

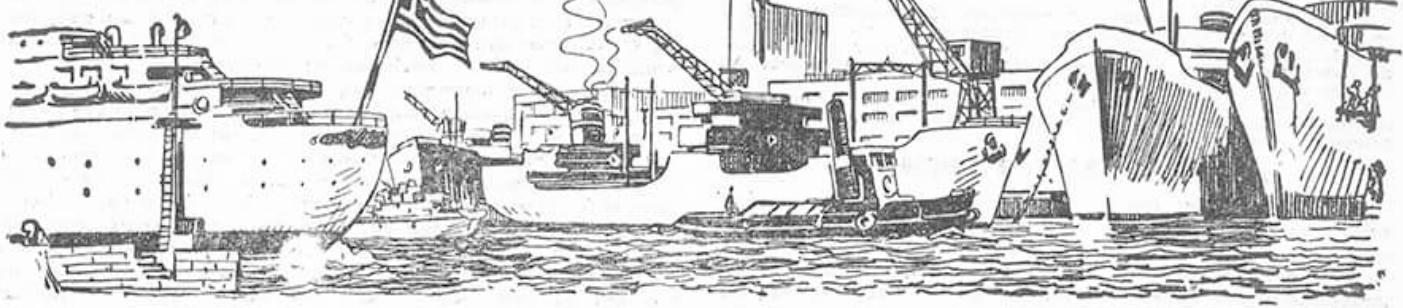
# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1962

Αρ. Φύλλου 642/401

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 649/401

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1962

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Παροπλίζονται τά λίμπερτυς καὶ τά πολεμικής κατασκευής παραπλησίου τύπου σκάφη. Καὶ ἔχομεν τόσα καὶ τόσα! "Ἐφθασεν εἰς τὸ ἀδιέξοδον ἡ ἐκμετάλλευσίς των. Εἶναι ἀντιοικονομικά. Ὁρισμένα ἔξοδα τῆς κινήσεώς των — τὰ σημαντικάτερα — δὲν διαφέρουν καὶ πολὺ ἀπὸ ἔνα νεότευκτον «μπάλι - κέρριερ» τῶν 20 χιλ. τόνων. Ἡ κρίσις, ἡ ἀπροσδόκητος, τῆς ναυλαγορᾶς ἐπιταχύνει τὴν ἀποχώρησην τῶν μικρῶν, ἀντιοικονομικῶν σκαφῶν τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας. "Αγνωστον ἄν ὁ παροπλισμός των θὰ εἶναι προσωρινός ἢ καὶ ὀριστικός πλέον. Αἱ προβλέψεις εἶναι ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικά. Πολλὰ τῶν ὅποιων ἡ ἐπιθεωρησις λήγει ἵσως νὰ λάβουν τὴν ἄγουσαν πρὸς τὰ ἔργοστάσια διοιλύσεως.

Τὸ τέρμα, βεβαίως, τῆς ὑπηρεσιακῆς ζωῆς τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν προεβλέπετο. Μὲ τὴν ἀθρόαν ναυπηγήσιν τῶν μεγάλων καὶ ταχυτέρων φορτηγών, ἡ ἀποχώρησίς των ἡτο πλέον ζήτημα χρόνου ὅχι μακροῦ. Πίστωσιν, σμως, ὀρκετὴν παρεδέχοντο οἱ παρατηρηταὶ τῆς ναυλαγορᾶς μέχρι τῆς ἀρχήστευσεως. "Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται ὅτι ἐπέρχεται αὐτὴ ταχύτερον. Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι καλύπτονται ὅσημέραι εἰς εύρυτέρων ἔκτασιν ἀπὸ τὰ μεταπολεμικὰ σκάφη, τὰ μεγάλα μπάλι - κέρριερς καὶ τὰ ὑπεισελθόντα εἰς τὴν ἔργοσταν τῶν σιτηρῶν τάνκερος. "Αν τὸ τελευταῖα ἀπησχολούντο εἰς τὴν μεταφορὰν πετρελαιοειδῶν, ὁ χρόνος τῆς ὑπηρεσίας τῶν λίμπερτυς θὰ ἐπεμηκύνετο.

Δαὶ φάνεται, σμως, ἡ ἀπὸ πινταμήνου ἀρξαμένη καὶ κρατοῦσα ἀκόμη κακεξία εἰς τὴν ναυλαγορᾶν νὸ οφείλεται μόνον εἰς τὴν ὑπέρπροσφορὰν χωρητικότητος. Διαπιστώνται ἀπὸ τὰ στατιστικὰ δεδομένα τῶν τελευταίων μηνῶν ὅτι ὁ ἐντονος ρυθμὸς τῆς αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου μεταφορικῆς κινήσεως ἡρχιεῖται αἰσθητῶς χαλαρούμενος. Οἱ μεγάλοι λιμένες καὶ σι διώρυγες τοῦ Σουεζ καὶ τοῦ Παναμᾶ δὲν ἐμφανίζουν κίνησιν αἰσθητῶς ηὔξημένην, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τελευταίαν διετίαν. Τὸ φορτία τῶν πρώτων ύλῶν καὶ αἱ χρονοναύλωσεις τράμπης ἀπὸ τὰς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν εἶναι ὀλιγύτεραι. Αὐτὴ ἡ ἔξαγωγικὴ δραστηριότης τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν παρουσιάζει σημεῖοι κοπωσεώς χαρακτηριστικῆς. Ἡ ἰσπωνική κρίσις προεκλέσει τὸν περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν εἰς πρώτας ύλας. Πρὸς τὸ παρὸν οἱ Ἱάπωνες κοταναδίσκουν τὰ ἀποθέματα, ἐνῷ καὶ τῆς Κίνας ὁ ἀνεφοδιασμὸς δὲν προσλαμβάνει τὴν προσδοκωμένην ἔκτασιν. Γενικῶς, αἱ πρὸς τὴν "Απω" Ἀνατολὴν μεταφοραὶ δὲν ἀπασχολούν τὸν ὄγκον τοῦ πέρυσιν ναυλωθέντος τοννᾶς διὰ ταξιδία ἀπλᾶ ἢ τάιμ πτώτερος.

Ἄντη ἀκριβῶς ἡ συστολὴ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ ἔξ ἀντιθέτου ἡ αὐξήσης τοῦ διαθεσίμου τοννᾶς εἰχεὶς ὡς ἀποτέλεσμα τὴν κρίσιν εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ πλέον ἀντιοικονομικοῦ σκάφους, τοῦ πολεμικῆς κατασκευῆς. Δὲν ἔπεσσαν, βεβαίως, οἱ ναύλοι εἰς τὰ πρὸ τριετίας ἐπίπεδα. Αἱ δαπάναι, σμως, τῶν πλοίων ηὔξημαν. Τοῦ λίμπερτυ η ἐπάνδρωσις στοιχίζει τώρα περισσότεραν κατὰ 10% τὰ ἀσφαλιστρα εἶναι μεγαλύτερα, δῆν καὶ αἱ δαπάναι συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν. Πρὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ τίθεται σαφεῖς ηδη τὸ ἐρώτημα: Νὰ ἐκτέλεσῃ τὴν λήγουσαν ἐπιθεώρησιν; Δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν προσποτικήν τῆς ναυλαγορᾶς ἡ δαπάνη δέκα πέντε καὶ εἴκοσι χιλιάδων λιρῶν;

Διὰ τὴν ναυτιλίαν μας εἰδικότερον, ἀν ἀστόμητός τις παράγων δὲν ἥξειν ἐν τῷ μεταξὶ προκαλέστη κάποιας βελτίωσιν εἰς τὴν κρατοῦσαν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ κρίσις πρέπει νὰ θεωρῆται ἀσφαλῆς ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν. Θὰ εἶναι κρίσις τοῦ ἀντιοικονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως σκάφους, τοῦ ξηροῦ καὶ υγροῦ φορτίου. Καμιμάς ἀλλη Ναυτιλία δὲν ἔχει νὰ παρατάξῃ ἵνα τόσον ὅγκοδες τοννᾶς φορτηγών πολεμικῆς κατασκευῆς. Πρόδηλημα δυσεπίλυτον ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ διατήρησίς των ὑπὸ τοὺς κρατοῦντας ναύλους. Θὰ πρέπει τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως τοῦ λίμπερτυ νὰ περιορισθούν κατὰ 30 τούλαχιστον λίρας ημερησίων. Καὶ εἶναι τοῦτο ἀδύνατον, ἐκτὸς ἄν δὲν καλυφθοῦν ἀσφαλιστικῶς ὅλοι οἱ κίνδυνοι καὶ δὲν ἐπιβιλθοῦν ἄλλαι τινές οἰκονομιαὶ εἰς τὰς λοιπάς δαπάνας κινήσεως.

'Απεγνωσμένη θὰ εἶναι ἡ προσπάθεια τοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ διὰ

νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐπιβίσιν τοῦ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφους ἐπειδὴ εἰσέτι χρονικὸν διάστημα. Πολλοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, πιστεύομεν, νὰ τὸ κατορθώσουν, ὅπως καὶ καθ' ὅλην τὴν μετά τὸ Σουεζ ἐκσπάσσασαν ὑπερτριετὴ κρίσιν. Δὲν θὰ παύσῃ, ἀλλως τε, ἡ ναυλαγορὰ παρέχουσα ἐργασίαν, εἰς περιωρισμένην ἔστω κλίμακα, εἰς τὰ σκάφη τῶν 10.000 τόνων. Πλειστοὶ ὅσοι λιμένες αὐτὰ καὶ μόνον ἡμποροῦν ἐμφορτα νὰ δεχθοῦν.

"Οπωσδήποτε, σμως, ἡ ὑπηρεσιακὴ ζωὴ τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν συντέμενται ἀπὸ τὴν ἀθρόαν προσφορὰν τῶν νεωτέρων καὶ τὴν σημειουμένην συστολὴν τῶν μεταφορῶν. Εἰς τὰ γνώριμα ἀγυροβόλια τῆς ἀργίας θὰ ἀρχίσουν νὰ καταπλεύσουν. Ἡ αὔριον θὰ μᾶς ὑποδείξῃ καὶ τὴν ἔκτασιν τοῦ παροπλισμοῦ. "Ἄς εὐχηθῶμεν νὰ εἶναι ὀλίγα τὰ ἀποσυρόμενα τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας. "Ισως, σμως, νὰ εἶναι περισσότερα, λόγω καὶ τῆς ἐπερχομένης ἀπὸ τοῦ προσεχούς Μαΐου ἐποχικῆς ἀπραξίας εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Καὶ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν ὑποδεικνύεται πόσον εὐπαθῆς καὶ παλίντροπος εἶναι ἡ θέσις τοῦ τράπτ φορτηγοῦ — ξηροῦ καὶ υγροῦ φορτίου. Αὐτὸν πρώτων δέχονται τὰ μεταποτίσεις τῆς παγκοσμίου οικονομίας καὶ τῶν πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν. Καὶ ὡς τούτου ἡ περίσκεψις εἰς τὴν κρίσιν ουσιαστεῖται καὶ ἐπιβάλλεται.

\*\*\*

Σχετικῶς μὲ τὴν κρίσιν γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην:

Διέρχεται ἡ Ναυτιλία μίαν ἀπὸ τὰς κρισίμους τῆς ὑποστάσεως της περιόδους, δικαὶος μόνον λόγω μὴ πλήρους ἀπασχολήσεως τοῦ διαθεσίμου τοννᾶς, ἀλλὰ καὶ λόγω τῶν ἐξελίξεων, αἵτινες σημειοῦνται εἰς τὰς συνθήκας τῆς διενεργείας τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Οἱ σημαντικῶτεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας οἰκληρῶς πίδη ἀνταγωνίζονται διὰ τὴν ἐποφλαίσιον μεγάλων συμβολίων μεταφορᾶς φορτηγού εἰς χώμα, ἵνα βάσει αὐτῶν παραγγείλονται τὰ μεγαλθήρια τῶν 55 μέχρι καὶ τῶν 100 κιλιάδων τόνων! Αἱ χρονοναύλωσεις αὐτοὶ (12 — 15 ἑτῶν) εἶναι νὰ προϋπόθεσις τῆς παραχωρίσεως τῆς τραπεζικῆς πιστωσεως διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν.

Καὶ τὰ μεγαλθήρια αὐτὰ εἶναι τὰ προκαλοῦντα τὴν πλήρη ἀλλαγὴν τῶν μεταφορικῶν συνθηκῶν. Ναύλους καμπλούς, ἀσυμφόρους διὶ οἰδοποίησες ἀλλης χωρητικότητος σκάφη δέχονται. Καταστρέψουν κυριολεκτικῶς τὴν κερδοφόρον ἐκμεταλλεύσιον τῶν ὑπηρεσίας δεζεμνοπλίων τῶν 16.000, τῶν 20.000, ἀκόμη καὶ τῶν 32 κιλιάδων τόνων.

Οἱ αὐτοὶ μεγάλοι ἐφοπλισταὶ κατέχουν, βεβαίως, καὶ πολλὰ μικρότερα σκάφα. Αὐτὰ τὰ ναυλώντων διὰ μεταφορᾶς σιτηρῶν, δὲν εἶναι τάνκερος, ή τὰ μετατρέπονται αὐτοὶ οἱ ίδιοι, λόγω τῶν εἰς ταῖς κείρας των μεγάλων συμβολίων μεταφορᾶς γαιανθράκων καὶ μεταλλεύμάτων.

"Ἀλλὰ καὶ οἱ μέσοι ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλισταὶ σπεύδουν νὰ δικούσθωσιν τὰ πορεύματα τῶν μεγάλων. Παραγγέλλουν καὶ αὐτοὶ μεγαλύτερα σκάφη ἐκείνων ποὺ διασκειρίζονται, μικρότερο διόμα τῶν μεγαλθήρων τῶν συναγωνισμῶν, λόγω τῆς πρότοτος, καταστρέψουν καὶ αὐτοὶ τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῶν μικροτέρων σκαφῶν των, χωρὶς νὰ πυτοροῦν καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν, τούλαχιστον, συμβολίων μεταφορᾶς διὰ σοδαράς ποσότητας φορτίων, τὸ δόποιον τῶν μεγάλων ἐπιτυχαίνουν οἱ μεγάλοι. Δέν ἀντιλαμβάνονται, διτὶ αὐτοκατούσαν τὸν ἐπαρδόσσεις μικροῦ ἐφοπλιστοῦ.

"Η προσπάθεια τῶν μεγάλων ἐφοπλιστῶν ἔτεινεν ἀρχικῶς εἰς τὴν ἐπασφαλίσιον ἐργασίας διὰ τὰ πολλὰ πλοία τῶν. Σὺν τῷ χρόνῳ, δικαὶος κατέληπται εἰς ἀνωνιδό συναγωνισμόν, λόγω τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὄχοραν καὶ τῶν Νορβηγῶν, ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς μεγάλης ἀναπτυξεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τῶν μεγάλων μακροπρόθεσμων πιστωσεων ποὺ παρέχουν εἰς αὐτὴν τὰ κράτη, ἵνα ἐπιτύχουν παραγελίας. Τελευταῖς, οἱ πολὺς Λούντβιχ ρήσιοι κατασκευῶν εἰς τὴν Ιαπωνίαν οικόφος ζηροῦ φορτίου 105.000 τόνων! Οἱ μεγάλοι, δικαὶοι, ἐφοπλισταὶ δέν προκινοῦνται εἰς τὸ ἀμέωνα προσεχεῖς μέλλον ἀπὸ αὐτὸν τὸν φρενήρη δρόμον πρὸς τὰ ναυπηγεῖσα. Τὸ μεγάλο δάσνεια πού συνάπτουν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτοὺς τὴν ἐξέρεσιν εύπινοτέρου χρήματος καὶ λόγω τῶν πολλῶν τῶν σκαφῶν ἀφάσιοτρα.

"Ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν μεγάλων τὸ ἀπώτερον μέλλον δὲν διαγράφεται καὶ τὸσον ρόδινον. Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως, ἡ χρηματοδότησης τῆς παραπέδης, καὶ ἡ ἀπόδεσης υπολογίζονται καὶ ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὸ μισθώμα τοῦ τάιμ - τάστερ καὶ τὸ ψήφος τῶν δαπανῶν κινήσεως. Τὸ περισσότερα τῶν παραγγελθέντων σούπερ - τάνκερ τῶν ναυλώθησαν διὰ 12 — 15 ἑτ., ἐντὸς τῶν όποιων δὲν ἀποδέννυται πληρότητα τοῦ νεότευκτου. Άλλοτες εἶναι διτὶ τὰ πλείστα τῶν συμβολίων αὐτῶν περιλαμβάνουν τὴν προβλέψιν τῆς ἀνωτέρας κλίμακος τῶν ναυλών διὰ τὰ τελευταῖς ἐπὶ τῆς ναυλώσεως, ἡ δισφορά, δικαὶος, δὲν εἶναι μεγάλοι. Πράγματι, ὁ ἐφοπλιστής ριφοκινδυνεύει τοῦ μικρῶν περιθώριον ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου του, λόγω τῆς ὅχι ἀπίθανου υψηλών ὑπολογισθέντα ἐνεργητικά υπόλοιπα. 'Αλλὰ καὶ ἀν ἀκόμη ὁ μεγάλος ἐφοπλιστής ἔχει τὴν καλὴν τύχην νὰ

έποληθεύσουν όλοι οι προύπολογιοι του διά την 15ετίαν, τό ζήτημα παραμένει είς την αξίαν πού θα έχη μετά μίαν 15ετίαν τό παλαιόν πλέον σκάφος, τού όποιου, σημειωτέον, τό κόστος δέν θα έχη ἀπόπλωθη. Και τούτο, ένω χωρούμεν είς την έποχην του αυτοματισμού — τά πρώτα πλοία κατεσκευάσθησαν — και είναι άγνωστον τι τέτεσται ή επίουσα.

Τέλος, αύτό τούτο τό όρχικων κατατεθέν ίδιον κεφάλαιον τού ἀφοπλιστού διά την παραγγελίαν του μεγαθηρίου — περί τό ἀκατομυρίου δολλαρίων — δέν πρόκειται νά ἀπόδωθη τά δύο θά ἀπέφερεν εις οιανδήποτε άλλην τοποθέτησιν. «Εντός χρόνου ὀλιγάτερου τῶν 15 ἔτων ἀσφαλῶς θά ἐδιπλασάζετο.

Και ή ευχή μας: «Ἄς ἐπίουμεν είς μίαν κατάστασιν πραγμάτων, εἰς τὴν ναυλαγράφων, πῆται διά μέσου τῶν ἔτων ἑωσας πάντοτε τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

## ΑΠΗΛΕΙΦΘΗ ΕΝΑ ΣΤΙΓΜΑ

«Ἐχομεν μίαν εὐχάριστον εἰδῆτιν. Ἡ Ναυτιλία ἐκέρδισε μίαν ὑπόθεσιν ἄκρως ἐνδιφέρουσαν. Ἰκανοποιητικῶς ἐπελύθη εἰς τὴν Ἀμερικήν ἔνα ζήτημα σοδαρὸν διά τὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου. «Ἡρθσαν τὰ ἀπασφαλίστρα ἐπὶ τῶν φορτίων, τῶν μεταφερομένων ἐπὶ σκαφῶν 15ετοῦς ἡλικίας καὶ ἄνω, ἐλληνικῆς διαχειρίσεως. Τὰ ἀπασφαλίστρα αὐτὰ είχεν ἐπιθλῆθη εἰς μόνα τὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη. Εισεπράττοντο ἀπὸ τοὺς φορτωτάς, οἱ ὅποιοι μὲ τὴν σειράν των τὰ ἀφήρουν ἀπὸ τὸν ναύλον τοῦ πλοίου. «Ἐνα, δηλαδή, ξένης διαχειρίσεως σκάφος εἰσέπραττε ναύλον περισσότερον ἢ συναγωνίζομενον ἐδέχετο ναύλον χαμηλότερον τοῦ Ἑλληνικού καὶ τούτο, λόγῳ τῶν ἀπασφαλίστρων, μὲ τὰ ὅποια ἐπεδιφρύνοντο τὰ φορτία τοῦ δευτέρου.

Ἐπρόκειτο περὶ ἀπροκαλύπτου, σσον καὶ ἀδικαιολογήτου διακρίσεως ἀσφαλιστικῆς, ἀσκουμένης εἰς τὴν Ἀμερικήν, εἰς βάρος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ὡς τοιαύτη είχε προκαλέσει τὰς δικαίας ἀντί δράσεις ὅχι μόνον τῶν ἀποπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑποδιδήποτε μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας συνδερομένων Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν.

Οὕτω ἀπὸ μιᾶς τριετίας εἰς ἀγῶνα δύσκολον ἀπεδύθησαν τὰ μεγάλα ἀσφαλιστικά γραφεῖα Frank B. Hall & Co., Inc. τῆς Νέας Υόρκης, ἵνα καταδείξουν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τῶν φορτίων τὴν ἀσκουμένην ἄδικον διάκρισιν. Προεκάλει αὐτὴ διυσχερείας εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφους· περιώριζε τὴν συναγωνιστικήν του ἰκανότητα καὶ ἐδημιούργει μειονεκτικὴν δι' αὐτὸν θέσιν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν.

Αἱ καλαὶ ἐνέργειαι τῶν Ἀμερικανῶν αὐτῶν φίλων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τῶν ἐκ πειρας μοχράς ἴκανῶν νά ἔκτιμησουν κατ' ἄξιαν τὸν Ἑλληνικὸν κίνδυνον, συνήντησεν τὴν προκατάληψιν τῶν ἀσφαλιστῶν· καὶ τὴν ἄρνησιν νά ἀπολείψουν τὸ προσπαττόμενον εἰς τὰ πλοία μας στῆγμα τῶν ἀπασφαλίστρων. Καὶ διὰ τὴν ιστορίαν, ἀς σημειωθῇ, διτοὶ οἱ πειραστέρας προβάλλοντες ἀντιδράσεις εἰς τὰς προσπαθείας τῶν K.K. Frank B. Hall & Co. ἥσαν ἀγαθοὶ καὶ κακοὶ, ὅχι ἀμερικανικῆς καταγωγῆς, ἀσφαλιστοί. Σημαντικήν ἥσκουν ἐπιρροήν ἐπὶ τῆς ἀρμοδιοῦς ἐξ ἀσφαλιστῶν ἐπιτροπῆς. Τελικῶς, ὅμως, αἱ ἐπίμονοι παρασκηνιακαὶ ἐνέργειαι τῶν φίλων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου κατίσχουσαν τῶν ἀντιδράσεων. Τὰ ἀπασφαλίστρα — ποινὴ ἄδικος καὶ ἀδικιαίολογητος κατὰ τοῦ «Ἐλληνος ἀποπλιστοῦ» — ἥρθσαν, κατόπιν ἀπεφέρεις τῶν ἐνδιαφερομένων ἀσφαλιστῶν. Διάκρισις πλέον, μεταξὺ Ἑλληνικῆς καὶ ξένης διαχειρίσεως παρηλίκου πλοίου δὲν ύφισταται.

«Ἀπηλλάγημεν μιᾶς δυσαρέστου καταστάσεως, ποὺ μᾶς ἔφερεν ὀπίσσω εἰς τὸ προπολεμικὸν καθεστώς τῶν ἀπασφαλίστρων τοῦ Πλεύτη καὶ τοῦ Δουνάδεως, τῶν τότε εἰσπραττομένων ἀπὸ τὰ φορτία τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Θερμάς εὐχαριστίας ἀπευθύνεμεν πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς φίλους ἀσφαλιστὰς τοῦ γραφείου Frank B. Hall & Co. διά τὴν καταβληθεῖσαν καλήν των προσπάθειαν καὶ θέλομεν νά πιστεύωμεν, διτοὶ τὸ αὐτὸν θὰ πράξῃ καὶ ἡ «Ἐναστις τῶν Ἐλλήνων» ἀποπλιστῶν, ἐκτιμώσα τὴν θετικήν ὑπηρεσίαν, ποὺ προσέφερεν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας οἱ φίλοι της εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

## ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΝ

Τὸ «Ship American» εἶχε τὸν ἀποτελεσματικὸν ἀντίκτυπόν του εἰς τὰ ἔξι Ἀμερικῆς παραλομένοντα φορτία καὶ ἐπιβάτας, πλοία γραμμῆς. Εμειώθη αἰσθητάς ἡ κίνησίς των. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἔξαγωγεις προτιμούν τὰ ἀμερικανικά.

«Ἐχομεν ὑπὸ δικαιούμενον πρὸς τὴν Μεσόγειον γραμμῆς τῆς «Ἐλληνικῆς». Σημαντική εἶναι ἀπὸ ἔτους η μείωσις τῶν φορτίων της. Η αὐτὴ ὑποχώρησις πληροφορούμεθα, διτοὶ σημειούνται καὶ εἰς τὰς ξένας τακτικὰς γραμμάς. «Οπου προσφέρεται ἀμερικανικὸν πλοίον ἢ ὑπὲρ αὐτοῦ διάκρισις εἰναι: καταφανῆς.

Δὲν ἔπαισαν, βεβαίως, αἱ διεμποριαὶ καὶ τὰ διαβῆματα τῶν ξέ-

νων κυβερνήσεων — πλὴν τῆς ξένης μας — διὰ τὴν τοιαύτην κατάφωρον δίωξιν τῶν ξένων πλοίων καὶ τὴν ἀπροκάλυπτον παραδίσιαν τῆς προϋποτιθεμένης ἐλευθερίας εἰς τὴν διακίνησιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. «Ἐφθασαν νά ἐμφανισθοῦν ἐκπρόσωποι τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἐνώπιον τῆς ἀρμοδιοῦς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου διά νά ζητήσουν τὴν χαλάρωσιν τῶν μετρων διακρίσεως, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν κρατικῶν παρεμβάσεων εἰς τὰ τῶν ξένων τακτικῶν γραμμῶν. Δὲν ὑπῆρξαν ἀποδοτικά τὰ διαβῆματα.

«Ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις πιέζεται ἀπὸ τὸ ἀνισοσκελές τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν, θέλει νά ὑποστηρίξῃ τὸ ἔθνικόν της πλοίον καὶ νά κλείσῃ κάθε πηγὴν διαφροής τῶν δολλαρίων. Σημαντικὸν εἶναι τὸ ποσὸν τῶν καταβαλλόμενών εἰς ναύλους τῶν ξένων πλοίων. «Ο περιορισμός του ἐπιδιώκεται καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλιστοὶ ἔχουν κάθε λόγον νά ἐκμεταλλεύσουν τὴν χαλάρωσιν τῶν διακρίσεων.

«Ἡδη, πλὴν τῆς αύτης προτερέας ἐφαρμογῆς τοῦ γνωστοῦ νόμου τῶν 50-50, η ἀμερικανικὴ κυβέρνησις προῆλθε καὶ εἰς ἄλλα μέτρα διά τοὺς ναύλους τῶν φορτίων βοηθείας, τῶν ὅποιων τὴν πληρωμὴν εἰς δολλαρία θὰ ζητῇ ἐκάστοτε ἀπὸ τὰς παραληπτρίας τῶν φορτίων χώρας.

Τὸ κλίμα, δηλαδή, τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῆς διακρίσεως καθίσταται διστημένη στέρεον διά τὰ ξένα πλοία. Καὶ ἀφοι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, αἱ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς ἀπὸ θαλάσσης διενθύνει μεταφορικῆς κινήσεως συγκεντρώνουσαι, αἱ κάθε συμφέρον ἔχουσαι νά διεπρηθῇ η ἐλευθερία τοῦ μέμποριου καὶ τοῦ θεμιτοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγάς, προθίνουν εἰς μέτρα τείνοντα ἀκριβῶς τὴν ἐλευθερίαν νά πειριστούν, τί θὰ ἐπερνενά πράξουν αἱ ἄλλαι, αἱ οἰκονομικῶς ἀσθενέστεραι χώραι, αἱ τὴν ναυτιλίαν τῶν ἐπάρκειαν ἐπιδιώκουσαι; Παραδειγματίζονται ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν.

Φαντασθῶμεν τὴν δύσκολον κατάστασιν, ἥτις θὰ ἐδημιουργεῖτο, ἃν τὰς διακρίσεις καὶ τὰ συνθήματα περὶ προτιμήσεως τοῦ κατὰ χώρας ἔθνικον πλοίουν ἀπεδίωκον νά ἐφαρμόσουν ἀμυνόμενα καὶ τὰ ἄλλα κράτη, τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτικά. «Ἀλλην, ἀτυχῶς, διέξοδον δὲν ἔχουν.

«Ἡδη τὰ μέτρα τῆς ἀμύνης ἥρχισαν νά συζητῶνται μεταξὺ τῶν εὐωπατικῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν. «Ἡ κατ' αὐτὰς σύσκεψις εἰς τὸ Λονδίνον τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν ἀποσκοπεῖ, ἀκριβῶς, εἰς τὸν συντονισμὸν τῶν ἐνεργειῶν παρὰ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνήσει τοιά διά τὴν ἀσκουμένην προστατευτικὴν πολιτικὴν καὶ τὴν ἀπειλούμενην παρέμβασιν εἰς τὰ τῶν ναυλολογίων καὶ τῆς λειτουργίας τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν.

Πιστεύομεν, πάντως, ὅτι μετὰ τὴν εἰσόδου εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν τῆς Υγγείας καὶ τῶν Σκανδιναվικῶν χωρῶν θὰ ξεύρῃ καὶ τὸ ζήτημα αὐτὸν τῶν διακρίσεων τὴν δριστικήν του ἐπίλυσιν. Πρὸ τοῦ δύκου τῶν ἐκ τῆς Κοινῆς Εὐρωπατικῆς Ἀγορᾶς ἀπορρέοντων συμφερόντων θὰ υποχωρήσουν εἰς τὴν πολιτικὴν τῶν διακρίσεων δηλούσαι αἱ ἐκτὸς τῆς Αγορᾶς χώραι. Τὰ ἀντίτοινα, ἀν ποτε ἐλαμβάνοντο, θὰ ήσαν ἀποτελεσματικά. Διὰ καρμίσιν χώραν, οὔτε καὶ διὰ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας, δὲν θὰ συνέφερον.

## ΑΛΛΗΛΟΣΠΑΡΑΓΜΟΣ

Σκληρός συνεχίζεται ὁ ἀγώνας μεταξὺ τῶν Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν καὶ τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐργατοπέτρα κ. Χώλλ. «Ἡτταν ὑπέστη τελευταίας ἡ Δ.Ο.Μ. διά τῆς ὑπαγωγῆς ὑπὸ τὴν νεοσύστατον ὄργανων τῆς Διενούς Ναυτικῆς «Ενώσεως, ἐξαρτήματος τοῦ συνδικάτου τοῦ κ. Χώλλ, τῆς Χιλιανῆς ναυτεργατικῆς δρμοπονδίας. «Ἐπιδιώκεται η συνεργασία δηλών τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, ἀπό την Δ.Ο.Μ. καὶ τοῦτο, κατὰ τοὺς προσωθύντας τὴν κίνησιν αὐτὴν «Ἀμερικανούς συνδικαλιστάς, διὰ νά μὴ ἐπιτρέψουν τοῦ λοιποῦ εἰς τοὺς Εὐρωπαίους ἀποπλιστάς νά προσλομάνων εὐθηνά πληρώματα ἀπὸ τὰς νοτιοαμερικανικάς χώρας. Κατηγορούνται ἐπὶ ἐκμεταλλεύσει τῶν Νοτιοαμερικανῶν ναυτικῶν οἱ «Αγγλοι, οἱ Δασοί, οἱ Νορβηγοί, οἱ «Ἐλληνες καὶ οἱ «Ολλανδοί ἐφοπλισταί.

«Ἡ ἐπιδιωκομένη συμφωνία θὰ προβλέπει, ὅπως οἱ ναυτεργάται τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς πρεμποδίζουν διά τῶν συνεργαζομένων μὲ αὐτούς λιμενεργατῶν τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν πλοίων ἄν αἱ συνθήκαι ἐργασίας τῶν ἐπ' αὐτῶν ναυτολογημένων Νοτιοαμερικανῶν ναυτικῶν δὲν είναι αἱ αὐταὶ μὲ τὰς τῶν Εὐρωπαίων συναδέλφων των. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἔπιστης ναυτεργάται καὶ λιμενεργάται θὰ μπορούσησι τῶν σιεράν των οἰνδήποτε πλοίον, ὅπερ θὰ ἐφωράτο ἐκ μεταλλεύμον τὸν Νοτιοαμερικανῶν ναυτικόν.

Τὰ πλοία ἔπιστης «σημιτῶν εὐκολίας» ἀπότελον ἀντικείμενον ιδιαιτέρας προβλέψεως. Καὶ αὐτὰ θὰ ύφιστανται τὸ μπούκοτας ἀπὸ τὰς τακτικὰς δργανώσεις τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς. «Ἐδήλωσε σχετικῶς ὁ κ. Χώλλ: «Διὰ πρώτην φοράν πίπτομεν ὄπιστας ἀπὸ τὰς γραμμὰς τοῦ ἔχθρου. Θὰ τὸν κτυπήσωμεν ἐκεῖ ὅπου τὰ πλοία του φορ-

# ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

## STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

τώνουν ή ὅπου ἐκφορτώνουν».

“Ας σημειωθῇ ότι είς τὴν νέαν αὐτήν κίνησιν τοῦ κ. Χώλλ συμμετέχουν καὶ οἱ ἀμερικανικοὶ λιμενεργατικοὶ ἐνώσεις. Γεγονὸς ὅπερ καθιστᾶ πλέον ἀπειλητικὴν τὴν ἔξορμησιν.

Ἐνώπιον τοῦ Ἀνωτάτου Πολιτειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης ἤκθη πρὸς συζήτησιν ἡ αἴτησις τῶν πλοιοκτητῶν Ἀργεντινοῦ σκάφους, ἐκτελούντος τακτικήν γραμμὴν Ἀργεντινῆς — Βορ. Ἀμερικῆς περὶ ὀριστικῆς ἀπαγορεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιονς» νὰ ἀναμηγύνωνται εἰς τὰ τοῦ ἀργεντινοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους. Προσωρινῆς ἀπαγόρευσιν εἶχεν ἡδη ἐκδώσει τὸ κατώτερον δικαστήριον. Πρὸς τὰ «γιούνιονς» προσέφυγεν ἀργεντινὴ ναυτεργατικὴ ὄργάνωσις, ἔχουσα διαφοράς μὲ τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν διὰ τὴν ἀδικαιολόγητον ἀπόλυτιν μελῶν τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως. Καὶ τὰ ναυτεργατικά «γιούνιονς» προσδύμως προσέφερον τὴν συνεργασίαν των διὰ τὸ «πίκετιγκ» τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρκης. Τὸ πατόδικον δικαστήριον ἀπηγόρευε τὸ «πίκετιγκ» καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε, παραλαβόν τὸ φορτίον του. Ἡδη τὸ Ἀνωτάτον ἀπεφάνθη, ὅτι τὸ ζῆτημα ἀνάγεται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ὁμοσπονδιακῶν δικαστηρίων, με τὴν δικαιολογίαν ὅτι δὲν προεκλήθη διαφορὰ μεταξὺ πληρώματος καὶ πλοίου ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ πολιτειακοῦ δικαστηρίου. Ἀς σημειώθη, ὅτι μὲ τὴν ἐπάνοδον τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ «πίκετιγκ» θὰ ἐπαναληφθῇ, ὃν τὰ ὁμοσπονδιακὰ δικαστήρια δὲν ἐπιληφθοῦν τῆς ὑποθέσεως.

Τονίζεται όλως ιδιαιτέρως από τούς ξένους ναυτιλιακούς κύκλους ή έπικρεμασμένη άπειλή του κάθε ξένου πλοίου νά ύποστη το «μπούκατάξη» είς τους άμερικανικούς λιμένας από τους έμφανιζομένους ως προστάτας της διεθνούς ναυτεργατικής τάξεως. Διαφανείς οι σκοποί των...

## ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ

„Αρθρόν, υπό τὸν τίτλον «Δημοσία ἀνάγκη» («Eminent Domain»), δημοσιεύθεν εἰς τὴν μεγάλην ἐφεμερίδα «Κῆρυξ-Βῆμα» πήνε Νέας Υόρκης ἀσχολεῖται μὲ τὸ γνωστὸν μας θέμα τῶν «οπιμαίων εὐκολίας». Θὰ πρέπει νὰ υπογραμμισθῇ ἡ ειλικρίνεια καὶ τὸ ὄρθιον τῶν διαταπουμένων ἀπόψεων. Τὸ δημοσιεύομεν κατωτέρω, λόγω τοῦ ἀμέσου ἐνδιαφέροντος.

Μία άξιοθαύμαστος τάσις — γράφει ή έφημερίς τής Νέας Υόρκης — διακρίνει τούς «Αμερικανούς»: Νά βλέπουν τόν γύρω των κόσμου, χωρίς νά λαμβάνουν υπ' ουρήν, πώς ούτος φαίνεται είς τούς άλλους, οἵτινες υπήρχαν υπέρευθυνοι διά τινας κεφαλαιώδεις άτυχίας του. «Άλλη άστραπέψωμεν δλίγον εἰς τὸ παρελθόν. Κατά τὸν 19ον αἰώνα δύο σημαντικά στοιχεῖα διείπον τὴν ἔξωτερικὴν πολιτικὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τὸ ἐδόγμα του Μονρόεω καὶ ἡ «δῆμοσια ἀνάγκη». Κατά τὸ δόγμα του Μονρόεω δὲν ἐπέτρεπτο ἡ ἀνάμειξις τῆς Αμερικῆς εἰς τὰς ύποθέσεις τοῦ Δυτικοῦ Ἡμισφαιρίου, ἐνώ κατά τὴν «δῆμοσιαν ἀνάγκην» οἱ Αμερικανοί δείκνυνται πρόθυμοι νά ἔχατταν ωραίους θουσιδήποτε.

Κατά τὴν τελευταίαν παναμερικανική διάσκεψιν τῆς Πούντα ντελ "Εστε ἀπέτελεσε κτύπημα διὰ τοὺς Ἀμερικανούς, ὅταν εἶδον μεγάλας τινάς πόλεων τοῦ ἔτερου τμήματος τοῦ ἡμισφαιρίου των νά̄ μὴ ὑπακούουν εἰς τὴν πρόσκλησιν τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, προκειμένου νὰ ἐπαναφέρουν εἰς τὴν τάξιν λαούς ἀμερικανικούς, οἵτινες θεωροῦνται ἀποτελούντες «μέτωπον τῶν ζένων». Δυνατὸν ἡ φράσις «δημοσίᾳ ἀνάγκῃ», ητις ἔχει καλώς, ὅταν ἔξεδιώχθησαν οἱ "Ινδοὶ ἀπὸ τάς ἀμερικανικάς πεδιάδας, νὰ ἀτονῇ ἦδη, διε τὸ «μάρπιτα - Σάμ» πρήσις κινούμενος ἐναντίον φίλου τῆς Μόσχας, οἷος εἶναι ὁ δικτάτωρ τῆς Κούβας Φιντέλ Κάστρο.

"Η «Εθνική Επιτροπή Σχέσεων Έργασίας» ύποστηριζει πολιτική, η οποία θα ήδη έχει αναγνωριστεί ως μια μορφή «δημοσίας άναγκης» κατά τὸν εἰκοστόν αιώνα, πολιτική η οποία διατηρείται σήμερα στην δυσπιστία τῶν μικροτέρων χωρών πρὸς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας. Δύο εἰς τούτους δικαιοστικαὶ ἀποφάσεις, ἐκδοθεῖσαι τελευταίες, είχον τὰς ἀποτελέσματα νὰ ἀναγκάσουν τοὺς Ἀμερικανούς νὰ παραπήρησον ἑαυτούς, ὅπως ἀκριβῶς τοὺς βλέπουν οἱ ἄλλοι. Αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις ἀναφέρονται εἰς τὸ θέμα τῶν «εσημαίων εὐκολίας», ἐκείνων δηλαδὴ τῶν σκαφῶν, ἀττινιάν ἀνήκουν εἰς ξένας ἔταιριας, παραφυάδας ἀμερικανικῶν τοιούτων καὶ ταξιδεύουν ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὀνδούρας, πεπιθυρώμενα μὲ πληρώματα διαφόρων Ἐθνικοτήτων. Από τούτους αἱ ἐργατικαὶ ἔνωσεις (τὰ «γιούινοντας») προσεπάθουν ν' ἀντικατασταθούν αἱ «εσημαίαι εὐκολίοις» μὲ τὴν ἀστερόδεσταν, ὡστε νὰ προσ-

ληφθούν άμερικανικά πληρώματα, παρά τό γεγονός, ότι τό άμερικανικό μισθωτόλογιον είναι τριπλάσιον τής ισχυούσης κλίμακος διά τούς ξένους ναυτικούς.

· Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, περίπτωσις συναγωνισμού δὲν ύφισταται καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ ναυτικοὶ δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα ἔξευρέσεως ἐργα σίας. Τὸ ζῆτημα δὲν ἔγκειται μεταξὺ σκαφῶν ὑπὸ ἀμερικανικὸν σημαν τον καὶ διαχειρίσιμον, μὲν ἀμερικανικὰ πληρώματα ἡ ἀντικαταστάσεως μόνον τῶν πληρωμάτων των, ἀλλὰ μεταξὺ σκαφῶν ἀμερικανικῆς πλοιοκτη σίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας καὶ ἔνεντος διαχειρίσεως, λ.χ. ἐλληνικῆς ἡ νορ δηγικῆς ή σουηδικῆς καὶ μὲν ἔνεα πληρώματα. Τὸ ὑπουργείον Ἐθνικῆς Ἀμύνης, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ὑποστηρίζει σταθερῶς τὴν ἀποφι, δτι, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, πρέπει νὰ ἔχῃ ἔξασφαλίσει τάς ὑπερστη ασις τῶν σκαφῶν ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας». «Αν τὰ πλοῖα αὐτά ἐπωλούντο εἰς ἔνα συμφέροντα, δὲν θὰ ἦτο ἐφικτή ἡ τοιάυτη χρησιμοποίησίς των.

Αι ἑργατικαὶ ἐνώσεις είχον μίαν «εὐφύᾳ» ιδέαν, ἐπεδιώξαν δηλαδή νὰ ἔξασφαλίσουν τὸ δικαιώματα ἐλέγχου τῶν ζένων ἑβνικότητος πληρωμάτων ἐπὶ σκαφῶν ὑπὸ ζένων σημαῖας, ἀτινα ἐτέλους ὑπὸ διαχείρισης διερύουσαν ἐν 'Ἀμερικῇ. 'Η «Ἐθνικὴ Ἐπιτροπὴ Σχέσεων 'Ἐργασίας-προθύμως υιοθέτησε τὴν πρότασιν, παραβλέψασα τὸ γεγονός, ὅτι ἑργατικαὶ ἐνώσεις, λ.χ. τῆς 'Ονδυράς, είχον συνάψει διὰ τοὺς ὄνδουριανοὺς ναυτικοὺς συμφωνίας είκοσατεῦς διαρκείας. 'Η ίδια ἐπιτροπὴ ηδιαφόρησε καὶ διὰ τὸ γεγονός, διὰ μια ἀμερικανικὴ ἑργατικὴ ἐνωσις, συνάπτουσα συμφωνίας δι' ὄνδουριανοὺς ναυτικοὺς δὲν ἀπέβλεπεν εἰς τὸ νὰ βελτιώσῃ τὸν μισθὸν των, ἀλλὰ μᾶλλον νὰ ἐκβάλῃ αὐτοὺς ἀπὸ τὴν ἑργασίαν των. 'Εμφανίζουν αἱ περιπτώσεις αὗται μίαν νέαν μορφὴν «δημοσιαὶ ἀνάγκης», τύπου τοῦ εἰκοστοῦ αἰώνου.

