

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1964

Αρ. Φύλλου 696/455

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 696(455)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1964

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΔΕΝ ΠΑΜΕ ΚΑΛΑ...

Νά καταγγελθή ως «νόθος» ή συλλογική σύμβασις της 17ης Φεβρουαρίου διὰ τὴν ποντοπόρων ναυτιλίαν.

Νά καταργήθη ὡς ὄρος εἰς τὴν σύμβασιν διὰ τοῦ ὀποίου τόσον ἡ ἐφαρμογή τοῦ 48ώρου ὅσον καὶ πολλὰ ἄλλα τίθενται ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

Νά ιδρυθῇ Ταμείον «Ανεργίας Ικανὸν νὰ παρέχῃ ἐπίδομα εἰς τὸν ἀπολυθέντα ναυτικὸν εὐθὺς μετὰ τὴν ἀπόλυσίν του.

Νά δροσιθῇ εἰς 16% ἡ ἐφοπλιστική εἰσφορά εἰς τὸ N.A.T.

Νά αὔξηθῃ γενικῶς τὸ μισθολόγιον κατὰ 20%.

Νά αὔξηθῇ ὡς μισθὸς τῶν ἀνειδικεύτων καταστρώματος καὶ τοῦ προσωπικοῦ δοθητικῶν ὑπρεστῶν κατὰ 80%

Νά κατοχυρωθῇ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα (κλειστόν).

Νά ἐφαρμοσθῇ ἡ «κατὰ σειράνη» ἔργασία.

Νά ἀπαγορευθῇ αὐστηρός ἡ ἔκδοσις νέων φυλλαδίων.

Αὐτά καὶ ἄλλα λεπτομερέστερα, δχι ὅμως ὀλιγώτερον ἐντυπωσιακά, περιλαμβάνονται εἰς μίαν μακράν σειράνη αἰτήματων — 22 τὸν ἀριθμὸν — ποὺ ὑπέβαλον ἡ νεοσύστατος Πανελλήνιος Ναυτική Ἀδελφότης (Π.Ν.Α.) εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας.

Ο κ. Μπίρης, ἀγνοῶν ἀτυχῶς τὴν δύσκολον, σὸν καὶ εὐπαθῆ θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἐδέχητο νὰ συζητήσῃ τὸ κομβολόγιον τῶν αἰτημάτων καὶ, ἀν πιστεύσωμεν τὰς ἀναγραφεῖσας εἰδῆσεις, ὑπεσχέθη νὰ ἐπιλύσῃ τὰ περιστότερα ἐξ αὐτῶν ἐντὸς διμῆνου.

Πρὸς τοὺς συσκεφθέντας μὲ τὸν κ. «Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς ὑπ' αὐτὸν ὑπερεσίας ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Α. παρεσχέθη καὶ ἡ ὑπόσχεσις τῆς συγκλήτησεως εἰδικῆς συσκέψεως μὲ τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἵνα τὰ αἰτήματα συζητήθονται.

Καὶ θὰ προσθέσωμεν δύο μόνον λέξεις εἰς ὅσα αἱ ἀναγραφεῖσαι εἰδῆσεις μᾶς γνωρίζουν:

Δὲν πάμε καλά...

### ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Κατακλύζεται τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν ἀπὸ διαμαρτυρίας ἐκ τῶν ποντοπόρων πλοίων προερχομένων. Εἰς τὴν διεκδίκησιν δικαιωμάτων, ἐρμηνεῖαν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ τῶν ὄρων ἐργασίας καὶ ἄλλα παρεμφερέα δέματα ἀναφέρονται τὰ καθημερινῶς ἀποστελλόμενα τηλεγραφήματα, αἱ ἐπιστολαὶ καὶ τὰ ὑπομνήματα. Καὶ δὲν πρόερχονται μόνον ἀπὸ πλοιάρχους, αἵτοι ν-

τας ὁδηγίες, ὡς συνέβαντε μέχρι πρό τινος, καὶ ἀραιὰ πάντως διαστήματα. Προέρχονται, κατὰ κύριον λόγον, ἀπὸ κατώτερα πληρώματα, ἀνεξαρτοποιούμενα διὰ νὰ διεκδικήσουν διαφόρους ἀπαιτήσεις, ἀσυστάτους συχνά. Αἱ ἐνέργειαι αὐταὶ, αἱ ὅποιαι θέστουν εἰς συνεχῆ ἀπασχόλησιν τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ «Υπουργείου, μᾶς ἐνθυμίζουν παρομοίας περιπτώσεις τοῦ οὐχὶ ἀπωτέρου παρελθόντος. Τότε αἱ δράσαι ἐπὶ τῶν πλοίων «Ἐπιτροπὴ τῆς πλώρης» ἐκράτουν εἰς συνεχῆ ἐκνευρισμὸν καὶ ἀναταραχὴν τὸ «Υπουργεῖον, τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς, ἄλλα καὶ αὐτὰ τὰ πληρώματα.

Εἶναι λίστα χαρακτηριστικὸν τῆς ἀναπτυσσομένης ἡδη νοοτροπίας καὶ τῶν ἐπιδιώξεων, αἱ ὅποιαι μεταδίδονται ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον, τηλεγράφημα «ἐπιτροπῆς» κατώτερου πληρώματος Ἑλληνικοῦ σκάφους, ζητούντος νὰ πληροφορηθῇ, ἐὰν ἡ ἡμέρα τῆς κηδείας τοῦ ἀειμνῆστου Βασιλέως Παύλου ἡτο ἀργία διὰ νὰ διεκδικήθῃ ἡ εἰσπραξίας!

Πολὺ φοβούμεθα, ὅτι ἡ ἀφελής, ὃν μή τι ἄλλο, ἀντιμετώπισης ὠρισμένων ἐνεργειῶν ναυτεργατικῶν τινῶν στοιχείων, τὰ ὅποια ἔκαμπαν ἐσχάτως καὶ πάλιν τὴν ἐμφάνισίν των εἰς τὸ προσκήνιον, δημιουργεῖ ὅχι μόνον τὰς προϋποθέσεις ἄλλα καὶ ὑποδειπνεῖ τὴν ἐπανασύστασιν τῶν «ἐπιτροπῶν τῆς πλώρης», τὴν δράσιν τῶν ὅποιων ἐπλήρωσε τόσον ἀκριβά ἐπὶ ἀρκετὰ ἔτη τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον.

Ἐπαναλαμβάνομεν: Προσοχή. Εἴναι πολὺ εύπαθης ὁ ὄργανισμὸς τῆς «Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

### Η ΦΥΓΗ

Δυσοίωνα τὰ μηνύματα: «Ἀνεκόπτη καὶ παρ» ἡμῖν ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν κάθοδος τῶν νέων. «Ἡ μετανάστευσις ἀπομαστεύει τὰς πηγὰς ἐνισχύσεως καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Τεκμαίρεται τοῦτο ἀπὸ τὸν μειούμενον ἀριθμὸν ἀδόσεως νέων φυλαδίων. Σπανίζουν ἡδη καὶ οἱ λευκοφύλλαδίται.

Προτιμούν οἱ γέοι τὴν μετανάστευσιν εἰς τὴν Γερμανίαν, ὅπου αἱ συνθῆκαι ἐργασίας πιστεύεται ὅτι ἔξασφαλίζουν εἰς αὐτοὺς περισσότερας ἀνέσεις. Προτιμούν τὸν ἐκπατρισμὸν καὶ τινες ἀπὸ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Καὶ ἡ φυγὴ αὐτή, συνδυαζομένη μὲ τὰς ἀρθράς δραπετεύσεις καὶ τὴν πρόσληψιν «Ἑλλήνων ναυτικῶν ἀπὸ τὰ σένα πλοία, δημιουργεῖ τὴν κρίσιν τῶν πληρωμάτων, ὑπὸ τὴν ὄποιαν τῶρα τελεῖ ἡ Ναυτιλία μας. «Οσημέρας ὁδύνεται αὐτή.

Ομολογούμεν γότι δὲν ἔχομεν νὰ ὑποδείξωμεν μέτρα ἀνασχετικά. «Ἐπισημαίνομεν,

πάντως, τὸν κίνδυνον. Ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφέρομενοι ἡς μελετήσουν τὴν δημιουργούμενην κατάστασιν, ἐφόσον ἀκόμη εἶναι καιρός.

### Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

«Υπῆρξεν ἐπίμονος τῶν στηλῶν αὐτῶν υπόδειξις ἡ ἀπογραφὴ τῶν ναυτικῶν μας. Τὸ πόδον ἡτο ἡ ἀναγκαῖα καὶ χρήσιμος, ἀπεδείχθη ἐκ τοῦ ὅτι τὰς ἀποτελέσματα τῆς χρησιμοποιούνται ὅχι μόνον διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἐν γένει πολιτικῆς τοῦ N.A.T., ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν Ἐκπαίδευσιν καὶ ἀπὸ πολλὰς ἄλλας ὑπηρεσίας, πολύτιμα ἀριμένας στοιχεῖα ἐκ τῆς ἀπογραφῆς αὐτῆς.

«Οταν ἐλήφθη ἡ διὰ τὴν ἀπογραφῆς ἀπόφασις, είχε συγχρόνως ἀποφασισθῆ καὶ ἡ συντήρησις αὐτῆς, διενεργουμένη ἔκτοτε διὰ τῆς ἀπογραφῆς τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ἐπάγγελμα, τῶν συντάξιοδοτούμενῶν καὶ τῶν λαμβανόντων δίπλωμα. Είχεν ἐπίσης ἀποφασισθῆ καὶ ἡ ἀνά πενταετίαν, διὰ τῆς «δειγματοληψίας», ἀνανέωσις καὶ συμπλήρωσις τῶν στοιχείων τῆς γενικῆς αὐτῆς ἀπογραφῆς, ὥστε ἡ ἐνημέρωσίς της νὰ είναι κατὰ τὸ δυνατόν πλήρης.

Παρήθην ἡδη ἡ πενταετία καὶ δὲν βλέπουμε νὰ λαμβάνεται σχετικόν τι μέτρον, ὅπως τὸ N.A.T. προθῇ εἰς τὴν συμπλήρωσιν πέντε ἔως δέκα χιλιάδων δελτίων, ὥστε ἡ στατιστικὴ ὑπηρεσία τοῦ 'Ιδρυματος νὰ καταρτίσῃ τοὺς πίνακας τῆς ἐπὶ τῶν ἔξελιξεων τῶν σημειουμένων εἰς τὸ ἐργατικὸν δυναμικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Κατὰ πρόσφατον ὑπολογισμὸν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T., ὁ ἀφιμός τῶν ἐν ἐνεργειῶν ναυτεργατῶν πρέπει ἡδη νὰ ἔχῃ φθάσει τὰς 80 χιλιάδας, ἐκ τῶν ὅποιων εἰς 55 χιλιάδας ἀνέρχονται οἱ ἐκάστοτε ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρετοῦντες. Διὰ τῆς συμπληρώσεως, ἐπομένων, τῶν περὶ ὃν ὁ λόγος δέκα χιλιάδων ἀπογραφικῶν δελτίων, θὰ καταστὴ δυνατή ἡ ἐπὶ τῇ βάσει θετικῶν στατιστικῶν στοιχείων ἐνημέρωσις, ἡ κρινομένη ὡς ἀπαραίτητος εἰς περιόδον μεταβολῶν εἰς τὰ τῆς διαρροώσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Διὰ τὴν συγκέντρωσιν ἐνός τόσου μηκού, σχετικῶς, ἀριθμοῦ ἀπογραφικῶν δελτίων δὲν νομίζουμε, οὔτε ὅτι θὰ χρειασθῇ ὑπολογισμός τις δαπάνη, οὔτε ἄλλωστε προβάλλεται δυσκολία τις. Τὰ λιμεναρχεῖα τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων ἀνεφοδιασμοῦ πλοίων καὶ φυσικά, τοῦ Πειραιῶς καὶ τὰ Προξενικά Λιμεναρχεῖα θὰ δυνηθούν νὰ συμπληρώσουν τὰ δελτία αὐτὰ ἐντὸς ἐλαχίστων μόνον ἡμερών. Τὸ N.A.T. δὲν πρέπει περισσότερον νὰ καθυστερήσῃ.

### ΤΟ ΠΡΥΤΑΝΕΙΟΝ

«Ἐλεγχον ἐμπειριστωμένον ζητοῦμεν διὰ τὰ ἀποδέματα ἀνεργίας. Μᾶς εἶναι ἀκοτάνογόν τον πῶς δυσεύρετος εἶναι καὶ εἰς ἀκόμη ναύτης, ναύκληρος ἡ θεματοτής, ἐνῷ εἰς τοὺς πίνακας τῶν ἀνέργων ἐμφανίζονται

έπιδοτούμενοι έκαποντάδες.

Κάτι τό σαρδὸν — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν τὸ σκανδάλωδες — συμβαίνει. Καὶ αὐτὸ μία ἔρευνα θὰ τὸ ἔξακριβώσῃ.

Πληροφορούμεθα λ.χ. ὅτι ἐνῷ ἑδῶ τὸ Γ.Ε. N.E. δὲν ἔχει νὰ δώσῃ τὸν ζητούμενον ναύτην ἡ Θερμαστήν, ἐνῷ καθυστεροῦν τὰ πλοῖα διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεώς των, εἰς τὰς ἐπαρχίας παρασεμένους ἀνεργοῖς, μὴ προθυμοποιούμενοι νὰ ναυτολογηθοῦν. Ἐξερκούνται εἰς τὸ ἐπίδομα.

Δὲν συντονίζει, ὡς ὕφειδε, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. τὰς ἐνεργείας του μὲ τὰ κατὰ τόπους λιμεναρχεία διὰ τὴν παροχὴν ἐργασίας εἰς τοὺς ἐπιδοτούμενους. Καὶ ἀφοῦ κατώρθωσαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσων νὰ θεσπίσουν διάταξιν, καθ' Ἰη τρίς θὰ πρέπει ὁ ἀνεργος νὰ κληθῇ πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας καὶ εἰς Ἰη περίπτωσιν τρίς ἀρνηθῇ, τούς καὶ μόνον νὰ διακόπτεται ἡ ἐπιδότησις, εύνόητον εἶναι οἱ εἰς τὰς ἐπαρχίας ἐπιδοτούμενοι νὰ ἐπιτυγχάνουν τὴν ἐν ἀνεργίᾳ κατάστασιν, ἀφοῦ τὸ Γ.Ε. N.E. δὲν φροντίζει νὰ ἐνημεροῦται ἐκάστοτε ἐπὶ τῶν ἀνέργων τῶν ἐπαρχιῶν, ώστε νὰ τοὺς μετακολῆ, ὅταν ἑδῶ ἡ ζητησίς δὲν ικανοποιεῖται.

Τὸ δόλον ζητημα χρήζει ἐρεύνης ἐνδελεχοῦς. Ἀστόπως ἀναλίσκεται, χωρὶς νὰ ἐπιτελῆται ὁ σκοπὸς δι' ὃν συνεστήθη τὸ Κεφάλαιον ἀνεργίας. Μετεβλήθη ἡδη εἰς πρυτανεῖον. Θὰ τὸ ἐπιτρέψῃ ὁ κ. Μπίρης;

### ΜΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Δώδεκα τοῦ πληρώματος ἐνὸς ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἔδραπέτευσαν εἰς τὴν Αὔστραλιαν. Ὁ πλοίορχος, πρὸ τοῦ κινδύνου νὰ ἑδῃ ἐκεὶ καθηλούμενον τὸ σκάφος του, ἀναμένων τοὺς ἀντικαταστάτας ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα, προείμησε νὰ ναυτολογήσῃ μερικούς ἐκ τῶν προσφερομένων εἰς τὴν Αὔστραλιαν πρὸς ναυτολόγησιν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Ἡσαν καὶ αὐτοὶ δραπέται ἀπὸ ἄλλα πλοῖα, μὴ κατορθώσαντες νὰ ἔξευρουν ἐργασίαν εἰς τὴν ἥπαρ. Ἀπογοητευμένοι ἐπανήρχοντο εἰς τὴν θάλασσαν.

Κανονικὴ ήταν ἡ ναυτολογήσις των — κατείχον τὰ φυλλάδια — ἐνώπιον τοῦ "Ἐλληνος πρόδεινου. Καὶ ὅμως ὁ πλοίορχος τοῦ σκάφους καλεῖται τῷρα ἀπὸ τὸ "Ὑπουργεῖον εἰς ἀπολογίαν, διότι ἐδέχθη ἐπὶ τοῦ πλοίου του δραπέτας!

Ομολογούμεν, ὅτι τοιαύτην ἀσυνέπειαν καὶ ἔλλειψιν καταστάσεως τῶν δυσχερείῶν ὑφ' ἡς τελεῖ τὸ ἐλληνικὸν ποντοπόρον σκάφος δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ τὴν περιμένωμεν.

Αὔστηρότης διὰ τοὺς εἰς τὴν Αὔστραλιαν δραπέτας, ἐνῷ ἑδῶ ἡ ἐπιείκεια ὀργιάζει ὅχι μόνον διὰ τοὺς δραπέτας, ὅλλα καὶ τοὺς κομμουνιστάς. Καὶ μὴ χειρότερα...

### ΛΕΙΠΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΜΑΓΕΙΡΟΙ

Ἀνάγκην ἔχει ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία μας καὶ μαγείρων. Ἡ Ἑλλειψίς των, πρόσθετον δι' αὐτὴν πρόβλημα. Συχνότατα ἡ κακὴ παρασκευὴ τοῦ φαγητοῦ ἀποτελεῖ τὴν ἀφορμὴν τῶν παραπόνων, τῶν ἀντεγκλήσεων. Τὰ υλικὰ παρέχονται, πλὴν ὁ μάγειρος, διότι εἶναι ἀπειρος, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ικανοποιήσῃ τὴν δικαίαν ἀξίωσιν τοῦ πλη-

ρώματος δι' ἵνα καλομαγειρευμένον φαγητόν.

Μάγειροι, μὲ μόνην προϋπηρεσίαν εἰς τὸν στρατόν, προσλαμβάνονται, κατ' ἀνάγκην, ἀφοῦ λείπουν οἱ πτυχιούχοι. Οἱ χυτροκαθαρίσται εἰς τινὰς περιπτώσεις τοὺς ἀντικαθιστοῦν. Αἱ δυσαρέσκειαι τοῦ πληρώματος εἶναι ἡ συνέπεια.

Πρέπει καὶ τὸ ζητημα αὐτὸ — ὅσον καὶ ἂν φαίνεται λεπτομερειακὸν — νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς ἀρμόδιους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους. Καὶ ἐνδιαφερόμενοι, καθ' ἡμᾶς, εἶναι κατὰ πρώτον λόγον οἱ ἐφοπλισταί. Αὐτῶν συμφέρονται η συνέπεια ἡ ἀποτελεσματική κατάσταση τῶν πλοίων.

### ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Κατηγορίαν τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Εὐτυχία τοῦ κ. Δ. Μαργαρώνη, ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες μὲ φορτίον σιτηρῶν εἰς τὴν Κίναν. Ἐχειάζετο νὰ παραδέλη καύσιμα εἰς Ντόρμπαν, ὅπου ἀνέμεντο νὰ καταπλεύσῃ τὴν 25ην Απριλίου. Είχε κλεισθῆ ἡ ἀναγκαιούσα ποσότης φιούνελ οἴλος» ἀπὸ τοὺς ἐν Λονδίνῳ πράκτορας τῶν πλαιοκτητῶν, ὅταν αἰφινίδιος οὐτοὶ ἐπληροφορήθησαν, ὅτι δεῖ εἰς Ντόρμπαν Ἀμερικανὸς πρόσδεος ἀποτελεσματικός πρόσδεος πρὸς τὴν Κίναν. Διέβεθε τοῦτο, εὐτυχῶς, ἐπαρκῆ ποσότητα ἐφέδρικου καυσίμου ὥστε, ἀντὶ νὰ προσεγγίσῃ εἰς Ντόρμπαν, νὰ πλέυσῃ πρὸς Λορέντζο Μαρκές, ἀπὸ ὅπου καὶ παρέλασε τελικῶς τὸ καύσιμά του. Τὸ αὐτὸ συνέδη προσφάτως καὶ εἰς ἄλλο ἐλληνικὸν πλοίον, τὸ «Ἀνατολή».

Διερωτώμεδα ὅμως πῶς, ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας, εἶναι δυνατὸν νὰ κινηθοῦν τὰ πλοῖα μας καὶ ἀνὴ ἡ Ἐλληνικὴ Κυβερνησίας ἀντιλαμβάνεται τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ὅπως τὰ προστατεύει κατὰ τοιούτων παρεμβάσεων καὶ ὑπερβασιῶν. Οἱ φίλοι μας οἱ Βρετανοὶ ἐλευθέρως κινοῦνται ἀνὰ τὴν ὑδρόγειον, ἐνίστε καὶ μὲ ἴδια μας χρονοναύλωμένα πλοῖα. Συναλλάσσονται μὲ ὅλους — ἔχθρούς καὶ φίλους — καὶ ἔξυπρετοῦν διὰ τῶν πλοίων των τοὺς πάντας. Καὶ ὅμως ἡ φίλη ἐπίσης δορεισμερικανῆ Συμπολιτεία δὲν ἐπεμβαίνει εἰς τὰ ὑπὸ ἀγγλικῆν σημαίαν σκάφη.

Καὶ ἐνῷ ἡ ἀμερικανικὴ Μομπίλ, καλυπτομένη κατὰ πολὺ δολικὸν τρόπον ὅπισθεν τῆς προξενικῆς ἀπαγορεύσεως, ἡρηνῆ γὰρ ἔξυπρετηστής ἡλληνικὰ πλοῖα πλέοντα πρὸς τὴν Κίναν, ἡ Οὐάσιγκτων ἐλευθέρως πωλεῖ καὶ δι' ἡμερικανῶν πλοίων μετασφέρει σιτηρὸν εἰς ὅλας χώρας, τῆς αὐτῆς μὲ τὴν Κίναν ἰδεολογίας, ὑπὸ τὸ αὐτὸ διούσας καθεστώς.

Δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι οὐδεὶς "Ἐλλην ἀρμόδιος θ' ἀσχοληθῇ μὲ τὸ ἀνωτέρω θέμα. Περὶ παρονυχίδος πρόκειται. Καὶ ὅμως, ἡ σημαία ποὺ κυματίζει εἰς τὴν πρύμνην ἐνὸς πλοίου, δὲν ἀποτελεῖ ἀπλούν σύμβολον. Ἀποτελεῖ καὶ ἔγγυόντων προστασίας πρὸς τὸ πλοίον ποὺ τὴν φέρει. Καὶ ἡ προστασία αὐτῆς ἀποτελεῖ δικαίωμα τοῦ πλοίου καὶ σαφῆ τοῦ Κράτους ὑποχρέων πρὸς παροχὴν της. Οἱ Ἀμερικανοί, διὰ τῶν παρεμβάσεων των, θίγουν αὐτάς τὰς ἀρχὰς τῆς

διεισαγωγῆς τοῦ θαλασσίου διεθνοῦς ἐμπορίου. Κάποιος πρέπει νὰ τοῖς τὸ ὑποδείξῃ.

### ΤΟ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Εἰς πολιτισμένην ἀτμόσφαιραν καὶ μᾶλλον ἀρτίως ώρανωναμέναι, διεξήχθησαν αἱ συζητήσεις εἰς τὸ 15ον Πανναυτικὸν Συνέδριον. Διὰ πρώτην φοράν, τόσον οἱ εἰσηγηταὶ τῶν διαφόρων θεμάτων, δόσον καὶ οἱ ἀντιγνωμούντες, παρήλασαν ἀπὸ τὸ θῆμα ὅρκετα καταποτισμένοι ἐπὶ τῶν ἀπασχολούντων τὴν ναυτικήν τάξιν ζητημάτων. Οὔτε ἐπιδείξεις ρητορικῶν σχημάτων, οὔτε δημιουργία ἐντυπώσεων, ὅλλα οὔτε καὶ Ἑλλειψις καλής ποτεως ἐστιμειώθη κατά τὰς συζητήσεις τοῦ τετραμέρου.

Ἀναμφιστήτον είναι τὸ δότι τὰ ἀναπτυχθέντα θέματα δὲν εἶναι ἄγνωστα οὔτε νέα. Ἀνατρέχοντες τὰ πρωτικὰ τῶν προγονούμενων Συνεδρίων τῶν ναυτικῶν, εἰς τὴν πολευτὴν ίστοριαν τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσποδίας, αὐτά τὰ ἕδια θέματα καὶ τὰ ἕδια προβλήματα προβάλλονται. Λ.χ. :

'Η προστασία τῶν ἔκαστοτε ἀνέργων. Τὸ Γραφεῖον τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας. 'Η ἐνδιαίτησις τῶν πληρωμάτων. 'Η ἐπιθεώρησις τῶν πλοίων καὶ τὸ Ἀπομονώκον Ταμείον. Διὰ πρώτην θῆμας φοράν, καὶ τοῦτο πρὸς τιμὴν τῶν ναυτικῶν, ἐτέθη καὶ τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, θέμα τὸ ὄποιον, κατὰ πολλοὺς ναυτικούς, δὲν θὰ ἐπρεπεῖται ἀποτέλεση ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν. 'Η πλάνη αὐτὴ διαλύεται ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς εἰσόδου τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰς συζητήσεις τοῦ Συνεδρίου καὶ μεταβολεῖται εἰς συνειδήσιν. 'Η ἀρτία ἐκπαιδεύσεις τῶν ἐπερχομένων ναυτικῶν, δὲν ἐνδιαφέρει μόνον τὴν ἐπιχείρησιν, ὅλλα τὴν Ναυτιλίαν τοῦ μέλοντος ἐν τῷ συνόλῳ της. 'Απὸ τὰ συμφέροντα αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας δὲν εἶναι ἔναντι τὰ συμφέροντα τῶν ναυτικῶν.

'Ἐπὶ τὸ θέματος τούτου, δὲ ποριστάμενος ἐπιτρόπωστος τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν κ. Τένναντ, υἱοθετῶν, φυσικά, τὸ περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαιδεύσιν ἐνδιαφέρον τοῦ Συνεδρίου, συνέστησεν εἰδικὴν ἐκπαιδεύσειν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ ἐπερχομένου αὐτοματισμοῦ, δὲν ὅποιος καὶ πρώρισται νὰ ἀποτελέσῃ ἐπανάστασιν εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν ζωὴν τῶν ναυτικῶν.

Εἰς τὰς περὶ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. συζητήσεις ἀπεδείχθη καὶ πάλιν ὁ παρεξήγησις εἰς τὸν σκοπὸν αὐτῆς τῆς ὑπηρεσίας, ἡ ὅποια ἀντὶ ἔξυπρετηστής τῶν ναυτικῶν, πολλὰς ἀνωμαλίας μᾶλλον παρεμβάλλει κατὰ τὰς ναυτολογήσεις. 'Εζητήθη ἡ ριζικὴ ἀναδιοργάνωσί της εἰς πλασίσια προσαρμοζόμενα μὲ τὸν πραγματικὸν ρόλον ἐνὸς Γραφείου Εργασίας.

Καὶ τὸ Ν.Α.Τ.; 'Αποδεικνύεται ὅτι τὸ μέγα αὐτὸ θέμα τῶν ναυτικῶν μας, ὅχι μόνον δὲν εὔρει εἰσέτι τὴν λύσιν του, ὅλλα οὔτε καὶ τὸν δρόμον πρὸς αὐτήν.

'Ανεγνωρίσθη, πάντως, ὅτι δὲ Νόμος 3170 τοῦ 1957 ἀποτελεῖ μίαν καλὴν ἀρχὴν περισυλλογῆς τοῦ Ταμείου καὶ κατοχυρώσεως του ἔναντι πολλῶν καὶ ἀδικαιολογητῶν εὐεργετικῶν διατάξεων τοῦ παρελθόντος, αἵτι-

## 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

TEL. NIGHT: 412905

νες έκληροδότησαν εις αυτό όπροσπελάστους υπόχρεώσεις. Πολλοί σύνεδροι, παραλλήλιον της έπιτευγματος του I.K.A. μὲ έκεινα του N.A.T., υπεστήριξαν ότι θα πρέπει πλέον νὰ έπιδιωχθῇ καὶ η ἀσφάλισης τῶν ναυτικῶν εἰς τὸ "Ιδρυμα Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, δεδομένου ότι αἱ κοτώταται παρεχόμεναι ἀπὸ τὸ N.A.T. συντάξεις εὐρίσκονται εἰς στάθμην μικρότερων του ἡμίσεων, τῶν ὑπὸ του I.K.A. χορηγούμενών.

Γενικῶς, τὸ 15ον Παναυτικὸν Συνέδριον ἐπεδοκίμασε τὸ πεπραγμένα τῆς Π.Ν.Ο. ἀπὸ τοῦ 14ου Συνέδριου καὶ ἐντεῦθεν, ἐνέκρινε τὸν οἰκονομικὸν ἀπόλογοσμὸν τῆς Διοικήσεως καὶ ἀνέδειξε καὶ πάλιν Γενικὸν Γραμματέα τὸν κ. Μ. Πετρουλῆν διὰ μεγίστης πλειοψηφίας, ἐκφρασθείσης σύτω εἰς αὐτὸν τῆς πλήρους ἐμπιστούνης του ναυτικοῦ κόσμου.

Τὰ φύσιματα του Παναυτικοῦ Συνέδριου, διατυπούμενα καταλήλως, ὑπόδαλλονται ἐντὸς τῶν ἡμερών εἰς τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Θά ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν;

### ΘΕΣΙΝ ΕΔΩ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ

Δέν πρέπει, ὅμως, νὰ ἀφεθῇ ἀπαρατήρητος ἡ ἀνοίκειος καθ' ἡμᾶς παρουσία εἰς τὸ Συνέδριον τῶν δύο "Ἀγγλῶν συνδικαλιστῶν, τῶν κ.κ. Τένναντ καὶ Οὐάιτ, ὡς ἔκπροσώπων τῆς "Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν".

Γνωσταὶ αἱ ἀπόψεις τῆς στήλης αὐτῆς διὰ τὸ ἀσκούμενον ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. «πατρούρισμα τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλισμοῦ». Αἱ περιμέβασεις τῆς Δ.Ο.Μ. ὑποκρύπτουν τὰς ὑπόπτους τῶν ξένων ἐπιδιώξεις εἰς δάρος τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος.

Ο κ. Πετρουλῆς καὶ οἱ σὺν αὐτῷ συνεχίζουν, ἀτυχῶς, τὴν ἀφελῆ, ὃν μὴ τι ὅλο, τακτικὴν τῆς ἔξαρτήσεως — τῆς ἀπολύτου καθ' ἡμᾶς — τῆς Π.Ν.Ο. ἀπὸ τὰς ὑποδείξεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν.

Ἐπεκρίναμεν καὶ ἐπικρίνομεν τὸν κ. Γενικὸν Γραμματέα τῆς Π.Ν.Ο., ὡς ἐπιμόνων τείνοντα νὰ «διενοποιήσῃ» τὴν ναυτικὴν ἔργασίαν ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Δέν λαμβάνονται καῦν ὑπὸ ὄψιν τὰ γνωστὰ μειονεκτήματα τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας, ἔναντι τῶν ἀνταγωνιζομένων αὐτὴν ξένων ναυτιλιῶν, τῶν ὑπωσθῆτο προνομιούχων. Δέν λαμβάνονται δάκρυος ὑπὸ ὄψιν αἱ τοπικαὶ μιᾶς ἐκάστης χώρας συνθῆκαι κατὰ τὴν διαιρόφωσιν καὶ τῆς ἀμοιδῆς τῆς ἐργασίας.

Καὶ ἐμφανίζεται οἱ κ. Τένναντ εἰς τὸ Συνέδριον — μὴ ἰκανοποιημένος ἀπὸ τὸ καθιερωθεὶν 48ωρον — προταγανδίζων τὸ 40ωρον καὶ διὰ τὴν ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀναφερόμενος εἰς τὰ ἐπιτευγματα τῶν Ἀμερικανῶν καὶ τῶν "Ἀγγλῶν ναυτικῶν".

Καὶ δὲν εὑρίθη — τὸ ἐπαναλαμβάνομεν — η ἀνάμιξης τῶν "Ἀγγλῶν συνδικαλιστῶν εἰς τὸ καθ' ἡμᾶς. Δέν παρεμβαίνουν οὐτοὶ — δὲν τολμοῦν νὰ τὸ πράξουν — εἰς τὰ τοῦ ναυτεργατικοῦ κινητατος οἰσοδήποτε ἄλλης ξένης Ναυτιλίας. Πρὸς τί αὐτὸ τὸ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ἑλληνικὴν;

Ο κ. Πετρουλῆς πρέπει μιὰς γιὰ πάντα νὰ τὸ ἀντιληφθῇ: "Η ἑδῶ παρουσία τῶν "Ἀγγλῶν καὶ η ἀνάμιξης τῶν εἰς τὰ συνδικαλιστικά μας πράγματα, ἀντίκειται εἰς τὸ κοινὸν αἰσθήμα.

### Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Ἄξια ιδιαίτερας ἔξαρσεως ἡ ἔκτασις τῆς ἀσκηθείσης ἀπὸ τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν ναυτιλιακῆς πίστεως. Προσπάθεια δὲ λίγων μόνον ἐτῶν εἶναι. Αἱ πρέσβεις πολλὰ καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ότι θὰ ἀποδώσῃ τὰ πε-

ριστότερα. Μία θετικὴ ἀνάγκη τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας ἐπιληρώθη καὶ θὰ πρέπει νὰ ὁμοιογάνθη ἐπιτυχῶς. Οἱ ἀναφέρομενοι ἀριθμοὶ εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ διοικητοῦ τῆς Τραπέζης κ. Δ. Χέλμη πρὸς τὴν ἐπηρίσιαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων διὰ τὸ 1963, εἶναι ἀρκετά εύγλωττοι. Καταδεικνύουν, ὅχι μόνον τὸν δυναμισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ τὰς υφιστάμενας δυνατότητας περαιτέρω προσελκύσεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας.

Καὶ ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις:

«Κατὰ τὸ ἥξαν ἔτος, ἡ Τράπεζα ἀπέδειξε τὸ ηδημένον ἐνδιαφέρον τῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, διὰ τοῦ ὑπερπενταπλασιασμοῦ τῶν πρὸς τὰς διαφόρους ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις χορηγήσεων τῆς. Οὔτω, ἔναντι 300 ἑκατομμ., δραχμῶν χορηγήσεων τὸ 1962, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἔχοργηθῆ ἐν διεκατομμύριον δραχμῶν, ὑπὸ μορφὴν μέσης καὶ μικρᾶς προθεσμίας δανείων καὶ 500 ἑκατ. δραχμῶν περίπου, ὑπὸ τὴν μορφὴν δραχμοθερέων πιστωτικῶν διευκολύνσεων. Αἱ διὰ τῶν εἰσηγήσεων τῆς ἀρμόδιας Διεύθυνσεως Ναυτιλιακῶν Ἐργασιῶν τῆς Τραπέζης ληφθεῖσαι ἀποφάσεις τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, διευκολύνουν σημαντικῶς τὰς Ἐμπορικὰς Τραπέζας εἰς τὰς ἀναγκαῖας πιστωτικὰς εἰνισχύσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

»Τὰ δάνεια καὶ αἱ πιστώσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἀνήλθον κατὰ τὸ 1963 εἰς 1.500 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἔναντι 50 ἑκατομμρίων τοῦ 1958.

»Αἱ εἰς λίρας "Ἀγγλίας καταθέσεις ναυτιλούμενών εἰς τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν, ἀνήλθον τὸ 1963 εἰς 3.682 χιλιάδας, ἔναντι 778 τοῦ 1958.

»Αἱ πιστώσεις τῆς Επιτροπής διευθύνσεως τοῦ 1958 εἶναι 125 ἑκατομμύρια δολαρίων τοῦ ναυτιλιακοῦ συναδλήγματος — ἔναντι 27 ἑκατομμυρίων τοῦ 1958 — τὸ 66% εἰσάγεται μέσω "Ἐθνικῆς Τραπέζης. Αἱ πιστώσεις τῆς Επιτροπής διευθύνσεων, τὸ 85% ἀνήκει εἰς τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν.

»Οἱ ναυτιλόδημοι, ἔξι ἀλλοι, ἐνεπιστεύονται κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον τοῦ 1963 εἰς τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν 309 ἑκατ. δρ. Πρὸς τοὺς καταθέτος της ναυτιλούμενους ἡ Τράπεζα συνεχίζει τὴν προσφορὰν διλονὲν εύρυτέρων ὑπηρεσιῶν, ἀναλαμβάνουσα τὴν διεκπεραίων προσωπικῶν των ὑποθέσεων ἄνευ οὐδεμίας ἀμοιδῆς.

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΙΝ

Περισσότερας λεπτομερείας συνεκεντρώσαμεν διὰ τὴν ἡδη ἐπιτευχθεῖσαν καλὴν ἀπαρχὴν τῆς ὁργανώσεως τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιχειρήσεως εἰς μονάδας διαχειρίσεως καὶ πρακτορεύσεως εύρυτέρας ἐπιφανείας.

Μὲ ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον παρακολουθεῖται ἡ πρότη αὐτή προσπάθεια, ἡ μόνη δυνατή, ἡμορπεῖ τις νὰ εἴπῃ, ἀπάντησης εἰς τὰ δύσκολα προβλήματα εἰς τὸ ἀγώνα ἐπιβιώσεως, ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ ἑλληνικὸν ποντοπόρον πλοίον. Παραδέιγμα πρὸς μίμησην θὰ ἀποτελέσῃ ἡ ἀρκεμένη ἡδη συνεργασία τῶν δώδεκα ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου δι' ὅλας τὰς μικρᾶς καὶ μετρίας ἐκτάσεως ἐφοπλιστικάς μας ἐπιχειρήσεων. Οὐκ ἢν ἄλλως γενέθησαι.

Τρία ναυτικὰ γραφεία τοῦ Λονδίνου μὲ 34 ὑπὸ τὴν πρακτορεύσιν τῶν πλοίων συγχωνεύονται ἀπὸ τὴν Ιησού Ιουνίου εἰς μίαν ὁργάνωσιν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «PEGASUS OCEAN SERVICE LTD». Τὰ συγχωνεύμενα γραφεία εἶναι: 1) FRINTON SHIP-BROKERS LTD μὲ 9 σκάφη, 2) THARROS SHIPPING Co LTD μὲ 11 σκάφη καὶ 3) TROPIS SHIPPING Co LTD μὲ 14 σκάφη.

Δύο ἄλλα γραφεία, τὰ: FAROS SHIPPING Co LTD μὲ 7 πλοία καὶ LOUKAS NOMIKOS (ENGLAND) & CO. LTD. μὲ 43 πλοία, πρόκειται ἐντὸς τοῦ ὑπὲρμεσών προσεχούμενος τοῦ ναυτικοῦ πλοίου τοῦ Π.Ν.Ο. Αἱ σημειωθῆσαν αἱ δημόσιες παρατηρήσεις εἰνισχύσεων τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου διὰ την Κομιστή της Βρετανίας.

Αἱ σημειωθῆσαν αἱ δημόσιες παρατηρήσεις εἰνισχύσεων τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου διὰ την Κομιστή της Βρετανίας.

τῶν ἐκπροσωπουμένων πλοιοκτητῶν. Παρηγγέλθησαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν (ναυπηγεία Μιτσού) τρία μπαλκ κάρριερς τῶν 35.000 τόν. Δ.ώ. Εκαστον. Εύρυτέρα ἀντιμετωπίζεται ἡ δραστηριότης νέων ναυπηγησέων καὶ ναυλώσεων.

Αἱ δημόσιες παρατηρήσεις εἰνισχύσεων τῶν ναυτικῶν γραφείων, ἡ πρότη παρατηρήσεις της Ναυτιλίας μετέχουν καὶ ἄλλα ἐπτά ναυτικά γραφεία, τὰ ἔξης: 1) N. & J. VLASSOPOULOS Co LTD μὲ 27 σκάφη, 2) PHOCEAN SHIPPING Co LTD μὲ 12 σκάφη, 3) FAFALOS & Co LTD μὲ 16 σκάφη, 4) C. M. LOS & Co LTD μὲ 9 σκάφη, 5) A. HALCOUSSIS & CO. LTD. μὲ 7 σκάφη, 6) CHIOS NAVIGATION Co LTD μὲ 8 σκάφη καὶ 7) TRANSMARINE Co LTD μὲ 12 σκάφη.

Σύνολον ἐλεγχούμενων ὑπὸ τὰ ἀνωτέρα δώδεκα γραφεία σκαφῶν 175.

Τὰ δώδεκα αὐτὰ γραφεία συνεργάζονται εἰς τὸν προμηθευτικὸν τομέα. Τὰ υλικά, τὰ τρόφιμα, τὰ ἔξαρτήματα τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ σκάφους, τὰ καύσιμα, τὰ λιπαντικά ἔλαια καὶ ὅτι ἄλλο τὸ πλοίον χρειάζεται διὰ τὴν κίνησιν καὶ τὴν συντήρησιν του εἰς όλους τοὺς λιμένας του κόσμου, ἀγοράζονται διὰ λασμὸν τῆς προμηθευτικῆς ὀργανώσεως PROMETHEUS SUPPLIES LTD. Αὐτὴ τὰ ἀγοράζει ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοὺς διοικητούς διευθύνσεων τῶν προμηθευτικῶν γραφείων. Ηδη ὁ «Προμηθεὺς» πρόκειται νὰ ὀργανώσῃ μεγάλην ἀποδημήν τῶν τόπων τῶν ναυτιλιακῶν εἰδῶν εἰς τὸ Λονδίνον.

Καὶ ἀπεδειχθεῖσαν τὰ ἀποτελέσματα τῆς συνεργασίας αὐτῆς τόσον καρποφόρα, ὡστε νὰ ἐνθαρρύνωνται οἱ μετέχοντες τῆς συνεργασίας εἰς τὴν μελέτην καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν ἀσφαλιστικῶν καὶ γενικωτέρων ἄλλων οἰκονομικῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεων.

Ο κύκλος τῆς δραστηριότητος τῶν συνεργαζόμενών θὰ εύρυνεται σύν τῳ χρόνῳ. "Επειταὶ ἡ ὁργάνωσις ἐπὶ εύρυτέρων δάσεων τῶν ναυλώσεων. Πολλὰ καὶ τὰ ἔξ αὐτῆς προσδοκώμενα κέρδη. Ή ἀνάληψης μακροχρονίων συμβολαίων μεταφορᾶς φορτίων πρώτων ύλων εἰς μεγάλας ποσότητας καθίσταται δυνατή, ὅποια διατίθεται τὸ κατάλληλον τοννάς ἐν ἐπαρκείᾳ. Ή συναγωνιστική ίκανότης μιᾶς τόσου μεγάλης ὁργα-

## PORUGAL

ADDRESS YOUR ENQUIRIES TO:

### SHIPAGENTS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO  
For 100 years

POBox: 658 • Tel: VANTE • Tlx: 545

### LISBON

(AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS)

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Ulisses Independent Line (N. & J. Vlassopoulos Ltd.) • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S. Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

νώσεως άναμφισθήτως είναι ισχυρότερα.

Δέοντας άκομη νά σημειωθή, ότι είς δόλας τας άναπτυσσόμενες δραστηριότητας τά μέλη τῶν δύο ὄργανώσεων «Πήγασος» καὶ «Προμηθεὺς» είναι ισότιμα μεταξύ των, άνεξαρτήτως του ὀριθμοῦ τῶν εἰσφερομένων παρ' ἐνὸς ἑκάστου γραφείου πλοίων. Καὶ τούτο διὰ τῶν ἀπλούν λόγον, ότι αἱ ἐν λόγῳ συσταθεῖσαι ὄργανώσεις δὲν ἀποκομίζουν ίδιον τι κέρδος. «Ολα τὰ ἐκ τῆς συνεργασίας ἀποκομίζομενα δόβελη περιέρχονται εἰς κάθε ιδιαιτέρως πλοίον, μετέχον τοῦ ὄμιλου.

Ἄπλη, λογική καὶ διὰ τοῦτο ἀδιάβλητος, πλήρως ἔφαρμότιμος ἡ συνεργασία αὐτῆς. «Ἡ πλοιοκτησία δὲν θίγεται, οὔτε καὶ τὰ κέρδη ἐτῆς ἐκμεταλλεύσεως ἑκάστου πλοίου. Ἡ συμμετοχὴ ὅμως εἰς τὰς δύο ὄργανώσεις ἔχει τὸ μέγα πλεονέκτημα, ότι ποσὰ σημαντικά ἔξοικονομενται ἀπὸ τὰς δαπάνας κινήσεως τῶν πλοίων, ότι διὰ τῆς μεγαλύτερας μονάδος διασχειρίσεως τῶν πλοίων ἐπιτυγχάνονται καλύτεραι ναυλώσεις καὶ διὰ τῆς ταυτοχρόνου προσφορᾶς εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορᾶν ἐνὸς μεγάλου ὀριθμοῦ σκαφῶν οἱ κίνδυνοι ἀπόν τοῦ καλύπτωνται μὲν αἰσθητῶς εὐθηνότερον ἀσφάλιστρον. Θετικά τὰ δεδομένα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς.

Τελοῦντες ἐν πλήρει γνώσει προσώπων καὶ πραγμάτων, μετὸ πεποιθήσεως ἀποβλέπομεν εἰς τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα τῆς ὑποδειγματικῆς αὐτῆς συνεργασίας.

Τὸ εὐχόμεθα πρὸς τὸ καλὸν τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας.

### ΤΑ ΣΕΝΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

«Ν τά ν α χ ο λ μ»: «Ἐθραϊκῆς ιδιοκτησίας πλοίον 5.500 τόν. d.w. ἐπινδρωμένον μὲν ἐλληνικὸν πλήρωμα; Θέσιν εἰς τὸ ἐδῶ νησόγονον δὲν ἔχει καὶ αὐτό. Ἡ Κυανόλευκος δὲν πρέπει νὰ καλύπτῃ ξένα συμφέροντα καὶ οἱ ναυτικοὶ μας νὰ τὰ πράγματα διὰ τοῦ μόχθου τῶν. Δὲν εἶναι καύλιδες.

Οἱ ἀρμόδιοι καλοῦνται νὰ προσδούν εἰς τὰς καταλλήλους ἐνεργείας. Πρὸς ἐνημέρωσίν των: Οἱ πλοιοκτήται διαμένουν εἰς τὴν Ἐλεστίαν.

Εἴμεθα ἀτυχῶς ὑποχρεωμένοι ἡμεῖς νὰ ἀναλάβωμεν τὸ ἔργον τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν ἐλληνικῶν νηολογίων ἀπὸ τὰ πλοία ξένων συμφερόντων. Θὰ τὸ πράξαμεν ἐν πλήρει συναισθήσει ότι ἐπιτελοῦμεν ἔργον χρήσιμον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν. Καθ' ἥν στιγμὴν οὐδὲ ναυτόπατα είναι διαστήσιμο διὰ τὰ ἐλληνικὴς ιδιοκτησίας πλοία, εἶναι ἀπαράδεκτον οἱ ξένοι, μὲ τὴν ἀνύπαρκτον εἰς αὐτοὺς ναυτικὴν παράδοσιν, νὰ ἀνάγωνται εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα, στηριζόμενοι εἰς τὰ ίδια μας πληρώματα. Διασέσιμοι πολλοὶ Πακιστανοί, μιγάδες τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς καὶ μάυροι ὑπάρχουν. «Ἄς ἀναζητηθοῦν αὐτῶν αἱ ὑπηρεσίαι.

### ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ...

'Εγκαταστάπουν τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον τὰ τρία ἔβραικῆς ιδιοκτησίας πλοία - ψυγεία «Τροπικά», «Σάουθπολ» καὶ «Νόρθπολ». Τὴν πληροφορίαν αὐτὴν μᾶς μεταδοῦνται ὁ κ. Σκαρβέλης, δοτις μᾶς ἐδήλωσεν ἐπίσης, ότι οὐδεμίαν εἶχεν ἀνάμιξιν εἰς τὴν διασχείσιν τῶν ἐλόγω πλοίων μέλος της οἰκογενείας Σκαρβέλη, ἐδὼ η καὶ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

### ΤΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΝ

'Αναζητεῖται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας ἡ σημαία, ποὺ δὲν ἀπογορεύει τὴν συμμετοχὴν τῶν πλοίων της εἰς τὰς μεταφοράς τῆς Κούβας. Είναι τόσον ἀποδοτικοί!

Εἰς τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου, τὰ ἀγγλικά, τὰ νορβηγικά, τὰ ιταλικά, τὰ ὅλανθικά καὶ τὰ γαλλικά, τὰ τοξιδία πρὸς τὴν Κούβαν ἐπιτρέπονται. Κυρώσιες μόνον ἡ Ἑλλὰς ἐφόρνισε νὰ ἐπιβάλλῃ εἰς τὰ πλοία της! 'Υπεικει εἰς τὰ ἐξ Ἀμερικῆς κελεύσματα...

Ναῦλοι καλοὶ προσφέρονται ἀπὸ καὶ διὰ τὴν Κούβαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων δὲν ήμπορουν νὰ τοὺς κερδίσουν. Διὰ τὰ λιβανικά αἱ μεταφοραὶ ἐπιτρέπονται. 'Απαγορεύεται οἷς η περιστέρω ἐγγραφὴ πλοίων εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ.

'Ορισμένοι ἐφοπλισταὶ ἐστράφονται πρὸς τὴν ἀγγλικήν. 'Απολαμβάνουν μείζονος προστασίας, ἔχουν οἷς μεγαλύτερας δαπάνας. 'Αναζητοῦν τὴν δυνατότητα υψώσεως τῆς Κυπριακῆς σημαίας, ἀκόμη καὶ τῆς Ἀβησσουνιακῆς. 'Ιδια μας πληρώματα θὰ ναυτολογοῦνται.

Πρόκειται, μὲ ἄλλους λόγους, η περιπέτεια τῆς Κούβας νὰ ἔχῃ δυσμενὴ ἐπίπτωσιν διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Κανεῖς, καλοπίστας σκεπτόμενος, δὲν θὰ ἀδικήσῃ τοὺς ἐφοπλιστάς, διότι ἐγκαταλείπουν τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Διὰ τὴν ἐπιβίωσιν ἀγωνίζονται. Τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ὁ κύκλος τῆς δραστηριότητος ὀλονέν περιορίζεται. Καὶ συντελούμεν, ἀτυχῶς, ἡμεῖς αὐτὸι εἰς τὸν περαιτέρω περιορισμὸν τῆς.

### ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

'Ο ἐφοπλιστής τῶν μετρίου μεγέθους φορτηγῶν σκαφῶν — κατατάσσονται εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν καὶ τὰ μέχρι 13 χιλ. τόν. φορτηγά — μὲ δικαιολογημένην τὴν ἀνησυχίαν πρέπει νὰ προσθέτῃ σχετικά μόνον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ρωσικῆς καὶ ἰαπωνικῆς ναυτιλίας, ὦχι μόνον εἰς τὴν ἀπόκτησιν πλοίων ἀπὸ τὰς ὑποκανοπέτους χώρας, ὦχι μόνον εἰς τὸν πανταχόθεν ἐκδηλούμενον προστατευτισμόν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν αὔξουσαν συμμετοχὴν τῶν μεγαθηρίων μπάλκ κάρριερ εἰς τὰς μεταφοράς πρώτων ὑλῶν, βάσει μακροχρονίων συμβολαίων.

Πρὸ τούς ἀκόμη ἔγνωσθη ἡ ὀκταετής ναύλωσις δύο 65 χιλ. τόν. μπάλκ κάρριερ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου εἰς τὸ Ρόττερνταμ, μὲ ναῦλον 17 σελλίνια τὸν τόνον. Τηρούνται ἐπίσης μυστικά συμβόλαια πρὸς μεταφορὰν ἐκατομμυρίων τόνων μεταλλευμάτων μὲ ναῦλους χαμηλούς διὰ μεταλλοφόρων 50 καὶ ἄνω χιλ. ἀδων τόνων. Τὰ μεγάλα διοικητικά συγκροτήματα, ἐπιδιώκοντα τὸ χαμηλὸν μεταφορικὸν κόστος τῶν πρώτων ὑλῶν, διὰ τοιούτων συμβολαίων τὸ ἔξασφαλίζουν. "Ηδη τὰ πολλὰ φορτία μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων, μεταφέρονται μὲ τὰ μπάλκ κάρριερ.

\* \* \*

Κατὰ τοὺς "Ἀγγλους πραγματογνώμονας, δὲν διαφαίνεται: ικανοποιητικὸν τὸ μέλλον τοῦ συνήθους τράμπι φορτηγοῦ ἔξηρο φορτίου. Παρὰ τὴν ἐντὸς διετίας — μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1966 — προβλεπομένην σημαντικὴν διεύρυνσιν τῆς μεταφορικῆς κινησεως εἰς μεταλλεύματα, σιτηρά, ζάχαριν, ξυλείαν, παλαιοσίδηρα καὶ λιπάσματα, ἡ συμμετοχὴ τοῦ τράμπι φορτηγοῦ εἰς τὰς μεταφοράς τῶν θά είναι μικροτέρα. Εἰς 408 ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζονται τὰ ἐλόγω φορτία κατὰ Μάρτιον 1966, ἔναντι 345 ἑκατ. τόν. τοῦ 1962. Τὰ συνήθους τύπου φορτηγά σκαφά μέχρι 15 χιλ. τόν. προβλέπεται νὰ ἀπασχολήσουν τὰ 58.5% τῆς μεταφορικῆς τῶν ικανοτήτος, ἔναντι τῶν 68.8% τοῦ 1962.

Καὶ ὁ λόγος, κατὰ τὴν σχετικὴν ἀγγλικὴν μελέτην, είναι ἡ ἀποκλειστικὴ σχεδὸν ἀπασχολήσις διὰ τὰς μεταφοράς τῶν μεταλλευμάτων καὶ τῶν γαιανθράκων τῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 30.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω. Σημαντικαὶ είναι αἱ οίκονομίαι εἰς τὸ μεταφορικὸν κόστος μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τοιούτων σκαφῶν, ἀκόμη καὶ διὰ τὰ σιτοφορτία.

Παρὰ τοῦτα, τὸ μέλλον διὰ τὰ τράμπις τῶν 15 χιλ. τόν., μὲ καλὴν ταχύτητα, δὲν διαφαίνεται δύσκολον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ότι τὰ λίμπερτος θὰ ἀπεσύρητο τοῦ στίβου, ἀντικαθιστάμενα ἀπὸ τὰ σύγχρονα μεγαλύτερα σκάφη.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς περιοχάς, εἰς ἃς προβλέπεται νὰ συγκεντρωθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ἡ μεταφορικὴ κίνησις, η μελέτη ὑποδεικνύεις ως τὸν ζωτικώτερον τομέα, τὸν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς μὲ ἐπτσίαν κίνησην 83 ἑκατ. τόν. διὰ τὰς εἰς χύμα ξηρὰ φορτία, μὲ 10.7% αὔξησιν ἔναντι τοῦ 1962. Τῆς Ἰαπωνίας ἐπίσης ἡ κίνησης ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 71 ἑκατ. τόν. (αὔξησις 30% ἔναντι τοῦ 1962), ἐνώ οἱ λιμένες τοῦ Κόντινεντ (Δυτ. Γερμανία, χώραι Μπενελούν) θὰ προσφέρουν μεταφορικήν κίνησην (εἰσαγωγαί, ἔξαγωγα) 70 ἑκατ. τόν. εἰς φορτία τράμπις σκαφῶν (αὔξησις 14.5% ἔναντι τοῦ 1962). Τοῦ Ἡνωμένου τέλος Βασιλείου καὶ τῆς

The first and only Greek shipping agency formed at Eastern Canada by Shipowners.

Established 1960

## NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

Cables : TROJAN

353 St. Nicholas St.  
MONTREAL, CANADA

Phone : VI. 9-4563-4

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION  
ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN  
CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS  
SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES :

GEORGE CARRAS, INC. 29 Broadway New York 6, N. Y.

Cables : CARRASBRO

Ίρλανδιας ή κίνησις διά το 1966 διαγράφεται είς 44 έκατ. τόν., με αύξησην 27% εν συγκρίσει πρός τό 1962.

Ειδικώτερον διά τάς κατηγορίας φορτίων: Τών σιτηρών αἱ μεταφοραὶ θά φθάσουν τά 63 έκατ. τόν. (αύξησις 8.2%), τών σιδηρομεταλλευμάτων είς 138 έκατ. τόν. (31.5% αύξησις), τοῦ γαιάνθρακος 56 έκ. τόν. (αύξησις 11.1%), τής χυλείας 38 έκ. τόν. (αύξησις 8.6%).

Καὶ τέλος η δύναμις τοῦ παγκοσμίου τράπου στόλου θὰ είναι κατά τό 1966 περὶ τά 32 έκατ. τόν. (l.w.), ἔναντι τῶν 24 έκατ. τόν. τοῦ 1962, ἔξαιρουμένων βεβαίως τῶν μπάλκ κάρριερες.

Καὶ τὸ τελικὸν ἐρώτημα, η ἀπάντησις εἰς τὸ ὅποιον, ἡνθάνει δέ της δυνατή, θὰ καθώριζε καὶ τὴν ὅλην θέσιν τῆς φορτηγού ναυτιλίας:

Θὰ ἀποσυρθοῦν ἑντὸς τῆς προσεχούς διετίας τὰ λίμπερτς, ὡς τὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὰ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς τράμπς σκάφη νὰ ἐργασθοῦν ἐντονώτερον; Πολὺ τὸ ἀμφιβόλιον.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ἀκριβῶς κείται καὶ η κλείσις τῆς διεθνούς συνεργασίας διὰ τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναυλών, ἐπὶ τῆς ὅποιας εἰς ἄλλην σελίδα ἀσχολούμεθα.

### ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΘΩΜΕΝ

Τὰ γεγονότα ἐπέρχονται πραγδιάτερον παρ' ὅσον ἐπιστεύτο. Ο αὐτοματισμὸς εἰς τὰ πλοῖα είναι πλέον μία πραγματικότης. Τὰ ἥδη ναυπηγούμενα τὸν ἔχουν ἐνσωματώσει μερικῶς. Εἰς τὰ αὔριανά δὲ ολοκληρωτικὴ θὰ είναι η ἐφαρμογὴ του.

Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλει τὸν ταχύτερον ρυθμὸν τῆς ἔξελίξεως αὐτῆς.

Διττή η ἐπιδίωξις: Τὸ μὲν νὰ ἐπιτυθῇ διὰ τοῦ ὀλιγωτέρου πληρώματος τὸ πρόβλημα τῆς ἀποχῆς ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἰς τὰς προηγμένους βιοτικοῦ ἐπιπέδου διομηνικάς χώρας, τὸ δὲ νὰ μειωθῇ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἀναπτυσσομένης τῆς συναγωνιστικῆς τῶν ἴκανότητος.

Τῶν ἀμερικανικῶν λ.χ. πλοίων, μὲ τὰς ηὑδημένας δαπάνας διαχειρίσεως, ὁ αὐτοματισμὸς θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐπιβίωσιν εἰς τὸν διεθνῆ μεταφορικὸν στίβον. Διὰ τὰ πλοῖα, ἐπίσης, τῶν χωρῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης, τὰ ἀντιμετωπίζοντα δυσχερείας μεγαλυτέρας εἰς τὴν ἐπάνδρωσίν των, λόγω ἐλλείφεως πληρωμάτων, ὁ αὐτοματισμὸς προλαμβάνει κατάστασιν ἐπικίνδυνον.

Η δαπάνη τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ πλήρους αὐτοματισμοῦ, κατὰ τοὺς Ἱαπωνας ναυπηγούς, δὲν ὑπερβαίνει τὸ 10% τοῦ όλου κόστους τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Εξηπρετεῖται ἀπὸ τὴν προερχομένην οἰκονομίαν.

Καὶ προσθέτουν οἱ Ἱάπωνες τεχνικοί, οἱ τὸ πρῶτον πρὸς τὸν αὐτοματισμὸν τῶν πλοίων χωρῆσαντες, ὅτι ἀσφαλέστερος καθίσταται ὁ πλούς τοῦ αὐτοματοποιημένου σκάφους, ἀποφεύγονται τὰ σφάλματα τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος, προλαμβάνονται πλεισταὶ διαφορούμενας πεπιταγαζὲς τῆς σύριον καὶ ἡ ἀναθεώρησις τῶν περὶ συνθέσεως κανονισμῶν, διάσει τῶν ἐκ τοῦ αὐτοματισμοῦ — μερικοῦ ἢ διλοιποῦ — δημιουργουμένων νέων συνηθηκῶν εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν.

Λύπτοκα πρωστήρια συστήματα.

Αἱ ναυτιλίαι μὲ τὸ ὀκριβὸν κόστος κινήσεως ὑποχρεούνται νὰ δεχθοῦν πρῶται τὸν αὐτοματισμὸν. Θὰ τὰς ἀκολουθήσουν αἱ διαθέτουσαι κεφαλαῖαι, πιστώσεις καὶ κρατικὴν συμπαράστασιν διὰ νὰ ἀναλάβουν τὸ δάρος τῆς ναυπηγῆσεως πλοίων αὐτοματοποιημένων ἡ τῆς μεταποίησης τῶν μικρᾶς ἡλικίας ἐν ἐνεργείᾳ τελούντων. Θὰ ἀναπτύξουν τὴν συναγωνιστικήν τῶν ἴκανότητα: θὰ σταθούν εἰς τὴν ναυλαγοράν· θὰ δέχωνται ναύλους χαμηλοτέρους.

Οσοι δημιουργούνται δὲν κατορθώσουν ἔγκαιρως νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰς τεχνολογικὰς ἐπιταγάς, διὰ δὲν συγχρονίσουν τὰ πλοῖα των, αὐτοῖς, σὺν τῇ παροδῷ τοῦ χρόνου, διαρέει τὸν ὑποστοῦν τὸν ἀντίκτυπον τῆς ἀντιοκονομικῆς συγκροτήσεως των. Αἴνικαν θὰ είναι τὰ πλοῖα, τὰ ἔχοντα κόστος ἀπανδρώσεως ὑψηλόν, νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ οἰκονομικώτερα. Έκποδῶν θὰ τεθοῦν.

Οὕτω διαγράφεται η ἔξελιξις. Οἱ πολλοὶ τὴν προβλέπουν μακράς διαφορείας. Οἱ ἔγγυτερον προσκολουθούντες τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲν ἀποκλείουν τὴν ἑντὸς μιᾶς δεκατίας πληρῆ ἐνωμάτωσιν τῆς νέας τεχνικῆς εἰς τὰ πλοῖα. "Ολοι, πάντως, μελετοῦν, προετοιμάζονται, ἀρχίζουν νὰ προπαρασκευάζουν τὰ κατάλληλα πληρώματα, νὰ προσαρμόζουν τὰ τῆς Νομοθεσίας των εἰς τὰ ἐκ τοῦ αὐτοματισμοῦ προκύπτοντα ζητήματα διὰ τὴν διοίκησιν τῶν πλοίων. "Ολοι, πλὴν ἡμῶν. "Ἐπιμηδεῖς, ως πάντοτε.

Σκοπὸς ἀκριβῶς τοῦ σημειώματος αὐτοῦ είναι νὰ ἐπισημάνων τὸν νέον κίνδυνον, ποὺ διαγράφεται διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας. Απὸ τὸν αὐτοματισμὸν προέρχεται.

Κατέχομεν τὸ μεγολύτερον ποσοστὸν τοῦ ἀντιοκονομικοῦ, παρηλίκου τοννά. Ο στόλος μας συγκροτεῖται ἀπὸ πλοῖα μικρᾶς χωρητικότητος, μὲ τὴν πλοιοκτήσιαν κατεσπαρμένην εἰς ἐπαριθμής ἢ καὶ ἀτομικάς μονάδας περιωρισμένης ἐπιφανείας. Εἰς τὴν νέαν αὐτὴν ἐπαναστατικὴ περίοδον, ποὺ διερχόμεθα, εἰμεθα σὶ πλέον εὐάλωτοι. Τὰ πάντα ἐναπόκεινται εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν. Λείπει ἀπὸ τὸ Κράτος ἡ κατανόησις, ἵσως ὅμως καὶ ἡ δυνατότης θετικῆς τινος συμπαραστάσεως.

"Οτιούσιος ἡ μηπορεῖ τὸ Κράτος, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἀνθρώπους τοῦ πλοίου, τούς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας, νὰ εἰσφέρῃ, εἶναι ἡ κατάρτισις ἐνός πλήρους ἐκπαιδευτικοῦ καὶ ἐπιμορφωτικοῦ προγράμματος, προσηγορισμένου εἰς τὰς ἥδη διαγραφούμενας ἐπιταγαζὲς τῆς σύριον καὶ ἡ ἀναθεώρησις τῶν περὶ συνθέσεως κανονισμῶν, διάσει τῶν ἐκ τοῦ αὐτοματισμοῦ — μερικοῦ ἢ διλοιποῦ — δημιουργουμένων νέων συνηθηκῶν εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν.

Πρέπει τὴν φοράν αὐτὴν νὰ μᾶς εὔρουν κάτως παρασκευασμένους αἱ ἐπερχομέναις καταστάσεις. Τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπικολαούμενα τὸ ἐνδιαφέρον — τὰ συμφέροντά των τὸ

ὑπαγορεύουν — διὰ μίαν σύντονον προσπάθειαν προσαρμογῆς, πρὶν ἡ τὰ γεγονότα μετά τινα ἔτη μᾶς καλύψουν.

Αὔριον θὰ ἀντιπαλαίσωμεν πρὸς τὰ καλύτερα πλοῖα, μὲ τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος κινήσεως. Δὲν θὰ ἀποφύγωμεν τὸ μοιραίον, ἀν ἀπὸ τώρα, προεξοφλούντες τὴν αὔριον, δὲν προετοιμασθῶμεν νὰ τὴν δεχθῶμεν.

Εἰς τὸν σκληρὸν ἀδιάλειπτον ἀγώνα τῆς ἐπικρατήσεως τιμωρούνται οἱ ἀπαράσκευοι, πίπτουν ἀπὸ τὰς ἐπάλξεις των. "Η Ιστορία γέμει παραδειγμάτων. Πόσαι καὶ πόσαι ισχυραὶ ναυτιλίαι δὲν ἀπεχώρησαν τοῦ στίβου καὶ ἔχασαν τὴν κυρίαρχον θέσιν των εἰς τὰς θολάσσας!

### ΕΠΕΣΤΗ Ο ΚΑΙΡΟΣ

"Ἀπὸ τὰς συνεχιζομένας εἰς τὴν διεθνῆ διάσκεψιν τῆς Γενεύης συζητήσεις διὰ τὰ ζητήματα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἐν τῷ καλόν, ἀναμφισβήτητος, θὰ προέλθῃ. Θὰ καταστήσῃ τὰ ὑφιστάμενα τράστ - διασκέψεις περισσότερον ἐνδότικοι εἰς τὴν δικαίων ἀξιώσιν τῶν διαφόρων χωρῶν — μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἡ ναυτικωτάτη 'Ελλάς — διὰ τὴν σύστασιν, μὲ ἔθνικά των πλοῖα, τακτικῶν γραμμῶν. "Η μέχρι τοῦδε τηρηθεῖσα τακτικὴ τοῦ ἀπηνούς συναγωνισμοῦ κατά παντὸς πλοίου, χαρακτηρίζομενον ως «ἀσύταντε».

Αὐτῆς τῆς μελλούσης νόμιμοφορθῆ καταστάσεως, ἐπιβάλλεται νὰ ἐπωφεληθοῦν καὶ οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταί, ἵνα, ἐστω καὶ τόσον ἄργα, στρέψουν τὸ ἐπιχειρηματικὸν τῶν ἐνδιαφέροντος πρὸς τὴν λαίνερ ὄργανωσιν.

Εἰναι ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ ἡ διαφοροποίησις τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος. "Οπως δηλοῦσι οἱ ξένοι, γραμμάς τακτικάς θὰ συστηθῶμεν. Η μέχρι τοῦδε ἐπιφύλαξις διὰ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ὡργανωμένων «πούλ» κατὰ γραμμάς, δὲν δικαιολογεῖται. "Υπὸ διεθνῆ ἐλεγχον φαίνεται νὰ τεθῇ ἡ ὅλη λειτουργία τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

"Η 'Ελλάς, ὑπὲρ πάσαν ἄλλην χώραν, δικαιούται νὰ συγχρονίσῃ καὶ αὐτὴ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς συγκρότησιν. "Οταν τὸ Ισραήλ κατώρθωσε νὰ διατηρῇ σήμερον πλῆρες δίκτυον γραμμῶν, ή ιδικὴ μας καθυστέρησις είναι ἀδικιολόγητος.

"Η λαίνερ ὄργανος παρέχει τακτικής διαστάσεως τῆς Ναυτιλίας, ἡ θετικά ἀποδίδει κέρδη, δὲν ἐμφανίζει τὰς παλιντρόπους κατὰ καιρούς καταστάσεις τῶν τράμπς. "Ἄξιζει η μελέτη τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταίς μας. Εἰναι πλέον καιρός. "Η σύστασις ἐφοπλιστικῶν ὄμιλων ἱκανῶν νὰ ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν, προϋποτίθεται.

### ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Τὴν ἐξαγγελλούμενην «ἐπαναστατικήν» λύσιν τοῦ 'Ακτοπλοϊκοῦ περιμένομεν. Συγκεκριμένοι τι δέν ἀνεκοινώθη εἰσέτι. "Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπρεπε τὸ 'Υπουργείον νὰ προετοιμάζεται διὰ τὴν θερινὴν περίοδον. Τὰ ἀφονώτερα μέσα τῆς ἐξυπηρετήσεως τῆς κινήσεως ὄφειλει νὰ ἐξεύρῃ.

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT MORK  
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

## GEORGE CARRAS, INC.

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

For all ports of:

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

Και ύποδεικνύμεν τούτο, διότι πρόσφατος ίδικής έρευνας αποκαλύπτει, ότι δότα μετασκευαζόμενα άκτοπλοικά δεν θα είναι έγκαιρως έτοιμα, ήνα συμπετάσχουν είς τὴν ηδημένην ἐπιβατικὴν κίνησιν τῶν προσεχῶν μηνῶν. Πλὴν τοῦ πορθμείου «Φαιστός» διὰ τὴν γραμμὴν Κρήτης, τὰ ἄλλα τρία ἐπιβατηγά δὲν φαίνεται νὰ είναι έτοιμα νὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν πρὸ τοῦ Αὐγούστου. Καὶ ἔχομεν τόσην ἀνάγκην αὐτῶν!

«Ἄν αἱ ἔργασίαι τῆς μετασκευῆς καθυστερήσουν, τὰ ἐν ἐνεργείᾳ ἐπιβατηγά δὲν θὰ ἐπάρκεταις, διὰ τὴν ἀνετονέξην τῆς ἀκτοπλοικῆς κινήσεως. Ἡ γνωστὴ τῶν προηγουμένων ἑταῖροι κατάστασις θεοκράτης καὶ ἔρετος, χειροτέρα, ἵνως, λόγῳ τῆς ἀπούσιας ἐνός ἀκόμη ἀκτοπλοικοῦ — τοῦ «Ἐλλην» — ὅπερ μετατρέπεται εἰς δηζελοκίνητον.

