὸς κρίκος μεταξὺ τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ τῶν ἐκτελεστικῶν ὑπηρεσιῶν αὐτοῦ. Διὰ τῶν τακτικῶν ἐπιθεωρήσεων θὰ παρέχεται εἰς τὰς 'Ἐπιτελικὰς Δ)νοισις ἀνάγλυφος η εἰκὼν τῶν ἀσφαλιστικῶν ναυτιλιακῶν μέτρων, η ἐπιτυχῆς η ἀνεπιτυχῆς ἀπόδοσίς των καὶ γενικάς η βαθμός τῶν ἐπιβαλλομένων μεταδολῶν καὶ βελτιώσεων τῶν μέτρων τούτων.

'Ο θεσμὸς τῆς ἐπιθεωρήσεως πρέπει νὰ παύσῃ ν' ἀποτελῇ τὸ φόντρον τῶν κατωτέρων κλιμακίων καὶ νὰ μὴ κινήται μόνον διὰ πειθαρχικὰς παραδόσεις, ἀλλὰ ν' ἀποδῆ ὁ στενὸς συνεργάτης, δημεροσ σύμμαχος καὶ διοικητικός τῶν κατωτέρων τῶν τριῶν τμημάτων. 'Ο ἀριθμὸς οὗτος θεωρεῖται ἐπαρκῆς, ἵνα ὁ Δ)νητὸς μιᾶς ὑπηρεσίας δύναται νὰ παρακολουθῇ καὶ νὰ κατευθύνῃ τὴν ἀντιμετώπισιν, τὴν ἐπεξεργασίαν καὶ τὴν τελικὴν διαμόρφωσιν ἐνὸς ἐκάστου μέτρου. Πέραν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου ἀρχίζει η πνευματικὴ ὑπερκόπωσις καὶ η ὑπερτροφικὴ συγκέντρωσις θεμάτων εἰς τὸ αὐτὸ τὸ πρόσωπον.

'Η ἐπάνδρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων θὰ ἀπαιτήσῃ μείζον προσωπικόν. Είναι γνωστή η ἀριθμητικὴ ἀνεπάρκεια τῶν στελεχῶν τοῦ Λ.Σ., τόσον εἰς ἀξιωματικοὺς δύναται καὶ εἰς πληρώματα. 'Η αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στελεχών τούτων συναντᾷ ἀδικιολόγητα ἐμπόδια, ἀλλὰ καὶ ἀντιευθύνηθε θὰ ἀποδώσῃ πολὺ βραδύτερον.

Διὰ τούτου ἐπιβάλλεται, δημοσίευση τοῦ Λ.Σ. ἔξεψη μόνον του τὴν λύσιν τῶν βοηθητικῶν στελεχῶν καὶ συμπτύξη τὰς ἀρμοδιότητας καὶ ὑπηρεσίας δευτερευόντης ἀποστολῆς διὰ νὰ ἔξιονομήσῃ ὀργανικὰ στελέχη διὰ τμηματάρχας καὶ διευθυντάς.

Διὰ τῆς ταχείας ὑλοποίησεως τῶν ἀνωτέρω λύσεων — καλύτεραι θὰ τύχουν καλόπιστον συζητήσεως — νομίζομεν, διότι πολλοὶ βραχυπρόθεσμοι κίνδυνοι θὰ ἀντιμετωπισθῶν ἀπό τούδη πρὶν καταστώσιν ἐπιζήμιοι. Διότι καὶ η δυναμικότης τῶν Δ)νοισιών, κατὰ τὸ δυνατόν, ισοφαρίζεται, ώστε νὰ παύσῃ η διάκρισις αὐτῶν εἰς ὑπερτροφικάς καὶ ἀσημάντους καὶ τὸ βάρος τῆς ἔργασίας ἐπιμερίζεται καὶ κατ' ἀντικείμενον καὶ κατὰ τὸ πρότον προσιδίαζοντα καὶ πρὸς τὴν φύσιν τῶν θεμάτων καὶ πρὸς τὴν ψυχολογίαν τοῦ ὑπευθύνου ὄργανου.

Τὰ «NAYTIKA XRONIKA» ἐπεσήμαναν τὸ ζήτημα τῆς ἀναδιοργάνωσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., προέβαλον τὴν ὁδήγητά του καὶ ἔχουν τὸ θάρρος νὰ προδύνων καὶ εἰς συγκεκριμένας προτάσεις. Πιστεύομεν, διότι δὲν ἐπιδέχεται περαιτέρω ἀναβολήν, οὕτε δύναται νὰ δικαιο-

ολογηθῇ η διατήρησις τῆς σημερινῆς ἀκαταλλήλου καὶ ἀγχώδους καταστάσεως. Γνωρίζομεν, διότι παρακολουθούμεν εἴκ τοῦ σύνεγγυς τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, διότι καὶ τὸν ὑπουργὸν καὶ τὰς ὑπηρεσίας τους ζωηρὰς ἀπασχολεῖ η ἀνάγκη τῆς ἀναδιοργανώσεως τῆς διοικήσεως τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

'Η δημοσιότης τοῦ θέματος καὶ τὴν πίστιν μας παρτυρεῖ καὶ ἐνθάρρυνσιν ἀποτελεῖ διὰ νὰ προχωρήσῃ τὸ 'Υπουργείον εἰς τὰς ἐπιβαλλομένας λύσεις.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Μᾶς παρεσχέθη ἡ εύκαιρια νὰ ἐπισκεφθῶμεν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν «Ορφέως» τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Λύρα. Είναι ἔνα ἀπό τὰ τρία πρωτοπορειακά ἀδελφά σκάφη — τὰ ἄλλα δύο είναι τὸ «Φοῖβος» καὶ τὸ «Ἀλκμάν» — ποὺ κατεσκεύασθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτήν πενταετίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσέρκε τοῦ Κιέλου διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Λύρα.

Τὸ «Ορφέως» χωρητικότητος 13.080 τόν. d.w., μὲ μηχανὰς Σούλτζερ ἐπτακυλίνδρους S.R.D. 76, χωρὶς ὑπερφόρτισιν, μέσης ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 15.5 μιλ. παρεδόθη πρὸ μιᾶς πενταετίας, τῷ 1956, εἰς τοὺς τοὺς ίδιοκτήτας του. Τότε αἱ κρίσεις τῶν τεχνικῶν καὶ τοῦ ξένου τεχνικοῦ Τύπου ὑπῆρχαν εὐμενέσταται. Πρωτοπορειακὸν ἐθεωρήθη τὸ «Ορφέως». 'Η ισχυροτάτη κατασκευὴ του, ὑπὲρ τοὺς κανονισμοὺς τοῦ ἀγγλικοῦ νηογνώμονος, αἱ ὑπερμοντέρναι ναυπηγικαὶ του γραμμαῖ, η ἔξαιρεσικὴ του ταχύτητος διὰ φορτηγὸν τράμπ καὶ η ὅλη διάστασις τοῦ μέσου πλάτους τοῦ σκάφους, η πρωτοφανῆς καθαριότης ὅλων τῶν διαμερισμάτων αὐτοῦ — τοῦ μηχανοστασίου κατὰ πρῶτον λόγον — η πίστις καὶ ὁ ἐνθουσιασμὸς μὲ τὸν ὄποιον τὸ οριστὸν πλήρωμά του ἐργάζεται, η ἀνετος τέλος — η πολυτελῆς τολμῶν νὰ εἴπωμεν — διαρρύθμισις καὶ διακόσμησις τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὸ κατώτερον πλήρωμα. 'Απῆστραπτεν ἀπὸ καθαριότητα τὸ μηχανοστασίον. Τὰ τοιχώματα αὐτοῦ, τὸ δάπεδον, αἱ κάθοδοι καὶ τὰ μηχανήματα ἔφερον τὴν σφραγίδα τῆς ἀρίστης συντηρήσεως. Πλήρως δὲ σερισμός, ἀπλετος δὲ φωτισμός, ἀνετος τὰς κατακόμβας τῶν ἀτμοκινήτων καρδουνοφάγων φορτηγῶν τῆς προπολεμικῆς ἐποχῆς.

«Οσον ἀφορᾶ τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος ὅρκει νὰ λεχθῇ, διότι η πρώτη θέσις πολλῶν ἐπιθεωρητῶν είναι κατωτέρα εἰς ἀνειν αὐτὸς τὰς καμπίνας τῶν ναυτοθερμαστῶν ἐπὶ τοῦ «Ορφέως». Καὶ είναι δῆλα πεντακάθαρα, νοικοκυρεύμενά, ζηλευτά. Τοιαύτην διαμερίσματα τοῦ πληρώματος δέν είναι η περιγραφὴ τοῦ σκάφους. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» περιέγραψαν ηδη τὸ «Ορφέως», ἐν συνεχείᾳ δὲ τὰ ἔπι περιστότερον βελτιωμένου τύπου «Φοῖβος» καὶ «Ἀλκμάν». 'Εντύπωσιν ιδιαιτέρων μᾶς ἐνεποίησεν — καὶ θέλομεν αὐτὴν νὰ ἔξαρψωμεν — η ἀρίστη συντήρησις τοῦ σκάφους, η πρωτοφανῆς καθαριότης ὅλων τῶν διαμερισμάτων αὐτοῦ — τοῦ μηχανοστασίου κατὰ πρῶτον λόγον — η πίστις καὶ ὁ ἐνθουσιασμὸς μὲ τὸν ὄποιον τὸ οριστὸν πλήρωμά του ἐργάζεται — η ἀνετος τέλος — η πολυτελῆς τολμῶν νὰ εἴπωμεν — διαρρύθμισις καὶ διακόσμησις τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὸ κατώτερον πλήρωμα. 'Απῆστραπτεν ἀπὸ καθαριότητα τὸ μηχανοστασίον. Τὰ τοιχώματα αὐτοῦ, τὸ δάπεδον, αἱ κάθοδοι καὶ τὰ μηχανήματα ἔφερον τὴν σφραγίδα τῆς ἀρίστης συντηρήσεως. Τοιαύτην διαμερίσματα τοῦ πληρώματος δέν είναι η περιγραφὴ τοῦ σκάφους, ζηλευτά. Τοιαύτην διαμερίσματα τοῦ πληρώματος δέν είναι η περιγραφὴ τοῦ σκάφους, ζηλευτά.

Θὰ πρέπει, βεβαίως, νὰ ἀποδώσωμεν τὸν ἐπαίνον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. 'Έχουν τὸ πλήρωμά των ικανοποιημένον. Μὲ στοργὴν καὶ αὐτὸ μὲ τὴν σειράν του περιβάλλει τὸ πλοίον. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀξίζει νὰ εἴπωμεν — η σκέψις τῶν πλαισοκτῶν. Περιποιούνται τοὺς ταχύποντας τους καὶ αὐτοὶ πολλοπλάσια τοῖς ἀνταποδίδουν. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: 'Ο πλέον ἔμπειρος δέν θὰ πιστεύῃ διότι τὸ «Ορφέως» ἔγει πενταετή ηλικίαν. Φαινεται, διότι πρὸ τίνος μόδις παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα. 'Η καλὴ συντήρησις προλαμβάνει καὶ τὴν φθοράν. Τὸ πλήρωμα πρὸ παντὸς είναι ἀξιον συγχαρητηρίων. 'Απαράμιλλος δὲ «Ἐλλην ναυτικὸς ὅταν είναι εὐχαριστημένος. Φιλοτίμως μοχθεῖ διὰ τὴν ἐπιχείρησιν πού ἀνετα τοῦ παρέχει τὰ μέσα τοῦ βιοπορισμοῦ.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Καθυστερεῖ η βάσει τοῦ πενταετοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος, ἐνίσχυσις τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας. Τὰ προγραμματισθέντα ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας μέτρα — χρηματοδοτήσεις διὰ νέας ναυπηγήσεις καὶ ἀλλαγὴς πρωτοτηρίων συστημάτων — εύρισκονται πάντοτε ὑπὸ μελέτην εἰς τὸ 'Υπουργείον Συντονισμοῦ καὶ καθ' ὅλας τὰς διάνειξεις θὰ βραδύνη ἐπὶ πολὺ εἰσέτι η υιοθέτησίς των. Παραμένει, ἀτυχῶς, ἀμετάβλητος, μεθ' ὃν αἱ ἐκτὸς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας κρατικαὶ ἀναδηλητικότητας, οὐδὲ οἱ ζηλευταὶ τοῦ πλοίου.

'Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ ἄλλοι, οἱ γείτονες, μὲ τὴν μακρὰν η τὴν ὄψιμον παράδοσιν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Μεσογείου, ἐνισχύουν καὶ ἐκσυγχρονίζουν ταχέως, τὸν στόλον τῶν μικρῶν φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων των. Προετοιμάζονται συντόνως διὰ νὰ ἀναλάβουν εὐρύτερον ρό-

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.
SHIP OWNERS AND OPERATORS
**BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE
 AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

17 BATTERY PLACE NEW YORK 4, N.Y.

λον εἰς τὴν δραστηριότητα, τὴν σταθερώς ἀναπτυσσομένην εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρων. Διὰ μίαν εἰσέτη φορά, θὰ μᾶς καταλάβουν ἐφῆση συχνάσσονταις. Θὰ μελετῶμεν ἡμεῖς τὰ προγράμματα καὶ τὰ «ληπτέα μέτρα», ὅπων αὐτοὶ μὲ νέα, ταχέα καὶ οἰκονομικὰ σκάφη, ἔχοντωτικός θὰ ἀνταγωνίζωνται τὰ παρήλικα ιδικά μας.

Ἐπιβάλλεται νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ κυβερνητικοὶ ἀρμόδιοι, διὰ τὴν παστιθέσις κατ' ὄρχην ἀνασυγκρότησις τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας δὲν εἶναι μόνον θέμα χρηματοδοτήσεως, ἀλλὰ καὶ ζήτημα χρόνου. «Ο_, γίνεται πρέπει νὰ γίνηται τὸ ταχύτερον. Οἱ ὅλοι προπορεύονται, μηδὲ τῶν 'Εβραίων ἔξαιρουμένων.

Καὶ εἶναι τὰ σχόλια αὐτὰ ὁ πρόλογος τῶν ὅσων εἰς ἄλλην σελίδα τοῦ παρόντος γράφομεν διὰ τὸ ιταλικὸν μεσογειακὸν φορτηγόν, ὅπερ πράγματι, κατέκτησες ἡδη τὴν Μεσόγειον. Θὰ δικαιούνται, ἐκ τῶν πραγμάτων, οἱ 'Ιταλοὶ νὰ ὀμιλοῦν περὶ τῆς mare nostrum.

Η ΕΛΛΗΝΟ-ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΗΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εισήχθη εἰς τὴν 'Επιτροπὴν Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτήσεως πρὸς κύρωσιν ἡ ἀπὸ ἑτούς καὶ πλέον (18 Μαρτίου 1960) ὑπογραφείσα εἰς τὴν Βόννην ἡληγούμενη συνθῆκη ἐγκαταστάσεως καὶ Ναυτιλίας. Τὰ ἥρθος 15, 16, 20 καὶ 21 ἀσχολοῦνται εἰδικότερον μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Τὰ δημοσιεύομεν πρὸς ἐννεμέρωσιν τῶν παρ' ἡμῖν ἐνδιαφερομένων:

"Ἄρθρον 15ον

Τὰ δύο συμβαλλόμενα Κράτη ὁ ἀποφύγουν, ὅπως λάθουν μέτρα διακρίσεως οἰσθῆποτε φύσεως, ίκανα νὰ παραβλάψουν τὴν ναυτιλίαν τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένου Κράτους καὶ νὰ παρεποδίσουν τὴν ἐκλόγην τῆς σημαίας κατὰ παράστασιν τῶν ὄρχων τοῦ ἐλευθέρου συναγωγαμοῦ. Τὸ αὐτὸν ισχύει ἐπίσης ὡς πρὸς τὴν μεταφοράν ἐμπορευμάτων, ὅπινα ἔξαγονται ἐκ τοῦ ἐνὸς ἢ τοῦ ἐπέρου τῶν συμβαλλομένων Κράτων ἡ εἰσάγονται εἰς τὸ ἐν ἡ τὸ ἐπέρου ἐξ αὐτῶν, ὡς καὶ ὡς πρὸς τὴν μεταφοράν ἐμπιστάτων.

"Ἄρθρον 16ον

1) Πλοία ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων Κράτων, ἀτίνα φέρουσι μεδ' ἐστῶ τὰ ὑπὸ τῆς νομοθεσίας αὐτῶν προβλεπόμενα ἔγγραφο πρὸς ἀπόδειν τῆς ἐθνικότητος τῶν θεωρούνται, ὡς πλοία τοῦ συμβαλλομένου Κράτους τούτου.

2) Τὰ πιστοποιητικὰ καταμετρήσεως τὰ ἐκδόμενα ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων 'Ἀρχών θὰ ἀναγνωρίζωνται ἀμοιβαῖς. Τὰ ναυτιλιακὰ δικαιώματα καὶ τελὴ ὑπὸ πολογίζονται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πιστοποιητικῶν καταμετρήσεως τούτων ὑπὸ νέας καταμετρήσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένου Κράτους καὶ ὑπὸ τὰς αὐτὰς προποθετέαις, ὡς αὐτὰ ισχύουν καὶ διὰ τὰ ίδια αὐτοῦ πλοία. 'Η συμβασίς περὶ ἀμοιβαῖας ἀναγνωρίσεως τῶν πιστοποιητικῶν καταμετρήσεως πλοίων τῆς 8/20.2. 1897 παύει νὰ ἴσχυῃ.

3) 'Ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως μεταβολῆς ἐπὶ τῇ ιδιοκτητήν βάσει δικαιοστικοῦ μέτρου ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσσεως, τὰ πλοία τοῦ ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων Κράτων δὲν δύνανται νὰ ἔγγραφων εἰς τὸ βιθλίον τῶν πλοίων τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένων Κράτους δικεῖ τῆς προσαγγικῆς διλογίας διαγραφῆς τῆς 'Αρχῆς τοῦ Κράτους οὐτικοῦ ἐφερούν μεχρι τοῦτο τὴν σημαίαν.

"Ἄρθρον 17ον

1) 'Ἔαν πλοίον ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων Κράτων προσαράξῃ ἡ ναυαγήση εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένου Κράτους ἡ ἀναγκαστὴν νὰ ζητήσῃ προστασίαν εἰς λιμένα τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένου Κράτους, τὸ συμβαλλομένον τοῦ Κράτους θὰ παρέχῃ εἰς τὰ πλοία, τὰ πλήρωμα, εἰς τοὺς ἐπιβάτες καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν πράγματα τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιτόπων, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὸ φορτίον τοῦ σκάφους, τὴν αὐτὴν προστασίαν καὶ βοηθείαν, τὴν ὥσπεις εἰς τὸ παρεχεῖται εἰς τὸ σκάφος φέρον τὴν ίδιαν αὐτὸν σημαίαν καὶ τὸ ὥσπεις θαύματος εἰς αὐτὸν θέσαι. Τὰ διασυνέβουτα πράγματα τοῦ πλοίου ἀπάλλασσονται παντὸς τελωνειακοῦ φόρου ἐάν δεν προορίζωνται διὰ τὴν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν. Τὰ ἐν λόγῳ ἀντικείμενα δύνανται νὰ υπαχθῶνται εἰς μέτρα τελωνειακῆς ἀσφαλείας καὶ διά τὸ διάστημα καθ' ὃ παραμένουν εἰς τὸ Κράτος τούτου, οἰκότη καὶ ἐάν δεν προορίζωνται διὰ τὴν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν. 'Ο ἀρμόδιος προξενὸς δέν νὰ εἰδοποιηται εἰς περίπτωσιν προσράξεως ἡ ναυαγίουν ἐνὸς πλοίου τοῦ Κράτους τούτου.

2) Τὰ ἐξ ἐνὸς προσαράξονταις ἡ ναυαγήσαντος πλοίου καὶ ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ διασυνέδεντας αποδίδονται εἰς τὸν ιδιοκτητὴν ἡ εἰς τὸν ἐκπτώσιον τοῦ, ἐάν δικαιούχος ἀποδίδει ἐντὸς τῆς ὑπὸ τὸν νόμον τασσομένης προθεσμίας τὴν ἀπαίτησιν τοῦ. 'Ἐστι ἐπωλήσιμον τοιούταν ἀντικείμενον, τὸ καθάρον τῶν αὐτῶν ἐκ τῆς πελάρχειας, κατόπιν ἀφαιρέσεως τυχὸν ἔξδουν καὶ τελωνειακῶν δασμῶν, τίθεται εἰς τὴν διαδεύτην τοῦ ιδιοκτητοῦ ἡ τοῦ ἐκπρόσωπον τοῦ, ἐφ' ὅσον προσηκότη ἡ ἀνωτέρω ἀναφερομένη ἀποδίξει.

3) 'Ἔαν ὁ ιδιοκτητὴς ἡ ἐκπρόσωπος τοῦ δέν εὑρίσκεται ἐπὶ τόπου, ἡ ἐπίδοσις αὐτῆς θὰ γίνεται εἰς τὸν ἀρμόδιον Γερμανὸν ἡ "Ελλήνη πρόξενον.

"Ἄρθρον 21ον

1) Οἱ πλοίοι τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων Κράτων πλοίων, ὃν τὸ πλήρωμα δέν εἶναι πλήρες λόγω νόσου ή ἄλλης αἰτίας, ἔχουν τὴν ὅδειαν νὰ προσλαμβάνουν εἰς πάντα τοὺς λιμένας τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένου Κράτους τούς ἀναγκαστούς διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξίδιου τοῦ ναυτικοῦ, τῆς προσλήψεως λαμβανούσας χώρων συμφωνίας πρὸς τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

2) Οἱ ναυτικοί, οἵτινες εἶναι ὑπήκοοι ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων Κράτων, χρησιμοποιοῦνται διὰ τὸν πρόσωπον τοῦ ναυτικοῦ φυλλάδιον καὶ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὸ διαδοχός τοῦ ἐπέρου συμβαλλομένου Κράτους ὑπὸ τοὺς δρους τοῦ ἥρθου 1 ὅπως συναντησούνται πλοία ἡ ἐπιστρέψωνται εἰς τὴν χώραν τοῦ.

ΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ Η ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ

'Αναζητούνται, λοιπόν, ἀπὸ τοῦδε οἱ ἀγοραστοὶ διὰ τὰ δύο ιδιότυπα ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, ποὺ πρόκειται νὰ παραγγείλῃ ὁ 'Οργανισμός

Τουρισμοῦ. Μᾶς λέγουν, ὅτι θὰ εἶναι ἔκαστον χωρητικότητος 3.000 τόν. γκρός, ὅτι θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν 800 ἐπιβάτες καὶ 400 αὐτοκίνητα καὶ ὅτι θὰ στοιχίσῃ τὸ καθένα 2.5 — 3.5 ἑκατομβάτη.

Οἱ ἀγοραστοὶ θὰ κληθοῦν νὰ τὰ πληρώσουν μὲ μικρὰν προκαταβολὴν, μακράς χρεωλυτικὰς δόσεις καὶ χαμηλὸν τόκον, ὅπως τὸ «Εγνατία». Τὰς τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος γραμμάτων Ρόδου καὶ Κρήτης συμβατικῶν θὰ ἐκτελοῦν.

Δὲν μᾶς λέγουν, βεβαίως, εἰς τὰς συντόμους ἀνακοινώσεις τῶν οἰ τὸ E.O.T. διευθύνοντες πῶς ἀντιμετωπίζουν τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δύο αὐτῶν πλοίων. Πόσα λ.χ. δρομολόγια ἐβδομαδιαίων θὰ ἐκτελοῦνται μὲ αὐτά, ἀν., ὅπως πρέπει, αἱ γραμματίς θὰ ἐξυπηρετοῦνται κατά τὸ θέρος καὶ τὸν χειμῶνα, ἀν τὰ σκάφη θὰ εἶναι προνομιούχα εἰς τὰ δρομολόγια τῶν — ἀπαγορευμένης πάσης ἀμέσου η καὶ ἐμμέσου συναναχωρησεως — καὶ τέλος ποίος θὰ πληρώνῃ τὰς μὴ ἀποκλεισμένας — τὰς ἀσφαλεῖς καθ' ἡμᾶς — ζημίας, ἐφόσον τὰ τοκοχρεωλύτισια προστεθοῦν εἰς τὰς δαπάνας κινήσεως.

Τὸ Κράτος θὰ ὑποχρεωθῇ, ἀν ᾔσιωση τὴν εἰς τὸ ἀκέραιον πληρωμὴν τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν καὶ τὴν καθ' ὅλον τὸ ἔτος ἐκτέλεσιν τῶν δρομολογίων, νὰ παραχωρήσῃ τὰ σκάφη καθ' ὃ σύστημα ἀκολουθεῖ ὁ E.O.T. εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ξενοδοχείων του. "Η θὰ πρέπει νὰ τὰ ἐκποιήσῃ εἰς χαμηλοτέραν τοῦ κόστους τιμῆν, ἵνα χαμηλὸν εἶναι καὶ τὸ τοκοχρεωλύτισιον η θὰ πρέπει νὰ τὰ ἐπιχορηγήσῃ κατ' ὄλον τινὰ τρόπον η τέλος, νὰ πειριούσῃ τὰ δρομολόγια τῶν κατὰ τὸ θέρος μόνον, ὅποτε οἱ συγκοινωνίαι μὲ τὴν Ρόδον καὶ τὴν Κρήτην αἰσθητῶς θὰ ἀραιωθοῦν. Κανεὶς ιδιώτης ἐφοπλιστής δὲν θὰ εἶναι τὸν ἀφέλης νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀγόνων χειμερινῶν δρομολογίων, ὅπας τὸν προστέψεις τὸν κίνησην.

Δὲν εἶναι τὰ πράγματα τόσον ἀπλά, ὅσον τὰ φαντάζονται οἱ κύριοι τοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ. Θὰ στοιχίσῃ πολλὰ εἰς τὸ Δημόσιον η ὑπόθεσις τῶν δύο αὐτῶν πλοίων. Δικαιολογεῖται, δημοσίη, ἡ δαπάνη, ἐφόσον ἐπιζητεῖται η διὰ νεοτεκτώντων μεγάλων ἀκριβῶν σκαφῶν ἐκτέλεσις τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Θὸ πρέπει: "Η νὰ κληθῇ τὸ Κράτος νὰ πληρώσῃ τὸ υψηλὸν κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν η νὰ ὑποχρεωθῇ τὸ κίνησην διατίθεντον κοινὸν διὰ τῆς ὑπερτιμήσεως τοῦ ναυλολογίου νὰ συμπληρώσῃ τὸ ἀναπόφευκτον ἐλλείμμα μεταξὺ ἐσόδων καὶ δαπανών. Κανεὶς, βεβαίως, δὲν ἐσκέφθη ὅτι η 'Ελλάς, χωρὶς χαμηλού εἰσοδήματος, δὲν ημπορεύεται νὰ παρατελεῖταις.

Άλλὰ ποίος πρόκειται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς λεπτομερείας αὐτάς; Τὰ πάντα διὰ τὸν Τουρισμόν! 'Αδιάφορον ἔν τελικῶς αἱ ὑπέρμετροι δαπανάνται τείνουν νὰ καταστήσουν ἐπίζημάν την προσπάθειαν καὶ ὑπερμέτρως νὰ ἐπιβαρύνουν τὸ κοινωνικὸν σύνολον.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Μὲ ταχὺν ρυθμὸν προχωρεῖ η προεργασία διὰ τὴν στέγασιν, τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς τετάρτης Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων εἰς τὴν Σύρον. Θὰ ἀνοίξῃ τὰς πύλας της, ἐκτὸς ἀπρόσπουτου, τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1962, συγκεντρώνομα δῆλας τὰς προϋποθέσεις διὰ νὰ ἔχει λιχηθῆ τὴν ιδιαίτερα σημασίας φυτώριον πρὸς δημιουργίαν νέων ἀρίστων στελεχῶν τοῦ πλοίου.

"Ηδη ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ νομομηχανικοῦ Κυκλαδῶν η καταρτισθεῖσα μελέτη διαφρυμίσεως τοῦ κτιρίου τοῦ 'Αγγλικοῦ Τηλεγραφείου ὅπου, ως γνωστόν, η νέα σχολὴ θὰ στεγασθῇ. 'Επρόκειτο δὲ ἐντὸς τῶν ἡμερών νὰ δοθῇ ἡ πρόσθετος ἐγκρίσις τοῦ οἰκείου νομαρχιακοῦ συμβουλίου ἵνα τὸ ἐργον δημοπρατηθῇ.

Η μελέτη αὐτῆς, συνταχθεῖσα ὑπὸ τοῦ πολιτικοῦ μηχανικοῦ τοῦ N.A.T. κ. Κατζουράκη, τόσον κατὰ τὸ τμῆμα τῶν οἰκοδομικῶν ὅσον καὶ τὸν μηχανολογικὸν ἔργασιών, προβλέπει τὴν ἀντικατάστασιν τῆς στέγης, τῶν ἐφθαρμένων δοπεδῶν, τῶν φωνωμάτων, πλὴν δ' αὐτῶν καὶ τὰ ἔξης: Τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ισογείου τοῦ κτιρίου κατὰ τὸ πρότον ὥστε νὰ πειριάσῃ ἔξ γραφεῖται τῆς διοικήσεως, μίαν αἴθουσαν μουσείου, δύο μεγάλους χώρους ἐστιάσεως, μίαν αἴθουσαν φυχαγώγιας, μαγειρείας, ἀποδήμας καὶ τινας ἄλλους βοηθητικοὺς χώρους. Διὰ τὸν πρώτον ὄρφον ἔξ ἄλλου, τὸ σχέδιον προβλέπει τρεῖς αἴθουσας διάδικτας διὰ 40 μαθητῶν ἐκάστη, μίαν αἴθουσαν ναυτικῶν ὄργανων, τρεῖς κοιτῶντας συνολικῆς δυνάμεως 114 κοιτωνικέμονα, δωμάτιον διὰ τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς καὶ ἀνὰ τρία συγκροτήματα «ντούς», ἀποχωρητηρίων καὶ νιπτήρων.

Διὰ τὸ μέλλον προβλέπεται ἐπίσης η κατασκευὴ «τσάρτρο - ρούμ» εἰς

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN	P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311	P.O.B. 55 TEL. 681
UNDER THE STYLÉ:-					
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED					
CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS."					

τὸ δῶμα τοῦ κτιρίου, καθὼς καὶ ἡ διαιμόρφωσις εἰς χώρον ἀθλοπαιδιῶν ἐπὶ τοῦ οἰκοπέδου, τοῦ εύρισκομένου παραπλεύρως τοῦ κτιρίου. "Ηδη τούτο παρεχορήθη ἀπὸ τὴν κρατικὴν ὑπηρεσίαν, εἰς τὴν κυριότητα τῆς ὅποιας ἀνήκει.

"Ολαὶ αἱ ἔργασίαι αὐταὶ ὑπολογίζονται νὰ περατωθοῦν ἐντὸς ἐπταμήνου, ἐφ' ὅσον, βεβαίως, δὲν θὰ καθυτερήσῃ ἀπὸ τάς ἀπαιτούμενας διατυπώσεις, ἡ προκήρυξις τῆς δημοπρασίας καὶ ἡ ἀνάθεσις τοῦ ἔργου εἰς τὸν μειοδότην ἐργολάδον.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ἀρμοδία διεύθυνσις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, καταρτίζει τοὺς πίνακας τῶν ἀναγκαίων σκευῶν, ἐπίπλων, ναυτικῶν ὄργανων, ὡς καὶ τοῦ ἀπαραιτήτου ὑλικοῦ διὰ τὴν ἐποπτικὴν διδασκαλίαν τῶν νέων πλοιάρχων. Θὰ ἐπιδιωχθῇ ἀπὸ τοῦδε ἡ βαθμιαία προμήθειά των, ὥστε ἀποπερατουμένου τοῦ κτιρίου, νὰ καταστῇ δυνατὸς ἀμέσως ἡ ἔξοπλισμὸς τῆς σχολῆς. Οὐδὲτο γένος ἔργου, ἀν οἱ ἐκδηλώσαντες τὴν πρόθεσιν ἐφοπλισταὶ, ὅπως ἐνίσχυσσον τὴν νέαν σχολῆν προέβαινον ἀπὸ τοῦδε εἰς τὰς σχετικὰς δωρεάς των. Συμβουλεύμενοι τοὺς ἀρμοδίους τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, θὰ ηδύναντο νὰ κολύψουν ἔγκαιρως ὡρισμένας βασικὰς ἀνάγκας εἰς ναυτικά, κυρίως, ὅργανα. Τὰ μέχρι τῆς λειτουργίας της διάστασα ἐπαρκεῖ διὰ τὴν παραγγελίαν τῶν ὄργανων αὐτῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ τὴν ἐνταῦθα ἀποστολήν των. Καλὸν είναι νὰ ἔγκαιριασθῇ ἡ σχολὴ τῆς Σύρου μὲ τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ἐλλείψεις. Ἐκ τῆς ἀριτότητος ἀλλωστε τοῦ ἔξοπλισμοῦ της, θὰ ἔξαρτηθῇ κατὰ μεγάλο ποσοστόν, ἡ καλή της ὄργανωσις. "Οσοι πιστοί, λοιπὸν καὶ ιδίως οἱ ἐκ τῆς μεγάλης οἰκογενείας τῶν Κυκλαδιτῶν ἐφοπλιστῶν, ἀς προσέλθουν...

ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Παρατηρεῖται τελευταίως μία δυσεξήγητος ἀπροθυμία προσελεύσεως τῶν ἑκπροσωπούντων τὴν ἐφοπλιστικὴν παράταξιν τῆς ναυτιλίας εἰς τὸ κατὰ Τετάρτην συνεργόμενον διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου. Πότε ὁ εἶς, πότε ὁ ἄλλος ἐκ τῶν κ.κ. συμβούλων ἀπουσιάζει. Συχνὰ καὶ οἱ τρεῖς μεταξὺ τῶν τεσσάρων. Οἱ ἀναπληρούντες αὐτοὺς δὲν είναι πάντοτε ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς ἡμερησίας διατάξεως.

Δὲν συμβαίνει, βεβαίως, τὸ αὐτὸν καὶ διὰ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν. Είναι οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι, ἀλλ' ἔχουν ἴσως καὶ περισσότερον ἀνεπιγράμμην τὴν ἐπαγγελματικὴν συνείδησιν. Ἀνελλιπῶς παρακολουθοῦν τὰς συνεδριάσεις τοῦ Συμβούλου. Κατέχουν τὰ θέματα, ὑποστηρίζουν τὰς ἀπόφεις των μὲ τὴν γνωστὴν ἐπιμονὴν, ἐν ἀπουσίᾳ δὲ τῶν ἐκπροσώπων τῆς ἐργοδοτικῆς παρατάξεως, ὑποδεικνύουσιν καὶ λύσεις ὅχι πάντοτε συμφερούσας τὸ πλοῖον.

'Ἐπισημαίνομεν τὴν ἀνωμαλίαν καὶ ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀναλαδόντων τὴν ἑκπροσωπήσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. Σημαντικοί είναι τὰ συμφέροντα καὶ τὸ πλοίον, ὅπερ εἰσφέρει καὶ τὰ περισσότερα διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν τῶν ναυτικῶν μας. 'Η παρουσία τῶν ἐκπροσώπων τού εἰς τὸ Συμβούλιον είναι ἀπαραίτητος. 'Η ἀπουσία των προκαλεῖ τὴν ἀρρυθμίαν. 'Ο νομοθέτης ὀρθῶς πρέπει φέρειν ἵσην συμμετοχὴν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας. Καὶ τὸ Ν.Α.Τ. είναι τώρα τεράστιος οἰκονομικὸς ὀργανισμός, στοιχεῖοι τοῦ προσφέροντα σημαντικὰ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας ιδιαιτέρως. Χρήζουν ἀμέσους καὶ ἐπισταμένης παρακολούθησεως τὰ πολλὰ καὶ ὅχι πάντοτε εὔκολα ζητήματα τοῦ 'Ιδρυματος. 'Η λειτουργία του — η καλή, ἡ ἀποδοτική — μόνον μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰσφερόντων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργάτῶν — ἥμπορει νὰ διασφαλισθῇ.

Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποκρύψωμεν τὸ γεγονός, ὅτι ἀπὸ τὸ ἐπόπειρον 'Υπουργείον κακῶς πιστεύεται, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. είναι εὐαγές Τύρωμα, προορισμὸν ἔχον νά... «μοιράζῃ τὰ κόλλυβα». Καὶ ὑπὸ τὴν σφαλεράν αὐτὴν σκέψιν οἱ ἐκ τοῦ 'Υπουργείου προερχόμενοι είναι συχνὰ ἀναγκασμένοι, υπεικονίζοντες εἰς τὴν ἀνωθεντικὴν, νὰ εἰσπηγούνται πρὸς τὸ Συμβούλιον ἀποφάσιες, μὴ ἔξυπητερούσας τὸ ἀσφαλιστικὸν 'Ιδρυμα τῶν ναυτικῶν μας. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, τὰς ὅχι σπανίας, ἀλλὰ καὶ εἰς πάσσαν ἄλλην, ἡ παρουσία τῶν ἐκπροσώπων τοῦ ἐφοπλισμοῦ είναι ἐπιβεβλημένη. Αὐτοὶ ἔχουν ἴσως τὴν εὐχέρειαν καὶ τὴν δύναμιν τῆς ἐπιμονῆς ἀντιδράσεως κατὰ πάσης ἐνέργειας, δυναμένης νὰ παραβλήψῃ τὰ καλῶν ἐννούμενα συμφέροντα τοῦ Ταμείου. Αἱ ἐρήμην τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀποφάσιες τοῦ Συμβούλου ἐπὶ καιρίων ζητημάτων δὲν θὰ είναι ἀσφαλῶς αἱ καλύτεραι. 'Η τακτική, συνεπῶς, παρουσία τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας συμβούλων είναι μία ἀνάγκη. Αὐτοὶ πρώτοι πιστεύουμεν, ὅτι θὰ τὴν ἀναγνωρίσουν καὶ δὲν θὰ λείψουν νὰ ἐκτελέσουν τὸ καθήκον των.

ΠΡΟΣΩΘΕΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΝ

"Ιδού καὶ τινὰ ἀκόμη συμπεράσματα ἐκ τῆς μελέτης τῶν στοιχείων τῆς ἀπογραφῆς, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν μορφωτικὴν στάθμην τῶν 'Ελλήνων ἀξιωματικῶν. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί, οἱ δημοσιεύθεντες εἰς τὸ προγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δόδηγον εἰς τὰς ἔχης, εὐρυτέρας διαπιστώσεις:

α) 'Ἐπιβάλλεται ἡ βελτίωσις τῆς γενικῆς (γραμματικῆς) μορφώ-

σεως τῶν πλοιάρχων. Αὕτη ἐμφανίζεται λίαν περιωρισμένη, δυσχεραίνουσα τὴν πλήρη ἐπαγγελματικήν των κατάρτιοιν ἡ μετεκπαίδευσιν. β) Είναι ἀναγκαῖα ἡ ἐπὶ νέων βάσεων ὄργανωσις τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν μηχανικῶν. Παρουσιάζει σοβαρώτατα κενά, λόγῳ τῶν πολλαπλῶν καὶ ταχέων τεχνικῶν ἔξελίξεων εἰς τὰ πρωστήρια συστήματα τῶν πλοίων. γ) Δέον νὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν εἰς ἔκτασιν καὶ βάθος γνώσιν, ὑπὸ τοῦ κυρίου ὄγκου τῶν ἀξιωματικῶν, τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης. Είναι μεγάλος ὁ ἀριθμὸς τῶν μηδιλούντων ξένη γλώσσαν ἀξιωματικῶν (3.591), ἐνῷ ἐκ τῶν δηλωσάντων ὅτι οὐλιούν, ἐλάχιστοι ἐν τῇ πραγματικότητι, κατέχουν πλήρως ταῦτη.

'Η στάθμη τῶν γραμματικῶν γνώσεων τῶν πλοιάρχων προσδιορίζεται ἀπὸ τὸ ὑψηλὸν σχετικῶν ποσοστὸν τῶν ἀποφοίτων γυμνασίου. 'Ἐπι συνόλου 1.215 πλοιάρχων, οἱ 634 ἔχουν γραμματικὰς γνώσεις Δημοτικού Σχολείου, Σχολαρχείου ἢ τινῶν μόνον τάξεων Γυμνασίου. Παρὰ ταῦτα καὶ ἐπειδὴ πρόκειται περὶ μεγάλων, κατέ τὸ πλεῖστον εἰς τὴν ἡλικίαν πλοιάρχων, φοιτησάντων εἰς σχολεῖα εἰς τὰ ὅποια ἡ διδασκαλία τῆς ἀλληλικῆς γλώσσης ἡτο πληρεστέρα, δύναται νὰ θεωρῇ, ὅτι δὲν μειονεκτούν σοβαρώς, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς, ἔναντι πολλῶν νεωτέρων συναδέλφων των, ἔχοντων τὸ ἀπολυτήριον τοῦ Γυμνασίου.

Τὸ ἐπίπεδον τῶν γραμματικῶν γνώσεων τῶν πλοιάρχων προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν σχετικὸν ποσοστὸν τῶν ἀποφοίτων γυμνασίου. 'Ο μεγάλος ἀριθμὸς τῶν μηχανικῶν γνώσεων της ήτο δὲν πειθαρχείουν καὶ μόνον εἰς παλαιοὺς μηχανικούς ὡς κυρίως συμβαίνει μὲ τοὺς πλοιάρχους, ἀλλὰ καὶ εἰς νεωτέρους κατὰ τὴν ἡλικίαν. 'Ιδού μία λίαν ἐνδιαφέρουσα κατανομὴ τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν, ὅλων τῶν κατηγοριῶν, κατὰ ἡλικίας καὶ γραμματικὰς γνώσεις:

Δημοτικοῦ Σχολαρχείου Μ. Ἐκπαιδεύσεως 'Ανωτάτης

Πλοιάρχοι	Μηχανικοί	Πλοιάρχοι	Μηχανικοί	Πλοιάρχοι	Μηχανικοί	Πλοιάρχοι	Μηχανικοί
1901 — 1905	6	48	55	88	178	1.16	3
1906 — 1910	6	63	38	123	258	176	6
1911 — 1915	8	49	16	139	283	301	6
1916 — 1920	2	69	1	88	259	398	8
1921 — 1925	—	86	—	4	456	577	9
1926 — 1930	—	193	—	3	823	890	9
1931 — 1935	—	137	—	1	443	535	—
1936 — 1940	—	18	—	18	30	—	—

'Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων προκύπτει ὅτι: α) Οἱ ἔχοντες ὀλίγας γραμματικὰς γνώσεις είναι ἡλικιωμένοι πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί. β) Πλοιάρχοι ἀνεύ ἀπολυτήριου γυμνασίου, ἡλικίας κάτω τῶν 40 ἐτῶν δὲν ὑπάρχουν. γ) Οἱ ἔχοντες γραμματικὰς γνώσεις δημοτικοῦ μηχανικοῦ ἐμφανίζονται ἀδικαιολόγητας ηύημένοι εἰς τὰς κάτω τῶν 40 ἐτῶν ἡλικίας. δ) Οἱ ἔχοντες γνώσεις σχολαρχείου πλοιάρχοι ἐκμηδενίζονται σχεδὸν εἰς τὰς μικράς ἡλικίας. ε) Βαίνουν αὐξανόμενοι ἀπὸ πενταετίας εἰς πενταετίαν οἱ ἀριθμοὶ πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν ἔχοντων μόρφωσιν γυμνασίου.

Διὰ τοὺς μηχανικούς εἰδικότερον, θὰ ηδυνάμεθα νὰ παρατηρήσωμεν ἐπίσης τὰ ἔχη:

Δὲν είναι δυνατή οἰδηπτοτε τοῦ σοβαρὰ βελτίωσις τῆς μορφωτικῆς στάθμης τῶν αἱ μηχανικῶν. Πρόκειται πλέον περὶ στελεχῶν, τὰ ὅποια εύρισκονται ἐν ὄψει τῆς ἔξοδου αἱ πενταετίας:

'Ἀντιθέτως, η συμπλήρωσις τῆς γενικῆς μορφώσεως τῶν β' μηχανικῶν διὰ τῆς ἐκμηδητεύσεως ιδίως τῆς ἀγγλικῆς, ηῆται καὶ ἀποτελεσμή την βάσιν διὰ τὴν περιτέρω ἐπαγγελματικὴν τῶν ἐπιμορφώσιν, είναι δυνατή, ἐνώ εὐχερεστέρα περισσότερον, καθισταται ἡ εὐρεία καὶ οὐσιαστική ἐπιμόρφωσις τῶν γηγενικῶν, δεδομένης τῆς μικρᾶς τῶν ἡλικίας. Οὗτοι φοιτῶντες εἰς κρατικὰ φροντιστήρια, θὰ δυνηθούν νὰ ἀναπληρώσουν τὰ σημαντικὰ κενὰ τῶν γραμματικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν τῶν γνώσεων, ἐκμαθάνοντας συγχρόνως τὴν ἀγγλικήν.

'Ἄνευ μιᾶς τοιαύτης εὐρείας ἐπιμορφώσεως, οἱ γ' μηχανικοί δὲν θὰ δυνηθούν νὰ σταδιοδρομήσουν εὐχερῶς, δεδομένων τῶν ταχέων τεχνικῶν ἔξελίξεων, ἀλλὰ καὶ τῆς ὀλονέν ἀπαιτουμένης ὑψηλῆς γραμματικῆς μορφώσεως, διὰ τὴν κατανόησιν τῶν πολυπλόκων ἐννοιῶν καὶ τῆς δυνηθούν τεχνικῆς διολογίας.

Τέλος, διὰ τοὺς μέλλοντας, τοὺς ὑποψήφιους νῦν μηχανικούς, θὰ πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ληφθοῦν μὲ βασικήν ἐπιδίωξιν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν γηγενικῶν μορφωτικῶν τῶν γνώσεων ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν τελείων ἐκμάθησιν τῆς ἀγγλικῆς ἀφ' ἐτέρου. 'Ο διξιωματικὸς τῆς γεφύρας σήμερον, δὲν ὑποχρεούται ὡς ὁ μηχανικός, εἰς μίαν ταχείαν καὶ εἰς βάθος ἐνίστε ἀναπροσαρμογὴν τῶν τεχνικῶν του γνώσεων. Αἱ ἐπιπτώ-

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

MARITIMA FINANZIARIA S.p.A. - TRIESTE - VIA ROSSINI No. 2
STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

σεις τῶν τεχνικῶν προσόδων εἰς τοὺς πλοιάρχους είναι βραδυτέρας ἐξελίξεως ἀπὸ ὅ, τι είναι εἰς τοὺς μηχανικούς. Εἰς καλὸς πλοιάρχος πρέπει νὰ κατέχῃ τὴν ναυτικήν τέχνην (συνάρτησις γνώσεων καὶ πείρας), τὴν ἀγγλικὴν ἥ καὶ τινας ἄλλας γνώσεως καὶ καλῶς ἐπίστης τὴν νομικήν πλευράν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ στραφῇ ἡ προσπάθεια τῆς βελτιώσεως τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ ὑπάρχοντος ἐμψυχοῦ ὄντικοῦ, ὃς καὶ τὰν νέαν, τῶν αὐτικών πλοιάρχων. Διότι θὰ είναι ἀπαράδεκτον μετὰ ἀπὸ δόλιγον χρόνον, νὰ ὑπέρτευον ἐπὶ τῶν πλοίων μας ἀξιωματικοῖ γεφύρας μὲ πολλὰ καὶ μεγάλα κενὰ εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν των κατάρτισιν.

Καὶ τὸ γενικὸν συμπέρασμα ἐν κατακλείδι: Οἱ προκύπτοντες ἔκ τῆς ἀπογραφῆς ἀριθμοὶ καταδεικνύουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπιμορφώσεως τῶν νεωτέρων κατὰ τὴν ἡλικίαν πλοιαρχῶν καὶ μηχανικῶν (γ' καὶ β' τάξεων) καὶ τὴν πλέον ἐντατικὴν προετοιμασίαν τοῦ ἑμφύου όλικοῦ, τοῦ προοριζόμενου νὰ στελέχωσῃ αὐτοῖς τὴν ναυτιλίαν μας. Καὶ δις μὲν τὴν πρώτην περίπτωσιν, δόηγουμεθα εἰς τὴν υιοθέτησιν τοῦ συστήματος τῶν κρατικῶν φροντιστηρίων, εἰς τὰ ὅποια ὡς συμβαίνει μὲ τοὺς ἀξιωματικοὺς τῶν πολεμικῶν ὅπλων καὶ τοὺς ἀντέρους κρατικούς ὑπαλλήλους, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ βελτιώνουν τὰς γραμματικάς καὶ τὰς ἐπαγγελματικάς των γνώσεις εἰς περισσοτέρους τοῦ ἑνὸς, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς σταδιοδρομίας των ἐκπαιδευτικοὺς κύκλους. Διὸ τὴν δευτέραν περίπτωσιν, τῆς καταλήλου προετοιμασίας τῶν ὑπωφοριακῶν ἀξιωματικῶν, θὰ πρέπει νὰ ἐνταθῇ ἡ προστάθεια ὄργανων σεωσεώς καὶ διευρύνσεως τῆς δημοσίας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ιδίως διὰ τῆς ἰδρυμέως νέων δημοσίων σχολῶν μηχανικῶν καὶ τῶν ἔκσυγχρονισμότων παλαιιών ιδιωτικῶν.

Μόνον μὲ τοιςύπτην ἀδιάλειπτον καὶ συνεχῶς βελτιούμενην προσπάθειαν θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀνύψωσιν τοῦ χαμηλοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν ἀξιωματικῶν μας καὶ θὰ θέσωμεν τάξ βάσεις διὰ τὴν σταθεράν καὶ ἀποδοτικήν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῶν πλοίων μας. Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ κατέχωμεν μίαν ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ναυτιλίας εἰς τὸν κόσμον, ἐπινδρώμενήν ὅμως μὲ στελέχη πλημμελοῦς μορφώσεως καὶ μειωμένης ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, ὅπως τούλαχιστον ἀποδεικνύουν οἱ ἀριθμοί.

ΝΕΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ ΕΕ ΉΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ

"Η πλουσιού πείρα, ή κτηνθείσα από τάς μεταφοράς σιτηρών έξ "Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, άπειδειν, ότι οι μέχρι τουδε ιούσσοντες Κανονισμοί άσφαλειάς απαιτούν την κατασκευήν διαμήκων διαχωρισμάτων φορτίου (shifting boards) και έγκαροιών τοιούτων (bins), υπάρχαστών διά την άσφαλτειαν του πλούτου και, έπομβων, πλέον δαπανηρών από τις ή καλώς νοούμενην άσφαλτειαν του πλοίου επιβάλλει. Περεπτρόθη δηλαδή και ένταυθα, ότι και εις το θέμα του καθορισμού των διαστάσεων του υλικού τών πλοιών (scantings), θει διεπιστώθη, ότι οι Κανονισμοί (rules) των Lloyd's του 1911, οι όποιοι εύρισκοντο ίνα ιούσσει μέχρι πρό τινος και εδασίζοντα περισσότερον επί έμπειρικού πάντα έπι επιστημονικών δεδομένων και ηπολογισμών, προέβλεπον διαστάσεις υλικού οπηματικώς μεγαλυτέρας τών πράγματα απαιτούμενων με αποτέλεσμα την αναθεώρησην αυτών και την έκδοσιν των νέων κανονισμών των Lloyd's του 1955.

Ούτω, ή Αμερικανική Ακτοφυλακή (Άσκοπουσα, ώς γνωστόν, την έπι της Εμπρικής Ναυτιλίας εποπτείαν και έπιθεωροιν, ήν πορ' ήμιν σάκει το Υ.Ε.Ν.), έδεσσιος νέας διατάξεις, τας ίσοις και πρώτοις νά έφαρμόζει το 'Εθνικόν Γραφείον 'Εποπτείαν φορτώσεων (National Cargo Bureau), βασιζόμενας έπι καθαρώς έπιστοφυμονικών δεδομένων και έξαρσθλίουσας εν έλλασιον ασφαλές δριον μετακεντρικού υφους – παρεχομένου ούτω ένος σταθερου και ασφαλούς μοχλοθρα-
χίονος ευστάθειας.

Διά τῶν ἀντέρεων νέων κανονισμών καταργούνται τελείως τὰ διαμήκη και ἐγκάρια διαχωρίσματα (*shifting boards και bins*) και διατηρούνται μόνον τὰ τροφοδοτικά στόμια τῶν κύτων (*feeders*), αύξανομένης μόνον τῆς κατ' ὅγκον χωρικότητος αὐτῶν εἰς τὸ 5% μέχρι 10% του ογκού του φορτίου, τοῦ ήπιν αὐτῶν έξυπηρετούμενου κύτους – ἀντι τοῦ 2.5% μέχρις 8% πού προσβλέπονται οἱ προηγούμενοι κανονισμοί. Καταργούνται εποική τὰ εἰς τὸ μέσον τῶν τροφοδοτικών στομάτων διαμήκη διαχωρίσματα, μὲ απότελεσμα νά ἔπερχεται οίκονομία εἰς ωλικούν και ἐργατικούν υπέρβασίνουσα τάς 4.000 δολλαρίων περίπου δι', εν αύγνεσθε λιπερτού.

Οι νέοι κανονίσμοι, διὰ νὰ έφαρμοσθοῦν, προϋποθέτουν τὴν ἐπίτοι πλοίου ὑπαρχήν λεπτομεροῦς βιβλίουν στοιχείων εύσταθείας (stability data book), παρέχοντας ἔτοιμους τὰς κάτωθι τιμάς διὰ πάντα τὴν κύτη, διόπιμενα, δεξαμενάς καυσίμων καὶ θεραπειῶν καὶ λοιπὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου:

a) Μέσον υψούς κέντρου βάρους ύπερ την τρόπιδα (KG).
β) Μέσον υψούς μετακέντρου ύπερ την τρόπιδα (KM).
γ) Πλήρη στοιχεία διορθώσεως τῶν εἰς τὸ διαφόρους δεξαμενὰς δημιουργούμενών ἐλευθέρων επιφανειῶν καὶ,

οπρισθερνησθεντων σκεδεσσων επιφανειας και,
δ) Μοχλοθρακιονας.

Η εις το διβλιδον στοιχειων ευσταθειας παροκη των άνωτέρω στοιχειων έτοιμων είναι άπαραίτητος, διότι η έκ του ύδροστατικού διγράμματος κλπ. ναυπηγικών σκεδιων έξαγωγή αύτων και δυσκερης είναι δια τὸ ἀδικαιωτικὸν του πλοίου (έαν υποθέσουμεν, δι τούτων δια τὰς ἀριστὰς ἔκειμεν) και χρόνον προϋποθέτει. Διά των λόγων δι-

αύτὸν ἀκριβῶς οἱ νεοί κανονισμοὶ προθλέπουν, ὅτι τὰ πλοῖα τὰ στρουμένα τοιούτων βιθίουν, ὡς καὶ ὥριομένα πλοῖα γραμμῆς (*lines*), ὡς τὰ τοιάδα μὲ πλείσια τῶν τριών καταστρώματα (πλέον τῶν δύο ὑπόφραγμάτων δηλαδή) θὰ εξακολουθοῦν ἐφαρμόζοντα τὰς παλαιάς διτάξεις.

Βάσει τών ύπο τού βιβλίου στοιχείων εύσταθείας παρεχομένων στοιχείων, ο πλοϊαρχός καταστρέψει τόσα σχέδιαν φορτώσεως του πλοίου του, προϋπολογίζων το μέσον μετακεντρικού υψοφα (GM) του πλοίου σύνταξης, ώστε μετά τό πέρας της φορτώσεως τούτο να είναι σταθερόν, με έλαχιστην αυτού τιμήν τας 12 ίντσας διά πλοία δύο καταστρωμάτων (πήτοι με έν υπόφραγμα) και τας 14 ίντσας διά πλοία τριών καταστρωτών· Απόρκυντος του ταξιδίου το μετακεντρικόν υψοφα δέοντα να τηρηται σταθερώς εἰς τιμής θεας ή μεγαλυτέρας του άνωτέρου έλαχιστου όριου, προς τούτο δέ θα άπαιτηται, φυσικά, η άναπληρωσις τών έπι πλού καταναλικομένων καυσίμων και θυτάς διά της προσλήψεως αναδόγου ποσόπτερος θαλασσερμάτους και ή διόρθωσις τών στοιχείων ύπολογισμού τού μετακεντρικού υψοφας διά τάς δημιουργούμενας έκ της εν πλώ καταναλώσεως καυσίμων και θυτάς έλευθερας έπιφανειας εις τάς άντιστοιχους δεξαμενάς, έπιστος δέ άναλογος διόρθωσις διά τάς έλευθερας έπιφανειας πού δημιουργούνται εις τά τροφοδοτικά στοίμα, λόγω της εν πλώ κατακαθίσεως τού φορτίου τών κυτών (settling down).

Αἱ ἀνώτεροι δύο διορθώσεις θὰ ἀφαιροῦνται ἀπὸ τὸ ἔκαστο τέταρτο εὐρισκόμενον μετακεντρικὸν ὑφος, δῶσε τούτῳ νόημον σταθερόν, πρὸς ἀντίμετωπον ἴδια τυχὸν μεγάλων κλίσεων διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἐξ αὐτῶν δὲ ἢ μὲν διόρθωσις διὰ τὰς ἐκ καταναλώσεως ἐλευθέρας ἐπιφοραίς ευρίσκεται εὐκόλως, συναρτήσει τῶν στοιχείων του βιβλίου ευσταθείας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἔκαστοτε βυθισμάτων, ἢ δὲ διὰ τὰ τροφοδοτικὰ στόμα βάσει τοῦ τύπου:

Διόρθωσης δι' έκστατον feeder = Βάρος (φορτίου) X Απόστασης μετατοπίσεων

Δοθέντος, ότι ένα προκειμένω γίνεται διόρθωσις δι' ἄρχικήν κλίσιν, ώς γνωνία κλίσεων λαμβάνεται εντάσθη σταθερώς ή γνωνία των 50. Οι νέοι αὐτοί κανονισμοί δημιουργούν πολλά προθληματα, διότι ἔχουντερουν, βεβαίως, τά κοινά φορτηγά (trucks), ἀλλά δι' ὕψη μένεια πλοία γραμμῆς, τά μεγάλα τροφοδοτικά στόμια των κυτών δυσκεραιών την φορτεοκφόρων γενικών ἐμπορευμάτων, ίδια διάταν πρόκειται περὶ βαρέων αντικειμένων, δημιουργούν φόδους διά την περιπτωσιν ἀμέλειας τών πληρωμάτων διά τας ἐν πλει ἀπαιτουμένας διορθώσεις, ἐμρατισμούς κλπ. καὶ ἐπίσης δημιουργούν προδληματα δι' ἄρκτεν νεοκατασκευασθέντα ἡ ὑπὸ κατασκευὴν πλοία φορτιών εἰς χύμα (hulk carriers), εἰς τά ὅποια αἱ πλευρικά δεξαμεναὶ σχηματίζουν μετὰ τοῦ στομίου του κύτους ἐν ἔτοιμον, οὗτας εἰπεῖν, τροφοδοτικῶν στόμιον αναγνωριζόμενον, ώς τοιούτον, ἀπὸ τας μέχρι τοῦδε ικανούσιν διατάξεις. Βεβαίως, εἰς τὰ πλειστά τῶν ὑπωτάρω πλοίων, ἡ χωρτικότητα τοῦ στομίου αὐτοῦ είναι ἐντὸς τῶν καθοριζόμενών δριών τοῦ 5% μέχρι 10%, ἀλλὰ διά τινα ποιάτων πλοία δημιουργεῖται πρόσθιμα λόγω τῆς μικροτέρας χωρτικότητος τοῦ χώρου αὐτοῦ.

— Ήδη τα Lloyd's μελετούν τό δάνωτέρω θέμα και κατά πάσσον πιθανότητα οι νέοι κανονισμοί θα τροποποιήσουν άναλογως — άλλως ζεύκτης η εισιθετησθεύση από καμμίαν των άλλων ναυτικών χωρών.

Τό σύστημα τούτο, διὰ τὸ κοινὸν φορτηγὸν (tramp), εἶναι, βεβαιώς, λίαν οἰκονομικὸν καὶ ἀπὸ αὐτῆς τῆς ἀπόφευκος ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρεται τὸν Ἑλληνικὸν Ἐφοριατικὸν, δημιουργεῖ, δῶμας, ὡς ἀνώτατος ἔλεγχος, προβλήματα ὡν το κυριωτερον εἶναι ἡ ἐπιμέλεια καὶ ἡ ικανότης τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς τὴν δόθην καὶ πιστὸν ἐφαρμογὸν τῶν ἐπιταγμάτων. "Ἄλλοι πολιτικῶν δύνατον θεωροῦσιν οὐδέποτε.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΡΤΟΥ» ήταν «ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΠΟΧΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ».

Ἡ ἐκδοσίς τῆς Ἰστορίας τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομνημονεύματος Ταμείου, τὴν οποίαν θέλουν οἱ τοῦ Ἰδρύματος νὰ ἐμφανίσουν ὡς τὴν κυριωτέραν ἐδόλωσιν τοῦ ἑρτάσιου τῆς ἀκαντοντεπιρίδος του, δὲν θὰ πραγματοποιθῇ, ὡς φαίνεται, ἐμπρόθεμον τούλαχίστον. Τὸ ὄλικὸν διά τὴν συγγραφὴν τῆς Ἰστορίας δὲν παρέδοθη εἰσέτι ἀπὸ τὴν ἔτη ἀποστάτων λιμενικῶν ναυάρχων ἐπιτρόπων. Αὐτὴ ὅμως ἀνέλαβε νὰ ἐπεξεργασθῇ τα στοιχεῖα τῆς μακρᾶς δραστηριότητος τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὁργανισμοῦ τῶν ναυτικῶν μας. Ἰκανὴ προθεσμία είχε δοθῆ πρὸς τούτο. Διὰ καὶ πλέον ἐπὶ πιοτεύμενον, ήσσον ὄρκετα.

ανοι και πλέον είναι, πιστεύουμε, πολύ αρκετά.
"Ας παρακληθή, λοιπόν, η επιτροπή να παραδώσῃ τό ταχύτερον τό συγκεντρωθέν υλικόν, τό οποίον δή απαιτήστη, ώς πληροφορίων μεθεά, πρόσθετον έπειργασίαν. "Αν τούτο δέν είναι δυνατόν, άς ματαιωθή η έκδοσις. Δέν βλέπουμε διά ποιον λόγον πρέπει να κυκλοφορήσῃ ή Ιστορία του Ν.Α.Τ., μετά τόν πανηγυρισμόν της έκατονταετρίδος του Ιδρύματος, καπότιν έστρωτη δηλαδή, ένψη αντιθέτως κατασκούμενη πληρά την οπησίαν μιας οικονομίας έκατοντάδων τινών χιλιάδων δραχμών, εις τας ίδιας όποιας κατό τους μετριωτέρους ύπολογισμούς, θά άνελ-ατη ή δημόπιν της έκδοσεως.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΛΗΝ. & ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Κατόπιν αίτησεως τού Τσεχοσλοβακικού Νηογυάμονος (Czechoslovak Register of Shipping) πρὸς τὸν Ἐλημηκὸν Νηογυάμονα, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον αὐτὸν ἐνέκρινε τὴν ἀνάθεσιν τῆς ἀντιπροσωπείας του τοῦ Τσεχοσλοβακίας εἰς τὸν ἀντέρεαν Ὀργανισμὸν.

Τέλος Τεσσαράκιας είναι τον ανωτέρω Οργανισμόν.
Βεβαίως, αἱ περιπτώσεις ἐπιθερήσεως πλοίων διὰ κατάπαυσιν ἡ διατήρησιν κλάσεως εἰς τὸν Νηρογώμονά μας, εἰς μίαν χώραν στερουμένη λιμένων βάσιν είναι σπανιώτατα. Δὲν ἀποκλείεται, ἐν τούτοις, ὁ διάδρομος των Λαζαρέζων ἢ τῶν νεο-μαρούσιων περιφέρειας καὶ

TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH
GEORGE CARRAS, INC.
17, STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.

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

προσέγγισης είς παραποτάμια σημεία τής Τσεχοσλοβακίας, όπου άκμάζει τό δέμποριον και ή βιομηχανία. "Ισως τότε η άναγκη έπιθεωρήσεως νά προκύψῃ.

"Εκείνο, δώμασ, τό δόποιον έχει μεγαλυτέραν σημασίαν είναι τό γεγονός δτι, διά τής άναθεσεως τής άντιπροσωπείας ταύτης, οι "Ελλήνες πλοιοκτήται, οι ένδιαφέρομενοι δι' αγοράν τῶν περιφήμων πετρελαιομηχανῶν SKODA ή μηχανῶν ἄλλου τύπου τσεχοσλοβακίκης κατασκευῆς, πρός έγκατάστασιν ἐπί τῶν πλοίων των, θά δύναται, μέσω τοῦ 'Ελληνικοῦ Νησογύμνου, νά ζητούν τήν παρά τοῦ Τσεχοσλοβακίκου Νησογύμνους ἐποπτείαν κατασκευῆς, τήν έπιθεώρησιν και τήν έξακριδωσιν τής καλής λειτουργίας τῶν μηχανῶν.

"Αμφότεροι οι νησογύμνους θά άναλαμβάνουν τήν άκριδη και άσφαλτή γέγκατάστασιν πετρελαιομηχανῶν ἐπί πλοίων.

Ο ΠΕΙΡΑΓΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ

"Επιμελεία τής ύπηρείας στατιστικής και μελετῶν τοῦ Ο.Λ.Π. (κ. Κ. Ζουμπούλης) έχεδόθη και ἐφέτος καλλιτεχνικώτατον εἰς έμφανισιν, πολυσέλιδον, μεστὸν ένδιαφέροντος, τό τεύχος τῶν πεπραγμένων τοῦ λιμένος μας κατά τό παρελθόν ἔτος. Πρόκειται περὶ έργασιας, ἀξίας παντὸς επαίνου. Πολύτιμον ἀποτελεῖ βοήθημα διά τὸν έγγυτερόν πως παρακολουθύντα τὰ τῆς διοικήσεως και τῆς κινήσεως τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

Μὲ τὸ σημείωμα αὐτὸν δὲν πρόκειται νά ένδιατρίψωμεν εἰς τοὺς άριθμούς, τοὺς σχετικούς μὲ τὴν δῆλη κίνησιν — τὴν ναυτιλιακήν και τὴν έμπορικήν. "Έδημοισιεύθησαν ήδη συνοπτικῶς εἰς τὰς στήλας αὐτὰς αἱ περὶ τὸν λιμένα στατιστικαὶ διὰ τὸ 1960. Τὴν λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν τῶν ἐν καιρῷ θά έπιχειρήσωμεν, ως γνώμονα ἔχοντες τοὺς στατιστικούς πίνακας, ποὺ μᾶς παρέχει τό τεύχος τῶν πεπραγμένων.

Πρὸς τὸ παρόν θά μᾶς ἐπιτροπή παρατηρήσεις τινὰς νά διατυπώσωμεν, τὴν ἐπιφύλαξιν ἀνά προβλῶμαν εἰς σᾶσ εἰς τὸν πρόλογον τῆς ἑκδόσεως ἀναφέρονται ἀνά τὴν Διοίκησιν τοῦ λιμένος διά τὴν ἀνιούσαν τῆς κινήσεως — τὴν έμφανίζουν ύψηλήν — και τὴν υπεραισιόδοξον διά τὸ μέλλον αὐτοῦ πρόβλεψιν. Γράφουν:

"Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, συνεχίζον τὴν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἀνοδικήν πορείαν, τοὺς παντὸς προγνόησην ἔτους 1960, νέον πάλιν ἀνάτατον ὄριον δραστηριότητος, θηλητέρον παντὸς προγνόησην ἔτους.

Αὐτὸ άκριβῶς «τὸ ἀνάτατον ὄριον τῆς δραστηριότητος» θά ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον τῶν παρατηρήσεων μας. Είναι, πράγματι, τόσον ύψηλή, οἵσα θὰ ἐπρεπε νά είναι η κίνησις τοῦ λιμένος, ώστε νά δικαιολογήται η περὶ ἀνοδικῆς πορείας διαπίστωσις;

"Ἄς ίδωμεν, εἰς ἀπάντησιν τοῦ ἔρωτήματος, πῶς έμφανίζεται διὰ τῶν στατιστικῶν ή έμπορική κίνησις τοῦ λιμένος: "Έχομεν κίνησιν συνολικὴν διὰ τὸ 1960 (φορτωθέντα, ἐκφορτωθέντα ἀπό και διὰ τὸ έσωτερικὸν και τὸ έξωτερικὸν εἰς τὸν κύριον λιμένα, τὰ παραρτήματα αὐτοῦ και τὸ Διύλιστήριον εἰς τὸν Κόλπον τῶν Μεγάρων) τὸν 6.147.883, ἔναντι 5.676.390 τὸν τοῦ 1959. Εἰς τοὺς ἀριθμούς τοῦ 1960 περιλαμβάνονται τὰ φορτία ἀργοῦ πετρελαίου και πετρελαιοειδῶν 1.925.649 τόνοι (189.557 περισσότεροι ἔναντι τοῦ 1959).

"Άλλ' ἐνώ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος συνυπολογίζονται και τὰ ἐκφορτωθέντα εἰς τὸ Διύλιστήριον πετρελαιοειδῆ — ἐφόσον θεωρεῖται ἐπέκτασις τοῦ λιμένος και ὁ Κόλπος τῶν Μεγάρων — κατὰ ποίαν λογικήν και στατιστικὴν συνέπειαν διὰ δευτέραν φοράν προστίθενται και τὰ μεταφερόνται ἀπό τὸ Διύλιστήριον εἰς τὸν κύριον λιμένα πετρελαιοειδῆ, ἀνελθόντα κατὰ τὸ 1960 εἰς 228.525 τόνους; "Υπολογίζονται εἰς τὰ ἐκφορτωθέντα ὅλα τὰ εἰσαχθέντα φορτία τοῦ Διύλιστηρίου και ἐπαναπροστίθενται ως «εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἔσωτερικοῦ» τὰ διακινηθέντα ἐν τὸς τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος πετρελαιοειδῆ. Είναι ή δὲν είναι εἰς και ὁ αὐτὸς ὁ λιμὴν, ἐκτεινόμενος μέχρι τοῦ ὄρμου, ὅπου ἐκφορτώνται τὰ πετρέλαια, ώστε εἰς τὴν κίνησιν τοῦ νά περιλαμβάνονται και τὰ πετρελαιοφορτία; Και ἂν ἐνίας είναι η περιοχή τοῦ λιμένος, καθε διακινησις φορτίων ἀπό τὰ παραρτήματα αὐτοῦ πρὸς τὸν κύριον λιμένα η ἀπό αὐτὸν πρὸς τὴν λοιπὴν περιοχὴν τοῦ ἀποτελεῖ, πράγματι, ιδιαίτεραν κίνησιν, ἐκ τοῦ ἔσωτερικοῦ τῆς χώρας προερχομένην;

Καθ' ήμάς, η περίπτωσις τῶν πρὸς τὸν κύριον λιμένα διακινηθέντων πετρελαιοειδῶν θά πρέπει νά ἀφαιρεθῇ ἀπό τὴν δῆλη έμπορικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος. Και οὕτω, θά έχομεν κατὰ 228.525 τὸν μικρότεραν τῆς έμφανιζομένης αὔξησην τῆς κινήσεως ἐκ 471.493 τὸν. ἔναντι τοῦ 1959. Τὸ ρεκόρ μετριάζεται κατὰ 228.525 τὸν. Μήπως διὰ τὴν προδολήν και μόνον τὸν περιόδο περιπτωτικόν.

"Ισως νά χρήζουν διευκρίνησεων και αἱ περιπτώσεις τῶν φορτοεκφορτώσεων τοῦ σιδηροπυρίτου (πεφυγμένου και ἀφρύκτου). "Έμφανίζον-

ται 121.204 τόν. πυρίτου εἰσαχθέντος ἐκ τοῦ ἔσωτερικοῦ, 109.607 τόν. έξαχθέντος εἰς τὸ έξωτερικὸν (σιδηροπυρίται, χημικά και υαλουργικά) και 134.897 τόν. (πυρίται και χημικά) έξαχθέντες εἰς τὸ έσωτερικόν. Δέν τίθενται, πάντως, ἐν ἀμφιβόλῳ οἱ ἀριθμοί.

* * *

"Άλλα διά νά μετριάσωμεν τὸν τόνον τῆς αἰσιοδοξίας, ἀπὸ τὴν ὥποιαν διακατέχονται οἱ διοικούντες τὸν λιμένα, ἐκδόται τοῦ τεύχους τῶν πεπραγμένων, ἔχομεν τὴν κάτωθι οὐσιώδη παρατήρησιν νά προσθέσωμεν: Αύτοὶ οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ μᾶς ἀγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἐλαχίστη ὑπῆρξεν η ἀνάπτυξης τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος — οἷς οἰσα θὰ ἐπρεπε — κατὰ τὴν ἀπὸ τὸν 1938 μέχρι τοῦ 1960 περίοδον, ὥστε και η διαπίστωσις περὶ «ἀνώτατον ὄριον δραστηριότητος, τοῦ ύψηλοτέρου πάσης περιόδου», νά είναι ἀδύσιμος και ἀδίκαιοιολόγητος. "Αντιθέτα είναι τὰ ιδιά μας συμπεράσματα.

"Ο λιμὴν, πράγματι, ἀνεπτύχθη εἰς κλίμακα, ὅμως, μικράν, μικρότεραν και αὐτοῦ τοῦ ποσοστοῦ τῶν 5%, ποσοστοῦ ὅπερ παραδειγμένων είναι, ὡς ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ἀνάγκας ἐνὸς λιμένος υγιῶς ἐξελισσομένου. Θά ἐπρεπε τόση νά είναι κατὰ ποσοστὸν ή αὐξησης και τῆς έμπορικῆς κινήσεως — πλὴν τῶν πετρελαίων — τοῦ πειραικοῦ λιμένος, τοῦ πρωρισμένου, ως λιμένος τῆς πρωτευούσης, νά συγκεντρώνω τὴν μεγαλυτέραν δραστηριότητα τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας.

Είχομεν κίνησιν έμπορικήν κατὰ τὸ 1938 διὰ τὰ παντοειδῆ φορτία — πλὴν πετρελαιοειδῶν — 3.050.000 τόν. Η κίνησις τῶν πετρελαιοειδῶν ἀνείρχετο εἰς 374.000 τόν.

"Είχομεν κατὰ τὸ 1960 κίνησιν συνολικὴν 6.148.000 τόν. και διὰ τὰ ξηρά φορτία — πλὴν ύγρῶν καυσίμων — 3.295.000 τόν. Αὔξησις, δηλαδή, ἐντὸς 22 ἑταῖρων τόν. 245.000 μόνον!

Θά μᾶς προβληθῇ: "Είχομεν τώρα ολιγότερα φορτία γαιανθράκων (283.351 τόν. διὰ τὸ 1960 έναντι 660.051 τόν. διὰ τὸ 1938). Η δισφορὰ 376.700 θὰ πρέπει νά υπολογισθῇ, ὅποτε η κίνησις τοῦ λιμένος έμφανίζει αὔξησην ἐντὸς τῶν 22 ἑταῖρων (1938 — 1960) 621.700 τόνων.

Είναι μεγάλη; Πρόκειται περὶ «ρεκόρ», ποὺ μᾶς ἐπιτρέπει, πράγματι, τὴν θριαμβολογίαν; "Η μήπως θὰ ἐπρεπεν ή μικρὰ αὐτὴ αὔξησης νά μᾶς καταστήσῃ ἐπιφυλακτικούς διὰ τὸ μέλλον, ώστε νά ἐπιληφθῶμεν τὴν ἐν φυχρῷ πλέον ἐπισταμένην μελέτην τοῦ λιμενικοῦ προδοτικοῦ;

"Η ἀπάντησις δὲν είναι δύσκολος, ἀν, μάλιστα, ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ὡρισμένοι παράγοντες, ἀποφασιστικὴν μέλλοντες νά ἀσκήσουν ἐπιδρασιν εἰς τὴν αὔριον τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς και κατὰ φυσικὴν συνέπειαν και εἰς τὰ οἰκονομικά του πράγματα, τὰ διόπια εἰς εὔθετον χρόνον θὰ μᾶς ἀπασχολήσουν.

* * *

Ναί. Πρέπει νά μᾶς ἐμβάλῃ εἰς ἀνησυχίας δι βραδύνς ρυθμὸς τῆς έμπορικῆς ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος. "Ωφείλε νά είναι ζωηρότερος. Παράδειγμα δῆλοι οἱ ἄλλοι μεσογειακοί λιμένες. "Η πρασδήκη τῶν πετρελαιοειδῶν δὲν μᾶς είναι ἀρκετή. Καθυστερημένη είναι η διὰ τοῦ λιμένος μας διακινησις τῶν ἄλλων φορτίων — τῶν και περισσότερον ἀποδοτικών. "Ο λιμὴν είς τὴν πραγματικότητα διότι δὲν ἀναπτύσσεται μὲ τὸν ἀναγκαίον ρυθμόν, υποχωρεῖ, ἐκπίπτει.

"Αν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν: ή σημειωθείσα κατὰ τὰ μεταπολεμικά τελευταῖα δέκα ἔτη ἄνδος τῆς καθόλου οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας και η αὔξησης τοῦ πληθυσμοῦ ἐντὸς αὐτοῦ τοῦ «χίντερλαντ» τοῦ λιμένος, ή έμπορική του κίνησις ἐπρεπε τώρα νά κυμαίνεται γύρω τῶν τεσσάρων ἐκαπομυρίων τόνων, πλὴν τῶν πετρελαιοειδῶν. Και δὲν ἔθασεν εἰς τὸ φυσιολογικὸν αὐτὸν ὄριον διὰ τοῦ λιμένος έξης καθ' ήμάς, λόγους:

α) Διότι η διαμετακομιστικὴ ἀκτινοβολία τοῦ λιμένος βαίνει όσημέραι υποχωρούσσα. "Ητο σημαντικῶς μεγαλυτέρα προπολεμικῶς διά το δέξωτερικόν και τὸ έσωτερικόν. "Αν ἀφαιρέσωμεν κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις (τοῦ 1938 και τοῦ 1960) τοὺς αὔνεσματας τῶν πλοίων, ἐλληνικῶν και ξένων, ἔχομεν καθαρὰν διαμετακομιστικὴν κίνησιν διὰ τὸ έσωτερικὸν και έξωτερικὸν 168.354 τόνων κατὰ τὸ 1960, ἔναντι 320.983 τόνων τοῦ 1938.

Και μεταξὺ τῶν λόγων της τοιαύτης σοδαρᾶς υποχωρήσεως είναι και η ἀνυπαρξία ἐλευθέρως τῶν ζώνων έμπορικῆς και βιομηχανικῆς.

β) Διότι οἱ ἀπαρχαϊκοί λιμένες ἡρχίσαν νά συγκεντρώσουν τὴν προοριζόμενην διά τὴν ιδίαν τῶν ἐνδοχώρων κίνησιν. Και η κίνησις αὐτῆς θὰ βαίνη αὔξανομένη, ἐφόσον εἰς τὰς ἀπαρχαϊκας συνιστῶνται αἱ νέαι βιομηχανίαι.

γ) Διότι τὸ κόστος τοῦ λιμένος καθίσταται ἀκριβώτερον ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν. "Ο λιμὴν δὲν προτιμάται.

Και η αὔριον δὲν φαίνεται νά είναι καλυτέρα. Πολλοὶ οἱ ἀντιδρῶν-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ και ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΞΕΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

τες παράγοντες καὶ ὁ σοφαρώτερος ἡ βιομηχανικὴ ἀποκέντρωσις. Μόνον τὸ λεκανοπέδιον τῆς Ἀττικῆς καλεῖται νὰ ἔξυπηρετήσῃ ὁ εἰσαγωγικὸς πειραιϊκὸς λιμήν. Δὲν πρόκειται νὰ ἴδῃ σχετισταμένας νέας βιομηχανίας, ἀπὸ τάς διὰ τοῦ πενταετοῦς σχεδίου προβλεπόμενας. Τὸ ἀλουμίνιον, τὰ λιπάσματα, τὰ νέα ὑφαντουργεία, τὰ χαρτοποιεῖα, τὸ νέον χαλυβουργεῖον καὶ ἄλλα, ἐκτὸς τῆς Ἀττικῆς θὰ συσταθούν. Παγία είναι ἡ ἐν προκειμένῳ πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως. Καὶ σημαίνει τοῦτο μείωσιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς πρωτεύουσης.