Εύτυχώς διά τούς Ἀμερικανούς — συνεχίζει ἡ ἐφημερίς — τὸ Ἐφετεῖον τῆς Νέας Ὑόρκης καὶ τὸ Περιφερειακόν Δικαστήριον τῆς Οὐασιγκτώνος ἀπεφάνησαν, διτὶ ἡ Ἐθνικὴ Ἐπιτροπὴ Σχέσεων Ἔργασίασα δὲν ἔχει κανένα δικαιώματα παρεμβάσεως εἰς σκάφη ἀμερικανικῆς πλοιοκτηρίας φέροντα ζένας σπηλαίας καὶ ἔχοντα πληρώματα ζένας ἔθνικοπτος, ἀνήκοντα εἰς τὴν δύναμιν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων τῆς πατρίδος των. "Αν ἄλλως ἀπεφαίνοντο τὰ δικαστήρια, θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ιδωμον τὸν ἑργατικὸν ἡγέτην κ. Οὐάλτερ Ρώιτερ νὰ μεταβαίνῃ εἰς τὴν Εὐρώπην, διὰ καὶ τὰ «προστατεύση» τοὺς ἔκει ὑπαλλήλους τῶν ἐταιρικῶν παραφύλακών τῆς «Τζένεραλ Μότορζ» καὶ τῆς ἐταιρίας «Φόρντ», μὲ τὴν δικαιολογίαν, διτὶ «προστατεύει» τὴν ἐν Ἀμερικῇ ἔργασίαν, ἀναλόμαστῶν ἐν Εὐρώπῃ ἐργοδοτῶν.

Διατυπώνεται ή ελπίς — άναφέρει ένα κατακλείδι ή έφημερις της Νέας Υόρκης — ότι ούδεμια έκτελεστική ή δικαστική άρχη της Ουάσιγκτονος θά έπικειμένη νά αντέρψη τάς δύο αύτάς άποφάσεις μέν ειτινά δικαιολογίας «δημοσίας ανάγκης». Δέν χρειάζεται πρόσθετος άφορμη, διά ή αντιληφθων οι Αμερικανοί τὸ ἐπικρατήσαν δυσμενές δι' αύτούς κλίμα εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Πούντα ντὲ "Εστε.

ΣΥΝΕΛΘΕΤΕ...

Δύο άλληλενθετα γεγονότα. Τὸ πρῶτον: Δέκα ἐν ὅλῳ μέλῃ τοῦ πληρωμάτος τοῦ Ἑλληνικοῦ Φορτηγοῦ «Μάστερ Στέλιος» εἰς γ' μηχανικός, τέσσαρες ναύται, δύο δύομινοι μηχανικοί, δύο βοηθοὶ θαλαμηπόλοι καὶ εἰς καθαριστής — ἀδραπέτευσαν εἰς τὴν Αὔστραλιαν, τὴν τελευταίαν ἡμέραν (9 Φεβρουαρίου) τοῦ ἔκειθεν ἀπόπλου τοῦ σκάφους.

Καὶ τὸ δεύτερον: Καταλογιστικὴν πρᾶξιν διὰ τὸ ποσὸν τῶν 1.300 λιρῶν Ἀγγλίας ἔξεδωκε τελευταῖς τὸ N.A.T. εἰς βάρος τοῦ πλοίου κτήτου τοῦ φορτηγού «ΜΙ μί να» δι' ἀντικανονικῆς — σχεῖς ἐλλιπῆς — σύνθεσιν. Ἐλέγειφε μηχανοδηγῶν — μὴ προσφερόμενων — ἡ σύνθεσις συνεπληρούτο μὲ περισσοτέρους δοκίμους. Κατ' ἀριθμὸν μελῶν τὸ μηχανοστάσιον ἦτο ἐπηνδρωμένον μὲ δύο ἐπὶ πλέον δοκίμους.

Αὔριον, ὅταν τὸ ναυτολόγιον τοῦ «Μάστερ Στέλλιος» θὰ περιέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐκκαθαρίσεως τοῦ N.A.T. θὰ ἐκδώσῃ αὐτῇ, καθ' ἥν νόμῳ ἔχει ὑποχρέωσιν, κοταλογιστικὴν πρᾶξιν κατὰ τοῦ πλοϊοκτήτου διῆς ἐλλιπῆ σύνθεσιν δισκειάς, σπημειώσεων, πολλῶν μηνῶν, ἀφοῦ τὸ σκάφος είναι ἡδη χρονοναυλωμένον διὰ ταξίδια «Ἀπω Ανατολῆς καὶ δὲν πρόκειται λίαν προσεχώς νὰ τλεύσῃ πλησιέστερον πρός τὴν Ἐλλάδα.

— Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ πλοιοκτήτης θὰ ἔχῃ προσάλβει ξένους ναυτικούς — Ἰάπωνας, Μαλαισίους ή Κινέζους — τοὺς ὅποιους θὰ ύποχρεω-

—Tawara, Manabino, Yonezawa, Tsuru, Ono, and Kaga.

# ATLANTIC BANK OF NEW YORK

**ΕΝΕΡΓΕΙ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS**

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET

θή νά έπαναπατρίση, δὲν θὰ άποφύγη δὲ καὶ τάς εύθυνας έναντι τῆς αύστραλιανής κυβερνήσεως διὰ τάς δραπετεύσεις. Θὰ πληρώσῃ καὶ πρόστιμον.

Καὶ ὅταν, μετά τινας μῆνας, οἱ δραπετεύσαντες ἀπὸ τὸ «Μάστερ Στέλιος» δέκα ναυτικοί, συλληφθοῦν ἀπὸ τάς αύστραλιανὰς ἄρχας καὶ ἀπελαθοῦν, ὁ μὲν πλοιοκτήτης θὰ πληρώσῃ τάς δαπάνας τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν, οἱ δὲ δραπέται, προσερχόμενοι ἐδῶ, θὰ δικασθοῦν διὰ νά ἀθωαθοῦν, θὰ ζητήσουν τὰ φυλλάδια τῶν καὶ θὰ τὰ λάβουν. Ο κομπατάρχης εἶναι πρόδυμος νά ἐνεργήσῃ...

Διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς καταδογιστικῆς πράξεως τῶν 1.300 λιρῶν τοῦ «Μι μίνι», ὁ πλοιοκτήτης τονίζει εἰς σχετικὴν διαμαρτυρίαν του, τὸ γεγονός τῆς παντελοῦς ἐλλείψεως μηχανοδηγῶν, προκαλεῖ τὸν οἰνδήποτε ἐδῶ ὄμρόδιον νά τοῦ ἔξεύρη πρὸς ναυτολόγησιν οἷς ἔνα μηχανοδηγόν, ἀλλ' ἔστω καὶ ἔνα θερμαστήν.

Καὶ ὅμως, ὁ νόμος περὶ ἀντικανονικῆς καὶ ἐλλιποῦς συνθέσεως ἔξακολουθεὶς ισχύων. Βάσει αὐτοῦ κολούνται αἱ διαχειρίσεις τῶν πλοίων νά πληρώσουν πρόστιμα δεκάδων λιρῶν. Καὶ ὅμως ὁ «έργατικὸς παράγων», κατὰ τὸ ὑπουργεῖον, δὲν συγκατατίθεται εἰς τὴν τροποποίησίν του, βάσει τῆς σημερινῆς πραγματικότητος — ὁ νόμος χρονολογεῖται ἀπὸ τριακονταετίας περίπου — καὶ οἱ τὰ διοικητικὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας διαχειρίζομενοι ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς ὑπήκουον εἰς τὴν προβαλλομένην, ἔστω καὶ παράλογον, ἄρνησιν τοῦ «έργατικού παράγοντος».

Καὶ ὑπὸ τὴν οἰκτρὰν αὐτὴν κατάστασιν πρόκειται μία ἀνὰ τὴν 'Υδρογείον κινουμένη ναυτιλία ἔκατον μυρίων τόννων νά διοικηθῇ! Μάτην οἱ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν τὴν ἐφαρμογὴν μέτρων αύστηρῶν διὰ τοὺς δραπέτας καὶ τοὺς ὑπόπτους δραπετεύσεως, διὰ τοὺς ὄποιούς ἀπαγορεύεται καὶ ἔξοδος εἰς τὸ ξένον ἔδαφος. 'Ασυγκίνητοι οἱ ἐδῶ εἰς τὰ γεγονότα, εἰς τὰς ἐπανειλημμένας ἔκλησεις.

Καὶ ὁ ἐπίλογος: Συνέλθετε, Κύριοι. Τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ αὐτὴ ἡ προσπάθεια τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ. Θὰ σᾶς φύγουν τὰ πλοῖα καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ἀμετακλήτως.

## Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ. — Π.Ν.Ο.

«Ἡλθεν ὁ κ. Οὐάιτ. Συνηντήθη μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὸ «χαράτσι» ἐφοπλιστάς. Εξήτησε νά ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῶν ἀπόφεων των. Συγκεκριμένως ἡθέλησε νά ἀκούσῃ τὰ ἐπιχειρήματα καὶ τοὺς λόγους, τοὺς ὑπαγορεύοντας τὴν μείωσιν, ὃν μὴ τὴν κατάργησιν. Τῆς πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ. εἰσφορᾶς. 'Ο κ. Ἀνδρέάδης ἀνέλαβε νὰ παράσχῃ εἰς τὸν ἀντικαστατήν Γεν. Γραμματέα τῆς «Διεθνούς», τὰς αἴτησίσας διευκρινήσεις, ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ ὁ κ. Δ. Χανδρῆς. Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπῆρχαν κατηγορηματικοί. 'Η ἐπιβολὴ εἰσφορᾶς — ποινῆς οὕτως εἰπεῖν — εἶναι ἀπαράδεκτος. 'Η μείωσίς της, τούλαχιστον, ὑπὸ τὰς κρατουμένας συνθήκας εἶναι ἐπιβεβλημένη.

Πορεύονται δὲ καὶ τὴν διαθεσιαίσιν διὰ τὸ θέμα εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου ίσως συνερχομένην ἀρμοδίων ἐπιτροπὴν τῆς Δ.Ο.Μ. Ἀφήκε νά νοηθῇ τὴν εὐνοϊκήν εἰσήγησιν. 'Ο κ. Πετρουλῆς δὲν παρέλειψε, κατὰ τὴν σύσκεψιν, νά τονίσῃ πρὸς τὸν ἀπεσταλμένον τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τὸ σύμφωνον τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὴν μείωσιν τῆς εἰσφορᾶς. "Ιδωμεν.

\*\*\*

Θὰ πρέπει, πάντως, νὰ σημειωθῇ ὅτι 326 μόνον πλοῖα ἔλληνικῆς διαχειρίσεως ὑπὸ σημαίας εὔκολιας ἔχουν συμβλήθη μέχρι τοῦδε μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., ἐνῷ εἰς 550 ἀνέρχονται τὰ ἔχοντα ἀσφαλίστε τὰ πληρωματά των παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. Ὑπερδιακόσια, συνεπόν, πλοῖα δὲν πληρώνων τὸ «χαράτσι», ἐνῷ ἀλλὰ ὑπερκατάν τοινούνται παντελῶς ἀσύνδοτα. Αὐτὰ οὔτε σύμβασιν, οὔτε ἀσφάλισιν ἔχουν. Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ μᾶς λέγουν: ὅτι ἀν τὸ προεδάλετο η ἀξίωσις τῆς εἰσφορᾶς η ἐργασία τῶν πληρωμάτων ὑπερδιακόσιων πλοίων — 6-7 χιλιάδες ναυτικοί — θὰ διήπετο ἀπὸ τὴν ίσχυούσαν συλλογικὴν σύμβασιν. Δὲν εἶναι τὸ κέρδος αὐτὸς ἀσήμαντον διὰ τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν. Πρέπει νά ἐνδιαφέρῃ δόλους τοὺς ὑπὲρ αὐτῆς κοπτομένους, τὴν Π.Ν.Ο. κυρίως, ἃς πιστεύουσαν δὲ καὶ τὴν Δ.Ο.Μ. Καὶ αἴκομη: ὅτι δὲ ἀυτὰ τὰ ὑπερεκατάν ἀσύνδοτα δικαιολογημένη εἶναι η κάθε ἀντιδρασις, η κάθε πίεσις διὰ νά ἀσφαλίσουν τὰ πληρωματά των καὶ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰς κρατουμένας ἐπὶ δὲν τῶν ἔλληνικῆς διαχειρίσεως πλοῖων συνθήκας ἐργασίας. Εἶναι ἀθέμιτος καὶ ἀπαράδεκτος η ἀσύνδοτια αὐτῆς.

Ἐτεθίσαντο δὲν διάφοροι τοῦ κ. Οὐάιτ, ἀλλὰ καὶ τῶν ίδικῶν μας συνδικαλιστῶν τὰ ἀνωτέρω. Σαφεῖς εἶναι αἱ ἐνδεδειγμέναι κατευθύνσεις.

## ΘΕΤΙΚΗ, ΑΜΕΣΩΣ Η ΑΝΑΓΚΗ

Δύσκολος η ἐξεύρεσις δεξαμενῆς πρὸς καθαρισμὸν τῶν ύφαλων, καθ' ὅλην τὴν Μεσόγειον. 'Η ζητήσις μεγάλη καὶ αἱ δεξαμεναὶ δὲν λιμένων κλεισμέναι. Μεγάλος "Ελλην ἐφοπλιστής μὲ ὑπερεξήκοντα σκά-

φη ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀπὸ μηνῶν ἀντιμετωπίζει τὸ δυσεπιλυτον σύτο πρόβλημα.

Χειροτέρα η ἐδῶ κατάστασις. Δεξαμενὴ διαθέσιμος δὲν ὑπάρχει. 'Η τόσον πολύτιμος ἐργασία τῶν ἐπισκευῶν μᾶς διαφένει. Πολλὰ σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐκάλυψαν εἰς ιταλικὰ ἐργοστάσια τὰς ἀνάγκας των. Τάς ἐπλήρωσαν ἀκριβά. Προσετέθησαν, βεβαίως, ἀπὸ διετίας αἱ δύο μεγάλαις δεξαμεναὶ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». 'Αξιόλογος η παραγωγικὴ τῶν συμβολῆς. 'Άλλα, τὰ πράγματα ἀποδεικνύουν ὅτι καὶ δι' ἄλλας δύο η ζητήσις ὑφίσταται.

Δὲν πρέπει νὰ παροράται ἐξαπλωσιασμὸς τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας καὶ η τεραστία ἀνάπτυξις τῆς διὰ τῆς Μεσογείου κινήσεως τῶν πετρελαιοφόρων.

Προνομιούχος εἶναι η θέσις τῶν ἐλληνικῶν λιμένων. "Αν ἡσαν ἐπαρκῶς ἐξωπλισμένοι θὰ ήδυναντο, χωρὶς μεγάλας περιεκλίσεις, νὰ ἔχουπρητήσουν τὰ διαπλέοντα τὴν 'Αντολ. Μεσόγειον σκάφη. Καὶ εἰναι πολλά. "Εργον παραγωγικὸν θὰ ἐπετελεῖτο, ἀποδοτικότατον διὰ τὸ οἰκονομίαν μας.

Ἐπιμηθεῖς, ὅμως, καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτό. Δεκάδες ἔκατον μυρίων δολαρίων ἀστοπανήσαν καὶ δεσπανῶνται εἰς ἔργα ἀμφιβόλου ἀποδόσεως, ἐνῷ ἀγορούνται αἱ θετικαὶ ἀνάγκαι τῆς ἐδῶ ναυτικῆς βιομηχανίας. 'Η κάλυψις των θὰ ἐσήμαινεν ἀπασχόλησιν ἐργατικῶν χειρών, προώθησιν τῆς ἐξαγωγικῆς μας προσπάθειας — ἀνεφοδιασμοὶ τῶν πλοίων — καὶ συνάλλαγμα ἔκατον μυρίων δολαρίων ἀπὸ τὰς ἐπι-

## ΔΙΑΤΙ ΚΡΑΥΣΙΕΡΓΟΥΝ:

"Αν καὶ ἐλῆφθη δριστικὴ ἀσφάσις ὡς πρὸς τὴν τεχνικὴν διαμόρφωσιν τῆς περιοχῆς τοῦ Περάμοτος καὶ ὡς πρὸς τὰς λεπτομερείας τῆς χρησιμοποιήσεως τῆς — ἐπισκευαστικὴ βάσις ἐκχωρουμένη σταδιακῶς εἰς τὰς πειραϊκὰς σιδηροδιομηχανίας — δὲν φαίνεται νὰ προχωρῇ μὲ ικανοποιητικὸν ρυθμὸν η προεργασία διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων.

Ἐγνωσθή σχετικῶς, ὅτι τὸ ὑπουργείον τῶν Δημοσίων "Εργαν ἐζήτησεν, ὅπως ὁ Ο.Λ.Π. ὑποβάλλῃ ἔκθεσιν, ἐπαρκῶς αἰτιολογούσαν τὴν ἀνάγκην τῆς τοιαύτης ἀσιτοποιήσεως τῆς παραδίλας τοῦ Περάμοτος. Καὶ μόνον μετὰ τὴν ἔγκρισιν αὐτῆς, θὰ ήτο δυνατός ὁ ἐλεγχός τῶν καταρτισθέντων ἐν τῷ μεταξὺ σχεδίων.

"Αλλὰ διερωτώμεθα: 'Αγνοεῖ τὸ ὑπουργείον Δημοσίων "Εργαν, ὅτι ὁ Πειραιεὺς στερείται συγχρονισμένης ἐπισκευαστικῆς βάσεως; 'Οτι τὸ πρῶτον ναυτιλιακὸν κέντρον τῆς χώρας ἐπιβάλλεται νὰ παρέχῃ τὰς μεγαλύτερας δυνατάς εὐκολίας εἰς τὰ χρήζοντα ἐπισκευῶν σκάφη; 'Οτι οὐδεὶς ἄλλος χωρὸς ἔγγυς τοῦ λιμένος διατίθεται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν δεξαμενῶν καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν ἀναγκαίων χερσαίων χώρων καὶ κρηπιδωμάτων; Περίεργον. 'Απὸ ἐτῶν συζητούνται διεζδόντων τὰ θέματα ταῦτα, τὰ διόπιστα καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς πληρῶς ἔχουν ἐρευνηθῆ, τόσον ὑπὸ τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π., ὅσον ἀσφαλῶς καὶ παρ' ἐκείνης τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων "Εργαν. Πῶς λοιπόν, ἐκ τῶν ύστερων, νὰ δικαιολογηθοῦν αἱ ἀμφιβολίαι ὡς πρὸς τὴν χρησιμότητα τῆς ὑπὸ σύτησιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως καὶ ὡς πρὸς τὸν Κανιόνευτον τοῦ Περάματος;

Πολὺ φοβούμεθα, ὅτι τὸ ὑπουργείον Δημοσίων "Εργαν η οἱ προκαλούντες ἐνδεχομένως τὴν ἐπέμβασίν του κωλυσιεργούν. 'Επιδιώκουν τὴν καθυστέρησιν τῆς τεχνικῆς διαμορφώσεως τοῦ Περάματος, ὅπως ἀκριβῶς καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν τοῦ ἀποτοχόντος διεθνούς διαγωνισμοῦ διὰ τὴν ἐκχωρίστησην τῆς περιοχῆς εἰς ξένην βιομηχανίαν. 'Αγνοούμεν διὰ τὴν κίνητρα τῆς ἀντιδράσεως. Δὲν ἔχουπρητετούν πάντως τὸ γενικώτερον συμφέροντον τοῦ λιμένος.

## ΑΠΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Πρακτικὸν — καὶ ἐλπίζεται ἀποδοτικὸν — τὸ καθιερωθὲν σύστημα βεβαιώσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ μέρους μᾶς τῶν σημαντικότερων ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς «Ηνωμένης Ναυτικῆς καὶ Ἐμπορικῆς Εταιρίας τῆς 'Ελλάδος» (Γουλανδρῆ 45 σκάφη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον).

Εὐχῆς ἔργον θὰ ήτο ὃν καὶ ἄλλοι ναυτικοὶ ἐπιχειρήσεις μὲ πολλὰ σκάφη τὸ αὐτὸν σύστημα ἡκολούθων. Θὰ διηκολούντο αἱ συναλλαγαὶ καὶ θὰ ἀπεφεύγοντο αἱ παρεξηγήσεις, οἱ τόκοι ὑπερημερίας καὶ οἱ συγχαὶ ἀντιδικίαι.

Διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων δημοσιεύμενην κατωτέρω τὴν σχετικὴν ἔγκυκλιον τοῦ Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου πρὸς τὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα καὶ τὰς Παραδίλιους Προξενίας 'Αρχαίς:

"Εκομεν τὸν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ ἀκόλουθα:

1) Τὸ Ν.Α.Τ. δι' ἀπὸ εὐθείας συνεννοήσεως μετὸ τῆς «Α.Ε. ΗΝΩΜΗ. ΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ» ἐρρύθμισε τὰ ἀφορῶντα τὰς ἐκ ναυτολογίων εἰσπράξεις τῶν ὑπὸ τὸν πρακτόρευσιν τῆς ἀνά έταιριας πλοίων.

2) Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ρυθμίσεως παρακαλούμεν δημο:

Telegram: "GENICOLAOU..  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

τῷ κατάπλω πλοίου τινός ἐκ τῶν ἀγαραφομένων εἰς τὴν σχετικήν συμφωνίαν, προθίνετε εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἐν ιοκύνη ναυτολογίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο ὑπερέβη τὸ ἔξαμπον. β) Κατὰ τὴν ἀντικατάστασιν ἐκδίπτεται ἀντίγραφον τοῦ ἐκδοθέντος νέου ναυτολογίου κατά τὰ κεκανονισμένα καὶ, γ) Τὸ ἀντίγραφον μετὰ τοῦ παλαιοῦ ναυτολογίου ἀποστέλλεται ἡμῖν (ΝΑΤ/ΒΠ) διό τοῦ πρώτου ἀεροπορικοῦ ταχυδρομείου.

3) Κατ' ἀκόλουθίαν τῶν ἀνωτέρω κατὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ναυτολογίων τῶν περὶ ὃν ἡ συμφωνία πλοίων, δέν θὰ ἐρευνᾶται ὑφ' ὑμῶν, ἐάν ἔχωνται ἡ σχέση καταβλῆσθαι, ἐν ὅλῃ τοῦ μέρους, κατικαιώμαται ἐναντίον τοῦ ἀντικατισταμένου ναυτολογίου.

4) (Αναφέρονται τὰ ὄντα σύμβολα πλοίων πλοίων).

5) Οἱ Προδενίκοι Λιμενάρχαι Λονδίνου καὶ N. Yόρκης παρακαλοῦνται ὅπως ἐνημερώνουν ἔγκαιρως τὴν υπηρεσίαν τοῦ N.A.T. περὶ τῶν καταβολῶν, αἵτινες ἐλαύονται ἐναντίον τῶν λογαριασμῶν τῶν ἀνωτέρων πλοίων.

6) Εἰς περιπτώσιαν καθ' ἓν δι' οἰονδήποτε λόγον ὁ πίναξ τῶν πλοίων μετεβλήθη, θὰ σάξεις εἰδοποιώμενος ἔγκαιρως περὶ πάσης μεταβολῆς.

7) Ἐπειδὴ διὰ τοῦ τρόπου τούτου ψυμβίζονται αἱ συναλλαγαὶ μεταξὺ N.A.T. καὶ μιᾶς ἐκ τῶν σημαντικῶντες ἐκ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπικερίων, τῆς ὥσπερ τῆς δραστηριότης καλύπτονται μέντον ἀριθμὸν πλοίων, παρακαλοῦμεν ἐπως ἐπιμεληθῆτε τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης, εἰς τρόπον ὡστε νά μη δυσκερανθῆται κίνησις πλοίου τινός.

8) Τέλος, παρακαλοῦμεν ὅπως γνωρίστε ἡμῖν λῆψιν τῆς παρούσης.

‘Ο Διευθυντής  
‘Αντροχος (Λ.Σ.) ΚΩΝ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

### ΠΕΡΙ ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Πρὶν ἡ ἀκόμη δοθῇ ἡ παραγγελία τῶν τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν - ὀχηματογιών ὑπεβλήθη πρὸς τὸν τότε ἀρμόδιον ἐπὶ τοῦ Τουρισμοῦ ὑπουργὸν τὸ ἔρωτημα, ἀντὶ ὑπάρχη τεχνικοοικονομικῆς τῆς μελέτης διὰ τὴν ἀκμητάλλευσιν, καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν πλοίων. Ἡ ἀπάντησις ὑπῆρξεν ἀρνητική. Μελέτη τοιαύτη δὲν ἔγινε.

Καὶ τὰ πλοῖα παρηγέλθησαν. Θὰ στοιχίσουν, τελικῶς, μετά τινων προσθέτων δαπανῶν δύναται περίπου ἐκπομπήρια δολλάρια! Κεφάλαιον μέγα, ὑπερβολικόν.

‘Ηρωτήθησαν, μετὰ τὴν παραγγελίαν, οἱ τοῦ Τουρισμοῦ ἀρμόδιοι, ποία προβλέπεται ἡ ἀπόδοσις τῶν σκαφῶν. Καὶ ἡ ἀπάντησις μετὰ χαρακτηριστικῆς ἐμφάσεως ἐδόθη: «Δὲν μάς ἔνδιαφέρει ἡ ἀπόδοσις. Τὰ σκάφη θὰ ἐργασθῶν χωρὶς τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ κεφαλαίου τῶν («*en fonds perdus*). «Εμμεσον τὸ ἔξι αὐτῶν σφέλος».

Θὰ πρέπει, κατ' ἀκόλουθίαν τῆς ἀνωτέρω ἀπόφεως, ἡ ἀκμητάλλευσις τῶν σκαφῶν νὰ μὴ ἀπασχολῇ καὶ πολὺ τὴν σκέψιν τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων. Θὰ είναι ἵσως ἐπιζημία — καθ' ἡμᾶς ἀσφαλῶς — τὸ κέρδος, ὅμως, τῆς ἀνέτου ἐξηπητήσεως τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν θὰ ἀντεστῆται τὸ ἐλλειμμα τῆς διασχειρίσεως των. Πρέπει, λοιπόν, νὰ είναι προητιμασμένον τὸ Δημόσιον ἢ αὐτὸν ἀπ' εὔθειας νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἀκμητάλλευσιν. τῶν τριῶν σκαφῶν διὰ νὰ καταβάλῃ καὶ τὰς ζημιάς, τὰς ὥστις ἀσημάντους ἢ νὰ τὰ ἐκποιήσῃ, δεχόμενον τιμῆν πωλήσεως τὸ ἡμισυ, τούλαχιστον, τῶν ὥστων ἐστοχίσαν, ὡστε ὡς ἴδιωτης πλοιοκτήτης νὰ κατορθώσῃ τὴν ἐξοικονόμησιν τοῦ τοκοχεωλυσίου, τούλαχιστον. “Ἄλλο τι κέρδος δὲν προβλέπεται ἀπὸ τὴν ἀκμητάλλευσιν.

‘Αφελής θὰ ἡτο ὁ οἰοσδήποτε ἀρμόδιος, ποὺ θὰ ἐπίστευε δυνατὴν τὴν ἐκποίησιν τῶν σκαφῶν εἰς οἵαν τιμὴν παρηγέλθησαν. Τὰ σφάλματα τῶν παραγόντων τοῦ Τουρισμοῦ δὲν πρόκειται νὰ τὰ πληρῶσῃ ὡς ίδιωτης. Τὸ κράτος θὰ παραμείνῃ ὡς πλοιοκτήτης, ἐφόσον θὰ ἐπεδίωκε νὰ εἰσπράξῃ τὰ σᾶσα ἀδαπάνησεν.

‘Εφοπλιστής τόσον ἀσύνετος διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὸ ἔγχειρόμετρο τῆς καταβολῆς ἐνός τόσον μεγάλου τοκοχεωλυσίου, δὲν πιστεύομεν νὰ εὑρεθῇ. Καὶ ἀν κάποιος, ὑπὸ τὸ βάρος τοῦ ὑψηλοῦ κόστους, ἐπεχειρεῖ τὴν ἀκμητάλλευσιν τῶν πλοίων αὐτῶν, ἀπὸ τὸν πρώτον χρόνον θὰ ἐδήλωνται ἀδύναταν πληρωμῆς καὶ θὰ ἐπεζήτει τὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ τοκοχεωλυσίου.

Πρὸς τί ἄλλως τε ὁ διατεθειμένος νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν τομέα ἐφοπλιστής ἢ κάποιος ἐκ τῶν ἦδη εἰς αὐτὸν ἀπασχολούμενών νὰ προτιμήσῃ τὴν ἀγορά τῶν τριῶν αὐτῶν σκαφῶν, ὅφου εὐθηγότερα, καλυτέρας κατασκευῆς, περισσότερον προσηρμοσμένα εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς, ἀσφαλούς, κατά συνέπειαν, ἀποδόσεως ἡμιπορείας ἀλλοῦ νὰ παραγγείλῃ, ἐφόσον βεβαίως δικαιολογείται ἡ ἀκμητάλλευσις νεοτεύκτου ἀκτοπλοϊκοῦ.

Προσφοραὶ καὶ σχέδια σκαφῶν ἐπιβατηγῶν κατακλύζουν τὰ ἐφοπλιστικά γραφεῖα. Τὸ κόστος είναι αἰσθητῶς χαμηλότερον τῶν παραγγελθέντων, τὰ σχέδια τῶν ἐξηπητητικῶτερων τῶν μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν, ἡ ταχύτης των μεγαλυτέρα, ἡ κατασκευή των ἀσφαλῶν ισχυρότερα, ἀφοῦ δὲν θὰ λείψῃ κατ' αὐτὴν ἡ ἀμεσος τοῦ πλοιοκτήτου ἐπιβλεψι.

Ἐχουμεν λ.χ. πρὸ ἡμῶν τὰ σχέδια καὶ τὰς προσφορὰς δύο διαφόρου τύπου καὶ χωρητικότητος ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. Ισπανικά είναι τὰ ναυτηγεία, τὰ ὥσπερ, ὡς γνωστόν, ναυτηγούν ἥδη τεράστια παντὸς εἴ-

δους σκάφη, διὰ λογαριασμὸν Νοτιοαμερικανῶν, “Αγγλῶν, Νορβηγῶν καὶ ιδικῶν μας ἐφοπλιστῶν.

Καὶ μᾶς λέγουν αἱ προσφοραὶ: Διὰ σκάφους ἐπιβατηγὸν - τουριστικόν, μετὰ χώρων δι' αὐτοκίνητα, παραδεδεγμένου τύπου, τῆς γραμμῆς Βαρκελώνης - Μαγιόρκας — τόν, γκρός 5.244, (μῆκος 98 μέτρ., μεταξὺ καθέτων, πλάτος 15.50 μέτρων, ύψος 8.5 μέτρων καὶ βύθισμα 5), μεταφορικῆς ίκανότητος 534 ἐπιβατῶν (σ' θέσεως 154, β' 136, γ' 100, ὅλοι εἰς κλίνας καὶ καθημένους 66 α' θέσεως, 78 γ' θέσεως), (2.150 κ. μέτρ. χωρητικότητας εἰς τὸ κύτος καὶ τὸ ὑπόφραγμα), ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 16 μιλίων, μὲν δύο μηχανὰς δῆμει Burmeister & Wain — τὰς πρώτας τοῦ κόστους — δυνάμεως 5.300 περίπου, χωρὶς ὑπερφόρτισιν, ζητεῖται ἡ τιμὴ τῶν 3.210.000 δολ. Πληρωμὴ τῶν 25% μὲν τὴν παραλαβὴν τοῦ σκάφους. Πίστωσις διὰ τὰ 75%, μὲ πενταετὴ ἔχοφλησιν, τόκος 6.5%.

Διὰ σκάφους ἐπιβατηγὸν - ὀχηματαγωγόν, τοῦ αὐτοῦ τύπου πρὸς κατασκευαζόμενον διὰ νὰ ἔχηπεται τὴν στενὸν τοῦ Γιβραλτάρ, τόν, γκρός 4.700 (μῆκος 94 μέτρων μεταξὺ τῶν καθέτων, πλάτος 16 μέτρων), ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 17 μιλίων, μηχαναὶ δύο B. & W., 5.300 περίπου, ζητεῖται ἡ τιμὴ τῶν 3.030.000 δολλαρίων, μὲ τοὺς αὐτοὺς όρους πληρωμῆς (25% - 75%). Τὰ σχέδια τῶν σκαφῶν, καθαρῶς μεσογειακού τύπου, ἐμφανίζουν ὀρίστην διάταξιν θέσεων καὶ κοινωνήστων χώρων. “Ολαὶ αἱ καμπίναι πλευρικαὶ, διήκουσαι ἐπὶ δύο καταστρωμάτων καὶ τὰ καθίσματα - ἀνάκλιντρα εἰναι ἀεροπορικοῦ τύπου.

Πρόκειται, δηλαδή, περὶ σκαφῶν ἀνωτάτης κλάσεως. Σύγκρισιν δὲν ἐπιδεχονται μὲ τὰ παρ’ ἡμῶν παραγγελθέντα. Ιδού τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ιδικῶν μας, βάσει τῶν προδιαγραφῶν. Μῆκος ὄλικὸν 90 μέτρα, πλάτος 16 μέτρων καὶ ύψος 10.20. Τόννοι γκρός 4.000 περίπου. Ταχύτης 17 μιλ. Μηχαναὶ Σούλτζερς ἐπτακύλινδροι 5.300 περίπου (ὑπὲρ τὰς ἀρχικὰς προδιαγραφάς). Αφέθη εἰς τοὺς Ιταλούς ναυπηγούς η ἐλευθερία κατὰ τὴν κατάρτισιν τῶν ὀριστικῶν σχεδίων νὰ ἐπιφέρουν, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῆς εὐσταθείας καὶ τῆς ταχύτητος, μεταβολὰς εἰς τὰς ὀρχικὰς διαστάσεις.

Τί ἔχουν, ἀρά γε, νὰ μᾶς ἀντέποινεν εἰς τὰ ἀνωτέρω, οἱ κύριοι τοῦ Τουρισμοῦ, οἱ μὲ τόσην ἐλαφράν τὴν καρδίαν διαθέσαντες τὰ ἀκτομύρια τοῦ Δημοσίου εἰς τὴν Ιταλίαν σκάφη εἰναι κατὰ 30% τούλαχιστον ἀκριβώτερα, συγκρινόμενα μὲ τὰς προσφορὰς ἄλλων ἑνών ναυπηγείων. Καὶ δὲν είναι μόνον ἀκριβώτερα. Είναι καὶ ἀκατάλληλα — κατὰ τοὺς εἰδότας — διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, καὶ κατασκευῆς ἀμφιδόλου, ἀν ληφθούντων ὑπὲρ φύιν τὰ πρὸ ἐτῶν κατασκευασθέντα τὰς ἀπονομένες προσφοραὶ τοῦ Ιταλίαν ἐπιβατηγὰ μας.

Αὐτὰ γράφονται, βεβαίως, κατόπιν ἑορτῆς. Καταλογίζομεν, πάντως, τὰς εὐθύνας καὶ αύριον, διατάξαντες τὰς κανονισμῶν φορτώσεων στιτήρων κλπ. κλπ.

Εἶμεθα, δῆμος, περιέργοι εἰναι συνεχείᾳ νὰ πληροφορηθῶμεν, ἀν κατελογίσθων καὶ αἱ εὐθύναι τοῦ ὄρμοδιου ὄργανου τοῦ λιμένος φορτώσεως τῶν σκαφῶν καὶ ποιαὶ αἱ καρδίας, διότι δὲν ἐπεθεώρησε πρὸ τοῦ ἀπόπλου τὸ σκάφος καὶ διότι ἐπέτρεψε τὸ ταξίδιον, χωρὶς τὰς ἔνοχους ἐφαρμοσθῆται οἱ σχετικοὶ κανονισμοί. Δὲν πιστεύομεν νὰ προβλῆῃ ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνον προϊστάμενον τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς τοῦ Πόρτο Λάγο, διότι δὲν είχεν ὑπὲρ φύιν τοὺς τοὺς ἐν λόγῳ κανονισμούς. Θὰ ἔπειπε τὸ ὑπουργείον, μετὰ τὰ προγούμενα ναυάγια «κόστερες» ἐκ τῆς αὐτῆς ἀφορμῆς (μετατόπισις τοῦ φορτίου) νὰ είχεν ἐκδώσει τὰς σχετικὰς διατάξιας ἐπιθεωρήσεως τῶν φορτώσεων καὶ ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν κανονισμῶν, θέλομεν δὲ νὰ πιστεύωμεν, διότι τῶν διαταγῶν αὐτῶν ἔτελει ἐν γνώσει καὶ τὸ Λιμεναρχεῖον ‘Αλεξανδρουπόλεως.

Καὶ ἐφόσον αἱ εὐθύναι καταλογισθῆται εἰς τὸ λιμενικὸν ὄργανον, ἡ κατ' αὐτοῦ κατηγορία ἐπὶ ἀμελείᾳ καθήκοντος εὐσταθεῖ, νομίζομεν. Λαθασμένη είναι, μήπως, ἡ παρατήρησις μας αὐτῆς;

### ΕΝΔΟΘΕΝ ΔΙΑΒΑΛΛΕΤΑΙ

“Υπὸ τὸν τίτλον «Νέα Στατιστική» ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον, κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, τὰ κάτωθι:

“Απὸ τοῦ τρέχοντος έτους ἡ Εθνική Στατιστική ‘Υπηρεσία τῆς Ελλάδος, διὰ τῆς παρὰ τῷ υπουργείῳ ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας Στατιστικής της Υπηρεσίας, θὰ

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

P. O. BOX 419

**JEDDAH** (SAUDI ARABIA)

**SHIPPING AGENTS**

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ “ΗΡΑΚΛΗΣ” & “ΟΛΥΜΠΟΣ”,

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

προβαίνει εἰς τὴν συγκέντωσιν μηνιαίων στοιχείων ἀνοφερομένων εἰς τὸν ὄριθμὸν τῶν ἐργαζομένων. Ἐλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαῖαν, 100 κορών ὅλης χωρητικότητος καὶ ὄντων, καὶ τὸν ὄριθμὸν τῶν ὄντρεγον Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Ἐν τῇ ἐπεξεργασίᾳ τῶν ὄντρεπων στοιχείων θὰ καταρτίζωνται πάνακες ἐμφαινόντες τοὺς ἐργαζομένους «Ἐλλήνων ναυτικούς κατ' εἰδικότητα ἐπὶ ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων 100 κ.ο.χ. καὶ ὄντων, καὶ κατὰ κατηγορίαν πλοίου, ἢτοι ἐργαζομένους εἰς φορτγάδα, δεξιμενότλοισα, ἐπιβατηγά καὶ λοιπά πλοια, μὲν εἰδικὴν διάκρισιν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸ δισφόρους κατηγορίας ἐπιβατηγῶν πλοίων (ὑπερωκεά, μεσογειακά, ἀκτοπλόια, τευριστῶν). Ἔτεροι πάνακες θὰ περιέχουν τοὺς ὄντρεγον «Ἐλλήνων ναυτικούς κατὰ λιμένα ἰσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ, τούς ἐγγραφέντως ὡς ὄντρεγον καὶ ναυτοδογμένων «Ἐλλήνων ναυτικούς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μηνὸς, ὡς καὶ τοὺς παραμενόντας ὄντρεγον εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς. Τὰ ὄντρεπων στοιχεῖα, τιθέμενα εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ὄρμοδιον ὑπερσιῶν τοῦ μέτρων πρὸς ὄντιμετάποιντα τῶν προβλημάτων τῶν παρουσιαζομένων εἰς τὸν σημαντικότατον αὐτὸν τοπεῖ τῆς Ἐλληνικῆς Οἰκουμένης».

Ἀναδημοσιεύομεν τὸ πλῆρες κείμενον διὰ νὰ ἐπιστήσωμεν ἐπὶ αὐτοῦ τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Κωτιάδη. «Ισως νὰ μὴ ἔλαβε γνῶσιν τῆς ἐνεργείας αὐτῆς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου του ἥ καὶ τῆς ὡς ἄνω ἀνάκοινωσεως.

Καὶ παρακαλοῦμεν τὸν κ. ὑπουργόν, δῆπος εὐαρεστούμενος μᾶς πληροφορήσῃ: «Ἐπιχειρεῖται, πράγματι, νέα ἀπογραφὴ καὶ τὴν φοράν αὐτὴν ἀπὸ τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπουργείου; Ἡ πρὸ δύλιγον μόλις χρόνου διενεργηθεῖσα ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, τῇ συνεργασίᾳ τῶν Λιμεναρχείων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τοῦ ἔσωτερικοῦ, καθὼς καὶ συνεργείων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, κρίνεται μήπως ὡς μὴ ἀπόδιδομεν τὴν πραγματικότητα; Ἀντιλαμβάνονται οἱ εἰσηγθέντες καὶ ἀναλογούντες τὴν διενέργειαν τῆς νέας στατιστικῆς τὰς συνεπείας τῆς προσπαθείας των, δῆπος παραμερισθοῦν καὶ καταστοῦν διαβλητὰ τὰ προκύψαντα ἀπὸ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ Ν.Α.Τ. στατιστικὰ στοιχεῖα καὶ συμπεράσματα; Θέλουν, μήπως, νὰ ἀγνοοῦν τὸ γεγονός, ὅτι ὑπάρχουν ὠργανωμένα συμφέροντα — ἀντίθετα, βεβαίως, πρὸς τὰ γενικώτερα τοιαύτα τῆς ναυτιλίας — ἂτινα ἐπιδιώκουν νὰ διαβάλουν ἀκριβῶς τὴν ἀπογραφήν, ἵνα ἀποτρέψουν τὴν βάσει τῶν ἐξ αὐτῆς πορισμάτων ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας μας;

Ἡ ἀπογραφὴ τοῦ Ν.Α.Τ., ἡτοις ὅχι ὀλίγη ἐστοχίσειν, ὑπῆρξε κατὰ γενικήν ἀναγνώσιν ἐπιτυχῆς. Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τοῦ ἐπιτελείου ἐπιλέκτων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες τὴν ὠργάνωσαν καὶ τὴν διενήργησαν, ἐνεγράφη ἡ ἐπιτυχία αὐτῆς. Παρὰ τὰς ἔνδοθεν ἀντιδράσεις — ἐσημειώθησαν ἀτυχῶς τοιαύται — διὸ πρώτην φορὰν κατωρθώσαμεν νὰ συγκεντρώσωμεν στοιχεῖα ὑπεύθυνα καὶ ἀπηκριθῶμένα ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ, ἵνα βάσει αὐτῶν τὸ μὲν ὑπουργείον χωρῆσῃ εἰς τὰς ἀνδεδειγμένας κατεύθυνσεις διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κενῶν καὶ τὴν ἀνανεώσιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ε.Ν., τὸ δὲ Ν.Α.Τ. εἰς τὴν ἀναλογιστικὴν μελέτην, τὴν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς αὔριον τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας Ἰδρύματος.