«Ἄς καλέσῃ ὁ κ. Υπουργὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστᾶς καὶ ἄς ὑποδείξῃ εἰς αὐτοὺς τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπισπεύσεως τῶν ἔργασιών μετασκευῆς τῶν πλοίων των. Ἄς ἔξετασθον οἱ λόγοι τῆς καθυστερήσεως, ἵνα ἔξερεθον τὰ μέσα τῆς ἀποτροπῆς της.

Πρὸς ἀντίμετώπισιν τῶν δυσχερειῶν τῆς θερινῆς περιόδου παρακαλεῖται ὁ κ. Μπίρης νὰ στρέψῃ τὴν προσοχὴν του, παραμερίζων, προσωρινῶς ἔστω, τὰς «ἐπαναστατικὰς» πρωτοβουλίας.

\*\*\*

Κατὰ παρασχεθεῖσας διαβεβαιώσεις, τὸ «Ἐσπερος», τῆς Ἀτμοπλοΐας Καθουνίδη, θὰ είναι ἔτοιμον ἐντὸς τοῦ Ιουνίου. Διὰ τὸν Ιούλιον προβλέπεται ἡ εἰσόδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Κένταυρος». Τὸ «Σοφοκλῆς Βενιζέλος» τῆς Ἀτμοπλοΐας Τυπάλδου θὰ ἔρεμολογῇ εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης τὸν Ιούλιον ἐπίσης. Τὸ «Ἐλλην ἀργότερον.

## ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

Καθειλκύσθη καὶ τὸ δεύτερον ἀκτοπλοίκον — όχηματαγάγὸν «Ἀφροδίτη». Τὸ τρίτον, μέλλον νὰ ὀνομασθῇ «Ἐρως», λίαν συντόμως θὰ ἔγκαταλείψῃ καὶ αὐτὸς τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων τοῦ Μοναφλόκον.

Τὸ μόνον ἀξιοσημείωτον ἀπὸ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Ἀφροδίτη» είναι ἡ ὄμιλία τῆς ἀναδόχου τοῦ σκάφους θυγατρός τοῦ κ. I. Λάτση. Ὑπεγράμμιστη τὴν ὑπηρεσίακην ἀποστολὴν τοῦ σκάφους. «Θὰ ἐνώσῃ — εἶπε — τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας μὲ τοὺς μεσογειακούς». Μὲ ἄλλους λόγους, δὲν θὰ ἔχητερησῃ τὴν Ἀτμοπλοΐαν, διὰ τὴν ὄποιαν ἀρχικῶς προωρίζετο.

\*\*\*

Συνεζητήθη τὴν 19ην Μαΐου ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας ἡ προσφυγὴ τῆς Ἀτμοπλοΐας Καθουνίδη διὰ τὴν ἐκποίησιν εἰς τὸν κ. Λάτσην τῶν τριῶν ἀκτοπλοικῶν — όχηματαγάγων.

Οἱ εἰσηγηταὶ προέτειναν τὴν ἀκύρωσιν μετ' ἐπιφυλάξεων. «Ἡ ἀπόφασις θὰ ἐκδοθῇ μετὰ 20ήμερον.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν ἐπεσκέφθη τὴν Σύρον ὁ κ. Μπίρης. Ἐτελέσθησαν ἔκει τὰ ἔγκαινια τοῦ μεγάρου τῶν νυκτεριῶν Σχολῶν Μηχανικῶν καὶ οἱ διασχολικοὶ κολυμβητικοὶ ἀγῶνες τῶν τεσσάρων δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν.

Θερμοτάτης ὑποδοχῆς ἔτυχεν ἀπὸ τὸν λαὸν τῆς Σύρου ὁ κ. Υπουργός. «Ἡτο μία εὔκαιρια, ήταν τὰ ζητήματα τῆς Πρωτεουσίας τῶν Κυκλαδῶν, τὰ ἀμέσως ἀπὸ τὴν ἀμοδιότητά του ἔξαρτῶνεν, ἀναπτυχθῶσιν εἰς αὐτὸν. Ἀπὸ ἐτῶν ἥδη ἐπιμόνων προβάλλονται, πλὴν εἰς ὃντα μὴ ἀκουούντων.

«Ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἐπικοινωνίας τῆς Σύρου μὲ τὰς λοιπὰς Κυκλαδάς διὰ σκάφους ἐπιβατηγοῦ, ἀφέτησαν ἔχοντος τὸν λιμένα τῆς Σύρου, εἰναι τὸ πρώτον.

«Ἡ ἀναγνώρισις ὡς δημοσίας τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Ε.Ν., μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ κτηρίου της, είναι τὸ δεύτερον.

Καὶ τέλος, ἡ μεταφορὰ τοῦ Λιμεναρχείου εἰς ἄλλο οἰκημα.

«Ο κ. Μαρῆς Ἐμπειρίκος, ὁ στοργικὸς φίλος τῆς Σύρου, ἔξεδηλωσεν ἀπὸ ἐτῶν ἥδη τὴν πρόθεσιν του νὰ διαθέσῃ τὰ κεφάλαια, ἵνα εἰς τὸν χώρον, τὸν πρὸ τῆς ἀποβάθρας τοῦ Λιμεναρχείου, ἀνεγερθῇ συγχρονισμένον ξενοδοχεῖον πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως τῆς Σύρου.

Ο κ. Μπίρης παρέσχε ρητὴν τὴν διαβεβαίωσιν διὰ τὸν ικανοποίους καὶ τῶν τριῶν αὐτῶν αἰτημάτων. «Ὑπεσχέθη τὴν ἀμεσον ἀναγνώρισιν ὡς δημοσίας τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν καὶ ἀνέλαβεν αὐτὸς νὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων πιστώσεων διὰ τὴν μισθωσιν τῆς τοπικῆς γραμμῆς Κυκλαδῶν καὶ τὴν ἐνοικίασιν ὅλου οἰκημάτος διὰ τὸ Λιμεναρχεῖον. Μὲ τὴν συμπαράστασιν καὶ τῷ βουλευτῶν Κυκλαδῶν — παρέστησαν κατὰ τὸν ἔορτασμὸν τῶν ἔγκαινίων τῆς σχολῆς οἱ κ.κ. Ἀλαβάνος, Μπαρπάτης καὶ Ἀνερούστης — διετύπωσεν ὡς βεττίκην τὴν πρόβλεψιν τῆς παραχωρήσεως τῶν πιστώσεων, ὡςτε νὰ είναι πλέον ζητήμα ἐλαχίστου χρόνου καὶ ἡ ρύθμισις τῶν δύο αὐτῶν ζητημάτων.

Καὶ πιστεύουμε εἰς τὰς παρασχεθεῖσας διαβεβαιώσεις τοῦ κ. Μπίρη. «Ἡ θέσις του παρὰ τὴν Κυβέρνησης είναι ισχυρά. «Ο κ. Παπανδρέου ἀμεσώτατον ἐπιδεικνύει ἐνδιαφέρον διὰ τὸ ἔργον τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ παρέχει τὴν ὑποστήριξιν του εἰς κάθε θέμα ποὺ τὸ ἀφορᾷ. Εἰμεδια, ὡς ἐκ τούτου, δέσμαιοι, ὅτι καὶ διὰ τὰ ζητημάτα τοῦ δευτέρου Ναυτικοῦ μας κέντρου θὰ συναντήσῃ ὁ κ. Υπουργὸς πλήρη τὴν κυβερνητικὴν συμπαράστασιν. «Ἡ Σύρος, τὴν φορὰν αὐτὴν, δικαιούται νὰ ἐπλίξῃ, ὅτι θὰ ἴδῃ ἐπιλογήμενα τὰ ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀμοδιότητα, τούλαχιστον, τοῦ κ. Μπίρη ζητήματα. «Ἀνεπιφυλάκτως τὸ πιστεύομεν.

## ΕΙΣ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ

«Ἀπησχόλησαν, δόμως, τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὴν εἰς Σύρον παρα-

μονήν του καὶ τὰ ζητήματα τοῦ Νεωρίου, τῆς μοναδικῆς αὐτῆς κυψέλης ἐντόνου ἐργασίας διὰ τὴν Σύρον. Τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ Νεωρίου ἐπεσκέφθη ὁ κ. Μπίρης καὶ παρεσχέθη εἰς αὐτὸν ἡ εύκαιρια νὰ ἔκτιμησῃ τὴν ἔκτασιν τῆς δραστηρίοτητος τοῦ ιστορικοῦ αὐτοῦ διοικητικοῦ συγκροτήματος.

Ο κ. N. Ρεθύμνης ὑπεδέχθη τὸν κ. Υπουργὸν καὶ ἀνέπτυξεν εἰς αὐτὸν τὰ ἀπλᾶ, δόσον καὶ λογικὰ ζητήματα, ποὺ τὸν ἀπασχολούν.

Δέν έζητησεν ὁ κ. Ρεθύμνης διὰ τὸ Νεώριον οὔτε δάνεια, οὔτε ἐπιχορηγήσεις. «Ὑπεδειξες τὴν ἀνάγκην τοῦ καθορισμοῦ τοῦ μημερισθίου διὰ τοὺς μαθητάς τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, οἵτινες καταπέιζονται πρακτικῶς, ἐργαζόμενοι εἰς τὸ Νεωρίον καὶ ἡσίωσε νὰ σταματήσῃ ὁ ἀθέμιτος ἀνταγωνισμὸς τῶν Πειραιῶν ἀλεξιπτωτιστῶν. «Ἐρχονται εἰς τὴν Σύρον, δοσάκις ἐπιτύχουν ἔργασιαν τινὰ επισκευῆς πλοίου, διὰ νὰ συναγωνισθοῦν τὴν ὡργανωμένην ἐπιχείρησιν τοῦ Νεωρίου. Αὐτοὶ δὲν πληρώνουν I. K. A., δὲν φορολογούνται, είναι ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀσύνθοτοι, ἐνώ καὶ δὲν διαθέτουν τὰ τεχνικὰ μέσα διὰ νὰ ἐκτελέσουν ἔργασιαν τινὰ σοβαράν. Είναι οἱ «καζαντζῆδες».

Καὶ δόμως τὸ Νεωρίον ἐνοχλεῖται ἀπὸ τοὺς ἀσύνθοτους αὐτοὺς ἐπιχειρηματίας, οἵτινες διστηνοῦνται καὶ τὴν Σύρον, ὡς κέντρον ἐπισκευῶν, ὅταν, ὅπως συμβαίνει συχνά, δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτελέσουν τὴν ἔργασιαν τὴν ὁποίαν ἀνέλαβον.

Παρεσχέθησαν, δεβαίως, διαβεβαιώσεις εἰς τὸν κ. Ρεθύμνην, ὅτι θὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ἀνωτέρω ζητήματα. Πλὴν, διὰ νὰ ἔμειδα ἐντὸς τῶν πραγμάτων, διατηροῦμεν τὰς ἐπιφυλάξεις μας διὰ τοὺς ἀλεξιπτωτιστάς. Διερωτώμεθα: «Ποιᾶ τὰ κατ' αὐτῶν ἀποφασιστικά μέτρα;» Ιδωμεν.

\*\*\*

Περαστούται κατ' αὐτὰς εἰς τὸ Νεωρίον ἡ κατασκευὴ θεδασμενοπλοίου χιλίων τόνων, τοῦ τρίτου κατὰ σειράν σκάφους. Μετὰ τὴν ἐκτελουμένην ἥδη ἡλεκτρικήν του ἐγκατάστασιν, τὸ σκάφος θὰ είναι ἔτοιμον, ὅπως παραδοθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του.

## ΧΑΝΕΙ Ο.Τ.Ι ΤΗΣ ΑΠΕΜΕΙΝΕ

«Οξύτατον ἐγείρεται διὰ τὴν Σύρον τὸ πρόβλημα ἐπιβιώσεως, ἀν, πράγματι, τὸ Νεωρίον κλείσιμη καὶ πάλιν τὰς πλαίσια του. Ἀπὸ τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον διεξιδικού πόλυμηρα τοῦ Ἐργατικοῦ Κέντρου Κυκλαδῶν, τὸ ἀπειθυνόμενον πρὸς τοὺς ὄμοδίους κυβερνητικοὺς παράγοντας καὶ τοὺς δουλευτὰς Κυκλαδῶν, ἡ ἀπειλὴ τῆς ἀναστολῆς τῶν ἔργασιών του «Νεωρίου καὶ τῶν Μηχανουργείων Σύρου» δὲν φαίνεται ἀποκλεισμένη.

Ο κ. N. Ρεθύμνης, ὁ τόσην ἐπιδείξας στοργὴν διὰ τὴν Σύρον, ἀπέκαμε πλέον. «Ἐμόχθησε κυριολεκτικῶς διὰ τὴν ἀναστολὴν τῆς συριανῆς σιδηροδρομικήν καὶ ὅταν πρὸς στιγμὴν ἡ προσπάθειά του ἐστέφετο μὲ τὴν ἐπιτυχίαν, οἱ ἔκ Πειραιῶν ἀλε-

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ  
ΝΑΥΑΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

## RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS  
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS: DIOSKUROI  
TEL.: ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES  
LONDON E.C.3.



μών καὶ τῶν πλοιοκτητῶν — εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Είναι μεγάλαι, ἐνῷ κατ' ἀναλογίαν αἱ συντάξεις μας εἶναι μικραί.

Χωρὶς νὰ ἔχωμεν γνώσεις μαθηματικάς, μὲ πράξεις ἀπλάς υπελογίσαμεν τὰ καταβαλλόμενα καὶ τὰ μέλλοντα νὰ εἰσπραχθοῦν ἀπό τὴν συνταξιοδότησίν μας καὶ κατελήξαμεν εἰς τὸ θλιβερὸν συμπέρασμα, διτὶ ὑφιστάμεθα πραγματικὴν κλιπήν τῶν καταθέσεών μας. Εἴκοσιν ἔξι λίραι 'Αγγλίας μηνιαίως καταβάλλονται διὰ τὴν μερίδα τοῦ α' Πλοιάρχου!

Θέλομεν νὰ ἀγνοῶμεν ὑπὲρ τίνος ἡ κλοπὴ αὐτῆς διενεργεῖται. Μᾶς λέγουν ὑπὲρ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, τὰ ὅποια ἄλλως δὲν θὰ ἐλάμβανον παρὰ ψιχία συντάξεως. 'Η ἀπάντησίς μας εἶναι αὐτή: "Αν τὸ Κράτος, ἐν τῇ ὑποχρέωσί του ἄλλως τε νὰ φροντίσῃ διὰ τοὺς πολλὰ εἰσφέροντας ναυτικούς, θέλῃ καὶ οἱ κατώτεροι νὰ συνταξιοδοτοῦνται ἐπαρκῶς, διατί δὲν «ἀνοίγει τὸ πουγγί» του, δηπως παντοῦ τοῦτο γίνεται καὶ ἔχει τὴν παράλογον ἀξίωσιν, ἡμεῖς οἱ μοχθοῦντες ἐκ τοῦ ὑπερβατικοῦ μας νὰ ἐπιχρηματίζουμεν τὴν συνταξιοδότησίν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων;

Μήπως ἡμεῖς δὲν ἔχομεν οἰκογένειαν, ἀνάγκας διαβιώσεως καὶ μήπως μὲ τὴν μεγαλύτεραν ἔστω σύνταξιν θὰ ἔγινωμεθα πλούσιοι;

'Αποροῦμεν καὶ ἔξιστάμεθα διὰ τὴν τοιάτην περιφρόνησιν τοῦ δικαίου. 'Αποροῦμεν ἀκόμη πάς αἱ ἐπαγγελματικαὶ μας ὀργανώσεις ἔδειχθαι τὸν σφαγιασμὸν αὐτὸν τῶν συμφέροντων μας. Διερωτώμεθα ἀκόμη πῶς τὸν ἔδειχθαιν οἱ ἐφοπλισταί.

Πληροφορούμεθα, διτὶ πρόκειται νέος νόμος διὰ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον νὰ ψηφισθῇ. Τὴν διαμαρτυρίαν μας αὐτὴν ἐν καιρῷ πιστεύομεν δὲν ὑποδάλλομεν. 'Επιτίχομεν νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν, ἀν ὑποστηριχθῇ ἀπό τοὺς ἑκτροσώπους μας προϊσταμένους τῶν 'Ενώσεών μας, ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Εὐχαριστοῦμεν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελούμεν μετὰ πάσης τιμῆς

#### ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΕΝΟΣ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ

Σουέζ, Μάιος 1964

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Σοβαρὸν εἶναι τὸ θέμα. Πολλάκις ἡ σχολήθηκεν μὲ αὐτόν. Οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία, διτὶ πρὸς τὰς ἀναπτυσσομένας ἀπὸ τοὺς ἐπιστολογράφους μας ἀπόψεις συμφωνοῦν καὶ δῆλοι οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν., εἰς τὰς εἰσφοράς τῶν διποίων στηρίζεται ἐν πολλοῖς τὸ ἀσφαλιστικὸν τῶν ναυτικῶν μας Ιδρυμα.

Πράγματι, ή συνολικὴ μηνιαία εἰσφορά ναυτεργάτου καὶ πλοιοκτήτου ἀνέρχεται, διὰ τὸν ναύτην εἰς 655 δραχμάς καὶ διὰ τὸν ναύληρον εἰς 722. Διὰ τὸν ἀνθυπολοίαρχον καὶ τρίτον μηχανικόν, ἀφαιρουμένου τοῦ

φόρου, ὑπολογίζεται εἰς 1.060 δραχμάς, διὰ τὸν ὑποπλοίαρχον, δεύτερον μηχανικὸν καὶ ἀσυρματιστὴν εἰς 1.353 καὶ διὰ τὸν πλοιάρχον καὶ πρώτον μηχανικὸν εἰς 1.871. Αἰσθητὴ ἡ διαφορά.

"Αν ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν, ὅτι ἔχομεν σήμερον περὶ τοὺς 80.000 ναυτικούς, ἐκ τῶν ὅποιών οἱ 15.000 περίπου εἶναι ἀξιωματικοί, ὅτι ὁ μέσος συντάξιμος χρόνος τῶν μὲν κατωτέρων πληρωμάτων εἶναι 22 περίπου ἥτη, τῶν ἐξ ἀξιωματικῶν 25, διτὶ ἐκ τῶν 80 αὐτῶν χιλιάδων ναυτικῶν ὑπηρετοῦν ἐπὶ πλοίων κατὰ μέσον ὅρον οἱ 54.000 καὶ ἔξι αὐτῶν πάλιν οἱ 12.800 εἶναι ἀξιωματικοί καὶ οἱ 41.200 κατωτέρως πληρωμάτων καὶ ἀκόμη ὅτι, ἐκ τῶν 25 ἐτῶν ὑπηρεσίας τοῦ ἀξιωματικοῦ αἱ κατὰ τὰ 17 κατὰ προσέγγισιν ἐπὶ καταβαλλόμεναι εἰσφοραὶ εἶναι τοῦ ἀντωτοῦ βαθμοῦ, πλοιάρχου η πρώτου μηχανικοῦ, προκύπτουν τὰ ἔξης, μᾶλλον περιέργα, λίγα φυσικά ὅμως:

α) 'Ἐνῷ οἱ ἀξιωματικοὶ ἀποτελοῦν τὰ 18.7% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν μας, καλύπτουν τὰ 23.7% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἑκάστοτε πράγματι ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων. 'Αντιστοίχως, ἐνῷ τὰ κατωτέρω πληρωμάτα ἀποτελοῦν τὰ 81.3% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν, ἐργάζονται ἐκάστοτε ἐξ αὐτῶν μόνον τὰ 76.3% τῶν ἐπὶ πλοίων ἐργαζομένων. Περισσότερα, δηλαδή, εἶναι τὰ ἑκτὸς ὑπηρεσίας κατωτέρως πληρωμάτων, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς. 'Ανδιλογοι εἶναι καὶ αἱ εἰσφοραὶ των.

β) 'Ἐάν ληφθῇ εἰς ιδιαίτερον συνταξιοδοτικό κύκλον κατωτικῶν τῆς αὐτῆς ἡλικίας, που εἰσέρχονται ταύτοχρόνων εἰς τὸ ἐπαγγελματικό καὶ ἔξερχονται αὐτοῦ ταύτοχρόνων μετὰ συμπλήρωσιν ὑπηρεσίας 25 ἐτῶν, οἱ ἐξ αὐτῶν ἀξιωματικοὶ θὰ ἔχουν καλύψει τὰ 45% τῶν εἰσπράξεων τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ εἰσφοράς τοῦ ιδιαίτερου αὐτοῦ συνταξιοδοτικού κύκλου καὶ οἱ οἱ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τὰ 55% περίπου. Καὶ θὰ λάβουν σύνταξιν λόγῳ γήρατος, οἱ μὲν ἀξιωματικοὶ τὰ 40% τοῦ μηνιαίων καταβληθησομένου εἰς τὰ μέλη τοῦ κύκλου αὐτοῦ συνολικῶν ποσοῦ, οἱ δὲ μὴ ἀξιωματικοὶ τὰ 60%. Προκύπτει οὕτω μία διφορά 5% εἰς βάρος τῶν ἀξιωματικῶν, ἡ ὅποια ὅμως εἶναι ἐν τῇ πράξει ἀρκετά μεγαλύτερα, διότι αἱ ιδεώδεις συνθήκει ποὺ ἐλήφθησαν ὡς βάσις τοῦ ἀντωτοῦ ὑπολογισμοῦ δὲν ὑφίστανται ἐν τῇ πράξει. Οἱ ἀξιωματικοὶ εἶχουν πάντοτε μεγαλύτεραν συντάξιμον ὑπηρεσίαν, καὶ ὅμως δὲν ἀπολαμβάνουν καὶ ἀναλόγους πρὸς τὰς καταβολὰς τῶν συντάξεως.

γ) 'Ἡ ἀνωτέρω εἰς βάρος τῶν ἀξιωματικῶν διαφορὰ καθίσταται μεγαλύτερα, προκειμένου περὶ ναυτικῶν ὑπηρετούντων εἰς δεξαμενόπλοια καὶ τοῦτο, διότι ἐνῷ εἰσφορῶν δέσσει τοῦ συμβατικοῦ μισθοῦ τῶν τῶν 11.000 περίπου δραχμῶν, συνταξιοδοτοῦνται δέσσει εἰς δέκα πλασματικοῦ μισθοῦ 7.000 περίπου δραχμῶν (τῆς 'Ακτοπλοΐας). Συγ-

κεκριμένως, οἱ συμβατικοὶ μισθοί, δέσσει τῶν ὅποιων γίνονται αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., καὶ οἱ πλασματικοὶ τοιούτοι, δέσσει τῶν ὅποιων ὑπολογίζεται ἡ σύνταξις, ἔχουν ως κάτωθι:

|  | Συμβατικός | Πλασματικός |
|--|------------|-------------|
| Πλοιάρχος δεξαμενόπλοιου                     | 11.109     | 7.102       |
| Πλοιάρχος πλοίου μεγαλύτερου τῶν 4.500 τόνων | 9.660      | 7.102       |
| Υποπλοίαρχος δεξαμενοπλοίου                  | 7.728      | 6.152       |
| Υποπλοίαρχος συνήθους φορτηγού               | 6.720      | 6.152       |
| Ανθυποπλοίαρχος δεξαμενοπλοίου               | 6.471      | 5.203       |
| Ανθυποπλοίαρχος συνήθους φορτηγού            | 5.628      | 5.203       |
| Ναύληρος δεξαμενοπλοίου                      | 4.297      | 3.738       |
| Ναύληρος συνήθους φορτηγού                   | 3.738      | 3.738       |
| Ναύτης δεξαμενοπλοίου                        | 3.864      | 3.360       |
| Ναύτης συνήθους φορτηγού                     | 3.360      | 3.360       |

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ὅτι γενικῶς μὲν ἀδικούνται οἱ ἀξιωματικοί, πρὸς ὄφελος τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἐνῷ τὰ πληρωμάτα τῶν δεξαμενοπλοίων γενικῶς ἀδικούνται πρὸς ὄφελος ὅλων τῶν ἄλλων συναδέλφων των. 'Ο δὲ ἀνωτέρω «πλασματικός» μισθός δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ δικαιος διὰ μόνον τοὺς ἀκτοπλοϊκούς, οἱ διτοίοι εἰσπράττουν σύνταξιν ἀνάλογον πρὸς τὰς καταβολὰς των.

'Ο τρόπος, ἐπομένως, ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων εὐνοεῖ κατ' ἀρχὴν τοὺς πολλούς, εἰς βάρος τῶν διάλιγων καὶ ιδιαιτέρων τὴν τάξιν τῶν κατωτέρων εἰς βάρος τῶν ἄξιωματικῶν. Καὶ διὰ τὴν ἀνισότητα αὐτὴν πάντοιον μᾶλλον οἱ ἐργατικοὶ ηγέται, οἱ ὅποιοι ἐπηρέασαν τοὺς συντάκτας τοῦ σχετικοῦ νόμου ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, ἐκ τῶν τάξεων τῆς ὅποιας καὶ κατὰ κανόνα προέρχονται. Πταίσουν ἐπίσης, διὰ τὴν εἰς βάρος τῶν ἄξιωματικῶν ἀδικίαν, αἱ περὶ κοινωνικῆς ἀποστολῆς τοῦ Ν.Α.Τ. θεωρίαι. Θὰ ἔπειπε τὸ Ν.Α.Τ. νὰ θεωρῆται ἔνα ἀσφαλιστικὸν ίδρυμα, ὅπερ ἀπονέμει τὴν σύνταξιν ἀναλόγως καὶ μόνον τῶν καταβολῶν τὸν παρ' αὐτῷ ἀσφαλιζομένων.

Καὶ μένει ἡ πρὸς τοὺς συμπαθεῖς ἐπιστολογράφους μας ἀπάντησις: Είναι ἡ αὐτή πού, κατὰ σύμπτωσιν, ἐδόσαμεν πρὸ ἐνῷ περίπου ἓπους, τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1963, σχολιάζοντες ἐπιστολὴν συναδέλφων των, τοὺς αὐτοὺς ἀκριβῶς περιεχομένου. 'Βεβετε δίκαιον. 'Αναζητήσατε τὸν τρόπον τῆς ἐπιβολῆς του.

#### ΣΥΓΚΡΙΣΕΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐδημοσίευσαμεν ὡρισμένα συγκριτικά στοιχεῖα τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ ίδρυματος τῶν 'Αγγλων ἄξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ τοῦ Ν.Α.Τ., ἀσφαλιστικοῦ φορέως ὅλων τῶν ιδίκων μας ναυτικῶν, ἀνεξαρτήτως εἰδικότητος καὶ βαθμοῦ. Συνεχίζομεν σήμερον μὲ μερικὰ συμπεράσματα, τὰ ὅποια ἔξαγονται ἀπὸ τὴν σύγκρισιν.

Τὰ δοθέντα στοιχεῖα ἀφοροῦν, ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν οἰκονομικὴν θέσιν — κατάστασιν — ἔκαστου 'Ιδρυματος, ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν μεταχειρίσιν τῶν η-

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

## AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

### TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI No 1  
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE  
TELEPHONES: 23703 - 29784 - 38262  
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

### VENEZIA

ZATTERE No 1392  
TELEGRAMS: OPLITIS - VENICE  
TELEPHONES: 700660 - 700661  
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

### MONFALCONE

VIALE SAN MARCO No 33  
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,  
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CONDUCTED BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE REQUEST OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL CORRESPONDENCE CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE OFFICE.

### SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

### STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

σφαλισμένων. Τὰ ἐν λόγῳ στοιχεῖα ἀναφέρονται τοῦ μὲν ἀγγλικοῦ εἰς τὸν ἀπολογισμὸν τοῦ 1962, τοῦ δὲ N.A.T. εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1963. Διαφοραὶ μεταξὺ τοῦ προϋπολογισμοῦ τούτου καὶ τοῦ ἀπολογισμοῦ τοῦ N.A.T. τοῦ 1962 δὲν θὰ ὑπάρχουν αἰσθηταί, διότι ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ δευτέρου συνετάγη ὁ πρῶτος καὶ διότι οὐτε ὁ ἀριθμὸς τῶν ἡσαφαλισμένων καὶ συνταξιούχων ὑπέστη διακυμάνσεις, οὔτε αἱ παροχαὶ καὶ αἱ εἰσφοραὶ τοῦ N.A.T. ὑπεβλήθησαν εἰς αὐξημένωσεις.

Οἱ ἀγγλικὸι φορεὺς πλεονεκτεῖ ἔναντι τοῦ N.A.T. ἀπὸ ἀπόμενως ἀσφαλιστικῶν ἀποθεματικῶν. Ἐπὶ 2.992.000.000 δραχμῶν τοῦ πρώτου, τὰ τοῦ N.A.T. δὲν ὑπερβαίνουν τὰ 700.000.000 καὶ αὐτὰ μὲν ἀποτίμησιν τῶν ἀκίνητων τοῦ εἰς τὴν ἐμπορικὴν τῶν ἀξίαν. Ἐντεῦθεν τὸ ὑψηλὸν εἰσόδημα τοῦ Ἀγγλικοῦ Ταμείου ἐκ προσδόνων τῆς περιουσίας αὐτοῦ. Ἐὰν ὑποτεθῇ, ὅτι τὸ N.A.T. ἐκέρδιζε τὸ αὐτὸν ποσοστὸν προσδόνου ἥτοι 6,1% ὅσην καὶ τὸ ἀγγλικόν, ἡ ἔξ 29.000.000, περίπου, δραχμῶν ἐτησίᾳ του πρόσδονος θὰ ἀνήρχετο εἰς 42.000.000 δραχμᾶς.

Τὰ μεγάλα ἀποθεματικὰ τῶν "Ἀγγλων ὁφείλονται πρῶτον εἰς τὴν εὐνοϊκότεραν ἀναλογίαν μεταξὺ συνταξιοδοτουμένων ἥ ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιούμενών καὶ ἡσαφαλισμένων, δηλαδὴ εἰσφερόντων. Καὶ εἶναι αὐτὴ I πρὸς 5,35, ἐνῷ ἡ ἴδια σχέσις εἰς τὸ N.A.T. εἶναι 1 πρὸς 4,29. Δεύτερον εἰς τὰς ὑψηλὰς εἰσφοράς, εἰς τὰς ὁποίας ὑποβάλλονται οἱ "Ἀγγλοι καὶ περὶ τῶν ὁποίων θὰ γίνη ἐν συνεχείᾳ λόγος καὶ, ἀντιστρόφως, ἐκ τῶν μικρῶν παροχῶν τὰς ὁποίας λαμβάνουν. Ἡ διαφορὰ αὐτὴ μεταξὺ τῶν προσδόνων τῆς περιουσίας τοῦ ἀγγλικοῦ Ταμείου μεταδέρεται εἰς τὰ ἀποθεματικά του. Ὑπέρ τοῦ Ταμείου τούτου εἶναι καὶ τὰ χαμηλά του ἔξοδα διοικήσεως, ἀνερχόμενα μόλις εἰς 0,95% τῶν ἔσδόνων του. Εἰς τὸ N.A.T., ἀν καὶ θεωρεῖται τὸ μοναδικὸν ἐν "Ἐλληνικῷ ἀσφαλιστικῷ" Ἰδρυμα μὲν χαμηλὸν κόστος διοικήσεως, αἱ τοιαύται δαπάναι κυμαίνονται πέριξ τοῦ 3% καὶ τοῦ 4% ἐπὶ τῶν ἔσδόνων του. Τὸ ποσοστὸν τούτῳ θὰ ἡτο αἰσθητῶς κατώτερον, ἀν τὰ συλλειτουργύντα μετ' αὐτοῦ Ταμεῖα Προνοίας συμμετείχον καὶ εἰς τὰς δαπάνας διοικήσεως τοῦ N.A.T. κατὰ τὸν λόγον τῶν ἔσδόνων του. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὸ παρ' ἡμῶν ἀναφερθὲν ποσοστὸν δαστανῶν διαχειρίσεως 11%, περιλαμβάνει καὶ τὰς δαπάνας συντήρησεως ἀκίνητων κ.λ.π.

Οἱ "Ἀγγλοι ἀξιωματικοὶ τοῦ E.N. γενικῶς μειονεκτοῦν ἀσφαλιστικῶς ἔναντι τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Διότι οὐτοὶ ὑποβάλλονται εἰς μέσην ἐτησίων εἰσφοράν, ἀνερχόμενην εἰς δρ. 6.509 περίπου, ἐνῷ ἡ μέση ἐτησία εἰσφορὰ τῶν ἡσαφαλισμένων τοῦ N.A.T. — ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων τῶν πάσης φύσεως πλοίων — μόλις καλύπτει τὰς 2.954 δρ. Παρὰ ταῦτα, βάσει τῶν δοθέντων, πάντοτε, στοιχείων, οἱ "Ἀγγλοι μειονεκτοῦν, καὶ μάλιστα αἰσθητῶς, καὶ ὡς πρὸς τὰς παροχάς. Οἱ μέσοι δροῦς τῆς ἐτησίας κατὰ "Ἀγγλον — συνταξιοδοτουμένων ἥ εἰσπράττοντα τὰς εἰσφοράς του ἐντόκως — παροχῆς ἀνέρχεται εἰς δρ. 12.323, ἐνῷ τῶν ὑπὸ τοῦ N.A.T. συνταξιοδοτουμένων ἥ μέση ἐτησία παροχὴ ὑπερβαίνει τὰς 19.500 δρ. "Ἄν δὲ συγκρίνωμενον τὴν τὴν μέσην ἐτησίων σύνταξιν τοῦ "Ἀγγλου ἀξιωματικοῦ πρὸς τὴν τοῦ "Ἐλληνος ναυτικοῦ, ὁ τελευταῖος λαμβάνει περὶ τὰς 19.000 δρ. ἐτησίων ἔναντι 8.500 περίπου δραχμῶν τὰς ὁποίας ἐτησίων εἰσπράττει ὁ "Ἀγγλος. Τὸ σχετικῶς ἀσήμαντον αὐτὸν μέσον ὑψος ὁφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ συνταξιοδότησις τῶν "Ἀγγλων χωρεῖ μὲν μικρὸν — ἐλάχιστον — συντάξιμον χρόνον.

Εἰς τὸν "Ἐλληνα μάλιστα ἀξιωματικὸν τοῦ E.N. ἥ μέση ἐτησία σύνταξις εἶναι πολὺ ἀνωτέρα, διότι ἀνέρχεται εἰς 2.400 X 13,5 = 32.400 δρ. ἔναντι 8.500 δρ. τοῦ "Ἀγγλου συναδέλφου του. Ἀντὶ τῶν γενικῶν αὐτῶν μειονεκτημάτων ὁ ἀγγλικὸς ἀ-

σφαλιστικὸς φορεὺς παρέχει εἰς τοὺς ἡσαφαλισμένους του τὸ δικαίωμα νὰ λάβουν σύνταξιν τινὰ μὲ πενταετῆ — ἔναντι δικαιοπετεῖας τοῦ "Ἐλληνος — θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἥ τὰς ἀτομικάς των εἰσφοράς ἐντόκως, ἐὰν ἀπεσύρθησαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος πρὸ τῆς πενταετίας, ἐνῷ τὸ N.A.T. ἐπιστροφὴν εἰσφορῶν δὲν δικαιολογεῖ, παρέχει, ὅμως, ἐφ' ἄπαξ ἀποζημίωσιν διὰ τὰ ἀπὸ 10 - 15 συντάξιμα ἔτη.

"Ἐὰν καθίστατο δυνατόν νὰ ἀπομονωθοῦν τὰ στοιχεῖα τῆς ἀσφαλισεως τῶν Ἐλλήνων ἀξιωματικῶν ἀπὸ τὴν ἐν γένει ἀσφαλισιν τοῦ N.A.T. θὰ προέκυπτεν, ἀσφαλῶς, ὅτι ὁ μέσος δροῦς τῶν ἐτησίων εἰσφορῶν τῶν Ἐλλήνων ἀξιωματικῶν εἶναι πολὺ ἀνώτερος τοῦ ἔξαγομένου γενικοῦ μέσου δροῦ δι' ὅλους τοὺς ἡσαφαλισμένους τῶν 2.954 δραχμῶν πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφορῶν. Ἁνεξαρτήτως, πάντως, αὐτοῦ, ἡ διαφορὰ τῶν 100 λιρῶν, τὰς ὁποίας σήμερον εἰσπράττει ἐτησίως ὁ "Ἀγγλος συνταξιούχος ἀπὸ τὰς 400 περίπου λίρας τοῦ "Ἐλληνος συναδέλφου του δὲν θὰ μετεβάλλετο.

### Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ

Εἴχομεν πρὸ καὶ ρῦ ἐπισημάνει τοὺς κινδύνους, τοὺς ὁποίους διατρέχει ὁ δασικὸς φορεὺς τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλισεως τῶν ναυτικῶν, εἰκῇ τῆς συνεχοῦς διογκώσεως τῶν κονδυλίων διὰ τὴν ιατροφαρμακευτικὴν περιθωρίψιν των.

Εἴχομεν ἐπίσης ὑποδείξει τὴν ἀνάγκην τοῦ διαχωρισμοῦ εἰς αὐτοτελεῖς Ὁργανισμούς, τόσον τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας, σὸν καὶ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ὡστε ἀνεξαρτοποιούμενον νὰ συντηροῦνται δι' ίδιων εἰσαστος πόρων.

Οἰασδήποτε σκέψεως περὶ ἐπεκτάσεως καὶ ὀλοκληρώσεως τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν μας θὰ πρέπει ἀποραιτήτως νὰ προηγήθῃ ἡ ἀναλογιστικὴ μελέτη καὶ ἡ ἐξεύρεσις πόρων πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν δύο Ὁργανισμῶν (*'Ασθενείας - Ανεργίας*), ὡστε αἱ ληφθούμεναι ἀποφάσεις ἐκ μέρους τῆς διοικήσεως νὰ ἔδραζωνται ἐπὶ δάσεων σταθερῶν.

Τώρα, δεδαίως, τὰ πλοῖα ὅλα κινοῦνται καὶ διὰ τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐνίσχυνται οἱ "Οργανισμοὶ τῆς κοινωνικῆς προνοίας. Τίποτε δύμας δὲν ἀποκλείει τὴν μελλοντικὴν καὶ πάλιν κρίσιν. Ἡ περίσκεψις ἐπομένως εἰς τὸ θέμα τῆς διασχειρίσεως τῶν ἔσδόνων προϋποτίθεται, ἵνα μὴ ἀνατραποῦν ἀποφάσεις τιχὸν ἀβασανίστως ληφθούμεναι.

### ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Τὴν ὑπόθεσιν ἐνός ναυτικοῦ, τοῦ Παναγιώτου Μαρκουΐζου, παθόντος ἐν ὑπηρεσίᾳ μερικὴν τύφλωσιν, λόγῳ μηνιγγίτιδος, μᾶς παρασκαλούν δι' ἐπιστολῆς των νὰ φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα οἱ ίδιοκτῆται τοῦ σκάφους, ἐφ' οὐ διαθέτεις τὸν τομέα. "Αφονίαν δύοντας πρόσωπων μᾶς προσέφερε μεταπολεμικῶς ἡ ἐπιστροφή. "Ομως εἰς τὸ θέμα τῆς «φωνῆς ἀπὸ κινδυνεύοντα πλοίους ναυτικούς εὐρισκόμεθα ἀκόμη εἰς τὸ 1911, ὅταν διὰ πρώτην φοράν ἐλήφθησαν συγκεχυμένα τὰ σήματα τοῦ ὑπερωκεανίου *"TITANICΟΣ"*.

Πρόκειται, δεδαίως, περὶ ζητήματος διεθνούς ἐνδιαφέροντος, ἀπὸ διεθνεῖς συμβάσεις ἐλεγχομένου. Δὲν νομίζομεν, δύμας, ὅτι καὶ ἀπὸ "Ἐλληνικῆς, μόνον, πλευρᾶς θὰ ήτο κατακριτιζόμενος ἡ ἀνώφελον δὲν ἐφημόριζετο κάποιος συγχρονισμός.

Η κούσθη — ἔγραφη — ἡ ἐκπομπὴ σήματος κινδύνου ἀπὸ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, ἀλλὰ δὲν ἐπηκολούθησε καρμία συνέχεια ἄλλη, πλὴν τῆς νεκρικῆς πλέον σιγῆς. "Η σιγὴ αὐτὴ θεωρεῖται μέχρι στιγμῆς ἀνεξήγητος, ἐνῷ θὰ ἐπρεπε νὰ ὅμολογηθῇ τὸ αὐτίθετον. "Οτι πολὺ καλά ἐξηγείται. "Η δὲ σάφης ἐξήγησις εἶναι, ὅτι, τὸ ραδιοτηλέφωνον καὶ ὁ ραδιοτηλεφωνητής πολὺ εὔκολα ἀχρηστεύονται εἰς παρομοίας στιγμάς. Εἰς τὸ εὐτάθετον αὐτὸν σήμερον καλλιστα σήμερον δύναται νὰ ἐπέμβῃ ὁ αὐτοματισμός.

Πρὸ διμήνου, κατεχωρήθη εἰς τὰ *"NAYTIKA XRONIKA"* ἐπιστολή ἀναγνώστου μας, προτείνοντος ἔνα τρόπον σαφῆ, χρησιμοποιήσεως αὐτομάτων συσκευῶν διὰ τὴν ἐξαγγείλαν τοῦ κινδύνου ἀπὸ πλοία. "Η συσκευὴ αὐτὴ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς εἶναι δημόνος προστιτή, ἀλλὰ κυριολεκτικῶς εὐτελεστάτη. Στοιχίζει σὸν καὶ ἔνα ραδιόφωνον.

Κανεὶς δὲν ἀπήντησε καὶ κανεὶς δὲν ἤ-

## ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

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

ξίωθε νὰ σχολιάσῃ τὴν πρότασιν, ἀν καὶ ὁ ἐπιστολογράφος προκαλεῖ τὴν κρίσιν εἰδικῶν ἐπὶ τοῦ εἰδούς. Θὰ ἡτο δύσκολον νὰ γίνη μία δοκιμή; Εἶναι, δηλαδὴ, ἀνάγκη νὰ προστεθοῦν καὶ ἄλλα ἀκόμη ἔρωτηματικὰ εἰς τὰ δράματα τῶν θαλασσῶν, ὅπως αὐτὰ τὰ ὅποια μᾶλλον συχνὰ προβάλλονται;

### ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ... ΧΟΡΕΥΕΙ

Δὲν χορεύει, ἐδῶ, τὸ Συνέδριον. Οἱ παραπεμπόμενοι εἰς τὸ Συνέδριον χορεύουν καὶ μάλιστα πολὺ ἀσχῆμα. Πρόκειται περὶ τοῦ Πειθαρχικοῦ Συμβούλιου Ραδιοτηλεγραφητῶν, τοῦ ὅποιου αἱ ἐργασίαι τελευταίως πάντα πολὺ καλά. Ἐκαντόνδες, ὅν δχι χιλιάδες, παραβάσεις παραπέμπονται ἐκεῖ διὰ νὰ εὔρουν τὸν κολασμὸν τῶν.

Αἱ ἀναφέρομεναι παραβάσεις ἀφοροῦν τὴν Διεθνὴν Ραδιοτηλεγραφικὴν Σύμβασιν, διὰ τῆς ὁποίας καθιερώται ὁ τρόπος τῶν διὰ τῶν ἀσυρμάτων τηλεπικοινωνιῶν. Ἀποδεικνύεται δέ, ὅτι οἱ ραδιοτηλεγραφηταὶ παρασπονδοῦν συχνὰ εἰς τὰ παραδεδεγμένα.

Εἰδικοὶ ἀκροαταὶ προσβαίνουν τότε εἰς ἀναφοράς καὶ καταγγελίας εἰς τὸ ἡμέτερον 'Υπουργείον τῶν Συγκοινωνιῶν, ἀπὸ ὅπου ὁ σχηματιζόμενος φάκελος προωθεῖται διὰ τὰ περαιτέρω εἰς τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

'Εχομεν ὑπ' ὄψιν μας ἔνα πρόσφατον περιστατικόν. Ραδιοτηλεγραφητῆς μὲ ἀμεμπτονικὸν ιστορικὸν προηγούμενον μᾶς εἰκοπιπενταετίας, παρεπέμφθη τρὶς ἐσχάτως εἰς ἐκδίκασιν παραβάσεων. Διὰ τὴν πρώτην, ἐτιμωρήθη μὲ «ἐπίπληξιν». Διὰ τὴν δευτέραν, μὲ διακοσίων δραχμῶν πρόστιμον, διὰ τὴν τρίτην δὲ ἀπειλεῖται μὲ στέρησιν τοῦ διπλώματος. Σχετικῶς, εἰδοποιήθη ἀπὸ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ, ὅπως σπεύσῃ καὶ παρασταθῇ αὐτοπροσώπως εἰς τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον πρὸς ἀποφυγὴν δυσαρέστων συνεπειῶν, δεδομένου ὅτι τὸ 'Υπουργείον Συγκοινωνιῶν πολὺ ἀπιμένει ἐπὶ τῆς παραδειγματικῆς τιμωρίας τῶν... παραβάτων.

Δὲν ἔχει σημασίαν, ὅτι αἱ καταγγελόμεναι παραβάσεις καμμίαν δὲν ἔχουν σοδαρότητα. Τὸ 'Υπουργείον τῶν Συγκοινωνιῶν, εὐρισκόμενον εἰς ἀδύναμίαν ἢ ἀπροθυμίαν νὰ ὑπεισέλθῃ εἰς τὴν οὐσίαν καὶ ἐρευνήσῃ διὰ τὸν καταμερισμὸν τῶν εὐθυνῶν, περιορίζεται εἰς τὸν ἔρπον τύπον. Παραπέμπει τοὺς παραβάτας. Καὶ ἀξιώνει τὴν «κεφαλὴν τῶν ἐπὶ πίνακι».

Δὲν ἔξταξεῖ διατί ὁ Παράκτιος καλεῖται πὲ ἐκαντοντάδες κλήσεων, ἐνῷ ἡ Σύμβασις μόνον τρεῖς τοιαύτας ἐπιτρέπει. Δὲν βασανίζεται νὰ ἔχηγησῃ διατί παρουσιάζονται αἱ παραβάσεις εἰς τὸ «τερίλεπτον τῆς σιγῆς ἀσφαλείας» καὶ πῶς αὐτὸ δύναται νὰ θεραπευθῇ. 'Ως 'Υπουργείον ναυτικάτου Κράτους, δὲν ἀντελθῇ ποτέ, ὅτι καὶ εἰς αὐτὰς ἀκόμη τὰς ἀπειλείας τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων ἔχει κάθε δικαίωμα νὰ ἔκφερῃ γνώμην. Διότι, μέγα μέρος, ἀν δχι ἐξ ὀλοκλήρου, τῶν εὐθυνῶν εὐρίσκεται ἑκεῖ.

Η Διεθνὴν Ραδιοτηλεγραφικὴ Σύμβασις, τῶρα ὃπου ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἔχει τὴν γνωστὴν ἀνάπτυξιν, εὐρίσκεται εἰς στάδια πολὺ ἔπειρασμένα. 'Ομοιάζει μὲ τὴν ὥς χθὲς ἀκόμη ναυτικὴν μας νομοθεσίαν, ὅπου

ἀνεγνωρίζετο εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ πώλησις πλοίου καὶ φορτίου, χωρὶς νὰ είναι ὑποχρεωμένος νὰ ἀναμεγένη γνώμην τῶν ιδιοκτητῶν. "Ἡ καὶ τὸ ἄλλο ώραιότερον, ὅτι: Τὸν πλοίαρχον ἀντικαθίστη ὁ... ναύληρος.

"Ἄξιον, ἐπίσης, προσοχῆς είναι καὶ ποια πρόσωπα συνέχονται ἐκάστοτε διὰ τὴν σύνταξιν αὐτῶν τῶν συμβάσεων καὶ τῶν κανονισμῶν. Παρερχόμενοι τὰς ξένας ὑπογράφασι, ἐντοπιζόμενα εἰς τοὺς ἡμέτερους. Καὶ ὅλεπον: Διὸ τὸν 'Ἐλλάδα, ὑπογράφει ἔνας διευθυντής τοῦ 'Υπουργείου, ἔνας διευθυντής τῆς... Ραδιοφωνίας καὶ ἔνας ὑπάλληλος Πρεσβείας. Κανεὶς εἰδικός. Κανεὶς κάτοχος πειραταὶ συνθήκων ἔργασιας.

Τὸ θέμα οὐτε ἀπλούν είναι, οὐτε ἐπιτρέπεται νὰ συνεχίζεται. Εἰδικός δὲ συνεργάτης μας θὰ ἐκθέσῃ εἰς πορσεχή τεύχη τὰς ἀπόφεις του, σχετικῶς.

### ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορίου προγραμματίζει τὴν παραγγελίαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου μεγάλου ἀριθμοῦ θαγονίων - ψυγείων, πρὸς ἀσφαλή μεταφορὰν τῶν νωπῶν ἐλληνικῶν προϊόντων. Βάσει τοῦ προγράμματος, προβλέπεται ἡ ἔξοφλησις τῶν ψυγείων αὐτῶν μὲ ἀντίστοιχον ἀξίαν καπνῶν καὶ λοιπῶν γεωργικῶν προϊόντων.

'Αναφέρομεν τὸ γεγονός, ὡς μίαν εὐκαιρίαν, ίνα οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας προσθέλουν εἰς τὰς δεούσας ἐνεργείας διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ διὰ τοῦ αὐτοῦ τρόπου καὶ ἡ ναυπήγησις πλοίων - ψυγείων.

'Η ναυπήγησις τοιούτων πλοίων καθίσταται σήμερον περισσότερον εὐχερής, δεδομένης τῆς προθυμίας ἀριστερῶν ζένων χωρῶν ν' ἀναλάβουν τὴν ἐκτέλεσιν παραγγελιῶν μὲ πληρωμὴν τῆς ἀξίας των ἐπί ἀνταλλαγῆ ἐλληνικῶν προϊόντων. Διὰ τῆς μεθόδου αὐτῆς θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀπόκτησης πλοίων - ψυγείων, τόσον ἀπαραιτήτων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Ζήτησεις, δεδοίας, ναυπηγικοῦ κόστους ὑφίσταται. 'Ισως η ἐπί ἀνταλλαγῆ ναυπήγησις νὰ μὴ συμφέρῃ. "Ἄς μελετήσουν, πάντως, τὸ θέμα οἱ ἀρμόδιοι, ἐν συνεργασίᾳ μὲ όπους ἐφοπλιστάς θὰ ἐπεδείκνυν δένδιαφέρον.

### ΝΑ ΕΙΜΕΘΑ ΠΡΟΗΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΙ

'Εξητήθη ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. δεδοίας περὶ τοῦ ἀσφαλοῦς τοῦ ἀγκυροβολίου τῆς Κυνόσουρας, ίνα δάσει αὐτῆς ἐπιστραφοῦν τὰ ἀσφαλιστρὰ ἀργούντων ἐκεῖ πλοίων. 'Η ἀρμόδια ὑπηρεσία, ἐν γνώσει τελούσα τῶν συνθῆκων, ὑφ' ἀς παροπλίζονται εἰς τὴν Ψυττάλειαν τὰ ποντοπόρα σκάφη, προθυμίαν ἐπέδειξεν εἰς τὴν παροχὴν τῆς δεδοίας. 'Η ἐπιφύλαξις ὅμως προεδρήθη ἀπὸ τοῦ τιμολογίου τῶν φορτωτικῶν ἐργασιῶν μὲ 30 δραχμάς κατὰ τὸν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς δαπάνης ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ γερανοῦ, πλήν δημοσίας μέχρι τοῦ διαδέσθησης της συνεργασίας.

'Αδιαφορία τῶν ἀρμοδίων ἐπιδεικνύεται, μὲ δυσαρέστους ἐπιπλέοντας διὰ τὴν οικονομίαν τῆς νήσου, διότι, ἐνῷ ἡ ποιότης τῶν ἔξαγομένων μαριμάρων τῶν λατομείων 'Απειράνθου καὶ 'Απόλλωνος ἀνεγνωρίσθη ὡς ἀρίστη καὶ καθ' ἐδέδομάδα πραγματοποιούνται φορτώσεις διὰ τὸ ἔξωτερον, αἱ συνθῆκαι φορτώσεως εἰλικρινούντων. Διὰ τὴν φόρτωσιν λ.χ. 650 τόνων ἐπὶ τοῦ Ιταλικοῦ φορτηγοῦ «Τσιτάν' Ιμπέρια», ἔχρεισθησαν πέντε δόλκηροι ἡμέραι, αὐάλογος δὲ χρονικὴ διάρκεια ἔχρεισθη καὶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις.

Τῆς πειραϊκῆς οἰκονομίας.

Κανεὶς ἐφοπλιστὴς δὲν θὰ ἐδέχετο νὰ παροπλισθῇ εἰς τὴν Κυνόσουραν τὸ πλοίον του, ἐφόσον δὲν θὰ ἐπετύγχανε τὴν μείωσιν τῶν ἀσφαλίστρων.

'Εξεταστέα ὅμως: Εἶναι η δὲν είναι ἀσφαλές τὸ ἀγκυροβόλιον Κυνόσουρας; Προστατεύεται τοῦτο ἐπαρκῶς καὶ τὰ παρεχόμενα μέσα προσδέσεως καὶ ἀγκυροβολίας τῶν πλοίων ικανοποιούντων καὶ τῆς Salvage Association τὰς ἀπαιτήσεις;

'Δόξα τῷ Θεῷ τὰ πλοῖα μας κινοῦνται ἐντατικῶς. Εύκη μας νὰ ἀποφύγωμεν τὸν μαζικὸν παροπλισμόν. Παλίντροποι ὅμως αἱ καταστάσεις τῆς ναυλαγορᾶς. Δέν θὰ πρέπει νὰ εἴμεθα προητοιμασμένοι νὰ τὰ δεχθῶμεν ἐπανακάμπτοντα εἰς τὰς βάσεις των.

Χρειάζεται μία ἀπάντησις εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτά, ίνα καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις τοῦ κ. Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Ο.Λ.Π. διασκεδασθοῦν.

### Η ΕΞΑΓΩΓΗ ΜΑΡΜΑΡΩΝ

Εἰς είκοσι χιλιάδας τόνους ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀνέλθουν ἐφέτος αἱ ἔξαγωγαὶ μαρμάρων ἐκ τοῦ λιμένου τῆς Νάξου. Αἱ ἀπό τοὺς περίποτοι ἐπαναληφθεῖσαι ἔξαγωγαὶ πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ιταλίας, τῆς Γαλλίας, καὶ τοῦ Κόντινεντ αὐξάνουν μὲ ίκανοποιητικὸν ρυθμὸν, χωρὶς δημοσίαν νὰ ἔχῃ διασφαλισθῆ παραλλήλως ἢ ἀπόρρεστος καὶ ταχεῖα φόρτωσις τῶν πλοίων. Εἰς τὴν ἐλλειψιν μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ ἔξειδικευμένων λιμενεργατῶν ὄφειλονται αἱ δυσχέρειαι κατὰ τὴν φόρτωσιν, καθούσανται τὸν πλοίον, τούς πλοίους.

'Υποδειξεῖς καὶ διαμαρτυρίαι πρὸς τὴν Λιμενικὴν Έπιπροπότην Νάξου ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν ἐγένοντο διὰ τὴν μεθοδικὴν καὶ ταχεῖαν ὄργανων τῶν φορτώσεων, τόσον πρὸς δισφάλισιν τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων, δύον καὶ διαμαρτυρίαι τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου, χωρὶς δημοσίαν ἀπότελεσμα. 'Ἐπροτάθη συγκεκριμένας ἡ προμήθεια κινητοῦ γερανοῦ καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λιμενεργατῶν, μὲ ἐπιβάρυνσιν τοῦ τιμολογίου τῶν φορτωτικῶν ἐργασιῶν μὲ 30 δραχμάς κατὰ τὸν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς δαπάνης ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ γερανοῦ, πλήν δημοσίας μέχρι τοῦ διαδέσθησης της συνεργασίας.

'Τὸ πρόβλημα δὲν είναι καὶ τόσον δυσχέρει. Χρειάζεται πρὸ παντὸς ἡ κατανόησις, ὡστε διὰ τῆς λήψεως τῶν προσφοράτερων μέτρων νὰ συμβαδίζῃ ἡ ὄργανωσις τῶν λατομείων μὲ τὴν συστηματοποίησιν τῶν φορτώσεων.

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

MAIN OFFICE

960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

## ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΗ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

## ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ κ. Μ. Η. ΛΕΝΤΑΚΗ

Έπισυρομεν την προσοχήν των έφοπλιστών μας επί της κατωτέρω έκθεσεως του κ. Μιχ. Λεντάκη, έκπροσωπόσαντος εἰς την Διεθνή Όργάνωση Σταθεροποίησεως των ναύλων των τράμπης φορτηγών, την Έλληνη Ναυτιλίαν.

Έναργετα ο κ. Λεντάκης άνέπτυξε πρὸ τῆς συνελθούσης διασκέψεως τῆς ἀνωτέρω ὄργανώσεως τὴν θέσιν τοῦ ὅλου ζητήματος. Κατελόγισε τὰς εὐθύνες διὰ τὴν μέχρι τοῦδε ἀποτυχίαν καὶ ὑπέδειξε τὴν ἀκόλουθταν κατεύθυνσιν, ίνα ἡ προσπάθεια ἀχθῇ εἰς αἴσιον πέρας.

Διὰ τὸν Έλληνικὸν ἔφοπλισμόν, τὸν κατέχοντα τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ παγκοσμίου φορτηγοῦ τράμπη πολιού καὶ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν παρηλίκων πλοίων, ἀλλὴ διέξοδος ἀπὸ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν δὲν ἡμπορεῖ, καθ' ἡμάς, νὰ ὑπάρξῃ.

Οἱ κίνδυνοι, οἱ ἐπαπειδούντες τὴν ὑπόστασιν τοῦ τερποτίου, πράγματι, τοννάς τράμπης, ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰναι σοβαροὶ καὶ ἀμεσοί. Ο κ. Λεντάκης εἰς τὴν ἔκθεσίν του τοὺς ὑποδεικνύει δι' ὅλιγων.

Κρατοῦμεν τὸ πλέον ἀνάπτεπτανέν μέτωπον εἰς τὸν στίθιον τῶν εἰς χῦμα μεταφορῶν, χωρὶς στηρίγματά τινα ἀντιστάσεως. Ὑπέρ πάντα ἄλλον, ἔχομεν ως σύνολον, ἀνάγκην τῆς συνεργασίας. Οἱ πρώτοι ποὺ θὰ ὑποστῶμεν τὰς συνεπείας τῶν μὴ ἀποκλειομένων νὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας μέτρων ὑπέρ τῶν ιδίων τῶν πλοίων, θὰ εἴμεθα ἡμεῖς. Ἀλλὰ καὶ οἱ πρώτοι ποὺ ὄφελη θὰ ἀποκομίσουν ἀπὸ τὴν σταθεροποίησταν ναύλων, θὰ είναι οἱ "Ελληνες ἔφοπλισται". Ας ἀναμετρήσουν τὰ κέρδη καὶ τὰς ζημίας ἀπὸ τὴν καθιέρωσιν τῆς συνεργασίας καὶ ἀς ἀποφασίσουν. Τὴν ιδίαν του εἰς ἔκαστος τύχην θὰ προδιαγράψῃ.

Ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Λεντάκη ὑπεβλήθη πρὸ τὸν Πρόεδρον τῆς Έλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου κ. I. K. Καρράν. ίνα γνωστοποιηθῇ πρὸ τὰ μέλη της.

Κύριε Πρόεδρε,

Ἔχω τὴν τιμὴν ὅπως ἀναφέρω ύμιν, ὅτι παρέστην εἰς τὴν συνεδρίασιν τῆς International Tonnage Stabilisation Association

Ιιδ., ὡς ἀντιπρόσωπος τῆς Έλλάδος, ἥτις ἔλαβε χώραν τὴν 4ην Μαΐου. Ἡτο ἀξιοσημείωτον, ὅτι οἱ Σκανδιναύοι ἀποστίασαν τῆς συνεδρίασεως.

Ο κ. Πρόεδρος ἐγνώρισεν εἰς τοὺς παρόντας, ὅτι μόνιν 4.596.000 τόνοι ἀπέντησαν καταφατικῶς εἰς τὴν πρόσκλησην του πρὸς ἔγγραφην εἰς τὸ σχέδιον τῶν φορτηγῶν πλοίων. Συνάπτω λεπτομερῆ κατάλογον τῶν ἀπαντήσεων κατὰ σημαίαν. Αἱ ἀπαντήσεις πρέπει νὰ θεωρηθοῦν κατὰ πολὺ ωτερούσαι αἱ παπαουμένου ἐλαχίστου ἀριθμοῦ πλοίων, ίνα τεθῇ τὸ σχέδιον εἰς ἀμεσον ἔφαρμογην. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας δέον νὰ θεωρηθῇ ἡ προσπάθεια ως ἀποτυχούσα κυρίως, λόγω τῆς ἐμμονῆς τῶν Νορβηγῶν περὶ μειώσεως τῆς ἀποζημιώσεως τῶν παλαιῶν πλοίων.

Ἡ ἀργούσα χωρητικότης εἶχεν ως ἔξῆς κατὰ σημαίαν εἰς τὸ τέλος Ἀπριλίου:

|                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| 'Ελληνικὴ .....                       | 189 πλοίοι |
| Λιβεριανὴ .....                       | 181 >      |
| 'Αγγλικὴ .....                        | 84 >       |
| Παναμαϊκὴ .....                       | 84 >       |
| 'Ιταλικὴ .....                        | 79 >       |
| Λιβανῶν .....                         | 59 >       |
| 'Αμερικανικὴ .....                    | 40 >       |
| Φορμόζας .....                        | 23 >       |
| Τουρκικὴ .....                        | 18 >       |
| Γιουγκοσλαβικὴ .....                  | 10 >       |
| Φινλανδικὴ .....                      | 7 >        |
| 'Ονδούρας .....                       | 4 >        |
| Διάφοροι .....                        | 22 >       |
| 'Ολικὸς ἀριθμός παροπλισθέντων πλοίων | 813        |

Ο κ. Πρόεδρος ἐδήλωσεν, ὅτι η Νορβηγία δὲν είναι τακτικὸν μέλος τῆς 'Επιτροπῆς καὶ εἰς τὸ παρελθόν παρίστατο κατόπιν εἰδικῆς προσκλήσεως εἰς τὰς συνεδρίασεις τοῦ Συμβούλιου. 'Εστημεώσεν, ὅτι είναι χαρακτηριστικόν ὅτι οἱ Νορβηγοὶ ὑποστηρίζουν τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἵσως δὲ τοῦτο νὰ ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια είναι νεωτέρας κατασκευῆς καὶ δημοιογενής ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ φορτηγό. 'Ερριθμὸν ή ίδεις ὅπως η Νορβηγία προσκληθῆ, ὅπως γίνη τακτικὸν μέλος τοῦ Συμβούλιου, ἥτις καὶ ἔθεστόθι.

Κατόπιν τούτου, ὁ κ. Πρόεδρος μοῦ ἀπέτινε τὸν λόγον ἐρωτῶν με ποῖοι εἶναι οἱ λόγοι οἱ ὅποιοι ἔκαμαν τοὺς "Ελληνας νὰ ἀπόσχουν σχεδὸν ἐξ οἰκονομικοῦ λόγου.

"Υπέβαλον τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ἀποχὴ τῶν Ελλήνων καὶ γενικῶς τῆς ἔφοπλιστικῆς κοινότητος φρειλεται εἰς διαφόρους λόγους, κυρίως ὅμως διότι ὅπως κατήντησε τὸ σχέδιον μὲ τὰς ἀλλεπαλλήλους μεταπροπάταις καὶ ὑποχωρήσεις εἰς τοὺς Νορβηγούς καὶ τοὺς ὅπαδούς των δὲν ἔχει λόγον ὑπάρξεως.

Ἡ τακτικὴ γνώμη τὴν ὅποιαν ἔξερασα, ἡτο διὰ πάρχουν δύο κύριαι σχολαὶ ιδεῶν ἀνά τὸν κόσμον ως πρὸς τὸ σχέδιον τῶν ναύλων. Ἡ μία σχολὴ περιλαμβάνει τοὺς Σκανδιναύους καὶ πολλοὺς ἄλλους ιδιοκτήτας νεοεύκτους φορτηγῶν πλοίων, οἱ ὅποιοι ἀναφανδόν ἐκφράζουν τὴν γνώμην, διότι τὰ παλαιὰ πλοῖα ὅπωσδήποτε πρέπει νὰ ἐγκαταλειφθοῦν εἰς τὴν τύχην τῶν καὶ μοιραίως θὰ ἔξαφανισθοῦν, διότι δὲν είναι δυνατὸν νὰ συναγωνισθῶσι τὰ νέα καὶ μεγαλύτερα πλοῖα. Τὸ σαββὼν τῆς ἀντιλήψεως αὐτῆς εἴναι τὸ γεγονός, ὅτι τὰ παλαιὰ πλοῖα είναι σχεδὸν ὀλα ἐν κινήσει, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι μέγας ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων ἀπασχολεῖται εἰς μεταφορὰν σιτηρῶν. Ἐνεδαίωσα τοὺς παρόντας, διότι τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα πολεμικῆς προπολεμικῆς κατασκευῆς δὲν παρουσιάζουν ζημίας καὶ είναι ίκανοποιημένα μὲ ἔνα μικρὸν κέρδος, διότι ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον δὲν ἔχουσι δάνεια, εἰς δὲ τὰ διελιά τῶν ιδιοκτητῶν τῶν ἔχουσι παντελῶς ἀποσθεοθῆ. Τὸ ίδιον δὲν συμβαίνει μὲ τὰ νεότευκτα.

Δέον νὰ σημειωθῇ, προσέθεσα, διότι οἱ Νορβηγοί, οἱ ὅποιοι κατὰ τὰς συνεδρίασεις ἐκόπιτον διὰ τὸν κίνδυνον τῆς παραπάτασεως τῆς ζωῆς τῶν παλαιῶν πλοίων, διότι καθὼς ἔλεγαν, ἐὰν ἀπεζημιούντο ἐπαρκῶς διὰ τοῦ παροπλισμοῦ ή καὶ διὰ τὴν διάλυσίν των, οἱ τυχεροὶ ιδιοκτήται τῶν θὰ ἔγειμιζαν τὴν θάλασσαν ἀπὸ νεότευκτα πλοῖα. Μία πρόχειρος ἀνασκόπησις τῶν παραγγελιῶν φορτηγῶν πλοίων ἀνὰ τὴν υφήλιον θὰ πείσῃ τὸν καλόπιστον παραπτηρήν, διότι ἔκεινοι ποὺ παραγγελλούν είναι οἱ κατήγοροι, ἔχοντες ίσως προεξοφλήσει τὴν ἀμεσον ἔξαφανισιν τῶν παλαιῶν.

Ἡ ἄλλη σχολὴ είναι τῶν ιδιοκτητῶν παλαιῶν πλοίων, οἱ ὅποιοι διαιροῦνται εἰς δύο

## STANDARD &amp; HALL

SHIP &amp; MARINE SUPPLY Co.

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

REPRESENTING

LAVAN COATING FABERTITE HEMPEL'S MARINE PAINTS FEDERAL PAINT Co. CROSBY LAUGHLIN DIVISION  
WALL ROPE WORKS J. H. WILLIAMS Co. JOHNS - MANVILLE PACKINGS BELDAM PACKING BRIGHT STAR INDUSTRIESCABLE ADDRESS  
'NEST" SAN PEDROBoston Lock Port Block Co. Inc.  
BONDED STORESTERMINAL 2 - 4554  
TERMINAL 2 - 4229  
SPROUCE 5 - 2066

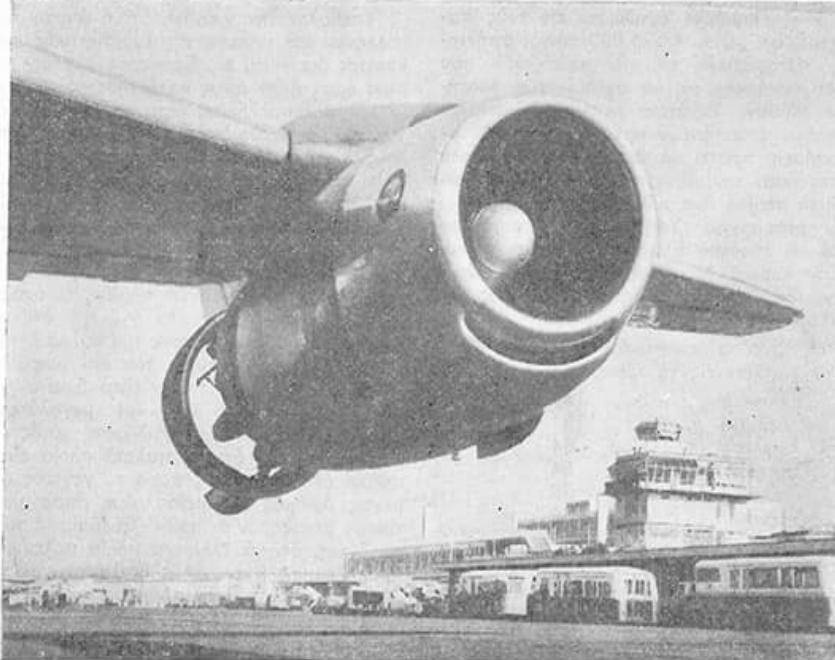
MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS — MIKE MAKRIDIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO - CALIF

κατηγορίας: 'Η μία φρονεῖ ότι έχει τήν δύναμιν νά συναγωνίζεται καὶ συνεπώς δέν στέρει νά λάβῃ μέρος εἰς κοινωνίας καὶ ἡ ἄλλη (ἴσως τὸ 40%) όρθιογίζεται καὶ ύποστριζεῖ τὸ σχέδιον, ως ήτο ἀρχικός καὶ μὲ τὴν προϋπόθεσιν ότι ἡ ἀποκημάτωσις παροπλισμοῦ δέν νά είναι ίκανοποιητική, ώς ἐπίσης καὶ ἡ τῆς διαδύσεως τῶν παρηλίκων. Τὸ πρόβλημά μας συνεπώς είναι πώς θὰ πείσωμεν τοὺς ὅπαδούς τῶν δύο σχολῶν, ότι τὸ σχέδιον ἀποδέπει εἰς τὴν κα-

λυτέρευσιν τῶν συνθηκῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας γενικῶς. Καὶ τοῦτο είναι ἐφικτὸν μόνον διὰ τῆς μειώσεως τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος εἰς ἐποχὴν περιωρισμένης ζητήσεως διὰ τοῦ οικειοθελοῦς παροπλισμοῦ τῶν πλέον ἀντοικονομικῶν πλοίων, δηλ. τῶν πλαισιῶν σκαφῶν. Διὰ νά είναι δυνατὸν τοῦτο, τὰ κινούμενα πρέπει νά συμβάλουν διὰ μιᾶς μικρᾶς ἐπιβαρύνσεως ἐπὶ τοῦ εἰσιπρατομένου ναύλου. Καὶ οὕτω θὰ είναι δυνατὸν νά ἔχωμεν ἑνα αὐτόματον τρόπον σταθμίσεως



Μηχαναὶ τῶν ἀεροσκαφῶν DC-8 JET. Η KLM ἀνανεώνει τὰς μηχανὰς τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς DC-8 κάθε 25 ἑδομάδας.