Αλλὰ καὶ γενικώτερον ἡ δύσμέραι συντελουμένη βιομηχανική ἀνάπτυξις τῆς χώρας, θὰ περιορίσῃ τὴν ἐμπορικήν κίνησιν τοῦ λιμένος. Τῶν ἐτοίμων, τῶν κατειργασμένων προϊόντων θὰ μειωθῇ ἡ εἰσαγωγή.

Αι ἔξαγωγαί, τέλος, και ἀν διευρυθούν, θά ἀνέφερωντα εἰς γεωγικά, κυρίως, προϊόντα. Διὰ τῶν ἐπαρχιακῶν λιμένων θά διακινθοῦν. "Αν, συνεπώς, τὰ πράγματα τοῦ λιμένος Πειραιῶς χωρήσουν τὴν σημερινή πορείαν τῆς μακαριότητος και τῆς ἀσταθμήτου αἰσιοδοξίας, ή κίνησίς του θά βαίνῃ αὐξανομένη κατά ποσοστὸν ἐλάχιστον, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν, ὅτι θά κυμαίνεται γύρω ἀπὸ τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, μὲ τὴν διαρροήν μέρους τῆς κινήσεως του πρὸς τοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας.

Περιωρισμένος ό χώρος, ήταν συζητήσωμεν και τό τί δέον γενέσθαι. Θά έπανελθωμεν ἐν καιρῷ. "Έχομεν, πάντως, νὰ τονίσωμεν, ότι η περαιτέρω ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος ἔγκειται εἰς τὴν διεύρυνσιν τῆς διαμετακομιστικῆς του κινήσεως (ἐλεύθερα ζῶνη, βιομηχανική καὶ ἐμπορική), εἰς τὴν ἐπίμονον, ὅσον καὶ συστηματικὴν προώθησιν τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν ἀνεφοδιασμῶν τῶν πλοίων (κέντρον ναυτικὸν πρωτίστης τάξεως) καὶ εἰς τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος φορτεκφορτώσεων. Καὶ διὰ τὰς τρεῖς αὐτὰς προϋποθέσεις, χρειάζεται μελέτη καὶ προσπάθεια συντονισμένη. Πρός τὸ παρόν οὔτε η μελέτη ἀνελήφθη οὔτε σχετική τις προσπάθεια καταβάλλεται. Τὰ ἀντίθετα, τούναντιον, πράττομεν. Δὲν ἀνησυχοῦμεν διὰ τὴν αὔριον καὶ ὅταν οἱ διοικούντες τοῦ λιμένα — αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος — ἀντιληφθοῦν τὸ σφάλμα των, ἵσως νὰ είναι ἄργα.

ΑΙ ΥΠΟΠΤΟΙ ΔΩΔΙΧΩΔΡΟΜΙΑΙ

"Ωστε τὸ Πέραμα, εἰς τρίτους! Εἰς ζένους η "Ελληνας κεφαλαιούχους ποὺ θὰ προσφέρουν τὰ περισσότερα. Εἰς αὐτοὺς θὰ ἐκχωρηθῇ περιοχὴ διά νά ιδρύσουν ἐπισκευαστικήν καὶ ναυπηγικήν βιομηχανίαν, της οποίας θὰ ἀναλάβουν τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ εἴκοσι η καὶ περισσότερα ἔτη.

Αύτή είναι ή νεωτέρα και θριστική, ώς δηλουται, απόφασις του Ο.Λ.Π., διὰ τῆς ὁποίας, χωρὶς νὰ τηρηθοῦν στοιχειώδως ἔστω τὰ προσχήματα, ἀνατρέπεται η μέχρι τοῦδε τόσον ὑποκριτικῶς διακηρυχθεῖσα πολιτικὴ συμπαραστάσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς τὴν πειραιϊκὴν σιδηροδρομικὴν. Φάίνεται, ὅτι, αὐτὸ ποὺ ἐφοδιῶντο οἱ σιδηροδρομήχανοι, συνέβη. Προκειμένου νὰ ἐπιτύχῃ ὁ Ὀργανισμὸς τὴν ἔξωσί των ἐκ του κεντρικοῦ λιμένου ἐργησιμοποίει τὸ δέλεαρ μιᾶς νέας, ἀρτίως ὡργανωμένης, ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα, ἥτις καὶ θὰ ἐτίθετο εἰς τὴν διάθεσίν των. Εύθυνός, ὅμως, ώς οἱ σιδηροδρομήχανοι συνεψώνησαν εἰς την μεταφορὰν τῶν ἐργοστασίων των, ὁ Ο.Λ.Π. ἀπεκάλυψε τὰς πραγματικὰς του προθέσεις. Καὶ ἡκούσθη κατὰ τὰν τελευταῖσσιν τιμηδίστας τοῦ Διοικητικοῦ τοῦ Συνωμοτίων.

«Διατί νά δαπανήσωμεν 25 έκαπτομύρια διά νά έγκαταστησωμεν φορούδες και φυσερά εἰς τό Πέραμο; Ή άνάπτυξη του λιμένος ή η βελτίωση τών έγκαταστάσεών του, δὲν δύναται νά σπριχθῇ ἐπὶ συναδιπλωτικῆς βάσεως.»

Ούτω, έλασφρή τη καρδία και μὲ πονήριαν κακοῦ ἐπιχειρηματίου, ό. Ο.Λ.Π. καταδίκαζε εἰς τὸν ἀφάνισμὸν τὴν πειραικὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, ἡ ὁποία πολλὰ προσέφερε εἰς τὸν λιμένα καὶ περισσότερα ἀκόμη θά ήδυνατο νὰ προσφέρῃ. Διότι εἶναι μεγάλη ἡ παράδοσις και ἡ πείρα της. Και διότι τὰ «φυσερά» εὐκόλως θα ήδυναντο νὰ ἀντικατασταθούν μὲ σύγχρονα μηχανήματα, ἐὰν ό. Λ.Π. και τὸ κράτος ἔβιβοιν.

Και ούτε είναι ή έξοντωσις της πειραικής σιδηροδρομικής ή μόνη συνέπεια της προσφάτως ληφθέντης ύπτη του Ο.Α.Π. προσφάτευσης

"Επονται καὶ ἄλλαι, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐπισημάνομεν τὰς κυριωτέρους: Ἡ ιδρυθησομένη βιομηχανία, ὑπὸ τὴν προβλεπομένην μονοπωλιακὴν μορφὴν, θὰ ἔξειλιχθῇ συντόμως εἰς ἐπικίνδυνον ἀνταγωνιστὴν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Καὶ ἔτι μὲν ὅτι φορεῖ τῆς εἶναι «Ἐλληνες, ὁ ἀντίτυπος θὰ είναι, ἀπλῶς δυσαρεστος». Ἐάν, ὅμως, εἴναι ξένοι, τὸ καὶ πιθανότερον, υπότος θὰ είναι δόλερθιος. Διότι πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι μεγάλον ἔξεδηλώθῃ ἡδη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων διὰ τὴν βάσιν τοῦ Περάματος. Κατὰ μίαν ἀποφιν, τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸ διεμόρφωσεν δριστικῶς καὶ τὴν πολιτικὴν τοῦ Ο.Α.Π. ἐπὶ τοῦ προκειμένου. «Ολλανδίκιοι ἐργοστάσιοι καὶ «Ἀγγλοι κεφαλαιοῦχοι, λέγεται, ὅτι εύρισκονται ἐν ἐπαφῇ ἀπό τινος μετὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ. «Ἔχομεν, ἐν προκειμένων, θετικὰ στοιχεῖα.

Αλλά ύπαρχει και έτερα έπικινδυνος συνέπεια: 'Η Ἑκχώρησις τῆς περιοχῆς τοῦ Περάματος διὰ σειρὰν ἔτῶν (τὰ ὅποια δὲν θὰ είναι ὀλίγα, δεδομένου ὅτι τὸ ἀπαιτηθόσθμενα κεφάλαια διὰ τὴν ἔδρωσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν ἐπτὰ ἑκατομμυρίων δολ.) θὰ ὀποτελέσῃ σοβαρὸν ἐμπόδιον εἰς τὴν περαιτέρω ἐλευθέρων ἐπέκτασιν τοῦ πειραιϊκοῦ λιμένος. 'Εκεῖ, εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Περάματος θὰ σταματούν ὅλα τὰ σχέδια διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ μείζονος λιμένος ἐπὶ μιαν τοιακούστειαν.

Άπολογούμενοι οι άριθμοί του Ο.Α.Π. διά τὴν ἀπόφασιν τὴν ὁποίαν ἔλαβον, ὑποστηρίζουν, ὅτι διὰ τοῦ διειθουῆς διαγωνισμοῦ, θέτουν τὰς προϋποθέσεις μιᾶς πραγματικῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς περιοχῆς σιδηροδρομηχανίας. Διότι οἱ πολλοὶ καὶ ἀνίσχυροι οἰκονομικῶν φορείς της θὰ ἔχαναγκασθοῦν εἰς στενὴν συνεργασίαν. Καὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψους τῆς προσφορᾶς των, θὰ προτιμηθοῦν τῶν ἄλλων, κατὰ τὸν διαγωνισμόν. Εἰς αὐτούς, κατὰ προτεραιότητα, θὰ ἐκχωρηθῇ τὸ Πέρασμα.

Πολύ φοδούμεθα, ότι και πάλιν ο Ο.Λ.Π. υποκρινόμενος, υποτιμά την κοινήν ἀντίληψιν. Διότι ή ἐπιδιώξις του δὲν είναι, ώς ἐδηλώθη ἄλλωστε και ἐν συμβουλίῳ, ή υποστήριξις τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδρομηχανίας, ἄλλα ή μη διάθεσις τῶν 25 ἑκατομμυρίων δραχμῶν διὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς εἰς τὸ Πέραμα. "Ἄλλωστε οίσσοδηποτε ἐκτάσεως συνεργασίαν καὶ ἄν επιτύχουν οἱ σιδηροδρομήχανοι, θέν είναι δυνατὸν ποτε νὰ διαθέσουν τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀναγκαίων ἔργων καὶ διὰ τὸν τεχνικὸν ἔξτραδιαμονὸν τὰς νέας βάσεως

γαγκιών εργών και καὶ αἱ τοῦ ιεχών εξουπλοίων τῆς νεός ράβων.
Συμπέρασμα: Ὁ Ο.Δ.Π. προέγραψεν ὅριστικῶν τὰ πειραϊκά μηχανούργεια. Διὰ νὰ μὴ διαθέσῃ 25 ἑκατομμύρια δρχ. ἀπαλλοτριώνει τὸ Πέραμα ἐπὶ τίνας δεκαετίας καὶ ἔγκοντιστὰ ἐνδεχομένως ξένον ἀνταγωνιστήν ἔγγυς τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ. Διὸ μίσαν εἰσέτι Φόρουν ἐνεργεῖ ἄν μη τὶ ἄλλο, μὲ τὴν στενὴν ἀντίληψιν τοῦ κακοῦ καὶ ὑπόλογιστικοῦ ἐπικείμενωτοι.

* * *
'Εν τῷ μεταξὺ ἡ ἀντίδρασις κατὰ τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως τοῦ Ο.Δ.Π., ὑπῆρχεν ἔντονος. Η "Ενωσίς των εἰς σχετικὸν τηλεγράφημά

της πρός το Υπουργείον Δημοσίων "Έργων τονίζει τά έξης:
"Ο περιορισμός ύπο τού Οργανισμού τών κώρων έπισκευης πλοίων
ήντος τού λιμένος, άδηπος τά έργοστάσια έπισκευες πλοίων, τά
πασχολούντα τρεις χιλιάδας έργατων, εις έντονους διαμαρτυρίας.
Έλαβαν τίν διαβεβαιώσιν, ότι δέν προτίθεται ο Ο.Π.Π. να κλείση
τά έργοστάσια, άλλα νά μεταφέρηται έντος τού έτους τών βάσιον έπι-
σκευών πλοίων Πειραιώς εις Πέραμα, ένθα θα δύνανται τάυτα αυγχω-
νεύμενα εις έεν ήσαν έπιτά, μετά προγραμμένην ύπο τού Οργανισμού
έκτελεσιν άναγκαιών λιμενικών έργων άξιας 25 έκατομμυρίων δραχ-
μών. Εκτού τά έργοστάσια άνενενον τάς φριτικάς άποφασίεις, Αι-
ρινίδιας, δώμας, εδημοσιεύθη ανακοίνωσις τού Οργανισμού δεκομένου
προσφοράς διά τήν παραχώρωσιν δόλακλρου τής βάσεως τού Πέραμά-
ρος, εις μιαν και μόνην Ιωακήνην έπικειριον, δυναμένων νά διαθέ-
ται κεφάλαια 210 έκατομμυρίων δραχμών. Τοιάυτη άνατρεπτική άπο-
φασις τών διαβεβαιώσων τού Οργανισμού, έν γνώσει τελούντος της
διαδημαρτίας τών έργοστασίων νά διαθέωσαι τοιαύτα κεφαλάρια, έθετει
τούτον άνεπανορθώτως, διότι καθισταί προφανή τήν πρόθεσιν του, έλ-
λειψει έτέρας βάσεως έπισκευών, νά προκαλέσῃ το κλεισμόν τών λει-
τουργούντων έργοστασίων και νά εύνοηση τήν έκμετάλλευσιν μονα-
κικής εις τήν περιφέρειαν τού Πειραιώς βάσεως έπισκευών, εις μιαν
και μόνον έπικειριον μονοπωλιακώς. Διαμαρτυρόμενοι καταγγέλλο-
μεν τήν τοιάυτην άπαράδεκτον άποφασίν έξαιτούμενοι τήν μεσολάθι-

Τὸν λόγον, βεβαίως, ἔχει ἡ Κυβέρνησις. Θὰ ἐπιτρέψῃ ὁ κ. Πρόε-
δης αὐτῷ τὰ πολύτελα δικαιωματάτα;

Superior
Service



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS.

HARWIN Shipping Agency Ltd.,
88, Fenchurch St., London E.C.

PRINTED BY PHOTOSTATIC
CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable - Radio "CURTISBACO"

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΑΠΡΟΣΑΡΜΟΣΤΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Πρόσφατος τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, ή ύπ' αριθμ. 1053) 1961 («Νομικὸν Βῆμα», τεύχος 9 σελ. 480), κηρύσσεται ἄκυρος τὴν πότραν ἐν συμβάσει ναυλώσεως, δι' ἡς συμφωνεῖται ὁ ναῦλος εἰς λίρας Ἀγγλίας. Ἡ ἀπόφασις εἶναι ὅρθη, τὸ κείμενον δικαιούεσσαν. Σωρεία διατάξεων θεσπίζουσι τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς εἰς ἔνον νόμιμου ἐναλλαγματικής συμφωνίας συνομολογήσεως ὑποχρέωσεων, κηρύζονται ἀκύρους τὰς ωχετὰς καὶ συμφωνίας. Οὐδέμια διάταξις προβλέπει τὴν ἔξαρτεσιν τῶν συμβάσεων ναυλώσεως ἀπὸ τοῦ γενικοῦ τούτου ἀπαγορευτικοῦ κανόνος, ὥσθις δὲ τὸ Πρωτοδικείον Πειραιώς ἐκήρυξεν ἄκυρον τὴν σχετικὴν συμφωνίαν.

Καὶ ταῦτα μὲν αἱ κείμενα διατάξεις ὅριζουσιν. Αἱ συναλλαγαί, δῆμος, ἄλλην ὅλως ἐπορεύθησαν ὅδον, συνεχάς καὶ ἀνεξιρέτως ποιούμεναι κρῆτιν λιρῶν καὶ δολλαρίων εἰς τὰς ναυλώσεις, μηδὲ αὐτὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἔξαιρουμενον. Αἱ ναυλώσεις συνομολογοῦνται οὕτω καὶ ἐκτελοῦνται εἰς ἔνον νόμιματα ὁμαλῶς καὶ ἀπροσκόπως, ἐφ' ὅσον οἱ συμβαλλόμενοι δὲν καταφύγωσιν εἰς τὰ δικαστήρια. Ἐάν ἀνακύψῃ, δῆμος, τοιαύτη της περίπτωσις, τότε προβάλλει ἡ ἐκ τῶν νόμων περὶ προστασίας τοῦ Ἑθνικοῦ Νομίσματος ἀκύροτης. Δὲν λήγουσιν, ἐν τούτοις, ἔως ὅδα αἱ ταλαιπωρίαι τῶν ἐνδιαφερομένων. Ἀλλαὶ διατάξεις, λόγῳ μὲν χάρην ἐξυπερτήσεως τῶν συναλλαγῶν, ἐργὸν δὲ πρὸς διαίωσιν τῶν δικαστικῶν διενέξεων κείμεναι, θεωρούσιν «πλάσματι τοῦ νόμου» ὅτι η οὐτακύρος εἰς ἔνον νόμιμα δικαιοπραξία, μετετράπτη εἰς συνομολόγησιν ποσοῦ δραχμῶν, καθορίζομένου ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ κατὰ τὴν κρίσιν ἀγαθοῦ ἀνδρός. Τὸ οὕτω ἐξευρισκόμενον ποσὸν δραχμῶν δὲν δύναται νὰ εἴναι ἀνώτερον τοῦ εἰς δραχμάς Ισαξίου τοῦ ἐν τῇ ἀκύρῳ συμβάσει ἔνον νομίσματος ἐπὶ τῇ βάσει τῆς νομίμου τιμῆς αὐτοῦ εἰς δραχμάς κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς συνομολογήσεως τῆς συμβάσεως.

Ἀγιταλαμβάνεται τις, ὅτι οὕτω προστατεύεται ὡς ἄριστα τὸ ἔθνικὸν νόμιμον, διπέρ σώζεται μὲν, ἀν θεωρηθῆ ἡ σύμβασις ἀκύρος καὶ μετατραπή εἰς δραχμάς τὸ εἰς ἔνον νόμιμα στὸ δικαστήριον αὐτῆς ἐπὶ τῇ Ιστιμίᾳ τῆς ἡμέρας συνομολογήσεως της, ἐνῷ βαρθροῦνται, ἀν παραμείνει ἡ σύμβασις ἔγκυρος καὶ πληρώσῃ ὁ φειδείτης τὴν εἰς δραχμάς, ἐπὶ τῇ νομίμων Ισαξίων, ἀξίσιον τοῦ διατάξεως!

Τῆς αὐτόχρονης φαιδρᾶς καταστάσεως ταῦτης δὲν εἶναι ὑπέρευνα τὰ Ισκοστήρια ἀλλ' ἡ νομοθεσία, ἀναγομένη εἰς τὴν ἐποχήν, τῶν μασαρίας τῆς λήξεις ἀντιλήψεων περὶ προστασίας τοῦ ἔθνικον νομίσματος, οὐχὶ διὰ τῆς ἐμμιούσιας εὐνοϊκῶν οἰκονομικῶν προϋποθέσεων καὶ κλίματος ἐμπιστούσης, ἀλλὰ μέσω τοῦ κλητηρίου θεσπίσματος καὶ τῶν τριμελῶν Πλημμελειοδικείων.

Αἱ ἀναχρονιστικαὶ αὗται ἀντιλήψεις τοῦ ex cathedra συστατισμοῦ ἀτέθανον καὶ ἐτάφησαν, ώς μαρτυρεῖ τὸ μεταπολεμικὸν οἰκονομικὸν ἐπίτευγμα τῆς Γερμανίας καὶ ἡ «καθολικὴ χαλάρωσις» (ἴνα μὴ εἶπω, ἔξαφάνιοις) τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν. Ἡ νομοθεσία, δῆμος, ἡμῶν ἐξακολουθεῖ νὰ διατηρήῃ κανόνας δικαίου, ἀποκλειστικῶν σκοπῶν ἔχοντας, ἡ ἐκπλήσσουν καὶ νὰ ταλαιπωροῦν τοὺς συναλλασσομένους. Ἐνταῦθα πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ πρωτότυπος αὐτὴ μέθοδος τῆς παπικῆς militari μετατροπῆς τῆς εἰς ἔνον νόμιμα συμβάσεως ναυλώσεως εἰς συνομολόγησιν ποσοῦ δραχμῶν, δὲν εἶναι ἀμέτοχος καὶ ἄλλων ἐπιπλήξεων, διότι τὸ Δικαστήριον δύναται νὰ μισθῶ τὸ κατά ἐκ τῆς τοιαύτης μετατροπῆς προϋπότον ποσὸν δραχμῶν, ἐάν τὸ θεωρηθεῖ ὑπέρογκον (᾽Αρ. Πάγου 155/1956, 60/1960). Τὸ ἀπότελεσμα εἶναι, ὅτι ναῦλος, π. χ., 1.000 λιρῶν Ἀγγλίας ἡμιπορεῖ μὲν νὰ μετατραπῇ εἰς ναῦλον 84.000 δραχμῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς ναῦλον 70.000 δραχμῶν ἡ καὶ μικρότερον, ἐάν τὸ Δικαστήριον θεωρήσῃ, ὅτι τὸ ποσὸν τῶν 84.000 δραχμῶν εἶναι ὑπέρογκον!!

Τὰς περιπτείας ταύτας ἐπιφύλασσει, ώς εἰρηται, ἡ νομοθεσία ἡμῶν εἰς ναυτιλίαν, ἡς τὰ πλοῖα ὑπέρεβον στὰ 1.000 καὶ εἰσάγουσαν ἐπτσιώδης περὶ τὰ 100.000.000 δολλαρίων, γεγονός διπέρ φανεται, διὸ δὲν θεωρεῖτο προστατευτικὸν τοῦ ἔθνικον νομίσματος, τούλαχιστον δύον ἡ προπεριγραφεῖσα δικαστηριακὴ δολιχοδρομία ἐπὶ τῆς εἰς ἔνον νόμιμα συνομολογηθείσης συμβάσεως ναυλώσεως.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Δικηγόρος

Πειραιεύς, 10 Ιουλίου 1961

Η ΕΙΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Φίλε κ. Κωττάκη,

Ἐν οἷσσει μὲν τὸν προσφορώτερον τύπον τῆς εἰδικῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖρας μοῦ φαίνεται ἔξαιρετη δύσκολον κάπου νὰ καταλήξων μὲ τὰ διάφορα σχέδια καὶ ἀντιοχέδια καὶ τὰς ἐπ' αὐτῶν κριτικάς.

Κατ' ἐμόν γνώμην, ἡ αἵτια τῆς συμφωνίας ἔγκειται εἰς τὸ διπέρ: α) ὁ σκοπός, ἀπόδικος δέν είναι δι' ὅλους, καθώς φαίνεται, πανομοιότυπος, β) διτεί είναι δύσκολος, ἀφ' ἐαυτοῦ ὁ ζητουμένος ιδιαιτερός τύπος, καθ' ὃ ἀνορθόδοξος, καὶ γ) διτεί ἡ λυσίς δὲν ὑποστέκεται εἰς τὴν δημιουργίαν νέου τοῦ εταίρων, ἀλλὰ εἰς τὴν τροποποίησιν δημιουργίαν διατάξεων τοῦ Νόμου περὶ Ἀνωνύμων Εταίρων, διατάξεων αἵτινες πράγματι φέρουν προσκόμματα εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ κυρίως ἡ λύσις ἔγκειται εἰς τὴν τόνωσιν καὶ μέχρι τοῦ ἀντάτοπου δυνατοῦ ὀρίου ἐπέκτασιν τῶν δικαιωμάτων καὶ ἀρμοδιοτήτων τοῦ «Διευθύνοντος Συμβούλου».

Πράγματι, ὁ θειός αὐτοῦ, διτεί ως γνωστὸν ὑφίσταται σήμερον εἰς τὸν Νόμον περὶ Ἀνωνύμων Εταίρων, καταληπλῶς ἐπεκτενόμενος καὶ ἀπολλασσόμενος ὡρισμένων περιορισμῶν δύναται, πιστεύων, νὰ θερπεύεται τὸ 91 τῶν διά τοῦ νόμου ἐπιζητουμένων νὰ θερπεύουν ἀναγκῶν.

Εὔκολωτερον, λοιπόν, καὶ πλέον ἀδιάβλητον ἐν τε τῇ χώρᾳ καὶ ἔκτος τῶν όριων αὐτῆς νὰ θέωμεν υπὸ ἔχετασιν ὅλας ἐκείνας τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου περὶ Ἀνωνύμων Εταίρων, καὶ προκειμένων περὶ ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας νὰ καταργήσωμεν ἐντελῶς ἡ νὰ τροποποιήσωμεν τὰς διατάξεις ἔκεινας ποὺ ἐμποδίζουν πράγματι τὴν ἐλληνικὴν

ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, παρὰ νὰ σημιουργήσωμεν οἰονδήποτε ὀνόρθωδοξὸν τύπον ἑταῖρίας ναυτιλιακῆς πού, ἐκτὸς τῶν ἄλλων, θὰ προσάπτη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Πολιτείαν ἀνεπιθυμητούς κατηγορίας ἀντιπάλων ἡ καὶ συνδέλφων ἀκόμη καὶ ἀσπόνδων φίλων ἐν τῇ διεθνεῖ ναυτιλιακὴν οἰκογενείᾳ.

Μετὰ τιμῆς

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 3 Ιουλίου 1961

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ορθοτάτη ἡ ὑπόδειξις. "Ἄς μελετηθῇ ἀπὸ τοὺς εἰδότας καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Η ΓΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ

Κε Διευθυντά,

Μὲ τὰ θέματα ποὺ ἔθιζοτε εἰς τὸ ἄρθρον σας — τεῦχος 15ης Ιουνίου — ἔθεσατε, πράγματι, τὸν δάκτυλον ἐπὶ τὸν τύπον τῶν ἥλων. "Ἄν τὰ θέματα αὐτά ἔχετασθον μὲ προσοχὴν καὶ ἀντικειμενικότητα, εἶναι πιθανὸν ν' ἀποτελέσουν τὴν ἀφετηρίαν προσπαθείας πρὸς μίαν καλυτέραν αὐριόν διὰ τὰ πράγματα τοῦ πλοίουν. Εἰς τὸ αὐτὸν τεῦχος δημοσιεύεται καὶ ἐπιστολὴ καποταῖς ἀπὸ τοῦ πλοίουν τοῦ Ε.Ν. κ. Μιχ. Δ. Πειθῆ, ἥπτις καὶ χρήζει καπ' ἐμὲ κάποιας ἀπαντήσεως. "Ιδού αὐτή:

Ἐίναι ἐπάναγκες, ἄρα γε, νὰ ὑπενθυμίσωμεν εἰς τὸν ἀξιόλογον ἐπιστολογράφων σας, διτεί χρειάζεται διὰ τοὺς πλοίαρχους ἡ γνῶση — καὶ μάλιστα ἡ καλή — τῆς ἀγγλικῆς; Πώς θὰ συμβουλευθοῦν οἱ πλοίαρχοι τὰς ἔκαπιστοις δόδηγίας ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τὰ δσα ἔχομεν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν βοηθημάτων διὰ τὸν ἀσφαλῆ πλοῦν; Πώς θὰ συνενωθοῦν μὲ τοὺς πράκτορας καὶ τοὺς φορτωτάς; Πώς θὰ ἐνημερώσουν τούς την πλοίον, παρὰ μόνον ἀπὸ τινας τῶν πλοιάρχων. Πολλοὶ τῶν νεωτέρων καὶ ἀμερικανικούς δόδηγούς, ἔστω καὶ ἀμερικανικούς ἀγγλικούς καὶ εἰς ἄλλην τινας γνωστὴν διάλεκτον. Πώς, λοιπόν, θὰ συντάξῃ ἀγγλικοί ἀπὸ πλοίαρχος τὴν πηλεγραφικήν του ἐκθεσιν, ἐπὶ τὴν βάσει τούς ὅτιας ἡλημόνησα; Τούς τελευταίους τοῦ πλοίουν νέων περικλίνεις πράγματα, αὐτή εἶναι καὶ μοναδικὴ λέξις πολλῶν νέων ἀξιωματικῶν διὰ πάσαν νέστον;

Ἐχομεν, δῆμος, καὶ τὰ «Club». Δέν θὰ ἀντιστήσουν, ἄρα γε, σταν βεβαιωθοῦν, διτεί ἡ καρδιά της πλοίαρχος ἡ γνωστή της θεωρηθῆσθαι τὸν πλοίον, διά τοῦ πλοίου, διά τὸν συμβουλευθηθῆ τὸν ιστρικὸν δόδηγόν, ποὺ εἰναι· ζήτημα ζωῆς ἡ θανάτου δι' δλους τῶν ναυτικούς; Συνήθεσ διαθέστουν ἐπὶ τῶν πλοίων μέτων ἀγγλικούς δόδηγούς, ἔστω καὶ ἀμερικανικούς δόδηγούς, ἔστω καὶ ἀγγλικούς δόδηγούς, πράγματα, αὐτή εἶναι καὶ μοναδικὴ λέξις πολλῶν νέων ἀξιωματικῶν διὰ πάσαν νέστον

Πρέπει πάταις ἐνδιαφέρομενος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας νὰ πιστεύῃ, διπέρ ὁ πεπειραμένος καὶ γλωσσομαθής πλοίαρχος γενικῶς πάντοτε θὰ ὀφελήσῃ καὶ πάντοτε θὰ πράξῃ τὸ καλύτερον διὰ τὸ δόλληνένθετα συμφέροντα αὐτοῦ καθηκόντων. Δέν εἰναι διαντὸν ἐντὸς τῶν δρίων ἐντὸς συντόμου σημειώματος νὰ διαπιστώθων δοιοι οἱ λόγοι, οἱ ἐπιβάλλοντες, ὅπως οἱ ἀξιωματικοί καὶ οἱ πλοίαρχοι τῆς νέας γενεᾶς — κατὰ τὰς ἀσυγκρίτως περιστοτέρες δώρας ἀναπταύσεως των ἔναντι τῶν πλαισιοτέρων συναδέλφων των — φέρουν μεθ' ἐαυτῶν ἔνα ἀγγλικὸν βιβλίον, διότι τῆς προαγωγῆς των, ἀλλὰ καὶ νὰ τελεσποιούνται ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς. Αὐτό ἀκριβῶς ἐπιτραπεῖν δοιοι οἱ πλαισιοτέροι, διότι, χωρὶς γνῶσιν τῆς ἀγγλικῆς, καθυστερημένοι θὰ ἡσαν εἰς τὴν ἀσκησιν τοῦ πλοίους μας, διότι εἶναι διαπλάνων νέων δργανον δύστημα, ἀλλὰ καὶ νὰ διδάσκουν εἰς τοὺς νέους κάθε νέον δργανον δύστημα, διπώς συμβαίνειεις εἰς δλα τὰ ἐπαγγέλματα. Εἰς τὰ προηγούμενα ἔτη, δσοι δὲν ἡκολούθησαν αὐτὴν τὴν γραμμήν, ἔμειναν στάσιμοι, παρ' ὅλα τὰ διπλώματά των.

Μετὰ τιμῆς
ΜΑΡΙΟΣ Γ. ΒΑΛΛΙΑΝΟΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 10 Ιουλίου 1961

BUNKERS ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ (ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ)

Ἐμπιστευθῆτε τὰς πρακτορεύσεις τῶν πλοίων σας
εἰς τὰ Ναυτικά Πρακτορεῖα

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ & ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΟΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΚΑΛΑΜΑΤΑ
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 4.26 & 93.39
ΠΥΛΟΥ 44.

Τριακονταετής πεῖρα εἰς τὰς ναυτικάς ἐργασίας
ἐγγυᾶται διά τὴν καλλιτέραν ἔχυπηρέτησιν
τῶν πλοίων σας.

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων
Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων
Έμβασματα
Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, καταστήματα εἰς δλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς δλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ

ΤΑ ΣΥΖΗΤΗΘΕΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Είς τό 'Αμβούργον συνήλθε την 14ην και την 15ην 'Ιουνίου ή έτη σίσι Διάσκεψης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (International Shipping Federation). Περικλείει ή όργανωσις αυτή είς την δύναμιν της τάξις έφοπλιστικάς ένώσεις δύον τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Τὴν "Ένωσιν τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν έξεπροσώπησαν οι κ.κ. Ι'. 'Αδ. Χατζηπατέρας καὶ Δ. Κοπανίτσας.

'Απουσίασαντος τοῦ Προέδρου Σέρ Ντόναλδ "Αντερσον, προήδρευσε τῆς συνέλευσης ὁ Νορβηγὸς ἀντιπρόεδρος κ. Λέννεκεν. Κατὰ τὰς διεξαχθεῖσας ἀρχαιρεσίας ἐπανεξέληγη πρόεδρος ὁ κ. "Αντερσον.

Σύντομον περίληψιν τῶν θεμάτων ποὺ συνεζητήθησαν κατὰ τὴν διάσκεψιν παραθέτομεν κατωτέρω. 'Απὸ τὰ πρακτικὰ τῶν συζητήσεων ἀριθμεῖται τὰς σχετικάς, τὰς πλέον ἐνδιαφερούσας πληροφορίας.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Δὲν είναι μόνον ἡ 'Ελλάς, ἀλλὰ καὶ ἄλλαι χῶραι, αἱ ὅποιαι ἔχουν τὰς ἐπιφύλαξεις τῶν διά τὴν ἐπικύρωσιν τῶν διεθνῶν συμβάσεων ἐργασίας. 'Η κάθε μία ἔξ αὐτῶν δι' εἰδικοὺς λόγους, σιτίνες προκύπτουν εἴτε ἐκ τῆς γειτνίασεως μετ' ὅλων ναυτικῶν χωρῶν ή διότι προσκρούουν πρὸς τὴν ἑθνικήν τῶν νομοθεσίαν. Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ὅτι ἡ περὶ ἐκδόσεως διεθνῶν ταύτοτήτων τῶν ναυτικῶν εἶναι μία σύμβασις, τὴν ὅποιαν αἱ περισσότεραι χῶραι πρόκειται νὰ κυρώσουν. 'Ἐπίσης τὰς συστάσεις εἰπὲ τῶν περιεχομένων τῶν φαρμακείων τῶν πλοίων καὶ ἱατρικῶν συμβουλῶν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἀλλαὶ χῶραι τὰς νιοθέτησαν καὶ ἄλλαι τὰς μελετοῦν. 'Απὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἔβηλωση, ὅτι εὑρίσκονται εἰς τὸ προκαταρκτικὸν τῆς ἐπικυρώσεως στάδιον: 'Η Σύμβασις περὶ διεθνῶν ταύτοτήτων τῶν ναυτικῶν (ἀπὸ τὰς συμβάσεις τὰς ψηφισθεῖσας ἐν Γενεύῃ τῷ 1958) καθὼς καὶ αἱ παλαιότεραι περὶ κατωτάτου δρίου ἥλικιας εἰσόδοχῆς παιδίων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, περὶ ἐλαχίστου δρίου προσόντων πρὸς ἀπόκτησιν ἀπόδεικτικῶν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ περὶ πιστοποιητικῶν τῶν ναυτομαργίων.

Εἰς τὴν ἐφετεινὴν διάσκεψιν διεπιστώθη, ὅτι δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ νομίζωμεν, ὅτι ἡ χώρα μας κινδυνεύει νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ὑποδεεστέρα ναυτικὴ δύναμις, διότι δὲν προστρέχει νὰ ἐπικυρώῃ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις.

ΜΕΙΩΣΙΣ ΩΡΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Πρόκειται περὶ τῆς προσπαθείας τῶν ἐργατικῶν παρὰ τῷ I.L.O., περὶ μειώσεως τῆς ἐργασίας εἰς 40 ώρας ἐβδομαδιαίως. 'Η ἀρχικὴ ίδεα ἐρρίφθη καὶ ἀφορᾷ τὰς ἐργασίας ἡπρᾶς, ἀλλὰ ὡς εἶναι ἐπόμενον προσπαθοῦν νὰ κάμουν χρῆσιν αὐτῆς καὶ αἱ ναυτεργατικοὶ ὄργανοι σειραί. Εὔτυχης εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι ἡ γενικὴ συνέλευσις τοῦ I.L.O. δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνῃ ἀποφάσεις, αἱ ὅποιαι ἀφοροῦν τὴν ἐργασίαν ἐν θαλάσσῃ ἢ τούλαχιστον ἀνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Μικτῆς Ναυτικῆς 'Επιτροπῆς, ητίς συνέρχεται ἐν Γενεύῃ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. 'Εκεῖ εἶναι βέβαιον, ὅτι θὰ προβληθῇ ἡ δέουσα ἀντίδρασις ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν παράταξιν μὲ τὴν ἐπίπεδη, ὅτι θέλει ἐγκατειλιθῇ τὸ θέμα μειώσεως ὡρῶν ἐργασίας, δοσον ἀφορᾷ τὴν ἐργασίαν ἐν θαλάσσῃ.

ΜΙΚΤΗ 'ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ 'ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τὰ πρὸς συζητήσιν θέματα κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου τοῦ ἐν λόγῳ ὄργανου εἶναι:

- 1.— 'Η "Εκθεσις τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ.
- 2.— 'Η ἔκθεσις τῆς τριμεροῦς υποεπιτροπῆς ἐπὶ τῆς κοινωνικῆς προνοίας.
- 3.— 'Η ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων.
- 4.— 'Η ἐγκατάστασις συσκευῶν κλιματισμοῦ.

'Ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ θεμάτων τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον 'Εργασίας ἐκυκλοφόρησεν ὄγκωδεις τόμους, οἱ ὅποιοι διενεμήθησαν κατὰ τὸ Συνέδριον τοῦ 'Αμβούργου. Τὰ θέματα αὐτὰ ἔχασαν καὶ θὰ ἀπασχολήσουν τὴν Joint Maritime Commission, δργανον εἰς τὸ ὅποιον ἡ 'Ελλάς συμμετέχει διὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς καὶ τῆς ναυτεργατικῆς παρατάξεως, πλὴν τῆς κρατικῆς.

'Εγένετο μακρὰ συζήτησις ἐπὶ τῶν θεμάτων τούτων καὶ διεπιστώθησαν ἀνακρίβειαι εἰς τὰ παρὰ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ ἐκτιθέμενα.

Θά χρειασθῇ ἡ ἐπανόρθωσις ὡρισμένων ἀνακριθεῶν, δοσον ἀφορᾶ τὰ καθ' ἡμᾶς, ἀν δι' δι' ἄλλον λόγον, ἀλλὰ διὰ νὰ μὴν δημιουργοῦνται ἀτελεῖς ἐντυπώσεις διὰ τὰ ἀφορῶντα τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

'Ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς κοινωνικῆς προνοίας ἐγένετο ἐπίσης μακρὰ συζήτησις. 'Επεκράτησεν ἡ γενικὴ ἀντίληψις, ὅτι τὸ θέμα τοῦτο εἶναι

λίαν ἐπικίνδυνον καὶ δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ ἀδικαιολογήτους ἀνωμαλίας, ὅταν γίνη προσπάθεια ἀντιμετωπίσεως του διεθνών. 'Η γενικὴ γνώμη τῶν ἐκπροσώπων ἦτο, ὅτι πρόκειται περὶ θέματος, τὸ δόπιον πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζεται ἐντὸς τῶν ἑθνικῶν πλαισίων ἐκάστης χωρᾶς, μὲ σκοπὸν τὴν ἀμοιβαίαν ἔξυπηρτησιν τῶν ναυτικῶν δόλου τοῦ κόσμου.

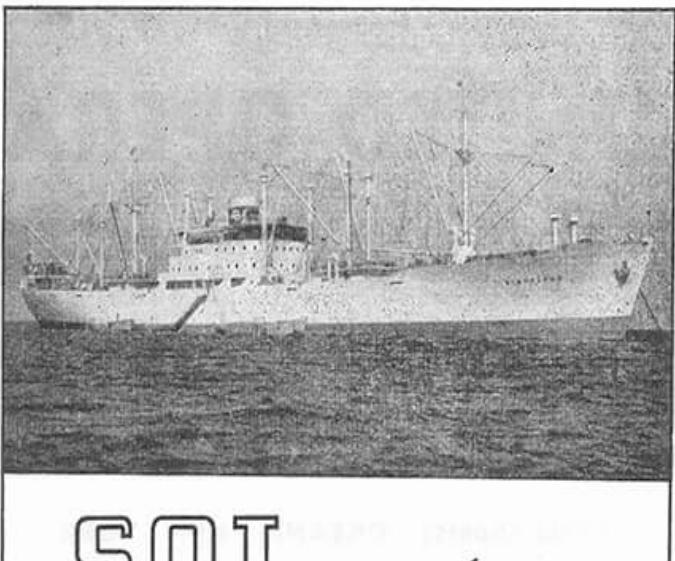
Διὰ τὸ θέμα τῆς ἐπανδρώσεως ἐλέχθησαν πολλὰ καὶ τελικῶς ἔχαρακτηρίσθη ὡς θέμα καθαρῶς ἑθνικόν, κριθέντος, ὅτι ἡ υιοθεσία διεθνούς συμβάσεως, δοσον ἀφορᾶ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων εἶναι ἀδύνατος ἐφ' ὅσον πλείστοις ὅσοι παράγοντες ἐπηρεάζουν τὸ θέμα τοῦτο. "Ολοὶ οἱ σύνεδροι ἡσαν δύοφωνοι οἵτινες πρέπει νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ περιπτώσις ἐπεμβάσεως τοῦ I.L.O. ἢ τῆς I.M.C.O. εἰς τὸ θέμα ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, παραμένοντος μόνον τοῦ Κράτους ἐν εἶδει τρίτου παράγοντος.

Διὰ τὸ θέμα τῶν ἐγκαταστάσεων κλιματισμοῦ ἐλέχθη, ὅτι πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσθῃ ἡ προκλητιδία ἀπὸ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα κίνησις πρὸς τὸν σκοπὸν θέματος τούτου.

'Ετοιμόθη ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐκπροσώπους, ὅτι τὸ θέμα τοῦτο εἶναι θέμα ἀποκλειστικὸν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ εἶναι καταφανές, ὅτι οἱ ίδιοι τὸ ἀντιμετωπίζουν ἀφ' ἐστῶν ὅπου δεῖ, δὲν ὑπάρχεις διεθνῶν συμβάσεων. 'Ακόμη καὶ εἰς παλαιότερα πλοῖα, οἱ ίδιοι οἱ ίδιοκτῆται τῶν, ἐφ' ὅσον κρίνουν τοῦτο ἐπιβεβλημένον, τὸ κάμνουν μόνοι τῶν, διῆστε οὐδεὶς λόγος διεθνούς συμβάσεως ὑπάρχει.

Συνεζητήθη ἐπίσης τὸ νέον καταστατικὸν τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν, δοσον τίθενται αἱ βάσεις «ένεων ὄγώνων» τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων μὲ σοδαράς ἐπιδιώκεις καὶ προβολὴν νέων ἀξιώσεων.

Καὶ, τέλος, ἀπεφασίσθη ὅπως ἡ ἐποία γενικὴ συνέλευσις τῆς Ομοσπονδίας τοῦ 1962 συνέλθῃ εἰς 'Αθήνας, μεταξὺ τῶν μηνῶν 'Απριλίου — 'Ιουνίου.



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

APOSTOLOS FOTIADIS

GENERAL SHIPCHANDLER

VICO GIANNINI 3/7

GENOA

PHONES:
200510 - 294782
202687 - 589396

CABLES:
FOTIADIS - GENOA

N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475-284

ΣΑΡΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Ο ΟΙΚΟΣ "ΡΕΘΥΜΝΗΣ - ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ",

Η ΕΘΝΩΦΕΛΗΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ, Η ΚΑΤΑΠΛΗΣΣΟΥΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥ

Έροτάζει τα σαράντα χρόνια από της ιδρύσεως του (21 Ιουλίου 1921) ο Οίκος «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής». Σπανίως ναυτιλιακή έπιχειρησις και δή έλληνική, έσπειρεσε τόσην έκτασιν δημιουργικής δραστηριότητος και τόσην έσχεν αποφασιστικήν έπιδρασιν εις τάς τύχας μιάς έθνικής Ναυτιλίας και τών έφοπλιστών της. Είναι, ίσως, ή μόνη περίπτωσης έλληνικής ναυτικής έπιχειρήσεως, η οποίας τόσον έπιτυχώς συνεδύασε τό ίδιον αύτής συμφέρον με τό γενικώτερον τῆς διάδοτης. Πράγματι, τό Γραφείον «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής» από της πρώτης ήμέρας τῆς συστάσεως του, εις μίαν στενωπόν του Σίτι, άπετελεσε τόν άκτινοβολούντα πυρήνα μιάς έθνωφελούς προσπαθείας. Τής Έλληνικής Ναυτιλίας έπρογραμμάτισε τήν άναπτυξιν και τήν έπετυχεν εις χρόνους χαλεπούς. Την τύχην του συνεδύασε μὲ αὐτήν.

Διὰ τὸν αύριαν ιστορικὸν τῆς Ναυτιλίας, ἐκείνον δότις θὰ θελήσῃ νὰ προχωρήσῃ πέραν ἀπό τὰ πρόσωπα, τὰ πράγματα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς καὶ νὰ ίδῃ τὰ γεγονότα εἰς βάθος καὶ μὲ κριτικὴν διάθεσιν, ή ἐπιτυχίας τοῦ Οίκου «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής» θὰ οφείλεται εις τήν έξης βασικούς λόγους: Εἰς τήν οικογενειακὴν ναυτικὴν ποράδοσιν τῶν ίδρυτών του. Εἰς τήν εύνοϊκὴν στιγμὴν, τήν οποίαν ἐπέλεξαν οὗτοι διὰ τήν έπιχειρηματικήν των έξόρμησιν. Εἰς τὸ υψηλὸν τῶν ήθος, ὡς έφοπλισταὶ καὶ διαχειρισταὶ, συναλλασσόμενοι ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος. Εἰς τήν εύρυτέραν παραλλήλως, σκέψιν των, τήν δημιουργικὴν τῶν φαντασίαν καὶ τέλος, εἰς τήν βαθύτεραν συναίσθησιν, ὅτι ὑπέρ τὸ άτομικὸν τῶν συμφέροντος οὐπήρχε καὶ τὸ γενικότερον τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν άνθρώπων τῆς.

Οἱ δύο, νέοι τῆς ήλικίαν, έξαδελφοί, ο Μανώλης Κουλουκουντής καὶ δ. Ρεθύμνης, προειρχοντο ἀπό τὴν καρδίαν τῆς ναυτιλομένης Ελλάδος. Εἰς τὴν Κάσσον καὶ τὴν Σύρον έζησαν τὰ παιδικὰ καὶ τὰ ἐφηβικὰ τῶν χρόνων μεταξὺ τοῦ οικογενειακοῦ κύκλου πλοιάρχων, μὲ στανίσιν διὰ τὴν ἐποχὴν τῶν μόρφωσιν καὶ μετέπειτα έφοπλιστῶν. Ή θάλασσα καὶ τὰ ἔργα τῆς ήσαν πρωτίμως τὸ βίωμά των. Είχαν τὴν πειραν, πρὶν ἡ προσπαθήσουν νὰ τὴν κατακτήσουν. Ανήσυχοι προσβλέπουν λίαν ένωρίς εἰς τὴν ἀπεραντωσύνην τοῦ πόντου, διαθέτοντες ὅμως τὴν καλὴν κατάρτισιν, τὴν γνώσιν, τὴν σεμνότηταν τοῦ ήθους, ἀλλὰ καὶ τὴν σύνεσιν δολοκλήρων γενεῶν. (Ο Οίκος Κουλουκουντή ζωὴν πλέον τοῦ οἰώνος ἀριθμεῖ ήδη).

Εἰς τὴν πλέον ἐνδειγμένην στιγμὴν ἀποφασίζουν νὰ ίδρυσουν τὸ γραφείον τῶν εἰς τὸ Λονδίνον. Πραγματοποιοῦν τὸ πρώτον ἐπιχειρηματικὸν τῶν βῆμα κατὰ τὴν περίοδον, μετὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον, κατὰ τὴν ὥποιαν ἀδρόως ἡγοράζοντο τὰ μεταχειρισμένα σκάφη ἀπὸ έφοπλιστὰς καὶ πλοιάρχους καὶ καθ' ὃν χρόνον κατήρχοντο αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ ἀστρονομικὰ ποσά τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ημερών, εἰς ἐπικλητικῶς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Εύρεθησαν οὔτω εἰς ἐπίκαιρον ἐπαλξιν κατὰ τὸν ὄργασμὸν τῆς ἀναδημοιουργίας τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Πρόθυμος, θερμή, συχνότατα ἀνιδιοτελής, εἶναι ἡ συμπαράστασις τοῦ νέου Γραφείου πρὸς τοὺς ἔχοντας ἀνάγκην αὐτῆς. Καὶ τὴν ἔχρει-άζοντο τότε πρὸ τεσσαροκαντείας οι «Ἐλλήνες πλοιάρχοι», προκειμένου νὰ διασέσουν τὰς πτωχάς οικονομίας αὐτῶν καὶ τῶν συγγενῶν των εἰς τὴν ἐπιχειρηματικὴν τῶν έξόρμησιν, εἰς τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πρώτου τῶν πλοίων. «Ἐπερτεῖ καποίος εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν νά τοὺς χειραγήσῃ, μὲ στοργὴν νὰ διασειρισθῇ ἀπὸ ξηρᾶς τὰ συμφέροντά των. Αὐτή καὶ μόνον ἡ ἀνεπιφύλακτος μύησις τῶν νέων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, αὐτὴ ἡ στοργικὴ ἐνθάρρυνσις εἰς τὴν διάθεσιν τῶν πρώτων κεφαλαίων διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ πρώτου πλοίου ἡ τῶν δίλγων ἐκατοστών, ἀπότελεῖ τὴν πλέον ιδιάζουσαν πολύτιμον ὑπηρεσίαν ποὺ προσέφερεν ο Οίκος «K & K» εἰς τὴν ἔλληνικήν ναυτιλιακήν ὑπόθεσιν κατὰ τὰ τελευταῖα σαράντα χρόνια, καθ' ἀ καὶ ἡ ἐπίδοσις τῆς Φυλῆς μας πρὸς τὴν θάλασσαν ἐδημοιουργήσε τὸ κέλληνικὸν θαῦμα». Βασικὸν πρόγραμμα τοῦ Μανώλη Κουλουκουντῆς οὐπήρξεν ἡ συλλογικὴ προσπάθεια. «Οτε ὁ ἄγγελος τῆς εὐκαιρίας εἰς τὰς τιμὰς τῶν πλοίων ἐτάρασσε τὰς ὕδατα τοῦ Σίτι, ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς καὶ ὁ Μηνᾶς Ρεθύμνης ἔσπευδον νὰ μεταφέρουν εἰς τὴν κολυμβήθραν τοῦ Σιλωάτη δεκάδας ὑποψήφιών της έπιχειρηματιών, τὸ πλεῖστον μὲ περιωρισμένην οικονομικὴν ἐπιφάνειαν, οἱ ὥποιοι εύθὺς ἀμέσως, τολμηροὶ καὶ αἰσιόδοξοι, ἐλάμβανον τὴν ἄγουσταν διὰ τὴν κατά-

κτησιν τοῦ Πόντου. Καὶ τὸν κατέκτησαν. Πρωτίστως καὶ κατὰ κύριον λόγον, ὡς «ναυτηριγένειον ἐφοπλιστῶν» ἐλείτουργησεν ὁ Οίκος «Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς», κατὰ τὴν τελευταῖαν τεσσαροκαντείαν. Καὶ τί δὲν ἐπέτυχεν! Εἰς δεκάδας ἀριθμούντας οἱ παρ' αὐτῷ τὰ πρώτα στερρά βήματα διατρέχαντες έφοπλισταί. Τώρα τὰς πρώτας σειράς εἰς τὸ εύρυταν πεδίον τῆς έφοπλιστικῆς δραστηριότητος κατέχουν.

* * *

Καὶ ίδου τὸ σύντομον χρονικὸν τοῦ Οίκου «Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς». Απλῆν, έννοεῖται, ὑπομνημάτευσιν ἐπιχειρούμενοι μιᾶς πολυμόρφου προσπαθείας, ἐκτεινομένης εἰς βάθος μήσεος σχεδὸν αἰώνων.

Τὸ νέον γραφείον ἥρχισε νὰ ἀναπτυσση τὴν δραστηριότητά του, μὲ ταχὺν ρυθμὸν, ἀπὸ τοῦ πρώτου ἔτους τῆς ιδρύσεως του, χάρις εἰς τὴν ὑποστήριξιν τῶν οικογενειῶν Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆς. Συγκεκριμένων ὁ Μηνᾶς Ρεθύμνης ἀντεπρόσωπες τὰ συμφέροντα τοῦ οικογενειακοῦ οὐμίου Πνευματικοῦ, Ρεθύμνην καὶ Γιάνναγα καὶ τῶν ἀδελφῶν Ἀρβανιτίδη καὶ ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς τῆς ιδικῆς του πολυμελοῦς οικογενείας, τῶν πέντε ἀδελφῶν καὶ τοῦ συνεταιρισμοῦ Κουλουκουντῆς Κωστομένη.

Τὸν Αύγουστον τοῦ 1921 οι νεαροὶ έφοπλισταὶ προβαίνουν εἰς μίαν λίαν ἐπιτυχῆ ἀγοράν — τοῦ ἀπὸ τοῦ «Rooke» 6.000 τ. τοῦ 1918 ἀπὸ 17.000 λιρῶν διὰ λογαριασμὸν τοῦ μακαρίου Ηλία Χατζηλία. Σημειώνει αὐτὴ εὐμενὴ ἀντίκτυτον εἰς τοὺς κύκλους τῶν Ελλήνων έφοπλιστῶν καὶ ἐλκύει τὴν προσοχὴν των καὶ τὴν ἐμπιστούντων των. Αποτέλεσμα νὰ ἀνατεθῇ ἀμέσως εἰς τὸ νέον γραφείον ἡ ἀγορὰ πλοίων διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀδελφῶν Μαργαρών, τοῦ Ιωάννου Κοσμέτου καὶ βραδύτερον τοῦ Νικολάου. Πρὶν ἡ παρέλθῃ ἔτος, ἡσ' ήση συνέπειξαν τὴν συνεργασίαν των οἱ δύο έξαδελφοί, ἔχουν καλῶς ἐδραιώσει τὴν θέσιν των εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου, διασχειρίζομενοι ἔνα σημαντικὸν ἀριθμὸν πλοίων. Είναι οἱ νέοι, μὲ ἐργατικότητα, ἐνθουσιασμόν, φωτεινὴν σκέψιν, γνῶσιν, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ αἰσιοδοξίαν. Πολύτιμος η συμπαράστασις τοῦ πατρὸς Ηλία Κουλουκουντῆς, κατὰ τὰ πρώτα πέντε ἔτη τῆς σταδιοδρομίας τοῦ Γραφείου. Απετέλεσεν αὐτὴ μίαν πρόσθετον ἀξιόλογον ἔγγυότιν διὰ τοὺς πελάτους τοῦ οἰκοῦ του Μανώλη Κουλουκουντῆς. Ήδυνατο οὗτος νὰ στηρίζεται καὶ εἰς τὴν οικονομικὴν ένίσχυσιν τοῦ διαπρεπούντος έκείνου έφοπλιστοῦ, τοῦ μακρά πείραν ἔχοντος τῶν ἀνθρωπίνων καὶ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων.

Υπὸ αὐτὰς τὰς θετικὰς προϋποθέσεις, τὸ ξεκίνημα τῶν δύο έξαδελφῶν ὑπῆρξεν ὁρμητικὸν καὶ ἡ ἄνοδος σταθερά. Ακολούθουντες πιστῶς τὰς οικογενειακὰς παραδόσεις, ἀλλὰ καὶ πλήρως κατανοούντες τὰς ἀνάγκας τοῦ «Ἐλλήνος έφοπλιστοῦ συνεταύτισαν τὰ εύρυτερα συμφέροντα τῶν πελατῶν των μὲ τὰ ιδικά των. Οὕτω, ὅχι μόνον έξευριστον τὰ ἀναγκαῖα δάνεια διὰ τὰς ἀγορὰς τῶν πλοίων των, ἀλλὰ πολλάκις συνεπλήρων τὰ πετρόπολες τῶν μὲ τὰ ιδικά των. Επειδὴ τοῦ πατρὸς Ηλία Κουλουκουντῆς τοῦ πατέρα τῶν πελατῶν των μὲ τὰ ιδικά των. Οὕτω, διὰ τοὺς πελάτους τοῦ πατέρας, πράγματι, καρπούς κατὰ τὴν μεγάλην ναυτιλιακὴν κρίσιν τοῦ 1931, ὅτε ὀλόκληρον τὸ ναυτιλιακὸν μας οικοδόμημα ἡ πειλήθη μὲ ἀμεσον κατάρρευσιν.

Τὴν τακτικὴν αὐτὴν, ἀνέπτυξαν βραδύτερον καὶ συστηματικῶς, εἰς εύρειαν πολιτικήν, ήτις ἀπόδρασιν εἰχεν ἀποφασιστικὴν ἐπὶ τῆς περιτέρω έξιετίσιας τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας. Η πλήρης συμπαράστασις καὶ ἡ πλήρης ταύτισις μὲ τὰ συμφέροντα τοῦ πελάτου, ἀπέδωσεν ώραίους, πράγματι, καρπούς κατὰ τὴν μεγάλην ναυτιλιακὴν κρίσιν τοῦ 1931, ὅτε ἀπέλθη ὁ συμβιβασμός, η ἐκκαθάρισις...

Αὐτὴ ητοὶ ἡ τακτικὴ (σκληρὰ καὶ ἀδυσώπητος, πλὴν ὅμως νόμιμος καὶ ἀναγκαῖα), τὴν ὥποιαν ἡ κολυμβήθραν τόπον τελετῶν των, Τράπεζαι καὶ ναυτιλιακὰ γραφεῖα εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Επειδὴ λοιπὸν, τὰς ἀποτελεῖσιν τῶν πελατῶν των, Τράπεζαι καὶ κανόνα, τῆς ἐκποιήσεως καὶ διὰ τὸ ἀπομένον σημαντικὸν ὑπόλοιπον νὰ ἐπέλθῃ ὁ συμβιβασμός, η ἐκκαθάρισις...

Αὐτὴ ητοὶ ἡ τακτικὴ (σκληρὰ καὶ ἀδυσώπητος, πλὴν ὅμως νόμιμος καὶ ἀναγκαῖα), τὴν ὥποιαν ἡ κολυμβήθραν τόπον τελετῶν των, Τράπεζαι καὶ ναυτιλιακὰ γραφεῖα εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Επειδὴ λοιπὸν, τὰς ἀποτελεῖσιν τῶν πελατῶν των, Τράπεζαι καὶ κανόνα, τῆς ἐκποιήσεως καὶ διὰ τὸ ἀπομένον σημαντικὸν ὑπόλοιπον νὰ ἐπέλθῃ ὁ συμβιβασμός, η ἐκκαθάρισις...

EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING
ALL CALIFORNIA PORTS: SAN FRANCISCO, BAY AREA, STOCKTON, LOS ANGELES, LONG BEACH
CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.
GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS
GENERAL AGENTS
GEORGE CARRAS INC.

17 STATE STREET
 NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

έξεποιούντο, οι ιδιοκτήται των άπεστερούντο πλέον τού όργανου και αύτού τού βιοπορισμού των. 'Απεκλείστο δι' αύτούς ή καλυτέρα αύριον.

Ήτο προφανές, ότι τήν ιδίαν δραματικήν τύχην θά είχον και οι πελάται τού Οίκου Ρεθύμνη — Κουλουκουντή. Θα έπρεπε νά χάσουν τά πλοιά των, νά άποσυρθούν δριστικώς πλέον ἀπό τήν θάλασσαν, έαν τό έλληνικόν αύτό γραφείον έμιμετο τά άλλα, άνηκολούθει τό παράδειγμά των. Δέν συνέβη, δύως, τούτο. 'Η φασινή σκέψις τού Μανώλη Κουλουκουντή άπερριψε τήν πεποτημένη τού δανειστού - διαχειριστού. Συνέλαβε άλλον, νέον τρόπον διά νά δόηγηση τούς πελάτας του μακράν τής χρεωκοπίας. Δέν άπέκρυψε τά σχέδιά του. Τά διεκίρυξε μεταξύ όλων τών έφοπλιστών. Συνέστησεν είς αύτούς νά τήν άκολουθσουν. «Οριμος πλέον ούτος (ό Μανώλης Κουλουκουντής), ώς έγραφοι άλλοτε τά «Ναυτικά Χρονικά», άνελαβε τό τεράστιον έργον νά χαράξῃ νέας κατευθύνσεις, νά τάς έφαρμόσῃ και νά καλέσῃ και τούς άλλους νά τάς άκολουθσουν. Εύτυχεις ζσοι τό έπραξαν».

'Άλλ' ος ίδωμεν πώς άκριδων άντεβρασε τό Γραφείον Ρεθύμνη — Κουλουκουντή κατά τήν δύσκολον έκείνην περίστασιν:

'Έξεποιησε και αύτό τό παρωπλισμένα και παρήλικα πλοιά του. 'Άλληλορυμουλκούμενα, πλέον τών τριάκοντα, έσυρθησαν είς τήν Γένοβαν. Τά εισπραχέντα ἀπό τήν έκποιήσίν των ήσαν έλαχιστα. 'Εζητησεν, δύως, τό Γραφείον και ἐπέτυχε νά λάβη νέαν πίστωσιν κεφαλαίων και χρόνου έξοφήσεως τών παλαιών ἀπό τούς "Αγγλούς πιστωτάς και ήρχισεν άμεσως νά άγοράζη νέα σκάφη. Κάθε άγορά πρωρίζετο νά άντικαταστήσῃ ἔνα τών έκποιηθέντων. Μέτοχοι έκάστης προσκήσεως, κατά τό ήμισυ, χωρίς βέβαια νά διαθέσουν νέα κεφάλαια οι διυχήσαντες πλοιοκτήται τών έκποιηθέντων. Είχον έξασφαλίσεις ούτω τήν έπιβίωσιν. Συμπλοιοκτήται είς νεώτερα πλοιά — τά «Στάρταρτς» του πρώτου πολέμου — είχον τήν έπιδια είς καλυτέρας ήμερας. Και άνεδημοιουργήθσαν. Τό 1937 ήδύναντο νά θεωρηθούν, ώς έπιζηλως άποκατασταθέντες.

Κατά τά τελευταία προπολεμικά έτη, ο Οίκου Ρεθύμνη — Κουλουκουντή έγνωρισε πλέον τήν πλήρη δικαίωσιν τών προσπαθειών τών ίδρυτων του. 'Ο κύκλος τής δράσεως του διηγούνθη, προσέλαβε παγκοσμίους διαστάσεις. Γνωστή ή καλή του φήμη είς τά πέρατα τής γῆς. Είς άγδηκοντα πλοιά — 65 έλληνικά και 15 άγγλικά — άνηρχετο ό στόλος, τόν όποιον κατά τήν έποχην έκείνην διεχειρίζετο.

'Η πολεμική λαίλαψ άνησχεσε τήν περαιτέρω άνάπτυξην τού Γραφείου. Είς 45 άνηλθον τά υπό' αύτού διασειρίζονται πλοιά, τά όποια κατεποντίσθησαν, έξυπηρετούντα τάς συμμαχικάς μεταφοράς.

* * *

Και τήν έπομένην, πού ή είρηνη άποκατεστάθη είς τάς θαλάσσας, ο Μανώλης Κουλουκουντής έσπευσε νά διακηρύξῃ τήν συνέξισιν τής δημιουργικής πολιτικής τού Γραφείου του. Διέγραψε τάς άμεσους έ-

πιχειρηματικάς του έπιδιώξεις. Εις τάς άρχας τού 1946, άγοράζει και διατίνει μεταξύ τών πελατών του 14 άγγλικά και 12 καναδικά σκάφη, ένω τώ 1947 και μετά τήν άγοράν τών 100 λίμπερτς, είς τήν όποιαν ό κ. Κουλουκουντής διεδραμάτισε τόν γνωστόν κύριον ρόλον, προβάνει είς τήν άγοράν 67 καναδικών σκαφών — ή μεγαλυτέρας άγοραπωλησία πού ποτέ έκλεισθη ἐπί διεθνούς έπιπεδου — έξ ών τάς 58 μέ παράδοσιν τό 1950, μέ τιμή χαμηλοτέραν ἀπό έκεινην πού παλούνται τά σκάφη τάυτα σήμερον, μετά 14 άλλα έτη.

Εύρυτατον υπήρξε και τό ναυπηγικόν πρόγραμμα τού Οίκου και τών έταιρικών παραφυάδων του, πού έν τώ μεταξύ έδημιουργήθησαν. Τάκερς και φορτηγά ύποδειγματικά άθρως έναυπηγήθησαν διά λογαριασμών του κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν. Εις ύπερπεντήκοντα άνερχονται τά σσα παρελήφθησαν. Παντού, είς τήν Αγγλίαν, τήν Ολλανδίαν, τήν Αμερικήν, τήν Ιαπωνίαν, τήν Γερμανίαν, τήν Γιουγκοσλαβίαν, τά ναυπηγεία άσχολούνται μέ τάς παραγγελίας τού Οίκου Ρεθύμνη — Κουλουκουντή. Οικονομικούς συνδυασμούς δυνατούς μόνον, λόγω τού κύρους του, συνάπτει τό «R & K». Είναι πλέον φίρμα διεθνούς προβολής. Αι συναλλαγάι του φέρουν τήν σφραγίδα τής άκεραίας έμπιστοσύνης, τήν έπιβολή τής οίκονομικής ισχύος.

'Η ύπερεκεχειλίζουσα, ή νευρώδης ζωτικότης δημιουργεῖ κατ' άνάγκην τάς παραφυάδας. Εις τό Λονδίνον και τήν Νέαν Υόρκην διευρύνεται και αύτών ή δράσις.

Παραφυάς ή London & Overseas Freighters, ή γνωστή μεγάλη άγγλική έταιρια (public company). Παραφυάς και ό Όμιλος Κουλουκουντή (Kulukundis Interests) τής Νέας Υόρκης. 'Ηδη ή δραστηριότης τού Γραφείου «R & K» άναπτυσσεται και εύρυνεται ταχύτατα. 'Αποτελεῖ πλέον τεράστιον έργον προστίθησην, μέ μεγάλον παρελθόν, έπιβλητικόν παρὸν και λαμπρόν, άσφαλώς, μέλλον.

* * *

Τά σαράντα χρόνια τού Οίκου Ρεθύμνης — Κουλουκουντής άποτελούν μίαν έπέτειον μέ εύρυτεραν σημασίαν, ένα γεγονός δι' άλοκληρον τήν Ναυτιλίαν και όως τοιούτον σήμερον τά «Ναυτικά Χρονικά» τό έξαιρουν και τό χαιρετούν. 'Η δραστηριότης τού Μανώλη Κουλουκουντή άμεσως εύρηγέτησε τήν Ναυτιλίαν, έστηριξε τήν προσπάθειαν τής γενικωτέρας άναπτυξέως της, έδωσε πολλάκις τήν κατεύθυνσιν διά τήν άποτελεσματική άντιμετώπισιν τών προβλημάτων της.

Και ή συνέχισις τής ωραίας σταδιοδρομίας τού μεγάλου έφοπλιστικού Οίκου παραδίδεται σύν τώ χρόνω είς τούς νεαρούς βλαστούς τής Οικογενείας. Οι υιοί τών κ.κ. 'Άδελφων Κουλουκουντή παραλαμβάνουν ήδη τήν σκυτάλην, ύπό τά στοργικά βλέμματα τών πατέρων των. 'Έχουν και αύτοί ωριμάσει. 'Απέκτησαν τήν έξιδιασμένην μόρφωσιν, έζησαν τήν παράδοσιν, διακατέχονται ἀπό τήν εύγενη φιλοδοξίαν νά άποδουν πολλῷ κάρρονες. Τούς τό εύχόμεθα.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

FRANK B. HALL & CO., Inc.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΛΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

PLACE SHARE OF YOUR MARINE
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

FRANK B. HALL & CO., Inc.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

ΕΠΙΤΟΠΙΟΣ ΕΡΕΥΝΑ ΤΟΥ κ. Ι. ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΑ

Πρόσφατον ταξίδιον τού κ. Ι. Παλαιοκράσα είς τὴν Νορβηγίαν παρέσκεν εἰς αὐτὸν τὴν εὐκαιρίαν νὰ γνωριστὸν ἐγγύτερον τὰ τῆς ἑκεῖ καταβολλόμενην εἰς εὐρυτάτην κλιμακοῦ προσποθείας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Πρωταρχικὴ είναι η ἐπιδιώκεια διὰ τὴν πλορεστέρων κατάρτιον τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας.

Σύγκρισιν τινὰ μὲ τὰ καθ' ἡμᾶς δὲν ἐπιδέχεται, βεβαίως, ἢ ἀπὸ οικροῦ ἔδραισμένην πλέον προσπάθεια τῆς Νορβηγίας. Εκεὶ ἐκατομύρια πολλὰ κορωνῶν δαπανῶνται επινοία ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τὸν Εὐφορισμόν.

Ίδιαιτέρως ἔξαιρεται η ἐπιμονὸς φροντὶς τῶν Νορβηγικῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων εἰς τὴν θάλασσαν. Τῆς φροντίδος δ' αὐτῆς ἐκδηλώσις είναι η ἀνύψωσις καὶ τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ Νορβηγίου ναυτικοῦ. Καθολικὴ είναι εἰς τὴν Νορβηγίαν η συνειδησία τῶν καλυτέρων πλοίων, ἀλλ' ἐκ παραλλήλου καὶ τῶν καλυτέρων πλορωμάτων.

Αἱ ἐντυπώσεις τοῦ ουσιεράτου μας περιλαμβάνονται εἰς τὸ κατερέων τοῦ:

Τὴ Νορβηγικὴν σύστημα ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἀποτελεῖ προϊὸν σχετικῶν μακροχρονίου ἐξελίξεως, κατὰ τὰ διάφορα στάδια τῆς ὅποιας ἐκάστη ἐπερχομένη γενεά προσέθετε τὴν ίδικήν της πολύτιμον συμβολὴν εἰς τὸ ἡδη ὑπάρχον καὶ ἐπὶ στερεάς βάσεως θεμελιωμένον οἰκοδόμημα.

Αἱ πρόταις συστηματικαὶ δημόσιαι ναυτικαὶ σχολαὶ ιδρύθησαν κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ παρελθόντος αἰώνος, μερικαὶ δ' ἐξ αὐτῶν ἔξακολουθῶν λειτουργοῦσσαι εἰς τὰ παλαιὰ τῶν κτίσις, τὰ χρονολογοῦμενα ἀπὸ τοῦ 1880 ἡ καὶ πρότερον. Διαιρίνεται, δηλαδή, ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις διὰ -τὴν μακρὸν παράδοσιν τῆς, ἡ ὅποια ἀποτελεῖ πολύτιμον στοιχεῖον προσαγωγῆς εἰς τὸν τομέα τούτου.

Κατὰ τὴν μακράν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον, οἱ Νορβηγοὶ μὲ τὴν μεθοδικότητα, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν ἀγάπην τῶν πρὸς τὴν θάλασσαν, ἡ ὅποια χαρακτηρίζει τὸ σύνολον τοῦ ἔθνους, κατώρθωσαν νὰ ἀναπτύξουν τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὸν βαθὺν πράγματι ἀξιοθάματον.

Ἡ μακροχρόνιος, δῆμος, αὐτὴ πείρα καὶ προσπάθεια ἔχουν δῆγηγήσει εἰς σύστημα ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἐντελῶς διαφόρου μορφῆς ἐξ ἑκείνου μὲ τὸ ὅποιον ὁ "Ἐλλην εἶναι ἔξοικειωμένος. Ἐλπίζομεν, ὅπις η σύντομος περιγραφὴ τοῦ Νορβηγικοῦ συστήματος, ἡ ὅποια θὰ ἀκολουθήσῃ, θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν ἄναγνωστην νὰ καταλήξῃ εἰς ίδιας κρίσεις, συγκρίσεις καὶ συμπεράσματα.

1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Βασικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς Νορβηγικῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως εἶναι τὸ γεγονός, ὅπις παρέχεται εἰς δύο σαρφάδας διακεκριμένα ἀπ' ἀλλήλων στάδια. Ταῦτα λαμβάνουν χώραν εἰς ἐντελῶς διάφορον χρόνον, ἀποδέπτουν εἰς τὴν πραγματοποίησιν διαφόρων ἀντικειμενικῶν σκοπῶν, χρησιμοποιοῦν ἐντελῶς διάφορα μέσα καὶ ἀπευθύνονται εἰς διάφορον ἀνθρώπινον ὑλικὸν.

Τὸ πρώτον στάδιον προηγεῖται τῆς ἔξοδου τοῦ νέου πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἀποτελεῖ τὴν πρετοιμασίαν, τὴν «βασικὴν ἐκπαίδευσιν» δι' αὐτῆς. Σκοπὸν ἔχει ἀφ' ἐνὸς τῆς μετάδοσιν ὡρισμένων βασικῶν ναυτικῶν γνώσεων πρὸς τοὺς νέους, ἀφ' ἔτερου δὲ τὴν γνωριμίαν καὶ τὴν ἐπαφὴν τῶν νέων πρὸς τὴν «θάλασσαν», τὴν δοκιμασίαν τῶν δηλαδῆς. Σημειώτεον, ὅπις η δασκαλὴ αὐτὴ ἐπιτάσσεται, ἡ ὅποια εἶναι διμήνου διαρκείας καὶ ἀμβάνει χώραν ἐπὶ ἐκπαίδευτικῶν σκαφῶν, ἀπευθύνεται πρὸς τὸ σύνολον τῶν ναυτικῶν.

Ἀντιθέτως, τὸ δεύτερον στάδιον, τὸ ὅποιον ἀκολουθεῖ τὴν συμπλήρωσιν τῆς προβλεπόμενῆς ὑπηρεσίας καὶ ἀποτελεῖ τὴν κυρίων ναυτικῆς ἐκπαίδευσιν, ἀπευθύνεται εἰς τοὺς νέους ἑκείνους, οἱ ὅποιοι πρόκειτον νὰ καταλάβουν ἡγετικὰς θέσεις εἰς τὸ πλοῖον. Μετὰ τὴν συμπλήρωσην τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας του, ὁ ὑπόψηφος δι' οἰνοδήποτε διτλωματοναυτικός ὑποχρεούνται εἰς τὴν παρακολούθησιν ὀλιγομήνου σειρᾶς μαθημάτων (συνήθως 7μήνου), τὰ ὅποια τοῦ παρέχουν τὴν ἀπαιτούμενην θεωρητικὴν κατάρτισιν. Μετὰ τὸ πέρας τοῦ κύκλου τῶν μαθημάτων, εἰς ἑκάστην ναυτικὴν σχολὴν τῆς Χώρας διεξάγονται ἔξετάσεις, αἱ ὅποιαι δηγοῦνται εἰς τὴν ἀπονομὴν τῶν διπλωμάτων.

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅπις τὸ σύνολον τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἀποτελεῖ αὐστηρῶς δημοσίᾳ ὑπόθεσιν. Τὰ ἐκπαίδευτικὰ σκάφη, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν συνήθως δωρεάς πλοουσίων, ἀνήκουν καὶ συντηρούνται ἀπὸ τὴν Γ' Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Υπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας. Εξ ἄλλου, αἱ 39 ναυτικαὶ σχολαὶ τῆς Χώρας ἀνήκουν μὲν

εἰς τοὺς κατὰ τόπους Δήμους, ἀλλ' ὑπάγονται εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ναυτικῶν Σχολῶν τοῦ αὐτοῦ Υπουργείου, τὸ ὅποῖον καὶ τὰς ἐπιχορηγεῖ ἀφεῖσθαι.

2. Η ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Ὦν αὐστηρὴ ἀνωτέρω, τὸ στάδιον αὐτὸν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ὃ διπέσια λαμβάνει χώραν πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ νέου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ικανὴ τῆς ἐκδόσεως ναυτικοῦ φυλλαδίου. Ἀποσκοπεῖ ἀφ' ἐνὸς εἰς τὸ νὰ δικιάσῃ τὸν νέον καὶ νὰ δῶσῃ τὴν εὐκαιρίαν καὶ εἰς αὐτὸν νὰ δοκιμάσῃ τὸν ἑαυτόν του, ἐάν εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν θάλασσαν, ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὸ νὰ τοῦ μεταδώσῃ ὡρισμένας βασικάς γνώσεις καὶ πειρατεῖς καὶ πρὸ πάντων πνεύματα πειθαρχίας καὶ σκληρότητας.

Ἡ ἐκπαίδευσις λαμβάνει χώραν κυρίως ἐπὶ τῶν πέντε ἐκπαίδευτικῶν σιαφῶν, τὰ διπέσια διαθέτει η Τρίτη Διεύθυνσις Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Υπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας. Τὰ δύο ἐξ αὐτῶν εἶναι μηχανοκίνητα — ἐν ἀτμόπλοιον καὶ ἐν δηζελόπλοιον — τὰ ύπολοιπά δὲ τρία εἶναι ιστιοφόρα. Τὸ μέγεθος τῶν τελευταίων εἶναι μεταξὺ 1700 καὶ 650 κ.ο.χ. Τὰ μηχανοκίνητα πλοῖα εἶναι περὶ πάντα πνεύματα πειθαρχίας καὶ σκληρότητας.

Ἐπὶ πλέον ὑπάρχουν καὶ δύο σχολεῖα ἐπὶ τῆς ξηρᾶς, τὰ διπέσια χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν πρακταρκτικὴν αὐτὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὰ διπέσια παρουσιάζουν τὸ σημαντικόν πλεονέκτημα τοῦ χαμηλοτέρου κόστους.

Σημειώτεον, ὅπις ὑπάρχουν πολλαὶ ἀντιφατικαὶ γνῶμαι περὶ τῆς καταλληλότητος ἡ μὴ τῶν ιστιοφόρων ὡς ἐκπαίδευτικῶν σκαφῶν εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν. Οἱ ύπερμαχοὶ τῶν ιστιοφόρων τούτων τούτους τὴν ἀξίαν τοῦ ιστιοφόρου ὡς ιδεώδους διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν νέων εἰς τὴν πειθαρχίαν καὶ ἀναφέρουν παρεμπιπτῶντας καὶ τὴν συναισθηματικὴν ἀξίαν του. Ἡ ἔτερα μερὶς, ἐξ ἄλλου ἀμφιβάλλει κατὰ πάσον νέον, προσφέρονται νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ τῶν τελευταίων τύπου δηζελοπλοίων μὲ τὰ πολιστεύοντα μηχανικά των συστήματα, δύνανται νὰ ἐκπαίδευσθων ἐπὶ ιστιοφόροι.

Τέλος, ἐκφράζονται πολλαὶ ἀμφιβολίαι καὶ ὡς πρὸς τὴν σκοπιμότητα τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ σκαφοῦ ἐν γένει. Υποστηρίζεται, ὅπις καὶ τὰ ἐπὶ τῆς ξηρᾶς λειτουργοῦντα σχολεῖα, συνδυάζομενα καὶ μὲ τὸν κατάλληλον πλωτὸν ἑσπολισμὸν εἰς λέμβους κλπ., πληρούν ἐξ ίσου τὰς ἀναγκαίας προϋποθέσεις καὶ ἐπὶ πλέον στοιχίους πολὺ ὀλιγωτέρων.