Τώρα, αὐτὸ τοῦτο τὸ ὄρμοδιον ὑπουργείον, ἡ μᾶλλον ὠρισμένοι ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες αὐτοῦ, κινούμενοι ἀπὸ ἀχαρακτήριστα ἐλατήρια, ὅχι πάντως ἔξυπηρετοῦντα τὸ γενικώτερον συμφέροντα τοῦ πλοίου βάλλουν κατὰ τὴν ἀπογραφῆς. Ἐπιλουμβάνονται δῆθεν νὰ διενεργήσουν νέαν τοιαύτην — ἀνέφικτον ὅσον καὶ δαπανηρὸν τὸ ἔγχειρημα ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας — ἐνῷ ἀποβλέπουν νὰ κλονίσουν τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὰ ἐπί της πρώτης ἀπογραφῆς ἀποτελέματα, ἐπιδιώκοντες ἴσως νὰ ἐμφανίσουν τοὺς συναδέλφους των ἀποτυχόντας.

Καὶ θέλομεν, ἀκριβῶς, νὰ πληροφορηθῶμεν ἀπὸ τὸν κ. Κωτιάδην, ὃν τούτῳ ἔξυπηρετή τὴν γενικωτέραν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας μας. Καθ' ἡμᾶς, ὅχι.

### Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΝ

Τὰ παράπονα τῶν Ἀνδρίων ναυτικῶν ἔφθασαν διὰ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέχρι τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Εἰς σχετικὴν συνομιλίαν του μὲ τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτὴν ὁ κ. Κωτιάδης παρέσχε τὴν κατηγορηματικὴν διαβεδούσιν, ὅτι θὰ πράξῃ πᾶν τὸ δυνατόν, ἵνα οἱ ναυτικοὶ τῆς ἐπαρχίας, ιδιαιτέρως δὲ τῆς ναυτικῆς περιοχῆς τῆς «Ἀνδρου, τύχουν πλήρους, ὅσον καὶ ἀνέτου, ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως.

Ἐκπονεῖται ἡδη, καθ' ὅ μᾶς ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. ὑπουργός, ἐμπεριστατωμένη σχετικὴ μελέτη. Ἐντὸς ὀλίγου τὰ πορίσματά της θὰ τύχουν καὶ ἔφαρμογῆς. Ἀναγνωρίζεται ἡ πράγματι καθυστερημένη ἔναντι τοῦ Κέντρου παροχῆς τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας εἰς τοὺς ναυτικούς τῶν ἐπαρχιῶν. Μέτρα ἀποφασιστικά, τείνοντα νὰ βελτιώσουν τὴν κρατούσαν κατάστασιν ὅσονούπως θὰ ληφθοῦν. Ειδικώτερον διὰ τὴν «Ἀνδρον» θὰ δισπιστωθοῦν αἱ ἐλλείψεις καὶ θὰ τύχουν τῆς ιδιαιτέρας ἀ-

μέσου προσοχῆς ἵνα ἀποκατασταθῆ ὅμολός ρυθμὸς λειτουργίας τοῦ Παραρτήματος καὶ διευρυνθῇ ἡ περιθαλψία.

«Ἡ ἐντύπωσίς μας: Ὁ κ. Κωτιάδης είναι ἀποφασισμένος νὰ διορθώσῃ μίαν ἀπαράδεκτον κατάστασιν, σκανδαλωδῶς ἐπὶ μακρὸν χρονίσσασαν.

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Σκέψεις καὶ ἀπόψεις ὡς πρὸς τὴν ἀρτιωτέραν ὄργανωσιν τῆς προστασίας τῆς ύγειας τῶν ναυτικῶν μας διατυπώνται, καὶ οὐχι βεβαίως διὰ πρώτην φοράν, παρὰ τῶν ἀρμοδίων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἐξ ἀφορμῆς τῶν πορισμάτων τῆς «Μικτῆς Ἐπιτροπῆς Υγείας τῶν Ναυτικῶν», ἡ οποία συνήλθε πρὸ μηνῶν εἰς τὴν Γενεύην, πρωτοβουλίᾳ τῆς Παγκοσμίου Όργανου Σεως Υγείας καὶ τοῦ Διεθνοῦ Γραφείου Ἐργασίας. «Ο ἐπίλεκτος συνεργάτης τῶν στηλῶν αὐτῶν Ιατρὸς κ. Γ. Πάγκαλος δὲν ἔπαιστε νὰ ἐπισημάνῃ τὴν ἀνάγκην τῆς μελέτης τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ προβλήματος.

Μεταξὺ τῶν ἄλλων, εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν της ἡ ἐπιτροπὴ τῆς Γενεύης, ὡς γνωστόν, ἐπεσήμανε τὸ δυσχερές τῆς μελέτης κατὰ χώρας τῶν ὑγειονομικῶν προβλημάτων τῶν ναυτικῶν, τὴν ἐλλειψιν οἰασθηποτε δύσμοιομφράσης εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς ιατρικῆς καὶ νοσοκομικῆς περιθώλεων αὐτῶν, τὴν ἀνέπαρκειαν τῆς διατιθέμενης ὄργανωσεως εἰς τὰς περισσότερας ναυτικάς χώρας τοῦ κόσμου διὰ τὴν ὑγειονομικὴν παρακολούθησιν τῶν ναυτικῶν πρὸ τοῦ μετά τὴν εἰσοδόν των εἰς τὸ ἐπάγγελμα, τὴν ἀνάγκην τῆς ὄργανωσεως ἐπὶ καλυτέρων βάσεων τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων, τὴν ἴδρυσιν συγχρονισμένων ὑγειονομικῶν ὑπηρεσιῶν ζηρᾶς, ὡς καὶ τὴν συγκέντρωσιν κατὰ χώρας στατικῶν στοιχείων ἐπὶ τῆς νοσηρότητος τοῦ ἐμψύχου δυναμικοῦ ἐκάστης Ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Ἴδού τώρα αἱ ἀπόψεις τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἐκ τῆς μελέτης τῶν ὡς ἄνω πορισμάτων, συσχετισθέντων, βεβαίως, μὲ τὴν κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὴν χώραν μας ἀπὸ πλευρᾶς ὄργανωσεως τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων της προστασίας.

Ειδικὴν ὑγειονομικὴν ὑπηρεσίαν, προτείνεται κατ' ἀρχήν, δῆπος ἀποκτήση τὸ ὑπουργείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡτοις ἐστενή συνεργασία μετὰ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ τῶν εἰς τὰς ἐπαρχίας παραρτημάτων του, ἀνάλαβῃ τὸν ἐλέγχον καὶ τὴν παρακολούθησιν τῆς ὑγείας τῶν ἔνεργειας ναυτικῶν. «Ἐχουσα εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἡ ὑπηρεσία αὐτῆς, ἀπαντά τὰ σύγχρονα διαγνωστικά μέσα καὶ ἐπηνδρωμένη μὲ ἐπιστήμονας δῶλων τῶν εἰδικοτήτων, θὰ προβαίνῃ:

α) Εἰς τὴν ἐμπεριστατωμένην ἔξετασιν τῶν ναυτοπαίδων καὶ τῶν νέων ἀνδρῶν, προκειμένου νὰ κριθῇ ἡ καταλληλότης ἡ νὰ ἀποφασισθῇ δὲ ἀποκλεισμός των ἔτοις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Σήμερον ἡ τοιαύτη διαδικασία ἔνεργειται μᾶλλον ἐπιπολαίως παρ' ἐπιτροπῆς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

β) Εἰς τὴν ἐμπειριστατωμένην ἔξετασιν τοῦ ναυτικοῦ πρὸ τῆς ἀναλήψεως παρ' αὐτοῦ ὑπηρεσίας ἐπὶ νέου πλοίου. Δέον νὰ σημειωθῇ διὰ τοῦ ιατρικής ἔξετασις διενεργεῖται σήμερον παρ' Ιατρῶν τῆς προτιμήσεως τοῦ πλοιοκτήτου.

γ) Εἰς τὴν ἐν γένει ταρακολούθησιν πάσης νοσηρᾶς ἐκδηλώσεως καθ' ὅλων τῶν χρόνων τῆς ἐν τῷ πλοιῷ ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ἔξασφαλισθῶν αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν στατιστικὴν ἀπεικόνισιν τῆς διαθέσιτος εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ εἰδικώτερον νὰ καταστῇ δυνατή ἡ σύνταξις δελτίου δι' ἓνα ἔκστατον ναυτικόν, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ἀποτελῇ τοῦτο «καθρέπτην ὑγείας» δι' ὅλοκληρον τὴν σταδιοδρόμιον του.

«Η τοιαύτη στατιστικὴ ὄργανωσις τῆς παρακολουθήσεως τῆς ὑγείας τῶν ναυτικῶν μας, δὲν θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ δυσχερής, ἐφ' ὅσον ἔχασφαλισθῶν πρὸ τοῦ ὄρισμέναι καὶ κυρίως ὑλικαῖ, προϋποθέσεις. 'Ο Οἴκος τοῦ Ναύτου, λόγω τῆς ἀσκήσεως παρ' αὐτοῦ ἀποκλειστικῶς τῆς της προστασίας τῶν φυματικῶν, εἶναι εἰς θέσιν πάντοτε νὰ διῆῃ ἀκριβῆ στοιχεία διὰ τὴν νοσηλείαν, τὴν συνταξιοδότησιν τῇ τὴν πλήρη ίστιν τῶν ναυτικῶν, ἐνῷ τοιούτον τὸ δὲν δύναται νὰ πράξῃ διὰ τὰς ἀλλας κατηγορίας τῶν ἀσθενούστων ναυτικῶν.

«Οσον ἀφορά τὴν ὄργανωσιν τῆς ἐπί τῶν πλοίων ιατρικῆς ὑπηρεσίας καὶ ἐπὶ τὴ βάσει τῶν ὑποδείξεως τῆς «Μικτῆς Ἐπιτροπῆς», οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» προτείνουν τὰ ἔξης:

«Ἡ ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων συνιστωμένη ιατρική ὑπηρεσία, δέον δῆπος εύρισκεται εἰς ἀντιστοιχίαν μὲ τὸν ἀριθμὸν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς μεταφορικῆς του εἰς ἐπιδάτας, ικανότητος ἀφ' ἐτέρου. 'Ητοι, ἐπὶ ἔκστατον ἐπιβατηγοῦ πλοίου δέον νὰ ὑπηρετῇ Ιατρὸς μὲ εύρειαν πείραν, πλαισιούμενος ὑπὸ Βοηθητικοῦ προσωπικοῦ καὶ ἔχοντος εἰς τὴν διάθεσιν του πλῆρες καὶ συνεχῶς ἀνανεύμενον φαρ-

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι· ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ROYAL 5611

## RETHYMNIS & 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

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3

μακέιον, ώς και τὰ ἀναγκαῖα ἐπιστημονικά δργανα και ἐργαλεῖα.

Ἡ ἑτὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἔξ ἄλλου, ὑπάρχουσα ὑγειονομική διὸ τὸ πλήρωμα μέριμνα, χρήζει ιδιαιτέρας προσπαθείας διὰ νὰ καταστῇ ἀποτελεσματική, περιορίζουσα κατὰ τὸ δυνατόν τὸ ποσσότον τῶν θανάτων ἐκ τῆς μὴ ἀμέσων παροχῆς τῆς ἀναγκαίας πρώτης βοηθείας. Οὕτω καὶ ἐπειδὴ δὲν εἰναι ἐφίκτη, σύτε κατὰ τὸ παρόν οὔτε και εἰς τὸ ἀπότελεσμα μὲλλον, ἡ πρόσληψις ιατροῦ ἐπὶ ἔκστου φορτηγού πλοίου, δ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» προτείνει τὴν εὐρεῖαν θεωρητικὴν ἐνημέρωσιν, ἀλλὰ καὶ τὴν συστηματικὴν πρακτικὴν ἔχασκησιν τῶν νέων ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπὶ θεμάτων ὑγείας τῶν ναυτικῶν καὶ κυρίως ἐπὶ τοῦ τρόπου τῆς ἀποτελεσματικῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς περιπτώσεως ἐνὸς ἐν πλάνῳ ἀτυχήματος. Εἰς ἀξιωματικὸς μὲ τοιαύτας γνώσεις, ἐν εἰσέτι κατάλληλον βιθλίον - δῆθη, ἐ συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀπὸ τοῦ ἀσυρμάτου παροχὴν ιατρικῶν συμβουλῶν, θὰ ἀπετέλουν τὴν ἀρτιώτερον ὥρανων προστασίαν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ποντικόρων πλοίων, μὲ ἀποτελεσματικήν μείωσιν τῶν θανάτων ἐξ ἀτυχημάτων, ἀλλὰ καὶ δέξεων παθολογικῶν καταστάσεων.

Διὰ τὴν νοσηρείαν τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν εἰς τὴν ξηράν, ἡ ὑπηρεσία τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» διατυπώνει τὴν ἀπών, διὰ αὐτῆς θὰ ἀποφασίζεται ὑπὸ τοῦ θεράποντος ιατροῦ, θὰ καθορίζεται δὲ ὡσαύτως ὑπὸ αὐτοῦ ἀν πραγματοποιήσαι σοὶ καὶ ἡ εἰς νοσοκομείον. Εἰδικώτερον διὰ τὴν νοσοκομείου περίθαλψιν τονίζεται, διὰ αὐτῆς πρέπει νὰ παραμείνῃ ὡς ἔχει, ἐλευθέρα, ὥστε ὁ ναυτικὸς νὰ διασπαστῇ τὴν κλινικὴν ἢ τὸ νοσοκομεῖον τῆς προτιμήσεως του. Εξυπακούεται, διὰ ἡ καθ' οἰονδήποτε τρόπον παρεχομένη νοσοκομειακή περίθαλψις δέον δῆπας τελῆ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», διὰ νὰ ἐπιτυγχάνεται σὺν τοῖς ἀλλοις δ ἐφεδριασμὸς ἔκστου ναυτικοῦ ἔξερχομένου τοῦ νοσοκομείου διὰ πιστοποιητικοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν κατάστασιν τῆς ὑγείας του. Τὸ πιστοποιητικὸν τούτο, θὰ ἀποτελῇ πολύτιμον στοιχεῖον διὰ τὴν ὅργανωσιν συστήματος ιατρικῶν φακέλλων κατ' ἀσθενή ναυτικόν. Τὸ σύστημα τούτο, τὸ διποίον προϋποθέτει ὑπεύθυνον καὶ ἐνιαίαν ὑγειονομικὴν ὑπηρεσίαν δι' δόλκηρον τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν, θὰ διευρύνῃ τὰς δυνατότητας στατιστικῆς παρακολούθησεως τῆς ὑγείνης καταστάσεως τοῦ ἐμφύχου δυναμικοῦ τῆς ναυτιλίας.

Καὶ αἱ ἀπόψεις αὐταὶ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἔκ της ἔξετάσεως τῶν πορισμάτων τῆς «Μικτῆς Ἐπιτροπῆς Ὑγείας τῶν Ναυτικῶν» καὶ τῆς προσαρμογῆς των εἰς τὰς παρ' ἡμῖν ἀνάγκας, κλείουν διὰ τῆς ἀκολούθου διαπιστώσεως:

«Είναι πράγματι ὅρθαι αἱ παρατηρήσεις τῆς Ἐπιτροπῆς, διὰ εἰς τοὺς ναυτικούς συναντώνται νόσοι τινὲς συχνότερον ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλας νόσους, ὡς π.χ. αἱ τοῦ γαστρεντερικοῦ συστήματος, αἱ τῶν καρδιακῶν βλαβῶν, αἱ τῶν δόδοντων, αἱ ρευματοπάθειαι κλπ. Δὲν δυνάμεθα, δῆμως, νὰ ὑποστηρίξωμεν παρὰ ταῦτα, διὰ παρ' ἡμῖν ἡ τάξις τῶν ναυτικῶν ἐμφανίζει ηγέημένον ποσσότον τῶν νόσων αὐτῶν ἔνατοι τοῦ λοιποῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας. Ἔκεινο, δῆμως, τὸ διποίον δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ εἶναι, διὰ μεταπολεμικῶς ἐσημειώθῃ αὐθησίς εἰς μεγάλους ἀριθμῶν τῶν ψυχονευρωτικῶν παθήσεων. Τούτο ἔχει μεγάλην σημασίαν καὶ ιδιαιτέρως ὅταν παρατηρήται εἰς ἀξιωματικούς (ραδιοτηλεγραφήτας, πλοιάρχους καὶ μηχανικούς) τῶν διποίων αἱ εὐθύναι ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι, ὡς γνωστόν, τεράστια.

Γενικὸν συμπέρασμα ἔκ τῶν ἀνωτέρω ἀπόψεων, ἡ παλαιὰ καὶ πολὺ γνωστὴ διαπιστώσις, διὰ ἡ μέριμνα διὰ τὴν ὑγείαν τῶν ναυτικῶν εὐρίσκεται παρ' ἡμῖν εἰς ὑποτυπώδη κατάστασιν. Καλύπτει τοὺς ἔκτος τοῦ πλοίου εὐρισκομένους καὶ τὰς οἰκογενείας τῶν ἀνέρων καὶ ἐργαζομένων καὶ ἀγνοεῖ παντελῶς τὰ ὑγειονομικά προβλήματα τῶν ἐν ἀπασχόλησι τελούντων.

Τὰ δόσα ἔξ ἀφορμῆς τῆς ἑκθέσεως τῆς Μικτῆς Ἐπιτροπῆς προτείνει ἡ ὑπηρεσία τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», δὲν στερούνται ἐνδιαφέροντος, δὲν συνιστοῦν δῆμως καὶ ρωμαλέαν ἀντιμετώπισιν τοῦ διον προβλήματος, τοῦ διποίου αἱ σοδαραι διαστάσεις ἑκφεύγουν τῆς ἐποπτείας καὶ αὐτῶν τῶν ἀρμοδιῶν. Τὸ διον πρόδημα χρήζει μελέτης ἐμπειριστατωμένης καὶ πρὸ παντὸς ἀπὸ ἐπιστημονας ἔχοντας πεῖραν καὶ γνωστὸν εἶναι τοῦ πλοίου.

μακρὰν τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἀς ἀσκεῖται τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ τὴν μελέτην αὐτὴν μόνον ἡ σύστασις ἐνὸς ὑγειονομικοῦ συμβουλίου δυνατὸν νὰ διενεργήσῃ. Διατί δὲν συνιστάται;

### ΠΑΡΗΓΟΡΟΣ ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ

‘Ανεπαρκές, κατὰ γενικὸν κανόνα, θεωρεῖται τὸ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E.N., αἱ ἔξαιρέσεις, δῆμως, εἶναι πολλαὶ. ὥστε ὁ κανὼν νὰ ἀμβλύνεται καὶ ἡ ἐλπίς τῆς καλυτέρας καταρτίσεως τῶν νεωτέρων στελεχῶν νὰ ἐνισχύεται.

Συχνότατα φθάνουν μέχρι τῶν στηλῶν μας ἐπιστολαὶ ἀξιωματικῶν, αἵτινες καὶ κατοδεικνύουν τὴν σταθερὰν πρόσδοσην, ἡτις, πράγματι, ἐπετελέσθη. Γραμματικῶς καὶ συντακτικῶς ἀψογον εἶναι τὸ περιεχόμενόν των. Διατυπώνουν διὲ πιστολογράφοι μας τὰς ἀπόψεις των ἐπὶ θεμάτων ἀμεσωτέρου δι' αὐτοὺς ἐνδιαφέροντος, μὲ τὴν εὐχέρειαν τοῦ μορφωμένου ἀνθρώπου. Τὸ ψόφος, ἡ γλώσσα καὶ ἡ περιγραφικὴ ικανότητα εἶναι ἀξιοπρόσεκτοι. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία διὲ προδεύομεν, ἔστω καὶ ἀργά. Τὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, παρὰ τὴν ἔξ ἀνάγκης ἀδρόαν εἰσοδον, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, τῶν πολλῶν — μὲ κάποιαν ἵσως ἀισχήνη — ἐμφανίζουν μίαν παρηγορούντας περιγραφήν. Εἰσε νὰ διευρυνθῇ.

‘Αφορμήν εἰς τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις μᾶς παρέχει ἐπιστολὴ ἐνὸς πλοιάρχου — ποτὸν κ. X. Τζανετάου — φορτηγού πλοίου πρὸς τοὺς ίδιοκτήτας του, περιγράφοντας τὴν τόσας προκαλέσασαν ζημιας καὶ ναυάγια τρικυμίαν τῶν τελευταίων ἡμερῶν εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν. Εἰς δίλιγα γραμμάτας ἡ ἀναφορὰ τοῦ πλοιάρχου ἀδρός ἀπεικονίζει τὸν ἀμετονικόν κίνδυνον ποὺ διέτρεξε τὸ πλοίον του καὶ μὲ σεμνότητα, ἀξίαν νὰ ὑπογραμμισθῇ, ἀποδίδει ὁ κυρερνήτης τὸν ἔπαινον εἰς τοὺς ὑπότιμους τοὺς έκτελέσαντας πλοήρως τὸ καθῆκον των πλοιών.

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. X. Τζανετάου, πλοιού ἀρχου τοῦ ἀπὸ περσέν. Είναι ὑποδειγματική. Ἀπευθύνεται πρὸς τὴν ἑταίριαν «Ἐλμές», τὴν διοχειριζομένην τὸ σκάφος.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.  
Μέγαρον Σταθμοῦ ΕΗΣ  
Πειραιά  
Κύριοι,

Tαξιδιον IUBEC - HELSINKI

Τὴν 08.00 τοπικὸν τὴν 12ης τρέχοντος ἐπερατώθη ἡ ἐκφόρτωσις εἰς Iubec καὶ εἰκεν δρισθή ὡς ὥρα ἀνακωρίσεως τοῦ πλοίου ἡ 10.00. Ἐπειδὴ δῆμως ἀπὸ τῶν πρώτων πρωινῶν ὥρων ἡρχιούν δόλονται οὐδὲν μέντον ἡ κακοκαιρία, ὁ πλογός καὶ οἱ κυθερνῆται τῶν ρυμουλκῶν ἐδήλωσαν διὲ εἰναι ἐπικινδυνον νότος προσέκρουε τὸ πλοίον ἐπὶ τῶν πλοιάρχου ἀπὸ προδήλωτος, διότι ἀσφαλῶς θὰ προσέκρουε τὸ πλοίον ἐπὶ τῶν πλοιάρχους εἰς τὸν προδήλωτον, διότι ἀσφαλῶς θὰ προσέκρουε τὸ πλοίον τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὴν ισχυρόταταν πλοιάρχους, λόγῳ τοῦ ισχυρότατου πνεύμονος ἀνέμου. Κατόπιν τούτου παρέμεινον εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν, ἐν ἀναμονὴν βελτιώσεως τοῦ καιροῦ. Τὴν ἐπομένην 13ην τρέχοντας, βελτιώντος τοῦ καιροῦ, ἀνεκώρων τὴν 08.00 τοπικὸν διὰ τὸν προφρόμον που.

‘Ο πλούς συνεχίζετο κανονικῶς μέχρι τοῦ ἀπογεύματος τῆς 14ης, διὲ ἐνέοκηψε ασθαρά κακοκαιρία καὶ ήναγκάσθην νὰ πλεύσων ἐν ἀντιμονή. Ἡ κακοκαιρία παρῆλθε τὴν 16.00 ὥραν τῆς 15ης τρέχοντος καὶ τὸ πλοίον ἐτέθη κανονικῶς ἐπὶ τῆς πορείας του.

Τὴν 08.00 ὥραν τῆς 16ης τρέχοντος είχον εἰσέλθει εἰς τὸν Φινλανδικὸν Κόλπον, τὸ δέ πλοιον ἐταξίδευε κανονικῶς ἐπὶ τῆς πορείας του. Μετ' ὀλίγον προήσθη διαρκῶς αὐδανούμενόν κακοκαιρία ἐκ νοτίων διευθύνσεων. Πρὸς ἀποφυγὴν ἐκπεομόν τοῦ πλοιον προσεπίθασον νὰ προηγήσεταιν πρὸς τὰς ρωσικὰς ἀκτὰς, ἀλλὰ τοῦτο δόλονται καθιστατο ἀδύνατον, διότι τὸ πλοίον κατέστη ἀκυθέρων ποτού, μὴ δυνάμενον νὰ τηρηθῇ εἰπον πορείας του.

Περὶ τὸν μεαυτηρίου διὰ τοῦ πλοιον κατάστασις ἐπεδεινώθη μὲ τάσιν περιτερά πότισμασι, δὲν ἐντασσεις τοῦ ἀνέμου πότο 8 - 10 Μποφόρ, ὡσαύτως ποτοις κιόνος, ἐδημιουργησε τελείων ἐλλειψιν ὄρθτοπτος.

‘Απὸ τῆς ὥρας, καθ' ḥν τὸ πλοίον κατέστη ἀκυθέρων ποτού, συνεννοθεῖσις μετά τοῦ αἱ μηχανικοῦ προήσθησα τὸν πληρωσιν τοῦ after peak καὶ τῶν κενῶν δεξαμενῶν πετρελαίου διὰ θαλάσσης.

Τὴν 13.00 ὥραν, διὰ τοῦ Radar, διώπτευσα τὸν φάρον «Porkkala», ἀντελθέντων δὲ διὰ τὸ πλοιον παρασύρεται πρὸς τὰ ἀριστερά. Τὴν 14.00 ὥραν εὐρισκομένος εἰς παράλληλον τοῦ ως ἄνω φάρου, διεπιστάσω τοκύτερον καὶ ἐπικινδυνον πλέον ἐκπεομόν τοῦ πλοιον πρὸς

## COMPTOIR MARITIME

GEORGE BESI

SHIPPING AGENCY LIMITED

ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL,

Galata, Hayoglyan Han

P. O. B. 545

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 447530

447538

447539

IZMIR,

Cumhuriyet Bulv. 104

P. O. B. 226

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 35734

26455

ANTIPROΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

EΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

τὰ άριστερά. Κατόπιν τούτου ὀνέστρεψα τὸ πλοῖον, μῆπας διὰ τῆς ἀντιθέτως μεγίστης δυνατής πορείας πρὸς τὸν καιρόν, κατορθώσω νὰ ἀπομακρύνω ἡ τῶν πλοίον εὐρισκομένων βράχων καὶ ἀδάμαντος. Διὰ τὴν ἀντιθέτων πλεύσεων καὶ ἐνῷ ἐπτρούμεθα ἐπὶ πορειῶν μεταξὺ 210 καὶ 230 μοιρῶν, τὸ πλοῖον μετεποίετο πρὸς πορείαν 280 καὶ πλέον μοιρῶν, δὲ πλέον ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου ἔγινεν ἀπελπιστική, ἐνῷ παραλήπτας οὐδεμία βελτίωσις τοῦ καιροῦ διεφαίρετο. Διὰ τῶν ὡς ἀνὰ δεδομένων τὸ πλοῖον θὰ ἐπρεπε ἐντὸς τὸ πολὺ μιᾶς ὥρας νὰ ἔρριπτε ἐπὶ τῶν βράχων καὶ διὰ τοῦτο ἀνεκοινωσα εἰς τὸ πλήρωμα τὴν σιδηρόπτη τῆς καταστάσεως καὶ τοὺς ἔζητποσ νὰ εἴναι ἔτοιμοι πρὸς ἀντιμετώπιον παντὸς ἐνδέχομένου.

Εὐρισκόμενος εἰς τὴν ὡς ἀνὰ ἀπελπιστικήν θεοῖν ἀπεφάσισα νὰ ἐπικειρήσω ἀγκυρόδηλον, ὅποτε ἔλαβον κατωρθώνετο νὰ συγκρατηθῇ τὸ πλοῖον, ὑπῆρχεν ἡ ἐλπὶς τῆς διασώσεως, ἔδων δῆμας δὲν συνεκρατεῖτο, ἢ αἱ ἀλυσοὶ ἀπεκόπτοντο, τότε δὲν θὰ πένυνται νὰ ἀποφύγωνται ἐκπομπὴν τοῦ σήματος κινδύνου.

Τὴν 16.20 ὠρῶν ἡγκυρόδηλος διὰ τῶν δύο ἀγκυρῶν καὶ τοῦ μεγαλύτερου δυνατοῦ ἑκτάματος ὀλύμπων εἰς θέοιν τελείως ἀκάλυπτον περὶ τὰ 4 μίλια δυτικῶς τοῦ φάρου «Porkkala». Ἐκτοτε καὶ διὰ κινήσεως τῆς μηχανῆς κατορθώσαμεν νὰ διατηρήσωμεν τὸ ἀγκυρόδηλον, καίτοι εὐρισκόμεθα ὑπὸ τοῦ καταγίζοντα ἀνεμον καὶ θάλασσαν λίαν τρικυμώδην. Οἱ βράχοι καὶ τὰ ἀθαβῆτιν εὐρύκοντα ἀπόστοιν οὐχὶ μεγαλύτεραν τοῦ ἐνός μιλίου.

Περὶ τὴν 22.00 ὠρῶν ἡ κακοκοιρία ἔφθασε τὸ ἀνώτατον δριῶν τῆς ἐντάσεως τῆς καὶ ἀκολούθως ἥρχισεν ἡ ἐλαφρός καὶ σταθερά βελτίωσις τοῦ καιροῦ.

Τὴν 01.30 ὠρῶν τῆς 17ης τρέχοντος ἀπήραμεν ὀνειρεύειν καὶ ἀμέσως ἐπλεύσαμεν δλοταχῶς ἀπομακρυνόμενοι τῶν κινδύνων.

Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ὡς ἀνὰ ἐκτεθείσης λίαν ἐπικινδύνου καταστάσεως διὰ τὸ πλοῖον, τόσον οἱ ἀξιωματικοί, δύον καὶ τὸ κατώτερον πλήρωμα ἀπεδείξαντο διαγωγῆν ἀρίστην, διακριθέντες διὰ τὸ θάρρος των καὶ τὴν θετικήν των συμβολῶν εἰς τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου.

Τὴν 06.15 ὠρῶν τῆς 17ης τρέχοντος ἐπειδιάσθη ὁ πλογός καὶ τὴν 09.00 ὠρῶν ἐπλευρίσαμεν εἰς τὴν θέσιν φορτωσίων εἰς Sorsnäs, περιοχῆς λιμένος HELSINKI.

Διατελῶ μεθ' ὑπολήφεως  
ΧΑΡ. TZANETATOS  
Πλοίαρχος

Χελοίνκι, 19 Φεβρουαρίου 1962

### TO "ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ,"

Διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθμὸν 20.253 ἀπὸ 25 Ἱανουαρίου 1962 ἔγγραφου τοῦ πρὸς τὸν συνεργάτην μας κ. Χρήστον Σιδεράτον, ὁ ἀρχιγός τοῦ Γ.Ε.Ν. ναυάρχος κ. Δ. Κιοσσές γνωρίζει εἰς αὐτὸν ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ ἡ συσταθείσα δυνάμει τῆς ὑπὸ ἀριθ. 30783)60)19.11.60 διαταγῆς τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ διὰ τὴν κρίσιν τοῦ βιβλίου του «ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ» ἀπεφάνθη ὄμφωνως ὅτι:

«1. Τὸ ἔγχειρίδιον τοῦ κ. Χ. Σιδεράτου «ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ» κρίνεται λίαν χρήσιμον διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰς σχολαῖς τοῦ Β.Ν.

2. «Ὑποδεικνύει ὅπως ἀγορασθῆ ἀριθμὸς ἀντιτύπων τοῦ ὑπὸ ὄψιν ἔγχειριδίου διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν κάτωθι σχολῶν καὶ ὑπηρεσιῶν τοῦ Β.Ν.: α) Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων. β) Σχολῆς Ναυτιλίας. γ) Σχολῆς Εφέδρων Ἀξιωματικῶν. δ) Σχολῆς Μηχανικῶν. ε) Δ.Υ.Υ.

3. Γίνεται σύστασις εἰς ἀπαντας τοὺς ἀξιωματικούς Β.Ν. ὅπως ἀποκτήσωσι τοῦτο.

Καὶ αἱ σχολαῖς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ; «Ἐφόρνισαν οἱ διοικοῦντες αὐτὰς ἵνα ἀποκτήσουν ἔνα τόσον πολύτιμον σύγγραμμα;

### Η ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ

Κατατοπιστικά στοιχεῖα παρέχει ἡ στατιστική ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ., ἀναφορικῶς μὲ τὴν συνταξιοδοτικήν δραστηριότητα τοῦ ιδρύματος κατὰ τὸ 1961. Προσδιορίζουν ταῦτα τὴν μορφὴν καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς ἀσφαλιστικῆς μερίμνης ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας καὶ αἰτιολογούν ἐπισημανομένας διαφοροποίησις τόσον εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν συνταξιοδοτούμενών σουν καὶ εἰς τὸ ὑψος τῶν παρεχομένων συντάξεων.

Κατὰ τὸ 1961, ἀναφέρουν τὰ στοιχεῖα ταῦτα, ὁ ἀριθμὸς τῶν τὸ πρῶτον συνταξιοδοτηθέντων ὥτο σημαντικῶς μειωμένος ἔναντι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιοδοτηθέντων κατὰ τὸ ἔτη 1958 καὶ 1959 καὶ ἀσφαρῶς ὑπέρτερος τῶν συνταξιοδοτηθέντων κατὰ τὸ 1960. Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ 1961 ἔχοργηήθησαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. 519 νέα συντάξεις, κατὰ τὸ 1960 470, κατὰ τὸ 1959 629 καὶ 627 κατὰ τὸ 1958.

Ἀναφορικάτερον αἱ χορηγήσεις συντάξεων κατὰ τὸ 1961 ἔχουν οὕτως: 446 εἰς ναυτικούς, ἔξι ὡν 338 γήρατος καὶ 114 ἀνικανότητος καὶ 73 εἰς οἰκογενείας ναυτικῶν, ἔξι ὡν 29 λόγω θανάτου ἡσαφαλισμένουν καὶ 44 λόγω θανατηφόρου ἀτυχήματος.

«Ἡ σημειουμένη διακύμανσις εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατ' ἔτος τὸ πρῶτον συνταξιοδοτηθέντων ἀποδίδεται εἰς τὴν κρατούμσαν κατὰ τὸ 1958 καὶ 1959 ναυτιλιακήν κρίσιν, εἰς τὴν ἐπελθόμσαν κατὰ τὸ 1960 ἀραιώσιν τῶν τάξεων τῶν ἔχοντων συμπληρώσεις προϋποθέσεις συνταξιοδ-

τήσεως, ὡς καὶ εἰς τὴν ἀνάζωπρωθείσαν ναυτιλιακήν δραστηριότητα κατὰ τὸ πάρελθόν ἔτος.

Ο ἀριθμὸς πάντως τῶν τὸ πρῶτον συνταξιοδοτηθέντων κατὰ τὸ 1961, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι εὐρίσκεται ἐντὸς τῶν φυσιολογικῶν δριών, ἔξειλισσόμενος περαπτέρω ἀνοδικῶς ὡς ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἡσαφαλισμένων καὶ τῆς πλέον εύχερούς τοῦ πρηπερώσεως.

Κατὰ τὸ πάρελθόν ἔτος, ἐξ ὅλου, συνεχίσθη καὶ διατυπώθηται ἡ ἀσφαλής πρόδηλεψις, ὅτι θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη ἡ αὔξησης τοῦ δγκου τῶν συνταξιούχων, λόγω τῆς ὑπεροχῆς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καθισταμένων συνταξιούχων, ἔναντι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔξερχομένων ἐν πρηπερσίας.

Ωσπάτως, βάσει τῶν ίδιων στατιστικῶν στοιχείων, διαπιστώθηται αὔξησης τοῦ μέσου ὑψους τῶν συντάξεων κατὰ τὸ 1961, ἡ οἵτις ἐπίσης προβλέπεται ὅτι καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη θὰ συνεχισθῇ. «Ἡ αὔξησης αὗτης ἀποδίδεται: α) εἰς τὰς συνχνὰς ἐπαυξήσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μισθολογίων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ὑπολογίζονται αἱ ἔκαστοτε χορηγούμεναι συντάξεις, β) εἰς τὴν αὔξησην τῆς συνταξιούχων ὑπηρεσίας, λόγω διευρύνων τῶν περιθωρίων διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς ἡσαφαλισμένης ὑπηρεσίας, γ) εἰς τὴν ἔξοδον συνταξιούχων, οἵτινες κατὰ τὸ προσχόυσαν νομοθεσίαν ἐλάμβανον κατὰ τὸ πλειστον μικράν σύνταξιν.

«Ἡ ἔξειλιξ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων καὶ τῆς μέσης συντάξεως αὐτῶν, συγκριτικῶς, κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν, ἔχει οὕτω:

Τη	Συνταξιούχοι	Μέση συντάξεις
1958	13.960	650
1959	14.281	674
1960	14.479	692
1961	14.681	779

Σημειούται ἔνδεικτικῶς, ὅτι κατὰ τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1961 ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἔχοργηήθη σύνταξις ἀνερχομένη εἰς 5.634 δρχ. Ἐπίσης κατὰ τὸ πάρελθόν ἔτος ἡ μέση σύνταξης τῶν τὸ πρῶτον συνταξιοδοτηθέντων ἀνήλθεν εἰς 1.294 δρχ., ἀντὶ τῆς γενικῆς μέσης συντάξεως, ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὸν ἀνώτερο πίνακα, ἔξ 779 δραχμῶν.

### ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

«Ἡ ἀξιοποίησης τῆς ἀκίνητου περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ. ἀντεμετωπίσθη κατ' αὐτὰς ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ιδρύματος. «Οκτὼ κεντρικὰ οἰκόπεδα εἰς τὴν πρωτεύουσαν καὶ τὸν Πειραιᾶ, δύνανται ὑπὸ κατάλληλον ἐκμετάλλευσιν νὰ ὀποτελέσουν μίαν ἀξιόλογον πηγὴν ἐσόδων διὰ τὸ Ταμείον, τὸ ὅποιον δὲ ἐπιτύχη ὡὗτον νὰ ἀξιοποίησῃ ἀποδοτικώτερον — ἐπενδύσεις εἰς ἀκίνητα — καὶ μέρος τῶν συνεχῶν αὐξανομένων καταθέσεών του παρὰ Τραπέζαις.

«Ἡ μελέτη τοῦ ὅδου θέματος ὀνειρεύεται εἰς ἐπιτροπὴν ἐκ συμβούλων τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Μαγναλέσου τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου, ἡ ὅποια μετὰ ἀπὸ ἐμπεριστατωμένην ἔρευναν ὑπέβαλεν τὰς ἀκολούθους πρότασεις:

«Ἡ ἔκμετάλλευσις τῶν ὀκτὼ ἀκίνητων τοῦ Ν.Α.Τ. εἶναι δυνατή ἀφ' ἐνός μὲν διὰ τῆς ἀνοικοδομήσεώς των ἐπὶ ἀντιπαροχῇ, ἀφ' ἐτέρου δὲ δαπάναις τοῦ ιδρύματος.

Διὰ τὴν ἔπι τοῦ ιδρύματος, δαπάναις τοῦ Ν.Α.Τ., προτείνονται ἐπίσης τὰ ὀκτὼ αὐτὰς τῶν ὀδῶν Κριεζώτου ἀντὶ συνοικίας δαπάνης 18 ἐκατομμυρίων δρχ. καὶ Παπαρρηγοπούλου 10 ἐκατομμυρίων, εἰς τὰς Ἀθήνας, καὶ τῆς ὁδοῦ Καραΐσκου ἀντὶ 18 ἐκατομμυρίων, εἰς τὸν Πειραιᾶ.

Τέλος, ἡ ἐπιτροπὴ ὑπέδειξε τὴν ἐκποίησιν τοῦ ἀκίνητου τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὴν ὁδὸν Πολυδεύκους τοῦ Πειραιῶς, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι δὲν προσφέρεται δι' αἱσιοποίησιν, εὐρισκόμενον εἰς βιομηχανικήν περιοχήν.

Παρὰ τὴν ἀναγνωρισθείσαν δρβότητα τῶν ὡς ἀνὰ προτάσεων, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., ἀπεφάσισεν ὡς παραποτικήν της διατάξεως, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσην τῆς δαπάνης ἔνός τηρούμασται τοῦλάχιστον κατὰ 25%, ἀποτελοῦν τους λόγους τῆς τοι-αύτης συντρητικότητος. «Ἀπεφασίσθη ὡς ἐκ τούτου, ὅπως ἐπιδιωχθῇ κατὰ πρώτον στάδιον ἡ ἀνοικοδόμησις τῶν δύο κεντρικῶν ἀκίνητων τῶν

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

GEORGE CARRAS, INC.

17, STATE STREET  
NEW YORK 4, N.Y.  
CABLES: CARRASBRO

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

'Αθηνών, τών δόδων Πατησίων και 'Ακαδημίας, έπειτα από την θάλασσαν της Εύβοιας, της περιουσίας του Ν.Α.Τ. υπό τούς διλιγωτέρους δι' αυτό κινδύνους. Ούτω δέν θάλασσαν της περιουσίας του Ν.Α.Τ. μία τεχνική παρακολούθησης των άνεγειρομένων κτισμάτων διά νά την αποκλεισθεί το ένδεχομενον τών μεγάλων υπερβάσεων και τών κακοτεχνιῶν.

'Εφ' δοσον ή πρώτη αυτή φάσις της άξιοποιήσεως της άκινήτου περιουσίας του Ν.Α.Τ. έπιτυχη και ειδικώτερον άποδειχθή συμφέρον το σύστημα της δι' αντιπαροχής άνοικοδομήσεως, θάλασσαν την άπαρχη πλέον ή απαίτουμένη πείρα διά την άξιοποιήσιν και τών άλλων άκινήτων του 'Ιδρυματος.

Πάντως, τό συμβούλιον του Ν.Α.Τ. άπεφάσισε κατ' αρχήν την άνεγερσιν μεγάλων κτισμάτων, διατάναις τού 'Ιδρυματος και έπειτα τών οικοπέδων τών δόδων Κριεζώτου εις τὰς 'Αθηνας και Καραϊσκού του Πειραιώς. Καθ' διας τὰς ένδειξεις δημως ή απόφασις αυτή θάλασσαν έκτελεσθή μετά την έπιτυχη άξιοποιήσην τών δύο κεντρικών άκινήτων, διά τού συστήματος, ως προανεφέρθη, της άντιπαροχῆς.

### ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Είναι παλαιά έπιδιωξις και έκ τών πραγμάτων ίσως δικαιολογημένη, δημως αι κατά τόπους λιμενικαί αρχαι εξοπλισθούν με ίδιουν δίκτυουν τηλεπικοινωνιῶν διά την έρυτέραν και πληρεστέραν έκτελεσιν τού δισκόλου δημολογουμένων έργου των. Άπο τού έτους 1947, διά τού τότε ύπουργειον Τ.Τ., άπερριψε σχετικήν πρότασιν τού ύπουργειον Ναυτιλίας, τὸ θέμα εύρισκεται συνεχώς υπό συζήτησιν, χωρίς τούτο νά σημαίνη, διτι έστω και κατ' έλάχιστον πρωθήθη, παραπεμπόμενον εις διαφόρους έπιπροπάς και άπορριπτόμενον έκάστοτε υπό όμροδιών και άναρμοδιών.