#### Τι θὰ πρέπει νά γνωρίζετε διὰ τὴν ἔξεχουσαν φήμην ἐμπιστοσύνης τῆς KLM, Βασιλικῶν Ὀλλαγδικῶν Ἀεροπορικῶν Γραμμῶν, καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας προσφέρει σὲ κάθε "Ηπειρον".

Διὰ τῆς πείρας τῆς τῶν 45 ἑτῶν ἡ KLM ἔχει τελειοποίησε τὸ αἰσθημα ἐμπιστοσύνης. Ἰδρυθεῖσα τὸ 1919 είναι ἡ ἀρχαιοτέρᾳ Ἀεροπορική Ἐταιρία τοῦ κόσμου.

\* Η KLM συνδέει τὰς Ἀθήνας μὲ 104 πόλεις εἰς δλας τὰς Ἡπείρους.

Τὸ ἀεροπορικὸν δίκτυον τῆς KLM καλύπτει 275.000 χιλιόμετρα καὶ είναι τὸ δεύτερον μεγαλύτερον κατὰ σειρὰν εἰς τὸν κόσμον.

\* Η KLM προσφέρει ταχείας ἡμεροσίας ἀνταποκρίσεις ἀπὸ Ἀθήνας εἰς N. "Υόρκη, 16.000 ὑπάλληλοι τῆς KLM ἀνὰ τὸν Κόσμον είναι ἔτοιμοι νά σᾶς ἔξυπηρετήσουν.

\* Η KLM είναι ἡ μόνη Εὐρωπαϊκὴ Ἀεροπορικὴ Ἐταιρία εἰς τὴν ὁποίαν τὸ NATO ἔχει ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν JETS. Μία ἀξιοσημείωτος φήμος ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ τεχνικὸν ἐπίπεδον τῆς KLM.

Κατὰ τὸ 1963 ἡ KLM μετέφερεν 1.500.000 ἐπιβάτας. Μία ἄλλη ἐκδήλωσις ἐμπιστοσύνης.

\* Η KLM είναι ἡ παλαιοτέρᾳ καὶ μεγαλυτέρᾳ Ἀεροπορικὴ Ἐταιρία διὰ ναυλώσεις ἀεροσκαφῶν. \* Η KLM διεκπεραίνει περὶ τὰς 500 ναυλωμένας πτήσεις ἑτησίως ὑπεράνω τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ καὶ περὶ τὰς 1.500 τοιαύτας πτήσεις κατ' ἔτος ἀνὰ τὸν κόσμον.

\* Η KLM διαβέτει ἀνὰ τῶν 200 Γραφείων εἰς τὰς κυριωτέρας πόλεις ἀνὰ τὸν Κόσμον ἀπὸ Σιδηνοῦ μέχρι τὸ Μεξικό, ἀπὸ τὸ Γιοχάνεσμπουργκ μέχρι τὴν Στοκχόλμη. Εἰδικευμένον προσωπικὸν εύρισκεται εἰς τὴν διάθεσιν σας νά σᾶς ἔξυπηρετήσῃ τὸσον διὰ κράτησιν θέσεων δοσον καὶ τὴν τακτοποίησιν σας εἰς Ξενοδοχεία, διὰ παροχὴν πληροφοριών, ἔξασφάλισιν αὐτοκινήτου καὶ γενικῶς διὰ τὴν ἐπίλυσιν οἰουδήποτε προβλήματός σας.

\* Η KLM σᾶς προσφέρει τὴν δυνατότητα νά σταματήσετε εἰς πολλάς πόλεις κατὰ τὴν διαδρομήν σας ἀνευ οὐδεμίας ἐπὶ πλέον ἐπιβαρύνσεως. \* Εάν μεταβαίνετε εἰς N. "Υόρκη δύνασθε νά ἐπιλέξετε μεταξὺ 100 καὶ ἀνὰ διαφορετικῶν κατευθύνσεων Π.χ. μία ἐκλογὴ σᾶς ἐπιτρέπει νά ἐπισκεφθῆτε τὴν Ρώμην, Νίκαιαν Μιλάνον, Γενεύην, Ζυρίχην, Παρίσιο, \*Αμστερνταμ, μὲ τὴν αὐτήν τιμήν εισιτηρίου Ἀθηνῶν - N. "Υόρκης.

**KLM** Βασιλικαὶ Ὀλλαγδικαὶ Ἀεροπορικαὶ Γραμμαὶ

Πλατεία Συντάγματος 1, Ἀθῆναι, Τηλ. 230.756, 7, 8

**KLM** Χίλιον Ἀθηνῶν, Τηλ. 720-201 'Εσωτ. 243



τῆς ἐκάστοτε διαθεσίμου χωρητικότητος. Τίποτε τὸ πρωτότυπον. Πάντως ἡ ίδεα είναι ὄρθη καὶ ἐφαρμόσιμος. 'Αρκεῖ νά πεισθοῦν ἀρκετοὶ ἐφοπλισταὶ νά τὴν ὑποστηρίξουν.

Μὲ τὴν ἀποψίν μας συνεφώνησαν οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Ἀγγλίας, Γαλλίας καὶ Γερμανίας, οἱ ὅποιοι προσέθεσαν ότι, ἐν τῷ προσπαθεῖσαν διὰ ίκανοποιητικής ζητήσεως διὰ τοῦ οικειοθελοῦς παροπλισμοῦ τῶν πλέον ἀντοικονομικῶν πλοίων, δηλ. τῶν πλαισιῶν σκαφῶν. Διὰ νά είναι δυνατὸν τοῦτο, τὰ κινούμενα πρέπει νά συμβάλουν διὰ μιᾶς μικρᾶς ἐπιβαρύνσεως ἐπὶ τοῦ τοποθετούμενου ναύλου. Καὶ οὕτω θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἔχωμεν ἑνα αὐτόματον τρόπον σταθμίσεως

'Ο ἀντιπρόσωπος τῆς Γερμανίας προσέθεσεν ότι είναι ἀξιοπειρέγον διὰ αἱ δύο ναυτιλίαι, αἱ ὅποιαι δὲν ἔχουσιν ιδίας μεταφορᾶς κατεύθυνσιν τὰ ἄνω τῶν 50% τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας (Νορδηγία καὶ Ἐλλάς). 'Ἐν τούτοις ἀρνοῦνται νά συνεργασθοῦν εἰς μίαν προσπάθειαν τόσον καταφανῶς ὡφέλιμον εἰς ὀλόκληρον τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν τοῦ κόσμου. 'Εγένετο καὶ ὁ ὑπαινιγμὸς τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς καὶ τοῦτο, φρονῶ, πρέπει νά ληφθῇ ὑπὸ σοδαράν ἐποψιν. 'Ηδη ἔχομεν τοὺς Ἀμερικανοὺς μὲ τοὺς προστατευτικοὺς περιορισμούς. Θά είμεδα ἄξιοι τῆς τύχης μας εάν διὰ τῆς ἀδυνατίας μας προκαλέσωμεν τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν νά λάβῃ καὶ ἔκεινη μέτρα περιοριστικά διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἵνα οὕτω συμπληρωθῇ ὁ φαῦλος κύκλος.

Δευτερολογών, ἐπρότεινα νά συνεχισθῇ ἡ ἔξετασις τοῦ σχεδίου ὑπὸ μιᾶς μικρᾶς ὑποεπιτροπῆς καὶ νά ὑποδείξῃ εἰς τὸ Συμβούλιον τὰς ἐπιβελημένας μετατροπὰς τοῦ σχεδίου, ἐπὶ σκοπῷ καλυτερέσεως του καὶ ἔξειρέσεως μέσων καὶ μέτρων διὰ τῶν ὅποιων θὰ καταδειχθῇ ἡ ὡφελιμότης του. 'Η πρότασις ἔγενετο δεκτή καὶ ἔξελέγησαν οἱ κ. κ. David M. Robinson πρόσδρομος, J. Hudig ἀντιπρόσδρομος καὶ ὁ ὑποφαινόμενος.

Εἰς τὰς παρασκηνιακάς συζητήσεις ἔθεωρησαν καλὸν νά ἐπαναλάβω τοὺς κινδύνους τῆς νορδηγικῆς τακτικῆς τῶν ἀπεριορίστων παραγγελιῶν καὶ τὸ θέμα τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ἡ ὅποια ἔρχεται τρίτη εἰς τὸν κόσμον, δάσει ἀποσχολήσεως τονάκ.

Καὶ ἔμεινε τὸ σχέδιον ἐν ζωῇ, πλὴν μόλις ἀναπνέει. Χρειάζεται νά καλυτερέση τηρώτως, συνάμα δὲ ἀπαιτεῖται ἀνάπτυξης τῶν πλεονεκτημάτων του εἰς δλους τοὺς ἐφοπλιστάς, μικροὺς καὶ μεγάλους, μέχρις ὅπου καταστῇ βιώσιμον.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
Φιλικότατα,  
M. H. ΛΕΝΤΑΚΗΣ

#### ΠΙΝΑΣ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΣΩΝ ΕΔΗΛΩΣΑΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΝ ΕΙΣ ΤΟ "ΣΧΕΔΙΟΝ.."

| Χώρα        | Τοπικός<br>τοπικός<br>τοπικός | 1963<br>εἰς την<br>εἰς την<br>εἰς την | Συμμετοχή<br>εἰς «Σχέδιον»<br>Ναι<br>"Όχι | πρόσης<br>μελών<br>μετρία<br>20.4.64 |
|-------------|-------------------------------|---------------------------------------|---|--------------------------------------|
| Βέλγιον     | 113                           | —                                     | —   | —                                    |
| Καναδᾶς     | —                             | —                                     | —   | 20,7                                 |
| Δανία       | 555                           | 36                                    | 427                                       | —                                    |
| Φινλανδία   | 156                           | —                                     | 156                                       | —                                    |
| Γαλλία      | 626                           | —                                     | 527                                       | 99 257,4                             |
| Γερμανία    | 2.011                         | 1.172                                 | 478                                       | 361 466,5                            |
| ΕΛΛΑΣ       | 8.500                         | 3.026                                 | 424                                       | 43 305                               |
| Ιταλία      | 1.860                         | 962                                   | 220                                       | — 795,7                              |
| Ισπανία     | 2.900                         | 298                                   | 873                                       | 970                                  |
| Ολλανδία    | 590                           | 533                                   | —   | 57 358,5                             |
| Νορδηγία    | 5.677                         | 718                                   | 961                                       | 1.968 36                             |
| Ισπανία     | 402                           | 234                                   | —   | —                                    |
| Σουηδία     | 1.635                         | 1.078                                 | 79  | — 6,1                                |
| Ελβετία     | 186                           | —                                     | 143                                       | —                                    |
| Αγγλία      | 5.003                         | 3.819                                 | 98  | 355 2.239,7                          |
| Λοιπ. χώραι | —                             | 214                                   | —   | 110,7                                |

Σύνολον τ. π. 30.214 12.090 3.803 4.436 4.596,3

#### ΣΗΜΕΙΩΣΙΣΙΣ:

1. Η 'Ιαπωνία δίνει ἐδήλωσε συμμετοχὴν λόγω τοῦ ἐφαρμογὴν προγράμματος συγχωνεύσεων τῶν ἑταίρων.

2. 'Ελλάς: Οι ίδιοι θέται λίμπερτυς δέν ἐπέδειξαν ένδισφέρον, λόγω τῶν προθλεπτικῶν μικρῶν ἀποδημίσεων παροπλισμοῦ.

3. Νορδηγία: Δέν δίγεται τὴν ἀποκημάτωσιν τῶν λιμπερτυς. Τὸ σχέδιον θεωρεῖται ὡς καταφύγιον δι' αὐτά.

4. Αρκετοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπέδειξαν τὴν πρόθεσίν των νά μετάσχουν, ὅπως ὁ Οίκος Χανδρῆ.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ

## ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ "ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

1954 - 1964: Η ΓΟΝΙΜΟΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΚΑΙ Ο "ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ,,

Κλείει έφετος μίσι δεκαετία (1954 - 64) αφ' όπου συνεστήθη ή συμβατική γραμμή 'Ελλάδος - Βορείου Αμερικής. 'Ανελλιπώς και υποδειγματικώς έξειτελέσθη. Τό «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ήτο ακριβώς η γέφυρα, ήτις έπετρεψε την έπικοινωνίαν τού έκαστομηρίου των έκει όμογενών μας με την γενέτειραν.

Είναι, δεδομένης, γνωστή ή μεταπολεμική ιστορία της υπερατλαντικής γραμμής: Συνιστά ένας από τα πλέον ένδιαιφέροντα κεφάλαια της δραστηριότητος της έπιβατηγού Ναυτιλίας μας. 'Ορθετεί μίαν έποχή, κατά την οποίαν τά έλληνικά χρώματα έπαξιώς άντεπροσωπεύθησαν εἰς τὸν στίβον τῶν υπερποντιών ταξιδίων.

'Εθεμελιώθη χάρις εἰς τὸν θερμὸν πατριωτισμὸν τοῦ άιεμνηστού Εὐγενίου Εὐγενίδου καὶ τὸν δεξιὸν χειρισμὸν τοῦ δόλου ζητήματος από την Κυβέρνησιν τοῦ Στρατάρχου Παπάγου καὶ τὸν μακαρίτην ύπουργόν της Ναυτιλίας Λαζ. Λαμπριανίδην.

Πρὸς τὸν Εὐγένιον Εὐγενίδην προσέφυγεν ή Κυβέρνησις, όπαν κατεΐδεν διτὶς ή έπικοινωνίας τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴν μεγάλην άμερικανικὴν Συμπολιτείαν θὰ έξηκολούθει έξυπηρετούμενή από τὸ ἀκατάλληλον πλέον «Νέα 'Ελλάς». Καὶ έπετυχεν ή Κυβέρνησις νὰ διεγείρῃ τὸ ένδιαιφέρον τοῦ καλοῦ έκεινου "Ελληνος. 'Εδήλωνε τότε ὁ άιεμνηστος Εὐγενίδης:

«Μετὰ τὴν διακοπὴν τῶν τελευταίων διαπραγματεύσων τῆς Κυβέρνησεως μὲ τὴν 'Γκρήκ Λάζιν' διὰ τὴν οὐφωσιν τῆς 'Έλληνικῆς σημαίας' ἐπὶ τοῦ υπερωκεανοῦ «Ολυμπία» καὶ τὴν τακτικὴν δρομολόγησιν τοῦ εἰς τὴν γραμμὴν 'Ελλάδος - Βορείου Αμερικῆς, ήρωτήθην ἀπό τὸν ἄρμεδον 'Τουργόρον, ἔθνος οὐδὲν νὰ δυνατὸν νὰ τεθῇ ὑπὸ 'Έλληνικῆς σημαίας καὶ διατεθῇ διὰ τὴν έξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς ταύτης τὸ υπερωκεανὸν «Ατλάντικο» τῆς ἀταρίας 'Χόρι Λάζιν», τῆς δοπίας εἶμαι Πρόδρομος.

'Πεσσάχθην ἀμέσως εἰς τὴν Κυβέρνησιν, διτὶς θὰ πράξω πᾶν τὸ δυνατόν, διὰ νὰ ἀνταποκριθῶ εἰς τὴν ἐπιθυμίαν της, η δοπία ήτο πρὸ πολλοῦ καὶ ίδικη μου ζωγράφη επιθυμία. Παρὰ ταῦτα, θὰ γέλειν νὰ ἀποφαγῆθη τῆς εδυκηρίας αὐτῆς διὰ νὰ τούσιο διτὶς, ἔθνος η «Γκρήκ Λάζιν» ἀναλάβῃ τὴν υποχρέων τῶν έξυπηρετήσης διὰ τὸν «Ολυμπία» τακτικὸν καὶ ἀνελλιπῶς τὴν γραμμῆν αὐτῆς μὲ μηνιαίας ἀναχωρήσεις η έξη 'Ελλάδος πρὸς τὴν 'Αμερικὴν καὶ τὸν άπαλιν, τότε δὲν θὰ εἴχον πλέον καὶ ἐγδικανέα λόγους γὰρ ἀναγνιθῷ εἰς τὴν υπόθεσιν αὐτῆς. Εἴμαι διατεθεμένος ν' ἀπόσχω πάσχοντας περιπτέρῳ ἐνεργεῖσι διὰ τὸ «Ατλάντικο». Διότι θεωρῶ ἀπάντηκες νὰ ἐπαναλαβῶ, διτὶς ἐπ' οὐδὲν λόγῳ θὰ γέλειν νὰ ἐμπλακῶ εἰς τὴν ἀνταγωνισμὸν μὲ φιλικὴν γραμμῆν. 'Έδην ἀνδιέφερων διὰ τὴν υπόθεσιν αὐτῆς τοῦτο δράσειται εἰς μόνον τὸ γεγονός, διτὶς ἐπιθυμῶ νὰ συμβάλω εἰς τὴν έκπλήρωσιν τῆς ὡς ἄνω ἐπιθυμίας τῆς Κυβέρνησεως νὰ ἴδη έξυπηρετουμένην τὴν γραμμῆν μὲ τακτικὰ μηνιαία δρομολόγια καὶ μὲ πλοίον συγχρονισμένον ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίαν.

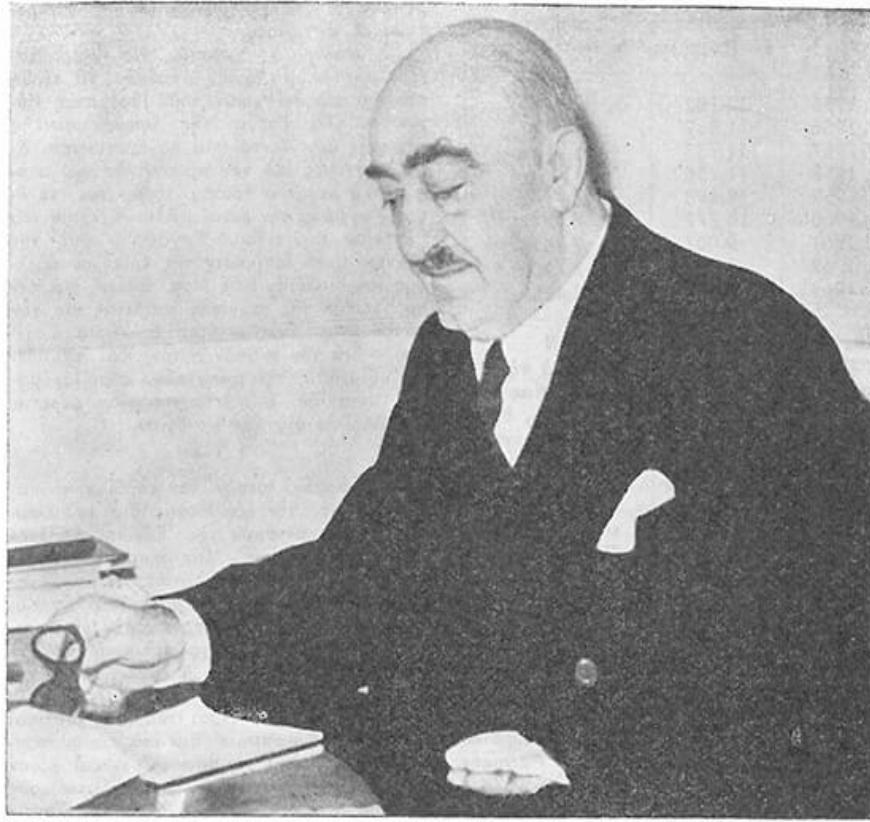
\*\*\*

Καὶ ἐτέθη τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἔξη 'Ελλάδος κινήσεως καὶ τοῦ ἀποδήμου 'Ελληνισμοῦ. "Υψωσε τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1954. Δὲν ἐπεδίωξεν οὐδὲν ηγετικὸν οὐδὲν φορολογικὸν ἀπολαγήγη οὐτε ἐπιχορήγησεις. 'Ηθέλησε μόνον νὰ διασφαλισθῇ κατὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, τὸν ὅποιον ὅμως τελικῶς δὲν ἀπέφυγε. Διότι ἐνῷ η σύνδε-

σις τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴν Βόρειον 'Αμερικὴν εἶχεν ἔγκατταί εἰσι τὸ «Νέα 'Ελλάς» εύδυς ως τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ἔδρομολογήθη, τὸ «Ολυμπία» ὑπὸ τὴν λιθεριστὴν ἀντικατέστησε τὸ «Νέα 'Ελλάς».

"Εκτοτε, ὑπὸ τὸ κράτος δεινοῦ οὐταγνισμοῦ, καθ' ὃν ἀκατομύρια δολάρια ἐζημίωσαν ἀμφότερα τὰ σκάφη, διέρρευσεν η δεκαετία. Αἱ συναναχωρήσεις — ώσταν νὰ ἐπρόκειτο περὶ ἀκτοπλοίας — δὲν ἔλει-

πέραν τῶν τακτικῶν υπερατλαντικῶν δρομολογίων, τὰ ὅποια ἔξυπηρέτησε τὸ υπερωκεανὸν «Βασίλισσα Φρειδερίκη» κατὰ τὴν δεκαετίαν, μετέφερεν εἰς ἔκτακτα κατ' ἔτος περιγητικά ταξίδια πρὸς τὴν Καραϊβικὴν σημαντικὸν ἐπίσης ἀριθμὸν ζένων ἐπιβατῶν. Αἱ περιγήσεις αὐταὶ τοῦ ἐλληνικοῦ υπερωκεανοῦ εἰς μίαν περιοχὴν θεωρουμένην ως συγκεντρώνουσαν τὴν ὑψηλοτέρας κλάσεως τουριστικὴν κίνησιν εἰς τὸν κό-



'Ο δείμνηστος Εὐγένιος Εὐγενίδης, εἰς τὸν ὅποιον μῆτρα, οὐτε καὶ ὁ συναγωνισμὸς ταχύτητος εἰς τὸν 'Ατλαντικόν!

'Οργανώθη, πάντως, η συμβατικὴ γραμμὴ κατὰ τὸν υποδειγματικότερον τρόπον. Ριζικάς υπέστη μετασκευάς τὸ «Β. Φρειδερίκη», ἵνα προσαρμοσθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας της. 'Ανελλιπῶς τὰ προβλεφθέντα διὰ τῆς συμβάσεως δρομολόγια έξειτελέσθησαν καθ' ὅλην τὴν δεκαετίαν. Πλεῖσται ὅσαι ήσαν αἱ ἀντιξότητες — Ἐλλειψις έξειδικευμένου βοηθητικοῦ προσωπικοῦ, παντελής ἀποστολῆς τουριστικῆς προσδόκησης τῆς χώρας εἰς τὸν Νέον Κόσμον, ἀντιδρόσεις από μέρους τῶν ιταλικῶν ἀρχῶν κ.λ.π.

Αἱ συναναχωρήσεις τῶν δύο υπερωκεανίων προσκάλεσαν πρὸς στιγμὴν κρίσιν εἰς τὴν γραμμήν. 'Αντεμετωπίσθη αὔτη ἐπιτυχῶς, χάρις εἰς τὴν σύνεσιν καὶ τὴν ἐπιχειρηματικήν ικανότητα, τὴν ὅποιαν ἐπέδειξεν ὁ σῖσιος διάδοχος τοῦ Εὐγ. Εὐγενίδου, κ. Νικόλαος Βερνίκος - Εὐγενίδης. Δὲν παρεύρθη εἰς τὸν ἀκροτόνον συναγωνισμὸν.

'Η ἀφογὸς ἐν τῷ μεταξὺ ἔξυπηρέτησις τῆς τακτικῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὸν Νέον Κόσμον καὶ η συστηματικὴ διαφήμισις διὰ τὴν ἐπίσκεψιν τῆς γενετείρας ἀπό τοὺς δύογενεντεῖς, διὰ τὴν ὅποιαν διαφήμισιν ἐδαπανήθησαν σημαντικὰ ποσά, ἐδημιογράφησαν βαθμιαίως τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς παρ' ἀμφοτέρων τῶν υπερωκεανίων. 'Ο τουρισμὸς πρὸς τὴν 'Ελλάδα ἤρχισεν ἀναπτυσσόμενος.

δοφείλεται η μεταπολεμικὴ ἀνασυγκρότησις τῆς γραμμῆς Υόρκης.

σμον, διηγύρων τὸν χαρακτῆρα τῆς 'Εθνικῆς 'Υπερατλαντικῆς Γραμμῆς καὶ ἐδοκίμασαν μὲ θετικὰ ἀποτελεσματα τὴν ἐσωτερικὴν ὄργανωσιν τοῦ συμβατικοῦ μας υπερωκεανοῦ.

'Αλλὰ καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς προσδολῆς τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν Βόρ. 'Αμερικὴν καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἀκτολιτιστικῶν σχέσεων μετὰ τῆς μεγάλης Δημοκρατίας, η πλοιοκτήτρια ἐταιρία τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ἐπέτυχε πολλὰ καὶ ἀξιόλογα. Μεταῦ τούτων ἀναφέρεται η ἔκθεσις τοῦ ἐλληνικοῦ διδίου, διὰ τῆς ὅποιας προεδρήσθησαν τὰ ἐλληνικὰ γράμματα εἰς τὸν Νέον Κόσμον. 'Η ἔκθεσις ἐπίσης φωτογραφιῶν ἀπό τὴν ἐλληνικὴν ζωήν, η ὅποια ἀφοῦ ἐλειτούργησεν ἐπὶ τὴν διάστημα ἐπὶ τὸν «Βασίλισσα Φρειδερίκη» μετεφέρθη εἰς τὸ Πανεπιστήμιον Κολούμπια. Καὶ τέλος, η ὄργανωσις εἰς τὸν υπερωκεανοῦ ἔκθεσις ἐλληνικῶν οἰνῶν, διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διαφήμισιν τοῦ ιθνικοῦ σύντονο προϊόντος εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν.

'Ιδού ἐπίσης καὶ μερικοὶ ἀνδριθμοί, οἱ ὅποιοι ἀφοροῦν μὲν εἰς τὴν πενταετίαν τῆς δρομολογήσεως τοῦ υπερωκεανοῦ εἰς τὴν γραμμήν, ἀλλὰ παρέχουν τὸ μέτρον διὰ τὴν ἀσθματικὴν σταθμισθούσαν τὰς προϋποθέσεις εἰς τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς παρ' ἀμφοτέρων τῶν υπερωκεανίων.

Διετέθη τὸ ποσὸν τῶν 100 ἀκτοπλοίων δραχμῶν, διὰ τὴν ἀμοιβὴν (ἐπὶ πέντε

ητή) 500 περίπου άνδρων τού πληρώματος τού σκάφους. Διετέθη έπισης τὸ ποσὸν τῶν 75 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, διὰ τὴν τροφοδοσίαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ ποσὸν 40 ἑκατομμυρίων δραχμῶν δι' ἐπισκευᾶς καὶ διαρροῦμίσεις. Καὶ ἔνας ὀκόμη ἀριθμός, ἀναφερόμενος εἰς τὴν πρώτην πενταετίαν ἀπὸ τῆς δρομολογίσεως τού σκάφους: Διετέθησαν 45 ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ τὴν διαφημιστικὴν προσδόλην τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν Νέον Κόσμον.

Αὐτή, ἐν συντομίᾳ καὶ ἀκριθιγώς, εἶναι ἡ ιστορία τῆς συμβατικῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς.

Ίδου τώρα καὶ τίνα στοιχεῖα τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τού «Βασιλισσα Φρειδερίκη»:

| 'Ετη | 'Επιβάται    |                 |
|------|--------------|-----------------|
|      | 'Εκ Πειραιῶς | 'Εκ Νέας Υόρκης |
| 1955 | 12.102       | 7.139           |
| 1956 | 11.859       | 6.378           |
| 1957 | 11.737       | 8.621           |
| 1958 | 11.156       | 7.195           |
| 1959 | 10.698       | 7.672           |
| 1960 | 10.772       | 7.395           |
| 1961 | 9.007        | 7.751           |
| 1962 | 8.110        | 7.720           |
| 1963 | 9.561        | 8.435           |

#### ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑΝ

Καὶ ἐδεωρεῖτο δέδαιον, ὅτι μετά τὴν ἐκπονὴν τῆς συμβάσεως, διὰ τῆς ὁποίας ἐκλύπτετο τὸ «Βασιλισσα Φρειδερίκη», θὰ ὑπῆρχον αἱ δυνατότητες πλέον ὄρθολογικῆς ὄργανωσεως τῆς γραμμῆς, ἔξυπηρετουμένης ἀπὸ τὰ δύο ὑπερωκεάνια, καλυπτόμενα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὴν διοκριτικὴν προστασίαν, ἀναμορφουμένου καταλλήλως, τοῦ συμβατικοῦ καθεστώτος. Οἱ πλοιοκτῆται τού «Βασιλισσα Φρειδερίκη» προσεφέρθησαν νὲ τὸ ἀντικαταστήσουν, μὲ τὸ πολυτελές καὶ τελείως ἐκουγχρονισμένον ὑπερωκεάνιον τῶν «Ομηρικός», αἰσθητὸς οὕτως βελτιουμένων τῶν συνθηκῶν υφ' ἀς ἡ Ἐλληνικὴ Ὑπερατλαντικὴ Γραμμὴ θὰ ἔξετελετο.

Ἄτυχώς ἡ μόνη λογικὴ αὐτὴ ὅδος πρὸς τὴν περαιτέρω ἀνασυγκρότησιν καὶ ἕδραισιν τῆς Ἑλληνικῆς πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ὑπηρεσίας δὲν ἱκολουθήθη ὑπὸ τῶν δύο Κυβερνήσεων Παπανδρέου. Δικαιολογία τῆς ἐπιδειχθεὶς ἀδιαφορίας: τὸ καθειρούμενον διὰ τὰ δύο ὑπερωκεάνια, τὸ «Ομηρικός» καὶ τὸ «Ολυμπία», μονοπόλιον καὶ παρὰ τὰς εἰσηγήσεις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, προετιμήθη ὃ ἐλ εὔθερος ἀνταγωνισμός, σύστις, μὲ μα-

θηματικὴν ἀκρίβειαν, θὰ ὀδηγήσῃ μίαν ἡμέραν εἰς τὴν ἀποδιογάνωσιν τῆς γραμμῆς. Δὲν ἴσχυσαν διὰ νὰ ἀποτρέψουν τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τῆς Κυβερνήσεως, οὔτε αἱ πραγματικαὶ ἀνάγκαι τῆς γραμμῆς — εἰς ὅλας τὰς προπγμένας ναυτιλίας ἐπιχορηγούνται ὑπὸ τοῦ Κράτους αἱ ὑπερωκεάνιοι γραμμαὶ — οὔτε οἱ συναισθηματισμοὶ οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὰς ὑπηρεσίας, τὰς ὁποίας προσέφερεν ἡ πλοιοκτήτης ἑταῖρος τοῦ «Βασιλισσα Φρειδερίκη» διὰ τὴν διατήρησιν ἀνοικτῆς τῆς ὑπερωκεανίου ὅδου πρὸς τὸν Νέον Κόσμον, οὔτε η κτηθείσα ἐπὶ μίαν δεκαετίαν πετρία.

Ἄλλα δὲν ἴσχυσαν καὶ ἔνας ἄλλος σοβαρώτατος λόγος, διὰ νὰ μεταβαλή τὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου κυβερνητικὴν ἀντίδρασιν. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ τεραστίου ἑθνικοῦ καὶ κοινωνικοῦ ἔργου, τὸ ὅποιον καλύπτει ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ὑπερωκεανίων τοῦ συγκρατήματος Εὐγενίδου.

Ο στόλος, ὡς γνωστόν, τῶν ὑπερωκεανίων τῆς «Χόμ Λάιν» ἀποδίδει τὰ κέρδη του διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἱδρύματος Εὐγενίδου. Τὰ ἔσοδα τῆς ὑπερατλαντικῆς Γραμμῆς διατίθενται καὶ θὰ διατίθενται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν προσαγωγὴν τῶν σκοπῶν τοῦ μεγάλου τούτου ἱδρύματος, τὸ ὅποιον συνιστᾶ τὴν μεταθανάτιον θέλησιν τοῦ Εὐγενίδου. Ἐργάζεται ὑπὸ τὴν ἐμπνευσμένην διοίκησιν τῆς ἐριτίμου ἀδελφῆς τοῦ διαδέτου Κακ Μαρ. Σίμου, διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς τεχνικῆς παιδείας εἰς τὸν τόπον μας. Ἐκαπομμύρια δολλάρια διετέθησαν διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν. Καὶ παρείδεν η Κυβερνητικής τὴν ἀποστολήν τοῦ ἱδρύματος Εὐγενίδη, ἐνῷ σταυροφορίον φέρεται ἀνολαβούσα διὰ τὴν Παιδείαν.

\* \* \*

Μὲ ἐλαφρόν, λοιπόν, τὴν καρδίαν προχωροῦμεν πρὸς τὴν ἔξαθλίωσιν διὰ τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ τῆς Ἐθνικῆς Ὑπερατλαντικῆς Γραμμῆς. Μία ἀκόμη θυσία χάριν τῶν ἐντυπωσιακῶν λόγων. Ή κατάργησις τοῦ μονωπαλίου ἐθεωρήθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ὡς ἀρμόζουσα εἰς τὴν οἰκονομικήν καὶ κοινωνικήν της πολιτικήν. Ἀλλὰ περὶ ποίου μονωπαλίου ὁ λόγος; Αὐτοῦ τὸ ὅποιον ἔχουν υἱοθετήσει μεγαλύτεραι, πλουτιώτεραι καὶ ισχυρότεραι ἀπὸ ἡμᾶς ναυτικαὶ χώραι; Τοῦ μονωπαλίου διὰ τοῦ ὅποιον περιφρουροῦνται ἀπὸ τὸν ἐστωπερικὸν καὶ μόνον ἀνταγωνισμόν, ὥχι ἀπὸ τοὺς ἔξτηρικούς σοδαρωτάτους κινδύνους, αἱ ὑπερατλαντικαὶ γραμμαὶ μας; Παρείδεν η ἀγνοεῖ η Κυβερνήσεις, οἵτις τέσσαρα διπλάσια εἰς ὄγκον, ὑπερταχέα, νεότεκτα ίταλικά ἐπιχορηγούμενα ὑπερωκεάνια διαστήρουν τὴν ὑπερατλαντικήν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον γραμμὴν καὶ οἵτις αὔριον οὕτα θὰ προσεγγίζουν καὶ εἰς

τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν; Αἴγνοει ἀκόμη τὴν ἔναρξιν τῶν δρομολογίων τοῦ ἐβραϊκοῦ «Σαλόμη», νεοτεύκτου καὶ αύτοῦ, ταχιτάτου καὶ πολυτελεστάτου; Αἴγνοει, τέλος, τὰ ἀμερικανικά ὑπερωκεάνια; Δὲν ἥρκει ὃ δξύτατος συναγωνισμός τῶν ἔνων, ἐπρεπε νὰ ἀφῆσαι μὲν τὰ δύο ἑλληνικά ὑπερωκεάνια ἔκθετα καὶ εἰς τὸν ἐλεύθερον ἐσωτερικὸν συναγωνισμόν;

Οποια στενότης ἀντιλήφεων, πρωτοφανῶν διὰ Κράτος ναυτικὸν! Κρίσιμα ἑθνικὰ καὶ οἰκονομικὰ συμφέροντα θυσίαζομεν εἰς τὸν δωμόν, ἀτυχῶς, κομματικῶν ὑπολογισμῶν. Αὐτοὺς η Κυβερνητικής φωράται ἔξυπητοσσα...

ΕΜΜ. ΣΙΜΟΣ

#### ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΗΣ «ΓΚΡΗΚ ΛΑΪΝ,,

Διεξοδικὸν ὑπόμνημα ὑπέβασε πρὸς τὴν Κυβερνήσιν η «Γκρήκ Λαΐν» ἐπισείουσα τούς κινδύνους, ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἀπειλεῖται ἡ Ἐθνικὴ ὑπερατλαντική γραμμὴ ἐπὶ τῆς καθιέρωσεως τοῦ «έλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ». Υποδεικνύεται, τούναντιον, ἡ ἀνάγκη τῆς προστασίας τῆς γραμμῆς ἔναντι οἰουδήποτε καὶ ὀποθενδήποτε προερχομένου ἀνταγωνισμοῦ.

Κοι καθορίζονται οἱ κίνδυνοι: Ο πρώτος ἔγκειται εἰς τὴν ἐλευθερίαν προσθήκης εἰς τὴν γραμμὴν σκαφῶν χαμηλῆς κλάσεως ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ ὁ δεύτερος προέρχεται ἀπὸ τὴν προσθήκην τῶν περισσοτέρων πλοίων, πέραν τῶν ὅσων δικαιολογεῖ ἡ ἀπιθαντική κινησις. Δέον νὰ ληφθοῦν ὑπὸψιν καὶ αἱ ὀσημέραι ἐπαυξανόμεναι δυσχέρειαι διὰ τὴν παραλαβὴν ἀπὸ τὰ ἑλληνικὰ πλοία Ιταλῶν μεταναστῶν.

Περαιτέρω ἀναφέρεται εἰς τὸ ὑπόμνημα, ὅτι ἡ ἐπιδιώξις τῆς αὐξήσεως τῆς πρὸς τὴν «Ἐλλάδα τουριστικής κινήσεως ἐφερε τὴν «Γκρήκ Λαΐν» εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς προστητήσεως τοῦ ὑποδειγματικοῦ μικρᾶς ἡλικίας (1956) ὑπερωκεανίου τῆς «Εμπρες ὁφ Μπρίταν», τοῦ ὅποιου ὅμως ἡ ἀποδοτικὴ ἐκμετάλλευσις προϋποθέτει αὐξήσην κατὰ τὸ τρίτον, τούλαχιστον, τῆς τωρινῆς κινήσεως. Χρόνος πολὺς θὰ ἀπαιτηθῇ, ἵνα ἐπιτυχῇ ἡ προσπάθεια αὐτῆς καὶ ἀκριδῶς διὰ τοῦτο — καταλήγει τὸ ὑπόμνημα — πρέπει νὰ διασφαλισθῇ ἡ γραμμὴ ἀπὸ τὸν ἀνταγωνισμόν, τὸν μέλλοντα ισως νὰ ἔξαπολυθῇ, ἀπὸ ἑλληνικῆς, τούλαχιστον, πλευρᾶς. Υπὸ τὰς ἐπιζημίους συνθήκας ἐνὸς τοιούτου ἀνταγωνισμοῦ καὶ ταῦτα οὕτα θὰ προσεγγίζουν καὶ εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν; Αἴγνοει η Κυβερνητικής τοῦ Λαΐν» διὰ ἀναζητήσουν τὴν ἀπασχόλησην ἐκεῖ ὅπου εύνοικώτεραι συνθῆκαι θὰ ὑπάρχουν. Καὶ σύντομα η ὑπερατλαντική γραμμὴ θὰ παραμείνῃ ἔκθετος, ἔξυπητοσσα ποιοτικῆς στάθμης.

#### N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E.C.2

TEL. NATIONAL 8481

#### UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

#### ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

TEL. 475.284

CABLE ADDRESS:  
ADRIAD - PIRAEUS



000 τ. ύπό ιαπωνικήν, 117.000 τ. ύπό έλληνικήν σημαίαν και 104.000 τ. ύπό σουηδικήν. 'Η Λιβερία, ούτω, ένισχυσε τὴν θέσιν της, ώς πρώτης σημαίας εἰς τὸν στόλον τῶν μεταλλοφόρων, μὲ δύναμιν ἄνω τῶν 2.000.000 τόνων. 'Ακολουθοῦν ἡ 'Ιαπωνία, ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἡ Σουηδία καὶ ἡ Νορβηγία περὶ τὸ 1.000.000 τόνων ἐκάστη.

Διὰ τὰ ἄλλα σκάφη διὰ διάφορα φορτία εἰς χύμα ἡ αὐξησίς κατὰ τὸ 1963 ἀνῆλθεν εἰς πλέον τῶν 3½ ἑκατομμύρια τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιών 900.000 τ. ἐνηλογήθησαν εἰς Νορβηγίαν, 800.000 τ. εἰς Λιβερίαν, 370.000 τ. εἰς 'Ιταλίαν καὶ 200.000 τ. εἰς 'Ελλάδα. Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἡ Νορβηγία ἔρχεται πρώτη μὲ 3.000.000 τόνων d.w., ἐπονταὶ δὲ αἱ Λιβερία, 'Ιταλία, 'Ελλὰς καὶ ἄλλαι χώραι. 'Ο ἀριθμός ἔξι ἄλλους τῶν χωρῶν, αἵτινες διαθέτουν ὑπολογίσιμον τινὰ στόλον τοιούτων σκαφῶν, εἰναι ἀνώτερος τῶν χωρῶν, αἵτινες κατέχουν στόλον μεταλλοφόρων μόνον.

**ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΩΣΕΩΣ:** Κατὰ τὸ 1962 τὰ 65% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς μπάλκ κάρριερς ἡσαν δηζελοκίνητα. Τὸ 1963 ἡ ἀναλογία αὕτη ἀνῆλθεν εἰς 66% καὶ τὸ 1964 ἔφθασεν εἰς 67%. 'Η πρόσδος δύνην τοῦ δηζελοκινητήρος εἰναι μᾶλλον δραδεῖα. Πράγματι, αἱ νέαι ναυπηγήσεις ἀναφέρονται, σχεδὸν κατὰ κανόνα, εἰς δηζελοκίνητα σκάφη, τὰ μετατρέπομενα ὅμως δεξαμενόπλοια καὶ ιδίως τὰ «T. 2s», εἰναι, γενικῶς, στροβιλοφόρα. "Οσον ἀφορᾷ, εἰδικώτερον, τὰ μεταλλοφόρα, συναντά τις εἰς αὐτὰ μέγα ποσοστὸν στροβιλοφόρων. Αἱ μονάδες μεγάλου μεγέθους, σχεδὸν δολαι, πρωθυνται διὰ στροβιλῶν. 'Απὸ πλευρᾶς σημαιῶν, οἱ στόλοι τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν, τῆς Λιβερίας, τῆς 'Ελλάδος κ.λ.π. εἰναι πλούσιοι εἰς σκάφη κινούμενα διὰ στροβιλῶν, ἐνῷ εἰς τὰς ἄλλας χώρας προτιμάται δηζελοκινητήρ.

**ΗΛΙΚΙΑ:** Τὰ 63% τῶν μπάλκ κάρριερς εἰναι ἡλικίας μικροτέρας τῶν 5 ἑτάων, κατὰ τὴν αὐτὴν δὲ περίοδον μετετράπησαν τὰ περισσότερα τῶν δεξαμενοπλοίων. Σκάφη ἡ-

λικίας 5 ἑτάων καὶ ἄνω εἶναι, πρὸ πάντων, μεταλλοφόρα ἡ καὶ ἀκτοπλοϊκά. Παρὰ τὰς γενομένας κατὰ τὸ 1963 πολλὰς καθελκύσεις, ἡ μέση ἡλικία τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς παραμένει ἡ τῶν 6 ἑτάων. "Αν δὲ ἡ μέση αὔτη ἡλικία δὲν ἐμειώθη, τοῦτο ἀποδίδεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι σχεδὸν δὲν ὑπάρχουν διαλύσεις εἰς τὸν τομέα αὐτὸν καὶ ὅτι ὁ στόλος κανονικῶς διογκούται διὰ τῆς εισόδου μετατρεπομένων σκαφῶν πολεμικῆς ναυπτιγήσεως.

**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ:** Αἱ μέσαι διαστάσεις τοῦ παγκοσμίου στόλου μεγάλων μεταφορικῶν αὐξάνουν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Τὸ 1963 ἡ αὐξησίς αὕτη ἡτο ἡ τῶν 1.300 τόνων d.w., ἀναβιβάσασα τὸ μέσον μέγεθος εἰς 21.200 τ. d.w. Σημειωτέον, ἀλλως τε, ὅτι καὶ ἡ μέση χωρητικότης τῶν παραδιδομένων αὐξάνει. Πράγματι, τὸ 1963 ἡ μέση χωρητικότης τῶν νεοναυπηγήτων μονάδων ἔφθασε τοὺς 27.100 τ. d.w., ἔναντι 21.600 τόνων d.w. τοῦ 1961. Τὸ φαινόμενον τοῦτο παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰ μετατρέπομενα δεξαμενόπλοια.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν κατανομὴν εἰς τὰς διαφόρους σημαίας, σημειοῦται, ὅτι δῆλα σχεδὸν τὰ ἄνω τῶν 40.000 τόνων μεταλλοφόρα εἰναι λιβεριανά, ιαπωνικά καὶ ἐλληνικά. Τούναντίον, ἡ Σουηδία καὶ ἡ Μ. Βρετανία ἔχουν, οἰονεῖ, τὸ μονοπώλιον εἰς σκάφη χωρητικότητος τοῦ κατωτέρας τῶν 18.000 τ. d.w., ἐνῷ ἡ Γαλλία καὶ ἡ Νορβηγία ἐπαφορείζουν. 'Επι τῶν λοιπῶν μεταφορικῶν φορτίων χύμα ἡ Νορβηγία κατέχει περισσοτέρους τῶν 25.000 τόνων d.w., ἐνῷ ἡ Λιβερία, ἡ 'Ελλὰς καὶ ἡ Γερμανία ἔχουν μεγαλυτέραν μέσην χωρητικότητα.

**ΤΑΧΥΤΗΣ:** 'Η μέση ταχύτης τῶν μπάλκ κάρριερς εἰναι περίπου τῶν 14.5 μιλίων. 'Ανω τῶν 40% τοῦ παγκοσμίου στόλου ἀναπτύσσει ταχύτητα 14 μιλίων, εἰς δὲ τὴν ὁμάδα ταύτην ἐσημειώθη ἡ μεγαλυτέρα αὐξησίς. Τὰ μᾶλλον δραδύπλοια σκάφη ἀνήκουν εἰς τὰς 'Ην. Πολιτειῶν καὶ τὴν Αύστραλιαν, ὅπου καὶ ἀπασχολούνται εἰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς. Τούναντίον, ὁ 'Ανατολικὸς Συνα-

πιοπόδις διαθέτει τὰς πλέον ταχυτέρας μονάδας. Πάντως, δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι γενική εἰναι ἡ τάσις αὐξήσεως τῆς ταχύτητος, ἀλλ' ἡ ἔξελιξις αὕτη εἰναι δραδεῖα.

**ΒΥΘΙΣΜΑ:** 'Η σύγκρισις τῆς αὐξήσεως τῶν διαστάσεων πρὸς τὴν αὐξησίν τοῦ βυθίσματος διαπιστοῖ καταφανῆ ἐλλειψιν παραλλήλου πορείας. Τὸ 1963, ἡ μέση χωρητικότης ἐσημείωσεν αὔξησιν 7%, ἐνῷ τὸ μέσον βύθισμα ηγήθη κατὰ 1%, ἀνελθόν ἀπὸ 30.6 εἰς 30.10 πόδας. Ταχυτέρα αὐξησίς σημειούνται εἰς τὰς μονάδας τὰς ἔχουσας βύθισμα 32 ἔως 33 ποδῶν.

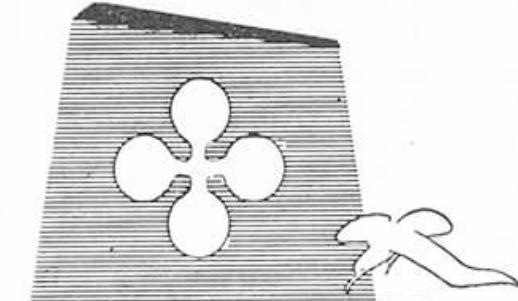
**ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ:** Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον διασιζονται ἐπὶ τῶν ὑπαρχουσῶν κατὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1964 παραγγελιῶν. 'Ανηρχοντο αὕται εἰς 5.9 ἑκατομμύρια τόνων d.w., παρὰ τὴν σημειωθείσαν δραδυπορίαν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1963. Αἱ προβλεπόμεναι, κατὰ τὴν στιγμήν ταύτην, παραδόσεις κατὰ τὸ 1965 ὑπολογίζονται εἰς 3 ἑκατομμύρια τόνων d.w., ἐνῷ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ φθάσουν εἰς 2.5 μόνον ἑκατομμύρια τόνων d.w.

'Η μέση ταχύτης τῶν ύπὸ παραγγελίαν σκαφῶν, εἰναι διὰ μὲν τὰ μεταλλοφόρα ἡ τῶν 15.4 μιλίων, ἐνῷ διὰ τὰ λοιπὰ μπάλκ κάρριερς εἰναι ἡ τῶν 14.9 μιλίων. Αἱ μέσαι αὕται ταχύτητες ὑπερβαίνουν τὴν σημειωνήν τῶν 14.1 μιλίων. Δέν δύναται ἐν τούτοις νὰ ἀναμένη τις, ὅτι ἡ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ στόλου, ἐν τῷ συνόλῳ του, θὰ ἐπρεσσθῇ ἐκ τῆς αὐξήσεως ταύτης τῆς ταχύτητος. Πράγματι, τὸ ποσοστὸν τῶν ύπὸ παραγγελίαν δηζελοκινητῶν σκαφῶν αὐξάνει σοδαρώς.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς διαστάσεις, διαπιστοῦται μείωσις εἰς τὴν κλάσιν σκαφῶν χωρητικότητος κάτω τῶν 25.000 τόνων d.w. Αἱ παραγγελίαι συγκεντρώνονται ούσιωδῶς εἰς πλοῖα τῆς κλάσεως τῶν 30.000 ἔως 35.000 τόν. d.w., καὶ ἔτι μεγαλυτέρων ἀκόμη. Προκύπτει ἐκ τῶν ἀντέρω, ὅτι τὰ μεταφορικὰ φορτίων χύμα προχωροῦν ὄρμητικῶς εἰς τὸ νέον των στάδιον. Ζήτημα λιμένων, ικανῶν νὰ τὰ δεχθούν, ἔγειρεται ἐπειγόντως.

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

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



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

# ΛΙΓΗ ΧΑΡΑ ΣΤΗ MONOTONIA

Υπάρχουν λίγες φευγαλέες στιγμές χαράς στην καρδιά των ωκεανών και παρουσιάζονται περιστατικά, που ξαφνίζουν τη σκέψη και την προσοχή. Έκει όπου η βαθειάς άδιακόπτη ανάστα της προπλέλας άκομπανιάρει τη μονότονη και άχαρη ζωή των ναυτικών, πάνω στην πλεούμενη κατοικία τους. Αύτά τα περιστατικά είναι, ίσως, χωρίς σημασία στὸν άνθρωπο τῆς στεριάς, ὅπου πληθωρικές και μὲ ποικιλία, ἄλλες χαρὲς καὶ συγκινήσεις, τοῦ ώμοφράσιν σὲ κάθε στιγμή τὴ ζωή. Ελάτε ομως γιὰ λίγο καιρὸ στὴ ζωή τοῦ πελαγωμένου πλανήτη... δρεθῆτε γιὰ λίγο καιρὸ στὴν ἀπεραντωσύνη τῶν ὄριζοντων... ζήστε γιὰ μερικές μέρες ἀνάμεσα σὲ ούρανο καὶ σὲ θάλασσα...

Τὰ δέκα - εἰκοσι πρόσωπα τῆς συντροφιᾶς σας θὰ τὰ βαρεθῆτε σύντομα καὶ δὲ καλύτερος συμπαραστάτης σας θὰ είναι δὲ εὔαπός σας. Θέλετε δὲ θέλετε θὰ κλεισθῆτε στὸ δικό σας ψυχικὸ χώρο. Τότε ομως ξαναγυίνεσθε μικρὸ καιδὶ καὶ μιὰ λεπτομέρεστατη παρατηρητικότητα θρονιάζεται στὴν ψυχή σας. "Ολα ἔχουν τότε μεγάλη ἀξία." Οπως, μεγάλη ἀξία ἔχει ἡ λίγη πρασινάδα καὶ ἡ λιγύτερη σκιὰ τοῦ φοίνικα στὴν καρδιά τῆς ἐρήμου. "Οπως, μεγάλη ἀξία ἔχουν δύο - τρεῖς μίσθιοι ἐντελάτις πάνω στὰ φοβερὰ δράχια τῶν Ἀλπεων. "Οπως, ἀξία ἔχουν δύο κλωνάρια νούφαρα ἀνάμεσα στὴ μούχλα τῆς νεκρῆς λίμνης.

Λίγη δελφίνια, ποὺ σαλτάρουν πέρα-δώδε δίπλα στὸ καράβι σας, ἀποτελοῦν ἀξιοπρόσεκτο φαινόμενο καὶ δὲν τολμᾶτε νὰ τὸ χάσετε. "Ενας σίφουνας ποὺ ἔκτονώνται ἀπὸ τὰ ρουθούνια κάποιας φάλαινας, δύο δαποριές πέρα ἀπὸ τὴν πλάρω, σᾶς καθηλώνει ἔκει στὴν κουπαστή γιὰ ὥρες ὀλόκληρες. "Η σιλουέττα ἄλλου καραδιού ποὺ συναντᾶτε στὸ δρόμο, σᾶς προσφέρει θέμα γιὰ συζήτηση πολλὴ. 'Αλλὰ ἀν τύχη καὶ τὸ καράβι ἔκεινο είναι Ἐλληνικό; "Αν είναι γνωστῆς Ἐταιρίας; "Αν ἀνήκη στὸν ἴδιο καραβούρη τοῦ δικού σας; "Αν τέλος ἔκει μέσα υπάρχουν γνωστά σας πρόσωπα, παλαιοὶ σύντροφοι τῆς θαλασσοδραμένης ζωῆς σας;

Δέν είναι λίγοι οἱ... φιλολογούντες ναυτικοί, ὅπου μὲ γράμματα, μὲ δημοσιεύματα ἄλλα καὶ μὲ ἀφηγήσεις μάς μεταδίουν, πότε - πότε, περιστατικὰ τέτοιων συγκινήσων. Καταφέρουν νὰ μᾶς μήσουν στὰ σκητήματα αὐτῶν τῶν σύντομων ἄλλα γλυκυτάτων συναπαντημάτων τῆς θαλασσινῆς ζωῆς. Οι ἀσύρματοι, διεκριθοσαν, κάπως, περισσότερο σ' αὐτή τὴν ίδιατερη ἐκδήλωση. 'Ο Γιάννης Ἐλευθερίδης (πολεμικὸ θύμα), ὁ ύπογράφων τὸ παρόν, ἀλλὰ καλύτερος δὲ λωνὸς Νίκος Καθηδαρίας, ὁ ποιητής τῶν «Μα-

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

## C. NEGRIS

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER

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

COLOMBO I CEYLON

Δήλωσις: Ούδεμίαν σχέσιν ἔχω μὲ τὸ NEGRIS-Co.

Κλεο. Νέγρης

ραμποῦ», «Πούσι», «Βάρδεια» κ.λ.π. "Ισως, τὸ ίδιατερο ἐπάγγελμά τους εύρυνε κάπως τοὺς δικοὺς τους ὅριζοντες καὶ πλουτίζει τὸ παραποτήριό τους μὲ περιστατικὰ καὶ μὲ θέματα, που δὲν τυχαίνουν στοὺς ἄλλους.

"Έχουμε τώρα στὰ χέρια μας ἔνα γράμμα, ἐπίσης ἀπὸ ἀσύρματος. Τὸν κ. 'Αλ. Μουκαζῆ. Τὸ δημοσιεύουμε:

«Εἶμαστε μὲ τὸ «Olympic Honou», ἔνα ἀπὸ τὰ γοργόφτερα καράβια τοῦ Ὀνάση, στὸν ωκεανό. Ή ρουτίνα τῆς δουλειᾶς κυλάει στὴν τροχιά της, πόνως τὰ γρανάζια καὶ οἱ δεῖχτες τοῦ ρολογιοῦ. Καθένας μας στὸ πόστο του. Καὶ ὁ ἀσύρματος, φυσικά, ἀνάμεσα στὶς μηχανές του. Ἀκούει τὸ κάθε τί απὸ μακρινοὺς κόσμους, ἀπὸ ἄλλα καράβια, ἀπὸ πολιτείες. Κουβεντιάζει μὲ συναδέλφους του, ἀνταλλάσσοντας στίγματα, καιρικές συνθήκες καὶ... φλαμπίες, ἐνημερώνοντας καὶ τὸν πλοιάρχο του στὰ καθέκαστα.

» "Ἐνας γνωστὸς καράβι συλλαμβάνεται στὸ δέκτη του. Είναι τῆς ίδιας Ἐταιρίας. Τὰ στίγματα καὶ οἱ πορείες διαπιστώνουν πὼς θὰ συναντηθοῦμε, τροποποιούντες λίγο τὶς «ρότες».

» "Είναι ὁ Καπετάν Χρῆστος ἔκει μέσα, δηλώνει ὁ πλοιάρχος. Τὸν είχα ὑποποιάρχο μὲ τὸ «Olympic Rock» ὅπαν εἶμαστε χρόνια ναυλωμένοι στὴν Texaco. Καλὴ καρδιά, λεβέντης, διαβασμένος Καπετάνιος καὶ γερός στὴ θάλασσα.

» "Ολοὶ μας τότε βαλνόμαστε μὲ τὰ κιάλια, ποιὸς θὰ πρωτοδέ τὸ καράβι. Πρέπει μέσα σὲ μιστὶ ὥρα νὰ συναντηθοῦμε. Σωστὴ ἀγωνία μάς πιάνει, λέει καὶ κάποιο κοσμοϊστορικὸ φαινόμενο θὰ ἐπακολουθήσῃ. Είμαστε ἔτοιμοι νὰ γιορτάσουμε τὴ στιγμὴ αὐτῆς, νὰ πανηγυρίσουμε τὸ περιστατικὸ καὶ νά... ζητακρωγάσσουμε.

» "Μήν ἀμέληστε νὰ βάλετε τὴ Σημαία — συμπληρώνει ὁ Καπετάνιος, περισσότερο συγκινημένος ἀπὸ τοὺς ἄλλους, ἐνῷ δίνει δοδηγίες στὸν τιμονιέρη. Λέει καὶ ἔτοιμάζεται νὰ ἀρχίσῃ μεγαλύτερους ἐλιγμούς. Πῶς περιμένει νὰ πάρῃ μέρος σὲ ναυμαχίᾳ!...

» "Η εἰδησης δὲν περιορίζεται στὴ γέφυρα. Διασπαλεύει στὸ κατάστρωμα, φθάνει ὁσ τὴ μηχανή. Ξαφνιασμένοι ἀνθρώποι προβάλλουν ἀπὸ τὰ πόστα τῆς δουλειᾶς καὶ ἀπὸ τὶς καμπίνες.

» "Ποιὸ καράβι είναι; ρωτοῦν ἀπὸ παντοῦ.

» "Τὸ «Olympic Dale», ἀπαντῦν ὁ ἀσύρματος.

» "Μαρκόνι! "Ακούεται ἡ φωνὴ τοῦ πρώτου μηχανικοῦ. "Εκεὶ μέσα είναι ὁ Μαστρονίκος, ποὺ τὸν είχα τρίτο μὲ τὴν ίδια Ἐταιρία. Κάμε μου τὴ χάρη, σάννα μιλήστης μᾶς τους, νὰ τοῦ δώσῃς χαρετισμοὺς καὶ τὶς εύχες μου γιὰ καλὰ ταξίδια.

» "Καὶ ἐμὲ μέρους μου χαρετισμοὺς στὸ λοστρόμο, πετάγεται ἔνας ἄλλος ἀπὸ κάτω.

» "Τούς τὸ ὑπόσχεται, ὁ συνάδελφος τοῦ... Μαρκόνι.

» "Πρώτος διακρίνει τὸ ἀναμενόμενο καράβι δὲ ὑποποιάρχος καὶ δέχεται τὰ συγχαρητήριά μας γιὰ τὸ γερὸ τοῦ μάτι.

» "Αρχίζει τώρα τὴ κριτική:

» "Καθαρὸ φαίνεται ἀπὸ ἔξω, λέει ἔνας ἀπὸ τοὺς γραμματικούς.

» "Δύο χρονῶν καράβι είναι, τοῦ ἀπαντᾶ δὲ πλοιάρχος. Πῶς τὸ ἥθελες νὰ είναι;

» "Θαυμάζουμε τώρα τὶς γραμμές του, τὴν καμινάδα του, τὸ ἀκομοντέσσιον, τὴν πλώρη του.

» "Τὸ «Olympic Dale» περνά περήφανο πολὺ κοντά μας, δοῦ τοῦ ἐπιτρέπουν οἱ κανονισμοὶ τῆς ἀσφαλείας καὶ μᾶς χαρεταὶ μὲ τρεῖς σφυρίες, τὶς ὅποιες ἀμέσως τοῦ τὶς ἀνταποδίδουμε. 'Ακολούθει μᾶς ἄλλη σύντομη σφυρίξιά, τοῦ ἀποχαρετισμοῦ, καὶ ἀρχίζουμε πάλι ν' ἀπομακρύνομαστε. Στὰ μάτια

δῶλων διακρίνεται ἡ φλογερὴ εὐχὴ γιὰ τὸ καλό τους ταξίδι καὶ τὴν καλή του τύχη.

» "Τότε ὁ Καπετάνιος, ξαφνιάζεται πάλι, σὰν κάτι νὰ θυμήθηκε.

» "Μαρκόνι — λέγει — δὲν τὸν ξαναπιάνεις τώρα μὲ τὸ τηλέφωνο νὸ πούμε τίποτα περισσότερα, σὰν τύχαμε κοντά;

» "Τὸ κουβεντολόϊ, δὲν ἀργεῖ ν' ἀρχίσῃ. Μιλάνε ώρα πολλή, χωρὶς νὰ λένε τίποτα.

» "Σὰν τί θὰ έχουνε νὰ ποῦν δυὸς ἀνθρώποι, ἔστω γνωστοί, που ζούν πάντα μακρὰ καὶ χωρὶς δοσοληφίες ὃ ένας μὲ τὸν ἄλλο; Μιλάνε γιὰ τὰ καράβια τους, γιὰ τὰ ταξίδια τους, γιὰ τοὺς καιροὺς καὶ τὶς φωτιστούνες τῶν τελευταίων ημέρων, γιὰ τὴ ζωή τους σὲ πέλαγα καὶ σὲ λιμάνια.

» "Οστε ἔχεις καὶ τὴ γυναῖκα σου μαζί σου, Καπετάν Χρῆστο; Πρόσφερέ της τὰ σέβη μου, σὲ παρακαλῶ. "Οσο γιὰ μένα δὲν πήρα ἀκόμη τὴ μεγάλη ἀπόφαση! Είμαι ἀκόμα Τζοβανέτο! 'Αλλά έχω τὸν καιρό. Τώρα μόλις μπαίνω στὴν... δευτέρα περίτητη, καθώς λένε.

» "Κύτταξε κακομοίρη μου τὸ συντομώτερο νὰ κουκουλωθῆται. Τὰ γεράματα έχουν τὶς ἀξιώσεις τους καὶ ἀλλοίμονό σου σὰν δρεθῆς «Μωρά Παρθένος». Θὰ φωφολογήσης σὰν παλιόσκυλο.

» "Ποιά θὰ μὲ πάρη τώρα καθὼς καταντήσατα, Καπετάν Χρῆστο; Καθὼς ξέρεις, τὸ γῆρας οὐ γάρ ἔρχεται μόνον. "Ετσι δὲ λέει ή Κατήχηση; Νὰ κοροΐδευμαστε στέλεις;

» "Μετά τὸν Καπετάνιο, ἀνταλλάσσονται καὶ οἱ υπόλοιποι ἄλλοι απὸ δυὸς - τρεῖς κουβέντες μὲ γνωστούς, μὲ ἀγνωστους καὶ μὲ συναδέλφους, μᾶς καὶ τὸ θαυμάσιο μηχάνημα μᾶς δίνει τὴν εὐκαιρία, σκορπίζοντας τὴν ἀνία μας καὶ διασκεδάζοντας τὴ μονοτονία τῆς ἀχαρῆς ζωῆς μας.

» "Αργότερα, καθισμένοι στὶς ἀντετούσεις καὶ διλοκάρδες ἄλλα καὶ ἀπόλυτα πολιτισμένες τραπεζαρίες μας καὶ στὰ καπνιστήρια τῶν συγχρονισμένων καραβιών μας, λέγαμε καθένας τὶς τέντυπεις του, σχετικά μὲ τὸ γεγονός της ἡμέρας.

» "Ετοί τελιώνεις δὲ ἐπιστολογράφος μας καὶ διολογούμενως τὸ ἀφήγημά του πολὺ συναρπάζει δόσους ξέρουν κατὶ ἀπὸ τὴ θαλασσινή ζωή καὶ δόσους ἀγαποῦν τὴ θάλασσα σα καὶ τοὺς ἀνθρώπους της. 'Η ωραία αὐτὴ σκηνὴ τοῦ ωκεανοῦ θὰ ἡταίρια θελκτικότητη, αὖτις τὴ στιγμὴ τῆς συναντήσεως καὶ τοῦ χαρετισμοῦ, οἱ σημαῖες ποὺ ἀνέμισαν στὰ κατάρτια, ησαν ταιριαστές μὲ τὴν ἐπιβλητικὴ στιγμὴ καὶ τὸ περιβάλλον τοῦ τόπου. Μὲ τὸ χρώματα τοῦ ούρων καὶ τῆς θάλασσας. Μὲ τὴν λαμπρότητα τοῦ 'Ηλιου. Μὲ τὴν ἀγνότητα τῆς ψυχῆς τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν καὶ μὲ τὸν δραματισμὸ τῆς πανένδοξης Πατρίδος μας. "Οπως είναι ή μόνη καὶ προνομιακή στὸν κόσμο σημαία, ή Γαλανόλευκη.

## ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

PHONES : 41.0238, 41.0239

Tel. addr. HERMES - CAPE TOWN

# CAPE TOWN

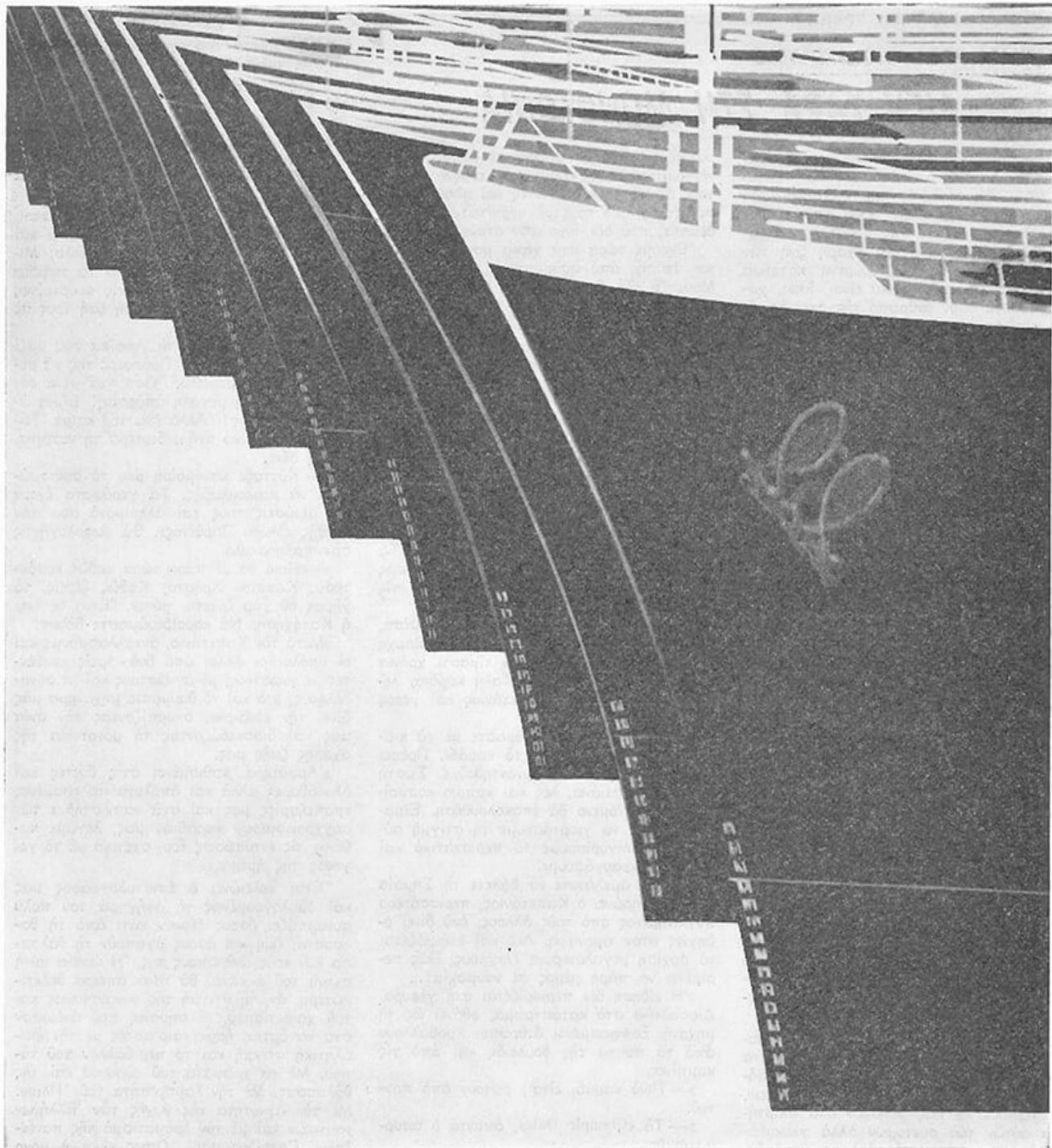
HERMES SUPPLIERS  
(PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ  
& Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικα μηχανής,  
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς N. ΑΦΡΙΚΗΝ  
2, Selkirk Street — CAPE TOWN



27 new ships  
will be  
powered  
by  
General Electric's  
MST-13 unit

No wonder so many shipyards and shipowners are choosing General Electric's advanced steam-propulsion plant, the MST-13. Look at all the ways it can save you money.

The MST-13 is automated. Yet its installed cost is actually *12 per cent less* than the installed costs of today's conventional, non-automated plants. One reason is that the MST-13 comes in factory-assembled packages, ready for installation.

You save on fuel, because the MST-13 uses about *9 per cent less* fuel than a conventional plant of equal horsepower.

Your engine-room crew is smaller. The basic MST-13 plant needs only a two-man engine-room watch. Add the optional Central Operations System, and you get *one-man* operation while the bridge controls the propeller.

What's more, you can carry a bigger payload. Machinery for the MST-13 is *155 tons lighter* than a conventional plant. And the MST-13 engine room is *10 to 20 feet shorter*, thanks to General Electric's new arrangement of turbine-gear-condenser.

Finally, you can expect *more sea days per year*. Why? The MST-13 design eliminates many complicated components and auxiliary systems—and the repairs and maintenance headaches that go with them.

For all the facts on the MST-13, contact your G.E. representative. *General Electric Company, Dept. 20-27NC, 159 Madison Ave., New York, N.Y. 10016, U.S.A.*

*Progress Is Our Most Important Product*

**GENERAL ELECTRIC**

Trademark

## ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

## Η ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Κύριες Πρόεδρε, κύριοι έκπρόσωποι της Διεθνούς Όμοσπονδίας Μεταφορών, άγαπητοι σύνεδροι, κυρίαι και κύριοι,

'Εξ όνόματος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών χαιρετίζω την έναρξην του 15ου Παναυτικού Συνεδρίου.