Ἄλλως τε, τονίζουν οἱ έπικριταί, τὸν χειμῶνα (Ὀκτώβριος—Μάιος) τὰ ἐκπαίδευτικὰ ὄπωσδηπότε δὲν κινοῦνται, τὰ δὲ μαθήματα γίνονται ἐν δρώμῳ. Ὁς εἶναι, εὐνόητον, ὁ χρόνος τῶν δύο μηνῶν, ὃ διπέσιος ἀφιερούνται εἰς τὴν πρακταρκτικὴν αὐτὴν ἐκπαίδευσιν, δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐφαρμογὴν ἐκπαίδευτικῶν προγραμμάτων πλοουσίων εἰς θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν κατάρτισιν. Εἰς τὸν μαθήτα ταρέψονται δόλια μόνον στοιχεῖα θεωρητικῆς ἐκπαίδευσεως, αναλόγως πρὸς τὴν ειδικότητα διὰ τὴν ὅποιαν προορίζονται, κυρίως δὲ ἡ ἐκπαίδευσις εἶναι πρακτική (σφυροκοπανήμος, χρωματισμός, πηδαλιούχησις, μαγειρική κλπ.).

Ἡ μεγαλύτερα, δῆμος, ἐμφασίς καὶ σημασία ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν καὶ ἔξοικεισιν τῶν νέων πρὸς τὴν αὐστηρά τάξιν, τὴν ὄποια ἀργότερον θὰ συναντήσουν ἐπὶ τῶν πλοιών. Ὁ γράφων εἶχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ίδῃ ἐκ τοῦ πλησίου τὴν ἐπὶ τῶν ἐκπαίδευτικῶν σκαφῶν ἐπικρυπτούσαν αὐστηροτάτην πειθαρχίαν καὶ πρέπει νὰ γίνη παραδεκτὸν ὅτι ἡ «πρακταρκτικὴ» ἐκπαίδευσις ἐπιτυγχάνει σχεδὸν πλήρως ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου. Ισαὶς ἡ προέλευσις τῶν ἐκπαίδευτων, οἱ διπέσιοι καὶ πρόσωποι κατὰ μεγίστων ποσοστῶν προέρχονται ἐν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, νὰ δικαιολογήσῃ τὸν ποιαντήν ἐπιτυχίαν.

Ὄσις εἶναι εὐνόητον, κατὰ τὴν ἐκπαίδευσιν ἀποδεικνύεται ὅτι ἀρκετοὶ εἰς τῶν νέων, διὰ πρώτην φορὰν ἐρχομένων εἰς ἐπαφήν, μὲ τὴν θάλασσαν, δὲν εἶναι κατάλληλοι διὰ τὸ ἐπάγγελμα, ὅποτε καὶ δὲν τοὺς χωρηγεῖται τὸ σχετικὸν φυλλάδιον μαθητευομένου μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκπαίδευσεως. Τὸ σύστημα προφύλαξεις καὶ αὐτοὺς τοὺς ίδιους, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν ἀπὸ μελλοντικάς ἀπογοητεύσεις καὶ ζημιάς.

Ὑποτίθεται, ὅπις δόλοι οἱ νέοι διερχοῦνται ἐξ αὐτῆς τῆς βασικῆς πρακταρκτικῆς ἐκπαίδευσεως προτοῦ νὰ ναυτολογηθοῦν κανονικῶς ἐπὶ πλοίων. Τούτο, δῆμος, δὲν εἶναι ύποχρεωτικόν, οὐδὲ η νομοθεσία παρέχει πλεονεκτήματα εἰς τοὺς ὑποστάτας τὴν ἐκπαίδευσιν ἔναντι τῶν ἀλλών. Τὸ μόνον προνόμιον τῶν πρώτων συνισταται ὅτι ἔχουν προτεραιότητα ναυτολο-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

γήσεως. 'Αλλ' είς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν τῆς πλήρους ἀπασχολήσεως καὶ τῆς δεξίας ἑλλείφεως πληρωμάτων, τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζει καὶ ἡ Νορθικὴ ναυτιλία, καθίσταται πρόδηλον ὅτι τὸ ὡς ἄνω προνόμιον στερεῖται οἰστρήπτος πρακτικῆς σημασίας.

Πάγματι, συμφώνως πρὸς τὰ δύσα ἥκουσεν ὁ γράφων παρὰ τῶν ἀρμοδίων, ἡ πρακτική σύντηγματικὴ σύντηγματικὴ σημερον διέρχεται «κρίτινα, ὑφειλομένη εἰς τὴν ἑλλείψιν μαθητῶν. Τυχὸν δὲ ἐπιθολὴ τοῦ θεσμοῦ ὃς ὑποχρεωτικοῦ, παρ' ὅλον ὅτι θὰ ἡτο κατὰ τὴν γνώμην των χρησιμος, θὰ προσέκρουεν εἰς πρακτικᾶς δυνητερίας καὶ δὴ εἰς τὴν τεραστίαν διπάνην, ἢ ὅποιας θὰ ἀπτετείδη διὰ τὴν ἀπόκτησιν νέων ἐκπαιδευτικῶν σιαφῶν ἢ σχολείων. Πρὸ πάντων, ὅμως, θὰ ἡτο τελείως ἀσύμφορον νὰ στερήται ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν νέων ἐπὶ δύμηνον ἢ τρίμηνον ὑπὸ συνθήκης τοιώτης ἑλλείφεως πληρωμάτων. (Σημ. Σήμερον περὶ τοὺς 10.000 ἔνοι ναυτικοὶ ὑπηρετοῦν ἐπὶ Νορθικῶν πλοίοι).

Τὸ σύστημα ἐν γένει παρὰ πολλῶν κρίνεται ὡς μὴ ἀναγκαῖον καὶ ἔφραγκται γνῶμαι, ὅτι θὰ ἡτο ἵσως καλύτερον νὰ καταργηθῇ. 'Ιδιως ἀμφισβήτειται παρὰ τινῶν ἢ σκοπιμότης καὶ ἡ χρησιμότης τῶν ἐκπαιδευτικῶν, ἐφ' ὅσον ἡ κυρία πρακτικὴ ἐκπαιδευτική συμπληροῦται ἐπὶ τῶν πλοίων.

3. Η ΚΥΡΙΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΚΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς προβλεπομένης θαλασσίας ὑπηρεσίας, δῆλοι ἀνεξαιρέτως οἱ ὑποψήφιοι ἀξιωματικοὶ ὑποχρεούνται, ὅπως φοιτήσουν ἐπὶ ἔν τε περίπου ἑτοῖς εἰς μίαν τῶν ναυτικῶν σχολῶν τῆς εἰδικότητος τῶν, προκειμένου νὰ προσέλθουν εἰς τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος. Σημειωτέον, ὅτι εἰς τὸ Νορθικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν καὶ οἱ θελαμπόλοι θεωροῦνται ἀξιωματικοὶ τοῦ σκάφους. 'Ἐν συνόλῳ ὑπάρχουν 39 σχολαῖ, ἔξ δων 15 Πλοιάρχων (7 διαθέτουν καὶ τμῆμα ραδιοτηλεγραφητῶν), 15 Μηχανικῶν, 4 Μαγείρων καὶ Θαλαμηπόλων καὶ 5 διὰ Μαγείρους μόνον.

Ἡ φοιτησίς εἰς τὰς σχολὰς εἶναι ἡμερησία καὶ οἱ μαθηταὶ δὲν ἐνδιατῶνται εἰς αὐτάς, ἔκτὸς τῶν Σχολῶν μαγείρων καὶ θαλαμηπόλων, ὅπου ἡ φύσις τῆς ἐκπαιδεύσεως ἀπαιτεῖ τὴν ἐνδιαίτησιν τοῦ μαθητοῦ ἐπός τῆς σχολῆς. Αἱ σχολαὶ τῶν Μαγείρων παρουσιάζουν ἐνίστεις καὶ τὴν ἐνδιαφέρουσαν ιδιορυθμίαν, ὅτι διατηροῦν αἱ ἴδιαι ἐστιοτροπία, εἰς τὰ ὅποια σερβίρονται τὰ παρασκευαζόμενα ὑπὸ τῶν μαθητῶν φαγητά καὶ εἰς τὰ ὅποια οἱ πελάται ἔχουν τὴν εύκαιριάν νὰ ἐκπαιδευθοῦν ἀρισταὶ καὶ ἡ Σχολὴ δύναται νὰ καλύψῃ μέρος τῶν ἔδρων τῆς.

Οσον ἀφορᾷ τὸ νομικὸν καθεστῶς τῶν σχολῶν, σύντοιται συνήθως ἀνήκουν εἰς τὸν Δῆμον τῶν πόλεων, ὅπως καὶ ἡ δῆλη ἐκπαιδεύσις. Τὸ Κράτος, ὅμως, ἐπιχορηγεῖ ἀθόνως τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως,

μέσω τῆς Διεύθυνσεως Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ Νηολογίων τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας, ὡς ὅποια καὶ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ προγράμματα τῶν σχολῶν, τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν εἰλικρίνων.

'Ἄξιει, ἐπίσης, νὰ σημειωθῇ ὅτι καὶ αἱ σχολαὶ ναυτιλίας (ναυτίλων ἀξιωματικῶν) καλύπτουν μέρος τῶν δαπανῶν των δι. Ιδίων μέσων, δεδομένου ὅτι ἐν τημήσι των εἶναι ἀφιερωμένον εἰς τὸν ἔλεγχον ναυτικῶν ὄργανων, ὡς ὅποιος ἔχει ἀνατεθῆ ἐις αὐτὰς βάσει τῶν κειμένων διατάξεων.

'Ο γράφων, ὅμως, θὰ δηθελε νὰ ἐλκύσῃ τὴν προσοχὴν τοῦ ἀναγνώστου, ἐπὶ τοῦ δισκιῶν διαφόρου συστήματος ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, κατὰ τὸ δόπιον ἡ θεωρητικὴ κατάρτισις ἀκόλουθη τὴν πρακτικὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔξασκησιν, ἀντὶ τοῦ ἀντιστρόφου τρόπου, ὡς ὅποιος ισχύει παρ' ἡμῖν. 'Ἐπι πλέον, ἡ θεωρητικὴ ἐκπαιδεύσις δὲν λαμβάνει χώραν διπλακῆς, ἀλλ' εἶναι ἐντελῶς ἔξειδικευμένη καὶ προσηρμοσμένη εἰς τὰς ἀνάγκας καὶ ἀπαιτήσεις ἐκάστου διπλώματος, λαμβάνουσα χώραν ἀμέσως πρὸ τῶν ἔξετάσεων, αἱ ὅποιαι δῆλην εἰς τὴν ἀπονομὴν του.

Δέξιος ποστήριζεται ἐνταῦθα ὅτι τοῦτο ἀποτελεῖ ιδεῶδες σύστημα, ἀλλ' ἀσφαλῶς περιέχει ὠρισμένα καλὰ στοιχεῖα, τὰ ὅποια δέονταν νὰ τύχουν προσοχῆς. 'Οπως χαρακτηριστικὰ μοῦ ἐλέχθη ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Σχολῆς Ναυτίλων Ἀξιωματικῶν τοῦ Μπέργκεν, εἶναι ἀσυγκρίτως ευκολώτερο νὰ ἐκπαιδεύσῃ κανεὶς ωρίμους ἄνδρας, ἔχοντας ἡδη ἀποκτήσεις σημοντικῆς πρακτικῆς τὸν θάλασσαν γνωρίζουν. 'Ἐπι πλέον, τὸ νορθικὸν σύστημα παρουσιάζει μεγάλα πλεονεκτήματα, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, δεδομένου ὅτι ἡ δαπάνη διὰ μίαν Σχολὴν ἡμερησίας φοιτησεως εἶναι ἀσυγκρίτως μικροτέρα τῆς διατηρούσης καὶ οἰκοτροφοφορίων.

Λεπτομερέστερον, ἡ κατὰ κλάδους εἰδικὴ ναυτικὴ ἐκπαιδεύσις παρουσιάζει τὰ ἔχης χαρακτηριστικά :

(α) 'Η ἐκπαιδεύσις τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος :

'Ος ηδη ἀνεφέρθη, διὰ τὴν ἐκπαιδεύσιν τῶν ὑποψήφιων πλοιάρχων διατίθενται 15 συνόλῳ Σχολαὶ Ναυτιλίας, κατανεμηνέναι ἀνὰ μίσος εἰς ἑκάστην περιφέρειαν τῆς Χώρας. Αἱ Σχολαὶ ἔχουν τάξεις ἡ κύκλους μαθημάτων, ἀντιστοιχούντας εἰς ἔκαστον τύπου διπλώματος. 'Υπάρχουν, π.χ., τάξεις ὑποψήφιων κυβερνητῶν Α' καὶ Β' τάξεως, ἀνθυποπολιούρχων, ὑποπλοιάρχων καὶ πλοιάρχων. Πέραν τούτων, αἱ Σχολαὶ Ναυτιλίας τοῦ 'Οσλο καὶ τοῦ Μπέργκεν ἔχουν καὶ τάξεις διὰ τὸ διπλώμα πλοιάρχου ἀνώτερας τάξεως (Higher Master's Certificate). 'Η Σχολὴ τοῦ 'Οσλο ἀποκαπτεῖ, κυρίως, εἰς τὴν κατάρτισιν Πλοιάρχων, οἱ ὅποι:

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N.Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

WINCHES, WINDLASSES and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO.
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD.
ALSO: COMPRESSOR PARTS

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT
BOILER TUBES
FINNED TUBES
STUDDED TUBES
ECONOMIZER ELEMENTS
BURNER PARTS
GAUGE GLASSES
SOOT BLOWER ELEMENTS

ST. LAWRENCE SEAWAY and
PANAMA CANAL

APPROVED FAIRLEADS

TAYLOR,
PALLISTER
ENGLAND

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID

FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES

LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE
DIESEL AND TURBINE ENGINES
GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN

TROY-ENGBERG

BABCOCK (CANADIAN)

PUMPS and PARTS

FOR
DEAN
DEMING
INGERSOLL-RAND
K. S. B. (GERMAN)
MORRIS
NATIONAL TRANSIT
WARREN
WESTCO
WORTHINGTON

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS
DISTILLERS
EVAPORATORS
WATER BOXES

COOLERS

CONDENSER TUBES

HEATING COILS

EVAPORATOR COILS

MANILA AND WIRE ROPES FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

θά χρησιμεύσουν ως καθηγηταί εἰς τὰς Σχολὰς Ναυτιλίας ἐν γένει καὶ οὕτω εἰς τὴν τάξιν τοῦ ἀνώτερου τούτου διπλώματος διδάσκονται ἀνώτερα μαθηματικά, ναυτιλία κλπ., εἰς δὲ τὴν Σχολὴν τοῦ Μπέργκεν ἡ εκπαίδευσις ἀπόδειπει εἰς τὴν μόρφωσιν μελλοντικῶν 'Αρχιπλοιάρχων καὶ στελεχῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Οὕτω τὰ διδασκόμενα ἑκεῖ μαθῆματα περιέχουν ἀσφαλιστικά, ναυτικὸν δικαίον, ὁργάνωσιν ἐπιχειρήσεως κλπ.

Κατὰ τοὺς λοιποὺς κύκλους μαθημάτων (τάξεις ἀνθυποπλοιάρχων, ὑποπλοιάρχων, πλοιάρχων), ἀπάσαι αἱ Σχολὴ ἀκολουθοῦν κοινὸν πρόγραμμα καὶ σύστημα ἀκταίνεσσις. 'Ο ἀριθμὸς τῶν μαθητῶν κατὰ τάξιν δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 15. Τοῦτο συνδυάζεμενον καὶ μὲ τὸν πλήρη τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῶν Σχολῶν καὶ τὴν ἐπάνδρωσιν τούτων διὰ καταλλήλου καὶ ἐπαρκοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ, ἔχασφαλίζει τὴν ἄνετον καὶ ἐπιμελημένην ἐκπαίδευσιν τῶν ἀξιωματικῶν.

Οἱ κύκλοι σπουδῶν διλῶν τῶν τάξεων Πλοιάρχων εἶναι ἔννεαμηνοῦ διαρκεῖας, ἀλλὰ τὰ ἀπαίδευματα τυπικά καὶ οὐσιαστικά προσόντα πρὸς παρακολούθησιν ἔκαστου καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔξετάσεις ποικιλούν.

Οὕτω οἱ ὑποψήφιοι ἀνθυποπλοιάρχοι πρέπει νὰ ἔχουν συμπληρώσει τὸ 21ον ἔτος τῆς ἡλικίας των, τριετῆ θαλασσίαν ὑπρεσίαν καὶ ἔννεαμηνοῦ φυσικά, φοίτησιν εἰς μίαν τῶν Σχολῶν Ναυτιλίας.

Μετὰ τὴν λήψιν τοῦ διπλώματος τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου καὶ τὴν συμπληρώσιν ἐνὸς ἀκόμη ἔτους θαλασσίας ὑπρεσίας, δύνανται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὴν τάξιν τῶν ὑποπλοιάρχων.

Τέλος, μετὰ διετῆ ἐπὶ πλέον θαλασσίαν ὑπρεσίαν, ὁ ἀξιωματικὸς εἶναι ἔτοιμος νὰ παρακολούθησῃ τὸν κύκλον σπουδῶν, ὥς ὅποιος δῆμει εἰς τὰς ἔξετάσεις καὶ τὴν ἀπονομὴν τοῦ διπλώματος τοῦ Πλοιάρχου.

Ἄξια προσοχῆς εἶναι καὶ ἡ ἔντερτα ισχύς ἐκάστου διπλώματος. Π.γ. ὁ κάτοχος διπλώματος ὑποπλοιάρχου ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ πλοιάρχευν ἐπὶ σκαφῷ μέχρις 600 κ.ο.χ. 'Ανάλογα ισχύουν καὶ δι' ὅλα τὰ ἄλλα διπλώματα πλοιάρχων, μηχανικῶν κλπ.

(β) Ἡ ἐκπαίδευσις τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς :

Καὶ οἱ μηχανικοί, ὅπως καὶ οἱ πλοιάρχοι, ἐκπαίδευονται εἰς Δημοσίας Σχολὰς Μηχανικῶν. 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἀνέρχεται, εἰς 15. 'Η διάρθρωσις, δῶμας καὶ σι διατάξεις, αἱ ὅποιαι διέπουν τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν μηχανικῶν διαφέρουν διασκέψιν από τὰ ισχύοντα εἰς τὸν πλοιάρχου.

'Η κυρία ἐκπαίδευσις τοῦ μηχανικοῦ λαμβάνει χώραν πρὸ τῆς ἀπονομῆς τοῦ διπλώματος τοῦ Γ'. Μηχανικοῦ. Κατ' αὐτὸν τὸν χρόνον καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ τὸ δόκιμος μηχανικὸς ἔχει συμπληρώσει τὸ 21ον ἔτος τῆς ἡλικίας του καὶ 18μηνον θαλασσίαν ὑπρεσίαν, ὑποχρέουται εἰς τὴν παρακολούθησιν δύο δεκαμήνων κύκλων σπουδῶν εἰς Σχολὴν. Ο πρότος κύκλος ἀπόδειπει εἰς τὴν στοιχειώδη ἐκπαίδευσιν τοῦ ὑποψήφιου, ὁ δὲ δεύτερος τοῦ παρέχει τὴν ἀποτομένην ἀρτίαν καὶ ἀνωτέραν κατάρτισιν. 'Αμφότεροι περιέχουν καὶ πρακτικὴν ἔχάσκησιν εἰς τὰ μηχανουργεῖα τῶν Σχολῶν. Μετὰ τὴν λυμπτήρωσιν τῶν ὡς ἀνώ σπουδῶν, δικιούς μηχανικοῦ ὑφίσταται τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος μηχανικοῦ Γ'. τάξεως.

'Εφ' δοσὸν ὁ μηχανικὸς ἔχει ὑπορετῆσει τούλαχιστον ἐπὶ 6 μῆνας ἐπὶ δηζελοπλοίου καὶ ἄλλους 6 ἐπὶ ἀτμοπλοίου, τὸ διπλωματικόν τοῦ διεύθεται διὰ τὴν μηχανικήν του περιορίζεται δι' ἀπομηχανάς ἡ μηχανικής ἐσωτερικής καύσους μόνον.

Ἐπίσης πρέπει νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ μηχανικὸς διδάσκονται νὰ ἀντικαταστήσῃ 10μηνον σειρὰν μαθημάτων δι' ἀντιστοίχου 18μηνον ὑπρεσίας εἰς ἀνεγνωρισμένα ὑπὸ τῶν ἐκπαίδευτικῶν ἀρχῶν ἐργοστάσια.

Μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τοῦ Γ'. Μηχανικοῦ, τὰ πράγματα εἶναι σχετικῶς εὐκόλωτερα. Διετῆς θαλασσίας ὑπρεσία (τὸ ήμισυ τῆς ὅποιας διδάσκονται νὰ ἀντικαταστήσῃ ὑπὸ ὑπρεσίας εἰς ἐργοστάσιον κατασκευῆς ἡ ἐπισκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν) καὶ πεντάμηνος φοίτησις εἰς τὴν τάξιν τῶν Β' μηχανικῶν μιᾶς Σχολῆς, ἀρκούν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τοῦ Β'. Μηχανικοῦ. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ισχύν του διὰ μηχανᾶς ἀμφοτέρων τῶν τύπων, ισχύουν αἱ αὐταὶ διατάξεις, μόνον διὰ τὸ Β'. Μηχανικὸς πρέπει νὰ ὑποστῇ ἐπιτυχῶς καὶ τὰς ἔξετάσεις διὰ τὴν μηχανούσα τοὺς τύπους μηχανῶν.

Τέλος, διὰ τὸ διπλωματικό τοῦ Α'. Μηχανικοῦ ἀπαιτεῖται καὶ πάλιν διετῆς θαλασσίας ὑπρεσία (μὴ ἀντικαθισταμένη ὑπὸ ὑπρεσίας ἐπὶ τῆς Ἑράκλειας) καὶ πεντάμηνος φοίτησις πρὸ τῶν ἔξετάσεων.

Εἰς τὰς Σχολὰς Μηχανικῶν ἐκπαίδευονται καὶ οἱ ἡλεκτρολόγοι μηχανικοί τῶν πλοίων, οἱ ὅποιοι θεωροῦνται ἀξιωματικοί. Πρὸ τῆς φοίτησις, ἐν τούτοις, οἱ ἡλεκτρολόγοι πρέπει νὰ ἔχουν συμπληρώσει τριετῆ ὑπρεσίαν εἰς ἡλεκτρολογικὰ ἐργαστήρια ἢ ἐργοστάσια καὶ ἐποτέσσιαν θαλασσίαν ὑπρεσίαν. Μετὰ ταῦτα, παρακολούθων 10μηνον σειρὰν μαθημάτων εἰς Σχολὴν Μηχανικῶν καὶ ύφιστανται εἰδικὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Μηχανικοῦ - 'Ἡλεκτρολόγου.

(γ) Ἀξιωματικοὶ Βοηθητικοὶ Υπηρεσίων :

'Ως ἡδη ἀνεφέρθη, οἱ ραδιοτηλεγραφηταὶ ἐκπαίδευονται εἰς εἰδικὰς Σχολὰς, αἱ ὅποιαι συστεγάζονται μὲ τὰς Σχολὰς Ναυτιλίας. Διὰ τὴν

συμμετοχὴν των εἰς τὰς ἔξετάσεις δὲν ἀπαιτεῖται θαλασσία ὑπηρεσία, ὅλὰ μόνον 9μηνος φοίτησις εἰς μίαν τῶν Σχολῶν. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἑταῖς θαλασσίας ὑπηρεσίας καὶ τὴν παρακολούθησιν 9μηνον κύκλου ἀνώτερων σπουδῶν, ὁ ραδιοτηλεγραφητής Β' τάξεως δικαιούται ὅπως προσέλθει εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ διπλωματικό Α' τάξεως.

'Η δευτέρα κατηγορία ἀξιωματικῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν είναι οἱ θαλαμηπόλοι. 'Ο κλάδος τῶν θαλαμηπόλων δὲν ἀποτελεῖ αὐτοτελή, ἀνεξάρτητον εἰδίκευσιν, ὅπως παρ' ἡμῖν, ἀλλὰ δύνανται νὰ χαρακτηρίσηται ὡς ἡ δευτέρα βαθμὸς τῆς σταδιοδρομίας τοῦ μάγειρου. Θά πρέπει ἐπίσης νὰ τονισθῇ, διὰ τὴν διαφοράν την πρόσημη πόλη τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου εἶναι πράγματι θέσις ἀξιωματικοῦ. 'Επι παραδείγματι, η ὑπηρεσία τῆς τροφοδοσίας είναι ἀπόκλειστικῶς ιδική του. 'Ανάλογος πρὸς τὴν θέσιν του ἐν τῷ πλοίῳ είναι καὶ ὁ χρόνος καὶ τὸ ἐπίπεδον τῆς ἐκπαίδευσέως του.

'Ο ὑποψήφιος θαλαμηπόλος πρέπει κατ' ἄρχας νὰ συμπληρώσῃ τριετή ὑπηρεσίαν εἰς ἑστιατόρια, μαγειρεῖα κλπ. ἐπὶ τῆς Ἑράκλειας. 'Εν συνεχείᾳ καὶ ἀφοῦ φοίτηση ἐπὶ 10μηνον εἰς Σχολὴν Μαγείρων, ύφιστανται ἔξετάσεις πρὸς απόκτησιν τοῦ διπλώματος τοῦ Μαγείρου. 'Ακολούθως δύνανται νὰ ναυτολογηθῇ ὡς μάγειρος καὶ μετὰ τριετῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν φοίτης ἐκ τοῦ θαλαμηπόλου, πρακτείμενον νὰ λάβῃ τὸ διπλωματικό του θαλαμηπόλου, μετὰ ἐπιτυχεῖς ἔξετάσεις φωτικά. 'Η διάρκεια τῆς φοίτησης είναι καὶ πάλι 10μηνος. 'Η φωτιστική, η διάρκεια τῆς προσέχεται κατὰ τὴν 10μηνον αὐτῆν φοίτησιν, είναι ἀνώτερου ἐπίπεδου, περιλαμβάνουσα πλήθης μαθημάτων (λογιστικά, μαγειρική, οἰκονομικήν γεωγραφίαν, ψυχολογίαν τοῦ πληρώματος κλπ.).

Τέλος, θά πρέπει νὰ σημειωθοῦν ώρισμέναι γενικώτεραι παραπρήσεις εἰς τὴν προβλημάτων, τὰ οποῖα ἀπασχολούνται τὴν διληγούμενην εκπαίδευσιν.

Οἱ Νορβηγοὶ δὲν ἀντιμετωπίζουν ἔλλοικων μέσων διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν — αὐτὰ χορηγοῦνται αφεδρῶς ὑπὸ τοῦ Κράτους — οὔτε τίθεται πρόβλημα διδακτικοῦ προσωπικοῦ ἢ ἐκπαίδευτικῶν κειμένων. 'Οι χαρακτηριστικῶν μοδῶν ἐλέχθη, τὸ ζήτημα τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ εἴναι ζήτημα μισθῶν. Αἱ ναυτικοὶ σχολαὶ διὰ τῆς καταβολῆς ἀκριδῶν καλῶν μισθῶν προσελκύουν προσωπικὸν ἀριστήτος ποιότητος. 'Αποξεὶς δὲ καὶ ἔχασφαλισθή προσωπικὸν ἀνώτερου, λύεται σχεδὸν αὐτομάτως καὶ τὸ θέμα τῶν βιθλίων, δεδουμένου, διὰ αὐτὰ συγγράφενται ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῶν Σχολῶν.

Τοικυώτερον πρόβλημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσέως ἀναφέρεται εἰς τὴν Ἑλλειψιν μαθητῶν. Οι νέοι μετὰ δισκούσαν πλέον τρέπονται πρὸ τῆς τέλειας σπουδῶν, παρ' ὅλην τὴν ναυτικὴν παράδοσιν τῆς Χώρας. Οὕτω η προσφορά ἀξιωματικῶν είναι κατωτέρα τῶν ἀναγκῶν καὶ διὰ τὴν κατάστασις αὐτῆς γίνεται βεδαίως αἰσθητή καὶ εἰς τὰς Σχολὰς. 'Εν τούτοις, οὐδεμίας χαλάρωσις τῶν ἀπαίτουμένων προσόντων καὶ διαγωγῆς ἡ τοῦ ἐπιπέδου μορφώσεως γίνεται ἀνεκτή. Τούναντίον εἰς τὰς Σχολὰς ἐπικρατεῖ μεγάλη αἱ στηρότητες καὶ κατ' ἔτος πολλοὶ μαθηταὶ ἀπορρίπτονται διὰ τὴν ὅποιας στηρίζονται αὐτῶν.

Γενικῶς πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ τὸ γεγονός διὰ τὴν Νορβηγικὴ ναυτικὴν ἐκπαίδευσις είναι ἐπαρκής, διχό μόνον ἀπὸ πλευρᾶς ποσοτικῆς ἀπόδοσεως, ἀλλὰ ἐπιτυγχάνει διὰ τὴν αὐτηρότητος τῶν κριτήρiorών καὶ ἀσιτικήν ποιοτικήν απόδοσιν. Τὰ δὲ ἀκολούθωμένων σηστήματα καὶ μέθοδοι είναι σχειδία προσεκτικῆς μελέτης καὶ ἔξετάσεως, ίδιως ἐν διάφοροι τοῦ προτίτητος ποιότητος ποιότητος ποιότητος.

I. ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΑΣ

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S. P. A.

Υποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα

καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

Εἰδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν

τακτικῶν γραμμῶν

Έκπρόσωποι ὑπερεκατόν

ἐφοπλιστικῶν οἰκων

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δλους τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας

Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX GE 046

ΑΠΟ ΤΟΥ 1912

FERRARO & FERRARO

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΩΤΑΙ

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΣΤΙΒΑΔΟΡΟΙ

GENOVA

CAMPETTO, 7/6

TELEF. 207684 - 296738 - 206727

TELEG. FERRAGENTI



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

Υ/Κ ΠΑΤΡΙΞ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΤΕΙΡΑΙΩΣ:

12 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

6 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961

μὲ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ - ΣΙΔΝΕΪ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως
Έμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεΐα.

Πληροφορίαι και είσιτήρια εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 83 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.933 - 32

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΛΜΕΣ (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.141 (3 ΓΡΑΜΜΑΤΑ)

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Η ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΥΟ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑΙ ΜΕ ΤΑΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τόν παρελθόντα Δεκέμβριον συνεκροτήθη είς τάς Βρυξέλλας διάσκεψης τής Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος, τής Εύρωπαϊκής Κοινοπραξίας Γαιάνθρακος — Χάλυδος και τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος 'Ατομικής 'Ενεργείας, άσχοληθείσα μέ το θέμα: «Τεχνικαὶ πρόδοι και Κοινὴ Ἀγορά». Διάφοροι ἐπιτροπαὶ κατηρτίσθησαν μεταξύ τῶν όποιων και μία ἐπί τῶν Μεταφορῶν, μὲ ὑποεπιτροπὴν ἐπί τῶν θαλασσιών τοιάτων. Δύο ἔκθεσεῖς ὑπεβλήθησαν εἰς τὴν ὑποεπιτροπὴν αὐτὴν, μία παρὰ τοῦ καθηγητοῦ κ. Β. Μινολέττη καὶ ἔτέρα παρὰ τοῦ κ. Μ. Ο. Λήμανς. 'Ο κ. Μινολέττη ὑποστηρίζει ἀπεριφράστως, ὅτι ἡ συνθήκη τῆς Ρώμης δὲν ἀφορᾷ τὰς θαλασσιάς μεταφοράς, αἵτινες ἔκφευγουν τῆς δραστηριότητὸς τῆς. 'Η ἀποφίς του αὐτῆς ἔρχεται εἰς αντίθεσιν μὲ τὰς γνώμας ἔνιων προσωπικοτήτων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, αἱ ὅποιαι, μολονότι δέχονται ὅτι ἐτίλονται IV τῆς συνθήκης (Μεταφορῶν) δὲν ἔφαρμόζεται, ὑποστηρίζουν ἐν τούτοις, ὅτι αἱ γενικαὶ διατάξεις τῆς αὐτῆς συνθήκης ισχύουν κάλλιστα καὶ διὰ τὰς θαλασσιάς μεταφοράς. 'Ο καθηγητῆς Μινολέττη ἔξεφρασε τὴν χαράν του, ὅτι οἱ πρωτεργάται διὰ τὴν σύγκλισιν τῆς διασκέψεως ἀνέγραψαν εἰς τὴν ἡμερησίαν τῆς διάταξιν τὸ θέμα τῶν θαλασσιών μεταφορῶν, διὰ τὸ ὅποιον ἡτο δυνατόν νὰ μὴ ἐνδιεφέροντο. Καλλίσταν τὴν σημαντικότηταν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ὅτι περιλαμβάνοντες καὶ τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς μεταξύ τῶν θεμάτων τῆς διασκέψεως ἡθέλησαν νὰ προχωρήσουν κατὰ ἔνα ἐπί πλέον βῆμα πρὸς τὴν ἔφαρμογήν τῆς συνθήκης εἰς τὸ εἰδός τούτο τῶν μεταφορῶν.

'Έξ ἄλλου, ὁ συντάκτης τῆς ἔκθεσεως θέτει ὡς προϋπόθεσιν, ὅτι αἱ τεχνικαὶ πρόδοι εἰς τὸ πεδίον τῆς θαλασσιάς ναυσιπλοίας θὰ ἀσκήσουν περιωρισμένον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Τὸ πλοῖον δὲν θὰ αἰσθανθῇ, τρόπον τινά, τὰ ἀποτέλεσματα τῆς εὐρωπαϊκῆς ἐνοποίησεως, ἐνῷ τῷ τούτων εἰς τὸν τομέα τῶν λιμένων ἡ πραγματοποίησις τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς δύναται νὰ ἔχῃ σημαντικούς ἀντίκτυπους καὶ ἔκει θὰ πρέπει — κατὰ τὴν ἔφαρμογήν τῆς συνθήκης — νὰ χρησιμοποιηθοῦν αἱ πλέον σύγχρονοι τῶν τεχνικῶν πρόδοι.

Προβαίνει ἀκολούθως ὁ κ. Μινολέττη εἰς ἐπισκόπησιν τῶν συγκεκριμένων ἀπόφεων, ὅσον ἀφορᾷ τὰς τεχνικὰς ἔξελιξις εἰς τὰς θαλασσιάς μεταφοράς. 'Αναφέρει τὴν αὐξησιν τῶν διαστάσεων καὶ τῆς ταχύτητος διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως νέων μέσων προώσεως, τροποποίησεων τῆς τεχνικῆς τῶν κατασκευῶν καὶ τῆς ειδικεύσεως. 'Ος πρὸς τοὺς λιμένας, ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἐκβάθυνσιν καὶ διεύρυνσιν τῶν χώρων ἀγκυροθολίας, τὴν ἐγκατάστασιν κινητῶν καὶ μονίμων ἔξοπλισμῶν, ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον εἰδικεύμενῶν καὶ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν. Προκύπτει ἐπὶ τούτων, ὅτι ἐπὶ τριῶν μεγάλων ὄμβων δραστηριότητος, τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν λιμένων, θὰ ἔχουν ἐπίδρασιν αἱ σύγχρονοι τάσεις.

Η ΤΑΧΥΤΗΣ, Ο ΟΓΚΟΣ ΚΑΙ Η ΕΙΔΙΚΕΥΣΙΣ

Τὸ πλέον ἐπαναστατικὸν στοιχεῖον ἔγκειται, ίσως, εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ μεγέθους. Διὰ τὸ δεξαμενόπλοιον, τὸ μέγεθός του ἐπενταπλασιάσθη ἐντὸς εἰκοσαετίας. Τὸ τάνκερ τῶν 30 — 32.000 τόνων d.w., ὅπερ πρὸ δέκα ἑταῖροι μονάς ἐκτάκτου χωρητικότητος, ηδη εἶναι ἀπλῶς πλοῖον μέσης τοιαύτης. Διὰ τὰ σκάφη ἐπρού φορτίου ἡ ἔξελιξις ὑπῆρξε βραδυτέρα, ἀλλὰ πάντων εἶναι σημαντική. Τὸ 1945, τὸ φορτηγὸν διὰ χύμα φορτίου εἶχε χωρητικότητα 10.000 τ. d.w. καὶ ἀνέπτυσσε ταχύτητα 12 κόμβων. Σήμερον, ὑπάρχουν δεκάδες φορτηγῶν (bulk carriers) ὑπὸ ναυπηγησιν, χωρητικότητος 40.000 τόνων d.w. 'Ος πρὸς τὴν ταχύτητα, ὁ συντάκτης τῆς ἔκθεσεως ὑπελόγισεν, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1900 μέχρι τοῦ 1951 ἐστιμειώθη μέση αὐξησίς 59% διὰ τὰ δεξαμενόπλοια (ἴναντι 390% διὰ τὰς διαστάσεις). 'Εάν εἰς τὸ πεδίον τούτο ὑπάρχῃ μετριωτέρα αὐξησις, τούτῳ ὀφείλεται μόνον καὶ μόνον εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, τὴν προκαλουμένην ἀπὸ τὴν αὐξησιν τῆς ταχύτητος. 'Η αὐξησίς ἐν τούτοις τῆς χωρητικότητος μειώνει τὸ ἀλόγω κόστος. Οὕτω, ἡ μεταφορά φορτίου πετρελαίου διὰ πλοίου τῶν 45.000 τόνων κοστίζει τὸ ἥμισυ, παρ' ὅσον ἐὰν ἡ μεταφορὰ ἐγίνετο διὰ μονάδος τῶν 16.000 τόνων d.w. Εἶναι, ἀλλως τε, προφανές, ὅτι ἡ αὐξησίς τῆς χωρητικότητος καὶ εἰς ἡσσανα μοῖραν τῆς ταχύτητος, θέτουν οἰκονομικά προβλήματα, καθόσον ἀπατεῖται ἡ διάθεσις λίαν σεβαστῶν κεφαλαίων. 'Αληθῆς ἀγώνης δρόμου πρὸς τὸν ἐγκυρωνισμὸν ἀναπτύσσεται, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ πίπτουν, κατὰ τρόπον

ραγδαῖον, αἱ ὁξίαι τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ παλαιοτέρας ἡλικίας πλοίων.

Εἰς τὴν τοιαύτην τάσιν ἀποτελεῖ ἔξαρτεσιν τὸ ἐπιβατηγὸν λάινερ, διότι κανεὶς δὲν σκέπτεται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὰς προπολεμικὰς μονάδας τῶν 86.000 τ. γκρός, διὰ πλοίων τοῦ αὐτοῦ μεγέθους ἡ μεγαλυτέρων. Διατηρεῖ ὁ κ. Μινολέττη δισταγμούς διὰ τὴν σκοπιμότητα τῶν σχεδίων ἔνιων κεφαλαιούχων, οἵτινες ἐσκέφθησαν ἐπιβατηγὸν λάινερ τῶν 90.000 ἡ τῶν 120.000 τ. γκρός. Κατ' αὐτὸν, ὁ ἀεροπορικὸς παράγων ἀποκλείει καθεδυνατότητα διὰ μεγαλύτερα λάινερ.

'Ἐπανερχόμενος είτα ὁ συντάκτης τῆς ἔκθεσεως εἰς τὴν αὐξησιν τῶν διαστάσεων καὶ εἰς τὴν ἔξ αὐτῆς ἀπορρέουσαν οἰκονομίαν, ἀνάγεται τὸ παράδειγμα τῆς χρησιμοποίησεως τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων. Κατ' ἄρχας ἐπρόκειτο μόνον περὶ δεξαμενοπλοίων τῶν 10.000 τόνων, ἐπειτα διετέθησαν τάνκερ τῶν 20.000 τ. καὶ τέλος μονάδες τῶν 40.000 τ. δυνάμεναι νὰ μεταφέρουν τετραπλασίαν ποσότητα φορτίου, ἔναντι τοῦ πρὸ εἰκοσαετίας τράμιτ φορτηγού. Μὲ τὴν ἀντικαταστασιν τῶν παλαιῶν τράμιτ διὰ συγχρονισμένων μονάδων τῶν 12.000 ἡσ. 13.000 τόνων, κινουμένων διὰ στροβίλων ἡ δηζελομηχανῶν καὶ ταχύτητος 15 κόμβων, κατωρθώθη νὰ μειωθῇ κατὰ τὸ ἡμισυ τὸ κατά τόννου κόστος τοῦ καυσίμου. Ταύτοχρόνως, ἐμειώθησαν τὸ ἀναγκαιούν προσωπικόν, τὸ νεκρόν βάρος καὶ οἱ ὀφέλιμοι χώροι. Δέν εἰναι διέτοπληκτόν, ὅτι ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας, μία σύγχρονος μονάδα ἡδύνατο νὰ ἔργαζεται ἔκει, ὅπου τὰ παλαιότερα σκάφη θὰ παρωπλίζονται.

ΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣΙ

"Ἄρα γε — διερωτάται ὁ κ. Μινολέττη — ἡ πυρηνικὴ πρόωσις μέλει νὰ προκαλέσῃ νέας ἀνατροπάς; 'Ἐπι τοῦ προβλήματος τούτου δείκνυται ὅλιγον ἐπιφυλακτικός. Πρός τὸ παρόν — ἀναφέρει εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ — ἡ ἀποδοτικότητα ἐνὸς ἀτομοκίνητου ὑποδρυχίου δὲν φαινεται — ἐνδεχομένως — ἐξησφαλισμένη, εἰμὶ μόνον διὰ πολὺ μεγάλα μεταφορικά σκάφη, λόγου χάριν διὰ μεταλλοφόρα τῶν 80.000 τ. d.w. Πάντως, διεξάγονται σοθαραί μελέται εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, Μεγάλην Βρετανίαν, Ιαπωνίαν καὶ ἀλλοιοῦ ἐπὶ τῆς δυνατότητος χρησιμοποίησεως ἀτομοκίνητων ὑποδρυχίων σκαφῶν, δυναμένων νὰ μεταφέρουν 30.000 τ. πετρελαίων ἢ μεταλλεύματων. Μεταξύ τῶν πλεονεκτημάτων τοιούτων μονάδων φαίνεται, ὅτι συγκαταλέγονται ἡ ἡγεμόνη ταχύτης, ἡ δυνατότης ναυσιπλοίας εἰς εὐθείαν γραμμήν, ὃ μη ἐπηρεασμός τῆς ναυσιπλοίας ἀπὸ τὰς καιρικὰς συνθήκας κλπ. Πάντα ταῦτα ηδη ἡγεμόνων τὴν ἀμφοτελή της καὶ τὴν ἀσφαλείαν τῶν ταξιδίων. 'Απομένουν ἐν τούτοις ἀρκετά προβλήματα πρὸς ἐπίλυσιν, ὡς λ.χ. ἀπὸ πλευρᾶς τεχνικῆς (ἡδημένον κόστος τασκευῆς σκάφους καὶ μηχανῶν προσώσεως, κίνδυνοι), οἰκονομικῆς (ἀσφάλισις), καὶ νομικῆς (διεθνεῖς κανονισμοί).

Προβαίνει είτα ὁ κ. Μινολέττη εἰς τὴν ἔξτασιν διαφόρων ἐντυπωσιακῶν καινοτομιῶν καὶ ἀναφέρει, μεταξύ ἀλλων, τὴν χρήσιν ἐλαφρῶν μετάλλων, ίδια εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς. 'Υπάρχουν ηδη ποταμόπλοια ναυπηγηθέντα δι' ἀλουμινίου. Τὰ πλαστικὰ ἐπίσης, χρησιμοποιούνται ηδη διὰ τὰς σωληνώσεις καὶ διὰ τὰ σωσίδια μέσα. 'Ο ἀεροιστρόδιλος κάμνει τὴν ἐμφανίσιν του. Τὸ πρωτοπορειακὸν ἀγγλικόν σκάφος «Μεθάν - Πλαισιόνηρα» δίδει λαβὴν εἰς προοπτικήν οἰκονομικῆς καὶ ἀσφαλοῦς μεταφορᾶς υγραερίων, δυναμένων νὰ ἀντικαταστήσουν εἰς πολλάς περιπτώσεις τὸ πετρέλαιον. 'Η ναυσιπλοία διὰ σκάφους κίνουμένου ἐπὶ προσκεφαλαίου ἀέρος ἐδόκιμασθη ηδη ὅπως καὶ μεταφορὰ ἐλαστικῶν δεξαμενῶν, ρυμουλκουμένων. Τὰ ἐγκιβωτισμένα φορτία (cavatines) ἐπὶ εἰδικῶν πλοίων μεταφέρονται δόλευν καὶ περισσότερον. 'Η ἀκόποντος λίαν αύστηρως κανόνων, ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν χρησιμοποίησιν συσκευῶν ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, ὡς λ.χ. τοῦ ραντάρ, κατέστησαν τὴν μεταφοράν ἀσφαλεστέραν καὶ ταχυτέραν.

"Η δημιουργία εύρυτέρων οἰκονομικῶν κοινοτήτων δὲν ἐπιτρέψῃ, σχεδόν, τὰς τεχνικὰς ταύτας ἔξελιξεις. Δύναται, δύμας, ἡ δημιουργία αὐτή νὰ προκαλέσῃ νέα ρεύματα μεταφορῶν χρησιμοποιουμένων, βεβαίως, καὶ μεγαλύτερων μεταφορικῶν μονάδων. Τούτο ἐγκαίρως τὸ διάτελος τοιαύτων διοικούντες τοὺς παραθαλασσίους λιμένας. Αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν διευρύνονται. 'Η αὔξανομένη, ἀλλως τε, ἐμπορικὴ κίνησις δὲν θὰ λειψῃ νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ζήτησιν ἐργατικῶν χειρῶν καὶ εἰς τοὺς λι-

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ 'ΗΡΑΚΛΗΣ. & 'ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

μένας καὶ θὰ μᾶς φέρουν εἰς τὸν συντονισμὸν τῶν ἔξελίξεων καὶ εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις διὰ τῆς χρησιμοποίησεως πλέον ἔξειλιγμένων μεθόδων. "Ἄς προστεθῇ καὶ η διά τῶν πετρελαιοσαγγών από έγκρας μεταφορά περισσοτέρου πετρελαίου. Πάντα ταῦτα δύνανται νὰ ἐπηρεάσουν, εἰς σημαντικὸν μέτρον, τὴν κίνησιν ἐνίων λιμένων, καθὼς καὶ τὰς ἀντιλήψεις περὶ τῶν πλοίων, ἄτινα θὰ προσεγγίζουν εἰς αὐτούς. Ἡ Κοινὴ Ἀγορά" — ἐπιλέγει εἰς τὴν ἔκθεσίν του ὁ κ. Μινόλεττι — δύνανται νὰ δόηγηστη εἰς τὴν κατάργησιν τοῦ μονοπωλίου τῆς ἀκτοπλοΐας. Ναυπηγεία τινὰ ἔξ αλλου, θὰ ἀπολέσουν τὴν κρατικὴν προστασίαν καὶ ἀφέμενα εἰς τὴν τύχην των θὰ ἔξαφανισθούν.

Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΚΘΕΣΙΣ

'Ο κ. Λήμανς άφ' ἑτέρου, γενικός διευθυντής τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, ἀσχολεῖται εἰδίκῶς εἰς τὴν ἔκθεσιν του μὲ τὰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τὴν κίνησιν τῶν λιμένων. Διαπιστώνει ἐν ἄρχῳ, ὅτι εἴναι λίαν δύσκολον νὰ καθορισθῇ, εἰς ποιὸν μέτρον ἡ τεχνικὴ πρόσδοσις εἰς τοὺς λιμένες θὰ καταστήῃ οἰστητὰ τὰ οἰκονομικὰ καὶ κοινωνικὰ ἀποτελέματα τῆς ἐν τῇ Κοινῇ Ἀγορᾷ. Δισδέετε, πράγματι, ἡ Κοινὴ Ἀγορά μέγαν ἀριθμὸν λιμένων, διαφόρους χαρακτήρος, λόγω ιστορικῶν, οἰκονομικῶν, τεχνικῶν, πολιτικῶν καὶ κοινωνικῶν ἐπιδράσεων. 'Αδύνατον εἰς ἕνα ἄνθρωπον νὰ τὰς περιλάβῃ δόλας ὁμοῦ. Θά ἔπειτε πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν νὰ διάσθετη ἐπιτελείον ἐρευνητῶν. 'Ο κ. Λήμανς, σπεύδει νὰ εἴπῃ, ὅτι ὁ λιμὴν δὲν είναι μέσον μεταφορᾶς. Είναι, μᾶλλον, σύνδεσμος μεταξὺ τῶν θαλασσιών καὶ τῶν χερσαίων μεταφορῶν, είναι σημεῖον ἐπαφῆς καὶ ἀνακαταδιανομῆς. 'Ἐπειτα, δθεν, ὅτι ἡ ἔξελιξις τῶν λιμένων ἔργαρτάται ἐκ τῆς ἔξελιξεως τῶν μεταφορικῶν μέσων. Τούτο δὲν ἐμποδίζει ὅπως — ἀνέργετήως τῶν καθ' ἐαυτὸ μεταφορῶν — οἱ λιμένες δράσουν διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς τεχνικῆς τοῦ χειρισμοῦ τῶν ἐμπορευμάτων, δηλαδὴ διὰ τῆς μηχανοποίησεως τῶν πρὸς τούτο μέσων.

Είναι άναμφισθήτον τὸ ἐνδιαφέρον ποὺ παρουσιάζει ή λιμενική κίνησις διὰ τὴν Εύρωπακήν Οἰκονομικήν Κοινότητα. 'Η μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον αὔξησις τῆς κινητικότητος τῶν εύρωπαϊκῶν λιμένων συνδέεται μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. 'Η ἀνάπτυξις αὐτῆ, δύμας, ὑπῆρξε βραδυτέρα τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς. Μὲ μιαν κατάργησιν τῶν οἰκονομικῶν φραγμῶν, τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον καὶ συνεπῶς η κίνησις τῶν λιμένων, θὰ αὐξηθοῦν. 'Η δὲ αὔξησις αὐτῆ, ητὶς δᾶ τους λιμένας ἡτο ἀπὸ 9 ἔως 12% ἐτήσιως κατὰ τὴν τελείαν δεκαετίαν, εἰναι δυνατὸν νὰ εύρυσκη. 'Η Εύρώπη, ἀλλως τε, διὰ ν' αὐξήσῃ τὴν εὐημερίαν τῆς, πρέπει νὰ παράγῃ περισσότερον καὶ συνεπῶς θὰ εισάγῃ περισσότερας πρώτας ὅλας διὰ θαλάσσης ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Παραλλήλως, αἱ ἔξαγωγαι θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθήσουν τὴν αὐτῆς ὄδου διακινούμεναι διὰ τῶν λιμένων. Τοῦτο καὶ θέτει σοδαρά προβλήματα ἐπεκτάσεως τῶν λιμένων, τὰ δὲ ἐν λόγῳ προβλήματα δεσπόζονται ὑπὸ τῆς ἔξελίξεως, ητὶς συντελεῖται εἰς τὰ μέσα μεταφορᾶς.

"Οσον άφορά τάς θαλασσίας μεταφοράς, η έξέλιξης αυτή έμφανε^{ται κατ'} άρχας είς τὴν αὐξησιν τῆς μέσης χωρητικότητος, ήτις μεταβάλλει τὸ κανονικὸν μῆκος τῶν 100 μέτρων προκυμαίας κατὰ πλοίον τοῦ 1939, εἰς 150 μέτρα τὸ 1961. Η ἴκανότης ὑποδοχῆς τῶν πλοίων ἀπὸ τοὺς λιμένας καὶ πρὸ πάντων ἔκεινους, οἵτινες ὄφειλον νὰ διαστέουν κρηπτιδώματα διὰ πλοΐα τακτικῶν γρυπῶν, ἐμειώθη κατὰ τὸ 1/3. Τὸ πρόβλημα περιπλέκεται ἐπὶ τοῦ γεγονότος, διὶ ή αὔξησις τοῦ μεγέθους τῶν μεταφορικῶν μέσων δὲν ἡκολουθήθη εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἀπὸ παράλληλον αὔξησιν τῶν πρὸς φόρτωσιν ἥ ἐκφόρτωσιν ἐμπορευμάτων. Ἐχειάσθη, δύνει, διαρρύθμισις τῶν ἐγκαταστάσεων. "Ετερον παρεμβαῖνον στοιχεῖον ἐγκείται εἰς τὴν εἰδίκευσιν τῶν σκαφῶν, ήτις πολλάκις, βαίνει παραλλήλως μὲ τὴν αὔξησιν τῶν διστάσεων, ήτις εἰς τὰ μεταφορικὰ μέσα φορτίου χῦμα. Τὸ γεγονός διαπιστοῦται: μεταξὺ ἄλλων εἰς τὰ πλοῖα ψυγεῖαι καὶ τὰ μεταφέροντα ὄπωρας. Ἐξ ἄλλου, τὸ πλοίον πρέπει νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν του τὴν ἔξελιξιν τῶν μεταφορῶν ἐγκινωτισμένων φορτίων διὰ νὰ μὴ εἰπώμεν τι περὶ συνδεδυσμένης αὐξησίας καὶ χερσαίας μεταφορᾶς, ὅποτε τὸ πλοίον γίνεται πορθμείον. Η τελευταῖα αὕτη τεχνικὴ θὰ τείνη νὰ ἐπεκταθῇ ραγδαίως, εὐθὺς ὡς ἀρθοῦν τὰ ὑφιστάμενα σήμερον διοικητικά καὶ πολιτικά ἐμπόδια. Ταῦτα πάντα ἀσκοῦν ἐπίσης τὸν ἀντίκτυπόν των ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων. Πέραν ὅλων αὐτῶν, ὅμως, καὶ ὁ ἐφοπλιστής, ἀντιμετωπίζων σοδαράν αὔξησιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, τῶν ἀπόρρεουσῶν ἐπ̄ τὴν τεχνικῆς καὶ κοινωνικῆς ἔξελίξεως, ἀξιοὶ βραχίτερων χρονικὴν παρασυμόν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας. Καὶ ἐν τούτῳ ἀκόμη χρειάζεται δόσις τις φαντασίας, διότι ή κατὰ μέσον ὄρους παραμονὴ εἰς τοὺς λιμένας εἶναι τοσούτων μᾶλλον ὑπερβολική, καθόσον εἰ-

ναι μακρότερα τής άντιστοίχου τής προπολεμικής περιόδου.

Παραπλεύρως πρός τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν λιμένων τῶν θαλασσιών μεταφορῶν, ὑπάρχει καὶ ἡ τῶν χερσαίων μεταφορῶν. Βλέπομεν, πρὸ πάντων, νὰ εὑρύνεται εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην ἡ ἐνδοχώριος ναυσιπλοΐα. Αὕτη ἐνδιαφέρεται ὀδού καὶ περισσότερους διὰ γενικά ἐμπορεύματα. Νέα λοιπὸν σημειώνεται τεχνική, ἣτις ἀπαιτεῖ τροποποίησες τῶν ὑδατοφρακτῶν καὶ τοῦ ἐδιπλισμοῦ τῶν λιμένων (ρυμουλκά κλπ.). Ή ἐπὶ τῶν ὄδων μεταφορά, ἣτις πρὸ ὅλιγον μόλις ἔχρησίμενων ὡς ἐστατικὸν μέσον εἰς τὸν λιμένα, ἐκτελεῖ ὀλοέν χρέον εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς ἐμπορευμάτων καὶ εἰς αὐτὰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Καὶ τούτῳ ἀκόμη ἐπηρεάζεται ἀμέως τὸ λιμενικὸν μηχανικὸν συγκρότημα. 'Ο σιδηρόδρομος τέλος, βελτιώνει συνεχῶς τὰς ὑπηρεσίας του καὶ ἡ ἡλεκτρικὴ ἔλξις, ἡ ἔλξις διὰ μηχανῶν Ντῆζελ, ἔχει τὸν ἀντίκτυπόν της, τόσον ἐπὶ τῆς διαρκείας τῶν διοιδοριῶν, δύον καὶ τῆς ἐργασίας εἰς αυτὸν τούτον τὸν λιμένα.

«Δυνάμεθα — τονίζει εἰς τὴν ἔκθεσίν του ὁ κ. Λημανᾶς — νὰ συμπεράνωμεν γενικῶς, δτι πάντες οἱ κλάδοι τοῦ τομέως τῶν μεταφορών, εἴτε αὐταὶ γίνονται διὰ θαλάσσης, εἴτε διὰ ἡρᾶς, ἡσκησαν τὴν αὐτὴν ἐπιρροήν ἐπὶ τῆς κινῆσεως τῶν λιμένων: Ήδησαν δηλαδὴ τὸν μεταφορικὸν ἴκανότητα καὶ τὴν προσαίγνωσιν τῆς εἰδίκευσεως, αἵτινες ἀναγκάζουν τούς λιμένας νὰ προσαρμόζωσιν κατὰ τρόπον διολκηρωτικὸν εἰς τὰς νέας ἀπαγγεῖσι τῆς μεταφορικῆς κινῆσεως. Λαμβανομένου ἐξ ἄλλου ὑπ' ὅψιν τοῦ γεγονότος, δτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον τείνει διηγεκῶς νὰ ἔχειλισσεται περισσότερον, οἱ διάφοροι λιμένες εύρισκονται ἐνώπιον σημαντικού ἔργου, ἐν τῷ πεδίῳ τῶν ἐν τῇ ἡρᾷ ἐγκαταστάσεων. 'Υποχρεωμένοι ἀφ' ἐνὸς νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν αὔξουσαν ἔχειλιξιν τῆς μεταφορικῆς κινῆσεως καὶ νὰ ἐπιτύχουν ἀφ' ἑτέρου, κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ, τὰς λιμενικὰς λειτουργίας πρὸς ἰκανοποίησιν τῶν ἐνδιαφερομένων, ὁφείλουν οἱ λιμένες νὰ προβαίνουν εἰς ἀναπτροσφρογάς, ποσοτικάς καὶ ποιοτικάς».

Από της πλευρᾶς τῶν προσαρμογῶν, πρέπει οἱ λιμένες νὰ διευρυθοῦν, γεγονός ποὺ ἀπαιτεῖ σημαντική ἀπὸ μέρους τῶν διοικήσεών των προσπάθειαν. Απὸ ποιοτικῆς πλευρᾶς, ἐνδείκνυται ὁ ὄρθρολογισμὸς τῆς ἐργασίας καὶ ἡ εἰδίκευσις, δι' ἐφόδισμού μὲν τὰ κατάλληλα μηχανικά μέσα, διὰ τὴν ὅποια καὶ ἀπαιτούνται νέαι θυσῖαι χρήματος. Οἱ πλείστοι πράγματι τῶν λιμένων, ἐν τῷ πεδίῳ τούτῳ, ὑπολείπονται τῆς βιομηχανίας. "Ισως διερωτᾶται τις, μῆπως αἱ καταβληθησόμεναι προσπάθειαι ἐπὶ τῶν δύο αὐτῶν μετώπων εἰναι ὑπερβολικαὶ. Δὲν θὰ ἔθετον, ἀρά γε, ἐν κινδύνῳ τὴν ἀπόδοτ κόπτη τῶν λιμένων καὶ συνεπῶς τὴν δυνατότητα ἔξερυθρέσεως νέων πηγῶν ἐπενδύσεως κεφαλαίων; Δὲν πρέπει, ἐν προκειμένῳ νὰ ληπομονῇ τις, ὅτι οἱ περισσότεροι τῶν λιμένων, οἵτινες μάς ἐνδιαφέρουν, διεξάγουν μεταξὺ τῶν ζωηρῶν συναγωνισμῶν καὶ ὅτι, ἐπὶ πλέον, κινοῦνται πέριξ ἐνὸς ἀξονος ἐκτάκτως ἐθνικοῦ. "Επειταὶ ἐπὶ τοῦ γεγονότος τούτου, ὅτι εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν οἱ φροντίς, ὅχι μόνον νὰ προβῇ εἰς ἔργα ἐγκαταστάσεων ἐν τῇ ξηρᾷ, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ ἔξπλισμού. Τὸ κακὸν εἶναι μέγα, ἀλλ' Ἰσως ἐπιφέρει, λόγῳ τῶν μεγάλων δαπανῶν, ηὔξημένην προσπάθειαν ἐπὶ μέρους τῶν χρησιμοποιούντων τὸν λιμένα. Οὕτοι, πάντως, δὲν εἰναι δυνατὸν ν' ἀντιμετωπίσουν τὰς νέας ὑποχρεώσεις τῶν, εἰμὴ μόνον συσπειρούμενοι εἰς ὅμιδάς, ἀποτελούσας μεγαλυτέρους συνασπισμούς, κατὰ τὸ μᾶλλον

Μερικοί ένδεχονται να διατυπώσουν φόβους, ότι θά ιδωμεν Λιμένας άκρως ειδικεύεται, Τούτο έν τη πράξει δὲν φαίνεται καὶ τόσον πιθανόν, διότι αἱ ὑπάρχουσαι ἐπενδύσεις, αἱ διατεθεῖμεναι κατὰ περιοχὰς βιομηχανικάς καὶ μή, ἀποτελοῦν χαλινὸν διά πᾶσαν ὑπερβολικὴν ἐν τῷ πεδίῳ τῆς ρωγῆς. Τὸ μᾶλλον πιθανὸν εἶναι, ὅτι τὰ ἡδη ἀναφέρεντα σοθαρά προβλήματα θά διευκολύνουν μίαν καλύτεραν μεταξύ τῶν λιμένων συνενόποισιν.

Τό τελευταίον μέρος τῆς ἑκάδεσεως τοῦ κ. Λημανάς ἀσχολεῖται μὲ τὰ ἀνακύπτοντα κοινωνικά προβλήματα. Φρονεῖ οὗτος, διτὶ ἡ εἰδίκευσις καὶ ἡ ἐπέκτασις, μέσω τῶν ἰσχυροτέρων οἰκογονικῶν μονάδων, συνεπαγόμεναι αὐξησοις τῆς παραγωγικότητος, θὰ δηγήσουν κατ' ἀνάγκην εἰς μίαν περισσότερον προηγμένην ἐπαγγελματικὴν μόρφωσιν τοῦ ἔργου του. «Ἄλλος τε, δὲν θὰ πρέπει ἡ βελτίωσις τῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τοὺς λιμένας νὰ γίνη εἰς βάρος τοῦ ἔργουτο. Ἀπόκειται θίθεν εἰς τὴν Κοινότητα νὰ καταστῇσῃ ὁμοίας τὰς συνθήκας ἐργασίας εἰς τοὺς λιμένας, εἰς τρόπον ὥστε πάντες ἔξι ἀρχῆς νὰ τεθοῦν ὑπὸ ὁμοίας συνθήκας. Τούτῳ θὰ ἐπιτρέψῃ, δηποτὲ ὁ συναγωνισμὸς περιστρέφεται γύρω ἀπό ἄξονα ποιότητος τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν, γεγονός πού ἀποτελεῖ κριτήριον δίκαιου καὶ ἔντιμου.

Διά τὰ πλοῖα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς Ἰαπωνικούς Λιμένας, οἱ:

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Είναι πρόθυμοι νά σάς έχουπετησουν διὰ Δεξαμενισμούς, 'Επισκευάς, 'Επιθεωρήσεις, 'Επιμηκύνσεις πλοίων, Νέας Κοτασκευάς, Specifications, Διαπραγματεύσεις, on - hire καὶ off - hire Surveys καὶ όποιονδήποτε άλλο πρόβλημα σάς άπασχολεί.

"Η πολυετής πείρα έννια Ιαπωνίας τών μηχανικών και ναυπηγών που άποτελούν την έταιρείαν μας, σάς έγγυωνται Ταχυτάτην και Οικονομικών άτην έξυπηρέτσιν.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:
NIARIOS TOKYO

Ταχυδρομική Διεύθυνσις:
SHIBA P.O.B. 75
TOKYO — JAPAN

Τηλέφωνον: TOKYO 481 - 4764

ΤΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΩΝ ΜΑΣ ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

Θέλομεν ιδιαιτέρως νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν κρατικῶν ἀρμόδιων καὶ ἔνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ κάτωθι ἄρθρου 'Ιταλοῦ εἰδίκου' — περιοπάς Δημοσιεύμενος — ἐπὶ τῆς ιταλικῆς ἀγύγιτης πλούσου (μεταγειαικῆς) φορτηγού ναυτιλίας καὶ τῶν περὶ αὐτὴν ἑξελίξεων. Τὸ ἄρθρον ἀδημοσιεύθη εἰς τὴν ιταλικὴν ἐπιθεώρησιν «Ναυτιλιακὴ Πληροφορία» (τεύχος 'Απριλίου).

Τὸ θέμα εἶναι προσφιλές διὰ τὰς στήλας αὐτάς. Δὲν παρελείφαμεν — καὶ δὲν θὰ παραλείψωμεν — εὔκαιριαν διὰ τὴν ἀνακίνησίν του, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι, κάποτε κάποιος ιδικός μας ἄρμοδιος, κατανοῶν τὴν ἀνάγκην, θὰ ἐπιληφθῇ αὐτοῦ μὲ περισσότερον ἐνδιαφέρον.

Οι γείτονές μας 'Ιταλοί δὲν ἔπαισαν ποτὲ πιστεύοντες εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. Δι' αὐτοὺς — λόγω καὶ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς χώρας των — ήτο καὶ εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ βασικὰ στοιχεῖα τῆς οἰκονομικῆς των συγκρότησεως. 'Απόδειξις ή μεταπολεμική ἔκτασις τῆς δραστηριότητος τοῦ μικρού φορτηγού, τοῦ κόπτερ κοι ὁ ὀριθμός των ἦδη ἀπασχολούμενών σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀπὸ 100 — 2.000 τόν. γκρός (ὑπερεπτακόσια).

Δὲν είναι ήσσονος σημασίας καὶ διὰ τὴν ιδικήν μας οἰκονομίαν τὸ μικρὸν φορτηγόν. Πέραν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, τὰς ὅποιας διενεργεῖ μὲν χαμηλότερον κάθε ἄλλου μέσου κόστος, διευρύνει τὴν δραστηριότητα του εἰς τὰς γύρω μας θαλάσσας, συνάλλαγμα εἰσκομίζει ἀπὸ τοὺς ναῦλους τοῦ ἔξωτερικού, εἰς τὴν ἑδῶν ἀγοράν παρέχει κίνησιν καὶ χιλιάδας ἀτόμων ἀπασχολεῖ.

Εἰσαι, δημιούρες, παντελῶς ἀπροστάτευτον τὸ Ἑλληνικὸν μεσογειακόν, ἐνῷ γύρῳ μας ὅλοι θετικῶς ὑποστηρίζουν τὰ ιδικά των. Καὶ ή Ἑλλειψις συμπαροστάσεως καθιστᾷ δύσκολον τὴν ἐπιβίωσίν του. Ἀπόδειξις ὁ μικρός ἀριθμός τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ μεσογειακῶν φορτηγῶν, καὶ ἀναλογίας τοῦ ὄγκου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν ὅσων κέκτηται ἡ σημαία μας δικαιωμάτων εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρων.

Ἄλλα πρὸς τί ή ἐπανάληψις γνωστῶν πλέον ἐπίκειρμάτων ὑπέρ τοῦ μεσογειοκού πλοίου; Αἱ κατωτέρῳ δημοσιεύμεναι διαπιστώσεις τοῦ Ἰταλοῦ εἰδικοῦ διὰ τὴν ἴταλικὴν μεσογειακὴν ναυτιλίαν ὑποδεικνύουν «αἱ τὸ ἀπό μέρους ἡμῶν καθῆκον ἔναντι τῆς ιδικῆς μας.

Ἵσαιτέρως ὑπογραμμίζομεν τὸ γεγονὸς καὶ ἐπισύρομεν ἐπ' αὐτοῦ τὴν προσοχὴν ὅλων τὴν εἶδο ἀρμοδίων, ὅτι τὸ ιταλικὸν μεσογειακόν, τοῦ τύπου κοστήρα, ἡρχισε πλέον διευρύνον τὴν δραστηριότητά του πρὸς ἔνα τομέα ἀξιολόγου μέλλοντος, τὴν Ἀφρικήν, τὴν Βόρειον, τὴν Δυτικήν καὶ τὴν Ἀνατολικήν.

Πεδίο πολλών έτών, μετά τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον, τὸ Ἰταλί-
κὸν μερὸν φορτηγὸν στενῶς περιωρίζετο εἰς τὰς μεταφοράς τῆς ἀκτο-
πλοΐας καὶ μόνον. Κατὰ τὸ μεταξὺ τῶν δύο πολέμων χρονικὸν διάστη-
μα αἱ ἀκτοπλοΐαι μεταφορὶ ἔβαινον μειούμεναι, λόγῳ τῆς καλυτέρας
ἀποδόσεως τοῦ σινθρόδρομοικού δικτύου καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν
τάλαιων τακτικῶν γοναῖων.

Μετά τὸν δεύτερον πόλεμον, χάρις εἰς τὴν ἔξυγίανσιν τῆς Ἰταλικῆς οἰκονομίας καὶ τὰς σημειωθείσας εἰς πλείστας χώρας γενικῆς μορφῆς εργατικάς καὶ οἰκονομικάς προσδόους, πολλαὶ νέαι βιομηχανίαι καὶ πολλά ἐργοστάσια ἀνέκυψαν κατά μήκος τῶν Ἰταλικῶν ἀκτῶν καὶ πολυάριθμοι ἔγκαταστάσεις ποικιλῆς μορφῆς, διὸ τὰς ὁποίας τὸ πλοίον ἀποτελεῖ πάντοτε τὸν πλέον συμφέροντα μεταφορικὸν παράγοντα. Ἐπειδὴ δὲ κατέβησεν, κατ’ ἀκολουθίαν, ἀναδίωσις καὶ μᾶλλον ἀρχῆσις τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πειστορικῆς κινήσεως, ἄλλα καὶ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τοῦ πλοίου εἰς τὸν τομέα τῶν μεσογειακῶν μεταφορῶν, λόγῳ τῆς ὑπέρμενης Ἰταλικῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς καὶ τῆς δημογραφικῆς ἀστικύζεως. Ἀπό τίνος χρόνου, ἄλλως τε, διαπιστούμενη ἡ ἀνάγκη — τῆς ποιας πλήρη ἐπίγνωσιν ἔχουν οἱ Ἰταλοί ἐφοπλισταί — ὅπως ἡ ἀκτοπλοϊκὴ δραστηριότητα καταστῇ ἐντονώτερα καὶ διευρυθῇ ἀκόμη καὶ πέρι τῆς Μεσογείου, κατά μήκος τῶν ἀνατολικῶν καὶ τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Αφρικῆς.

Η μαρύρι "Ηπειρος, της οποίας ή έκτασις καλύπτει τὸ 1)5 τῆς χερούλιος ἐπιφανείας τῆς γῆς καὶ τῆς οποίας ὁ πληθυσμὸς ἀντιπροσωπεύει ἕπεις διδαχέσατον τοῦ πληθυσμού τοῦ πλανήτου μης δύναται μηρός νέος

ἀποτελέστη, ύπό τινα ἔννοιαν, τομέα ἀμέσου ἐργασίας, ἀναφορικῶς πρὸς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς. Ἡ οἰκονομία τῆς Βορείου Αφρικῆς δύναται καλλιστα νὰ θεωρηθῇ ως συμπλήρωμα τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας καὶ ίδια της μεσογειακῆς τοιαύτης. Ἡ Ἰταλία, μὲ τὴν μεγαλυτέρων τῶν νήσων της, Σικελίαν, ἀπέχει περὶ τὰ 80 μάνον μιλιαὶ ἀπό τὴν Αφρικήν καὶ ἡ Ἰσπανία χωρίζεται ἄπ' αὐτῆς διὰ μιᾶς στενῆς θαλασσίας λωρίδος πλάτους 10 μάνον μιλιών. «Οσον ἀφορᾷ ἔξι ἄλλου τὴν ἀφρικανικὴν ἥπειρον, ὑφίσταται ἡ βασικὴ ἀντίληψις, διτὶ εἰναι προτιμότερον δι' αὐτὴν νὰ εἰσάγῃ ἔβαθνε τὰ ἀγαθά, διτὶ διὰ τῶν σημαντικῶν ἔξικονόμησιν διατάνεις καὶ νὰ ἔξαγῃ, τούσαντον, τὰς πρώτας ὥλιας της, ἐκ τῆς πανθεσιῶν τῶν δόπιον δύναται νὰ ἀποκομίσῃ μεῖζον κέρδος. Δέοντον ἐν προκειμένῳ νὰ σημειωθῇ, διτὶ οἱ σιδηρόδρομοι ήρχισαν ἥδη νὰ μεταφεροῦν τὰ προϊόντα τῆς ἀφρικανικῆς ἐνδοχώρας πρὸς τὸν λιμένας καὶ διτὶ οἱ ἑσχάτως τεθέντες ἐν λειτουργίᾳ αὐτοκινητόδρομοι, ἀκολουθούντες τὰς ὁδοὺς τῶν καμήλων, προεκάλεσαν αὔξησιν τῶν γεωργικῶν καλλιεργειῶν καὶ τῆς ἐμπορικῆς κινησίας. Ἐξ ἀλλού, πρέπει νὰ υπομνησθῇ, ὅτι αἱ χώραι τῆς Μεσογείου εἶναι πτωχαὶ εἰς δάση, ἐνῷ ἡ δασικὴ ἐπιφάνεια τῆς Αφρικῆς ἔρχεται δευτέρα εἰς τὸν Κόσμον καὶ διτὶ ὁ δασικὸς πλοῦτος τῆς ἔχει διλίγης μέχρι τοῦδε τούχει ἐκμεταλλεύσεως. Ἔτερος πλοῦτος, μὲ ἀντίκτυπον εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἀναφέρεται ὁ ὄρυκτός πλοῦτος τῆς Αφρικῆς, ὃπου ὑπάρχουν μεταλλεύματα μεγίστης σπουδαίοτητος διὰ τὴν παραγωγήν, διποτὲ λ.χ. κοβάλτον, οὐράνιον, μαγνήσιον, χρυσός, αὐτιμπόνιον, μαγγάνιον καὶ χρώμιον, τῶν δύο τελευταίων τούτων δητῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν σιδηρουργίαν

"Η κατά μήκος τών άκτων της Αφρικής ναυσιπλοΐα δύναται, κάλλιστα νά εξυπηρετηθῇ ἀπὸ μονάδας κανονικῶς πρωρισμένας δι' ἄκτοπλοιάν ἀνά τὴν Μεσόγειον, εἴτε διότι πραγματικῶς πρόκειται περὶ ἀκτοπλοίας, εἴτε διότι τὰ σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ προσαρμόζονται εἰς τὴν φύσιν τῶν ἀφρικανικῶν λιμένων, πολλοὶ τῶν ὅποιων εύρισκονται ἦδη εἰς τὸ στάδιον τῆς κατασκευῆς ἢ τῆς βελτίωσεως, εἴτε, τελος, ἀλλὰ τῆς μετρίας ποσότητος τῶν συνήθως ἐκάστοτε μεταφερομένων ἐμπορευμάτων. Ἀλλὰ καὶ ὥρισμένοι τομεῖς τῆς Βορείου Εὐρώπης δύνανται νά εξυπηρετηθοῦν ἐπὶ τὴν Μεσογείου διὰ μονάδων κοπτερῶν. Πράγματι, ἔχουν ἦδη ἐκδηλωθῆ τάσεις χρησιμοποίησεως τοιούτων σκαφῶν εἰς μεταφοράς ἐξ Ἰταλίας πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην καὶ τάνατοπλιν.

Είσι το σημείον τούτο είναι ωφέλιμον νά γίνη διευκρίνησης τής σημασίας τού όρου «άκτοπλοϊκή ναυτιλία». Πρός τὸν σκοπὸν αὐτῶν πρέπει νά ληφθοῦν υπ' ὅψιν αἱ συνεχεῖς πρόσδοι τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν πλοίων, δον ἀφορὰ τὰ δργανα ναυσιπλοίας, ή ἐμπιστοσύνη τὴν ὅποιαν παρέχουν αἱ σύγχρονοι μηχαναι πρώσεως, τὰ γενικοὶ καλύτερα χαρακτηριστικαὶ τού σκάφους και τέλος οἱ συνεχῆς πρόσδοι και τελειοποίησις τῶν συστημάτων ναυτικῶν σημάτων και ὑπηρεσιῶν βοηθείας εἰς τὸ πλοίον ἀπό Ἑγράς. Ἀναφορικῶς πρὸς δὲ ταῦτα, δύναται τὶς νά δρισῃ τὴν ἀκτοπλοϊκήν ναυσιπλοίαν, ὡς τὴν ναυσιπλοίαν ἡτις διεξάγεται κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν και οὐδέποτε εἰς λίαν μεγάλην ἀπόστασιν ἔχει αὐτῶν. Ως πρὸς τὴν ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς φαίνεται χρήσιμον νά δρίζεται, δηι ἂπο τῆς εἰς ἀκτὴν ἀπόστασις θά πρέπει νά δύναται νά καλυφθῇ εἰς 24 — κατὰ μέγιστον δριον — ὥρας ναυσιπλοίας υπὸ κανονικὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου. Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ δρισμοῦ τούτου καθίσταται προφανές, δηι εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκήν ναυσιπλοίαν δέν παρίσταται ἀνάγκη νά καταφύγῃ τις εἰς ἀτρονομικοὺς πυλογισμούς ἢ εἰς εαδιολέκτρικὰς ἐνδείξεις, ἀπτνα χαρακτηρίζουν τὴν φυλακὴν τῆς ὁκεανοῦ ναυσιπλοίας, ἀλλ' ἀρκεῖ, ἀπλῶς, ἡ πρακτικὴ γνῶστις τῆς θαλασσίας ζώνης ἢ αἱ παράκτιοι ἐνδείξεις.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

KAI TO PROΣΩΠΙΚΟΝ ΤΩΝ

"Αν έξετάσῃ τις τὰ ὑπάρχοντα μέσα μεταφορᾶς, τὸ γενικῶς οἰκογενικώτερον μέσον, ὑπὸ συνήθεις συνήθης συναγωνισμοῦ, εἶναι τὸ πλοῖον, μὲν ἐμφανέστερα, βεβαίως, τὰ πλεονεκτήματα, προκειμένου περὶ μετάλλων ποσοτήτων ἐμπορευμάτων καὶ περὶ φορίων εἰς χώμα. "Αν ἡ ἀκτοπολιοτῆτα ναυσιπλοΐα ἐπεκταθῇ ἔξω τῆς Μεσογείου, βάσει τῶν σημειών, συμφένει τῷ διαλογισμῷ τοῦ Διονυσίου, περιέχει τὸ δύνατον τῶν κόρων



SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS
SHIP SUPPLIES SINCE 1916

SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SUPPLIES SI

TELEPHONE
32 - PARSENA 8337

TUCUMAN 271
BUENOS AIRES

CABLES "MARINAKIS,
ALSO "STRAMAKIS

— τὸ κόστερ — δὲν πρέπει νὰ είναι άνωτέρας χωρητικότητος τῶν 1600 τόνων γκρός ή 2.200 έως 2.500 τόνων μ.ω. 'Απὸ πλευρᾶς, ὅμως, μείζονος οἰκονομικῆς ἀποδόσεως, δέον νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν τὰ κάπωθι κύρια χαρακτηριστικά:

Ως τύπος σκάφους, ὑποδεικνύεται τὸ μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ σέλτερ-ντέκ. Τὸ πλοῖον τούτο προσφέρει μέγαν κυβικὸν δύκον δι'. ἐμπορεύματα ποποθετούμενα εἰς τὸ ὑπόφραγμα, θεωρούμενα τῶν ἐν λόγῳ ἐμπορεύμάτων ὡς φορτίου καταστρώματος, συμφώνως πρὸς τοὺς ισχύοντας σήμερον κανονισμούς. 'Επὶ τῇ ὑποθέσει, διως, διτὶ θὰ συμφέρῃ τὸ πλοῖον νὰ ἔχῃ περισσότερον βύθισμα, παρ' ὃσον ἐπιτρέπεται εἰς τούτο μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ - ντέκ. ὑποδεικνύεται, διπὼς τὸ πλοῖον ναυπηγηθῆ μὲ τοιάτις διαστάσεις, αἵτινες νὰ ἐπιτρέπουν μεγαλύτερον βύθισμα. Καὶ θὰ ἔχωμεν οὕτω τύπον πλοίου, τοῦ ἀποκαλουμένου 'άνοικτον - κλειστοῦ σέλτερ - ντέκ.