'Ηδη, ή έγκατάστασις ένως συγχρονισμένου τηλεπικοινωνικού δικτύου εις τὴν παράλιον 'Ελλάδα διά τον πλήρη και εύχερη έλεγχον τού έλληνικού θαλασσίου χώρου, κατέστη άνάγκη δέρριτος, μετά την αύξησιν της έπιβατικής κινήσεως εις τὸ Αίγαστον και τὸ Ιόνιον κατά τὸ θέρος και τὴν έπισημανθέσαν κατά τὸν χειμῶνα άδυναμίαν παροχῆς άμεσου βοηθείας εις κινδυνεύοντα μικρὰ κυρίως σκάφη. Ούτω έτέθη και πάλιν πρό δημερών πρόσισην τὸ ζήτημα κατά σύσκεψιν εις τὴν όποιαν έλαδον μέρος έκπροσώπου τού ύπουργειον Ναυτιλίας και Συγκοινωνιῶν, ώς και οἱ άρμαδιοι παράγοντες τού Ο.Τ.Ε. 'Απὸ πλευρᾶς τού ύπουργειον Ναυτιλίας, κατά τὸν σύσκεψιν αὐτήν, έζητηθή ή έγκατάστασις 35 έν διλωσικούν προστηλέφων διαφόρου έμβελείας, εις ισάριθμα λιμεναρχεία και λιμενικούς σταθμούς, εις τρόπον ὥστε ή μετά τῶν πλοίων έπικαιωνιά νά άνεξαρτητοποιηθῇ τού ώραριον λειτουργίας τῶν κατά τόπους σταθμῶν τού Ο.Τ.Ε. 'Εν τοιούτον δίκτυον, ύπεστηριζαν οἱ έκπροσώποι τού ύπουργειον Ναυτιλίας, θά είναι δυνατόν νά καλύψῃ εύχερως τὰς άκολούθους άνάγκας της ιαυσιπλοΐας: Τὴν παροχὴν έγκαριου βοηθείας εις κινδυνεύοντα σκάφη έγγυς τῶν έκτεταμένων έλληνικῶν παραλίων. Τὴν ένημέρωσιν τῶν λιμενικῶν άρχων και δι' αὐτῶν τῶν παραπλεόντων και όμρούντων πλοίων εις τὰς περιοχάς τῶν, περὶ έκτακτων κινδύνων εις τὴν ιαυσιπλοΐαν. Τὴν παροχὴν ιατρικῶν συμβουλῶν εις κρίζοντα βοηθείας πρόσωπα εύρισκομένα ἐν πλά. Τὴν εύρυθμον λειτουργίαν τῶν άκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν διά τῆς έγκαριου γνωστοποιήσεως τῆς άκριδούς ὥρας κατάπλου έκάστοτε πλοίου εις τοὺς λιμένας τού διοικούγοντος του, τὴν διωξιν, τέλος, τοῦ λαθρεμπορίου και τῆς λαθραλίας.

'Αν και δεν υιοθετήσαν αι ως ἄνω άπόφεις τού ύπουργειον Ναυτιλίας υπό τῶν έκπροσώπων τού Ο.Τ.Ε. 'Εν τοιούτον δίκτυον, ύπεστηριζαν οἱ έκπροσώποι τού ύπουργειον Ναυτιλίας, θά είναι δυνατόν νά καταλάβῃ μίαν από τὰς πρώτας θέσεις εις τὴν άλιευτικήν δραστηριότητα τού Μέσου 'Ατλαντικού, ἀν και τὴν στιγμὴν αὐτήν μετρουμένη ή έπιδοσίσ τού διά τῶν διατιθεμένων ψυκτικῶν χώρων (εις ψυχρομονάδας) έρχεται έπι κεφαλής και αὐτῶν τῶν στόλων τῶν χώρων μὲ τὴν μεγάλην άλιευτικήν παράδοσιν.

Αι τηλεφωνικαί γραμμαί μετό τὴν διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῶν τηλεφωνικῶν κέντρων καθ' έκάστην εις τὰς νήσους και τοὺς λιμένας, θά τίθενται εις τὴν διάθεσιν τῶν κατά τόπους λιμενικῶν άρχων μέχρι τῆς έπαναστητουργίας τῶν κέντρων τὴν πρωτανή τῆς έπομενης. Ούτω έξασφαλίζεται ή έπικοινωνία τῶν πλοίων μετά τῶν λιμένων ἀπ' εύθειας, καθ' διον τὸ 24ωρον.

'Ο Ο.Τ.Ε. προτίθεται νά έπεκτείνη τὸ τηλεφωνικὸν δίκτυον εις τὰς νήσους και τοὺς λιμένας έκείνους, οἵτινες στερούνται τηλεφωνικῆς συνδέσεως, υπό τὴν προϋπόθεσιν διτι ή έπεκτασις αὐτῆς θάλασσαν μετά τῶν πλοίων.

'Έπιστης δι' Ο.Τ.Ε. θάλασσαν νά έπεκτείνη τὸ τηλεφωνικὸν μελέτην διά τὸν έπιτυχότερον συνδυασμόν τῶν ύψισταμένων δυνατοτήτων τῆς τηλεφωνικῆς και ραδιοτηλεφωνικῆς έπικοινωνίας, πρός πληρεστέραν έξηπηρέτησιν τῶν άναγκῶν τῆς ναυσιπλοΐας. Εἰδικὴ δὲ έκδοσις αὐτού, διανεμούμενη εις τὰ πλοία, θά παρέχῃ θάλασσαν μετά τῶν πλοίων.

Τάντα, διά τὴν ἀμέσων ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως. Διά τὴν βελτίωσιν τῶν συμβούλων τηλεπικοινωνίας κατά τὸ προσεχές θέρος. Δι' άργοτέρον, και τὸ ύπουργειον Συγκοινωνιῶν και δι' Ο.Τ.Ε. άναγνωρίζουν, διτι θά πρέπει νά γίνουν περισσότερα.

### ΚΑΙ ΝΕΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ

Δύο είσετι νέαι μονάδες, εισελθούσαι κατ' αὐτὰς εις τὴν ύπηρεσίαν, ηγένησαν τὸν στόλον τῶν ποντοπόρων άλιευτικῶν μας εις δεκαπέντε έν διλωσικόν. Πρόκειται διά τὸ τρίτον ποντοπόρον άλιευτικὸν τῆς έπιτυχίας Δοξιάδη «Ζέφυρος 111», τὸ διόποιον άπετέλευσεν ἐκ Πειραιῶς τὴν 18ην Φεβρουαρίου διά τὰ άλιπέδα τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς, ώς και διά τὸ άλιευτικὸν άκεναοῦ «'Ατλαντικός» τῶν κ.κ. Καρατζά και Λιοντή, τὸ διόποιον άποπερατώσαν τὰς μετασκευάς του εις τὴν Ιταλίαν, ἐπρόκειτο νά άποπλεύσῃ έκειθεν διά τὴν πρώτην άλιευτικήν του έξορμησιν περὶ τὰ τέλη Φεβρουαρίου.

'Ἐτερα τρία σκάφη, μετασκευαζόμενα ήδη ένταυθα και εις τὸ έξωτερικόν, ύπολογίζεται, διτι θά έχουν άναλάβει μέχρι τέλους τού έτους ύπηρεσίαν, ώστε διά στόλος τῶν έλληνικῶν ποντοπόρων άλιευτικῶν νά καταλάβῃ μίαν από τὰς πρώτας θέσεις εις τὴν άλιευτικήν δραστηριότητα τού Μέσου 'Ατλαντικού, ἀν και τὴν στιγμὴν αὐτήν μετρουμένη ή έπιδοσίσ τού διά τῶν διατιθεμένων ψυκτικῶν χώρων (εις ψυχρομονάδας) έρχεται έπι κεφαλής και αὐτῶν τῶν στόλων τῶν χώρων μὲ τὴν μεγάλην άλιευτικήν παράδοσιν.

'Ανεξάρτητοι, πάντως, τῶν προσκτήσεων αὐτῶν, είναι αι σημειούμεναι κατ' αὐτὰς έξελιξεις εις τὸν κλάδον τῆς 'Ατλαντικῆς 'Αλιείας. Μὲ τὰ άπαρχοντα μέχρι τῶν άρχων τού Φεβρουαρίου 13 έν ένεργεια άλιευτικὰ σκάφη, έσημειώθη μία σημαντική ηγένησις τῆς παραγωγῆς (1.430 τ. τὸν 'Ιανουάριον τού 1962 έναπι 1.120 τ. τὸν 'Ιανουάριον τού 1961), μία περαιτέρω διεύρυνσις τῆς καταναλώσεως, ἀλλά και σταθερά κάμψις εις τὴν τιμὴν τῶν κατεψυχμένων άλιευμάτων.

### Ο ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Γαλλικῆς πηγῆς πληροφορίαι μετέδωσαν τὴν ένδιαφέρουσαν ειδησιν, διτι ή 'Ερυθρὰ Κίνα προτίθεται νά άγοράσῃ 1.000.000 τόννων σίτου, κριθῆς και άραβοσίτου κατά τὰ έπόμενα τρία έτη, συνεχίζουσα τὴν έγκαινιασθεῖσαν τὸ παρελθόν ἔτος πολιτικήν τῆς εισαγωγῆς δημητριακῶν εις εύρειαν κλίμακα. Αι πρώται ειδήσεις περὶ λιμού εις τὴν Κίναν μετεδόθησαν τὸ 1959, όποτε αι κινεζικοί άρχαι άνεδιβάζον τὴν έγγυον συγκομιδὴν τού 1958 εις 375 έκατομμύρια τόννων, άλιγον δὲ βραδύτερον τὴν περιώρισαν εις 250 έκατ. τόννων, ένω οἱ Εύρωπαίοι παραπρέπαι τὴν υπελόγισαν εις 220 έκατομμύρια τόννων. Διά τὸ 1959 αι κινεζικοί άρχαι άμιλουν περὶ 270 έκατ. τόννων, άλλ' οἱ καλών πληροφορημένοι Εύρωπαίοι είδικοι τὴν έποπθετησαν εις τὸ 200 έκατομμύρια τόννων. Διά τὸ 1960, αι αύται άρχαι έτραγικοποίησαν τὴν κατάστασιν, προφανῶς διά νά έντείνουν τὰς προσπαθείσας τῶν «κοινού», έδημοσιεύσαν δὲ έκθεσίες περὶ πλημμυρῶν έύρυτάτης κλίμακος, τυφώνων και ξηρασίας. Οι Εύρωπαίοι παραπρέπαι τὴν τούτοις ήχθησαν

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

**MARITTIMA FINANZIARIA S.p.A.**

TRIESTE • VIA ROSSINI No. 2

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ

SUB - AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES: MARFIN

TELEX: TS 075 MARFIN

TELEPHONE: 38.262 AND 29.784

είς τό συμπέρασμα, ότι τό σύνολον τής κινεζικής έσοδείας ήτο 190 έκατον μύρια τόνων, άρκετόν διά νά διαθέψῃ τόν πληθυσμόν τής Κίνας άνερχον είς 650 έκατ. ψυχών, έφοσον ούμως θά κατενέμετο καλώς καθ' δηλη τήν άπεραντον έπικρατείαν.

Διά τό 1961 δέν ιππάρχουν άσφαλείς άριθμοι. Οι έν τή Δύσει άντιπρόσωποι τής Κίνας φαίνονται συμφωνώντες, ότι ή έν λόγω συγκομιδή ήτο κατά τι καλυτέρα τής τού 1960, είς τρόπον ώστε ή εικόνων δέν είναι τόσον τραγική, ώστε νά έγγιζη τά δρια τού γενικού λιμού. 'Υφισταται, πάντως, μία σοδάρα κρίσις. Οι μεταδίουντες τάξ πληροφορίας πρόσφυγες προέρχονται από περιοχάς καιρίων δοκιμασθείσας.

Διά πρώτην φοράν ή κινεζική κυβέρνησης ήρχισε νά προδινίν, κατά τάς άρχας τού 1961, είς μεγάλης κλίμακας άγοράς γεννημάτων από τό έξωτερικόν. Τό πραγματικόν ποσόν τών έν λόγω προμηθείων κατά τό 1961 έφθασεν είς τά 6.5 περίπου έκατον μύρια τόνων, έκ τών δοπιών 2.3 έκατ. τόνων σίτου και 360.000 τ. κριθής εισήχθησαν από τήν Αύστραλιαν και 1.7 έκατ. τόνων σίτου και 620.000 τ. κριθής από τήν Καναδάν. Αι είς Καναδάν άγοραί είπραγματοποιήθησαν, ως έπι τό πλείστον, έπι τή βάσει συμφωνίας 21% έτών, δυνάμει τής δοπιάς ή Κίνα άφειλε νά παραλάβη ποσότητα 6 έκατομ. τόν. σίτου και κριθής μέχρι τέλους τού 1963. Τό πλείστον τού ιππολοίπου τών 6.5 έκατ. τόνων άνεφέρετο είς άραδόσιτον ή 'Αργεντινής.

Έναντι τού σήγου τής κινεζικής συγκομιδής, ή είσαγωγή 6.5 έκατον μύριών τόνων σιτηρών, έντος ένος έτους, δέν είναι σημαντική, αν και διά τάς παρακτίους περιοχάς τής Κίνας, αι ίποιαι, πιθανώς, άπερρόφθησαν τό μεγαλύτερον τμήμα τής είσαχθείσης ποσότητος, άπετέλεσε παράγοντα ζωτικής σημασίας. Η διά τό 1962 προσπότηρος ήμιλει περί είσαγωγής ποσότητος ίσης, τούλαχιστον, πρός τήν είσαχθείσαν κατά τό 1961. 'Υφισταται ήδη ή ιπποχέωσις πρός είσαγωγήν έφέτος και κατά τό προσεχές έτος 4 περίπου έκατον μύριών τόνων γεννημάτων από τήν Καναδάν, ένων και έξ Λύστραλίας θά είσαχθη ποσότητος ίση πρός τήν τού προηγουμένου έτους. Τέλος, η 'Αργεντινή, δεδομένης τής σημαντικής πολιτικής σημασίας, τήν όποιαν ήμιλει περί είσαγωγής ποσότητος ίσης, παραμεληθή από τήν 'Ερυθράν Κίναν διά τήν προμήθειαν γεννημάτων και έξ αυτής.

Τό προκαλούν άμηχανίαν πρόβλημα — τό και δυσκολώτερον πρός έπιλυσιν — έγκειται είς τό πιθανόν απότελεσμα τών πληρωμών δι' ήδα τάς έισαγόμενα σιτηρά, έπι τού σύνολον τού έξωτερικού ήμερπορίου τής Κίνας. 'Ανεβαλεν, ως γνωστόν, ή Κίνα, τάς συμφωνίας πληρωμής τού 1961, τόσον μετά τού Καναδά, δύον και μετά τής Λύστραλίας. Τό 1961 κατέβαλε διά σιτηρά είσαχθείσαν έτος 184 έκατον μύριά δολλαρίων και άφειλε νά καταβάλη έτερα 132 έκατ. δολλαρίων διά φορτώνεις έτος έξωτερικού, πραγματοποιηθείσας κατά τό 1961, καθώς και διά διάφορα αλλά φορτία τού τρέχοντος έτους.

Η Κίνα προέδη ήδη είς πωλήσεις μεγάλης ποσότητος άργυρού, διά νά καλύψῃ τήν χρηματοδότησην τής προμηθείας γεννημάτων. Παραλλήλως, ιππερχεώθη νά περικόψῃ τάς είσαγωγάς της είς ήδα τάς άλλα είδη. Αι κατά τό 1961 είσαγωγαί της έκ Μεγάλης Βρετανίας ήσαν ήλιγώτεραι τού ήμισούς τών είσαγωγών τού 1960, αι δέ έκ Γερμανίας άγοραί της έμειώθησαν κατά τά τρία τέταρτα. Παρόμοιοι άριθμοι στημειούνται έφ' ήδων τών χωρών τής Δύσεως, αϊτίνες διεξάγουν κανονικόν ήμπορίον με τήν Κίναν. Παραδόσεις ειδών έκ μέρους τής Σοβιετικής 'Ενωσεως πιστεύεται, ότι ήμειώθησαν μεγάλως, διότι ή Ρωσία άκολουθει τήν άρχην τών πωλήσεων τούς μετρητούς, τό δέ γεγονός αυτό άποτελεί ήσως ένα τών αιτίων τής σημειρινής διενέξεως μεταξύ των δύο τούτων μεγάλων κομμουνιστικών χωρών.

Αι κινεζικαί είσαγωγαί άπο τε τήν Εύρωπην και άπο τάς χώρας τού Σοβιετικού Συνασπισμού συνίστανται κυρίως είς μηχανάς και βιομη-

χανικάς πρώτας υλας, ως λ.χ. έλαστικού, χαλκού κλπ. Η μείωσις τών είσαγωγών τής Κίνας κατά ταύτα σημαίνει, ότι ή βιομηχανική προαγωγή τής χώρας ταύτης είναι υποχρεωμένη νά αναχαιτισθῇ, πρός δισφορίαν — φυσικά — τής κυβερνήσεως τού Πεκίνου. Τελευταίως, έδόθη είς τήν Κίναν σημαντικός τόνος είς τήν βελτίωσιν τής έλαφράς βιομηχανίας. Δυνατόν, δέν, αι κινεζικαί άρχαι νά άποδείπουν είς τήν έξαπόλυτην κινήσεως έξαγωγής καταναλωτικών άγαθών πρός πληρωμή τών είσαγωγών κεφαλαιουχικών τοιούτων. Τούτο συνέδη κατά τό 1957 και δύναται ήδη νά έπαναληφθῇ.

### ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Άρχιτεκτονικός διαγωνισμός προκήρυξεται ήπο τού Ο.Λ.Π. διά τήν άνεγερσιν τού πολυορόφου κτηρίου, είς τό όποιον θά στεγασθούν αι ήπηρεσίαι του, ως και ίκανος άριθμός ναυτικών έταιρων. Ο διαγωνισμός θά άφορά τόσον τή έξωτερική μορφήν και τήν έσωτερηκήν διαρρύθμισιν τού νέου κτηρίου, ούσον και τήν θέσιν, είς τήν όποιαν θα έδει τότο νά άνεγερθῇ. Διότι παρά τάς μακράς έπι τού θέματος συζητήσεις, ή διοίκησης τού Ο.Λ.Π. δέν κατέληξε είσετι είς έριστικήν άποφασιν ως πρός τό σημείον τής λιμενικής παραλίας, τό όποιον θά προσφέρετο περισσότερον διά νά φιλοξενηθῇ τό νέον κτίριον. Έχει άποφασισθῇ, βεβαίως, κατ' άρχην, όπως τό μέγαρον τού Ο.Λ.Π. εύρισκεται είς τό έπικεντρον τής περιοχής τόν διμένα συναλλαγής και είς τήν γραμμήν γειτνιάσεως αύτού μετά τή πόλεως, ήπο είς τήν μεταξι πλατείας Καραϊσκάκη και Παλαιού Τελωνείου περιοχήν. Δέν κατέστη δυνατόν, ήμως, νά συμφωνήσουν δλοι οι άρμοδοι παράγοντες, αν τούτο θά άνεγερθῇ είς τή πλατείαν Καραϊσκάκη, συμφώνως πρός υπάρχουσαν ήδη άρχιτεκτονικήν μελέτην τού κ. Βασιλειάδη, έπι τής τριγωνικής προβλήτας τής Τρούμπας ή είς τήν δημιουργήθησόμενον χώρου μετά τήν κατεδάφισιν τών άποθηκών έντευθεν τής πλατείας τού 'Αγίου Νικολάου, έγγυς δηλαδή τών παλαιών 'εκαρδουνιάρικων.

Η πρότη λύσις, ή τής πλατείας Καραϊσκάκη, παρουσιάζει τό πλεονέκτημα τής δημιουργίας ένιασίου άρχιτεκτονικού συγκροτήματος μετά τό δύο ήπο άποπεράτωσιν έπιβατικών σταθμών διά τήν άκτοπλοιαν και τό μειονέκτημα τής σοδαράς διπάνης δι' άπαλλοτριώσεως μεγάλων κτησιμάτων, έν οίς και τίνων νεοδήμητων. Η δευτέρα λύσις, ή άνεγερσις, δηλαδή, τού μεγάρου τού Ο.Λ.Π. είς τήν προβλήτα Βασιλέως Κωνσταντίνου, ένώ έξασφαλίζει μίαν ήδιάζουσαν θέσιν δι' αύτη είς τό έπικεντρον τού λιμενικού χώρου, άποπερετεί τόν έπιβατικών λιμένα από τήν μοναδικήν προβλήτα τού διά τήν έξυπηρέτησιν τών ήπερωκεανίων. Τέλος, ή λύσις τής χρησιμοποιήσεως τής έντευθεν τής πλατείας τού 'Αγίου Νικολάου περιοχής, ένων παρουσιάζει τό πλεονέκτημα τής οικονομίας, διότι δέν θά άπατηθείν διά' άπαλλοτριώσεις, ως και τό πλεονέκτημα τής εύχερους διαμορφώσεως άναλόγου οίκοδομικού περιβάλλοντος, διότι έπανταν τά κτήρια τής περιοχής είναι παλαιά, προκαλεῖ έπιφυλάξεις, λόγω τής μεγάλης άποστάσεως είς τήν όποιαν εύρισκεται έν σχέσει με τό σημερινόν κέντρον τού λιμένος.

Συμφώνως πρός τάς ήπαρχουσάς ένδειξεις μεταξύ τής πλατείας Καραϊσκάκη και τής τού 'Αγίου Νικολάου θά γίνη ή τελική έπιλογή τής θέσεως, όπου θά άνεγερθῇ τό μέγαρον τού Ο.Λ.Π. άφου βεβαίως, ληφθῇ βασικῶν υπ' ουφιν και τό άποτελεσμα τού άρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Είς οιανήποτε περίπτωσιν πάντως τό νέον κτήριον θά άποτελεση τήν προϋπόθεσιν διά τήν δημιουργίαν τού ναυτικού και τού ναυτικού κέντρου τού λιμένος. Συντόμως ή περιοχή είς τήν όποιαν θά άνεγερθῇ, θά πλαστισθῇ και υπό άλλων κτηρίων, άτινα θά έξασφαλίσουν στέγην ή νεοσυνιστώμαν ναυτικά γραφεία και είς έκεινα τά άποια ευρίσκονται σήμερον είς τό έσωτερικόν τής πόλεως, καθώς και τά έγκατεστημένα είς τάς άθηνας.

## N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET  
BALTIMORE HOUSE  
LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP., 660 MADISON AVENUE NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ

Κε Διευθυντά,

Εις τὸ τέχος τῶν «N. Χρονικῶν» τῆς Ιης Φεδρουαρίου ἐμελέτησα τὸ περιπούδαστον ἄρθρον σας «Αἱ ρυμουλκήσεις εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς» καὶ μὲ τὴν εὐκαιρίαν, εἰς ἔνσχυσιν, νομίζω, τῆς προσπαθείας; σας, ὑποβάλλω καὶ ἐγὼ τὴν κατωτέρω πρότασιν:

Ἄπο πολλῶν ἐτῶν παρακολούθω τὰς ρυμουλκήσεις εἰς τὸν πειραιῶν λιμένα, ὅπως καὶ κάθε ἄλλος περὶ τὰ ναυτικά ἀσχολούμενος. Αἱ ρυμουλκήσεις, ὡς φαίνεται, γίνονται ἀπὸ ἀνειδίκευτα πληρώματα, ἐν ἀντίθεσι μὲ τὸ παρελθόν, ὅταν συχνὰ ἐπλοιάρχευον αὐτοὶ οὗτοι οἱ ιδιοκτήται τῶν ρυμουλκῶν.

Παρέστην μάρτυς εἰς πλειστας κατὰ καιροὺς περιστάσεις. "Οταν ἐπρόκειτο περὶ ρυμουλκήσεως ἔνων μεγάλων ἐπιβατηγάνω πλοίων αὐτὴ ἡ θνητική μας ἐπίδοσις εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης ἐθίγετο.

Ἐνθυμούμενοι μίαν τοιωτὴν περίστασιν, διὸν κάποτε ἐπρόκειτο νὰ πλευρίσῃ εἰς τὴν ἀποδάθρων Βοσ. Κωνσταντίνου τουρκικὸν ἐπιβατηγόν, τὸ ὅποιον ἔφερε τοὺς κυβερνήτας τοῦ τουρκικοῦ κράτους. "Ἔχω εἰς τὴν ἀποδάθρων ἥσαν συγκεντρωμένοι οἱ ἡμέτεροι ἐπίσημοι μετά μουσικῶν καὶ λασάρων πρὸς ὑποδοχήν. Τὸ πλοῖον, δῆμως, δὲν ἔστεργε νὰ πλευρίσῃ. Πρὸς στιγμὴν ἐπλευρίσειν, ἀλλ' ὡ τῆς ἀμαθείας τοῦ κυβερνήτου ἐνὸς τῶν ρυμουλκῶν, τὸ ἀπὸ τῆς πρώτας είλεх τόσον πολὺ ἐκτεταμένον ρυμουλκόν, ὥστε δὲν ὑπῆρχε χώρος διὰ χειρισμού. "Ἐν ὅλοις ἔχειρισθη νὰ ἀνοιχθῇ πάλιν τὸ ρυμουλκόμενον διὰ νὰ ἀρχισῃ ἐκ νέου ὁ χειρισμός. Τὸ ρυμουλκόν εἶχεν εὐρεθῆ μεταξὺ τοῦ πλοίου καὶ τῆς προβλήτης, ἐνῷ τὰ ἐμβατήρια ἀναγκαστικῶς ἐπανελαμβάνοντο.

Ἡ θαλασσία ἐπιφάνεια τοῦ λιμένος μας περιωρίσθη σημαντικῶς, λόγῳ τῶν νέων ἔργων καὶ οἱ χειρισμοὶ κατέτησαν δύσκολοι διὰ μεγάλα πλοῖα. Καὶ δόσον ὁ χρόνος κυλά ὁ ἀριθμὸς καὶ τὸ μέγεθός των αὔξανονται.

Προτέινω ὅπως ἀπὸ τοῦδε ἀλλάξῃ καὶ τὸ σύστημα ρυμουλκήσεως. Εύρισκω διὰ τὰ ἀμερικανικὰ ρυμουλκά εἶναι τὰ ἐνδεδειγμένα. Ἀπὸ πολλῶν ἔτων ἔχω παρακολουθήσει τὸ σύστημα τοῦ παρ' αὐτῶν ρυμουλκήσεως. "Ἔχω τὴν γνώμην, ὅτι καὶ ἐδῶ ἐφαρμόζομενον θὰ ἀποδώσῃ ἔργον καὶ θὰ ἀποδείξῃ τὸ ὄρθον τῆς προτάσεώς μου. Θὰ χρειασθῇ, βεβαίως, μικρά τις μετεκπαίδευσις τῶν πλιωράματων.

Ὦς γνωστόν, κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα δὲν χρησιμοποιεῖται τὸ μακρὺ ρυμουλκίον εἰμὶ μόνον διὰ ρυμουλκήσεις μακρᾶς ἀποστάσεως. Διὰ τὰς ἑντὸς τοῦ λιμένος ρυμουλκήσεις καὶ κυρίως κατὰ τοὺς χειρισμοὺς διὰ τὴν πλευρίσιν προσκολλώνται τὰ ρυμουλκά ἐπὶ τῆς ἔξωτερικῆς πλευρᾶς τοῦ ρυμουλκούμενου ὥστε νὰ προσετίθετο εἰς αὐτὸ ἐκτακτος ἵπποδύναμις. Χρησιμοποιοῦνται μόνον τρία λεπτά όχοινία τοῦ ρυμουλκοῦ, τὸ πλήρωμα τοῦ ὅποιου τὰ χειρίζεται ἀναλόγως. Είμαι

βέβαιος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ συστήματος ἀρκεῖ νὰ μὴν καταπολεμηθῇ ἀπ' ἀρχῆς ὑπὸ τῶν ζηλωτῶν πάσης ἀποτελμάτωσεως. "Ἄς δοκιμασθῇ ἡ χρησιμότης του ἐάν δὲν ἔδοκιμασθη εἰσέτη καὶ ἀν ἀποδειχθῇ ἀσφαλέστερον, εὐκολώτερον καὶ ἀποδοτικότερον, ἀς προτιμηθῇ ἡ ἀγορὰ δύο ισχυρῶν ρυμουλκῶν, ὡς αὐτὰ τὰ ὅποια διαφημίζονται καὶ εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικόν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον μὲ δύο εἰσέτι ἀπὸ τὰ παλαιά, μὲ τέσσαρα δηλαδὴ ισχυρά ρυμουλκά, ἀκινδύνως καὶ ὑπὸ οἰσαδήποτε καιρικάς συνήθειας, ἔστω καὶ τοῦ γνωστοῦ διὰ τὸν λιμένα μας «πουνέντες» θὰ καθίστατο δυνατάς διὰ ρυμουλκησιν μεγάλου πλοίου ὁ χειρισμὸς τῶν μεγαλυτέρων εἰσπλεόντων σκαφῶν.

Μετὰ τιμῆς  
Μ. ΒΑΛΛΙΑΝΟΣ  
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Σ ημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: "Ορθοτάπι ἡ πρότασις. Πρὸ τῆς περιπούδαστον ἄρθρου, ἐνῷ ἐπ' ὀλίγον ισχυρότατος δυτικός ἀνεμος «πουνέντες», προεκάλεσε τὸ οφεδράν ἀνατολήν εἰς τὸν λιμένα, παρέστησαν μάρτυρες οἱ τῶν ὄρων ἔκεινην εύρισκομενούς εἰς τὴν παραλίαν τῆς ἀγνωστῶν προσοπειας τριῶν ρυμουλκῶν τοῦ Οἰκου Βερνίκου διὰ νὰ συγκρατήσουν τὸ παρασύρθμον ἀπὸ τὸν ισχυρὸν ἀνεμον σκάφος — φορτηγὸν τῆς "Άδριατικα" — καὶ διὰ τῶν καταλλήλων κειρισμῶν νὰ τὸ πλευρίσουν παρὰ τὰ κρηπιδώματα τῆς βορείας πλευρᾶς. Συμπατόσοινον ισχυρὸν προσεδέθη εἰς τὴν παραλίαν καὶ ἔφερε τὸ σκάφος, πρωθύμενον καὶ ἀπὸ δύο ρυμουλκά προσκεκόλημένα εἰς τὴν πλευράν καὶ ἔνα τρίτον πρύμνηθεν, πρός τὸ κρηπίδωμα. Δέν είναι σπάνια οἱ δύσκολοι αὐτά περιπτώσεις διὰ τὸν λιμένα μας. Οἱ περὶ αὐτὸν ζῶντες συχνά τὰς παρακολουθοῦν.

**ΘΗΤΕΙΑ 33 ΜΗΝΩΝ!**  
Κε Διευθυντά,

"Ἐπιτρέψατε μου νὰ ὑποβάλω ὅπὸ τῶν σητῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὠρισμένα ἑρωτήματα ἐπὶ θεμάτων γενικωτέρου διὰ τοὺς ναυτικούς ἐνδιαφέροντος: Εἰς ποιαν χώραν τῆς "Υδρογείου, εἰς περιόδουν εἰρήνης, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν. ὑπηρετοῦν ἐπὶ 33 μῆνας εἰς τὸ Β.Ν. καὶ ποίος ὁ σκοπός τῆς τοιαύτης μακροχρονίου παραμονῆς των εἰς αὐτό; Καθημερινῶς ἀκούονται παράπονα δι' Ἐλλειψιν στελεχών πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων τῆς μεγάλης ναυτιλίας μας. Ἀποτέλεσμα τῆς ἐν λόγῳ Ἐλλείψιων είναι ἡ ἀντικανονικὴ σύνθεσις τῶν πληρωμάτων, ἐπὶ δὲ καὶ ἡ ναυτολόγησις ἀλλοδαπῶν. Ποια, ὅρα γε, μέτρα ἐλλήφθησαν πρὸς ἄρσιν τοῦ ἀτόπου καὶ ποίος ἐνδιεφέρθη διὰ τὸ ζωτικὸν αὐτὸ θέμα; Οὐδεὶς ἀσφαλῶς, ἀφοῦ ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς Ἐλλείψεως, χορηγούνται διπλωμάτα εἰς μὴ ἀρτίως κατηρτισμένους. Κανεὶς δὲν ἐσκέφθη τοὺς 33 μῆνας τοῦ Β.Ν. Μέγα μέρος τῶν μὴ προσοντούχων καὶ τῶν ἀλλοδαπῶν θὰ ἡδυνατο κάλιστο νὰ ἀντικατασταθῇ, ἀν ἐμεινάντο ἡ θητεία διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ε.Ν. Πολλὰ θὰ ἥσαν τὰ κέρδη, ἐνῷ καὶ τὸ γότηρον τῆς Ναυτιλίας μας δὲν θὰ ἐθίγετο.

Μετὰ τιμῆς  
"Υποφήφιος ἔφεδρος ἀξιού" Β.Ν.  
Πειραιές, 15 Φεδρουαρίου 1962  
'Ανθρώπος Ε.Ν.

# LUCKENBACH

ESTABLISHED 1850

COMPLETE  
STEVEDORING  
AND  
TERMINAL  
OPERATIONS

WILL REDUCE YOUR CARGO  
HANDLING COSTS AT

PHILADELPHIA  
AND TAMPA  
PHILADELPHIA

Pier 84, S. WHARVES; Tel. DEwey 4-4642 (Area Code 215)

TAMPA

Ft. of Franklin St.; Tel. 223-47-21

NEW YORK

120 Wall St.; Tel. WHitehall 4-1400 (Area Code 212)

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
**ORIENT FRACHTKONTOR**  
MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS  
SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΝΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.  
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel.	346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv.	622552	0211007
BREMEN 1	Tel.	310424	Telex.
Schlachte 15/18	Priv.	446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel.	2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv.	45841	023876
BRAKE	Tel.	510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv.	510 via 4151	
NORDENHAM	Tel.	2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv.	2651 via 0244151	
EMDEN	Tel.	2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv.	2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel.	26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv.	21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELENNIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 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 ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΔΙΑ 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, ΚΕΥΔΑΝΗΣ, 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 MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10. "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"

ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

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

Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

# Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ

ΤΟΥ Τ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ Κ. Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑ, ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ ΧΙΟΥ

Η συζήτησις είς την Βουλήν τής κυρώσεως της συμφωνίας των 'Αθηνών περὶ συνδέσεως τῆς Ελλάδος μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότηταν καὶ αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 50, αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἐπέκτασιν εἰς τὴν χώραν μας τῶν περὶ μεταφορῶν διατάξεων τῆς ιδρυτικῆς τῆς Κοινότητος συνθήκης, ἔφεραν ἐπὶ τάπτητος τὸ θέμα τῶν ἐπιπτώσεων τῆς συνδέσεως μας μὲ τὴν Ε.Ο.Κ. εἰς τὸν τομέα τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού.

Τὸ γεγονός ὅτι αἱ ἔξ χώραι τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, διενεργοῦν τὰς μεταξὺ τῶν μεταφορᾶς διὰ Ἑηρᾶς ἡ διὰ τῶν λεγομένων πλωτῶν ὁδῶν (ποταμῶν) ἀπέτελε τὸν δικαιολογητικὸν λόγον τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 84 § 2 τῆς συνθῆκης διὰ τῆς ὁποίας ἀπεκλείσθησαν αἱ θαλάσσιοι καὶ ἐναέριοι μεταφοραὶ καὶ ὡρίσθη ὅτι «τὸ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος, ἀποφανόμενον ὡμοφώνως, ἀποφασίζει ἐν τινὶ μέτρῳ καὶ κατὰ ποιὸν διαδικασίαν δύνανται νὰ θεσπισθοῦν ιδιαίτεραι διατάξεις, διὰ τὴν θαλασσίαν καὶ ἐναέριον ναυτιλοῖσαν».

Προφανῶς ἡ ἀνωτέρω διάταξις ἐτέθη, διότι προεδρέπετο ἡ σύνδεσι τῆς Ε.Ο.Κ. μὲ χώρας, αἱ ὁποῖαι θὰ είχον ἐνδιαφέρονταν εἰς τὰς διὰ θαλάσσης καὶ ἀέρος μεταφορᾶς, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἡ χώρα μας καὶ κατ' ἔσοχήν, ἡ δισπραγματευμένη ἥδη τὴν σύνδεσιν τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

Γεγονός πάντως σήμερον είναι, ὅτι ἡ συνθήκη τῆς Ρώμης ἀφορούσεται μόνον εἰς τὰς διὰ σιδηροδρόμων, χερσαίων καὶ πλωτῶν ὁδῶν μεταφορᾶς καὶ ὅλαι αἱ περὶ μεταφορῶν διατάξεις τοῦ 4ου τίτλου, αἱ περιλαμβανόμεναι εἰς τὰ ἄρθρα 74 — 84 δὲν ἔχουν ἀφορμογήν «εἰς τὴν θαλασσίαν καὶ ἐναέριον ναυτιλοῖσαν», διὰ νὰ μεταχειρισθῶμεν τὸν μὴ ἐπιτυχῆ ὄρον τῆς ἐλληνικῆς μεταφράσεως τοῦ ἄρθρου 84 παρ. 2 τῆς συνθῆκης.

Ἐφ' ὅσον συνεπῶς ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητος τῶν ἔξ χωρῶν δὲν ἔχει θεσπίσει διατάξεις περὶ τῶν διὰ θαλάσσης καὶ ἀέρος μεταφορῶν, δὲν θυνταὶ καὶ ἡ συμφωνία μας μὲ τὰς χώρας ταύτας νὰ περιλäßῃ τοιάυτας διατάξεις.

Ἐπρονόησεν ὅμως δύο τινά:

α) Νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὅφει ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς Ελλάδος κατὰ τὴν ἀπέκτασιν τῶν περὶ μεταφορῶν διατάξεων τῆς ιδρυτικῆς τῆς Κοινότητος συνθῆκης καὶ νὰ είναι δυνητικὴ ἡ ἀπέκτασις εἰς τὴν Ελλάδα τῶν πράξεων τῆς κοινότητος εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἐννοεῖται τῶν ἀφορωσῶν μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμων, χερσαίων καὶ πλωτῶν ὁδῶν καὶ,

β) Νὰ θεσπισθῇ, ὅτι ἔχει τὸ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος λάβῃ ἀπόφασιν διὰ τὰς θαλασσίας καὶ ἀπὸ ἀέρος μεταφορᾶς, τὸ Συμβούλιον τῆς Συνδέσεως, εἰς τὸ ὅποιον μετέχει ἴστοιμως καὶ μὲ δικαίωμα Ν.Ε.Τ.Ο. ἡ 'Ελλάς «ἀποφασίζει ἔάν, κατὰ ποιὸν μέτρον καὶ ποίαν διαδικασίαν θὰ είναι δυνατὸν νὰ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ ἀεροπορίαν».

Διὰ τὸ μέλλον, συνεπῶς, προσθέπει ἡ συμφωνία τῶν 'Αθηνῶν καὶ αὐσφαλίζει τὰ ναυτιλιακά μας συμφέροντα ἡ δυνητικὴ καὶ ἐλαστικὴ διαποτίσις τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 50.

Εἰς τὴν Βουλὴν ἐπεστήθη ἡ προσοχὴ τῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τῆς ἀνάγκης παρακολουθήσεως καὶ γνώσεως τῶν ἀγγλικῶν ἀπόφεων διὰ τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς, τὰς ὁποίας θὰ συζητήσῃ τὸ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος.

Τοιάυτον δικαίωμα ἔχει ἡ χώρα μας ἐκ τοῦ ἄρθρου 64 παρ. 3 τῆς συμφωνίας τῶν 'Αθηνῶν, καθ' ἦν:

«Εἰς τὰς περιπτώσεις συνάψεως συμφωνιῶν προσχωρήσεως εἰς τὴν Κοινότητα ἡ συνδέσεως μετ' αὐτῆς, δέον νὰ λαμβάνωνται πλήρως ὑπὲρ ὅφιν τὰ ὑπὸ τῆς παρούσης Συμφωνίας καθοριζόμενα ἀμοιβαίσια συμφέροντα: πρὸς τοῦτο διὰ τὸν ἀμβούνων χώραν αἱ προσήκουσαι διασυνοւσεῖς.

Εἰς τὰς περιπτώσεις συνδέσεως, ἡ ρύθμισις τῶν σχέσεων μεταξὺ τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς συνδεσμένης χώρας δύναται νὰ ἀποτέλεσῃ ἀντικείμενον συμφωνίας κατόπιν διασυνούσεων μετά τῆς Κοινότητος.

Εἰς τὰς περιπτώσεις προσχωρήσεως, οὐδὲν δικαίωμα ἡ ὑποχρέωσις δύναται νὰ προκύψῃ διὰ τὴν 'Ελλάδα, εἰμὶ κατόπιν συνάψεως μετ' αὐτῆς προσθέτου πρωτοκόλλου. Αἱ ἀναγκαῖαι προστρομογαὶ τῆς παρούσης συμφωνίας θὰ συμφωνοῦνται ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

Ταύτα λαμβάνουν πρὸς τοῦτο ἀντιστοίχως τὰ ἀναγκαῖα μέτρα συμφώνων πρὸς τοὺς καταστατικοὺς αὐτῶν κανόνας».

Ἡ 'Ελλάς, ὡς μεγάλη ναυτικὴ δύναμις, συνδεδεμένη ἥδη μὲ τὴν Ε.Ο.Κ. πρέπει νὰ ἀκουσθῇ ἐκ τῶν προτέρων καὶ νὰ ἔχῃ γνώμην εἰς τὴν θέσπισιν τῶν κανόνων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἀφαρμογὴ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 50 παρ. 3 καὶ 64 παρ. 3 τῆς συμφωνίας.

Δὲν ἀρκεῖ ἡ ἀποφυγὴ ζημιῶν τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων, τὴν ὁποίαν ἔχασφαλίζουν αἱ ἀνωτέρω διατάξεις.

Πρέπει νὰ ἐπιδιώξωμεν καὶ ὠφελεῖας καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, ἐν τῷ χώρᾳ τῆς Κοινότητος, τῆς ὁποίας σκοπός, κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τῆς συνθῆκης τῆς Ρώμης εἶναι ἡ ἀνάπτυξις τῶν οἰκονομικῶν δραστηριοτάτων τῶν κρατῶν μελῶν.

«Ἄς ὑπένθυμίσωμεν εἰς τοὺς Εὐρωπαϊκούς τῆς Κοινότητος ὅτι ἔνας ἀπὸ τοὺς ιδικούς των, ὁ πολὺς Γάλλος συγγραφεὺς καὶ δημοσιογράφος Raymond Cartier, εἰς τὸ τελευταῖον βιβλίον του «Les 19 Europes» θαυμάζει ὅσον δίλγοι, τὸ ἐμπορικὸν μας ναυτικόν, καὶ εἰς εἰδίκον κεφάλαιον ποὺ τὸ ἐπιγράφει «Ἐλλάς, ἡ Νορβηγία τοῦ Αιγαίου», δὲν διστάζει νὰ γράψῃ ὅτι «ἡ Ἀγγλία εἶναι δίλγωτερον ναυτικὴ ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα».

«Ἐνα σοβαρὸν μειονέκτημα διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, τὸ ὁποῖον θὰ προκύψῃ ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ ὅχι ἐκ τῆς θεσπίσεως κανόνων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος, τὸ ἔθιξαν ἥδη τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ προγούμενον τεῦχός των.

Εἶναι ἡ ἔλλειψις ἐλληνικῶν πλοίων γραμμῆς καὶ πλοίων - φυγειῶν. Ἀνέκαθεν ἡ ὡκεανοπόρος ναυτιλία ὑπῆρξε τὸ κέντρον τοῦ ἐλληνικοῦ ἀφοπλιστικοῦ ἐνδιαφέροντος, μὲ μοναδικὴν ἔχασφερεσιν τὴν «ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ», ἡ ὁποία ἐκμεταλλεύεται τακτικὰς γραμμὰς εἰς τὸ Continent καὶ τὰ τέσσαρα πλοία τακτικῶν γραμμῶν τῆς έταιρίας Βερνίκου - Εὔγενηδη, τὰ ὁποῖα δύμες εἶναι διὰ πολλὰ ἔτη δεσμευμένα μὲ τὴν Σουηδικὴν Γραμμὴν.