Μὲ τὸν ναυτικὸν κόσμον τῆς 'Ελλάδος ὁ ἔλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἔχει στενοὺς δεσμούς. Τοιαῦτης φύσεως δεσμοὶ δὲν παρατηροῦνται εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν ἴδιομορφίαν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἡ ὅποια συνδέει τὰς ψυχάς καὶ τὰς καρδίας τῶν ἀγωνιζομένων εἰς τὴν κοινὴν ναυτικὴν προσπάθειαν. Τούς δεσμούς δὲ αὐτούς σφυρηλατεῖ καὶ ἔδραινει ἔτι πλέον ἡ θερμὴ ναυτικὴ καρδία τοῦ 'Ελληνος καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ πλειστοὶ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ, καὶ ίδιως οἱ παλαιόμαχοι, οἱ δημιουργοὶ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ οἱ συνεχισταὶ τῆς μακραίων ναυτικῆς παραδόσεως τῆς φυλῆς μας ἡρχισαν τὴν σταδιοδρομίαν τῷ ἀπὸ τὴν κατωτάτην βοθιμίδα τῆς ναυτικῆς ιεραρχίας. Φυσικόν, ἐπομένως, εἴναι νὰ ύψισταται στενὸς ψυχικὸς σύνδεσμος μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐπανδρώνυν καὶ ἐμψυχώνυν τὰ πλοῖα των.

Τεράστια κεφάλαια, τὰ ὅποια ἔχουν ἐπενδυθῆ καὶ ἐπενδύνονται εἰς πλοῖα, γίνονται παραγωγικά μὲ τὴν πολύτιμον συνεργασίαν καὶ συμβολὴν τῶν ναυτικῶν. Καὶ πρέπει νὰ τονίσω, ὅτι οἱ 'Ελληνες ναυτικοί εἶναι, ὥν μὴ οἱ καλύτεροι, μεταξὺ τῶν καλύτερων τοῦ κόσμου.

'Η ιστορία τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι μακρά, μακροτάτη, γεμάτη ἀπὸ ἀγώνας τραχεῖς, ἀπὸ ἀγώνας καὶ περιπτειάς, ἀπὸ μεταπτώσεις ἀπὸ τῆς εὐήμερίας εἰς τὴν δυσπραγίαν, ἀπὸ καταστροφάς καὶ ἀνάνεωσης ἐκ τῆς τέφρας της. Τάς λαμπτούσας αὐτάς σελίδας τῆς ιστορίας τῆς Ναυτιλίας μας, τάς ἔχουν γράψει ἀπὸ κοινοῦ οἱ 'Ελληνες ναυτιλιαστοί ἐπιχειρηματίαι καὶ οἱ 'Ελληνες ναυτικοί.

Τὸ σημερινὸν ἐπίτευγμα τῆς δημιουργίας ἐνὸς τεραστίου ἐμπορικοῦ στόλου, μὲ τὸν ὅποιον ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα τῶν 'Ελλήνων κατατάσσεται τρίτη μεταξὺ τῶν χωρῶν ὅλου τοῦ κόσμου καὶ ἔχει προκαλέσει τὸν διεθνῆ θαυμασμόν, θά ἢτο ἀνέφικτον, ἐάν δὲν ὑπῆρχε τὸ λαμπρὸν ἔμψυχον δυναμικὸν διὰ νὰ κίνησται τὰ καθημερινῶν καὶ ἀδρόων ἀποκτώμενα ἐλληνικὰ πλοῖα.

Εἶναι, ἐπομένως, δικαία ἡ ἀπότομης φόρου τιμῆς πρὸς τὸν 'Ελληνα ναυτικόν.

'Η περίτα τὴν ὅποιαν ἡ δύσκολος πορεία μᾶς ἐδίδαξεν, πείθει ὅτι τὸ μέγα ἔργον, τὸ ὅποιον ἔχουμε ἐπιτελέσθαι, τότε μόνον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἔχει θεμελιώθη ἐπὶ στερεῶν δάσεων, ὅπου οἱ παράγοντες οἱ ὅποιοι συνέβαλον εἰς τὴν δημιουργίαν του, οἱ ναυτιλιαστοί ἐπιχειρηματίαι καὶ οἱ ναυτικοί, συνεργάζονται στενῶς καὶ ἐμφορύνται ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιβαίας κατανοήσας κατὰ τὴν ύδρυσην τῶν μεταξὺ τῶν σχέσεων.

Εἶμαι εύτυχής, διότι δύναμαι νὰ δισκηρύξω ἀπὸ τοῦ δήματος τούτου, ὅτι απὸ δεκατετραετίας περίπου, ἡ θασικὴ αὐτὴ προϋπόθεσις ἔχει ἐπίτευχθη, τούλαχιστον εἰς τὸν κλάδον τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ Ναυτιλίας, δηλαδὴ εἰς τὸν ὁγκοδέστερον κλάδον τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τὸν ὅποιον ἐκπροσωπεῖ ἡ 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών.

'Απὸ τοῦ 1951 καὶ ἐντεῦθεν αἱ μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν σχέσεις ἔχουν ἐδραιωθῆ ἐπὶ τοῦ θεσμοῦ τῶν διμερῶν μεταξύ μας συμφωνιῶν, αἱ ὅποιαι ἐπιτυγχανοῦνται κατόπιν ἀπὸ εὐθείας διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν δρυγανθεδέν μας, ἀνευ κρατικῆς ή ἄλλης παρεμβάσεως. Εἶναι, νομίζω, μοναδικὸν τὸ φαινόμενον αὐτὸν εἰς τὸν κύκλον τῶν

σχέσεων μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν, ἐάν λάβῃ κανεὶς υπ' ὅψιν τὴν πληθὺν τῶν ζητημάτων, τῶν συναφῶν μὲ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, καὶ τὰς σημαντικὰς οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις, αἱ ὅποιαι συνδέονται μὲ τὰς συμφωνίας αὐτάς.

Μὲ ίδιαιτέραν, ἀφ' ἔτερου εύχαριστησιν, ἀναπολῶν ὅλην αὐτὴν τὴν Ιστορικὴν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας περίοδον, βλέπω καὶ σήμερον εἰς τὸν διοικοῦντας τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν Όμοσπονδίαν, τοὺς ἐργανωτὰς τοῦ σημερινοῦ συνδρίου, τοὺς παλαιοὺς φίλους καὶ ἀπὸ κοινοῦ μοχθήσαντας, μὲ τὸν ὅποιον ἀπὸ δεκατετραετίας ἐκαθήσαμεν κατ' ἐπανάληψιν καὶ ἐπὶ μακράς δραστικής η τῆς ημέρας ἡ τῆς νυκτός, γύρω ἀπὸ τὸ ίδιο τραπέζι θέατρον τὸν καλύτερον τρόπον ἐπιλύσεις, των.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι κατὰ τὰς μακράς καὶ ἐπιπόνους αὐτάς διαπραγματεύεταις, πολλάκις ἀντιμετωπίσαμεν ὄντιθεσεις ἀπόφεων, πολλάκις ὡς γνήσιοι 'Ελληνες ύψιστας συνέδρους τὴν φωνήν, εἰς ἀλλας δὲ περιπτώσεις ἐφθάσαμεν εἰς τὸ ἀπρωχώρητον μὲ κίνδυνον διακοπῆς τῶν συζητήσεων. 'Ἐν πρᾶγμα, δῆμος, ὀφείλω νὰ τονίσω: ὅτι εἰς δλας τὰς δυσκόλους αὐτάς στιγμάς, ἀπὸ ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, δὲν μᾶς διείπε τὸ πνεύμα τῆς ἀντιδικίας καὶ τοῦ ἐχθρότητος. 'Ο, τι μᾶς ἔχωριζεν, εἰχε χαρακτήρα συνήθους διαφορᾶς γνωμῶν ἡ ἐπιδιώξεων μεταξύ μελών τῆς αὐτῆς οἰκογενείας.

'Ἐν τέλει, σύμως, κατωρθώναμεν πάντοτε νὰ εύρισκωμεν τὰς λύσεις εἰς τὰ συνήθως δυσχέρη πρὸ τῆς ημών προθήματα διότι, ὑπεράνω τῶν ταξικῶν συμφερόντων, υπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν ὠρματιζόμεθα τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον, τὸ ὅποιον ἐκλυθωνίζετο καὶ ἐπάλαιει εναντίον τρικυμίων καὶ θυελλῶν ἀνά τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὀκεανούς τῆς 'Υδρογείου μὲ τὴν ύπερήφανον κυανόλευκον εἰς τὴν πρύμνην του καὶ συχνὰ ἐκλυθωνίζετο εἰς τὸν διεθνῆ ἀγώνα τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐπικρατήσεως.

Καὶ σταν ἐμπνέεσαι ἀπὸ τὸν ὄραματισμὸν αὐτὸν τῆς προσωπίου ναυτικῆς πατρίδος μας εύρισκεις πάντοτε τὸν τρόπον νὰ ἀρτηστεῖς τὰ ἐμπόδια καὶ νὰ ἐπιλύνεις καὶ τὰ δυσκολώτερα προβλήματα.

Απὸ τὸ πνεύμα αὐτὸύ ἐμφορούμενοι προσφάτως ἀκόμη, κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον, συνηψάμεν καὶ τὴν νέαν Σύλλογον Σύμβασιν, μὲ σημαντικάς παραχωρήσεις υπὲρ τῶν ναυτικῶν.

'Η σύμβασις αὐτή, κατὰ κοινὴν ἀναγνώριση, ἀπότελει μίαν ἀπὸ τὰς καλυτέρας καὶ τὰς πλέον εὐνοϊκάς, διὸ τοὺς κόσμους, συμβάσεις τοῦ κόσμου.

Εἶμαι δέδιος, ὅτι ἡ πρωταρχικῆς σημασίας δι' αὐτὴν ταύτην τὴν υπαρξην τῆς Ναυ-

**DAWOOD & Co.**

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE  
Cables: "LATRIPHIA" Codes used ABC  
Tel. No. 86 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors,  
Stevedores, Provision Merchants,  
Lighter Suppliers,  
Ship Chandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING  
BRITISH AND CONTINENTAL  
STEAMSHIP COMPANIES

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

See these  
distributors  
about  
the new  
General Electric  
MST-13

These organizations can also meet your requirements for General Electric propulsion systems, turbine-generator sets, controls and auxiliary equipment.

**Belgium** COGETRIC S.A., 96, Boulevard de Waterloo, Brussels 1.

**Denmark** Skanacit A/S, Bredgade 32, Copenhagen K.

**England** International General Electric Company of New York, Ltd., Lincoln House, 296-302 High Holborn, London, W.C.1.

**Finland** Oy Atomica AB, P.O. Box 6161, Helsinki.

**France** International General Electric France, S.A., 79 Avenue des Champs-Elysées, Paris (8e).

**Germany** Lineta, Hopfensack 8, Hamburg 11.

**Greece** General Industrial Electric Company, 10 Stadiou St., Athens 133.

**Italy** Compagnia Generale di Elettricità (C.G.E.), Casella Postale No. 1786, Milan.

**Japan** General Electric Japan, Ltd., 1, 3-chome Omote-cho, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

**The Netherlands** Mijnsen & Company, N.V., P.O. Box 979, Amsterdam-C.

**Norway** A.S. Kvaerner Brug, P.O. Box 3610, Oslo.

**Portugal** General Electric Portuguesa, S.A., Apartado 2316, Lisbon.

**Spain** International General Electric Company of Spain, S.A., Apartado 700, Madrid.

**Sweden** A.S. Kvaerner Brug, P.O. Box 3610, Oslo, Norway.

Progress Is Our Most Important Product

**GENERAL ELECTRIC**  
Trademark

τιλίας μας στενή και έν πνεύματι συναδελφώσεως συνεργασία μεταξύ έφοπλισμού και ναυτικού κόσμου θά συνεχισθή άδιατάρακτος διότι πρέπει, εις τὸ σημεῖον, τούλαχιστον, τοῦτο, ἡ διεξάγουσα σκηνὴ ἀγῶνα ἐπιβιώσεως, μεγάλη Ναυτιλία μας, νὰ είναι ἀπερισπαστος.

Ἐπὶ τῇ σημειρινῇ εὐκαριρίᾳ πρέπει διὰ μίαν ἀκόμη φοράν νὰ τονίσωμεν ὅτι τὸ λαμπρὸν καὶ ἀξιοθαύμαστον ἐπίτευγμα, τὸ ὅποιον ἔχουμεν ἐπιτελέσει, ὁ πρωτοφανῆς εἰς τὴν μακράων Ιστορίαν τῆς Ναυτιλίας μας σημερινὸς ὄγκωδης ἐμπορικός μας στόλος, ἀντιμετωπίζει ἀπειλάς καὶ κινδύνους ἀπὸ πολλῶν πλευρῶν.

Πανίσχυρα καὶ πλούσια κράτη παρέχουν γενναίαν καὶ πολυποίκιλον ἄρωγήν εἰς τὰς ἔθνικάς των Ναυτιλίας. Ἀκόμη καὶ χώραι προσφάτως ἀποκτήσασαι ἀνεξάρτητον ὄντότητα, φιλοδιοῖον νὰ δημιουργήσουν ἔθνικάς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν πρότεινην τῶν ἀναγκῶν των διὰ τῆς ὀσκήσεως κρατικοῦ προστατευτισμοῦ καὶ καθιερώσεως εὐμενῶν μέτρων διακρίσεως ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς των σημαίας. Μέσα εἰς τὸν τεράστιον αὐτὸν στίβον τῶν ἀντιμαχούμενων συμφερόντων, τὸ ἐλληνικὸν πλοϊον παλαίει μόνον καὶ ἐστερημένον τὸν πλεονεκτημάτων τῶν ἀντικήλων σημαιῶν.

Χωρὶς ἐπαρκεῖς ἔθνικάς θαλασσίας μεταφορὰς πρὸς παροχὴν ἀπασχολήσεως εἰς τὸν δύκον τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλον, χωρὶς οἰανθήποτε οἰκονομικὴν ὄρωγήν ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς, οἱ "Ελλήνες ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαις διεξάγουν τραχύν, τραχύτατον ἄγωνα διὰ νὰ διατηρήσουν τὰ πλοῖα των ἐν κινήσει μέντοι εἰς ἓν κύκλων ἔργασίας διαρκῶς στενεύοντα. Ἡ ἀγώνιστα ἔξευρεσεως φορτίων, οἰωνήποτε φορτίων, διὰ νὰ κινοῦνται τὰ πλοῖα καὶ νὰ μὴ καταδικάζωνται εἰς τὴν ἀχρήστευσιν καὶ τὸν παροπλισμόν, ἔχει καταντηθεῖ ὁ ἐφιάλτης τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Εἰς ἐπίμετρον, οἱ ἀλματώδεις πρόσδοι εἰς τὴν ναυπηγικήν καὶ αἱ καθημεριναὶ καθελκύσεις νεοτεύκτων πλοίων ἀσυγκρίτως ἀνωτέρων ἀπὸ πλοῖα ἀκόμη καὶ μικρᾶς ἥλικιας, ἔμφανίζουν ἀδήριτον τὴν ἀνάγκην διαρκούς ἀνακενώσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων ἐντὸς συντόμων χρονικῶν διαστημάτων. Τούτῳ ὅμως προϋποθέτει τὴν ὑπαρξίαν καὶ διάθεσιν τεραστίων κεφαλαίων, λαμβανομένης ὑπὲρ ὅψιν τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τῶν νεοτεύκτων πλοίων. Δέον νὰ τονίσῃ, διὰ τὸν οὐδεμίαν διομηχανίαν παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον νὰ μειούνται ραγδαίως καὶ νὰ ἐκμηδενίζεται ἡ ἀξία τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς καὶ νὰ θεωροῦνται αὐταὶ ως καταδικασμέναι εἰς ὄχρηστην ἐντὸς δρασχέων χρονικῶν διαστημάτων, ὅπως συμβαίνει μὲ τὰ πλοῖα. Ἰδοὺ ἐν ἀκόμη ἀγωνιώδεις πρόβλημα διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν κατὰ τὴν προσπάθειάν του πρὸς διατήρησιν τῆς μαχητικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοϊον εἰς τὸν ἄγωνα ὑπάρχεων, τὸν ὅποιον διεξάγει.

"Ισως δέν θὰ ἔπειπε κατὰ τὴν σημειρινὴν χαριετιστήριον ὅμιλοις μου νὰ ἀναφέρω τὰ ἀνησυχητικὰ αὐτὰ σημεῖα, τὰ ὅποια ἀπορροφοῦν τὴν σκέψιν δῶν σοι ἀπασχολοῦνται μὲ τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀλλὰ ἀποδίδω μεγάλην σημασίαν εἰς τὴν συμβολήν καὶ συνεργασίαν τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου εἰς τὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας ἄγωνα. Τὸ ἀρχόμενον σήμερον συνέδριον νο-

μίζω ὅτι κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐργασῶν του καὶ τὴν ἔξετασιν τῶν διαφόρων θεμάτων θὰ ἔχῃ, ὅπωσδηποτε, ὑπὲρ ὅψιν του καὶ τὰ γενικώτερα καὶ θεμελιώδους σημασίας ναυτιλιακά μας προσδίματα, ἀφοῦ καὶ αἱ τύχαι τῆς ναυτεργοστικῆς τάξεως είναι ἀφρήκτως συνδεμέναι μὲ τὴν ὑπαρξίαν, διατήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν μιᾶς ἰσχυρᾶς καὶ εὐημερούσης

Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Βεδαίως, εἰς τὸν κοινὸν αὐτὸν ἄγωνα μας είναι ἀπαραίτητον νὰ ἔχωμεν καὶ τὴν συμπαράστασιν τοῦ τρίτου παράγοντος, τοῦ Κράτους. Γνωρίζομεν, διὰ δὲν είναι δυνατὸν νὰ λάδωμεν ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ τοῦ ἀστατοῦ Ναυτιλίας ἀπολαμβάνουν ἀπὸ τὴν γενναίαν οἰκονομικήν, ιδίως, ἀρωγήν ἐκ μέρους τῶν κρατῶν των.

Ἡ Ναυτιλία μας οὐδέποτε ἐπεδάρμνε τὸν δημόσιον προϋπολογισμὸν καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον κατὰ τίτοτε.

Ο ἔχοχάτος κύριος Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κατὰ πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς ἀπεικόνισεν ἐπιγραμματικῶτατα τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, εἰπὼν τὰ ἔξης: «Ἐπιλαμβάνομεν τῆς εὐκαιρίας νὰ διακηρύξω, διὰ τὴν ἀδικίαν μας Ναυτιλία ἀποτελεῖ δόξαν τῆς Ἐλλάδος. Οὐδέν μᾶς ὄφειλει, τῆς φειδίομεν καὶ δόξαν καὶ κοινωνίκην καὶ οἰκονομικήν προσφοράν, διότι κατακτᾷ τοὺς ὀκεανούς καὶ προσφέρει εἰς τὴν Ἐλλάδα. Οἱ ἄλλοι οἱ-

κονομικοὶ κλάδοι, οἱ ὅποιοι ἀναπτύσσονται εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ λαμβάνουν καὶ δίδουν. Η Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔκειθεν λαμβάνει, ἀπὸ τὸν Κόσμον, καὶ ἐδῶ δίδει. Καὶ αὐτὴ εἶναι ἡ ὑπεροχὴ της. Διδεῖ πρῶτον λύσιν εἰς τὸ κοινωνικὸν πρόβλημα, τὸ πρόβλημα τῆς ἀπασχολήσεως, μὲ τὰς δικαίας χιλιάδας τοὺς ναυτικούς μας, τοὺς ὅποιους ἀπασχολεῖ. Διδεῖ ἐπίσης συνάλλαγμα. Καὶ δίδει καὶ δόξαν. Δι' αὐτοὺς τοὺς λόγους τὴν περιβάλλομεν μὲ στοργὴν καὶ τιμὴν. Καὶ ἔχομεν ἀπόφασιν νὰ είναι δημιουργικὴ ἡ συνεργασία μας.

Μὲ τὰς δλίγας ἐπιγραμματικὰς αὐτὰς λέξεις ὁ ἔχοχάτος Κύριος Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως σαφῆ εἰκόνα τῆς μεγάλης ὑπόθεσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ δόλκηρος ὁ ναυτιλιακὸς κόσμος πρέπει νὰ είναι ικανοποιημένος, διὰ τὴν ἀπὸ ἐπίσημα χειλὶ ἐκδήλωσιν τῆς στοργῆς καὶ τῆς συμπαραστάσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸν τραχὺν καὶ δυσχερὴ ἄγωνα, τὸν ὅποιον ἡμεῖς διεξάγομεν διὰ τὴν διατήρησιν τῆς μακραίων ναυτικῆς παραδόσεως τῆς φυλῆς μας καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Μὲ τὴν βαθεῖαν πίστιν διὰ ὁ ώραίς αὐτὸς κοινὸς ἄγων δὲν είναι δυνατὸν παρὰ νὰ στέφεται πάντοτε ὑπὸ ἐπιτυχίας, χαριετίζω τὸ 15ον Παναυτικὸν Συνέδριον καὶ εὔχομαι εὐόδωσιν εἰς τὰς ἔργασίας του.



**GREKKA (PTY) LTD.**  
Incorporating  
CHARTER MARINE AGENCIES  
and  
CHARTER MARINE STEVEDORING  
Steamship Agents and Stevedores  
**DIRECTOR R. CARACANDAS**  
CAPE TOWN.  
  
4th Floor, Radio City  
Tulbagh Square,  
Foreshore.

**·ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·**  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΙΔΗ  
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40 • ΤΗΛ. 40-435-40-628  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

## ΑΜΕΙΩΤΟΣ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

## ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ

Η Ιταλική Γερουσία ενέκρινε τὰ υπό τῆς κυβερνήσεως ύποβληθέντα τρία νομοσχέδια διά τὴν ἐμπορικήν ναυτιλίαν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διεξαχθεισῶν συζητήσεων ὁ ἐπί τῆς Ναυτιλίας ὑπουργὸς γερουσιαστὴς κ. Σπανιόλλι ἀνεσκεύασε τὴν κομμουνιστικὴν κατηγορίαν, καθ' ἥν ἡ ναυπηγικὴ κρίσις εἰς τὴν Ἰταλίαν ὀφείλεται εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς κυβερνήσεως. Η ἴστορία, εἶπεν ὁ κ. Σπανιόλλι, ἀποδεικνύει, ὅτι ὁ δίος τῶν ναυπηγείων ἀποτελεῖ μίαν συνεχῆ ἐναλλαγῆν πυρεώδους δραστηριότητος καὶ περιόδουν κρίσεως. "Οσα παραδείγματα δύναται τὶς νὰ ἀνέψει εἰς τὰ χρονικὰ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀπὸ τοῦ Μεσαίωνας μέχρι σήμερον ἀποδεικνύουν, ὅτι ἡ κατηγορία τῶν κομμουνιστῶν δὲν εἶναι μόνον ἀδύσιμος, ἀλλὰ καὶ γελοία. Ἐν συνεχείᾳ ὁ ὑπουργὸς κατελόγισεν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν ὄλων τῶν μεταπολεμικῶν Ιταλικῶν κυβερνήσεων πολιτικὴν μακράς πνοῆς ὑπὲρ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ ἀνέφερεν ὡς ἐνδικτικάς ἐκδηλώσεις τῆς πολιτικῆς ταύτης τὸν νόμον Σάραγκατ, τὸν νόμον Κάππα καὶ τὸν νόμον Τομπρόνι, οἱ ὅποιοι δὲν ἔλυσαν βεβαίως τὸ πρόβλημα τῆς διομηχανίας, ἀπέτρεψαν δύως, τούλαχιστον, εἰς τὴν Ἰταλίαν νὰ ἐπαναποκτήσῃ τὸν καταστραφέντα κατὰ τὸν πόλεμον ἐμπορικὸν στόλον τῆς καὶ νὰ φάσῃ τὴν δύναμιν αὐτοῦ εἰς 5.600.000 τόνων γκρός.

Αἱ δασικαὶ ἀρχαὶ μιᾶς ὀργανικῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας — συνέχισεν ὁ Ἰταλὸς ὑπουργὸς — ἐνσωματωθεῖσαν εἰς τὸ γενικὸν πρόγραμμα ἀναπτύξεως, ἥσαν αἱ ἔξης: α) Χρησιμοποίησις καὶ ἀξιοποίησις ὑπὸ τοὺς καλυτέρους δυνατοὺς δροῦς τῆς διαστίμου τεχνικῆς καὶ ἀνθρωπίνης δυναμικότητος. β) Ἐξασφάλισις διαρκοῦς χρησιμοποίησεως κατὰ τὸν πόλεμον δύο εἰς παραγωγικότερον, τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας, διὰ τῆς καλυτέρας ἀξιοποίησεως τῶν ὑφισταμένων πηγῶν καὶ τῆς μειώσεως εἰς τὸ κατώτατον δυνατό διοίον τῶν δαπανῶν μεταρρυθμίσεων καὶ δημιουργίας νέων πεδίων δράσεως. Καὶ γ) Αὔξησις τῆς παραγωγικότητος καὶ δελτίωσις τῆς ικανότητος πρὸς συναγωνισμὸν τῶν ἔνων ναυπηγείων, πρὸς τὸν σκοπὸν θαθμίσεως ἔξαλειψεως τῆς ἀνάγκης προσφυγῆς εἰς κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις. Προφανῶς, εἶπεν ὁ κ. Σπανιόλλι, τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁμέσως. Πρέπει ἐν τῷ μεταξὺ νὰ ληφθούν νέα μέτρα, δεδομένου ὅτι οἱ ισχύοντες νόμοι ἀπόλειτον τὴν ἀποτελεσματικότητὰ τῶν καὶ αἱ πιστώσεις ἔχηνται θέσην.

Τὰ ὑπόβληθέντα τρία νομοσχέδια εἶναι πρωτοσιμένα νὰ χρησιμεύσουν ὡς γέφυρα μεταξὺ τῶν ὑφι-

σταμένων νόμων καὶ τῶν μελλόντων νὰ ψηφισθοῦν, ἵνα οὕτω ἀποφευχθῇ ἡ ἐπαπειλουμένη χειροτέρευσις τῆς καταστάσεως τῶν ναυπηγείων.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ: Διὰ τοῦ πρώτου νομοσχέδιου χορηγούνται νέαι πιστώσεις, συμπληρωματικαὶ τῶν προβλεπομένων διὰ τοῦ νόμου τῆς 18ης Φεβρουαρίου 1963, ὑπὲρ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ ἐφόπλισμοῦ. Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅτι ἔχοργήθησαν πιστώσεις 24 δισεκατομμυρίων λιρετῶν πρὸς συμπλήρωσιν ἰσοτόσου πιστώσεως, προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 9, τοῦ νόμου τῆς 31ης Μαρτίου 1961 διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ προβλεπομένην παραγωγήν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐπιδιώξιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος δελτιώσεως καὶ ὁρθολογισμοῦ τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ νομοσχέδιον προβλέπει συμπληρωματικὴν πίστωσιν 14 δισεκατομμυρίων λιρετῶν διὰ τὰς χρήσεις 1964-65 καὶ 1965-66, ἥτις καὶ θὰ προστεθῇ εἰς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν νόμων τοῦ 1961 καὶ τοῦ 1963 πιστώσεις. Τὸ διὰ τοῦ ἄρθρου 9, τοῦ νόμου τῆς 31ης Μαρτίου 1961, ὡρισμένον, ἐν τούτοις, ποσὸν τῶν 14 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, διατηρεῖται.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 2, τοῦ νομοσχέδιου, ἔξουσιοδοτεῖται ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ χρησιμοποιῇ ὁποτεδήποτε πιστώσεις μέχρι τῆς χρήσεως 1965-66. Διὰ τοῦ νόμου τῆς 18ης Φεβρουαρίου 1963, ἡ ἔξουσιοδοτησίς αὐτῆς περιωρίζεται μέχρι τῆς χρήσεως 1964-65. Η παράτασις δι' ἓνα ἔτος διδεῖται, ἵνα δυνηθῇ ὁ ὑπουργὸς νὰ ὑπογράψῃ ὑποχρεώσεις δι'. δῆλας τὰς δυθείσας παραγγελίας κατὰ τὴν περίοδον τῆς ισχύος τοῦ νόμου τῆς 31ης Μαρτίου 1961. Δὲν θὰ ἔχρησιμοποιείται, πράγματι, μέρος τῶν προβλεπομένων πιστώσεων, λόγω τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ποσοῦ εἰς 14 δισεκατομμυρίων λιρετῶν.

Σήμερον 225 ἐν δλῶ πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.462.000 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα πρατικὴν εἰσφοράν ἐκ 51 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, δικαιούνται πιστώσεων προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ προϋπολογισμοῦ. "Οταν ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ προαναφερθεῖσα μείωσις τῶν 10%, ἀπομένει διὰ τὴν χορήγησην πιστώσεων ποσὸν 43.2 δισεκατομμυρίων λιρετῶν.

Τούτες περαιτέρω εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἡ ἀνάγκη, ὅπως ἔξασφαλισθῇ ἡ συνέχιση τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυπηγείων κατὰ τὴν διάρκειαν ιδιαιτέρως χαλεπούς περιόδου, καθ' ἥν αἱ τιμαὶ ναυπηγήσεως εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν διαφορῶν πίπτουν, λόγω τοῦ ὑφισταμένου δυστάτου ἀνταγωνισμοῦ ἐκ μέρους ναυπηγικῶν χωρῶν μήτε χειροτερεύειν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότηταν. Η κατάστασις αὐτῆς ἔτι μᾶλλον ἔχειροτερεύειν ἐκ τῆς προσφάτου αὐξήσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὴν Ἰταλίαν, εἰς τρόπον ὡστε νὰ καθίσταται ὀλοέν τὴν περισσότερον προβληματικὴ ἡ προσέλκυσις νέων παραγγελιῶν, παρὰ τὰς ριζικὰς δελτιώσεις, ἥδη γενομένας ἡ εὐρισκομένας εἰς τὸ στάδιον τῆς

πραγματοποιήσεως, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐνίσχυσεως τῆς ίκανότητος τῶν Ιταλικῶν ναυπηγείων, ὅπως συναγωνίζωνται ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου.

Γενικῶς, ἡ κρατικὴ ἐπέμβασις δὲν ἀποβλέπει μόνον — κατὰ τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν — εἰς τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου τῆς 31ης Μαρτίου 1961 διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ προβλεπομένην παραγωγήν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐπιδιώξιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος δελτιώσεως καὶ ὁρθολογισμοῦ τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ νομοσχέδιον προβλέπει συμπληρωματικὴν πίστωσιν 14 δισεκατομμυρίων λιρετῶν διὰ τὰς χρήσεις 1964-65 καὶ 1965-66, ἥτις καὶ θὰ προστεθῇ εἰς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν νόμων τοῦ 1961 καὶ τοῦ 1963 πιστώσεις. Τὸ διὰ τοῦ ἄρθρου 9, τοῦ νόμου τῆς 31ης Μαρτίου 1961, ὡρισμένον, ἐν τούτοις, ποσὸν τῶν 14 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, διατηρεῖται.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 2, τοῦ νομοσχέδιου, ἔξουσιοδοτεῖται ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ χρησιμοποιῇ ὁποτεδήποτε πιστώσεις μέχρι τῆς χρήσεως 1965-66. Διὰ τοῦ νόμου τῆς 18ης Φεβρουαρίου 1963, ἡ ἔξουσιοδοτησίς αὐτῆς περιωρίζεται μέχρι τῆς χρήσεως 1964-65. Η παράτασις δι' ἓνα ἔτος διδεῖται, ἵνα δυνηθῇ ὁ ὑπουργὸς νὰ ὑπογράψῃ ὑποχρεώσεις δι'. δῆλας τὰς δυθείσας παραγγελίας κατὰ τὴν περίοδον τῆς ισχύος τοῦ νόμου τῆς 31ης Μαρτίου 1961. Δὲν θὰ ἔχρησιμοποιείται, πράγματι, μέρος τῶν προβλεπομένων πιστώσεων, λόγω τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ποσοῦ εἰς 14 δισεκατομμυρίων λιρετῶν.

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ: Διὰ τοῦ διεθνοῦς νομοσχέδιου παρέχονται συμπληρωματικαὶ πιστώσεις εἰς τὰς προβλεπομένας τοιαύτας παρὰ τοῦ νόμου τῆς 9ης Ιανουαρίου 1962 «περὶ Ναυτικῆς Πίστεως». Κατὰ τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, ὁ νόμος οὗτος ἀπέβλεπε εἰς προώθησην τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τῶν παραγωγικῶν ἐπενδύσεων διὰ μειώσεως τῶν πληρωμῶν διὰ τούς κάρρους εἰς τὴν κρατικὴν εἰσφοράν, καθὼς καὶ διὰ μειώσεως τῶν ἐπιβαρύσεων, αἵτινες προήρχονται ἐκ τῆς χρηματοδοτήσεως νέων ναυπηγήσεων ἢ ἔξι ἐργαστῶν μετατροπῶν ἢ μεγάλων ἐπισκευῶν πλοίων τελούντων ἐν ὑπηρεσίᾳ. Διὰ τοῦ νόμου τούτου ἔχοργήθησεν πίστωσις 500 ἑκατομμυρίων λιρετῶν δι'. δέκατον τῶν χρήσεων 1961-62 ἔως 1964-65. Η διάλικη εἰς δάρος τοῦ κράτους διαπάνη ἔπειτε ποσὸν 30 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, ἡ δὲ διάρκεια τῆς χρηματοδοτήσεως νὰ μη εἶναι ἀνωτέρα τῶν 15 ἑταῖρων. Τὰ δάνεια ηδύναντο νὰ ἀνέλθουν

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

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

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.  
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1  
TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Teleg. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

PIRAEUS

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

εις 85 δισεκατομμύρια λιρεπτών, άντιπροσωπεύοντα 170 δισεκατ. λιρεπτών, μή δυνάμενα σημαντικότερον τά 50% και είς τινας περιπτώσεις τά 60% του κόστους των δριζομένων παρά του ύπουλου Ναυτιλίας έργαστων.

Τονίζεται εις τὴν εἰσηγητικήν ἔκθεσιν, ὅτι δό νόμος τῆς 9ης Ιανουαρίου 1962 ἐπέτυχε πλήρως τὸν ἀντικειμενικὸν του σκοπὸν, διότι αἱ διοθεῖσαι παραγγελίαι ύπερβολησαν καθε προσδοκιαν. "Έχουν ύποβληθῇ μέχρι τοῦδε 236 αἰτήσεις συμμετοχῆς εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου παρεχόμενα εὐεργετήματα, ἀφορῶσαι κατὰ τὸ πλεῖστον τὴν ναυπήγησιν νέων μονάδων, συνολικῆς ἀξίας 310 δισεκατομμύριων λιρεπτῶν περίπου. Τὰ ἀντίστοιχα δύναμεις της ἀντιπροσωπεύουν ἔργον 155 δισεκατομμύριών λιρεπτῶν, καὶ ὑπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν πραγμάτων, ἔργασιαί ἀντιστοιχούσαι εἰς 70 ἐν συνόλῳ δισεκατ. λιρεπτῶν θὰ ἐστερούντο τῆς κρατικῆς εἰσφορᾶς. Ἐπὶ τῇ διάσει τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν καὶ δεδομένου διτο προβλέπεται ἡ ὑποβολὴ καὶ ἄλλων αἰτήσεων, ἔπειτα διτο ἡ ἐπιτυχία τοῦ νόμου τῆς 9ης Ιανουαρίου 1962 θὰ μειωθῇ κατὰ πολὺ, ἀν αἱ ὑποβληθεῖσαι αἰτήσεις δὲν γίνουν δεκταὶ ἐν τῷ συνώλῳ των, ἀλλὰ περιορισθούν μόνον ἐντὸς τῶν δριών τῶν σημερινῶν πιστώσεων. Αἱ συνέπειαι θὰ εἰναι φερεῖαι, διότι θὰ καταστῇ ἀδύνατον νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ ἀνάγκη ἀναπτύξεως τοῦ στόλου, δχι μόνον κατ' ὅγκον, ἀλλὰ καὶ εἰς ποιότητα, διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπεροχάν πλοίων συγχρονισμένων καὶ ίκανῶν, ἐνῷ ἡ συναγωνιστική ίκανότης τοῦ στόλου θὰ μειωθῇ, ἀντὶ νὰ αὔξηθῃ.

"Ἄφ' ἔτερου τονίζεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ κρίσις τῶν ναύλων ἔχουν δετρωσε, σχεδὸν, τὰς δυνατότητας χρηματοδοτῆσεως τῶν ἐπιχειρήσεων δι' ιδίων μέσων, διτο πολυάριθμοι οἵτινες ἀνταγωνισταὶ ἔχουν ἀνοικτὰς τὰς θύρας εἰς εὐνοϊκωτέρας χρηματαγοράς. Δεδομένης, ἐπὶ πλέον, τῆς ναυπηγικῆς κρίσεως ἐπὶ διεθνούς πεδίου, αἱ προοπτικαὶ χρηματοποιήσεως τῶν εὐεργετημάτων τοῦ νόμου τῆς 9ης Ιανουαρίου κινδυνεύουν νὰ ἔξαλειφθῶν. Τέλος, ὁ νόμος τῆς 7ης Νοεμβρίου 1962, ἐπιτρέψας εἰς τινας περιπτώσεις δάνεια μέχρις 60% του κόστους τῶν ἔργαστων, ἀντὶ 50%, δὲν ἐπέτυχε, διότι αἱ ἀρχικῶς προβλεφθεῖσαι πιστώσεις ἀντιπροσωπεύουν ἔφεξης διλογίωτερον ὅγκον ἔρ-

γαστῶν.

"Ιδιαίτερον πρόδηλημα ἔγειρεται διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς τῆς ἀκτοπλοίας, οἵτινες, μολονότι ἔχουν δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπόμενα μέτρα, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν εἰς αὐτοὺς παρεχομένην χρηματοδοτησιν, ἀν καὶ παρέχουν τὰς ζητουμένας ὑπὸ τῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων ἔγγυήσεις. Τὸ πρόδηλημα τοῦτο δύναται νὰ ἔπιλυθῇ δι' ἐπεκτάσεως τῆς ναυτικῆς Πίστεως, εἰς τινας περιπτώσεις καὶ ἐντὸς δριών τινῶν, ἐπὶ τῶν ἀγορῶν πλοίων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νομοσχεδίου παραπτεῖν διὰ τρεῖς χρήσεις τὴν ισχὺν τοῦ νόμου τῆς 9ης Ιανουαρίου 1962. Τὰ σχετικὰ κονδύλια παραμένουν εἰς τὰ 500 ἑκατομμύρια λιρεπτῶν ἐπτσίων, μὲν συμπληρωματικὰς πιστώσεις 500 ἑκατομμύριών λιρεπτῶν, προβλεπομένας διὰ τὴν χρήσιν 1965-66. Διὰ τοῦ ἄρθρου 2 ἐπιτρέπεται ἡ χορήγησις πιστώσεως διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν, χωρητικότητος μὴ ὑπερβαίνοντας τοῦ 1.500 τ. γκρός καὶ ἔχοντας ἥλικιαν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ πέντε ἔτη. Αἱ πιστώσεις εἰναι αὐταὶ, μὴ δυνάμεναι νὰ ἔχουν διάρκειαν μείζονα τῶν δέκα ἔτῶν, ἀπολαμβάνουσαν τοῦ εὐεργετήματος τῆς κρατικῆς συμβολῆς εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν τόκων, δυναμένης νὰ ἀνέλθῃ εἰς 3%.

**ΤΟ ΤΡΙΤΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ:** Τροποποιεῖ τὸ τρίτον νομοσχέδιον τὸν νόμον τῆς 9ης Ιουλίου 1959, σῆστις ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν διαλύσεων παλαιῶν καὶ ἀντιοικονομικῶν πλοίων καὶ τὴν ναυπήγησιν νέων. Τὸ μέτρον τοῦτο ἐλήφθη, λόγω τῆς κρισίου παταστάσεως τοῦ ιταλικού στόλου, ἥτις ἐδημιουργήθη συνεπείᾳ τῆς κρίσεως τῆς ναυαλαγορᾶς. Κατεδείχθη, διτο σημαντικότητος τοῦ στόλου, ἀποτελούμενον ἐπαλαιῶν καὶ μὴ ἀποδοτικῶν σκαφῶν, δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν συγχρονισμένων μονάδων, παρὰ τὸν συντελουμένην, χάρις εἰς τὸν νόμον τῆς 24ης Ιουλίου 1959 ἀνανέωσιν τοῦ στόλου. Διὰ τοῦ νόμου τούτου ἐπεδιώχθη ἡ ἐπιτάχυνσις τῆς ἀνανέωσεως, διὰ νὰ δυνηθῇ ὁ στόλος νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν δημιουργηθεῖσαν ἐκ τῆς πτώσεως τῶν ναύλων κατάστασιν.

"Η ισχὺν τοῦ νόμου τούτου ἐλήξε τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1961, ὅποτε αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν διάλυσιν διατάζεις περιελήφθησαν εἰς

τὸν νόμον τῆς 9ης Ιανουαρίου 1962, ὑπό τινας τροποποιήσεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν δύο αὐτῶν νόμων καὶ ιδίως τοῦ δευτέρου, ὑπῆρχαν σημαντικά. Διὰ τοῦ πρώτου ἐπετράπη ἡ διάλυσις 47 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 253.954 τ. γκρός καὶ ἡ ναυπήγησις 17 ἔτερων, 238.776 τ. γκρός. Διὰ τοῦ δευτέρου, ἐπετεύχθη ἡ διάλυσις 71 πλοίων, 491.114 τ. γκρός καὶ ἡ ναυπήγησις 30 ἔτερων, 428.784 τ. γκρός. Ἐν συνόλῳ διελύθησαν 142 σκάφη, 749.999 τ. γκρός, ἀντικατασταθέντα διὰ 48 νεοτεύκτων, 687.560 τόνων γκρός. Ἡ κρατικὴ ἐπιβάρυνσις ἀνήλθεν εἰς 9.943.798.000 λιρέττας, ἐπὶ συνόλου 10 δισεκατομμυρίων λιρεπτῶν.

"Ἐντὸς δὲλιγόν ἔτῶν ἡ μέση ἡλικία τῶν πλοίων τοῦ ιταλικού στόλου ἐμειώθη κατὰ 2½ ἔτη καὶ τὰ σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν δέκα ἔτῶν ἀντιπροσωπεύουσαν ἡδη τὸ 50% τῆς δυνάμεως, ἀντὶ τοῦ 1)3 εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959. Τὰ πλοία ἡλικίας 20 ἔτῶν καὶ ἀνω, ἀτίνα ἀντιπροσωπεύουσαν τὸ 1)4 τῆς χωρητικότητος, κατέπεσαν εἰς ἐπίπεδον συγκρινόμενον πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τοῦ παγκοσμίου στόλου.

"Τὰ ὑπὸ τοῦ νομοσχεδίου προβλεπόμενα μέτρα θὰ ἐπιτρέψουν περαιτέρω ὑποχρήσην τῆς ἡλικίας εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν πλέον συγχρονισμένων στόλων τοῦ κόσμου. Σημειώνει σχετικῶς ἡ ἔκθεσις, διτο ἡ διάλυσις 18 πλοίων, χωρητικότητος 117.876 τόνων γκρός, ἀνεβλήθη κατ' ἀνάγκην, συνεπείᾳ ἐλλειψεως πιστώσεων. Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει πιστώσεις 10 δισεκατομμυρίων λιρεπτῶν ἀπὸ σήμερον καὶ μέχρι τῆς 30ης Ιουνίου 1966, τόσας δηλαδή, δύσας προβλεπαν καὶ οἱ δύο προηγούμενοι νόμοι. Ἡ τιμὴ ἀποζημιώσεως πρὸς διάλυσιν διρίζεται ἐφεξῆς εἰς 35.000 λιρεπτῶν κατὰ τόνων δάρους τοῦ διαλυμένου πλοίου.

"Διατηρεῖται εἰς τὸ νομοσχέδιον ἡ διάκρισις μεταξὺ νέων πλοίων, τῶν δόποιν ἡ γκρός χωρητικότης είναι κατὰ 75% κατωτέρα τῆς χωρητικότητος τοῦ διαλυμένου πλοίου, καὶ ἐκείνων τῶν δόπιων ἡ χωρητικότης είναι ἀνωτέρα τοῦ ἐν λόγῳ ποσοστοῦ. Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περιπτώσιν ἡ ὁμοιόθει διαλύσεως δὲν πληρώνεται ἐπὶ τῇ διάσει τοῦ διλογίου δάρους τοῦ πλοίου, διότι τότε ἡ διλογίη πίστωσις τῶν 10 δισεκατομμυρίων λιρεπτῶν θὰ ἐκινδύνευε νὰ ἀπορροφηθῇ ἐκ τῆς ἀποζημιώσεως μεγάλων τίνων μονάδων.

## PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

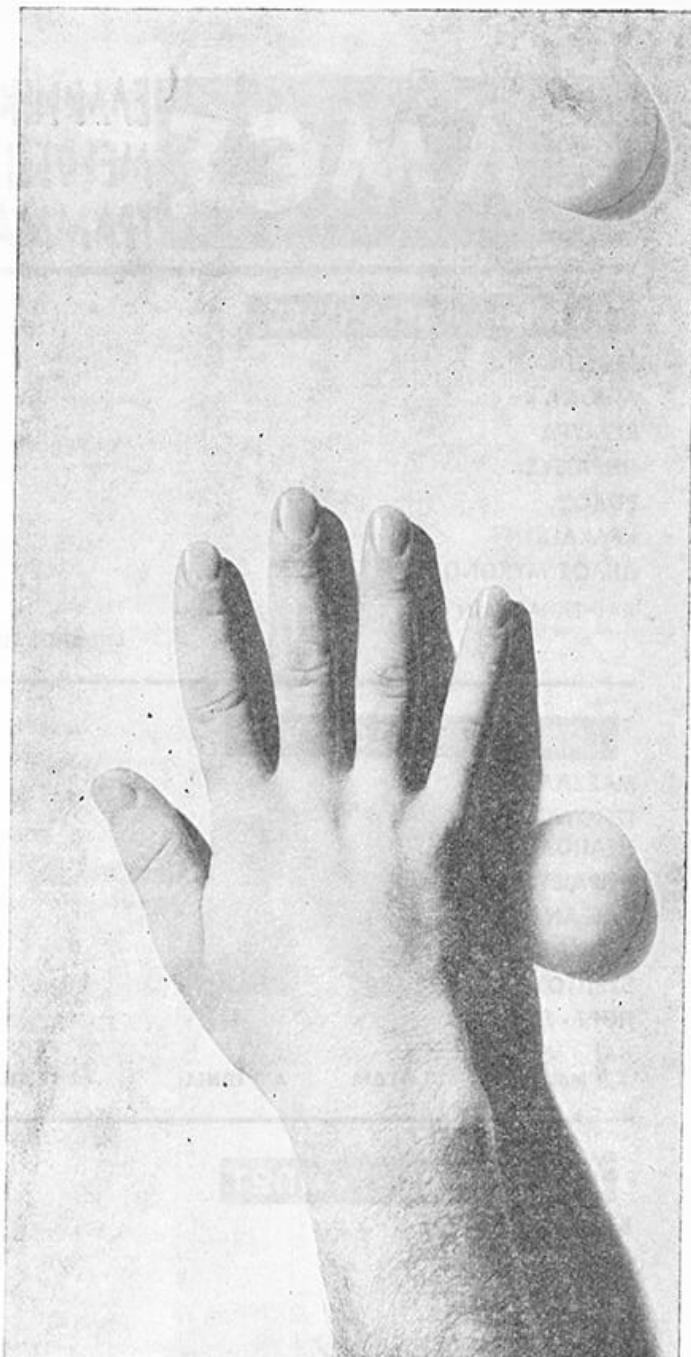
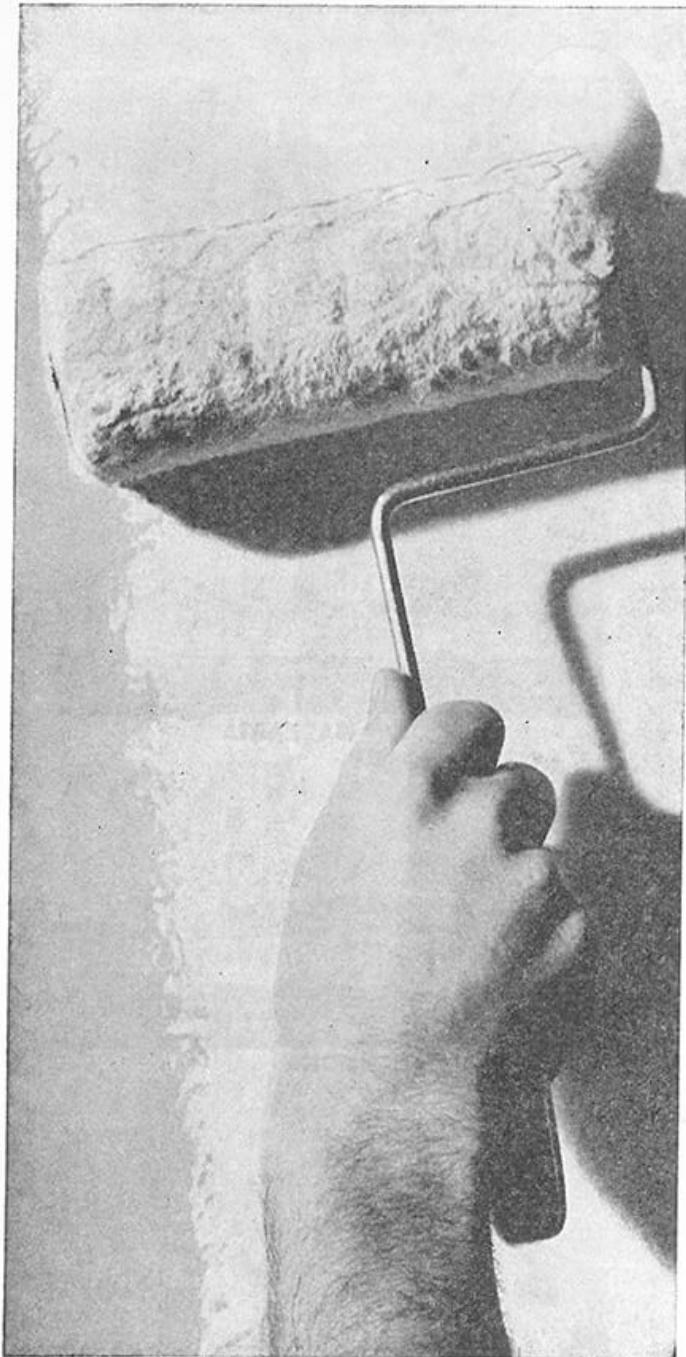
TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

INTERNATIONAL  
TELEX NY 2121 OR 242-0233

# FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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



**Painted  
now...**



**touch dry in  
under an hour**

### **'Linalux' gives 'double quick' protection to topsides and boottops**

For essential maintenance to topsides and boottops, use 'Linalux' Quick-drying Gloss Finish. Quick-drying 'Linalux' adheres well and is touch-dry in less than an hour. It has greater colour and gloss retention than normal marine finishes and therefore can be touched-in without being conspicuous.

**LINALUX QUICK-DRYING GLOSS FINISH**

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED • PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



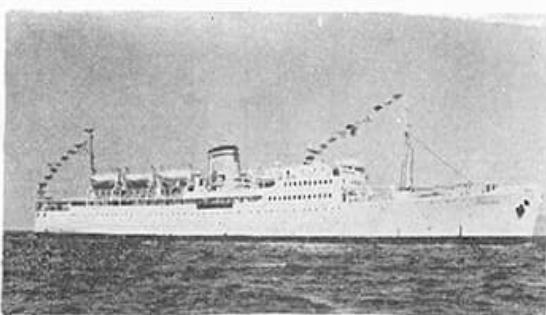
# ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ  
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ  
ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

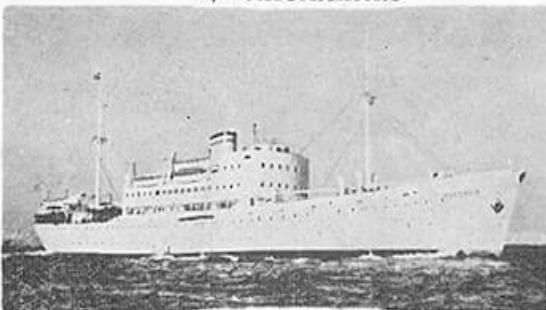
## ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΒΕΝΕΤΙΑ  
ΑΓΚΟΝΑ  
ΚΕΡΚΥΡΑ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΡΟΔΟΣ  
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ  
ΔΗΛΟΣ/ΜΥΚΟΝΟΣ  
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

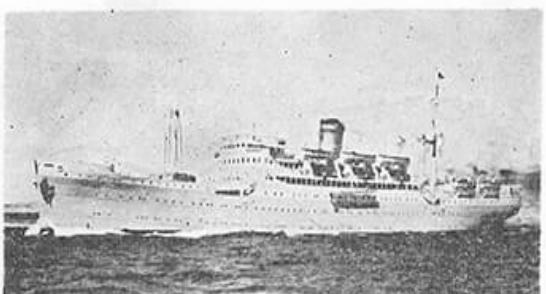
Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ



Δ/Π ΙΩΝΙΑ



Δ/Π ΛΥΔΙΑ



Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ



Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ. - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλ.: 474.341 (5 γραμματί) - Τελέξ: 322 - Τηλεγρ.: ΕΛΜΕΣ  
ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



λίων είς τὸ γνωστὸν ὡς «ἄπειρον» δάθος θαλάσσης, ήτοι τὸ ὑπέρ τὰ 100 μέτρα δάθος. «Οταν τὸ δάθος μειωθῇ εἰς τὰ 60 μέτρα, ή ταχύτης τοῦ πλοίου μειώνεται κατά 0,1 τοῦ μιλίου, διὰ νὰ διατηρηθῇ δὲ ή αὐτὴ ταχύτης άπαιτεῖται αύξησις τῆς ιπποδυνάμεως εἰς τὸν ἀρχοντα 3% καὶ αύξησις τῶν στροφῶν τῆς Ἐλλικοῦ ἀνά λεπτὸν κατά 1%. «Οταν τὸ δάθος τῆς θαλάσσης μειωθῇ εἰς 30 μέτρα ὑπὸ τὴν τρόπιδα, αὐτὶ τῶν ἀνωτέρων 60, τότε ή ταχύτης μειώνεται κατὰ 0,22 μίλια καὶ, ἐπομένως, πρὸς διατήρησιν τῆς ἀρχικῆς ταχύτητος, άπαιτεῖται αύξησις τῆς ιπποδυνάμεως κατά 6% καὶ τῶν στροφῶν κατά 2%. Ἐκ τῆς πείρας τοῦ «Νίσσο Μαρού» ἀπεδίχθη, διὰ τὴν ἀπίδρασιν τῶν ἀδαβῶν εἶχε τὴν αὐτὴν ἐπὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου ἔπιδρασιν εἰς δάθος ὑπὸ τὴν τρόπιδα 60 μέτρων, διὸν δύνατος τὸ δάθος ἐμειωθῇ ὑπὸ τὰ 60 μέτρα, ή ἐπὶ τῆς ταχύτητος μειώσις ἀνήρχετο, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ κατωτέρῳ πινακίδiou, συνταχθέντος ἐλεπτομερῶν παραπόρησεων γενομένων κατὰ ἀπεινῆμαν διελεύσεις τοῦ σκάφους ἐκ τῶν στενῶν τῆς Μαλάκας καὶ τῆς Σιγκαπούρης, καθ' ὅν χρόνον ἡ μηχανὴ ἀπέδιδε σταθερῶς ίσχὺν 25.500 ἀτρακτοπόπων:

| Βάθος<br>θαλάσσης<br>εἰς μέτρα | Στροφαὶ<br>ἀνά<br>λεπτὸν | Ποσ.<br>μειω.<br>στροφ. | Μειωσ.<br>ταχύτ.<br>εἰς<br>μίλια | Ποσο-<br>τάχυτ.<br>εἰς<br>μίλια | Ποσο-<br>τάχυτ.<br>εἰς<br>μίλια |
|--------------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| 100                            | 100                      | 0                       | 16,45                            | 0                               | 0                               |
| 80                             | 99,5                     | 0,5                     | 16,25                            | 0,2                             | 1,2                             |
| 60                             | 99                       | 1                       | 16                               | 0,45                            | 2,7                             |
| 40                             | 97                       | 3                       | 15,7                             | 0,75                            | 4,6                             |
| 20                             | 92                       | 8                       | 15                               | 1,45                            | 8,8                             |

Ως εἶναι γνωστὸν ἐκ τοῦ θεωρήματος τοῦ Bernoulli, ὅταν ἐν πλοίον διέρχεται ἐξ ἀδαβῶν ὑδάτων καὶ, ἐπομένως, τὸ ὑπὸ τὴν τρόπιδα αὐτοῦ δάθος εἶναι μικρόν, ή ταχύτης τοῦ ρεύματος τοῦ ὑδατος ποὺ ρέει ὑπὸ τὴν τρόπιδα ἐπιταχύνεται καὶ μειώνεται ή πίεσις του, προκαλούμενης οὕτω μᾶς, εἰς μικράν, δεδιαίως, ἔκτασιν, «ενθύσεως τοῦ πλοίου, ἡτοι αύξησεως τοῦ θυμίσματος αὐτοῦ. Ὁ δάθος καθ' ὄν αύξανει τὸ δύνατον της πρώρας τείνει νὰ ἀνύψωσῃ τὴν πρώραν τοῦ πλοίου, ἐνῷ τείνει συγχρόνως, νὰ δύναται τὴν διαγωγῆς πρὸς τὴν πρύμνην. Δημιουργεῖται οὕτως η διαφορὰ διαγωγῆς πρὸς τὴν πρύμνην, ή ὅποια ἐπηρεάζει τὰ μεγάλην ταχύτητα πλέοντα πλοΐα.

Τοις. «Τὸ τὰς ἀνωτέρω ἐπιφυλάξεις, ἀναφέρομεν ὅτι, ἐνῷ τὸ δύνατον τοῦ «Νίσσο Μαρού» ἐπί ἀγκύρα τὸ 16,91 μέτρα, ὅταν αὐτὸς ἀπέκτησε, ἔκκινησαν, τὴν συνήθη αὐτοῦ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα, τὸ δύνατον τοῦ ἀνῆλθεν εἰς 17,25 μέτρα.

Τυγχάνει, ἐπίσης, γνωστὸν ὅτι ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου δὲν προκαλεῖ μόνον αύξησιν τοῦ θυμίσματος, ἀλλὰ καὶ μεταβολὴν τῆς διαγωγῆς τῷ δυνισμάτων τοῦ πλοίου, σαφῆ δὲ τούτου ιδεῖν ἀποκτῶμεν παραπορῶντες μίαν βενζινάκατον, τῆς ὀποίας η πρώρα ἐξέρχεται περισσότερον τοῦ ὑδατος, ἐφ' ὃσον αὔξανει ἡ ταχύτης αὐτῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, δεδιαίως, η ἀνύψωσις τῆς πρώρας ὑφείλεται εἰς τὴν ἀντίστασιν κυμάτων ἐπιφανείας καὶ ἡ σημασία της εἶναι διάφορος ἀπό τὸν ἀφορῶσαν εἰς τὰ μεγάλα πλοῖα, η μεταβολὴ δύνασις εἰς τὴν διαγωγῆν εἶναι, περίπου, ἡ αὐτή.

Ἐφ' ὃσον αύξανει ἡ ταχύτης, τόσον αύξανει καὶ ἡ ἀντίστασις. Εἰς τὴν ταχύτητα μεταξὺ 24 καὶ 26 μίλιων, ἡ αύξησης αὐτῆς τῆς ἀντίστασεως, ἀνέρχεται ἀποτόμως, διότι τὸ υψηλὸν κύμα τῆς πρώρας τείνει νὰ ἀνύψωσῃ τὴν πρώραν τοῦ πλοίου, ἐνῷ τείνει συγχρόνως, νὰ δύναται τὴν πρύμνην. Δημιουργεῖται οὕτως η διαφορὰ διαγωγῆς πρὸς τὴν πρύμνην, ή ὅποια ἐπηρεάζει τὰ μεγάλην ταχύτητα πλέοντα πλοΐα.

Εἰς τὰ μεγάλα πλοῖα μὲν ταχύτητας μικρο-

τέρας τῶν 20 μιλίων, ὡς συμβαίνει μὲν δῆλον τὰ δεξιαμενόπλοια, παρουσιάζεται τὸ πρόβλημα τῆς διαφορᾶς διαγωγῆς πρὸς πρόρα, ή ὅποια λαμβάνει χώραν διαρκούσης τῆς διελεύσεως τοῦ πλοίου ἐξ ἀδαβῶν ύδατων, ἀν καὶ ἡ διαφορὰ αὐτῆς διαγωγῆς δὲν εἶναι καθ' εαυτὴν πολὺ μεγάλη. Τὸ πρόβλημα τούτο εἶναι ἀσήμαντον, προκειμένου περὶ συνήθων πλοίων, δὲν δύναται δῆμαρς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ διηγήσεως. Διὰ τοῦτο καὶ ἡ υδροδυναμικὴ ἔρευνα ιδιαίτερως ἡ σχολήθη μὲ τὴν μελέτην ἐπὶ προτύπων πλοίων τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, τὰ ἀποτέλεσματα δὲ τῆς μελέτης αὐτῆς, προσαρμοσθέντα πρὸς τὰς διαστάσεις τοῦ «Νίσσο Μαρού» καὶ πρὸς τὸ συντελεστήν Ισάλου ἐπιφανείας αὐτοῦ, ἡτοι τὸν λόγον τοῦ μήκους ἐπὶ τὸ πλάτος καὶ τὸ δύνατον πρὸς τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου, ἔχουν ὡς εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα. Ο πίνακας οὗτος παριστά τὴν μεταβολήν τῆς ταχύτητος, ἐν σχέσει πρὸς τὴν μεταβολήν τοῦ δύνατον πρὸς τὴν πρύμνην, νὰ δύναται τὴν πρύμνην. Δημιουργεῖται οὕτως ἡ διαφορὰ διαγωγῆς πρὸς τὴν πρύμνην, ή ὅποια ἐπηρεάζει τὰ μεγάλην ταχύτητα πλέοντα πλοΐα.

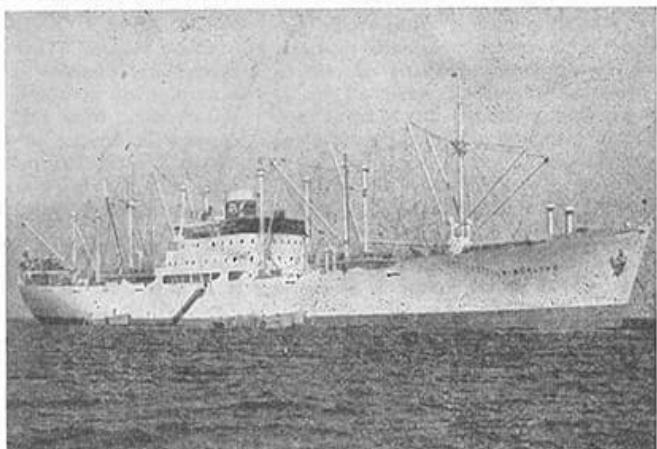
Διὰ τὴν ταχύτηταν τῆς διαγωγῆς τοῦ σκάφους ἐν πλῷ, ἔχρησιμοτοί θέματα τοῦ κεκαμένου ύάλινος σωλήνων μήκους 276 ἀκατοστομέτρων, ἡτοι ἴσος πρὸς τὸ ἀκατοστό τοῦ μήκους τοῦ πλοίου μεταξὺ τῶν καθέτων. Ἡ ἔξωτερη διάμετρος τοῦ σωλήνου ἡτοι 20 χιλιοστά, τὸ δὲ ψηφός τοῦ κατακορύφου τμήματος αὐτοῦ ἡτοι 40 ἀκατοστά. Ὁ σωλήνης εἶχε πληρωθῆ διὰ μίγματος γλυκερίνης καὶ ὑδατος, εἶχε τὸ κατακόρυφον τμήμα του ὑποδιηρημένον ἀνὰ ἀκατοστόν καὶ ἐποποθετήθη εἰς τὴν γέφυραν, διριζοντιαθέν διὰ τὸ πλοίον εὐρίσκοτε ἐν δρμῷ ἐπί ἀγκύρᾳ, ὑπὸ πλήρη φόρτου καὶ μὲ ταῦτα τὸ πρωράσιον μὲ τὸ πρυμνάριον δύνατον. «Οταν τὸ πλοίον ἀνέκτησεν εἰς τὸ

πέλαγος τὴν ταχύτητα τῶν 16,5 κλπ. μιλίων, τὰ διὰ τοῦ σωλήνου μετρηθέντα ἀποτέλεσματα, ἥσαν ἀκριβῶς τὰ τῶν ἀνωτέρω πίνακος, ἀποδειχθείσης τῆς ἀκριβείας τῶν διὰ προτύπων ύπολογισμῶν. Ἡ διαφορὰ διαγωγῆς, ποὺ ἀναφέρεται εἰναι πρωραία, ἡτοι τὸ πλοῖον ἔνθασιτο, διὰ ἀνεμέντο, μὲ τὴν πρώραν. Ἀπεδίχθη ἐπίσης, ὅτι ἡ ἔπιδρασις τῶν ἀδαβῶν, ἡρχισε νὰ γίνεται ἀντιληπτή, ἀπὸ τῆς στιγμῆς ποὺ τὸ δάθος τοῦ δύνατος ὑπὸ τὴν τρόπιδα τοῦ πλοίου, συνεχώς ἐλαττούμενον ὑπὸ τὰ 100 μέτρα, ἡρχισε νὰ πλησιάζῃ τὰ 81 μέτρα.

#### ΜΙΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Ἐπειδὴ καὶ ἡμεῖς διαβέτομεν μεγάλα

**SOL**  
*Always at  
your service*



**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
GOTHENBURG

TELEGRAMS: "ESOEL"

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

**AB ATLANTTRAFIK**

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

**WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES**

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

πλοία, ίσως δε δὲν είναι μακράν ή έποχη, που θὰ διαθέτωμεν καὶ σκάφη τού αὐτού, η καὶ μεγαλυτέρου, μεγέθους μὲ τὸ «Νίσσο Μαρού», θεωρούμεν σκόπιμον νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν πρακτικὴν τῶν ἀνωτέρω εφαρμογῆν, ποὺ ιδιαιτέρως ἔνδιαφέρει τόσον τὸν ἐφοπλιστήν, δύος καὶ τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν μηχανικόν. Ἀφορᾶ ἡ εφαρμογὴ αὕτη εἰς τὰς συνήκας πλού, ἀπὸ ἀπόψεως βυθίσματος πλοίου, ταχύτητος καὶ κατανάλωσεως, ἐναργέστερον δὲ αὕτη παρουσιάζεται διὰ τοῦ κάτωθι συγκεκριμένου παραδείγματος: «Ἐστω ὅτι τὸ πλοίον ἔχει μέγιστον βύθισμα θέρους (d) 16,57 μέτρα καὶ βύθισμα διὰ τροπικὰ ύδατα (dt) μεγίστον 16,914 μέτρα. Βυθίζεται τὸ πλοίον 1 ἑκατοστὸν ἀνά 106,27 τόνους εἰς τὸν μεταξὺ τῶν ἀνωτέρω δύο βυθίσμάτων περιοχὴν, ἥτοι ΤΜC = 106,27. Ἐπειδὴ ὁ Περσικὸς Κόλπος θεωρεῖται μονίμως τροπικὴ περιοχὴ, ἐνῷ η Ἀραβικὴ καὶ η Ἰαπωνικὴ Θάλασσα περιλαμβάνονται, εἰς ὡρισμένους μῆνας, εἰς τὴν περιοχὴν θέρους, δύον νὰ ἔξετασθῇ ποιὸν θὰ είναι τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου, ὅτε αὐτὸν θὰ διέρχεται ἀπὸ ἀσθῆτης ύδατα, ὡς η Σιγκαπούρη, διαρκούσης τῆς διαδρομῆς του.

α) Κατανάλωσις καὶ βύθισμα ἀπὸ Κουδέητ εἰς Σιγκαπούρην: Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν νεωτέρων δεξαμενοπλοίων, δὲν ὑπολογίζεται η κατανάλωσης ύδατος, διότι αὐτὸν καθημερινῶς ἀντικαθίσταται διὰ τῆς παραγωγῆς νέας ποσότητος, ἀπὸ τὰς εἰδικὰς τοῦ πλοίου ἐγκαταστάσεις. «Ἀν ληφθῇ ύπ' ὅψιν, ὅτι η μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν λιμένων ἀπόστασης είναι 3.830 μίλια, ὅτι ἡ ὡριαία ταχύτης τοῦ πλοίου είναι 16,45 μίλια καὶ ὅτι τοῦτο καταναλίσκει 144 τόνους φιούελ διῆλιντεράρων, τὸ πλοίον θὰ καταναλώσῃ εἰς τὴν διαδρομὴν αὐτὴν 3.830

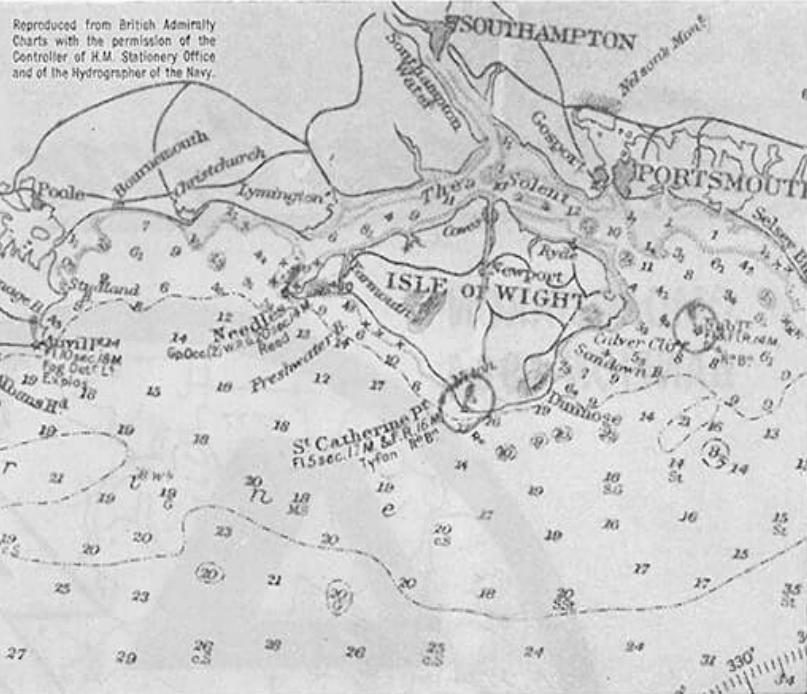
$$X 144 = 1.397 \text{ τόνους.}$$

16.45X24  
Ἐπομένως, η ἄντωσις τοῦ πλοίου θὰ αὐξηθῇ κατὰ 1.397 : 106,27 = 0,131 τοῦ μέτρου. «Ἀν ληφθῇ ύπ' ὅψιν καὶ ἡ κατανάλωσης λιπαντικῶν καὶ λοιπῶν υλικῶν, κατὰ τὴν εἰς Σιγκαπούρην ἄφιξιν του, τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου θὰ ἔχῃ ἐλαττωθῆ κατὰ 14 περίπου ἑκατοστά.