Διὰ τὴν μηχανὴν προώσεως ὑποδεικνύεται ὁ κινητὴρ Ντίζελ, τετράχρονος, διτὶς κρίνεται ὁ πλέοντας κατάλληλος, τόσον διὰ τὰς συγχρήματας ταχύτητας τοιούτων σκαφῶν, ὃσον καὶ λόγῳ οἰκονομίας καταναλώσεως καυσίμου καὶ εὔκολου χειρισμοῦ. 'Ο ἔξοπλισμὸς δι' ἐτέρου εἰς μέσα φορτεκφορτώσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους πρέπει νὰ είναι ὃσον τὸ δυνατὸν ἀπλοῦς καὶ νὰ ἀποτελήται ἐξ ἡλεκτροκινήτων φορτωτήρων μετὰ βαρούλκων, ὥστε οἱ διὰ τὰ φορτία χειρισμοὶ νὰ είναι τελείων ἀνέχαρτοι ἀπὸ τῶν ἐν τῇ ἔχρη βοηθητικῶν μέσων, δεδομένου ὅτι τὰ ἐν λόγῳ σκάφη προσεγγίζουν εἰς λιμένας διαθέτοντας περιωρισμένα μέσα, διπὼς λ.χ. οἱ λιμένες τῆς Ἀφρικῆς.

Οσον ἀφορᾷ τὸ προσωπικόν, τὸ πρόβλημα δὲν είναι πάντοτε εὐκόλον νὰ ἐπιλυθῇ. Κατὰ τὰς ἴταλικὰν Κώδικαν ναυσιπλοΐας, τὸν ρυθμίζοντα καὶ τὰς συνθέσεων τοῦ πληρώματος, ὁ ἀριθμὸς καὶ ὁ βαθμὸς τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς κανονίζονται ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῶν ταξιδίων ὑπὸ γεωγραφικῶν κριτήρια καὶ διχὶ ἀναλόγως τῆς μορφῆς τῶν ἔκαστοτε πλοίων.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ δευτέρου ἔξαμηνος τοῦ 1960, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἴταλικῶν σκαφῶν χωρητικότητος οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν 1.600 τ. γκρός, δυναμένων νὰ διεξάγουν ἀκτοπλοϊκὰ μεταφορά, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν παρακτίου ναυσιπλοΐας ἐντὸς τῆς Μεσογείου, ἀνέρχεται εἰς 700 περίπου. 'Ο ἀριθμὸς οὗτος εἶναι πολὺ κατώτερος τοῦ ἀριθμοῦ ἀντιστοίχων σκαφῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἀνερχομένων εἰς 2.800 περίπου, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας διαθετούσης 1.700, τῆς Νορβηγίας 1.450 καὶ τῆς Ὀλλανδίας 1.350 περίπου. Αἱ χώραι αὗται ἔχουν ἐδυνήθη ἀκτοπλοϊκὴν ναυσιπλοΐαν, μὲ χαρακτηριστικῷ οὐχὶ διάφορα τῆς ἴταλικῆς ἀκτοπλοΐας, τῆς ἐργαζομένης κατὰ μήκος τῆς ἴταλικῆς χερσονήσου καὶ τῶν ἴταλικῶν νήσων. Καὶ δὲν φαίνεται νὰ ὑπάρχουν συγκεκριμένοι τινὲς λόγοι, ἐμποδίζοντες τὴν μεγαλυτέραν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους εἰς παράκτια ταξιδία ἐντὸς καὶ ἔξωθεν τῆς Μεσογείου.

Καὶ ἀπὸ τὴν ἄποδην ἀπάσχολησες ἐργατικῶν χειρῶν, ἡ ίσχυρὰ ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία ἔχει μεγίστου ἐνδιαφέροντος. Θὰ παρέχεν ἐργασίαν εἰς χιλιάδας προσώπων, ποὺ ἐγενήθησαν καὶ ζοῦν εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ ἀπίνα σήμερον δὲν προθυμοποιούνται νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διότι δὲν είναι διατεθειμένα νὰ περιμένουν ἐπὶ μακρὸν χρόνον εἰς τὴν ἔχρη τὴν σειράν των διὰ νὰ ναυτολογηθοῦν, ὅπερ είναι ἀναπόφευκτον δι'. ἐργασίαν ἐπὶ ὑπερωκεανίων πλοίων, οὕτε καὶ νὰ ὑπόκεινται εἰς μακρὰ ἀποστάσιας ἀπὸ τὴν οἰκογενειακὴν τῶν ἑστίαν. Εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν είναι εἰς μόνον διάλογος, διτὶς περιορίζει τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους, ἀλλ' αἵτια διάφορα, τὰ ὅποια ἐν συναρτήσει λαμβανόμενα, ἐμποδίζουν τὴν περαιτέρω ἔξελιξιν αὐτοῦ. Γενικῶς, τὰ αἵτια ταῦτα δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἔχει:

α) Συναγωνισμὸς τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, εἰς τὸν ἴταλικὸν τομέα, ἀπὸ μέρους τῶν χερσαίων μεταφορικῶν μέσων. Οἱ σιδηρόδρομοι, λόγου χάριν, δύνανται νὰ ἐργάζονται μὲ ειδικὰ τιμολόγια, ἀλλὰ καὶ μὲ αὐτοκίνητα ἐπὶ τοῦ δικοῦ δικτύου, διὰ μέσους δηλαδὴ ἔχόντων τὸ μέγια πλεονέκτημα νὰ μεταφέρουν τὸ ἐμπόρευμα, χωρὶς τὴν ἀνάγκην ἐιδιαμέσου μεταφορτώσεως.

β) Συναγωνισμὸς ἐκ μέρους τῶν κρατικῶν ή τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων, δεδομένου ὅτι ταῦτα δύνανται νὰ ἔκτελούν προσεγγίσεις, ἀνε-

ξαρτήτως τῆς ποούτητος τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν σχετικῶν συνθηκῶν ναύλου.

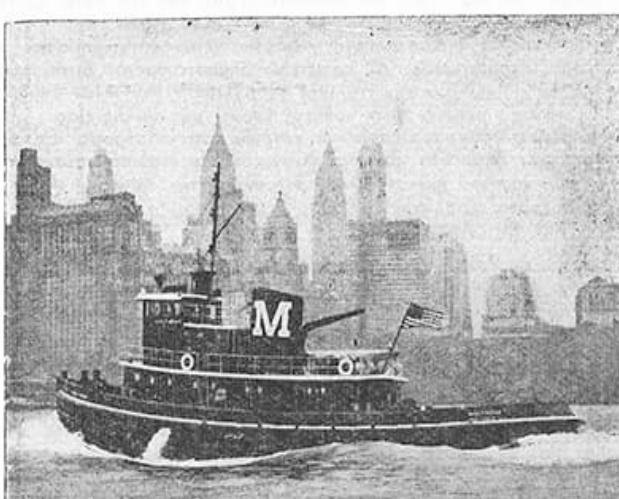
γ) Εἶναι ἄξιον νὰ σημειωθῇ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ ἔξινη σημαίαν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ποὺ προσεγγίζουν κανονικῶς εἰς ἴταλικούς λιμένας, εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀντιστοίχων ἴταλικῶν πλοίων, ποὺ ἀποτελοῦνται εἰς ἴταλικῶν λιμένων διὰ τὸ ἔξωτερον. Εἰς τὴν Γένοβαν, φέρ' εἴπειν, κατὰ μῆνα 'Ιανουάριον τρέχοντος ἔτους κατέπλευσαν 63 ἔνα σάκτοπλοικά σκάφη, ἐνώ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ἀπέπλευσαν ἐκ τοῦ ιδίου λιμένος 38 ἴταλικά ἀκτοπλοϊκά πρὸς τὴν Μεσογείον ἢ πρὸς λιμένας ἔξω ταύτης.

δ) Τέλη, ἐπιβαλλόμενα ὑπὸ διαφόρων λιμενικῶν Κανονισμῶν, ὡς λ.χ. τέλη ὑποχρεωτικῆς πλοηγήσεως, φορτωτικά, ἐκφορτωτικά καὶ στοιβακτικά δι' ἐργασίας, αἱ ὅποιαι εἰς πολλὰς περιπτώσεις εἶναι δυνατὸν νὰ ἔκτελεσθούν ὑπὸ μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει, τέλη προμοδετήσεως.

καὶ ε) Τέλη κοινωνικῆς προνοίας. Οἱ φόροι οὓτοι ἀποδαίνουν σήμερον ἐπαχθεῖς, ιδίως διὰ τὰ μικρότερα σκάφη, δυνάμενοι ἐν πολλοῖς νὰ περικόψουν μέγια μέρος τῶν κερδῶν τῶν ἀσκούντων τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐργασίαν σκαφῶν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Αἱ ἀπλαὶ αὗται πληροφορίαι δύνανται νὰ ἐπιβεβαιώθουν ἐκ τῶν στατιστικῶν τῆς κίνησεως τῶν ἄλλων λιμένων τῆς Μεσογείου. Θὰ διεπιστούση τὸ μειονεκτικὴ θέσις τοῦ ἴταλικού ἐφοπλισμοῦ, ἔναντι τῶν ἐφοπλιστῶν ἔτερων χωρῶν, αἵτινες μεριμνούν στοργικῶτερον διὰ τὸ μικρότερον σκάφος, ὅπερ δύναται νὰ ἔχῃ σημαντική σπουδαίοτητα διὰ τὴν διληγούμενον ἐνδός ζήνους. Θὰ είναι διδεν εὐκταίον, διπὼς διὰ τὴν προώθησιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυσιπλοΐας ἐντὸς τῆς Μεσογείου καὶ ἔξωθεν αὐτῆς, ἀφοῦν ἡ μειωθοῦν τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐν ισχύι παντοειδῶν κανονισμῶν, αἵτινες ἐγείρουν σημαντικό διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπόδιου.

'Η ἐπιβυμητὴ αὗτη ἀνάπτυξις θὰ ἀπέδαινε λίγων ὠφέλιμων καὶ διὰ πολλὰ ναυτηρεία, μετρίας ἡ μικράς δυναμικάτητος, τὰ ὅποια θὰ είχον τὴν εὐκαρπίαν νὰ εἰδίκευσον εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ πολλοὺς ναυτικούς, αἵτινες θὰ ἐκαλούντο νὰ συγκροτήσουν τὰ πληρώματα τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

© Moran Towing & Transportation Co., Inc., 1959

WE HUA TRADING & COMPANY
6724-5 HONGKONG BANK LANE
BANGKOK, THAILAND.

EXPORTERS - IMPORTERS - COMM. AGENTS & GENERAL
MERCHANTS, LINER AND TRAMP AGENTS, BROKERS FOR
THE SALE, PURCHASE CHARTERING OF SHIP AND
SHIPPING PROPERTY.

(Expert in acquiring full tonnage for Liberty size
vessels opened for «Tramping» and Temporary Employment)

TELEGRAMS: OFFICE TEL: 32.689-35.057-24.031
"WEHUA-BANGKOK", AFTER OFFICE HOURS: 24.777

OFFERS INVITED

ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΝ

ΗΡΧΙΣΕΝ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΙΠΤΑΜΕΝΟΝ ΠΛΟΙΟΥ

Αἱ πρώται ἐντυπώσεις.— Ταχύτης 37 μιλίων ἐν πτήσει, μεταφορική ίκανότης 127 ἐπιβατῶν.— Ἡ ἐπίδειξις τοῦ σκάφους εἰς τοὺς Βασιλεῖς εἰς τὴν Κέρκυραν.— Τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα μελετοῦν τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ναυπηγῆσεως ἐνταῦθα τοιούτων σκαφῶν.

Ἄπεκτήσαμεν καὶ τὸ πρώτον ιπτάμενον πλοῖον! Παραδοθὲν ὑπὸ τῶν Ιταλικῶν ναυπηγείων Ροντριγκέζ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὴν 4ην 'Ιουλίου, κατέπλευσεν εἰς τὴν Κέρκυραν τὴν ἐπομένην, διοῦ ἐπεδειχθῆ εἰς τὸν Βασιλέα, ἐπλευσεν ἐν συνεχείᾳ εἰς Πειραιά διὰ νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τῆς 8ης τρέχοντος τοὺς τακτικοὺς πλάσας του εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμενίσκον τῆς Ζέας, ἐνδιάμεσον προσέγγισιν τὴν "Υδραν" καὶ τέρμα τοῦ δρομολογίου του, τὰς Σπέσσας.

Πολλὰς συζητήσεις καὶ περισσοτέρας ἐπιφυλάξεις, ὡς γνωστόν, προέκλεσεν ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ἐπαναστατικοῦ αὐτοῦ ναυπηγῆστος εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας τῆς χώρας. Ὁ βαθμὸς τῆς παρεχούμενης ὑπὸ αὐτοῦ ἀσφαλείας εἰς τὸν ἐπιβάτην, η τυχὸν παρεμπόδισης τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰς περιοχάς, διόπι θὰ ταξιδεύῃ, η περιωρισμένη μεταφορική του ίκανότης, ἐν συνδυασμῷ μὲ ἔν υψηλὸν κόστος πτήσεως, διοδιορυγμηθεόμενος ἀνταγωνισμὸς μὲ τὰ ὑπάρχοντα συνῆθη σκάφη καὶ τέλος, η διὰ μικροῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν ἐπάνδρωσίς του, ἀπετέλεσαν τοὺς λόγους, οἵτινες ἐδίχασαν τὰς ἀπόδημον καὶ ηγαγοὺς τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ νὰ ἀπορρίψῃ κατὰ τὸν Φεδρουάριον τοῦ 1960, τὴν πρότασιν ἀναγνωρίσεως του. Βραδύτερον, δύμας, καὶ κατόπιν νέας αἰτήσεως ὑποβληθείσης ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Εὐτυχίου Γκούμα, τὸ θέμα ἀντεμετωπισθὲν ὑπὸ τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ νέας βάσεως, ἐφ' δόσον δὲν ἐξητεῖται ἡ χορήγησης δανείου ὑπὸ τοῦ Κράτους. Οὕτω, παρεσχέθη ἡ ἀδεια εἰσαγωγῆς καὶ δρομολογῆσεως τοῦ πρώτου ιπταμένου πλοίου, τὸ δόπιον καὶ παρηγγέλθη ἀμέσως εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μεσσήνης ἀντὶ 500.000 δολαρίων. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ οἱ πρώτοι ἐνδιαφερθέντες, πρὸ ἔτους περίπου, διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου εἰς τὴν "Ελλάδα" — μη ἀνήκοντες εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν — εἰχον ζητήσει δάνειον ἀπὸ τὸν Ο.Χ.Ο.Α. διὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἀξίας του.

Τὸ πρώτον ἐλληνικὸν ιπτάμενον σκάφος, ἡ πεδηλόπλοιον, ὡς ὀνομάσθη ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἡ Hydrofoil, ὡς εἶναι εὐρύτερον γνωστόν, εἶναι τύπου PT50 μὲ τὰ ἔχης κύρια τεχνικὰ χαρακτηριστικά:

'Ολικὴ χωρητικότης 122.12 κόρων καὶ καθαρὰ 67.17. Μῆκος 27.80 μ., μέγιστον πλάτος μετὰ τῶν ὑδροπτερυγίων 10 μ. καὶ πλάτος σκάφους 6.11 μ. Βύθισμα ἐπὶ πλῷ μετὰ τῶν ὑδροπτερυγίων 1.50 μ., ἀνεῦ τῶν ὑδροπτερυγίων 0.55 μ.

Τὸ ἐμφόρον ἐκτόπισμα τοῦ σκάφους ἀνέρχεται εἰς 60 τόννους, τὸ ἀδφόρον εἰς 48, ἡ μεταφορική του ίκανότης εἰς 127 ἐπιβάτες καὶ τὸ πλήρωμά του εἰς ἔξι ἄνδρας (πλοίαρχον, μηχανικὸν καὶ κατώτερον πλήρωμα καταστρόματος καὶ μηχανῆς) καὶ δύο γυναικαῖς (Hostesses). Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανὰς Μερσεντές 1.350 ἵππων ἐκάστη, μὲ ὥρισιαν κατανάλωσιν ἀνά ἵππον 170 γραμμαρίων, ἀκτίνα ἐνεργείας 380 μιλίων καὶ ἀπόδοσιν ταχύτητος κατ' ἀνώτατον δριον 37 μιλίων.

Τὸ ύλικὸν ἐκ τοῦ δόπιου εἶναι βασικῶς κατασκευασμένον τὸ ιπτάμενον πλοίον PT50, εἶναι ἐν ἀνθεκτικὸν καὶ ἐλαφρὸν κράμα ἀλουμινίου καὶ μαγνησίου μὲ ισχυρὰς καρφώσεις καὶ ἐπένδυσιν πολυστερόλης, ἥτις καθιστᾷ τοῦ πρακτικῶν ἀδύτιον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη κατακλύσεως ὑπὸ τῶν ὑδάτων τῶν διαμερισμάτων του.

'Ιδιαζούσης κατασκευής εἶναι ἐπίσης τὰ πτερύγια τοῦ σκάφους, τὰ δόπια ἐμφανίζουν ἔνα λίαν υψηλὸν ποσοστὸν ἀντοχῆς, ἀποτελούντα δργανά διὰ τὴν ἀνωσιν καὶ δωσιν, ταύτοχρόνως δὲ μέσα χειρίσεως.

Τὸ ιπτάμενον πλοίον ταξιδεύει ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης κανονικῶς, ὡς ταχεία ἄκατος, ἀναπτύσσον ταχύτητα 18 — 24 μιλλίων, ἐνῷ μὲ μεγαλύτερον ταχύτητα, «πτιπάται» τῆς ἐπιφανείας εἰς ώψος 0.50 μ., πλὴν τῶν ὑδροπτερυγίων του, τὰ δόπια εὐρίσκονται ὑπὸ αὐτῆν, εἰς βάθος 1.50 μ. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ η ίκανότης ἀνασχέσεως τῆς ταχύτητος τοῦ σκάφους εἶναι μεγιστὴ καὶ ἀμεσος, ἡ μεταβολὴ τῆς θέσεως του ἀπὸ τὴν καταστασιν τῆς «πτήσεως» εἰς τὴν καταστασιν κανονικοῦ πλού ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας, ταχεία καὶ ἡ εύχρεια ἐλιγμῶν, μεγίστη.

'Η ἐσωτερικὴ διαρρύθμησις τοῦ «ιπταμένου» πλοίου ἐνθυμίζει ἐπαρκῶς τὸ ἐσωτερικὸν ὑπερασυγχρόνου μεγάλου ἀεροσκάφους. Διαθέτει δύο εὔρεις χώρους μὲ διπλῆν σειράν καθισμάτων πούλμαν (τέσσαρα εἰς

G. A. FACCHINI
VIA MACHIAVELLI 1
TRIESTE

ΤΗΛΕΦΟΝΑ: 36.102 - 36.132 TELEX 022 FAMOTOR FAMOTOR

ΚΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BCE, SCOTTS

ΜΕΣΙΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ. - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

τὴν μίαν πλευρὰν μὲ ἔνα πρόσθετον καὶ τρία εἰς τὴν ἄλλην) μπάρ, τουαλέττας καὶ ἐν μικρὸν σαλόνι εἰς τὸ υψός τοῦ μικροῦ καταστρόματος, οἷς καὶ ὁ θάλαμος διακυβερνήσεως.

Ἡ ἐντύπωσις, ἡ παρεχομένη εἰς τὸν ἐπιβάτην κατὰ τὸν πλοῦν ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν, τοῦ ιπταμένου σκάφους, προσομοιάζει μὲ ἔκεινην τῆς ἀπογειώσεως τοῦ δέροπλάνου. Ἡ μεγάλη ταχύτης, ἡ ἐξαιρετικὴ εὐστάθεια, ἡ παραμονὴ τοῦ ἐπιβάτου καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου εἰς τὴν θέσιν του εἰς κλειστὸν χώρον, παρέχουν τὴν αἰσθησιν ἐναέριον τὸν ἀνώτατον βαθμὸν διὰ θαλάσσην μεταφορικὸν μέσον, τὸ «ιπτάμενον» πλοίον, διδεῖ εἰς τὸν ἐπιβάτην τὴν εὐκαιρίαν νὰ γνωρίσῃ μίαν ἀλλήν, ἐντελῶς διγνωστὸν μέχρι σήμερον, μορφὴν θαλασσίου ταξιδίου, εἰς τὴν βάσιν τῆς ὁποίας ἐνυπάρχει ὁ λιγύγος τῆς ταχύτητος συνδυαζόμενος, παραδόξως, μὲ ἐν υψηλῷ αἰσθηματικῷ.

Τὸ ιπταμένον πλοίο θὰ πραγματοποιήσῃ τὴν διαδρομὴν Πειραιῶς — "Υδρας εἰς 1.10" τῆς ώρας καὶ Σπετοῶν εἰς 1.30' περίπου. Θὰ ἐκτελῇ περὶ τὰ 15 δρομολόγια ἔδυδομασιάς, ἔξι ὡν τρία τὸ Σάββατον καὶ τρία τὴν Κυριακήν, μὲ ναῦλον 100 καὶ 130 δρχ.

Οἱ γενόμενοι προκαταθολικῶς ὑπολογισμοὶ ὡς πρὸς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἐξισώνουν τὰς ἡμερησίας δαπάνας περιλαμβανομένων καὶ τῶν δαπανῶν βραχείας ἀποσθέσεως, μὲ τὸ ημισυ τῆς ἐπιβάτας πληρότητος του.

Τὸ πρῶτον «ιπτάμενον» πλοίον εἰς τὴν "Ελλάδα, ἔχει κυρίως χαρακτήρα δοκιμαστικοῦ. Ἔφ' δοσοὶ ἡ ἀπήχησίς του θὰ εἴναι ἡ προβλεπόμενη καὶ ἡ ἀπόδοσίς του ικανοποιητική, τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα», τὰ δόπια δρῦμον μὲ τὴν ἐπατίριαν «Ἀργοσαρωνικός» είναι οἱ πλοιοκτήται τοῦ σκάφους, σκοπεύοντας ἡ περίσσειαν τῆς ταχύτητος την ναυπηγῆσιν ικανού ἀριθμοῦ ἔξι αὐτῶν. Ἡδη, αἱ ὑπηρεσίαι των ἔχουν καταρτίσει μελέτην διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ὡρισμένων δυσχερεών ἐπὶ τῆς λίαν ἐξειδικευμένης κατασκευῆς των καὶ ἐκ τοῦ ὑπάρχοντος δικαιωμάτος ἀποκλειστικότης (πατέντα) τοῦ Γερμανοῦ ἐφευρέτου Schertell Saghseberg καὶ τῶν ναυπηγείων Ροντριγκέζ. Αἱ ὑπάρχοντας προσπικαὶ ἀμέσως χρησιμοποιήσεως τῶν ιπταμένων πλοίων εἰς τὴν "Ελλάδα, ἀναφέρονται τακτικὴν συγκοινωνιακὴν σύνδεσιν τοῦ Βόλου μετὰ τῶν λιμένων τοῦ Εύβοϊκου καὶ τῆς Νήσου Σκύρου.

*** *

Τὰ ἔγκαίνια τοῦ «ιπταμένου» πλοίου, εἰς τὸ δόπιον δρῦμο τὸ δύνομα «Ἐξπρές», ἐγένετο εἰς τὸν λιμένα τῆς Κερκύρας, διόπι κατέπλευσεν τούτῳ ἐκ Μεσσήνης τὴν 5ην 'Ιουλίου, κυβερνώμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εὐτυχίου Γκούμα καὶ τοῦ πλοιαρχοῦ Α' κ. Εὐαγγέλου Παπαδοπούλου. Εἰς τὴν τελετὴν παρέστη ὁ ἀφιχεις πρὸς τοῦτο εἰς Κερκυραν ὑπουργὸς τῆς "Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας" κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος, δο νομάρχης καὶ διῆμαρχος Κερκύρας, δο διευθυντής τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας" κ. Ν. Σταύρης πολη., δο λιμενάρχης Κερκύρας κ. Λ. Οικονομίδης, ἐκπρόσωποι τοῦ Τύπου κ.Α. 'Ομιλῶν σχετικῶν ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος διεδήλωσε τὴν ικανοποίησιν του, διότι ἐπὶ τῶν ήμερων τῆς υπουργίας του ἐπέτειον διατήσθησεν τοιαύτης σημασίας, ὡς ἐτόνισεν, καινοτομία εἰς τὰς καλυτέρας ἀκτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας, χαρακτηρίσας τὸ «ιπτάμενον» πλοίον, ὡς τὸ πλοίον τοῦ μέλοντος καὶ διὰ τὴν χώρων μας.

Τὴν ἐπομένην, δην 'Ιουλίου, καὶ κατόπιν ἐκφρασθείσης ύψηλῆς ἐπιθυμίας, ὀδόληρος ὡς βασιλικὴ οἰκογένεια, παραθερίουσα εἰς τὴν Κερκύραν διεπερασθῆται ἐπὶ τοῦ «ιπταμένου» πλοίου, περιῆλθεν τοὺς διαφόρους χώρους καὶ τὰς ἔγκαταστάσεις του καὶ ἀκολούθως ἐξετέλεσεν μικρὸν θαλάσσην περίπατον, πλοιαρχεύοντας τοῦ ίδιου τοῦ Βασιλέων. Πότε ἐπὶ τῆς πρώτης καὶ πολὺ ἐπίφανείᾳ, ἀλλοτε μὲ τὴν μεγαλύτεραν ταχύτηταν καὶ διάσησην μὲ ἀποτόμους ἀνασχέσεις, δο Βασιλεὺς ἡθέλησε νὰ λάβῃ μίαν σαφῆ εἰκόνα τῶν τεχνικῶν διανοτήτων τοῦ νέου σκάφους, διὰ τῆς δόπιας, ὡς ἐτόνισεν, ἐσχημάτισε τὰς καλυτέρας ἐντυπώσεις. Πληροφορίας, παρείχον συνεχῶς εἰς τὸν Βασιλέα, τὴν Βασιλίσσαν καὶ τὸν Διάδοχον, δο κ. Εὐτύχιος Γκούμας καὶ δο ναυπηγὸς τῶν "Ελληνικῶν Ναυπηγείων" κ. Αντωνίου.

Μετὰ τὴν γενόμενην ἐπίδειξιν διὰ τοὺς Βασιλεῖς, τὸ «ιπτάμενον» πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Κερκύρας κατευθυνόμενον εἰς Πειραιᾶ, διόπι καὶ ἔφθασεν μετὰ ἀπὸ 28 ώρων περίπου διαδρομὴν, ἀναπτύσσον ταχύτητα 30 μιλίων καθ' ώραν.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,

BREMEN - BREMERHAEN - BRAKE - RNODENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπάδες καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ

ὑλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones:

Office : B. Fotou 49 46 98

Bremen 13, Liegnitzstr. 58 J. Karagiannidis 53151

Telephones: 71346/47 Telegrams: SHIPCHANDLER BREMEN

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗΝ ΕΛΛΑΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ

ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΤΟΥ κ. κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Δεν ύπάρχει άμφιβολία, ότι τό επίκεντρον της έλληνικής ζωτικότητος είναι τὸ Αἰγαῖν καὶ πρώται αἱ νῆσοι τοῦ πελάγους τούτοις: εἰς ναυτικότητα. 'Ἐν τοσούτῳ ἔχομεν μίαν ἀνέπιτυμην ναυτικὴν παράδοσιν καὶ εἰς τὰς νήσους τοῦ Ἰονίου, ίδιως την Κεφαλλήνιαν καὶ τὴν Ἰθάκην, διλγάντερον δέ εἰς τὴν Πελοποννησον γενικώς. Χωρὶς γ' ἀπόσκοπῶμεν νὰ μετατρέψωμεν τὸν ὃς ἀνά κανόνα, θά παρεμβάλλωμεν ἀπλῶς κατωτέρω τινὰ περὶ τῆς ιδιαιτέρας ἡμῶν πατρίδος, τῶν Πατρῶν διὰ νὰ ὑποστηρίξωμεν ἀπλῶς, σπῆται αὐτὴ δὲν εἶναι ἀμέτοχος τοῦ «έλληνικοῦ θαύματος» παταίων καὶ νέων καιρῶν που λέγεται ἐλληνική ναυτιλία καὶ ναυτικὴ ἐπίδοσις τῶν 'Ελλήνων διὰ μέσου τῶν αἰγαίων.

Συνήθως οι γράφοντες τοπικά ιστορίας καταλήγουν είς υπερβολάς. Τὸν σκόπελον αὐτὸν — ἀς χρησιμοποιήσωμεν θαλασσινοὺς δρους ἀφοῦ γράφομεν διὰ ναυτιλίαν — συνήθως τὸν παρακάμπτομεν ἡμεῖς οἱ Πατρινοὶ καὶ οἱ ἔνεις μάς ὀναγραψίζουν, ἵτη εἰμεῖς διάντικεμενοὶ καὶ συγκεκριμένοι εἰς τὰς παρατηρήσεις μας. Τὸ ίδιον αὐτὸν θὰ προσπάθησωμεν νὰ ἐπιτύχωμεν ἀπό τῶν στηλῶν τόσον ἐγκύρου περιοδικοῦ, ὅπως είναι τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Αι Πάτραι είναι μια παραλίος πόλις, δεν υπήρξεν, δημως, έκ παραδόσεως ναυτική. Λέγουν ότι πολιτικός άνηρ άξιας που έπεσκεφθή την πόλιν πρό 20ετίας, είπεν άπερχομένος: «Παραλίος πόλις έχουσα έστραφμένα τα νώτα πρὸς τὴν θάλασσαν». Ο χαρακτηρισμός, αν έλέχθη, είναι ύπερβολικός.

Σε προηγούμενη, βέβαια, αι Πάτραι φυσικού λιμένος — στοιχείου βασικού διὰ τὴν ναυτικήν παράδοσην — ἔχουν, ὅμως, ἀξιόλογον ἀλιευτικὸν π.χ. στόλου, ὁ ὅποιος ἐργάζεται τώρα, ἀπὸ ἑῶν καὶ εἰς τὰ ἀφρικανικὰ παράλια. «Ἐχουν δύο καὶ περισσότερα ἀξιόλογα ναυτικούν ἀθλητισμούν σωματεῖα αὐτῆν τὴν στιγμήν, ἔχουν κάποιαν ἐπίδοσιν εἰς τὰ ἄλλα γα τῆς θαλάσσης. Ἀκόμη καὶ ὁ ποιητής Παλαμᾶς, ποὺ εἶδε τὸ φῶς τῆς ήμέρας εἰς Πάτρας, ὅπου ἔζησε τὰ ὀκτώ πρώτα ἔτη τῆς ζωῆς του, ἐνώ οὐλα τὰ ἔχασεν ἀπὸ τὴν γενετείραν καὶ δὲν ἤμπορει, λέγει, νὰ τὰ θυμηθῇ πλέον, μόνον τὴν θάλασσάν της θυμάται καὶ τὸ «πολύνδοι λιμάνι», ὅπως το λέγει, αὐτὸς συγκρατεῖ ἡ πατιδίκη του μῆνη, στοιχείου πρωταρχικούν, χαρακτηριστικούν, ἀντιπροσωπευτικὸν τῶν Πατρῶν (ἄλλα καὶ ὅλης τῆς Ἑλλάδος), τὴν θάλασσαν.

"Ας μὴ ἀναχθῶμεν εἰς ἀνοικτὸν πλέαγος ιστορικῶν ὑσμηνῆσεων, ὅποτε θὰ ἀναφέραμεν αὐτὰ ταῦτα τὰ νομίσματα τῆς ἀρχαίας πόλεως τῶν Πατρῶν, δύσον καὶ τῆς γειτονικῆς της Δύμης, ποὺ τὰ περισσότερα ἔφερον ναυτικά ἀντικείμενα, πλοῖα καὶ θεότητας θαλασσινάς. Δὲν ἀναφέρομεν τὴν Ἀχαϊκήν συμπολιτείαν, τῆς ὅποιας τὸ ναυτικόν, δύσον καὶ ἄν ήτο, τὸ εἶχον οἱ Πατρινοί, οὔτε τοὺς ναοὺς τοῦ Ποσειδώνος ἢ τὸν ναύσταθμον τῶν ρωμαϊκῶν χρόνων διὰ τὴν μετὰ τῆς Εύρωπτης ἐπικοινωνίαν, γινομένην τότε διὰ νηοπομπῶν (διὰ τὸν φόδον τῶν πειρατῶν), ποὺ ἔξεκίνουν ἀπό ἐδῶ, δῆπος τέωρα τὰ πορθμεῖα τῆς Ἰταλίας. Τὸ θέμα μας δὲν εἶναι ν' ἀποδεῖξωμεν, ὅτι αἱ Πάτραι εἶχον ποτὲ μεγάλην ναυτιλιακὴν κίνησιν, ὡς λιμνή καὶ ὡς ἐμπορεῖον, ἐδῶ ἔξετάζεται ἂν εἶχον καὶ ἔχουν ναυτικότητα ίδικήν των, ἀνθρώπους ποὺ ἀσχολοῦνται μὲν πλοῖα καὶ μὲν ἔργα τῆς θαλάσσης, ἂν εἶχον καὶ ἔχουν ίδικόν των ναυτικὸν αἱ Πάτραι.

Έπι βυζαντινών χρόνων έζηε είς Πάτρας μία Δανιηλίς μὲ τεράστιον πλούτον βιομηχανικὸν καὶ ἀγροτικόν. Εἰς τὴν καταγραφὴν ὅμως τῆς περιουσίας της δὲν ἀναφέρεται πλοίον. Ἀντιθέτως, κάποιος πλούσιος Πατρινὸς τοῦ ΙΕ' αὐλῶν σημειούται δτι, ἐκτὸς ἄλλων, ἥτο καὶ ιδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου. Εἰς ἔνεπτικὸν ἔγγραφον ποὺ ἀναφέρω εἰς τὸ 'Ιστορικὸν Λεξικὸν μου τῶν Πατρῶν (σ. 415) πῆς 21 Σ)βρίου 1713 ἀναγράφεται οπτώς δτι τῶν ἐπωνύμων μετάνοι ή Πελοποννήσου χειρῶν

στερούνται Ιδιοκήπτων πλοίων και αι μεταφοραι ἐντεύθεν γίνονται διὰ πλοίων ἑνετικῶν ή τῶν Ἰονίων Νήσων. Τὸ ἔγγραφον ἐννοεῖ μεταφορὰς ἔξωτερικού. Διότι, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀκτοπλοΐαν ἀρχικῶν μὲν ἐπὶ Ἐπετῶν ἀνήκει αὐτῇ ἀποκλειστικῶς εἰς αὐτούς, ἀλλὰ ὀπωσθῆτο πάντηραχαν ποιάριά ἐντοπίων, δεδομένου ὅτι ἐπὶ τοῦ Τουρκοκρατίας Ιδίως η εἰσόδος ποντοπόρων πλοίων ἐντὸς τοῦ Κορινθιακοῦ Κόλπου, δηλαδὴ πέραν τῶν δύο Ρίων (Μικρῶν Δαρβηνοελλίων), ἀπηγορεύετο αὐστηρῶς εἰς τὰ ξένα πλοία και αι φορτώσεις τοῦ Κόλπου ἐγίνοντο εἰς Πάτρας. Τὰ ὄντωτέρω δὲν ἀπετελούν τὸν κανόνα και εἰς τὰς Πάτρας ὑπῆρχον πλοηγοὶ διὰ τὰ οδηγοῦν τὰ ξένα πλοία ἐντὸς τοῦ Κορινθιακοῦ. Εἰκὼν τῆς ἀποχῆς εὐρισκομένη εἰς τὸ Ιστορικὸν και Ἐθνολογικὸν μουσείον Ἀθηνῶν παρουσιάζει ἓνα τοιούτον πληγόν τῶν Πατρέων τῶν ἀρχῶν τοῦ 10^ο αἰώνος, μὲ ἀρκετὰ πολιτισμένην (εὐρωπαϊκήν) ἐμφάνισιν.

Εις τάς ἀρχάς αὐτάς τοῦ 10^{ου} αἰώνος ή καλύτερον ἀπό τὰ τέλη τοῦ 11^{ου} ἔχομεν εἰς τὸν κόλπον τῆς Κορίνθου (καὶ τὸν πρόκοπὸν του, τὸν Πατραϊκὸν) σπουδαῖς ναυτικᾶς ἔξελίσεις. Τὸ Μεσολόγγι ἔξελίσεται εἰς ἀστίλογον ναυτικὸν πόλιν μὲν πολλὰ μεσογειακά, νά τε πιώμεν, καράβια πού, δῆπας ἔξηκριβωθή, ἐκινύντο μὲν κεφαλαῖα ἐμπόρων τῶν Ἰωαννίνων. Τὸ Μεσολόγγι ἔξησφάλιζε τὰς μεταφορὰς τῆς Ἡπείρου, ή δηποία μέχρις αὐτοῦ τοῦ 1821 ἐλογίζετο ἡνῶ τῶν ἀκτῶν τῆς Αιτωλίας ἐπὶ τοῦ Πατραϊκοῦ. Ἀργότερον ἀναδεικνύεται καὶ τὸ Γαλατεῖον ὡς ναυτικὴ πόλις, μὲν μέγον καὶ αὐτὸν ἐμπορικὸν στόλον, ὁ δηποίος πάλιν κινεῖται μὲν κεφαλαῖα Πατρινῶν ἐμπόρων. Ἡ χορήγησις ἔγινετο διὰ τοῦ τύπου τοῦ συνεταιρισμοῦ. Οἱ Πατρινοὶ ἐμποροὶ διὰ τὰ χρήματά των ἔξησφαλίζοντο μὲν μερίδιον ιδιοκτησίας ἐπὶ τοῦ πλοίου, παρόμοια μερίδια εἶχεν ὁ πλοιάρχος, ἀλλὰ καὶ τὸ πλήρωμα (συμπλοιοκτησία). Εἰς τὸ εἰρημένον βιθύνον μου καταχωρώντες πολλὰ σχετικά συμφωντικά ἐκ τοῦ ἀρχείου Ἰωάν. Παπαδισμαντοπούλου, ἐν ἑκατὸν δῆποίων, πολὺν χαρακτηριστικόν, τὸ παραθέτω καὶ ἔθω:

«1804 Απριλίου 6 Πάτραι.

Διά τού παρόντος φανερών και όμολογών ό ύποκάτωθεν γεγραμένος καπετάν "Αθανάσιος Λουκέρης, διτί από τό μαπατιμέντο όνομαζόμενον Πουλάκας και διτί η "Αγία "Αννα" τό οποίον έφαμπρικάριον εἰς τό Γολαξείδι και καπετανεύει μὲ αὐτό τήν σημερονό διόδιον και κατά τό παρόν εύρισκεται ἀνκόραδό εἰς τόν ἔδω λιμένα, μὲ πάντιέραν "Θεμανικάνην και ντιστινάτο διά Λιθόρον, τήν σημερονό μερον διαίκειοθέλητον γνώμην και απαραίδιστον διδασείσιν κάμει πώλησιν πρός τούς Κυρίους "Ανάγνων και Παπαδιαμαντοπούλουν ἀπό τό κόλπο τού ειρημένου μαπατιμέντου μερίδιον ἔνα και μισό, δηλαδή ἀπό πενήντα δύο, τρία και ἐλάσσον παρ' αὐτών ἀκόντιο τῶν αὐτών μερίδιων γρ. τόν ὄρθιμον 1952½ και μὲ τόν καλον του γυρισμόν ἀπό Λιθόρον, όπου τότε έχει νά φέρει τελικούς λογαριασμούς και νά τους παρουσιάσῃ εἰς τούς παρτίγενεθλούς πρός ἔνδειξιν τού κάποιους και ἑξάδων δλου τοῦ αυτού μαπατιμέντου, τότες δι' δοσ πήθελε φέρουν τά ἀνυθεν μερίδια, δην ἐπώλησον τά ἄνω ειρημένων κυριών "Ανάγνουν και Παπαδιαμαντοπούλουν νά ἀγρικώνται ἀναμετάξ τους, δηλαδή είμη πήθελε φέρουν δλιγάτερα νά ἐπιστρέψην ὁ ρηθεις καπετάνιος εἰς τούς ειρημένους τά περισσότερα, εἰδὲ και πήθελε φέρουν περισσότερα, πάντα νά ξαναδίνουν δια ειρημένοι τού καπετανίου τά ρέστα τού τελικού λιμπόρτου δια τά αύτά μερίδια, δην που τότε έχουν νά γίνουν τά τελικά γράμματα εἰς κατελαρίαν ὡς και τῶν ἐπιδοπών παρτίγενεθλούν...".

Ο άνωτέρω πρόκριτος τῶν Πατρῶν «Ιωάν. Παπαδιαμαντόπουλος, τοῦ ἑροεύθη ἐνδόξως κατὰ τὴν ἔξοδον τοῦ Μεσολογγίου, διωρισμένος ἀπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ κεφαλῆς τῆς φρουρᾶς του, εἰχε 16 ἐν ὅλῃ ἀλαιξειδιώτικα πλοῖα εἰς τὴν Ιδιοκτησίαν του ἢ μετοχήν του» (Ιστ. Λεπτίκων Πατρῶν, σ. 469). Τῷ 1801 τὸ ναυτικὸν τοῦ Γαλαξείδιου ἀπέτελείτο ἀπὸ 20 μεγάλα καράβια καὶ 40 καΐκια, τὰ δύοια κυριολεκτικῶν Ἰχούν μονοπάλησι τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας καὶ τὸ ἐμπόριον τῆς Δυτ. Ἐλλάδος μέχρι τῶν Δαλματικῶν ἀκτῶν (Τρ. Κωνσταντίνης εἰς Ναυτ. «Ἐπιθεώρηση» Ιουλίου 1951, σ. 29). Πιστοῦνται, πάντως, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1762, ὀνταγωνισμὸς μεταξὺ Μεσολογγίου (Ιωαννίνων) αἱ Γαλαξείδιοι (Πατρῶν) εἰς τὸν ναυτικὸν καὶ ἐμπορικὸν τομέα τραβήγκει (εἰς αὐτὸν δὲ ἀπέδωσε τὴν καθυστέρησιν τῆς Αίτωλαίας ν' ἀποδεθῆται πην πρόσκλησιν τῶν Πατρῶν τὸν Μάρτιον 1821, διπάς κηρύξῃ τὴν Επανάστασιν).

Καὶ μέτ' ἡ Απελεύθεροις Πατεινοὶ ἐγκαλούσθων μὲν χριστοῖσι

COMPTOIR MARITIME GEORGE BESI

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL,
Galata, Hovagimyan Han
P. O. B. 545
Telegrams: RAMMOC
Telephone: 447530

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Α.Δ.
ΕΑΡΑΙ
ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΙΑΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΑΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ :

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

τούν τὰ ιστιοφόρα τοῦ Γαλαξειδίου μέχρι τῆς λήξεως τῆς ιστιοφόρου έποχης. ('Ιδιοκτήται πλοίων ἐν Πάτραις κατὰ τὰ πρώτα ἔτη τῆς Ἐλευθερίας οἱ Θ. Τζίνης, 'Αναστάτος, Ξένος). Νὰ μὴ παραθλέψωμεν δὲ τοῦτο, ὅτι εἰς τὸν Ἱερὸν Ἀγῶνα τοῦ 1821 ἀναφέρονται Πατριοὶ ἔμποροι ιδιοκτήται ποντοπόρων πλοίων, τὰ ὅποια προσέφερον εἰς τὸν Ἀγῶνα, σπουδαῖς, ἔκτος βέβαια τοῦ Ἰωάν. Παπαδιαμαντοπούλου, οἱ Δαλιέρος, Δαμουλιάνος, Πατρινός κ.α. Καὶ ἀκόμη ἔχουν τούτο αἱ Πάτραι, ὅτι διὰ πρώτην φορὰν πρὸ αὐτῶν ὑψώθη ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικὴ σημαία ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ Ζακούνθιου ἀγωνιστοῦ Γεωργάκη Δενδρολιθάνου καὶ ἔχοργηθη εἰς αὐτὸν τὸ πρῶτον ἔγγραφον Ἑλληνικῆς ἐθνικότητος πλοίου: Εἶναι τὸ πλοῖον «Ἀγιος Σπυρίδωνας τόνων 190, τὸ ὅποιον δὲ εἰρημένος τὸ ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ἑλλην. Ἀγώνος καὶ τοῦ ἐδόθη τὴν 18 Ἰουνίου 1821 τὸ κάπωθι ἔγγραφον μὲν ὑπογραφάς τοῦ μητροπολίτου Πατρών Γερμανοῦ, Ἀνδρέου Ζαΐμη καὶ Νικολ. Λόντου (τοῦ Ἀχαϊκοῦ διευθυντηρίου καλούμενου):

«Ο καπετάν Γεωργάκης Δενδρολιθανός μὲν τριάκοντα σκεδὸν ἀνθρώπους ἀσθμάσεν ἔνα μπρικὶ ὄνομαζόμενον «Ἀγιος Σπυρίδων» διὰ ὀδείας τοῦ Ἑλληνικοῦ χριστιανικοῦ γένους, μὲ σημαῖαν ἐθνικήν, πρὸς φύλαξιν τῶν παραλίων καὶ ὑπεράσπισιν τῶν ὅμογενῶν ἀπὸ τοὺς ἐκθρούς Ὁθωμανούς. Παρακαλοῦνται λοιπὸν οἱ καπεταναῖοι ἀπαντῆς τῶν εὑρωπαϊκῶν δυνάμεων, ἵνα γνωρίσωσιν αὐτούς, ὡς τοιούτους καὶ νὰ μὴ τοὺς ἐνοχλῶσι οἷους ήθελει τοὺς ἀπαντήσων. Ἐν τούτῳ γάρ ἐδόθη αὐτοῖς τὸ παρὸν ἐνδεικτικὸν 1821 Ἰουνίου 18 Ἀκατία» (τὸ κείμενον συνετάγη ὑπ' αὐτοῦ τοῦ Μητροπολίτου Γερμανοῦ).

Καὶ ἡμπορεῖ νὰ προστεθῇ ἀκόμη, ὅτι αὐτὴ αὐτὴ ἡ Ἑλληνικὴ (ναυτικὴ) σημαία προέρχεται ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὴν ὅποιαν ἔχρησιμοποιοῦσσαν αἱ ἐπαναστάτησσαὶ Πάτραι τὸν Μάρτιον 1821, ἥτοι τὸ σῆμα τῶν iερέων τῆς Φιλικῆς Ἐταιρίας μὲ τὰς παραλήλους ταινίας. Οἱ ἐπαναστάταις ἔχρησιμοποιοῦσσαν κατὰ τόπους διάφορας ἐθνικὰ σηματαὶ ἡ λάδαρα, σπουδαῖς καὶ αἱ ναυτικαὶ γῆσαι «Υδρα, Ψαρά κλπ. ἀλλὰ ἡ Ἑθνο-συνέλευσις κατόπιν καθιέρωσε τὴν ἔκτοτε ὑπ' αὐτῆς θεσπισθεῖσαν γαλανόλευκον, μὲ βάσιν, λέγομεν, τὸ σῆμα τῶν iερέων (βαθμοῦ μησήσως) τῶν μυστῶν τῆς Φιλικῆς ποὺ εἶχον ἐν χρήσει ἐν Ἀχαΐᾳ.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὴν νεωτέραν ἐποχήν, τὴν τῆς ἀτμήρους ναυπιλίαν. Τὸν Οκτώβριον 1853 ἥη οἱ Πατρινοὶ ἔμποροι Μ. Ρούφος, Στ. Α'. Παπάς, Μ. Γερούσης, Α'. Πεταλής, Γ. Σωτηριάδης, Δ. Τζούκος, Π. Φακίδης, Ν. Βασιλειάδης (δὲ πατήρ τοῦ ποιητοῦ Σπύρου Βασιλειάδη), Α'. Γεωργακόπουλος, Χ. Γκίκας, Κ. Παραρρήτωρ, Ν. Πράτσικας, Κ. Γερούσης, Δ. Πονδίκης ἀποφασίζουν τὴν σύστασιν 'Ανωνύμου 'Ελληνικῆς 'Απομολοΐας, μὲ ὑπαρχούσης εἰσέτη, μὲ κεφάλαιον 1.200.000 δραχμῶν (4.000 μετοχῶν) διὰ τὴν σύστασιν ἀτμοπολοίκης συγκοινωνίας, κατὰ τὴν ἔκτυπωσθεῖσαν σχετικὴν «ἀγγελίαν» ἐν Πάτραις τὴν 30. 10.1853 τῆς ὡς ἀνω ἐκ Πατρέων ἐπιτροπῆς, «μεταξὺ τῆς ἐμπορικῆς ταύτης πόλεως τῶν Πατρῶν καὶ τῶν κυριοτέρων λιμένων Πελοποννήσου, Ιονίων καὶ νήσων Αιγαίου». Τῷ 1910 ίδρυνται μὲ ἔδραν τὰς Πάτρας ἡ «Ἀχαϊκή 'Απομολοΐα διατηρούμενα μέχρι τοῦ 1916 μὲ εὐπρόσωπα ἐπιβατηγά ἀτμόπολεις. 'Ιδρυθη κυρίως διὰ νὰ συγκεντρώῃ μετανάστας δι' Ἀμερικήν εἰς Πάτρας διὰ τῆς ἀτμοπολοίας 'Αντρομερικάνων. Τὴν διοίκησιν τῆς «Ἀχαϊκῆς εἶχον οἱ Μόρφου, Δ. Κρεμμύδης, Κ. Τζίνης καὶ Μ. 'Αναστασόπουλος. Διετήρει γραμμάτες ἐν Πατρών διὰ Σμύρνην (δι' 'Ισθμοῦ), Θεσσαλονίκην καὶ Καθάλλαν, Πειραιᾶ, Βόλον, Ιονίους, περιφερειακήν Πελοποννήσου. Εἶχε καὶ φορτηγά πλοῖα, ὑπέκυψεν, δῆμος, εἰς τὸ συναγωνισμὸν ἀλλῶν ἀτμοπολοίκων ἐταιριῶν καὶ τὰς ἀντιεόπτητας τοῦ α' παγκ. πολέμου. Τῷ 1908 ίδρυθη ἐπίσης τὸν 'Ανωνύμον 'Ελληνικής 'Εταιρίας Ναυτικῶν 'Επιχειρήσεων ὑπὸ Γ. Τοπάλη μὲ κεφάλαιον 250.000 δραχμῶν. 'Ο ἐν Πάτραις Κ. Παπαγεωργακόπουλος ἀποκτᾷ μεγάλα φορτηγά «Ἀνδρέας», «Ἀντωνία» τῷ 1911.

Εἰς τὸ νηολόγιον Πατρῶν ἔχουν ἔγγραφή διάφορα μικρὰ ίδιως πλοῖα φορτηγά, πολλὰ δὲ ἀλιευτικά, ἐπίσης καὶ ιστιοφόρα, ἐξ ὧν ἐν τρίστιον τὸν «Ἀγιος 'Ανδρέας» διεπηρέτο ἐνως τοῦ 1945 καὶ τὸν «Μαρία» σιδηρούν διὰ μεταφορὰν ἀλεύων τῶν ἐν Πάτραις Μώλων ἀδελφῶν Τριάντων. 'Ἐκ Πατρῶν σημαντικοὶ ἐφοπλισταὶ κατὰ τοὺς τελευταίους χρόνους εἰναι ὁ κ. Περικλῆς Καλλιμανόπουλος, ίδρυτης τῆς «Ἐλληνικῆς» ἀτμοπολοίας φορτηγῶν γραμμῆς, οἱ κ.κ. Ιωάν. Τοπάλης καὶ Δημ. 'Αγγελόπουλος, ίδρυσαντες τῷ 1950 ἐν Πειραιεῖ μετά τοῦ κ. Χρ. Σαρλή ἀτμοπολοίκας ἐπαιρίας ἀριθμούσας στόλον πολλῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν διατηρούντων γραμμὴν τακτικὴν ἀπὸ 'Αδριατικῆς εἰς 'Ελλάδας καὶ 'Εγγύς 'Ανατολήν καὶ πλοῖα ταῦτα εἰναι ἔγγεγραμμένα εἰς τὸ νηολόγιον Πατρῶν. Οὕτως ἀπὸ Πατρινούς ἔχουν ίδρυθη καὶ διατηροῦνται αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ φορτηγῶν ἐλληνικῶν πλοίων, περὶ τῆς ἐξελίξεως δὲ τῆς Hellenic Lines δὲν χρειάζεται νὰ ἀναπτύξωμεν ἐδῶ τὸν λόγον. Τέλος, ἀξιόλογοι ἐκ Πατρῶν ἐφοπλισταὶ εἰναι ὁ κ. 'Ανδρ. 'Ανδριανόπουλος καὶ ἀδελφοί ἐν Λονδίνῳ καὶ Βασιλ. Ζούλας ἐν 'Αμερικῇ, διατηροῦντες μεγάλα πλοῖα, ἀπανταὶ μὲ Ἑλληνικὴν σημαίαν.

Καὶ ταῦτα μὲν κυρίως διὰ τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον. 'Απομένει νὰ ἀναφέρωμεν καὶ τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν τῶν Πατρῶν. 'Ομιλήσαμεν ἥδη διὰ τὸν σημαντικὸν ἀλιευτικὸν στόλον των, ποὺ ἐργάζεται καὶ πλησίον, ἀλλὰ καὶ μακράν τῶν Πατρινῶν παραλίων. Καὶ αἱ στατιστικαὶ ἔργαζομένων μᾶς δίδουν μερικοὺς ἀριθμούς ὃχι ἀποθερρυτικούς. 'Ασχολοῦνται καὶ μὲ τὴν θάλασσαν οἱ Πατρινοί, ὃχι, δῆμος, μὲ ρεῦμα, μὲ παράδοσιν, μὲ ἀδυναμίαν καὶ συστηματικὴν ἀφοσίωσιν πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον. 'Ἐχουν τὴν ἐμπειρίαν, τὴν ἐπαφήν, τὴν ἐπικοινωνίαν οἱ Πατρινοί μὲ τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον. 'Οπως ἐπράξαν καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, θὰ δεῖξουν εἰς τὸ μέλλον ὅτι ἡ ἐπικοινωνία τῶν αὐτῶν θὰ γίνη στενωτέρα καὶ εἰς μεγαλυτέραν κλίμακα καὶ ἀπόδοσιν.

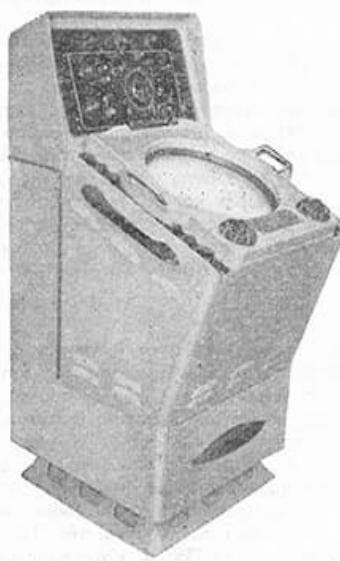
K. N. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ
Δικηγόρος ἐν Πάτραις

DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11
SERIES

11 radars with a choice of performance,
size and price more exactly suited
to the individual needs of every class
of ship than ever before.



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from $\frac{1}{2}$ to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar — INTERSCAN.

S-BAND RADAR

The Decca TM-S2400, a revolutionary new 10 cm radar of the highest quality and performance, is available for shipowners who require 10 cm equipment.

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ "ΜΑΚ ΓΚΕΓΚΟΡ," ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΣ

«Φωλεά Μαγκρό» (Magronest) είναι τὸ δύνομα ποὺ ἀδόθη εἰς τὸ νέον χαλύβδινον κάλυμμα στομίου κυτῶν τῶν πλοίων. Τοῦτο καὶ ἀποτελεῖ τὴν τελευταῖνα ἑξέλιξιν σχεδίου καλυμμάτων, ἐκπονηθέντος ὑπὸ τοῦ «Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ ΜακΓκρέγκορ» (ἔξ οὐ καὶ ἡ ὄνομασία «Μαγκρό»). Κατ' οὐσίαν τὸ νέον σχέδιον είναι ἀπότοκον τοῦ συνήθους τύπου καλύμματος, ἀπλῆς ἔλεως, ἀλλ' ἐτροποποιηθῆ κατὰ τοιούτον τρόπον, ὅπετε νὰ μειώνεται, ὅσον είναι δυνατόν, ὁ ἀπαιτούμενος πρὸς τοποθέτησιν τῶν καλυμμάτων χρόνος καὶ ὁ ὑπ' αὐτῶν καταλαμβανόμενος χῶρος, ὅποιον τὸ στόμιον είναι ἀνοικτόν. Τοῦτο καὶ ἐπετεύχθη ἡδη, διότι τὰ τμήματα τοῦ καλύμματος «έμφωλεύονται» (ἔξ οὐ καὶ τὸ δύνομα «φωλέα») τὸ ἐντὸς τοῦ ἀλλοῦ.

Τὰ καλύμματα «Φωλεά Μαγκρό» λειτουργοῦν μὲ τὸ αὐτὸ δύναται τῶν συνήθων καλυμμάτων, ἡτοὶ τῆς ἀπλῆς ἔλεως, μὲ ἐπικλινὲς ἐπίπεδον, κυλίνδρους, ἀλύσεις κλπ. Τὸ σχῆμα των, δύμως, είναι βασικῶς διάφορον. Ἐξωτερικῶς, ἔχουν ἐπίπεδον καὶ δριζόντιον ἐπιφάνειαν, μὲ ἐπικλινεῖς ἐγκαρπίους πλευράς καὶ προσαρμόζονται πρὸς ἀλληλα κατὰ τὸ σύστημα «λεπτῶν ίχθων». Φορτίον καταστρώματος δύναται νὰ τοποθετηθῇ ἐπὶ τῶν στόμων.

Ἡ ἐμφώλευσις τῶν τμημάτων, τοῦ ἐνὸς ἐντὸς τοῦ ἀλλοῦ, ἐπιτρέπει τὴν ἔξοικονμησιν χώρου 25 ἔως 30%, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ κανονικὸν μῆκος, ὅπερ ἀπαιτεῖται διὰ τὰ συνήθη καλύμματα ἀπλῆς ἔλεως. Πλήρης ἐγκατάστασις ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸ ἐν Μπουζούνδιλ (τῆς Γαλλίας) πειραματικὸν κέντρον καὶ ἐργοστάσιον καλυμμάτων στομίων, τῆς ἀνωνύμου ἑταῖρίας Μακγκρέγκορ — Κομαρσίν. Τὰ καλύμματα «Φωλεά Μαγκρό» είναι καταλληλα διὰ στόμια μῆκους 28 ποδῶν καὶ πλάτους 21 ποδῶν καὶ χρειάζονται μῆκος στοιβάσεως 5.6 ποδῶν, ἔναντι τῶν ἀπλῆς ἔλεως συνήθων καλυμμάτων, διτινα χρειάζονται διὰ τὴν στοιβάσιν τῶν μῆκος 7.4 ποδῶν, ἔξοικονομούμενον οὐτὸ χώρου κατὰ ποσοστὸν 25%.

Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐγκατάστασις περιλαμβάνει ὅλας τὰς τελευταῖς βελτιώσεις, αἱ ὅποιαι δύναται νὰ ἐφαρμοσθῶν καὶ ἐπὶ τῶν συνήθων καλυμμάτων ἀπλῆς ἔλεως. Αἱ ἐν λόγῳ βελτιώσεις είναι αἱ ἔξη: 'Ἡ ἔλεως τῶν τμημάτων γίνεται δι' ἀτέρμονος ἀλύσεως, λειτουργοῦσης δι' ἡλεκτρικοῦ (ἢ ὑδραυλικοῦ) κινητῆρος, μετὰ μειωτῆρος τῆς ταχύτητος. 'Ἡ ταχύτης διὰ τὸ ἄνοιγμα καὶ τὸ κλείσιμον είναι 35 πόδες κατὰ λεπτόν. Τὸ μηχάνημα «ψφωσίς κλειδός», διὰ τοῦ ὅποιον ἐπιτυγχάνεται ἡ δύναμις καὶ ἡ σύσφιξη τῶν στομίων ἐντὸς δλίγων δευτερολέπτων, ἀντικαθισταμένων οὕτω τῶν κανονικῶν συνοχέων ἢ ἄλλων μέσων, ὡς τῶν ἐκκέντρων τροχῶν. Ἐγκάρσιον κλείδωμα, διὰ τοῦ ὅποιον τὰ τμῆματα συγκλείονται δι' αὐτομάτου συστήματος σφηνώσεως ἐσωτερικῶς στεγαζομένου, ὅπερ σφραγίζει τοὺς μεταξὺ τῶν τμημάτων ἀρμόν. Τὸ ὑδατοστέγες ἔξασφαλίζεται διὰ τῶν νέων ἀρμῶν τύπου «Magrotite», τῶν ὅποιων ἡ ίκανότης καὶ ἡ διάρκεια ἡλέγχθησαν ἐπὶ τέσσαρα ἔτη εἰς δοκιμᾶς ὑπηρεσίας. Οἱ διὰ θείου σκληρωθεύντες ἀρμοὶ οὗτοι ἔξ ἐλαστικοῦ θὰ ἀποτελέσουν πρότυπον ἔξοπλισμὸν δλῶν τῶν νέων πλοίων.

Ἐπιμελεῖς δοκιμαὶ τάσεως διεξήχθησαν ἐπὶ τῶν καλυμμάτων «Φωλεά Μαγκρό» ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τοῦ νηογυμνονος «Βέριτας» καὶ ἔτυχον τῆς ἐγκρίσεως ἀπὸ μέρους δλῶν τῶν ἑταῖρων κατατάξεως.

Τὸ Μπουζούνδιλ είναι μικρὰ πόλις τῆς ἀνατολικῆς Γαλλίας μὲ πληθυσμὸν 3000 κατοίκων, εἰς τὴν ὅποιον δ 'Οργανισμὸς Μακγκρέγκορ ἐλέγχει συγχρονισμένον ἐργοστάσιον, ὅπερ — πρωτιστῶς — κατασκευάζει καλύμματα στομίων κυτῶν, ἀλλ' ἐπιπροσθέτως καὶ 15 περίου ἀλλας εἰδίκας ναυτικὰς κατασκευάς. Σήμερον τὸ ἐν λόγῳ ἐργοστάσιον ἀποδίδει μέχρι 4000 καλυμμάτων ἐτήσιως, ἀτινα προορίζονται διὰ τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ ναυπηγεῖα τῶν χωρῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Τὸ γεγονός, ὅτι μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1960 εἰς 365 ναυπηγεῖα είχον ἔξοπλισθή 3672 πλοῖα, ἀνήκοντα εἰς 1019 πλοιοκτήτας, μὲ καλύμματα τοῦ τύπου «Φωλεάς Μαγκρό», ἀποτελεῖ ἐνδειξιν περὶ τῆς ἑκάστεως, τὴν ὅποιαν προσέλαθεν ἡ υιοθέτησις των εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα.

DAWOOD & C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

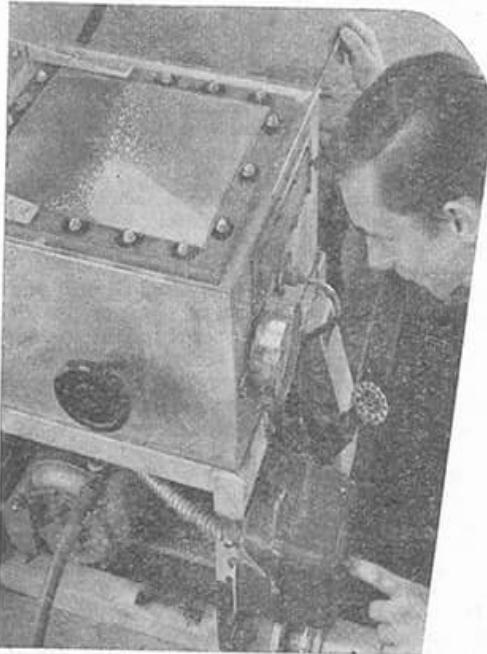
DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

PROTECT today's ships with



Intercoat adhesion of marine finishes is tested by the Water Jet Method. In this test, painted test panels are subjected to a stream of water at a constant pressure for a given time.

In the laboratories of I.C.I. Paints Division there is an accumulation of knowledge and experience of modern marine conditions and requirements, and a constant awareness of the latest and best in raw materials and techniques.

I.C.I. Paints Division acknowledges the friendly co-operation of the marine industry which enables it to examine and utilize these latest scientific advancements and techniques and provide added paint protection with its continuously improved ranges of

'DULUX' & 'LINALUX' MARINE PAINTS

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.

PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



Η ΘΑΛΑΣΣΑ: ΑΚΕΝΩΤΟΣ ΠΗΓΗ ΠΛΟΥΤΟΥ
Η ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΒΛΑΣΤΗΣΙΣ
ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὸ σημείωμά μου τῆς 15ης παρελθόντος, ὑπὸ τὸν τίτλον «ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΒΛΑΣΤΗΣΙΣ», ἀναφερόμενος εἰς τὰς ἐπιστημονικὰς ὡκεανογραφικὰς ἔρευνας καὶ τὰ ἔκ τούτων πορίσματα, δύον ἀφορᾶ τὴν συμβολὴν τοῦ ἐναλίου πλούτου εἰς τὸν ἄγνωτον ἐπιδιώσεως τοῦ ἀνθρώπου, διετέπωσα τὴν παρατροπήσιν, διτὶ τὸ πρόδημα τῆς ἐλλείψεως ἀγαθῶν διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ὀλονέν αὐξανομένου πληθυσμοῦ τῆς γῆς, θὰ ἐπιλυθῇ κατὰ μέρος — ως διατείνονται οἱ φυσιολόγοι — μὲ τὴν ἐντατικὴν ἀξιοποίησιν τοῦ ἀχανοῦς ἐναλίου φυτικοῦ πλούτου. Τὸ μυστικὸν τῆς συντηρήσεως μας εἰς τὸ προσεχές μέλλον εὑρίσκεται εἰς τοὺς... ὡκεανούς — λέγοντοι οἱ ἀρμόδιοι τῆς «ΠΑΠΚΟΣΜΙΟΥ ΘΡΑΓΑΝΩΣΕΩΣ ΥΓΕΙΑΣ» τῶν «Ηνωμένων Ἐθνῶν — καὶ ὅσα ἀμάθῃ θὰ δυσκολευθῇ νὰ μᾶς χαρίσῃ ἡ γῆ, θὰ μᾶς τὰ χαρίσῃ πολλαπλάσια ἡ θάλασσα. Αὐτὰ ἔγραψα καὶ διέκοψα τὴν φιλολογίαν μου μὲ τὸ ἔρωτημα: «Μᾶς θὰ μῶ πῆτε, τώρα, ποίαν σχέσιν ἔχουν ὅλα αὐτὰ ποὺ ἀνέφερα γιὰ τὴν ὑποβρύχιον βλάστησι — μὲ τὴν χώραν μας — καὶ τὰς παρ' ἡμῖν δυνατότητας! Απάντησις: «Ἐχουν καὶ παρασέχουν μάλιστα! Περὶ αὐτῶν θὰ γράψω εἰς τὸ ἐπόμενον φύλλον».

Συνεχίζω, λοιπόν, τὸ σημείωμά μου διὰ τὴν ὑποβρύχιον βλάστησιν, θὰ ὀλοκληρώσω σήμερον τὸ θέμα μου μὲ τὸν τολμῆρο κάπως συλλογισμό, ώστε νὰ ἐποστηρίξω, διτὶ αὐτὰ ποὺ τὸν ἐπιτυχῶς πραγματοποιοῦνται εἰς διαφόρους χώρας μὲ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν θαλασσινών φυτῶν ἐπ' ὁφελεῖς τῆς ἔθνους των οἰκονομίας, δύνανται κάλλιστα νὰ πραγματοποιηθοῦν καὶ εἰς τὴν ναυτικήν Ἑλλάδα. Ζήτημα ὅργανώσεως, συντονισμοῦ τῶν προσπαθειῶν καὶ περισυλλογῆς εἶναι. «Ἡ χώρα μας, μὲ τὰς ἀναπεπταμένας καὶ δαντελωτὰς ἀκτὰς της, τοὺς πορθμούς, τοὺς «ὅλπους, τὶς λιμνοθάλασσες καὶ τὰ πολλαπλά νησιά της, δὲν ὑστερεῖ εἰς ἐναλίου φυτικὸν πλούτον». «Ἐχει καὶ παραέχει μάλιστα πλουσιωτάτην ὑποβρύχιον βλάστησιν, ἡ ποίας, ἀξιοποιούμενη κατὰ τὸ παραδειγματικὸν τῶν ἄλλων λαῶν, δάσεις τῶν συγχρόνων ἐπιστημονικῶν μεθόδων καὶ βάσει τῶν μέχρι τῆς στιγμῆς δεδομένων, πολλὰ δύνανται νὰ ἀποδῶσθη. Καθὴ ἡ στιγμὴν τοιαύτη ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας «καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν δυνατοτήτων τῆς χώρας, τὴν ἐκβιομηγάνισιν τῆς, τὴν ἀξησην τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὴν δημιουργίαν νέων πηγῶν πλούτου, «κάθε προσπάθεια, δύναμένη νὰ δημιουργήσῃ νέους πόρους καὶ νὰ προσθέσῃ ἐσ τὸ καὶ ὁ δοὺς τὸ ἔθνος μας εἰσόδημα, πρέπει νὰ ἔξετάζεται μὲ τὴν δέουσαν προσοχήν». «Ἡ μακαρία εκείνη θεωρία τοῦ «εἴναι βαρύνεσσα», ἡ ποία εἶπε χρόνια ἀπεκούμισε τὸν «Ἐλληνικὸν λάο», δὲν ἔχει πιὰ πέρασι: Διότι, ἀλλοίμονον! Μὲ τὰ τετριμένα αὐτὰ «δὲν διαρέσαι» καὶ «δὲν γίνεται», φθάσαμε εἰς τὸ σημεῖον νὰ ἀγνοοῦμε καὶ τὰ δασικὰ ἀκόμη ἀγαθὰ ποὺ τόσους ἀφεδῶς μας παρέχει ἡ θάλασσα. Τὰ παραδείγματα εἶναι τόσο ζωτανά! Πρὸ τινων ἀκόμη, εἰς τὴν βουτηγμένη μέσα στὴν θάλασσα «Ἐλλάδα, ἀλάτι δέν ὑπῆρχε..., τὸ φέρναμε ἀπὸ τὴν Ἰσπανία. Ἐδέσης νὰ γίνη μεγάλη φασαρία διὰ νὰ δημιουργήσῃ διομηχανία ἀλατος εἰς τὴν χώραν μας καὶ σήμερον, ὅχι μόνον εἶμεθα αὐτάρκεις, ἀλλὰ καὶ ἔξαγομεις ικανήν ποσότητα. Τὸ ίδιο συνέναιο «καὶ μὲ τὰ φάρια, τὰ ποίης ἐσπάνιζαν καὶ ἐπωλοῦντο πιὸ ἀκριβά καὶ ἀπὸ τὸ κρέας. «Ἐπρεπε νὰ γίνη πολυετῆς ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων ἀγώνων, γιὰ νὰ δικιμάσουμε τὴν μεγάλη ἀλιεία. Τώρα ψάρια ἀφθονα, ἐλειτεῖται καὶ φθηνὰ τρώγει σῶσις ὁ κόσμος, σὲ λίγα δὲ χρόνια, ὅχι μένον θὰ ειμεθα αὐτάρκεις εἰς τὸ εἰδος τούτο, ἀλλὰ θὰ ἔξαγομεις τὸ περισσευμά μας εἰς πολλὰς χώρας.

«Ἡ ἀξιοποίησις τοῦ ἐναλίου φυτικοῦ πλούτου, δὲν εἶναι νέα ἔφεύρεσις, οὔτε γενένας νεωτερισμός ἀπὸ αὐτοὺς ποὺ ἐδημιουργήθησαν μετὰ τὸν πόλεμο. Είναι μία ἀπὸ τὰς παλαιότερας βιοτεχνίας. «Ἡ ἀρχὴ τῆς χάνεται εἰς τὰ βάθη τῶν αἰώνων. Οι Κινέζοι πρώτοι, ως ἀναφέρουν διάφορα συγγράμματα, πρὸ πολλῶν αἰώνων ἀπεκάλυψαν τὰς θρηπτικὰς καὶ θεραπευτικὰς ιδιότητας τῶν θαλασσινών φυτῶν, τὰ ποία μέχρι σήμερον εἰς μεγάλην κλίμακα χρησιμοποιοῦν διὰ πολλαπλὰς ἀνάγκας. «Ἀλγή διάφορα, κατόπιν ιδιαιτέρας περιποίησεως καὶ ἐπεξεργασίας, χρησιμοποιοῦνται ως τροφή, εἴτε ως λαχανικά, εἴτε ωμὰ ἀπόξηραμένα, εἴτε ως πλακούντες, εἴτε γιὰ τὶς περίφημες Κινέζικες σοῦπες καὶ τὶς σάλτες. Θὰ φανῆ, δεδιάνως, κάπως περιέργων νὰ φιλολογῶ ἐπὶ τῆς Κινέζικης μαγειρικῆς καὶ διαιτολογίας, πλήγων, ως ἀπεδείχθη πετριτάνως ὑπὸ τῶν φυσιοδιφῶν καὶ συνεχῶς προστίθενται νέας ἐπιστημονικαὶ ἀποδείξεις, κάθε ἔνέργεια τῶν πατμαπλασίων λαῶν. σχέσιν ἔχουσα μὲ τὴν ζωὴν καὶ τὴν ἀναζήτησιν τροφίμων, ως καὶ τὴν θεραπείαν διαφόρων νόσων, ἐδράζεται ἐπὶ στερεῶν βάσεων, αἱ ποίαι εἶτε θέθησαν «κατόπιν πολυετῶν δοκιμῶν, ἀγώνων, μελετῶν καὶ ἐνθαρρυντικῶν ἀποτελεσμάτων. Δὲν πρέ-

πει, λοιπόν, νὰ θεωρηθῇ διτὶ διγαίνων ἔξω ἀπὸ τὴν οὐσίαν τοῦ σημειώσατος μου, ὅταν φάχω τόσο μακριά γιὰ νὰ δρῷ στοιχεῖα γιὰ τὸ θέμα μου.

«Ἐνας Γάλλος ιστρός, δὲ πότιος ἀπὸ πολλὰ χρόνια ἔζησε εἰς τὴν τέως Γαλλικὴν ἀποικίαν τῆς Σαγκάνης, ἔγραψε ἔνα σπουδαῖο βιβλίο διὰ τὴν θεραπευτικὴν τῶν Κινέζων, βιβλίον τὸ διποίον μετεφράσθη εἰς πολλὰς γλώσσας καὶ θεωρεῖται ως κλασσικὸν διὰ τὴν ιστρικὴν ἐπιστήμην. Θέλετε, τώρα, νὰ σᾶς πῶ καὶ κάτι ποὺ θὰ σᾶς ἐκπλήξῃ; Λοιπόν, οἱ Κινέζοι εἶναι ὡς μόνος λαός, δὲ πότιος πάσχει δόλιγάτερον ἀπὸ καρδιακὰ νοσήματα! Τοῦτο δὲ δοφίεται, ως λέγει ὁ Γάλλος ἐπιστήμων, εἰς ωρισμένα ἀληγ., τὰ διποία χρησιμοποιούν οἱ Κινέζοι ως φάρμακα ἐναντίον τῆς ἀρτηριοσκληρώσεως, τοῦ ἀσθμάτος καὶ τῶν καρδιακῶν νοσημάτων. Εἰς ἐπίρρωσιν δὲ τῶν ὄσων γράφει διὰ τὰς θεραπευτικὰς οὐσίας ποὺ περιέχουν τὰ διάφορα θαλασσία φυτά (Βρύα), προσθέτει καὶ τὰ ἔξης ἄξια προσοχῆς: «Ολαὶ αὐτὰ οἱ Εύρωποι ἀπὸ ἀμάθειαν καὶ ἀγνοίαν τὰς ἔσθισμαν μὲ μιὰ μονοκούνδια ἀπὸ τὸν πίνακα τῆς θεραπευτικῆς καὶ μὲ περιφρόνησιν τὰ ἔχαρακτήρισαν ως ἀγρίας συνηθεῖσας, ως θρησκευτικὰς προλήψεις καὶ ως ἀξιοποιούμενας ἀστήρικτα. Ἐν τούτοις, ως ἀπεδείχθη πλήρως, αἱ κυριώτεραι θεραπευτικαὶ οὐσίαι προέρχονται ἀπὸ τὰ θαλασσία φυτά, μὲ βάσιν τὸ Ίωδιον εἰς πλείστας δοσαὶ ἐμφανίσεις, τὰ διάφορα ὄλατα, τὰ παυσίπονα, τὰ καθαρετικά, τὰ ναρκωτικά κλπ.

Οι Ιάπωνες ἐδιδάχθησαν ἀπὸ τοὺς Κινέζους τὴν χρῆσιν τῶν διαφόρων θαλασσινών φυτῶν καὶ τὰ βιομηχανοποιούν ἐντατικώτατα. Λόγῳ τοῦ ὄρεινοῦ χαρακτήρος τῶν Ιάπωνεων ήντη, τὰ γεωργικὰ προίσταται εἰναι ἀνεπαρκή διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πυκνοῦ πληθυσμοῦ. Διὰ τοῦτο οἱ Ιάπωνες ἔδωσαν μεγαλύτεραν σημασίαν εἰς τὴν καλλιέργειαν καὶ ἐκμετάλευσιν τῶν θαλασσινών φυτῶν, ἀπὸ κάθε ἀλλην χώραν. «Ἐφ' ὅσον αἱ Ισπωνικαὶ νῆσοι εἶναι τόσον πολυάριθμοι καὶ τὸ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῶν ὑπερβαθρῶν τὰ 18.000 μίλια, ἡ υποβρύχιος καλλιέργεια — ἀς πούμε — εἶναι πολὺ μεγάλη. «Ολαὶ σχεδὸν τὰ εἰδη τοῦ ἐναλίου φυτικοῦ πλούτου ἀξιοποιοῦνται, διποίας καὶ τὰ τῆς ἡράς. Μὲ τὴν διαφορὰν διτὶ ἐνῷ διὰ τὴν καλλιέργειαν τῆς γῆς ἀπαιτοῦνται πολλὰ ἔξοδα, λιπάσματα, αἱρικαὶ συνῆκαι, ἀρδευτικὰ ἔργα καὶ ὄγροτικὰ ἔργαλεῖα, διὰ τὰ θαλασσία φυτά... ἀλλιέργεια εἶναι φυσική. «Οσον τὰ φυτὰ αὐτὰ κόπιονται, τόσον περισσότερον αὐδάνουν, εἶναι ἀνυπολόγιστος ἡ ζωτικὴ δύναμις τῆς υποβρύχιου βλάστησης. Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμα μου ἀρκετά ἔγραψα διὰ τὴν ἐπίδοσιν τῶν Ιάπωνων καὶ Κινέζων εἰς τὸν τομέα τῆς ἐντατικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐναλίου φυτικοῦ πλούτου. Θὰ προσθέσω πληροφορικῶν πώς, διτὶ τὰ ἐντατικώτερον καλλιέργονται ποταπά περισσότερον αὐδάνουν τοῦ περιοχής της Πορφύρας, τὸ Αγάριον, τὰ Λαμπιάρια, τὰ Ιρλανδικά βρύα, η Οὐλδα, τὰ καλλιθάμινον, τὰ χαϊτοφόρα... δικόπτωτα, δύμας, τὴν ἀπαριθμησιν, διότι διτὸς κατάλογος εἶναι πολὺ ἐκτενής.