Εἶναι προφανές ὅτι μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν δυνάμεθα νὰ διεκδικήσωμεν ποσοστὸν μεταφορῶν μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος, ἀνάλογον πρὸς τὴν σημερινὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ ὅρως ἐπεσήμανον αἱ στήλαι αὐταὶ τὸ μειονέκτημα τοῦτο διὰ νὰ δώσουν ἀφορμὴν εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους ν' ἀσχοληθοῦν ἀπὸ τοῦδε μὲ τὴν ἔξουδετέρωσίν του.

«Ἐτερον ναυτιλιακὸν θέμα τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖ ιδιαιτέρων προσοχὴν είναι αἱ ἀκτοπλοΐαι μας συγκοινωνίαι.

Αὗται κατὰ τὴν διάταξιν τῶν ἄρθρων 2 καὶ 3 τοῦ N. 6059) 1934 ὡς ἐτροποιήθησαν διὰ τῶν ἄρθρων 1 καὶ 2 A.N. 112) 1936 καὶ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ N. 756) 1948 ἐπιφυλάσσονται μόνον εἰς ἐλληνικὰ ἐπιβατηγὰ ἀτρόπλοια. Ἀλλοδαποὶ στεροῦνται τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως ἐν 'Ελλάδι ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

Δὲν εἶναι τοῦ παρόντος νὰ ἀναλύσωμεν τοὺς λόγους ποὺ ὑπέγρευσαν αὐτὴν τὴν διάταξιν, ὑπενθυμίζομεν μόνον ὅτι μία χώρα μὲ τὸ σύμπλεγμα τῶν νήσων καὶ ἀκτῶν τῆς 'Ελλάδος, πρέπει νὰ ἀποδίδῃ πρωταρχικὴν σημασίαν εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας καὶ ἐν καιρῷ εἰρηνῆς καὶ ἐν καιρῷ πολέμου.

«Ἐρωτάται ἥδη: θίγεται τὸ καθεστώς τῆς ἀποκλειστικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν μόνον ἀπὸ ἐλληνικὰ ἐπιβατηγὰ ἀτρόπλοια, μετὰ τὴν δύνασιν μας μὲ τὴν Κοινήν 'Αγοράν.

«Ἀναμφισθῆτως ὅχι καὶ τοῦτο διότι τὸ ἄρθρον 75 τῆς συνθῆκης τῆς Ρώμης, τὸ ὁποῖον προβλέπει ὅτι τὸ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος ἀποφανόμενον ὡμοφώνως καθορίζει μεταξὺ ἀλλων καὶ τοὺς ὄρους ὑπὲρ οὓς οὐκ γίνονται δεκτοὶ εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς ἐνὸς κράτους μέλους τινός, οἱ μὲν ἐν αὐτῷ μονίμως διαμενοντες μεταφορεῖς, δὲν ἐπεκτείνεται, τὸ γε νῦν ἔχει, εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, δι' οὓς λόγους ἔχηγησμεν ἀνωτέρω.

«Οταν, ὅμως, εἰς τὸ μέλλον καὶ δὴ τὸ ἀμεσον, θεσπισθοῦν τοιαῦται διατάξεις, ἀσφαλῶς θὰ περιλάβουν καὶ τὴν ὡς ἄνω τοῦ ἄρθρου 75 παρ. 1 ἐδ. β' καὶ συνεπῶς πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ θέμα ἡ 'Ελλάς.

Σημειώτων ὅτι ἐν προκειμένῳ, δὲν ὑφίσταται ἀμοιβαίσια διὰ τὴν χώραν μας, διότι ὁ «Ἐλλην ἀκτοπλός ἐπιχειρηματίας μικρὰς δυνατότητας ἔχει νὰ ἀσκήσῃ ἀνάλογον ἐπιχειρηματίαν εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Ε.Ο.Κ.

«Ἴδον διατί πρέπει νὰ διατηρήσωμεν τὸ προνόμιον τῶν ἀκτοπλο-

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Eleftheriou

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

κῶν συγκοινωνιῶν ἀπόκλειστικῶς εἰς Ἑλληνικὰ ἐπίβατηγά πλοῖα και  
πρέπει καὶ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ συσταθῇ ὑ-  
πηρεσία προγραμματισμού, οἷαν προβλέπει τὸ ἄρθρον 5 καὶ 6 τοῦ  
νομοσχεδίου δι': ἄλλα υπουργεῖα, διὰ νὰ μελετήσῃ καὶ ἐπεξεργασθῇ  
ὅλα τὰ θέματα τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως, ὥχι μόνον τὰ ἀρχώντα τὸ  
πλοῖον καὶ τὰς μεταφοράς ἄλλας καὶ τοὺς ναυτικούς μας.

Πρέπει ότι γνωρίζωμεν καλός ήδη τάξ επιτάποδες τών ἄρθρων 44 και 49 της συμφωνίας των Ἀθηνῶν καὶ τῶν κεφαλαίων 1—111 τοῦ τρίτου τίτλου τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης περὶ τῆς ἐλεύθερας κυκλοφορίας προσώπων καὶ ὑπηρεσιῶν ἐντὸς τῆς Κοινότητος, εἰς τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ ναυτικοῦ, διότι οἱ ναυτικοί μας ὑπερτερούν τῶν συναδέλφων των τῶν ἔξι χωρῶν καὶ δὲν φοδούνται τὸν ἀνταγωνισμόν των. Ἀντιθέτως θὰ είναι περιζήτητοι εἰς τὰ πλοιά τῆς Κοινότητος.

Τὸ θέμα εἶναι μέγα, διότι θὰ στραφούν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα πολλοὶ ἀπὸ τοὺς μεταναστεύοντας στήμερον νέους, θὰ ἀναπτυχθῇ ἡ ἑπταίδευσις τοῦ Ε.Ν. καὶ ἡ θερικὴ οἰκονομία θὰ ὠφεληθῇ διὰ σημαντικῆς αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ συναλλήγματος.

Βεβαίως, μία τοισάντη πολιτική όποιεις μεγάλην περίσκεψιν διότι δὲν πρέπει νὰ δυσχεράνῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοϊόν, τὸ ὅποιόν καὶ σῆμαρον δὲν ἀνευρίσκει εύκολως ἐπογγελματίας ναυτικούς, ιδίᾳ ἀξιωματικούς.

“Ας μας άπασχολήσῃ και τό πρόβλημα τούτο μακροχρονίως και υπέρφανω έφημέρων έπαγγελματικών συμφερόντων και ας καταστῇ ή σύνδεσίς μας μὲ τὴν Ε.Ο.Κ., εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας, παράγων θετικός, παράγων πλούτου και ἀπασχολήσεως.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

## ΑΙ ΙΤΑΛΙΚΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ

Γράφει εἰς ἄρθρον της, ἀπεδίδουσα τὰς ἀπόφεις τῶν ιταλικῶν ναυ-  
τιλιακῶν κύκλων, ἡ Ἐφημερίς τῆς Γένοβας "L'Avvistatore Mariti-  
mo" τοῦ ἔτης, ἐνδιαφέροντα καὶ ἡμᾶς, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν περι  
Κοινῆς Ἀγορᾶς συζητησεων:

Συνεχίζεται ή συζήτησις ἐπί τῆς δυνατότητος ἡ μὴ τῆς ἔφαρμογῆς τῶν κανόνων τῆς συνθήκης τῆς Φώμης ἐπί τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῶν πιθανῶν ἀντικτύπων ἐκ τῆς προβλεπομένης προσχωρήσεως τῆς Μεγάλης Βρετανίας εἰς τὴν Κοινήν Ἀγοράν, πέραν τῶν ἑτέρων ἐπιπτώσεων τῶν προερχόμενων ἐκ τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν. Πρὸ δὲ λίγου ἀκόμη ἡ "Ενωσις τῶν Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν ἀπήγονων ἐπιστολὴν πρὸς τὸ ὑπουργό τοῦ Ἐμπορίου ἐκθέτουσα τὰς ἐπί τοῦ θέματος τούτου ἐπιφυλάξεις τῆς.

Διὰ νὰ δοθῇ μία σαφής εἰκόνη: τῆς καταστάσεως, είναι χρήσιμον νότιο πομπηϊσθρό, διτὶ ἀκόμη πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συνθῆκης τῆς Ρώμης, ἢ ἐπὶ τῶν μεταφόρων ἐπίτροπο τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας ἐνεργούσα ἐπὶ τὴν θεωρητικήν ἐπιπέδου, συνήντησε τὴν ἀπόλυτον συμφωνίαν εἴκοσι χρόνων ἐπὶ τῶν θεωρητικῶν γραμμῶν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, βασιζόμενης ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ ἐλευθέρου καὶ νομίμου συναγωνισμοῦ. Οὕτω, ἡ ἐλευθερία συναλλαγῶν καὶ μεταφορῶν δὲν ἐπέτρεψε νὰ παρεμποδίζεται ἀπό συναλλαγματικούς περιορισμούς, διακρίσεις σημαίας, μεταχειρίσεις προτιμήσεων καθοριζομένιας διὰ κυβερνητικῶν συμφωνιῶν, ἀπό ρήτρας προτιμήσεων σκαφῶν, περιλαμβανομένων εἰς ἐμπορικάς συνθήκας, ἀπό λιμενικούς κανονισμούς ἢ φορολογικάς διακρίσεις κλπ. Διά τού τρόπου αὐτού αἱ εὐρωπαϊκαὶ χῶραι προσεχώρησαν ἔκτοτε εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθέρας κυκλοφορίας καὶ τῆς ἐλεύθερᾶς συναλλαγῆς μὲν δὰς τὰ πλοῖα οἰσαδῆποτε σημαίας καὶ δ' ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων, ἀρχῖν, ἄλλως τε, ἀνάλογον πρὸς τὴν ὑποστριζόμενην ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, εἰς τοὺς ἄποιοὺς τὴν δύναμιν ἀνήκουν αἱ περισσότεραι ἢ Ἐνώσεις Ἐφοπλιστῶν». Ήξε δὲ, οἱ Εὐρωπαῖοι ἐφοπλισταὶ πλοίων γραμμῆς, καθὼς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἄλλων χωρῶν, στενῶς συνεργάζονται ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ἐπιπέδου διὰ τὴν λειτουργίας τριακούς περίπτων «Διασταύρωσης», ἐντὸς τῶν ὅποιών οὐδεμίᾳ ἐγένετο διάκρισις μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἀγορᾶς καὶ τρίτων χωρῶν.

"Η συνθήκη τῆς Ρώμης, ύποστριψίουσα τὸν ἐλεύθερον συναγωγισμόν, εὗρε γόνιμον ἔδαφος ὃσον ποτὲ ἀλλοτε καὶ πλήρη διάθεσιν πρὸς ἄσκησιν, πρακτικῶς, τὰν πλέον ἐρυτάρων ἀρχῶν τῆς οἰκουμενῆς ἐλευθερίας. Ἐκ τούτου ἀκριβῶς καὶ προθῆλεν ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 110, ἐνθα τονίζεται, ὅτι ἡ Κοινότης τῶν "ΕἼ εἶπιμενει νά ἀπόσυνα, ὅπως

Κοινή Ἀγορά ἐνεργή ὡς οἰκονομικός συνασπισμὸς τείνων εἰς μορφὴν ἀπομονώσεως, ἔναντι τρίτων χωρῶν. Τούτο εἶναι ιδιαιτέρως λογικὸν εἰς τὸ τομέα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, σθιτὶς, ὡς συνδεόμενος μὲ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, δὲν δύναται νὰ περιορίζεται ὑπὸ στενοῦ οἰκονομικοῦ ὄργανοισμοῦ. Αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτιλιακαὶ δραστηριότητες, μόνον εὖν παγκόσμιοι πλαισιοὶ δύνανται ν' ἀναπτυχθοῦν, ή δὲ διαιρέσῃς τοῦ κόσμου εἰς οἰκονομικοὺς συνασπισμούς καὶ ἡ προσφυγὴ εἰς τακτικὴν διαιρέσεων ἡ εἰς συστήματα προτίμησεως, δὲν δύναται νὰ δηγήσῃ, εἰμὶ μόνον εἰς παρακμὴν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ συνθῆκη τῆς Ρώμης ἐμπνέεται ἔκ τῶν ἀρχῶν ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι εἰχοῦσση σφυρηλατηθῆν ὑπὸ τῶν μετεχουσῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος χωρῶν. Πράγματι, δὲν ἀναφέρει ἡ συνθῆκη τὰς θαλασσίας μεταφοράς, εἰμὶ μόνον εἰς τὸ ἀρθρόν 84, παράγραφος 2, δῆπερ ἐπιφυλάσσει εἰς τὸ συμβούλιον τῆς Κοινότητος τὸ δίκαιώματα νὰ ὅριζῃ, δι' ὅμοφωνως λαμβανομένης ἀποφάσεως, κατὰ τίνα τρόπον, ἐν τίνι μέτρῳ καὶ ὑπὸ ποιῶν διαδικασίαν δύνανται νὰ ἐφαρμόζωνται ἐπὶ τῶν θαλασσίων δραστηριοτήτων οἱ γενικοὶ αὐτοῦ κανόνες.

Πρόκειται οὖν νὰ ἔξευρεθῇ τρόπος ἀποκαθιστῶν τὴν ἀμονίαν μεταξὺ Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς καὶ παγκοσμίου τοιωτῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν οἱ ὄλλανδικοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι φρουσῦν, διὸ διεύρυνσις τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς διὰ προσχώρησεως τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν θὰ προσετέριζε σημαντικά ὁφελή ματα, δεκτοῦ δυτοῦ, διὸ θὰ ισχύσουν εἰς εύπτερον πλαίσιον αἱ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος διακηρυχθεῖσαι ἀρχαὶ καὶ διὸ θὰ καταστῇ δυνατόν, ὅπως ἡ θαλασσιά δραστηριότης ἀναλάβῃ ρόλον μείζονος σπουδαιότητος εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Εἰς τὸ Ρότερνταμ ἰθεωρεῖτο δύσκολον νὰ προΐδῃ τις, ποῖα θὰ εἶναι τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῶν ἀνωτέρω συμμετοχῶν ἐπὶ τῆς προσφορᾶς θαλασσιῶν μεταφορῶν, ἀν δηλαδὴ ἀφ' ἐνός, εἶναι δυνατόν νὰ ἀναμένεται αὔξησις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου ἂν θὰ πρέπει νὰ τοισθῇ, διὸ ἡ δραστηριότης τοῦ ὄλλανδικού στόλου ἔξαρτάται ἀπολειπτικῶς ἐξ ἐμπορικῶν παραγόντων καὶ οὐχὶ πλέον ἐκ συμφωνιῶν συναπτομένων ἐπὶ πεδίου τῆς Κοινότητος. Προσετίθετο, διὸ οἱ Ὀλλανδοὶ ἐφοπλισταὶ οὐδέποτε κατὰ τὸ παρελθόν ἐφοδήθησαν τὸν ἀγγλικὸν καὶ τὸν νορθηγικὸν συναγωνισμόν, ὅμφοτέρους μὴ δυναμένους νὰ ἀποφεύχθουν διὰ τῆς προσχώρησεως τῶν χωρῶν αὐτῶν εἰς τὴν Κοινήν Εὐρωπαϊκήν Ἀγοράν. Φρουσῦν, τούναντίον, οἱ Ὀλλανδοί, διὸ ἡ συνέχισις τοῦ ἐν λόγῳ συναγωνισμοῦ εἶναι οὐσιώδης πρὸς διατήρησιν τῆς ὀμαλῆς τορείας τῆς ἀπό την θαλασσῆς κινήσεως, ἀν δὲ τὴν Τηθηῆ, ὅπως ἡ ἀγγλικὴ καὶ ἡ νορθηγικὴ προσχώρησις γινούν ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐγκρίσεως τῶν ἄφορῶντων τὴν θαλασσίαν ναυσιπλοῖαν εἰδικῶν ρητῶν.

Οι Σουηδοί έφοτλισταν ύποστριζουν ἀνάλογον ἄποινιν καὶ θεωρούν τὴν διεύρυνσιν τῆς Κοινότηος ὡς ἔξιχον δργανον πρὸς πληρεστέραν ἐπιβεδαίωσιν τῶν ἀρχῶν ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Θέτουσι, δημοσί, οἱ Σουηδοί μερικοὺς ὅρους, ὅσους ἀφοράτικά τὴν τακτικήν τῶν ναυτηγικῶν ἐπιχορηγήσεων, τὴν ὅποιαν ἀκόλουθων χώρων τινές. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἡ ὀπευθυνθεῖσα ὑπὸ τῆς σουηδικῆς «Ενωσεως» ἐπιστολὴ πρὸς τὸν ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου, τονίζει μεταξὺ ἀλλαγῶν: «Τὸ ζῆτημα τῆς εἰσόδου τῆς Σουηδίας εἰς τὴν Κοινὴν Εὐρωπαϊκὴν Αγορὰν, ὑπὸ μίαν ἢ ἀλλήν μορφήν, εἶναι, ἀναμφιδόλως, σηματικὸν ἀποτέλεσμα τῶν Σουηδίους ἐφοτιστάς. Αἱ μέχρι τούδε διεισχθεῖσαν ἐν τῷ χώρῳ συζητήσεις ἀφέωρων, κυρίως, τὰς πολιτικάς ἀπόψεις καὶ συνεπῶς τὴν ισορήμην, ἥτις δέον νὰ δοθῇ εἰς τὴν συμμετοχὴν τῆς Σουηδίας. Δεδομένου ὅτι αὕτη ζητεῖ νὰ γίνη μέλος τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς καὶ δτι σοβαρῶς ἐτοιμάζεται διὰ τὰς προκοπτικάς συνυμιλίας, ἐπέτητη ἡ στιγμή, δημοσία ἐπιστολὴ ἡ προσοχὴ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἀπόφεων, αἵτινες θὰ ἀναψύχουν ἐνέργως, ὅσταν ἡ Σουηδία ἐμφανισθῇ μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς».

Ἐν συνεχείᾳ ή «Ἐνωσις» τών Σουηδών ἐφοπλιστῶν ὑπόστηριζε τὴν μυμονή εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλεύθερίας τῶν Θαλασσίων μεταφορῶν. Θεωροῦσαν ἐπικίνδυνον νά τα παραμεινεῖ τὸ θέμα τούτο ἀκαθόριστον, λόγω ἡς ὑφιστάμενης μεγάλης ἀνεβάστητος, δύσον ἀφορά τὴν ἔρμητείαν οὐν ἀρθρου 84, τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης. Ἡ «Ἐνωσις» φέρεται νὰ δεχητὴν συμμετοχήν, ὡς βοηθειαν πρὸς ὑποσανατάκτους χώρας, διποτὲ προσέλεπε ἡ συνθήκη τῆς Ρώμης, ἀλλ᾽ ἐπειδὴ αἱ μέχρι τοῦδε γενόμεναι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀπόστολαι ήσαν συνδεδεμέναι μὲν ῥήτρας «διατίσεως σημαίας», ζητεῖ νὰ ἔχεσσαφαλισθῇ καὶ ἐπὶ τῶν ἀπόστολῶν τούτων ἡ ἐλεύθερος ἄκλωνη σημαίας.

# RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

**STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES**

**HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN**  
P.O.B. 116 P.O.B. 184  
TEL. 72-356 TEL. 2450

WADI HAL  
P.O.B. 68

**PIRAEUS  
BIZAHL BUILDING**

JEDDAH  
BOB 366

ALSO IN DJIBOUTI  
P.O.B. 15

MASAWA  
P.O.B. 6

ASSAB  
P.O.B. 63

ASMARA  
P.O.B. 111

**ADDIS ABABA**  
P.O.B. 312

ADEN (CAMP)  
P.O.B. 55

TEL. 8 TEL 488  
UNDER THE SAME

UNDER THE STYLE  
**THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED**

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

# ΕΙΣ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΙΔΡΥΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

## Η ΘΕΣΙΣ, ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

### ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ Κ. Θ. ΛΟΪΣΙΟΥ

Ἐπί τῇ εὐκαιρίᾳ τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 100ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. ὁ πρόεδρος τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου αὐτοῦ πλοίοιρχος λιμενικός κ. Λοΐσιος ἀδρῶς ἀπεικονίζει εἰς τὸ κατωτέρω σύντομον, ἀλλὰ τόσον ἐμπειριστατωμένον ἄρθρον του, τὴν σημερινὴν θεσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας Ἱδρύματος, τοῦ ὅγκου τῶν ὑπηρεσιακῶν του ἀναγκῶν καὶ τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζει, ἵνα τοῦτο πληρέστερον τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἐπιτελέσῃ. 'Ο κ. Λοΐσιος, ὁ ὑπευθύνως διεισχειρίζομενος τὰ ζητήματα τοῦ Ταμείου, είναι καὶ ὁ ἀρμοδιώτερος νὰ εἰσηγήται τὰ ληπτέα ὑπὲρ αὐτοῦ καὶ τῶν μυριάδων ἡσφαλισμένων του μέτρα, καθὼς καὶ νὰ προδιαγράψῃ τὰς κατευθύνσεις τῆς ὅλης πολιτικῆς του Ταμείου εἰς τὰ οἰκονομικὰ καὶ τὰ διοικητικὰ αὐτοῦ πράγματα.

Τῶν διαπιστώσεων ἀκριβῶν καὶ τῶν εἰσηγήσεων τοῦ κ. προέδρου τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπαύγασμα είναι καὶ τὸ κατωτέρω ἄρθρον.

Ο πρώτος αἰώνιος τῆς λειτουργίας τοῦ Ν.Α.Τ. ἔκλεισε διὰ τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς ἑκατονταετηρίδος του, τὸν ὅποιον ἐλάμπτυνον διὰ τῆς παρουσίας των ἡ A.M. ὁ Βασιλεὺς, ὁ πρώτος ναυτίλος τῆς Ἑλλάδος καὶ ἡ A.B.Y. ὁ Διάδοχος, ὁ πρώτος Ἔλλην ναυτικός Ὀλυμπιονίκης. 'Η δευτέρα ἑκατονταετή του Ἱδρύματος ἥρχισε καὶ μάλιστα ὑπὸ ἀριστους οἰωνούς, ὅπως καὶ ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στ. Κωνιάδης ἐτόνισεν εἰς τὸ πανηγυρικόν του λόγον.

'Υπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ ἐπὶ σειράν ἐτῶν προέδρου τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. νομίζω διτὶ θά δημιύμην νὰ δώσω, χάριν τοῦ εὐρυτέρου ναυτικοῦ κοινοῦ, μίαν σκιαγραφίαν τοῦ σημερινοῦ ἀσφαλιστικοῦ των Ἱδρύματος, ἵνα καταστῆ ἀντιληπτὸν τὸ πολυσχίδες, ἡ ἰδιομορφία καὶ ἡ μέχρι τούδε τηρηθεῖσα πολιτική εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ταμείου, ἐποικοδομηθῆ δὲ ἐδραστέρων ἡ πρὸς αὐτὸν καὶ τὴν ἀποστολὴν του ἐμπιστοσύνη τῶν ὅκτω μυριάδων τῶν ἡσφαλισμένων του.

Τὸ Ν.Α.Τ. ἀποτελεῖ μεγάλον ὄργανοισμὸν οἰκονομικόν, ναυτιλιακὸν καὶ ἀσφαλιστικόν. Ηὔτιχσε νὰ διοικηθῇ ὑπὸ προέδρων καὶ Διοικητικού Συμβουλίου, ποὺ ἐπέδοθησαν εἰς τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν του καὶ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων του μὲ βαθεῖαν προσήλωσιν καὶ ἀφοσιώσιν, αἵτινες καὶ ἀποτελοῦν πλέον παράδοσιν εἰς τὴν διοίκησιν του. Αὕτη, πλαισιουμένη ὑπὸ ὑπουργῶν καὶ ὑπουργείου ἀμιλλωμένων εἰς στοργὴν πρὸς τὸ 'Ιδρυμα καὶ ὑπὸ διεύθυνσεων καὶ προσωπικοῦ προστλωμάνων εἰς τὴν διακονίαν τοῦ Ν.Α.Τ., ἐπέτυχε, ἴδια κατά τὰ τελευταῖα τεσσαράκοντα ἔτη, νὰ καταστῆσῃ τούτῳ ὑγιά καὶ ρωμαλέον κοινωνικὸν φορέα, διότι ἔγγρωρισαν οἱ διοικήσαντες αὐτὸν καὶ τὴν ἀνατομίαν του καλῶς καὶ ὅρθην ἔθεσαν διάγνωσιν τῆς θεραπείας τῶν ἀναγκῶν του.

Ὦς οἰκονομικὸς ὄργανοισμὸς τὸ Ν.Α.Τ. σήμερον συγκεντρώνει ἀσφαλιστικά ἀποθεματικά ὑπὲρ τὰ 510.000.000 δρχ., ἐπενδεδυμένα κατὰ τὸν δυνατὸν ἀσφαλέστερον καὶ συντροπικώτερον τρόπον, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ τεκμαίρεται διτὶ ἔξηντληθησαν τὰ περιθώρια ἀποδοτικότερας ἐκμεταλλεύσεως τῶν.

Αἱ διαχειριστικαὶ καὶ λογιστικαὶ ὑπερεσίαι τοῦ Ταμείου συναντοῦν μεγάλους δυσχερεῖας εἰς τὸν διεκπεραίων τῆς τρεχούσης ὑπηρεσίας, λόγῳ τοῦ ὅγκου τῶν ἐργασιῶν του. Διὰ τῶν εἰσαγομένων μηχανογραφικῶν καὶ μηχανολογιστικῶν συστημάτων ἐλπίζεται βασίμως, ὅτι τὸ 'Ιδρυμα θὰ ἀποκτήσῃ ἰδινικὴν ἀκρίβειαν καὶ ταχύτητα ἐνημερώσεως. Μὲ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος δὲν ἀναμένεται αὐξητικὴς τῶν ἔξιδων διοικήσεων πέραν τῶν δύσων θὰ ἀπητούντω διὰ τὴν μερικὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ταμείου.

'Ἄς σημειωθῇ, διτὶ διὰ τοῦ Ν.Α.Τ. ἔξυπηρετούνται αἱ διαχειρισίεις καὶ τὰ λογιστήρια τῶν Ἐπικουρικῶν Ταμείων τῶν ναυτικῶν, τῶν Τ.Π.Α. E.N. καὶ τοῦ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν., τὸ Κεφάλαιον Ἀσθενείας καὶ Ἀνεργίας καὶ συνεπώς καὶ ὁ Οἶκος Νάυτου καὶ τὸ G.E.N.E., τὸ Κεφάλαιον Προστασίας Φυματικῶν Ναυτικῶν, τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, τὸ Κεφάλαιον Δυτῶν καὶ ἡ Πλοηγική Ὑπηρεσία. Τὸ σύνολον τῶν ἐπηρίσιων εἰσπράξεων δὲν αὐτὸν τῶν διαχειρίσεων, συμπειριλαμβανομένων καὶ

τῶν τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπερβαίνει τὰ 330 ἑκατομμύρια δραχμάς, ἐνῷ τὰ ἔξοδα διοίκησεως διτὶ δῆλην μὲν τὴν διαχείριστιν ταύτην ἰσούνται πρὸς τὸ 5.1% τῶν ἔσοδων, διτὶ μόνον δὲ τὸ Ν.Α.Τ. εἰς 4% τῶν ἐπηρίσιων ἔσοδων του. Διτὶ οἰκονομικὸν ὄργανοισμὸν τοῦ μεγέθους τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῆς ἀνάταξης ἐπαρχίας τῆς Ἑλλάδος καὶ τὸ ἔξωτερον διακλαδώσεώς του τὸ κόστος τῆς διοίκησεως αὐτοῦ είναι πράγματι ἐλάχιστον.

Ὦς ναυτιλιακὸς ὄργανοισμὸς τὸ Ν.Α.Τ. σχεδὸν ταύτιζεται πρὸς μίαν παμμεγέθη ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἡ ὁποία περιλαμβάνει τὸ πλεῖστον τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Σήμερον, χάρις εἰς τὴν ὑγιά πολιτικήν, τὴν ὁποίαν ἔχαραξαν οἱ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ὑπουργοί τῶν κυβερνήσεων τοῦ κ. Κ. Καραμανῆ καὶ αἱ τάξεις τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων ἐπυκνώθησαν καὶ ὑπὲρ τὰ 550 ποντοπόλα πλοία ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἐλληνικῶν συμφερόντων διατηρούν τὰ πληρώματά των ἡσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Είναι κατὰ συνέπειαν τὸ Ν.Α.Τ. μία τεραστία ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις μὲ μόνην τὴν διαφοράν διτὶ, ἐνῷ δὲν διαχειρίζεται οὐδὲν πλοίον, ἀπεκδέχεται διμῶς πλήρως τὸν παλμὸν τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας δυσμενῶν ἐμύενων μεταπτώσεων. 'Εκ τῶν ἐπηρίσιων ἔσοδων του τὰ 73.5% προέρχονται ἐκ τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας, τὰ 10% ἐκ τῆς λοιπῆς ναυτιλίας καὶ μόνον 16.5% ἐκ τῶν προσδόδων τῆς περιουσίας του καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου. 'Ο ἐντόνως ναυτιλιακός χαρακτήρα τοῦ Ν.Α.Τ. δημιουργεῖ διά τὸν κρατικὸν παράγοντα, τὴν διοίκησιν αὐτοῦ καὶ τοὺς ἡσφαλισμένους μίαν διαρκὴ ἀντηχίαν, διότι ἡ τύχη καὶ ἡ πορεία τοῦ 'Ιδρυματος συνδέονται ἀμέσως μὲ τὴν κίνησιν τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας. Τὸν χαρακτήρα δὲ αὐτὸν τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπέδειξεν ὁ καθηγητής κ. Στρ. 'Ανθρεάδης εἰς τὸν ἐπὶ τῷ ἔορτασμῷ τῆς 100ετηρίδος λόγον του, ὅταν ὑπεγράμμισεν διτὶ ἐνῷ τὰ ἐν 'Ἑλλάδι οἰκονομικά κατοχῆς, τὸ Ν.Α.Τ. ἀπεκδύσιμον ἐν τῆς ἐργασίας τῆς εἰς τὴν έργαζομένην ναυτιλίαν.

'Ἐκ τῆς τοιαύτης φύσεως του τὸ Ν.Α.Τ. ὄφελει νὰ τηρηται συνεχῶς καὶ ἀδιαλείπτως ἐνήμερον τῶν συνθηκῶν ἐργασίας, τῶν δρων ἐκμεταλλεύσεως, τῆς ποιοτικῆς συνθέσεως, τοῦ εἰδίους ἀπασχολήσεως τῆς ναυτιλίας, ἵνα ἀναλόγως τῶν περιστάσεων διαμορφώνηται τὴν πολιτικήν του καὶ τὰς προβλέψεις του. 'Ἐάν π.χ. ἡ εἰσφορούσα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ναυτιλία ἀντιμετωπίζῃ ἐνδεχομένη κάμψιν τῶν ἐργασιῶν τῆς, ἡ διοίκησις τοῦ 'Ιδρυματος δὲν δύναται νὰ ἀναζητῇ ἐξ αὐτῆς μείζονας πόρους ἢ νὰ αὐξήσῃ τὰς δαπάνας του. 'Άλλο τὸ ζῆτημα ἔν πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἐπιδράσεων τούτων τὸ Ταμείον προχωρεῖ εἰς τὴν διαμόρφωσιν ἐπαρκούς υψους ἀποθεματικῶν. Φρονῶ διτὶ τίποτε δεν καθιστᾷ δυσχερεστέραν τὴν διαχείρισιν τῶν συμφερόντων τοῦ 'Ιδρυματος ἀπό τὸν μεγάλην ἐξάρτησιν αὐτοῦ ἀπό τὴν ναυτιλίαν καὶ δῆ τὴν ποντοπόρον. Τὸ γεγονός δὲ τούτο, ἐνῷ ἐπιβάλλει τὴν μετὰ μεγάλης συνέσεως διοίκησιν τοῦ Ταμείου, προκαλεῖ παράπονα τῶν συνταξιούχων πιεζομένων μᾶλλον ὑπὸ τῶν ἀμέσων καθημερινῶν ἀναγκῶν παρὰ ἐκ τοῦ ἐμμέσου κινδύνου νὰ εὐρεθῇ τὸ 'Ιδρυμα τῶν δεδομένην στιγμὴν ἀνευ ἐπαρκῶν ἀποθεματικῶν. 'Ἐν τούτοις διὰ νὰ καταστῇ τὸ Ν.Α.Τ. ἀσφαλές καὶ διὰ νὰ ὑφίσταται τὰς μικροτέρας δυνατάς ἐπιδράσεις ἐκ τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὄφελει νὰ συγκεντρώῃ τὰ ἀναγκαῖοντα αποθεματικά, τὰ ὁποῖα ἀποτελοῦν τὴν ἀσφαλιστικήν του δικλεῖδα.

'Ὀς ἀσφαλιστικὸς ὄργανοισμὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἔρχεται μετά τὸ I.K.A. καὶ καλύπτει τὸ σύνολον τῶν ὑπαλλήσεων ἐργαζόμενων 'Ἑλλήνων, ἔγγιζόντων σήμερον τὰς 80.000 ἡσφαλισμένων. Διὰ τὴν συνταξιοδοτήσιν τῶν 15.000 περίπου συνταξιούχων του τὸ Ν.Α.Τ. διαθέτει ἐπηρίσιας τὸ 89.5% τῶν δαπανῶν του, ἐπὶ τῇ βάσει δὲ ἀναλογιστικῶν ὑπολογισμῶν διτὶ ἔκαστον ἔτος πρέπει νὰ ἀναμένεται καὶ παραπτεῖται αὐξησης τῶν διατάξεις δαπανῶν κατά 8 — 10.000.000 δρχ. 'Ὅπως εἰς τὸν διαφαλιστικὸν φορέα, οὕτω καὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τὸ κεφαλαιώδες θέμα είναι ἡ ισοζύγιση τῶν δαπανῶν καὶ τῶν ἔσοδων. Προκειμένου περὶ τῶν δαπανῶν αὐταὶ ἀντιστοιχοῦν εἰς 78% κατὰ μέσον ὅρου ἐπὶ τῶν ἔσοδων τῶν τελευταίων ἐτῶν καὶ ἀναλυτικώτερον συνίστανται εἰς 70%

Διὰ τὰ πλοῖα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς 'Ιαπωνικούς Λιμένας, οἱ:

**N. LIAROS & CO. LTD.**

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Eίναι πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔξυπηρετήσουν διτὶ οἰονδήποτε πρόδλημα σᾶς ἀπασχολεῖ.

Ἡ πολυετής πείρα ἐν 'Ιαπωνίᾳ τῶν μηχανικῶν καὶ ναυτηγῶν ποὺ ἀποτελοῦν τὴν ἐταιρείαν μας, σᾶς ἔγγυῶνται Ταχυ-

τάτην καὶ Οἰκονομικώτατην ἔξυπηρέτησιν.

Tηλεγραφική Διεύθυνση:  
NILAROS TOKYO

Tηλέφωνον: TOKYO 481 - 4764

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

διά πληρωμήν των παροχών, 4% διά έξοδα διοικήσεως και 4% διά συντήρησην, ασφάλισην, φόρους και άποσθέσεις άκινήτων.

Έτσι της τοιαύτης κατανομής των δαπανών θα πρέπει νά συναχθῇ τό συμπέρασμα, ότι ή διοίκησης τού Ταμείου ήκολούθησε τήν πλοιτικήν τής συμπιέσεως τών δαπανών και τής έξοικονομήσεως πλεονασμάτων, χάριν τής δημιουργίας άποθεματικών. Μολονότι ή τοιαύτη διαχείρισις θα ήτο δυνατόν νά θεωρηθῇ, ότι δὲν ώδήγησε τάς συντάξεις εἰς τό άρμόζον έπιπεδον ζωῆς, προσεκτικώτερά άναλυσις τής θέσεως τού Ταμείου δικαιολογεῖ πλήρως ταύτην. Αι μεγάλαι εἰσπράξεις τού 'Ιδρυματος προήλθον έτης συμβατικής άσφαλίσεως τών πληρωμάτων τών ξένων πλοίων, πρὸ τής όποιας τάς άποθεματικά τού Ν.Α.Τ. ήσαν έλαχίστα, μετά δὲ ταύτην πρέπει νά είναι μεγάλα ίνα άντιμετωπισθῶν τάς κατά χιλιάδας χρεούμενα εἰς βάρος τού Ταμείου συντάξιμα ἔτη τών πληρωμάτων τούτων. 'Εν τῷ μεταξὺ μὲν ἀφετηρίαν 520.000 Λ.Α. τού 1945 και συνεχώς αύξανόμενον τό άριθμον τών συντάξιούχων, τό Ν.Α.Τ. ήδυνθήτη νά άντιμετωπίσῃ δύο ναυτιλιακάς ύφεσεις, τήν πρὸ τής Κορέας και τής μεγάλην κρίσιν τού 1957 — 1959.

'Άλλ' ή άντιμετωπίσις αὐτή έκόστισε τήν μείωσιν τών έσόδων του κατά σημαντικά έτησίων ποσά, λόγω τής άκινησίας τών πλοίων και τής αύξησης τών δαπανών του, λόγω αύξησεως τού άριθμού τών έτη τής ναυτιλιακής κρίσεως ύποχρεωθέντων εἰς συνταξιοδότησιν πλασιών ναυτικών.

"Ηδη, ότε έπεραστώθη ή άναλογιστική μελέτη έπι τών οίκενομικών τού 'Ιδρυματος και θα ήπαρξῃ έπιστημονικός γνώμων διά τάς άποφάσεις τής διοίκησεως, θα άντιμετωπίσῃ και ή περίπτωσις βελτιώσεως τών συντάξεων έπι κοινωνικώτερων βάσεων.

'Ως πρὸς τάς συντάξεις εἰς τάς διά πάντα, διστις δὲν γνωρίζει τάς συμπληγάδας πέτρας διά τών όποιων διῆλθε τό 'Ιδρυμα, τούλαχιστον κατά τούς δύο παγκοσμίους πολέμους, θα πρέπει νά θεωρούνται διότι παρέμειναν εἰς χαμηλὸν έπιπεδον. 'Έξ ένος μόνον σημείου τό όποιον θά παραθέσει θά γίνηται άντιληπτόν διό τό ψυχος τών εἰσφορών δὲν ἀπετέλεσε πάντοτε τόν θεμελιώδη συντελεστήν τού ψυχος τών συντάξεων. Τά 55% τών σημειών συντάξιούχων, και κατά τά προγούμενα ἔτη πολλοὶ περισσότεροι, λαμβάνουν τήν σύνταξιν τού «κατωτάτου δρίου». 'Η σύνταξις θμως αὐτή είναι κατά πολὺ άνωτέρα τής έξαγομένης έκ τού υπολογισμού, ως ούτος διαγράφεται εἰς τόν υόμον. 'Εν τούτοις πρὸς συμπλήρωσιν πολλῶν χιλιάδων συντάξεων κατωτέρων τού «κατωτάτου δρίου» μέχρι τού δρίου τούτου δαπανῶνται χρήματα μηδέποτε εἰσπραχέντα άπό τούς συντάξιούχους τούτους. 'Εάν, θμως, τό «κατωτάτου δρίου» κοστίζῃ εἰς τό Ταμείον πολλά, δὲν σημαίνει διό τή καθιέρωσίς του δὲν είναι θρή, διότι τάς παροχάς πρέπει νά διέπουν κοινωνικά κριτήρια και ή άναγκη τής καλύψεως τών βασικών άναγκων τού συντάξιούχου.

'Εάν αι παλαιότερει συντάξεις θεωρούνται χαμηλαί, αι υπό τό καθεστώς τών ισχυόντων νόμων άπονεμόμεναι νέαι είναι εἶπερκέσταται, διότι κατά τό έτος 1961 ή μεγίστη χορηγηθείσα σύνταξις άνηλθεν εἰς δρ. 5.634 και ή μέση εἰς δρ. 1.274 μὲ τάσιν συνεχούς αύξησεως. 'Εν τούτοις, ύπάρχει μία διάφορος μεταχείρισις τών παλαιών συντάξεων, όφειλομένη εἰς τό γεγονός διό τό ψυχος τών συντάξεων έπεραχέσται έκ τών έκαστοτε μισθών τών ισχυόντων εἰς τά άκτοπλοικά έπιβατηγά σκάφη. Κάθε αύξησης τών μισθολογίων τούτων έπιδρα άνωνωτικώς έπι τών συντάξεων, πού άπονέν ονται κατά τήν διάρκειαν τής ισχύος τής παρασχεθείσης μισθολογικής αύξησεως, άλλ' αὐτή δὲν έπιδρα έπι τών προγούμενων συντάξεων αι όποιαι δὲν άναπτροσαρμόζονται.

Eίς την σημείον τούτο θα ήθελα νά τούσιω, διό τό Ν.Α.Τ. δὲν είναι μόνον άσφαλιστικός φορεύς, διά τούς ναυτικούς, άλλα και μέσον ένθαρρυνσεως τών Έλλήνων νά τραπώσι πρὸς τήν ναυτιλίαν και νά παραμείνουν εἰς τάς τάξεις τών ναυτιλομένων. Διά νά έπιτελέσθη δέ άσφαλτερον τήν τελευταίαν τού πρέπει τό ψυχος τών παροχών νά είναι τούσιων, ώστε νά έδραισται εἰς τήν ναυτικού τού αιθηματής τής άσφαλτειας και ή βεβαιότης διό τή ποτε καταστά άνικανος ή θταν θα γηράσῃ, αύτός και ή οίκογενεία του θα έχουν τά μέσα τής συντηρήσεως των, τούλαχιστον. Διά τούς λόγους τούτους αι συντάξεις τού Ν.Α.Τ. θα πρέπει νά άκολουθησουν τήν δημαρχήν καμπύλην και τάς μικράς διαφοροποίησης μεταξύ άνωτάων και κατωτάων δρίων. Τούτο δέ δύναται νά έπιτευχθῇ διά μεθοδικού προγραμματισμού, άποδελποντος εἰς τήν βαθμαίαν αύξησην τών παλαιών συντάξεων μέχρις έξισώσεως τούτων πρὸς τάς νέας. "Αν ούτως τεθῇ δη προγραμματισμός θα πρέπει νά διερευνηθῇ, άν τά έσοδα τού Ταμείου θα έπιτρέψουν και τήν πραγματοποίησιν του.

Νομίζω διό τή διερεύνησης αὐτή δὲν δύναται νά καταλήξῃ εἰς θετικά και άμετάβλητα δεδομένα, διότι παρεμβάλλονται άπρόβλεπτοι, νομι-

σματικοί, βιωτικοί, έργασιακοί ποράγοντες. Είναι, θμως, δυνατόν νά τεθούν ώρισμέναι γενικαὶ κατευθύνσεις, διά τών όποιων νά πραγματοποιηθῇ αύξησης έσόδων, άνεπηρεάστων άπό τάς ναυτιλιακάς ύφεσεις. Αι κατευθύνσεις δέ αύται πρέπει πρίν η καταφύγη τό Ταμείον και πάλιν πρὸς τήν ναυτιλίαν νά έχαντησουν τά περιθώρια αύξησης τών προσόδων τής περιουσίας τού Ταμείου και τής είσφορᾶς τού κοινωνικού συνόλου.