β) Μεταβολὴ διαγωγῆς βυθισμάτων μετά τον πλοίον: Λαμβάνοντες ύπ' ὅψιν, εἰς τὸ συγκεκριμένον πλοίον, ὅτι τὸ καύσιμον θὰ καταναλωθῇ ἐκ τῶν δεξαμενῶν ύπ' ἀριθ. 4 καὶ 5 εὐρίσκομεν, ἐκ τῶν σχετικῶν πινάκων τοῦ σκάφους, ὅτι θὰ προκύψῃ διαφορὰ διαγωγῆς 74 ἑκατοστῶν μὲ τὴν πρώραν.

γ) Ἐπιδρασίας ἀβαθῶν: Ός ἀνωτέρω ἐλέχθη, η ἔκ 16,45 ὡριαία ταχύτης τοῦ πλοίου, κατέρχεται εἰς τὰ 15 μίλια εἰς δάθη ύδατος πέριξ τῶν 20 μέτρων, διότι τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου (νικινέ), αὔξανει κατὰ 50 δῆλα ἑκατοστά. Ός δὲ ἐπίσης ἐλέχθη, εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 15 μίλια προκαλεῖται διαφορὰ διαγωγῆς βυθισμάτων 20 ἑκατοστῶν μὲ τὴν πρώραν. Λαμβανομένων ύπ' ὅψιν ὅλων αὐτῶν τῶν παραγόντων καὶ ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Κουδέητ ισότροπον μὲ βύθισμα 16,914 μέτρων, κατὰ τὴν ἀριξίν του εἰς Σιγκαπούρην τὸ μέσον βύθισμα αὐτοῦ θὰ είναι:  $16,914 + 0,60 - 0,14 = 17,374$  μέτρα, μὲ βύθισμα πρώρας  $17,374 + 0,74 + 0,20 : 2 = 17,844$  καὶ μὲ βύθισμα πρύμνης  $17,374 - 0,74 + 0,20 : 2 = 16,904$  μέτρα.

Ἐάν, ἐπομένως, τὸ πλοίον ἔφευγεν ἐκ Κουδέητ μὲ βύθισμα πρύμνης μεγαλύτερον κατὰ 94 ἑκατοστά, θὰ ἐφθανεν εἰς Σιγκαπούρην ισότροπον. Ἐπαναλαμβάνεται, ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἐκτίθενται ὡς ἐν παράδειγμα ὑπολογισμοῦ καὶ οὐδόλως σημαίνουν, ὅτι ἡ διέλευσις διὰ τῶν στενῶν τῆς Μαλάκας ἡ τῆς Σιγκαπούρης, εἶναι ἐπικινδυνός. Τὸ δισκολώτερον σημεῖον τῆς διαδρομῆς, τὸ Φίλιπ Τσάννελ, ἔχει ἐλάχιστον πλάτος, ἑκατέρωθεν τοῦ ὑφαλοδράχου, 1,3 μιλίων καὶ δάθος 25 μέτρων, αὐτὸ δὲ τὸ σημεῖον καὶ ἀφορᾶ τὸ ἀνωτέρω παράδειγμα.



## Piraeus, Palermo or Pelotas

let a ship berth in any major world port; IMR servicing facilities will be available. Servicing for radio & navigational aids & associated electronic equipment, whether manufactured by IMR or not. If you use IMR equipment an operator can be posted to your ship — another service. You can be sure of the same high standard of IMR service in International Ports as in the major

U.K. Ports. Remember, IMR can call on the research, engineering and manufacturing facilities of the ITT system — 132 plants in 49 countries — a vast accumulation of experience available for your benefit anywhere on Earth's littorals. International Marine Radio Company Limited, Intelco House, Progress Way, Croydon, England. Telephone Croydon 7411. Telex 24132.

marine communications by

**ITT** **Marine**

# Ελληνές σάλικες

ΟΜΟΛΟΓΙΑΚΟΝ  
ΔΑΝΕΙΟΝ 1964



παραγόμενη από την παραγωγή της Ελληνικής Δημοκρατίας  
της υποδομής που ληφθείσα από την ΤΤΕ για την ανάπτυξη της επιβατικής και  
— παρόλο περιορισμένης σε μερικές περιοχές —  
κοινωνικής και πολιτιστικής παραγωγής  
που προσέταξε την Ελληνική δημοκρατία σε  
παγκόσμια προστασία, από την οποία προέρχεται  
το περισσότερο από την Ελληνική παραγωγή.  
Επίσης από την Ελληνική δημοκρατία προέρχεται  
το περισσότερο από την Ελληνική παραγωγή.

Προεγγραφαὶ 27 Μαΐου — 7 Ἰουνίου  
Ἐγγραφαὶ 8 Ἰουνίου — 13 Ἰουνίου

Μέσω τῶν τραπεζῶν καὶ τοῦ  
Χρηματιστηρίου Ἀξιῶν Ἀθηνῶν,

6  $\frac{1}{2}$  %

ΤΟΚΟΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΟΣ  
ΡΗΤΡΑ ΔΟΛΛΑΡΙΟΥ

ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ

επίνειο Μεταλλεύματα

TTE

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΝΕΟΙ ΤΥΠΟΙ ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ

Δύο νέαι έγκαταστάσεις άτμοστροβίλων άγγελλονται έσχατως από τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία. Δικαιολογούν τὴν φήμην τῶν 'Ιαπώνων τεχνικῶν' ότι συνεχώς δελτιούντων τὴν παραγωγήν των. 'Ο εἰς κατεσκευάσθη από τὰ ναυπηγεία Μιτσουμίτι, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν ἀμερικανικὴν ἑταρίκον Γουέστινχάουζ. Πρόκειται περὶ άτμοστροβίλου χαμηλῆς στάθμης, δι' ὃ καὶ διακρίνεται μὲ τὰ ἀρχικά MWL (Mitsubishi - Westinghouse Low head turbine).

Καλύπτει δὲ τύπος αὐτὸς τὰς ισχύς από 12.000 μέχρι 32.000 ἵππων καὶ διακρίνεται από τὰ κάτωθι χαρακτηριστικά:

α) 'Ο κύριος άτμοστροβίλος καὶ τὸ σύστημα τοῦ μειωτήρος ἔχουν διαμορφωθεὶς εἰς τὸν λεγόμενον τύπον τῶν δύο ἐπιπέδων. 'Ἐν περιορισμένων διαστάσεων ψυγείον διπλῆς ροῆς συνδέεται μὲ τὸν στροβίλον χαμηλῆς πιέσεως, μειούμενον οὕτω τὸν συνολικὸν υψούς τοῦ κυρίου στροβίλου. Διὰ τῆς τοιαύτης διατάξεως, καὶ τὸν κύριος άτμολένης τοποθετεῖται ἐπὶ καταστρώματος ὑπερκειμένου τοῦ κυρίου στροβίλου καὶ οὕτω βραχύνεται τὸ μῆκος τοῦ μηχανοστασίου.

β) Πλὴν τῆς ἀνωτέρω διατάξεως τοῦ συστήματος μειωτήρος καὶ τοῦ ψυγείου, μιθετεῖται ἐν σύστημα ψυγέων ἀποτελουμένουν ἀπό μίαν ἀντίλιαν ψυγέων, ἐκχυτῆρα ἀέρος, ψυγείον διαφεύγοντος ἀτμού, προθερμαντήρα χαμηλῆς πιέσεως διὰ τὸ τροφοδοτικὸν ὕδωρ, ψυγείον ἀποστραγγίσεως κ.λ.π. ὡς καὶ ἐν σύστημα τεχνήτης (torcet) λιπάνσεως, ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται δεξαμενὴ τροφοδοτούσα τὴν λίπανσιν διὰ τῆς βαρύτητος. Πλησίον τοῦ στροβίλου, ὑπάρχει συγκεντρωμένον τὸ σύστημα λιπάνσεως, ἀποτελουμένον ἀπὸ τὴν δεξαμενὴν ὄρκτελαίου, τὰς κυρίαν καὶ δοηθητὴν ἀντίλιαν λιπάνσεως καὶ τὸ ψυγεῖον ἐλάσιου. Διὰ τῆς ἀνωτέρω γενικῆς διατάξεως, ἀπλοποιοῦνται σοβαράς, τόσον τὸ δύον μηχανοστάσιον, δύον καὶ ἡ συντήρησις.

γ) Εἰς τὸν στροβίλον ὑψηλῆς πιέσεως, χρησιμοποιεῖται προφύσιον διαβαθμίσεως Κέρτης Ρατώ καὶ στροφείον Γουέστινχάουζ τελευταίον τύπου, οὐδένομένης οὕτω τῆς ἀποδόσεως τοῦ στροβίλου κατὰ 2% περίπου, ἔναντι τῶν συνήθων τύπων.

δ) Διὰ τὴν ρυθμιστικὴν διαλογία τοῦ πρὸς τὰ προφύσια τοῦ στροβίλου ἀτμοῦ, χρησιμοποιεῖται τὸ σύστημα τῆς διὰ ράδουν ἀνψώσεως, διαμορφωθεῖν κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὸν χειρισμὸν αὐτοῦ παραπλεύρως τοῦ στροβίλου, ἡ καὶ ἐξ ἀποστάσεως, ἀπὸ τῆς γεφύρας.

ε) Είναι δυνατὴ ἡ ἐκκίνησις καὶ ἡ κράτησις τοῦ στροβίλου ἐξ ἀποστάσεως. 'Ἡ πίεσις τοῦ ἀτμοῦ καὶ ἡ θερμοκρασία τοῦ ἐλάσιου λιπάνσεως ρυθμίζονται αὐτομάτως, ἐπιτυγχανούμενης οὕτω οἰκονομίας εἰς τὸ προσωπικόν.

στ) 'Ἐκ τοῦ κύλου προθερμάνσεως τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος, ἡ ἐπεξεργασία ἐκ τοῦ ψυγείου μέχρι τοῦ προθερμαντήρος ὕδατος τῆς χαμηλῆς πιέσεως γίνεται ἐντὸς τῆς αὐτῆς συνθέτου μονάδος. 'Εκείθεν, ἀπὸ τοῦ σημείου ἐκρήνης ἀτμοῦ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν προθερμαντήρων, μέχρι καὶ τοῦ βοηθητικοῦ ἐπιστομίου, διατίθεται ἐν ἐπιστόμιον ἐκρήνης ἀτμοῦ διὰ κάθε θαυμίδα τοῦ στροβίλου.

ζ) Πρὸς ἐπαύξησιν τῆς ώστηρίου ισχύος, αἱ ὑπὸ συνθήκας πλούτον στροφαὶ τῆς ἀλικούς ἔχουν ρυθμισθῆ ἐπὶ τὸ ἐξαιρετικῶς χαμηλὸν ὄρον τῶν 95 στροφῶν ἀνὰ λεπτόν.

Τὸ δάρος τῆς ἀνωτέρω ἐγκαταστάσεως είναι κατὰ 12% μικρότερον τοῦ τῶν συνήθων τύπων, αἱ διαστάσεις τῆς ἔχουν περιορισθῆ ἐπὶ τὸ ἐλάσιστον, μὲ μῆκος κατὰ 3 μέχρις δέ μέτρα μικρότερον τῶν συνήθων στροβίλων, τόσον δὲ τὸ κόστος κατασκευῆς δύον καὶ τὰ ἔξοδα ἐγκαταστάσεως είναι κατὰ 8% μικρότερα. 'Ἡ εἰς τὸ καύσιμον οἰ-

κονομία ἀνέρχεται εἰς 30 περίπου γραμμάρια τὰς ἱππων καὶ δραγματικά, ἔναντι τῶν συνήθων στροβίλων, δοθέντος διὰ τὴν κατανάλωσις τοῦ νέου αὐτοῦ τύπου δὲν ὑπερβαίνει τὰ 210 γραμμάρια ἀνὰ ἱππον καὶ δραγματικά. Πλὴν, ὅμως, τῆς οἰκονομίας εἰς τὸ ἀρχικὸν κόστος, εἰς τὰ ἔξοδα ἐγκαταστάσεως καὶ εἰς τὴν κατανάλωσιν, ἐπιτυγχάνεται καὶ οἰκονομία συνεπειῶν τοῦ περιορισμοῦ τοῦ μήκους τοῦ μηχανοστασίου καὶ, ἐπομένως, αὔξησις τοῦ εἰς κυβικά δραγμάτων χώρου τοῦ πλοίου.

Κατασκευάζεται δὲ νέος αὐτὸς άτμοστροβίλος εἰς τέσσαρας βασικοὺς τύπους, τὸν MWL-15 διὰ τὰς ισχύς από 12 - 17 χιλιάδας ἱππων, τὸν MWL-20 διὰ 17 - 22 χιλιάδας ἱππων, τὸν 25 διὰ 22.000 - 27.000 ἱππων καὶ τὸν 30 διὰ 27.000 - 32.000 ἱππων. 'Ο ἀριθμὸς τῶν στροφῶν τῆς ἀλικούς, εἰς δῆλην τὴν ἀνωτέρω σειράν, ἀνέρχεται εἰς 95 μέχρις 105, τὰ δὲ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ βασικοῦ τύπου MWL-20 ἔχουν ὡς κάτωθι:

Μέγιστη ισχὺς λειτουργίας, εἰς τὰς 98,5 στροφάς, 20.000 ἱπποι. 'Υπηρεσιακὴ ισχὺς, εἰς δῆλην τὴν ἀνωτέρω σειράν, ἀνέρχεται εἰς 95 μέχρις 105, τὰ δὲ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ βασικοῦ τύπου MWL-20 ἔχουν ὡς κάτωθι:

Ο ἄλλος τύπος άτμοστροβίλου κατεσκευάσθη ἀπὸ τὴν Τζένεραλ 'Ελεκτρική τῆς 'Αμερικῆς, ἐγκατεστάθη δὲ τὸ πρώτον ἐπὶ τοῦ ἀλιγηνῆς πλοιοκτησίας μπάλκ κάρριερ τῶν 45.000 τόνων η.ν. 'Λύρικ'. Δέν ὑπάρχει διαφορὰ εἰς τὴν ἐπιστοῦ τοῦ στροβίλου 60 χιλιόγραμμα. Θερμοκρασία ἀτμοῦ εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ στροβίλου 510° Κελσίου. Φυσιολογικὸν κενόν ψυγείου 722 πιπ. Ηγ. Θερμοκρασία ψυκτικοῦ ὕδατος 24° Κελσίου. Στροφαὶ, τοῦ μὲν στροβίλου ὑψηλῆς πιέσεως 6. 670, τοῦ δὲ τῆς χαμηλῆς 4.507.

Ο ἄλλος τύπος άτμοστροβίλου κατεσκευάσθη ἀπὸ τὴν Τζένεραλ 'Ελεκτρική τῆς 'Αμερικῆς, ἐγκατεστάθη δὲ τὸ πρώτον ἐπὶ τοῦ ἀλιγηνῆς πλοιοκτησίας μπάλκ κάρριερ τῶν 45.000 τόνων η.ν. 'Λύρικ'. Δέν ὑπάρχει διαφορὰ εἰς τὴν ἐπιστοῦ τοῦ στροβίλου 60 χιλιόγραμμα. Θερμοκρασία ἀτμοῦ εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ στροβίλου 510° Κελσίου. Πίεσις ἀτμοῦ εἰς τὴν καύσεως διὰ συστήματος ἐλέγχου τοῦ καυστήρος, ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν στιγμήν, ποὺ τὸ πλοίον ἀναποδίζει, ὅτε δὲν χρησιμοποιεῖται ἀτμὸς ἀναθερμάνσεως.

Διὰ τὸν στροβίλον τῆς 'Τζένεραλ 'Ελεκτρικής, ἡ ισικαδατζίμα κατεσκεύασθεν ἀνάλογον τοῦ ἀνωτέρω, ἀλλ' ἔτι ἀποδοτικώτερον λέδητα, μειωθείσης τῆς κατανάλωσεως κατά 9% ἔναντι τῶν συνήθων λεβήτων, εἰς τὰ 195 μόνον γραμμάρια ἀνά ἱππον καὶ δραγματικά. 'Η κατανάλωσις τῶν συνήθων ἀτμοστροβίλων ἀνέρχεται, ὡς γνωστόν, εἰς 240 γραμμάρια. Τοῦτο ἐπετεύχθη διὰ τῆς ἀναθερμάνσεως, ἡ δόπιος δὲν ἐφορμόζετο ἐπὶ πλοίων, λόγῳ τοῦ κινδύνου νὰ ὑποστῇ ζημίας ἐκ τῆς καύσεως δὲ ἀναθερμαντήρ, εἰς ἡν περίπτωσιν ὁ ἀτμὸς ἀναθερμάνσεως δὲν ἔχει σημαντικότητα:

Εἰς τὸν νέον λέδητα, τὰ ἀνωτέρω ἐμπόδιον ἀντεμπισθησαν, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῆς τοποθετήσεως ἐνὸς μόνον λέδητος ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀρκετῆς ὅμως ἀποδοσεως, μειωθέντων οὕτω τοῦ δάρους καὶ τοῦ χώρου ποὺ οὗτος καταλαμβάνει καὶ ἀφ' ἐτέρου διὰ τῆς ἐνσωματώσεως, ἐντὸς τοῦ λέδητος, τοῦ ὑπερπληρωτοῦ καὶ τοῦ ἀναθερμαντήρος, δοσὶς προστατεύεται εἰς τὴν καύσεως διὰ συστήματος ἐλέγχου τοῦ καυστήρος, ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν στιγμήν, ποὺ τὸ πλοίον ἀναποδίζει, ὅτε δὲν χρησιμοποιεῖται ἀτμὸς ἀναθερμάνσεως.

Ο νέος ἀτμοστροβίλος K - 801 ἔχει τὰ κάτωθι στοιχεῖα, εἰς τὴν μονάδα τῶν 26.000 ἱππων:

Πίεσις ἀτμοῦ εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ ὑπερπληρωτοῦ τοῦ λέδητος 86,5 χιλιόγραμμα ἀνά τετραγ. ἔκαστον. Θερμοκρασία ἀτμοῦ εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰσόδου 513° Κελσίου. Πίεσις ἀτμοῦ εἰς τὴν εἰσόδου εἰς τὸν στροβίλον ύψηλῆς πιέσεως 84,4 χιλιόγραμμα. Θερμοκρασία ἀτμοῦ εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰσόδου 510° Κελσίου. Πίεσις ἀτμοῦ κατὰ τὴν εἰσόδου εἰς τὸν στροβίλον ύψηλῆς πιέσεως 6 χιλιόγραμμα. Θερμοκρασία ἀτμοῦ εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰσόδου 420° Κελσίου. Κενόν κυρίου ψυγείου 722 πιπ. Ηγ.

## ΚΑΙ ΟΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ

'Αναγκάζεται ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ ἡ 'Αμερική, τὸ όχυρὸν αὐτὸν τοῦ ἀτμοστροβίλου, νὰ στραφῇ, καθυστερημένη, πρὸς τὴν δηζελομηχανήν. 'Εξακολούθουν, φυσικά, αἱ ἀντιδράσεις τῶν ἀπὸ μακροῦ δημιουργημένων συμφερόντων, διότι ἀνέτοιμοι εἰναιοὶ οἱ πάντες διὰ τὴν στροφήν. Πρὸς τὸ παρὸν δὲν ὑπάρχουν ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων δηζελομηχανῶν, τούτων δόμως δὲν θεωρεῖται σοβαρὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν ἀμερικανικὴν διομηχανίαν. Ζήτημα δέλαχιστου χρόνου ή ὑπερπληρωτήσης του. 'Ἐκείνην ποὺ ἐν προκειμένῳ ἔχει σημασίαν καὶ τὸ δόπιον προκαλεῖ καὶ τὴν σημειουμένην, ἀκόμη καὶ ἐκ μέρους σοβαρῶν τεχνικῶν ὄργανώσεων καὶ ιδρυμάτων, ἀντίδρασιν εἰναιοὶ ἡ ἐλλειψις πείρας καὶ ἡ ἐλλειψις ειδικευμένων εἰς τὰς μηχανὰς αὐτὰς τεχνικῶν.

Παρὰ ταῦτα, αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις φαίνεται διὰ τὴν δημιουργημένην τεχνολογίαν, διότι ἀπὸ τὸ παγκόσμιον πλέον παράδειγμα, ἀπαγκιστρούνται ἀπὸ τοὺς ἐπι-

## OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL

### ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. 'Άτομικὸν δωμάτια, μετὰ λουτροῦ, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργικὴ περίθαλψις, πλήρως συγκεκροτημένη.
3. 'Ιαπτρικὴ ἐπίσκεψις, ἀν ζητηθῆ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
4. Παροχὴ ὑπηρεσιῶν καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
5. 'Ομιλεῖται ἡ 'Ελληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ δύο πρωστικόν.

ΛΙΜΝΗ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA

ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικὸς Διευθυντὴς 'Ιατρὸς N. OGAWA

μόνων πιστεύοντας εἰς τὸν ἀτμὸν τεχνικούς τῶν καὶ ἀποκοῦν δόμημέραι καὶ σοδαρώτερον, ἄν καὶ διακρινόμενον ὑπὸ μεγάλης συντηρητικότητος, ἐνδιαφέρον διὰ τὴν δηζελομηχανήν. Καὶ οἱ ἀνὰ τὸν κόσμον μεγάλοι κατασκευαστὴι τοιούτων μηχανῶν, ἀπὸ μακροῦ ἀντιληφθέντες τὴν μεταβολὴν αὐτὴν τῆς ἀμερικανικῆς θέσεως, σπεύδουν μετὰ προθυμίας νὰ παράσχουν τὸν πλούτον τῶν γνώσεων τῶν εἰς τοὺς ἔκειθεν τοῦ Ἀτλαντικοῦ τεχνικούς καὶ ἐφοπλιστάς, ἐπὶ πάντος τεχνικοῦ ἢ οἰκονομικοῦ θέματος σχετιζόμενου μὲ τὰς ψηλῆς ἀπόδοσεως, μεθ' ὑπερτροφοδοτήσεως, συγχρόνους δηζελομηχανάς, τῶν ὅποιων ἡ σημερινὴ ισχὺς φθάνει τοὺς 30.000 ἵππων, μὲ εὐνοϊκὰς τὰς προοπτικὰς καὶ περαιτέρω αὐξήσεων.

'Η ἑταῖρία Σοῦλτζερ ἐκυκλοφόρησε μίαν λεπτομερή μελέτην ἐπὶ ἔνος συνήθους μεγέθους ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς, χωρητικότητος 11.000 περίπου τόνων μ.ν. και κινουμένου μὲ ἔξακούλινδρον μηχανῆν Σοῦλτζερ ισχύος 13.800 ἵππων. 'Η ἐν λόγῳ μελέτη συνετάχη ὑπὸ τοῦ τεχνικοῦ γραφείου I. Χένρυ καὶ εἶναι λίαν ἐνδιαφέρουσσα, οὐχί μόνον ἀπὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς, διότι τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον τῆς σήμερον πρόκειται ἀσφαλῶς νὰ εἴναι τὸ ἴδια μὲ ἑκεῖνα ἡμῶν τῶν ἰδίων δι' αὐρίου. 'Η ἀναπότερπος αὔξησης τῶν ἀπόδοχῶν τῶν πληρωμάτων, μὲ ἐπακόλουθον τὴν αὔξησην τῶν ἔξδων συντηρησεως τῆς μηχανῆς, θὰ τείνῃ ν' ἀντισταθμίσῃ τὴν ἐκ τῆς χαμηλότερας κατανάλωσεως προερχομένην οἰκονομίαν, ἀν αὐτὴ ἔξετασθῇ ἀπὸ μόνης τῆς ἀπόφεως τοῦ κόστους τῶν καυσίμων. 'Υπάρχει δῆμως καὶ ἡ ἀπὸ ἀπόφεως μεταφορικῆς τοῦ πλοίου ικανότητος οἰκονομία, παρὰ τὸ κατὰ 115 περίπου τόνους μεγαλύτερον βάρος τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ δηζελομηχανοστάσιου, ἔναντι τοῦ μὲ ἀτμοστροβίλους τῆς αὐτῆς ισχύος.

Διὰ διαδρομὴν 8.500 μιλίων, τὸ δηζελόπλοιον θὰ χρειασθῇ, περιλαμβανομένου τοῦ περιθωρίου ἀσφαλείας 15%, 1.085 τόνους φιούελ διλ., ἔναντι τῶν 1.540 τόνων τοῦ μὲ ἀτμοστροβίλου πλοίου, ἡ διαφορὰ δὲ αὐτὴ τῶν 455 τόνων σημαίνει κέρδος 340 τόνων εἰς τὸ ντέντ γουεῖτ. Διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνωτέρω ἔξακούλινδρου δηζελομηχανῆς, ἀποδιδούσης ὑπερτροφικής ισχύος 12.500 ἵππων, καὶ μὲν γεννήτριαν ἐν λειτουργίᾳ φορτίου 350 κιλοβάτ., δι' δας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου κατανάλωσις μόδις θὰ φθάνῃ τὰ 167 γραμμάρια ἀνὰ ἵππον καὶ ὥραν, μὲ πιεστὶ στόμου 1.000 λιτρών, θερμοκρασίαν 1.000 βαθμῶν Φόρεναῖτ καὶ ἀναθέμασιν εἰς 1.000 ἐπιστής θεομόρης. 'Η κατανάλωσις τῶν σήμερον χρησιμοποιουμένων ἐγκαταστάσεων ἀτμοστροβίλων σπανίως εἶναι μικροτέρα τῶν 227 γραμμαρίων ἀνὰ ἀτρακτοῦπον καὶ ὥρα, αὐτὴ δὲ δὲν δύναται νὰ κατέλθῃ κάτω τῶν 200 περίπου γραμμαρίων, μὲ πιεστὶ ἀτμοῦ εἰς τὴν ἔξδων τοῦ ὑπερθερμαντήρος 1.200 (84.4 χιλιογράμμων) καὶ θερμοκρασίαν 1.000 βαθμῶν Φόρεναῖτ (520° Κελσίου) καὶ εἰς τὰς πλέον ἔξειλιγμένας συγχρόνους ἐγκαταστάσεις.

Προσθέτει τὸ αὐτὸ παράδειγμα καὶ μὲ τὰ ἀνωτέρω φορτία, τὸ κόστος καυσίμων καὶ λιπαντικῶν καθ' ἡμέραν ἀνέρχεται εἰς 869 δολλάρια, ἔναντι τῶν 1.180 δολλαρίων ποὺ θὰ ηθελεν ἐν στροβιλοκίνητον πλοίον. Διὰ πλοίουν εὐρισκόμενον ἐν πλῷ ἐπὶ 180 ἡμέρας κατ' ἔτος, τοῦτο σημαίνει οἰκονομίαν 56.000 δολλαρίων περίπου κατ' ἔτος. Διὰ διάρκειαν ζωῆς τοῦ πλοίου 24 ἑταῖρος (περίοδον μᾶλλον μακράν διὰ σύγχρονον πλοίον) καὶ μὲ κόστος ἐργασίας 10 δολλαρίων τὴν ὥραν, συνεχίζει ἡ μελέτη, ἡ διαπάνη συντηρησεως τῶν μηχανῶν, περιλαμβανομένων τῶν

ἀνταλλακτικῶν καὶ τῶν ἀναγκαίων συνεργείων ἔξιράς, ἀνέρχεται εἰς 34.000 δολλάρια κατ' ἔτος, ἐνῷ δὲ, ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, συντήρησις μόνον τῆς προωστηρίου μηχανῆς θ' ἀνέλθῃ εἰς \$ 27.000. Προσθέτει ἡ μελέτη, διτὶ πρόκειται περὶ ἰδεωδώς πλήρους συντηρήσεως, δισταὶ νὰ ἔξασφαλίζεται ἡ ἀπρόσκοπτος καὶ ἀπολύτως ὁμαλὴ λειτουργία. "Ἐν τοιούτον μηχανοστάσιον, ἀκόμη καὶ ἀμερικανικοῦ πλοίου, θέλει 4 μηχανικούς, ἕναν ἡλεκτροδόγον καὶ 3 καθαριστάς, ητοι 8 ἐν συνόλῳ ἄνδρας, ἔναντι τῶν 13 ποὺ ἀπαιτεῖ ἡ σύνθεσις διὰ τὸ στροβιλοκίνητον πλοίον.

Φυσικά, δὲν ἔχειαζετο ἡ ἀνωτέρω ἔκθεσις, ὅστινδηποτε ἐνδιαφέρουσσα, διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ ὑπεροχὴ τῆς δηζελομηχανῆς. Καὶ μόνον τὸ γεγονός διτὶ, κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐκ τῶν 1.489 συνολικῶν πλοίων ποὺ εὐρίσκοντο ὑπὸ κατασκευὴν ἡ ὑπὸ παραγγελίας καθ' δὲν τὸν τὸν κόσμον, τὰ 1.302 εἰναι δηζελοκίνητα, ὁμόμητοι διοικήσεις διαθεσίμους ὑπηρεσιακῆς του ιπποδυνάμεως, ἔχον μηχανήν Ισχύος 50.000 ἵππων, ἐπὶ 345 ἡμέρας ἐπησίως, μὲ συνεχῆ σχεδόν θέρμανσιν τοῦ φορτίου καὶ μὲ τακτικήν πλύσιν τῶν δεξαμενῶν του. 'Υπ' αὐτὰς μόνον τὰς προϋποθέσεις θὰ ἂγει δυνατόν νὰ καταναλωθοῦν οἱ 94.000 τόνους πετρελαίου, ποὺ προϋποθέτει τὸ κόστος τῶν 400.000 λιρῶν.

Καὶ ἄν δημως δεχθῶμεν, διτὶ ἔν δεξαμενότιλον δύναται νὰ παρασείνῃ ἐν πλῷ 345 ἡμέρας ἐπησίως, ἡ ιπποδύναμις τῶν 50.000 ἵππων ἐπιτρέπει πολλὰς ἐπιφυλάξεις. Τὸ μεγαλύτερον, σήμερον, πλοίον τοῦ κόσμου, τὸ ιαπωνικὸν δεξαμενότιλον τῶν 131.000 τόνων τοῦ «Νίσσο Μαρσύ», κινεῖται μὲ ὑπηρεσιακῆς ταχύτητα 16 μιλίων καὶ ἔχει ἀτμοστροβίλους 25.500 ἵππων καὶ μεγίστης τοιούτης 28.000 ἵππων. Τὸ δεξαμενότιλον τοῦ «Μανχάτταν», 106.000 τόνων, μὲ μεγίστην ισχύν στροβίλων 39.000 ἵππων, ἔχει μεγίστην ταχύτητα 19 μιλίων καὶ ὑπηρεσιακῆς τοιούτην 17,5, εἰς ισχὺν 35.500 ἵππων.

'Εξ σων, ἐπίσης, γνωρίζομεν, αὐτὴν τὴν στιγμὴν εὐρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ ὑπὸ παραγγελίαν περὶ τὰ 20 δεξαμενότιλοι, ὃν τὸ μεγίστον 125.000 τόνους, ἐκ τῶν διόποτεν εἰς 'Αγγλίαν μόνον δύο, τῶν 100.000 τόνων, διὰ λογαριασμὸν τῆς B.P. 'Επομένως, ναυπηγικοὶ μεγαθήριον, δι' δὲν προορίζεται ἡ μεγάλη αὐτῆς ισχύς, μᾶλλον δὲν φαίνεται ἡ ὑπάρχη καὶ συμπερινομένη διτὶ θὰ πρόκειται περὶ δεξαμενότιλοι μὲ ἀπιθάνος μεγάλην ταχύτητα, ἡ ἡ ἀνακοίνωσις τῆς Παμετράδας μετεδόθη ἐσφαλμένως, ἐφ' ὅσον ἡ σοδαρότης τοῦ ἐν λόγῳ 'Οργανισμοῦ μᾶλλον ἀποκλείει λάθος εξ αὐτοῦ προερχόμενον.

'Ἐπειδὴ, πάντως, ἡ εἰς ἐγκατάστασης εἰναι εἰδική διὰ μεγάλα δεξαμενότιλοι, ἐπειδὴ δὲ ἡρησιμοποιεῖται ἡ ἀναθέρμανσις αὐτῆς θὰ ἔχῃ κατανάλωσιν 182 μόνον γραμμαρίων φιούελ ἀνὰ ἵππον καὶ ὥραν, μὲ πιεστὶ στόμου 1.000 λιτρών, θερμοκρασίαν 1.000 βαθμῶν Φόρεναῖτ καὶ ἀναθέμασιν εἰς 1.000 ἐπιστής θεομόρης. 'Η κατανάλωσις τῶν σήμερον χρησιμοποιουμένων ἐγκαταστάσεων ἀτμοστροβίλων σπανίως εἶναι μικροτέρα τῶν 227 γραμμαρίων ἀνὰ ἀτρακτοῦπον καὶ ὥρα, αὐτὴ δὲ δὲν δύναται νὰ κατέλθῃ κάτω τῶν 200 περίπου γραμμαρίων, μὲ πιεστὶ ἀτμοῦ εἰς τὴν ἔξδων τοῦ ὑπερθερμαντήρος 1.200 (84.4 χιλιογράμμων) καὶ θερμοκρασίαν 1.000 βαθμῶν Φόρεναῖτ (520° Κελσίου) καὶ εἰς τὰς πλέον ἔξειλιγμένας συγχρόνους ἐγκαταστάσεις.

Προσθέτει τὸ αὐτὸ παράδειγμα καὶ μὲ τὰ ἀνωτέρω φορτία, τὸ κόστος καυσίμων καὶ λιπαντικῶν κατ' ἡμέραν ἀνέρχεται εἰς 869 δολλάρια, ἔναντι τῶν 1.180 δολλαρίων ποὺ θὰ ηθελεν ἐν στροβιλοκίνητον πλοίον. Διὰ πλοίουν εὐρισκόμενον ἐν πλῷ ἐπὶ 180 ἡμέρας κατ' ἔτος, τοῦτο σημαίνει οἰκονομίαν 56.000 δολλαρίων περίπου κατ' ἔτος. Διὰ διάρκειαν ζωῆς τοῦ πλοίου 24 ἑταῖρος (περίοδον μᾶλλον μακράν διὰ σύγχρονον πλοίον) καὶ μὲ κόστος ἐργασίας 10 δολλαρίων τὴν ὥραν, συνεχίζει ἡ μελέτη, ἡ διαπάνη συντηρησεως τῶν μηχανῶν, περιλαμβανομένων τῶν

Δι' δι, τιδήποτε εἶναι δυνατὸν νὰ χρειασθῇτε εἰς τὴν

S. U. & Co. Ltd

τοὺς μεγαλυτέρους πλοίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,  
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

έτησίως και κέρδος 72.000 λιρών έκ διαφοράς άπό καύσιμα.

### ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

Την 14ην Μαΐου έπεράτωσε τάς δοκιμάς του, παραδόθεν είς τούς πλοιοκτήτας του, τὸ δηκελόπλοιον γενικῶν φορτίων «'Ανδρόπρα», ανήκον είς τὴν "Hest' Αστάτικ Κόμπαν τῆς Κοπεγχάγης. Κατεσκευάσθη τὸ πλοῖον αὐτὸν εἰς τὰ γνωστὰ δανικά ναυπηγεία Νάκσκοβ, ἀποτελεῖ δὲ ἀξιοσημείωτον σταθμὸν εἰς τὴν ναυτικὴν ιστορίαν, διότι εἶναι τὸ πρῶτον πλοῖον αὐτοῦ τοῦ μεγέθους ποὺ κινεῖται μὲ ζηλικα ρυθμιζομένου δήματος.

Τὸ πλοῖον ἔχει μῆκος δλικὸν 159,47 μέτρων, καβάρὸν 146,33, πλάτος 20,52, δάθος κύτους 20,52, βύθισμα ὡς ἀνοικτὸν σέλτερτεκ 19' 6" καὶ ὡς κλειστὸν 26' 7", ντέντ γουέτ ὡς ἀνοικτὸν 10.273 τόνων, χωρητικότητα κυτῶν 712.700 κυβ. ποδῶν διὰ σιτηρᾶ καὶ κινεῖται ἀπὸ μίαν ὀκτακύλινδρον μηχανὴν Μπουρμάστερ ἀντὶ Βαΐν, ἀναπτύσσουσαν μεγίστην Ισχὺν 12.000 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφᾶς καὶ ὑπερεσιακὴν τοιαύτην 10.800 ἵππων, εἰς τὴν ὄποιαν ἀντιστοιχεῖ ταχὺτης 18,4 μίλιων.

Τὸ μηχανοστάσιον του εἶναι εἰς μέγαν δαθμὸν αὐτοματοποιημένον, δλαι δὲ αἱ κινήσεις γίνονται ἐπὶ τῆς γεφύρας. Ἡ μέσω ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ συμπαγοῦς κυκλώματος αὐτοματοποιήσις, ἐπιτρέπει τὴν ἀνευ οἰασθῆτο φυλακῆς λειτουργίαν τοῦ μηχανοστάσιον καὶ οὕτω, τὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπάρχον, περιωρισμένον εἰς ἀριθμόν, προσωπικὸν μηχανῆς ἀσχολεῖται μόνον μὲ κανονικὴν ὀκτώρων ἐργασίαν συντηρήσεως κατὰ τὴν ἡμέραν.

Τὴν ἐλέγχομένου δήματος ἔλικα, τὴν μεγαλύτεραν μέχρι σήμερον τοῦ εἴδους της, κατεσκεύασεν ὡς γνωστὸς οἰκος Καλεβά, εἶναι αὐτὴ ἐκ τοῦ λίαν ἀνθεκτικοῦ υλικοῦ «Νοδοστόν», ζυγίζει 23 τόνους καὶ ἔχει διάμετρον 5.600 χιλιοστῶν. Τὸ δήματος ἔλικος ρυθμίζεται ἐπίσης ἀπὸ τῆς γεφύρας διὰ τοῦ αὐτοῦ μοχλοῦ ποὺ ρυθμίζει καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς καὶ οὕτω διὰ κάθε ἐπιθυμητὸν δήματος ἀντιστοιχεῖ τοιούτος ἀριθμὸς στροφῶν, ὥστε ν' ἀποκλείεται ἡ τοχὺν ὑπερφρότωσις.

Εἰς τὴν πρώρων τοῦ πλοίου ὑπάρχει κινητὴρ πλευρικῆς κινήσεως, ἡ ἔλιξ τοῦ ὄποιού

εἶναι ἐπίσης ρυθμιζομένου δήματος, κατασκευής Καλεβά, διευκολύνονται δὲ οὕτω σημαντικῶς οἱ κατὰ τὴν προσόρμισιν καὶ τὴν ἀπαρσιν χειρισμοῖ.

Πάντα τὰ κύτη ἔχουν μηχανικὸν ἀερισμόν, ὑπάρχει χώρος δι' ἐψυγμένου φορτίου 24.500 κυβ. ποδῶν μέχρι θερμοκρασίας —25° Κελσίου, ἡ δὲ φορτοεκρότωσις ἔξασφαλίζεται ἀπὸ 8 φορτωτήρας τῶν 12.5 τόνων, 4 τῶν 3 - 5 τόνων, ἔνα τῶν 60 τόνων καὶ ἀπὸ δύο ἡλεκτροκρινήτους γερανούς Ἀσέα τῶν 5 τόνων.

Ο λοιπὸς μηχανικὸς ἔξοπλισμὸς τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ὡς ναυτικὸς τοιούτος εἶναι, φυσικά, πλουσιώτατος, πάντα τὰ διαμερίσματα τοῦ προσωπικοῦ ἔχουν πλήρη μόνωσιν κατὰ τοῦ ἡχου καὶ κλιματισμόν, πρόκειται δὲ περὶ τοῦ τρίτου ὀδελφοῦ πλοίου.

### ΤΑ ΜΑΜΜΟΥΘ-ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Συνεχώς αὐξάνει ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὲρ τοὺς 100.000 τόνων d.w. δεξαμενοπλοίων, ἀνηγγέλθη δὲ τὴν 22αν Μαρτίου ἡ εἰς τὰ ναυπηγεία Χόδαντος θερέτρου τοῦ Κιέλου παραγγελία ἐτέρων δύο σκαφῶν, 125.000 τόνων ἐκάστου, ὑπὸ τοῦ Νορβηγοῦ ἐφοπλιστοῦ "Ἀντρέας Γιάρ.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη, τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεία ἀνήγγειλαν, δτὶ ἔθεσαν ἡδη εἰς ἐφαρμογὴν πρόγραμμα ἐπεκτάσεως καὶ δελτίωσεως τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν, προβλέποντος δαπάνην 50 ἑκατομμύριων μάρκων, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ναυπηγησίς πλοίων μέχρι καὶ 200.000 τόνων d.w.!

Πρὸς τὸ παρόν, μόνον τέσσαρα δεξαμενόπλοια ὑπερβαίνοντα τὴν χωρητικότητα τῶν 100.000 τόνων ὑπάρχουν ἐν ὑπερεσίᾳ, εἶναι δὲ αὐτὰ τὰ «Νίσσο Μαρού» 130.250 τόνων, «Γιούνιβερς Δάφνη» 115.350 τόνων, «Γιούνιβερς Ἀπόλλω» 114.300 τόνων καὶ «Μανχάτταν» 108.590 τόνων.

Ὑπάρχουν ἀκόμη ἔτερα 20 ὑπὸ παραγγελίαν, ἐκ τῶν ὄποιων δύο τῆς B.P., ἑκατὸν χιλιάδων τόνων ἐκάστου, ἐτῶν δύο ποδῶν ἐν δὲ ναυπηγητὴ ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Σουάν Χάντερ καὶ ἐν ὑπὸ τῆς Βίκερς, ἐν τῆς Σάλεν, 113.700 τόνων, ναυπηγούμενον εἰς Κόκκουμς τῆς Σουηδίας, τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόντα δύο πλοία τῶν 125.000 τόνων ποὺ δὲ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Κίελον καὶ 15 ποὺ δὲ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

Ἐξ αὐτῶν ἔξ θὰ ναυπηγηθοῦν ὑπὸ τῶν

ναυπηγείων Χιτάτσι, ἐκ τῶν δόποιών δύο, τῶν 100.800 τόνων ἐκαστον, ἀνήκουν εἰς Ιάπωνας ἐφοπλιστὰς καὶ τέσσαρα, τῶν 120.500 τόνων ἐκαστον, εἰς τὸν Οἰκον. Σ. Μιτέργκεσεν τῆς Νορβηγίας. Διὰ λογαριασμὸν Ιαπωνῶν ἐφοπλιστῶν, τὰ ναυπηγεία Ἰσικαβοζίμα - Χαρίμα θὰ ναυπηγήσουν ἐν σκάφος τῶν 125.500 τόνων καὶ δύο τῶν 152.000 τόνων ἐκαστον, ἐνῷ ἡ Μιτσουμπίτισι θὰ ναυπηγήσῃ ἔξ πλοια, ἐκ τῶν δόποιών ἐν 108.000 τόνων τῆς Πάσιφικ Πετρόλεουμ, ἐν 104.000 τόνων τῆς Σέλλ, δύο τῶν 100.000 τόνων τῆς Ο.Σ.Κ., ἐν τῶν 100.800 τόνων τῆς Σιν Νιχόν.

Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω συνόλου τῶν 24 πλοίων 100.000 τόνων καὶ ἄνω ποὺ ὑπάρχουν ἐν ὑπερεσίᾳ ἡ ὑπὸ ναυπηγησιν, ἀξιοσημείωτον εἶναι δτὶ τὰ 18 εἶναι Ιαπωνικῆς κατασκευῆς.

### Η ΒΟΛΒΟΕΙΔΗΣ ΠΡΩΡΑ

Ἡ ἐπίδρασις τῆς θολοβοειδοῦς πρώρας ἐπὶ τῆς ἀντιστάσεως τῆς γάστρας, συνεπείᾳ τῆς δόπιας τὸ γνωστὸν κέρδος εἰς τὴν ταχύτητα τῶν πλοίων, ἀναγκάζει μερικούς πλοιοκτήτας εἰς ἐνόν εἶδος μετασκευῆς τῶν ὑπαρχόντων πλοίων των: τὴν τοποθέτησιν τοιαύτης πρώρας.

Ἡδη ἀγγέλλεται, δτὶ δώδεκα δεξαμενόπλοια τῆς "Εσσο, ἔξ τῶν 48.000 καὶ ἔξ τῶν 26.600 τόνων d.w., 8' ἀποκτήσουν πρώρων θολοβοειδῆ. Ἡ ἐργασία διὰ τὰ ἡμίση ἔξ αὐτῶν ἀνετέθη εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία Βίκερς - "Αρμστρογκ, διὰ τὰ ἄλλα δὲ ἡμίση εἰς τὰ ναυπηγεία Σουάν Χάντερ ἀντὶ Γουίκαρμ Ρίτσαρπστον.

Προβλέπεται δὲ εἰς διὰ δλα τὰ πλοῖα τοποθέτησις εὐμεγέθους θολοβο, συγκολλουμένου εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀποκοπτομένου πρωράσιου τημήματος τῶν υφάλων ἐκάστου σκάφους. Τὰ νέα αὐτὰ θολοβοειδῆ τημήματα θὰ προπαρασκευάζωνται εἰς τὰ ναυπηγεία, δστε νὰ μὴ μένη παρὰ ἡ εἰς τὴν δεξαμενὴν εἰσόδος τοῦ πλοίου πρὸς ἀποκοπὴν τοῦ ὑπὸ ἀντικαταστάσιας τημήματος καὶ συγκόλλησιν τοῦ νέου, ἐτοίμου, τεμαχίου μὲ τὸν θολόν.

Τὰ πλοῖα 8' ἀρχίσουν καταπλέοντα εἰς τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεία κατὰ μηνιαῖα περίπου διαστήματα ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς "Ιουλίου, δστε ὡς ὅλη ἐργασία καὶ διὰ τὰ δώδεκα σκάφη νὰ ἔχῃ περατωθῆ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

#### Δ.Ε.Σ. "ΔΗΛΩΣ"

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9 π. μ.  
ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —  
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 3 π. μ.  
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΩΝ —  
ΜΥΚΟΝΟΝ.

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ἐκ Πειραιῶς διά:  
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.  
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

### ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ,,

Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

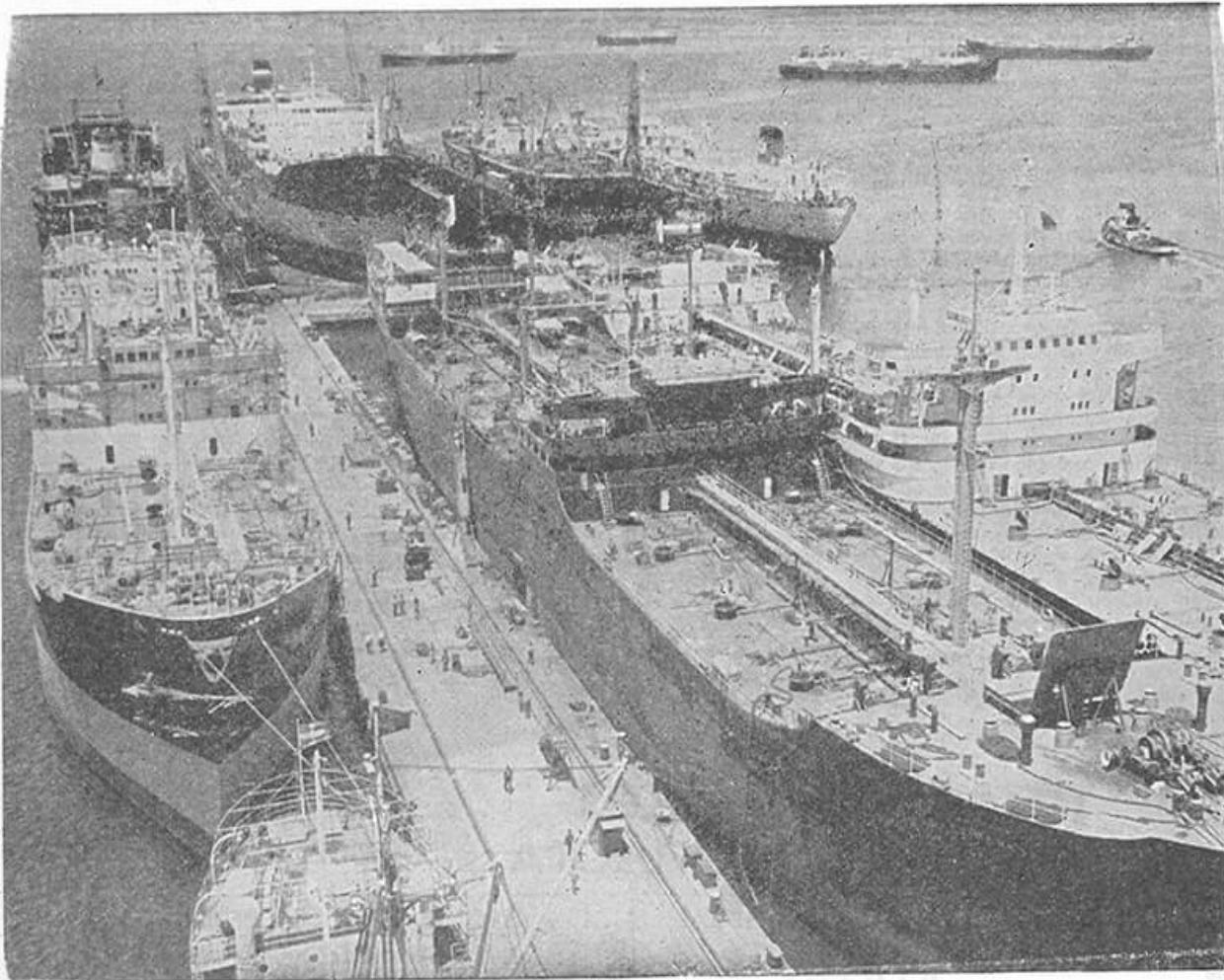
Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ  
ὥραν 10: διὰ ΧΩΡΑΝ (ΑΝΔΡΟΥ) — ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΧΩΡΑΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.  
Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ  
ὥραν 13: διὰ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 18: διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.  
» 18.30: διὰ ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ  
ὥραν 13: διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —  
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 18.30: διὰ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.  
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ  
ὥραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓΚΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.  
» 18: διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΑΙΓΑΝΟΝ.

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἅπαντα τὰ γραφεία ταξιδίων.

# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS • CONVERSIONS • DRY-DOCKING
  - ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
  - ★ FLOATING DRY-DOCKS
- No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

Cables: SHIPYARD ATHENS. Telex: ATHENS 123. Telephone: ATHENS 611-141.

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

Telex: ATHENS 96. Telephone: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

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

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

U.S. Agents: TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: MURRAY HILL 8-7070.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. 827/1964

Πρόεδρος: 'Ο κ. Δ. Κυριάκης.

Εἰσηγητής: 'Ο Πρωτοδίκης κ. Π. Κωνσταντινόπουλος.

Δικηγόροι: Οι κ.κ. Α. Βουσάκης, Β. Νομικός.

● Θάνατος ναυτικοῦ.— Εύθυνη πλοιάρχου ἔξ αδικήματος ἀνθρωποτονίας ἔξ ἀμελείας.— Ἀμετάκλητος ἀπαλλαγὴ πλοιάρχου ὑπὸ ποινικοῦ δικαστηρίου.— Οὐ δεδικασμένον διὰ τὰ πολιτικὰ δικαστήρια.— Θεμελίωσις διεθνούς δικαιοδοσίας 'Ελληνικῶν Δικαστηρίων πρὸς ἐκδίκασιν ἀγωγῆς ἀπόζημιώσεως δὲν ἡρτηται ἔξ οὐσίᾳ βασιμού ἀγωγῆς.— Ἀρκεῖ ὅτι ἡ πρᾶξης ἔλαβε χώραν ἐντὸς 'Ελληνικῆς 'Επικρατείας.

'Επειδὴ, ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πρώτος τῶν ἀλλοδαπῶν καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κατοικούντων ἐναγομένων, πλοιάρχος τοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ πλοιοκτησίας τῆς δευτέρας τούτων, ἀπηλάγη ἀμετακλήτως δι' ἀποφάσεως τοῦ ἀρμοδίου ποινικοῦ δικαστηρίου τῆς, ἐφ' ἣς ἔρειται ἡ ἔνδικος περὶ ἀπόζημιώσεως ἔξ αδικήματος ἀγωγῆς, ποινικῶς κολασίμου πράξεως (ἀνθρωποτονίας ἔξ ἀμελείας), δὲν ἔξελιπε καὶ ὃ δεμελιῶν τὴν διεθνῆ δικαιοδοσίαν τοῦ δικαστηρίου τούτου πρὸς ἐκδίκασιν τῆς ἀγωγῆς ταύτης λόγος, ἀφοῦ αὐτὴ, ὡς καὶ ἡ εἰδικὴ δωσιδικία τοῦ ἀδικήματος, δὲν ἔξαρταται ἐκ τοῦ οὐσίᾳ βασιμού τῆς ἐνοχῆς τοῦ ἐναγομένου εἰς τὴν περὶ ἣς πρόκειται ἀξιόποινον πρᾶξιν, περὶ οὐ πάντων δὲν δημιουργεῖ δεδικασμένον διὰ τὸ πολιτικὸν δικαστήριον ἡ ἀπαλλακτικὴ ἀμετάκλητος ἀπόφασις τοῦ ποινικοῦ, ἀλλ' ἀρκεῖ πρὸς θεμελίωσιν τῆς, ὅτι, κατὰ τὴν κρισιολογουμένην ἀγωγήν, ἡ πρᾶξης ἔλαβε χώραν ἐντὸς τῆς 'Ελληνικῆς 'Επικρατείας καὶ εἰδικῶτερον τῆς περιφερείας τοῦ δικαστηρίου τούτου, ἔξ οὐ ἀνακύπτει ἡ εἰδικὴ δωσιδικία τοῦ ἀδικήματος διὰ τὸν πρῶτον ἐναγόμενον (ἄρθρ. 22 παρ. 6 Πολ. Δικ.) καὶ ἡ δωδικία τῆς πρωσπικῆς ταυτότητος τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 22 παρ. 2 Πολ. Δικ.) διὰ τὴν ὁμοδικόν του δευτέρων ἐναγομένην ἐντεύθην δέ, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 126 Εἰσαγ. N.A.K. καὶ διεθνῆς δικαιοδοσία τοῦ δικαστηρίου τούτου πρὸς ἐκδίκασιν τῆς ἐνδίκου ἀγωγῆς, ἀπορρίπτει δὲ ἡ περὶ τοῦ ἐναντίου ἐντασίας τῶν ἐναγομένων.

### Παρατρήσεις:

'Επρόκειτο περὶ θανατώσεως ἐργάτου ἐκ πτώσεως εἰς τὸ κύτον πλοίου, κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐν Πειραιᾷ. Κατὰ τοῦ πλοιάρχου (ἀλλοδαποῦ) καὶ τῆς πλοιοκτητρίας (ἐδρευόντης ἐν 'Αμερικῇ) ἡγέρθη ἀγωγὴ ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐρειδομένη ἐπὶ τοῦ ἀδικήματος καὶ δὴ τῆς ἔξ ἀμελείας τοῦ πλοιάρχου θανατώσεως τοῦ ἐργάτου.

Κατὰ τὴν πρώτην συζήτησιν, προεβλήθη περὶ τῆς ἐναγομένης ἐντασίας ἐλλείψεως δικαιοδοσίας ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἀνφότεροι οἱ ἐναγόμενοι εἰναι ἀλλοδαποί, δὲν συνέτρεχε δὲ περίπτωσις εἰδικῆς τινος δωσιδικίας (οὔτε τῆς δωσιδικίας τοῦ ἀδικήματος Πολ. Δικ. 22 παρ. 6) ὥστε νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς τὸ ἄρθρον 126 Εἰσ. NAK. 'Η προδικοτικὴ ἀπόφασις ἐδέστο ὅτι, διὰ μὲν τὸν ἐκ τῶν ἐναγομένων πλοιάρχον, ὑφίστατο ἡ δωσιδικία τοῦ ἀδικήματος ὡς ὑπεύθυνον ἐκ «κολαστικοῦ πράξεως», διὰ δὲ τὴν ἐναγομένην ἐταιρίαν, ἡ εἰδικὴ δωσιδικία τῆς πρωσπικῆς ταυτότητος τοῦ δικαίου (Πολ. Δικ. 22 παρ. 2) ἐφ' ὅσον ἡδύνατο νὰ ἐναρχῇ ἐνώπιον του ὁ πλοιάρχος της. Πρὶν ἡ περιτίθουν αἱ ἀπόδειξεις, καὶ ἀρχῇ ἡ ὑπόθεσις εἰς δευτέραν συζήτησην, τὸ Πλημμελειόδεικείον Πειραιῶν ἔκρινεν ὅτι δὲν ἐτέλεσθη ὑπὸ τοῦ ἐναγομένου πλοιάρχου ἡ ἀποδιδομένη αὐτῷ διὰ τῆς ἀγωγῆς κολασίμος πρᾶξις, τῆς ἀνθρωποτονίας ἔξ ἀμελείας, καὶ ἐκῆρυξε τούτου ἀθώων, ἡ δ' ἀπόφασις αὐτῇ κατέστη τελεσίδικος καὶ ἀμετάκλητος.

Κατὰ τὴν δευτέραν συζήτησην ὑπεστρίχην ὑπὸ τοῦ ἐναγομένου πλοιάρχου ἡ ἀποφις ὅτι, διὰ τῆς τελεσιδίκου καὶ ἀμετάκλητου ἀναγνωρίσεως περὶ τῶν εἰς ἄνηκει, κατ' ἀποκλειστικότητα, ἡ ποινικὴ ἔξουσία Δικαστηρίων, οὗτος (ὁ ἐναγόμενος πλοιάρχος) δὲν ἔτελε εσ τὴν «κολαστικοῦ πράξιν» ἦτις ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν τῆς δωσιδικίας τοῦ ἀδικήματος (Πολ. Δικ. 22 παρ. 6), καὶ δὲν ἡμπορεῖ νὰ ὑπάρχῃ δι' αὐτὸν οἰδιδόπτης ἐξ ἀδικήματος δεσμὸς πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ἔννοιαν τάξιν ὥστε νὰ παρέχεται διὰ τῆς — ἀνυπάρκτου — δωσιδικίας τοῦ ἀδικήματος ἡ ἔξουσία εἰς τὰ 'Ελληνικὰ Δικαστήρια νὰ ἐπιληφθοῦν τῆς κατ' αὐτῷ ἄγωνται.

Ο συλλογισμὸς αὐτὸς ἀπετέλεσε τὴν δάσιν διά νὰ ὑποστηριχθῇ περαιτέρω, ὑπὸ τῆς ἐτέρας ἐναγομένης ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας, ὅτι: οὔτε δι' αὐτὴν ὑφίσταται δικαιοδοσία τοῦ Δικαστηρίου διότι ἡ, ἐφ' ἣς θὰ ἡδύνατο νὰ θεμελιώθῃ αὐτῇ, δωσιδικία τῆς πρωσπικῆς ταυτότητος τοῦ δικαίου, ἐπίθετο ἐκποδῶν διὰ τῆς τελεσιδίκου καὶ ἀμετάκλητου δικαστικῆς ἀναγνωρίσεως ὅτι ὁ πλοιάρχος δὲν ἐτέλεσε κολασίμον πρᾶξιν.

'Ἐπι τῆς ἀγωγῆς, συζήτησεις μετ' ἀπόδειξιν, ἔξεδόθη διοιστικὴ ἀπόφασις ἦτις ἀπορρίπτουσα τὰς ἐπὶ τῇ ἀνω αἰτία ἐνστάσεις, δέχεται δὲ ἐφ' ὅσον τὸ ἀδωνιστικὸν δεδικασμένον ποινικῆς δίκης δὲν ἀποτελεῖ δεδικασμένον καὶ διὰ τὰ πολιτικὰ δικαστηρία ἡ ἀπαλλακτικὴ καὶ ἀμετάκλητος ἀπόφασις τοῦ ποινικοῦ δικαστηρίου δι' ἣς ἐκρίθη ὅτι ὁ πλοιάρχος δὲν ἐτέλεσε τὴν «κολαστικοῦ πράξιν» (τοῦ ἄρθρου 22 παρ. 6 Πολ. Δικ.), δὲν ἔξηφάνισε τὸν θεμελιούντα τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ Δικαστηρίου λόγον, (διότι «ἀφεκεν πρὸς θεμελίωσιν τῆς ὅτι κατὰ τὴν κρισιολογουμένην ἀγωγήν,

γῆν ἡ πρᾶξης ἔλαβε χώραν ἐντὸς τῆς 'Ελληνικῆς 'Επικρατείας...»).

Νομίζομεν ὅτι ἡ ἀπόφασις σφάλλεται: Διότι, ναὶ μὲν τὸ ἀδωνιστικὸν δεδικασμένον δὲν ἔχει ἐπιρροήν ἐπὶ τὴν πολιτικὴν δίκην, προκειμένου νὰ κριθῇ ἡ ὑπαρχεῖς ἀστικῆς ὑπαιτιότητος καὶ ἐπὶ αὐτῆς τυχὸν ἐδραζόμενοι πολιτικαὶ ἀξιώσεις. 'Αλλὰ δεσμεύει, θεωρίας, ἡ κρίσις τοῦ Ποινικοῦ Δικαστηρίου τοῦ Πολιτικοῦ Δικαστηρίου: "Οταν πρόκειται περὶ ζητήματος ἐφ' οὐ ἀποκλειστικήν ἀφομοδίοτηταν (δικαιοδοσίαν) νὰ κρίνουν ἔχουν τὸ ποινικὰ δικαστήρια (Πολ. Δικ. 12). 'Ἐν προκειμένῳ δὲ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἥπτεται ἡ παρὰ τοῦ πολιτικοῦ δικαστηρίου ἀναγνώρισης τῆς ὑπάρχεως ἡ μὴ διθνοῦς δικαιοδοσίας.

## ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΩΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΕΠΙ ΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ)

ΑΡΙΘ. 1279/1964

Πρόεδρος ὁ κ. Δ. Κυριάκης.

Εἰσηγητής ο Πρωτοδίκης κ. Κ. Δαφέρμος Δικηγόροι οι κ.κ. Κ. 'Ανδρεόπουλος, Β. Λύρας.

● Ναυτικὸς δραπέτης.— 'Υποχρέωσις πλοιάρχου πρὸς παρακατάθεσιν ὀφειλομένου δεδουλευμένου μισθοῦ παρὰ τὴν Λιμενικὴν 'Αρχήν.— Ἀποσβεσίς αξιώσεως ναυτικοῦ κατὰ πλοιοκτητοῦ.— Οὐ χρεία εἰδοποίησεως περὶ τῆς παρακαταθέσεως.— Ἀπόδοσις ναυτικῶν ὀλοκλήρου τοῦ ποσοῦ μετ' ἀθώωσιν.— Καταδίκη ναυτικοῦ επὶ λιποταξία— 'Απόδοσις αὐτῷ μόνον τοῦ ημισεος τοῦ ποσοῦ, τοῦ ἔτερου ημισεος περιερχομένου τῷ N.A.T.

'Ἐπειδὴ κατὰ τὰ ἄρθρα 42, 47, 48 καὶ 90 τοῦ ἀπὸ 15/18 Δεκεμβρίου 1835 Β. Δ/τος περὶ 'Αστυνομίας 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δραπέτευσαν ταῦτα τοῦ πλοίου, ὁ πλοιάρχος σημειοῦ τούτο εἰς τὸ ναυτολόγιον καὶ τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου, συγκεντροῦ δὲ τὰ πράγματα αὐτοῦ ἀτίνα δι' ἐκθέσεως παραδίδει εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχήν. Περαιτέρω, κατὰ τὸ ἄρθρον 18 παρ. 2 ἐδ. α' τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν., ὡς ισχύει μετὰ τὴν διὰ τοῦ 11 Μαρτίου/3 'Απρ. 1952 Β. Διατάγματος κωδικοποιήσιν του, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως καὶ χρηματικῆς ποινῆς ὁ πλοιάρχος ὅστις κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου ὅπερ κυβερνᾷ εἰς λιμένας ἔνθα ἐδρεύει Λιμενικὴ 'Αρχή παρέλειψε νὰ μηνύσῃ τοὺς ὑπατιούς λιποταξίας καὶ νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν ίδιαν ἀρχὴν μεταξὺ τῶν ἀλλων καὶ τὴν καθυστερούμενην μισθοδοσίαν αὐτῶν, ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς δὲ τῆς μηνύσεως ταύτης, κατὰ τὸ ἄρθρον 58 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ Κωδικοῦ, κατάσχονται τὰ ἐν τῇ διατάξει ταύτη ἀναφορέμενα ἔγγραφα, ἀτίνα ἀποδίδονται μόνον μετὰ τὴν ἐκδίκασιν τῆς μηνύσεως, ἔκτισιν τῆς ποινῆς ἡ παραγραφὴν τοῦ ἀδικήματος. 'Ετι ἀλλού, κατὰ τὸ ἄρθρον 16 παρ. 5 Ν. 3170/1955 «περὶ N.A.T.», μεταξὺ τῶν

BRANCHES:  
SYDNEY : 175 Enmore Rd.,  
Enmore,  
Phone : 51.2734

PERTH - FREMANTLE  
443 Newcastle St.  
W. Australia  
Phone : 28.2136

Also Adelaide, Newcastle, Port Kembla, & Brisbane.

Head Office for SINGAPORE:  
HELLENIC SHIP SUPPLY Co.  
19-A, Robinson Rd.,  
Phones : 76673 - 46015  
Cable : "XANTHOS"  
Singapore.

## NIC SHIPS STORES

NIC XANTHOPOULOS

SHIP - CHANDLERS — IMPORTERS - EXPORTERS

139 Brunswick St.,

Fitzroy

MELBOURNE

Phone : 41.6865

Cable : "XANTHOS"

MELBOURNE

FRESH &amp; DRY STORES,

BONDED STORES, DECK

&amp; ENGINE STORES

## WHOLESAVERS - BUTCHERS

πόρων του Ταμείου τούτου περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἡμισυ τῆς καθυστερουμένης μισθοδοσίας τῶν διὰ λιποταξίας τιμωρουμένων πειθαρχικώς ἢ ποινικῶς ναυτῶν. Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων, συνδιαζομένων πρὸς ἀλλήλας, σαφῶς συνάγεται ὅτι δραπετεύσαντος τοῦ ναύτου, ὁ καθυστερούμενος μισθὸς αὐτοῦ δὲ ἀπόλλυται μὲν, ὑποβλήθείσης ὅμως κατ' αὐτοῦ μηνύσεως, παρακατατίθεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ἐπιλογθεῖσαν λιμενικὴν ἀρχὴν, ἥτις φυλάσσεται τούτων μέχρις ὁριστικῆς ἐκδικάσεως τῆς ὑποθέσεως ὅτε, ἂν μὲν ὁ ὑπαίτιος ἀθωωθῇ ἀποδίδει εἰς τούτον διόκλητον τὸ ποσόν, ἀν δῆμως καταδίκασθῇ, ποινικῶς ἢ πειθαρχικῶς, ἀποδίδει μόνον τὸ ἡμισυ, τοῦ ἔτερου ἡμίσεως μεταβιβάζομένου εἰς τὸ N.A.T. Κατὰ συνέπειαν, ἀπόλυθέντος τοῦ ναυτικοῦ λόγῳ λιποταξίας, ὁ πλοιάρχος πρὸς ἀπόσθεσιν τῆς κατά τὸν πλοιοκτήτου ἀξιώσεως τοῦ δραπέτου μοναδικὸν ἔχει καθῆκον νὰ προδῷ εἰς τὴν παρακατάθεσιν τῶν ὁφειλομένων, μὴ ὑποχρεούμενος καὶ εἰς σχετικὴν εἰδοποίησιν τοῦ ναυτικοῦ δστις ὁφείλει νὰ πληροφορῇ ἀλλοθεν τὴν ἀρχὴν εἰς τὸν ἔγενετο ἢ παρακατάθεσις αὐτῆς.

Ἐπειδή, ἐκ τῆς πρωτοδικοῦ καὶ τῆς παρούσης συζητήσεως τῆς ὑποθέσεως, τῶν ἐπικαλούμενών καὶ προσκομιζομένων ἔγγραφων καὶ τῶν κατ' ίδιον ἴσχυρισμῶν τῶν διαδίκων, ἔθεσιαθή, κατὰ τὴν ἔκ τῶν ἐνόντων κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ὅτι ὁ ἐκκαλῶν τὴν 17 Μαΐου 1962, ἐνῷ τὸ ἐφ' οὐ ἡτο ναυτολογημένος πλοίον εὑρίσκετο εἰς Νέαν 'Υόρκην, ἐδραπέτευσε καὶ τὴν 19ην τοῦ ίδιου μηνὸς ἐκηρύχθη λιποτάκτης γενομένης σχετικῆς ἔγγραφῆς ἐν τῷ ἡμερολογίῳ. Τὸ πλοίον ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα 'Ηρακλείου τὴν 9ην Ἰουνίου 1962, ἐνθα κατηγγέλθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τὸ γεγονός εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν, ἥτις ἐπελήφθη προανάκρισιον, δείκνυται ἐν τῇ ἡμερολογίῳ σχετικῆς ἐπιστημείωσεως τοῦ Λιμεναρχείου 'Ηρακλείου. Ἐν αὐτῷ τὴν 20 Ἰουνίου 1962, ὁ πλοιάρχος τοῦ αὐτοῦ πλοίου, προέβη εἰς παρακατάθεσιν τοῦ ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 16.9.4 ὄφειλομένου μισθοῦ, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἐπικαλούμενον καὶ προσκομιζομένου ὑπὸ ἀριθ. 445/1962 ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως τῆς αὐτῆς λιμενικῆς ἀρχῆς. Ἐπομένως, ἔξεπλήρωσεν οὗτος ἀπάσας τὰς ἔναντι τοῦ ἐνάγοντος καὶ ἐκκαλούντος ὑποχρεώσεις τοῦ ἐπελθούσης οὕτως ἀπόσθεσεως τῆς ἔνοχῆς τὰ δὲ περὶ τοῦ ἀντιθέτου ὑπὸ τοῦ ἐκκαλούντος ὑποστηριζόμενα, ἐν τῷ μοναδικῷ λόγῳ ἐφεσεως, εἶναι ἀπόρριπτα ὡς ἀδάστια. Καὶ εἶναι μὲν ἀλλήλες, ὅτι ἡ ἀφεσίδηλητος συνομολογεῖ τὴν ὄφειλήν της ταύτην, ἡ δομολογία δῆμως αὐτὴ ἔχει προφανῶς τὴν ἔνοιαν διὰ δὲν προέβη δὲ ἐκκαλῶν εἰσέτι εἰς εἰσπραξιν τῆς ἀξιώσεως του ἀπὸ τοῦ ταμείου τοῦ λι-

μεναρχείου 'Ηρακλείου. Ταῦτα δεχθεῖσα καὶ ἡ ἐκκαλουμένη, ὅρθως τὰς διαλειφθεῖσας διατάξεις ἡμήνευσαν καὶ ὑπῆγαγεν εἰς ταύτας τὰ ὑπερθεντικά πραγματικά περιστατικά καὶ δέοντας ἀπόρριφθῇ ἡ ἐφεσίς ἐν τῷ συνόλῳ τῆς.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• **Τραυματισμὸς ναυτικοῦ ἐργοζομένου ἐπὶ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου παραπλεύρως πρὸς τὸ πλοίον.**— Οὐκ ἐφαρμογὴ δόγματος ἀξιοπλοίας. — **"Εκτασις ἀξιοπλοίας."**

Τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοίας τοῦ σκάφους, ἐφ' οὐ τόσας ἀπαίτησεις ναυτικῶν ἐστηρίχθησαν, ἐκρίθη ὅτι ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τῶν ἐργατῶν λιμένος. 'Η ἀπόφασις ἥτις ἐδέχθη τοῦτο, εἶναι γνωστὴ ὡς «ἀπόφασις Gutierrez», ἐκ τοῦ ὄντος τοῦ ἐνάγοντος λιμενεργάτη, ἐξεδόθη δὲ ὑπὸ τοῦ 'Ανωτάτου 'Ομοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου τῶν H.P.A. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐφ' ἡς ἐξεδόθη ἡ ἀπόφασις αὐτῆς, ὁ ἐνάγων λιμενεργάτης εἰχε τραυματισθῇ ἐκ πτώσεως ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, δλισθῆσας ἐπὶ φασιόλινον, ἀτίνα εἴχον διάφυγει ἐκ τῶν ἐκφρωτωνομένων σάκκων, οἱ δόποιοι ἦσαν ἐσχισμένοι. Τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον ἐκρίνεν, ὅτι ἡ χρῆσις ἐλαττωματικῶν καὶ ἐσχισμένων σάκκων ἐν οἷς τὸ φορτίον, συνίστα ἀναξιοπλοίαν τοῦ πλοίου. Κατὰ τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοίας, δέοντας — ἔκρινε τὸ δικαστήριον — ὥπας τὸ σκάφος, τὰ καταστρώματα, τὰ μηχανήματα, ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου ἡ καὶ τὰ ἀποδοχεῖα τοῦ φορτίου, νὰ ὁσιν εὐλόγως κατάλληλα, διὰ τὸν σκοπὸν δι' ὃν προσρίζονται. Προσέθεσεν δῆμως ἡ ἐν λόγῳ ἀπόφασις, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου νὰ παράσχῃ πλοίον ἀξιόπλουν ὑπὸ τὴν προεκτείνεσαν ἔννοιαν, ὑφίσταται καὶ ἔναντι τῶν ἐργατῶν λιμένος, εἴτε οὗτοι εὑρίσκονται ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἴτε ιστανται εἰς τὴν προκυμαίαν, παραπλέύρως αὐτοῦ.