«Ἀπὸ τοὺς Κινέζους καὶ Ιάπωνας κατόπιν, ἐδιδάχθησαν οἱ Μαλαισίοι καὶ ἄλλοι λαοὶ τοῦ Ινδικοῦ Ἀρχιπελαγίου, καθὼς καὶ οἱ Φιλιππίνεζοι, νὰ περισυλλέγουν καὶ νὰ χρησιμοποιοῦν τὰ θαλασσία φυτά. Εἰς τὰ θερμὰ αὐτὰ τροπικὰ ὑδάτα τοῦ ἐναλίου διάλιος θαλασσίας ὄργιαζε. «Ἡ περισυλλογὴ τῶν φυκῶν, βρύων, χλωρίδος καὶ δλων τῶν εἰναι εἶναι τόσο εύκολος, ὃντας διότι τὸ φυκός εἶναι τόσο εύκολος στὴν ἀδαμαντίαν τοῦ λαχανικοῦ προερχόμενο ἀπὸ τὰ μύρια δοσαὶ θαλασσία φυτά, ποὺ μὲ ἀφάνταστη δύναμιν πολλαπλασιάζονται εἰς δληγούμενην περιοχήν. «Ἡ θρηπτικὴ ἀξία τῶν θαλασσινών φυτῶν, καθὼς καὶ ἡ εύκολος περισυλλογὴ των, ἐλυσε κατὰ μέγα μέρος τὸ πρόβλημα τῶν υποτιζόμενων τούτων λαῶν. «Ανω τοῦ ἐνός ἐκατομμυρίου ψυχῶν τρέφονται μὲ φάρια καὶ θαλασσία φυτά, ποκιλοπότροπος παρασκευασμένα. «Ηλθε, τώρα, η σειρὰ τῶν Ινδῶν, διποίοι οἱ Κινέζοι ἔμποροι τῆς Σιγκαπούρης μεταφέρουν φορτία δλακλήρως ἀπὸ τρόφιμα, προερχόμενα ἀπὸ τὴν υποβρύχιον βλάστησιν. Οι Ινδοὶ τὰ δρῆκαν τῆς ἀρεσκείας των καὶ ἐπιδείνονται τώρα καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν περισυλλογὴν τῆς πλουσιάτων ἐναλίου βλάστησης τῆς ἀχανοῦς χώρας των.

Οι κατόπιν τῆς Χαδαΐ διδαχθέντες καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τοὺς Κινέζους καὶ τοὺς Ιάπωνας, εἶναι ιδιαιτέρως λαίμαργοι ως πρὸς τὰ ἔκ τῶν θαλασσινών φυτῶν παρασκευαζόμενα ἐδέσματα. «Ἐναὶ σύγγραμμα ποὺ ἔχω πρὸ τῶν ὄφθαλμῶν, ἀναφέρει, διτὶ 70 εἰδη ἀπὸ τὰ φυτὰ αὐτὰ χρησιμοποιοῦνται ἐντατικώτατα διὰ τὰ καθημερινὸν διαιτολόγιον καὶ τὰ πολλαπλὰ γλυκίσματα. «Ἡ ἐπιτόπιος παραγωγή, δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν κατανάλωσην. Μεγάλη ποσότης εἰσάγεται ἀπὸ τὴν Ιάπωναν. «Ἐναὶ ποὺ ἔτεροι λαταρίδαινε τοὺς Χαδαΐζους καὶ εἶναι ἡ λιχουδιά των, παρασκευάζεται ἀπὸ καλαμάρια καὶ μιὰ πικάντικη σάλτσα ἀπὸ φύκια. Εἶναι τὸ «Limpia» ποὺ σερβίρεται σήμερον καὶ εἰς δλα τὰ ἐστιατόρια τῆς Καλλιφορνίας. Οι Ἀμερικανοὶ ποὺ ἐπισκέπτονται συχνὰ τὰ νησιά

F. K. WARREN LTD.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΦ. :423-8137

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "WARREN,"

αύτά, είναι ένθουσιασμένοι με τά έδέσματα και τά διάφορα γλυκά, που παρασκευάζονται, τά μὲν με λαχανικά τής θαλάσσης, όπως τά άποκαλούν και τά άλλα άπό άλευρι που γίνεται άπό τά ξηρασμένα θαλάσσια φυτά.

Εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας ή χρήσις τής έναλιου βλαστήσεως τείνει μάλλον πρὸς τήν βιομηχανικήν τηλευράν και τήν φαρμακολογίαν. Ειδικά έργαστήρια άσχολούνται με τήν παρασκευήν φαρμάκων, κρεμών, καλλυντικών, καταπραύτικών, καθαρτικών, πρὸ παντὸς δὲ με τήν παραγωγήν ιδιούν και διόν τῶν ἐκ τούτων προϊόντων και υποπροϊόντων. «Όλα τά χημικά έργαστήρια ζητούν *ξεανενέλες*, δηλαδή θαλάσσια φυτά. Έσχάτως ένεφανίσθησαν εἰς τά φαρμακεία, χάπια άπό.. συμπεπικωμένα φύκια, ώς δυναμωτικά. Εις τό βιομηχανικόν πάλιν τομέα, οι «Αμερικανοί» έπιστήμονες ἐπέτυχον τήν παραγωγήν «Αλγίνης, εἶδος στερεωτάπου νήματος, άπό ώρισμένα ἀλγη. Απὸ τό νήμα αὐτὸν κατασκεύαζουν διάφορα υψηλάστατα, τώρα δὲ και ἀδιάδροχα. Εις τό Σάν Διέγκο ἐγένετο δοκιμή δικτύων, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν Ιαπωνῶν, ἀπὸ νήμα αλγίνης. «Η ἐντατικώτερα, δύμας, χρήσις θαλάσσιων φυτῶν εἰς τήν «Αμερικήν είναι, ή τῆς πεκτίνης, δηλαδή τής *«ζελέ*» για τίς πουτίγκες τάς *«καΐκης* και τά διάφορα γλυκά, άπὸ τά όποια είναι γεμάτα τά ζαχαροπλαστεία. Είναι άπίστευτος ή κατανόλωσις άπὸ τήν φαρίνα μὲ τάς *«jellying properties*, εἰς δόλην τήν χώραν. «Ἐπίσης ὑπάρχουν εἰς τάς Ήνωμένας Πολιτείας ἀρκετά έργοστάσια διὰ τήν παρασκευήν ἀλέρου *«Αγκάρο - Αγκάρα* άπὸ τό γνωστὸν θαλάσσιον φυτόν, τό *«Αγάριον*.

Εις τήν Εύρωπην πάλιν, οι «Αγγλοί» ἔρχονται πρῶτοι εἰς τήν βιομηχανικήν χρήσιν τῶν θαλάσσιων φυτῶν, παρασκευάζοντες νήματα διὰ τήν υψηλοτουργίαν και οι Γερμανοί εἰς τήν πρότινην γραμμὴν διὰ τήν χρήσιν τούτων εἰς τήν φαρμακολογίαν. Είναι τόσον πολλά τά παραγόμενα φάρμακα διὰ τάς πολλαπλάς θεραπείας, ὅπεις χάνεις τὸν νοῦ του, άπὸ τίς *«εσπεσιαλίτες* και τά χάπια πού κυκλοφοροῦν. «Ένας ἐλβετικός οίκος (χημικὸν έργοστάσιον) ποὺ ειδικεύθη εἰς τήν παραγωγήν φαρίνας πεκτίνης άπὸ σπόρους μήλων, διὰ τήν παρασκευήν *«ζελέ*», συνεδήθη μὲ γερμανικά έργαστήρια διὰ τήν αύξησιν τής παραγωγῆς τοῦ προϊόντος τούτου, ἀντὶ δὲ τῶν σπόρων μήλων, νά χρησιμοποιοῦν τά θαλάσσια φυτά. Είναι τελείως άποδειγμένον, διὰ ή φαρίνα αὐτή *«jellying powder* είναι κατά πολὺ ἀνωτέρα άπὸ οιανδήποτε ἀληγη, διὰ τήν παρασκευήν πολτοῦ (*ζελέ*). Ελλείψει πρώτης ὄλης, οι Γερμανοί ἀγοράζουν άπὸ παντοῦ — άπὸ δόπου προσφέρονται — ὀλγη ἀπο-εηραμένα. Εις τήν Γαλλίαν, Δανίαν και Ολλανδίαν ἐπίστης, ειδικά έργαστήρια βιομηχανοποιούν τά θαλάσσια φυτά διὰ διάφορα προϊόντα, πρὸ παντὸς διὰ τήν παραγωγήν πεκτίνης. Δι' δὲ τά γλυκισμάτα, τίς πουτίγκες και τάς *«καΐκης*, ή φαρίνα αὐτή είναι ἀπεραίτητος. Φαντασθεῖτε τώρα πόση είναι ή κατανόλωσις και πόσον θά αύξηθῇ προσεχῶς!

Εις τήν Καναδᾶ και τάς Σκανδιναϊκάς Χώρας, ώρισμένα ἀλγη κατόπιν ειδικῆς ἐπεξεργασίας, χρησιμοποιούνται διὰ τήν χαρτοποίην. «Η κολλώδης ούσια ποὺ παράγουν, ἐνισχύει και βελτιώνει τὸν διὰ τήν χαρτοποίην χρησιμοποιούμενον πολτόν. Έσχάτως κατασκευάζεται χάρτης πολυτελείας, (εἶδος περγαμηνῆς) στερεώτατος και στιλπνός. Εις τήν

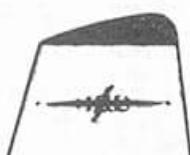
Ρωσίαν, ή ἐκμετάλλευσις τῶν θαλασσίων φυτῶν είναι πολλαπλή. Εις τήν προηγούμενον σημειώματο μου ἔγραψα ἐν συντομίᾳ τί γίνεται εἰς τήν ἀχανή αὐτήν χώραν. «Η ὑποδρύχιος βλάστησις θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς Ρώσους ἐπιστήμονας πηγὴ πρώτων ύλων, διὰ μηρίας δοσας χρήσεις. Τρόφιμα, φαρμακευτικά εἶδος, βιομηχανία, υφαντουργικά, χαρτοποίης, δίκτυα διὰ τήν ἀλειαν, λιπάσματα διὰ τήν γεωργίαν, και κονσέρβες ἀκόμη, παράγονται ἀπὸ διάφορα θαλάσσια φυτά. Απὸ δοσας διαδέχεται τά διάφορα δελτιά και πειριδικά, ή ὑποδρύχιος βλάστησις τών χρών, θά ἀντικαταστήσῃ πολλάς πρώτων ύλων διὰ τάς βιομηχανικάς ἀνάγκας και θά συντελέσῃ εἰς τήν μείσων τού κόστους παραγωγῆς πολλῶν εἰδῶν τής μείσων τού κόστους παραγωγῆς πολλῶν εἰδῶν τής καθημερινῆς χρήσεως.

* * *

«Ἐκ τῶν ώς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἐκτεθέντων συνάγεται τό συμπέρασμα, διὰ ή ὑποδρύχιος βλάστησις ἀνοίγει νέους δρίζοντας δράσεως, δι' δοσούς λασών εἴχουν τό προνόμιον νά ζονταν κοντά στήν θάλασσα. «Η Ἐλλάς, δύναται νά χαρακτηρισθῇ ώς προνομιούχος χώρα, διότι ἔχει ἀκτάς ἀναπεπταμένας και ὑποδρύχιον βλάστησιν ποικιλόμορφον. Μένω μὲ τήν ἐντύπωσιν, διότι δοσα αὐτά τά θαλάσσια φυτά ποὺ μάς τριγυρίζουν, εἰς κάπι δύνανται νά χρησιμοποιοῦνται και νά ώφελήσουν. Δέν θά ἀποτολμήσω, βεβαίως, νά πώ τήλεξην τρόφιμοι με α, διότι θά βρω τόν μπελά μου! Θά πώ, δύμως, μὲ ἀνεσιν τήν λέξην *«ζελέ*, ναί τήν παρασκευήν φαρίνας, ἀπὸ ώρισμένα εἶδο φυτῶν, κατόπιν ειδικῆς ἐπεξεργασίας. Ανοίξετε τόν χάρτη παρακαλώ. Ξέρετε τί γίνεται στό *«Αμερικανικό Κόλπο*; Κάμετε τώρα τόν περίπλου τής χώρας και σημειώσατε τούς κόλπους, τά νησιά, τόν πορθμούς, τίς λιμνοβλαστές, τάς ἀκβολάς τῶν ποταμῶν κατά μήκος τῶν ἀκτῶν, δοσα αὐτά ἔνστ - ἔνα, ένας τά Σπενά τῶν Δαρδανελίων. Είς δοσα αὐτά τά σημειά ὑπάρχει ὑποδρύχιος βλάστησις. «Οσοι δέν τό γιαρίζουν, ήμπορούν νά τό πληροφορθοῦν ἀπὸ τούς γεωτικούς, τούς κατοίκους κάθε περιοχῆς και πρὸ παντὸς ἀπὸ τούς δύναται και τούς σφουγγαράδες. «Υπάρχουν παντού θαλάσσια φυτά, κατάλληλοι δι' ἐπεξεργασίαν και παραγωγήν *«jellying powder*. Χρειάζεται νά γίνη μία ἀρχή. Ζήτημα δργανώσεως, συντονισμού τῶν προσπαθειῶν και πειρισλογής είναι. Φαντασθεῖτε τί θά ἀποδώσῃ ή προσπάθεια αὐτή, δύναται ή πρώτη δοκιμή ἐπιτύχῃ!

Συνεχίζεται τώρα μὲ τήν χρησιμοποίησιν τῶν ἀλγῶν και βρύων διὰ τήν φαρμακολογίαν. Τά διάφορα ἀλλα θαλάσσια φυτά πού ἀφθονοῦν εἰς τά παραλία μας, διὰ τήν παρασκευήν πρώτης ύλης διὰ τήν χαρτοποίην, τά υψηλοτουργικά, τά λιπάσματα διὰ τήν γεωργίαν και τάς μηρίας ἀλλας βιομηχανικάς ἀνάγκας, διὰ τάς όποιας εἰσάγομεν πρώτων ύλων. Προσεπάθησα νά συγκεντρώσω τάς ὄνομασίας ὅλων τῶν θαλάσσιων φυτῶν πού μάς τριγυρίζουν και νά τά ταξινομήσω, διατάλογος, δύμως, είναι τόσον ἐκτενής! Δέν είναι ἀλλως τέ τής ἀρμοδιότητός μου αὐτή ή σπουδή. Θά προσθέσω, δύμως, κάτι πού γνωρίζουν πολὺ ὀλίγοι εἰς τήν χώραν μας και πού ἔμαθα σκαλίζοντας νά διαφωτίσθω. «Οτι ή Ἐλλάς είναι ή μόνη χώρα εἰς τόν κόσμον πού ἔχει τήν μεγαλύτεραν ποικιλίαν χλωρίδος! Και διερωτώμαι: Μήπως ή ποικιλία αὐτή τής χλωρίδος πού ὑπάρχει εἰς τήν ξηράν μας, υπάρχει και εἰς τάς θαλάσσιας μας;

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ /%

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΠΟ 1 ΙΟΥΛΙΟΥ ΕΩΣ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1961

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΔΙΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη: 11.00

2 και 30 Αύγουστου, 27 Σεπτεμβρίου, 25 'Οκτωβρίου.

Τετάρτη: 19.00

9 Αύγουστου, 6 Σεπτεμβρίου, 4 'Οκτωβρίου.

ΔΙΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Πέμπτη: 11.00

20 'Ιουλίου, 17 Αύγουστου, 14 Σ)βρίου, 12 'Οκτωβρίου.

Πέμπτη: 14.00

27 'Ιουλίου, 24 Αύγουστου, 21 Σ)βρίου, 19 'Οκτωβρίου.

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,"

Τετάρτη: 11.00

26 'Ιουλίου, 23 Αύγουστου, 20 Σ)βρίου, 18 'Οκτωβρίου

Τετάρτη: 19.00

2 και 30 Αύγουστου, 27 Σεπτεμβρίου, 25 'Οκτωβρίου.

Πέμπτη: 11.00

10 Αύγουστου, 7 Σεπτεμβρίου, 5 'Οκτωβρίου.

Πέμπτη: 14.00

17 Αύγουστου, 14 Σεπτεμβρίου, 12 'Οκτωβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τήν δυνατότητα νά συνδυάσουν τό ταξίδι των μὲ τά διεθνή δρομογύια τῶν πολυτελείας, (εἶδος περγαμηνῆς) στερεώτατος και στιλπνός.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

'Ακτή Μιαούλη 27, Πειραιεύς, Τηλέφωνα 474.492-477.469 ώς

και εἰς ἀπαντά τά γραφεία Ταξιδίων και Τουρισμού

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

Σχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἔκμεταλλευμένου ἀτομοκίνητον πλοίον.

Η συγκληθείσα προσκλήσει τής Βελγικῆς Κυβερνήσεως ἐν Βρυξέλλαις ἀπό 17 ἔως 29 Ἀπριλίου διπλωματική Διάσκεψις δὲν ἐπέτυχε νὰ καταλήξῃ εἰς σχέδιον συμβάσεως περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἐκμεταλλευομένων ἀτομοκίνητα πλοίων, παρὰ τὸ γεγονός τῆς διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν Δι-
σκεψιν συμμετοχῆς 49 Κρατῶν καὶ τῆς διὰ παραπρητῶν ἐκπροσωπή-
σεως ὅκτὼ εἰσέστη Κρατῶν καὶ ἐννέα διεθνῶν Ὀργανώσεων καὶ παρὰ τὴν
πιο παρασκευαστικὴν ἔργασίαν τῶν Διασκέψεων τῆς Ριγιέκας καὶ τῆς
Βιέννης.

Προσκρούεται εἰς δυσχερείας ή Διπλωματική Διάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν πρὸς σύνταξιν ὄριστικοῦ κειμένου σχεδίου Διεθνοῦς Συμβάσεως, ἀπεφάσισε νὰ ἐπιδιθῇ εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν σπουδαιότερων προβλημάτων, οἵτινα ἀνέκυψαν κατὰ τὰς συζητήσεις, ἵνα οὕτω προετοιμάσῃ τὰς ἔργασίες μελλούσης Διασκέψεως, ηῆτις πρόκειται πιθανῶς νὰ κληθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους. Ἐν τῷ μεταξύ, διαρκῆς δισκυβερνητικῆς ἐπιτροπῆς ἐκ 12 μελών θὰ συγκεντρώσῃ τὰς παρατηρήσεις τῶν διασφόρων Κυβερνήσεων, προετοιμάζουσα οὕτω τὸ ἔδαφος καὶ διεκολύνουσα τὴν ὑπό τῆς μελλούσης νὰ συγκληθῇ Διασκέψεως σύνταξιν καὶ ἀποδοχὴν σχεδίου Συμβάσεως.

Τὸν Μάιον καὶ Ἰουνίον τοῦ παρελθόντος ἔτους ἡ ἐν Λονδίνῳ συνελένουσα Συνδιάσκεψις πρὸς ἀναβέρησιν τῆς διεθνούς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθραπότηνς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ἔξτησε καὶ τὸ πρόδηλημα τῶν ἀτομικινήτων πλοίων. Ἡ Συνδιάσκεψις αὕτη ἔθεσε κανόνας καὶ διετύπωσε συστάσεις, εὐλόγους, ἐν σχέσει πρὸς τὰς σημειρινὰς γνώσεις ἡμῶν πυρηνικῆς φυσικῆς. Αὗται φαίνονται διτὶ εἶναι εὐχεροῦς ἔφαρμογης ὥστε νὰ μὴ δυσχεραίνουν τὴν ἑξέλιξιν τοῦ νέου τούτου πρωτηρίου μέσου. Τὸ θαλάνον μειονέκτημα τῶν κανόνων καὶ τῶν συστάσεων τούτων, εἶναι διτὶ εἰναὶ δλῶς προσωρινοῦ χαρακτηροῦ καὶ ἔσονται ἐπιτελεῖς ἀναδερήσεως, εὐθὺς ὡς σὶ γνώσεις ἡμῶν ἐν τῷ ἀτομικῷ πεδίῳ ἦθελον πλουτισθῆ. Ἀφέθη νὰ ρυθμισθῇ ἐπὶ διεθνούς βάσεως τὸ πρόδηλημα τῆς ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ ἐκμεταλλευομένου ἀτομικίνητον πλοίον, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος.

Η Συνδιάσκεψης της Ριγιέκας έπειτα είχε σημειωθεί στις 10 Απριλίου 1959 σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής Απομονώσεως της Κυβερνητικής Πρωτοβουλίας για την προστασία της Βιέννης. Η Συνδιάσκεψη της Ριγιέκας έπειτα είχε σημειωθεί στις 10 Απριλίου 1959 σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής Απομονώσεως της Κυβερνητικής Πρωτοβουλίας για την προστασία της Βιέννης.

Τάκι κυριώτερα σημεία τού σχέδιού της Συνδιασκέψεως τῶν Βρυξελλῶν δύνανται νὰ συνοψισθῶσιν ὡς ἔξῆς:

1) Ἀρχαὶ ἀντικειμενικῆς εὐθύνης καὶ ἡ ἀποκλειστικὴ εὐθύνη τοῦ ἐκμετατόλευσμένου ἀτομοκίνητον πλοιού.

'Εν περιοχῇ ἔξελίξεων οὐτόχρημα ἐπαναστατικῶν, ἐκρίθη, ὅτι ἡτο ἀ-
υπόφευκτος ἢ ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τῶν παλαιῶν ἀντιλήψεων περὶ εὔθυνης
ἢ πταίσματος. Εἰσῆχθη, διθεν, ἡ ἀντικειμενικὴ εὔθυνη τοῦ ἐκμεταλλευο-
μένου ἀτομοκινήτου πλοίου ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος. 'Ο ζημιώθεις δὲν
πτοχρεούται ν' ἀποδείξῃ πταίσμα (δόλον ἢ ἀμέλειαν), ἀλλὰ μόνον τὴν
πτέλευσιν τοῦ ἀτυχήματος καὶ τὴν αἵτιόθη συνάφειαν μεταξὺ τούτου καὶ
τῆς ζημιᾶς. 'Επίσης, δὲν ἐποχρεούται εἰς ἀποδείξιν πταίσματος τῶν
προστιθέντων.

Ἐν τῇ αὐτῇ σειρᾷ ἰδεῶν ἐκρίθη, διτὶ ὁ εἰς ἀποζῆμισιν ὑπόχρεως δὲν
ένυνται νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν ἀνωτέρων διαν ἢ τὸ πταῖσμα τοῦ ζημιώθεν-
τος. Ως μόνοι λόγοι ἀπαλλαγῆς ἐκρίθησαν ἢ ὑπὸ τοῦ ζημιώθεντος ἐξ
προθῆσεως πράλησης τὸν ἀτυχήματος καὶ ἡ συνεπεία πολέμου, ἐμφύλι-
ον πολέμου, ἢ ἐνθυρησθέντων πολέμων τὸν ἀτυχήματος.

Ως δεύτερος κανόνα προεβλήθη, έν τις συνεχέα, ό τις ἀποκλειστικῆς εὐ-
ώνης τοῦ ἐκμεταλλεύμενού ἀτομικίνητου πλοίου. Οὕτω, διπλασιαὶ αἱ ὁ-
ταιτίσεις στρέφονται: κατὰ ἐνὸς μόνον προσώπου ὅπερ καὶ τοὺς ζημι-
ζέντας διεικολύνει καὶ ἐπιτρέπει τὴν ἀποφυγὴν σωρείας ἀσφαλίσεων ἐκ
έρους πατών τῶν προσώπων, ἀτίνα — ἀνευ τῆς ἀρχῆς τῆς ἀποκλει-
στικῆς εὐθύνης — θά δισαν ὑπόχρεωμένα ν' ἀσφαλίσωσι τὴν εὐθύνην τῶν,
ποδὸς κάλυψιν πράγματι τὰ αὐτῆς ζημιάς. Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἀρχῆς
αὐτῆς, ὁ ἐκμεταλλεύμενος ἀτομικίνητος πλοίον στερεῖται τοῦ δικαια-
ιστος ἀναγωγῆς, ἐκτὸς ἐκάριτος συνεφανῆθη τούτῳ ἡ ἄν τὸ ἀτύχημα
προεκλήθη ἐκ προθέσεως παρὰ προσώπου τίνος.

Περιορισμὸς τῆς εὐθύνης.

"Ανευ περιορισμού εύθυνης τού ἀποκλειστικῶς ὑπευθύνου ἐκμετάλλευσ-
ένου ἀτομοκίνητον πλοίον ἀποκλείεται η ἐκμετάλλευσις αὐτοῖ. "Ἀπα-
ται αἱ Κυβερνήσεις εὑρέθησαν σύμφωνοι ἐπὶ τοῦ 'κατ' ἀρχὴν περιορισμοῦ
ἡς εύθυνης, ὅταν δῆμος προεδρήθη ὁ ποσοτικός καθορισμός τοῦ περιο-
ρισμοῦ, ἀνέκυψαν αἱ διαφωνίαι. Διὰ τὸ 'Σαβάνναν' ή 'Αμερικανική Κυ-
βερνητική ἔδηλωσεν, ὅτι ἐγγυάται ἀπόδημοιδεις μέχρι 500.000.000 λι-

ρῶν συνοικικῶς. Ἀλλὰ τὸ «Σαβάννα» εἶναι πρότυπον πλοίουν καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ ἐπιθιδὴ περιορισμοῦ εἰς τοιάντα γιγαντιαῖα ποσά, ίσουνται πρός κατ' οὐσίαν ἀποκλεισμὸν τῆς δυνατότητος ἐκμεταλλεύσεως απομεινάντων πλοίων.

Προκειμένου νά έπιλεγη τό προσδηκον ποσδύ, άναγκη νά γίνη έκτιμης ηώ πιθανών ζημιών, όν δυμως τήν εκτασιν ούδεις δύναται νά προβλέψῃ. Αναγκαίως, λοιπόν, θα δρισθῇ ποσδύ αυθαιρέτως καθοριζόμενον και δη άνευ άναφοράς εις τήν άσφαλτικήν άγοράν. ήτις διεθνῶς παριστατού άνεπαρκής πρός κάλυψιν τοιούτων ποσδών.

Εἰς τὰς Βρυξέλλας, ἡ πλειοψηφία ἐτάχθη ὑπὲρ τοῦ ποσοῦ τῶν 100 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐνῷ Ισχυρὰ μειοψηφία ἐτάχθη ὑπὲρ τοῦ ποσοῦ τῶν 50 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Πρόσθετος έγγυησις οικονομική.

Τὸ ποσὸν τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐδόνης ἐκρίθη, διτὶ δέον νά εἶναι ἔξ-
έλοκεν ἡρους κεκαλυμμένοι ὑπὸ ἐγγυήσεως, εἴτε ἐν τῷ συνδέω αὐτοῦ ὑπὸ
τοῦ Κράτους, εἴτε συμπληρωματικῶς πρὸς τὸ διειθῶς ἡσφαλισμένον πο-
σόν. Πρόθεστις τῶν προτεινάντων τὴν πρόσθετον ταύτην, ἀλλ' ὑποχρεω-
τικήν, ἐγγύησιν ἦτορ η ἡ συμπλήρωσις τοῦ τυχόν ἡσσονος ἡσφαλισμένου
ποσοῦ ήταν ἡ συμπλήρωσις τοῦ ποσοῦ ἕκεινο, καθ' ὅ τυχον ἡ ἀσφαλιστι-
κή κάλυψη δὲν θά ἡδύνειον ὑπὸ τακτικῆς πρόστασις τὰς ἐκ τῆς ἀσφαλιστι-
κῆς συμβάσεως ὑποχρεώσεις. Πάντως, γνοῖται ἐγγύησις κρατική.

Αριθμούτης.

Ἐπὶ τοῦ μεταποτούτου αἵ ἀντιλήψεις ἐδίκασθησαν, σχεδὸν ισομερῶς. Ἐπροτάθη, δῆπος καταστῶσιν ἀρμόδια τὰ δικαστήρια μᾶς μόνον ἄχρως πρὸς ἑδίκαστην τῶν ἔξι πυρηνικῶν ἀτυχήματος ἀπατητήσεων ἀποζημιώσεως. Ἀποφεύγεται οὖτος ὁ κίνδυνος τῆς ἐκδόσεως ἀντιφατικῶν ἀποφάσεων ἢ τῆς ἐπιδικάσεως ποικιλλούσων διποζημιώσεων.

Αντιθέτως, προετάθη σύστημα έπιλογής του δικαστηρίου ύπό τών Ημιωθέντων. Τούτο πλεονεκτεί κατά τὸ ὅτι διευκολύνει τοὺς ἐνδιαφερομένους ζημιωθέντας νὰ ἀκλέξωσι τὸ πλέον ἔγγυς πρὸς αὐτοὺς δικαστήριον. Συμφωνία ή προσέγγισις τῶν ἀπόφεων τούτων δὲν ἔπειτεύχθη, μαλονότι δὲν εἰναι ἀδύνατον η καταληξις εἰς λόντινον ικανοποιούσαν ἐν τῷ μετρῷ τοῦ δυνατοῦ τάξ διίσταμένος ταύτας ἀπόφεις, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἔπιτευχθή δόσον τὸ δυνατὸν εὑρυτέρα προσχώρησις Κρατών εἰς τὴν μελλουσαν νὰ καταρτισθῇ Διεθνῆ Σύμβασιν. Ἐρρίφθη ή ίδεα τῆς ἑκδιάσεως τῶν ἐκ πυρηνικοῦ ἀτυχήματος ἀξίωσεων ἀποζημιώσεως ἢ πὸ διεθνῶς: διατηρίσις ή καὶ ή ἰδρυσις εἰδίκου διεισδύου δικαστηρίου, ἀρμόδιου διὰ τὴν ἑκδίκασιν τοιούτων ἀπαίτησεων, δὲν φαίνεται, δημοσί, νὰ εὑρούνται προτάσεις αὐταὶ εύμενη ἀπήκησιν ύπό τὰς σημερινάς, τούλαχιστον, συνθήκας.

'Εν συμπεράσματι, μολονότι δὲν υπεγράφη κείμενον Διεθνούς Συμβάσεως, ό όπολογισμός της Συνδιασκέψεως υπήρξε σαφώς ένεργητικός. Οριστικά αποτελέσματα εἰς ένα τομέα τόσου νέουν, ένθα διακινθεύουν όσον τερέστια οικονομικά υμέροντα, δὲν είναι δυνατόν να ἐπίτευχθωντιν ἐν τάχει. Ἐγένετο, δημως, προεργασία, ητις ἐπιτρέπει εύοιώνους προσδέσιας ἀπό τὴν μέλλουσσαν νὰ συγκληθῇ Διεθνή Συνδιάσκεψιν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 1053)61

Ναύλωσις.— Δικαίωμα ναυλωτῶν πρὸς ὑπαναχώρησιν.— "Εν-
οια ἄρθρου 155 Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἐπειδὴ Ιατά τὸ ἄρθρον 155 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δι-
αίου ὁ ναυλωτῆς δικαιούται, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως καὶ δι-
κριούντος τοῦ χρόνου ἀναμονής νάυπαναχωρῆση τῆς συμβάσεως, ὑπο-
ρεύομένος εἰς καταβολὴν τοῦ ἡμίσεος τοῦ ναύλου. Εἰ καὶ ἡδηντάτο τις
ἐπει· ὅτι διάταξις αὐτῆ, ὡς ἔξ αυτῆς προκύπτει, καθόρ.ζουσαν τὰ
ροινικά δρια ἐντός τῶν δικαιούται νάυπαναχωρῆση ὁ ναυλωτῆς,
πικρεούμενος εἰς καταβολὴν τοῦ ἡμίσεος τοῦ ναύλου, ἐφαρμογήν
χει, ὅταν ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως ἐκ τῆς ναυλώσεως δῆλωσις τοῦ ναυ-
υτοῦ γίνεται ἐν τῷ λιμένι τῆς φορτώσεως, οὐχὶ δὲ καὶ ἐπὶ πλοῦ ὑπό-
ρμα, ἐφ' ούσον τὸ πλοῖον δὲν ἔχει καταπλεύσει εἰς τὸν λιμένα φορτώ-
σεις, ὅτε ἐν διακοπῇ ἀρέβαμένον ηδη τοῦ πλοῦ, ὑπαπιτίως ἐπὶ τοῦ ναυ-
ωτοῦ, ἐφαρμογὴν ἔχουν αἱ τοῦ κοινοῦ δικαίου διατείξει.

Ει τούτοις, κατά τὴν κρατήσασαν τοῦ Δικαστηρίου γνώμην, ἡ διάταξις αὐτῆς ἐφαρμογὴν ἔχει καὶ ὑποχρεοῖ τὸν ναυλωτὴν εἰς τὴν καταβολὴν οὐ ήμίσεος τοῦ ναύλου καὶ ὅταν ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως ἐκ τῆς ναυλωσεως δηλωσις αὐτοῦ γίνεται εἰς προγενέστερον τοῦ ἀπότομον τοῦ πλοίου χρόνου καὶ δῆ ὅταν τοῦτο πλέῃ εἰς τὸ λιμένα φορτώσεως πρὸς ἐκτέτασιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ητοι ἀνεξαρτήτως ἂν δὲ ἐκναυλωτὴς ἐν τῇ θέσει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ τὸ πλοῖον ἔτοιμον πρὸς ὄρτωσιν ἡ οὐ (Wüstendörfer, Seehandelsrecht 1947 § 25 III A 1 ελ. 346). Τούτεστιν, ἐνῷ προκειμένου περὶ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ισχύει ὁ αὐλῶν πρετα sunt servanda, τούναντιν, εἰς τὸν ναυλωτὴν ἔχοργηθή ὑδατοῦ τοῦ νόμου τὸ δικαίωμα τῆς κατ' Ιδίᾳ ἀπόλυτον κρίσιν ὑπαναχωρήσεως ἀπὸ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἀπὸ τῆς καρπτίσεως αὐτῆς, μὲ συνέπειαν ὁρίζομένη ἐξ ὑπαρχῆς καὶ κατ' ἀποκορήνην εἰς τὴν πληρωμὴν τοῦ ήμισεος ἡ δλακλήρου τοῦ ναύλου, ἀναλόγως οὐ χρόνου καθ' ἡγένετο ἡ ὑπαναχωρήσις. Καὶ τούτῳ διὰ νὰ δύναται ναυλωτής, σταθμίζω τὸ ἑαυτοῦ συμφέρον, νὰ προσδοκήῃ ταὶ εἰς τὰς κατάπτωτες διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς, ἀνευ κιδῶν περιπλακές εἰς δικατικοὺς ἀγώνας, ὡς πρὸς τὴν ἀπόδειξιν τῆς τοῦ ἐκναυλωτοῦ ζημίας ἐκ τῆς κύτωσι ἐπερχομένης διαρρήξεως τῆς συμβάσεως (Lyon - Caen et enault 5 § 803, Wüstendörfer, § 25 VIII A 2 σελ. 348, Αίτιολ. Λέξεισις ἐπὶ σχεδίου KINA Διπλός ἔκδοσις σελ. 106). Οὕτως, δορίζουν K.I.N.A. Δ. ἀμφρω 155 § 1 διτὶ ὁ ναυλωτὴς δικαιούματι πρὸ τῆς ἔναρξεως τῆς φορτώσεως καὶ διασκούντας τοῦ χρώμονος ἀναυοῦντες νὰ ὑποστη-

γωρήση της συμβάσεως, ύποχρεούμενος είς τὴν καταδολήν τοῦ ἡμίσεος τοῦ ναύλου καθορίζει σύχι τὸν χρόνον, καθ' ὃν δέον νὰ γίνῃ ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως δῆλωσις, καθ' ὃσον ὡς εἰρήται, τοῦτο δύναται νὰ συμβῇ «απὸ τὸ πᾶσαν ἀπὸ τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως ναυλώσεως στιγμήν, ἀλλ' ἀδρόιστικας τὸ δύο δύνατατας χρονικὰ σημεῖα, μέχρι τῶν ὅποιων δύναται νὰ χωρήσῃ αὐτῇ, ἵνα καταδηλήθῃ μόνον ὁ ἡμισυς ναύλος, ἢτοι πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως, ἐπειρπτώσει δὲ ὑπαναχωρήσεως ἐξ σύτης πρὶν ἡ λήξη ὁ τῆς ἀναμονῆς χρόνος, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄν τὸ πλοῖον ἔχη ἡ δῆλη καταπλεύσει εἰς τὸν τῆς φορτώσεως λιμένα ἡ εὑρῆται ἐπὶ πλῷ πρὸς αὐτὸν ὡς ἐξ ἀντιδιατόλης πρὸς τὴν § 2 τοῦ αὐτοῦ στρόφη δείκνυται, καθ' ἣν, ἐὰν ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως δῆλωσις ἔγινεν ἀρχαμένης τῆς φορτώσεως, παρεθόντος τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, ὁ ναυλωτῆς δέοίται δλόκληρον τὸν ναύλον. Ἡ ἀποδοχὴ τῆς ἐκδοχῆς τῆς μειοψφίας θὰ συνεπίγετο τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ναυλωτοῦ, ὅπως καταβάλῃ τῷ ἐκναυλωτῷ πλήρες διαφέρον, διότε δύναται νὰ περιλαμβάνῃ σὺ μόνον τὰ ἔξοδα τοῦ πρασκευαστικοῦ ταξιδίου, ἀλλὰ καὶ τὸν ναύλον δλόκληρον.

Τοῦτο ὅμως καὶ τῷ ἐκτεθέντι σκοπῷ τοῦ νόμου εύθεως ἀντίκειται καὶ εἰς συνέπειαν ἀπόπον ἄγει, διόθεντος ὅτι ἄν τούναντίον ἡ διάρρηξ τῆς ναυλώσεως γίνη, ἀφοῦ τὸ πλοῖον φθάση εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, ὅτε, ὡς εἰκός θὰ ἔχῃ τοῦτο ὑποδηλήτη εἰς τὸν πληρωμὴν τοῦ ἡμίσεος μόνον ναύλου, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρου ἐν τῇ τακτικῇ (ΣΗΜ. «N. X.» — Θετέον ἵσως «ἐν τῇ πρακτικῇ») οὐδότις κατά τὸν καθορισμὸν τοῦ πληρωτοῦ ναύλου ὑπόλογιζει καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ λιμένος φορτώσεως πλοῦ (Σοῦρδος ἐν Ι.γον - Καειν εἰ Renault § 802 σημ. 2). "Ἀλλως πῶς θὰ ἔξειφράζετο ὁ νομοθέτης, ἐὰν ἐσκόπει νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην τοῦ ναυλωτοῦ εἰς τὴν καταδολήν τοῦ ἡμιναύλου εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ὑπαναχωρήσεως ἐκ τῆς συμβάσεως ἐν τῷ τόπῳ τῆς φορτώσεως μόνον.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ἐνδιαφέρουσα ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις, δικάσσασα τὸ δικαστήριον. Δύσκολον νὰ ταχθῇ τις μὲ τὴν ἀπόφιν τῆς πλειοψφίας. Ἡ ἐκφρασις τοῦ νόμου εἶναι σαφῆς. Δικαιοῦται ὁ ναυλωτής νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν ἑταῖρη τῆς συμβάσεως ναυλώσεως πληρώνων τὸ ἡμίσεος τοῦ ναύλου, ἐὰν δηλώσῃ τοῦτο πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως καὶ ὁ διαρκοῦντος τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, ἐὰν δέν καταπλεύσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ τεθῇ εἰς τὸν διάθεσιν τοῦ ἐκναυλωτοῦ; Ἡ ἐπιχειρούμενη ὑπὸ τῆς γνώμης τῆς πλειοψφίας ἔρμηνεια τὸ διατάξεως, ἀγόνεις συστηματικῶς τὸ στοιχεῖον τοῦτο καὶ διὰ τὸν λόγον τοῦτο ἀγετᾷ εἰς κρίσιες ἀπόραδέκτους, ὡς π.χ. ὅτι ἐν περιπτώσει ὑπαναχωρήσεως δόψείλεται τὸ ἡμίσεος τοῦ ναύλου, ἐὰν αὕτη γίνη νη πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως καὶ πρὶν ἡ λήξη ὁ τῆς ἀναμονῆς

χρόνος «ἄνεξαρτήτως τοῦ ἄν τὸ πλοῖον ἔχη ἥδη καταπλεύσει εἰς τὸν τῆς φορτώσεως λιμένα ἡ εὔρηται ἐπὶ πλῷ πρὸς αὐτὸν». Ἀλλὰ πῶς θὰ λήξη ὁ τῆς ἀναμονῆς χρόνος, τοῦ πλοίου εὐρισκομένου εἰσέται ἐν πλῷ πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως;

Ἐπίσης ἀποράδεκτος εἶναι ἡ οκεφίς τῆς πλειοψφίας, ὅτι ὁ ναυλωτής τοῦ πλοίου ναύλου καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ μέχρι τοῦ καθορισμού τοῦ πλοίου ναύλου καὶ τὰ ὑπόλογισμῶν τοῦ ναυλωτοῦ, δοτὶς ἀγνοεῖ τὰ ἔξοδα ταυτὰ καὶ συνεπῶς ἀδύνατει νὰ τὸ ὑπόλογιον ἔστω καὶ κατὰ μεγάλον προσεγγίσιν. Αὐτὸ τὸ δόπιον ἔκθετε ἡ πλειοψφία, πράττει ὁ ἐκναυλωτὴς καὶ οὐχὶ ὁ ναυλωτής. Ἡν εἰς τὸ σχετικὸν ἐπιχειρόμα τῆς πλειοψφίας ἀντικαστήσωμεν τὸ «ναυλωτής» διὰ τοῦ ὄρθου «ἐκναυλωτής» τι ἀπομένει ἀπό τὸ ἐπικείρωμα;

Παρεκτός, ὅμως, τούτων, ἀγνῶν διατὶ ἐν τῇ ἔρμηνει τοῦ δρόμου 155 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. πρέπει διαρκῶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὄφιν ἡ περιπτώσις καθ' ἣν τὸ ναυλωτήν πλοίον πλέει εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως. Ἐαν τὸ πλοίον εὐρίσκεται ἡ δόπιον εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, δουσ π.χ. ἐξεφόρτωσεν φορτίον προσφύμενον ναυλώσεως, ποια λίγας προσήκει; Τότε ἔχει τυχόν ὄρθως ἡ γνώμη τῆς μειοψφίας, μόνον διὰ τὸν λόγον, ὅτι δέν ὑπάρχουν ἔξοδα τοῦ προπαρασκευαστικοῦ ταξιδίου, ἵνα ληφθῶν ὑπὸ ὄφιν;

Κατ' ἔμπιν γνῶμην, οὐχὶ ὄρθως προέκυψεν διαφωνία ἐπὶ θέματος σαφῶς ἐπίλουμένου υπὸ τοῦ νόμου, οὐτίνος ἡ διάταξις δέν προσφέρεται εἰς δικογνωμίαν τινά. Δύο προϋποθέσεις θετεῖ ἐνταῦθα ὁ νόμος ἵνα ἐπιτρέψῃ τὸν ὑπαναχωρίσιον εἰς τὸν ναυλωτήν. Η πρώτη εξαρτάται ἀπὸ τὸν ναυλωτήν, ἐνῷ δευτέρα είναι διασκετος πρὸς πᾶσαν αὐτοῦ δρᾶσιν, ἔκουσα γνωστὴν ἀφετηρίαν καὶ τέρμα. 'Ο ναυλωτής, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, ἀναρριφθεῖται, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, ἀναρριφθεῖται, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβάσεως μὲ λητωτωμένας περιουσιακάς συνεπείας, ἐφ' δόσον χρόνον τὸν διατάξεως διαρκεῖ ἡ ἀναμονή. Προδηλώας δέν δικαιοῦται τοιάυτης μὲ ἀδηλόκράτη συνεπείας ὑπαναχωρήσεως, ἔαν διαρκοῦν μὲν αἱ σταλαι, ἐποιήσατο, ὅμως, ἐναρπάζει τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, διαρκεῖ τὰς διακυμανσίεις τῆς ἀγορᾶς, μὴ ποιούμενος ἐναρπάζει τῆς φορτώσεως, δικαιοῦται ἀκόμη νὰ ὑπαναχωρῇ στὴν τῆς συμβά

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Οι κίνδυνοι διὰ τὴν σταθερότητα τοῦ δολλαρίου δὲν φαίνεται νὰ ἔξελιφαν. Ή προοπτική, κατόπιν τῆς ἐντάσεως τῶν ἔξοπλισμάν, παραμένει δυσμενής. Τὸ ἐνδεχόμενον ηὔημένων δαπανῶν εἰς βάρος τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν καὶ μιᾶς νέας περιόδου πληθωρισμού κλονίζει τὴν ἐμπιστοσύνην. Ή νέα πίεσις κατὰ τοῦ δολλαρίου δὲν ἀποκλείεται.

• Βελτιώνεται τὸ ισοζυγίον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς Ἀμερικῆς. "Ἐλειμμα προβλέπεται διὰ τὸ 1961 1.2 δισεκατομ. δολ. ἔνατι τῶν 3.9 δισεκατομ. τοῦ 1959 καὶ 3.8 δισεκατομ. τοῦ 1960. Η βελτίωσις ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν κεφαλαίων καὶ τὸ εὐνοϊκότερον ἐμπορικὸν ισοζυγίον. Αἱ ἔξαγωγαὶ θὰ ὑπερβαίνουν διὰ τὸ τρέχον ἔτος τὰς εἰσαγωγὰς κατὰ 6.5 δισεκατομ. δολ.

• Σαφής ἔνδειξις τῆς ἐπερχομένης βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἀμερικῆς ἡ αὐξησις τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλυβος: "Ἐφθασε κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ 1961 τὰ 25.1 ἑκατομ. τόν. ἔνατι τῶν μόλις 20 ἑκατομ. τοῦ προηγούμενου τριμήνου. Καὶ ἡ προοπτική εἶναι καλύτερα.

• Παρὰ τὴν ἀνοδικὴν στροφὴν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἡ ἀνεργία ἐσημειώσεις κατὰ Ιούνιον τὸ ἀνάπτερον ὄριον ἀπὸ εἰκοσαετίας, 5.6 ἑκατομμύρια, 6.8% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Ο ἀριθμὸς ἔξ αλλοῦ τῶν ἀπασχολουμένων ἔφθασεν εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 67.7 ἑκατομμύριων. Η οὐρητήσις τῆς ἀνεργίας δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν εἰσόδον 800 χιλιάδων νέων ἐργάτων.

• Κρίσιμος διαπράφεται διὰ τὴν Ἀμερικήν ἡ κατάστασις ἀπὸ τῆς ἀνεργικῆς πλευρᾶς. Τὰ αἰτήματα διὰ τὴν αὐξησιν τῶν ἡμερομισθίων πολλαπλασιάζονται καὶ αἱ ἀπεργίαι δὲν ἀποκλείονται. Εἰς τὴν βιομηχανίαν αὐτοκινήτων ἄγνωστον ὃν θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ συμφωνία κατὰ τὰς ἥδη διαπραγματεύσεις.

— Πλήγμα ὅμως βαρύν αὐτοῦ τοῦ γούτρου τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ὑπῆρξεν ἡ ἐπανελογή τοῦ Χόφφα, ως προέδρου τοῦ μεγαλύτερου ἐργατικοῦ συνδικάτου τῶν μεταφορέων (Teamsters). Η Κυβερνητής καὶ ἡ ἡγεσία τῶν ἄλλων ἐργατικῶν ὄργανων διὰ παντὸς μέσου ἐπεδίωξε τὴν ἐκτόπισιν τοῦ Χόφφα, ως ἐπικινδύνου καὶ καταχραστοῦ. Δὲν τὸ ἐπέτυχε. Καὶ τώρα ὁ Χόφφας θρασύτερος ἀπειλεῖ νὰ διευρύνῃ τὴν δράσην του καὶ εἰς τὴν ἀεροπορίαν.

• Διασλέπουν οἱ Ἀμερικανοί οικονομολόγοι: Νομισματικής ἀναπροσαρμογάς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς πολλάς χώρας.

— Τοῦ καναδικοῦ δολλαρίου ἡ ὑποτίμησις ἡκολούθησε τὴν ἀνατίμησιν τοῦ μάρκου καὶ τοῦ ὅλανδικοῦ φιορινίου. Διασδίθεται ἡ πτώσις τῆς ἀγγλικῆς λίρας, ἐνῷ αἱ περὶ τὸ δολλάριον συζητήσεις προσωρινῶς, ἵσσε, ἐσταμάτησαν.

— Μὲ τὸν κατὰ τὸ 1949 ἐκπεσμὸν τῆς ἀγγλικῆς λίρας σειρὰ ὀλόκληρος νομισματικῶν ἀναπροσαρμογῶν ἐστημένῳ. Τότε ἔξεπεσε τὸ ἀγγλικὸν νόμισμα κατὰ 30%. Τώρα διαφεύδεται κατηγορηματικῶς ἡ ὑποτίμησις.

• Καταπλήσσει καὶ τοὺς Ἀμερικανοὺς τὸ «μπούμ» τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην. "Υπερέδη κάθε προσδοκίαν, ἴδιαιτερώς δὲ ἔξερταις ἡ διάρκεια του. Αἱ στατιστικαὶ καὶ αἱ προβλόμεναι συγκρίσεις μεταξὺ Δυτ. Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς ἀπεικονίζουν τὸ εὐρωπαϊκὸν προβάδισμα.

— Η ἀκαθάριστος ἔθνικὴ παραγωγὴ τῆς Δυτ. Εὐρώπης ηὔησθη ἐντὸς τῆς δεκαετίας 1950 — 1960 κατὰ 112%, ἀπὸ 142 δισεκατομ. δολ. εἰς 300 δισεκατομμύρια. Τῆς Ἀμερικῆς κατὰ 77%, ἀπὸ 285 δισεκατομ. εἰς 503. Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ κατὰ 80%, ἀπὸ 86 δισεκατομ. εἰς 155, ἐνῷ τῆς Ἀμερικῆς κατὰ 45%, ἀπὸ 82 δισεκατομμύρια εἰς 119. Τοῦ χάλυβος ἡ παραγωγὴ κατὰ 107%, ἀπὸ 57 δισεκατομ. τόν. εἰς 118 καὶ τῆς Ἀμερικῆς κατὰ 2% ἀπὸ 97 ἑκατομ. εἰς 99.

— Η ἀξία ἔξαγωγαὶ ηὔησθη διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην κατὰ 150%, ἀπὸ 20 δισεκατομ. εἰς 50 δισεκατομ. δολ. Τῆς Ἀμερικῆς κατὰ 100%, ἀπὸ 10 δισεκατομ. εἰς 20. Καὶ ἀποδίθεται ἡ εὐημερία αὐτὴ εἰς τὴν πολιτικὴν σταθερότητα, τὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν καὶ τὴν μεγάλην βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν κατὰ τὴν τελευταίαν ἐνδεκαετίαν.

• Ρεκόρ μεταπολεμικὸν ἐπέτυχεν ἡ Ἰταπωνία κατὰ τὸ 1960 διὰ τὴν ἀλιευτικὴν τῆς βιομηχανίαν. "Ἐφθασεν εἰς μίαν παραγωγὴν 6 ἑκατομμύριών τόνινων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀλιείας τῆς φαλαίνης.

— Η ἀπόδοσις αὕτη τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου της ἦτο ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1959 κατὰ 5%, ἔνατι 5.000.000 τόνων τοῦ ἔτους 1957 καὶ προπολεμικοῦ ρεκόρ 4.000.000 τόνων. Η μέση αὐξησις τῆς τελευταίας πενταετίας ἔθεταις εἰς 6.6%.

• "Εκλεισε τὸ α' ἔξαμπτον τοῦ τρέχ. ἔτους μὲ μείωσιν τοῦ εἰς χρυσὸν καὶ συναλλάγμα ἀποθέματος τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας κατὰ 164 ἑκατομ. λίρας. Καὶ ὡς ἀποτέλεσμα: ἡ πτώσις αὕτης εἰς τὰ 2.7813/16.

— Η ἔξοδος κεφαλαίων, λόγω τῆς ισχυροποίησεως τοῦ δολλαρίου καὶ ἡ μὴ περαιτέρω μείωσις τοῦ ἀμερικανικοῦ χρυσοῦ ἀποθέματος ἀποτελεῖ τὴν κυρίαν ἀφορμὴν τῆς κατὰ 15% διαρροῆς τοῦ ἀγγλικοῦ (1.159 ἑκατ. λίρων τὴν 31ην Ἰανουαρίου, 990 ἑκ. τὴν 30ην Ἰουνίου).

— Δὲν εἶναι, βεβαίως, πολὺ κάτω τοῦ τεθειμένου ὄριου τῶν τριῶν δισεκατομ. δολλαρίων. Τὸ ἐπικίνδυνον ἀρχίζει ἀπὸ τὰ δύο δισεκατομ. δολ. Η δυνατότης ἐνισχύσεως τοῦ ἀποθέματος ἀπὸ τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Κεφάλαιον δὲν ἀποκλείεται. Η μείωσις τῶν στρατιωτικῶν δαπανῶν καὶ τῆς βοηθείας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἥρχισεν ηδη ἐφαρμοζόμενη.

• Προσλαμβάνουν τὴν μορφὴν κρίσεως αἱ ἐπιστιτοκαὶ ἐλλέψεις, αἱ σημειούμεναι εἰς ὅλας τὰς σχέσεις τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου. Κατ' ἀναπότρεπτον ἀνάγκην προβλέπουν νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν Δύσιν διὰ νὰ προλάβουν τὴν κοινωνικὴν ἀναταραχὴν. Η Ρωσία τελεῖ ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας.

• Δὲν εἶναι πλήρεις οἱ κομμουνιστικοὶ σιτοβολῶνες. Οἱ Κινέζοι ἔφθασαν εἰς τὰ πρόθυρα τοῦ λιμοῦ. Δύσκολος ὁ ἐπισιτισμὸς καὶ εἰς τὴν Ἀνατολ. Γερμανίαν. Οἱ Πολωνοὶ ἀντιμετωπίζουν ἀγροτικὰς ταραχάς. Οἱ Ρώσοι προστρέχουν εἰς τὰ ἀποθέματα καὶ δὲν διστέθουν ἀρκετὰ διὰ νὰ βοηθήσουν τοὺς δορυφόρους. Τῆς Ἀνατολ. Εύρωπης — Οὐγγαρίας καὶ Ρουμανίας — τὰ ἀποθέματα δὲν εἶναι μεγάλα. Καὶ ἀποτέλεσμα: Πρὸς τὴν Δύσιν θὰ στραφοῦν αἱ χώραι τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου διὰ τὰ ἀντιμετώπισιν τῶν ἀμεσωτέρων ἀναγκῶν των. Καὶ ἡ Δύσις διστέθει τὰ ἀποθέματα.

• Διερωτῶνται οἱ παρατηρηταὶ τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων τῆς Κίνας, ἐάν ἡ ἀγορὰ ἀπὸ τοὺς σιτοβολῶνες τῆς Δύσεως 5½ ἑκατομμυρίων τόνων δημητριακῶν ἔρχεται ως ἀποτέλεσμα τῆς καταστροφῆς τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς διὰ τρίτον κατὰ συνέχειαν ἔτος, λόγω ἡρασίας ἡ ἀποτέλεσμα στροφὴν τῆς ὅλης γεωργικῆς καὶ οἰκονομικῆς πολιτικῆς τοῦ Πεκίνου.

— Διερωτῶνται ἀκόμη, πῶς τὸ Πεκίνον θὰ πληρώσῃ τελικῶς τὸν εἰς συνάλλαγμα λογαριασμὸν διὰ τὰς ἐν λόγῳ σημαντικάς προμηθείας. (Κόστος ἐφετειῶν εἰσαγωγῶν 110 ἑκατομ. λίρας). Τὸ γεγονός ἔξ αλλού, δηλ., διὰ αἱ ἀγοραὶ ἔχουν κλιμακωθῆ μὲ παραδόσεις μέχρι τοῦ 1963, δημιουργεῖ τὴν ἀπορίαν, ἔαν πράγματι καλύπτωνται ἀμεσοὶ κινεζικαὶ ἐπισιτοκαὶ ἀνάγκαι ἡ ἐπιδιώκεται ἡ δημιουργία καὶ ἀποθέματων.

— Φαίνεται ἀκόμη, δηλ., διὰ αἱ δυσχέρειαι μεταφορᾶς σιτηρῶν ἀπὸ τὰ δυτικὰ διαμερίσματα τῆς Κίνας πρὸς τὴν Σαγκάην καὶ τὴν περιοχὴν τοῦ Τιέν-Τσίν ἐπέβαλον, ως εὐχερεστέραν, τὴν ἀγοράν καὶ τὴν μεταφοράν σίτου ἀπὸ τὸν Καναδᾶν.

— "Η μεταδολὴ ἀφ' ἔτερον τῆς γεωργικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν δρυζανὰ πρόσωπα τοῦ σίτου, δύσις τοῦ ὄρυζας, δίδει λαβὴν εἰς τὴν ἀποφιλίαν, διὰ τὰς ἀντιμετωπίζουσιν ἔξαγωγὴν ὄρυζας, ἔνατι εἰσαγωγῆς σιτηρῶν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πληθυσμοῦ. Ηδη ὄρυζόμυλοι μετατρέπονται εἰς ἀλευρομύλους καὶ τὸ Πεκίνον, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν 'Ινδιῶν καὶ τῆς Ἰαπωνίας, προωθεῖ τὴν κατανάλωσιν τοῦ σίτου, ως στοιχείου θρηπτικοῦ καὶ εὐθηνοτέρου ἀπὸ τὸν ὄρυζαν.

— "Οπωσδήποτε, η Κίνα διὰ τῶν εἰς εὐρυτάτην κλίμακα μεταφορῶν της ἀποτελεῖ σημαντικὸν παράγοντα ἀπασχολήσεως τῶν τράπτων, δύσις καὶ θὰ καταστῇ ως προβλέπεται, σημαντικότερος διὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη.

• Εἰς τὴν δυτικὴν περιοχὴν τοῦ Καναδᾶ ἀπειλεῖται ἡ παραγωγὴ τῶν σιτηρῶν μὲ καταστροφὴν τοῦ μεγαλύτερου μέρους της, λόγω τῆς ἐπικρατούσης ηρασίας. Οἱ κύκλοι τοῦ Βίννιπεγκ τὴν θεωρούν ήδη βεβαίαν.

— "Η ἐφετειὴν ἐσδέεισθαν ἡ διά τοῦ πληθυσμοῦ. Ηδη ὄρυζόμυλοι μπούσελς, εἰς οὓκον εἴχε φάσει ἡ περυσινή, ἐνῷ ἡ κειρότερος τοῦ παρελθόντος εἴχε σημειωθῆ τὸ 1937 μὲ 117 ἑκατομμύρια μπούσελς.

• Παραχωρούνται ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνητικὴν εἰς τὴν Τυνησίαν γεωργικά προϊόντα — σίτος, κριθή, ἀραβόσιτος — δίξιας 15.3 ἑκατομ. δολ., βάσει τοῦ νόμου 480.

• "Αθρόας εἰσαγωγαὶ δημητριακῶν εἰς τὴν Ἰταλίαν, λόγω τῆς κακῆς ἐφετειῆς ἐσδείσθαν. Υπὲρ 40 ἑκατομ. μπούσελς σίτου καὶ ἀλεύρων θὰ εἰσαχθοῦν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας, μεγάλαι δὲ ἀγοραὶ ἀγγέλλονται εἰς τὸν Καναδᾶν, τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν.

• "Η Γαλλία προβλέπεται ἐφέτος (1961 — 62) νὰ εἰσαγάγῃ τέσσαρα ἑκατομμύρια τόνων δημητριακῶν (σίτου, κριθῆς καὶ ἀραβοσίτου). Επὶ πλέον τὸ 'Αλγέριον θὰ χρειασθῇ 350 χιλ. τόν. σίτου καὶ 90 χιλ. τόν. κριθῆς.

• "Υπολογίζουν, μετ' ἐπισταμένην ἔρευναν, οἱ Ἀμερικανοί, δηλ., διὰ τὸ ἔξαγωγὴν ρωσικὸν πετρίστεμα πετρελαίων θὰ φέσῃ περὶ τὸ 1965 εἰς ἔν δισεκατομ. βαρελίων ημερσίων, ἐκ τῶν ὁπίων 400 χιλ. προορίζονται διὰ τὰς δορυφόρους χώρας καὶ 600 χιλ. διὰ τὸν λοιπὸν κόσμον. Διὰ τὸ 1970, ὅποτε προβλέπεται διπλασισμὸς τῆς παραγωγῆς — 8 ἑκατομ. βαρελίων — τὰ τελευταῖα ποσά θὰ φέσουν τὰς 700 χιλιάδας βαρελίων διὰ τὰς δορυφόρους χώρας καὶ 900 χιλ. διὰ τὰς λοιπὰς.

• "Απὸ τὸ μικρὸν Κουβεΐτη η 'Αγγλία καλύπτει τὰ 40% τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν της. Εύνόητον τὸ ἐνδιαφέρον της διὰ τὴν ἀνεξαρτησίαν του.

— Τὰ ἀποθέματα τοῦ Κουβεΐτη εἰς πετρέλαια ἀνέρχονται εἰς τὰ 22% τῶν ἀποθεμάτων τῶν χωρῶν τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου (63 δισεκ. βαρ.).

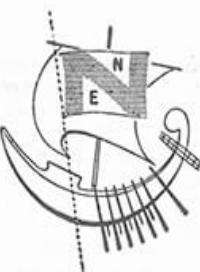
— "Αμερικανοί ἔταιροί — η 'Γκάλφ' κυρίως — καὶ αἱ δύο μεγάλαι ἀγγλικαὶ — Σέλλ καὶ Μπρίτις Πετρόλεουμ — ἐλέγχουν τὴν παραγωγήν.

ΜΟΝΩΝ
Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ
ANTONIAVIA
ΝΑΥΤΙΑΛΑΚΑ

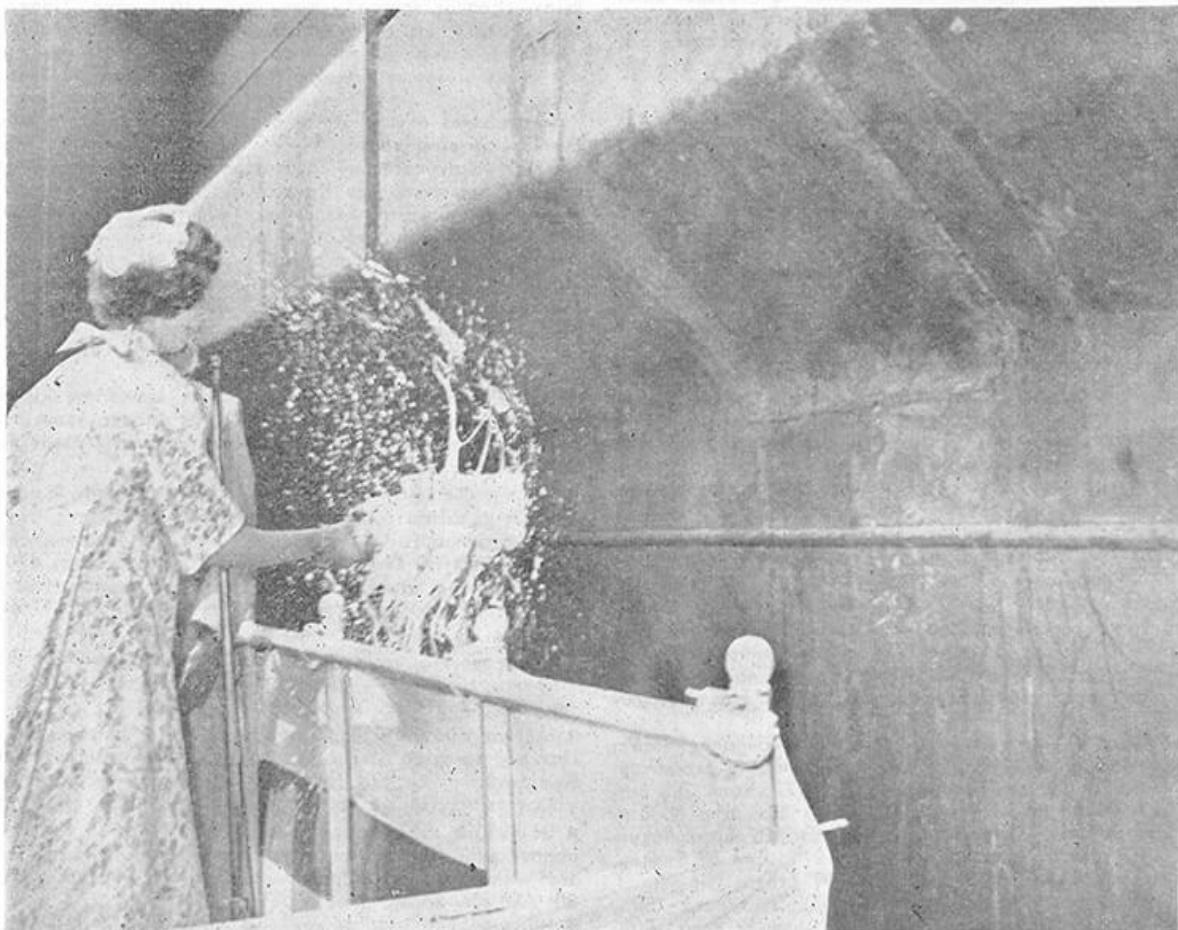
σας ἐταβολαρίζεις
ταχείαν καὶ οικονομικήν εύσυντροπήν
διὰ τὰ ἔρσοδά των πλοίων δαρ.

Τηλεφωνικούς μηδ. 40·435 40·628 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.



ΝΑΥΠΗΤΗΣΕΙΣ
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ



Η Α.Β.Υ. Η ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΕΙΡΗΝΗ ΘΡΑΥΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΟΠΑΡΑΔΟΤΟΝ ΦΙΑΛΗΝ
ΚΑΜΠΑΝΙΤΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΘΕΛΚΥΟΜΕΝΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑ-
ΜΑΓΚΑ ΜΕΣΑΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ Α)Π "ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΦΙΛΑΝΘΡΩΠΙΑ",
ΤΗΝ 21^{ην} ΙΟΥΝΙΟΥ 1961



Τὰ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε. συνεχίζοντα παράδοσιν
χιλιάδων έτῶν, κατασκευάζουν τώρα εἰς τὰς συγχρονισμέ-
νας έγκαταστάσεις των πλοίων μέχρι 32.000 τόννων, συμβάλλοντα σύ-
τω εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐδνικῆς μας οἰκονομίας και δημιουργοῦντα
τὰς θάσεις διὰ τὴν ἀναθίωσιν εἰς τὴν χώραν μας τῆς "ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ,,
μιᾶς τέχνης κατ' ἔξοχήν 'Ελληνικῆς.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

ΤΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η αιγυπτιακή κυβέρνησης άπεφάσισε την παροχήν έπιχοργήσεως 1.1 έκατομμύριου λιρών Αιγύπτου εις τὰς έθνικάς τακτικάς γραμμάς, με πρόδηλην δημιουργίας και νέων υπηρεσιών — τουριστικού κυρίως ένδιαφέροντος — πρός τὸν Λιβανόν, τὴν Κύπρον και τὴν Ἑλλάδα. Συζητεῖται: ἔξ αλλού, ή δινατότης δρομολογήσεως εις τὰς ἐν λόγῳ γραμμάς τῶν έπιβατηγῶν σκαφῶν «Μέκιας» και «Ἐλ-Βαντί».

‘ΑΦ’ ἔτερον δ. Δρ., Σόλτζ, τῶν γερμανικῶν ναυπηγίων Ντόύτ — Βέρρη, συνεσκέψθη εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν διὰ τὴν σύναψιν συμβολαίου κατασκευῆς δύο ἀκόμη αιγυπτιακῶν πλοίων. Εἰς τὰ αὐτά, ὡς γνωστόν, ναυπηγία, κατασκευάζεται τὸ ἐπιβατηγὸν «Συρία», ὅπερ διὰ παραδοθῆ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους και θὰ δρομολογήῃ εἰς τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρείας — Ἀλεξανδρέττας. Προβλέπεται «αἱ δευτέρου, ἀδελφοῦ πρὸς αὐτὸν, σκάφους ή ναυπηγήσις.

ΕΘΝΙΚΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ "ΚΕΝΤΙΒΙΑΛ ΜΑΙΗΑ.."

‘Ανεκοινώθη πρὸ δημερῶν εἰς τὸ Κάιρον, διὶ ή αιγυπτιακή κυβέρνησης προέβη εἰς τὴν έθνικοποίησιν τῆς μεγαλυτέρας ἐν Αιγύπτῳ ιδιωτικῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας, τῆς «Κεντίβιαλ». Εἰς τὸ σχετικὸν διάταγμα ἀνέφερετο, διὶ ή ἐν λόγῳ ἑταῖροι εἰχεν ὑπόπτεσι τελευταίως εἰς πλεῖστα σφάλματα, διὶ δὲν συνειργάζετο μετὰ τῶν ὑπερποντίων διπλωματικῶν υπηρεσιῶν τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας και διὶ, ἥρειτο νὰ μεταφέρῃ σίτον ἐκ Ρωσίας εἰς Ἀλεξανδρείαν και προσκυνητάς εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν.

ΤΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΝΙΣΧΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ

Φαίνεται, διὶ εἰς τὰ διαδήματα τῶν Γερμανῶν ναυπηγῶν ή κυβέρνησης τῆς Μπόνης, ἀναγνωρίζουσα τὴν ἀνάγκην τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς, λόγῳ τῆς ὑπερτιμήσεως τοῦ μάρκου, πρόκειται νὰ τοὺς ἐνισχύσῃ, ὥστε νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ξενικὸν ἀνταγωνισμὸν. Κατ’ ἄρχην, ή ὁμοσπονδιακή κυβέρνησης ἐδέχθη τὴν ἐπιχοργήσιν, χωρὶς ὅμως νὰ γνωσθοῦν εἰστεῖ λεπτομέρεια, διὸν ἀφορᾶ τὸν τρόπον παροχῆς της. Θεωρεῖται πιθανότερον, διὶ διὰ τὰ συναπτόμενα εἰς τὴν χρηματαγοράν ναυπηγικὰ δάνεια θὰ καταλογίζεται χαμηλότερος τόκος, γεγονός ὅπερ θὰ ἐπέδινε τὸ Δημόσιον με 30 ἐως 40 έκατομμύρια μάρκων ἑτησίων. “Ἄλλαι παραχωρήσεις διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ναυπηγήσεων προβλέπονται. Ή κρατικὴ ἐπίσης ἔγγυησις ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ, οἵτινες προβαίνουν εἰς ναυπηγήσεις ἐν Γερμανίᾳ, πρόκειται τοῖς νὰ διευρυνθῇ.

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Κατὰ τὰς σπατιστικὰς τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ινστιτούτου, τῆς Βρέμης, εἰς τὸ τέλος Μαΐου ἐξ ἔτελουν ὑπὸ ναυπηγήσιν η παραγγελίαν ἀνὰ τὸ Κόσμον ἐμπορικά πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 21.236.000 τόνων γκρός. ‘Εξ αὐτῶν 11.243.000 τ. ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια, 3.688.000 τ. εἰς ἐπιβατηγὰ και φορτηγὰ γραμμῆς και 976.000 τ. εἰς μπάλκ - κέρριες.

Αι κατὰ Μάϊον δοθεῖσαι παραγγελίαι περιελάμβανον σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 416.000 τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων 46.200 τ. ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια και 190.870 τ. εἰς μπάλκ - κέρριες. Αι παραδόσεις, τέλος, τοῦ μηνὸς Μαΐου ἀνήλθον εἰς σκάφη 716.134 τ., ἐκ τῶν ὅποιων 326.108 τ. ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια και 218.082 τ. εἰς πλοῖα ἔτερων κατηγοριῶν.

Αι χώραι τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκ παρέλασον κατὰ Μάϊον σκάφη, χωρητικότητος 61.223 τόνων.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο ΟΜΙΛΟΣ "ΦΙΝΙΜΑΡΕ.."

Κατὰ τὴν γενικήν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς ἑταῖρίας «Ιταλία», ἐτοίσθη ιδιαιτέρως η μέχρι τοῦδε ἀπόδοσις τοῦ λάτινον «Λεονάρτον ντά Βίντσι», ὅπερ ἔτερον ἐν υπηρεσίᾳ τὴν 30ην Ιουνίου 1960 και ἐπέτυχε κατὰ τὰ ἐπτὰ πρώτα ταξίδια του τοῦ παρελθόντος ἔτους νὰ μεταφέρῃ

ΥΑΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

DASWOOD HOUSE OLD BROAD STREET

LONDON E. C. 2

TELEPHONE: LON 4333 (3 LINES)

16.564 ἐπιβάτας, μὲ μέσον ὅρου 2366 ἐπιβατῶν κατὰ ταξίδιον. Ἀνεφέρθη ἐπίσης η ταύτοχρονος, κατὰ τὴν 15ην Σεπτεμβρίου π. Ε., τοποθετησις ἐτί τῶν ἐσχαρῶν τῶν ναυπηγείων τῆς Γένοβας και τῆς Τεργέστης τῆς τρόποδος τῶν δύο ὑπερωκεανών τῶν 42.500 τ. γκρός, ἀπεινα προβλέπεται νὰ τεθοῦν ἐν υπηρεσίᾳ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964. Κατὰ τὸ 1960 η Ἰταλία, διὰ πέμπτον κατὰ σειράν ἔτος, κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὰς γραμμάς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ και τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς ἀποικίας τοῦ Νότιον Αμερικήν.

Γενικώτερον, δον ἀφορᾶ τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν τεσσάρων επιχορηγουμένων ἑταῖρων τοῦ 'Ομίλου «Φινιμάρε», ἀναφέρεται διὶ ἔχουν ὑπὸ κατασκευὴν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 194.000 τόν. γκρός και ἀξίας 135 δισεκατομμυρίων λιρῶν, περιλαμβανομένων και τῶν δύο, ὡς ἄνω, λάτινες τῆς «Ιταλίας», τῶν 42.500 τόν. γκρός ἔκαστον τοῦ ταχύτητος 27 μιλίων και μεταφορικῆς ικανότητος 1800 ἐπιβατῶν.

Τὸ «Λόδιν Τριεστίνο» ναυπηγεῖ δύο ὑπερωκεανία τῶν 27.000 τόν. γκρός ἔκαστον διὰ τὴν γραμμὴν Αύστραλίας. Τὸ πρῶτον ἔξ αὐτῶν, τὸ «Γκαλιλέο Γκαλιλέο», καθειλκύθη τὴν 2αν Ιουλίου, μὲ ἀνάδοχον τὴν κυρίων Φανφάνι, ἐπ’ εὐκαιρίᾳ τῆς 125ης ἐπετείου τῆς Ιδρύσεως τῆς πλοιοκτητηρίας ἑταῖρίας. «Εχει μεταφορικῆς ικανότητας διὰ 1600 ἐπιβάτας, ἐκ τῶν διποίων 1400 τουριστικῆς θέσεως, θὰ ἀναπτύσσῃ δὲ ταγύτην 24 μιλίων εἰς τρόπον τῶν 600 τόν. γκρός διάστημα τὸ ταξίδιον.

Τὸ «Ιταλία» — πέραν τῶν δύο ὑπερωκεανίων — ναυπηγεῖ καὶ τέσσαρα ἀκόμη δημελοκίνητα σκάφη τῶν 68.000 τόνων διὰ τὴν γραμμὴν τῆς πρὸς τὴν Ινδίαν και τὸ Πακιστάν και ἔνα φορτηγὸν τῶν 5400 τόνων διὰ τὴν γραμμὴν τῆς πρὸς τὴν Ανατολή. Αφρικήν και τὸ Κογκό. Η «Αντριάτικα», ἐκτὸς τοῦ φέρρου - μπότ «Αππια», ναυπηγεῖ ἥδη ἔνα δημελοκίνητον σκάφος τῶν 3.000 τόν. γκρός, τὸ «Ιλλυρίας», διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Δαλματίας «Ιταλίας» — Πειραιῶς και ἔτερον τῶν 4.200 τ. διὰ τὸν ἐμπορικὴν υπηρεσίαν τῆς πρὸς τὴν Εγγύς Ανατολήν. Τέλος, η «Τυρρένια» ναυπηγεῖ ἔνα σκάφος τῶν 5.500 τ. διὰ τὴν γραμμὴν τῆς νήσων και Κόντινεντ. Σημειούνται, ἐν κατακλεῖδι, διὶ αἱ τέσσαρες αὐταὶ ἑταῖρίαι τοῦ 'Ομίλου «Φινιμάρε», ἔξυπηρετούν ἔνα δίκτυον πεντήκοντα τακτικῶν γραμμῶν και διαθέτουν στόλον ἀπὸ 91 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 657.000 τόν. γκρός.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τολμηρὰ χαρακτηρίζεται η ἐπένδυσις τόσων μεγάλων κεφαλαίων — 30 έκατομμύρια λιρῶν — διὰ τὰ δύο νεότερα τούτα ουπερωκεανία «Ορίανας και «Καμπέρρα», τῆς «Π. ἐντ Ο.». Πράγματι, η κερδοφόρος ἐκμετάλλευσις μεγάλων ἐπιβατηγῶν λάτινες ἔξαρταται ἀπὸ πολλοὺς παράγοντας και τινας, μάλιστα, ἀσταθμήτους. Εἰς τὴν γραμμὴν λ.χ. τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἀν τὸ ἐξυπηρετούν αὐτὴν σκάφος δὲν ἀπασχοληθῇ μὲ μηρότητα χώρου ικανοποιητικήν κατὰ τὴν νεκράν ἐποχήν — τὸν χειμῶνα — ἀποδίνει ἀντιοκουμονική και ἀπατεῖται δι’ αὐτὴν ἡ κρατική, κατὰ μίαν οἰανόποτε μορφήν, ἐπιχοργήσις. Είναι, πράγματι, ἐκτάκτως δαπανηρὰ η ἐκμετάλλευσις τῶν λάτινες τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, λόγῳ τοῦ υψηλοῦ ἐπιπέδου χώρου και ἀνέσεων, ποὺ ἔχει τὸν λόγῳ γραμμῆν.

Υποστηρίζουν κύκλων τίνες, διὶ αἱ ἡμέραι τοῦ μεγάλου ἐπιβατηγοῦ πλοίου εἰναι μετρημέναι, λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν. Ελάχισται, διμως, εἰναι αἱ ἀποδείξεις, αἱ δικαιολογύσαι τὸ συμπέρασμα τούτο. “Αν μάλιστα κρίνη τὶς ἀπὸ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσερχομένων εἰς τὴν υπηρεσίαν ἐπιβατηγῶν λάτινες, προκύπτει, διὶ τὴν ἀποφίνη ταύτην δὲν τὴν συμμερίζονται και οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται.

Εἰς τὰς γραμμὰς Βορ. Εύρωπης — Αύστραλιας — Βορ. Εἰρηνικοῦ στόλος τῆς «Πενίνασουλαρ και Ορίενταλ» μεταφέρει, διὰ διαφόρους λόγους, ποικιλίαν ἐπιβατῶν: Μετανάσται δι’ Αύστραλιαν, ἐπιχειρηματίαι, σπουδασταὶ και περιηγηταὶ πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις, περιηγηταὶ και ἀπομερύνονται ἐξ Αύστραλιας πρὸς τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Αμερικῆς και ἐκεῖθεν περιηγηταὶ πρὸς τὴν Ανατολήν, συνθέτουν τὰς σημαντικότερας διμάδας. Παρὰ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου, η προσπτικὴ δι’ αὐτὰς τὰς γραμμὰς εἰναι ἀρίστη. Η δυναμική μορφὴ τῆς κινήσεως τοῦ Εἰρηνικοῦ ἔχει πλούσιον τομέα ἐκμεταλλεύσεως τὸ Φίτζι, φέρ’ εἰπεῖν, ἔχει ραγδαίως ἐξελιχθη διὰ τὴν τουριστικὴν κίνησιν — ἐνῷ και ἡ μετανάστευσις δι’ Αύστραλιαν θὰ παραμείνη, κατὰ πάσαν πιθανότητα, διὰ πολλὰ ἀκόμη ἔτη, τὸ κύριον σημείον τῆς αὐτοριανῆς πολιτικῆς, ητὶς ἀποβλέπει εἰς αὔξησιν τῶν ἐργατικῶν χειρῶν και εἰς εἰνίσχυσιν τῆς περιηγητικῆς κινήσεως.

Τὸ πλοίον, σήμερον, μεταφέρει τὸν περιηγητὴν εἰς τὴν χώραν τῆς

LA MARINARA ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

‘Ο μόνος οἶκος ειδικευμένος διὰ:

Τὴν βαφὴν πλοιών, τὸ σφυροκοπάνισμα, τὸν καθαρισμὸν ὑδροθεξαμενῶν, λεβήτων και καυσίμου, ἀπαλλαγὴν τῶν ὀξειδίων, στοιβασίαν βαγονίων και ἀτμομηχανῶν, δοκιμάς κατασβέσεως πυρκαϊᾶς και διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος.