'Η περιουσία τού 'Ιδρυματος σήμερον άποδιδει καθαράν πρόσδοδον έκ 19 έκαπτομ, έπηρος και έχει έπενδυθη κατά 76.6% εἰς καταθέσεις, 14.9% εἰς άκινητα, 7.7% εἰς ναυτιλιακά δάνεια, 0.8% εἰς άξιας και 0.06% εἰς στεγαστικά δάνεια.

'Ετσι τών έπειν διό σεων τούτων αι μάλλον προσδοφόροι είναι αι είς ναυτιλιακά δάνεια και αι είς άκινητα. Παρ' άλη, θμως, τήν προτίμησην τής διοίκησεως εἰς τάς άπενδυσεις ταύτας, είναι αὐτή ύποχρεωμένη νά διατηρηται καταθέσεις παρά Τραπέζαις, δηλαδή άμεσων ρευστοποίησεως εἰς ποσά ίκανά διά νά άντιμετωπίσῃ άμεσων ταμειακάς άνάγκας. Τούτο, θεβαίως, δέν σημαίνει διό άλλα τά είς Τραπέζας διαθέσιμα πρέπει νά παραμένουν έκει, διότι μέρος μόνον άρκει διά άμεσους άνάγκας πληρωμῶν. Τό ύψος τών καταθέσεων τούτων θα εύρεθη έκ τής άναλογιστικής μελέτης, ώστε τό ύπολοιπον νά πρωθηθῇ πρὸς άλλας άπενδυσεις και διή τήν άξιοποίησην τών άκινητων και τήν χορήγησην ναυτιλιακών δανείων. 'Η δευτέρα μορφή έπενδυσεως είναι εύχερεστέρα, άποδοτική και κείται έγγυτερον πρὸς τόν χαρακτήρα και τήν άποστολήν τού Ν.Α.Τ. 'Η κειμένη, θμως, νομοθεσία δέν εύνοει εύελιξιαν ούτε συνδυασμούς, διότι καθορίζει άκριδων τά κριτήρια δανειοδότησης. 'Η πρώτη, ή είς άκινητα έπενδυση, άν και είναι δαπανηρά έπιβαλλεται διά λόγους άσφαλτεις τών κεφαλαίων τού Ν.Α.Τ. και πρὸς άποκτησιν μείζονος προσόδου.

'Ως πρὸς τούς κοινωνικούς πόρους θα πρέπει νά έπισημάνωμεν, διότι τό Ν.Α.Τ. ύστερει σοβαρών έναντι άλλων άσφαλιστικών φορέων. Θα άναφέρω μόνον μερικούς διά νά άποδειχθῇ ή μειονεκτική του θέσης. Τό ύψος τών κοινωνικών πόρων έπι τού συνόλου έσόδων τού Ταμείου συμβολαιογράφων άντιπροσωπεύει τά 90%, τού Ταμείου νομικών τά 83%, τών χρηματιστών τά 90%, τού ΤΣΑΥ τά 54%, τού ΤΕΑ ΠΟΚΑ τά 50.94%, τού Ταμείου ήθοποιών τά 68%, και τού ΤΑΚΕ τά 60%. Εις σωρείαν άλλων Ταμειών τά έκ τών κοινωνικών πόρων έσοδα ήπερβανουν άσθθητώς τά τού Ν.Α.Τ. είς τήν συμμετοχήν του είς την έπιβάρυνσιν τού κοινωνικού συνόλου.

'Άλλ' έκτός τούτων τό Ν.Α.Τ. καταθάλλει είς τό Δημόσιον έπισημών διά φόρους έπι τών προσόδων τής περιουσίας του (πλήν τών έκ τών τόκων τών ναυτιλιακών δανείων προερχομένων) τό ποσόν τών δρ. 2 έκαπτομ, περίπου. Νομίζω διό μία άναθεώρησης τών φορολογικών έπιβαρυνσεων και τών είς τό Ν.Α.Τ. περιερχομένων ποσοστών έπι τής άποδεσης φορολογιών τίνων άποτελει θασικήν και πλήρως δικαιολογημένην άξιωσιν τών χιλιάδων ναυτικών, οι όποιοι διά νά μεταχειρισθώμεν τήν κλασικήν έκφρασιν τού μακαρίου Ζωκιού «θησαυρούς ξένους εισκομίζουν είς τήν ίδιαν αύτών πατρίδα».

'Εκ τής μείζονος άποδοσεως τής περιουσίας τού Ταμείου και έκ τήν βελτιώσεως τών κοινωνικών πού πόρων θα προκύψουν σημαντικά ποσά, τά όποια άκινητων διά τό 'Ιδρυμα δύνανται νά διατεθῶσι διά τήν πραγματοποίησην άλεογισμένου προγραμματισμού άναπροσαρμογής τών παλαιών συντάξεων, άρχης γενομένης έτη τών χαμηλοτέρων έξι αύτών. 'Εκ τών μέχρι τούδε — είς γενικάς γραμμάς — έκτεθέντων δυνάμειδα νά συναγάγωμεν τό συμπέρασμα, διό τό Ν.Α.Τ. διά τών σχηματισθέντων άποθεματικών είναι είς θέσιν νά άντιμετωπίσῃ άπαιτησίας έξιλιξεις, δέν έπιτεπτεί, δηλως, τά άποθεματικά ταύτα νά θιγούν διά κάλυψιν δαπανών βελτιώσεως τών παροχών, διότι είναι ή έτρα πάγκυρα τού 'Ιδρυματος. 'Η αύξησης τών παροχών δύναται νά χωρίση διά τής άσθθητης άφ' ένος μὲν μέρους τών κατ' έτος πραγματοποιουμένων πλεονασμάτων και άφ' έτερους τών μείζονων προσόδων, αι όποιοι διά προέλθουν έκ τής άξιοποίησεως τών ένων έπιπενδύσει άποθεματικών.

'Η γενική, θμως, και εύοινων διαπίστωσις έγκειται είς τό γεγονός, διότι τό 'Ιδρυμα, 'Οργανισμός μέγας πολυαρχής δόσον και εώσισθητος, λόγω τής συναρτήσεως του πρὸς τήν ναυτιλίαν δικαιήθη και διοικεῖται μὲ σύνεσιν και συντηρητικότητα, πρὸ παντός, θμως, μὲ βαθείαν στοργήν και άγαπην πρὸς τούς ναυτικούς. Και νομίζω διό ή στοργή αὐτή είναι ή καλυτέρα έγγυησης διά τό μέλλον τού Ν.Α.Τ. και διά τήν βελτιώσιν τής θέσεως τών άπομάχων μας.

Πλοίαρχος (Λ.Σ.) Θ. ΛΟΓΙΣΙΟΣ  
Πρόεδρος Διοικ., Συμβούλιο τού Ν.Α.Τ.

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA  
(HEAD OFFICE)  
21 TALAAT HARB STR.  
P. O. B. 1746

PORT - SAID  
25, SULTAN HUSSEIN STR.  
P. O. B. 55

PORT - TEWFICK  
(SUEZ)  
RASHED STR  
P. O. B. 9

CAIRO  
7, BUSTAN STR

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX."

## Η ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΕΡΕΥΝΑ

Η ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΗΣ & ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

**ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ N.S.M.B.**

Δημοσιεύομεν κατωτέρω σύντομον περιγραφήν του προτύπου κέντρου μελετών ύδροστατικής και ύδροδυναμικής της 'Ολλανδίας, υπογραμμίζοντες τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἐκλεκτὸς συνεργάτης μας κ. Χρήστος Σιδεράτος είναι ὁ πρώτος καὶ ὁ μοναδικός ἀπό της ιδρύσεως του Κέντρου 'Ελληνος ἐπιστήμων, ὅστις μετέχειν εἰς τὰς ἐρεύνας του. Μὲ ιδιαιτέρων ικανοποίησιν ἀνέφερε τὸ γεγονός τοῦτο ὁ καθηγητής κ. Van Laarmeren κατὰ τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς μελέτης τοῦ κ. Σιδεράτου «περὶ τῆς ἐπιδράσεως τῶν κυρίων διαστάσεων τοῦ πλοίου εἰς τὴν διαγωγὴν αὐτοῦ ἐν ἀνωμάλῳ κυματισμῷ», τὴν γενομένην εἰς τὴν Χάγην τὴν 23ην Ιανουαρίου 1962. «Ἄσ την σημειωθῇ ὅτι ἡ μελέτη αὕτη τοῦ κ. Σιδεράτου είναι ἡ ὄγδοη κατὰ σειρὰν δημοσιευθεῖσα καὶ ἀνακοινωθεῖσα διὰ τοῦ ἐν λόγῳ Κέντρου 'Ἐρευνῶν.

Ίδιαιτέρως έφεστώμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀναγνωστῶν μας ἐπὶ τοῦ κατωτέρω ἄρθρου, παρέχοντος λεπτομερεῖς τινας πληροφορίας ἐπὶ τοῦ ἐπιτελουμένου ἀπό τὸ Κέντρον ἔργου διὰ τὴν ἐρευναν τῶν ὑδροστατικῶν καὶ ὑδροδυναμικῶν φαινούμενων.

Ο έλληνικός έφοδισμός, ό τόσον άναχθείς εἰς ναυπηγήσεις πρωτοπορειακών σκαφών, έχει άπόλυτον άνάγκην τῶν ἐπιστημονικῶν παρατηρήσεων τοῦ Κέντρου, ὥπερ βάθιδων κατωτέρων.

Σεμνοί καὶ μεθοδικοί, ὡς πάντοτε, εἰς τὴν ἐργασίαν των οἱ Ὀλλαγδοί, πρῶτοι εἰς τὸν κόσμον διεπιστώσαν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπιστημονικῆς ἑρεύνης τῶν προβλημάτων τῆς ὑδροστατικῆς καὶ τῆς ὑδροδυναμικῆς, ὥστε νὰ παράσχουν εἰς τὴν τεχνικὴν τῶν φραγμάτων καὶ τῆς ναυπηγικῆς τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔξελιξιν αὐτῶν στοιχεῖα. Διὰ τὸν ἀπαράτητον πρός τοῦτο συνδυασμὸν ἑρεύνης καὶ πειράματος ιδρύθη τὸ 1929 ἡ ὀλλανδικὴ δεξαμενή προτύπων πλοίων ἡ N.S.M.B., ὡς εἶναι κοινῶς γνωστή, ἐκ τῶν ἀρχικῶν τοῦ τίτλου εἰς τὴν ὀλλανδικήν, ὡς ἔν ανεξάρτητον ίδρυμα, στεναὶς συνεργαζόμενον μὲν τὸ Κεντρικὸν Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐφημοσάμενης Ἐπιστημονικῆς Ἑρεύνης.

Τό ίδρυμα ἐπροκιδοστήθη γενισίως ύπό τῆς δλλανδικῆς κυβερνήσεως, κατά τὸ ήμισυ τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαιών, ἐνῷ τὸ ἄλλο ημισυ κατεβλήθη ύπὸ τῶν τεσσάρων μεγαλυτέρων δλλανδικῶν ναυτικῶν ἑταῖρῶν καὶ οὕτω κατέστη δυνατὸν νὰ ἀρχίσῃ ἡ λειτουργία του, εἰς τὰς ἄπο τάσσης ἀπόφεως ἀρτίας ἔγκαταστάσεις τοῦ Wagensteigη, τὸ 1932. Ἀπὸ ἀπόφεως διοικητικῆς ἀρμοδιότητος τὸ ίδρυμα υπάγεται ύπὸ τὸ Ἐθνικὸν Συμβούλιον Βιομηχανικῆς Ἐρεύνης, διοικεῖται δὲ ύπὸ ἐνὸς πενταμελοῦς Συμβουλίου, θεσθευμένου ύπὸ μιᾶς Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς. Πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ είναι ὁ ἐκπρόσωπος τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀντιπρόεδρος ὁ κροτικός ἐκπρόσωπος, τὰ δὲ ἄλλα τρία μέλη προέρχονται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖαι καὶ τὸ Πολυτεχνεῖον τοῦ Delft, τὸ ὅποιον ὅμοι μετά τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Leiden, ἀποτελοῦν τὰ ἀρχαιότερα ἐπιστημονικὰ ίδρυματα τῆς Ὑλλανδίας. Εἰς τὰς συνεδριάσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου παρίστανται ἀνευ ψήφου ὁ πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου Βιομηχανικῆς Ἐρεύνης καὶ ὁ διευθυντὴς τοῦ ίδιωματος.

Σύμβολον της Ερευνής και της ιερουσύνης του Ιερού ματός.  
'Η παρά τῷ Διοκητικῷ Σύμβολῳ Ὅμινθοις οὐ πεποντοί, ἀποτελεῖται ἀπὸ ἑκπροσώπους πέντε ἀρμοδίων ὑπουργείων καὶ ἑκπροσώπους τῶν ναυπηγείων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν μηχανουργικῶν ἐργοστασίων. Οἱ πόροι τοῦ ἴδρυματος ἀποτελούνται ἔτη ἀπόδοσεως τοῦ ἴδρυτικοῦ κεφαλαίου αὐτοῦ, ἐκ τῶν εἰσόδημάτων ἐξ ἐρευνῶν καὶ συμβουλῶν πρὸς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐξ εἰσφορῶν τοῦ λεγομένου *'Κεφαλαίου Ἐρευνῶν*, τὸ διοικούν σχῆματιζεται ἐξ εἰσφορῶν τοῦ κράτους, τῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ, καταβαλλομένων κατ' ἔτος καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν καὶ τοῦ Δημόσιου καλύπτει τὸ ἡμισυ τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς καὶ διτὶ τὸ ἴδρυμα προσβαίνει εἰς τὴν ἔκδοσιν τῶν ἐκάστοτε πορισμάτων τῶν ἔρευνῶν του.

Η έρευνα διεξάγεται υπό τήν έπιβλεψιν ειδικών όμάδων διάκ κάθε τομέα έρευνών, ώς είναι ό τομεύς προώσπως και σπηλαιώσεως, ό τομεύς φραγμάτων κατά της θαλάσσης, ό τομεύς ρηχών ύδατων κλπ., αι δέ έπιβλεπούσαι όμάδες άποτελούνται έξι έκιπρωσώπων της Σχολής Ναυπηγίας, τού Πολυτεχνείου τού Delft, τού Βεστιλικού Ναυτικού της 'Ολλανδίας, τών πλοϊοκτητών, τής ναυπηγικής και τής μηχανουργικής βιομηχανίας, τών έργοστασίων κατασκευής έλικων κλπ.

Τὸ ἴδρυμα δὲν ἀποτελεῖ κεδωδόφορον ἐπιχείρισην, ἀλλὰ είναι αὐταρκεῖς οἰκονομικῶς. τὰ δὲ έτη τῆς διαγειρίσεως αὐτοῦ προιστεύουσται δια-

τίθενται πρὸς ἀπόσθετον τῶν ἔγκαταστάσεων καὶ δι' ἐπέκτασιν αὐτῶν Τυχὸν ἔλλειμμα εἰς τὴν διαχείριστν καλύπτεται ἀπὸ τοὺς προικοδότας τοῦ ἰδρύματος κατὰ τὸ ἡμισι καὶ ἀπὸ τὴν δλλανδικὴν κυβέρνησιν κατὰ τὸ ἔτερον ἡμισι.

Τὸ ἔμμισθον προσωπικὸν τοῦ ἰδρύματος ἀποτελεῖται ἐξ 150 μελῶν, ἐκ τῶν ὅποιών 15 είναι εἰδικοὶ ἐπιστήμονες, κατ' ἔτος δὲ μελετῶντα 150 περίπου πρότυπα πλοίων καὶ περὶ τὰ 250 σχέδια ἐλίκων. 'Ἐὰν ληφθῇ ὑπὸ διφών διπλὸν τῶν 60% τῶν πρὸς τὸ ἰδρυμα παραγγελιῶν προέρχεται ἐκ τοῦ ἔξωτερικού, είναι προφανῆς ἡ διεθνῆς προβολὴ τοῦ ἰδρύματος αὐτοῦ, τὸ ὅποιον ιτήμερον διευθύνεται ἀπό τὸν καθηγητή' κ. κ. W. P. A. Van Lammeren καὶ τοὺς βοηθούς αὐτοῦ καθηγητάς κ.κ. I. G. Koning καὶ I. D. Van Manen.

Κυρία ἀπόστολή τού ιδρύματος είναι ή προσαγωγή τῆς κατασκευῆς τελείων πλοίων, μέσω τῆς ἐπιστημονικῆς ἔρευνῆς εἰς τὸ τομέα τῶν σχετικῶν ὑδροδυναμικῶν προβλημάτων καὶ πρὸς τοῦτο κυρίως συμβάλλει ή ἐκτέλεσις καὶ ἡ ἀνάλυσις πειραμάτων ἐπὶ ὑπὸ κλίμακα προτύπων πλοίων, σύντοις σύντοις νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ πλέον οἰκονομικὸν δι' ἔκστην περίπτωσιν σχῆμα σκάφους καὶ τύπου Ἐλίκος. Εἰς τούτο δὲ ἀκριβῶς συνισταται ή ἔξαιρετική σημασία συμβουλευτική ἀπόστολὴ τού ιδρύματος, διότι ἄν καὶ ἡ θεωρία τῆς προώσεως ἔχῃ σημαντικῶς προσδεύσει κατά τὰς τελευταίας δικαιετίας, ή πειραματικὴ καὶ ἐμπειρικὴ ἔρευνα ἐπὶ ὑπὸ κλίμακα προτύπων είναι ἀπαραίτητος διὰ νὰ παράσχῃ ταχέως τὰς θετικὰς ἀπαντήσεις, ποὺ ζητοῦν ἀπὸ τὸ ιδρυμα διὰ τὰς ἔκστοτε ἀπορίας των αἱ ἐνδιαφέρομεναι βιομηχανίαι. Τὰ ὑπὸ κλίμακα πειράματα ἐπιτρέπουν τὴν ἀσφαλῆ πρόβλεψιν τῆς ἐν τῇ πράξῃ ἀπόδοσεως τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐκλογὴν τῶν ἐνδικυνομένων ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως σχημάτων σκάφους καὶ Ἐλίκος. Εἰς πάντα ἀνεξαιρέτως τὰ σχέδια πλοίων τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ναυτικῶν ἐμπειρογνωμόνων καὶ ναυπηγῶν, ἀκόμη καὶ εἰς τὰ ἀρχικὰ ἔκαστου σχεδίου στάδια, χρησιμοποιοῦνται τὰ δημοσιεύεντα ἀποτελέσματα τῆς συστηματικῆς ἔρευνῆς τοῦ ιδρύματος εἰς αὐτὸν τὸν τομέα, ὥστε νὰ δύνανται ἀσφαλῶς νὰ λεῖχῃ διὰ εἰναι ἀπίθανος σῆμερος ή κατασκευὴ ἐνὸς πλοίου, σοδαρού, βεβαίως, μεγέθους, χωρὶς προηγουμένην μελέτην τοῦ προτύπου αὐτοῦ εἰς ἐν τῶν τεσσάρων μόνον ἀνὰ τὸν κόσμον ὑπαρχόντων ἀναλόγων ιδρυμάτων. Διότι δέν ἐνδιαφέρει μόνον τὸν ναυπηγικὸν ἢ τὸν πλαιοκτήτη τὸ νὰ ἐπιτύχῃ ἐν πλοίον μὲ τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ταχύτητα διὰ δὲν ὁρισμένον dead weight καὶ μίαν δοθεῖσαν ἴπποδύναμιν η ἐν πλοίον ἔχον τὴν μικροτέραν δυνατὴν ἴπποδύναμιν καὶ κατανάλωσιν διὰ μίαν δοθεῖσαν ταχύτητα, ἀλλὰ καὶ τὴν παγκόσμιον γενικῶν οἰκονομιάν.

‘Ως ἐλέχθη, τὰ ἔξοδα διά τὰς ἐπιστημονικὰς ἐρεύνας τοῦ ιδρύματος, ἐφ’ ὃσον αὗται ἀνακοινούνται, καταβάλλονται κυρίως ἀπό τὸ «κεφάλαιον ἐρεύνων», διά τὰς μελέτας, δῆμος, τὰς διεγαγομένας κατὰ παραγγελίαν ιδιωτῶν κλπ. καταβάλλεται εἰς τὸ ιδρυματικόν ἀμοιβήν άλλογος πρὸς τὴν αἵτουμένην ἔργασίαν. Οἱ ἐκ τοῦ λόγου αὐτού πόροι τοῦ ιδρύματος είναι σημαντικοί. ‘Εννοεῖται διὰ τὰ ἀποτελέσματα ἐρεύνων διὰ λογαριασμὸν ιδιωτῶν, ἀποτελούν ιδιοκτησίαν τῶν τελευταίων αὐτῶν καὶ ἐν προκειμένῳ πρετείται ὑπὸ τοῦ ιδρύματος ἀπόλυτος ἔχειμερισμός.

'Ο τρόπος καθ' ὃν ἐργάζεται τὸ ἰδρυμα πρὸς διεξαγωγὴν μελετῶν επὶ ναυπηγουμένων πλοίοιν, ἔχει ὡς ἀκολούθως: 'Ο πλοιοκτήτης παραδίδει τὸ σχέδιον ναυπηγικῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου του, ἐκ τοῦ σχεδίου δὲ αὐτοῦ κατασκευάζεται εἰς τὸ εἰδικὸν ἐργαστήριον τοῦ ιδρύματος ἐν ὑπὸ κλίμακα πρόπτουν ἐκ ξύλου, κηρητοπαραφίνης ἢ πλαστικῆς ἄναλογών του βάρους τοῦ προτύπου καὶ τοῦ εἶδους τῶν δοκιμασιῶν τὰς δόπιας αὐτὸς θα ύποστη.

'Η τελική ἐπέμβασία τῶν γραμμάτων τοῦ προτύπου γίνεται ταχύτατα μὲ άπολυτον ἀκρίβειαν, διὰ παραδολικῆς συνδέσεως τοῦ βραχίονος τοῦ διαγράφοντος τὸ ἔχον τῶν ἐπὶ τοῦ σχεδίου ναυπηγικῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου μὲ τὴν σμίλην τοῦ εἰδικοῦ τόρνου, ἡ δοτία σμιλεύει ὁ ἔξωτερικὸν τοῦ ὑπὸ κλίμακα τροτύπου. 'Εὰν τὸ πρότυπον πρόκειται νὰ ὑπόστη μόνον δοκιμάς εἰς ἡρεμοῦν ὄνδωρ, τὸ μῆκος του ρυθμίζεται κατὰ κανόνα μεταξὺ τῶν 20 καὶ 23 ποδῶν, αὐξόμενούμενή ἀνάλογος τῆς κλίμακος, διότι πρότυπα μικροτέρου μήκους προκαλοῦν ἀπόλισιν τῆς κατεύθυνσεως ροής καὶ ἐπομένως ὅδηγούν εἰς ἀνακριβῆ συμπεράσματα. 'Εὰν ἀπαιτοῦνται καὶ δοκιμαῖ ὑπὸ κυανοτισμούν τότε

**AMATHUS NAVIGATION CO. LTD.**  
LEADING - SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

**CHARTERERS — STEVEDORES — SHIPCHANDLERS — CLEARING  
AND FORWARDING AGENTS**

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"  
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS  
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

κατασκευάζεται και άλλο πρότυπον μήκους 10 μέχρι 13 ποδών έκ δύλου, κηροπαραφίνης, συνθετικής παραφίνης ή ώπλισμένης συνθετικής υλής. Είς τὴν περίπτωσιν αύτὴν τὸ μῆκος τοῦ προτύπου εἰναι μικρότερον, διότι δὲν ὑπάρχει φόδος ὀποκλίσεως τῆς κετευθύνσεως ροῆς, ἐπειδὴ τὸ μᾶρο εὐρίσκεται ἐν πλήρει αναταραχῇ καὶ ἐπὶ πλέον εἶναι ἀνεκτή μικρότερος ἀκρίβεια εἰς τὰς μετρήσεις, δοθέντος διτὶ ὁ πειραματιζόμενος ἐνδιαφέρεται περισσότερον διὰ τὰς διαφόρους κινήσεις τοῦ πλοίου καὶ τὴν λόγῳ τοῦ κυματισμοῦ ἀπώλειαν τῆς ταχύτητος.

Κατ' ἄρχην γίνεται ἡ καλούμενη «δοκιμὴ ἀντιστάσεως» εἰς ἡρεμούντων ὕδωρ, τόσον εἰς βαθέα δύσον καὶ εἰς ἀβαθή ἔστατα, διότι τὸ πρότυπον σύρεται ἐπὶ εὔθειας γραμμῆς καθ' ὀλον τὸ μῆκος τῆς καλούμενης «δεξιαμενῆς προτύπου», ὑπὸ τὸ ἐπιθυμητὸν ἐκτόπισμα καὶ βύθισμα, ὑπὸ ἀνάλογον πρὸς τὴν τοῦ προτύπου κλίμακα, κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν τῆς τοιαύτης· «ρυμουλκήσεως» μετράται καὶ καταγράφεται ἐπὶ τῶν ταυνῶν τῶν εἰδικῶν αὐτομάτων μετρητῶν ἡ ἀντίστασις τῆς γάστρας δι' ἀριθμὸν τινα ταχυτήτων, αἱ ὥποιαι αὐξάνονται κατὰ κανονικά διαστήματα.

Διὰ τῆς καταλλήλου μετατροπῆς τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἀνωτέρω μετρήσεων καθορίζεται ἡ ἀναγκαιούσα διὰ τὸ ἀντίστοιχον πρὸς τὸ πρότυπον πλοίον πραγματικὴ ἡ ἵπποδύναμις ρυμουλκήσεως (Effective Horse Power), περαιτέρω δὲ ὁ ἐκτέλων τὴν δοκιμὴν εἰδικός, παρατηρῶν ἐπὶ δόθοντος ὑποβρυχίου τηλεοράσεως τὸ σχῆμα τεῦ κύματος καὶ τὴν κατεύθυνσιν ροῆς, ἀποκτὰς μίαν ίδεαν τῶν πιθανῶν μειονεκτημάτων εἰς τὸ σχῆμα τῆς γάστρας.

Ἀκολουθεῖ ἡ λεγομένη «δοκιμὴ αὐτοδυνάμου προώσεως» καθ' ἦν εἰς τὸ πρότυπον τοποθετεῖται εἰς ἡλεκτροκινητήρ, κινῶν τὴν Ἑλίκα, τοὺς πλευρικούς τροχούς ἢ τὰς Ἑλίκας κατακορύφῳ ἀξονος κλπ. (ἀναλόγως τοῦ μέσου προώσεως δι' οὐ θὰ κινήται τὸ πραγματικὸν πλοίον) τὴ βοηθείᾳ δυναμομέτρου, εύρισκομένου ἐπίστης ἐντὸς τοῦ προτύπου. «Ἡ συσκευὴ αὕτη καταγράφει αὐτομάτως τὴν ροήν την στρέψεων ἐπὶ τοῦ ἐλικοφόρου ἀξονος, τὴν ὡσιν τῆς ὑπὸ κλίμακος Ἑλίκος, ἢ ὥποια κινεῖ τὸ πρότυπον καὶ τὰς ἀνά λεπτῶν στροφὰς αὐτῆς. Διὰ τῆς ἐπεξεργασίας τῶν στοιχείων αὐτῶν ὑπολογίζεται ἡ ἐπὶ τῆς Ἑλίκος ἵπποδύναμις (Deliverable Horse Power), ὁ δὲ λόγος E.H.P. : D.H.P. παρέχει τὸν προσεγγίζοντα συντελεστὴν προώσεως (Coefficient Propulsive Coefficient).

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς πραγματικῆς καὶ τῆς ἐπὶ τῆς Ἑλίκος ἵπποδυνάμεως, ὡς αὐτὸν ἔχαγονται ἐκ τῶν διὰ τοῦ προτύπου δοκιμῶν, μετατρέπονται εἰς ἀδιαστάτους συντελεστάς κοινής σημασίας, διαγραμματικῶς, ὡστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ σύγκρισις μὲ ἄλλα στοιχεῖα. Διὰ τῆς συγκρίσεως τῶν ἀδιαστάτων αὐτῶν ἀρθρῶν μὲ τὰ ἀποτελέσματα προηγουμένων ἐπὶ προτύπων δοκιμῶν, δύναται νὰ σχηματίσῃ τις γνῶμην ἐάν τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα εἰναι ἱκανοποιητικά ἢ ἐάν ἡ κατάστασις δύναται νὰ βελτιωθῇ. Τὸ ἔδρυμα ἀναλόγως συμβούλευει τὸν πλοιοκτήτην διὰ τὰς ἐνδεικνυόμενας εἰς τὰ ἀρχικὰ σχέδια τοῦ σκά-

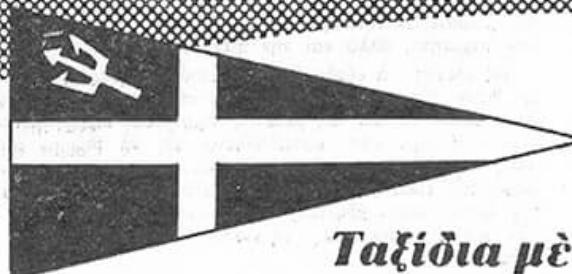
φους μεταβολάς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν τὰ βελτιωμένα σχέδια κατασκευάζονται ἀπὸ τὸ ἔδρυμα, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν πλοιοκτήτην, ἐπειδὴ δὲ εἶναι εὐκολώταται αἱ μεταβολαὶ σχήματος εἰς τὰ ἐκ κηροπαραφίνης πρότυπα, αὐτὰ διελιούνται ἀναλόγως καὶ τὸ ούτω βελτιωθὲν πρότυπον δοκιμάζεται ἐκ νέου μέχρις ὅτου ἐπιτευχθοῦν ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

Δι'. Ἰδιαιτέρας δοκιμῆς τοῦ προτύπου τῆς Ἐλίκου εἰς ἀνανικτὸν ὅδωρ καὶ διὰ συγκρίσεως τῶν οὕτω ἔχαγομένων χαρακτηριστικῶν μὲ τὰ ἐπιτυχανόμενα ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ πρότυπον τοῦ πλοίου, εἶναι δυνατὴ ἡ ἀνάλυσις ὅλων τῶν ἐπρεαζόντων τὴν πρώσισιν παραγόντων καὶ ἡ ληφθεὶς τῶν ἐνδεικνυόμενων διὰ τὴν βελτιώσιν αὐτῶν μέτρων. «Ἡ ἀκολουθύσα δοκιμὴ τῆς Ἑλίκου εἰς τὴν σήραγγα σπηλαιώσεως ἐπιτρέπει τὸν ὑπολογισμὸν τῆς σπηλαιώσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς μηχανικῆς διαδρώσεως καὶ τῶν χαρακτηριστικῶν θορύβων τῆς Ἐλίκου.

Ἐκτελούνται κατόπιν δοκιμαὶ αὐτοπρωσίσεως τοῦ προτύπου, αὐτομάτως κυβερνώμενου, ἐν κυματισμῷ, ἐκ τῆς πρώρας, ἐκ τῆς πούμνης καὶ μὲ κύματα κανονικά, ἀκανόνιστα καὶ πλάγια, κατὰ τὰς δοκιμὰς δὲ αὐτὰς μετρώνται αἱ ἔξι συνιστάσαι κινήσεων, ἥτοι διατοιχίσεως, προνευστασμοῦ, ταλαντώσεως καθ' ὑψος (Heaving), παροιακιστικῆς ταλαντώσεως (yawing), σαλοταλαντώσεως (surging) καὶ ἀναβατῆς ταλαντώσεως (swaying), μετρώνται δὲ αἱ εἰς τὴν ταχύτητα μεταβολαὶ καὶ τελικοὶ αἱ ροπαὶ κάμψεως ἐπὶ τῆς κυρίας τομῆς. Κοιτάζονται τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ μετατρέπονται εἰς ἀδιαστάτους συντελεστὰς καὶ χαράσσονται διαγραμματικῶς διὰ τὴν μὲ ἄλλα στοιχεῖα σύγκρισιν.

Ἀναλόγως τῆς φύσεως τοῦ ἀντικειμένου παρουσιάζεται συχνὰ ἡ ἀνάγκη τῆς διερευνήσεως πολλῶν ἀλλαν παραγόντων, ὡς ἡ διακυβέρνησης, αἱ ἐλικιτικαὶ ιδιότητες, ἡ καθέλυσης, ἡ ἀνάγκη πηδαλίων πρώρας, ἡ ρυμούλκησης, ἡ διατοιχίσης, ἡ σπηλαιώσης, αἱ ροπαὶ στρέψεως καὶ ἐλευθέρας κάμψεως, αἱ προκαλούμεναι ἐπὶ τὸ ἀνώμαλον πεδίον ταχύτητος παρὰ τὴν Ἑλίκα, ἡ ἀντίστασις ύψων, ἡ πρώσισις καὶ χειρισμοὶ ὑποβρυχίων, ἀντιδιαστοιχιστικαὶ συσκευαὶ, εὐστάθειος ὑπὸ κυματισμὸν κλπ.

Μόλις περατωθούν αἱ δοκιμαὶ, ὁ πελάτης τοῦ ἔδρυματος λαμβάνει ἔκθεσιν περιλαμβάνουσαν πάντα τὰ ἀναγκαῖα εἰς αὐτὸν στοιχεῖα καὶ τὰ σχέδια τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν καὶ τῆς Ἑλίκος τοῦ πλοίου του, ἐξ αὐτῶν δὲ καθορίζονται μὲ μεγάλους βαθμὸν ἀκριβείας ἡ ταχύτητας δοκιμῶν καὶ ἡ ὑπερεστακή ταχύτης. Πάντα τὰ ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν ἀναλύονται καὶ χαράσσονται διαγραμματικῶς, συγκρίνονται δὲ μεταξύ των καὶ μὲ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ιδίων ἐρευνῶν τοῦ ἔδρυματος, διδούμενης μεγάλης σημασίας εἰς τὴν συγκριτικὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀποτελέσματων ἐάν τῶν δοκιμῶν καὶ τῶν ταξιδίων τῶν πλοίων, ὡν τὰ πρότυπα ἐδοκιμάσθησαν εἰς τὸ ἔδρυμα, τὸ ὥποιον ἔχει καταστῆ ἐν μέγα κέντρον γνώσεων καὶ πείρας εἰς τὸν τομέα του. Ἐπωφελεῖται αὐτῆς ὁλόκληρος



# ΕΛΜΕΣ

**Ταξίδια μὲ ἄνεβιν καὶ περιποίην  
Παράδοσις 33 ἑτῶν**

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΚ ΑΣΤΗΝ ΤΕΤΑΡΤΗΝ ΔΙΑ

ΛΕΜΗΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΕΚ ΑΣΤΟΝ ΣΑΒΒΑΤΟΝ ΔΙΑ

ΝΕΑΠΟΛΙΝ - ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

**Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ Δ/Π ΜΗΔΙΑ**

Πληροφορίαι: **ΕΛΜΕΣ** Μέγαρον Ε. Η. Σ.  
Πειραιεύς - Τηλ. 477.141 - Τηλ. Δ/σις: ΕΛΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ





# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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



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

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

**Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ**

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων  
Έμβασμα  
Πάσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΠΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΕΜΨΥΧΟΥ ΥΔΙΚΟΥ

## ΤΑ ΑΠΟΝΕΜΗΘΕΝΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΝ 12 ΕΤΙΑΝ

## ΜΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΚΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

'Ενδιαφέρουσαν στατιστικήν όπεικονισιν τών κατά τα τελευταία έτη απονεμηθέντων άποδεικτικών ναυτικής ίκανότητος, κατέριτον ή άρμοδια διεύθυνσις του υπουργείου Ναυτιλίας. Παρέχεται δι' αύτής και δι' άπτηριβωμένων στοιχείων, ό ρυθμός της αξιότητας των άξιωματικών δύλων τών ειδικοτήτων κατά την τελευταίαν 12ετίαν, προσδιορίζεται ό σύγκος τών μετασχόντων υποψηφίων εις τὰς σχετικὰς δοκιμασίας κατά την τριετίαν 1959 — 1961, έπισημαίνεται έπισης τὸ ποσοστὸν τών έπιτυχόντων κατά τὰς δοκιμασίας αύτὰς και παρέχονται τὰ σύνολα τῶν ἐνέργειά διπλωματούχων κατά τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1961.

Πρόκειται περὶ μιᾶς ιδιαιτέρως κατατοπιστικῆς ἐργασίας, η ὅποια, σὺν τοῖς ἄλλοις, δίδει διὰ πρώτην φοράν τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν ἔντασιν τῆς καταδίκησίς κατά τὰ τελευταία έτη προσπαθείας διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν εἰς άξιωματικῶν μεγάλων κενῶν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ιδου τὸ κυριότερα στοιχεῖα αὐτῆς: Κατά τὴν τελευταίαν 12ετίαν, η ἀριθμητική ἔξελιξις τῶν χορηγηθέντων διπλωμάτων και πτυχίων πάσης τάξεως εἰς τοὺς πλοιάρχους ἔχει οὕτω:

1950: 180, 1951: 257, 1952: 214, 1953: 322, 1954: 477, 1955: 526, 1956: 482, 1957: 654, 1958: 777, 1959: 606, 1960: 1.113, 1961: 1.538.

Σταθερὰ διαπιστούται ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, η αὐξησις τῶν χορηγηθέντων ἀποδεικτικῶν εἰς τὴν εἰδικότητα τῶν άξιωματικῶν γεφύρων ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, πλὴν δύο περιπτώσεων καθ' ἃς ἐμφανίζεται μείωσις, τῶν ἔτους 1956 και 1959. Χαρακτηριστική ἔξ αλλού δέον νὰ θεωρηθῇ η διαφορὰ μεταξὺ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀποδεικτικῶν τοῦ 1950 (180) και ἔκεινου τοῦ 1961 (1.538), ητὶς συνιστά μίαν εἰς τὸ ἐνεπλάσιον αὐξησιν διπλωμάτων κατά τὸ διάστημα τῆς ὡς δύναμης διαπιστούται. 'Εντυπωσιακή, τέλος, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ η αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χορηγηθέντων ἀποδεικτικῶν κατά τὴν τελευταίαν διετίαν. Ταῦτα ήσαν διπλάσια διὰ τὸ 1960 και περδικλάσια διὰ τὸ 1961, ἔναντι ἔκεινων τοῦ 1959.

'Ιδου τώρα και κατά τάξεις τὰ χορηγηθέντα διπλωμάτα και πτυχία εἰς άξιωματικῶν καταστρώματος κατά τὸ διάστημα ἀπὸ τοῦ ἔτους 1950 ἥως τοῦ 1961:

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Πλοιάρχοι	A'	42	74	54	62	78	76	48	79	82	100	159
	B'	47	77	41	75	117	141	125	249	257	209	363
	Γ'	89	104	114	184	268	301	298	317	418	287	565
»(πρακτ.)	2	2	5	1	14	8	11	9	20	10	26	32
	180	257	214	322	477	526	482	654	777	606	1.113	1.538

Σημαντική αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χορηγηθέντων ἀποδεικτικῶν σημειούται εἰς τοὺς α' πλοιάρχους μόνον κατά τὰ δύο τελευταία ἔτη. 'Αντιθέτως, η αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διπλωμάτων τῶν β' πλοιάρχων ἀρχεται ἀπὸ τοῦ ἔτους 1954 και προχωρεῖ σταθερῶς μέχρι τοῦ παρελθόντος ἔτους, ὅποτε και διπλασιάζεται. Τέλος, ἐντυπωσιακή αὐξησις σημειούται εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν διπλωμάτων τῶν πλοιάρχων γ', η ὅποια δέχομένη ἀπὸ τοῦ ἔτους 1951 κορυφούται, δεκαπλασιαζόμενη σχεδόν, τὸ 1961. Αὔξησις ὡσαύτως σημειούται και τῶν πτυχίων πρακτικῶν ναυτίλων άξιωματικῶν.

## ΤΑ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Παράλληλος μὲ ἔκεινην τῶν πλοιάρχων βαίνει και η αὐξησις τῶν ἀποδεικτικῶν τῶν άξιωματικῶν τοῦ μηχανοστασίου. Τὰ χορηγηθέντα διπλωμάτα και πτυχία κατά τὸ 1961 εἶναι ἐπιπλασίων ηγέηνεα ἔναντι τοῦ 1960, ἐνῷ τῶν πλοιάρχων εἶναι ηγέηνεα εἰς τὸ ἐνεπλάσιον.

Παραβέτομεν σχετικούς ἀριθμούς: 1950: 297, 1951: 351, 1952: 394, 1953: 476, 1954: 628, 1955: 681, 1956: 664, 1957: 836, 1958: 1.044, 1959: 713, 1960: 1.023, 1961: 1.531.

'Ιδου και η ἔξελιξις τῶν ἀπονεμηθέντων διπλωμάτων και πτυχίων

κατά τάξεις εἰς άξιωματικοὺς μηχανοστασίου κατά τὴν τελευταίαν 12ετίαν:

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Ατμομηχ.	A'	60	52	63	71	86	108	66	53	60	57	78
	B'	88	70	88	72	111	120	78	84	130	122	235
	Γ'	76	143	164	205	310	289	348	453	553	243	398
M.E.K.	A'	22	15	9	19	21	23	28	21	26	33	40
	B'	20	22	9	23	26	17	17	29	46	79	89
	Γ'	20	46	42	70	68	115	116	201	241	210	193
Πρακτ. Μηχαν.	11	3	19	16	6	9	11	7	5	9	7	69
	297	351	394	476	628	681	664	836	1044	713	1023	1531

'Εκ τοῦ πίνακος αὐτοῦ διαπιστούται: 'Η μικρὰ αὐξησις τῶν ἀτμομηχανικῶν α'. 'Ο τριπλασιασμὸς τῶν χορηγηθέντων διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀτμομηχανικοὺς β'. 'Η σημαντικὴ αὐξησις (δεκαπλασιασμὸς) τῶν ἀτμομηχανικῶν γ'.

'Ἐπισης διαπιστούται μία μεγάλη, η μεγαλυτέρα ἐξ δύων τῶν ἄλλων τάξεων κει εἰδικοτήτων αὐξησις τῶν διπλωμάτων τῶν M.E.K. γ' (20 διπλωμάτα τὸ 1950, 311 τὸ 1961) και ὁ διπλασιασμὸς και τετραπλασιασμὸς ἀντιστοίχως τῶν α' και β'.

'Αξιόλογος ήτο και η αὐξησις κατά τὸ 1961 τῶν πτυχίων τῶν πρακτικῶν μηχανικῶν.

## ΑΟΙΠΑ ΠΤΥΧΙΑ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Μόλις, ομως, εἰς τὸ τριπλάσιον ηγήθη κατά τὴν δωδεκαετίαν αὐτῆς ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπονεμηθέντων διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀσυρματιστάς. Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ καταδεικνύουν τὴν περιωρισμένην ἀνανεώσιν τῶν οἰκονομικῶν άξιωματικῶν, κατά τὴν τελευταίαν 12ετίαν, σημειούται μία αὐξησις, ἐμφανιζόμενη ὡς ἀκολούθως: 1950: 2, 1951: 7, 1952: 9, 1953: 2, 1954: 4, 1955: 5, 1956: 8, 1957: 7, 1958: 6, 1959: 7, 1960: 12, 1961: 20.

Τὰ πτυχία τῶν φροντιστῶν ἔξ αλλού, ἐδιπλασιάσθησαν μεταξὺ τῶν ἔτους 1953 και 1961, χωρὶς ὁ ἀριθμὸς τῶν νὰ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ιδιαιτέρως άξιόλογος. Τὸ σύνολον τῶν κατά τὴν τελευταίαν ἐνεπλάσιαν χορηγηθέντων πτυχίων εἶται 51.

Διπλασιασμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χορηγηθέντων πτυχίων ἐπισημανεται και εἰς τοὺς μηχανοδηγούς. 'Εναντι 50, τὰ ὅποια είχον λάβει οὗτοι τὸ 1950, τὸ 1961 ἔλαβον 102. Εἰδικότερον ἐδιπλασιάσθη κατά τὸ διάστημα τούτο, ὁ ἀριθμὸς τῶν πτυχίων μηχανοδηγῶν α' και ἐτριπλασιάσθη σχεδόν τοῦ μηχανοδηγῶν β'.

Τέλος, αὐξησις ἐμφανίζει ὁ ἀριθμὸς τῶν χορηγηθέντων πτυχίων τῶν ναυκλήρων. 'Εναντι 19 ἀπονεμηθέντων τὸ 1950, ἀπενεμήθησαν 122 τὸ 1961.

'Εξαίρεσιν εἰς τὴν γενικὴν αὐτὴν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χορηγηθέντων κατά τὴν 12ετίαν διπλωμάτων και πτυχίων, ἀποτελεῖ η σταθερὰ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατά τὸ ίδιον διάστημα χορηγηθέντων πτυχίων κυβερνητῶν. Ταῦτα κατά τὸ 1961 περιωρίσθησαν εἰς τὸ ήμισυ τῶν κατά τὸ 1950 ἀπονεμηθέντων, ὡς ἀποδεικνύουν οἱ ἀκολουθούντες ἀριθμοί:

1950: 256, 1951: 217, 1952: 247, 1953: 179, 1954: 160, 1955: 172, 1956: 181, 1957: 173, 1958: 155, 1959: 125, 1960: 150, 1961: 127.
---

'Η τοιούτη μείωσις εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς σημειουμένης ἀπορροφήσεως τῆς εἰδικότητος τῶν κυβερνητῶν ὑπὸ τῆς εἰδικότητος τῶν πλοιο-

## EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL  
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

άρχων συνεπείᾳ τῶν μεγάλων κενῶν τὰ ὅποια ἐνεφάνισεν ἡ δευτέρα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

#### ΟΙ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΕΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

Ίδου καὶ ἄνας ἀκόμη ἐνδιαφέρων πίναξ ἐκ τῆς στατιστικῆς ἐργασίας τῆς ἀρμόδιας διευθύνσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐκ τοῦ ὅποιου καταφαίνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν μετασχόντων εἰς τὰς οικείας προσαγωγικάς ἔξετάσεις κατὰ τὰ τελευταῖα τριετίαν, ὡς καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξ αὐτῶν ἐπιτυχόντων. Οὕτω καὶ ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν δύο ἀριθμῶν εὐχερῶς δύνανται νὰ διατυπωθοῦν συμπεράσματα, ὡς πρὸς τὸν βαθὺν ἀστηρότητος, μεθ' ἣς διενηργήθησαν κατὰ τὸ διάστημα τούτο οἱ ἔξετάσεις:

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	1959		1960		1961	
	Προσελ.	Ἐπιτυχ.	Προσελ.	Ἐπιτυχ.	Προσελ.	Ἐπιτυχ.
Πλοίαρχοι	A'	110	107	193	188	222
	B'	259	250	383	335	467
	C'	381	308	895	746	1184
Ατμομηχ.	A'	66	57	80	73	113
	B'	134	111	280	260	418
	C'	346	255	664	522	477
M.E.K.	A'	21	17	43	42	34
	B'	51	44	86	82	132
	C'	188	156	316	215	230
Ραδιοτηλ.	B'	52	52	90	73	75
						51

Παρατηρήσεις τινὲς ὡς πρὸς τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔξετάσεις:  
Σημαντικώς ηὔξησην ὁ ἀριθμὸς τῶν μετασχόντων εἰς τὰς ἔξετάσεις α', β' καὶ γ' πλοιάρχων κατὰ τὸ 1961 ἔναντι τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ 1959. 'Ιδιως οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὸ δίπλωμα γ', περίπου ἐτετραπλασιάσθησαν.

Εὔρεια καὶ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς ἔξετάσεις τῶν ἀτμομηχανικῶν καὶ τῶν τριῶν τάξεων. 'Εδιπλασιάσθη περίπου ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποψήφιων διὰ τὸ δίπλωμα α', ἐτριπλασιάσθη διὰ τὸ δίπλωμα β', ἐνῷ διὰ τὸ δίπλωμα γ' ἀντιθέτως ἀπ' ὅτι συνέβη μὲ τοὺς πλοιάρχους, η αὐξησις ήτο κατὰ τὸ πολὺ μικροτέρα.

Ἀνάλογος εἶναι η αὐξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑποψηφίων M.E.K., ἐνῷ διὰ τὸ δίπλωμα ἀσυρματιστοῦ οἱ προσελθόντες εἰς τὰς ἔξετάσεις ὑποψήφιοι μικρὸν αὐξησην αἴσημεισαν.

Σημειούται, ὅτι κατὰ τὸ 1959 διενηργήθησαν ἔξετάσεις ἀνὰ μίαν περιόδον διὰ τὰς εἰδικότητας πλοιάρχων, ἀτμομηχανικῶν, M.E.K. γ' τάξεων καὶ ραδιοτηλεγραφητῶν β'. Κατὰ τὸ 1960 διενηργήθησαν ἔξετάσεις ἀνὰ δύο περιόδους τῶν εἰδικοτήτων μηχανικῶν γ' καὶ ἀνὰ τρεῖς τῶν πλοιάρχων γ' καὶ ραδιοτηλεγραφητῶν β'. Τέλος, κατὰ τὸ 1961 διενηργήθησαν ἔξετάσεις εἰς τέσσαρας περιόδους τῶν εἰδικοτήτων πλοιάρχων, ἀτμομηχανικῶν, M.E.K. γ' καὶ εἰς δύο περιόδους τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν β'.

Παρατηρήσεις, ὡς πρὸς τὴν σύστηρότητα τῶν διενεργηθεισῶν κατὰ τὴν τριετίαν αὐτὴν ἔξετάσεων:

Αὔξανομένου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑποψηφίων αὐξάνεται καὶ τὸ ποσότητον τῶν ἀποτυγχανόντων εἰς τὰς ἔξετάσεις. Οὕτω ἐνῷ τὸ 1959 ἀπέτυχον 73 πλοιάρχοι γ', κατὰ τὸ 1961 ἀπέτυχον 370. 'Επίσης κατὰ τὸ 1959 ἀπέτυχον 9 πλοιάρχοι β' καὶ 3 α' ἐνῷ κατὰ τὸ 1960 ἀπέτυχον ἀντιστοίχως 79 καὶ 24.

Εἰς μικροτέραν ὀπωσδήποτε κλίμακα ὑπάρχει ἡ αὐτὴ ἀναλογία ἀποτυχόντων εἰς τοὺς ἀτμομηχανικούς καὶ εἰς ἀκόμη μικροτέραν εἰς τοὺς M.E.K.

Πάντας, η αὐξησης αὐτὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀποτυχόντων δὲν είναι ἀνάλογος μὲ τὴν αὐξησην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑποψηφίων, δέον δὲ νὰ ἀποδοθῇ βασικῶς εἰς τὴν καλυτέραν καὶ πλέον ὑπεύθυνον διενέργειαν τῶν ἔξετάσεων κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη. 'Ηδη δύνανται τις νὰ εἴπῃ. στὶς ἐπιτυχάνεται μία ἀντικειμενική κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡτον ἐπιλογὴ τῶν σξιματικῶν ὅλων τῶν εἰδικοτήτων, χωρὶς τοῦτο νὰ σημαίνῃ ὅτι εἰς τὰς σχετικάς ἔξετάσεις ἐπικρατεῖ πνεύμα ἐνδεδειγμένης ἵσως αὐστηρότητος.

Ίδου ἐν κατακλεῖδι καὶ εἰς ἀκόμη ἐνδιαφέρων πίναξ ὅστις παρέχει τὸν ὄγκον τῶν ἐνέργειας διπλωματούχων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1961:

Πλοίαρχοι α' 2.023, β' 1.492, γ' 2.205. 'Ατμομηχανικοί α' 1.373, β' 1.296, γ' 3.086. Πρακτικοί ἀτμομηχανικοί 204. M.E.K. α' 103, β' 233, γ' 842. Πρακτικοί 74. Ραδιοτηλεγραφηταί α' 576, β' 607. Οἰκονομικοί α' 67, β' 48 καὶ φροντισταί 59.



# 'LINALUX' 'DULUX' 'STAG' 'EPIBEL'

## MARINE PAINTS

Over 150 years' background experience and tradition is behind every tin of I.C.I. Paint. So also are the vast technical resources of the Company and the use of the latest advancements in materials and methods of manufacture — all of which means that your I.C.I. Marine Paints, developed with present day conditions in mind, will always be the right paint for the job.

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD  
PAINTS DIVISION - SLOUGH - BUCKS

ΑΙ ΝΕΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΕΞΟΡΜΗΣΕΙΣ

## ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΙΝΔΙΚΟΝ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η έπι έδυσμάδα και πλέον συνεχίζομένη είς την Βουλήν διαφωτιστική συζήτησις, γύρω από τὸ ζήτημα τῆς συνδέσεως τῆς χώρας μας μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινὴν Ἀγοράν και αἱ δοθεῖσαι ἀπὸ μέρους τῶν ὅρμοδιών επειγήσεις, ὡς πρὸς τὴν δημιουργηθησομένην νέαν κατάστασιν πραγμάτων, ἔφεραν εἰς φῶς τὰ τρωτὰ σημεῖα τῶν πολλατῶν τομέων τῆς Οἰκονομίας μας και καθώρισαν — σύνως εἴπειν — τὴν διαγραφομένην θέσιν ή τύχην τῶν διαφόρων κλάδων και βιομηχανῶν εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον. Διηκρινίσθη αὐτῷ, διτὶ έδη μεγάλη σημασία και προσοχὴ εἰς τὰς βιωσιμούς βιομηχανίας, αἵτινες και θὰ ἐνισχυθοῦν εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμὸν. Ἐν συνεχείᾳ, θὰ καταληφθῇ ιδιαίτερα προσπάθεια, οἱ δυνάμενοι νὰ προσαρμοσθῶν πρὸς τὰς νέας ἀντιλήψεις τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος κλάδοι, τύχουν στοργικῆς ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας προστασίας.

Κατὰ τὴν σύγχρονον οἰκονομικοτεχνικὴν ἐρμηνείαν, βιώσιμοι βιομηχανίαι θεωροῦνται: Αὐτοί οἱ ἔχουσαι διεθνὴ συναγωνιστικὴν ικανότητα και Βον. Αἱ δυνάμενοι νὰ κατοστοῦν συντόμως τοιαύται, κατόπιν σχετικῆς προεργασίας. Μὲ λίγα λόγια, διὰ νὰ ἐπιτίησῃ και νὰ εὔδοκιμησῃ μία βιομηχανία η οἰσοδήποτε κλάδος εἰς τὸ μέλλον, πρέπει ἀπαραίτητως νὰ ἔχουν διεθνὴ συναγωνιστικὴν ικανότητα, τοῦθι διτὶ σημαίνει νὰ ἔχῃ κόστος παραγωγῆς χαμηλὸν, οὕτως ὥστε τὰ προϊόντα τῆς νὰ εἰναι δχι μόνον καταναλώσιμα ἐπὶ τόπῳ, ἀλλὰ και εύπρόσδεκτα εἰς διατὰς τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Ἐάν τοῦτο δέν ἐπιτευχθῇ βαθμηδόν, ή ἔξελιξις τῶν γεγονότων θὰ δημιουργήσῃ βιθεράν κατάστασιν. Η χώρα μας θὰ ἀνεφεδιάζεται εἰς δλα σχεδὸν ἀπὸ τοὺς ξένους, ἐφ' ὅσον τὰ εἰσαχθησόμενα εἰδη θὰ ἔχουν χαμηλὸν κόστος και δέν θὰ υπάρχῃ — ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔτῶν — δασμολογικὸς φραγμός, δια νὰ προστατευθοῦν τὰ ἔγχωρια προϊόντα.

Μεταξὺ τῶν βιωσίμων βιομηχανῶν — και ἐδῶ θέλω νὰ καταλήξω — ἔξεχουσαν θέσιν κατέχει ή ὑπερόντιος ἀλιεία. Θὰ ἐπρεπε μάλιστα, τοῦτο νὰ τύχῃ ιδιαίτερας δημοσιότητος και νὰ ἀναφερθῇ ἀκόμη εἰς τὴν Βουλήν, ὅσην εἶναι ὁ μόνος κλάδος, ὁ ὄποιος, ὡς πρὸς τὴν οἰκονομικὴν του ἔξελιξιν, ἀπέδωσε τὰ καλύτερα ἀποτελέσματα — μεταξὺ δλῶν τῶν ἄλλων — ἐντὸς τῆς τελευταίας πενταετίας. Λιαν ἀτυχῶς, δέν εὑρέθη εἰς τὴν Βουλήν οὐδὲ εἰς ρήτορ, κατέχων τὸ θέμα τοῦτο πολυπλεύρως, διὰ νὰ διαφωτίσῃ τοὺς συναδέλφους του και προετοιμασθῇ οὐτῷ τὸ ἔδαφος διὰ τὴν περαιτέρω μεριμναν, ἵνα ὁ τομεὺς τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας τύχῃ τοὺς ἀμέσους ἐνδιαφέροντος τῆς Πολιτείας και ἐνισχυθῇ εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. (Οπως συνέβη μὲ τόσας ἄλλας βιομηχανίας, μικροτέρας, ἴσως, σημασίας).

Αἱ θεωρίαι περὶ κορεσμοῦ ἐπαγγληματικοῦ ὑπεδαύλισθησαν πορὰ τῶν ἐνδιαφερομένων δι' εὐνόητους λόγους. Ἀφευδή τεκμήρια περὶ τοῦ ἐναντίου, μᾶς δίδουν οἱ δημοσιεύσεις ίσολογισμοὶ τῶν μεγαλυτέρων ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων, δησούσι σοφῶν ἐκτίθενται τὰ ἀποτελέσματα, τὰ ὄποια, και ὑπὸ τῶν συντηρητικῶν ἀκόμη ἔχαρκτηρισθησαν ως κατα πληκτικά! Οὐδεμία ἐπιχείρησις εἰς τὴν Ἐλλάδα κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ἐνεψάνισε τοισύτην ζωτικότητα. Τὰ περιθώρια διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ κλέδου τούτου εἰναι πολὺ μεγάλα. Είναι μάλιστα τόσον μεγάλα, νῶτε νὰ προστεθοῦν πολλὰ ἀκόμη συγχρονισμένα φαράδικα, χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ ἡ παραμικρὰ ἀνωμαλία. Διὰ νὰ ἐπέλθῃ, δημως, η σχετικὴ ισορροπία μεταξὺ ἐκμεταλλεύσεως, κόστους παραγωγῆς, περιθωρίων κέρδους και τιμῆς πωλήσεως τῶν ἀλιευμάτων, είναι ἀπαραίτητον ὅπως περικπούν αἱ παράλογοι και ὑπερβολικοὶ δαπαναί, αἱ ἀφορῶσαι τὴν καθ' δουλούς ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων. Διότι, αἱ μη τὸ ἀποκρύπτωμεν, τὸ ἐλληνικὸ φαράδικο κατήνητησ νὰ εἰναι τὸ πιο ἀκριβό τοῦ κόσμου.

Οσον παράδοξον και ἀν φαίνεται τοῦτο ἐξ ὑπάρχης, ἐν τούτοις, αὐτῇ εἰναι η πραγματικότης. Εἰς προηγούμενα σημειώματα μου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΑΛΙΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ», ἀνέλυσα λεπτομερῶς τὰς δαπάνας ἐνὸς ἀλιευτικοῦ και ὑπέδειξη πῶς αὐτοὶ δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς τὸ ἐπακρον, διὰ νὰ ἀποκτήσῃ ἡ ἀλιευτικὴ μας βιομηχανία, συναγνιστικὴν ικανότητα. «Ἐφ' δοσον, πορά τὰ ἀδικαιολόγητα ἔξεδα του τὸ ἐλληνικὸ φαράδικο (ὑπερποντίου ἀλιείσας) ἀφίνει τόσον σημαντικὸ κέρδη, είναι εὔκολο νὰ ὑπολογίσῃ κονεῖς τί θὰ ἀποδώσῃ, δηταν μειωθοῦν εἰς τὸ ἐπακρον αἱ παράλογοι ἐπιθερμανεῖς και αἱ περιπταὶ δαπάναι. Η σημαντικὴ διαφορὰ ποὺ θὰ προκύψῃ, θὰ καταστήσῃ τὴν ὑπερποντίου ἀλιείσαν μας δχι μόνον ικανήν νὰ συναγνωσθῇ τὴν ἀλιείσαν τῶν χωρῶν μελῶν τῆς Ε.Κ.Α., ἀλλὰ και νὰ ἀποκτήσῃ διεθνὴ ὑπόστασιν.

Εἰς τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς,

μεταξὺ ἄλλων ἐλέχηι και ἐτονίσθη, διτὶ δλαι αἱ χώραι τοῦ συνασπισμοῦ τούτου, καλούνται νὰ παρουσιάσουν και νὰ χρησιμοποιήσουν ἐντατικὰ τὴν δύναμιν τῶν εἰς ἔκαστον τομέα, νὰ δείξουν τὸ πιο δυνατό τὸν «χαρτί». Καὶ διὰ τὴν Ἐλλάδα, τὸ μεγαλύτερο και δυνατότερο «ΑΤΟΥ» είναι η θάλασσα. Η ναυτιλία καὶ η ἀλιεία.

Εἶναι, βεβαίως, κάπως ἐνοχλητικὸ νὰ ἐπαναλαμβάνωνται αἱ ίδιαι συνεχῶς παρατηρήσεις, πλήν, εἰς τὸ σημεῖον διπου ἐφθασαν τὰ πράγματα, εἰς ἀποσιωπήθουν τὰ μειονεκτήματα εἰς ἔκαστον τομέα και δὲν γκρινιάσουν για νὰ θεραπευθῇ τὸ κακό, τότε θὰ μᾶς προκαταλάδουν τὰ γεγονότα και θὰ είναι πλέον ἀργά διὰ νὰ ἀνακτήθῃ τὸ χαμένον ἔδαφος. Δέν πρέπει νὰ μᾶς διοφεύγῃ ἀπὸ τὸ νοῦ μας μία πραγματικότης! «Οτι, έαν η υπερποντίος ἀλιεία εὖδημοιργήθη και ἐπεβλήθη εἰς τὴν χώραν μας, τοῦτο δησείλεται εἰς τὴν ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰκόσαετή σταυροφορίαν. Καὶ τώρα συνεχίζω τὸ θέμα μου.

Η πρὸς τὸν Ἰνδικὸ Ωκεανὸν στροφή, διείσδυσις και ἐπέκτασις τῆς ἀλιευτικῆς μας δραστηριότητος, είναι μία προσπάθεια, η ὅποια μὲ θέλγει ιδιαίτερας. «Οχι μόνο διότι τὰ φαράδικά μας θὰ ὀπτοκομίζουν πλουσιότατον δλίευμα εἰς ἔκαστην των ἔξορμησιν, ἀλλὰ και διότι εἰς τὸν ἀχανὸ τούτον ὁκεανόν, (ἀρχικῶς εἰς τὸν Βόρειον τομέα), θὰ κατέχωμεν προνομιούχον θέσιν. Δέν υπάρχει ἐκεὶ ναυτικὴ δύναμις διαθέτουσα ὡραγωνεύμενην ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν, οὔτε, βεβαίως, συγχρονισμένην ἀλιευτικὰ πλοία η συνεργεία. Η πλησιεύστερα είναι η Ἐλλάς! «Ο-



Κήπη παγιδευθέντα κατὰ τὴν ἄμπωτιν.

σον παράδοξον και ἀν φανῇ τεύτο ἀπὸ τὴν πρώτην στιγμήν, τόσον στερεώτερο θά ριζωθῇ η πεποιθησίς, διτὶ αὐτή είναι η πραγματικότης, δηταν μελετήθῃ ὁ χάρτης και αἱ περιοχαὶ τὰς ὄποιας κάτωθι ἀναφέρω, μὲ τὴν δέουσαν προσωχήν. Μία ἀνασκόπησις τῶν δυνατοτήτων, πείθει και τὸν πλέον δύστροπον η ἐπιφυλακτικόν, διτὶ οὐτως εἴχουν τὰ πράγματα.

«Ἄσινεν τώρα τί γίνεται ἐκεὶ κάτω και πῶς ἐμφανίζεται η κατάστασις. Απὸ τὰς γύρω τοῦ ἀπέραντου τούτου ὁκεανοῦ χώρας, οὐδεμία ἀσχολεῖται ἐναργῶς μὲ τὴν ἀλιείαν. Η μόνη ποὺ ἐστράφη ἐσχάτω πρὸς τὴν θάλασσαν διὰ νὰ ἀποσύρῃ τρόφιμα, είναι η Ἰνδία, ἀλλὰ μὲ πρωτόγονα ἀκόμη μέσα και τοῦτο διὰ νὰ ἀποσύρῃ ἀπὸ τὰς ἰχθυοθριθεῖς θαλάσσας τῆς, ἔνα ἐλάχιστον μόνον μέρος ἀλιευμάτων, ἐν συγκρίσει πρὸς δησούσι θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ, ἐάν διέθετε συγχρονισμένα πλοία και ἐξησκημένους φαράδες. Διὰ νὰ ἐροφοδοτηθοῦν, δημως, μὲ ἀρκετά φύαι τὸ 430.000.000 Ιδιων, χρειάζονται τόσον πολλὰ συγχρονισμένα φαράδικα και τόσοι ἀλιείσαν ικανοὶ νὰ τὰ ἀκμεταλλευθοῦν, δηταν δείξουν μεγάλη ἀκόμη η ἀπόστασις ποὺ χωρίζει τὴν νῦν κατάστασιν, ἀπὸ τὴν δημιουργηθησομένην, ίσως, καλυτέραν τοιαύτην.

Τὸ Πακιστάν, μὲ τὸ 90.000.000 κατοίκων, δησούσι ἀπέραντων χρόνων ἀποκαλούμενην «άκτη τῶν ἰχθυοφάγων» — λόγω τοῦ μεγαλύου εἰς δλίευμα πλούτου τῆς — παρὰ τὰς συνεχεῖς εἰς τρόφιμα ἀνάγκας του, δὲν δην δημιαφέρεται διὰ τὴν ἀλιείσαν και αἱ ἀφίνεις ἀνακμετάλλευτον μίαν ἀκένωτον πηγήν πλούτου. Διὰ τὴν περιοχὴν ταῦτην ἐκτενῶς ἔγραψα εἰς τὸ πρωτοχρονιάγκο σημειώματα μου και προσέθεσα δησούσι, δηλοὶ οἱ νεώτεροι συγγραφεῖς, βάσει τῶν ὡκεανογραφικῶν ἐ-

**CARGO SHIPS & TANKERS, INC.**

**SHIP OWNERS AND OPERATORS**

**BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE  
AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

**NEW YORK 4, N.Y.**

ρευμάν πρός τὴν πλευράν ταύτην τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ, ὑπερθεματίζουν καὶ λέγουν, διτί πότε δεν μετεβλήθη ἐκεῖ ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων. Ἡ θάλασσα ἐκδράζει εἰς κάθε πλημμυρίδα, μεγάλας ποσότητας ἵθιών, μαλακίων, κητῶν καὶ ὀστρακοδέρμων, (ώς ἐμφανίζει ἡ εἰκὼν διὰ τὰ κήτη), καὶ τὰ ἀποσύρει κατὰ τὴν ἄμπωτιν ἔαν δὲν παγιδεύθουν.

Ἡ Περσία ἐπίσης, μὲ τὸν ἀνυπολόγιστον εἰς ἀλίευμα πλούτον τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς θαλάσσης τοῦ Ὄμαν, δὲν φαίνεται νὰ δίδῃ μεγάλην σημασίαν εἰς τὴν ὀλιευτικὴν βιομηχανίαν. Κάποιας ἀμυρᾶ κίνητρος ἐσημειώθη ἐσχάτως εἰς τὰς πλησίον τοῦ «Μπενδέρ Μπουστίρ» ἀκτὰς καὶ ἄλλη τόση παρὰ τὸ «Μπενδέρ Ἀμπάς» νοτιώτερον, πλησίον τῶν στενῶν τοῦ Ὄρμου. Τούτῳ δέ, δοξὶ μὲ συγχρονισμένα ψαράδικα, ἐφωδιασμένα μὲ ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις (ἡ κατάψυξις τῶν ἀλιευμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων εἶναι ἀπαραίτητος), ἀλλὰ μὲ ἐντελῶς πρωτόγονα κατίκια. Οἱ ἔξερνηται ὠκεανολόγοι, χαριτωδούντες λέγουν, διτὶ τὰ ψάρια, οἱ ἀστακοὶ καὶ οἱ γαρίδες ἐκεῖ, δὲν ἀλιεύονται μὲ τὰ γνωστά μας μέσα, ἀλλὰ μὲ τὰ πανέρια καὶ μὲ τὰ ζεμπίλια... Εἰς ἑττώρων τῶν ὡς ἄνω, ἃς μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ ἀνσφέρω κάτι τὸ τελείως ἐπίκαιρο, κάτι τὸ πιὸ ζωντανό. Εἰχα δύο ἡ τρία χρόνια νὰ συναντήσω ἔνα φίλο μου πλοιαρχοῦ, ποὺ κατοικεῖ στὴν γειτονιά μου. Προχθές λοιπὸν δλως τυχαίως τὸν συνήντησα στὸ μπακάλικο καὶ ὑστερὸ ἀπὸ τὰς συνήθεις φιλοφρονήσεις, ἐπέμεινε νὰ μοῦ δώσω σχετικάς μὲ δσα γράφω γιὰ τὸν Ἰνδικὸ Ὡκεανὸ καὶ τὸν Περσικὸ Κόλπο πληροφορίας.

«Τὸ δύο τελευταῖα χρόνια — μοῦ εἶτε — ταξίδεψα ἀδιάκοπα στὶς περιοχές αὐτές, καὶ δσα ἀναφέρεις εἰς τὰ «N. X.», τὰ ζῆσαμε ἐκεῖ ἐπὶ μῆνες καὶ παρακελουθήσαμε τὸ κάθε τὶ πιὸ προσεκτικά. Μάθε λοιπον, κύρι Κώστα, διτὶ τὰ ψάρια ἐκεῖ δὲν εἶναι μόνον δ πιὸ ἐκλεκτὸς μεζές γιὰ τὰ πληρώματα, ἀλλὰ καὶ τὸ πιὸ διασκεδαστικὸ γέλεντι. Μετὰ τὴν Πρωτοχρονιά, βρισκόμασταν κάποια εἰς τὴν παρθικήν ἀκτὴν τοῦ Ὄμαν, τὸν ἔρημο καὶ ἀφιλόξενο κόλπο τοῦ Μαλαμπάρ, δπου μείναμε δύο ἡμέρες. Κάθε πρωὶ δ μάγειρας μάζευες ἀπὸ τὴν κουβέρτα, ἔνα σωρὸ χελιδονόφαρα ποὺ πετούσαν τὴν νύκτα καὶ μᾶς ἔκαμε σπουδαία ψαρόσυπτα. Τὸ πρωινὸ πάλιν, οἱ ιθαγενεῖς ποὺ πλησίαζαν στὸ καράδι μας, ζητούσαν νὰ τοὺς δώσουμε μερικὰ τσιγάρα καὶ ὀλίγο κονιάκ ἡ ούζο, καὶ μᾶς προσέφεραν ἔνα καλάθι γεμάτο φρέσκα ψάρια τῆς στιγμῆς. Τὰ ψάρια ἐκεῖ δὲν τὰ πιάνουν μὲ δίκτυα, ἀλλὰ μὲ τρυπητούς

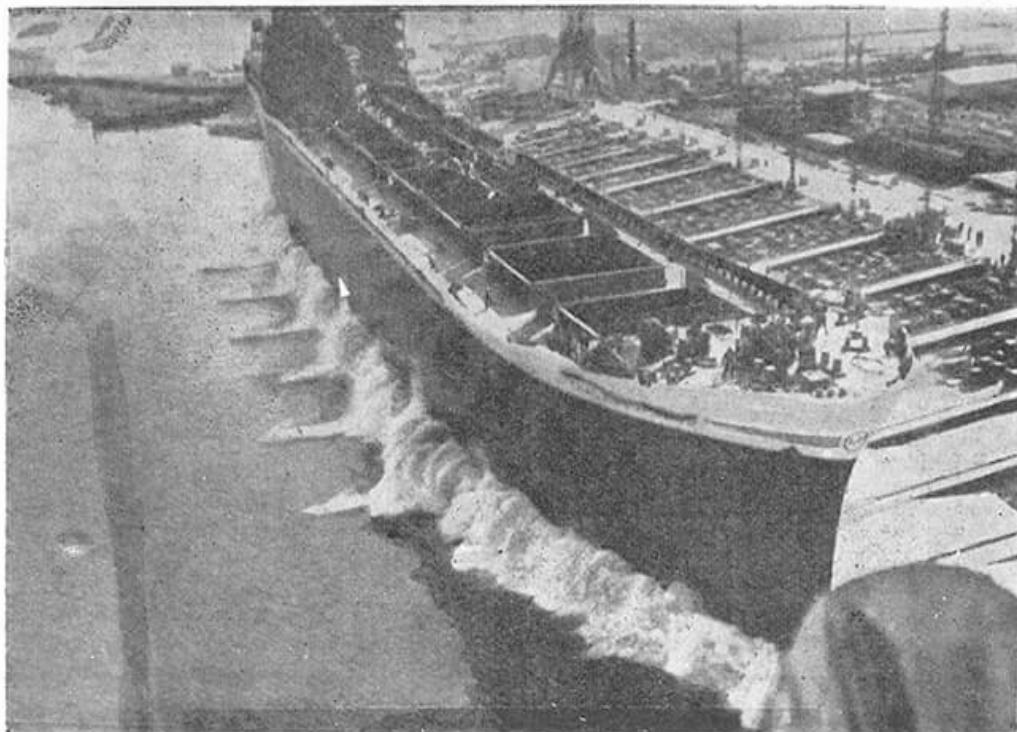
κουβάδες... Τί χαρά, ἀλήθεια, γιὰ τοὺς ψαράδες μας, ἢν μπορούσαν νὰ βρεθοῦν ἐκεῖ καρμιά φορά, σὲ λίγες μέρες μέσα θὰ γέμιζαν ἔνα δλόκληρο καράδι μὲ ψάρια! Ἐπίστη τὴν νύκτα — συνέχισε ὁ καπετάνιος — ἀκούαμε ἔνα περίεργο κρότο, σὰν κάτι, ποὺ ἐπεφτε στὰ πλατειὰ ἀπὸ ὑψηλὰ στὴ θάλασσα. Ἡπαν κάτι τεράστια ψάρια ποὺ βγαίνουν ξαφνικά ἀπὸ τὴν θάλασσα καὶ ξαναπέφταν στὴν ἐπιφάνεια μὲ κρότο!».

Αὐτὰ μοῦ εἶπεν ὁ πλοίαρχος ποὺ μόλις ἐπέστρεψε ἀπὸ ἐκεῖ κάτω. Τὰ μεγάλα αὐτὰ ψάρια ποὺ ἀνέφερε, είναι κάτι τεράστια σαλάχια ποὺ ζυγίζουν πολλάκις μέχρι τρεῖς τόνους καὶ ἄνω. Ἀποκαλούνται «Μάντα», «Sea Devil» ή «Devil - fish». Ἐπιστημονικά «Manta Birostris» οἱ ιθαγενεῖς τὰ κόπτουν εἰς τεμάχια, τὰ ὅποια ξηραίνουν εἰς τὸν ἥλιο καὶ τὰ τρώγουν γιὰ λιχουδιά. Τὰ θηρία αὐτὰ παράγουν θαυμάσιο ἰχθυάλευρο, τὸ δέρμα τῶν εἶναι μεγάλης ἀντοχῆς καὶ τὸ συκώτι των, πλούσιον εἰς βιταμίνας D. Ἐθεώρησα σκόπιμον νὰ ἀναφέρω δλα αὐτὰ τὰ δεδομένα, χάριν τῶν «άπιστων Θω μάδων», διὰ νὰ ριζωθῇ μέστα τους ἡ πεποιθησίς δτι, μετακινούμενοι πρὸς τὸν Ἰνδικόν, δὲν θὰ ἐμπλακήσουν εἰς τυχοδιωκτικὴν περιπέτειαν, ἀλλά, τούναντίον, θὰ εύρεθωμεν εἰς πλουσιώτατα ἀλιευτικὰ πεδία καὶ εἰς περιβάλλον, ποὺ φιλικώτερον ἐκείνου εἰς τὸ ὅποιον εὐρέθημεν, δταν διὰ πρώτην φοράν ἀπεμακρύνθημεν πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ εἰς τὰς ἀγνώστους διῆς ήμάς ἀκτὰς τῆς Μαυριτανίας. Τοιμῶ νὰ πιστεύω στὶς εύρισκομαι ἐντὸς τοῦ πλαισίου μιᾶς πραγματικότητος, τῆς Ἑλληνικῆς μάλιστα πραγματικότητος: δτι: αἱ ἀπόφεις μου εἶναι ρεαλιστικαὶ καὶ δτι ἡ πρώτη μας πρὸς τὸν Ἰνδικὸν δοκιμαστικὴ ἑξόρμησις, δσον δύσκολος ἡ περιπτετειώδης καὶ ἄν εἶναι, θὰ ἀποδῇ ὀφέλιμος καὶ θὰ ἀνοίξῃ νέους ὄριζοντας διὰ τὴν σταθερῶν ἀναπτυσσομένην ὑπερπόντιον ἀλιευτικὸν μας βιομηχανίαν. Μία παρομία λέγει: «Υπάρχει κάτι χειρότερο εἰς τὸν κόσμον ἀπὸ τὸ νὰ μὴ ἔχῃ ἐπιτύχει κανεὶς: εἶναι τὸ νὰ μὴ ἔχῃ δοκιμάσει».

\*\*\*

Ἐξ ἀφορμῆς τῶν δύο προηγουμένων ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος σημειώματων μου τῆς 1ης καὶ 15ης Ιανουαρίου, ἔλαβον διαφόρους ἐπιστολάς, μὲ τὰ αὐτὰ περίπου ἐρωτήματα, ως ἐκεῖνα τὰ ὅποια ἔξι ὑπαρχῆς διετύπωσα. Τὰ ὑπενθυμίζω ἐκ νέου: 1ον) Ποία εἶναι ἐπακριβῶς ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα, εἰς τὰ πλησιέστερα ἀλιευτικὰ πεδία; 2ον) Χρειάζεται, μηπως, ειδικὴ ἄδεια ἐκ μέρους τῶν χωρῶν, εἰς τὰς θαλα-

## SHIPYARD JOS. BOEL & SONS S.A. TEMSE (NEAR ANTWERP) BELGIUM



Τὸ Θαλασσοπόρος, τῶν 20.000 τόν. τοῦ οἴκου YIOU N. I. ΠΑΤΕΡΑ καθελκυόμενον

Bulkcarriers - Tankers - Ore Carriers - Car - Ferries and all types of seagoing vessels up to 70.000 tons dw.

Building and repair of all inlandwater-vessels.

Phone: 03/71.00.10

Telex: 03/140

Teleg.: BOELWERF TEMSE

σας τών όποιων θά άλιεύσωμεν; 3ον) Ποια είναι ή διαμόρφωσις τών βιθῶν; 4ον) Ποιάς μεθόδους και συστήματα άλιειας θά έφαρμόσωμεν; 5ον) Ποιά είναι τά καταλληλότερα φαράδικα διά τάς περιοχάς ταύτας (μέγεθος σκάφους και ιπποδύναμις μηχανής); δον) 'Υπάρχουν παραπλήσια κέντρα δι' έπιδιορθώσεις και άνεφοδιασμόν εἰς καύσιμα; 7ον) 'Ολιγά διά τάς καιρικάς συνθήκας. 8ον) 'Υπάρχει δυνατότης διαθέσεως έπι τόπου ωρισμένων ειδών ιχθύων, μη εύπροσδέκτων εἰς τήν 'Ελλάδα, πλήν ζητουμένων εἰς τούς έκει λιμένας; 9ον) Εἰς ποια έπακρινός σημέια θά άλιεύσωμεν; 10ον) Καί ούσιωστερον πάντων, ποία έπακρινώς είναι τά διάφορα είδη ιχθύων, κητῶν, μαλακίων, διστρακόδερμων κ.τ.λ.;

Μὲ ἑρωτούν έπίσης, ποια ἀπὸ τά φιεράδικα, ποὺ διαθέτομεν σήμερον και εύρισκονται ἐν κινήσει είναι κατάλληλα διὰ τὸν Ἰνδικόν; Περίμενα ἔνα τέτοιο ἔρωτημα και ἀπάντων Διὰ τάς πρὸς τὸν Ἰνδικὸν Ὀκεανὸν ἔξορμήσεις, μᾶς χρειάζονται δύο τύπων φαράδικα: Αον) Τὰ φαράδικα ἔργαστασις, ως αὐτά ποὺ ζιέφερε εἰς τὸ προγόμνον σημειώματος και ἔδωσα τὰ χαρακτηριστικά των καί, Βον) Τὰ μεγάλα ταχύπλοα «τρώλερς» μὲ τὰ ἔχης περὶ ου χαρακτηριστικά: Μῆκος εἰς τὰς καθέτους 68 μέτρα, πλάτος 11 μέτρα και βάθος 6 μέτρα, 5 μπουλέδες, κύτη χωρητική 1.200 κ.μ. Ψυκτικοὶ θάλαμοι διὰ συντήρησιν τῶν ἀλιευμάτων εἰς μείον 250 Κελσίου, 4 φυκτήρες διὰ κατάβασιν 20 τόνων ιχθύων κατὰ 24ωρον εἰς μείον 450 Κελσίου. Πετρέλαιομηχανὴ 1.400 ππωπων, ταχύτης τούλαχιστον 12½ μίλια. Είναι περιττὸν νὰ ἐπιμείνω εἰς τὸ διτὶ δλαι αἱ ἔγκαταστοσεις τοῦ πλοίου θά είναι ἀπολύτων συγχρησιμέναι. Τὰ φαράδικα αὐτά δύνανται νὰ φαρέψουν, ἐναλλάξ, εἴτε εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, εἴτε εἰς τὸν Ἰνδικόν, η ὀπουδήποτε ἀλλοῦ. Ζήτημα ἀποστάσεων και συντηρήσεως τῶν ἀλιευμάτων δὲν ὑφίσταται σήμερον.

'Απὸ τὰ φαράδικα ποὺ διαθέτομεν, τὰ καταλληλότερα διὰ τὸν Ἰνδικόν είναι: «Ζέφυρος» I και II. «Εύρυδίκη» II και III. «Εὔαγγελιστρια» IV ίσως καὶ τὸ IIII, τὸ «Αΐνα Μαρία» και τὸ «Κουτουριάρχης». Τὰ ἄλλα δύο μεγάλα είναι κατασκευῆς τοῦ 1929, η ταχύτης των δὲν ὑπερβαίνει τὰ 8 μίλια και ἡ πετρέλαιομηχανὴ των είναι 32 ἔτῶν. 'Επομένως δὲν είναι ἔνδεδειγμένα δὲ μεγάλας ἔξορμήσεις. Τὰ ὑπόλοιπο φαράδικα είναι πολὺ μικρά. 'Υπάρχει, βεδαίως, η δυνατότης χρησιμοποιήσεως μικρῶν τρώλερς, ποὺ θὰ μένουν συνεχῶς ἐπὶ τόπου διὰ νὰ ἀνεφοδιάζουν τὰ μεγάλα ταχύπλους ψυγεῖα. Άλιτὸς όμως, θὰ πραγματοποιηθῇ ἀργότερον, ὅταν ἀρχίσῃ νὰ δυσεἰδια και φανουρὸν τὰ μειονεκτήματα ἐπὶ τῆς κινησίσεως τῶν πλοίων. Πάντως, η περία μᾶς ἐδίδαξεν, διτὶ διὰ τὰς μακρινὰς ἔξορμήσεις, χρειάζονται ἀπαραίτητας μεγάλα και ταχύπλοα φαράδικα - ψυγεῖα, ἄλλως, η ἐκμετάλλευσις θά είναι ἀντιοκονιμή.

Συνεχίζω τώρα τὰς εἰς τὸν ώ; ἄνω δεκάλογον ἐπεξηγηματικάς ἀπαντήσεις, ὅχι κατά σειράν τῶν ἔρωτημάτων, ἀλλὰ κατ' ἀφηγηματική σύνδεσιν τοῦ διου θέματος. 'Ο 'Ινδικός Ὀκεανὸς ἔχει τὶς ίδιοτροπίες του και τρεῖς ἔως τέσσαρες μῆνες τὸν χρόνο, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν «Μονοσυνιῶν» (τέλη Μαΐου ή ἀρχὰς Ιουνίου μέχρι τὰ μέσα Σεπτεμβρίου), είναι ἀπρόσιτος. Οι βυθοὶ του είναι ἀνώμαλοι, η δὲ γεωλογικὴ διαμόρφωσίς των δὲν είναι τελείως καθωρισμένη. 'Υπάρχουν θαυμάσια ὑπίπεδα ἀλιείας διεσπαρμένα πρὸς διὰ τὰς κατευθύνσεις, τὰ ὅποια βαθμήδον ἐπισημαίνονται. 'Υπάρχουν οἱ λασπώδεις βυθοὶ και ἄλλοι μὲ τραγανές. 'Η ὑποβρύχιος βλάστησις δργιάζει, δάση δόλκηρας ἀπὸ θαλάσσια φυτὰ εύρισκονται πρὸς διὰ τὰ σημεῖα. Ξέρεις πολλές, κοραλλιογενεῖς νησίδες, ἀτόλες, υφαλοί, κρεμαστά νερά, ρεύματα ἀπότομα, κοιλάδες ἀπέραντοι, βουνά, βράχοι, νησιά ποὺ χάνονται και ἄλλα ποὺ φυτρώνουν ξαφνικά, μὲ λίγα λόγια, ο 'Ινδικός Ὀκεανὸς χαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς ὥκεανογράφους, ως δὲ ποὺ ίδιοτροπος ἀπὸ διους τοὺς ἄλλους. 'Έχει δημος και τὰ καλά του. Προσφέρει ἀφθονον και μεγάλην ποικιλίαν ιχθυ-

λογικῆς πανίδος, πολλοὺς ἀστοκούς και γαρίδες, διστρακα πολύτιμα (μαδραπέρέλες), μαλάκια πάμπολλα, κήτη κλπ.