Οὔτως είχον τὰ πράγματα καὶ μὲ τὴν ἀπόφασιν ταύτην δεσμεύσουσαν τὰ δομοσπονδιακὰ δικαστήρια, τὸ πειριφεριακὸν δικαστήριον τῆς Maryalnd, ἐκλήθη νὰ ἀποφασίσῃ ἐπὶ τίς ἀκολούθου ὑπόθεσεως:

Νάυτης, μέλος τοῦ πλοηρωμάτος τοῦ ἀπὸ «Mount Evans», ἐκελῶν φυλακὴν εἰς τὴν κλίμακα τοῦ πλοίου, διετάχθη νὰ ἀνέλθῃ ἐπὶ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου, πλησιάσαντος εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ νὰ δοθῆσθαι εἰς τὴν ἐκφρωτῶν λοχανικῶν, προσφεύγοντων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας ταύτης, ὁ ναύτης ἐπάτησεν ἐπὶ τημήματος τοῦ δάπεδου τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου, ἐπουν δέπονται ὑπῆρχον ὅτι καὶ ἐν τοῦτον ἐτραυματίσθη. Ὁ ναύτης ἰσχυρίσθη, ὅτι ἡ ὑπὲκαλύπτετο ἀπὸ ἀπορριφθεῖτα χάρτια πειριδίματα τῶν κιβωτίων καὶ δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ γνωρίζῃ, ὅτι τὸ δάπεδον δέν ἀσφαλές, ἐπικαλούμενος δὲ τὴν ἀπόφασιν Gutierrez, ἡτοστὸς ἀποζημίωσιν ἀπὸ τὸ πλοίον, ἰσχυρίσθεις παράστασιν τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς παροχὴν πλοίου ἀξιοπλοίου.

Τὸ δικαστήριον τῆς Maryalnd ἐδέχθη, ὅτι ἐδεσμεύτε ἐκ τῆς νομολογίας τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου, ἔκρινεν δῆμως, ὅτι ἡ ἀπόφασις αὐτοῦ ἐπὶ τῆς πειριφερείας Gutierrez, δέν ἐπεκτείνει τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοίας ἐπὶ δόχημάτων ἡ ἀλλων ἀντικειμένων, στινα δὲν προορίζουνται πρὸς φόρτωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἐνδιαφέρονται, ὅτι τὸ δικαστήριον ἐπεκαλέσθη ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου, ἐπεδοθεῖσαν ἐν έτει 1955 ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως Fredericks. Ἐκεῖ, ὁ ἐνάγων λιμενεργάτης εἰχε τραυματισθῇ, καθ' ἣν στιγμὴν είργαζετο ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς ἐκφρωτῶν τοῦ φορτίου, εἰς τὸν δεύτερον δροφον τῆς προκυμαίας. Κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτυχήματος, ιστατο ὡτος ἐπὶ γεφύρας συνδεόντος δὲ ἐνὸς τῶν ἐπὶ τῆς προκυμαίαν, θραυσθεὶς δέ ἐνὸς τῶν ἐπὶ τῆς προκυμαίαν, σιδηρῶν στηριγμάτων τῆς γεφύρας ταύτης, κατέπεσεν οὗτος ἐπὶ τῆς προκυμαίας.

· **Η ἀγάνη ἐκείνη δῆμως ἀπερρίφθη.** Τὸ 'Εφετείον ἔκρινεν ἐπὶ τοῦ ἰσχυρισμοῦ τοῦ ἐνά-

γοντος, καθ' ὃν ἄνευ τῆς ἐν λόγῳ γεφύρας δέν ἡτο δυνατή ἡ μεταφορὰ τοῦ φορτίου, ἐκρινεν ὅτι τὰ ἐργασίεις τῆς ἐργασίας, ἡ ἀνέλαβε νὰ ἐκτελέσῃ, ἀνεξάρτητος της ἐργολάβος. Εἰς τὴν αὐτὴν ὑπόθεσιν 'Fredericks», τὸ 'Εφετείον ἀνεγνώρισε μὲν τὸ νομολογιακῶν ἀναγνωρισθεὶς εὐρύτατον πεδίον ἐφαρμογῆς τοῦ δόγματος τῆς ἀξιοπλοίας, πλήρης δῆμως ἔκρινεν, ὅτι δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ ἐπεκταθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ δόγματος τούτου εἰς τὴν περιπτώσιν 'Fredericks», ἵνα δὲν ἀνάγκης ἔπει γεφύρας προμηθευεσεν ἐργολάβος, αἵσχετος πρὸς τὸ πλοίον.

Ἐπικαλούμενον τὴν ἀπόφασιν 'Fredericks», τὸ δικαστήριον τῆς Maryalnd ἔκρινεν, ὅτι ἀποτυπώνει αὐτὴ τὸ ἐν Ισχύν δίκαιον καὶ ὅτι, δσάκις ναυτικὸς ἀποστέλλεται νὰ ἐργασθῇ εἰς τὴν προκυμαίαν ἡ ἐπὶ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου, ἡ ἔισι ἀποθήκη εἰς τὴν ξηρὰν ἡ δσάκις ἀποστέλλεται ἐπ' αὐτοκινήτου ἵνα προμηθευῇ εἰδος χρήσιμον διὰ τὸ πλοίον, τοῦτο δὲν σημαίνει, ὅτι τὸ αὐτοκίνητον, ἡ προκυμαία ἡ ἡ ἀποθήκη, θεωροῦνται ὡς ἐπέκτασις τοῦ πλοίου. Τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοίας δὲν ἐπεκτείνεται ἐπὶ παντὸς ἀντικειμένου, δημοκράτης ἀνήκει εἰς τὴν προκυμαίαν ἡ εἰς τὸ αὐτοκίνητον.

Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν — κατέληξε τὸ δικαστήριον τῆς Maryalnd — τὸ φορτηγὸν αὐτοκινήτου δὲν ἡτο μέρος τοῦ πλοίου, ἀφ' οὐ ὁνδεμιὰ περιπτώσει ἐπρόκειτο νὰ φορτωθῇ ἐπ' αὐτοῦ. 'Άλλ' ἐπίσης τὸ φορτηγὸν αὐτοκινήτου δὲν ἡτο ἐλαττωματικὸν ἀποδοχεῖον τοῦ φορτίου, διὸτε νὰ συντρέχῃ περιπτώσις συμφορώσεως πρὸς τὰ ἐν τῇ ὑπόθεσει Gutierrez νομολογηθέντα.

· **Βιθοκόρος ἐντὸς λίμνης.** — **'Αξίωσις διὰ ρυμούλκησιν πρὸ τοῦ χρόνου τῆς εἰς τὴν λίμνην ἀπασχολήσεως αὐτῆς.** — **Ναυτικὸν προνόμιον.** — **Δικαιοδοσία δικαστηρίου πρὸ διάγνωσιν ναυτικῆς διαφορᾶς.**

Ποία ἡ ἐκτασις τῆς δικαιοδοσίας τῶν ναυτικῶν δικαστηρίων (Admiralty Courts) ἀπετελεῖσε τὸ ἀντικείμενον δίκης διεσχαθεῖσης προσφάτως ἐνώπιον τῶν 'Αμερικανικῶν Δικαστηρίων. Τὰ πραγματικά πειρατικά τῆς ὑπόθεσεως είχον ὡς ἔξης:

· **Η βιθοκόρος 'Kandriperer' εἶχεν ἐκμισθώθη εἰς τεχνικὴν ἑταρίαν ἐκβαθύνσεων διὰ χρονικὸν διάστημα 10 ἑτῶν.** Ή μισθώτρια ἐταρία συνεβλήθη μετά τίνος ιδιοκτήτου ρυμούλκου, ἵνα ἀντί τοῦ συμφωνθεῖτος ποσού τῶν 1.600 δολλαρίων, προδοῖ οὗτος εἰς τὴν εἰς ὠρισμένον τόπον ρυμούλκησιν τῆς βιθοκόρου. Τοῦτο ἐγένετο, ἀλλὰ τὸ τίμημα τῆς ρυμούλκησεως δέν κατελήθη. 'Αντιτέως, ὅταν ἡ βιθοκόρος ἐρρυμούλκηθη εἰς τὸν πόρον, διελύθη, μετεφέρθη διὰ ξηρᾶς ἐντὸς λίμνης, ἐνθα συνηρμολογήθη ἐκ νέου καὶ ἤρχιστο ἐκεί ἐργαζομένη.

· **Έκει δῆμως, ὁ κύριος τῆς βιθοκόρου ἀφήρεσ ταύτην ἀπό τῆς κατοχῆς τῆς μισθωτρίας ἑταρίας διὰ τὴν μη καταδολήν τοῦ μισθωμάτου, τὴν δὲ ἐπομένην ἡμέραν, κατεσχέθη ἡ βιθοκόρος παρὰ τοῦ ιδιοκτήτου τοῦ**

## ΜΑΛΤΑ

Διά οἰκονομίαν καὶ ταχεῖαν  
ἀποστολὴν τῶν ἐμπορευμάτων σας  
ἀναθέσατε τὰ πλοῖα σας εἰς τοὺς  
Ναυτικούς πράκτορας

**A. MIFSUD & SONS LTD.**  
7, East Street, Valletta - MALTA

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ  
EN MALTA

**ΠΡΩΤΙΜΑΤΕ**  
ΤΑ  
**HEMPELS**



ρυμουλκού διά την έκ δολλαρίων 1.600 ἀπότησίν του, ἀσκούντος ναυτικὸν προνόμιον ἐπί αὐτῆς διὰ τὸ μὴ καταβληθεῖν ἀντάλλαγμα τῆς ρυμουλκήσεως.

Τὸ καίριον ζήτημα ὅπερ ἐτέθη ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου ἦτο ἂν ὑπὸ τὰ ἀσυνήθη πραγματικὰ ταῦτα περιστατικά, συνέτρεχεν δικαιοδοσία αὐτοῦ ἐπὶ ναυτικῆς διαφορᾶς δικάζοντος, ἵνα ἐπιληφθῇ τῆς διαφορᾶς, τῆς βυθοκόρου εύρισκομένης ἐντὸς ἐσωτερικῶν ὑδάτων.

Τὸ Κογκρέσον, ἔρμηνον τὸ ἄρθρον III τοῦ Ἀμερικανικοῦ Συντάγματος ὅπερ ἐπεκτείνει τὴν δικαιοδοσίαν τῶν δικαστηρίων ἐπὶ πάσιν ναυτιλιακὴν διαφοράς, ἔθεωρησε τὴν δικαιοδοσίαν ταύτην ἐπεκτεινομένην ἐπὶ παντὸς ναυτικοῦ θέματος. Ὁ ιδιοκτήτης τῆς βυθοκόρου, ἀποκρύων τὴν ἐπιδιόθεσαν κατάσχεσιν, ὑπεστήριξεν ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ διαφορά ἥττηται ἐκ τοῦ πλευσμοῦ τῶν ὑδάτων, ὅπου ἔλαβε χώραν συμβάνθηγον τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον ἢ τὸν ἐπικαίνοντας αὐτὸν.

Οἱ Ἀμερικανικὸι δικαστῆς παρετήρησεν, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ νομολογία ηὔριε τὴν ἐπὶ ναυτικῶν διαφορῶν δικαιοδοσίαν πλέον ἢ ἡ ἀγγλικὴ νομολογία, ἀνέφερθε δὲ εἰς ἀπόφασιν ἐκδιοθεῖσαν ἐν 1801 εἰς τὴν εἰκήνην, ὅτι ἡ ἐπὶ ναυτικῶν διαφορῶν δικαιοδοσία περιορίζεται μόνον ἀπὸ τὸ εἶδος τῆς διαφορᾶς. Συνεπός, ἔκρινε τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον, ἡ ἐπὶ ναυτικῶν διαφορῶν δικαιοδοσία δὲν ἐπρέπεται μόνον ἐν τοῦ πλοίου ἢ τῆς ιδιότητος αὐτοῦ ὡς θαλασσοπλούσιος, ὅπως ἀκριβῶς ἡ ἔννοια τοῦ πλοίου δὲν ἐπρέπεται ἐκ τῆς ἔξαρτίας, τοῦ μεγέθους ἢ τοῦ προορισμοῦ του.

Ὑπὸ τὸν κανόνα τούτον, ἡ βυθοκόρος δυνατῶν νὰ ἔχῃ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου, δυνατῶν νὰ θαλασσοπορῇ καὶ ἐν τούτῳ νὰ μὴ ὑπέργεται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ναυτικᾶς ὑποθέσεις ἐκδικαζόντων δικαστηρίων.

Τὸ Δικαστήριον μετὰ ταῦτα ἔξήτασε τὸν ισχυρισμὸν τοῦ κυρίου τῆς βυθοκόρου, καθ' ὃν ἔκει τὸ Δικαστήριον ὑ' ἀπόβλεψη εἰς τὸ χρονικὸν σημεῖον τὸν δέκατον ἡ δικαιοδοσία καὶ ὁ χρόνος οὗτος ἥτο ὁ τῆς κατασχέσεως τῆς βυθοκόρου ἐντὸς τῆς λίμνης. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι ἡ δικαιοδοσία θὰ κριθῆ ἐκ τοῦ εἶδους τῆς διαφορᾶς, ἥτις ἦταν ναυτικὴ διαφορά, πηγάζουσα ἐκ συμβάσεως ρυμουλκήσεως. "Ἄν ἔδει νὰ λάθῃ ὑπὸ δύνιν τὸ στοιχεῖον τοῦ χρόνου, οὗτος ἥτο ὁ τῆς ρυμουλκήσεως, δηλούντι ὁ χρόνος καθ' ὃν προσνέγκθησαν ναυτικαὶ ὑπηρεσίαι.

Πρὸς ἔνισχυν τῆς κρίσεως του, τὸ Δικαστήριον ἀνέφερθε εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου μονίμως παραβεβλημένου εἰς προκυμαίαν καὶ χρησιμοποιουμένου ὡς ἔστιατορίου. "Οταν οἱ ὑπόρεται τοῦ ἔστιατορίου ἐπεκτείρησαν ὑ' ἀσκήσουν «ναυτικὸν» προνόμιον ἐπί αὐτοῦ διὰ τοὺς καθυστερουμένους μισθούς των, ἔκριθη ὅτι δὲν ὑφίσταται ἐν προκειμένω πλοίον ἀφιερωμένον εἰς ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, ἵνα ἀσκηθῆ ναυτικὸν προνόμιον ἐπὶ αὐτοῦ. Διάφορος, δῶμας, ὑπήρξεν ἡ κρίσις ἐπὶ τοῦ προβλήθεντος ναυτικοῦ προνομίου ὑπὲρ ἀπαίτησεων διὰ δικαιώματα προκυμαίας, ρυμουλκικά, τέλη προσδέσεως κλπ. Ἐπ' αὐτῷ ἔκριθη, ὅτι διὰ τὸ αὐτὸν πλοίον, δύναται ὑ' ἀσκηθῆ ναυτικὸν προνόμιον, διότι ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν τὸ πλοίον ἔχρησιμο ποιεῖτο ὡς ἔστιατόριον, ἔδειν ὑ' ἀπόβλεψην εἰς τὸ εἶδος τῶν ὑπηρεσιῶν, ἀποτελουσῶν ναυτικὰς ὑπηρεσίας, ἀσχέτως πρὸς τὸν προορισμὸν τοῦ πλοίου. Εἶναι ἀπαράδεκτον, ἐτόνισεν ἡ ἀπόφασις, νὰ ματαιώσῃ τὸ ναυτικὸν προνόμιον διὰ μόνον τὸν λόγον, διότι μετὰ τὴν παροχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν, μετεβλήθη ὁ προορισμός τοῦ πλοίου.

Ἐκρίθη, συνεπός, ὅτι ὑφίστατο δικαιοδοσία τοῦ Δικαστήριου πρὸς διάγνωσιν «ναυτικῆς» διαφορᾶς, παρεπέμφθη δὲ εἰς νέαν κατ' οὐσίαν ἔρευναν ὃ ἰσχυρισμὸς ὅτι διὰ τῆς συμβάσεως τῆς βυθοκόρου, εἶχεν ἀποκλεισθῆ εἰς τὴν μισθώτριαν ἐταίριαν τὸ δικαίωμα τῆς συνάψεως συμβάσεων, δυναμένων ὑ' ἀγάνωσιν εἰς τὴν δημιουργίαν ναυτικοῦ προνομίου.



## ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

### ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΚΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ

Εἰς ἄρθρον δημοσιεύμενον εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τοῦ ἐκδιδόμενου ἐν Βελιγραδίῳ παρὰ τοῦ ἑκεὶ «Ἐπιμελητηρίου μηνιαίου περιοδικοῦ «Ἐμπορικαὶ Πληροφορίαι», δίδονται ἐνδιαφέρουσαι λεπτομέρειαι περὶ τῆς δυνάμεως καὶ τοῦ ἔργου τοῦ νοτιοσλαβίκου τονιάζει. Οὕτω, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Γιουγκοσλαβίας ἔχει περιπορεύει περιορίζεται μεταφορών, ως λ.χ. ξηρῶν φορτίων χύμα, ύγρων φορτίων, εὐπαθῶν ἐμπορεύματων κ.λ.π., καθὼς ἐπίσης τακτικάς γραμμάτων δι' ἐπέβατας καὶ τουριστικάς ταξίδια. Η ἐπιτυχία τοῦ πολυπλεύρου τούτου ἔργου ἔχει πράξαι τὸν πολυπλεύρου τούτου φορτίων χύμα, ύγρων φορτίων, εὐπαθῶν ἐμπορεύματων κ.λ.π., καθὼς ἐπίσης τακτικάς γραμμάτων δι' ἐπέβατας καὶ τουριστικάς ταξίδια. Η γιουγκοσλαβίκη ναυτιλίας ἀριθμεῖ δύναμιν 965.000 τόνων γκρός, καλύπτουσα τὰ 0.66% μόνον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

«Ἀναφέρεται περαιτέρω, ὅτι ἡ σημερινὴ ικανότης καὶ σύνθεσις τοῦ γιουγκοσλαβίκου στόλου δὲν καλύπτει τὰς διὰ τὴν θαλάσσης μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, εἰμὶ μόνον κατὰ ποσοστὸν 54%, τῶν ὑπολοίπων ἔχει πρετερουμένων ἀπὸ ἔνα πλοίο. Πέραν τούτου, τὰ 25% τῆς χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς ἡ περήλικα σκάφη τῶν 20 ἑταῖς καὶ ἀνα, ἔξωπλισμένα μὲν παλαιάς ἐγκαταστάσεως, είναι δὲλαδὴ πλοία ἀντιοκονομικά. «Εἶναι προφανές — τονίζεται εἰς τὸ ἄρθρον — διὰ ἐμπορικὸς στόλος μὲν τοιαύτην σύνθεσιν δὲν ἴκανοποιεῖ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ ἐπιβάλλει τὴν λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων, ἵνα προσαρμοσθῇ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς ἔξελίξεως, ἐν συναρτήσει καὶ πρὸς τὸν ὅγκον τοῦ γιουγκοσλαβίκου ἐμπορίου μὲν τὰς ἔννας χώρας».

Συμφώνως πρὸς τὸ υἱοθετηθὲν ἀπὸ τὰς ναυτιλιακὰς κρατικὰς ὄργανωσις πρόγραμμα τὰς ἐπεκτάσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ, παλαιάς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 340.000 τόνων γκρός, θὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ὑπηρεσίας ἐντὸς τῶν προσεχῶν τεσσάρων ἑταῖς καὶ θὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ νεοτεύκτων, χωρητικότητος 220.000 τόνων. Μολονότι ἡ χωρητικότης εἴναι μικρότερα ἔκεινη, ἥτις θὰ ἀποσυρθῇ, ἐν τούτοις τὸ ἀποτέλεσμα, ἀπὸ πλευρᾶς ἐκμεταλλεύσεως, θὰ είναι ἴκανοποιητικώτερον, διότι τὰ καινοτομηγά πλοία, μὲ τὴν μεγαλύτερων πλοίων. «Ηδη τὰ ναυπηγεῖαν εἴναι θέσιν νὰ διαλάσουν τὴν κατασκευήν δεξαμενοπλοίων τῶν 60.000 ἔως 70.000 τόνων μ.λ.ω., ἐνῷ τὸ μέχρι πρὸ τούς ἀνώτατον δριούν ἀνέφερετο εἰς τὸ μέγεθος τῶν 32.000 τόνων μ.λ.ω.

«Ἐν κατακλεῖδῃ, τονίζεται εἰς τὸ ἄρθρον, ὅτι ἡ προβλεπόμενή ναυπηγεία διερχεῖται, διὰ τὴν θεωρείται λίαν συναγωνιστική. «Ἔχει εὑρεῖν παραγωγικὴν δυναμικότητα καὶ είναι εἰς θέσιν νὰ κατασκευάζῃ διὰς τὰς ζητούμενας κατηγορίας πλοίων, ὑπὸ οἰκονομικούς δρους. «Η ἀπόδοσις τῶν ναυπηγείων φθάνει τοὺς 300.000 τόνων γκρός ἔτησίως, λέγεται διὰ μιας, ὅτι ἡ δυναμικότητας αὐτῆς δὲν είναι ή ψιστή. Προβλέπεται νὰ φθάσῃ ἐντὸς δύλιγων ἔτων εἰς 500.000 τ. γκρός, ὅταν συμπληρωθῇ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῶν ἔγκαταστάσεων. «Ἐπί πλεόν αὐξάνεται ἡ ικανότης πρὸς ναυπηγησιν μεγαλύτερων πλοίων. «Ηδη τὰ ναυπηγεῖαν εἴναι θέσιν νὰ διαλάσουν τὴν κατασκευήν δεξαμενοπλοίων τῶν 60.000 ἔως 70.000 τόνων μ.λ.ω., ἐνῷ τὸ μέχρι πρὸ τούς ἀνώτατον δριούν ἀνέφερετο εἰς τὸ μέγεθος τῶν 32.000 τόνων μ.λ.ω.

## MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & Dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

# ΕΛΒΕΤΙΑ

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ

Εις τάς δημοσιευθείσας τελευταίως στατιστικάς είς τήν Βέρνην άναφέρεται, ότι ή έλθετική έμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει 32 πλοία συνολικής χωρητικότητος 165.595 τ. γκρός. Δώδεκα έκα τών σκαφών αύτών άπασχολούνται εἰς τράμπης μεταφοράς, τὰ δὲ υπόλοιπα έξι πηγετούν τακτικά γραμμάς. Η έπανδρωσίς των άριθμει 988 πρόσωπα, έκ τών όποιων 605 είναι έλθετικής έθνικότητος.

## ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η γνωστή άμερικανική έταιρία «Λάϊκς Μπρόδερς» έζητησεν από τήν Ναυτιλιακήν 'Επιτροπήν τών 'Ηνωμένων Πολιτειών τήν αδειάν, όπως δαπανήσῃ ποσόν 4 έκατομμάριων δολαρίων από τήν έφαρμογήν εύρυτέρου συστήματος αυτοματισμού εἰς τά τελούντα ήδη έν ύπηρεσία έπιχορηγούμενον νεότευκτα σκάφη της. 'Αναφέρεται, ότι διά τής δαπάνης ταυτής θὰ έξοικον μήση η κυβέρνησις 37 έκατομμύρια δολαρίων από τάς κατασταλούμενάς έπιχορηγήσεις διά τήν κάλυψην τής διαφοράς τού κόστους έκμεταλλεύσεως τών άμερικανικών πλοίων, λόγω τών υψηλοτέρων ήμερομισθίων. Πρόκειται περὶ αύτοματοποίησεως 21 έκ τών νεωτάτης κατασκευής πλοίων τής έν λόγω έταιρας, τής όποιας ή δύναμις άριθμει 50 σκάφη.

'Υπολογίζεται, ότι τό πλήρωμα έκαστου σκάφους θὰ περιορισθῇ από 45 εἰς 35 πρόσωπα, ένθετο εἰς τά ήδη ύπό κατασκευήν πλοία τό πλήρωμα περιορίζεται κατά 30%, λόγω τού πλήρους αύτοματους μού. Αἱ μηχαναὶ θὰ τίθενται εἰς λειτουργίαν από τήν γέφυραν καὶ ή κίνησίς των θὰ έλέγχεται από τούς ἐπὶ τής γεφύρας άξιωματικούς, χωρὶς τήν συμπαράστασιν οίουδήποτε εἰς τό μηχανοστάσιον.

## ΙΣΡΑΗΛ

### ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ:

Εύρυτάτην έσχεν ἀπήχησιν εἰς τήν άμερικανικὸν καὶ τών εύρωπας τύπον ή προτεινόμενή από τήν έδραστην έταιρίαν «Σόμερφίνος κατασκευὴν ἐνός «φέρρου - μπότ» πρός δρομολόγησιν μεταξὺ Νέας 'Υόρκης καὶ Δυτικῆς Εύρωπης. Πρόκειται περὶ πλοίου τών 15.000 τόνων, ὥπερ χαρακτηρίζεται ως «πλωτῶν μοτέων» καὶ θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 1.000 έπιβάτας καὶ 240 αύτοκίνητα. Τό κόστος τής ναυπηγήσεως του ύπολογίζεται γύρω τών 14 ἔως 15 έκατομμυρίων δολαρίων.

Ἡ αὐτὴ έταιρία διαθέτει, ώς γνωστόν, τό νεότευκτον πορθμείον «Μπίλού» διὰ τήν γραμμήν Χάιφας - Ρώμης, πρόκειται δὲν 'ἀποκτήσῃ κατ' αὐτάς καὶ δεύτερων σκάφος παραδιδόμενον εἰς αὐτήν ἀπό τὰ ἄγγλικά ναυπηγεῖσα. Διὰ τής δρομολογήσεως πορθμείου εἰς τήν γραμμήν τοῦ 'Ατλαντικοῦ ἔχαγγελλεται, ότι θὰ έπιτευχθῇ μεγάλη οίκονομία

### SCHERMULY (ENGLAND)

Τὰ τελειότερα καὶ παγκοσμίου φήμης έφόδια σημάτων κινδύνου διὰ Πλοΐα

'Αποκλ. Εἰσαγωγεῖς  
(Διαρκής Παρακαταθήκη)

**ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ**

**ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ**

**"ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ.,**

KΑΡΑΓΕΣΚΟΥ 111 - ΤΗΛ. 43.749  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

εἰς τούς ναύλους. Τὰ γεύματα θὰ παρέχωνται ἀπό άμερικανικού τύπου «καφετέριαν», μὲ τοὺς έπιβάτας αὐτοεξυπηρετούμενους.

Κατά τοὺς έγκυροτέρους έφοτλιστικοὺς κύκλους, τὸ σχέδιον τοῦτο δὲν θεωρεῖται πρακτικώς έφαρμόσιμον.

### ΔΥΟ ΑΚΟΜΗ ΛΑ·Ι·ΝΕΡΣ:

Ο διευθυντής τής έταιρίας «Ζίμ» ἀνεκοίνωσε πρὸ τίνος, ότι μελετάται ἡ ναυπηγησίς τοῦ ἐπιβατηγών λάινερς. Τὸ ἔνα θὰ εἶναι «οίκονομικὸν» πλοίον καὶ θὰ προσφέρῃ μὲν τήπληρη ἀνεσινεὶς τούς έπιβάτας του, μὲ μετρίαν δύμας τιμὴν εἰσιτηρίου, ἐνῷ τὸ ἔτερον θὰ εἶναι ἀδελφὸν πρὸς τὸ «Σαλόμ». 'Απειρυνόμενος εἰς συγκέντρωσιν ἐκπροσώπων τοῦ ἀμερικανικού τύπου ὁ κ. Wydra ἐτόνισεν, ότι ἡ παραγγελία τῶν δύο νέων λάινερς θὰ έξαρτηθῇ ἀπό τήν πείραν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ «Σαλόμ». Τοῦ ύπερωκεανίου τούτου, χωρητικότητος 25.000 τ. γκρός καὶ ναυαρχίδος τοῦ Ισραηλινού ἐμπορικού στόλου (κόστος 10 ἑκατομ. δολ.), ἐπέδρησαν κατά τήν τελευταίαν ἐκ Νέας 'Υόρκης ἀναχώρησίν του 800 έπιβάται.

Κατά τὸν διμιλήνην, πιστεύει ἡ «Ζίμ», ότι καλὸν διαγράφεται τὸ μέλλον διὰ τὰ ύπεραπλαντικὰ ταξίδια. Κατά τὸ παρόλθον ἔτος, τὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη τῆς «Ζίμ», χωρὶς τὸ «Σαλόμ», μετέφερον 105 χιλ. ἐπιβάτων εἰς τακτικά γραμμάς πρὸς εύρωπας λιμένας καὶ πρὸς τὸ Ισραήλ, καθὼς καὶ εἰς τουριστικά ταξίδια Καραϊβικῆς καὶ Μεσογείου. 'Ανω τῶν 100.000 'Άμερικανών ἀνενόρησαν τοῦ 1963 ἀπό τὰς 'Ην. Πολιτείας διὰ κρουαζίέρας.

Τὸ «οίκονομικὸν λάινερ», τοῦ οποίου μελετάται ἡ ναυπηγησίς, θὰ μεταφέρῃ ἐπιβάτας ἀντὶ δαπάνης 15 ἔως 20 δολαρίων ἡμερησίως, αἱ δὲ τιμαὶ αὐταὶ εἶναι — κατὰ τὸν κ. Wydra — αἱ χαμηλότεραι εἴς δῶν αντιμετωπίζει τις ἐν τῷ ξηρῷ διὰ τάς διακοπάς του. Προτιθέμεθα — εἶπε — νὰ ἐξυπερτήσωμεν τάς λαϊκάς τάξεις, τάς ἔχουσας χαμηλὸν εἰσόδημα. 'Αντιπροσωπεύουν αὐταὶ μιὰς ἀνεκμετάλλευτον ἀγοράν ταξιδιωτῶν, ποὺ δύναται τις νὰ τὴν προσελκύσῃ διὰ τῆς κατασκευῆς ύπερωκεανίν, ἀτίνα δὲν θὰ ἔχουν, ἵστω, τὴν πολυτέλειαν τῶν ήδη έν ύπερεσία έπιβατηγών λάινερς, ἀλλὰ θὰ εἶναι ἀνετα, συγχρονισμένα ύπό πάσαν ἀποψίαν.

### ΤΕΣΣΑΡΑ ΑΚΟΜΗ ΨΥΓΕΙΑ

'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπέργκεν καθειλύσθη διὰ λογαριασμὸν Ισραηλινῶν συμφερόντων τὸ ψυγεῖον «Λεμονόκρας, 3.800 τ. γκρός ή 7.000 τ. d.w. (μὲ 400.000 κ. π. ψυκτικῶν χώρων), ὅπερ εἶναι τὸ πρῶτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς παραγγελθέντων τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν. 'Ως γνωστόν, τὰ πλοῖα ταῦτα, ναυπηγούμενα μὲ τήν ἐνίσχυσιν δελγικῶν καὶ νορδηγικῶν κεφαλαίων, θὰ ἀναπτύσσουν μεγάλην ταχύτητα καὶ θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τήν διακίνησιν πρὸς τὸ Κόντινεντ τῶν ἐστεριδοειδῶν τοῦ Ισραήλ.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### ΚΑΙ "ΣΟΥΠΕΡ - ΛΑ·Ι·ΝΕΡ,"

Υπερωκεανίου τῶν 50.000 τόνων γκρός διὰ τήν ταχείαν γραμμῆν της Ιαπωνίας - Ήνωμένων Πολιτειών σχεδιάζεται νὰ ναυπηγηθῇ ἀπό τήν Ιαπωνικήν έταιρίαν «Τόγια Γιουσέν Κ. Κ.», ἀντὶ διπάνης 78 έκατομμυρίων δολαρίων. Θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα 2.500 έπιβατῶν καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 35 μιλῶν. Θὰ εἶναι, ως φαίνεται, τὸ ταχύτερον ύπερωκεανίου τοῦ κόσμου. 'Η ἀπόφασις τής ναυπηγήσεως του προήλθεν ἐκ τοῦ γεγονότος, ότι η κυβέρνησις τοῦ Τόκιο ήρε τοὺς συναλλαγματικοὺς περιορισμούς εἰς τὰ ταξίδια τῶν Ιαπώνων, οὕτως ὅστε ἡ ἀπόκτησις τοῦ νέου λάινερ κατέστη ἀπαραίτητος, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς ημένης κινήσεως. Διὰ τήν ναυπηγήσιν πάντως, ἐξυπάκουεται ἡ κρατικὴ έπιχορηγησίς.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

### ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### ΚΑΙ ΑΓΓΛΙΚΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ!

Τὸ ἀκριβώτερον ναυπηγικὸν κόστος εἰς τήν 'Αγγλίαν, ἐμπανέστερον ἀπεκαλύθη ἀπὸ τήν τελευταίαν ύπό τῆς ἔταιρίας «Μπίλού Φάννελ» παραγγελίου δικτύων λάινερς, μὲ συνολικὸν κόστος 16 ἔκατομμυρίων λιρῶν 'Αγγλίας. Πέντε ἀδελφὰ σκάφη παρηγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς - Αριστρογάρ» καὶ ἔνα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τζών Μπράουν, τοῦ Κλάδουμπανκ, τὰ δὲν υπόλοιπα δύο παρηγγέλθησαν εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι. Είναι χαρακτηριστικὴ η δήλωσις τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς ἔταιρίας «Αλφρέντ Χόλτ»: «Μὲ θυσίαν τῶν τέσσαρων συμφερόντων προετιμήθησαν τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα, ἔναντι τῶν εύθηντέρων Ιαπωνικῶν». 'Ανωμολογήθη ἀκόμη, ότι καὶ ἀπὸ ποιοτικῆς πλευρᾶς η κατασκευή εἰς τά Ιαπωνικά ναυπηγεῖα κατ' οὐδέν θὰ υπέρηση.

Πρόκειται περὶ σκαφῶν χωρητικούτος 13.000 τόνων γκρός, μὲ διαστάσεις διλούς μῆκους 567 ποδῶν, πλάτους 77½ καὶ ψυχρούς 44 ποδῶν, μὲ δύθισμα 30 ποδῶν. Θὰ ἐγκατασταθοῦν διὰ τήν πρώσατιν τῶν μηχανῶν «B. & W.» κατασκευής εἰς Κοπεγχάγην, 18.900 ποπῶν, διὰ τὰ μέλλοντα νὰ ναυπηγηθούν εἰς τήν 'Αγγλίαν καὶ Σούλτζερ Ιαπωνικῆς κατασκευῆς, διὰ τὰ εἰς Ιαπωνίαν. Ταχύτης 20 μίλιαν.

Αἱ ἀντιδράσεις μεταξύ τῶν ναυπηγικῶν κύκλων ύπηρεσαν ζωηρόταται. 'Ανεγυρίσθη, ὅπωσδηποτε, ότι ἡ προσφερθεῖσα ύπό τῶν Ιαπωνών τημή, ἵπτη τὸ συμφερωτέρα διά την έπιβατηγή λάινερ, ίσως την πρώτην μεταξὺ 250 - 500 χιλ. λιρῶν. 'Αλφρέντ Χόλτ, κατέχει στόλον ἀπό 68 φορτγάρ γραμμῆς, ἐκ τῶν όποιων 55 τελοῦν ύπό τήν διαχείρισιν τῆς «Μπίλού Φάννελ» καὶ τὰ υπόλοιπα 13 ύπό την διαχείρισιν τῆς «Γκλέν Λάιν».

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

#### ΓΡΑΜΜΗ ΟΔΗΣΟΥ - ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

Ἐκ τῶν ναυπηγείων Μαδίας Τέσεν, τῆς 'Ανατ. Γερμανίας, καθειλύσθησαν διὰ σοβιετικὸν λογαριασμὸν τὰ ἐπιβατηγά λάινερς της 'Ιδιαν Φράνκο» καὶ «Αλέξανδρος Πούσκιν», προορίζοντες νὰ ἐχυπηρετησούν τὴν γραμμήν «Οδησσού - Νέας 'Υόρκης. Πρόκειται περὶ ἀδελφῶν σκαφῶν, ἔκαστον τῶν οποίων ἔχει χωρητικότητα 19.500 τόνων γκρός καὶ θὰ προωθήσῃ ἀπό δύο κινητήρας Σούλτζερ, δυνάμεως 10.500 ποπῶν ἔκαστος καὶ κατασκευῆς Φλίσινγκεν. 'Έκαστον τούτων ἔχει διαστάσεις μῆκους 176 μέτρων, πλάτους 23.6 μ., ψυχρού μέχρι τοῦ ἀνατάτου καταστρώματος 16.2 μ., καὶ δύθισμα 8 μέτρων. Θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 23.3 μιλίων καὶ θὰ ἔχουν μεταφορικήν ικανότητα δι' 750 έπιβάτας μιᾶς θέσεως καὶ διαμερίσματα διὰ πλήρωμα 220 προσώπων.

### ATHANAS MAVROUDIS

#### STEAMER POINT

CABLES: "NASSOS"

P.O.BOX 1227

PHONE: 2096

#### ADEN

#### SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE,  
QUALITY & PRICES

#### AGENTS:

GREECE: LYCOUDI BROS.  
33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

## ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

## ΑΙ ΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Τό συνελόθην εις Πειραιά, μεταξύ 17ης και 20ης Μαΐου, δέκατον πέμπτον πανναυτικὸν συνέδριον, προήλθεν εἰς τὰς κατωτέρω αποφάσεις:

1) ΣΧΕΣΕΙΣ Π.Ν.Ο. ΠΡΟΣ Γ.Σ.Ε.Ε. ΚΑΙ Δ.Ο.Μ.: Έξουσιοδότησε τὴν διοίκησιν τῆς Π.Ν.Ο., δηναρίου συνεχίσεις τὰς σχέσεις μὲ τὴν Γ.Σ.Ε.Ε. ὑπὸ πνεύμα ανεξάρτησίας ἀπὸ πολιτικὰ κόμματα, κυβερνήσεις καὶ ἔργοδότας, προστάλωσεως εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐλεύθερου δημοκρατικοῦ συνδικαλισμοῦ καὶ συμμορφώσεως τῆς μειοψηφίας πρὸς τὰς ἔκαστοτε αποφάσεις τῆς πλειοψηφίας. Ἐπίστης ἀπέφασις τὴν στενήν συνεργασίαν μετὰ τῆς Δ.Ο.Μ., εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας καὶ ἐπὶ τῶν γενικωτέρων προβλημάτων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

2) ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ: Νὰ συνεχισθῇ ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. ὁ ἄγων ἦν στὸν οἰκουμένην εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὰ πληρώματα ὅλων τῶν ὑπὸ ἔξας σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφεράντων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὸ Υ.Ε.Ν., προκειμένου περὶ ἐπανδρώσεως τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἡ συμπληρώσεως τῶν πληρωμάτων των, δηναρίου προσούνται αἱ κάτωθι προϋποθέσεις: α) Ἡ ὑπαρξία συμβάσεως μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἡ τῶν ἀντιπροσώπων των, δι' ἣς νὰ προβλέπεται ἡ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ασφαλίσις τῶν πληρωμάτων των. β) Τὸ κατ' εἰδίκοτης καὶ κατηγορίαν πληρώματα νὰ ἀπαρτίζεται ἐκ προσοντούχων ναυτικῶν, ὡς ἵσχει διὰ τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαίαν πλοία. Καὶ γ) Νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα τὰ πλοῖα μὲ τὰ προβλεπόμενα διὰ διεθνῶν συμβάσεων ἡ κανονισμῶν πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας.

3) ΣΥΛΛΟΓΙΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ: Ζητεῖται ἡ ταχιέρα ἐπεξήγησις τῶν τροποποιήσεων τοῦ νόμου 3276, αἵτινες κατοχυρώσουν τὴν περίπτωσιν κρατήσεως τῆς συνδικαλιστικῆς συνδρομῆς. Ζητεῖται ἐπίσης ἡ γενικωτέρα τοῦ ίδιου νόμου ἀναμόρφωσις, πρὸς ἐκσυγχρονισμὸν καὶ ἐναρμόνισμὸν του πρὸς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις (ἀριθ. 87 καὶ 98) τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας περὶ συνδικαλιστικῶν ἐλευθεριῶν καὶ συλλογικῶν διαπραγματεύσεων.

4) ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ: Ἐγκρίνει τὴν σχετικὴν εἰσήγησιν καὶ ἀναθέτει εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Π.Ν.Ο., δηναρίου παρακολούθῃ τὰς σημειουμένας ἔξελίζεις καὶ τὰ λαμβανόμενα μέτρα εἰς τὰς ἑκατόντας ναυτικάς χώρας, προκειμένου νὰ κανονίζῃ ἀναλόγως τὰς δραστηριότητάς της καὶ νανιστᾶ τὴν συγκρότησιν ὄργανου ἐξ ἀντιπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο., τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Υ.Ε.Ν., ἵνα προσδιορίζῃ τὰς εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας μας καὶ τὰς ἀπαιτούμενας τεχνικὰς γνώσεις, διὰ νὰ προλαμβάνεται ὁ ἐπαγγελματικὸς πληθωρισμός.

5) ΑΝΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ: Ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὴν Π.Ν.Ο.: α) Νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἀμεσοῦ τροποποίησιν τῆς σχετικῆς νομοθεσίας πρὸς δρσιν τῆς ψφισταμένης ἔξαιρέσεως, δι' ἣς δὲν προστεύεται ἡ φυσιτίωσις τῶν ὅστων καὶ ἄλλων μελῶν τοῦ σώματος. β) Νὰ χωρισθῇ ἡ ἀσφάλιση τῆς Ἀνεργίας ἀπὸ τὸ Κεφάλαιον Ἀσθενείας, ὡς αὐτὴ νὰ ἀποτελέσῃ ἰδίουν κλάδον καὶ νὰ φθάσῃ, τούλαχιστον, εἰς τὰ ἵσχουντα διὰ τοὺς

ἡσαφαλισμένους τοῦ Ι.Κ.Α. ἐπίπεδα. γ) Νὰ δελτιωθῇ ἡ ὁργάνωσις προστασίας τῆς ἀσθενείας εἰς τὰ ἐπαρχιακὰ κέντρα. δ) Νὰ δημιουργηθῇ «Οἶκος Ναύτου» εἰς Ἀθήνας καὶ νὰ ἀποσυμφορηθῇ ὁ ἐπὸν Πειραιεὶς «Οἶκος Ναύτου» διὰ τῆς ἰδρύσεως παραρτημάτων εἰς σημαίας κατοικεῖ μεγάλος ἀριθμὸς ναυτικῶν. ε) Εἰς τὸν «Οἶκον Ναύτου» — κέντρου καὶ ἐπαρχιῶν — νὰ προσλαμβάνεται τὸ ἀνάλογον ἐπιστημονικὸν καὶ διοικητικὸν προσωπικόν. Καὶ στ) Νὰ καθιερωθῇ ἡ προληπτικὴ ύγιεινή.

6) Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Ζητεῖται, δηναρίου τὸ Υ.Ε.Ν. συγκροτήσῃ ἐπιτροπὴν, ἥτις νὰ μελετήσῃ τὰς «διεθνεῖς συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας» (τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας) καὶ ὑποδάλη τὰ πορίσματα τῆς εἰς τὸ Υ.Ε.Ν., ἵνα ὁ ὑπουργός εἰσηγηθῇ εἰς τὴν καθέρησην καὶ εἰς τὴν Βουλὴν τὴν ἐπικύρωσίν των.

7) ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ: Νὰ συστηματοποιηθῇ, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς Δ.Ο.Μ., ὁ περιάτερω ἀγών, διὰ νὰ ὑπογραφοῦν συλλογικαὶ συμβάσεις μὲ στόλο, εἰ δυνατόν, τὰ πλοῖα ὑπὸ «σημαίας εύκολίας», ἄτινα εἶναι σήμερον ἡσαφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐντὸς τῶν πλαισίων πάντοτε τῆς ἔκαστοτε αὔξησην τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μισθολογίου, αὔξησην ὅλων τῶν συντάξεων. ιβ) Ἀποδοχὴν τῶν αἴτημάτων τῶν θαλαμητόλων, δύον ἀφορᾶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς συντάξεως των. ιε) «Ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων, δάσει τοῦ μέσου μισθοῦ καὶ βαθμοῦ τῶν τελευταίων 24 μηνῶν πραγματικῆς ὑπηρεσίας. ιστ) Προκοδότησην τῶν ἔρχομένων εἰς γάμον θυγατέρων τῶν ἐνέργεια καὶ συνταξιούχων ναυτικῶν. ιζ) Ἀναπροσαρμογὴν τῶν ἔξιδων κηδείας καὶ καθολικὴν καθιέρωσιν αὐτῶν. ιη) Κατάργησην τῶν φιλανθρωπικοῦ χαρακτήρος παροχῶν καὶ ἀπάλειψιν ἀπὸ τὰς διατάξεις τῶν Ἰσχύι νόμων ὅλων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων τοῦ χαρακτηρισμοῦ ὡς «Ἄπόρων» τῶν δικαιουμένων παροχῶν. Καὶ ιθ) Συνέχισην τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπὸ τοῦ Ι.Κ.Α., ἐφόσον δὲν γίνουν δεκτὰ ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας καὶ νομοθετικοῦ τάξης τακτῆς προθεσμίας καὶ αἴτηματα τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

8) ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: Καλεῖ τοὺς ναυτικούς, δηναρίου συνεχίσουν τὴν καταβολὴν τῆς συνδικαλιστικῆς τῶν συνδρομῆς πρὸς τὴν Π.Ν.Ο., ἵνα αὕτη καθολύπητη τὰς σημαντικάς δαπάνας τῆς καὶ ἔχουσιοδοτεῖ τὴν Π.Ν.Ο., δηναρίου ἐξασφαλίσῃ ἀντιπροσώπους τῆς καὶ εἰς ἄλλους λιμένας τοῦ ἔξωτερού, μελετήσῃ δὲ τὴν δυνατότητα ὑποδεξίας της καὶ εἰς τὰς διεθνεῖς συντάξεων τῶν πλαισίων.

9) Γ.Ε.Ν.Ε. ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Ζητεῖ: α) Τὴν πλήρη καὶ ἀκριβῆ ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου 192 (1936) περὶ Γ.Ε.Ν.Ε., ὡστε τοῦτο νὰ ἐπικηρώνηται εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν ἐποπτολήν του. β) Τὴν ἐφαρμογὴν τῆς εσυστάσεως 107, τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας, δηναρίου ἐξασφαλίσῃ ἀντιπροσώπους τῆς καὶ εἰς ἄλλους λιμένας τοῦ ἔξωτερού, μελετήσῃ δὲ τὴν δυνατότητα ὑποδεξίας της καὶ εἰς τὰς διεθνεῖς συντάξεων τῶν πλαισίων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ δ) Ζητεῖ τὴν πολιτικοτοίσην τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ τὴν κάλυψην τῶν διαιτῶν λειτουργίας του ἀπὸ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν.

10) Ο ΝΟΜΟΣ «ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.»: Ζητεῖ νὰ τροποποιηθῇ ὁ νόμος 3170 «περὶ Ν.Α.Τ.» ἐπὶ τῷ ἔχηση σημείων: α) Ἀλλαγὴν τρόπου ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων, διὰ τοὺς ἔχοντας τὰς διατάξεις της τοῦ 25τείας. β) Αὔξησην τοῦ ποσοστοῦ μεταβιβάσεως τῆς συντάξεως εἰς τὴν χήραν ἀπὸ 55 εἰς 70%. γ) Μείωσην τοῦ ἀτακτουμένου ἀθροίσματος ἡλικίας καὶ ὑπηρεσίας ἀπὸ 80 εἰς 75, λόγω τοῦ ἀνθυγειειοῦ καὶ διαρέσεως χαρακτήρος τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. δ) Καθιέρωσην προσαρμογῆς της συντάξεως τῶν συντάξεων τῶν πλαισίων τοῦ Ι.Κ.Α. ε) Ἐξαγοραὶ τῆς κατοικηκῆς ὑπηρεσίας, καθὼς καὶ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ χρό-

νου ἀσθενείας καὶ ἀποστίας λόγῳ ἀνεργίας, μὲ καταβολὴν τῶν εἰσφορῶν ἐργοδότων καὶ ἐργαζομένου. στ) Ἐπαναφοράν τῶν κοινωνικῶν πόρων τοῦ Ν.Α.Τ., οἵτινες ἀφηρέθησαν ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεῦθεν. ζ) Ἀπαλλαγὴν πάσης φορολογίας τῆς κινητῆς καὶ ἀκινήτου περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ., ὡς καὶ τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἀποθεματικῶν του. η) Αὔξησην τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. εἰς 9%. θ) Ἀξιοποίησην καὶ πλέον συστηματικὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς ἀκινήτου περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ. ι) Ἀπαλλαγὴν τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ ἐπεμβάσεις ὅλων ὑπηρεσιῶν (Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, Ὑπουργείου Δημοσίων Ἐργών, Γενικοῦ Λογιστηρίου κ.λ.π.), τῆς ἐποπτείας περιοριζομένης εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ια) Κατάργησην πάσης χαριστικῆς διατάξεως περιεργέμένης εἰς τὸν νόμον «περὶ Ν.Α.Τ.», ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀπονομὴν συντάξεων. ιβ) Ἐπαναφοράν τῶν ἀτελείων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ιη) Ἡ σῆσην αὐτοῦ μεταχειρίσιν μὲ τὸ Ι.Κ.Α. ιγ) Αὔξησην τοῦ κατωτάτου δρίου συντάξεων, διὰ τοῦ κατοικούντος πρὸς τὴν ἐκάστοτε αὔξησην τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μισθολογίου, αὔξησην ὅλων τῶν συντάξεων, διὰ τοῦ διαθέματος τῶν συντάξεων, δάσει τοῦ μέσου μισθοῦ καὶ βαθμοῦ τῶν τελευταίων 24 μηνῶν πραγματικῆς ὑπηρεσίας. ιστ) Προκοδότησην τῶν διαθέματος τῶν διαθέματος τοῦ πάροδον ἔτους ἀπὸ τῆς διαγραφῆς — προχωρήσῃ εἰς τὴν συγκρότησην νέας ὄργανων σεως. Ή ἐτησία προθεσμία ἐδόθη, ἵνα ἀποδειχθῇ, διὰ πράγματι ή Π.Ε.Μ. Ε.Ν. δὲν ἐπιμεινεῖ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τοὺς κόλπους τῆς Π.Ν.Ο. καὶ ἵνα δοθῇ δρόμος εἰς τὰ μέλη τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν. νὰ ἐκδηλώσουν τὴν ἐν προκειμένῳ τῶν προθεσμίας.

Καὶ 12) Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: Διαμαρτύρεται διὰ τὴν ἀδικαιολόγητον παρέλκουσιν τῆς ικανοποίησεως αἵτηματος 70 χιλιάδων ναυτικῶν, ζητούντων νὰ ἀσκοῦν τὸ συνταγματικὸν δικαίωμα παντὸς πολίτου μετέχοντος εἰς τὴν ἀνάδειξην τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ ἔθνους. Ζητεῖ τὴν ταχυτέραν ἐπί τοῦ θέματος τούτου τροποποίησην τοῦ ἐκλογικοῦ νόμου, ὡστε νὰ ψηφίζουν εἰς τὰ πλοῖα οἱ ταξιδεύοντες ναυτικοί καὶ ἔχουσιοδοτεῖ τὴν Π.Ν.Ο. δηναρίου ὀργανώση, εἰς προσεχεῖς ἐκλογάς, ἀπεργίαν ὅλων τῶν πληρωμάτων, ἵνα διυτίθουν νὰ ψηφίσουν δόσοι ναυτικοί ταξιδεύοντες εἰς τὸ ἔσωτερον καὶ ἵνα δοθῇ, ἐκ παραλλήλου, ή ἐκπαιρία εἰς τοὺς ποντοπόρους, νὰ ἐδηλώσουν εἰς διεθνῆ κλίμακα τὴν διαμαρτυρίαν τῶν διὰ τὴν προσγενομένην εἰς αὐτοὺς ἀδικίαν.

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ ΚΑΙ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

DECK & ENGINE STORES

DAY and NIGHT SERVICE

19-A, ROBINSON ROAD, P.O.Box 1580 SINGAPORE

CABLE: "XANTHOS"  
SINGAPORE

U. K. Representative:  
Z. C. HOURMOUIZIOS

Stockists of all Greek Provisions

NIC. XANTHOPOULOS



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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

## ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : 'Ακτὴ Μικούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**

**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 TAX. ΘΥΡΙΣ 76  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ", - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ :  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον  
"Ιδιόκτητοι τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιές

**Nautikai Eidoseis****ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις πρὸς ἄγγειραν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξινων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Μελέτιος» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Maria de Larrinaga», νεοαγορασθὲν καὶ παραληφθὲν εἰς Ἀμέρεσαν), 7.244 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρσακούρο» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν κ. Εἰρήνην Α. Καλιντζᾶ).

2. «Μαριάννα III» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Bolette», νεοαγορασθὲν) 16.394 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Ἰω. Λάτσην.

3. «Κάτε Α.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Ajana», νεοαγορασθὲν) 5.627 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀμέρεσαν καὶ ἀνήκον εἰς τὸν κ. Γεράσ. Αφεντάκην.

4. «Άμοργος» φορτηγὸν (πρώην «Euseia» ἀγγλικὸν, νεοαγορασθὲν) 1.514 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σηγουάνης» («Ἐλληνικὴ Γραμμὴ Νοτ. Ἀμερικῆς»).

5. «Άραμπ Γουόρλντ» ψυγείον (πρώην ὄνδουριανὸν «Ila Planya», νεοαγορασθὲν) 3.628 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1923, παραληφθὲν εἰς Γκρήνοκ καὶ ἀνήκον εἰς τὸν κ. Ἰω. Λάτσην.

6. «Ροζία» φορτηγὸν (πρώην παναματικὸν «Ornella», νεοαγορασθὲν) 1.858 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, παραληφθὲν εἰς Γένοβαν καὶ ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Βασ. Ρούσσον, Εὐαγγελίαν Πλατῆ, Γεράσ. Πλατῆν καὶ Γαρδ. Πατρίκιον.

7. «Μητέρα» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Specialist», νεοαγορασθὲν) 7.263 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμέναν καὶ ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀτλαντικ Μαριτάμ Κάρριερ» (τελοῦσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Χ. Χατζηπατέρα καὶ ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Κ. Δ. Σκηνίτην).

8. «Σπύρος Αρμενάκης» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Corfield» νεοαγορασθὲν) 2.065 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τρανσάρκο».

**ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ**

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κούρε καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Μότορστι» (παραφύδος τοῦ Οίκου Στάρου Λιβανοῦ), καθειλύκουσθη τὴν 11ην Μαΐου, ὑπὸ τὴν λιθερανῆ σημαίαν, τὸ σούπερ τάκερ «Ατλάντικ

Αντάρες» 40.800 τόν. γκρός ἢ 70.000 τόννων d.w. περίπου.

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΑΟΙΩΝ**

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Registan» 7.173 τ. γκρός, 9.850 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ σερβέον τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 87.000 λιρῶν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Επίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Specialist» 7.263 τ. γκρός, 10.547 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέον τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Χ. Χατζηπατέρα, ἀντὶ τιμῆς 81.000 λιρῶν.

— Παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Καλαφάτη ἡγοράσθη τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Miami» 6.451 τ. γκρός, 10.370 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερβέον τοῦ 1962, ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «Κυράδικη Δόξα» 2.902 τ. γκρός, 4.480 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέον τοῦ 1964, ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν καὶ πρόκειται νὰ μετονομασθῇ «Μάσοντ

— Επίσης τὸ φορτηγὸν «Κυράδικη Δόξα» 3.146 τ. γκρός, 4.190 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερβέον Μαΐου 1963, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Φιλιππόπον ἀντὶ τιμῆς 63.000 λιρῶν.

— Τὸ μικρὸν ὀλλανθικὸν φορτηγὸν «Groot» 340 τόνων, ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν εἰς Ολλανδίαν, μετωνομάσθη «Λάσσον» Τῷ ἔχοργηθῆσαν προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα.

— Διὰ προσαναφερθείσας ἀγοραπωλησίας φορτηγῶν σημειοῦνται αἱ κάτωθι τιμαί: Διὰ τὸ «Παρθενών» (Λιθανοὶ ἀγορασθαὶ) λίραι 90.000. Διὰ τὸ «Φάλκον» (ἀγορασταὶ Χόγκ Κόγκ) λίραι 70.000. Διὰ τὸ «Σαΐν Τζόρτζ» (ἀγορασταὶ Χόγκ Κόγκ) λίραι 60.000. Καὶ διὰ τὸ ἀγγλικὸν «Luciana» (Ἐλληνες ἀγορασταὶ) λίραι 55 χιλιάδες.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορ-τάκερ «Lucerna» 11.292 τόν. γκρός ἢ 16.677 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, μὲ σερβέον Ιουνίου 1960, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 104.000 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Πειραιά ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Αίγιον», μετωνομάσθη «Αίσωπος» καὶ ἔτεθη ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαίαν.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορο «Basil» 3.023 τόν. γκρός, 5.500 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ παραληφθὲν εἰς Λονδίνον, Ιουνίου. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ φορτηγὸν «Καπετάν Βαγγέλης» 1.898 τόννων γκρός, 2.500 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γ. Πατέρα, ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Πειραιά.

— 'Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 29.000 λιρῶν καὶ μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Λονδίνον, τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν μότορο «Walstream» 485 τόν. γκρός ἢ 625 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Τὸ παραληφθὲν εἰς Τάιν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cormeads» 2.867 τ. (τοῦ 1943), ὅπερ μετωνομάσθη «Πανορμίτης», ὥνωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράφει εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Ναύπα».

— Τὸ ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «Σαρούλα» 19.291 τ. γκρός (τοῦ 1958) πωλήθη εἰς ἀμερικανικὴν ἑταῖριαν καὶ παραδόθη, μετωνομάσθη «Esso Seattle». 'Η ἀστροφέσσα διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς λιβανοκὸν φορτηγὸν «Ταρσεὺς» 7.203 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Maria Renees», 'Η σημαία τοῦ Λιβανοῦ διετηρήθη.

— 'Επίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Specialist» 7.263 τ. γκρός, 10.547 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέον τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Χ. Χατζηπατέρα, ἀντὶ τιμῆς 81.000 λιρῶν.

— Παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Καλαφάτη ἡγοράσθη τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Miami» 6.451 τ. γκρός, 10.370 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερβέον τοῦ 1962, ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «Κυράδικη Δόξα» 2.902 τ. γκρός, 4.480 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέον Μαΐου 1963, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Φιλιππόπον ἀντὶ τιμῆς 63.000 λιρῶν.

— Τὸ μικρὸν ὀλλανθικὸν φορτηγὸν «Groot» 340 τόνων, ἀγορασθὲν εἰς Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν εἰς Ολλανδίαν, μετωνομάσθη «Λάσσον» Τῷ ἔχοργηθῆσαν προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα.

— Διὰ προσαναφερθείσας ἀγοραπωλησίας φορτηγῶν σημειοῦνται αἱ κάτωθι τιμαί: Διὰ τὸ «Παρθενών» (Λιθανοὶ ἀγορασθαὶ) λίραι 90.000. Διὰ τὸ «Φάλκον» (ἀγορασταὶ Χόγκ Κόγκ) λίραι 70.000. Διὰ τὸ «Σαΐν Τζόρτζ» (ἀγορασταὶ Χόγκ Κόγκ) λίραι 60.000. Καὶ διὰ τὸ ἀγγλικὸν «Luciana» (Ἐλληνες ἀγορασταὶ) λίραι 55 χιλιάδες.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορ-τάκερ «Lucerna» 11.292 τόν. γκρός ἢ 16.677 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, μὲ σερβέον Ιουνίου 1960, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 104.000 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Πειραιά ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Αίγιον», μετωνομάσθη «Αίσωπος», καὶ ἔτεθη ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαίαν. Παρελήφθη ἡδη εἰς τὸ Μπέργκεν καὶ τεθὲν ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαίαν, μετωνομάσθη «Κύπρος», ἀποπλέουσαν ἐκείθεν τὴν 21ην Μαΐου διὰ Πειραιά.

**Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΛΛΑΣ-Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ**

Παρεπέμφθη εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρὸς γνωμοδότησιν τὸ

Telegrams: "GENICOLAOU"  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU Ltd.**  
Shipbrokers

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ Α.Ε.)**

ΔΗΜ. ΓΟΥΜΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Telephone: ROYAL 7981

**ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ**

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

**ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

**ΔΑΝΕΙΑ**

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**























|                       |  |                             |    |       |   |
|-----------------------|--|-----------------------------|----|-------|---|
| ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)          |  | έτ. "Αλλαρίζ"               | 55 | 16718 | διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Χαδάναν                          |
| ΠΡΩΤΟΝ                |  | έτ. "Αστορία"               | 60 | 18889 | εις θέσιν 49.55 B. - 2.29 Δ. Μαΐου 21 δι' "Εμδεν                |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ           |  | έτ. "Πωτωστάτης"            | 43 | 7225  | έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου  |
| ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ           |  | Ραφ. Μελαχροίνος & Yiol     | 21 | 1515  | άνεχ. 'Άλλα) δρείαν 25 Μαΐου διά Τεργυέστην                     |
| ΠΥΘΕΑΣ                |  | έτ. "Αρμονία"               | 43 | 7176  | άνεχ. Φιλαδέλφειον 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ                      |
| ΠΥΡΓΟΣ                |  | έτ. "Πρωτεύς"               | 44 | 7252  | άνεχ. 'Ακαζούτα 6 Μαΐου διά Μανζανίλο (Μεξ.)                    |
| ΠΥΛΑ (δ.)             |  | 'Ιω. Λάτοπς                 | 52 | 10224 | διπλήθε Κων) πολιν 25 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν                     |
| ΠΑΙΔΕΣΤΟΣ             |  |                             | 38 | 5910  | άνεχ. Χαδάνα 21 Μαΐου διά Νουέβιτας                             |
| ΡΑΧΙΩΤΗΣ              |  |                             | 43 | 7138  | διπλήθε Σιγκαπούρην 13 Μαΐου (διαταγάς)                         |
| ΡΕΑ                   |  | έτ. "Στροβίλοι"             | 44 | 7176  | έφθ. 'Αμβούργον 21 Μαΐου  |
| ΡΗΝΟΥΑΔ               |  | έτ. "Αλβαρέζ"               | 30 | 4014  | εις θέσιν 47.11 B. 6.33 Δ. Μαΐου 19 δι' Ούντεδάλλα              |
| ΡΙΟ ΜΑΡ               |  | έτ. "Μαραβεντούρα"          | 44 | 7229  | άνεχ. Τζιμπούτη 5 Μαΐου δι' "Ιαπωνίαν                           |
| ΡΙΤΑ                  |  | έτ. "Καρέλα"                | 25 | 1412  | άργει Περάμα πόλ 28 Σεπτ. 1958                                  |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΕ   |  | Yiol. Σιγάλα                | 45 | 7176  | άνεχ. Μπωμόντ 19 Μαΐου διά Σάντος                               |
| ΡΟΓΟ                  |  | έτ. "Μάνλειος"              | 44 | 7239  | άνεχ. Γιαδάτα 15 Μαΐου διά Νταβάο                               |
| ΡΟΔΟΠΗ                |  | έτ. "Ελληνική" A.E.         | 44 | 1923  | έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου  |
| ΡΟΖΙΚΑ                |  | Β. Ρούσσος κ.λ.π.           | 46 | 1858  | εις Γένοβον, υπό παραλαβήν                                      |
| ΡΟΥ'                  |  | έτ. "Σκάρος"                | 41 | 6901  | έφθ. Τοιτταγκόγκ ρόδις 19 Μαΐου                                 |
| ΡΟΥΗΝ                 |  | έτ. "Ρουύπη"                | 37 | 2348  | άνεχ. Ντάρμπαν 4 Μαΐου διά Σιγκαπούρην                          |
| ΡΟΥΑ                  |  | έτ. "Μαρνουέστρο"           | 33 | 6850  | άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 11 Μαΐου διά Κίναν                        |
| ΡΥΘΜΟΣ                |  | έτ. "Ιχλόμπε"               | 57 | 10316 | άνεχ. Ούμπε 15 Μαΐου διά Βανκούμερ                              |
| Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.) |  | έτ. "Κυκλάδες"              | 60 | 19300 | έφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου  |
| ΣΑΒΙΝΑ (δ.)           |  | έτ. "Κεραμιές"              | 56 | 21081 | άνεχ. Ιννοσίμα 24 Μαΐου διά Ντουμάι                             |
| ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ             |  | άδ. "Αγγελάκη & Σιά         | 47 | 1575  | άνεχ. Πόρτ. Ελλαζμπεθ 23 Μαΐου διά Μοσσάλ Μπαιν                 |
| ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ            |  | έτ. "Μαρπίσσα"              | 40 | 6992  | άνεχ. Μπ. 'Άνδρας 20 Μαΐου δι' 'Αμδούργον                       |
| ΣΑΜΟΣ                 |  | έτ. "Φρηντόν"               | 43 | 7268  | άνεχ. Λός - Αντζελες 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν                     |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΝΗΜΩΝ     |  | έτ. "Σαν Παντελεηνών"       | 44 | 7282  | άνεχ. Γιαδάτα 13 Μαΐου διά Βανκούμερ                            |
| ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)      |  | έτ. "Μερκοντίλες"           | 50 | 11313 | έφθ. Ριο Γκράντε 22 Μαΐου                                       |
| ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ          |  | έτ. "Σάντα Καικίλια"        | 63 | 13830 | έφθ. Λορέντζο Μαρκές 15 Μαΐου                                   |
| ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ       |  | έτ. "Σάντα Καικίλια"        | 60 | 8772  | έφθ. Μπόγουντ 14 Μαΐου  |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ             |  | Υιών Σιγάλα                 | 43 | 7176  | διπλήθε Κων) πολιν 10 Μαΐου διά Μπουργκάς                       |
| ΣΑΟΥΘΠΟΥΟΥ            |  | έτ. "Ρηφέρ"                 | 43 | 6421  | άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου διά Πόρτ Λιμόν                         |
| ΣΑΡΩΝΙΣ               |  | έτ. "Μοράνια"               | 45 | 7293  | διπλήθε Μπρόνμανποττελ 11 Μαΐου διά Βέντσπιλς                   |
| ΣΑΣ                   |  | Θ. Σταφυλόπατης & Σιά       | 40 | 5360  | έφθ. Σπαλάτον 10 Μαΐου  |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.            |  | Πριντεζης                   | 28 | 1660  | έφθ. Ριγέκαν 24 Μαΐου   |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)          |  | έτ. "Κάνονους"              | 55 | 16241 | άνεχ. Σιεννούρευκος 9 Μαΐου διά Νοβορωσίκην                     |
| ΣΕΙΡΙΟΣ               |  | έτ. "Σαν Σεσιλίο"           | 58 | 13753 | άνεχ. Ριο 'Αντρέιρο 23 Μαΐου διά Ντακάρ                         |
| ΣΙΜΟΣ                 |  | έτ. "Ρηφέρ & Τζένεραλ"      | 63 | 3098  | άνεχ. Γκόττεμπουργκ 21 Μαΐου διά Πειραιᾶ                        |
| ΣΙΣΟΥΛΑ               |  | έτ. "Άμαντα"                | 43 | 7275  | άνεχ. Βιζαγκαπατνάμ 9 Μαΐου δι' "Άντεν                          |
| ΣΙΦΟΝΟΣ               |  | Φρ. Θεοδωρίδης              | 40 | 4499  | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διά Μπάρμπαντος                      |
| ΣΙΦΟΝΟΣ               |  | έτ. "Ρηφέρ"                 | 62 | 3097  | άνεχ. Φαμαγούκστα 19 Μαΐου διά Σαουθάμπτον                      |
| ΣΚΙΝΟΣ                |  | έτ. "Σαν Σεσιλίο"           | 58 | 13752 | έφθ. Βικτωρίαν (Βρεζ.) 25 Μαΐου                                 |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ              |  | έτ. "Μαρμάνα"               | 53 | 2340  | άνεχ. Άντεν 24 Μαΐου διά Βορμάν                                 |
| ΣΟΝΙΚ                 |  | έτ. "Κόραλλ"                | 48 | 3814  | έφθ. Χούστον 23 Μαΐου   |
| ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)        |  | έτ. "Τάιγκερ"               | 62 | 28390 | διπλήθε Παναμά 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ                          |
| ΣΟΥΦΙΑ                |  | έτ. "Σουλινία"              | 51 | 9992  | άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 10 Μαΐου διά Βραζιλίαν                   |
| ΣΟΥΦΙΑ                |  | Χρ. Σαρλής & Σιά            | 45 | 1598  | έφθ. Βενετίαν 21 Μαΐου  |
| ΣΟΥΦΙΑ                |  | έτ. "Ολιστίμη"              | 29 | 7030  | έφθ. Κούρε 9 Μαΐου  |
| ΣΟΥΦΙΑ III            |  | έτ. "Φ.ντέλιτας"            | 44 | 7150  | έφθ. Μαρμουράκιο 17 Μαΐου                                       |
| ΣΟΥΦΙΑ Κ.             |  | Σ. Νταιφάσ                  | 30 | 739   | άνεχ. Θεσσαλίην 13 Μαΐου διά Βεγγάζην                           |
| ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ           |  | έτ. "Εξελιόρ"               | 57 | 10739 | άνεχ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας                         |
| ΣΠΑΡΤΟ                |  | έτ. "Σπαλματόρι"            | 44 | 7310  | έφθ. Οζάκαν 10 Μαΐου  |
| ΣΠΕΤΣΑΙ               |  | έτ. "Σπάρτο"                | 57 | 9460  | άνεχ. Βανούσερ 5 Μαΐου διά Τοιγκτάο                             |
| ΣΠΟΡΑΔΕΣ              |  | έτ. "Σπέτσαι"               | 44 | 7276  | διπλήθε Παναμά από 29 Μαρτ. διά Σικάμα                          |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)           |  | έτ. "Ζάφυρη"                | 43 | 3327  | έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου   |
| ΣΠΥΡΟΣ ΑΡΜΕΝΑΚΗΣ      |  | Ίω. Λάτοπς                  | 26 | 5648  | άνεχ. Πειραιά από 31 Μαρτ. διά Τουάφ ε'ς Αγγλίαν, υπό παραλαβήν |
| ΣΠΥΡΟΣ Λ.             |  | έτ. "Τρανσάρκο"             | 42 | 2065  | έφθ. Κόρκη 26 Μαΐου   |
| ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ        |  | Σπύρος Λάριος               | 40 | 2209  | έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Κορντάν                            |
| ΣΤΑΜΟΣ                |  | έτ. "Σουαρέζ"               | 59 | 10801 | έφθ. Κέπι Τάουν 26 Μαΐου  |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ   |  | έτ. "Πλοειδώνια"            | 56 | 8789  | άνεχ. Μπ. "Άύρες 13 Μαΐου διά Κίναν                             |
| ΣΤΑΥΡΟΣ               |  | έτ. "Εντίνα"                | 56 | 8878  | έφθ. Λά Λιμπερτάντ 15 Μαΐου                                     |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)       |  | έτ. "Κάδος"                 | 44 | 7223  | έφθ. Μαντρέας 18 Μαΐου  |
| ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.            |  | Σ. Ελευθεριάδης             | 49 | 8630  | άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Βρινδήσιον                        |
| ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ             |  | Στ. Μάτσας                  | 45 | 4014  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν                      |
| ΣΤΡΟΒΙΑ               |  | έτ. "Τρανσόποιφικα"         | 43 | 7255  | άνεχ. Τζάκονεβιλλ 14 Μαΐου διά Λονδίνο ν                        |
| ΣΤΡΥΛΙΑΝΟΣ            |  | έτ. "Γενική" A.E.           | 39 | 4693  | έφθ. Φάλμουθ 30 'Απρ.   |
| ΣΤΡΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ     |  | έτ. "Στροβίλι"              | 43 | 7167  | άνεχ. Κιουρασάο 17 Μαΐου διά Σάντος                             |
| ΣΤΡΥΒΟΙΔΙΑ            |  | έτ. "Δελφοί"                | 44 | 1876  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 Μαΐου δι' 'Ειδονμάουθ                      |
| ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ             |  | έτ. "Γιούν. Μαρ. Έντερπράζ" | 52 | 2073  | άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Βηρυττόν                             |
| ΣΥΠΡΙΑΝ MENT          |  | έτ. "Σύρα"                  | 43 | 8634  | έφθ. Ν. 'Ορλέανην 20 Μαΐου                                      |
| ΣΥΡΟΣ                 |  | έτ. "Σύραμαρη"              | 42 | 7146  | διπλήθε Κων) πολιν 9 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν                      |
| ΤΑΝΑΙΣ                |  | έτ. "Τριτώνια"              | 59 | 2847  | έφθ. Αμβεύρην 2 Μαΐου   |
| ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ           |  | έτ. "Γκαράντες"             | 31 | 3991  | έφθ. 'Άλλα) δρείαν 23 Μαΐου                                     |
| ΤΑΞΙΔΙΑ               |  | Α. Κατσογιώργης κλπ.        | 44 | 2321  | άνεχ. Βίγκο 25 Μαΐου διά Σόρεκαμ                                |
| ΤΑΥΡΟΣ (δ.)           |  | έτ. "Τρανοκότινένταλ"       | 56 | 20332 | άνεχ. Σάντος 20 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν                             |
| ΤΑΥΡΟΣ                |  | Π. Βράγκος                  | 39 | 1502  | έφθ. Κων) πολιν 23 Μαΐου  |
| ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ    |  | έτ. "Τόσταμη"               | 44 | 7184  | έφθ. Μπ. λη μπότη 7 Μαΐου                                       |
| ΤΖΟΥ'                 |  | έτ. "Σουλάγκη"              | 37 | 5556  | άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου δι' Αμδούργον                         |
| ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ (δ.)     |  | έτ. "Εγγενία I. Χανόρη"     | 43 | 10448 | άνεχ. Πούντα Καρντόν 20 Μαΐου διά Τζάκονεβιλλ                   |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ             |  | έτ. "Πασσίφικ"              | 43 | 8479  | άνεχ. Φάλμουθ 12 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην                          |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ             |  | έτ. "Μυρινέλλαι"            | 43 | 6959  | άργει Πέραμα από 13 Φεβρ.                                       |
| ΤΙΝΑ                  |  | έτ. "Ολιστήμη"              | 42 | 7362  | έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου  |
| ΤΟΥΡΚΙΑ               |  | έτ. "Ελληνική" A.E.         | 56 | 2863  | έφθ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου   |
| ΤΡΕΙΣΙΑ ΙΕΡΑΡΧΑΙ      |  | Γαζάνης & Μωραΐτης          | 49 | 1366  | εις δρόμον 'Αγ. Γεωργίου 17 'Απρ.                               |
| ΤΡΙΝΙΤΥ               |  | έτ. "Φιντελίτην"            | 57 | 10493 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Περού                             |
| ΤΡΙΤΟΝ                |  | άδ. Γρατσοι                 | 44 | 7207  | άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Μαΐου διά Μακόρις                             |
| ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ             |  | έτ. "Τροπικάνα"             | 62 | 6420  | άνεχ. Ν. Υόρκην 23 Μαΐου διά Πόρτ Λιμόν                         |
| ΥΔΡΑΙΟΣ III           |  | Κουλούρας                   | 38 | 5239  | άνεχ. 'Αντεν 23 Μαΐου διά Κίναν                                 |
| ΥΠΑΠΑΝΤΗ              |  | έτ. "Ανατόλινη"             | 41 | 7195  | άνεχ. 'Αμβέραν 23 Μαΐου διά Κουτούκο                            |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)          |  | έτ. "Βίκινγκ Τρέιντερ"      | 59 | 23678 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου δι' 'Αμβέραν                         |
| ΦΑΕΩΝ                 |  | έτ. "Κόμετ"                 | 43 | 15005 | έφθ. Χάμπτον ρόδις 22 Μαΐου                                     |
| ΦΑΙΑΣ                 |  | έτ. "Λάνονερ"               | 45 | 15574 | άνεχ. Γιαδάτα 12 Μαΐου διά Λορ. Μαρκές                          |
| ΦΑΙΚΟΝ                |  | έτ. "Μπάλτικο"              | 43 | 15441 | άνεχ. Κούρε 21 Μαΐου διά Μανζανίλο (Μεξ.)                       |
| ΦΑΙΚΟΝ                |  | έτ. "Σάν Πεντρο"            | 43 | 7132  | έφθ. Τομπά 21 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)                                   |
| ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ             |  | έτ. "Αλόρα"                 | 60 | 13997 | έφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου  |
| ΦΑΒΙΑ                 |  | έτ. "Ρέα"                   | 43 | 2878  | άνεχ. Μάλταν από 28 'Απρ. διά Σαβόνα                            |
| ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ            |  | Τζωρτζής & Συκιάς           | 22 | 3117  | έφθ. Σπέτζια 15 Μαΐου   |
| ΦΑΝΗ                  |  | Δ. Κούστας κλπ.             | 38 | 2564  | άνεχ. Πόιντ Νούαρ 9 Μαΐου διά Σουάνον                           |
| ΦΑΡΟΣ                 |  | έτ. "Μέξι"                  | 44 | 15579 | διπλήθε Λίζαρντ 13 Μαΐου διαταγάς                               |
| ΦΛΟΡΑ Α.              |  | έτ. "Αθανασιάδης            | 23 | 1369  | έτσι Πέραμα   |
| ΦΛΟΡΑ Μ.              |  | λ. και Χ. Μάτσας            | 41 | 7244  | άνεχ. Τοιτταγκόγκ 22 Μαΐου διά Μαντρέας                         |
| ΦΟΙΒΟΣ                |  | έτ. "Αμφίων"                | 57 | 9950  | άνεχ. Φρουμάντηλ 19 Μαΐου διά Κίναν                             |
| ΦΟΛΕΤΑΝΔΡΟΣ           |  | έτ. "Αλόρα"                 | 60 | 13993 | έφθ. Λόλαρ 24 Μαΐου   |
| ΦΡΙΕΣΟΣ               |  | έτ. "Σπλέιν"                | 44 | 15020 | έφθ. Λορέντζο Μαρκές 17 Μαΐου                                   |
| ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ             |  | Ζαχάρης - Βασιλίας          | 47 | 1106  | διπλήθε Κων) πολιν 15 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν                     |
| ΦΩΣ                   |  | έτ. "Λαμπιρίανη"            | 43 | 7152  | έφθ. Χούστον 24 Μαΐου   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ               |  | έτ. "Φιντελίτη"             | 57 | 10493 | έφθ. Γιοκοχάμαυ 26 Μαΐου διά Λός "Αντζελες                      |
| ΦΩΤΗΣ                 |  | (Έλληνοκυπριακή)            | 35 | 1253  | έφθ. Κωνοτάντζαν 26 Μαΐου                                       |
| ΦΩΤΗΣ Η.              |  | Φ. Πετροπουλάκος            | 26 | 1958  | διπλήθε Κων) πολιν 18 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν                     |

|                       |  |                            |    |       |  |
|-----------------------|--|----------------------------|----|-------|--|
| ΧΑΔΙΕΣ                |  | Μ. Καπότας κλπ.            | 27 | 2448  | διπλήθε Ούζάν 22 Μαΐου δι' 'Ηράκλειον      |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ              |  | άδ. Ζαχόρης, Βασιλιάς κλπ. | 13 | 1282  | διπλήθε Κωνίαν πολιν 10 Μαΐου δι' 'Οδόσπον |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ              |  | «Κάσσος» Α.Ε.              | 45 | 7240  | έφθ. Ν. 'Υόρκην 25 Μαΐου                   |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ |  | έτ. «Άκμη»                 | 60 | 9319  | έφθ. Τσιγκάτα 24 Μαΐου                     |
| ΧΑΡΡΙΕΡ               |  | έτ. «Μπάχια Σαλίνας»       | 43 | 7030  | όνεχ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν     |
| ΧΕΡΜΑΝΟΣ              |  | έτ. «Αλτέο»                | 44 | 1876  | όνεχ. Πειραιά 11 Μαΐου διά Βαλδόνα         |
| ΧΙΟΣ                  |  | Κοντός & Φαρέλλης          | 44 | 1752  | διπλήθε Κωνίαν πολιν 30 'Απρ. διά Βάρνον   |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ            |  | έτ. «Ντεβελόπεμπντη»       | 53 | 8458  | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαΐου διά Γερμανίαν |
| ΧΛΟΗ (δ.)             |  | έτ. «Μαγια»                | 54 | 16193 | άνεχ. Χούκ Κούκ 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν    |
| ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ             |  | έτ. «Ντός 'Ερμανός»        | 42 | 2865  | άνεχ. Καζαμπλάνκαν 25 Μαΐου διά Πειραιά    |
| ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ             |  | άδ. 'Αγγελόπουλοι          | 44 | 7193  | άνεχ. Μπιζέρταν 26 Μαΐου διά Πειραιά       |
| ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ            |  | έτ. «Οσανίκα»              | 49 | 7526  | άνεχ. Μπουμπουρι 26 Μαΐου διά Κίναν        |
| ΨΑΡΑ                  |  | έτ. «Πόδε»                 | 25 | 958   | έφθ. Πειραιά 30 'Απρ.                      |
| ΨΑΡΑ                  |  | έτ. «Φαφαλίος Δ. Ι.»       | 45 | 7247  | έφθ. Ρόπτερταν 26 Μαΐου                    |
| ΩΚΕΑΝΙΣ               |  | έτ. «Σαμπινάλ»             | 42 | 7175  | άνεχ. 'Αντεν 23 Μαΐου διά Μπάνγκαρ         |

## ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

|                             |          |                              |    |       |  |
|-----------------------------|----------|------------------------------|----|-------|--|
| ΑΒΑΝΤΙ (δ.)                 | (N.A.T.) | έτ. «Κοντινένταλ»            | 47 | 9856  | άνεχ. Ντογκές 20 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού          |
| ΑΓΑΠΗΝ (Λιθάνου)            | (N.A.T.) | έτ. «Άκτις»                  | 42 | 7259  | αργεί. Αμπελάκι από 28 Φεβρ.                       |
| ΑΓΓΕΛΑ                      | (δ.)     | έτ. «Κοντινένταλ»            | 45 | 10249 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν     |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η                  | (N.A.T.) | έτ. «Γκρίνθιλλη»             | 44 | 7261  | έφθ. Ρεντι από 26 'Απρ.                            |
| ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Μαρδάλιαν»              | 45 | 6877  | διπλήθε Μπρόνουμποττελ 19 Μαΐου διά Μπάραν         |
| ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάνκα»            | 56 | 20153 | διπλήθε Πότρ Σαιδ 21 Μαΐου διά Σπέτζιαν            |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ              | (N.A.T.) | έτ. «Άθιλα»                  | 43 | 7238  | διπλήθε Τρινιντάντ 16 Μαΐου διά Σάντος             |
| ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Ελπίσαγα»               | 43 | 3106  | άνεχ. Λανδίνων 26 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον            |
| ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Μαριέλο»                | 24 | 1988  | έφθ. 'Αντεν 22 Μαΐου                               |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάγκα»            | 56 | 20140 | άνεχ. Ηερά Κόλπον 22 Μαΐου (διαταγάς)              |
| ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Απόλολ»                 | 44 | 10172 | εις Ν. Όρλεάνην 9 Μαΐου διά Κολομβίαν              |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα          | 21 | 1946  | εις Καζαμπλάνκαν από 24 'Ιουλ. 1963                |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ           | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάτεντ»             | 43 | 8434  | εφώ. Ντουλούθ 22 Μαΐου                             |
| ΑΔΑΜΑΣ (π.)                 | (N.A.T.) | έτ. «Εσπεράντζα»             | 43 | 7265  | έφθ. Ρόπτερταν 15 Μαΐου                            |
| ΑΕΛΛΩ (δ.)                  | (N.A.T.) | έτ. «Βότα»                   | 57 | 20797 | διπλήθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον            |
| ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)                | (N.A.T.) | έτ. «Αζουέρο»                | 44 | 7176  | εφώ. Κάδι 25 Μαΐου                                 |
| ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Μεντ. Σπουδάιν»         | 49 | 3484  | έφθ. Αμπρότρηντ 17 Μαΐου                           |
| ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)          | (N.A.T.) | Τρανομαρίνα «Άρμαντόρες      | 42 | 6997  | έφθ. Συντάγκα 8 Μαΐου                              |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)           | (N.A.T.) | έτ. «Άμφιτρίτη»              | 30 | 4125  | εις Ήσσιν 42.47 Β. – 2.30 Δ. 'Απρ. 29 διά Καλαμάτα |
| ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)            | (N.A.T.) | έτ. «Άθαμας»                 | 41 | 4729  | άνεχ. Σαΐν Τζων 8 Μαΐου διά Κούβαν                 |
| ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Ατλαντικ»               | 54 | 18784 | άνεχ. Βρέμπνην 16 Μαΐου διά Περο. Κόλπον           |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                     | (N.A.T.) | έτ. «Εύκριερες»              | 45 | 9728  | διπλήθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον            |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)                | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βιργίνια»         | 43 | 7280  | εφώ. Αμπρότρηντ 17 Μαΐου                           |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.                 | (N.A.T.) | έτ. «Πατοφίκα»               | 42 | 7227  | έφθ. Συντάγκα 8 Μαΐου                              |
| ΑΙΓΑΝΑ                      | (N.A.T.) | έτ. «Πατοφίκα»               | 43 | 7267  | εις Ήσσιν 42.47 Β. – 2.30 Δ. 'Απρ. 29 διά Καλαμάτα |
| ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ           | (N.A.T.) | έτ. «Λαιμπήριαν»             | 58 | 10018 | άνεχ. Σαΐν Τζων 8 Μαΐου διά Κούβαν                 |
| ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ            | (N.A.T.) | έτ. «Λαιμπήριαν»             | 58 | 10018 | άνεχ. Τόκιο 21 Μαΐου διά Βανκούμπερ                |
| ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ            | (N.A.T.) | έτ. «Λαιμπήριαν»             | 58 | 10020 | άνεχ. Κόμπε 21 Μαΐου διά Τόκιο                     |
| ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)         | (N.A.T.) | έτ. «Ποσειδών»               | 43 | 7256  | άνεχ. Άρμπούργον 23 Μαΐου διά Στεττίνον            |
| ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)            | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Ζόσε»               | 45 | 7285  | εφώ. Σεμπούν 22 Μαΐου                              |
| ΑΚΤΗ                        | (N.A.T.) | έτ. «Μελέτιμ»                | 43 | 7281  | έφθ. Χίροχατα 25 Μαΐου                             |
| ΑΚΤΙΟΝ (δ.)                 |          | έτ. «Ρόζενταλ»               | 43 | 10544 | άνεχ. Κουδέτ 16 Μαΐου διά Μπαγκόκ                  |
| ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)             | (N.A.T.) | έτ. «Άκτινα»                 | 44 | 7254  | εις Κολομπού από 19 Μαΐου.                         |
| ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΪΑ     | (N.A.T.) | έτ. «Γκραγούανη»             | 54 | 29440 | εφώ. Σουέζ ρόδος 9 Μαΐου                           |
| ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)            | (N.A.T.) | έτ. «Άλφα»                   | 43 | 6989  | εφώ. 'Αλδρειον 18 Μαΐου                            |
| ΑΛΕΞ (π.)                   |          | έτ. «Πριαλέξ»                | 25 | 2323  | άνεχ. Βαλτιμόρην από 16 'Οκτ.                      |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρβιόζα»               | 44 | 1413  | εφώ. Ναγκούνια 26 Μαΐου                            |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.                | (N.A.T.) | έτ. «Φιντέλιτυ»              | 56 | 10480 | άνεχ. Σεμπούν 22 Μαΐου                             |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Λαιμπήριαν»             | 56 | 20926 | έφθ. Χίροχατα 25 Μαΐου                             |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)           | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Νικόλαο»            | 43 | 2908  | άνεχ. Κουδέτ 16 Μαΐου διά Μπαγκόκ                  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.             | (N.A.T.) | έτ. «Φάριρον»                | 44 | 7215  | εις Κολομπού από 19 Μαΐου.                         |
| ΑΛΚΗΣ                       | (N.A.T.) | έτ. «Αλκιδίδης»              | 42 | 7066  | εφώ. Σουέζ ρόδος 9 Μαΐου                           |
| ΑΛΚΥΩΝ                      | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Ρίται»            | 44 | 7063  | εφώ. Σαντος 22 Μαΐου                               |
| ΑΛΜΑ                        | (N.A.T.) | έτ. «Κάμπος»                 | 41 | 7401  | άνεχ. Τόκιο 7 Μαΐου διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.          |
| ΑΛΜΠΑΝΤΑ                    |          | έτ. «Πλάσιαρ»                | 43 | 7250  | άνεχ. Σεμπούνος 21 Μαΐου δι' Εύρωπην               |
| ΑΛΜΠΑΡΑΝ                    | (N.A.T.) | έτ. «Εξτραμάρ»               | 44 | 7280  | έφθ. Ρεζάρο 19 Μαΐου                               |
| ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ                  | (N.A.T.) | έτ. «Πλάζμαρ»                | 44 | 7270  | άνεχ. Σανσόν 18 Μαΐου διά Σάφφι                    |
| ΑΛΤΙΣ                       | (N.A.T.) | έτ. «ΑΑΤΙ»                   | 41 | 7169  | άνεχ. Ωλωσιγκ 18 Μαΐου διά Μεξικόν                 |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                     | (N.A.T.) | έτ. «Σεν Έγκαρνιαν»          | 43 | 8426  | εφώ. Σαντος 22 Μαΐου                               |
| ΑΛΛΕΧΙ (Λιθάνου)            |          | έτ. «Σάν Άντωνιο»            | 43 | 7171  | άνεχ. Ηεράριο 22 Μαΐου δι' Άμβρεραν                |
| ΑΛΛΕΧΙ'Ρ (Λιθάνου)          |          | έτ. «Σάν Άντωνιο»            | 44 | 7183  | άνεχ. Ουαντον 23 Μαΐου διά Ρόπτερνταμ              |
| ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)             |          | έτ. «Μενά»                   | 38 | 1748  | έφθ. Αλάντρειαν 14 Μαΐου                           |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.)              | (N.A.T.) | έτ. «Αμαρυλλίσ»              | 45 | 7201  | άνεχ. Λίζαρον 16 Μαΐου διά Κόμπουργκ (Ον.)         |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)              | (N.A.T.) | έτ. «Ταράκον»                | 44 | 7242  | έφθ. Τριπολίν 11 Μαΐου διά Λαττάκια                |
| ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)                | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστ Αφρικαν»         | 56 | 13262 | άνεχ. Μπ. Αύρες 23 Μαΐου δι' Άμβρυργον             |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόσιεαν»            | 55 | 21075 | άνεχ. Τράποντες 21 Μαΐου διά Βενεζουέλαν           |
| ΑΝΔΡΟΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)        | (N.A.T.) | έτ. «Άνιμονι»                | 40 | 3182  | έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου                           |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Κάνονπους»              | 57 | 11978 | άνεχ. Τάιν 27 Μαΐου διά Λιοσαδώνα                  |
| ΑΝΘΑΡΑΣ (Λιθάνου)           | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάντερ»              | 53 | 18713 | έφθ. Γκπλόκ 20 Μαΐου                               |
| ΑΝΝΑ (δ.)                   | (N.A.T.) | έτ. «Άδωνις»                 | 42 | 7044  | άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 26 Μαΐου δι' Αρούμπαν         |
| ΑΝΝΑ (π.)                   | (N.A.T.) | έτ. «Ελντοράντο»             | 57 | 25441 | έφθ. Χούλι 22 Μαΐου                                |
| ΑΝΝΑ K.                     | (N.A.T.) | έτ. «Αφροδίτη»               | 45 | 4229  | άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 Μαΐου διά Πουέρτο λα Κρούζ  |
| ΑΝΝΑ ΛΟΥΓΙΖΑ (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστ Αφρικαν»         | 54 | 6112  | άνεχ. Κονκάρι 10 Μαΐου δι' Αμπιτζάν                |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Α. ('Ονδ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμισίον»             | 44 | 10505 | άνεχ. Ν. 'Υόρκην 19 Μαΐου δι' Αρούμπαν             |
| ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.)            |          | έτ. «Σάντα Άννα»             | 44 | 7258  | άνεχ. Τζιμπούτι 22 Μαΐου διά Βενετεντίαν           |
| ΑΝΤΙΜΠΕΣ                    | (N.A.T.) | έτ. «Σάντον»                 | 44 | 10599 | άνεχ. Αγούσιον 20 Μαΐου διά Λονδίνον               |
| ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Σάδουν Ή Νότ 'Ατλαντικ» | 63 | 15985 | έφθ. Τόκιο 19 Μαΐου                                |
| ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ               | (N.A.T.) | έτ. «Ατλας Πετρόλεσουμ»      | 57 | 15845 | έφθ. Ρόπτερνταμ 24 Μαΐου                           |
| ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)           | (N.A.T.) | έτ. «Μαρβόλορ»               | 48 | 3781  | άνεχ. Ντακάρ 14 Μαΐου δι' Αμπιτζάν                 |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ                    |          | έτ. «Άντινύους»              | 48 | 6259  | άνεχ. Ψηρμαντα 21 Μαΐου διά Κίναν                  |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιθάνου)      | (N.A.T.) | έτ. «Γκρίνθιλλη»             | 43 | 7244  | άνεχ. Τζιμπούτι 20 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν           |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ            | (N.A.T.) | έτ. «Ντιάφα»                 | 44 | 1589  | έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου                              |
| ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)           |          | έτ. «Σάν Ζουάν               | 24 | 4436  | έφθ. Βανκούμπερ 23 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην            |
| ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ                   | (N.A.T.) | έτ. «Απατούρια»              | 43 | 7154  | άνεχ. Ζυγκαπούρην ρόδος 8 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν       |
| ΑΠΕΞ                        | (N.A.T.) | έτ. «Άπεξ»                   | 42 | 6706  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 8 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν       |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)             | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Τζιοβάνι»           | 44 | 7284  | άνεχ. Γιορμαντα 21 Μαΐου διά Χάρην                 |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)         | (N.A.T.) | Α Κατονεύωρης                | 40 | 1280  | άνεχ. Μπάριπλαντος 16 Μαΐου διά Νιούπορτ           |
| ΑΡΑΓΚΟΝ                     | (N.A.T.) | έτ. «Σεγκόβια»               | 56 | 10180 | άνεχ. Ιάνοντας 25 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν           |
| ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)                | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνίτος»              | 35 | 4965  | άνεχ. Γιάνοντας 25 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν          |
| ΑΡΓΟΤΑΛΑ                    |          | έτ. Βρόγκος                  | 46 | 1951  | διπλήθε Βιράλταρ 23 Μαΐου δι' Αόρχονς              |
| ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)             | (N.A.T.) | έτ. «Ολιμονα»                | 42 | 7176  | 150 μ. Β.Α. Μαϊάμι από 24 'Απρ. διά Ιταλίαν        |
| ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)               | (N.A.T.) | έτ. «Βαλέρα»                 | 45 | 4660  | διπλήθε Βιράλταρ 23 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν         |
| ΑΡΗΣ (Λιθάνου)              | (N.A.T.) | έτ. «Αρες»                   | 30 | 4557  | άνεχ. Αμβέροαν 1 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο            |
| ΑΡΙΕΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσατλάντικη»         | 44 | 7179  | έφθ. Κατλάδο 26 Μαΐου                              |
| ΑΡΙΚΑ (π.)                  |          | έτ. «Ο νονοιάρια Νοθικόδ»    | 19 | 2395  | άνεχ. Ρόπτερναμ 16 Μαΐου διά Γένοβαν               |
| ΑΡΙΣΤΕΑ                     |          | έτ. «Τρανσαντίνα»            | 45 | 7210  | άνεχ. Κόμπε 16 Μαΐου διά Γένοβαν                   |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Άριας»                  | 63 | 27748 | άνεχ. Σεκαρά 16 Μαΐου διά Γένοβαν                  |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)             | (N.A.T.) | έτ. «Άριοτειδης»             | 37 | 4635  | άνεχ. Τζιμπούτι 17 Μαΐου διά Γένοβαν               |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Αριστομένης»            | 43 | 7247  | άνεχ. Αμβέροαν 1 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο            |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου)          |          | έτ. «Πέργυραος»              | 43 | 6995  | έφθ. Πότρ Σαιδ 18 Μαΐου                            |
| ΑΡΙΩΝ                       |          | έτ. «Αριάτε»                 | 44 | 7216  | άνεχ. Τζαρά 12 Μ                                   |



|                               |          |  |    |       |   |
|-------------------------------|----------|--|----|-------|---|
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .....      | (N.A.T.) | έτ. «Λάντλουσ» .....                     | 57 | 10499 | έφθ. Κόμπε 25 Μαΐου                             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ .....        | (N.A.T.) | έτ. «Μέντον» .....                       | 58 | 10499 | άνεχ. Ναγκόρια 21 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικόν      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερμάριν» .....                   | 54 | 20585 | διήλθε Σουεζ 19 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑ .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ντόροετ» .....                      | 58 | 10499 | διήλθε Παναρά 23 Μαΐου διά 'Ασωμόρι             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μέψιφις» .....                      | 43 | 14313 | άνεχ. Μόζι 23 Μαΐου διά Τεξάντα Σίλαντ          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΓΡΙΟΝ π. .... | (N.A.T.) | έτ. «Στέιτελ» .....                      | 44 | 13005 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου                      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Αφροδίτη» .....                     | 43 | 12846 | άνεχ. Πιούμπινο 18 Μαΐου διά Βόρ. 'Αμερικήν     |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΛΙΤΣΙΑ .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μηνόρος» .....                      | 59 | 9171  | άνεχ. Κόμπε 18 Μαΐου διά 'Αγ. Φραγκιόκον        |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ορίενταλ» .....                     | 52 | 12705 | άνεχ. 'Αμπαντάν 12 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΗ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Ορίενταλ» .....                     | 53 | 12705 | άνεχ. Νιγκότα 22 Μαΐου διά Πουλά Μπουκού        |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟ'ΙΣ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμίς» .....                      | 43 | 14294 | άνεχ. Βανκούμπερ 17 Μαΐου διά 'Αμερικασάκι      |
| ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Γρανικός» .....                     | 44 | 7282  | διήλθε Πούλο Μπούκομ 16 Μαΐου διά Τσιτταγκόκ    |
| ΓΡΑΝΑΔΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σεγκόβια» .....                     | 56 | 10180 | άνεχ. Μπάρμπαντος 17 Μαΐου διά Νιούπορτ         |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Άγ. Ιωάννη» .....                   | 44 | 7154  | έφθ. Ρόττερντα� 23 Μαΐου                        |
| ΔΕΣΠΩ (π.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Εσεράντζα» .....                    | 44 | 7207  | άνεχ. 'Αγ. Φραγκιόκον 30 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν   |
| ΔΗΝΟΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | Γ. Θ. Σιγάλας .....                      | 29 | 2935  | έφθ. Ταράντε 19 Μαΐου                           |
| ΔΗΝΟΣ ΠΑΓΟΝΙΠ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Διπλός» .....                       | 44 | 7259  | άνεχ. Γιοκοχάμα 21 Μαΐου διά δυτ., όκτην ΗΠΑ    |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μινέρβα» .....                      | 44 | 13488 | διήλθε Παναρά 4 Μαΐου διά Μιζουσίμα             |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμίσιον» .....                   | 45 | 10385 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Μαΐου διά Βενεζουέλαν     |
| ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.) .....          | (N.A.T.) | Κυπριανού .....                          | 43 | 7187  | άνεχ. Τζιμπούτι από 18 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ     |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ .....         | (N.A.T.) | έτ. «Καρίμπιαν» .....                    | 44 | 7257  | έφθ. Αμετερνταμ 15 Μαΐου                        |
| ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μπάκα Σαλίνα» .....                 | 43 | 7260  | διήλθε Παναρά από 25 'Απρ. διά Γιοκογάμαν       |
| ΔΙΩΝΗ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πουνάιτεντ Κρός» .....              | 52 | 12523 | έφθ. Καντλάρ 10 Μαΐου                           |
| ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΪΜΟΣ .....        | (N.A.T.) | έτ. «Τζόλφο» .....                       | 44 | 7264  | άνεχ. Τζιμπούτι 11 Μαΐου διά Καλκούταν          |
| ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Άλτα» .....                         | 45 | 12813 | άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου διά Πόρτ. Ετίεν       |
| ΔΡΟΜΩΝ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Κύκνος» .....                       | 64 | 17500 | διήλθε Παναρά 15 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν            |
| ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Τρυγούρουσα» .....                  | 42 | 2757  | έφθ. Μιδδλεσεμπρο 2 Μαΐου                       |
| ΔΩΡΙΕΥΣ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Δωρίες» .....                       | 58 | 6331  | άνεχ. Ν. Υόρκην 20 Μαΐου διά Σαδόνα             |
| ΔΩΡΙΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Δωρίς» .....                        | 54 | 6042  | άνεχ. Κύπρων 26 Μαΐου διά Μίρι                  |
| ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια» .....                     | 57 | 13711 | άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 10 Μαΐου διά Νιγκάτα        |
| ΕΒΜΑΡ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ταουντείον 'Αρμαντόρες» .....       | 43 | 8184  | άνεχ. Σιδένευ 20 Μαΐου διά Κολόμπο              |
| ΕΕΡΟΣ .....                   | (N.A.T.) | Νόρρ Άτλαντικ .....                      | 63 | 15983 | άνεχ. Βικτωρίαν 14 Μαΐου διά 'Αμερέσον          |
| ΕΖΕ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Ελεσποντ» .....                     | 39 | 6697  | άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού    |
| ΕΘΟΣ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Δράκε» .....                        | 56 | 10329 | άνεχ. Γιοκοχάμα 15 Μαΐου διά 'Ην. Πολιτείας     |
| ΕΙΡΗΝΗ (η.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Πουντά 'Αρένας» .....               | 29 | 6941  | έφθ. Μπ. Αύρες 11 Μαΐου                         |
| ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιθάνου)           | (N.A.T.) | έτ. «Μπλέσσιογκ» .....                   | 42 | 7210  | άνεχ. Χώρη Κύπρ 10 Μαΐου                        |
| ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ .....         | (N.A.T.) | έτ. «Στέφη» .....                        | 43 | 7261  | άνεχ. Λός 'Αντζέλες 6 Μαΐου διά Χουάσκο         |
| ΕΛΕΑΝΟΡ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Αλεξανδρία» .....                   | 43 | 7244  | άνεχ. Μόδι 10 Μαΐου διά Χουάσκο                 |
| ΕΛΕΝ Κ. ....                  | (N.A.T.) | έτ. «Αλυμπατρος» .....                   | 45 | 7160  | άνεχ. Μουρίκιον 22 Μαΐου διά Ντάρμπτον          |
| ΕΛΕΝΑ (π.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Καργκόνεντον Ίντερνάντο» .....      | 22 | 1953  | έπειτα πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ                            |
| ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Άργυρους» .....                     | 38 | 5500  | έφθ. Ροζέριο 20 Μαΐου                           |
| ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Ελευθερούπολις» .....               | 58 | 13066 | άνεχ. Μοντεβίδεο 18 Μαΐου διά 'Αρούμπαν         |
| ΕΛΛΗΝ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Φάραλλον» .....                     | 52 | 11466 | άνεχ. Ν. Υόρκην 18 Μαΐου διά 'Αρούμπαν          |
| ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρπρέζα» .....                     | 44 | 7051  | άνεχ. Λός 'Αντζέλες από 10 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΕΛΛΗΝΗ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Σάγκα» .....                        | 56 | 10312 | άνεχ. Τόκιο 1 Μαΐου διά Βανκούμπερ              |
| ΕΠΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....  | (N.A.T.) | έτ. «Πόλαρος» .....                      | 35 | 4963  | άνεχ. Γιασέτα σπώ από 26 'Απρ. διά Σαγκόνη      |
| ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάν.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Ενωσις» .....                       | 43 | 7162  | έφθ. Οξάνια από 28 'Απρ.                        |
| ΕΠΙΚ (μικτόν) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ερκουλες» .....                     | 58 | 17749 | άνεχ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου διά Γκουαγιακάν       |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Ζοζέ» .....                     | 43 | 7272  | άνεχ. Πολικούσια 12 Μαΐου διά Μανίλαν           |
| ΕΥΑ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Μοντελίντο» .....                   | 57 | 6223  | έφθ. Τσιμπότε 14 Μαΐου                          |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Παναγία» .....                      | 42 | 2720  | έργει Ρόττερνταμ από 23 'Ιαν.                   |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ιντηπέντεντον» .....                | 43 | 7231  | έφθ. Βικτωρίαν 14 Μαΐου                         |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Λέανδρος» .....                     | 19 | 3858  | άνεχ. Σουεζ 17 Μαΐου                            |
| ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Μαρφουσέντε» .....                  | 29 | 4248  | άνεχ. Αμβούργον 7 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον         |
| ΕΥΒΟΙΑ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ελλεινίκη Σίππιγκ & Ίντάστρι» ..... | 43 | 8393  | έφθ. Ντουσούθ 17 Μαΐου                          |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Οσαεν» .....                        | 42 | 6975  | διήλθες "Αγ. Βικέντιος 25 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες  |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Προμπθεύδη» .....                   | 54 | 11208 | άνεχ. Αντεν 18 Μαΐου διά Ρός Τανούρα            |
| ΕΥΓΕΝΙΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Οφθεύδης» .....                     | 64 | 35200 | άνεχ. Σιδώνα 11 Μαΐου διά Σλάγκεν               |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. ....               | (N.A.T.) | έτ. «Κολόσας οίλι» .....                 | 56 | 10053 | έφθ. Τακούμα 20 Μαΐου                           |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Ποιειδών» .....                     | 54 | 18730 | άνεχ. Σπέτζια 18 Μαΐου διά Μπάνιας              |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Εύκρισιά» .....                     | 56 | 30150 | άνεχ. Περσ. Κόλπον 12 Μαΐου διά Πόρτ Ντίκον     |
| ΕΥΓΛΑΟΙΔΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Εύρυμαρ» .....                      | 59 | 9003  | έφθ. Πόρτο Αλλέγκρε 24 Μαΐου                    |
| ΕΦΕΣΟΣ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ξέμολκο» .....                      | 49 | 17613 | άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαΐου διά Κόμπε            |
| ΖΑΝΙΑΛ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκονάντο» .....                   | 44 | 10393 | έφθ. Καλλόνα 19 Μαΐου                           |
| ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Οὐλατραμάρ» .....                   | 42 | 2881  | άνεχ. Γράντον 23 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον          |
| ΖΕΦΥΡΟΣ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Βίτα» .....                         | 44 | 4296  | άνεχ. Μπιζέρτο 3 Μαΐου διά 'Ελλαδα              |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ιασιοσδάς» .....                    | 43 | 7273  | άνεχ. Σορέλ 22 Μαΐου (διαταγάς)                 |
| ΖΙΤΑ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Οινουσάδη» .....                    | 55 | 7696  | άνεχ. Μπόκα Γκράντε 12 Μαΐου διά Λίνερπουλ      |
| ΖΩΔΑΟΧΟΣ ΝΗΓΗ (Λιθάν.) .....  | (N.A.T.) | έτ. «Οινουσάδη» .....                    | 37 | 1917  | έφθ. Μολάγια 22 Μαΐου                           |
| ΗΓΚΑ (παν.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Βιαρέγιες» .....                    | 30 | 1569  | έπις Λός 'Αντζέλες από 22 Μαρτ. 1963 (ΕΠΟΛΗΘΗ)  |
| ΗΛΕΚΤΡΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Ριό Παλιέα» .....                   | 45 | 14418 | διήλθε Θέστα 16 Μαΐου διά Οδσόν                 |
| ΗΛΙΑΣ ΛΑΪΜΟΣ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μαρβέλλα» .....                     | 57 | 10173 | άνεχ. Ρεσόφ 24 Μαΐου διά Λός Πάλμας             |
| ΗΡΑ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Ηλ. Κωνσταντίνου» .....             | 48 | 4697  | άνεχ. Βενετίαν 21 Μαΐου διά Μόντρεαλ            |
| ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σκούφαλος» .....                    | 47 | 5120  | έπις Πόρτ Χάρκουρτ υπό παραλόδην                |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Αλμπέρτα» .....                     | 43 | 7180  | άνεχ. Ουάριο Μπούκομ 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ    |
| ΗΣΤΙΠΤΟΡ (παν.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Τάκης» .....                        | 37 | 1166  | άνεχ. Μπάρρου 21 Μαΐου διά Μποργύτων            |
| ΘΑΛΗΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ωκεανίς» .....                      | 43 | 7183  | άνεχ. Σουραμπάγια 14 Μαΐου διά Χαιφόγκ          |
| ΘΕΝΚΣΕΓΚΙΒΙΓΚ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σμύπορντ» .....                     | 44 | 7260  | διήλθε Πανερό 12 Μαΐου διά Λοιδίνον             |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΪΜΟΣ (Λιθ.) .....  | (N.A.T.) | έτ. «Μαρπλάρ» .....                      | 44 | 7194  | έφθ. Μπαγιόν 17 Μαΐου                           |
| ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Ατλαντικά» .....                    | 38 | 7246  | άνεχ. Μπ. Αύρες 21 Μαΐου διά Γένοβαν            |
| ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Φιαντόρα» .....                     | 45 | 7255  | άνεχ. Κολδόπατο 14 Μαΐου (διαταγάς)             |
| ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσασταλνίκα» .....               | 43 | 7188  | άνεχ. Ρόττερνταμ από 12 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς  |
| ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Πρεθέζα» .....                      | 42 | 7205  | άνεχ. Φρίποτ (Μπαχ.) 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ    |
| ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ .....        | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κάρυκο» .....           | 63 | 15923 | έφθ. Γιοκοχάμα 19 Μαΐου                         |
| ΘΟΥΛΑ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Κοντινέντα» .....                   | 43 | 2015  | διήλθε Κωνιπάλιον 16 Μαΐου διά Μεσόγειον        |
| ΘΡΑΞΙΟΥΒΟΥΛΟΣ (π.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Οριεντ Μαρίν» .....                 | 44 | 7257  | άνεχ. Πολέμη 18 Μαΐου διά Βασαγιάμα             |
| ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Οριεντ Μαρίν» .....                 | 42 | 7162  | έφθ. Μπ. Αύρες 21 Μαΐου διά Τανούρα             |
| ΙΑΝΘΗ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμίσιον» .....                   | 42 | 9853  | άνεχ. Σαβάνα 26 Μαΐου διά Βενεζουέλαν           |
| ΙΑΝΕΑ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Καπράγια» .....                     | 53 | 11713 | άνεχ. Ντέρμπιαν 18 Μαΐου διά 'Αμπαντόν          |
| ΙΙΜΥ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Ασούνιον» .....                     | 37 | 5925  | άνεχ. Χοβάνα 11 Μαΐου διά 'Αντιλλας             |
| ΙΝΒΙΚΤΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Βεσόπουλο» .....                    | 20 | 2253  | διήλθει Κωνιπάλιον 30 'Απρ. διά Μεσόγειον       |
| ΙΟΝΙΑΝ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Βεσόπουλο» .....                    | 44 | 12646 | έφθ. Ντουσούθ 21 Μαΐου                          |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΙΑΝΤΕΡ .....      | (N.A.T.) | έλληνικα συμφέροντα .....                | 21 | 1173  | έφθ. Μασσαλίαν 21 Μαΐου                         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Τραφάλγκαρ» .....                   | 56 | 10414 | άνεχ. Τόκιο 24 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ              |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Κριοτομπάλ» .....                   | 44 | 7176  | έφθ. Βανκούμπερ 7 Μαΐου                         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Μπερκλέυ» .....                     | 63 | 13516 | έφθ. Κόρπε 22 Μαΐου                             |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μαϊφαίρ» .....                      | 56 | 10422 | έφθ. Γιοκοχάμα 25 Μαΐου                         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μπαντόφροντ» .....                  | 63 | 13517 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου                        |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόσεαν» .....                   | 53 | 15826 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 20 Μαΐου διά Γένοβαν           |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ' ΓΙΝΤΕΡ (π.) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Κριοτομπάλ» .....                   | 44 | 7198  | άνεχ. Βανκούμπερ 23 Μαΐου                       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Πανοσεάνικ» .....                   | 53 | 13485 | άνεχ. Παγκόδα 18 Μαΐου διά 'Ινδονησίαν          |
| ΙΟΥΛΙΑ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ταμίζ» .....                        | 37 | 1652  | άνεχ. Περισαί 22 Μαΐου διά Μερσίνα              |
| ΙΡΙΣ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Τριψαμάρ» .....                     | 33 | 3946  | άνεχ. Λιδόρων 17 Μαΐου                          |
| ΙΡΙΣ II (π.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Σαλινάς» .....                      | 41 | 7289  | άνεχ. Βρέμην 14 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες            |
| ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)              |          |  |    |       |   |

|                           |          |                            |    |       |  |
|---------------------------|----------|----------------------------|----|-------|--|
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ                  | (N.A.T.) | έτ. «Ελ Τρέιντερς»         | 44 | 7255  | άνεχ. Μήτικε 14 Μαΐου διά Φωτιππίνας             |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ                  | (N.A.T.) | έτ. «Ελικώνη»              | 43 | 8465  | δημήτλες Αγ. Βισεντίου 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ   |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιβ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριοπότεντέ          | 44 | 7192  | άνεχ. Τζιμπούτι από 15 Απρ. διά Τσιτταγκόκ       |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ           |          | έτ. «Βαλδίζα»              | 35 | 5103  | έφθ. Κοατζοκοάλκας 23 Μαΐου                      |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιβ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Σικόνεν»              | 29 | 2666  | άνεχ. Τάιν 23 Μαΐου διά Λισσαθώνα                |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Μπόλτια»              | 21 | 1498  | δημήτλες Κων/πολίν 15 Μαΐου διά Κωνυτάντζαν      |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ           | (N.A.T.) | έτ. «Βίρογκο»              | 43 | 1790  | άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου δι' Άλγεριον              |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ           | (N.A.T.) | έτ. «Φιάντζια»             | 63 | 17057 | έφθ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου δια Λισσαθώνας          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Νιλελούεθα»           | 56 | 10015 | έφθ. Βαγκούνερ 24 Μαΐου                          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)    |          | έτ. «Άγιοι Άνθρωποι»       | 07 | 1075  | άργει. Πειραιάς από 22 Ιαν.                      |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)       |          | έτ. «Υποπαντή»             | 41 | 2866  | έφθ. Λισσαθώνα 25 Μαΐου                          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Υποπαντή»             | 43 | 2874  | άνεχ. Αλγέριον 12 Μαΐου δι' Άρξιού               |
| ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Μπροφάροντς»          | 24 | 2060  | έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου                            |
| ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ                | (N.A.T.) | έτ. «Καπετάνιοσσα»         | 44 | 7281  | έφθ. Σαιν Τζώ από 18 Απρ.                        |
| ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)     | (N.A.T.) | έτ. «Αντόρ»                | 43 | 7993  | άνεχ. Λός Αντζέλες 18 Μαΐου διά Ναγκόγια         |
| ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ                | (N.A.T.) | έτ. «Βαλμέντε»             | 46 | 8147  | έφθ. Τσιτταγκόγη 19 Μαΐου                        |
| ΚΑΡΝΕ'ΙΣΟΝ (Λιβάνου)      | (N.A.T.) | έτ. «Μαρεμπρέσσα»          | 44 | 7139  | έφθ. Αλεξανδρείαν 16 Μαΐου                       |
| ΚΑΣΣΙΑΝ                   | (N.A.T.) | έτ. «Αστρομπέλλο»          | 29 | 4884  | έφθ. Νοεβίτας από 19 Απρ.                        |
| ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)             |          | έτ. «Σάνι Φελιότια»        | 43 | 7033  | άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαΐου διά Κολόμπο              |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Κάργκο»         | 57 | 20564 | δημήτλες Σουέζ 19 Μαΐου διά Χόρ άλ. Αμάγια       |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιβ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Φράνκο»               | 29 | 9357  | άνεχ. Τζιμπούτι από 25 Μαρτ. διά Κίναν           |
| ΚΑΤΣΕΡ                    | (N.A.T.) | έτ. «Προσπέριτο»           | 43 | 7144  | έφθ. Τζέδδαν από 13 Απρ.                         |
| ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)         | (N.A.T.) | έτ. «Εντίνα»               | 43 | 7238  | έφθ. Κιουρασάα 22 Μαΐου                          |
| ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Αλγικομπέντας»        | 57 | 25183 | δημήτλες Παναμά 24 Μαΐου διά Περού               |
| ΚΙΤΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Πριμέρα»              | 59 | 24333 | δημήτλες Σουέζ 11 Μαΐου διά Περσ. Κάλπον         |
| ΚΙΤΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Βόλκαν»               | 56 | 21131 | άνεχ. Ντάρμπιταν 15 Μαΐου διά Μπανάτρ Μασσάρ     |
| ΚΙΤΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)          | (N.A.T.) | Μ. Νουκός                  | 64 | 29797 | έφθ. Τσιμπούτι 24 Μαΐου                          |
| ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)              | (N.A.T.) | έτ. «Μυρμιδώνη»            | 58 | 20487 | άνεχ. Τεργέστην 21 Μαΐου διά Λίβανον             |
| ΚΙΜΩΝ                     |          | «Ζαδέ»                     | 39 | 4716  | άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Μαΐου διά Χάιφαν             |
| ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Εύαγγελιστρια»        | 44 | 7299  | έφθ. Ν. Ύρδην 20 Μαΐου                           |
| ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)          | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσέαναι»           | 56 | 23232 | έφθ. Γιοκοχόμεαν 26 Μαΐου                        |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ                  | (N.A.T.) | «Άλ. Τσαλίρης»             | 27 | 5411  | άνεχ. Ρόττερνταμ από 17 Απρ. διά Χαβάναν         |
| ΚΛΕΙΡ (παν.)              | (N.A.T.) | έτ. «Γκουντ Σουίντ»        | 59 | 10400 | άνεχ. Σινέβ 5 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν              |
| ΚΛΥΤΙ (δ.)                | (N.A.T.) | έτ. «Πεντούλας»            | 42 | 7176  | άνεχ. Τζιμπούτι 11 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν            |
| ΚΝΟΖΑ                     | (N.A.T.) | έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ»   | 58 | 22129 | έφθ. Νέαπολιν 22 Μαΐου                           |
| ΚΝΟΖΑΓΚΑ                  | (N.A.T.) | έτ. «Τρόμπι»               | 43 | 7248  | έφθ. Κάρδιφ 9 Μαΐου                              |
| ΚΟΙΜΗΣΙΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Ορόνια»               | 44 | 7159  | έφθ. Οζόκαν 7 Μαΐου                              |
| ΚΟΜΕΤ                     | (N.A.T.) | έτ. «Νότλιου»              | 43 | 7176  | άνεχ. Κιουρασάα 26 Μαΐου διά Νόρφολκ             |
| ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)        |          | έτ. «Μονάρκα»              | 43 | 7250  | έφθ. Πόρτ Άλμπρεη 23 Μαΐου                       |
| ΚΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ (δ.)         |          | έτ. «Ντάνα»                | 53 | 12284 | άνεχ. Αρουππού από 15 Απρ. διά Λιβάνην           |
| ΚΟΝΔΩΡ                    | (π.)     | έτ. «Μπάρου»               | 53 | 11270 | άνεχ. Μίδδλσερμπού 29 Μαΐου διά Χούστον          |
| ΚΟΝΚΟΡΝΤ                  |          | έτ. «Αγκουιλλά»            | 19 | 2949  | άνεχ. Αγκόνα 8 Μαΐου διά Ραβέναν                 |
| ΚΟΝΖΟΝΕ'ΙΝΣ (δ.)          |          | έτ. «Λόγιαλλ»              | 43 | 7230  | άνεχ. Χιροκόπεια 16 Μαΐου διά Μπαγκόκ            |
| ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Κονσονέΐνς»           | 53 | 12062 | έφθ. Αντεν 20 Μαΐου (διά Περσ. Κόλπον)           |
| ΚΟΡΗ (π.)                 |          | έτ. «Βάλρους»              | 56 | 12843 | έφθ. Κολόμπια ρίζερ 20 Μαΐου                     |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.)            | (N.A.T.) | έτ. «Οξειλιαρ»             | 41 | 5173  | άνεχ. Λάς Πέλμας 18 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες         |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ               | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Αννούλια»       | 40 | 3496  | έφθ. Ταρραγκόνα 10 Μαΐου                         |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Βιλανούέδα»           | 43 | 8685  | έφθ. Βομβάριαν 16 Μαΐου                          |
| ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ                 |          | έτ. «Βίλανουέδα»           | 63 | 30705 | δημήτλες Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάρφεν  |
| ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ                 | (N.A.T.) | έτ. «Σάνη Πέντρο»          | 45 | 7247  | δημήτλες Πόρτ Σαιδ 20 Μαΐου διά Γαλλίαν          |
| ΚΟΡΕΑΤΙΡ                  | (N.A.T.) | έτ. «Φιγκουμέρας»          | 56 | 10567 | έφθ. Τρίνινταντ 14 Μαΐου                         |
| ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)           |          | έτ. «Ηστερν Ση Τράνονπορτ» | 62 | 14963 | άνεχ. Χάμπουν ρέζε 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν         |
| ΚΡΕΣΤΑ                    | (N.A.T.) | έτ. «Χόμη»                 | 57 | 17827 | άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαΐου διά Πάλμαν             |
| ΚΡΗΝΗΣ (δ.)               | (N.A.T.) | έτ. «Βιλλαδιόζα»           | 44 | 7135  | άνεχ. Θρί Ρίβερς 20 Μαΐου (διαταγάς)             |
| ΚΡΙΣ (Λιβ.)               | (N.A.T.) | έτ. «Μάρα»                 | 57 | 24304 | άνεχ. Χάργης Αίλαντ 22 Μαΐου (διαταγάς)          |
| ΚΡΙΣΤΙΑΝ                  | (N.A.T.) | έτ. «Λαϊμπρίαν»            | 38 | 6032  | έφθ. Ν. Ναγκασάκι από 16 Απρ.                    |
| ΚΥΜΟ (δ.)                 | (N.A.T.) | έτ. «Τίκλαρά»              | 56 | 4031  | έφθ. Ν. Όρελαντη 21 Μαΐου                        |
| ΚΥΠΡΟΣ (Λιβάνου)          | (N.A.T.) | έτ. «Τροδίτις»             | 43 | 7230  | διηλήτες Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ       |
| ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου)      |          | έτ. «Ναΐάς»                | 44 | 2896  | άνεχ. Μπ. "Αύρες 14 Μαΐου διά Κίναν              |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)         |          | έτ. «Σάντα Βαρβάρα»        | 21 | 2294  | έφθ. Πειραιά 1 μαϊου                             |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)      |          | έτ. «Τουραμένο»            | 36 | 3149  | άνεχ. Σέουμπολ 14 Μαΐου διά Γκρανβίλλα           |
| ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ            | (N.A.T.) | έτ. «Τκαναντέρος»          | 45 | 6172  | δημήτλες Σουέζ 21 Μαΐου διά Ράς Τανούρα          |
| ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Κοοτίκος»             | 39 | 2993  | έφθ. Μπ. πτωρυμποτέλ 5 Μαΐου διά Υστάντ          |
| ΛΑΕΡΤΗΣ                   |          | έτ. «Στάλα»                | 50 | 8683  | δημήτλες Ειρηνέτ θέρα 23 Μαΐου δι' Οζάκαν        |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Εργκάπα»              | 53 | 11262 | έφθ. Κριστούπαλ 20 Μαΐου                         |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ                 |          | έτ. «Ιντσόστριελ Μαριν»    | 43 | 8466  | δημήτλες Παναμά 17 Μαΐου διά Τρίνινταντ          |
| ΛΑΡΓΚΟ (δ.)               | (N.A.T.) | έτ. «Ρέα»                  | 56 | 23880 | έφθ. Αιμούργον 25 Μαΐου                          |
| ΛΕΡΟΣ                     | (N.A.T.) | έτ. «Βιασεντόρα»           | 56 | 10048 | άνεχ. Μομπιάλ 15 Μαΐου δι' Αλεξανδρείαν          |
| ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιβάνου)         |          | έτ. «Λέφτροικι             | 43 | 7176  | δημήτλες Παναμά 14 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν            |
| ΛΕΨΙΔΙΑΣ (δ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Μιραμόντε»            | 53 | 13406 | άνεχ. Πουέρτο Λά Κρούζ από 30 Μαρτ. διά Σαλβαδόρ |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ                  |          | έτ. «Ζπότη»                | 43 | 7109  | άνεχ. Μπ. Αύρες 12 Μαΐου δι' Ανατολήν            |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»     | 53 | 12577 | έφθ. Περαία 20 Μαΐου διά Βενετίαν                |
| ΛΙΝΤΑ                     |          | έτ. «Τόρρες»               | 62 | 10836 | έφθ. Τόκιο 23 Μαΐου                              |
| ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Αλεξάνδρα»            | 42 | 7252  | άνεχ. Πουύλο Μπουκούρ 8 Μαΐου δι' Οζάκαν         |
| ΛΟΥΔΙΑΣ                   |          | έτ. «Λίττλ Τζών»           | 54 | 1604  | έφθ. Ακάπτα 5 Μαΐου                              |
| ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Μάρινερς Τρανον»      | 43 | 8395  | δημήτλες Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Ν. Ύρδην         |
| ΛΟΥΡΙΑ                    |          | έτ. «Κοντινένταλ           | 50 | 15943 | δημήτλες Παναμά 17 Μαΐου διά Ελρινικόν           |
| ΛΟΥΣΥ                     | (N.A.T.) | έτ. «Μαρβενίντα»           | 43 | 7044  | άνεχ. Πουύλο Μπουκούρ 20 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν      |
| ΛΟΥΣΣΙΟΣ                  | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια»             | 57 | 5783  | δημήτλες Παναμά 21 Μαΐου διά Βάρναν              |
| ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)           | (N.A.T.) | έτ. «Ελδίρα»               | 44 | 7244  | έφθ. Αίδιες 19 Μαΐου                             |
| ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)            | (N.A.T.) | έτ. «Άτλας»                | 43 | 7228  | έφθ. Σάντος 15 Μαΐου                             |
| ΛΥΡΙΚ (δ.)                |          | έτ. «Μαρντεστίνο»          | 29 | 6638  | άνεχ. Μη. Αύρες 23 Μαΐου δι' Αρμούργον           |
| ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου)           | (N.A.T.) | έτ. «Θήατρο»               | 43 | 10521 | άργει Οραντς από 18 Ιουν. 1961                   |
| ΜΑΓΔΑΛΑΝΗΣ (π.)           |          | έτ. «Λώρη»                 | 43 | 2847  | άνεχ. Βενετίαν από 19 Απρ. διά Καναδάν           |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ                 | (N.A.T.) | «Καργκούενα Ίντερνάο»      | 39 | 2819  | άνεχ. Γένοβαν 17 Μαΐου διά Γιβραλτάρ             |
| ΜΑΙΡΗ                     |          | έτ. «Νόρο Ατλάντικ»        | 63 | 15983 | άνεχ. Μορμόυκαν 10 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν            |
| ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια»             | 49 | 5685  | έφθ. Λίβερπούλ 21 Μαΐου                          |
| ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (δ.)            |          | έτ. «Τρανσοοεάνικ Π.Κ.»    | 58 | 24065 | άνεχ. Πικονόχαμ 22 Μαΐου                         |
| ΜΑΙΛΜΑΡΚ (Λιβάν.)         | (N.A.T.) | έτ. «Δημητρα»              | 37 | 4838  | έφθ. Κερρόνα 21 Μαΐου                            |
| ΜΑΙΜΕΝ (Λιβάν.)           | (N.A.T.) | έτ. «Μάστουλ»              | 18 | 920   | άργει Πέραμα από 17 Φεβρ. 1962                   |
| ΜΑΙΛΟΥ (Λιβάνου)          | (N.A.T.) | έτ. «Μίνα»                 | 43 | 7145  | άνεχ. Χαδάνα 6 Μαΐου                             |
| ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)         |          | έτ. «Αινά»                 | 43 | 7255  | έφθ. Γιοκοχόμε 21 Μαΐου                          |
| ΜΑΝΤΥ                     | (π.)     | έτ. «Αγ. Φανούριος»        | 30 | 1890  | έφθ. Ρουέν 8 Μαΐου                               |
| ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ                 |          | έτ. «Μπάχι Σαλίνας»        | 44 | 7072  | δημήτλες Θίουταν 23 Μαΐου διά Μπουργκάκης        |
| ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗΝΗ             | (N.A.T.) | έτ. «Παρανάλτο»            | 43 | 7189  | άνεχ. Λός Αντέζες 21 Μαΐου διά Τόκιο             |
| ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (δ.)       |          | έτ. Ούάιλφο                | 50 | 9847  | άνεχ. Μπακίνη Μπλάγκαν 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάν.)        | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Κάργκο»         | 57 | 20564 | δημήτλες Σάουθεντ 16 Μαΐου διά Λίβανον           |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάν.)        |          | έτ. «Πέρλας»               | 32 | 1595  | ίδες: «ΜΑΡΙΑ», ως μετωνυμόσθητη                  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)       | (N.A.T.) | έτ. «Σάνη Μαουριτσίο»      | 25 | 1473  | άνεχ. Βενετίαν 12 Μαΐου διά Σεμπένικο            |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου)       |          | έτ. «Ρουάσουν»             | 27 | 1554  | δημήτλες Κανάνη 20 Μαΐου                         |
| ΜΑΡΓΙΚΑ                   |          | Σίγαλας και Πλατῆς         | 30 | 4620  | άνεχ. Λισσαθώνα 17 Μαΐου διά Σάντος              |
| ΜΑΡΗ                      |          | έτ. «Παναδιέρο»            | 62 | 8951  | έφθ. Τάιν 17 Μαΐου                               |
| ΜΑΡΗΛΙΖΑ                  | (N.A.T.) | έτ. «Παναγιά»              | 43 | 2841  | έφθ. Χάδην ύπο παραλαβήν                         |
| ΜΑΡΙΑ                     |          | έτ. «Βίτα»                 | 48 | 2009  | έφθ. ιδρυμον. Αγ. Γεωργίου (ίπισκευαι)           |
| ΜΑΡΙΑ (π.)                | (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα   | 32 | 1595  | άνεχ. Τζέδδαν 19 Μαΐου διά Σουέζ                 |
| ΜΑΡΙΑ                     | (N.A.T.) | έτ. «Μπροφάντης»           | 29 | 2569  | άνεχ. Καλλάδη 21 Μαΐου διά Σάν Νικολαϊς          |
| ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ          | (N.A.T.) | έτ. «Μάννα»                | 43 | 8426  | έφθ. Μπρισμπάρι 24 Μαΐου                         |
| ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιβ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Νάξος»                | 56 | 5490  | άνεχ. Ντάκαρ 14 Μαΐου δι' Αμέρεσαν               |
| ΜΑΡΙΑ - PENE              |          | έτ. «Μιοιεάπα»             | 44 | 7254  | έφθ. Ρουέν 19 Μαΐου                              |
| ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβ.)       |          | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα   | 42 | 7203  | άνεχ. Ντάκαρ 22 Μαΐου διά Μόζι                   |
|                           |          |                            |    |       |  |

|                                  |          |  |    |       |   |
|----------------------------------|----------|--|----|-------|---|
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μάριβικ» .....                    | 52 | 11169 | όνεχ. Πουέρτο Μιράντα 20 Μαΐου δι' 'Αμβούργον               |
| ΜΑΡΙΕΛΥ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Γέλιεζ» .....                     | 44 | 7206  | έφθ. Γένοβαν 11 Μαΐου                                       |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλε Νόρτε» .....                | 56 | 20207 | έφθ. Γένοβαν 20 Μαΐου                                       |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. .....                | (N.A.T.) | έτ. «Πλανούλτρα» .....                 | 61 | 8951  | έφθ. Σαλδαδόρ 21 Μαΐου                                      |
| ΜΑΡΙΒΙΚΙ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Μάριθικ» .....                    | 40 | 5110  | όνεχ. Ριγίκοσ 15 Μαΐου διά Σμύρνην                          |
| ΜΑΡΙΕΛΙΝ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Μαριφόρτονά» .....                | 44 | 7212  | έφθ. Συμύρην 16 Μαΐου                                       |
| ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ακιραμάρ» .....                   | 43 | 7253  | έφθ. Πόρτα Σουδάν 18 Μαΐου                                  |
| ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» .....                | 44 | 7279  | όνεχ. Λός "Αντζέλες 22 Μαΐου διά "Ιμμιγχαμ                  |
| ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Μαρμπούενο» .....                 | 63 | 15364 | εις θέσιν 17-32 B. — 118 A. Μαΐου 13 διά Μορμουγκάο         |
| ΜΑΡΙΝΕΤΚΡΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Μαριστρέλλα» .....                | 44 | 7150  | έφθ. Εμδεν 20 Μαΐου   |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μαιμδάκη» .....                   | 45 | 10448 | όνεχ. "Αμδούργον 16 Μαΐου διά Παλέρμον                      |
| ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Πλανα. 'Εουρόπα» .....            | 44 | 10445 | έργει. "Ελευσίνιος από 8 'Οκτ. 1962                         |
| ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαριθίκη» .....                   | 51 | 11901 | όνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 16 Μαΐου διά Φώλλ Ρίβερ              |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτσα» .....                    | 43 | 7234  | διηλθ. Γιβραλτάρ 23 Μαΐου                                   |
| ΜΑΡΙΤΥΧ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Μαριφόρτονά» .....                | 43 | 7232  | έφθ. Μελδούρημ 23 Μαΐου                                     |
| ΜΑΡΙΧΩΡΑ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Μάρικη» .....                     | 40 | 5147  | άργει. "Αμπελάκη από 6 'Απρ.                                |
| ΜΑΡΚΑΡ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Πρόδοσης» .....                   | 42 | 7244  | όνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 16 Μαΐου διά 'Ατλαντικόν             |
| ΜΑΡΛΕΝΑ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Όριεντ Έξερές» .....              | 50 | 15929 | έφθ. Ελευσίνιος από 8 'Οκτ. 1962                            |
| ΜΑΡΛΙΝ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Σαδουθέρν Στάρ» .....             | 44 | 2547  | όνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 16 Μαΐου διά Ιαπωνίαν                |
| ΜΑΡΛΙΝΤΟ (π.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαροεδίτιο» .....                 | 46 | 2270  | έφθ. Κριστοπόλις 20 Μαΐου                                   |
| ΜΑΡΜΑΡΟΝ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Συμφωνία» .....                   | 44 | 7250  | όνεχ. Λονδίνον 19 Μαΐου δι' 'Ακάμπα                         |
| ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Άρκουλη» .....                    | 43 | 7263  | έφθ. Βανιουόβερ 22 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν                       |
| ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. .....               | (N.A.T.) | έτ. «Τράνσοπορτ» .....                 | 44 | 7251  | διηλθ. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Μεσόγειον                     |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Χόδρικι» .....                    | 56 | 23871 | έφθ. Εμδεν 20 Μαΐου   |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ .....               | (N.A.T.) | Οίκος Εύσταθίου .....                  | 64 | 9100  | όνεχ. Ράς Τανούρα 9 Μαΐου διά Γιοκκαΐσι                     |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Μπιλιμάπο» .....                  | 54 | 19190 | όνεχ. Αμεδσαν 17 Μαΐου ρίο Ν. 'Ορλεάνη                      |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ» .....             | 48 | 2346  | όνεχ. Πόρτ ντε Μπούι 20 Μαΐου                               |
| ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ» .....             | 20 | 1512  | διηλθ. Κων. πολιν 17 Μαΐου διά Βραΐλαν                      |
| ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ .....               | (N.A.T.) | Τράνσοπορτ Ναϊβικ..                    | 40 | 7121  | όνεχ. Γιασδέτας 19 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν                    |
| ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Παφίκι» .....                | 43 | 7176  | όνεχ. Οζέκα 15 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας                     |
| ΜΑΧΗΤΗΣ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Αίριθλλ Μότοροπι» .....           | 57 | 8855  | όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις από 25 'Απρ. διά Γκουιμάρας "Αίλαντ |
| ΜΕΛΙΝΤΑ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Ινικαίκα» .....                   | 45 | 7264  | όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 25 Μαΐου διά 'Αρουμπαν              |
| ΜΕΛΙΤΗ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Αλπέργκας» .....                  | 57 | 11691 | όνεχ. Καρντιφ 16 Μαΐου (διαταγάς)                           |
| ΜΕΞΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μόντορ» .....                     | 46 | 4140  | όνεχ. Ράς ές Σιδέρ 12 Μαΐου διά Μπουργκάς                   |
| ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΤ' ΟΝΙΡ (δ.) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Φαιράϊλι» .....                   | 54 | 12552 | διηλθ. Κων. πολιν 29 'Απρ. διά Κομπέλλο                     |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Αστούριας» .....                  | 58 | 20894 | όνεχ. Καρντιφ 16 Μαΐου (διαταγάς)                           |
| ΜΕΡΛΙΝ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Σέλαν Πέντροπα» .....             | 41 | 7190  | όνεχ. Ράς ές Σιδέρ 12 Μαΐου διά Καλλάσ                      |
| ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (Λιθ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ελλενικ Σίππιγκ & Ιντάστρ.» ..... | 43 | 8537  | όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 25 Μαΐου δι' 'Αρουμπαν              |
| ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκόρεο» .....                   | 49 | 17905 | όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 Μαΐου διά Κοιδαν                 |
| ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.) .....               | (N.A.T.) | Μ. 'Αρακιτζέ .....                     | 43 | 7314  | όνεχ. Ν. Υόρκη 19 Μαΐου διά Μαρακάιμπο                      |
| ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Καστέλλα» .....                   | 56 | 21090 | έφθ. Βουδάνη 5 Μαΐου  |
| ΜΙΝΩΑ (π. δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Κοντινένταλ» .....                | 49 | 12803 | έφθ. Βουδάνη 20 Μαΐου                                       |
| ΜΙΣΣΕΙΔΗΝ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Κοντινένταλ» .....                | 44 | 7249  | διηλθ. Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Καλλάσ                        |
| ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Οσαεάκι Πετρόλεουμη» .....        | 58 | 22129 | όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 Μαΐου διά Τεργέστην              |
| ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Φορμεντάτορ» .....                | 56 | 8390  | έφθ. Ειδονόματος 24 Μαΐου                                   |
| ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Χάκτερ» .....                     | 53 | 11289 | έφθ. Ν. Υόρκην 26 Μαΐου                                     |
| ΜΙΧΑΗΙΟΣ Ζ. (π.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μαίρη» .....                      | 44 | 7543  | έφθ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου                                     |
| ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (π.δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερνάριοναλ» .....              | 57 | 12683 | διηλθ. Σουζ 21 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ                     |
| ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μουσες» .....                     | 29 | 6984  | διηλθ. Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Χαδάναν                       |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ροδόσι» .....                     | 43 | 7139  | έφθ. Ντουπατή 23 Μαΐου                                      |
| ΜΠΕΤΑΜΑΡ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Μπετακρούΐζ» .....                | 44 | 7159  | άνεχ. Αγύοσταν 19 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην                    |
| ΜΠΛΟΥ - ΣΚΑΥ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικού συμφέροντα» .....       | 41 | 3146  | άνεχ. Ταπειάδη 22 Μαΐου διά Σαφάργκα                        |
| ΜΠΟΡΓΚΛΟΓΓΕΡ (π.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Εσσάρρ» .....                     | 40 | 5355  | άνεχ. Τακοράντι από 21 'Απρ. δι' 'Ισπανικήν Γουινέαν        |
| ΜΠΡΙΖ ΤΖΟΡΤΖ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Άτλαντικ Φράντερς» .....          | 40 | 5134  | έφθ. Ρόττερντα� 24 Μαΐου                                    |
| ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Γκαραγουαίνη» .....               | 42 | 7303  | εις Ρόττερνταμ από 26 Φεβρ.                                 |
| ΜΥΚΟΝΟΣ (Λιθάνυ) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....              | 16 | 3528  | άργει. 'Αμπελάκη από 7 Δεκ. 1957                            |
| ΜΥΡΩΝ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Κένταυρος» .....                  | 63 | 17500 | έφθ. Τεργέστην 20 Μαΐου                                     |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ιντάλγοκ» .....                   | 57 | 9990  | άνεχ. Τόκιο 13 Μαΐου διά Βανκούμερ                          |
| ΝΑΒΙΓΚΕΤ ΙΤΩΡ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάνη» .....       | 53 | 3094  | έφθ. Θρ. Ρίθερς 21 Μαΐου                                    |
| ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Ρόκκο» .....                  | 25 | 4949  | έφθ. Τακοράντι 21 Μαΐου                                     |
| ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Ανεμοιο» .....                    | 45 | 3486  | έφθ. Λάγκος 17 Μαΐου  |
| ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Οριεντ» .....                     | 43 | 7092  | άνεχ. Φουζίκι 5 Μαΐου διά Τοκουγιάμα                        |
| ΝΑΠΙΕΡ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Νογος» .....                      | 37 | 7699  | άνεχ. Μπουεναδεντούρα 14 Μαΐου                              |
| ΝΑΤΑ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ» .....                       | 57 | 23690 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Μαΐου διά Πουντα Πάλμας               |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πιανοσεάνικ» .....                | 43 | 7228  | διηλθ. Παναμέ 2 Μαΐου διά Κόμπτε                            |
| ΝΕΑΝΠΟΛΙΣ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Αχιλλεύς» .....                   | 58 | 12624 | έφθ. Βοστώνη 22 Μαΐου                                       |
| ΝΕΔΙ Λ. (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μάργκραντ» .....                  | 58 | 24068 | άνεχ. Χονδρούν 16 Μαΐου δι' Αύγουσταν                       |
| ΝΕΛΛΑ (π.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Άλτις» .....                      | 43 | 7227  | άνεχ. Κεπ Τόουν 21 Μαΐου διά Δυτ. Ινδίαν                    |
| ΝΕΜΕΑ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνινθέρασαλ Τράμπη» .....      | 42 | 9730  | έφθ. Πειραϊάδης 18 Μαΐου δι' 'Αντζέλες                      |
| ΝΕΣΤΟΣ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Πιανοσεάνικ» .....                | 63 | 15000 | άνεχ. Γιουκόμαρε 10 Μαΐου διά Λός "Εμδεν                    |
| ΝΕΦΟΔΑΝ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Πολόριψι» .....                   | 58 | 24256 | άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 Μαΐου δι' 'Εμδεν                 |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πρέγκυα» .....                    | 52 | 11267 | άνεχ. Αραύμπαν 24 Μαΐου διά Ν. Υόρκην                       |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Πεπτόλεουμη» .....                | 53 | 12396 | άνεχ. Χονδρούν 16 Μαΐου δι' Αύγουσταν                       |
| Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....               | 18 | 2447  | άνεχ. Κεπ Τόουν 21 Μαΐου δι' Δυτ.                           |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ιερεδάνια» .....                  | 43 | 7121  | έφθ. Γκάλεντστον 25 Μαΐου                                   |
| ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Νουέδο Σεβίλλα» .....             | 64 | 38600 | άνεχ. Χόρ άλ 'Αμραγια 8 Μαΐου διά Σάντος                    |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκερέντσια» .....               | 43 | 7228  | έφθ. Μαντρές 21 Μαΐου                                       |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Λιθ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Απονικόλας» .....                 | 43 | 7294  | άνεχ. Τζιμπούτι 16 Μαΐου διά Σουραμπάγια                    |
| ΝΙΚΟΣ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Ριτάλεξ» .....                    | 46 | 2927  | άνεχ. Λά Γκουλέττ 22 Μαΐου διά Σφεδ                         |
| ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Αζόρες» .....                     | 45 | 7003  | διηλθ. Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου διά Μπέλφαστ                  |
| ΝΙΚΟΣ Σ. (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Νίκος» .....                      | 43 | 2856  | έφθ. Λιμπρεδίλι 21 Μαΐου                                    |
| ΝΙΚΥ .....                       | (N.A.T.) | έτ. «Τρικοντένεατη» .....              | 44 | 7180  | άνεχ. Χόρ άλ 'Αμραγια 8 Μαΐου διά Σάντος                    |
| ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Πουρέτσι» .....                   | 53 | 9188  | έφθ. Σαντά Φ 25 Μαΐου                                       |
| ΝΙΟΒΗ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....           | 44 | 7294  | άνεχ. Πασάζες 12 Μαΐου                                      |
| ΝΟΕΛΑ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόπορτερ» .....               | 44 | 7063  | άνεχ. Ν. Όρλανη 21 Μαΐου διά Βραζιλίαν                      |
| ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Σκλαβοθά» .....                   | 41 | 7251  | έφθ. Μορμουγκάδο 25 Μαΐου                                   |
| ΝΟΕΜΗΓ ΚΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκάζαια» .....                  | 53 | 20451 | διηλθ. Σιγκαπούρην 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ                  |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΠΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδο Πασίφικ» .....              | 44 | 14800 | έφθ. Χάλιφας 15 Μαΐου                                       |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδο Πασίφικ» .....              | 58 | 18183 | έφθ. Ταβαγκάσο 17 Μαΐου                                     |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδο Πασίφικ» .....              | 59 | 18180 | άνεχ. Μένα Αμπούλα 1 Μαΐου διά Κικούμα                      |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδο Πασίφικ» .....              | 58 | 10077 | έφθ. Γιοκοχάμα 18 Μαΐου                                     |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΑΝΑΑ'ΙΤ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Πιλούμη» .....                    | 64 | 38600 | έφθ. Κούρε υπό συμπλήρωσιν                                  |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Πολιμύρα» .....                   | 56 | 12402 | άνεχ. Κιουρασάο 21 Μαΐου διά Ν. Υόρκην                      |
| ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλερά» .....                  | 52 | 12191 | έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου                                    |
| ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλερά» .....                  | 56 | 18210 | έφθ. Γκούνφροβι 17 Μαΐου                                    |
| ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλερά 'Αρμ.» .....            | 52 | 12029 | έφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου                                    |
| ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΕ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Αλμά» .....                       | 52 | 12557 | έφθ. Βουδάνη 21 Μαΐου                                       |
| ΝΟΣΤΟΣ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπέρ Φράύτερ» .....             | 44 | 7061  | άνεχ. Βαρκελόνην 22 Μαΐου διά Μαγιόρκαν                     |
| ΝΟΥΤΣΙ (Νικτόν) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Γουντυγκουρούτη» .....            | 58 | 17443 | άνεχ. Πόρτ Ελιζαπέθ 11 Μαΐου διά Βακαγιάμα                  |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «ΣΠ Εντερπράτζ» .....              | 58 | 13545 | άνεχ. Χονδούλο 21 Μαΐου διά Μόζι                            |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ .....             | (N.A.T.) | έτ. «ΣΠ Εντερπράτζ» .....              | 61 | 13198 | άνεχ. Σταρτά 23 Μαΐου διά Πουσάν                            |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ.Υ' .....             | (N.A.T.) | έτ. «ΣΠ Εντερπράτζ» .....              | 63 | 13751 | άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαΐου διά Καράτσι                        |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ .....              | (N.A.T.) | έτ. «ΣΠ Εντερπράτζ» .....              | 59 | 13545 | έφθ. Ν. Υόρκην 23 Μαΐου                                     |
| ΝΤΕΡΜΠΥ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Σηγνούαίν» .....          | 58 |       |   |