ΤΕΡΓΕΣΤΗ VIA FRANCA No. 8

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

36.760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ
36.827, ΜΕΤ' ΑΥΤΑΣ.

έκλογής του, παρέχει είς αύτὸν ἀνέσεις καὶ ψυχαγωγίαν καὶ τὸ κόστος τοῦ ταξιδίου εἰναι τοῦ χαμηλότερον, ἔναντι τοῦ ἀεροπορικοῦ. «Ἄν. ὁ τελευταῖος αὐτὸς παράγων μετεβάλλεται καὶ αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιχειρήσεις προσέφερον ευθύντερον ταξιδίον, ὅπως προσέφερον καὶ ταχύτητα, τότε θὰ προσείλκουν περισσότεραν, καὶ ἀναλογίαν, τουριστικὴν κίνησιν ἀπὸ τὰ πλοῖα, διότι εἰς τὰ θυλάκια τῶν περιηγητῶν θὰ παρέμενον περισσότερος χρήματα, ἵνα δαπανηθοῦν παρ' αὐτῶν εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ των.

Δένει εἶναι δυνατὸν νὰ προΐθῃ τις τάξις μελλοντικάς ἑξελίξεις τῶν ἀεροπορικῶν ταξιδίων. Πολὺς γίνεται λόγος περὶ χαμηλότερών ναύλων, ἀλλὰ ἂν τὸ ὑπέρογκον κόστος ἀναπτύξεως μεγαλυτέρων καὶ ταχυτέρων ἀεροσκαφῶν, τῶν ὅποιων αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιχειρήσεις, λόγῳ τῆς συναγανωτικῆς αὐτῶν φύσεως, ἔχουν ἀνάγκην, δὲν περιληφθῇ εἰς τοὺς κρατικοὺς προϋπολογισμούς, τότε οὐσιαστικῶς χαμηλότεροι ναύλοι δὲν πρόκειται συντόμως νὰ ἐφαρμοσθοῦν. «Ἐν τῷ μεταξὺ εἰναι σημαντικὸν τὸ γεγονός, ὅτι ἀεροπορικαὶ καὶ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρια συνεργάζονται πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ συνόλου τῶν ταξιδιωτικῶν ἔργων καὶ πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀπὸ κοινοῦ τῶν ἑκάστοτε ἀναγκῶν. Οὐδεὶς ύψισταται λόγος νὰ μὴ ἀποτέλεσῃ ἡ συνεργασία αὕτη τὸν δεσπόζοντα χαρακτῆρα τοῦ μέλλοντος, ἀντὶ τοῦ ἔξαντλητικοῦ συναγωνισμοῦ. Οὕτω, ἐπὶ τὸν «Καμπέρρα τὸ ταξίδιον Λουδίου — Σιδηνεύ ἀπαιτεῖ 18 μόνον ἡμέρας, μὲ μικτὸν εἰσιτήριον, ἥτοι 16 ἡμέρας ἐν θαλάσσῃ καὶ δύο ἡμέρας ἐν πτήσει, ἀπὸ Λουδίου εἰς Νεάπολιν καὶ ἀπὸ Φρήμαντλ εἰς Σιδηνεύ.

Διὰ νὰ ἔχῃ τις μίαν εἰκόνα τοῦ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖρων συναγωνισμοῦ εἰς τὴν γραμμὴν Εὐρώπης — Αὔστραλίας, παρατίθεται ἐν παραδειγμα, μολονότι ἡ «P. έντ. O.» θὰ ἀντιμετωπίσῃ συναγωνισμὸν ἐφ' ὅλων τῶν γραμμῶν τῆς: Τὸν τῆς ἑταῖριας Μάστον καὶ τῆς ἑταῖριας «Πρέζιντεν», εἰς τὸν Ειρηνικὸν. «Ο συναγωνισμὸς ἐπὶ τῆς αὐτραλιανῆς γραμμῆς εἰναι ὁρός, καίτοι, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τῶν κατωτέρω ἀριθμῶν, ὁ «Ομίλος «P. έντ. O.» κατέκει δεσπόζουσαν θέσιν. «Ἐπὶ περιόδουν ἑκατὸν ἡμερῶν τὸ 1961, αἱ μεγαλύτεραι ναυτικαὶ ἑταῖρια προσέφερον τάξις κάτωθι θέσεις ἔξι Εὐρώπης θι' Αὔστραλιαν καὶ Νέαν Ζηλανδίαν:

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

A' θέσις Τούριστ Μία θέσις

"Ολαι δημοῦ	5903	14241	8765
'Εξ ὁν δ "Ομίλος «P. έντ O.»	3399	7319	3547

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΙΜΩΝ: «Ο ἀπὸ πλευρᾶς τιμῶν καὶ εὐκολιῶν συναγωνισμὸς ὑπῆρξε μεγαλύτερος εἰς τὰ θαλάσσια ταξίδια, παρ' ὅσον εἰς τὰ ἀεροπορικά. Ἡσαν ὑποχρεωμέναι αἱ ἀεροπορικαὶ ἑταῖρια νὰ τηροῦν ὀρισμένας τιμὰς καὶ περιωρισμένονσι εἶχον τὸ περιθώριον, ἐπὶ τοῦ ὅποιου ἡδοναντο νὰ προσέφερουν καλύτερας εὐκολίας ἀπὸ ἐκείνας τῶν συναγωνιστῶν των. Διὰ τὰ θαλάσσια ταξίδια τὸ εἰσιτήριον θέσεως ἀπὸ Λουδίου διὰ Σιδηνεύ κυμαίνεται ἀπὸ ἐλάχιστον δριών 120 λιρῶν διὰ τουριστικὴν θέσιν μέχρις 865 λιρῶν διὰ πρώτην θέσιν, μολονότι αἱ κατ' ἐλάχιστον δριών τιμαὶ, ἐν πλήρει ἐποχῇ, τείνουν νὰ τυποποιηθοῦν εἰς τὰς 140 ἑως 150 λιρὰς διὰ τὴν τουριστικὴν καὶ τὰς 225 ἑως 240 λίρας διὰ τὴν πρώτην θέσιν. Τροφή, ἀνέσεις, ἀριθμὸς κοινωχρήτων αἰθουσῶν, κολυμβητικαὶ δεξαμεναὶ, βαθμὸς κλιματισμοῦ κλπ. μεγάλως ποικίλους καὶ μερικαὶ ἑταῖρια ἐπιδάλλους διαφόρους ἐπιβαρύνσεις δι' ἔξτρα ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔξυπηρετήσεις, ἐνῷ ἄλλαι οὐδεμίαν ἐπιδάλλους ἐπιβαρύνσιν. «Ἐπὶ τὸν «Καμπέρρα» ἐδόθη ιδιαιτέρα προσοχὴ ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ἀνέσεων, αἵτινες προβλέπονται διὰ τοὺς περιηγητάς, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ κατ' ἐλάχιστον δριών τιμὴ ναύλου νὰ είναι ἀνωτέρα τῆς μέσης τιμῆς.

ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΚΕΡΔΗ: Τὰ δύο υπερωκεάνια «Οριάνα» καὶ «Καμπέρρα», ἀναπτύσσουν ταχύτητα 27½ κόμβων, ἥτις τὰ καθιστᾶ ἱκανά νὰ ἐκτελοῦν τὸ κυκλικὸν ταξίδιον Σαουθάμπτον — Σιδηνεύ — Ἀγίου Φραγκίσκου — Σαουθάμπτον ἐντὸς 90 ἡμερῶν, ἔναντι 110, ὡς ἔγγιστα, ἡμερῶν διὰ πλοῖα τῆς κλάσεως «Ιμαδίσιας. Θὰ ἐκτελοῦν περισσότερα κατ' ἔτος προσδοφόρα ταξίδια. Δὲν εἰναι δυνατὸς δὲ κατὰ προσέγγισιν ὑπολογισμὸς τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῶν κερδῶν, καθόσον τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔξαρτάνται ἀπὸ τὸν παράγοντα τοῦ μέσου ὅρου κινήσεως εἰς ἐπιβάτας κατὰ τὴν διάρκειαν δλοκλήρου τοῦ ἔτους καὶ τούτου τοῦ πλοίου ἔξαρτωμένου πρωτιστῶς ἐπὶ τοῦ κατὰ πόσον ἡ ἑταῖρία ἡδοναντο νὰ προσελκύῃ περιηγητάς. «Ἄν. δὲν δεχθῶμεν, πότι ἡ αὐδανομένη ἐπιβατικὴ δυναμικότης ἐπὶ τῶν γραμμῶν Αὔστραλιας καὶ Ειρηνικοῦ, τὰς ὅποιας θὰ ἔχουν πρετήσουν τὰ δύο πλοῖα, δὲν πλημμυρίζει τὴν ἀγορὰν (ἥδη τὸ λαίνερ «Στράθαιρντ» ἀπεσύρθη) καὶ διὰ τὸ στόλος θὰ διατηρήσῃ — τούλαχιστον — τὸν σημερινὸν γενικὸν παράγοντα φορτώσεως, τότε τὰ πλοῖα θὰ είναι δυναμικά καὶ κερδοφόρα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ

Τροφοδοσίαι πλοίων — Ἐπισκευαὶ ψυκτικῶν μηχανημάτων.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

«Ἀπαντα τὰ εἴδη τροφίμων ὡς καὶ κρέατα κατεψυγμένα εἰς οἰανδήποτε ποσότητα.

«Ἀπαντα τὰ ψυκτικά καὶ ἀνταλλακτικά ψυκτικῶν μηχανημάτων. Τιμαὶ ἀπολύτως λογικαί.

Παράδοσις ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄνευ οὐδεμίας ἐπιβαρύνσεως.

Αριθ. τηλ. 44 — ΠΥΛΟΣ (Ναυαρίνον)

ΟΥΖΟ ΜΠΡΑΝΤΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ ΤΑ ΚΑΤ' ΕΞΟΧΗΝ ΕΚΛΕΚΤΑ!

ΠΑΜΠΛΑΝΑ



ZΗΤΕΙΤΕ ΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΝ ΣΑΣ
ΣΕ ΚΑΘΕ ΛΙΜΑΝΙ

Στὴν ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ, παγκόσμιον κέντρον ἀνεφοδιασμοῦ πλοίων, πολλὰ ἐξ αὐτῶν προμηθεύονται τὸ ΟΥΖΟ καὶ ΜΠΡΑΝΤΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ Ἀθηνῶν, διὰ νὰ ικανοποιήσουν τὴν ἐκ μέρους ἐπιβατῶν καὶ πληρωμάτων ζητησιν.

ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΣΟΥΕΖ:

(TRANSIT SHIPS' STORES)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

GAMMAL TRADING Co. - PORT-SAID
NICOLAS SOTIRAKIS - SUEZ
MONGI - SUEZ
ATLAS PORT-SAID

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-688
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS TELEPHONES: AVENUE 2671/2 LONDON E.C.3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ἔξων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Πέρλ Χάφεν φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν) 8.461 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, τῆς ἑταῖριας «Μονρόδια» (Οἶκος Ν. Λιδανοῦ).

2.— «Πλέϊτ Κλιππερ» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Romanie», νεοαγορασθὲν) 6.320 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, τῆς ἑταῖριας «Πλέϊτ Σίππιγκ» (κ. Π. Πλαντελῆ).

3.— «Πέρλ Μπήτς» φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν) 8.465 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, τῆς ἑταῖριας «Μονρόδια» (Οἶκος Ν. Λιδανοῦ).

4.— «Πόλλος ουξ» φορτηγὸν (νεότευκτον) 10.490 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961, τῆς ἑταῖριας «Τρανσόσενικα» (Ἀθελφοὶ Κουλουκούνη), ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι ὡς κ. Εὔτ. Γκούμας.

5.— «Λούκια» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Gudvar», νεοαγορασθὲν) 2.288 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Στ. Ελευθεριάδην.

6.— «Πάνθηρ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν) 15.481 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, τῆς ἑταῖριας «Λέμαρτ» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι ἡ ἑταῖρια «Νηρέψ»).

7.— «Μίσρ Τρέιντερ» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Alpera», νεοαγορασθὲν) 1.552 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Ιω. Λάτσην.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Παρὰ τοῦ κ. Πολυδώρου Λαιμού παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βρέμης δηζελοκίνητον φορτηγὸν χωρητικότητος 13.000 τόνων d.w. Λεπτομέρεια δὲν ἔγνωσθησαν.

— Ἐπίσης παρὰ τοῦ κ. Σπ. Λαιμού ὑπεγράφησαν πρὸ ἡμερῶν ἐν Ἀθήναις τὰ συμβόλαια διὰ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ταμίζ ἐνὸς μπάλκ - κέρριερ τῶν 22.000 τόνων d.w.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰ ναυπηγεῖα «Σλέμπεκ», τῆς Βρέμης, καθειλκύσθη τὴν 7ην Ιουλίου, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, τὸ φορτηγὸν «Νέα Τύχη» 10.400 τ. γκρός ἡ 13.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νέα Τύχη», τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Φασαλοίου.

ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ινδικὸν φορτηγὸν «Jalakendras» 7.180 τ. γκρός, 10.439 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέū τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Μαντράς.

— Τὸ γερμανικὸν δλιευτικὸν «Hans Kunkel» 513 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἡγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσς τιμῆς καὶ θὰ μετασκευασθῇ εἰς κόστερ.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Ναύπρα» 7.131 τ. γκρός, 10.750 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβέū τοῦ 1961, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους ἀντὶ τιμῆς 120.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραδοσιον εἰς Ἀμερικαν.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Σίραμ» 7.146 τ. γκρός 10.560 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβέū τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ’ ἑτέρων Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 125.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν τοῦ Σύρου.

— Παρὰ τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖριας «Ντελλαγκράτσια» (ἐλεγχομένης παρὰ τοῦ κ. Ν. Α. Βαλμᾶ) ἡγοράσθη τὸ δλλανδικὸν μότορσιπ «Haarlem», 3.963 τ. γκρός, 6.500 τόνων d.w. περίπου, ναυπηγήσεως 1929, μὲ νέας

μηχανᾶς M.A.N. τοῦ 1954. Τιμὴ ἀγορᾶς 675.000 φιορινίων. Τὸ σκάριος, παραλαμβανόμενον ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Ἀμερικανό, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ θὰ μετονομασθῇ «Αγιος Νικόλαος».

— Τὸ παρωπλισμένον εἰς τὴν Βαλτιμόρην ἀπὸ τῆς 27ης Ἀπριλίου 1958 λιβεριανὸν τάνκερ «T. 2» «Α μάντα» 10.721 τ. γκρός, 16.280 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη ὑπὸ τὴν ἑταῖριαν «Φοῖνιξ», ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ἐγκρίσεως τῆς πωλήσεως ἀπὸ τὴν «Μαριτάιμ Αντιμιστρέσιον». Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ γαλλικὸν λιμπερτο «Tris» 7.303 τ. γκρός, 10.740 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι καὶ τιμὴ δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Γκλό μπ Τράντελερ» 2.265 τ. γκρός, 3.500 τόνων d.w. περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Πολυχρονίδην καὶ Πετρίδην εἰς τὸν κ. Ἀλ. Πρίντεζην ἀντὶ τιμῆς 51.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιον εἰς Πειραιά.

ΤΟ “ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΛΠΙΣ..”

Κατόπιν ἐπίτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά καὶ ἐτέθη ἡδη ἐν ὑπερεσίᾳ τὸ πρῶτον ἐλληνικῆς κατασκευῆς σκάφος, τὸ τάνκερ «Γουσόρλαντ Χόπ» 16.278 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ηρώων», τοῦ κ. Στ. Νιάρχου.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΕΣ

Εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων δλλανδικὸν «Lissekerk» 7.219 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943. Μετωνομάσθη «Μαρίαντες» καὶ ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Ἐπίσης εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ίω. Λάστη ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Alpera» 1.402 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939. Ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὅπερ μετωνομάσθη «Μίσρ Τρέιντερ», ὑψώθη ἡ Κυανόλευκον.

— Εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς παραλαμβάνεται κατ’ αὐτὰς τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Νοτίου Ἀμερικῆς σουηδικὸν φορτηγὸν «Gotland» 1.948 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929. Θὰ μετωνομάσθη «Αγελική» καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Τὸ ἔπερον ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς ιδίας ἑταῖριας σουηδικὸν φορτηγὸν «Skogaland» 3.349 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, θὰ παραληφθῇ βραδύτερον.

— Παρελθόντα εἰς Νοέμβριον τὸ δύορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων ιταλικὸν φορτηγὸν «Valentina Bibolini» 7.144 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ ὑψώθησαν τὴν σημαίαν τοῦ Λιδάνου μετωνομάσθη «Κατερίνα Σαμωνία».

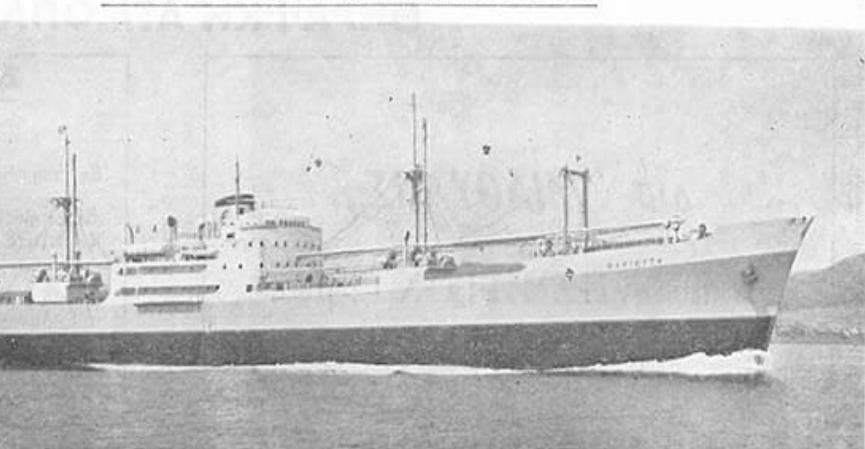
— Εἰς Νιούκαστλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων σουηδικὸν φορτηγὸν «Transie» 5.103 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935. Μετωνομάσθη «Καλιόπη Δ. Λαζαρίου» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου.

— Εἰς Νιούκαστλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Avnisvale» 7.165 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942. Καὶ τὸ σκάφος τεύτο οὐφασε τὴν λιδανικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Σαΐντ Νικόλαος».

— Τὸ φορτηγὸν «Duke of Athens», 5.217 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, ὅπερ μετεφέρθη ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν εἰς τὴν λιβεριανήν, μετωνομάσθη «Μπριάζ».

— Τὸ φορτηγὸν «Welsh Prince», 7.381 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθεὶς εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, μετωνομάσθη «Βέργκμοντ». Ἡ ἀγ-

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΚΑΦΗ



Πρὸ διμήνου παρεδόθη ὑπὸ τὰ ναυπηγεῖα Burntisland εἰς τοὺς ιδιοκτήτας του — τὸν Οίκον Ν. Ευσταθίου — τὸ δοζελοκίνητον φορτηγὸν «Μαρίεττα». Εἶναι χωρητικότητος 13.000 τόν. d.w. καὶ ταχύτητος ὑπερεσιακῆς 15 μιλιῶν. «Εκεὶ μῆκος 450 ποδῶν — μεταξὺ τῶν καθέτων — πλάτος 62 ποδῶν, ύψος 38.9 μέτρων τοῦ οὐρών τοῦ καταστρώματος καὶ ἐμφόρον βύθισμα 29.2 ποδῶν. «Ἐκεὶ πέντε κύτη, μὲ 3 φορτωτῆρας τῶν 10 τόν., ἐννέα τῶν 5 τόν., καὶ δύο διάβατα φορτία τῶν 25 τόν., ἐξυποτρεπόντα τὰ τόν. 2 καὶ 4 κύτη. Μηχαναὶ σουηδικαὶ, τύπου Γκοταβέρκεν, δίχρονοι ἀπλῆς ἐνεργείας, μὲ διάδρομον ἔμβολου 1.500 χιλιοστομέτρων. Δύναμις 6.300 πόνων εἰς τὰς 112 στροφαῖς. «Ολα τὰ βιοθητικά εἰναι πλεκτροκίνητα. Τὸ ρεῦμα παρέκετα ὑπὸ τρεις πλεκτρογεννητρίαις τῶν 220 κιλοβάττων.

Εἰδικὴ φροντίς ἐλέγχου διὰ τῶν κώνων διὰ τὸ πλήρωμα, ἀνώτερον καὶ κατώτερον. Τὰ καύσιμα ἀποθηκεύονται εἰς μεγάλους πλευρικάς δεξαμενάς εἰς τὸν κώνον τοῦ μηχανοστασίου καὶ εἰς τὰ διπύθμενα τοῦ μεσαίου οκάφους. Εἰς τὰς πρύμνηθεν καὶ πρὸς τὴν πρώτων διπύθμενα, τὰ ντπή τάνκας καὶ εἰς τὰ διμπροσθεῖτα τὸ έρμα θύρας καὶ τὸ πόσιμον εἰς τὸ ποισθεῖν μέρος τῶν διπύθμενων.

γλική σημαία διετρούμη.

—'Επίσης, τό αγώρασθεν παρ' Ελλήνων σουδικού φορτηγών «Ληνοΐδ Βραττ», 1473 τ. γιερός καὶ ναυπηγήσεως 1925, παραλόφθεν εἰς Γκότεμπουργκ, ψύκσεις τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Μαργάριτα».

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

«Εκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας τὴν 1ην 'Ιουλίου 1961 τὸ σύνολον τῶν ἀργούντων πλοίων ὑπὸ Ελληνικὴν καὶ ἔνας σημαίας ἀνήρχετο εἰς 112, τόννων ὀλικῆς χωρητικότητος 690.418.

Ἐκ τῶν ἀργούντων πλοίων 41, τόννων γκρός 217.261, τελούν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, 39 ὑπὸ Λιβερίας, 16 ὑπὸ Παναμᾶ, 4 ὑπὸ Κοσταρίκας, 6 ὑπὸ Λιβάνου, 2 ὑπὸ Αγγλικῆν καὶ ἄνα ἐν ὑπὸ Νορβηγίας, Ονδούρας, Καναδᾶ καὶ Νοτ. Αφρικῆς.

Ἐκ τῶν 112 ἀργούντων πλοίων 7 χρησιμοποιούνται ὡς ἀπόθηκαι στοιτοὺς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 105 παραμένουν ἀργούντα ἐλλείψει ναύλου.

Τέλος, ἐκ τῶν ἀργούντων πλοίων 87 εἶναι φορτηγά, 457.771 τόννων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ 25 δεξαμενόπλοια, ὀλικῆς χωρητικότητος 232.647 τόννων.

ΤΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ. ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Ιουλίου ὑπεγράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγού «Μπρίζ», ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας, τόννων γκρός 5.217, ἀπὸ 1 'Ιουλίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιω. Ζανάρα.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφθησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ σκόφοι : «Χέραλτον», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.242 καὶ «Δελφοί», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.252, ὡς ὑψώσαντα τὴν 'Ελληνικὴν καὶ «Γουόρλντ Τρέεντ», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 10.448 καὶ «Γουόρλντ Τρόφι» παναμαϊκόν, τόννων γκρός 10.195, ὡς ἐπανδρώσεντα διάλογοτάπων.

Κατόπιν τῶν ὧν ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ησφαλισμένων πλοίων ἀνέρχεται σήμερον εἰς 596, τόννων γκρός 5.934.888.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ".

Μεταξὺ 20ῆς 'Ιουνίου καὶ 5ῆς 'Ιουλίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκεύας εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκάτ, τὰ κάτωθι σκάφη : «Μαραθών», τάκερ 32.707 τόννων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Τρέεντ» (Ἑλλην.) 16.460 τόννων (προεργασία διὰ μετασκευὴν εἰς φορτηγόν ξηροῦ φορτίου), «Ιωάννης Ιγγλέσης» (Ἑλλην. φορτηγόν) 10.345 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Μαίρη Λού» (Λιβ. δεξ.) 38.950 τόννων (ἐπισκεύη μειωτήρος στροβιλοκίνητης), «Καστέλλας» (Λιβ. δεξ.) 32.946 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Αρμάθια» (Ἑλλην. φορτηγόν) 10.500 τόννων (δεξαμενόμός, ἔξαγωγή τελικοῦ ἄξονος καὶ ἐπισκευαί), «Βανέτα» (παναμ. δεξ.) 29.186 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Ολύμπικ Τόρτζα» (Λιβ. δεξ.) 28.385 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαί), «Βαμπάσα» (παναμ. δεξ.) 41.500 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Χόπ» (Ἑλλην. δεξ.) 24.700 τόννων (δεξαμενόμός καὶ ἐπιθεώρησις), «Ολύμπικ Στάρ» (Λιβ. δεξ.) 28.385 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαί), «Γουόρλντ Γκλόρι» (Λιβ. δεξ.) 45.509 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Φοίδος» (Ἑλλην. φορτηγόν) 13.080 τόννων (μικροεπισκευαί), «Αλ-Μαλίκ Σαούδ έλ-Άθαλ» (Λιβ. δεξ.) 46.550 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Εδη Λιβανού» (Ἑλλην. δεξ.) 19.800 τόννων (μικροεπισκευαί), «Εθζε» (νορδ. δεξ.) 16.250 τόννων (ἐπισκευὴ ζημίας κυλίνδρου), «Γουόρλντ Γκραντάιρ» (Λιβ. δεξ.) 39.298 τόννων (ἐπησία ἐ-

πιθεώρησις), «Βερένα» (ἀγγλ. δεξ.) 28.382 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Οιερεσής Πάινηρ» (ἀγγλ. δεξ.) 24.800 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις) καὶ «Γουόρλντ Σινσέριτου» (Λιβ. δεξ.) 32.750 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις).

ΠΡΟΣΟΧΗ ΔΙΑ ΤΑ ΕΙΣ ΑΜΕΡΙΚΗΝ ΤΕΚΤΑΙΝΟΜΕΝΑ

Πρὸς τοὺς συναδέλφους του πλοιάρχους ὃ πρόδερος τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ὄργανώσεως κ. Δ. Μελέτης ἀπήγνυνε τὴν κάτωθι ἐγκύκλιον, σχετιζόμενην μὲ τάς εἰς 'Αμερικήν ἐξελίξεις κατὰ τῶν πλοίων σημαίων εὐκόλιας καὶ τὰς ὑπόποιτους κινήσεις τῶν 'Αμερικανῶν ἐργαστοπάτερων, σπῶς προσεταιρισθούν τὸ ἐλληνικὸν ναυτεργατικὸν στοιχεῖον.

Συνάδελφοι Πλοιάρχοι,

—'Οπως γνωρίζετε, μία σειρά νομοθετικῶν μέτρων καὶ οἱ ἐκάστοτε ὑπογραφόμενοι συλλογικαὶ συμβάσεις καθορίζουν τὰ δικαιώματα τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ πλοῖα ναυτικῶν.

—'Η έφαρμος τῶν μέτρων αὐτῶν καὶ τῶν ισχυουσῶν συλλογικῶν συμβάσεων εἶναι αὐτούνος. Συμβαῖνει, δώρα, εἰνότε νό διέτασι διαφορος ἐρμηνείας από τοὺς ἐνδιφέρουμενούς καθορίζει ἀφορά τὰ δικαιώματά των, τὰ όποια καταποτούνται πάραπονα.

—'Αι διαφορά καὶ τὰ παράπονα ἐκδηλώνονται εἰς θέματα ἀφορῶντα εἰς τὸ ὄρους ἐργασίας, σμοΐσης ὑπεροιών, ἵνδιστησεως, τροφοδοσίας κλπ. Διὰ τὴν ἐξομάλυνσιν τῶν διαφορῶν καὶ τὴν ἔξτασιν τῶν παρόπονων ὄρμοδιαι είναι αἱ κατὰ τόπους 'Ελληνικοὶ Ἀρχαὶ καὶ τὰ Πρεβενικά Λιμενοφράκται, πρὸς τὰ όποια δύνανται οἱ ἐνδιφέρομενοι να προσφέγουν.

—'Πρὸς καλύτερον ἔξπρετησον τῶν ἐργαζομένων εἰς πλοῖα ταξιδεύοντα εἰς τὸ ἐπαντίπορον, η Π.Ν.Ο. δύνανται νό προσφέγουν οἱ 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ νά ζητούν τὴν συμβούλην των, τὴν καθοδηγήσιν καὶ τὴν συμπράστων των διὰ τὴν διεκδικήσιν δικαιωμάτων των, τὰ όποια νομίζουν, οἵτι καπαποτούνται νό παραγνωρίζονται.

—'Οδεῖς ἄλλος, λοιπόν, πλὴν τῶν ὑπευθύνων τῶν ἀρμοδίων ἐλληνικῶν ἀρχῶν καὶ τῶν ἀποτυπώσων τῆς Π.Ν.Ο., οἱ όποιοι είναι ἐφωδιασμένοι πότε αὐτῆς με εἰδίκη πρὸς τούτο πληρεσύνιο, ἔχοντες τὸ δικαιώμα νό ἐπισκέπτεσται τὰ πλοῖα διά τὴν ζητήματα ἐπιλύσεως ἐργατικῶν ζητημάτων καὶ διαφορῶν.

—'Καμνομένη τὴν ἀποσαρφίσινσιν αὐτῶν τῆς Π.Ν.Ο. δύνανται νό προσφέγουν οἱ 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ οἱ όποιοι τῶν συμβούλην των, τὴν καθοδηγήσιν καὶ τὴν συμπράστων τῶν διὰ τὴν διεκδικήσιν δικαιωμάτων των, τὰ όποια νομίζουν, οἵτι καπαποτούνται νό παραγνωρίζονται.

—'Εχομεν τὴν συγκεκριμένην πληρεφορίαν, οἵτι ὁ γνωστός Φουντράκης, ἔκαμεν ἐκ δυτερού τὴν ἐμφάνισον των εἰς τὴν 'Αμερικήν καὶ διαπραγματεύεται τὴν παλλοσιν τὴν ναυτικῶν συνδικαλιστικῆς ὑποδέσεως εἰς πάντα τῶν κεκρυμένους ὀδιαλλάκτους ἐχθρούς τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας καὶ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν.

—'Ούτες, ἀφοῦ κατήλθε καὶ παρέμεινεν εἰς τὴν 'Ελλάδα ἐπί τοῖς περίποι καὶ ἐπεχειρήσεις ἡματοῖς καὶ παραπέμπει τὸ ναυτικὸν συνδικαλιστικὸν κίνημα, ἀλλὰ καὶ τὸ γενικῶτερον ἐργατικὸν τοιόσθιον (ὅ ἀνθρωπος ἴσχυσεν ἐπι μιᾷ νυκτὶ καὶ... Γενικὴν ἐργατικὴν Συνωμοσίαν!!!) καὶ όποιος απεδεκμάσθη, διεπιστώσεων, οἵτι τὸ κλίμα τα εἰς τὴν 'Ελλάδα δεν τὸν σηκωνει καὶ ἐπέτρεψεν εἰς τὰ παλαιά τον λημέριαν, διὰ τῶν όποιων νό ἀνατίθεται νό ὑπεράσπισι τῶν συμφερόντων τῶν εἰς ξένας ναυτικάς υργενότερες.

—'Εις τοὺς 'Ηνωμένας Πολιτείας τῆς Αμερικῆς ο Φουντράκης ἐτέθη εἰς τὴν ὑπερσισην τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτικῆς Οργανώσεως S.I.U., τῆς Οργανώσεως, δηλαδή ἐκείτος οἱ όποια ἀπελθῆσαν ὑπὸ τὴν Διεθνή Ομοσπονδίαν Μεταφορῶν διότι ἀνεμίχθη εἰς τὰ διατερικά τῆς 'Ενωσεως τῶν 'Αγγλων Ναυτικῶν καὶ η όποια ἐχαρακτηρίσει τὴν 'Ελληνικήν, ὥπως καὶ τὴν 'Αγγλικήν ομασίον, ως «σημαίας εὐκολίας καὶ φροντίζει τὸ συγκεντρώνων διὰ λογορισμῶν τῆς ὑπογραφῆς καὶ δηλώσεις 'Ελληνών ναυτικῶν, οἵτι τὴν ζησουσιδούσιν νό μεριμνήσει διὰ τὰ οἰκονομικά καὶ ἐπαγγελματικά τῶν συμφέροντα.

—'Πρέπει νό τοιονθι ἐντάπτω, ὅτι όρχικῶς ο Φουντράκης παρουσιάσθη εἰς τὴν ἐπεργασίαν τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτικῆς Οργανώσεως N.M.U., τῆς όποιας Πρόδερος είναι ο συνάδελφος Κάρρων οἱ όποιοι παραμένει ποτε εἰς τὴν χαρακθείσαν ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. πολιτικῶν ἐνοντι τῶν πλοίων υπὸ «σημαίας εὐκολίας». Η N.M.U. τὸν ἀπέπειψε, διότι ἀντελθῆση τὸ ποιὸν τὸν ὄνθρωπον καὶ διότι είχομεν τὴν εὐκαιρίαν κατὰ τοὺς διεθνεῖς μας συναντήσομεν τὸν ὄνθρωπον καὶ τὰ διδίλια

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 1 μ.μ. ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΑΓΚΩΝΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ακτὴ Ποσειδώνος, τηλ. 470-500, 475-033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 1 μ.μ. ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρ. ΠΑΤΡΑΣ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΑΓΚΩΝΑ.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΝΟΝ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ ΛΗΜΝΟΝ.

Δ/Π "ΚΑΡΑΞΙΚΑΚΗΣ,,

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

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΣΑΜΟΝ, ΒΑΘΥ.

Διεύθυνσις: Τηλ. 470-895 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

έργο του.

Συνάδεσθαι Πλοιαρχοί,

Δεν νομίζουμε, ότι βάθια υπάρχει "Ελλήνης ναυτικός, ο οποίος βάθια παρασυρθή από τάς άπωτηλάς υποσχέσεις περί παχαλών μοριών κλπ. Πάντως, έπειδη είναι δυνοτών να υπάρξουν απληρώφοροι και καιροί, δύναμενοι νά πεσουν θύματα και νά υποστούν μεγάλας δικαιώματας και συνεπειάς (όπως λόγου χάριν άφορεσιν τού ναυτικού φυλάδιου ή και στηρίξης ακόμη αύτού τουτού τού δικαιώματος έργασίας έπι πλοιών ελληνικών συμφερόντων) και πρός τόν σκοπού της περιφρουρήσεως των συμφερόντων τών ναυτικών μας και της έμπορικης μας νοοτίλιος, έντελλομέθια:

1) Εκδηλώστε κλητωσηρή τά πλοιά σας διά τούς ανωτέρους σκοπούς.

2) Διαφοριστείτε δεδούτος τα πλοηγμάτα σας έπι της επιχειρουμένης άτιμου προσοίσας της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και τών 'Ελλήνων ναυτικών, υπογραμμίζοντες έντονως τας συδόρως συνεπειάς της τυχού εξουσιοδοτήσεως ζένων 'Οργανώσεων και μάλιστα δεδηλωμένων έχθρων της ναυτιλίας μας διά την υπεράσπισην τών συμφερόντων των.

3) Τονίστε εἰς όλους, ότι μονοδικοί προστάται τών 'Ελλήνων ναυτικών είναι τό 'Ελληνικον Κράτος και οι κατά τόπους 'Ελληνικοί 'Αρχοι κατό κύριον λόγον και κατό διεύρετο οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι της Π.Ν.Ο.

4) Γνωρίστε εἰς όλους, ότι οι αντιπρόσωποι της Π.Ν.Ο. είναι οι Κοι Α. Παρδαλάκης και Γεράσ. Παπαπουράτος, οι όποιοι έχουν τά γραφεία των εις Νέαν Υόρκην, 135 W. 47th Street, Hotel 'Hollanders'. Τρέφουμεν όπλωτον πειθούμενοι, ότι οι πλοιαρχοί μας βάθια αποτοκριθεύν μετά της έπιβολλομένης προθυμίας και ζεύεων εἰς την πρόσληψην αυτήν της 'Οργανώσεως των, αντιλαμβανόντες, τὴν οδοφόρητα τῆς καταστάσεως και θί, οδείς 'Ελλην ναυτικός βάθια παρασυρθή από της άποτηλάς υποσχέσεις των αδιστακτών έχθρων της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, άλλα και των ιδίων.

'Εντολή Διοικήσεως
Ο Πρόδρος της 'Ενώσεως Πλοιάρχων

Πειραιεύς, 27 Ιουνίου 1961

ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΑ ΑΝΤΙΓΡΑΦΑ ΤΩΝ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΩΝ

Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας έκοινοποίησε πρός τους προξενικούς λιμενάρχας άπάντησιν τού 'Υπουργείου Οίκονομικών έπι ύποβληθέντος έρωτήματος έαν πρέπει νά καταβάλλωνται αντιγραφικά δικαιώματα κατά την έκδοσιν άντιγραφών ήμερολογίων τών πλοίων.

Εἰς τόν άπαντησιν τονίζεται, ότι τὸ άντιγραφον του ήμερολογίου τού πλοίου, τό οποίον ύποβλαλλεται εἰς τὴν φορολογικήν ἀρχήν μετά τῆς φορολογικῆς δηλώσεως, κατ' ἔφαρμογήν τού νόμου 1880)1951 «περὶ φορολογίας πλοίων» και τῆς ἔκδοθεσης εἰς ἑκτέλεσιν υπουργικῆς ἀπόρσεως, ἐκδίδεται ύπο τού πλοιάρχου ή τού πλοιοκτήτου, ἀπλῶς δὲ θεωρεῖται ύπο τῆς προξενίκης ἀρχῆς, μετά παραβολήν του πρός τὸ πρωτότυπον, πρός πιστοποίησιν τῆς ἀκριβείας αύτοῦ. Κατόπιν τούτου, θέν δρεῖλονται τά ύπο τού ἀρθρου 216 παραγγ. 1 τού καδικοποιημένου N. 4952 προβλεπόμενα δικαιώματα διὰ την έκδοσιν άντιγρέσων, ὁφεύ τὸ άντιγραφον δὲν ἐκδίδεται ύπο τῆς προξενικῆς ἀρχῆς, ως απαιτεῖται κατά τό ὡς ἀνω ἀρθρον.

ΟΡΘΗ Η ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας άπεστειλε πρός τάς λιμενικάς ἀρχάς διαταγήν, ἔξ ἀφορμῆς ύποβληθέντων παραπόνων, ἐκ μέρους ναυτικών και ναυτεργατικών ὄργανώσεων, καθ' ἄ, αἱ ἀκτοπλοικαί, ίδια, ἐπιχειρήσεις καθύστερον ἐπὶ μακρὸν χρόνον τὴν καταβολὴν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν ναυτικών.

Εἰς τήν διαταγήν τονίζεται, ότι αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ ὀφείλουν, ἂμα τῇ ύποβολῃ μηνύσεως ἐκ μέρους τῆς οἰκείας ναυτεργατικῆς ὄργανώσεως εἰς ἦν ἀνήκει ὁ ναυτικός, ότι καθυστερεῖται η καταβολὴ δεδουλευμένων ἀποδοχῶν, νὰ προβαίνουν εἰς τὸ προσανάκρισιν και κατάρτισιν δικογραφίας πρός παροπομήν τῶν ὑπευθύνων εἰς τὸ ἀρμόδιον Εἰσαγγελέα διὰ τὴν ποινικήν δίωξιν των, βάσει τῶν διατάξεων τού A.N. 690)1945.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἄν τού ναυτικός ἐπιθυμεῖ τὴν διά τὴν ὡς ἀνω αἰτιαν ἀπόλουσιν του ἐπ' οὐ ύπηρετε πλοίου, ως δικαιολογητικὸν ταύτης δέον ν' ἀναγράφεται εἰς τὸ ναυτικόν φυλάδιον, ότι 'ἀπολύται, λόγις, μη 'καταβολῆς δεδουλευμένων ἀποδοχῶν του'.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Συμφώνως πρός τὰ στοιχεῖα τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς 'Αγροτικῆς Τραπέζης, κατά τὸ πρώτον ἔξαμηνον τού 1961 ή ἀπόδοσις τῆς 'Ατλαντικῆς Ἀλιείας ἀνήλθεν εἰς 6.488 τόνους κατεψυγμένων ἀλιευμάτων. Κατά τὸ ἀντίστοιχον ἔξαμηνον τού 1960 ή παραγωγὴ τῶν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων ἀνήλθεν εἰς 2.850 τόνους. Παρουσιάζεται οὕτω αὔξησις τῆς παραγωγῆς κατεψυγμένων ἀλιευμάτων κατά 127.64%. 'Η αὔξησις αὗτη ὀφεῖται εἰς τὸ γεγονός, ότι κατὰ μὲν τὸ πρώτον ἔξαμηνον τού 1960 είργαζον μόνον 6 ποντόπόρα ἀλιευτικά, ἐνῷ κατὰ τὸ λήξαν ἔξαμηνον τὰ ἀπασχοληθέντα εἰς τὴν ἀλιείαν τού 'Ατλαντικού ἀλιευτικά ἀνήλθον εἰς 12 τὸν ἀριθμόν.

Κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τού τρέχοντος έτους ή παραγωγὴ τῶν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων προβλέπεται ν' αὔξηση ἀκόμη περισσότερον, δεδομένου ότι βάθια προσθεούν δύο ή τρία νέα ἀλιευτικά σκάφη. Οὕτω ύπολογίζεται, ότι ή παραγωγὴ ἀλιευμάτων θά φθαση εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου τού 14.000 τόνους.

Ο ΦΟΡΟΣ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΞΕΝΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Υπὸ τού ἐδαφίου β' τῆς παρ. 1 τού ἀρθρου 15 τού N. 1880)1951, ώς τὸ ἀρθρον τούτῳ ἀντικατεστάθη διὰ τού ἀρθρου 1 τού Ν.Δ. 4094)60, προβλέπεται διὰ τὰ τιθέμενον ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν φορτηγά πλοιά ή λικίστις μικροτέρας τῶν τριάκοντα ἑπτών, πλήρης ἀπαλλαγῆς αὐτῶν ἐκ τού φόρου ἐπὶ μίαν τριετίαν ἀπό τῆς νηολογήσεως των, ἔφ' δοσον και καθ' ὅ διάστημα τῆς τριετίας ταύτα είναι δρομολογημένα εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς μεταξύ 'Ελληνικών και ξένων λιμένων ή ἔστω και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.

'Η ἀπαλλαγὴ αὕτη παρείχετο ἀρχικῶν (Ν.Δ. 3415)/1955) μόνον εἰς τὰς ἀποκλειστικῶν μεταξύ ἐλληνικών και ξένων λιμένων δρομολογημένα φορτηγά πλοιά, ἐπεξετάθη δὲ και εἰς τὰς τοιαύτα πλοιά, τὰ δρομολογημένα ἔστω και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων, διὰ τού Ν.Δ. 4094)60, δ' ὅ και διὰ τὰ τελευταῖα ταύτα πλοιά έχει ἐφαρμογὴν ἀπό τῆς ισχύος τού Ν.Δ.) τού τούτου.

Κιντά συνέπειαν, τὰ περὶ ὧν πρόκειται πλοιά, ἀτινα ἐτέθησον ύπο

'Ελληνικήν οημαίαν πρὸ τῆς ισχύος τού Ν.Δ. 4094)60, ώς κεράλσια ἐξωτερικού (Ν. Δ. 2687/53) και κατόπιν σχετικῶν κοινῶν ἀποφάσεων τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν τυχόντα κατὰ τὰς προϊσχυούσας διατάξεις ἀπαλλαγῆς ἐκ τού ήμισεος φόρου ἐπὶ τριετίαν, δικαιούνται τῆς περὶ ής πρόκειται πλήρους ἀπαλλαγῆς ἐκ τού φόρου μόνον διὰ τὸ ἀπό τῆς ισχύος τού Ν.Δ. 4094)60 και ἐφεξῆς χρονικού διάστημα και μέχρι συμπληρώσεως τριετίας ἀπό τῆς νηολογήσεως τῶν πλοιών τού.

Δ' τὴν χορηγήσιν τῆς ἐν λόγῳ ἀπαλλαγῆς εἰς τὰ πλοιᾶ δὲν ἀπαιτεῖται ἔκδοσις συμπληρωματικῆς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἀρμοδίων ύπουργῶν, ἀπε τούτης προβλεπούμενης ύπο διατάξεως νόμου. 'Απαρατήτως, δέον νά κατατεθῇ πρὸς καταχώρωσιν εἰς τὸ οἰκείον νηολόγιον ἡ ύπο τού Ν.Δ. 4094)60 δριζομένη ἀνέκκλητης δήλωσις τῶν πλοιοκτήτων, ὅτι διὰ τὸ ἀπό τῆς ισχύος τού Ν.Δ.) τού τούτου και ἐφεξῆς χρονικού διάστημα μέχρι συμπληρώσεως τῆς τριετίας ἀπό τῆς νηολογήσεως τῶν πλοιών, προτιμῶσι τὴν πλήρη διαστήματος τούτου τὰ πλοιᾶ θά είναι δρομολογημένα μεταξύ ξένων λιμένων, ἔναντι τῆς ἀπαλλαγῆς αὐτῶν κατὰ τὸ ἥμισυ τού φόρου, ἀσχέτως μορφῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν, ηττις έχει χορηγῆμη διὰ τῆς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἀρμοδίων ύπουργῶν (B. 1981/1961 ύπουργη). Οίκονομο).

(«Οίκονομικά Νέα», τεύχος 'Ιουλίου)

Ο "ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ", ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΝ

Τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικού Ναυτικού κατά τὴν συνεργίασιν του τῆς 4 'Ιουλίου ένέκρινε τὸ σχέδιον B. Διατάγματος «περὶ τῆς ύπο τῶν Παραρτημάτων τού Οίκου Ναύτου παρεχούμενης προστασίας».

Διὰ τού ἄρθρου 1 δρίζεται, ότι εἰς τούς διαμένοντας εἰς τὴν περιφέρειαν ἔκστου Παραρτήματος τού Οίκου Ναύτου' ἀνέργους ναυτικούς και τὰ μέλη τῶν οἰκογενεών αὐτῶν, καθὼς και τὰ μέλη τῶν οἰκογενεών τῶν ἔργαζομένων ναυτικῶν της προσέχεται η ἀκόλουθος προστασίας: 1) 'Ιατρική συνδρομή και περιθαλψίας εἰς τὰ ἔξωτερικά ιατρεία έκάστου Παραρτήματος ή οἴκοι, ὅταν διὰ τὸ προστατευόμενος μεταξύ τού Παραρτήματος ή παρέχεται τὴν εἰδικότητος τού Ιατρῶν ειδικότητος, 2) 'Ιατρική συνδρομή παρ' ιατρῶν ειδικότητος, 3) ἀκτινολογικαὶ και ἐργαστηριακαὶ ἔξετάσεις, 4) φάρμακα ύπο μορφῆς χημικῶν παρασκευασμάτων ή ιδιοκευασμάτων φαρμακευτικῶν ἐν γένει ειδῶν, 5) νοσοκομειακὴ ἐν γένει περιθαλψία, 6) ἐπίδομα τοκετοῦ, δηρε συνίσταται εἰς τὴν καταβολὴν ἔφ' ἀπαξινού ποσού πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν δαπανῶν τού τοκετοῦ. ἔφ' δοσον διὰ τοκετὸς λαμβάνει χώραν κατ' οἴκον.

'Η ιατρική συνδρομή παρ' ιατρῶν ειδικότητος, αἱ ἀκτινολογικαὶ και εργαστηριακαὶ ἔξετάσεις και η νοσοκομειακὴ ἐν γένει περιθαλψίας παρέχονται μέσω τῶν κρατικῶν ή δικούσιων ή διὰ κληροδοτημάτων συντηρουμένων νοσοκομείων και ειδικῶν θεραπευτηρίων ἀποτελούντων Νομικὰ Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και λειτουργούντων εἰς τὴν περιφέρειαν έκάστου Παραρτήματος «Οίκου Ναύτου», ἔφ' δοσον ταύτα έχουν συμβλήθη μετά τού Οίκου Ναύτου».

Δ' τού ἄρθρου 2 τού Διατάγματος δρίζεται, ότι κατ' ἔξαιρεσιν ἐπιτρέπεται η εἰσαγωγὴ προστατευόμενος ἀσθενεὺς εἰς ίδιωτηκήν κλινικήν εἰς ἔκτασίους και ἐπειγούσης φύσεως περιπτώσεις, ἀπολύτως ἔκαστοτε ἀποδεικυμένας, βεβαιουμένας ύπο ιατροῦ τού Παραρτήματος, δοσις δέον νά ειδοποιήται περὶ τῆς ἔκτακτου εἰσαγωγῆς, ἐντὸς 48 ὥρων, ύπο τού τούδισφερομένου. Εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην η παραμονή τού ἀσθενεύς εἰς τὴν ίδιωτηκήν κλινικήν θά δισκρῆ μερική διου τοκετοῦ διατητήν η μεταφορά τούτου εἰς συμβεβλημένον κρατικόν φυλάρκην νοσοκομείον.

Τέλος δρίζεται, ότι εἰς ἄς περιπτώσεις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἔγκρισιν νοσηλείας ή ἔκτακτου διπόστασης τῆς διοικητικῆς ἐπιτροπῆς τού «Οίκου Ναύτου», ο παρά τῷ Παραρτήματι ιατρὸς και η προϊσταμένη αὐτού ἀρχη ὀφείλουν ἀμελητη νά είναι αύτανέρωνται εἰς τὸν «Οίκον Ναύτου» πρὸς ἔκδοσιν τῆς οἰκείας ἀποφάσεως.

Ο ΣΗΜΑΤΟΦΟΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἀπέστειλεν ἔγγραφον πρὸς τὸν Ο.Λ.Π., διὰ τού ὄποιον ζητεῖ, όπως γίνουν αἱ δέουσαι ἐνέργειαι διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τού σηματοφορικού σταθμού τού λιμένος. Εἰς τὸ ἔγγραφον τονίζεται η ὀλως ίδιαιτέρω σημασία τὸν όπωιαν ἔχει η ἐπαναλειτουργία τού σηματοφορικού σταθμού, διὰ τὴν ὄποιαν ύπάρχει διεθνῶς ἀναληφθείσα ύποχρέωσις. Καὶ τὸ ἔγγραφον καταλήγει, ότι η ἔλλησις τοιούτου σταθμού δημιουργεῖ συσταθρός κινδύνους διὰ τὰ χρησιμοποιούντα τὸν λιμένα τού Πειραιών.

ΕΙΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Δι αποφάσεως τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας ώρισθη μέλος τού διοικητικού συμβουλίου τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικού Ναυτικού δ ἐφοπλιστής κ. Γεώργ. Γιαννουλάτος, εἰς ἀντικατάστασιν τού ἀποβιώσαντος Παν. Γιαννουλάτου.

ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΜΑΪΟΝ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας και 'Εκπαίδευσεως τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μηνα Μάιον τού 1961 είργασθαν ἐν συνδρόμων ἐπὶ πάσης κατηγορίας έλλησικῶν σημαίων συμφερόντων, 49.525 'Έλλησες ναυτικοί.

Οι ως ἀνω ναυτικοί κατανέμονται, ως ἀκολούθων: 'Ἐπὶ 671 φορτηγῶν ύπο ἐλληνικήν σημαίαν είργασθαν 19.901, ἐπὶ 56 ἐπιβατηγῶν πλοιών, ἀκτοπλοϊκῶν, μεσογειακῶν και ὑπερωκεανῶν, 3.252, ἐπὶ 315 μοτορσπιτῶς, 2.520, ἐπὶ 2.500 πετρελαιοκινήτων και ιστιοφόρων 8.000 και ἐπὶ 674 φορτηγῶν ύπο ξένας σημαίας, ἐλλησικῶν συμφερόντων και ἐνός ύπερωκεανίου, 15.852 'Έλλησες ναυτικοί.

Εἰς τοὺς ἔργασθεντας ως ἀνω ναυτικούς κατεβλήθησαν ως ἀποδοχαί εἰς μέν τούς άμειδοντας σημαίαν συνάλλαγμα 1.155.683 λίραι 'Αγ-

γλίας, διά τούς ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ναυτιλομένους καὶ λίραι. Αγγλίας 962.987 διά τούς ἐπὶ πλοίων υπὸ ξένας σημαίας ἐργασθέντας καὶ δραχμαὶ 19.363.525 εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἀμειδομένους εἰς δραχμάς.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρώτων δεκαπενθυμέρον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ἰουλίου ἔχοντας ηγεμόνης συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τάς οικογενείας αὐτῶν: Εἰς πλοηγὸν Ἀναστ. Μιχ. Σπανόν, μὲ ὑπηρεσίαν 42 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν, δρχ. 3.800 μηνιαῖς.

Ἐξ ἔχοντος πλοιάρχου Καλλιόπην Μιχ. Λογοθέπη, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 500 μηνιαῖς.

Εἰς μηχανικούς: Φρατζέσκον Γ. Γαλιάτσον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, δρχ. 2.754 μηνιαῖς, Ἀνδρέαν Παν. Ἀλιπράντην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δρχ. 2.149 μηνιαῖς καὶ Ἰωάν. Σ. Σαρῆρην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δρχ. 2.217 μηνιαῖς.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Ἡλίαν Χ. Σάδδον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν καὶ 16 ἡμερῶν, δρχ. 698 μηνιαῖς, Γεώργ. Κ. Βατικιώτην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δρχ. 722 μηνιαῖς, Γεράσην Ἡλ. Πετσάνην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 8 ἡμερῶν, δρχ. 1.387 μηνιαῖς, Δημ. Παν. Χλιδέρον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δρχ. 803 μηνιαῖς, Ἀντ. Β. Σπέλαον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δρχ. 502 μηνιαῖς, Γεώργ. Ν. Βαρζακάκον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 14 ἡμερῶν, δρχ. 651 μηνιαῖς, Δημ. Π. Μέντην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν, δρχ. 701 μηνιαῖς, Ἰσιδωρον Νικ. Μιμιδίην, θερμαστὴν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δρχ. 1.452, Μιχ. Ν. Καζαντζῆν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δρχ. 574 μηνιαῖς καὶ Περικλῆν Γ. Ἀντωνίου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 39 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν, δρχ. 1.526 μηνιαῖς.

ΕΙΣ ΤΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ

Ο «Σύλλογος Ἀποφοίτων τοῦ Κολλεγίου Ἀθηνῶν» (τῶν ἐν Μεγάλῃ Βρεταννίᾳ μελῶν του) ἐπέτυχε, κατὰ τὴν δοθεῖσαν τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἐν Λογινίῳ χορεστερίδα του, χάρις καὶ εἰς τὴν γενναιόδωρον ὑποστήριξιν τῶν ἀγγλικῶν καὶ ἑλληνικῶν Ναυτικῶν Γραφείων, τοῦ Σίτου, νὰ συλλέξῃ σεβαστὸν ποσὸν ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ὑποτροφῶν τοῦ Κολλεγίου Ἀθηνῶν. Ἡ ὑποτροφία θὰ ἀπονέμεται, κατόπιν διαγωνισμοῦ, εἰς οὐδὸν «Ἐλληνος ναυτικού, θὰ καλύπτῃ διδάκτρα, τροφεῖα, ρουχισμὸν κ.λ. ἔξοδος διὰ μίαν δεκαετίαν, ἥτοι ἀπὸ τῆς 4ης τάξεως τοῦ Δημοτικοῦ μέχρις ἀποφοίτησεως ἐκ τοῦ Κολλεγίου καὶ θὰ είναι γνωστῇ, ὡς ὑπότροφία Δ. Δημάδη καὶ Χ. Σαλιάρη». Τιμᾶται δι' αὐτῆς ἡ μηνή δύο ἀποφοίτων τοῦ Κολλεγίου Ἀθηνῶν, γύνων ναυτικῶν οικογενειῶν, ἐκ τῶν οποίων ὁ μὲν Δῆμος Δημάδης ἐφονεύθη τὸ 1943 ἐν Ἀγγλίᾳ ὑπέρετῶν κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὴν Ρ.Α.Φ., ὁ δὲ Χρήστος Σαλιάρης ἐφονεύθη τὸ 1959, ὑπέρετῶν τὰ συμφέροντα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Χριστίνα» 12.513 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, μετωνομάσθη «Πλειάδην».

— «Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ντάρνι» 12.577 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, μετωνομάσθη «Λητώ».

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Ασπασία» 478 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, μετωνομάσθη «Μαριλένα».

ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΝΟΝ «ΥΔΡΑ»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἀνεγράφη, ὅτι παρὰ τῆς ἑταῖρίας τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου ἡγοράσθη τὸ ἀμερικανικὸν ὑποβρύχιον «Ναρακοντεά» ἐκτοπίσματος 280 τόνων καὶ ναυπηγήσεως 1942, διότι μετονομάσθη «Υδρα» καὶ διασκευαζόμενον εἰς τουριστικὸν σκάφος θὰ ἐνέργη πλόας εἰς τὰς ἑλληνικὰς νήσους. Διορθώνομεν: Δὲν πρόκειται περὶ ὑποδρυχίου, ἀλλὰ περὶ ἀνθυποδρυχίου.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΑ

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ Θ. ΠΑΣΙΝΟΣ

Τὸν περασμένον μῆνα ἔγινε τὸ τριετές μηνημόνυμον τοῦ ἀλησμονήτου Εὔσταθίου Πασινοῦ, πού τόσο πρόωρα μάς ἔφυγε γιὰ τὸ τελευταῖο τοῦ ταξίδι.

Ο ἀείμνηστος ὑπῆρχεν ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον διακεκριμένους πλοιάρχους τοῦ Ε.Ν. ἔξετιμάτο δὲ ιδιαιτέρως διὰ τὸ ἥθος, τὸ ἀκέραιον τοῦ χαρακτήρας καὶ τὴν ἄκαμπτον ἀφοσίωσιν εἰς τὸ καθῆκον. Προικισμένος μὲ φυσικὰ προσόντα, ἀλλὰ καὶ λόγω ἔξαιρετης μορφώσεως καὶ ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, κατείχε τοῦ θέσιν ἀξιοζήλευτον εἰς τὸν κόσμον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἐργασθεὶς κυρίων εἰς ποντοπόρα πλοῖα, ἐπέβαλεν εἰς τὰ λιμάνια τοῦ ἑξωτερικοῦ τὸν σεβασμὸν καὶ τὴν ἐκτίμησιν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν δόνμα καὶ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

«Ἡ μηνή τοῦ Καπετάνη Στάθη Πασινοῦ θὰ είναι αἰώνια.

A.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΓΛΙΑ»: Ἀπὸ Λοιδίνον καὶ Ρόττερνταμ διὰ Πειραιᾶ ἐδέχθη κτύπη μὲ ὅλανθικὸν σκάφος, συνεπείᾳ βλάβης τῶν μηχανῶν του. Τὸ δόλανθικὸν ὑπέστη ζημίας τινάς, ἐνῷ τὸ «Αγγλία» συνέχισε τὸ ταξίδιόν του.

«ΑΙΓΑΙΝΑ» (Λιβ.): Κατευθυνόμενον ἐκ Νέας Υόρκης εἰς Ναγκόγια,

προσήραξεν εἰς τὸν ὄρμον «Ιζε, ἀλλ᾽ ἀνειλικόσθι διὰ τῶν ίδιων τοῦ μέσων, μετὰ διώρυν καὶ ἐφθεσε τὴν 5ην Ἰουλίου εἰς τὸν προορισμό: του.

(Ιουλ. 2 — 5)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑ·Ι·Τ.»: Προερχόμενον ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ κατέπλευσεν εἰς Αἴοι μὲ ζημίας ἐκ βαρείας τρικυμίας.

(Ιουλ. 8)

«ΑΣΠΙΣ»: Κατέπλευσεν τὴν 28ην Ἰουνίου εἰς Χόγκ Κόγκ, προερχόμενον ἐκ Πειραιῶς. Κατὰ διεισθεῖσαν ἐπιθεώρηστο διεπιστώθη, ὅτι τὰ θερμαντικὰ σώματα ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν καυσίμου, ἔφερον ὅπας, συνεπείᾳ φθορᾶς. Ὑπεδείχθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαῖ, αἰτίες καὶ θάξειτον εἰς Σιγκαπούρην. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Χόγκ Κόγκ τὴν 8ην Ἰουλίου κατευθυνόμενον εἰς τὴν Σιγκαπούρην.

(Ιουν. 28 — Ιουλ. 8)

«ΑΧΑΙΟΣ»: Απὸ Ροζάριο ἐμφόρτον διὰ Γένοβαν ἡγκυροδόλησε τὴν 9ην Ἰουλίου ἐπτὰ μῆλα ἔξωθι τῆς νήσου Λόμπος μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Εἰς βελομένος κύλινδρος ἀπέμονώθη καὶ τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Μοντεβίδεο.

(9 — 10 Ιουλ.)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΕ·Ι·Λ.» (δεξ.): Εμφόρτον μὲ 19.000 τ. πετρελαϊκῶν ἀπὸ Οδεσσόν διὰ Μεσόγειον προσήραξε τὰς πρωινάς ὥρας τῆς 28ης Ἰουνίου, λόγῳ πυκνῆς ὁμίλης, παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Μάλος, εἰς τὸν Βόσπορον, ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς τουρκικῆς ἀκτῆς. Προσπάθειαί ἀνελκύσεως διὰ τῶν ίδιων μέσων ἀπέτευχεν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπεκράτησε τρικυμία μὲ Β.Δ. ἀνεμον. Κατόπιν τούτου καὶ δεδομένου, ὅτι αἱ ναυικαριεραῖ εἰς τὰς τουρκικὰς ὅπας ὑδάτειον κατοπέλουν κρατικὸν μονοπλώιον, ύπεγράψαν συμβόλαιον μὲ τουρκικὰ ναυαγοσωστικά. Ἐν συνεχείᾳ ἡ κακοκαριά ἐπεδεινώθη καὶ ὁ ισχυρὸς ἀνεμος παρέσυρε τὸ σκάφος πρὸς τὴν ἀκτήν, ἐνῷ δύο ναυαγοσωστικά είργαζον πρὸς συγκράτησιν τοῦ Διαρροή δὲν ἐσήμειούτο. Τὴν 1ην Ἰουλίου, μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ καιροῦ, δύναται ἐπεισώρησα τὰ οὐρανὸν τοῦ πλοίου, διαπιστώσαντες βαθείας εἰδούσεις εἰς τὴν μάρμαν. Ὑπεδείχθη ἡ ἐκφόρτωσις 4.500 τ., προκειμένου δὲν διευκολύνθη ἡ ανέλκυσις. Πράγματι τὴν 2αν Ἰουλίου, τὸ τουρκικὸν τάνκερ «Μπαγιάρις» παρέλασε 1.300 τ., τὴν δὲ ἐπομένην τὸ τάνκερ «Σεβάς» παρέλασεν ἐπέρους 1.800 τ. πετρελαϊκού. Μετὰ τὴν ἐλάφρυνσιν ταῦτην ἐπετεύθη ἡ ἀνέλκυσις καὶ τὸ σκάφος ἐρρυμούληκήθη εἰς ασφαλή θέσιν τοῦ Βοσπόρου πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπαναφόρτωσιν τῶν 3.100 τ. Ζημίαι εἰς τὸ πλοίον δὲν διεπιστώθησαν.

(Ιουν. 28 — Ιουλ. 10)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ. δεξ.): Μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ ἥλλαξε θέσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νόρφολκ. Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ μεταστάθμευσιν συνεκρύσθη μέσων ἀπέκρατησε μίαν ἀκτοφυλακίδα καὶ ἐπέφερε ζημίας εἰς ἔπειρον σκάφος.

(Ιουλ. 1)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ. δεξ.): Μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ ἥλλαξε θέσιν εἰς τὰ ναυαγοσωστικά είργαζον πρὸς συγκράτησιν τοῦ Διαρροή δὲν ἐσήμειούτο. Τὴν 1ην Ἰουλίου, μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ καιροῦ, δύναται ἐπεισώρησα τὰ οὐρανὸν τοῦ πλοίου, διαπιστώσαντες βαθείας εἰδούσεις εἰς τὴν μάρμαν. Ὑπεδείχθη ἡ ἐκφόρτωσις 4.500 τ., προκειμένου δὲν διευκολύνθη ἡ ανέλκυσις. Πράγματι τὴν 2αν τούτου προστάθησαν τὰς μάρμαν τοῦ πλοίου, διαπιστώσαντες βαθείας εἰδούσεις εἰς τὴν μάρμαν.

(Ιουλ. 2 — 3)

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Καθ' ὃν χρόνον ἐπεράτωσε τὴν φόρτωσιν σίτου εἰς τὴν Μπάχιαν Μπλάγκιαν καὶ ἐπρόκειτο νὰ ἀποπλεύσῃ διὰ τὸ Νο4 κύτος. Δύται ἐνεργήσαντες ἐπιθεώρησιν δὲν διεπιστώσαντες ἐμφανεῖς ζημιάς, ἐπειδή, δύμας, ἡ διαρροή ἐξηκολούθηει, διετάχη τηματική ἐκφόρτωσις διὰ λεπτομερεστέρων ἐπιθεώρησιν.

(Ιουν. 30 — Ιουλ. 3)

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβ. δεξ.): Τὴν 5ην Ἰουλίου καὶ μὲ πλοηγὸν ἐπ' αὐτοῦ προσήραξεν εἰς τὴν διώρυγα Μαρακάτηπο, χωρὶς νὰ δυνηθῇ νὰ ἀνέλκυσθη διὰ τῶν ίδιων τοῦ δυνάμεων. Νέα προσπάθεια δὲ ἀνελαμβάνετο μὲ τὴν παλίρροιαν, ὑπεδείχθη δὲ παραλλήλως ἡ ἐλάφρυνση 6.000 τ. φορτίου.

(Ιουλ. 5 — 7)

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (Λιβάνου): Εμφόρτον ἀπὸ Βαγκούνδερ διὰ Χούλλ εἰσέπλευσε τὴν μεσημβρίαν τῆς 25ης Ἰουνίου εἰς τὸν λιμένα Φόρτ ντε Φράνς μὲ διαρροήν εἰς τὸ φόρτικ. Ἐκ τῆς ἀπίθεωρησεως διεπιστώσαντες σοδαρῶν διεβλάσμενοι ἔξι νομεῖς εἰς ἀμφότερας τὰς πλευράς, καθὼς καὶ ἀριθμός τις ἐλασμάτων. Ἐζητήθη ἡ κατασκευὴ τοιμεντοκιβωτίου. Προεδέπετο ὀκτάημερος καθυστέρησις διητή ἐπισκευασίας διὲ τέλος 5.000 λιρῶν.

(Ιουν. 25 — 30)

«ΟΛΥΜΠΙΑ» (λαίνερ): Αἱ ζημίαι, τὰς ὁποίας ὑπέστη εἰς ἀτμοστρόβιλος ὑψηλῆς πιέσεως, διπλαρίης, ζημίας εἰς τὸ σκάφος πρὸς πιέσεως 4.44 Ν. καὶ μῆκος 112.54.30 Α. Ναυαγοσωστικής ἐξητήσης εἰς Σιγκαπούρης, ὅπου δύμας δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμον καὶ ἀνεξητήσθη ἔπειρον ἐκ Βόρεος.

(Ιουλ. 8)

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ»: Απὸ Ρίγαν καὶ Βέντσπιλς διὰ Κουβάδι, μὲ 7.680 τ. γαιανθράκων καὶ 30 αὐτοκίνητα, κατέπλευσεν εἰς Κίελον τὴν 10ην Ἰουλίου. Ο πλοιάρχος ἀνέφερεν, ὅτι τὸ σκάφος ἡγγισε τὸν βυθὸν κατὰ τὸν ἀπότολον τοῦ ἑκάτησπιλ. Η ἔλιξ εἶχεν ὑπόστησεν διέργησην τοῦ σκάφους πρὸς ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀξόνου καὶ ἀντικατάστασιν τῆς ἔλικος διὰ τῆς ὑπαρχούσης ἐπιθεώρησην. Δύται ἐνέργησαντες σεβασμὸν τοῦ σκάφους εἰς τρία πτερύγια τῆς ἔλικος καὶ συνέστησαν δεξαμενισμὸν τοῦ σκάφους πρὸς ἐπιθεώρησην τοῦ ἀξόνου καὶ ἀντικατάστασιν τῆς ἔλικος διὰ τῆς ὑπαρχούσης ἐπιθεώρησην.

(Ιουλ. 10)

«ΦΑΙΑΖ»: Τὸ σκάφος ὑπέστη κατὰ Μάρτιον ζημίας, λόγω ἀμελείας τοῦ πληρώματος εἰς τὸ ἄνοιγμα τῶν κανονικῶν βαλβίδων διὰ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ καυτίου.

(Ιουλ. 11)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὴν περίοδον τῆς ἑποχικῆς ύφέσεως, τὴν ἀναμενομένην ἄλλως τε, διέρχεται ἡ ναυλαγορά. Οἱ ναῦλοι κατὰ τὸ α' 150θμέρον τοῦ Ιουλίου ἔξεπεσαν εἰς τοὺς περισσότερους τομεῖς, χωρὶς, δῆμος, καὶ νὰ κατέλθουν εἰς τὰ ἀντίστοιχα περισσά. Εἰναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ δῆλη ὑπόδομη τῆς ἀγορᾶς εἶναι σταθερότερα. Αἱ πληροφορίαι, ἐξ ἄλλου, περὶ τῆς φινωπορινῆς ζητήσεως τονιάζει ἐπιτρέπουν τὴν πρόδολεψιν θετικῆς βελτιώσεως τῆς ἔργασίας τοῦ τράμπο φορτηγοῦ. Τῶν δημητριακῶν αἱ μεταφοραὶ φαίνεται νὰ ἀποτελέσουν τὸ κύριον στοιχεῖον τῆς ἀπασχολήσεως. Ἡδη, αἱ διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην φορτώσεις ἀπό τὸν Κόλπον, τὰς Μεγάλας Λίμνας, τὸ Πλείτ, τὴν Νότ. Ἀφρικήν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν εἴναι ζωηρότεραι τῶν πρὸ τινῶν ἐδδομάων. Καὶ ἂν τὰ τάνκερς, τὰ δῆμοι μετέχοντα κατὰ 40% εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν, ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν τὸν χειμῶνα εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν πετρελαίων, τότε ἐπιτρέπεται ἡ βάσιμος προσδοκία καλύτερων ἡμερών διὰ τὸ φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

Καὶ εἰναι ἀξισμεωτον, δῖοι οἱ ναῦλοι διὰ τὰ σιτηρὰ ἐνεφάνισαν τὴν μικρότεραν ἔκπτωσιν — εἰς τινὰς τομεῖς ὑπῆρξαν καὶ καλύτεροι — ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἄλλα εἰδῆ φορτίου.

Τὰ παλαιοσιδῆρα καὶ οἱ γαιανθρακες ἥσαν τὰ ὀλιγώτερον κινηθέντα φορτία. Διὰ πρώτην λ.χ. φοράν ἀπό πολλῶν ἐπών θὲν ἐκυκλοφόρησαν διαταγασι διὰ γαιανθρακας ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδος. Τὰ Ινδικά μεταλλεύματα διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἥσαν τὰ περισσότερον ζητούμενα, ἐνῷ ἐν τῷ συνδώ του ὁ τομεὺς τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ ἐπέδειξε τὴν μεγαλυτέραν κάμψιν τῶν ναῦλων, δι' ὅλα τὰ εἰδῆ τῶν ἐκεῖθεν φορτίων, ἐν συγκρίσει πρὸς δῆμους τοὺς ἄλλους τομεῖς.

Ἡ κατὰ περιοχὰς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν ὡς κάτωθι: Βόρειοις Ἀμερικαῖς ἡ 'Η ζήτησις χωρητικότητος ὑπῆρξεν αἰσθητῶς καλύτερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς προηγουμένας ἐδδομάδας. Τὰ τάνκερς, βεβαίως, ἔξησφάλισαν τὰ περισσότερα φορτία. Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπιληρώθησαν δολ. 7.60 καὶ διὰ Μασσαλίαν — Τεργέστην δολ. 8.20, μὲ συμπλήρωσιν εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον. Τάνκερ ἀπὸ τὸ Νότερεαλ ἐπιληρώθη δολ. 7.85 διὰ τὸ Κόντινεντ. Συνήθη φορτηγὰ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας ἐκλεισθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ. 7.75 — 8 δολ., μὲ συμπλήρωσιν Μόντεραλ 3.75 δολ.

Ἀπὸ τὸ Νότρερεαλ Ρέιντς ἀναβίωσις τῆς κινήσεως ἐσθμειώθη. Ναυλώσεις διὰ σιτηρὰ ἐκλεισθησαν δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 44/3 Ιουλ. — Αύγουστον. Ἀπὸ τὸ Τσωρτσίλ δι' Ἀγγλίαν, ωρισμένους λιμένας, εἰς τὰ 52/3 καὶ 52/6 — 2/3 ἀνάτερον ναῦλος τοῦ πρὸ 150θμέρου πληρωθέντος — καὶ διὰ Λονδίνου δι' Ἐδεβονάουθ 41/—.

Ἀπὸ τὸν Κόλπον τάνκερς διὰ τὸ Κόντινεντ ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 3.50 δολ., περιλαμβανομένου καὶ σκάφους 30 χιλ. τόνων. Εἰς συνήθη φορτηγά διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπιληρώθησαν δολ. 4.65 καὶ 4.55, ἡ πρώτη ναῦλωσις διὰ τράμπης σκάφη ἀπὸ τὸ Απρίλιον. Διὰ τὴν Βραζίλιαν δολ. 6.40, μὲ ναῦλων ἐν συνεχείᾳ τοῦ αὐτοῦ σκάφους ἀπὸ τὸ Πλείτ διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 55/6. Διὰ τὴν Βραζίλιαν ἐπίσης δολ. 7.15. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν, τέλος, δολ. 10.50. Διὰ τὴν Δανίαν δολ. 6.75 Ιούλιον.

Οἱ ναῦλοι διὰ τὰ παλαιοσιδῆρα κατέληπον αἰσθητῶς. Ἀπὸ τὰς 127.5 χιλ. δολ. εἰς τὰς 118 ἐναντὶ τῶν 145 χιλιάδων τῶν ἀρχῶν Ιουνίου. Διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν 70.000 δολ. Γαϊάνθρακες δι' Ιαπωνίαν δολ. 9.85 — 10 Ιούλιον. Διὰ τὸ Κόντινεντ 25/9 καὶ τὸ Ρίο δολ. 6.50.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας ἔν ὑποτιμήσει: καὶ αὐταὶ. Τὰ 12.25 δολ. ἐπιληρώθησαν δι' Ιαπωνίαν, ἐναντὶ τῶν 15 πρὸ τριμήνου. Διὰ τὴν Κίναν προσεφέροντα τὰ 100 σελλίνια.

Τὰ βραζιλιανά μεταλλεύματα ἀπὸ Βιττόρια διὰ Πολωνίαν ἀπὸ 51/— ἔως 49/—, οἱ χαμηλότεροι ἐφετεινοὶ ναῦλοι. Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν 47/6 (Αὔγ.).

Πλείτ: Ἐλπίδας διὰ μίαν καλὴν ἀπασχολήσιν σκαφῶν ἐμφανίζει καὶ τὸ Πλείτ. 'Ηδη τὰ 117/6 ἐπιληρώθησαν διὰ τὴν Ιαπωνίαν τοὺς 70 κ. π., καὶ 111/3 διὰ τοὺς 67 κ. πόδας. Τὰ 72/6 τοὺς 65 κ. π. διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ τάνκερς δὲν ἐλειψαν, βεβαίως, καὶ ἀπὸ τὴν ἀγοράν τοῦ Πλείτ διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Ιταλίαν. Ναῦλοι δὲλιγόν τι βελτιώμενοι καὶ δι' αὐτὰ ἐπιληρώθησαν.

Βόρειοις Εἰρηνικοῖς: 'Η ἀγορά, ητις ἐκράτησε τὴν ἀπὸ μαρχοῦ ἀπράξιαν τῆς. Ναῦλοι χαμηλότεροι ἐπιληρώνοντο. 'Επέτυχον οἱ Κινέζοι νὰ ὑπεσιδέσσουν τὸν ναῦλον διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Βρεταννικὴν Κολομβίαν εἰς τὰ 41/— φίο καὶ ἐν συνεχείᾳ προσέφερον τὰ 40/—, ἐναντὶ τῶν πρὸ τινῶν χρόνου 46/6. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ὁ χαμηλότερος ναῦλος τῶν 5.75 δολ. (Ιούλιον) ἐπιληρώθη. Διὰ τὴν Ινδίαν, τέλος, τάνκερ ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 6.50 δολ. καὶ φορτηγὸν ὑποναυλωμένον 57/6.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ.....



EST 1898

Formulated, listed and manufactured
from a factory adjacent to the sea.

AT YOUR SERVICE...
BLAKES PAINTS LTD., GOSPORT, HANTS, ENGLAND
TELEPHONE GOSPORT 80052.

ANTI - CORROSIVE &
ANTI - FOULING
COMPOSITIONS
MARINE PAINTS

Παλαιοσιδῆρα εἰς τὸν χαμηλὸν ναῦλον τῶν 60.000 δολ. Ξυλεία, τέλος, δι' Ἀγγλίαν εἰς λίμπερτο δολ. 10.25.

Ἄπω Ἀνατολὴ — Αύστραλια: Ἐξαιρεσιν τῆς γενικῆς ὑποτιμητικῆς τάσεως καὶ τῆς ἐλλείψεως ἐνδιαφέροντος ἀπετέλεσαν τὰ Ινδικὰ μεταλλεύματα. Ἀθρόαι ἐκλεισθησαν αἱ ναῦλωσεις διὰ τὴν Ιαπωνίαν κυρίως. Τὰ 50/— ἐπιληρώνοντα μὲ 800 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν φίο ἐντριμμεντοῖς διὰ Γιανδάτα ή Ταμπότα ἀπὸ Μαρμάγκος. Τὰ 51/6 ἐπιληρώθησαν διὰ Χιροχάτα — Μουρόραν ρέντζ. Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ δεκαπενθέμερου ναῦλοι χαμηλότεροι ἐπιληρώθησαν (48/— Αύγουστον). Διὰ τὸ Κόντινεντ 39/6 φίο καὶ διὰ τὴν Δ. Ιταλίαν λίμπερτο 40/—. Σκάφος 6.000 τ. διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν 45/9. Διὰ τὴν Αδριατικὴν ('Ιταλίαν) λίμπερτο τούναντίον ἐπιληρώθη 41/9 ἐναντὶ τῶν προηγουμένων 46/—. Ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλιαν σιτηρὰ διὰ τὴν Ινδίαν 42/— καὶ τάνκερ ἀπὸ Γκηλόγκ διὰ Βομβάνη ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 50/—. Ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλιαν διὰ τὴν Ισπανικὴν Μεσόγειον 62/6. Γαϊάνθρακες ἀπὸ τὸ Νιούκαστλ διὰ Νότιον Αφρικήν 47/9 ἐναντὶ τῶν 6/6 προηγουμένων ('Απρίλιον). Ἀραβόστος ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικὴν διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 53/9.

Χυτοσιδῆρος ἀπὸ τὸ Ντώρμπαν δι' Ιαπωνίαν 57/6 καὶ ἀπὸ τὸ Πόρτ Ελίζαμπεθ διὰ Λουλέα (μαγγανέζα) 60/—.

Ζάχαρης ἀπὸ Αγ. Μαυρίκιον δι' Ἀγγλίαν εἰς τὸν ἀμετάβλητον ναῦλον τῶν 65/—. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Ακάμπα διὰ Κοχίν καὶ Μαντράς 52/6 καὶ ἀπὸ Φιλιππίνας κόπρα διὰ τὸ Κόντινεντ 15/4 σέντς.

Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Κινέζων διὰ τὰ φωσφάτα ἀπὸ τὸ Νιούκαστλ διὰ τὴν Ισπανικὴν Μεσόγειον 62/6. Γαϊάνθρακες ἀπὸ τὸ Νιούκαστλ διὰ Νότιον Αφρικήν 47/9 ἐναντὶ τῶν προηγουμένων ('Απρίλιον). Καταναπλάκαν. Τὰ 70/— προσεφέροντα. Ἀπὸ τὸ Ρόπτερνταμ διὰ Κίναν 73/6.