|                                |          |                                 |    |       |   |
|--------------------------------|----------|---------------------------------|----|-------|---|
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Πριμρόδουζ» .....          | 54 | 20453 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαΐου διά Πούντα Πόλμας   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΙΜΣ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Ρέντμπανκ» .....           | 64 | 31800 | εις. 'Ισπανίαν, ύπό συμπλήρωσιν                 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Άρροφ Σπηπιγκ» .....       | 54 | 14047 | έφθ. Τρίνινταν 21 Μαΐου                         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Γκρήνουιτς» .....          | 58 | 27602 | διπλήθε. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Δανίαν          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Τρανομαρίν» .....          | 50 | 24741 | άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 16 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν    |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Τσάιερος» .....            | 53 | 14221 | άνεκ. Λονδίνον 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'Τ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Μπάριμπαντος» .....        | 53 | 14009 | έφθ. Σουέζ 21 Μαΐου                             |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΔΟΥΡΕΛ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Μπλουφιάντ» .....          | 49 | 24682 | διπλήθε. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Λονδίνον        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Φλωρίδα» .....             | 54 | 13678 | έφθ. Περο. Κόλπον 25 Μαΐου                      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Τράνοπορτ» .....           | 53 | 13660 | άνεκ. Μπαντάρ Μασουρ 18 Μαΐου διά Λάδσεντ       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Σουσανόη» .....            | 54 | 13934 | έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 21 Μαΐου διά Βαλτιμόρην   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Γκρήνθιλ» .....            | 55 | 13709 | άνεκ. Ν. Ύόρκην 23 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Τρανόκοντεντάλ» .....      | 54 | 13713 | άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Μέρυλαντ» .....            | 55 | 13934 | διπλήθε. Παναγία 25 Μαΐου διά Καρταγκένα (Κολ.) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Μοντέρεϋ» .....            | 60 | 23290 | διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 19 Μαΐου διά Λάδσεντ         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Λουζρό» .....              | 59 | 23280 | διπλήθε. Σουέζ 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Σημπρουκ» .....            | 54 | 13665 | έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου                         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Σάσουν Ατλάντικ» .....     | 55 | 18790 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Πουέρτο Μιράντα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Λίμερτρος Τράνοπορτ» ..... | 55 | 13934 | έφθ. Περο. Κόλπον 26 Μαΐου                      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Μοντσερόντο» .....         | 54 | 20595 | διπλήθε. Σουέζ 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΟΥ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Ενεονάτα» .....            | 54 | 13665 | άνεκ. Άμεριγκρον 17 Μαΐου διά Κιουρασάο         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Φρελέντ» .....             | 49 | 17792 | διπλήθε. Παναμή 22 Μαΐου διά Κοβένας            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Βιαμπόντε» .....           | 54 | 14047 | άνεκ. Κουνάνα 15 Μαΐου διά Περο. Κόλπον         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ Όιλ» .....         | 49 | 17792 | διπλήθε. Ελαϊνορ 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια Τράνοπορτ» .....  | 59 | 37958 | άνεκ. Περο. Κόλπον 18 Μαΐου διά (διαταγάς)      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΩΝ (δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Γούνεστ Σίπτιγκ» .....     | 60 | 37744 | έφθ. Ράς Τανύρα 9 Μαΐου διά Ρίο Ιανέιρο         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ» .....             | 63 | 30320 | έφθ. Άμεριγκρον 21 Μαΐου                        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ» .....             | 64 | 30320 | διπλήθε. Σουέζ 22 Μαΐου διά Βαντί Φεύραν        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Οοιντένταλ» .....          | 58 | 27602 | διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Κιουρασάο       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Συφρόντη» .....            | 50 | 17791 | άνεκ. Πάναμη 22 Μαΐου διά Κοβένας               |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Άρ. Όνασης» .....          | 64 | 52000 | άνεκ. Κουνάνα 15 Μαΐου διά Περο. Κόλπον         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ηνκλ Ναδιγ.» .....         | 54 | 13580 | άνεκ. Ν. Ύόρκην 23 Μαΐου διά Εστακάντα          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ριθαντάδια» .....          | 54 | 20611 | άνεκ. Άμεριγκρον 24 Μαΐου διά Μεσόγειον         |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ .....          |          | έτ. «Σαμάνα» .....              | 43 | 8195  | άνεκ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας         |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ουόνονα» .....             | 44 | 7297  | άνεκ. Τζιμπούτι από 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν       |
| ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Λά Εμπρέσσα» .....         | 56 | 21090 | άνεκ. Ντώρμπαν 21 Μαΐου διά Κέπη Τάουν          |
| ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....            |          | έτ. «Πάναμαρ» .....             | 34 | 8378  | άνεκ. Σάν Νικολας 2 Μαΐου διά Μπ. 'Αϊρες        |
| ΟΡΙΑΝΑ (π.) .....              |          | έτ. «Οριάνα» .....              | 44 | 7165  | έφθ. Καλλάρ 21 Μαΐου                            |
| ΟΡΙΚΟ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Ορίδλλ» .....              | 58 | 12667 | έφθ. Βενετίαν 23 Μαΐου                          |
| ΟΡΟ (δ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Ορο» .....                 | 50 | 9787  | έφθ. Περο. Κόλπον 25 Μαΐου                      |
| ΟΡΟΜΑΡ .....                   |          | έτ. «Ηστερν Στάρ» .....         | 44 | 7254  | διπλήθε. Παναμή 17 Μαΐου δι' 'Οζάκον            |
| ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Τρανοδοσαν Τάνκερς» .....  | 53 | 12065 | άνεκ. Ν. Ύόρκην 10 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν          |
| ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Χάννοβερ» .....            | 49 | 15773 | άνεκ. Θρή Ριεβρες 18 Μαΐου (διαταγάς)           |
| ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Χάννοβερ» .....            | 43 | 8615  | έφθ. Σύρον 17 Μαΐου                             |
| ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Γκούλφ Φράιτερ» .....      | 44 | 7253  | άνεκ. Κεμπέκ 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν              |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Σπρινγκβιλλ» .....         | 43 | 7210  | έφθ. Μαγιάτλα 7 Μαΐου                           |
| ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Ριφερ» .....               | 36 | 3891  | άργει Μοντεβίδεο από 10 'Οκτ.                   |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μπλουμπάνιν» .....         | 43 | 7189  | έφθ. Ρίο Ιανέιρο 25 Μαΐου                       |
| ΟΣΣΑ (δ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσεάνο» .....           | 56 | 23234 | έφθ. Πουέρτο Μιράντα 24 Μαΐου                   |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7176  | άνεκ. Αγ. Θρακικών 15 Μαΐου διά Ταιμόποτε       |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΚΡΟΣ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7133  | έφθ. Μανιλάν 11 Μαΐου                           |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ .....         | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7176  | άνεκ. Τοιμόποτε 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν          |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΣΗ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....        | 43 | 7125  | έφθ. Κολούμπια πιέρε 22 Μαΐου                   |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΧΟΡΣ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Στάιντ» .....              | 43 | 7261  | άνεκ. Ντακάρ 19 Μαΐου δι' Αμβέρσαν              |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν» .....               | 29 | 2692  | άνεκ. Βάθις Μπαίν 3 Μαΐου διά Σουάνον           |
| ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....         | (N.A.T.) | έτ. «Πάγκετ» .....              | 41 | 10429 | έφθ. Ντουλούθ 19 Μαΐου                          |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ .....      | (N.A.T.) | έτ. «Κασάνια» .....             | 58 | 10659 | διπλήθε. Θεούταν 16 Μαΐου διά Βάρναν            |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιβ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Ριό Πάροντο» .....         | 43 | 2742  | έφθ. Γιοκοσουάκα 18 Μαΐου                       |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ .....        | (N.A.T.) | έτ. «Πασούφια Φινανσιέρα» ..... | 44 | 7308  | έφθ. Ντουλούθ 24 Μαΐου                          |
| ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Πλάτλεμ» .....             | 45 | 7133  | έφθ. Σάν Λορέντζο 13 Μαΐου                      |
| ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Λέμπαρτ» .....             | 54 | 15481 | άνεκ. Αλαμπορού 21 Μαΐου διά Στεττίνον          |
| ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (π.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Πάνδοσεαν» .....           | 43 | 2867  | εἰς Βαλτιμόρην από 3 'Απρ.                      |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.) .....       |          | έτ. «Επος» .....                | 30 | 2807  | έφθ. Καράσι 13 Μαΐου                            |
| ΠΑΝΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Κρέστοδιου» .....          | 44 | 14250 | έφθ. Περάμα 22 Μαΐου διά Ιουλ. 1963             |
| ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Στύλια» .....              | 36 | 1974  | έφθ. Μογκαντίσιο από 20 'Απρ.                   |
| ΠΑΡΑΠΟΡΤΑΝΗ (π.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Μίνονάνα» .....            | 27 | 2457  | έφθ. Ρόπτερνταυ 30 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)              |
| ΠΑΡΟΦΕΝΩΝ .....                |          | έτ. «Πασθενών» .....            | 43 | 7258  | διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Κούβαν          |
| ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικα» .....            | 43 | 6721  | άνεκ. Ιλοίλα από 28 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας     |
| ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΔΗΝΤΕΡ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Πασοφικ Ζιούνιον» .....    | 44 | 14238 | εἰς Κιουρασάο από 28 'Απρ. διά Καμπάνα          |
| ΠΑΤΜΟΣ .....                   |          | έτ. «Βιαδεντόύρα» .....         | 57 | 10048 | έφθ. Καράσι 13 Μαΐου                            |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Πατρίτσια» .....           | 43 | 5308  | άργει Περάμα από 11 'Ιουλ.                      |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Σαππήριορ» .....           | 44 | 10702 | 1963  |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΦΥ (π.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Φράνκο Αρξεντίνα» .....    | 35 | 3475  | έφθ. Ρόπτερνταυ 30 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)              |
| ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικα» .....            | 43 | 2881  | διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Κούβαν          |
| ΠΕΛΛΑ (Λιβάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερον Μαρίν» .....      | 43 | 7082  | άνεκ. Μαρπίλ 22 Μαΐου διά Νάντνην               |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάν.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Πελοπίδας» .....           | 43 | 7337  | έφθ. Μαίαμι 22 Μαΐου                            |
| ΠΕΝΤΑΙΚΟΝ (δ.) .....           |          | έτ. «Μαροσέανο» .....           | 56 | 24502 | εἰς Πειραιά από 22 'Απρ.                        |
| ΠΕΡΔΑΙΚΟΝ (δ.) .....           |          | έτ. «Πέρδικα» .....             | 44 | 7228  | έφθ. Βαλτιμόρην 16 Μαΐου                        |
| ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....            |          | έτ. «Μονρόδια» .....            | 63 | 10867 | άνεκ. Κέμπιε 25 Μαΐου διά Μομπίλ                |
| ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» .....            | 58 | 13581 | έφθ. Σπρόπορτ 19 Μαΐου                          |
| ΠΕΡΛ ΣΗ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» .....            | 57 | 8119  | έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου                           |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» .....            | 56 | 8001  | άνεκ. Ταυνούσιλλα 23 Μαΐου δι' Αντενε           |
| ΠΕΤΑΛΟΝ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μαρέτα» .....              | 43 | 7070  | έφθ. Μάντζεστερ 13 Μαΐου                        |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ Δ. .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πηνελόπη» .....            | 42 | 7140  | άνεκ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαΐου διά Βραζιλίαν      |
| ΠΛΑΝΕΤ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ορένα» .....               | 43 | 7204  | διπλήθε. Παναμή από 26 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν     |
| ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Πιουνάτεντ Κρόζ» .....     | 53 | 12513 | διπλήθε. Σουέζ 17 Μαΐου διά Βούδανη             |
| ΠΟΛΥΔΡΟΡΟΣ .....               |          | έτ. «Στροβίλι» .....            | 62 | 11500 | άνεκ. Τρίνινταν 17 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην          |
| ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. .....              | (N.A.T.) | έτ. «Βάλι ντι Κομπάρε» .....    | 57 | 8549  | έφθ. Ν. Όρλεάνη 1 Μαΐου                         |
| ΠΟΠΗ (π.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Οοσεαν Γουαινς» .....      | 38 | 2561  | διπλήθε. Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Κοπεγχάγην      |
| ΠΟΠΗ Κ. .....                  |          | έτ. «Ζανόλικ» .....             | 42 | 2808  | διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου διά Βενετίαν        |
| ΠΟΡΟΣ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Κάζι Μπλάνκα» .....        | 43 | 7257  | άνεκ. Ρόπτερνταυ 23 Μαΐου διά Χάδονην           |
| ΠΟΥΚΟΥ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρτάντε» .....            | 52 | 11391 | άνεκ. Σορέλ 23 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού         |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Σάμποσι» .....             | 48 | 7715  | άνεκ. Σορέλ 23 Μαΐου διά Τυνησίαν               |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μαρενκάντο» .....          | 59 | 13116 | έφθ. Μανίλα 2 Μαΐου                             |
| ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Αγγελεφ» .....             | 42 | 7106  | έφθ. Θερρολ 14 Μαΐου                            |
| ΡΑΓΚΕΡ (π.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέτρο» .....           | 44 | 7192  | άνεκ. Ν. Όρλεάνη 19 Μαΐου διά Καλκούτταν        |
| ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Λίγκους» .....             | 57 | 23693 | άνεκ. Σιδώνα 22 Μαΐου διά Σαιν Τζών             |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Ιντεραμερικάνα» .....      | 59 | 13918 | έφθ. Καράτσι 7 Μαΐου                            |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ 2 .....              |          | έτ. «Κάρντιναλ» .....           | 43 | 7265  | έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου                        |
| ΡΙΒΙΕΡΑ .....                  |          | έτ. «Ριο Βαλίζο» .....          | 63 | 12273 | άνεκ. Πόρτ Αλμπέρον 22 Μαΐου διά Βοστώνην       |
| ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου) .....          |          | έτ. «Αθέδούλη» .....            | 17 | 1293  | διπλήθε. Κώνοι πολίν 21 Μαΐου διά Γαλάτοι       |
| ΡΙΟ (Λιβάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ντερνα» .....              | 43 | 7194  | άνεκ. Σαντιάγκο 18 Μαΐου δι' Αλδρείαν           |
| ΡΙΟ ΑΛΤΟ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Πασοφικ» .....             | 43 | 6993  | διπλήθε. Γιβραλτάρ 9 Μαΐου δι' Αμπιτζάν         |
| ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου) .....          | (N.A.T.) |                                 |    |       |   |

|                                 |          |                                    |    |       |   |
|---------------------------------|----------|------------------------------------|----|-------|---|
| ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Στάνχιλλ» .....               | 45 | 2780  | έφθ. Ρίο Ιανέριο 20 Μαΐου                           |
| ΣΑΛΑΜΑΤ .....                   | (N.A.T.) | Μάγκελαντ Στρείτ .....             | 45 | 7656  | έφθ. Μη. Αύρες 22 Μαΐου                             |
| ΣΑΛΑΜΙΣ (Κυπριακόν) .....       |          | έλληνισ κομψέροντα .....           | 51 | 8698  | έφθ. Ροζάριο 16 Μαΐου                               |
| ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Καρολίνα» .....               | 43 | 7257  | άνεχ. "Οζάκαν 11 Μαΐου διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.        |
| ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Βλάναστη» .....               | 50 | 2736  | διπλής Σουέζ 20 Μαΐου δι' Άμπού Ζενίμα              |
| ΣΑΝ ΔΟΡΕΝΤΖΟ .....              |          | έτ. «Καρολίνη» .....               | 43 | 7239  | άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 3 Μαΐου διά Τόκιο             |
| ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ .....               |          | έτ. «Καρολίνη» .....               | 43 | 7224  | άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 10 Μαΐου δι' Οζάκαν           |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ .....                | (π.)     | έτ. «Γιαθίζαι» .....               | 23 | 5372  | άργει "Άμπελάκι ἀπό 16 Αύγ. 1952                    |
| ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.) .....           |          | έτ. «Καρολίνη» .....               | 43 | 7197  | έφθ. Γιοκοχάμαν 15 Μαΐου                            |
| ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ .....             |          | έτ. «Γουόρλντ Γουάιντ» .....       | 45 | 3161  | άνεχ. Τάμπα 20 Μαΐου διά Μινατίτλαν                 |
| ΣΑΝ ΡΕΜΟ .....                  |          | έτ. «Καρολίνη» .....               | 43 | 7206  | άνεχ. Κέμπε 20 Μαΐου διά Ναγκόνια                   |
| ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.) .....       |          | έτ. «Ολιστίμη» .....               | 43 | 7260  | άνεχ. Σαϊν Τζών από 12 'Απρ. διά Κούδαν             |
| ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.) .....        |          | έτ. «Στάσα» .....                  | 42 | 2825  | άνεχ. Νορρέσουντπου 21 Μαΐου διά Στεπτίνον          |
| ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Βαπτιστής» .....              | 43 | 7267  | έφθ. Μόντρεαλ 18 Μαΐου                              |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Βολερόζα» .....               | 40 | 5192  | άνεχ. Χαδάνα 21 Μαΐου διά Κοατζακοάλκος             |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π. .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκορόνα» .....              | 43 | 2824  | διπλής Μπράουπτελ 15 Μαΐου διά Λένινγκραντ          |
| ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σηνουαΐς» .....               | 55 | 11922 | άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 22 Μαΐου διά Σουγκέι Γκέρογκ |
| ΣΑΝΖΕΤ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Άλληπέρτα» .....              | 44 | 7252  | άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου δι' Άμβούργον             |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (π.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σάνη Μάρτιν» .....            | 44 | 7210  | άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ") 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν       |
| ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....             |          | έτ. «Άγια Βαρβάρα» .....           | 46 | 2849  | έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου                               |
| ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ .....             |          | έτ. «Νηρέιντ» .....                | 45 | 2802  | άνεχ. Βρέσπον 24 Μαΐου διά Γένοβαν                  |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρία» .....            | 56 | 9966  | έφθ. Γιαδάτα 13 Μαΐου                               |
| ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Παναθήναια» .....             | 43 | 7179  | εἰς ταΐδια Πλείν                                    |
| ΣΑΝΤΑ ΦΕ .....                  | (N.A.T.) | έλληνικα συμφέροντα .....          | 43 | 7176  | άνεχ. Τσανάραλ 19 Μαΐου διά Μουρόραν                |
| ΣΑΝΤΑ ΘΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.) .....    | (N.A.T.) | «Οθερόπερ» Μίννεραλς .....         | 63 | 31066 | άνεχ. Λός "Αντζέλες 16 Μαΐου διά Καλντέρα           |
| ΣΑΝΤΑ ΘΕ ΠΑΤΙΟΝΗΡ (μ.) .....    | (N.A.T.) | «Οθερόπερ» Μίννεραλς .....         | 64 | 30682 | διπλής Παναμά 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν                |
| ΣΑΝΠΗΜΗ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Γκόλφο Σ.» .....              | 45 | 12723 | έφθ. Λαττάκια 22 Μαΐου                              |
| ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Μέντη» .....                  | 36 | 1988  | έφθ. Οζάκαν 21 Μαΐου                                |
| ΣΑΠΠΩΡ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Τέρμαρ» .....                 | 44 | 7200  | έφθ. Τοπταγκόκ 18 Μαΐου                             |
| ΣΑΡΑ (παν.) .....               | (N.A.T.) | «Κάργον Ιντερνάσιοναλ» .....       | 44 | 7177  | έφθ. Αλπιτζάν από 14 'Απρ.                          |
| ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.) .....    |          | έτ. «Ντέλ Σούρ» .....              | 31 | 4704  | άνεχ. Ρός Τανόύρα 17 Μαΐου διά Σουέζ                |
| ΣΕΓΚΟΒΙΑ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα» .....        | 45 | 10705 | άνεχ. Λόπ 28 'Απρ. διά Χάλιφαξ                      |
| ΣΙΑΙΕΡΗΣ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν» .....                  | 43 | 7275  | έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου                               |
| ΣΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.) .....      |          | Βράγκος .....                      | 46 | 1059  | έφθ. Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν                         |
| ΣΚΙΑΘΟΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμισίον» .....             | 44 | 7252  | διπλής Πριγκεπών 17 Μαΐου                           |
| ΣΚΙΡΩΝ .....                    |          | έτ. «Τζισούνο» .....               | 63 | 17500 | άνεχ. Τζιναράλ 16 Μαΐου διά Σιδώνα                  |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μάντισον» .....               | 45 | 14132 | άνεχ. Κόριπαν 8 Μαΐου                               |
| ΣΟΚΟΡΙ .....                    |          | έτ. «Σοκάρα» .....                 | 50 | 5304  | έφθ. Δουγκέρχον 17 Μαΐου                            |
| ΣΟΛ (δ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Σολάρο» .....                 | 49 | 10027 | άνεχ. Τζιμπούτι 29 'Απρ. διά Ιαπωνίαν               |
| ΣΟΜΙΑ (π.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Σόμια» .....                  | 53 | 805   | διπλής Κωνιαρί πολιν 16 Μαΐου διά Ρουμανίαν         |
| ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Τοκοπίλλαι» .....             | 52 | 16127 | άνεχ. Ν. Όρλεανην 9 Μαΐου δι' Ίνδιαν                |
| ΣΟΥΕΡΤΕ .....                   |          | έτ. «Πιάζα» .....                  | 57 | 10661 | διπλής Σαιν Ζάν 13 Μαΐου διά Μόντρεαλ               |
| ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σουνίον» .....                | 56 | 10693 | έφθ. Έγκρον 7 Μαΐου                                 |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.) ..... |          | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....          | 27 | 4966  | άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959                   |
| ΣΠΗΝΤΗΤΟΥΑΙΗ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Γκόθικ» .....                 | 57 | 20683 | άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 23 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες     |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.) .....               |          | έτ. «Ούλισσες» .....               | 64 | 34664 | ε σ. Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν                     |
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Νέποτουν Τάνκερς» .....       | 56 | 30150 | διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Κόριτον               |
| ΣΤΑΜΑΤΗΣ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ντιάνα» .....                 | 43 | 7290  | διπλής Μπράντινηποττελ 7 Μαΐου διά Γκάλθεστον       |
| ΣΤΑΡ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ» .....                   | 44 | 7162  | έφθ. Ελλερέμπ Πόρτ 15 Μαΐου                         |
| ΣΤΑΡΛΑΙΤ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ιναουλάρ» .....               | 55 | 8799  | έφθ. Ν. Όρλεανην 21 Μαΐου                           |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....        |          | έτ. «Μπλού Στάρ» .....             | 64 | 38000 | διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Σιδώνα               |
| ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.) .....            |          | έτ. «Ανταρπη» .....                | 44 | 7066  | άνεχ. Μορμούνκαρο 21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν             |
| ΣΤΕΦΑΝΗ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Άλμα» .....                   | 43 | 2836  | άνεχ. Πειραιά 24 Μαΐου διά Λαττάκια                 |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π. .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μαργκαουρό» .....             | 56 | 10360 | έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 22 Μαΐου                        |
| ΣΥΜΠΛΑ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Κοντίνενταλ» .....            | 43 | 7151  | έφθ. Καλκούτταν 9 Μαΐου                             |
| ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Κάννα» .....                  | 52 | 12064 | άνεχ. Αυπαντάν 17 Μαΐου (διαταγάς)                  |
| ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Λιυπανέζα» .....              | 44 | 5244  | άνεχ. Λός Πάλμας από 20 'Απρ. διά Μπελέμ            |
| ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σάννα Ειρήνη» .....           | 30 | 5316  | έφθ. Μη. Αύρες 22 Μαΐου                             |
| ΤΕΙΓΑΝΕΣ (π.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Καλλιόπη» .....               | 43 | 7314  | έφθ. Ρόττερνταμ από 20 'Απρ.                        |
| ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Τρίκο» .....                  | 44 | 7045  | διπλήθε Παναμά 12 Μαΐου διά Κίναν                   |
| ΤΕΤΗ Ν. .....                   |          | έτ. «Αρμένι» .....                 | 49 | 2420  | έφθ. Κολόμπο 24 Μαΐου                               |
| ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Φοινίς Ναδίγκ.» .....         | 38 | 1465  | διπλήθε Κωνιαρί πολιν 24 Μαΐου διά Μεσόγειον        |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ .....         | (N.A.T.) | έτ. «Οδεανίκ» .....                | 43 | 7040  | άνεχ. Πενάνη 22 Μαΐου διά Γιαδάταν                  |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικ» .....                | 43 | 7026  | έφθ. Καλκόχειν 13 Μαΐου                             |
| ΤΖΙΝΑ Ν. .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Άμοιδη Ι' Ινκορπ.             | 39 | 1714  | άνεχ. "Αντεν 25 Μαΐου διά Χοδέιδα                   |
| ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.) .....          | (N.A.T.) | ένγ. I. Σαρίδην .....              | 22 | 2201  | έφθ. Σουεζ 22 Μαΐου                                 |
| ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Βίκιγκ» .....                 | 42 | 7532  | άνεχ. Αυπιτζάν 13 Μαΐου διά Γένοβαν                 |
| ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μέντονη» .....                | 53 | 5479  | άνεχ. Ν. Ύρκην 14 Μαΐου διά Μιωμόντ                 |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Μπλαμπά» .....                | 54 | 19129 | διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Βιλαλμοχάφεν         |
| ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Πάλμας» .....                 | 53 | 27853 | έφθ. Παλέρμο 21 Μαΐου                               |
| ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ολίστημ» .....                | 37 | 4561  | άνεχ. Μόζι 15 Μαΐου διά Κορέαν                      |
| ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (παν.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα» .....        | 43 | 2858  | έφθ. Παναμά 12 Μαΐου διά Γιαδάταν                   |
| ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Τραμπ Τάνκερς» .....          | 43 | 7238  | διπλήθε Παναμά 18 Μαΐου διά Ήγγλιαν                 |
| ΤΡΑΝΑΣΙΑΣΙΑ (δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Αισιάτικ» .....               | 44 | 10172 | έφθ. Χόστεν 5 Μαΐου (μετασκευαί)                    |
| ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛΔ (δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Σάντη» .....                  | 57 | 24027 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Σπέτζια              |
| ΤΡΑΝΣΤΙΝΟΡΤΕΡ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Τζάκον» .....                 | 44 | 8636  | σπιλαίη Εσκουμάνης 9 Μαΐου δι' Αμδέρσαν             |
| ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....         | 44 | 7091  | έφθ. Στεπτίνιον 17 Μαΐου                            |
| ΤΡΙΚΚΕΡΙ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμίσιον» .....             | 44 | 7247  | έφθ. Κολόμπο 30 'Απρ.                               |
| ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....           |          | έτ. «Βιαλόγκρο» .....              | 64 | 31000 | είς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν                       |
| ΤΡΙΤΟΝΙΑ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Μάρε Νόστρουμ» .....          | 44 | 7165  | έφθ. Βοστώνη 18 Μαΐου                               |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Τοόπικα» .....                | 54 | 12131 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Μαΐου διά Λάδοεντ              |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαριγών» .....          | 42 | 7177  | άνεχ. Μορμούνκαρο 16 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν             |
| ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.) .....       |          | έτ. "Οσεαν Γουαίπης" .....         | 30 | 5324  | είς Τάμπαν  |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. "Οδρούσσα" .....               | 55 | 21088 | άνεχ. Περού Κόλπον 22 Μαΐου δι' Αύγουστον           |
| ΥΠΑΠΑΝΗΤΗ (π.) .....            | (N.A.T.) | έτ. Κατσουλάκος κ.λ.π. ....        | 42 | 2831  | άνεχ. Γάνδην 9 Μαΐου διά Θεσίνην                    |
| ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Πενκουΐν» .....               | 47 | 15543 | διπλήθε Παναμά 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ              |
| ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ (π.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μπάχια Ντόλτοες» .....        | 45 | 7176  | έφθ. Λάγκος 17 Μαΐου                                |
| ΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.) .....             |          | έτ. «Φαιρπόρτ» .....               | 35 | 1652  | άνεχ. Γλαστσώνιδης 12 Μαΐου δι' Αρχάγγελον          |
| ΦΑΝΝΑΡ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Μπλάρι» .....                 | 42 | 7259  | έφθ. Νιου Όνεστομινότερ 22 Μαΐου                    |
| ΦΑΝΤΟΜ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Μίρμαιν» .....                | 57 | 21910 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Μαΐου δι' Αμδέρσαν             |
| ΦΑΡΑΛΙΣ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Ινκάικα» .....                | 45 | 7181  | άργει Περσίδην 10 Δεκ. 1962                         |
| ΦΑΡΟ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Παναυ. Μαρίν Ένερπράϊζ» ..... | 42 | 7231  | άνεχ. Γιοκοχάμα 10 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες          |
| ΦΑΙΛΠΙΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Ανδρομέδαιος» .....           | 63 | 50622 | άνεχ. Περού Κόλπον 15 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες       |
| ΦΑΛΩΡΑ (π.) .....               | (N.A.T.) | έτ. "Οσεαν Γουαίπης" .....         | 36 | 2642  | έφθ. Βοέμπην 22 Μαΐου                               |
| ΦΟΙΝΙΣ Ι (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ούρανία» .....                | 51 | 8220  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου                          |
| ΦΟΥΛΑΜΑΡ .....                  | (N.A.T.) | έτ. "Γιουνάτεντ Κρός" .....        | 45 | 10547 | άνεχ. Νορρέσουντπου 22 Μαΐου δι' Αμδέρσαν           |
| ΦΩΤΕΡΝΙΤΥ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σάνεν Πέντρο» .....           | 44 | 7022  | άνεχ. Πέριτην 17 Μαΐου διά Τζιμπούτι                |
| ΦΡΗ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. "Φρατέρνιτυ" .....             | 63 | 10382 | άνεχ. Χάλιφας 16 Μαΐου διά Βέσερ                    |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Π. .....                | (N.A.T.) | έτ. "Αλ. Τσαδήληρς" .....          | 44 | 7067  | άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.), 17 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν        |
| ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ .....         | (N.A.T.) | έτ. "Σωτήρας" .....                | 45 | 7224  | άνεχ. Τόκιο 19 Μαΐου δι' άνατολ. ακτήν Η.Π.Α.       |
| ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάν.) .....       | (N.A.T.) | έτ. "Μέντη" .....                  | 36 | 1965  | άνεχ. Νορρέσουντπου 22 Μαΐου δι' Αμδέρσαν           |
| ΧΑΡΙ .....                      | (N.A.T.) | έτ. "Οσεαν Τ." .....               | 45 | 7255  | άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 Απρ. διά Τόκιο               |
| ΧΑΡΙΟΤ (δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. "Νίλα" .....                   | 57 | 23664 | άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ             |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ .....               | (N.A.T.) | έτ. "Οσεαν Κάργκο" .....           | 56 | 10583 | έφθ. Γιοκοχάμα 24 Μαΐου                             |
| ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθάνου) .....         |          | έτ. "Χελμός" .....                 | 41 | 5236  | άνεχ. Κολόμπο 16 Μαΐου διά Σιγκαπούρην              |
| ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου) .....          |          | έτ. "Τζένεραλ" .....               | 19 | 2559  | έφθ. Λιδέρον 11 Μαΐου                               |
| ΧΙΟΣ .....                      | (N.A.T.) | έτ. "Οσεαν Κάργκο" .....           | 56 | 10597 | έφθ. Τσιμπούτι 6 Μαΐου                              |
| ΧΟΚ (π.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. "Μπάχιας                       |    |       |   |

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 88

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JUNE 1964

#### The Seafarers' Congress

The 15th Greek Seafarers' Congress was well-organised and conducted in an orderly manner. For the first time, the speakers mounted the rostrum and seemed to know what they were talking about. There was no empty rhetoric and no desire to impress. On the contrary, there was good faith on all sides during the four-day discussions.

The subjects discussed were neither new nor unknown. They covered a range of time-worn issues such as unemployment relief, the labour office, crew accommodation and the victualling scale, ship inspection and the pension fund.

For the first time, however, the subject of naval training was brought up and this is to the credit of the seafarers. In spite of the objections by some who maintained that naval training had nothing to do with the unions, the Congress recognised the fact that good training is as important an issue for the seamen's organisations as it is for the shipowner and operator.

The I.T.F.'s representative, Mr. D. S. Tennant, naturally adopted the Congress's views on training and suggested that measures should be taken to train crews in the operation of the automatic equipment that many newbuildings are being fitted with.

With regard to the Ministry's labour office, complaints were again made with respect to the function of this department which, instead of helping seamen to find work, often obstructed and made life more difficult for them. It was recommended that the labour office be completely reorganised and made to fulfil its original function which was to find work for unemployed seamen.

As for the seamen's pension fund, (NAT), the problems of this organisation have not only remained unsolved but there seems to be no prospect of solving them in the near future.

It was recognised that Law No. 3170 of 1957 was a step in the right direction by closing many loopholes through which heavy burdens were placed on NAT's finances. Many delegates also suggested that seamen should be insured by Greece's national social security organisation, (IKA), whose lowest pension scale is more than double that of NAT.

Generally speaking, the 15th Congress approved the conduct of PNO's affairs since the 14th Congress and reelected Mr. Manthos Petroulis as Secretary-General with an overwhelming majority.

We can only hope and trust that the recommendations of the Congress will be taken into account and acted upon by the Ministry of Mercantile Marine.

#### They have no business here

The presence of Messrs. Tennant and White of the I.T.F. at the 15th Greek Seafarers Conference was, to our mind, entirely unnecessary.

Our views on the International Transport Federation's patronage of the Greek maritime unions are well known and we don't have to go into them again here. The I.T.F. is not really interested in the welfare of Greek seamen but is only intent on serving foreign interests at the expense of Greek shipping.

Mr. Petroulis and his colleagues are unfortunately perpetuating the complete, in our view, dependence of PNO on the suggestions and recommendations of the I.T.F.

We have blamed and we continue to blame Mr. Petroulis for seeking to "internationalise" working conditions on Greek ships. No heed is given to the disadvantages under which Greek shipping is operated and the difficulties it faces in trying to compete with the shipping of other nations with its many and various privileges.

Not even the living conditions peculiar to each country are taken into account in drawing up the wage scales.

Not satisfied with imposing the 48-hour week on Greek shipping, Mr. Tennant addressed the Congress and advocated a 40-hour week for Greek seamen, pointing out how successful the British and American unions had been in securing this bonanza for their members!

Unfortunately, not a single Greek delegate rose up to reply to Mr. Tennant and draw the distinction between a British and American ship and the Greek ship which slinks along the world's sea routes like a pariah, picking up scraps where it can find them.

We repeat that Mr. Tennant and Mr. White had no business at the Greek Seafarers Congress. They certainly do not take part in the Seafarers Congresses of other nations. Why this sudden interest in Greece?

Mr. Petroulis must realise once and for all that interference in Greek affairs by British union men is repugnant to all concerned.

#### Foreign interests

The "Danholt" is a Jewish-owned ship of 5,500 dwt, manned by a Greek crew. She also flies the Greek flag in spite of the fact that she serves foreign interests based in Geneva.

It is up to the Greek authorities to take the necessary action and enforce the rules

by which Greek-flag ships manned by Greek crews should belong to Greek interests exclusively.

We regret to find that the burden of watching over the integrity of the Greek Register has fallen upon us. Nevertheless, it is a task we are happy to undertake in the full knowledge that we are serving the primary interests of Greek shipping. It is conceivable that, at a time when even deck boys cannot be found to man Greek ships, foreign interests should be enjoying the privilege of the Greek flag and the advantage of a Greek crew. If they must enter the shipping business, they can do so with Pakistani crews, Central American half-breeds and blacks. There are plenty of them available.

#### The Jewish reefers

We are informed by Mr. Skarvelis from New York that the three Jewish-owned reefers, "Tropicana", "South Pole" and "North Pole" have been transferred from Greek registry and that neither he nor any other member of his family is in any way connected with these ships either here or in New York.

#### Reefer ships

The Ministry of Trade is planning to order a large number of refrigerated railroad cars for the transport of Greek perishables. These cars will be paid for on a barter basis with Greek tobacco and other agricultural products.

We feel it would be a good idea if reefer ships were built on the same basis. They are badly needed and several countries would be more than willing to accept shipbuilding orders with payment in kind instead of hard cash.

Naturally, whether the idea is a good one or not will depend on the ultimate cost but, we think, there would be no harm in studying the matter in consultation with those of our shipowners who might be interested.

#### Japanese interest in Syros

Ishikawajima - Harima experts recently visited Syros in search of a suitable site for their projected repair base.



##### HEAD OFFICE

LIVERPOOL  
CROSS KEYS HOUSE  
MOORFIELDS  
TELEGRAMS - VOGT  
TELEX 62108  
TELEPHONE  
CENTRAL 9007

##### SHIPBROKERS

LONDON  
BEVIS MARKS HOUSE  
BEVIS MARKS  
TELEGRAMS - VOGTSALE  
VOGTCHART  
TELEX 22665  
TELEPHONE  
AVENUE 7222

##### MANCHESTER 20 BRAZEMNOSE ST. THE DOCK

TELEGRAMS - VOGT  
TELEPHONE  
BLACKFRIARS 4688  
TELEEX 67584  
PRESTON 86238

PRESTON

THE DOCK

TELEGRAMS - VOGT

TELEPHONE

BLACKFRIARS 4688

TELEPHONE

PRESTON 86238

TELEEX 67584

TELEPHONE

PRESTON 86238

**"NAFTIKA CHRONIKA"**

Is represented abroad  
(U.K. - Continent) by  
Mr. S. MYLONAS  
26-27 Conduit Street  
Mayfair LONDON W. 1

They took photographs and visited the Neorion Yard in the company of Mr. N. Rethymnis. They inquired into every aspect of its operations and examined all the facilities available in Syros.

They expressed themselves highly pleased with what they saw and asserted that the means provided by Neorion would be sufficient to service ten ships at once.

They will now submit a lengthy report to their head office in Japan and revert in due course.

As a Syriot friend remarked: "They may make the sun rise again over poor Syros as they have done for their own country."

**Forewarned is forearmed**

The Piraeus Port Authority (OLP) was asked to provide a certificate to the effect that Kynosoura was a safe anchorage, on the basis of which the owners of ships laid up there could claim return of premiums.

OLP was ready to provide the requested certificate but the Authority's legal counsel objected on the grounds that if such a certificate were issued and something happened to the laid-up ships, OLP would be held responsible. In the circumstances, the certificate was not granted.

The results of OLP's caution are easy to foresee. No shipowner in his right mind will lay his ships up in Kynosoura if he cannot obtain return of premiums.

The question arises: Is Kynosoura a safe anchorage or not and does it comply with Salvage Association requirements?

Fortunately, the question is not a pressing one as long as our ships are all employed and the Kynosoura berths remain empty. But the time may come when layup anchorages will be sought and OLP could lose no time in establishing once and for all whether Kynosoura is a safe anchorage or not.

**American interference**

The Greek freighter "Eftychia", owned by Mr. D. Margaronis, was on her way to China with a grain cargo from Buenos Aires. Her London agents had stemmed bunkers for her at Durban for April 25, when, without warning, they were advised that the U.S. Consul in Durban had forbidden Mobil to fuel the "Eftychia" because she was headed for China.

Fortunately, the ship carried enough fuel on board to reach Lourenço Marques where she was finally able to take on the bunkers required for her voyage. The same thing happened with another Greek ship, the "Anatoli".

This American interference in the movement of Greek ships is entirely unwarranted and we are surprised that the Greek Government has not protested.

The Greek flag is not an ornament on a ship's stern. It implies the protection of the Greek Government and the vessel's right to

such protection.

The British can sail the high seas unmolested and trade with friend or foe without American interference. The Americans themselves, while obstructing Chinese cargoes carried in Greek bottoms, blithely load their own ships to the scuppers in wheat for another country with the same ideological beliefs as China.

The American interference reported above is a violation of the principles of international maritime trading and the U.S. Government should be told so as soon as possible.

**Trade with Cuba**

Greek shipowners are looking round for flags that will allow them to trade with Cuba. There is much gain in such employment and, although Lebanese, British, French, Dutch and Italian ships can go to Cuba, our own Government has been fit to impose heavy penalties on Greek ships engaged in this trade.

The Lebanese flag would be an easy solution to the problem but new registries in the Lebanon have been forbidden. The British flag provides maximum protection but running costs are higher.

Our shipowners are now looking around to see whether they can use the Cypriot or the Ethiopian flag with Greek crews.

Nobody in his right mind can blame them. They are waging a fight for survival and the field of activity open to Greek ships is shrinking too rapidly for comfort — particularly when we ourselves add to the restrictions.

**Mergers**

We are pleased to note that more and more Greek shipping offices in London are merging to form larger and more viable units. As of June 1, Frinton Shipbrokers Ltd. with 9 ships, Tharros Shipping Co. Ltd. with 11 ships and Tropis Shipping Co. with 14 ships will merge to form Pegasus Ocean Services Ltd.

They will shortly be joined by Foros Shipping Co. Ltd. with 7 ships and Loucas Nomikos (England) & Co. Ltd. with 43 ships.

These five companies have already pooled their resources to order three 35,000 dwt. bulk carriers from the Mitsui yards in Japan and are planning further expansion.

Seven other companies have joined Pegasus to form Prometheus Supplies Ltd. whose function in life is to supply the 175 ships controlled by Pegasus and the seven companies with ship's stores, provisions, machinery, spare parts, bunkers, lubricants, etc. in any part of the world. Bulk buying by Prometheus for such a large number of ships results in considerable savings.

The seven companies participating with Prometheus are: N. & J. Vlassopoulos Co. Ltd. with 27 ships, Phocean Shipping Co. Ltd. with 12 ships, Fafalios & Co.

Ltd. with 16 ships, C. M. Los & Co. Ltd. with 9 ships, Chios Navigation Co. Ltd. with 8 ships, A. Halcousis & Co. Ltd. with 7 ships and Transmarine Co. Ltd. with 12 ships.

They all appear to be so pleased with the results they are seriously contemplating similar cooperation in the field of insurance and financing.

Next on the books, however, is cooperation in chartering but no satisfactory formula has yet been evolved in this respect.

The participating companies in the co-operative ventures are considered equal partners irrespective of the number of ships contributed by each. This is because the instruments through which they operate or intend to operate are virtually non-profit-making corporations — the benefits falling on each individual vessel of the group.

**The National Bank**

The National Bank of Greece has done a great deal of good work during the past few years in providing shipping capital and we do not doubt it will do more in the future to fill this yawning gap in our shipping operations.

Mr. D. Helmis, the outgoing Governor of the National Bank, said, in his report to the General Meeting of the Bank's Shareholders:

"During the past year, the Bank has shown its increased interest in shipping by increasing its loans to shipping enterprises fivefold. Thus, whereas in 1962, loans to shipping amounted to 300 million drachmas, in 1963 they rose to one billion drachmas' worth of medium and long-term loans plus 500 million drachmas' worth of short-term credit facilities. The resolutions made by the Currency Committee at the suggestion of the Bank's Shipping Department also made it possible for the commercial banks to advance credits to shipping enterprises.

"Loans and credits to shipping totalled 1,500 million drachmas in 1963 as against 50 million in 1958.

"Of the 125 million dollars in shipping exchange earnings, as against 27 million in 1958, 66% was imported through the National Bank and 85% of the amount imported by the commercial banks belongs to the National Bank.

"In addition, deposits by seamen amounted to 309 million drachmas in 1963. The Bank is continually extending greater services and facilities to depositors and undertaking to settle personal affairs without extra payment."

**DODWELL & COMPANY LIMITED**

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR ES SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

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

# ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΙΣΟΔΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1963

## ΕΛΠΙΤΙΚΟΝ

|  | 1963         | 1962         |               | 1963 | 1962 |    |
|--|--------------|--------------|---------------|------|------|----|
|  | 1            | 1            |               | 1    | 1    |    |
| I. ΕΛΠΙΩΝ                                |              |              |               |      |      |    |
| Περιοχή                                  | \$           |              | \$            | \$   |      | \$ |
| Μητρ. Αθηνών                             | 2.130.373,47 | 361.649,48   | 311.317,55    |      |      |    |
| 19.727,87                                | 2.110.645,60 |              | 182.717,41    |      |      |    |
| Αγορά Έργα                               |              |              |               |      |      |    |
| Μεταποίηση και Κυριαρχία                 | 3.481.534,06 | 1.172.825,37 | 2.151.625,09  |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 119.789,20   | 3.341.744,89 | 1.142.118,18  |      |      |    |
| Έργα                                     |              |              |               |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 162.982,17   |              | 162.982,17    |      |      |    |
| 162.982,17                               |              |              | 129.813,52    |      |      |    |
| Χαρτοφόροι και Ρουπάκια                  |              |              |               |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 819.666,74   |              | 481.659,38    |      |      |    |
| 167.771,34                               | 471.295,40   |              | 103.150,96    |      |      |    |
| Παραδοτικά                               |              |              |               |      |      |    |
| Έργα και Στοιχ.                          | 500.795,69   |              | 497.551,73    |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 72.646,13    | 228.149,58   | 48.114,31     |      |      |    |
| Γενικές Εργασίες Νομισματικών            |              |              |               |      |      |    |
| Πλεύση Απόδοσης                          |              | 224.166,42   |               |      |      |    |
| Εγγυητικές Λειτουργίες ή Διάταξης        |              | 7.676.945,61 |               |      |      |    |
| Χαρτοφόροι Κληρ.                         |              | 312.152,17   |               |      |      |    |
| Πλεύση Γραμμ. Ο.Α.Π. (τελείς η περίοδος) | 126.755,87   | 1.318.245,41 | 126.755,87    |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 87.855,11    | 78.100,34    | 39.801,33     |      |      |    |
| II. ΕΣΩΤΙΚΑ ΙΑΡΓΙΖΕΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ            |              |              |               |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 137.828,12   |              | 137.828,12    |      |      |    |
| III. ΔΙΑΒΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ ΕΤΑΙΡΙΑΣ         |              |              |               |      |      |    |
| Μητρ. Αθηνών                             | 75.093,43    | 81.932,87    | 61.392,64     |      |      |    |
| IV. ΕΚΑΤΑΤΟΜΕΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΨΗΣ            |              |              |               |      |      |    |
| V. ΗΤΟΚΑΙ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΑΙ ΜΕΓΙΣΣΕΣ         |              |              |               |      |      |    |
| VI. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ                          |              |              |               |      |      |    |
| Τιμοί της Αγοράς                         | 1.810.766,83 |              | 2.128.870,49  |      |      |    |
| Τιμοί Τάινης                             | 56.018,--    |              | 71.756,20     |      |      |    |
| Τιμοί της Εβδομάδας                      | 1.734.725,76 |              | 2.264.710,82  |      |      |    |
| Τιμοί της έβδομης ημέρας                 | 2.465,91     |              |               |      |      |    |
| Αναπτυξιακή Απόδοση                      | 107.436,21   |              | 78.290,54     |      |      |    |
| Αποτομή Πλεύσης                          | 2.376.806,49 |              | 2.881.361,70  |      |      |    |
| Προστασία της Τράπεζας Ήτον Επιτροπής    | 4.377,51     |              | 4.377,50      |      |      |    |
| Διάφορη Χρέωση                           | 488.884,47   |              | 150.731,22    |      |      |    |
| Τρέπουσα Επιτροπής                       | 493.828,70   |              | 572.910,31    |      |      |    |
| Διάφορη Επιχειρησιακή Απόδοση            | 9.473,48     |              |               |      |      |    |
| VII. ΠΡΟΠΡΟΒΕΝΤΙΑ ΕΣΩΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ     |              |              |               |      |      |    |
| Τιμοί της Κινητού νομίσματος             | 131.587,25   |              | 184.194,86    |      |      |    |
| VIII. ΑΓΓΑΡΙΑΙΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΚΡΕΤΙΤΙΚΟΙ      |              |              |               |      |      |    |
| 31.785.227,10                            |              |              | 30.750.401,50 |      |      |    |
| 31.513.431,18                            |              |              | 24.510.123,08 |      |      |    |
| 70.319.060,48                            |              |              | 55.388.824,54 |      |      |    |
|  |              |              |               |      |      |    |

\* Το αντίτυπο δύο επομένων μηνών στην προβολή της ητοκικής θέσης από την ητοκική προβολή της περιόδου προβολής, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής για την προβολή της ητοκικής θέσης στην προβολή της περιόδου προβολής. Η προβολή της ητοκικής θέσης στην προβολή της περιόδου προβολής γίνεται με την απόφαση της Επιτροπής για την προβολή της ητοκικής θέσης στην προβολή της περιόδου προβολής.

## ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ «ΖΗΜΙΑΙ ΚΑΙ ΚΕΡΑΝΙ» 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1963

### ΧΡΕΩΣΗΣ

|   | 1963         | 1962         |               | 1963         | 1962 |  |
|---|--------------|--------------|---------------|--------------|------|--|
|   | 1            | 1            |               | 1            | 1    |  |
| Χρεωστικά ιστότερα της ίδιας ητοκικής περιόδου Απριλίου     | 36.737,46    |              | 210.918,41    |              |      |  |
| Τιμοί Απριλίου  | 1.178.771,33 |              | 53.258,43     |              |      |  |
| Απόσταση της Καταναλωτικής                                  | 29.418,83    |              | 1.279.777,11  |              |      |  |
| Απόσταση της Τίτης  | 11.255,20    |              | 36.887,48     |              |      |  |
| Επιδιορθωτικές διαφορές                                     | 16.275,99    | 1.386.419,06 | 5.497,62      | 1.344.142,01 |      |  |
| Αποδοτικότητα   |              |              | 210.000,--    |              |      |  |
| Χρέωση οικιακών της διάταξης                                | 2.981.152,64 |              | 1.280.174,48  |              |      |  |
| Τρέπουσα ητοκικής περιόδου διαφορές επιδιορθωτικής περιόδου | 17.600,40    |              | 1.523.601,31  |              |      |  |
| 11.171,32   | 3.029.964,18 |              |               |              |      |  |
|   |              |              | 4.546.323,32  |              |      |  |
|   |              |              | 3.311.175,75  |              |      |  |
|   |              |              | 10.236.857,17 |              |      |  |
|   |              |              |               |              |      |  |

### ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΚΕΡΔΩΝ

|                           | 1963 | 1962 |  | 1963          | 1962 |  |
|---------------------------|------|------|--|---------------|------|--|
|                           | 1    | 1    |  | 1             | 1    |  |
| Κέρδη οικιακής διάταξης   |      |      |  | 3.009.104,16  |      |  |
| Απόδοσης Τοπάρη           |      |      |  | 238.489,80    |      |  |
| Απόδοσης Βασικής          |      |      |  | 244.480,21    |      |  |
| Τελεστής                  |      |      |  | 195.560,41    |      |  |
| 2.101.665,93              |      |      |  | 2.760.932,60  |      |  |
| 217.497,12                |      |      |  | 497.137,17    |      |  |
|                           |      |      |  | 1.341.377,79  |      |  |
| Πρόσθια ητοκικής περιόδου |      |      |  | 229.955,74    |      |  |
|                           |      |      |  | 168.815,12    |      |  |
| Πλεύση ητοκικής περιόδου  |      |      |  | 3.990.008,64  |      |  |
|                           |      |      |  | 19.815,12     |      |  |
|                           |      |      |  | 3.009.984,16  |      |  |
|                           |      |      |  | 1.528.001,31  |      |  |
|                           |      |      |  | 10.236.857,17 |      |  |
|                           |      |      |  |               |      |  |

Ο ΕΠΟΙΚΟΔΟΤΗΜΕΝΟΣ  
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ  
Χ. ΚΑΛΑΘΗΣ

Ο ΑΝΤΙΠΟΔΟΣΤΟΣ  
ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ  
Κ. ΔΡΑΚΟΝΤΟΥΔΟΣ

Ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ  
ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ  
Α. ΗΙΔΟΥ

**ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε.**  
ΕΔΡΑ ΕΝ ΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31<sup>η</sup> ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1963 - ΕΤΟΣ 14ΩΝ

| <b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ</b> |  | <b>ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ</b> |   |
|--------------------|--|------------------|---|
| (α)                | <b>β) ΡΑΠΤΙΚΗ</b>  | (α)              | (α)   |
| 1.899.921.01       | ΠΑΡΑΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ   | 1963             | 1963  |
| 1.670.694.50       | ατού Ράπτες  | 5.670.102.03     | 100.000.—   |
| 1.369.718.01       | ατού Αλιγάρης  | 6.151.983.10     | ΜΕΤΟΧΙΚΩΝ ΚΕΡΑΥΛΙΩΝ   |
| 1.156.009.01       | ατού Κρήτης  | 10.782.949.25    | ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ   |
| 1.246.734.71       | ατού Ελλάς   | 13.567.118.95    | Τακτική   |
| 5.192.182.01       | ατού Οίκης   | 12.181.554.75    | Επαρχία   |
| —                  | ατού Φοίνιξ  | 5.193.332.—      | Συνέδεσμοι Εθνών Εργαζομένων                                |
| 15.868.487.20      | ατού Άλιμος  | 10.193.075.55    | 10.000.000.—  |
| 4.086.857.25       | ατού Υόρη  | 10.184.205.25    | ατού SPECIAL SURVEY Όμοια                                   |
| 16.541.402.50      | ατού Αργείος   | 10.924.982.—     | ατού Διεθνούς στάθμης                                       |
| 7.384.771.95       | ατού Λέρος   | 7.626.141.40     | 7.000.000.—   |
| 18.810.420.70      |  | 17.117.546.43    | 6.000.000.—   |
| 17.155.874.05      | Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 19.881.546.45    | 10.024.000.—  |
| 208.880.—          | ΠΑΡΑΙΑ ΕΝ ΠΑΡΟΠΑΛΜΗ  |                  | ΔΙΑΧΟΡΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΛΙΓΕΝΔΟΜΕΝΗ ΥΠΟΤΙΨΗΣ                    |
| 156.344.35         | ατού Μεταπομπής  | 1.017.644.13     | ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ                                   |
| 177.164.35         | Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 1.017.644.13     | 1.819.155.10 ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΑΝΑΠΡΟΣΑΜΟΤΗΣ Β. & 15.11.56           |
| 16.224.546.10      | ΠΑΡΑΙΑ ΉΤΟ ΜΕΤΑΙΚΕΥΜΝΗ   |                  | 3.100.282.93 ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΤ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ                           |
| 16.224.546.10      | ατού κατ' εργασίαν πραγμ. 31/12/63   |                  | 10.332.687.90 ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ                     |
| 16.224.546.10      | ατού Ράπτες  | 16.126.887.15    | 1.751.867.— ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΟΤΡΑ                              |
| 16.224.546.10      | ατού Ηλείας, Φ. Κύπρου   | 8.730.000.—      | 7.074.876.15 ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΑΙ ΕΝΑΝΤΙ ΝΑΥΔΩΝ ΕΠΟΜΕΝΗΣ ΕΡΗΘΟΥ     |
| 16.224.546.10      | ατού Σαρδηκαίας Βενεζερής  | 1.018.038.—      | 10.883.785.90 ΤΡΕΧΟΝΤΕΣ ΑΓΑΡΙΑΤΖΗΝΩΝ                        |
| 16.224.546.10      | ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΑΙ ΕΝΑΝΤΙ ΑΙΓΑΙΩΝ ΝΕΩΝ   |                  | ΚΕΡΑΥ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑ   |
| 16.224.546.10      | ατού Μεταπομπής II & Αθηναίων  |                  | Τελείωσης προβλέψεων υποτρ.                                 |
| 16.224.546.10      | ΑΙΓΑΙΩΡΑ ΝΑΥΠΙΤΗΜΑΤΑ   |                  | 125.899.15  |
| 16.224.546.10      | Ελλήνων Λιμενικών  | 181.503.—        | 10.024.000.—  |
| 16.224.546.10      | Ελλήνων Αράπων   | 119.988.05       | 11.173.442.45   |
| 16.224.546.10      | ατού Ιαπωνών Πλοίων  | 70.857.10        | 11.173.442.45   |
| 17.151.35          | Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 630.318.55       | —   |
| 17.151.35          | ΚΑΙΝΟΥΡΓΕΙΣ ΝΗΣΙΑΝΑΙ ΡΑΠΩΝ   |                  |   |
| 17.151.35          | Μηνού CROSSELY   | 1.569.594.—      |   |
| 17.151.35          | Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 710.919.—        | 2.639.403.—   |
|                    | ΕΠΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ   |                  |   |
| 1.642.381.15       | Χαροπανεπιστημόνες Σελάτηρας   | 3.202.768.45     |   |
| 1.642.381.15       | Τύπω Βασιλείου - Βαρεντ. - Γαλανής -   |                  |   |
| 1.642.381.15       | Αγίου - Η. Ύδρεως - Ηλείας - Φαραντόνης  | 2.451.373.25     | 3.244.181.70  |
| 5.042.116.40       | — Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 5.744.160.70     | —   |
|                    | ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Κ.Α.Π. ΜΕΤΑΒΟΡΙΚΑ ΝΕΙΑ  |                  |   |
| 421.884.15         | Αυτοκίνητα HUH K. - RIASSEL - JANITARO   | 421.084.85       |   |
| 421.884.15         | — Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 421.083.95       | —   |
|                    | ΕΠΙΛΑ ΚΑΙ ΣΧΕΥΗΝ - ΜΗΧΑΝΑΙ ΓΡΑΜΜΕΙΝ  |                  |   |
| 1.018.610.35       | Επίλα Ζηνος Γραμμένης, Αργυριανής Μονής, Αρθρωτηριανής, ΤΕΑΣ, Θρακιανής Αγίας Μαρίας | 1.121.478.10     |   |
| 1.029.612.35       | — Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 1.121.477.10     | —   |
|                    | ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑΝ   |                  |   |
| 7.447.174.—        | Πολ. Κακ. 106571, 106572, 112240, 191108   | 1.738.841.—      |   |
| 537.374.—          | Μέτρα θεσμοφορίας πραγμ. 31/12/63  | 1.694.742.—      | 1.692.109.—   |
|                    | <b>δ) ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ</b>  |                  |   |
| 1.150.460.—        | ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΝ ΑΠΟΒΗΚΑΙΣ   | 472.259.—        |   |
| 1.649.481.—        | ΚΑΥΕΙΝΑ ΕΝ ΑΠΟΒΗΚΑΙΣ   | 359.239.75       |   |
| 894.129.—          | ΥΑΙΚΑ ΕΝ ΑΠΟΒΗΚΑΙΣ   | 235.513.—        |   |
| 517.202.—          | ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΛΑΜΩΝ ΚΑΙ ΡΑΡΑ ΤΡΑΠΕΖΑΙΣ  | 823.372.—        |   |
| 755.165.45         | ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΥ  | 10.725.20        |   |
| 12.645.337.50      | ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ & ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ   | 15.630.060.40    |   |
| 3.782.790.50       | ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΑΙ ΕΝΑΝΤΙ ΜΑΡΑΤΤΕΙΩΝ   | 3.943.284.65     |   |
| 7.393.133.75       | ΧΟΡΗΓΗΣΙΕΣ ΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΡΑΠΕΖΩΝ & ΡΑΠΩΝ   | 3.174.405.85     |   |
| —                  | ΚΑΤΑΔΕΣΙΣ ΡΑΡΑ ΤΡΑΠΕΖΑΙΣ ΛΟΓΟ ΕΠΥΓΗΕΩΝ   | 424.227.—        |   |
| 11.310.497.25      | ΤΡΕΧΟΝΤΕΣ ΑΓΑΡΙΑΤΖΗΝΩΝ   | 17.301.301.—     |   |
|                    | <b>ε) ΔΙΑΟΙΚΗΜΟΝ</b>   |                  |   |
| 781.218.—          | ΤΑΜΕΙΟΝ  | 100.379.15       |   |
| 547.354.—          | ΚΑΤΑΔΕΣΙΣ ΡΑΡΑ ΤΡΑΠΕΖΑΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ & ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ                                     | 933.516.50       |   |
| 101.314.454.35     |  | 220.410.519.30   | 101.314.454.35  |
|                    |  | —                | 101.314.454.35  |
|                    |  |                  | —   |
|                    | <b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΗΝ ΚΕΡΑΥ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΣ</b> <th data-kind="ghost"></th> <td></td>     |                  |   |
|                    |  |                  | <b>ΠΙΣΤΩΣΙΣ</b>   |
| (α)                |  |                  | (α)   |
| 1.982              | ΓΕΝΙΚΑ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ   | 1963             | 1962  |
| 1.982              | Εθν. Ιαπωνίας Γραμμένης - Ρεσεντι. Εγγραφ. Εγγραφ.                                   |                  | 1.982.263.10 ΥΠΟΔΟΙΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΠΑΡΕΔΟΥΩΝ ΕΡΗΤΩΝ              |
| 1.982              | Ιαπων. Εθν. Ταμείου - Εθν. Υπαλ. Επαρχ.  |                  | ΜΙΣΤΑ ΚΕΡΑΥ ΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΑΙΓΜΑΤΙΚΩΝ ΡΑΠΩΝ                      |
| 1.425.410.31       | ΑΠΟΤΗΣΕΙΣ ΑΙΓΑΙΩΝ  | 18.615.773.35    | 1.425.410.31 Αυθημένη Εσόδο                                 |
| 852.459.31         | — ΕΠΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΝ   | 125.216.758.10   | 132.123.987.25 Εθν. Πολι. εις Επαρχ.                        |
| 58.234.—           | — ΕΠΙΛΑ ΚΑΙ ΣΧΕΥΗΝ   | 93.024.10        | 13.000.795.85 Ημε. Εθν. Πολι. εις Επαρχ.                    |
| 38.125.40          | — ΕΛΑΓΙΟΥ - ΛΕΒΩΝ - κτλ. ΕΠΙΛΟΦΟΡΩΝ  | 93.024.35        | 13.000.795.85 Ημε. Εθν. Πολι. εις Επαρχ.                    |
| 117.374            | — ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΕΠΙΛΙΜΑΝ  | 556.287.—        | 783.123.15 ΑΙΓΑΙΩΡΑ ΕΙΣΟΔΑ                                  |
| 6.783.883.10       | — ΝΗΣΙΑΝΩΝ ΕΠΙΛΙΜΑΝ  | 557.318.—        |   |
|                    |  | 710.919.—        | 12.137.098.60   |
| 1.493              | ΖΗΜΙΑΙ ΕΚ ΠΟΛΙΣΙΕΣ ΡΑΠΩΝ   |                  |   |
|                    | ΖΗΜΙΑΡΑ ΕΚ ΤΟΥ ΗΠΑΠΑΙΟΝΟΥ ΚΕΡΑΥΩΝ ΤΗΣ 31/12/63 ΕΙ.                                   |                  |   |
| 1.000.000.—        | Εθν. Ηπαπαι. Εισ. Επαρχ. Εγγραφ.   | 1.000.000.—      |   |
| 1.500.000.—        | — Εθν. Ηπαπαι. Εισ. Επαρχ. Εγγραφ.   | 1.300.000.—      |   |
| 1.000.000.—        | — Εθν. Ηπαπαι. Εισ. Επαρχ. Εγγραφ.   | 1.000.000.—      |   |
| 1.500.000.—        | — Εθν. Ηπαπαι. Εισ. Επαρχ. Εγγραφ.   | 1.000.000.—      |   |
| —                  | 18.000.000.— Διαφορά Επιλογών ΕΙ. Ηπαπαι. Εγγραφ.                                    | 18.000.000.—     | 22.000.000.—  |
| 229.283.10         | ΚΕΡΑΥ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΤ   | 335.000.15       |   |
| 22.000.000.05      | Υπόλειτα εργασίας Χρήσης<br>Κεράρι ημέρα Χρήσης                                      | 22.000.000.05    | 22.000.000.05   |
| 12.092.182.10      |  | 12.092.182.10    |   |
|                    | <b>Ο Πρόμαχος της Διεύθυνσης Επαρχίας<br/>ΚΑΡΑΥΛΑΝΩΝ ΣΤ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ</b>                |                  | <b>Ο Πρόμαχος της Διεύθυνσης<br/>ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ Κ. ΧΑΡΙΤΑΤΟΣ</b> |
|                    |  |                  |   |