ΤΑ ΤΑΙΜ - ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Πειραιωμένη ἡ κίνησις τῶν τάιμ - τσάρτερς. Δηγελοκίνητα σκάφη διὰ περιόδους μέχρι τὸ 12 μηνῶν ἐκλεισθησαν ἀπὸ 20/9 μέχρι τῶν 22/6, ἀνάλογας θέσεως. Λίμπερτος διὰ μεταφορᾶς μεταλλεύματων ἀπὸ Μαρμάγκος δι' Ιαπωνίαν ἐπιληράνοντο 17/—, μὲ παράδοσιν ἐνῷ θά παρέπλεον τὴν Σιγκαπούρην καὶ ἐπαναπαράδοσιν Ιαπωνίαν, μέσω Μαρμάγκος.

Ρώσοι καὶ Κινέζοι εὐρίσκοντο εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ χρονοναυλώσεις. Δέν ἐκλεισθησαν σκάφη, λόγῳ τῶν ὡς χαμηλῶν κρινομένων ναῦλων.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ἡ ἐλλειψις ἐτοίμου τονιάζει τὸν Περσικὸν Κόλπον ὑπεχρέωσε τοὺς φορτωτὰς εἰς τὴν πληρωμὴν ναῦλων ὑψηλοτέρων πως. Σκάφη ἐκ τοῦ ἀγκυροδολίου τοῦ παροπλισμοῦ τῶν ἐναυλώθησαν. Τὰ 57½/— ἐπιληρώθησαν διὰ σκάφη ἀπὸ 35 — 19.000 τόν. (Ιούλιον καὶ Αύγουστον) ἐναντὶ τῶν 62½/— τῆς Κλίμακος προηγουμένων. 'Επρόκειτο, πάντως, περὶ πειριωμένης ζητήσεως, μὴ ικανῆς ἐπιδρασίν τινα γενικωτέραν νὰ ἔχῃ εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Ζωηρὰ ἡ ζήτησις τονιάζει ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Τὰ 70 — 73¾ κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώνοντο. Διὰ τὴν οφίων Φάρο 6 — 7 μονάδες τοῦ ναυλολογίου ἐζητούντο περισσότερον.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ἡ λῆξις τῆς ἀπεργίας τῶν Αμερικανῶν ναυτικῶν προεκάλεσε ἀνώμαλον πως κατάστασιν. Τὰ 45% κάτω τοῦ A.T.R.S. ἐπιληρώθησαν διὰ μέτρια σκάφη διὰ τὸ Νότρερεαλ Ρέιντς καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 50 καὶ 52%.

Φορτία καθαρά εἰς υπεραπλαντικὰ ταξιδία διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπιληρώθησαν 43¾ κάτω τῆς Κλίμακος.

Διὰ συνεχῆ ταξιδίων ναῦλοι ἐλαφρῶν καλύτεροι ἐπιληράνοντο ἀπὸ τοὺς Ιάπωνας. Διὰ πέντε ταξιδίων, μὲ ἔναρξην Αύγουστον — Σεπτέμβριον, τὰ 68% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ συνεφωνήθησαν διὰ σκάφους 36 χιλ. τόν., ἐναντὶ τῶν 70% προσφερομένων προηγουμένων. Τὰ 52% κάτω τῆς Κλίμακος ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 24.500 τόν. διὰ δύο ἐτῶν συνεχῆ ταξιδίων ἀπὸ 'Ιανουαρίου 1962. Τάιμ - τσάρτερ διὰ δύο ἔτη σκάφους 45.500 τόν., μὲ παράδοσιν Μάρτιον τοῦ 1962 ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 14/— καὶ ἔτερον ἐλληνικὸν 43.000 τόν. διὰ 2½ ἔτη εἰς τὰ 11/4½, μὲ παράδοσιν τὸν ἐφετεινὸν Οκτώβριον. 'Η Σέλλ έκλεισε καὶ ἀλλο σκάφος τῶν 80 χιλ. τόν. διὰ περίοδον εἰκοσιν ἐτῶν μὲ παράδοσιν Οκτώβριον 1964. Προβλέπεται καὶ ἄλλων δύο παρομοίων σκαφῶν ή ναῦλων, ἐπὶ τέλον δὲ τὸ ἐνδιαφέρον ἐκτίνεται διὰ σκάφη 40 — 53.000 τόν.

Ἡ ναῦλωσις τόσων μεγάλων σκαφῶν, διὰ τῶν ὁποίων τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς σημαντικῶς — κατὰ 20% περίπου — συντέμνεται, ἐπιτρέπει τὴν πρόδολεψιν διευρύνσεως τῆς ζητήσεως.

Κάποιος, πράγματι, τόνος αἰσιοδοξίας ηρχίσει νὰ ἐπικρατῇ διὰ τὴν

S. N. SIMBOURAS

CONSULTING ENGINEER & MARINE SURVEYOR

MARINE BUILDING

AKTI MIAOULI & I SKOUZE STREET

PIRAEUS

TELEPHONE:

470.359

TELEGRAMS:

STAMSIM - PIRAEUS

αύριον. Ή ζήτησες τοννάζ ήρχισε διευρυνομένη. Αι έταιρια πετρελαίων έπιδεικνύουν ήδη ένδιαφέρον διά ναυλώσεις μακράς περιόδου, οι προσφέρομενοι, όμως, ναυλοί είναι χαμηλοί. Διά τὸ φθινόπωρον προβλέπονται οι καλύτεροι.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η αγορά διετηρήθη ήσυχος, μὲ περιωρισμένον τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγῶν καὶ μὲ χαλαράς πῶς τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν. 'Απὸ τὴν Κωνστάντζαν (ζαχάρεις) διὰ Τζέδδαν ἐπληρώθησαν 40/— φίο, εἰς σκάφος 3.000 τ., μὲ φόρτωσιν 1 — 15 Αύγουστου καὶ διὰ τοιμέντα (εἰς σκάφη 8.000 — 10.000 τ.) διὰ Περσικοῦ Κόλπου 45/— φίο καὶ δι' 6/— Ινδονησίαν 60/— φίο, 'Ιούλιον. 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν (7.000 — 8.000 τ. γεννημάτων) διὰ Πόρτα Σουδάν 40/— φίο καὶ 8.400 τ. ζαχάρεως διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν 45/— φόμπτ, 'Ιούλιον. Διὰ μεταλλεύματα ἐκυκλοφόρησε μία διαταγὴ ἀπὸ Πότι 5.000 ἥως 7.000 τ. δι' Ούντεβάλλα, 'Ιούλιον, μὲ ίδεαν ναυλῶτῶν τὰ 37/6. Διὰ λιπάσματα ἀπὸ 'Αμπου Τζενίμαν διὰ Ριγιέκαν ἔζητοντο σκάφη τινὰ 8.000 — 10.000 τ. διὰ φόρτωσιν α' 15θημέρου Σεπτεμβρίου καὶ ὑπεδεικνύετο ἡ ὑποβολὴ προσφορῶν. 'Απὸ ἔνα λιμένα τοῦ ποταμοῦ Βέζερ 4.000 τ. κώκ (85 κ. π. δ τόννος) διὰ Πειραιᾶ, φόρτωσιν τέλη 'Ιουλίου, ἔζητοντο προσφορά. 'Εργασία διὰ μεταλλεύματα ὑπῆρχεν ἐξ 'Αλβανίας καὶ ἐξ 'Ελλάδος. 'Απὸ Δυρράχιον ἐκλείσθη σκάφος 3.000 τ. (χρώμιον) διὰ Πολωνίαν εἰς τὰ 31/— φίο, φόρτωσις 6' 15θημέρου Αύγουστου. 'Απὸ 'Ελευσίνα ἔζητετο σκάφος 8.000 τ. (μεταλλεύματα) διὰ Ρόππερνταμ ἡ 'Εμδεν καὶ προσεφέροντο 22/9, φόρτωσιν τέλη 'Ιουλίου — ἀρχὰς Αύγουστου, μὲ 1.500 τ. φόρτωσιν 10 πέννας καὶ 2.000 τ. ἐκφόρτωσιν 2/—. 'Ομοίως διαταγὴ καὶ εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα, ἐκυκλοφόρησε διὰ φόρτωσιν τέλους Αύγουστου — ἀρχῶν Σεπτεμβρίου. 'Απὸ 'Ιτέαν (βωβίτας) σκάφος 3.000 — 3.500 τ. ἐκλείσθη διὰ Λούμπεκ εἰς τὰ 27/—, μὲ 1/6 φορτωτικὰ καὶ φόρτωσιν Σεπτεμβρίου.

ΚΑΙ Ο ΑΓΩΝ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ...

Νέαν κατήγαγον νίκην τὰ «γιούνιον» εἰς τὸν ἄγωνα τῶν κατὰ τὸν «σημαιῶν εὐκολίας». Διὰ φῆμων 4 κατὰ 3 τὸ 'Ανώτατον Πολιτειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας 'Υόρκης ἀπεφάνθη, ὅτι τὸ 'Εθνικὸν Γραφεῖον εἶχε, πράγματι, τὴν δικαιοδοσίαν παρεμβάσεως εἰς διαφορὰν ἐργατικῆν μεταξὺ τῶν «γιούνιον» καὶ τῆς «Ingers Line». 'Η ἀπόφασις δὲν ἐπικυρώνει προηγουμένην πρωτόδικον, ἀπαγορεύειν τὸ «πίκετιγκ».

Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις ἀποτελεῖ πλέον δεδικάσμενον. Θὰ ἐφεσιβληθῇ, βεβαίως, ἐν τῷ μεταξύ, όμως, παρέχεται τὸ δικαίωμα παρεμβάσεως τῶν «γιούνιον» εἰς διαφορὰς ἐργατικὰς σίουδηποτε ξένου πλοίου,

ἀκόμη καὶ ἐλληνικοῦ, ἃν τὸ πλήρωμά του ἔξουσιοδοτήσῃ τὰ ἀμερικανικά σωματεῖα.

'Εκ τῆς Π.Ν.Ο. ἀνεκοινώθη, ὅτι θὰ ἐφαρμοσθοῦν ἐκ μέρους τῆς ἀντίονα εἰς βάρος ἀμερικανικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, συμβεβλημένων μετὰ τῆς ὑπὸ τὸν Πώλ Χώλλ ὄργανώσεως 'Αμερικανῶν ναυτικῶν, εἰς περίπτωσιν καθ' ἓν ἀποκλεισθῆ ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ ὄργανώσεως πλοίου ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἢ ὑπὸ «σημαίαν εὐκολίας» τελούν ὑπὸ σύμβοσιν μὲ τὴν Π.Ν.Ο.

'Ἡ ἀνωτέρω δῆλωσις, γενομένη ὑπὸ τοῦ γενικοῦ γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ. Πετρουλῆ, ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ἐπίσημον ὄργανον τῆς μείζονος ὄργανώσεως τῶν 'Αμερικανῶν ναυτικῶν «Πατέλιο» ἐξ ἀφορμῆς δηλώσεως τοῦ Πώλ Χώλλ περὶ ἀποκλεισμοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου χαρακτηριζομένης τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, ὡς «σημαίας εὐκολίας».

Δέον να σημειωθῇ, ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. θεωρεῖ τὴν ὄργανωσιν τοῦ Πώλ Χώλλ ὡς ἐνεργούσαν ἐναντίον τῶν συμφερόντων τῆς Διεθνοῦς 'Οργανώσεως Μεταφορῶν ἕνεκα δὲ τούτου ἀπεκλεισθῆ αὐτῆς κατόπιν ἀποφάσεως τῆς 'Εκτελεστικῆς 'Επιτροπῆς, ληφθείσης τὴν 12ην 'Απριλίου ἐ.ἔ. κατὰ τὴν συνδιάσκεψιν τοῦ Τέλ Αδί6.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΑΝΚΕΡ 92.750 ΤΟΝΝΩΝ!

Αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Σελλ τῶν μεγάλων σκαφῶν τῶν 80 χιλ. τόννων καὶ ἡ παραγγελία ἀπὸ τὸν Μόμπιλ "Οἴλ σκάφους τῶν 92.750 τόν. ἔθεμειλώσεις πλέον τὴν ἀποφινή, ὅτι διὰ σκαφῶν τοιούτου μεγέθους θὰ διακινοῦνται τὰ πετρέλαια εἰς ἀς περιοχὰς τὰ βυθίσματα τὸ ἐπιτρέπουν — μεταξὺ λ.χ. Περσικοῦ Κόλπου καὶ 'Απω 'Ανατολῆς.

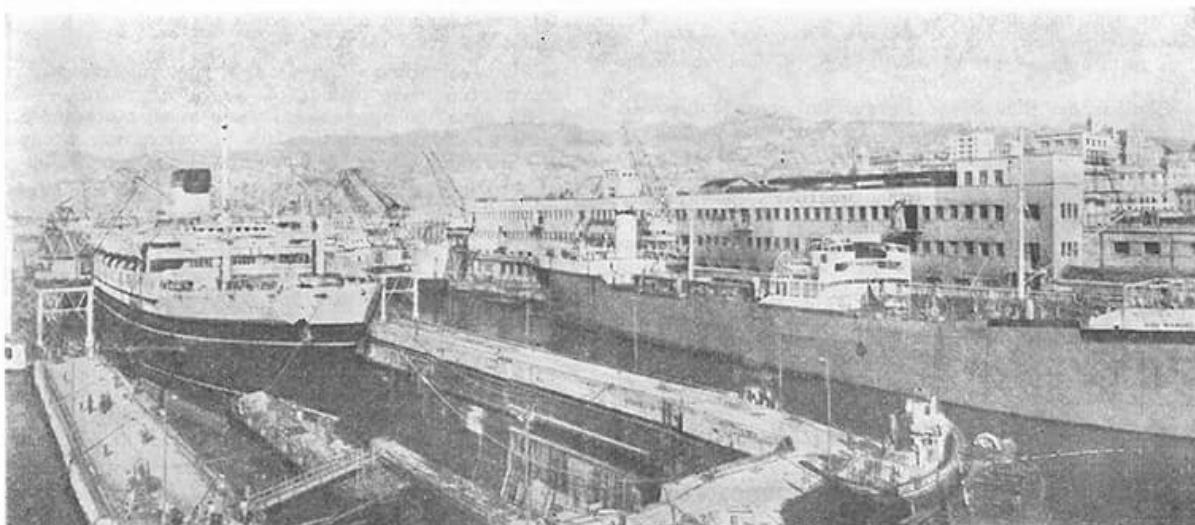
'Υπολογίζεται, πράγματι, ὅτι τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς διὰ τῶν τάνκερ τῶν 80 — 100 χιλ. τόν. θὰ είναι κατὰ 20 — 25% εὐθηγότερον, ἔναντι τῶν σκαφῶν τῶν 48 χιλ. τόννων.

Τὸ τάνκερ τῆς Μόμπιλ "Οἴλ παρηγγέλθη εἰς τὴν Σουηδίαν. Θὰ ἔχῃ μῆκος 900 ποδῶν, πλάτος 127 ποδῶν, μὲ βύθισμα 47½ ποδῶν. Θὰ φέρῃ καθ' ὅλα τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος συσκευὴν κλιματισμοῦ. Πλήρωμα 75 ἀνδρῶν. Σημασία ἀγγλικῆ. 'Ατμοστρόβιλοι θὰ είναι τὸ πρωστήριον σύστημα 28.000 ἵππων ἀξονος. Ταχύτης 17½ μιλ. Αἱ ἀντλίαι τοῦ σκάφους θὰ τὸ ἐκφορτώντων ἐντὸς 1Cώρου. Παράδοσις ἀρχὰς 1964.

ΤΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ ΤΡΑΜΠΣ

Τὴν 1ην 'Ιουλίου ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ ἀνὰ τὸν Κόσμον 133 τράμπς φορτηγά, συνιολικῆς χωρητικότητος 829.000 τ. γκρός ἢ 1.255.800 τόννων δ.ν. 'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 1ην 'Ιουλίου ἐ.ἔ. ἡ χωρητικότης αὐτῆς ἐνεφάνισεν ἐλαφρά μείωσιν κατὰ 12.100 τ. γκρός ἢ 20.700 τ.

O A R N
Genoa's most efficient repairers



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

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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



Telep.: 292541 - 295540 - 206744

Cables: Mologiano

δ.ν. Ή εν λόγω άργουσα χωρητικότης κατενέμετο εις τάς κάτωθι κυριωτέρας σημασίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοΐα	Τ. γκρός	Τ. d.w.
Λιβεριανή	26	184.000	272.600
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	20	122.000	182.900
Ιταλική	14	83.300	127.300
Παναμαϊκή	12	59.900	93.200
Αγγλική	12	76.600	117.600
Ηνωμ. Πολιτειών	8	59.100	88.100
Κοσταρικανή	4	21.600	35.100
Νορβηγική	9	49.500	74.200
Τατανική	6	35.500	55.300
Γερμανική	2	14.600	21.300
Λοιπαὶ σημαῖαι	20	123.100	188.200
Σύνολον	133	829.000	1.255.800

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 11.350 τ. παλαιοσιδήρων Ιαπωνίαν δολ. 152.317, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 12.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ» (Νοτ. Αφρ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 127.500, φίο-στόσουεντ, Αύγουστου 1 — 15.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Σπέτζιαν δολ. 70.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 5 — 30.

«ΔΑΔΑΜΑΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 125.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5.

«ΕΠΤΑΝΗΣΣΟΣ» ὡμέρ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 125.000 φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 20 — Αύγουστου 15.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ. δεξ.) ὡμέρ. λιμένας Κόλπου 28.000 τ. γεννημάτων καὶ σογίας Αμέρεσσαν — Ρόττερνταμ η Αμεριτρόπομ δολ. 3.50 φίο, Ιουλίου 20 — 30.

«ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ» (δεξ.) Κόλπον 26.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσσαν — Ρόττερνταμ η Αμεριτρόπομ δολ. 3.50 φίο, Αύγουστου 1 — 15.

«ΩΤΕΙΝΗ» Κόλπον 14.500 τ. γεννημάτων, ἀλέυρων καὶ σόγία Τόκιο — Μόζι ρέιντζ δολ. 10.50, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5.

«Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 38.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσσαν — Ρόττερνταμ η Αμεριτρόπομ δολ. 3.50 φίο, Ιουλίου 20 — 30.

«ΑΦΡΟΣ» (παν.) Κόλπον 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 120.000, φίο-στόσουεντ, Αύγουστου 5 — 20.

«ΕΝΕΠΤΟΥΝ» Κόλπον 10.600 τ. γεννημάτων χυμα Βραζιλίαν δολ. 7.15, με 1.000 τ. ἐκφόρτων 60 σύντες, Ιουλίου 10 — 20.

«ΣΤΑΡΑΛ-ΙΤ» (λιβ.) Χάρπατον ρόδι 12.500 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 10 με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» Κόλπον 10.800 — 11.500 τ. γεννημάτων Κοπεγχάγην καὶ Ἀρχούσαν δολ. 6.75, με 1.100 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου 10 — 25.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 30.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσσαν — Ρόττερνταμ η Αμεριτρόπομ δολ. 3.50, φίο-στόσουεντ, Αύγουστου 20 — 30.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ» (λιβ.) Χάρπατον ρόδι 14.000 τ. γαιανθράκων Ριον Ιαπωνίαν δολ. 6.25, με 900 τ. ἐκφίκων 60 σύντες, Αύγουστου 8 — 20.

«ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ» (Λιβάνου) Κόλπον 9.500 τ. ἀλέυρων Αίγυπτον δολ. 7.50 φίο, Ιουλίου 23 — Αύγουστου 5.

«ΦΟΓΩΝ Φιλαδέλφεια — Σοζάννα ρέιντζ, με ὄφιον Ρίτσαμοντ — Πόρτ Εδεργκάντ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 69.500, φίο-στόσουεντ, Αύγουστον.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ» (λιβ.) Μόντρεαλ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 150.000, φίο-στόσουεντ, Αύγουστου 15 — 30.

«ΑΡΚΑΣ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικήν Ιαπωνίαν δολ. 69.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 15 — Αύγουστου 5.

Έκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΜΕΛΙΝΤΑ» (λιβ.) Ξέθεται Κούν Μπαι — Πούγκετ Σουντ ρέιντζ 10.000 τ. δυνάριον καὶ γενικά (475.000 κ. π.) τρεις λιμένας Μόζι — Τόκιο ρέιντζ δολ. 82.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 15 — 31.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» Καλιφόρνια 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 70.000, φίον Φορμόζαν 74.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 15 — 21.

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ» Βόρειον Ειρηνικὸν 12.000 τ. γεννημάτων ἀνατ. ἀκτὴν Ινδίων 57/6 ἔνα, 60/— δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου.

«ΕΚΩΣΤΗΣ» Βρετ. Κολομβία ὡμέρ. λιμένας Βρ. Ειρηνικὸν 12.000 τ. γεννημάτων ἀνατ. ἀκτὴν Ινδίων 62/6 ἔνα, 65/— δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου 1 — 15.

«ΦΕΟΤΕΝΝΗΤΩΡ» Καλιφόρνια 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 70.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 15.

«ΑΥΡΑ» ξέθεται Βρετ. Κολομβία — Κούν Μπαι ρέιντζ 10.000 τ. δυνάριον καὶ γενικά Ιαπωνίαν (τρεις λιμένας) δολ. 83.000, φίο-στόσουεντ, Ιουλίου 1 — 15.

«ΠΥΟΕΑΣ» Καλιφόρνια 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 65.000, φίο-στόσουεντ, Αύγουστου 15 — 30.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ» Βρετ. Κολομβία 13.500 τ. γεννημάτων καὶ ἡλιοστέρων Γιοκοχάμαν καὶ ἡ Κομπέ δολ. 69.000 ἔνα λιμένα, φίο, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου 22 — 26.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Λιβάνου) Βρετ. Κολομβία ὡμέρ. λιμ. Β. Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 5.50, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Αύγουστου 15 — 31.

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
at

TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL, THREE,
RIVERS, QUEBEC.

HEAD OFFICE

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario
Cable Address: CULSTEVE

General European Agents:

SIMPSON, SPENCE & YOUNG
28 St. Mary Axe LONDON E.C. 3.

TEL N: AVENUE 5200

CABLES: FALLOSTEVE

Έκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΚΑΛΗ» (λιβ.) Ριον Ιανέρων ή Σάντος 13.85, με 750 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐκφίκων, Ιουλίου 5 — 17.

«ΔΩΡΙΕΥΣ» (λιβ.) ἀκα λιμένας Πλειτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Άυρες 9.800 τ. γεννημάτων Μόζι — Γιοκοχάμαν ρέιντζ 117/6, ἔνα λιμένα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Ιουλίου 29 — Αύγουστου 15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ» (λιβ.) Αμετερνταμ 9.800 — 10.300 τ. γεννημάτων χύμα Κάρδιφ καὶ Εινούνταμ 20/—, ὄφιν Μπιρκενχεντ 22/6, φίο, με 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐκφίκων, Ιουλίου 4 — 8.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΝΗΡΙΤΟΣ» Δυρράχιον 2.100 τ. χρωμίου Γαλάτσι δολ. 2.80, ἀ.φ. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Λιβάνου) Σουεζ 1.700 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους Γιάμπτο 20/—, ἀ.φ.

«ΕΙΡΗΝΗΣ» (Λιβάνου) Σουεζ 2.800 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους Γιάμπτο 20/—, Ιουλίου.

«ΜΑΝΤΩ» Αλεξανδρέπτα 1.200 τ. ζαχάρεως "Άδεν 52/— φίο, Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (Λιβάνου) Σουεζ 2.800 τ. τοιμέντων Χαδζεύταν 20/—, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ» (Λιβάνου) Σουεζ 2.300 τ. τοιμέντων Τζιμπούτι 28/— φίο, Ιουλίου.

«ΓΚΡΑΙΝΥ ΜΑΡΙΓΩ» (Λιβάνου) Δυρράχιον 2.500 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3, Ιουλίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιβάνου) Δυρράχιον 2.600 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Ζυτάνωφ 3.800 τ. γαιανθράκων Σαβόναν 31/—, ὄφιν Πόρτο Μάργκερα 30/— φίο, Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ» (εχ. Ιλισσεκέρκη) Μαύρη Θάλασσα 10.000 τ. γενικά Κούβα λίρας 15.000, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γενικά Κούβα λίρας 15, Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Δυτική Ζυτάνωφ 3.900 τ. γ

φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ(σ)ιν, 'Ιουλίου 15 — 31.

«ΝΥΜΦΑΙΑ» Μορμουγάκας 9.600 τ. μεταλλευμάτων Χιροχάτα — Μουρόπορον ρέιντς 51/6 φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ(σ)ιν, 'Οκτωβρίου 1 — 31.

«ΨΑΡΑ» Μορμουγάκας 9.500 τ. μεταλλευμάτων Γιαβάτα ή Τορπάτα 50/— φίο, 800 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ(σ)ιν, Αύγουστου 5 — 25.

«ΠΕΡΛΑ ΧΑΘΕΝΣ» Μαυρίκιον 12.500 τ. ζαχάρεως χύμα Λονδίνον, Λίβερπουλ ή Γκρίνπον 65/—, φων «Αμέρισον — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ 6/— έλεττον, 1.000 τ. έλευθ. έκφ(σ)ιν, Αύγουστου 10 — 27.

«ΠΕΡΛΑ ΑΙΓΑΛΑΝΤ» (λιβ.) Δυτική Αυστραλία 9.500 τ. γεννημάτων χύμα, άνατ. άκτην 'Ινδιών 42/— ένα, 44/6 δύο λιμένας, 1.500 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφ(σ)ιν, 'Ιουλίου — Αύγουστου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ» (ύπο τάιμ - στόρτερ) Μορμουγάκα 9.500 τ. μεταλλευμάτων Ριγγέκανη ή Τεργέστην 41/9 φίο, 800 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ(σ)ιν, 'Ιουλίου — Αύγουστου.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» Φιλιππίνων 499.000 κ. π. «όπρα 'Αμέρισον — 'Αμεριδύργον ρέιντς 15 σάντες, φίο - στόρουν, Αύγουστου 5 — 25.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ» Μορμουγάκα 10.000 τ. μεταλλευμάτων 'Ιαπωνίαν 48/—, Αύγουστου 1 — 31.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΝΤΕΡΜΠΥ» (λιβ.) Μπάιε Κόρο 14.000 τ. γεννημάτων, ὀλέυρων και σόγια (ύπο τάιμ - στόρτερ) 'Αμέρισον — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 3.55 ένα ή 3.80 δύο λιμένας, 3.000 τ. έλευθ. έκφ(σ)ιν, 'Ιουλίου 13 — 22.

«ΝΥΜΦΗ» Κέιπ Τάουν 10.000 τ. σρόβοσιτον Βενετίαν 63/9, μὲ 1.000 τ. έκφ(σ)ιν οικόπεδοι «γκρές - τέρρες», Αύγουστου 5 — 25.

«ΕΙΩΝΑΝΝΑ» Λένινγραδ 1.100 φάδομς χυλείας, ιταλικὸν λιμέναν 'Αδριατικὸν 50/— το φάδομ, ή ίσιον.

«ΜΑΡΑΘΩΝΗ» (δεξ.) Μεγάλας Λίμνας 10.500 τ. γεννημάτων 'Αμέρισον — 'Αμεριδύργον δολ. 7.60 φίο, 'Ιουλίου 28 — Αύγουστου 15.

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ» Κούβα 9.800 τ. ζαχάρεως Κεύλανθ 95/— φίο, 750 τ. έκφ(σ)ιν, Αύγουστου 15 — Σεπτεμβρίου 15.

«ΑΛΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (ή έπερον) δύο λιμένας Περουβίας (όχι νοτίων Καλλάο) 10.000 τ. ζαχάρεως, ὄμηρ. λίμ. Κόλπου δολ. 5.25, φίο - στόρουν, Αύγουστου 25 — Σεπτ. 15.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (λιβόνου) ένα λιμένα Φιλλανδίας 750 φάδομς χυλείας, Νορδρήγιαν 141/6, 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΑΕΑΣ» (παν.) ένα λιμένα Φιλλανδίας 1.100 φάδομς χυλείας, Νορδρήγιαν 140/—, 'Ιουλίου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ» Πόρτ Μούντο 9.500 τ. γαϊανθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 5.75, φίο, Αύγουστου 25 — Σεπτεμβρίου 15.

«ΤΡΙΝΙΤΙΤΥ» Βρετ. Κολομβία 15.000 τ. χυλείας και γενικῶν 'Ιαπωνίαν δολ. 107.500, φίο - στόρουεν, Αύγουστον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβ.) Μεγάλας Λίμνας, συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον, 13.500 τ. γεννημάτων 'Αμέρισον Ρόττερνταμ — Αμστερνταμ δολ. 7.75 και 3.75 συντιστοίχων, μὲ 3.000 τ. έλευθ. έκφ(σ)ιν, Αύγουστου 10 — 31.

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ» Ντόρπονταν 11.000 τ. μεταλλευμάτων Κομασί, Χιροχάτα, Μουρόπορον, Καβασάκι 57/6 ένα, 59/— δύο λιμένας, 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ(σ)ιν, Σεπτεμβρίου 22 — Οκτωβρίου 20.

«ΕΥΒΟΙΑ» Μεγάλας Λίμνας 10.000 τ. γεννημάτων ένα - δύο λιμένας 'Αλγερίας δολ. 10.45, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ(σ)ιν, Αύγουστου 5 — 28.

Ai χρονονούλωσεις

«ΑΜΦΙΟΕΑ» 10.938 τ. d.w. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούελ) ταξίδιο 3 — 5 μηνών 13/—, παράδοσις Τόκο — Γιαβάτα ρέιντς 1 — 25 Αύγουστου, έπανοπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΜΙΜΙΝΑ» 12.880 τ. d.w. (617.000 κ. π., 13½ μιλ., 17 — 18 τ. φιούελ και 1½ τ. ντζέλ) ταξίδιον άνατ. άκτην 'Ινδιών εἰς 'Ιαπωνίαν 24/3, παράδοσις Καλκούταν 1 — 17 'Ιουλίου, έπανοπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» 10.081 τ. d.w. (491.200 κ. π., 11½ μιλ., 13 τ. ντζέλ) ταξίδιον 5 έως 7 μηνών, 20/3, παράδοσις όμηρ διελέσσεις Γιεραλτάρ, 'Ιουλίου 4 — 10, έπανοπαράδοσις Κούδαν, 'Απαν' Ανατολήν ή Εύρωπην.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ» (εχ 'Μαρία Πατούλι') 10.875 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούελ) ταξίδιον άπο 'Ηνωμ. Πολιτείας εἰς Περσικὸν Κόλπον δολ. 1080 ήμερσιών (δολ. 8000 δέρων), παράδοσις όμηρ διμερέα Κόλπου 12 — 31 'Ιουλίου, έπανοπαράδοσις λιμένα Περσικού Κόλπου.

«ΧΡΥΣ» (λιβ.) 10.928 τ. d.w. (502.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούελ) ταξίδιο 3 έως 5 μηνών, 12/—, παράδοσις Μακασσάρ ή Ταρακόν 10 — 20 'Ιουλίου, έπανοπαράδοσις Βενεζουέλαν ή Κολομβίαν.

Tà δεξαμενόπλοια

«ΥΔΡΟΥΣΣΑ» (λιβ.) Λόδης 'Αντζελες 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου (τμῆμα) Ιαπωνίαν 77½% έλατον τού ομερικανικού, 'Ιουλίου 31.

«ΜΑΝΤΟ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» Περσικὸν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 57% έλατον τού ομερικανικού, όρχάς 'Ιουλίου.

«ΟΡΙΚΟ» (λιβ.) Καραϊβική 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 60% έλατον τού Σκείλ, 'Ιουλίου 8.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ» (λιβ.) Καραϊβική 21.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 48½% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 4.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 62.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τρίνινταν 75% έλατον ομερικανικού, 'Ιουλίου 10.

«ΡΟΚΟΣ Β.» Περσικὸν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 75% έλατον ομερικανικού, όρχάς 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΑ» (λιβ.) Καραϊβική 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 55% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 2.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (β' τοξ.) Καραϊβική 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νήσους 'Ατλαντικού 60%, έάν Μερόγειον 65% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 15 — 23.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ» (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 52½% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΝΟΥΝΤ» (λιβ.) Καραϊβική 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 1.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗΝΗ» Καραϊβική 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άνατ. άκτην Νοτίου Αμερικής (δύο συνεχη ταξίδια) δολ. 57.000 κατά ταξίδιον, ένωρξις 15 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ» (λιβ.) Καραϊβική 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 50% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., άφ.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» Περσικὸν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 75% έλατον τού ομερικανικού, 'Ιουλίου 27 — Αύγουστου 15.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ» Περσικὸν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αμερίσον 57½% έλατον Σκείλ, 'Ιουλίου 16.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤΣ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 57½% έλατον Σκείλ, έάν Νόρδερν ρέιντς 62½% έλατον της ίδιας βάσεως, 'Ιουλίου 18 — 28.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 57½% έλατον Σκείλ, όφιν Νόρδερν ρέιντς 62½% έλατον της ίδιας βάσεως, 'Ιουλίου 20 — 30.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΟΡΝΤΣ» (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 50% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 21.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ» (λιβ.) Καραϊβική 21.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 48½% έλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 17.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 44.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Απωντολήν ή 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 57½% έλατον Σκείλ, 'Ιουλίου 13 — 20.

«ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν (6 συνεχη ταξίδια) 73¾% έλατον ομερικανικού τό πρώτον, 62½% έλατον τό δεύτερον έως πέμπτον και 65% έλατον τό έκτον ταξίδιον, ένωρξις μέσο Αύγουστου.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Καραϊβική 25.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς (τιμή νούλου δεν άνεκονθή), 'Ιουλίου 14.

"TAGAROPULOS CORPORATION,, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS, FRESH FRUITS &
VEGETABLES, CANNED FOOD &
VEGETABLES, PASTEURISED MILK,
ICE CREAM, JAMS, BUTTER OILS

& FATS, OLIVE OIL, GREEK OLIVES
SCOTCH WHISKIES, LIQUORS, WI-
NES METAXA'S COGNAC BRA-
NDY, BOTRYTS BRANDY & WINES

PAINTS AND DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Socrates Theoktistou and Panos Kitras in Cristobal and José Chirino in Balboa

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS.,

TAGAROPULOS, S. A.

BOX 443 COLON
TELEPHONES DAY 1000
, NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S. A.

BOX 277
TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.
PANAMA CITY
P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029
INCLUSIVE

2638 Kcs. HPA - 23 2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)
PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastores, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

A. Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ						
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	παναμαϊκή έταιρία	43	8566	ε.ς Μπορντώ, υπό διασκευὴν		
ΑΓΓΕΛΟΣ	Γραμμή N. Άμερικῆς	29	1946	διπλής Παναμά από 4 'Ιουν. διά Ρίγαν		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	διπλής Παναμά από 4 'Ιουν. διά Ρωσίαν		
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Καρύκα Όσεανικα»	57	11630	άνεκ. Αντεν 9 'Ιουλ. διά Τουάφ		
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.η.	44	1920	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ		
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ντιστρίχτ»	43	7228	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ.		
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Ιόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλής Σουεζ 7 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν		
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λωζ»	55	8450	διπλής Τζιμπούτι 30 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν		
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	άνεκ. Γκρέες Χάρμπουρ 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν		
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολαού	44	10448	εις Πύλον από 14 'Οκτ.		
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	8248	αργείς Πέραμα υπό διπλής Κων/πολιν. 4 'Ιουλ. διά Χερούνα		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γραφ. Μελαχρινός & Υιοί	35	1217	άνεκ. Γκρέες Κων/πολιν. 4 'Ιουλ. διά Χερούνα		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π.	19	2284	έφθ. Χάρφαν 29 'Ιουν.		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πίορτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. Μόζι 28 'Ιουν. διά Αύστραλιαν		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	σδ. Τσουρινάκη	22	988	διπλής Κων/πολιν. 29 'Ιουν. διά Μεσόγειον		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Βαλιάς	29	3963	εις Αμεριτέρνταυ, υπό παραλαθήν		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιον»	44	7150	εις Βόρ. Αμερικήν, υπό παραλαθήν		
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πίορτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεκ. Γκρέες Κων/πολιν. 4 'Ιουλ. διά Χερούνα		
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Κοφαύντης - Θουντουλάκης	21	2725	άνεκ. Πειραιά 11 'Ιουλ. διά Βενετίαν		
ΑΓΓΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	διπλής Τζιμπούτι 5 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ		
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Κόμπη 19 'Ιουν.		
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Ιανοσεανικά»	42	7223	άνεκ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 20 'Ιουν. διά Γιουκάρο		
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σελεόμαρ»	59	10606	άνεκ. Βανκούβερ 5 'Ιουλ. διά Κίναν		
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεκ. Κάδζι 8 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ		
ΑΘΕΑΝ	Έλλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	άνεκ. Ρίο Ιανέριο 1 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ		
ΑΘΕΛΟΣ	έτ. «Άθλος»	45	10729	διπλής Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουλ. διά Βενετίαν		
ΑΘΩΣ II	έτ. «Λαιμπρίριαν»	44	7271	έφθ. Μπούμπουρι 7 'Ιουλ.		
ΑΙΓΑΙΟΠΟΣ	παναμαϊκή έταιρία	40	4674	άνεκ. Γόνεβαν 6 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ		
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	45	3805	άνεκ. Κόμπη 25 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)		
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Ιμπορτες»	43	7197	άνεκ. Χίροχατα από 8 'Ιουν. διά Φιλιππίνας		
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Φίλιορι»	44	7125	άνεκ. Πόρτ Λινκολν από 26 Μαΐου διά Κίναν		
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Ακούλα»	57	8184	άνεκ. Γκρέες Σαρόνικ 24 'Ιουν. διά Κίναν		
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άνεκ. Λός Αντζελες 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν		
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρον.κ»	61	14431	άνεκ. Σαντισίγκο 6 'Ιουλ. διά Ναχότκα		
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (δ.)	έτ. «Απόλλο»	46	7331	άνεκ. Πέρα. Κόλπον 2 'Ιουλ. διά Νεάπολιν		
	έτ. «Ιουνάιτεντ Κρός»	58	22129			
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιθ.)						
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	άδ. Τυπάλδου	32	9237	εις N. Ύόρκην από 30 'Απρ.		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Φιντέλιτι»	56	10482	άνεκ. Βανκούβερ 29 'Ιουν. διά Τόκιο		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμπρα»	42	7191	άνεκ. Χονούλουλου 22 'Ιουν. διά Κόμπε		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	διπλής Παναμά 29 'Ιουν. διά Γκουαντανάμο		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	σδ. Τσουρινάκη	20	1112	άνεκ. Χάρφαν 2 'Ιουλ. διά Νοβορωσίοκην		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	Στρατός Ανδρεάδης	44	7207	διπλής Σουεζ 28 'Ιουν. (διαταγάς)		
ΑΛΙΑΚΜΥΝ	έτ. «Ναϊτζιάν»	42	7181	διπλής Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά Κίναν		
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7266	άνεκ. Ταλκαχούνα 19 'Ιουν. διά Λός Αντζελες		
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Μογρόβια»	53	7409	άνεκ. Γκρέες Σαρόνικ 14 'Ιουν. διά Ντάρεν		
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	Σιενφούργκος 26 'Ιουν. διά Ναχότκα		
ΑΛΛΑΒΙΤΑ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9900	έφθ. Τόκιο 29 'Ιουν.		
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλμαδιτα»	43	7254	άνεκ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 20 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν		
ΑΛΤΑΙΡ (δ.)	έτ. «Χερκολίδιαν»	44	7365	διπλής Παναμά από 26 Μαΐου διά Ναχότκα		
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	διπλής Γιρβαλτάρ 6 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο		
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Τρανόρας Φράύτερ»	53	12897	έφθ. Νοβορωσίοκην 20 'Ιουν.		
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Σπή Γκάρντινιαν»	43	8426	διπλής Παναμά 25 'Ιουν. διά Τόκιο		
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Αμάζων»	44	7281	έφθ. Ριγκέκαν 1 'Ιουλ.		
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Σαδερλάντην»	43	8444	άνεκ. Χονούλουλου 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν		
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Άλτος»	44	7164	διπλής Σουεζ 20 'Ιουν. διά Κίναν		
ΑΜΩΙΘΕΑ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	διπλής Παναμά 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν		
ΑΜΩΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Νέα Τούκη»	44	7207	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν		
ΑΝΑΣ	έτ. «Λεόνια»	38	7949	διπλής Παναμά από 3 'Ιουν. διά Κόμπε		
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	έφθ. Οζάκαν από 26 Μαΐου		
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Αναξ»	55	8332	άνεκ. Τριτσιγκόκ 8 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο		
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. Λιαρος & Πατέρας	42	7177	διπλής Σουεζ 20 'Ιουν. διά Κίναν		
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. «Λάμβδος»	43	7187	διπλής Γιρβαλτάρ 28 'Ιουν. διά Κούδαν		
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	διπλής Κων/πολιν. από 7 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν		
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 27 'Ιουν. διά Αρουμπαν		
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	εις μεταφοράς Ελλάδος		
ΑΝΩΦΙΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ηράκλης»	19	1320	άνεκ. Μόζι 28 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν		
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Πατούρικο»	43	7188	άνεκ. Τρινκομάλι 7 'Ιουλ. διά Ραγκούν		
	έτ. «N. Μιχαλος»	33	2362	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν		
	έτ. «Βαλέκας»	45	7149			
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Αννιτσα»	44	7165			
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016			
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11976			
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443			
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160			
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρούλδος»	59	24716			
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	έτ. «Πιούνιτεντ Κρός»	57	15845			
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Ετζέο»	41	7185			
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρη»	36	2175			
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιόνα»	61	11050			
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	άντ. Μιχάλου	43	2937			
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	παναμαϊκή έταιρία	44	7108			
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Νηράντρο»	57	10888			
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Βιαλόρκη»	43	7253			
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκη»	61	10300			
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπηντ»	58	10392			
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπηντ»	57	10376			
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπηντ»	58	10391			
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Δήν Όσεανφάριγκ»	61	14000			
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Λιβανός» Α.Ε.	41	7460			
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897			
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκιά	45	3861			
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	όριζος θεσσαρίδης	37	4636			
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	43	7227			
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρόκ Λάιν»	31	20256			
ΑΡΜΑΡΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091			
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αστρα»	45	7273			
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Εμπρός»	43	2905			
ΑΡΜΟΝΙΑ II	έτ. «Αρμονία»	61	9400			
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240			
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	Δ. Εύθυμιος κ.λ.π.	31	2795			
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050			
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πρωτεύες»	45	7260			
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Ασπού» Γκούμα	39	1007			
ΑΣΤΑΡΤΗ	έτ. «Αλκητοίς»	41	7013			
ΑΣΤΕΡΙΣ	παναμ. έταιρια	34	2410			
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176			
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Πιούνιτεντ Κρός»	58	12624			
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176			
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάκνερ»	58	20608			
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087			
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΝΤΙΕΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096			
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10093			

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	άνεκ. Χιροχάτα 5 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΓ'Σ	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	56	10091	έφθ. Βανκούμερ 29 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	24812	άνεκ. Ράς Τανούρα από 13 Μαΐου διά Χαδάνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεκ. Μόζι 4 'Ιουλ. διά Χαρίμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεκ. Κολούμπια πίσερ 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	έφθ. Σπάττη 29 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	διπλής Παναμά 2 'Ιουλ. (άπο Κόρπους Κριστί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΩΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	άνεκ. Όζακαν 26 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεκ. Γκριλόγκ 27 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Δάιμη Τρανσατλ.»	60	29741	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπιθερ»	56	10312	έφθ. Ν. Ύόρκην 25 'Ιουν.
ΑΥΓΙΣ	έτ. «Αύλιξ»	21	3275	διπλής Φλωσιγκ 5 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιά»	44	7176	άνεκ. Βανκούμερ 5 'Ιουλ. διά Εδερεττ (Βασ.)
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρσουέρτε»	43	7235	εις N. Ύόρκην, υπό παραλαβήν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Αλμα»	36	5795	έφθ. Μπουνέος Αύρες 4 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνη	61	10000	εις Φλωσιγκ από 27 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	55	10507	άνεκ. Χαδάνη 23 'Ιουν. διά Ρωσιαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Έλλ. Αμερ.	27	21329	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νίαρχος	59	43373	άνεκ. Χαρκ Αιλαντ 22 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	58	20958	άνεκ. Κουινάνα 4 'Ιουλ. διά Μπότανυ Μπαιν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεκ. Κωνιώνιον 6 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Αμερέσαν 4 'Ιουλ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεκ. Μόζι από 10 Μαΐου διά Νουμέα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτόμαντε»	52	11365	έφθ. Σαρέλ 30 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Ν. Ορδεάνην 1 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	άνεκ. Νεάπολιν 8 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Πειραιά 2 'Ιουλ. διά Λισσαβώνα
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7046	διπλής Παναμά 20 'Ιουν. διά Τοκιο
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	ελληνικό συμφέροντα	29	1022	παρελθόντι εις Αντενέ
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7247	έφθ. Τόκιο 6 'Ιουλ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Τουρκιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Μονρόδια»	51	7480	διπλής Παναμά 1 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1400	έφθ. Κωνιώνιον 1 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	Ν. Ασμηρίς	31	967	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 26 'Ιουν. δι' Ελλάσδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Ντουλούθ 30 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδέρουτου	39	10061	έφθ. Κόμπε 26 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεσότος»	43	7273	έφθ. Καζαμπλάνκαν 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρεάδην	43	7176	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατσιφίκο»	42	7030	άνεκ. Βοστώνην 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΓΙΑΝΝΙΣ	Άχ. Χαλκούσης	43	7269	έφθ. Αγ. Φραγκίακον 3 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρολίνη»	43	7238	άνεκ. Φρημάντλ 6 'Ιουλ. δι' Αινυπτον
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τοκιβάπορ»	43	8513	διπλής Ντόμαν 1 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	όργει Αμπελάκι από 17 Μαρτ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	διπλής Κωνιώνιον 29 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπορα»	43	7255	άνεκ. Γιοκοχάμαν από 11 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	ύπηλης Θέσσαλον 3 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. Φραγκίστα	43	7093	έφθ. Καρίνης 1 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικ»	43	7229	άνεκ. Σκαραμαγκάν από 9 Μαΐου (έπισκεψαι)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	διπλής Σουέζ 18 'Ιουν. διά Ντόμαν
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ. «Πολύνα»	43	6996	έφθ. Μέγαρα 6 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουεστερν Τράνσοπτρ»	59	9268	διπλής Σουέζ 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντην	52	20667	έφθ. Κάρλεντ 26 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Γκλένην	53	13262	έφθ. Σκαραμαγκάν από 9 Μαΐου (έπισκεψαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Εντερπράΐζ»	53	21064	διπλής Σουέζ 18 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΡΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Σίνια Μπαιν	56	26031	άνεκ. Μπαντρ Μασούρ 2 'Ιουλ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ	57	24883	έφθ. Μέγαρα 13 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Νοθορωσικον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ	43	12808	διπλής Παναμά από 6 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Μήντην	53	13459	διπλής Σουέζ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Ντέλη	52	13320	εις Βοσπόρον 29 'Ιουν. (προσθράξε)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Πίγς	49	10862	άνεκ. Μπελέρ 30 'Ιουν. διά Καριπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάροστ	44	12808	διπλής Ντόβερ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΐΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις»	43	10449	όργει Σκαραμαγκάν από 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Τέμπεστ	44	10470	όργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Πλαν. Οσεάνικ	44	10172	όργει Πόρο (Κρήτης) από 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Ηρωνι	43	14000	εις Σκαραμαγκάν (μετασκεψαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Γιούκον»	61	16270	εις Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	έφθ. Μπαντάο Σαπούρ 30 'Ιουν.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ		25	3297	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ				
ΔΑΝΑΗ	έτ. Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	εις Τζιμπούτι από 15 'Απρ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5779	έφθ. Μαντζεστερ 3 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν	45	7259	έφθ. Τζιμπούτι 3 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάδμενην»	45	7252	διπλής Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδιλασ	59	9350	άνεκ. Χακόδατν 9 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεκ. Στιγκαπούρων ρόδες 2 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πάλμα»	44	7255	έφθ. Λός Αντελέσες 26 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	έφθ. Σαβόνα 3 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αίολος»	61	9327	άνεκ. Μόζι 7 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμόρας»	44	9589	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. Ελευθερίου & Σιά	29	4524	άνεκ. Πόρτ Σουάδαν 6 'Ιουλ. διί Σαφάγκων
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεκ. Μπέλλυχαμ 3 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεκ. Ρουέν 22 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	άνεκ. Μοντρέαλ 2 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	60	13335	διπλής Κωνιώνιον 27 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Διρφου»	43	7280	έφθ. Γκάλεστων 30 'Ιουν.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Πιονιάτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Τόκιο 27 'Ιουν.
ΔΟΞΑ	έτ. «Σπάρτων»	43	7176	έφθ. Χαροβάτα 30 'Ιουν.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	άνεκ. Βρέστην 3 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΔΩΡΟΘΕΑ	Μιχ. Καραγεώργης	25	3297	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Ντρέικι	56	10328	
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτράνοπτρ»	56	10289	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέρο Μόντον»	41	7243	
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαργκό»	44	7144	
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αντριά»	48	8376	
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τσομανία»	43	7213	
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελενη»	43	7267	
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμπαριανού - Πρίντεζη	21	1549	
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		44	7207	έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		56	7510	έφθ. Ραγκούν 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		56	7510	διπλήθε Π. Σαιδ 7 'Ιουλ. διά Γκάλεστων
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		43	7176	ανεχ. «Ακάμπα 24 'Ιουν. διά Νταμάρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		43	7176	έφθ. Χιούστον 4 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7176	άνεχ. Γένοβαν 18 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		57	7063	έφθ. Μαντράς 10 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ		43	7302	εις Μακάσσαρ από 9 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ		19	1492	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ		44	8541	έφθ. Λίδερπουλ 10 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		42	7058	έφθ. Γκέραλτον 2 'Ιουλ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΩΡ		44	7239	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		43	7176	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΠΙΚ (Μετ.-δέξ.)		58	30332	ανεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ		44	7198	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Αντζελές 7 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΕΡΜΗΣ		58	9585	έφθ. Ναγκόγια 16 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		46	8604	εις Κυνούσουραν 14 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		59	9650	έφθ. Καμαρίοι 14 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		21	2369	άργει Κυνούσουραν από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		44	7246	έφθ. Τάμπαν 3 'Ιουλ.
ΕΣΠΕΡΟΣ		57	10317	άνεχ. Λός Αντζελές 4 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		34	1716	διπλήθε Κωνάρη πολιν 21 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		43	7194	άνεχ. Τοκούγιαν 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		17	3976	διπλήθε Κωνάρη πολιν από 24 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΕΥΒΟΙΑ		43	8393	έφθ. Μόντρεαλ 16 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)		54	11209	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. δι' Αγ. Λαυρέντιον
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ		56	10053	ανεχ. Λός Αντζελές 15 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		57	6102	άνεχ. Βανκούμπερ από 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		43	7229	έφθ. Καράτοι 3 'Ιουλ.
ΕΥΗ		43	7244	άνεχ. Χιούστον 7 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΥΗΝΟΣ		43	8397	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		57	8631	έφθ. Καράτοι 6 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		57	9582	έφθ. Μανιλάν 6 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		56	8985	έφθ. Κόμπε 6 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		60	8600	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		60	9062	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Τορόντο
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ		57	8631	έφθ. Ναγκόγια 6 'Ιουλ. (διά Βανκούμπερ)
ΕΥΡΥΤΑΝ		56	8965	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 'Ιουλ. διά Γιοσσού
ΕΥΡΩΤΑΣ		43	8432	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ		43	5183	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΥΧΑΡΙΣ		43	7249	έφθ. Πότι 22 'Ιουν.
ΕΦΗ II		43	7176	άνεχ. Σιδηνεύ 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ				
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ				
ΖΕΡΜΑΤΤ				
ΖΩΗ				
ΗΓΚΑ				
ΗΛΙΑΣ Κ.				
ΗΡΑ				
ΗΡΩΝ II				
ΘΑΛΑΣΣΟΣΟΠΟΡΟΣ				
ΘΑΛΗΣ				
ΘΑΡΡΟΣ				
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ				
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ				
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ				
ΘΕΟΜΗΤΟΡ				
ΘΕΟΝΥΜΟΣ				
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ				
ΘΕΟΦΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ				
ΘΕΟΦΟΡΟΣ				
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ				
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)				
ΘΕΤΙΣ				
ΘΗΡΑ				
ΘΗΣΕΥΣ				
ΘΡΥΛΟΣ				
ΘΩΜΑΣ Α.				
ΙΩΜΠΕΛΑ				
ΙΚΑΡΟΣ				
ΙΛΙΣΣΟΣ				
ΙΟΛΗ				
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΤΕΡ				
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ				
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΒΕΛΑΕΡ (δ.)				
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				
ΙΣΤΡΟΣ II				
ΙΩΑΝΝΑ				
ΙΩ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ				
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.				
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)				
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)				
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ				
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ				
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)				
ΚΑΛΑΜΑΙ				
ΚΑΛΑΜΑΣ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ				
ΚΑΛΥΜΝΟΣ				
ΚΑΝΟΠΟΥΣ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ				
ΚΑΠΤΑΙΑΝΗΣ				
ΚΑΠΤΑΙΑΝΑΣΤΑΣΗΣ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ				
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.				
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ				
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ				
ΚΑΡΔΑΜΑΥΙΤΗΣ				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ				
ΚΑΡΠΑΘΟΣ				
I. & ά. δ. K. X. Πατέρας		43	9746	έφθ. Σέιμπα Χουέκα 24 'Ιουν.
ΈΤ. «Σάουθ Ατλαντικό»		44	7154	άνεχ. Λός Αντζελές 24 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΈΤ. «Σφράτι»		43	8371	έφθ. Ντουλούθ 3 'Ιουλ.
ΈΤ. «Φράνκο»		38	10316	άνεχ. Τζιμουτί από 8 'Ιουν. διά Σουέζ
ΈΤ. «Θρανίον»		44	7198	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΈΤ. «Κάστρο Ρίδα»		43	7050	άνεχ. Τόκιο 28 'Ιουν.
ΈΤ. «Μπίπι»		42	6997	άνεχ. Μαυρικίου 16 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΈΤ. «Ναιτζίλαν»		42	7172	άνεχ. Λαύριον 29 'Ιουν. διά Κούθαν
ΈΤ. «Μοντετζόυμα»		43	7032	άνεχ. Παναμά 25 'Ιουν. διά Κούθαν
ΣΠ. Πολέμης		43	7188	έφθ. Ματάντι 28 'Ιουν.
ΣΠ. Πολέμης		43	7138	άνεχ. Μορμουγκάδα 27 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΠ. Πολέμης		43	7086	έφθ. Μόσι 7 'Ιουλ.
ΈΤ. «Φεοφανώ» Α.Ε.		37	6636	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 'Ιουν. διά Κούρε
ΈΤ. «Εύτολμια»		43	7176	διπλήθε Σουέζ από 30 Μαΐου διά Κίναν
ΈΤ. «Εξπροτ Κέρριερς»		43	8465	άνεχ. Λός Αντζελές από 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
K. Διαμαντίς		29	2331	έφθ. Αύγουστο 27 'Ιουν.
ΈΤ. «Ναθιέρρα»		44	7250	άνεχ. Λός Αντζελές 19 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΈΤ. «Βιαντόρο»		61	15160	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΈΤ. «Σουνταμέρικα»		46	1988	έφθ. Λούπηκ 4 'Ιουλ.
ΈΤ. «Νίκη»		44	7232	άνεχ. Μανίλα 29 'Ιουν. διά Πιτέα
Θ. Αθανασιάδης		37	1113	άνεχ. Καλίξ 29 'Ιουν. διά Πιτέα
έφθ. Σείμπα Χουέκα 24 'Ιουν.				
άνεχ. Λός Αντζελές 24 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν				
έφθ. Ντουλούθ 3 'Ιουλ.				
άνεχ. Α'άρχους από 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν				
άνεχ. Βανκούμπερ 5 'Ιουλ. διά Σουέζ				
διπλήθε Παναμά 10 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν				
άνεχ. Χιούστον 7 'Ιουλ. διά Τόκιο				
άνεχ. Αμέρεσαν 4 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ				
έφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν.				
άνεχ. Φιουμιτσάνο 7 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας				
άνεχ. Μόζ 4 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας				
διπλήθε Παναμά 4 'Ιουλ. (από Αρούμπαν)				
διπλήθε Πορτ Σάιδ 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ				
διπλήθε Μπρόνουμποτελ 18 'Ιουν. διά Λένινγκραντ				
διπλήθε Κωνάρη πολιν 5 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν				
έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ.				
έφθ. Γκάλεστων 29 'Ιουν.				
άνεχ. Ταμπικό 4 'Ιουλ. διά Μπράουνονθιλλ				
άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διά Μόντρεαλ				
έφθ. Σείμπα Χουέκα 24 'Ιουν.				
άνεχ. Λός Αντζελές 4 'Ιουλ. διά Γιασδάταν				
έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.				
έφθ. Ντουλούθ 3 'Ιουλ.				
άνεχ. Σουέζ 4 'Ιουλ. διά Ερυθράν				
άνεχ. Ν. Όρλεάνην 1 'Ιουλ. διά Αμέρεσαν				
έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.				
άργει Αγ. Φραγκίσκον από 12 Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
άνεχ. Μουρόπαν 28 'Ιουν. διά Σπάτταλ				
"Ιδε: «ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ», σημαία Λιβάνου				
άνεχ. Βανκούμπερ από 9 'Ιουν. διά Κίναν				
άνεχ. Κόμπε από 3 'Ιουν. διά Νέας Εθρίδας				
έφθ. Ναγκόγια 6 'Ιουλ.				
άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Καζαπλάγκαν				
άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουλ. διά Κούθαν				
άνεχ. Χακοδάτην 29 'Ιουν. διά Ταιγκτάο				
άνεχ. Κουαντανάμο 17 'Ιουν. διά Γκρουαγιαμπάλ				
άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο				
διπλήθε Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες				
διπλήθε Παναμά από 11 'Ιουν. διά Κόμπε				
έφθ. Σαν Νικολας 2 'Ιουλ.				
άνεχ. Τόκιο 29 'Ιουν. διά Λός Αντζελές				
διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. (από Κούθαν)				
άνεχ. Λός Αντζελές 14 'Ιουν. διά Περού				
άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 1 'Ιουλ. διά Κίναν				
άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν. διά Δάντοιχ				
έφθ. Α'δελαίδα 8 'Ιουλ.				
άνεχ. Λός Αντζελές 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν				
άνεχ. Βανκούμπερ 5 'Ιουλ. διά Κόμπε				

ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Γιοκοχάϊαν 7 'Ιουλ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7244	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 5 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρνη 8 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπος»	60	10494	έφθ. Μόζι 6 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Ντώρμπαν 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοσίφικο»	45	7349	διπλήθε Φόρελαντ 5 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	έφθ. Τόκιο 20 'Ιουν.
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουν. διά Γιαβάταν
ΚΕΙΤΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέζα»	58	11754	έφθ. Ταμπίκο 3 'Ιουλ.
ΚΕΙΤΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Ντώρμπαν 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΕΙΤΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	διπλήθε Φόρελαντ 5 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΚΕΙΤΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσανίκα»	44	7120	έφθ. Αλαμποργκ 17 'Ιουν.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Κοκουίμπο 5 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλήθε Σουεζ 4 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	εἰς Ν. 'Υόρκην ἀπό 13 Θερ.
ΚΗΦΙΣΣΟΣ	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	έφθ. Αλαμποργκ 17 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Κοκουίμπο 5 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησαύς»	57	9153	έφθ. Ρουέν 1 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Βανκούμπερ 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΙΣΣΑΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	έφθ. Ν. 'Υόρκην 3 'Ιουλ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	άδ. «Πεμπλάσια»	44	7190	διπλήθε Σουεζ 3 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Οσανίκα»	35	1001	άνεχ. Βοέστην 26 'Ιουν. διά Κουβάν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	διπλήθε Κωνώπια πολιν 28 'Ιουν. διά Οδησόν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύες»	43	7207	εἰς Πειραιά ἀπό 26 Μαΐου (ΕΠΙΩΛΗΘΗ)
ΚΟΡΑΛΙΑ III	δο. Γ. Δομεστίνην	28	1595	έφθ. Τοιταγκόκη 27 'Ιουν.
ΚΟΡΕΙ	παναμαϊκή έταιρια	43	7242	έφθ. Χαϊφά 8 'Ιουλ.
ΚΟΡΦΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Σικάγον
ΚΟΡΙΝΤΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσανίκα Τρέιντερ»	43	8459	άργει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Οζάκαν 3 'Ιουλ.
ΚΟΣΤΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30322	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΚΟΥΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άνεχ. Λός 'Αντζελες ἀπό 10 'Ιουν. διά Περού
ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΣ	έτ. «Διάμ. Πατέρας»	59	9200	άνεχ. Τοιμπά 5 'Ιουλ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΚΥΒΟΝΟΣ	έτ. «Σύδη Σελίδης»	57	13909	άνεχ. Κοκουίμπο 7 'Ιουλ. διά Βακαγίμα
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαροσέανο»	54	10608	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΚΥΜΟ	έτ. «Πέντενγκαλ»	42	7248	άνεχ. Γιαβάταν 4 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εοκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Γκρέύς Χάρμπουρ 27 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Δεριντζέ 25 'Ιουν.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Τησανόπετρόλη»	20	6416	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Άργα»	56	9086	άνεχ. Γκοκαντανάμο 23 'Ιουν. διά Σάντα Κρούζ ντέλ Σούρ
ΚΥΜΕΓΑΛΗΣ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	άνεχ. Φλώιογκ ἀπό 8 'Ιουν. διά Κούβαν
ΚΥΜΕΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Βενετίαν 7 'Ιουλ.
ΚΥΜΕΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Κονκισταντόρη»	45	7157	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΥΤΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μπόλιτικη»	44	7214	άνεχ. Κόμπες ἀπό 3 'Ιουν. διά Μανίλα
ΚΥΤΤΗΣ	άδ. Λώς	45	7176	εἰς Μπάκια Μπλάγκαν 3 'Ιουλ. (διά Μομπάσα)
ΚΥΤΤΗΣ	έλληνικά ουμφέροντα	56	8474	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 4 'Ιουλ.
		39	395	έφθ. Κότκα 30 'Ιουν.
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σίππη»	43	8462	διπλήθε Παναμά ἀπό 8 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΛΑΙΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν. διά Τριπόλιν
ΛΑΙΚΟΝΙΔΑ	'Αλεξάτος - Δουύκας	25	964	έφθ. Σουεζ 2 'Ιουλ.
ΛΑΙΚΟΝΙΚΟΣ	έλληνικά ουμφέροντα	60	14431	έφθ. Μουρόραν 21 'Ιουν.
ΛΑΜΠΥΡΑ	έτ. «Ιντάρτορες»	43	8466	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΛΑΜΠΥΡΕΥΣ	έτ. «Πέντενγκαλ»	45	7242	άνεχ. Σεμπούη 24 'Ιουν. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΛΑΜΠΥΡΙΣ	έτ. «Λοοσέτο»	44	7252	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ.
ΛΕΑΜΑ-ΝΙΤΣΑ	έτ. «Καλλάδη»	43	7084	άνεχ. Κυνόσσουραν
ΛΕΩΝΤΙΟΣ	έτ. «Πουτεύς»	43	7229	έφθ. Σάντος 18 'Ιουν.
ΛΕΡΟΣ	Παναγόκος - Δευτεραίος	22	2201	διπλήθε Κωνιάνοπιλον 30 'Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	Θεόδ. Τερνιόζος	43	7176	άνεχ. Χονολουλού 24 'Ιουν. διά Παναμά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10048	άνεχ. Γοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΛΗΤΟ (δ.)	«Καιμάνη»	43	6766	διπλήθε Γιβραλτάρ ἀπό 9 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΛΙΑΝ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Άρούμπαν 27 'Ιουν. διά Μπόκα Γκράντε
ΛΙΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Κρούδη	53	12577	άνεχ. Λευκονόπιλον 30 'Ιουν. διά 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΑΝΙΑ	έτ. «Άργιν»	11	1459	έφθ. Λευκονόπιλον 3 'Ιουλ.
ΛΙΑΝΙΚΗ	Λιλή Κ. Μιχάλου	43	7291	άνεχ. Πέραμα ἀπό 8 'Απρ.
ΛΙΜΕΡΕΓΓΙΤΟΡ	Ε. Πολιάτης	36	1151	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουν. διά Κούβαν
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Ντέλα Κάοιμπη	44	7190	εἰς Πειραιᾶ
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Πρότοτολούνη	44	1339	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 29 'Ιουν. (διά Ντώρμπαν)
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Μπρινέρτον»	60	14302	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Ιουν. διά Μίδδλεσεμπρο
ΛΟΙΤΟΝ	έτ. «Μπολόνκονος»	38	2488	άνεχ. Πόρτ θώ Ποίνς 5 'Ιουλ. διά Γουατεμάλαν
ΛΟΥΑΙΛΑΣ	έτ. «Μήσινεος Τσανόπη»	43	8395	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΛΟΥΑΙΛΑ	Σ.Τ. «Ελεφερείολίδης»	28	2288	άνεχ. Σουηδίαν, υπό παραλαθήν
ΛΟΥΝΙΣ	έτ. «Τηλέρενς Σίπη»	43	8434	άνεχ. Γκουαγιακίλ 14 'Ιουν. διά Σαλάθερρο
ΛΟΥΝΙΣ	έτ. «Μονούδης»	57	7478	έφθ. Χαβάνα 2 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΙΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μπροσέανο»	56	27526	διπλήθε Σουεζ 5 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΤΟΝ (δ.)		58	27466	
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	«Λιβυνής» Α.Ε.	45	7281	έφθ. Μόλι 28 'Ιουν.
ΜΑΙΗΝ ΑΙΓΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονούδης»	60	13742	άνεχ. Τζιμπούτι 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΙΑΝΑΡΙΑ	Άντ. Παπαδήκης	42	7044	άνεχ. Χονολουλού 1 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΜΑΙΑΝΑΖΑΚΙ	έτ. «Μηνοδάκι»	45	7048	άνεχ. Βανκούμπερο 2 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΙΑΝΕΣ	Ν. Ειλατόβηλην	55	8526	διπλήθε Σουεζ 28 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΜΑΙΝΤΟ	ελληνική έτηριοις	30	772	έφθ. Αντελες 4 'Ιουλ.
ΜΑΙΝΤΟ ΘΕΟΛΟΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μινιμπαλλές»	60	18889	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΜΑΓΔΟΝΩΝ (δ.)	έτ. «Γιουνόπηπη	43	10449	διπλήθε Σαιντ Ζάν 30 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΓΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	Εν. Ι. Χανδρή	20	5401	άργει Ρέντζιο ἀπό 24 Μαρτ. 1958
ΜΑΓΓΑΡΑ	έτ. «Μάρθηπη	34	4162	άνεχ. Κολόμπο 6 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΜΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Μάνυπη	44	7272	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΜΑΓΓΑΙΑ Γ. ΚΟΥΑΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κοιλιακούπιντης	43	7187	άνεχ. Τόκιο 18 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΜΑΓΓΑΙΑ Δ. Λ.	έτ. «Τραινοπορτέανοι	43	7238	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
ΜΑΓΓΑΙΑ Κ.	έτ. «Ταργά»	56	6074	έφθ. Μπαλίκ Παπάν 7 'Ιουλ.
ΜΑΓΓΑΙΑ Λ.	έτ. «Ελένης»	43	7134	άνεχ. Γιοκοσούκα 18 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΜΑΓΓΑΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πρινδιότα»	57	10311	έφθ. Σιλαδέλφειαν 23 'Ιουν.
ΜΑΓΓΑΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	διπλήθε Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΜΑΓΓΑΙΑ ΝΤΕ. ΔΟΥΡΝΤΕΣ	Πανασσοκήλη έταιριοις	43	7219	διπλήθε Σουεζ πολιν 30 'Ιουν. διά Όδησον
ΜΑΓΓΑΙΑ ΣΥΑΛΛΑ	έτ. «Πρασιδόπτα»	44	7176	άνεχ. Πειραιά 12 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
ΜΑΓΓΑΙΑ ΣΤΑΔΑΤΟΥ	Γερ. Σταθότος	43	7176	έφθ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΓΓΑΙΑ ΤΕΡΓΖΑ	έτ. «Ρένης»	43	7134	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Βέρα Κρουζ
ΜΑΓΓΑΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πρινδιότα»	57	10314	άνεχ. Μόζι 3 'Ιουλ. διά Σιδηνεύ
ΜΑΓΓΑΙΑΝΑ (ΥΠΕΡΙΩΝ.)	Ίω. Λάτηπης	29	14216	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
ΜΑΓΓΑΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Ντεράνη»	40	5237	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΑΓΓΑΙΟ	έτ. «Νερθάνη»	42	7147	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Χαβάναν
ΜΑΓΓΑΙΤΤΑ	έτ. «Πανούδητσα»	61	9150	άνεχ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 19 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΑΓΓΑΙΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μόσχος Νομίκος	54	11577	έφθ. Πειραιάδη 4 'Ιουλ. διά Μαύρην (έπισκευαι)
ΜΑΓΓΑΙΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αποτένα»	46	8942	έφθ. Α'δελαΐδα 4 'Ιουλ.
ΜΑΓΓΑΙΟΣ	έτ. «Εγκάθιοισερς»	43	7033	διπλήθε Παναμάρ 27 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΓΓΑΙΙ (δ.)	έτ. «Μήλοι»	59	20340	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διά Πούντα Πάλμας
ΜΑΓΓΑΙΜΑ	Ν. Γκρίνιας	44	2817	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Ιουλ.
ΜΑΓΓΑΙΟΥ	έτ. «Αλιουντίνη»	46	7369	έφθ. Κολόμπο ἀπό 12 'Ιουν.
ΜΑΓΓΑΙΜΑ	έτ. «Οινυθρόσαλλ»	55	8961	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδες 4 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΓΓΑΙΟΣ ΑΙΓΑΙΛΛΟΣ	έτ. «Ματήροες»	59	9260	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΓΓΑΙΟΣ ΗΑΙΑΣ	άδελην Κουλουσκουντή	38	5500	εἰς Σύρου ἀπό 18 'Ιαν. 1960
ΜΑΓΓΑΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μαντζίπη»	57	8966	διπλήθε Παναμάρ 29 'Ιουν. διά Ατλαντικόν
ΜΑΓΓΑΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μινολάνκα»	56	8495	άνεχ. Σαγκούά 21 'Ιουν. διά Μανθωνέτονία
ΜΑΓΓΑΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεθύλη»	43	7199	άνεχ. Πέραμα ἀπό 7 'Οκτ. 1958
ΜΑΓΓΑΙΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	27	6144	διπλήθε Παναμάρ ἀπό 1 'Ιουν. διά Κούβαν
		57	9168	

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζουγλου	16	2081	άνεχ. Πειραιᾶ 30 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνιβερσαλ Τράμπη»	42	7214	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Μπουένος "Αύρες 29 'Ιουν.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταράρες»	43	8433	έφθ. Γιουκοχάμαν 20 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράϊτ»	60	14431	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Μοτοργάνδες»	44	8453	έφθ. "Ιλδίλα 29 'Ιουν.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Πυθαγόρας»	57	9200	άνεχ. Καλκούτταν 7 'Ιουλ. διά Γιαβάταν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	'Ιω. Λάτος	59	9855	άνεχ. Μόζι 25 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιούπιτερ»	39	1552	άνεχ. Πειραιᾶ 8 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΙΤΣΑ	Χρ. Σαρλίς & Σιά	43	7216	έφθ. Καλλάρα 5 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Ντομίνιον»	33	1503	άνεχ. Πειραιᾶ 3 'Ιουλ. διά Θεσσαλονικην
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Λαδέρα»	44	7249	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Γιουνιάτεντ Κρός»	56	7906	άνεχ. Βανκούμπερ 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	Mix. Καραγεώργης	58	22129	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 10 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύταθιον	34	7027	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7176	άνεχ. Κίνκοτων (Ζαρ.) 26 'Ιουν. διά Μεσογείουν
ΜΙΧΑΗΗΣ	Mix. Π. "Άγγελος	41	7375	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΜΙΧΑΗΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσορτη»	61	14203	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Τορόντο
ΜΟΝΤΕΓΚΟ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	εἰς Ιαπωνιαν. ύπο συμπλήρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Ελκερίερς»	44	7190	άνεχ. Βανκούμπερ 23 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ντιμάντε»	56	10061	άνεχ. Τόκιο 1 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	'Ελλην. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Γιουκόχαμα 2 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Σάντος 7 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΥΡΕΙΝΗ (δ.)	έτ. Θαφαλίου	57	9345	άρνει Πέραμα ἀπό 20 θερ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ				διπλήθε Παναμά ἀπό 28 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
N. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)				
ΝΑΙΟΣ	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	
NATA	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	έτ. «Καρδάμιλα»	44	7247	άνεχ. Χονολουλού 2 'Ιουλ. διά Παναμά
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Μίλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Τόκιο 24 'Ιουν.
ΝΕΩΝ	άδ. Γουλανδρής	22	16991	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	όργεις Κυνόδοσυραν
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Γιαβάτα 4 'Ιουλ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανών» Α.Ε.	43	7261	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΝΗΡΙΤΟΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΝΗΣΙ	έτ. «Νησίος»	20	1391	διπλήθε Τρίνινταντ 27 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετάλ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Μπαλμπόδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ασπιώνια»	44	7255	έφθ. Μαντζεστέρ 4 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7230	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουν. διά Γιουκόχαμαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Θωμᾶς "Επιφανειάδης	43	7176	εἰς Οδεύσση 15 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	άδ. Σιτινά	43	7244	έφθ. Λός "Αντζελες 7 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	διπλήθε Σουεζ 3 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Πρίνας Ρούπερτ ἀπό 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	Τσαβλίρης	44	7207	διπλήθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΙΚΟΣ	έτ. Φραγκίστα	44	7198	άνεχ. Φράπορτ (Μπαχ.) 26 'Ιουν. διά Κούβαν
ΝΙΜΟΣ	Α. Χαλκούσης	42	2856	διπλήθε Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά Τρίπολιν.
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άνεχ. Βέρα Κρούζ 22 'Ιουν. διά Λιθερπουλ
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Γιουκόχαμαν 1 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7257	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	59	8700	έφθ. Γκέραλτον 10 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	έφθ. Βανκούμπερ ἀπό 9 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΙΤΚ (δ.)	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πετρόλερα»	52	12191	άνεχ. Γιπκάσιοι 1 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Προίαμ»	58	12139	άνεχ. Αυθέρσαν 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΝΟΡΘ ΝΤΑΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Νεάπολιν 28 'Ιουν. διά Γκάλβεστον
ΝΟΡΤ ΠΕΙΤΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3694	άνεχ. Βέρα Κρούζ 22 'Ιουν. διά Γκρήν Μπαίν
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Αδελαΐδα 30 'Ιουν.
ΝΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Γιουνιάτεντ Κόρδ»	53	12523	άνεχ. Πόρος Αρθουρ 27 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΤΑΡΝΙ (δ.)	έτ. «Γιουνιάτηντροντ»	58	30235	άνεχ. Σέδεν Αϊλαντς 7 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρου
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούεστερν»	43	2905	άνεχ. Βρέστον 2 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμ.-Ευρόποιαν»	59	9030	άνεχ. Φραμάντ 4 'Ιουλ. δι' Αίγυπτον
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(Πανουάν - Γιουρόποια)	57	9746	άνεχ. Μόζι 27 'Ιουν. διά Γκριλόγκ
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άνεχ. Μουρόραν 2 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΝΤΟΡΓΕΤ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	άνεχ. Μορούγκαν 6 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΝΥΜΟΙΑ	έτ. «Γιουν. Σή Τράνσονπορ»	43	7276	έφθ. Κόρραμασκ 14 'Ιουν.
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Γραντούσεανικα»	54	8042	
ΞΕΝΟΦΩΝ	έτ. «Βάλια»	42	7120	παρελθόφθη εἰς Αμέρισαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Ρουέν 4 'Ιουλ. διά Βάζα
ΟΡΩΝ	έτ. «Αϊτζιαν»	57	9367	άνεχ. Φουζίκι 2 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Βανκούμπερ 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΟΙΓΑ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	25	996	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9 'Ιουν.
ΟΙΓΡΑ	'Εμποο. — Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 28 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	διπλήθε Βιρτζαλτάρ 2 'Ιουλ. διά Ν. Ύόρκην
ΟΙΥΜΠΗΣ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ. διά Κόιμπε
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Ρανκούν 30 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καιούπιαν Ατλαντική»	60	5960	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Λά Σέμπα
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Καρδίφ 4 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΓΚΣ	έτ. «Βάλια»	43	7211	έφθ. Μουρόραν 29 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μάντ Ήστ»	44	9894	έφθ. Χόνκ Κόγκ 27 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μάντ Ήστ»	45	7861	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντη»	43	7229	άνεχ. Πύλον 21 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΡΟΦΑΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκασβέλης	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Ιουν. διά Γιουκόχαμαν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Οφεές»	56	9942	εἰς Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΣΦΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ούλτρωμάνο»	60	5969	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Βαταγάς
ΟΣΦΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ	έτ. «Ποινικβίλλα»	43	7210	άνεχ. Σεμπού 18 'Ιουν. δι' Αν. Φραγκίσκον
ΟΣΦΑΝΙΚ	έτ. «Μπιλού Μπαίν»	43	7194	εἰς Ιαπωνιαν. ύπο συμπλήρωσιν
ΟΣΤΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	61	15680	διπλήθε Σουεζ 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΔΑΝΙΣΣΕΣ II	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	διπλήθε Σουεζ 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλινσες»	42	8570	άνεχ. Εσκουμαίσε 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Αντόπας	49	2203	άνεχ. Λιβόρον 4 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Οθεροπ Κέρριερς»	43	8394	άνεχ. Κόμπε 20 'Ιουν. διά Σινκαπούρην
ΠΑΙ-ΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Χιούστον 5 'Ιουλ. διά Μανάτι
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλήθε Ριβαλάρτο 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρευ»	56	16250	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 1 'Ιουλ. διά Λάδοσεντ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	43	8474	έφθ. Νιούκαστλ Νιούς 8 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραδιάς	43	7176	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Ιμιγκαμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Ακιε»	57	10498	άνεχ. Χάρτλεπον 26 'Ιουν. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	εἰς Κριστούπαλ ἀπό 25 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Λράκος-X' Πατέρας	43	7176	άνεχ. Μόζι 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Μόζι 24 'Ιουν. διά Νικάνια
ΠΑΝΑΠΟΡΑ	έτ. «Ελλαίζον»	57	10747	άνεχ. Λός "Αντζελες 1 'Ιουλ. διά Φοριμόζα
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	διπλήθε Σαίντ Μικέλις 1 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Λέμπαρτ»	54	15841	έφθ. Μόντρεαλ 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	43	7254	διπλήθε Φλώινηκ ἀπό 8 'Ιουν. διά Μούσουανοκ
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7149	διπλήθε Κωνίπολιν 1 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε.	43	1640	διπλήθε Σουεζ ἀπό 17 Μαΐου διά Γιουκόσουκαν
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ησεόν Μεντιτεράν»	37	9968	διπλήθε Σουεζ 18 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Πανκόμπο»	59	23607	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 13 'Ιουν. (έπιοκευαί)
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Γιουκόχαμαν 8 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
	έτ. «Αλόρα»	61	15000	

ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	56	12630	διῆλθε Ουζάν 18 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	διῆλθε Παναμά 3 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΓΚΟΣ		έτ. «Κόμμερς Μαρίνη»	44	8479	ανεχ. Κόμπε από 10 'Ιουν. διά Μπουτούάν
ΠΑΤΡΙΣ (Άνωρ)		άδ. Χανδρή	50	18400	ανεχ. Μελβούρνην 9 'Ιουλ. διά Σιδηνεύ
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Παλέρμο 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	ανεχ. Γκρέις Χάρμπουρ 16 'Ιουν. διά Τόκιο
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Πανκόρμπο»	57	23607	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΗ II		παναμαϊκή έταιρια	43	7028	έφθ. Μουρόραν 15 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	24502	ανεχ. Περο. Κόλπον 30 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Παλιάντα»	44	7212	ανεχ. Φράπορ (Μπαχ.) 4 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ		έτ. «Μονρόδια»	58	8465	διῆλθε Παναμά 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ		έτ. «Μονρόδια»	60	8461	διῆλθε Σουεζ 7 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Συνταξιερικά»	48	2086	έφθ. Καλαι 3 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	56	15852	διῆλθε Κων (Πολίν) 3 'Ιουλ. διά Νοθορωσίκην
ΠΕΤΡΟΣ		Υιοι Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Λόες Άντζελες 4 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάνονους»	57	10446	διῆλθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		Γουλανδρή	43	7282	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 30 'Ιουλ. δι' Ιράν
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	ανεχ. Λόες Αντζελες από 2 'Ιουν. διά Ντουμάτ
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνά»	44	7207	έφθ. Αγ. Θρακίσκον 8 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	ανεχ. Μόζι 4 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΠΗΤΕΡ Λ.		Ίω. Γ. Λιθανός	61	14000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσιαλι κλπ.	54	6154	ανεχ. Σιεμπουέγκος 27 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΛΑΤΑΝΙ		έτ. «Λέο»	25	4528	διῆλθε Κων (Πολίν) πολίν 28 'Ιουν. διά Νοθορωσίκην
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Σανκάν 30 'Ιουν.
ΠΛΕΙΓΙΩΝΗ (δ.)		έτ. Καρρά	53	12513	ανεχ. Αρούμπαν 4 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΠΛΕΙΓΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ		έτ. Β. Παντελής, Λτδ.	44	7185	έφθ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΓ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Πάρετ Κλίππερ»	54	6320	εις Αγγλίαν, υπό παραλαβήν
ΠΛΕΙΓ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. Β. Παντελής, Λτδ.	44	7203	έφθ. Ρουέν 29 'Ιουν.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	ανεχ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΟΛΙ ΚΟΣ		έτ. «Παναμάς»	54	8825	διῆλθε Μαρόνιμποττελ 16 'Ιουν. διά Ρίγαν
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Σκίρρων»	43	7258	διῆλθε Κων (Πολίν) από 10 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Κάνονους»	61	10494	εις Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Προσπερίτυ»	43	6975	ανεχ. Μπέρια 27 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	ανεχ. Μορμουγκάρο 27 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		έτ. «Ατλάντα»	57	9166	ανεχ. Κόμπε 27 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		Στρ. «Ανδρεδόπης	43	10193	ανεχ. Κολόμπο 9 'Ιουλ. διά Ταϊτταγκόκ
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	διῆλθε Σουεζ 4 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
ΠΟΠΗ		έτ. «Μορέλος»	43	7199	έφθ. Βανκούμπερ 8 'Ιουλ. (διά Πειραιᾶ)
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Αρπη»	43	7257	ανεχ. Χαδάνα 2 'Ιουλ. διά Καρντένας
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	ανεχ. Λόες Αντζελες 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Τρανοσεάνικα»	58	10995	ανεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Τουέστ Αφρικα»	58	8414	ανεχ. Κολούμπια ρίθερ 24 'Ιουν. διά Πουσάν
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	έφθ. Νοθορωσίκην 22 'Ιουν.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διῆλθε Παναμά 23 'Ιουν. διά Χαδάνναν
ΠΥΘΕΑΣ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	21	1515	έφθ. Χάιφαν 6 'Ιουλ.
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Αρμονία»	43	7176	ανεχ. Λόες Αντζελες 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
		έτ. «Πίρωτεύς»	44	7252	διῆλθε Παναμά 19 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ					
ΡΕΑ		έτ. «Στροβίλη»	43	7138	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	έφθ. Ταμπικο 5 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	διῆλθε Κων (Πολίν) πολίν 2 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Κύαμος»	44	7229	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 23 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΡΙΤΑ		έτ. «Μοντελέονις»	44	7131	ανεχ. Λορέντζο Μαρκές 2 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ ΛΑΙΟΝΕΣ		Υιοι Σιγάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΟΓΩ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	έφθ. Χαδάννα από 3 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Ρότερντεμ 5 'Ιουλ.
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Τουέστον Σῆ»	55	21028	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΡΥΩΜΟΣ		έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	έφθ. Χαδάννα από 11 'Ιουν.
		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Μόζι 13 'Ιουν. διά Χιροσίμα
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)					
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	59	19300	άργει Κυνόδουραν από 6 'Ιουν.
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ		έτ. «Κεραμίες»	56	21081	διῆλθε Σουεζ 7 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Μπισάκι»	44	7176	άνεχ. Μόζι 5 'Ιουλ. διά Λόες Αντζελες
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ		έτ. «Γιάνη Δ. Ιγγλέσον	43	7268	ανεχ. Λόες Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μερκντάιλε»	44	7282	ανεχ. Λόες Αντζελες 21 'Ιουν. διά Τόκιο
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	ανεχ. Βέρα Κοούν 23 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8550	ανεχ. Αγύσταντ 1 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιοι Σιγάλα	43	7176	έφθ. Σαγκάν 2 'Ιουλ.
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Ποίντεώνης	28	1660	άνεχ. Αλέσουντ 15 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Δίδω»	43	7231	άνεχ. Σιγκαπούρην 16 'Ιουν. δι' 'Οδησόν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	55	16056	άνεχ. Αύγυσταν 28 'Ιουν. διά Χαδάνναν
ΣΕΛΕΣΤΕΣ		έτ. «Κάργκα Μαρίτιμα»	44	2877	έφθ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 20 'Ιουν.
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13910	άνεχ. Λόες Αντζελες από 10 Μαΐου διά Καλλάο
ΣΕΡΡΑΙ		έτ. «Βιστομορές»	43	8501	διῆλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. (από Ντιπρότ)
ΣΙΜΟΣ		Σ. Σικιαρίδης	43	7275	άνεχ. Μορμουγκάρο 21 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13921	άνεχ. Μορμουγκάρο 28 'Ιουλ. διά Περού
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Βικαλδόρο»	44	6725	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διά Σαν Πέντρο
ΣΚΥΡΟΣ		έτ. «Κάιζερ»	43	7176	έφθ. Καλλάο 1 'Ιουλ.
ΣΚΟΤΙΑ		έτ. «Βαλενθία»	42	6907	άνεχ. Πόρτλαντ (Όρ.) 21 'Ιουν. διά Φουζίκι
ΣΟΥΛΙΟΤΗΣ II		έτ. «Αλαδόπρος»	44	7176	άνεχ. Πειραιάς 8 'Ιουλ. (διαταγής)
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Πειραιάς 13 'Ιουλ. διά Καλάμας
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ		έτ. «Μαριντόρλα»	50	1517	άνεχ. Λιβερπούλ 2 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	διῆλθε Θέουνταν 5 'Ιουλ. δι' 'Οδησόν
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Εξέλιορ»	57	10398	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ. διά Μόζι
ΣΟΦΙΑ Τ.		άδ. Τουρινάκη	36	1212	διῆλθε Κων (Κων) πολίν 29 'Ιουν. διά Βραήλαν
ΣΠΑΡΤΑΝ		έτ. «Σπάρτανη»	44	8247	έφθ. Ο'σάκαν 16 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ	(δ.)	έλληπνηκή έταιρια	44	7276	έφθ. Βοστώνην 20 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ		Ίω. Λάτος	26	5648	έφθ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Κιγκσων (Ζαμ.) 13 'Ιουν. διά Κούβαν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλον»	56	8789	διῆλθε Παναμά από 8 'Ιουν. διά Μόντιλ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Βοστώνην 28 'Ιουν. διά Σεματάν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	διῆλθε Παναμά 20 'Ιουν. διά Κούβαν
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανσποτοσιφίκα»	43	7207	έφθ. Ρεούνιον 1 'Ιουλ.
ΣΤΡΟΒΙΑ		έτ. «Στροβίδη»	43	7167	έφθ. Ρότερνταμ 5 'Ιουλ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Σύρα
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα»	43	7156	έφθ. Σάν Λορέντζο 7 'Ιουλ.
ΤΑΝΑΙΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	διῆλθε Κων (Κων) πολίν 22 'Ιουν. δι' 'Οδησόν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Γένοβαν 23 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τοάτων»	44	7184	άνεχ. Μουρόραν 2 'Ιουλ. διά Μιχάρα (ΕΠΩΛΗΘ)
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7135	άνεχ. Τακόμα από 9 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικικ»	42	7513	άργει Παλέρμο από 2 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεχ. Κόμπε 9 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Κόμπε 9 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΑ (δ.)		έτ. «Τρανσπετρό»	30	9243	άνεχος Κυνόδουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		παναμαϊκή έταιρια	44	7187	έφθ. Βομβάν 4 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανσποτοσιφίκ»	56	2745	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντέλιτας»	57	1049	

ΥΠΑΓΑΝΤΗ		έτ. «Ανατολή»	41	6830	έφθ. Σαντάγκο 27 'Ιουν.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Ιουν. διά Καθασάκι
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		Διά Κόμετ	43	15005	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. (άπο Περού)
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Λάνοντερ»	45	15574	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΦΑΙΑΚΟΝ		έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΦΑΙΑΚΟΝ		έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	έφθ. Μαντράς ρόδι 7 'Ιουλ.
ΦΑΙΑΚΟΝΕΡΑ		Υών Π. Γουλανδρῆ	60	15162	έφθ. Τόκιο 21 'Ιουν.
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μέζι	44	15579	άνεχ. Γάμπα 3 'Ιουλ. διά Σορέλ
ΦΑΙΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άνεχ. Τακόμα 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Άμφιων»	57	9950	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Κούνδαν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλορα»	60	15157	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουλ. (άπο Ν. Όρλεάνην)
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	διπλήθε Κων/πολιν 27 'Ιουν. διά Μεσσογείον
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		Δή Σελείν	44	15020	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «Ελ-Μέξ»	38	1230	εις Φεραιά από 6 Μαΐου
ΦΩΣ		έτ. «Λαϊμπριάν»	43	7152	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρουν
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άκρει	60	9319	άνεχ. Βανκούμπερ 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Οζάκαν 18 'Ιουν.
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Κωνσταντζαν 29 'Ιουν.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκοι»	56	10583	άνεχ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουν. διά Ναυκόγια
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Ποιοντρέζα Σιπηγκικ»	53	8458	άνεχ. Ταρακόν 29 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μάγια»	54	15749	άνεχ. Μένος Αμπούλλα 25 'Ιουν. διά Κικούμα
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Μάτος Έρμανός»	42	2865	διπλήθε Μπρόννωμποττελ 21 'Ιουν. διά Λενινγκραντ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)		έτ. «Πιουνάτεντ Κρός»	53	12513	Ίδε: «ΠΛΕΙΓ ΙΩΝΗ», ως μετωνομάσθιν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ. «Άγγελόπουλοι	44	7193	άνεχ. Γένοβαν 6 'Ιουλ. διά Σφατ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Σέντραλ»	43	7139	άνεχ. Χαδάννων 25 'Ιουν. διά Νουέθιτας
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	έφθ. Μόζι 28 'Ιουν.
ΩΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7084	έφθ. Κόμω Μπαιν 23 'Ιουν.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Γκρινβιλλ»	44	7261	άνεχ. Λός Αντζελες 29 'Ιουν. διά Ν. Ύρκην
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Ναυκασάκι
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούλε»	24	1988	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	56	20140	έφθ. Μπρεμερχάρφεν 28 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	21	1489	άνεχ. Σουεζ 29 'Ιουν. δι' Αντεν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	άνεχ. Κούκε 3 'Ιουλ. διά Υέπιλα
ΑΓΚΝΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιαν Μάρη»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκνα»	41	5225	έφθ. Γένοβαν 30 'Ιουν.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επεράντζα»	43	7265	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουρπρο»	29	3725	έφθ. Ραγκούν 9 'Ιουλ.
ΑΕΛΛΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	άνεχ. Χαδρην 7 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΑΖΟΥΡΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουλ. διά Λάδεσντ
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άργει Ντάρτμουθ από 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπηγουαίη»	49	3484	έφθ. Αμέρεβον 29 'Ιουν.
ΑΓΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμάρα»	41	4729	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδι 8 'Ιουλ. (διά Βλαδιμεστόκ)
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελη»	44	3061	άνεχ. Λισσαβώνα 2 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
ΑΓΗΝΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	18784	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διά Πολιτείας
ΑΙΓΑΙΝΑ	(λ.)	έτ. «Πασιφίκη»	42	7227	άνεχ. Λάδεσντ 2 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκη»	43	7267	έφθ. Ναυκόγια 5 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	58	10018	έφθ. Λός Αντζελες 6 'Ιουλ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	58	10018	έφθ. Οζάκαν 5 'Ιουλ.
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Μακόρις 17 'Ιουν. διά Πασκαγκούλα
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	42	7002	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άνεχ. Μορμούγκαρο 25 'Ιουν. διά Καλαι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιννούλαρ»	44	7058	έφθ. Αμορτερνταμ 3 'Ιουλ. (διά Λονδίνον)
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθανίου)		έλληνικά συμφέροντα	45	7285	άνεχ. Γκίζον 4 'Ιουλ. διά Κούρε
ΑΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άνεχ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΛΛΑΜΙΚ ΣΙΑΟΥΔΑ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Ψάνσης	54	28738	διπλήθε Σουεζ 7 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 1 'Ιουλ. διά Μαγιούνγκα
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. «Ρίταςξ»	25	2323	άνεχ. Λά Νουβέλλα 28 'Ιουν. διά Ραθέννα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	56	20926	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Απρ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάροπο»	44	7215	άνεχ. Οζάκαν 16 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΑΛΚΗΣΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιδιδης»	42	7066	άνεχ. Πόρτ Αλμπέροι 15 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Οζάκαν 25 'Ιουν.
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άνεχ. Μακόρις 17 'Ιουν. διά Πασκαγκούλα
ΑΛΜΠΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Ν. Ύρκην 28 'Ιουν. διά Μπαγιόν
ΑΛΜΠΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάρημπα»	43	7231	άνεχ. Σαιν Τόμας 3 'Ιουλ. διά Αντεν
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7359	άνεχ. Χαρούσιτς από 21 Δεκ.
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άργει Βαλτιμόρων από 21 Αύγ. 1959
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις»	44	10721	άνεχ. Βαλτιμόρων από 26 Μαΐου
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Νταρμπόραν 20 'Ιουν. δι' Αγ. Βικέντιον
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρων από 12 Απρ. 1958
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV		έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άνεχ. Λός Αντζελες 13 'Ιουν. δι' Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	έφθ. Καζαμπλάγκαν από 21 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουετόν Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Ν. Ύρκην 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους»	57	11978	άνεχ. Σαιν Τόμας 3 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άργει Χάρρουτις από 21 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Βαλτιμόρων από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΔΗΣΗΝΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άργει Μόπιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιόνι»	43	7206	άργει Βαλτιμόρων από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Ράούμπαν 3 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΑΝΤΑΣΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρων από 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρων από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)		έτ. «Οράιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρων από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΟΦΤΕΙΟΥΝ (δ.)		έτ. «Άνδρος»	54	17847	άργει Μουκούισμα 29 'Ιουν. (έπισκευα)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεχ. Ράούμπαν 30 'Ιουν. δι' Αύγουστον
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντρόφαντο»	57	25441	άνεχ. Χιροκάτα 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουετόν Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Μαϊάτη 2 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άνεχ. Σαδάννων από 29 'Ιουλ. 1959
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)		έτ. «Νολίντο»	20	4992	έφθ. Χονσολούδη 1 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	εις θείαν 14.16 B. - 100.42 Δ. 'Ιουν. 21 δι' Οζάκαν
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Σαδούι»	44	7259	άνεχ. Ρότερνταμ 27 'Ιουν. διά Κούρδαν
ΑΝΤΩΝY		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	άνεχ. Ντακάρ 26 'Ιουν. διά Μπουέρνος Αύρες
ΑΝΤΩΝΗΣ (λ.)		έτ. «Άνταρες»	44	7126	άνεχ. Κόμπε 8 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμελγκά»	43	7176	έφθ. Βιλμπικτων 3 'Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβιλλ»	43	7244	έφθ. Τόκιο 2 'Ιουλ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	έφθ. Σπετζία 20 'Ιουν.
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	έφθ. Κόλπομ 24 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άπεξ»	42	6806	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδι 9 'Ιουλ. διά Μορμουγκά
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	57	9452	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά Πούέρτας
ΑΡΓΚΥΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Κόμπε 8 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
ΑΡΕΤΗ (Λιθανίου)		έτ. «Βιλανούέρα»	57	10657	εις Αρχάγγελον 26 Μαΐου (δι' Ελλάδα)
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμάν»	43	7258	άνεχ. Μπριούμπαιν από

ΑΡΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε»	31	4540	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	έφθ. Κούρε 3 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκυράρούτα»	44	6995	άνεκ. Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά Βαρμόν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλορές»	38	10277	όργει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	όργει Φερρόλ από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Χιροχάτα 13 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	28	1707	έφθ. Αλεξανδρείαν 6 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	διπλήθ. Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Κλάύμοντ
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαΐν»	58	18743	άνεκ. Ράς Τανόρα 29 'Ιουν. διά 'Ολλανδίαν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκουφαλός»	32	4329	διπλήθ. Σουέζ 1 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σωράγια»	37	2709	άνεκ. Πειραιά 11 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
ΑΡΤΓΙΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σωράγια»	26	2903	έφθ. Θεσσαλονίκην 3 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΙΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	διπλήθ. Παναμάν 6 'Ιουλ. διά 'Απω 'Ανατολήν
ΑΡΧΑΙΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	όργει Πέραμα από 7 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμ Σή Τράπον»	43	7137	έφθ. Νιού Ουεστμινστερ 3 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	άνεκ. Λός 'Αντζελες 29 'Ιουν. διά Γιαβάταν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιαγάνο»	44	7157	διπλήθ. Λαδεσεντ 19 'Ιουν. διά Χιούστον
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλλα»	28	4809	έφθ. Κοκιν 25 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλα»	44	7176	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 24 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίο»	43	7129	έφθ. Φούριο 1 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουν. διά Πενντα Καρντόν
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρύγουντ»	34	1465	άνεκ. Βιρτζτόν 6 'Ιουλ. διά Μερσίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	42	7150	άνεκ. Λός 'Αντζελες 29 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	56	8560	άνεκ. Σιμίζου 18 'Ιουν. διά Γελόν Ραμόνια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 5 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΒ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	58	20451	άνεκ. Τρινιτόντα 26 'Ιουν. διά Καναδά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ»	43	7176	έφθ. Όζάκαν 13 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7257	έφθ. Κόμπι 1 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	17062	άνεκ. Λός 'Αντζελες 15 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	9869	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 5 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	51	10054	έφθ. Φλαδέλφειαν 26 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	9833	άνεκ. Μπαρίκιο 2 'Ιουλ. διά Μπράουνσβιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έφθ. Όζάκαν 1 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	24831	άνεκ. Άγ. Φραγκίκον 22 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	59	18500	διπλήθ. Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	55	12985	άνεκ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	11322	έφθ. Τρινιτάντ 29 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	11248	διπλήθ. Χέλανημποργκ 29 'Ιουν. διά Δανιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	55	11241	άνεκ. Ν. Υόρκην 29 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΠΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12696	εις Πειραιά 24 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12712	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	11767	άνεκ. Μπελέμ 23 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	άνεκ. Ν. Υόρκην 28 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	14839	διπλήθ. Εσκουμπαΐνς 18 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	10930	άνεκ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουν. διά Όζακαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεκ. Κιουρασάο 26 'Ιουν. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	ε.ε. Κυνόδουραν 21 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10908	έφθ. Μουρόραν 5 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεκ. Τζιμπούτι 22 'Ιουν. διά Σουραμπάγια (ΕΠΩΛΗΗ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεκ. Λός 'Αντζελες 28 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	εις δώρωνα Παναμά 21 'Ιουν. (διά Γιοκοχάμαν)
ΑΤΤΙΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	6872	έφθ. Ταμπίκο 6 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άνεκ. Κόπερβικ από 24 Μαΐου διά Μούρμανοκ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)		έτ. «Ολιομαν»	44	7192	άνεκ. Χάρυκ Αλιάν 19 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.)		έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεκ. Χάρυκ Αλιάν 21 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΒΙΟΔΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	N. Γουλανδρής	58	26566	άνεκ. Πέρο Κόλπον 3 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΒΙΟΔΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	διπλήθ. Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	57	11623	διπλήθ. Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Πέρο Κόλπον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	διπλήθ. Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Πέρο Κόλπον
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	διπλήθ. Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Πέρο Κόλπον
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	42	7286	άνεκ. Μόζι 25 'Ιουν. διά Ν. Καλπονίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ.
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	άνεκ. Καματοί 27 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεκ. Μοντρέαλ 10 'Ιουν. διά Αλγερίον
ΓΕΩΡΓΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράρα»	45	7253	διπλήθ. Κιουρασάο 2 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	έφθ. Κάρδιφ 3 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	άρχει Πέραμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Ιουν. διά Πόιντ Νουάρ
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άρχει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Παν.)		έτ. «Γιργάκε»	45	499	έφθ. Κολόμπο 29 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)		έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	39	3729	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 3 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18790	έφθ. Κόρπους Κριότι 21 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	έφθ. Μπασσεύν 26 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	21	1964	έφθ. Σουέζ από 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. Κ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	έφθ. Μόζι 29 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόπορε»	43	7166	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.)		έτ. «Γιολάντα»	40	7168	έφθ. Σπέτζια 18 'Ιουν.
ΓΙΩΡΓΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	42	7025	έφθ. Ταϊν 21 'Ιουν.
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιβάνου)		έτ. «Εύτυχια»	45	7240	άνεκ. Βρέσπην 14 'Ιουν. διά Μούρμανοκ
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΓΚΑΤΙ' ΜΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	άνεκ. Λαττάκια 28 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΓΚΕΜ (Δ.δ.)		έτ. «Ούρανια»	38	9260	άνεκ. Ελέσουνα από 28 'Απρ.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε»	56	20668	έφθ. Καλκούττα 4 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουλανδρή	57	8884	διπλήθ. Παναμά 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Νεάπολιν 2 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΑΡΙΓΩ (Λιβάνου)		έτ. «Αγγελικάνα»	37	1638	διπλήθ. Πόρτ Σαϊδ 30 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΙΑΡΙΔΑ		έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεκ. Περο Κόλπον 15 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουσόρλαντ Γλείντι»	57	26032	διπλήθ. Σουέζ 29 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουσόρλαντ Γλείντι»	57	13750	άνεκ. Ράς Τανόρα 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Γιανκαϊά 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΡΕΙ·ΓΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανούσενικ»	55	20432	διπλήθ. Σουέζ 27 'Ιουν. (έπεσκευα)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΡΕΙΤΓΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	55	25317	έφθ. Σκαραμαγκάν 12 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΡΕΙΤΓΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	έφθ. Μόντρεαλ 29 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΚΡΙΦΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράσοχ	57	13750	άρχει Σκαραμαγκάν από 23 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΓΡΙΦΤ		έτ. «Γουσόρλαντ Θρίφτ»	43	10513	έφθ. Σκαραμαγκάν 11 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΩΝ (N.A.T.)		έτ. «Τοέστος Μπαίν»	57	25489	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 27 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (Δ.δ.)		έτ. Νιάρχου	57	25490	άνεκ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ (Δ.δ.)		έτ. Νιάρχου	57	26032	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (Δ.δ.)		έτ. Κίκια Ουτλά Μπαίν	57	26031	άνεκ. Βανκούμερ 8 'Ιουλ. διά Νάντζεστερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ (Δ.δ.)		έτ. Νιάρχου	43	10591	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	44	12853	διπλήθ. Θόρελαντ 5 'Ιουλ. διά Αμστερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΚΟΓΚΕΡΟ		έτ. Νιάρχου	43	12808	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά θίλαδελφειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΚΟΝΚΡΟΤ		έτ. Νιάρχου	43	20667	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Μίρι 4 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ηότον»	58	11201	έφθ. Αμπορτνταμ 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ		Στ. Νιάρχος	43	12793	έφθ. Λορεντζό Μαρκές 24 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρου Τάνκερς»	55	20781	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)		Στ. Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλόθες Σουέζ 22 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουρούρλητ Τήμ»	43	10577	εις Πειραιά από 13 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΝΟΠΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	διπλόθες Παναμά 17 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ		έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Σεμαίνους 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	έργει Σκαραμαγκάν από 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛ		έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 6 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρωμα)		έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρ 23 'Ιουλ. διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. Τ. Τόλερανς	43	10565	έργει Σκαραμαγκάν από 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. Στ. Νιάρχου	43	12800	έφθ. Χάμπτον ρόδς από 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ		έτ. Στ. Νιάρχου	44	12806	άνεχ. Ποκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)		έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	έφθ. Ν. 'Ορέλενην 1 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Ρότερνταμ 2 'Ιουλ. διά Μασσαλιαν
ΓΟΥΟΡΙ		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Φάσ 6 'Ιουλ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	41	6911	έφθ. Μπέραν 6 'Ιουλ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	έφθ. Ραγκούν 30 'Ιουν.
ΓΡΑΝΑΔΑ		έτ. «Σεγκόθια»	56	10180	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 16 'Ιουν.
ΔΕΛΤΑ (λιθάνου)					
ΔΕΣΠΟΙ		έτ. «Μαργκαλάντε»	44	7083	διπλόθες Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΔΗΛΟΣ (λιθάνου)		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες από 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	29	2935	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	έφθ. Μαγιάτλων από 10 'Ιουν.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρτενόνζα»	56	10360	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. διά Τόκιο
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Ρεοίφε
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Λίθερπουλ 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνα»	43	7260	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 1 'Ιουλ. δι' "Εμδεν
ΕΙΡΗΝΗ (άγγλ.)		έτ. «Μαργκαλάντε»	43	7083	διπλόθες Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες από 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	29	2935	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	έφθ. Μαγιάτλων από 10 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ		έτ. «Καρτενόνζα»	56	10360	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (λιθάνου)		έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΚΑΛΗ (λ.)		έτ. «Δωριεύς»	58	6759	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Ρεοίφε
ΕΛΑΛΕΝ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Λίθερπουλ 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνα»	43	7260	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 1 'Ιουλ. δι' "Εμδεν
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7132	διπλόθες Τζακάρταν 13 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΕΝΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7132	έφθ. "Αγ. Βικέντιον 29 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	1953	διπλόθες Μπρόναμποττελ 21 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιότα Ρίος»	36	7820	άνεχ. Ταρακάν 1 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΕΛΛΑΝ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παποχροπότιδην»	58	13066	άνεχ. Τερέστον 1 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεράς»	43	3159	άνεχ. Μιρί 6 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόζα»	44	7051	διπλόθες Μπρόναμποττελ 2 'Ιουλ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (λιθάνου)		έτ. «Ελληνόποντος»	44	7189	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Ιουλ. διά Μορμουγκάδ
ΕΛΠΙΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλωμαρ»	35	4963	έφθ. Ν. 'Ορέλενην 22 'Ιουν.
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν»	20	6157	άνεχ. Ταρακάν 1 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΕΝΩΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Τερέστον 1 'Ιουλ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΕΡΙΝΙΟ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίς»	43	7162	άνεχ. Ντάλεθ Τζιμπούτι 2 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΣΤΕΡΛΕΔΑ		έτ. «Μάστερ»	42	7140	έφθ. Ματάνζας 14 'Ιουν.
ΕΞΟΧΑΝ (περοϊκόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	26	3503	έφθ. Τεργέστον 3 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένιαν Λάιν»	45	7224	διπλόθες Σουέζ 3 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άνεχ. Χάμπτον 27 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάνδρος»	19	3858	έφθ. Νεάπολιν 10 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΛΑΒΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν»	42	6975	διπλόθες Θεούτον 30 'Ιουν. δι' "Οδησόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλι»	54	18730	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Τάνκερς»	56	30150	διπλόθες Παναμά 28 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκριορία»	59	9200	διπλόθες Παναμά 15 'Ιουν. δι' "Οζάκαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΕΦΕΣΟΣ		έτ. «Ρέψυμπ»	49	18171	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΖΑΝΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Τρινκούάλλι 15 'Ιουν. διά Σεμπένικο
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Ν. 'Ορέλενην 29 'Ιουν.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	διπλόθες Παναμά 3 'Ιουλ. (άπο Καιμπάριεν)
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Τόκιο 5 'Ιουλ. διά Μπαλικ Παπάν
ΗΑΙΑΣ Ε. (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσιογκ»	43	7207	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς από 24 Μαΐου διά Μακάσαρ
ΘΕΟΚΣΕΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7250	διπλόθες Παναμά από 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Ρεοίφε 2 'Ιουλ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντα»	38	5825	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουν.
ΘΕΟΜΑΝΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοποσίφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Ντώμπαν 20 'Ιουν. διά Κόμπε
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ		παναμακή εταιρία	42	7162	διπλόθες Παναμά 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούποκιο»	44	12500	άνεχ. Ρότερνταν 18 'Ιουν. διά Κευπέκ
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Κυνόδοουρον από 12 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουνέδα»	17	1295	άργει Πέραμα από 1 'Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	έφθ. Θεσσαλονίκην 4 'Ιουλ.
ΚΑΛΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπτη»	57	8774	διπλόθες Τρινινταντ 5 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (λιθν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΛΟΦΑ		έλληνικά συμφέροντα	35	5103	διπλόθες Λίζαρπτ 2 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει Αμπέροαν από 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΝΝΟΝΙΜΠΟΥΡΥ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκούπια»	43	2757	άνεχ. Λός "Αντζελες 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννον»	43	2896	άνεχ. Μπάραν 5 'Ιουλ. διά Βομβάνην
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	40	7121	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 27 'Ιουν. διά Σμύρνην
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντάζια»	56	10015	έφθ. Σιεμφουέγκος 26 'Ιουν. έις Ακάμπα 4 'Ιουλ.
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθν.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Λισσαδώνα 4 'Ιουλ.
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΓΚΩΣΤΑΣ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοί Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Ραγκούν 2 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανού»	24	3871	έφθ. Φλέγκερφιορντ 7 'Ιουλ.
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΣΚΑΥΓ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιρφάνη»	24	2060	έφθ. Σορέλ 7 'Ιουλ.
ΚΑΝΤΕΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνιοσα»	44	7281	διπλόθες Παναμά 4 'Ιουλ. δι' "Ιαπωνίαν
ΚΑΡΝΕ-ΓΣΟΝ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόροι»	43	7993	άνεχ. Χάμπτον 5 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)		έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 'Ιουν. δι' "Ιοπανίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	45	10523	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΚΑΣΤΑΝΗ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζι»	43	6988	άνεχ. Βρέστιο 17 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπηρίορ»	44	10750	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΚΑΥΓ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαύσουθ»	43	10691	έφθ. Βρέστιο 22 'Ιουν. δι' "Αμπου Ζενίμα
ΚΑΡΝΕ-ΓΣΟΝ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	2861	διπλόθες Παναμά 4 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΚΗΔΕΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	έφθ. Περσία 8 'Ιουλ. διά Μάρκους Χούκ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	διπλόθες Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	40	4672	άνεχ. Μάλταν 6 'Ιουλ. διά Βουλώνην
ΚΑΣΧΑΝ (περοϊκόν)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5411	έφθ. Ν. 'Ορέλενην 3 'Ιουλ. διά Βουλώνην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (λιθν.)		έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10200	έφθ. Τόκιο 14 'Ιουν.
ΚΕΓΓΙ ΠΑΛΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ.			

ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	ανεχ. Λός -Αντζελες 26 Ιουν. διά Μπαλμπά
ΚΟΝΩΡ		έτ. «Αγκούττα»	19	2949	εφθ. Ρόττερνταμ 6 Ιουλ.
ΚΟΡΗ (κορτ.)		έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	διπλήθε Κεμπέκ 13 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7176	διπλήθε Παναμά 3 Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	ανεχ. Σαβάννα 3 Ιουλ. διά 'Ολλανδ. Γουάνα
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κομποπόλιταν»	43	7261	ανεχ. Σαβάννα 3 Ιουλ. διά 'Ιουλ. διά 'Ιωνιαν
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Ζίτα»	43	7075	ανεχ. Κόμπε 19 Ιουν. διά Μπατού Παχάτ
ΚΡΕΣΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλα Γκράντε»	43	7275	ανεχ. Μπουένος Αύρες 22 Ιουν. διά Κόμπε
ΚΡΗΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	ανεχ. Γιοκοχάμαν 25 Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7176	ανεχ. Μπρέλιζε 4 Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (Δ.)		έτ. «Λαιμπρίαν»	56	4031	εις Μόμπια από 18 Δεκ. 1958
ΚΡΟΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θερνάντο»	41	6756	ανεχ. Μοντεβίδεο 7 Ιουλ. διά Σάντος
ΚΥΜΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	ανεχ. Πουέρτο Μιράντα 3 Ιουλ. διά Τενερίφαν
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίρια»	43	6992	εφθ. Βικτωρίαν 30 Ιουν.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολίσιμαν»	43	6888	ανεχ. Γιοκοχάμαν 14 Ιουν. διά Ντάιρεν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	ανεχ. Βρέσπιν 30 Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Κοοτίκος»	40	2993	ανεχ. Φλώσιγκ από 9 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΑΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουν.)		έτ. «Ναδ. Κομιέρσιαλ»	21	- 1833	
ΑΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	εις ταξίδια Πλέιτ
ΑΛΑΡΓΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαργά»	56	23880	ανεχ. Γιοκοχάμαν 14 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΕΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Δευτέρι»	43	7176	διπλήθε ιδιότητα 6 Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΑΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμοντε»	53	13406	εφθ. Κόμπε 7 Ιουλ.
ΑΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτο»	43	7259	ανεχ. Μπαχαγκουέρο 5 Ιουλ. διά Μαρακαϊμπο
ΑΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	εφθ. Μπουένος Αύρες 7 Ιουλ.
ΑΙΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελθίρα»	44	7161	εφθ. Τσιαδέλφειαν 28 Ιουν.
ΑΙΥΡΙΚ (Δ.δ.)		έτ. «Θητάρη»	43	10428	εργει Οραντζ από 18 Ιαν.
ΑΙΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λωρώπη»	43	2847	ανεχ. Ντόρτερχτ από 8 Ιουν. διά Ρωσιαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	
ΜΑΙΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άργει 'Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	εφθ. Λός -Αντζελες 29 Ιουν.
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	διπλήθε Σούεζ 5 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΡΗΜΑΡΗ (Λιθάνου)		έτ. «Δημητρα»	37	4838	εφθ. Οζάκαν 15 Ιουν.
ΜΑΙΜΑΝΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστορ»	18	920	ανεχ. Σαγκούνα 21 Ιουν. διά Ρωσιαν
ΜΑΙΛΟΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7145	διπλήθε Πειραιά 3 Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Πανδία»	43	7210	εφθ. Μασσαλιαν 7 Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ζαννίσι»	45	3549	ανεχ. Άμβερσαν 28 Ιουν. διά Χούλλ
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαντιόν»	44	7216	διπλήθε Παναμά 1 Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΝΤΡΙΡΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	ανεχ. Λός -Αντζελες από 1 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΥ		έτ. «Σάντα Κυριακήν»	21	1410	εφθ. Γένοβαν 3 Ιουλ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	εφθ. Τζακάρταν 1 Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	ανεχ. Λός -Αντζελες 12 Ιουν. διά Οζάκαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	ανεχ. Περο. Κόλπον 6 Ιουλ. διά 'Άγγλιαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	25	1473	εφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έτ. Ρούσσου	27	1554	εις ταξίδια Πλέιτ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (σύνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθερν Κρός»	44	7289	εφθ. Αμοτερντάμ 15 Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	7219	Ίδε: «ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	ανεχ. Πουσο Μπούκομ 2 Ιουλ. διά Χαϊφόγκ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μογκλίθερας»	45	8965	εφθ. Καλκούταν από 12 Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλι»	38	5548	εις Ήρων ντε Φράντα 25 Ιουν.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	εφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	εφθ. Βιλελμοχάφεν 6 Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Δ.δ.)		έτ. «Μαριπλάγκα»	43	8046	εις μεταφοράς Αιγαύπτου
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5231	εφθ. Ταϊν 10 Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΙΔΙΝ (Δ.)		έτ. «Μάρικι»	44	7212	ανεχ. Λός -Αντζελες 1 Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7279	εφθ. Μπέλλιγκαμ 27 Ιουν.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7150	ανεχ. Ν. Υόρκην 7 Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10668	εργει Παλέρμο από 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	εφθ. Σαντιάγκο 28 Ιουν.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7282	ανεχ. Ρόττερνταμ 5 Ιουλ. διά Κάρλοχαμ
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	εις Μακάσσαρ από 4 Ιουν.
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Τζιοδάνι»	43	7259	διπλήθε Πούσλο Μπούκομ 7 Ιουλ. διά Κουνταλόρε
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Άρκουλ»	43	7263	
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπτ»	44	7251	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδικι»	56	23871	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)		έτ. «Ντέμ»	20	1512	
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (σύνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)		έτ. «Ιγουνίδερσαλ»	57	8855	
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάκια»	45	7254	
ΜΕΛΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυτούριας»	58	20894	
ΜΕΡΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7190	
ΜΕΡΕΣΙΝΙΔΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	
ΜΗΛΟΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεσο»	49	19929	
ΜΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	
ΜΙΧΑΗΑ Α. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Μικέλ»	29	2666	
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρές»	53	11289	
ΜΙΧΑΗΗ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Χρύσανθη»	29	1866	
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάδιοναλ»	57	12683	
ΜΠΑΖΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίγκο»	45	7176	
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)		έτ. «Φρόντερα»	56	10661	
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (Δ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	
ΜΠΙΡΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5217	
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουίανα»	42	7803	
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έργει Οζάκαν 30 Ιουν.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 Ιουλ. διά Νιού Μπέτφορν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	εφθ. Ρόττερνταμ 5 Ιουλ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	ανεχ. Γιοκοχάμαν 2 Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΑΖΑΛΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	41	7579	διπλήθε Βιρβαλτάρ 3 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	διπλήθε Βιρβαλτάρ 9 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΝΑΣΙΩΝΑ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννο»	57	10044	εφθ. Ριο Ιανέτρον 27 Ιουν.
ΝΑΣΙΩΝΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	ανεχ. Γιοκοχάμαν 8 Ιουλ. διά Σάν Πέντρο
ΝΑΣΙΩΝΑ ΧΟΠ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριδάπορ»	43	8428	εφθ. Μπουένος Αύρες 1 Ιουλ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	ανεχ. φιλαδέλφειαν 30 Ιουν. διά Μανιλα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	εφθ. Αγ. Φραγκιόκον από 10 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)		έτ. «Άλτις»	42	7227	ανεχ. Βρέστην από 31 Μαΐου διά Νικάρο
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	εφθ. Γιοκοχάμαν 5 Ιουλ.
ΝΕΜΕΑ (Δ.δ.)		έτ. «Γιουνίδερσαλ Τράμπι»	42	9730	διπλήθε Βιρβαλτάρ 5 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΝΕΦΕΔΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	ανεχ. Μπαχάρειν 11 Ιουν. διά Νιγκάτα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	ανεχ. Λός -Αντζελες 18 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7258	ανεχ. Κουντέρη Μπαίν 28 Ιουν. διά Μπάχια Κλαρέννια
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμν»	53	12395	εφθ. Ούλον 25 Ιουν.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	ανεχ. Λός -Αντζελες 23 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	εφθ. Αμπελάκι από 16 Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	ανεχ. Λός -Αντζελες 29 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντες»	43	7255	εφθ. Ντάρτρουμ άπ όι 1 Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	διπλήθε Πορόνιμοποτέλ 21 Ιουλ. διά Στεττίνον
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	ανεχ. Κάιλαν 22 Ιουν. διά φιλιππίνας
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουέρτα Λα Πάλμα»	53	9188	εφθ. Γιοκοχάμαν 3 Ιουλ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	ανεχ. Κόμπε 6 Ιουλ. διά Μόζι
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμαϊκή έταιρία	28	1463	

ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη»	44	7063	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 1 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	έφθ. Μορμουγκάρο 13 'Ιουν.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. Γιουρόπο»	28	6857	είς μεταφοράς 'Ερυθρᾶς - Αιγύπτου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράύτερ»	44	10662	άργει Πειραιάς από 18 Σεπτ. 1959
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 25 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	12029	είς Πειραιάς από 17 'Απρ. (έπισκευα)
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιπένε. Θράίτερ»	44	7061	άνεχ. Βικτωρίαν 5 'Ιουλ. διά Γεύνιαν
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	έφθ. Μόντρεαλ 28 'Ιουν.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράϊς»	58	13545	διπλήθες Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕ 'Εντερπράϊς»	59	12800	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 29 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηνούαίν»	58	10396	έφθ. Κόνακρου 29 'Ιουν.
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναονικέίτορος»	60	13847	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	άνεχ. Αμερίκαν 27 'Ιουν. διά Πένελ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Ευρώπα»	56	8716	έφθ. Ρεόφις 4 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμύρανία»	58	10483	άνεχ. Αμερίκαν 1 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Ευρώπα»	55	11209	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 3 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Ευρώπα»	56	8716	άνεχ. Κολούμπια πίριδε 30 'Ιουν. διά Πακιστάν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτ»	56	10486	
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)					
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιαμαν»	43	7199	
ΟΛΚΑΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρην»	43	7051	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 'Ιουν. διά Μούρμανοκ
ΟΛΥΜΠΙΑ					έφθ. Ραγκούν 3 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΓΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	διπλήθες Πόρτο Σαΐδ 2 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ					άνεχ. Ν. 'Υρκον 6 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άργει Ελευσίνα από 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	άνεχ. Βαλτιμόρου 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διπλήθες Σουέζ 21 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θνάσον»	58	27602	άργει Ελευσίνα από 13 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	διπλήθες Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	άργει Ελευσίνα από 28 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτσις»	53	14009	άργει Ελευσίνα από 19 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Ολ»	49	17792	άργει Ελευσίνα από 4 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ					είς Πειραιάς από 3 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ					άνεχ. Αιμερέσσον 7 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργει Ελευσίνα από 22 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13934	άργει Φερρόδι από 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφειον 2 'Ιουλ. διά Σάν Λορέντζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (N.A.T.)					άνεχ. Μπλέουν 30 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	είς Ρόττερνταμ από 12 Μαρτ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280	διπλήθες Τοίνινταν 4 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 'Ιουλ. δι' Ανγκλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	55	18790	διπλήθες Πόρτο Σαΐδ 7 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειον 29 'Ιουν. διά Σάν Λορέντζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ					άργει Κυνόσουραν από 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	20595	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	διπλήθες Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	άργει Ελευσίνα από 10 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	είς Πειραιάς από 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ					άνεχ. Φιλαδέλφειον 30 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ					άργει Ελευσίνα από 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Ολ»	58	27602	διπλήθες Σούεζ 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΤ'ΙΜ					άνεχ. Φάσουλη 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	άργει Ελευσίνα από 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσασάντο»	54	13580	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	8195	άνεχ. Ευδέν 24 'Ιουν. διά Μόιπιλ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλληνικος συμφέροντα	44	7280	διπλήθες Πότο Σαΐδ 1 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)					άργει Κυνόσουραν από 6 'Απρ.
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάναμαρ»	34	7825	έφθ. Καλλάδη από 1 'Ιουν.
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)					άνεχ. Ρίο Γκράντε 13 'Ιουν. διά Παρανάγκουα
ΟΡΟΜΑΡ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλλη»	58	12667	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερών Στάρο»	44	7254	έφθ. Τόκιο 22 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρου πορν 17 'Ιουν. διά Μαρακαΐμπο
ΟΣΕΑΝ ΡΗΟΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	έφθ. Βοστώνην 4 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Φιλαδέλφειον 30 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	άργει Τάμπαν από 24 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τρανσοπορτ.»	59	37958	διπλήθες Σούεζ 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)					άνεχ. Πουετάτη λά Κούζι 4 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειον
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	20595	διπλήθες Παναμά 24 'Ιουν. διά Κοβένας
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΣ					άνεχ. Τόκιο 24 'Ιουν. διά Σπάττλ
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτι»	42	7192	άνεχ. Τόκιο 30 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κοός»	43	7176	έφθ. Ο'Ζάκαν 30 'Ιουν.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σῆ»	43	7167	άνεχ. Τόκιο 24 'Ιουν. διά Σπάττλ
ΟΥΡΑΝΑ					έφθ. Ν. Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ					άνεχ. Ούλού 4 'Ιουλ. διά Σάντε
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλαρα»	43	7228	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούον 5 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΠΑΛΜΑ (λ.)					
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)					
ΠΑΝ (Λιθάνου)					
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ					
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ					
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)					
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	
ΠΑΝΑΡΗΣ Α. (δ.)					
ΠΑΝΑΡΗΣ Β. (δ.)					
ΠΑΝΑΡΗΣ Δ. (δ.)					
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)					
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	άνεχ. Βαλτιμόρου 20 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)					άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)					άνεχ. Αλεξανδρείαν 27 'Ιουν. διά Κόνακρυ
ΠΑΡΑΔΑΙΝΑ (λ.)					άργει Χάμπτον πόδας από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)					άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 8 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)					άνεχ. Ράς Τανσύρα 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ					έφθ. Κόπεροβικ από 21 Μαΐου
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλα»	43	2881	διπλήθες Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Νοβορωσίκων
ΠΕΛΟΠΟΔΑΣ (Λιθάνου)					άνεχ. Φιοκοχάμαν 29 'Ιουν.
ΠΕΜΠΤΟ (Λιθάνου)					άνεχ. Πάλμας 24 'Ιουν. διά Μόιπιλ
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Ντακάρο 24 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλωμα»	36	1974	έφθ. Σιγκαπούρων αόρεις 24 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Σιγκαπούρων αόρεις 24 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Μάλταν 4 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφικ Γιούνιον»	44	10297	άνεχ. Ν. Λιδιανδός .
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέλοπιδας»	43	5221	άνεχ. Ν. Λιδιανδός .
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργυκαλάντε»	40	6089	άνεχ. Ν. Μαρόδια .
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Ν. Μαρόδια .
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8860	άνεχ. Ν. Μαρόδια .
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8466	άνεχ. Ν. Γ. Λιδιανδός .
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεχ. Ν. Γ. Λιδιανδός .
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	άνεχ. Ν. Γ. Λιδιανδός .
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	άνεχ. Ν. Γ. Λιδιανδός .
ΠΕΤΕΡ ΜΠΛΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	59	8700	άνεχ. Ν. Γ. Λιδιανδός .
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	45	7244	άνεχ. Ν. Γ. Λιδιανδός .
ΠΙΟΝΕΡ					έφθ. Τόκιο 4 'Ιουλ.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλε 'Εστε»	44	7190	έφθ. Μορμουγκάρο 24 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)					άνεχ. Ντώρηπαν 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΒΟΥΛΑ II (παν.)					έφθ. Μάλταν 4 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΠΟΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Λειδέσες 7 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	άργει Πέραμα από 14 Φεβρ.
ΠΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιάτε Μάρς»	43	2016	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διά Περού
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδος»	16	1999	έφθ. Χάλισταντ 1 'Ιουλ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κορμάρε»			

ΠΡΑΣΙΤΕΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7237	διπλήθε Πόρτ Γουελλερ 30 'Ιουν. διά Μεγ. Λίμνας
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήποποντος»	43	7128	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	έφθ. Ροζάριο 26 'Ιουν.
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. φιλαδέλφειαν 17 'Ιουν. διά Σιδώνια
ΡΕΖΟΔΑΙΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 28 'Ιουν.
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	17	1293	διπλήθε Κων(πολιν 23 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	άνεχ. Μπουένος Αύρες 7 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΡΙΟΝ (παν. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλατ»	45	12813	διπλήθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	άνεχ. Ιπουούτις 24 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	άνεχ. Κολόμπο 22 'Ιουν. διά Χαδάνναν
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	11	1538	άνεχ. Λά Γκουλέτε 5 'Ιουλ. διά Μπανιόλι
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεχ. Χαδάννα 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Πάντρε
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	έφθ. Βενετίαν 28 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝY (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ - Άντωνυ»	40	5468	έφθ. Λάς Πόλας 6 'Ιουλ. (διά Μ. Θάλασσαν)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμψέροντα	42	7165	παρελθόνθι εἰς Νιούπορτ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ-ΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	42	7243	άνεχ. Λός Αντζελες από 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΙΝΤ ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊδόσαι»	36	5129	διπλήθε Ντακάρ 6 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΣΑΙΝΤ ΣΑΛΑΜΑΤ (παν. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2895	εἰς θέσιν 43.22 Β. – 45.59 Δ. 'Ιουλ. 5 διά Λιθερπουλ
ΣΑΙΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	30	4105	άργει Αμπελάκι από 1 Νοεμ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαβίζαι»	23	5372	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΙΝ ΠΑΜΙΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	44	10546	άργει Κυνόσουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΙΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιότιμη»	43	7260	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστήν»	43	7267	διπλήθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΙΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπρετά»	44	7238	άνεχ. Πόρτ Κεμπλα 14 'Ιουν. διά Κούρε
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Μορμουγάν 25 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΣΑΙΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7207	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 30 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Κολούμπια πιθερ 4 'Ιουλ. διά Τακόμα
ΣΑΙΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	έφθ. Τρίνινταντ 3 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤΑ ΦΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φέ»	43	7284	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΣΑΙΝΙΤΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10655	άνεχ. Μπουένος Αύρες 19 'Ιουν. διά Βαλπαραίσο
ΣΑΙΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεχ. Αμπέρσαν 21 'Ιουν. διά Πειραιάδ
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάτερ»	44	10743	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΑΙΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμπαρ»	44	7200	έφθ. Βάλδις Μπαν 4 'Ιουλ.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δν.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	31	4704	έφθ. Μασσαλίαν 15 'Ιουν.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	άργει Πέραμα από 16 'Απρ. 1960
ΣΕΓ-ΙΧΗΣ (λ.δνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	40	7304	άνεχ. Κουδετ 14 'Ιουν. (διαταγάς)
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντοντ»	22	3084	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 24 'Ιουν.
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξ. Σ. Θάνασης»	48	11379	έφθ. Στανλόου 10 'Ιουλ.
ΣΙΑΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιράμ»	43	7275	άνεχ. Νονδίνουν 3 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	εἰς Σύρον από 3 Δεκ. (επισκευαι)
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίτα»	44	7238	άνεχ. Φροπάνουν 24 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουγίτγουώτερ»	41	10443	διπλήθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Μπάραν
ΣΟΥ-ΙΤΤΟΥΟΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιαν Σπ.»	21	1946	άργει Βαλτιμόρων από 9 'Ιουλ. 1960
ΣΟΥΛΑ Γ	(N.A.T.)	έτ. Νταϊός	21	1498	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουν. δι' 'ΩΣ Κάϊς
ΣΟΟΙΑ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σπαρτό»	43	7232	έφθ. Λιθρόνον 29 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙ ΓΛΑΝΤ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εἰς Τεργέστον από 24 Μαΐου 1960
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	έφθ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουλ.
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς»	56	30159	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Μπουένος Αύρες 23 'Ιουν.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινδουλάρ»	55	8799	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Βαλτιμόρων 26 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	έφθ. Αδελαΐδα 9 'Ιουλ.
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σπυρίδων»	42	5023	έφθ. Ν. Υόρκην 29 'Ιουν.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Μπαχρέιν 4 'Ιουλ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Αν. Φραγκίσκον 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΕ-ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπακέριερς»	43	7231	έφθ. Ναγκόγια 23 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Αμπέρσαν 30 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	έφθ. Χαδάνναν 29 'Ιουν.
ΤΖΕΝΝΗ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόθο Ηγουρόπα»	44	7176	άνεχ. Γιασβάταν 29 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΘΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Χαδάνναν
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδα»	43	7251	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπό»	54	18717	άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1959
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2047	εἰς Τεργέστον από 24 Μαΐου 1960
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτζ»	53	27853	έφθ. Ναγκόγια από 9 'Ιουν. (διά Λός Αντζελες)
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρά»	44	7254	άνεχ. Νουέρτας 17 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΤΟΥΑΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιότιμη»	37	4542	άνεχ. Φρππορτ (Μηαχ.) από 16 Μαΐου διά Ρωάιαν
ΤΟΥΑΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλας»	43	7191	εἰς Ρουάνιαλ Σοθερέν 20 'Ιουν. (διά Χαδάνα)
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	έφθ. Γάνδον 8 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΕΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοανατίλλον»	43	10459	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΤΡΑΝΤΓΚΟΥΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδιλη»	57	24027	διπλήθε Σουεζ 4 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	45	7136	έφθ. Βομβάν από 11 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΣΕΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντης»	44	7299	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάκισον»	44	7251	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΤΡΕΙΤΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Ταιμπάτ 5 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσανα»	27	2457	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρος Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυουν»	45	10603	άνεχ. Βιλελμοσχάφεν 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυριανούν	18	5285	έφθ. Ραγκούν 4 'Ιουλ.
ΥΑΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 1 'Ιουλ. διά Μαρακαΐμπο
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	44	7251	άργει Φάλμουσθ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαίν»	57	21910	διπλήθε Σουεζ 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Βανκουμέρ 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Μ. Σκούφαλος	29	3958	έφθ. Λούμπεκ 3 'Ιουλ.
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προκρέσσο»	44	7208	έφθ. Μπέλλιγκαυ 5 'Ιουλ.
ΦΙΟΙΝΙΞ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτημπάνουντη»	40	6410	άνεχ. Νουέρτας 17 'Ιουν. διά Κίναν
ΦΙΟΦΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θουαίνη»	36	2642	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Σουνδίαν
ΦΙΟΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Τ. Αθανασιόδης	36	1400	διπλήθε Κων(πολιν 6 'Ιουλ. διά Νοθεωροσικην
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Πέντρο»	44	7022	έφθ. Μαντράς 4 'Ιουλ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπυρουάλη»	36	1965	άνεχ. Νέμουρας 4 'Ιουλ. διά Γκρεπντζάμαθ
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άνεχ. Λός Αντζελες 7 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Σαιδ Τζών 7 'Ιουλ. δι' Αμμουδιν Μπαν
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	19	2559	έφθ. Βενετίαν 23 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορ»	38	9403	διπλήθε Κων(πολιν 3 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 4 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλια»	43	1790	άργει Αμπελάκι από 14 Φεβρ. 1960
ΧΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκραουντ»	43	7258	άνεχ. Αδελαΐδα 7 'Ιουλ. διά Κούρε
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιον»	55	23930	διπλήθε Σουεζ 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 25.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15th JULY 1961

THE PRESENT STRENGTH OF GREEK SHIPPING

894 SHIPS - 6,217,224 GROSS TONS UNDER THE GREEK FLAG

We are climbing steadily to fifth place among the maritime powers of the world. This happy conclusion is derived from the figures of the second quarter of 1961 as compared to those of the first quarter.

There were fewer launchings but more tonnage was transferred to the Greek flag, including, as it did, many large tankers. Purchases of second-hand vessels were maintained at an equal level while sales to foreign buyers were three times as many. There was an increase, also, in the sale of tonnage for scrapping.

The sum total of these transactions was the addition of 42 ships totalling 360,035 g.t. bringing the current total of Greek flag vessels over 300 g.t. to 894 or 6,217,224 g.t. By adding small vessels of 100 to 229 g.t. we reach the impressive total of 1,106 ships or 6,254,680 g.t.

We are still in sixth place but only 100,000 g.t. behind the Japanese total of 6.3 million g.t.

The prospects for further transfers are such that the Japanese total should easily be surpassed and a record 7 million g.t. is expected by the end of the year.

There is even talk, among the optimists, of an 8 million g.t. peak by the end of 1961.

There was a further addition, during the last quarter, of 25 vessels to the total of Greek-owned shipping under the six flags, grossing 119,171 tons and bringing the grand total to 1,577 vessels or 12,558,927 g.t.

This marks an increase over the total for the previous quarter, although, sooner or later, there is bound to be a drop in this upward curve.

THE GREEK FLAG

The following table breaks down the current Greek merchant fleet in terms of type and vintage:

Type of vessel	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	191	1,801,013
Warbuilt cargo	365	2,340,258
Prewar cargo	42	147,454
Postwar tanker	81	1,476,577
Warbuilt tanker	17	106,353
Prewar tanker	12	65,011
Ocean liners	5	90,429
Passenger ships	53	136,034
Various	128	54,095
Total	894	6,217,224

It is worthy of note that the Greek flag today flies over 272 vessels of postwar construction (191 cargo ships and 81 tankers) grossing 3,277,590 tons. This constitutes 52.5% of our entire fleet — a proportion never before attained in the history of Greek shipping. The same percentage, in terms of Greek-owned shipping under the six flags, is 54.5% with 505 ships grossing 6,846,408 tons.

THE LIBERIAN FLAG

Greek-owned vessels still flying the Liberian flag are broken down as follows:

Type of vessel	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	72	629,682
Warbuilt cargo	93	650,339
Prewar cargo	31	97,061
Postwar tanker	137	2,583,595
Warbuilt tanker	38	374,968
Prewar tanker	2	28,495
Ocean liners	1	22,970
Total	374	4,387,110

Greek-owned shipping under the Liberian flag is marked by a high percentage of postwar vessels and a high percentage of tankers in

proportion to the whole. Thus, 74.3%, or 209 cargo ships and tankers totalling 3,213,277 g.t. are of postwar construction and 58.9%, or 2,583,595 g.t. are postwar tankers alone.

It is therefore logical to assume that the continuing transfer of Liberian flag vessels to Greece will not only increase the size of the Greek fleet but improve it in quality as well.

PANAMA, HONDURAS AND COSTA RICA

Greek-owned shipping under the flags of Panama, Honduras and Costa Rica continued to decline for reasons that are so well-known they do not bear mentioning.

At the end of the second quarter of 1961 there were 175 Greek-owned vessels registered in Panama grossing 1,235,990 tons or 3 vessels and 10,278 g.t. less than at the end of the first quarter.

There was no change in the Honduran total of 15 vessels grossing 173,729 g.t.

The Costa Rican flag has all but disappeared with nothing left but a token force of 10 small and obsolete vessels grossing 24,626 tons all of which are laid up and all of which face the forthcoming prospect of the breaker's yard.

THE LEBANESE FLAG

In contrast with the decline of the other «flags of convenience» the Lebanese flag is constantly gaining in popularity with shipowners still bent on «turning a fast buck».

During the second quarter of 1961, a total of 22 Greek-owned vessels grossing 120,614 tons were registered in the Lebanon while 4 vessels totalling 23,358 g.t. were either sold or transferred to other registries.

The present total of Greek-owned shipping flying the Lebanese flag stands at 109 vessels grossing 520,248 tons.

It should be noted that no large and established firm has resorted to the Lebanese flag so far. Small owners have favoured the Lebanon in an attempt to fight the depression with the reduced crews, lower wage-scale and other benefits derived by registering their ships in that country.

THE SIX FLAGS

Adding up the totals shown in the preceding lists we obtain a total of 1,577 ships grossing 12,558,927 tons under the six flags which appear in the following table in terms of type and vintage:

Type of vessel	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	270	2,482,324
Warbuilt cargo	630	4,056,117
Prewar cargo	134	442,197
Postwar tanker	235	4,365,084
Warbuilt tanker	72	705,698
Prewar tanker	21	153,661
Ocean liners	8	149,259
Passenger ships	53	136,034
Various	154	68,553
Total	1577	12,558,927

The healthy side of the picture is reflected in the total of 505 post-war vessels grossing 6,847,408 tons representing about 54.6% of the total volume of Greek-owned shipping under the six flags.

The darker side consists of 857 ships of wartime and prewar construction, grossing 5,357,673 tons. Of these, only 93 are tankers grossing 859,359 tons due entirely to the fact that Greek shipowners did not enter the tanker field until after the second world war and did so almost entirely with new buildings.

With regard to the remaining 764 warbuilt and prewar cargo vessels grossing 4,498,314 tons, a small number will be replaced by new ships but the great majority will have to be withdrawn from service during the coming years and either sold to foreign buyers or scrapped.

It is therefore inevitable that the total volume of Greek-owned tonnage, which has reached such remarkable heights, will gradually be reduced.

LAID-UP SHIPPING

109 SHIPS — 1,054,946 GROSS TONS

The improvement in the tramp freight market and its relative stability resulted in a further decrease of laid-up cargo vessels during the second quarter of 1961 when 29 ships totalling 188,533 g.t. were reactivated.

The tanker market, however, became worse than ever. More tankers were laid-up representing an increase of 540,555 g.t. over the laid-up tanker tonnage of the first quarter.

This figure would have been even larger if many tankers had not been converted to grain-carriers to remain in employment.

At the end of the second quarter of 1961, 109 Greek-owned ships totalling 1,054,936 g.t. were laid-up as against 704,466 g.t. at the end of the first quarter.

Of these 109 vessels, 32 were Greek-flag ships totalling 266,988 g.t. and 77 were «convenience-flag» ships totalling 787,948 g.t.

45 ships totalling 553,579 g.t. were laid-up in Greece and 32 ships totalling 234,369 g.t. were laid-up abroad.

In terms of type and vintage, the laid-up vessels are broken down as follows:

Type of vessel	No. of Ships	Gross Tons
Warbuilt cargo	23	165,511
Prewar cargo	17	78,397
Mediterranean cargo	12	17,356
Postwar tanker	31	546,563
Warbuilt tanker	17	178,118
Prewar tanker	9	68,991
Total	109	1,054,936

The reason why more ships have been laid-up in Greece — the Piraeus area in particular — than elsewhere is because many of them are undergoing small repairs at the Scaramanga yards and in Piraeus, or undergoing their annual survey. Also, by laying-up a ship in Piraeus, owners can save the substantial cost of crew repatriation.

Another reason, where tankers are concerned, is the proximity of Greece to the oil producing areas to which a reactivated ship can quickly head for as soon as the freight market improves.

The following table shows the comparative percentage of laid-up shipping from December, 1949 to the present date:

	Total Strength	Laid-up Tonnage	Percent
Dec. 1949	2,590,906	623,026	24.04
Dec. 1952	4,029,667	622,962	15.45
April 1958	10,929,295	2,772,430	25.36
June 1958	11,304,125	3,740,163	33.19
Sept. 1958	11,683,031	3,785,586	32.40
Dec. 1958	11,899,383	3,344,161	28.94
April 1959	11,841,963	3,232,561	27.29
June 1959	12,036,139	3,491,339	29.00
Sept. 1959	12,146,410	3,522,910	29.04
Dec. 1959	12,456,159	2,271,962	18.24
April 1960	12,601,373	1,813,953	14.40
June 1960	12,592,944	1,685,322	13.41
Sept. 1960	12,535,913	1,445,041	11.70
Dec. 1960	12,200,764	793,814	6.50
April 1961	12,439,756	704,466	5.68
June 1961	12,558,927	1,054,936	11.91

At the height of the 1949 depression, 24.04% of Greek-owned shipping was laid-up while 15.45% of the total at the time was laid-up in 1952. The worst depression was the one in 1958 when 33.19% or one third of Greek shipping was laid-up. The situation had improved considerably by December 1960 and a low of 5.68% in laid-up shipping was reached at the end of the first quarter of 1961, only to rise again to 11.91% by the end of the second quarter.

It must be noted, however, that the total would have been far greater were it not for the fact that 17 ships totalling 128,700 g.t. were sold

to foreign buyers during the second quarter while another 8 ships totalling 50,996 g.t. were sold for breaking.

The conversion of a great number of tankers to grain carriers must also be taken into account.

THE END IS IN SIGHT

The battle being waged by the American unions against «flags of convenience» is one of paramount interest to us as it is to all other traditionally maritime nations.

If the unions eventually win the right to organize the crews of more than four hundred Liberian and Panamanian-flag vessels controlled by American interests, then a death blow will have been dealt to one of the major attractions the «flag of convenience» holds for ship operators — the freedom to make up crew complements as they please and pay them well below union scales.

If, also, the profits from the operation of such vessels are made taxable — which is doubtful — then we shall have heard the last of a scandalous and infamous international situation.

No shipowner in his right senses will dare to cloak his enterprise under the flag of a remote nation, incapable of providing one iota of protection to his vessels.

A few daredevils may stick to foreign flags for what they are worth, such as the Bermudan flag, but the great majority will prefer the flags of internationally recognised maritime nations.

As far as Greek shipowners are concerned, we believe that all of them, in time, will «repatriate» their vessels to the Greek flag.

This development, will depend mainly upon local conditions. If the present climate of economic and political stability is maintained; if our administrative ability and our capacity for protecting the interests of Greek ships are developed and, more important, if we are able to comprehend fully the value of our shipping industry to the national welfare and behave accordingly to shipowners and crews — then, and only then, will full «repatriation» become possible.

And when that happens, Greece will become the third maritime power in the world after Great Britain and the United States.

We think it is fitting to recall here the words of our Prime Minister, Mr. Constantine Karamanlis, when he addressed the following message to Greek shipowners in New York on November 21, 1956:

«Greek shipowners can now, after having satisfied their personal ambitions, fulfil also their moral obligations by placing their ships under the Greek flag. They can help their country in raising its moral and political stature. With her merchant fleet alone, Greece can assume the importance of a major world power.

Furthermore, it is in the interest of the shipowners themselves to place themselves under the protection of the Greek flag. No foreign country can understand their problems as well as their own homeland. The interests of Greek shipowners must be correlated with the interests of Greece. The hour of the Greek flag has sounded!»

We ourselves foresaw the trend as far back as 1955 and have never ceased, time after time, to urge Greek shipowners to abandon the flags of half-breed Panama and black Monrovia and seek the protection of Greek registry.

We are glad we were not disproved in our predictions and one of the largest merchant fleets in the world under the Greek flag is now in the making.

The end is in sight.

TROUBLE AHEAD

Once again, a warning! Beware of the machinations of the Seafarers International Union's Paul Hall and his gang in the States.

It is very likely that, with the help of Fournarakis, S.I.U. minions may try to organize Greek crews working on Liberian and Panamanian flag vessels.

Feelers in that direction have already been extended. It is now up to the Ministry of Mercantile Marine and P.N.O. to take action. Mr. Hall does not recognize the contracts ratified by the I.T.F. from which he was thrown out. He may well seek the representation of Greek crews to claim a new bargaining agreement.

Drastic steps will have to be taken to avoid the danger of a boycott

DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE
GRAVESEND 4596

47 PELHAM ROAD
GRAVESEND, ENGLAND

TELEGRAMS, RADIOS
"HUTCHINSON GRAVESEND."

Pilots available for British Coast, North Sea and Baltic.

Pilots can board and land off Dover, Brixham, Fishguard, Holyhead and Thurso.

Pilots can board at any British or Continental port.

Radio E.T.A. off boarding port (24 hours notice) to "Hutchinson Gravesend,"

of Greek-owned Liberian and Panamanian-flag vessels and the deception of Greek crews who might be prevailed upon to act against their very own interests.

The proselytizing of the unions and their fellow-traveller Fournarakis have no other object in ultimate view than to throw Greek seamen out of work.

More specifically, the measures we think should be taken without delay are:

a) An emphatic and irrevocable announcement that any Greek seamen involved with the movement set afoot by the American unions will be deprived of his seaman's book.

b) All seamen to be provided with identity cards on which their union membership will be inscribed.

c) All seamen to be required to sign, prior to a ship's call at a U.S. port, a declaration to the Master to the effect that their working conditions are governed by the Greek collective agreement, the terms of which they unreservedly agree to abide by.

THE DENIAL

The denial we publish below, issued by the Ministry of Mercantile Marine on the baseless reports that appeared recently in New York and London newspapers, was suggested by us in our last issue.

We are glad to see the Ministry acted promptly in this respect by issuing the following announcement:

"The Greek Ministry of Mercantile Marine announces the following:

1.— In the issue dated June 2, 1961 of the New York Journal of Commerce and in the issue dated June 6, 1961 of Lloyd's List of London reports were published to the effect that in at least two instances, American operators controlling large fleets of Liberian and Panamanian flag vessels discussed with certain Greeks the conditions under which these fleets could be sold to Greeks and registered under the Greek flag and subsequently be leased back to their former owners.

2.— These reports also add that so far, of those ships which have been transferred from Liberian to Greek registry during the past two years, only a few are controlled by American interests.

3.— As these reports are liable to create confusion among Greek or foreign shipping circles with regard to the policy pursued by the Greek Government in this respect, the Ministry wishes to make it quite clear that:

a) Law No. 2687/53 was promulgated with the specific purpose of attracting to the Greek flag none other than ships of Greek ownership. The Greek Government does not in any way intend to deviate from this policy of "repatriation".

b) All ships so far accepted for registry under the Greek flag belong to enterprises controlled by Greek shipowners.

c) Whenever the representatives of foreign interests have manifested the desire to register their ships under the Greek flag, their applications have always been flatly rejected.

P. N. O. TAKES A HAND

The I.T.F. was also concerned about the reports mentioned above and queried P.N.O. on this score. After consulting with the Ministry of Mercantile Marine, P.N.O. issued the announcement published below which, we feel, is far from satisfactory.

The P.N.O. announcement does not deny the substance of the published reports to the effect that the question of transferring American-owned "convenience - flag" vessels has been discussed here.

As a matter of fact, the announcement implies that such discussions have indeed taken place despite the fact that P.N.O. knows very well that no such application and no such discussions have been held recently.

The reports were nothing but a pernicious attempt to make the Greek flag appear as a "flag of convenience" and it is this impression that P.N.O. should have emphatically eradicated.

Here is the P.N.O. announcement:

"The Governing Board of the Panhellenic Maritime Federation, having met on the 12th inst. concerned itself with press reports to the effect that American business interests controlling large fleets of vessels flying the Liberian and

Panamanian flags seek to register these vessels in Europe and, more specifically, in Greece.

The Governing Board of P.N.O. has ascertained that this action was prompted by the long struggle waged by the American maritime unions against "flags of convenience" in order to protect their members and which has culminated in decisions handed down by American courts unfavourable to the owners or operators of such vessels.

American shipowners are now seeking ways and means of escaping their legal obligations and avoiding the application of union working conditions and wage scales to American crews by registering their ships under the flag of a traditional maritime nation.

The Panhellenic Maritime Federation, adhering to the principles of free, democratic syndicalism and the international solidarity of the working man and furthermore, devoted as it is to its own aims which it pursues in common and in cooperation with the International Transport Federation and affiliated unions and which are directed towards the abolition of "flags of convenience" and the return of vessels to their national flags, is emphatically opposed to the use of the Greek flag as a means of continuing this transgression of national laws and social obligations.

In parallel, the Governing Board of P.N.O. declares that it will warmly pursue the struggle to bring all Greek-owned vessels now flying "flags of convenience" under the Greek flag and, in this spirit, will do everything in its power to encourage and protect such transfers of vessels belonging to purely Greek interests.

The Governing Board of P.N.O. calls upon the Greek Government to continue its policy of attracting to the Greek flag all Greek-owned vessels flying foreign flags and protecting our merchant marine.

The Panhellenic Maritime Federation, as an integral part of the International Transport Federation, was and is at the forefront of the I.T.F.'s policy and crusade against "flags of convenience" because it believes in the rightness of this cause not only in terms of nationalism but also in terms of the vital interests of seafarers.

The Government Board of P.N.O. hails and salutes, on behalf of Greek seamen, the struggle their American colleagues are waging and assures them of their solidarity, standing as they do by their side in their hard battle for social justice and for the protection of their basic rights, wishing them full success in their endeavours.

On behalf of the Governing Board

The Secretary-General
MANTHOS PETROULIS

HELP FOR THE SHIPYARDS

The Ministry of Mercantile Marine has suggested to the Economic Development Fund Organisation the advisability and necessity of a loan to Hellenic Shipyards at Scaramanga for the conversion of three T2 tankers to bulk carriers.

The relative document adds that most maritime nations give wide and varied support to their shipbuilding and ship-repair industries, having wisely assessed the benefits derived from this field of activity.

More particularly, since the depression that began in 1957 and the resulting drop in new orders, there has been a marked decline in the shipbuilding industry on an international scale.

Shipyards everywhere are doing their utmost to attract new orders and repair jobs by providing all sorts of credit facilities to their clients.

In some instances, the document continues, credits for shipbuilding work are granted on a commercial basis. In many countries, however, such as Japan, Germany, France, Belgium, Italy, Denmark and Norway, credits are granted either directly by the state or by state or semi-official organisations to the extent of as much as 80% of the necessary capital, with long-term loans of up to seven years' duration or more.

The document adds that in Great Britain, a Shipbuilding Advisory Committee has been set up to advise on the measures deemed necessary in support of the British Shipbuilding industry.

In the circumstances, it becomes obvious that Hellenic Shipyards will be unable to attract orders unless similar facilities are granted.

The document concludes by pointing out that a loan for the conversion of three T2 tankers to 20 — 23,000-ton bulk carriers will provide the national economy with the added advantage of the inscription of these vessels on the Greek register.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.
P.O.B. 1746

PORT-SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.
P.O.B. 55

PORT-TEWFICK

(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

R & K's FORTIETH ANNIVERSARY

On July 21, the firm of Rethymnis — Kulukundis celebrates its fortieth anniversary from the date of its foundation in 1921.

Perhaps no other Greek shipping firm can boast of such a widespread field of activity and of having exercised such a decisive influence on the course of history of the nation's shipping and on its shipowners.

The firm was founded by two cousins, Emmanuel Kulukundis and Minas Rethymnis, who were born into shipping families and spent their youths on the islands of Kassos and Syra.

They set up an office in London and joined the rush for second-hand vessels started by Greek shipowners and captains as soon as prices tumbled on the aftermath of World War I.

The two cousins soon gained the confidence of ship captains who had invested their life savings in their first ship but who had nobody to look after their interests in London while they sailed their vessels to remote corners of the globe.

It is doubtful whether the present-day «miracle» of Greek shipping would ever have occurred had it not been for the warm and friendly support «R & K» gave to small shipowners and part-owners who were incapable of running the business side of their investment.

It was many of these same small owners who later burgeoned into the powerful group that today owns the third largest merchant fleet in the world.

The cousins themselves did not lag behind. Building up their own fleet, acting as brokers and managers for others and making up with their own money any outstanding balance that was required to complete what seemed to them a good deal, their spirit of cooperation helped them and their partners survive the ruinous 1931 depression.

At that time, when banks and finance houses were foreclosing on mortgages and depriving shipowners of their means of livelihood, Emmanuel Kulukundis refused to admit defeat.

Selling the thirty ships under his management to the breakers in Genoa, he was able to obtain new long-term loans in London with which he immediately began buying new vessels. His former partners each came in for their share in the new venture without having to provide new capital.

With World War I «Standard»-type vessels, the firm and its partners faced the future with greater confidence.

By 1957, all was well again. By 1939, «R & K» owned or managed a total of 80 Greek and British-flag vessels.

During the war, the firm lost 45 vessels engaged in war transport.

In early 1946, Emmanuel Kulukundis bought and distributed among his clients 14 British and 16 Canadian vessels. In 1947, after the purchase of the now famous one hundred Liberty ships, in which Kulukundis played such an important part, Emmanuel Kulukundis bought 67 Canadian vessels, the biggest international shipping transaction ever made, 58 of which were to be delivered in 1950 at a lower price than these ships fetch today, 14 years later.

During the last ten years «R & K» and their subsidiaries have ordered a great number of new dry cargo vessels and tankers and have taken delivery of fifty so far. Shipyards in Great Britain, Holland, the United States, Japan, Germany, Yugoslavia and elsewhere all have «R & K» orders on their slipways.

The size and reputation of «R & K» enabled the firm to engage in large-scale financial transactions and subsidiaries sprang up both in London and New York such as «London Overseas Freighters» and «Kulukundis Interests».

The fortieth anniversary of «R & K» is a significant and happy event for the entire shipping world and we take this occasion to extend our heartiest wishes for long life to the firm and congratulations to Emmanuel Kulukundis and his successors who, we do not doubt, will carry the firm to greater conquests and continuing prosperity.

OBITUARY

PANAYIS A. YANNOULATOS

A bright chapter in the history of Greek shipping closed last month with the passing of Panayis Yannoulatos, Managing Director of The Hellenic Mediterranean Lines.

A gifted man with a visionary spirit and a tremendous capacity for applying his talents in many directions, Panayis Yannoulatos was also a generous and fundamentally humane person — traits that earned him the love and devotion of all who knew him or worked with him.

Born in Constantinople, in 1905, into a Cappadocian shipping family that transferred its base of operations to Piraeus in 1909, Panayis Yannoulatos was educated at the Leontios Gymnasium in Athens and Caius College, Cambridge.

From 1925, when he entered the family business, he devoted himself heart and soul to improving the coastal passenger service of his father and uncle's ships and became the leading proponent of the merger of Greek coastal ship operators in 1929, brought about at his father's instigation and whereby THE HELLENIC COAST LINES Co. LTD. was born.

The new firm flourished and extended its services to ports in the Eastern and Western Mediterranean through a subsidiary firm, THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES Co. LTD.

In subsequent years, and with the constant guidance of Panayis Yannoulatos, H.M.L. ships acquired a reputation among travellers in the Mediterranean for excellence of service and a cuisine that no competing line could surpass.

During World War II, he served as a corporal in the Signal Corps on the Albanian front.

Undaunted by the disaster of the war, during which all of the line's 18 ships were sunk with the exception of s.s. «CORINTHIA» which was used by the Royal Hellenic Navy as a depot ship, and another one which was scrapped, Panayis Yannoulatos energetically set about recreating the line.

Under his management, also, H.M.L. became the first Greek passenger line to link the port of Piraeus with Australia by means of the s.s. «CYRENTIA» and, later, the m.s. «TASMANIA».

In his private life, Panayis Yannoulatos was always a keen motoring fan and a bon vivant. On business trips in Europe, he always drove his own car with the Guide Michelin constantly by his side. He always astounded his friends with his incredible memory, which served him so well in his business and social life, and which enabled him to remember a good meal, course by course, eaten at some out-of-the-way restaurant years before.

He served for many years on the board of the Greek National Tourist Organization and, at the time of his death, was Vice-President of the Greek Chamber of Shipping, Vice-President of the Greek Shipowners' Union, President of the Automobile and Touring Club of Greece, President of the Greek Road Federation, President of the Skai Club and on the board of many other organizations.

He lived to see the realization of one of his fondest dreams — a speedy and low-cost passenger and car ferry link between Italy and Greece to overcome the main obstacle that was keeping many would-be tourists from visiting his country. The hard work he put in towards the establishment of this major development and the operation this year of not one, but two such car ferries (H.M.L.'s «EGNATIA» and Adriatica Line's «APPIA») stand as a tribute to his far-sighted vision and his life-long efforts to promote tourism.

Struck down with a cerebral hemorrhage last June, Panayis Yannoulatos died in Piraeus on the evening of June 21, 1961, aged 56.

His passing was mourned by the entire Greek shipping community and thousands who had known and loved him, from deck boys to cabinet ministers, attended his funeral.

The feelings of all were perhaps best summed up by an aged sea-pensioner who said:

«With Panayis, something died in the hearts of all of us that I don't think anything could ever replace».



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC., NEW YORK I. N.Y.

THE PEROLIN COMPANY, LTD. LONDON W.1.

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA

Also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo,
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venicula.

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25 Sultan Hussein
PORT SAID
Also at Alexandria & Suwa

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
VASTELAND 33
ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSSE
Klapdorp, 2B
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Spaldingstrasse 64 "Wikinghof,"
HAMBURG 1.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33. Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE
P.O. Box 1632 Botawala Bldg. — 4th Floor
11 Elphinstone Circle
BOMBAY, INDIA

SWEDEN

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

350 FIFTH AVENUE

NEW YORK I. N.Y.
ALL U.S. & CANADIAN PORTS
50 MOUNT ST.
LONDON W.1.
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Lochares Street — Tel. 42249
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULO & CO.
LATTAKIA
Also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli

ARABIA

THE ADEN AGENTS
P. O. Box 1240 Steamer Point
ADEN

FINLAND

INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS
Apartado 167 CEUTA

MALAYA

R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Malacca Street P. O. Box 303
SINGAPORE
(also at Penang)

NEW ZEALAND

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgt 1C 12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt 81
KRISTIANSANDS.