Αἱ μέθοδοι και τὰ συστήματα ἀλιείας τὰ διοῖα πρέπει νὰ ἔφαρμόσωμεν ἐκεῖ, είναι καθωρισμένα ἐκ τῶν προτέρων και προετοιμάζονται σύμφωνα μὲ τὰς περιοχὰς ὅπου κατευθύνεται τὸ φαράδικο: 1ον) 'Η γρίπισις η τὸ συρόμενον δίκτυο, «trawling». 2ον) Τὰ αἰλωρούμενα δίκτυα (Drift nets). 3ον) Τὰ κυκλικὰ δίκτυα (Seine nets). 4ον) Τὰ τεράστια παραγάδια (Line fishing). 5ον) Τὰ στημένα η σταθερὰ δίκτυα (Standing nets). 'Υπάρχουν, βέδαια, μύρια ὅσα ἄλλα συστήματα, μέθοδοι και ἐπινεύσεις τῶν φαράδων, ἀλλὰ αὐτὰ είναι διὰ τοὺς μειονωμένους φαράδες και τοὺς ἔρασιτέχνες. Οἱ Πορτογάλοι, οἱ διοῖοι θεωροῦνται ἀπὸ τοὺς πιὸ ικανοὺς φαράδες τοῦ κόσμου, χειρίζονται τὰ τεράστια παραγάδια λίσαν ἐπωφελῶς. Πολλὰ δικά τους φαράδικα μπακαλιαράδικα και νάρες ἀκόμη, φαρεύουν εἰς τὴν Νέαν Γῆν και τὸ Λαμπραντόρ βακαλάους μὲ παραγάδια και ἐπιστρέφουν εἰς τὸν λιμένα μὲ πλήρες φορτίον. Οἱ Πορτογάλοι, ποὺ γνωρίζουν τὸν Ἰνδικὸν Ὀκεανὸν καλύτερα ἀπὸ τοὺς ἄλλους, παρέμειναν εἰς τὸν Βόρειον τομέα ἐπὶ 160 χρόνια και ἔχουν σήμερον εἰς τὴν Ν. Αφρικήν σπουδαίαν ἀποικίαν, είναι τῆς γνώμης διτὶ τὰ τεράστια παραγάδια είναι κατάλληλα διὰ τὸν Ἰνδικόν, ιδιαιτέρως.

'Η ἀπόστασις ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα εἰς τὰ πλησιέστερα ἀλιευτικὰ πεδία τοῦ Ἰνδικού, ἀρχίζει ἀπὸ 2.000 περίπου μίλια και σύμφωνα μὲ τὰς μακρυτέρας περιοχὰς δὲ ἀριθμὸς τῶν μιλίων αὐξάνει. Διὰ νὰ ἀπλοποιήσω τὸ κάπως δύσκολο ζήτημα τοῦ καθωρισμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων, θὰ ὑποδιαιρέσω τὸ Β. τμῆμα τοῦ Ἰνδικοῦ, τὸ διοῖον, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον μᾶς ἐνδιαφέρει, εἰς τέσσαρας τομεῖς: 1ον) Τὸν κόλπον τοῦ 'Αντεν, ποὺ σηματίζει ἐνα τρίγυρῳ πρὸς τὴν εἰσόδο τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης, τὴν μίαν πλευρὰν πρὸς τὴν ἀφεικήν ἀκτὴν τοῦ Χαντραμασούτ (Μακάλε — Ράς Φαρτάκ) και τὴν ἄλλην πλευρὰν πρὸς τὴν ἀκτὴν τῆς Σομαλίας μέχρι τοῦ Γουαρδαφουΐου ἀκρωτηρίου. 2ον) Τὸν Θαλασσαν τοῦ 'Ομαν και τὰ στενὰ τοῦ 'Ορμούζ. 3ον) Τὸν Περσικὸν Κόλπον μὲ ὑποδιαιρέσεις και 4ον) Τὴν 'Ακτὴν τῶν Ιχθυόφαγῶν περιέγραψα εἰς τὸ προτοχρονιάτικο σημείομά μου. Εἰς κάθε ἔνα τομέα, θὰ ἔφαρμοσθῇ και τὸ ἀνάλογον σύστημα η μέθοδος ἀλιείας. Νὰ ἐπεκταθῶ ἐπὶ τὸν σημείου τούτου είναι κάπως δύσκολο, διότι ἡ λεπτομερής ἐπεξηγήσης ἀπαιτεῖ χώρου, ποὺ δὲν διαθέτω. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀς μού γράψουν και θὰ ἀπαντήσω λεπτομερέστερον.

'Υπενθυμίζω και πάλιν διτὶ τὰ χωρικὰ ἀδατα, ψαρεύεις οι διοῖοι οι πλησιέστερων λιμενικῶν ἀρχῶν. Δι' ἀνεφοδιασμὸν εἰς τὸν Τζιμπούτι, Βερβέρα, Μακάλε, Μασκάτη, Κβατάρ, Καράτοι, καθὼς και τοὺς ἐντὸς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κεντρικοὺς λιμένας. Δι' ἐπιδιορθώσεις δημιουργήσεις μηχανῶν η ἄλλων σοδαρωτέρων ζημιῶν, μόνον τὸ 'Αντεν, τὸ Τζιμπούτι, και τὸ Καράτοι, οι κατάλληλοι λιμένες. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπὶ τὸπου διάθεσιν, τῶν μη εύπροσδέκτων εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀλιευμάτων, πληροφορῶ διτὶ εἰς τὸ Καράτοι, οιαδήποτε ποσότης ιχθύων είναι εύπροσδέκτος, εἰς τιμὰς κανονιζομένας σύμφωνα μὲ τὴν ποιοτηταν και τὴν ποσότητα ἐκάστου εἰδουσ.

'Απομένει νὰ ἀπαντήσω εἰς τὸ τελευταῖον διότιον. "Όταν, δημος, εἰς ὥρισμένα σημεῖα, πρόκειται νὰ ἀλιεύσωμεν ἐντὸς τῶν χωρικῶν δύσκατων, τότε χρειάζεται εἰδικὴ ἀδεια, η ὅποια χορηγεῖται ὑπὸ τῶν πλησιέστερων λιμενικῶν ἀρχῶν. Δι' ἀνεφοδιασμὸν εἰς τὸν Τζιμπούτι, Βερβέρα, Μακάλε, Μασκάτη, Κβατάρ, Καράτοι, καθὼς και τοὺς ἐντὸς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κεντρικοὺς λιμένας. Δι' ἐπιδιορθώσεις δημιουργήσεις μηχανῶν η ἄλλων σοδαρωτέρων ζημιῶν, μόνον τὸ 'Αντεν, τὸ Τζιμπούτι, και τὸ Καράτοι ιιναι οι κατάλληλοι λιμένες. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπὶ τὸπου διάθεσιν, τῶν μη εύπροσδέκτων εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀλιευμάτων, πληροφορῶ διτὶ εἰς τὸ Καράτοι, οιαδήποτε ποσότης ιχθύων είναι εύπροσδέκτος, εἰς τιμὰς κανονιζομένας σύμφωνα μὲ τὴν ποιοτηταν και τὴν ποσότητα ἐκάστου εἰδουσ.

'Απομένει νὰ ἀπαντήσω εἰς τὸ τελευταῖον διότιον, ποὺ ἀφορᾷ τὰ διάφορα εἶδον ἀλιευμάτων. Είναι, δημος, τόσον ἐκτενές τὸ θέμα τούτο, ὥστε νὰ ἀποτελέσῃ ἐνα διδιάτερον σημείωμα, μὲ τὰς σχετικὰς διὰ κάθη εἰδος ἐπεξηγήσεις, τὸν τρόπον τῆς ἀλιείας, περιποιήσεως, καταπωξεως, συντηρήσεως, συσκευασίας, ἐναποθηκεύσεως, μεταφορᾶς και διαθέσεως ἀκόμη.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθύμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου.

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ και ΓΑΛΛΙΑΣ  
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ  
και ΤΟΥΡΚΙΑΝ και ΤΑΝΑΤΤΑΛΙΝ

Δι' ἐμπορεύματα και πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τὸν Γενικούν Πρόκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ. Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφ. 470.895

**ΠΩΣ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ Η ΑΥΡΙΟΝ  
ΔΥΣΚΟΛΟΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ  
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΟΣ**

Εις όμιλίαν του πρός Νορβηγούς έφωπλιστάς τού "Οσλο, ό διευθυντή τού τμήματος δεξαμενοπλοίων τῆς ἑταιρίας «Σέλλα» έθιξε καὶ τινα σημεία ἀναφερόμενα εἰς τὴν παγκόσμιαν θέσιν τῶν τάνκερς. Ἐτόνισεν, ὑπὸ μορφὴν πρεσβιδοποίησεως, διτὶς ή ναυπήγησις, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας, δεξαμενοπλοίων, χωρὶς προηγουμένην ἔχασφάλισιν μακροχρονίου προναυλώσεως, ἀπετελεῖ τυχηρὸν παιγνίδιον, δυνάμενον νὰ ἔχῃ δυτικότερους τοὺς συνεπείας. Ἐπειγνῶν τὴν ἀπόψιν τοῦ ταύτην ὑπέδειξην, διτὶς ή αὐξησις τῆς ζητήσεως τοννᾶς εἰς δεξαμενόπλοια κατὰ τὰ προσεχῆ ὅλιγα ἐτῇ δὲν θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν τοῦ παρελθόντος καὶ διτὶς οἱ ναυλωταί, ἐν τῷ συμφέροντι μειώσεως τοῦ κόστους μεταφορᾶς, θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητο τῆς ἐπιλογῆς τοῦ σκάφους. Τὸ τελευταῖον τούτο συνεπάγεται καὶ πλέον ἐμπειριστατωμένην ἔξετασιν τοῦ ἔργου τῶν ἡδονῶν ὑπηρεσία σκαφῶν. Τὸ μερίδιον ἔξι ἄλλου τῶν ἑπταδέσσοντος ναυτικῶν χωρῶν εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι πρωτιστέμενον νὰ μειωθῇ, ἐν τίνι ἐκτάσει, λόγῳ τῆς εισόδου νέων χωρῶν καὶ εἰς τὴν ἔργοσίαν ταύτην.

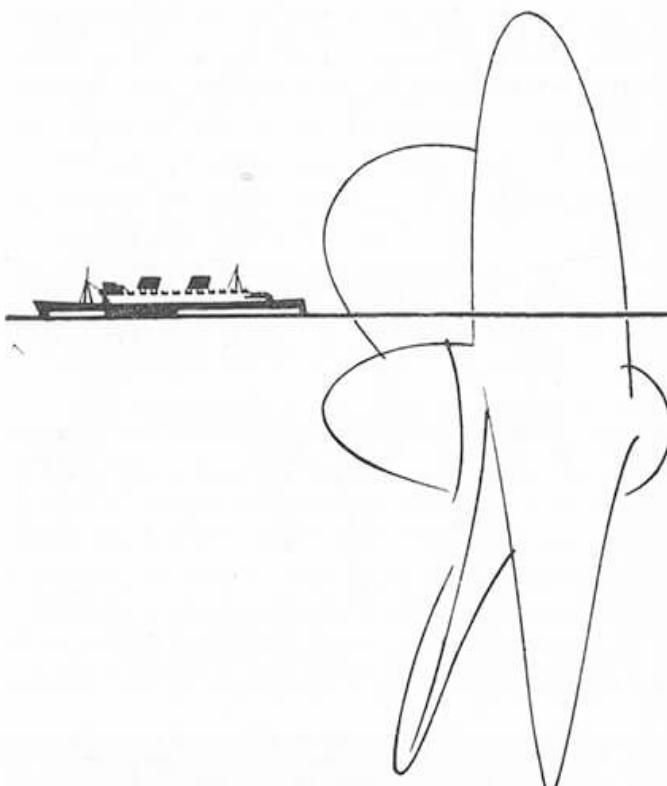
Αἱ νέαι ναυπηγήσεις διὰ νορβηγικού λογαριασμού, συμφώνως πρὸς τὰ ἀνακοινωθέντα συμβόλαια, ἀντίπροσωπεύουν τὸν ὑψηλὸν ἀριθμὸν τῶν 3.2 ἑκατομμυρίων τόννων d.w., ἐκ τῶν ὁποίων προναυλώσεις ἔχουν συναφῆ καὶ ἀνακοινωθῆ διὰ σκάφη 2 ἑκατομμυρίων τόννων μόνον. Τὸ ἥμισυ ἔξι αὐτῶν ἐκλείσθη ὑπὸ τῇ ἑταιρίᾳ «Σέλλα». «Ἐκεῖνο — ἔτονισεν ὁ ὄμιλητης — ὥπερ ἀποτελεῖ, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου, τὸ πλέον ἀνησυχητικὸν σημείον τῶν ἐν λόγῳ ἀριθμῶν, εἴναι ἡ ἔκτασις τὴν ὁποίαν ἐπιθυμοῦν νὰ δώσουν οἱ πλοιοκτήται δεξαμενοπλοίων εἰς ἔνα παιχνίδιον μὲ πολὺ ἀνίσους ὅρους». Ὑπενυμίζων εἶτα τὴν σύστασιν τοῦ προέδρου τῆς «Ἐνώσεως» πρὸς διακοπὴν τῶν περαιτέρω ναυπηγήσεων, ὑπέδειξη καὶ αὐτὸς προσωπικῶς τὴν ἀνάγκην νὰ υιοθετῇ ἡ σύστασις αὐτῆς παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων.

Περαιτέρω ὁ ἐκπρόσωπος τῆς «Σέλλα» εἶπεν, ὅτι ἡ ζῆτησις πετρελαίων, μολονότι ἀναμένεται νὰ αὐξηθῇ κατὰ 6% ἐντὸς τῆς ἀρχομένης ἀπὸ τοῦ 1960 δεκαετίας (ἔναντι 10% τῆς δεκαετίας 1950 — 59), διάφοροι ἐν τούτοις παράγοντες ἐνδέχεται κατὰ τὰ ὅλιγα προσεχῆ ἐτῇ νὰ ἀσκήσουν δυσμενὴ ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ ποσοστοῦ αὐξήσεως τοῦ τοννᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων. Μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ παραγόντων καταλέγοντα καὶ οἱ ἔχεις: 1) Ἡ ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς ἀκαθάρτου πετρελαίου, κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν, εἰς τὴν Βόρειον Αφρικήν, κειμένην ἔγγυς τῶν εὐρωπαϊκῶν ἄγορῶν καταναλώσεως. Αἱ ἔξι 25 ἑκατομμυρίων τόννων ἔξαγωγαι ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐκ Σαχάρας καὶ Λιβύης κατὰ τὸ 1962 θὰ ἔχειαντο 125 τάνκερς «T. 2» ὥλιγότερα, πορ' ὅσν, ἐάν ἡ ποσότης αὐτῆς ἐφορτώντεο ἐπὸ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. 2) Χώραι καθιστάμεναι αὐτάρκεις εἰς πετρέλαιον, θὰ χριστίζωνται ὀλιγότερα φορτία ἐκ τοῦ ἑξατερικοῦ, μεταφερόμενα διὰ δεξαμενοπλοίων. Παράδειγμα ἡ Ἀργεντινή, ἣν ἥθελεν ἀποκτῆσαι αὐτάρκειαν. Ἡ χώρα αὐτῆς εἰσάγει σήμερον πετρέλαια απὸ τὰς ἑκατόντα πετρέλαιον πετρελαίουν δυνομικὸν τῆς χώρας ἀνοπτυσσόμενον ραγδαίων, εἰς βάρος τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου. Καὶ 5) Ἡ ραγδαίως αὐξάνουσα χρησιμοποίησις πετρελαιαγωγῶν εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην, μολονότι τὸ γεγονός τούτο ἐνδέχεται νὰ καταστήσῃ δυνατὴν κατὰ τὸ ποσοστὸν αὐξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαίου, ητίς θὰ ἀδύνατον νὰ ικανοποιηθῇ οἰκονομικῶς δι' ὅλων μεταφορικῶν μέσων. Είναι πιθανόν, ἐν τέλει, νὰ αὐξησῃ τούτο, παρὰ νὰ μειωθῇ, τὴν χρησιμοποίησιν δεξαμενοπλοίων.

Πιέσεις συναγωνισμοῦ εἰς τὴν πετρελαιοιδιομηχανίαν γενικῶς καὶ αὐξησις τῶν προσπαθειῶν μειώσεως τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως. Θὰ κατοστήσουν τοὺς ναυλωτὰς ἁλλον ἐκλεκτικούς διὰ τὴν ναύλωσιν σκαφῶν. Θὰ προτιμοῦν σκάφη μὲ κολύτερον ντεντονεῖτ, ταχύτητο, κατανάλωσιν κουστίου, ἀντλητικὴν ίκανοτήτα κλπ. διὰ τὴν εἰδικὴν μεταφοράν, εἰς τὴν ὁποῖον θὰ χρησιμοποιηθοῦν. «Κάθε προσπάθεια μειώσεως τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως — προσέθεται ὁ ἐκπρόσωπος τῆς «Σέλλα» — φέρει κατὰ νοῦν, πρωτίστως, τὰς δυνατότητας ἐτῇ περαιτέρω αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων. Δὲν θὰ ἔμενεν ἀπαρατήρητον ἐν Νορβηγίᾳ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ «Σέλλα» ποδὲ ἔχαμηνον ἐπραγματοποίησεν ἔνα βῆμα πρὸς τὰ ἐμπρός, σοσν ἀφορὰ τὸ μεγέθη τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς. Ἔνοιώσας σκάφη τινὰ τῶν 80.000 τόννων d.w. Ἀλλοι, ἀναμφιβόλως, ἔχωρησαν ἔτι περαιτέρω».

Αἱ μεταφοραὶ ἀφ' ἔτερου διυλισμένων περαγώγων πετρελαίου κατέστησαν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος μᾶλλον εἰδικεύμεναι καὶ πρόβλημα ἐτέθη διὰ τὰς μεταφορὰς μικρῶν, σχετικῶς, ποσοστήτων, ἀλλὰ σπουδαῖας σημασίας εἰδικῶν πετρελαιοιδῶν, ως λ.χ. Βενζίνην, δι' ἀεροπλάνων, κουστίων στροβίλων, λιποντικῶν, ἀσφάλτου, ύγροποιημένων ἀερίων κλπ. Διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτως αἱ ἑταιρίαι πετρελαίων θὰ ζητοῦν τὸ καλύτερον δεξαμενόπλοιον. «Ισως, ἡ ίδεα τοῦ δεξαμενοπλοίου «διὰ γενικὰς μεταφορᾶς» νὰ χρειασθῇ ἐν τῷ μέλλοντι ποιάν τινα ἀλλαγὴν καὶ νὰ ἀντικαταστήσῃ διτὶς τῶν δεξαμενοπλοίων λευκῶν πετρελαιοιδῶν, τῶν δεξαμενοπλοίων «μελανῶν πετρελαιοιδῶν» κλπ. Αἱ ἐπιτελεσθεῖσαι τεράστιαι πρόοδοι εἰς τὸν τομέα τῆς διαβρώσεως δυνατὸν νὰ καταστήσουν ἐφικτὰ τὰ ἀνωτέρω, μολονότι εἴναι πρόωρον εἰσέτι νὰ ἀχθῇ τις εἰς ὄριστικὰ συμπεράσματα.

— γυρίσα



## SHIP'S PROPELLERS

Suppliers of propellers to HELISTON and SCIMITAR designs in Bronze, Nikalium and Novoslon alloys

## STONE-MANGANESE MARINE LIMITED

28, ST. JAMES'S SQUARE, LONDON, S. W. 1

Telephone: Whitehall 6046, Cables: Shipsprop London Telex.24.259

### AGENTS FOR GREECE EGYPT AND SYRIA

PANOS S. SAVIDES S. A.

1, Boulevard Alexandros Savides Bldg.

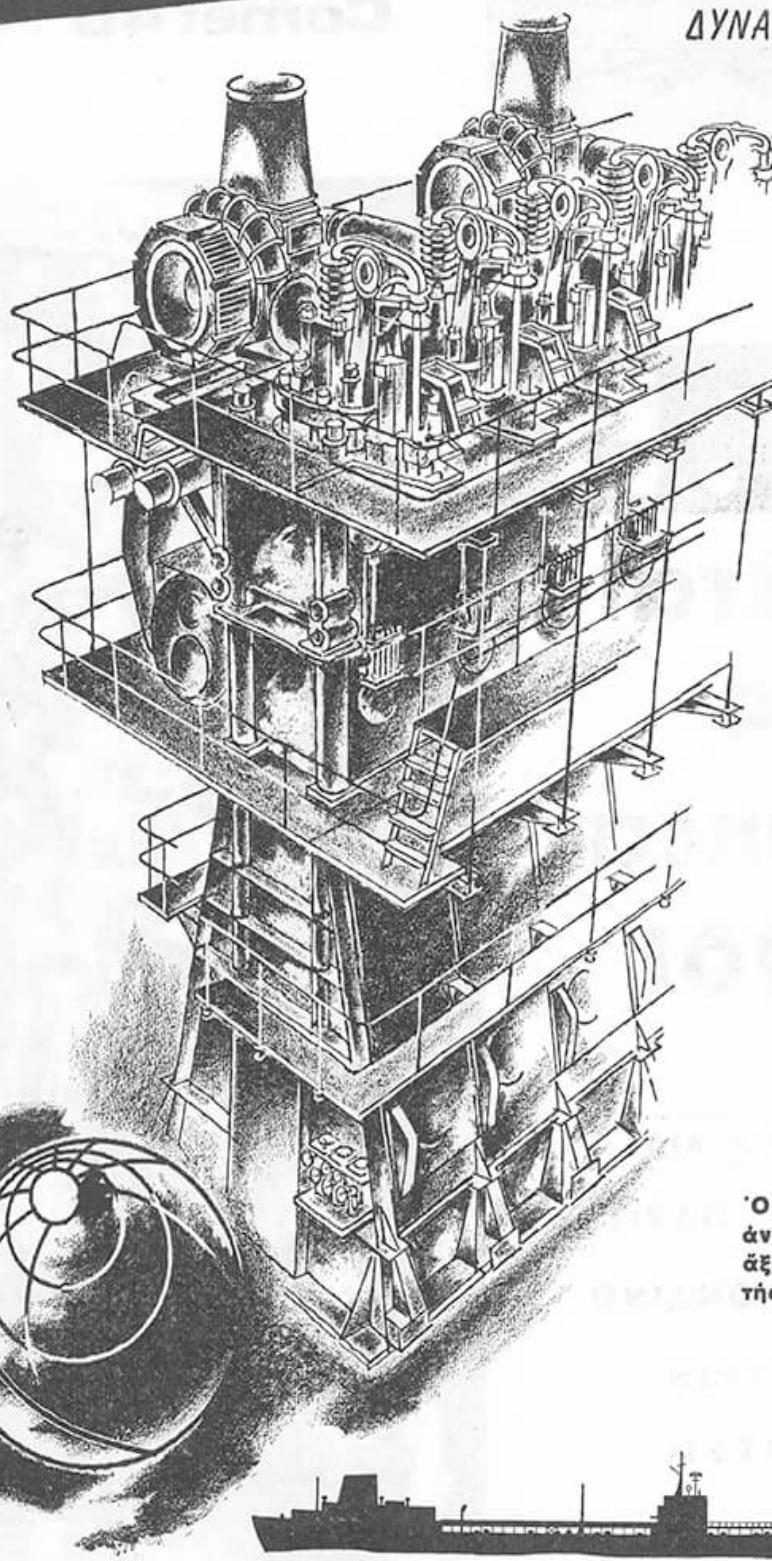
Telephones: 815.190 and 817.979

Cables Address: PASAVID ATHENS

Telex: PASAVID-ATHENS 261

# B&W

ΜΗΧΑΝΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΔΗΖΕΛ  
ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΜΕΧΡΙ 25.000 ΉΠΠΩΝ



Διὰ περισσότερα  
τῶν 50 ἑτῶν ὁ οἶκος  
B&W είναι ἐνα σύμβολον  
τεχνολογικῆς  
προπορίας διὰ τὴν  
ναυτιλίαν εἰς τοὺς  
Ἐπτὰ 'Ωκεανούς.  
Ἐκτὸς τῆς καλῆς  
ναυτικῆς ἡ τεχνική  
γνῶσις είναι εἰς  
ούσιώδης παράγων διὰ  
ἐπικερδῆ ἀπόδοσιν  
εἰς τὴν ναυτιλίαν μὲ  
τὸν σημερινὸν σκληρὸν  
διεθνῆ συναγωνισμόν.

Ο νέος τύπος μηχανῆς 84 - VT2BF - 180  
ἀναπτύσσει δύναμιν 25.000 ήππων ἀνὰ  
ᾶξονα καὶ ίκανοποιεῖ πλήρως τὰς ἀπαι-  
τήσεις τῶν μεγαλυτέρων πετρελαιοφό-  
ρων τοῦ κόσμου.

## BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Γενικός Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

### ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΔΑΝΙΑ

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

γκρέκα



Comet 4B

581.521

Έπιβάται  
μᾶς  
προτίμησαν  
τὸ 1961

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑΙ ΠΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑ:

ΡΩΜΗ ΠΑΡΙΣΙ

ΖΥΡΙΧΗ ΛΟΝΔΙΝΟ

ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤΗ

ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΑΙ

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ  
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΑΝΕΣΙΣ • ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

## ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

• «Έργαστιμοι ήμέραι» καὶ συνήθης ρυθμός φορτεοκφορτώσεως.

Η έρμηνεία τῶν λέξεων «έργαστιμοι ήμέραι», ἐν συσχετίσει πρὸς τὰ ναυλούσματα, ἀπησχόλησε καὶ πάλιν τὰ δικαστήρια. Συνεζητήθη ὁ ὄρος ναυλούσματος, ὅστις καθώριζεν, ὅτι εἴη φόρτωσις τοῦ πλοίου ἔδει νὰ διενεργήθῃ συμφώνως πρὸς τοὺς ὄρους berth, μὲ τὸ σύνθετος «ντισπάτς», ἥτοι μὲ τὸ συνήθη ωυθμὸν ταχύτητος εἰς τὴν φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ φόρτωσις παρετείνετο πέραν τῶν πέντε ἔργασίμων ἡμέρων, καιροῦ ἐπιτρέποντος, ἔξαιρουμένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν, οἱ φορτωταὶ ὑπερχρεούντο εἰς τὴν καταβολὴν ὑπερημερίας; (demurrage) ἔξ 800 δολαρίων ἡμερησίως ἡ κατ' ἀναλογίαν, δι' ὀλόκληρον τὸν ἀναλωθέντα ἐπὶ πλέον χρόνον διὰ τὴν φόρτωσιν ἡ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ πλοίου «Λητώ», ὅπερ παρέλαβεν εἰς τὴν Νέαν Ὀρλεάνην φορτίον σόγιας καὶ ὀράδοσίτον. Η φόρτωσις διενηργήθη χωρὶς διακοπήν, μολονότι ἡ βασικὴ ἐργάσιμος ἡμέρα εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ἦτο τὸ ὄκταρον. Τὸ ὑπόλοιπον χρονικὸν διάστημα ὑπελογίζετο μίαν καὶ ἡμίσειαν φοράν τοῦ προβλεπομένου χρόνου φορτώσεως.

Οἱ πλοιοκτῆται ὑπεστήριξαν τὴν ἀποφινήν, ὅτι μία, καιροῦ ἐπιτρέποντος, ἐργάσιμος ἡμέρα ἐν λιμένι, ὅτι ἔπρεπε νὰ ὑπολογίζεται ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν συνήθων κανονικῶν ὠρῶν ἐργασίας εἰς τὸν λιμένα καὶ ὅτι ἡ ὑπερωρία ὅταν ἔπρεπε νὰ ἔξαιρηται. Οἱ φορτωταὶ ἀφ' ἔτερου ἀντέταξαν, ὅσον ἀφορᾷ τὸν ὑπόλογισμὸν τοῦ χρόνου, ὅτι 24ωρος ἦτο ἡ διάρκεια τῆς ἐργασίμου ἡμέρας εἰς τὸν λιμένα.

Ἔχει ἡδη καθιερωθῆ ὁ διάστημα τῶν ἀποφάσεων, ὅτι, «καιροῦ ἐπιτρέποντος», ἐργάσιμοι ἡμέραι νοοῦνται «ὁ ἀριθμὸς τῶν κανονικῶν ἐργασίμων ὠρῶν εἰς τὸν λιμέναν καὶ ὅτι τοῦτο ἔχαρταν ἀπὸ τὰς ἐπικρατούσας καιρικάς συνήθης κατὰ τὴν φορτεοκφορτωτικὴν ἐργασίαν, ἀφαιρουμένων τῶν ὠρῶν τῆς κανονικῆς ἐργασίμου ἡμέρας, αἵτινες ἔχαχησαν, λόγῳ καιροῦ.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου «Λητώ» αἱ καιρικαὶ συνήθης καὶ ἡσαν διαλαίναι καὶ οὐδὲλως ἀνέκοψαν τὴν φόρτωσιν. Καθωρίζετο εἰς τὸ ναυλούσματον, ὅτι ἀποζημίωσις λόγῳ ἐπιταχύνσεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφόρτωσις, ἔδει νὰ καταβληθῇ εἰς τὴν τιμὴν τῶν 400 δολαρίων ἡμερησίως ἡ κατ' ἀναλογίαν, διὰ τὸν ἔξοικονομούμενον χρόνον, τῶν ὑπερωρῶν τοῦ πληρωμάτος καταβαλλομένων ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἐργατικῶν τῆς φορτεοκφορτώσεως ἀπὸ τὴν πλευρὰν τῶν συμβαλλομένων, ἥτις τὴν διάταξην.

Δὲν προέκυψεν ἀμφισθῆτης, ὅτι αἱ σταλίσι ἡσαν πέντε ἐργάσιμοι ἡμέραι «καιροῦ ἐπιτρέποντος». Ἐτέθη, δημως, ὑπὸ ἀμφισθῆτην ὁ ἀριθμὸς τῶν ὠρῶν, αἵτινες ἔπρεπε νὰ θεωρηθοῦν ὡς συνιστῶσαι τὴν «ἐργάσιμον ἡμέραν», δεδομένου ὅτι ὁ καρός οὐδὲλως ἐπηρέασε τὴν ἐργασίαν. Ἐξήτασθη δηλαδή, ἔταν οἱ ὑπόλογισμοί, ἐν σχέσει πρὸς τὰς σταλίσις, ὅταν ἔπρεπε νὰ γίνουν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν «καιροῦ ἐπιτρέποντος» ἐργασίμων ἡμερῶν τῶν 24 ὠρῶν ἡ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν «καιροῦ ἐπιτρέποντος» ἐργασίμων ἡμέρων» ἐκάστης τούτων ἀποτελουμένης ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὠρῶν ἐργασίας, μὲ βάσιν τὸν βασικὸν ὑπόλογισμὸν τῆς πληρωμῆς δι' αὐτᾶς, ἐν ἀντιδιαστολῇ πρὸς τὰς ὑπερωρίας.

Προηγουμένων εἶχεν ἐγερθῆ ἀμφισθῆτης ἐπὶ τῆς διαιτησίας. Οἱ διαιτηταὶ διεπίστωσαν μεταξὺ ἀλλῶν, μίαν διαφορὰν μεταξὺ τῆς «ῃρουμένης τακτικῆς εἰς τὸν λιμέναν καὶ τῆς «συνθετικῆς εἰς τὸν λιμέναν», ἀλλὰ δὲν ἡσαν προητοιμασμένοι νὰ δεχθοῦν, ὅτι τὸ 24ωρον τῆς φορτώσεως ἦτο τὸ ἀναμφισθῆτον πάγιον χαρακτηριστικὸν τῆς ἐργασίας εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ὀρλεάνης. Ο «Ἄγγελος διαιτητῆς ἀποφασίζων, ὅτι αἱ ἐργάσιμοι ἡμέραι δὲν πρέπει αἱ ἀποφάσεις τῆς διαιτησίας νὰ ληφθοῦν ὑπὸ όψιν ὡς ἔχουν καὶ ὅτι διδήποτε ἄλλο καὶ ἄστημαν, δὲν ἐσήμαινον, πάντως, ὅτι τὸ 24ωρον ἦτο ἡ ἀναμφισθῆτος πρακτικὴ τοῦ λιμένος.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

• Συσκευασία φορτίου καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ μεταφορέως.

Η περίπτωσις τῆς δίκης τοῦ «Ομπερλίν Βίκτορου» ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — διπερ, σημειώτεον, κατὰ τὸ 1961 ἔξεδίκασε 2.350 ἀμερικανικὰς ναυτικάς ὑποθέσεις — ἔδωκε λαβὴν εἰς ἐνδιαφέρουσαν ἔρευναν ἐπὶ τῆς εὐθύνης τοῦ μετα-

φορέως διὰ ζημιάν φορτίου μαύρων ἐλαιῶν εἰς ἄλμην, ἐντὸς βαρελίων, φορτωθέντος εἰς Πειραιά καὶ προσφερόμενου διὰ Νέαν Ὀρλεάνην. Ἡ ὑπὸ μεταφοράν ποσότης ἐλαιῶν ἐφορτώθη ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἔξεδόθη καθαρὰ φορτωτική, ἀλλὰ κατὰ τὴν διοχέτευσίν των εἰς τὴν κατανάλωσιν διεπιστώθη, διὰ ὅπο μεγάλον σχετικῶς ἀριθμὸν βαρελίων είχε διαφρεύσει ἡ ἄλμη καὶ αἱ ἐλαῖαι, συλετείση τούτου, είχον ἀλλοιωθῆ.

Ο μεταφορεὺς ὑπεστήριξεν, ὅτι τὰ βαρελία ἡσαν καινουργή καὶ ὅτι συνεπῶς, ὅτι εύκολότερον νὰ σημειωθῇ διαφροὴ καὶ ἐπιπροσθέσις, ὅτι ἡ φορτωτικὴ προέβλεπε ὅτι διὰ τὴν περίπτωσιν φθορᾶς τῶν βαρελίων διαφροὴς τοῦ περιεχομένου των, τὸ πλοίον οὐδεμίαν θά ἔφερεν εὐθύνην. Η φορτωτική, δημως, ὑπέκειτο εἰς τοὺς ὄρους καὶ τὰς προϋποθέσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», ὅστις ὅριει, ὅτι ὁ μεταφορεὺς ὑποχρεούται νὰ φορτώνη, μετὰ προσοχῆς καὶ ἐπιμελείας στοιβάζῃ, χειρίζεται, μεταφέρῃ, διαφύλαττά, ἐπιμελεῖται καὶ ἐκφορτίζεται τὰ διακινούμενα ἐμπορεύματα.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν διεπιστώθη ὅτι, ἂν καὶ ἡσαν διαθέσιμα διὰ τὴν φορτωσίν τὰ No 1 καὶ 2 ὑποφράγματα τοῦ πλοίου, ὁ ὑπεύθυνος ἀξιωματικὸς προετίμησε διὰ τὴν στοιβάσιαν τῶν ἐλαιῶν τὸ κεντρικὸν πρόσθιον διαμέρισμα τοῦ ὑποφράγματος No 4, διπερ ἐκείτον ἀκριδῶς πρύμνηθεν τοῦ μηχανοστασίου καὶ εἰς ἀπόστασιν δύο μόλις ποδῶν ἀπὸ τὸ ἄνευ μονώσεως διάφραγμα αὐτοῦ. Τότε ἡγέρθη θέμα, ἔαν καὶ εἰς ποίαν ἔκτασιν προεκλήθη ἡ διαφροὴ τῆς ἄλμης ἐκ τῶν βαρελίων: 'Ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ταῦτα ἡσαν καινουργή ἡ λόγω τῆς εὐπάθειας τοῦ φορτίου;

Κατόπιν μακράς συζητήσεως ἐπὶ τοῦ καταλογισμοῦ τῆς εὐθύνης, οἱ φορτωταὶ ὑπεστήριξαν, ὅτι ἡ παραλαβὴ τοῦ φορτίου ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ ἡ παράδοσις αὐτοῦ εἰς κακὴν κατάστασιν, συνηγορούν ὑπέρ της εὐθύνης τοῦ τελευταίου. Ο μεταφορεὺς, ἔξ ἄλλου, ἀντέταξεν, ὅτι ζημία ἐπήλθεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἀκαταλληλότητος τῶν βαρελίων, ἥτις δὲν ἦταν ἐμφανῆς ἐξωτερικῶς καὶ ὅτι ὁ ἔγειρας τὴν ἀπάτησιν ὠφειλε νὰ ἀποδεῖξῃ τὴν παρ' αὐτοῦ ὑπόστηριμον.

Διὰ τὴν δικαίωσιν τῶν φορτωτῶν τὸ δικαστήριον ἔλαβεν ὑπὸ όψιν του: 1) «Οτι τὰ βαρελία ἐφαίνοντο νὰ είναι εἰς καλὴν κατάστασιν, ὅταν ἐφορτώθησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ὅτι δὲν ἐσημειούθη διαφροὴ ἐξ αὐτῶν. 2) «Οτι κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ σκάφους εἰς Νέαν Ὀρλεάνην, πέραν τῆς φυσιολογικῆς ζημίας, είχε σημειωθῆ ἡ μία ἀσυνήθη διαφροὴ ἀλληλογραφίας. 3) «Οτι, πέραν τῆς οἰσαδήποτε ἀλλής αἰτίας τῆς σημειώθεισης διαφροῆς, τὸν κυριότερον παράγοντα διαφροῦρα, τὸν σύγκριτον παραβάτην παρέγνωτον παραγόντα διαφροῦραν».

Μὲ τὸ ἀνωτέρω σκεπτικὸν, ὑπεύθυνος διὰ τὴν προκληθείσαν ζημιὰν ἐθεωρήθη ἐξ διολκήρου ὁ μεταφορεὺς.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Σύγκρουσις πλοίων.— Τὸ «ἀδιάγνωστον πταίσμα».— Συνέπειαι.— «Εκτασις κανόνος συντρέχοντος πταίσματος».— Τεκμήριον ὄρθης πλευσεῶς ἐπὶ ἀναποτρέπουσαν ἀτυχήματος.

Ποία ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστοῦ, διστὰς μετὰ στάθμισιν τῶν ἀποδείξεων καταλήγει μὲν εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ἐν ἑκ τῶν συγκρουσθέντων πλοίων εὑρίσκετο ἐν πταίσματι, δὲν δύναται δημως νὰ καθορίσῃ ποίον ἐν τῶν δύο ἐπταίσειν;

Ἡ ἀσυνήθης ἡ μᾶλλον είπειν σπανία περίπτωσις αὕτη είναι γνωστὴ ὑπὸ τὸ δυνομα «ἀδιάγνωστον πταίσμα», ἀνέκυψεν δὲ εἰς διλγαριθμούς περιπτώσεων κατὰ τὰ τελευταῖα 100 ἑτα. Προσφάτως ἐνεφανίσθη αὕτη εἰς τὴν σύγκρουσιν μεταξὺ τοῦ ἀλλήλου «Ben Moreell» καὶ τοῦ πορθμείου «Alstebullia», κριθεῖσαν ἐν τεί 1960.

Ο λόγος δι' ὃν σπανίως ἐμφανίζεται ἡ περίπτωσις αὕτη ὁφείλεται εἰς τὸ γεγονός διτὶ τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια ποιοῦνται χρήσιν τεκμηρίων, καθ' ὃν δέοντας διὰ διάδικος ν' ἀνταποδεῖξῃ, διτὶ ἀλλῶς τεκμαίρεται εύρισκετον ἐν πταίσματι. «Ἐπὶ παραδείγματι, πλοίον συγκρουσθέντον, τὸ δόπιον παραδίξει τονιάνδρας τεκμαίρεται ἐν πταίσματι μέχρις οὐ ἀποδεῖξῃ, διτὶ ἡ παράδασις αὕτη δὲν συνέβαλεν εἰς τὴν σύγκρουσιν.

Τὸ σπουδαιότερον πρόβλημα, διπερ συνδέεται πρὸς τὰς περίπτωσεις τοῦ «ἀδιάγνωστου πταίσματος» είναι τὸ τοῦ ἐπιμερισμοῦ τῆς ἀπόδη-

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS : OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY - HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

μιώσεως. Διάφοροι κανόνες ισχύουν σχετικώς. Τὸ ἀποκλειστικῶς ὑπαίτιον τῆς συγκρούσεως πλοίον καταδικάζεται εἰς πλήρη ἀποζημίωσιν τοῦ ἔτερου. Ἐπὶ κοινῆς ὑπαπιτόπτης τῶν δύο πλοίων, ἀθροίζονται αἱ ζημίαι καὶ ἔκαστον τῶν πλοίων καταδικάζεται εἰς τὸ ημισύ οὐτών. Ἐπὶ τοῦ λεγομένου «ἀναποτέρου ἀτυχήματος» ἐφ' οὐ οὐδέτερον τῶν πλοίων εὑρίσκεται ἐν πταίσματι, ἔκαστον πλοίον φέρει τὰς ζημίας τὰς ὅποιας ὑπέστη.

Μέχρι τοῦ 1870, τὸ ἀμερικανικὰ δικαστήρια δὲν εἶχον συμφωνήσει περὶ τοῦ πρακτέου ἐπὶ τῶν περιπτώσεων «ἀδιαγνώστου πταίσματος», εἰς τὰς ὅποιας τὸ δικαστήριον διαγγιγνώσκει μὲν ὅτι συνέτρεξε πταίσμα, ἀλλὰ δὲν δύναται λόγω τοῦ ἀντιφατικοῦ τῶν ἀποδείξεων ἡ διὰ ἄλλον λόγον, νὰ διαγνώσῃ τίς ἐπὶ πταίσας.

Τινὰ τῶν κατώτερων ἀμερικανικῶν δικαστηρίων υἱοθέτησαν τὴν εὐρωπαϊκὴν τακτικὴν καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν ταῦτην κατένειμαν τὰς ζημίας, ὅπως εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ κοινού πταίσματος. Τοῦτο, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν κανόνα δὸν ἐπειδὴ 1868 οὐσιέσθησεν ἐπὶ τῶν περιπτώσεων τούτων τὸ «Ἀνώτατον Δικαστήριον, κηρυχθὲν ὑπὲρ τῆς ἀρχῆς καθ' ἣν ἔκαστον πλοίον φέρει τὰς ίδιας αὐτοῦ ζημίας.

Τὸν κανόνα τούτον ἡγολούθησαν ἀλλὰ κατώτερα δικαστήρια, βάσει τῆς σκέψεως ὅτι πρόσωπον τι τεκμαίρεται, ὅτι δὲν τελεῖ ἐν πταίσματι, μέχρις οὐ ἀποδειχθῇ τὸ πταίσμα καὶ δὲν δύναται νὰ στεριθῇ τῆς πρωτικῆς αὐτοῦ ἐλευθερίας ἡ τῆς περιουσίας του, ἀνευ προσκομιδῆς τοιαύτης ἀποδείξεως. Εἰς τὰς περιπτώσεις κοινού πταίσματος, ἀποδεικνύεται θετικῶς, ὅτι ἀμφότεροι οἱ διάδικοι ἐτέλουν ἐν πταίσματι καὶ ἡ κατανομὴ τῶν ζημιῶν ἔξι τοῦ μεταξὺ αὐτῶν, εἶναι ἀπλοποίησις τοῦ δόγματος τοῦ συντρέχοντος πταίσματος.

Ο κανὼν ὅμως τῆς ἔξι τοῦ κατανομῆς τῶν ζημιῶν δὲν εἶναι ἔξαιρεσις τοῦ κανόνας, καθ' ὃν ὁ ἐνάγων ὅφειλει ν' ἀποδείξῃ τὴν βάσιν τῆς ἀγωγῆς του, ἐὰν δὲ μετά στάθμισιν τῶν ἀποδείξεων κρίνεται ὅτι οὐδεὶς τῶν διαδίκων ἀπέδειξε τὸ πταίσμα τοῦ ἄλλου, (βάσις τῆς ἀγωγῆς εἶναι τὸ πταίσμα τοῦ ἐναγμένου) ἡ ἀγωγὴ δέοντα ν' ἀπορρίπτεται. Ο κανὼν τοῦ «ἀναποτέρου ἀτυχήματος» ἐφημρόσθη δῆμος ἐπειδὴ 1906, ἐνθα τὸ «ἀδιαγνώστων πταίσμα» ἔξιστῳ πρὸς «ἀναποτέρουν ἀτύχημα», βάσει τοῦ συλλογισμού, ὅτι μὴ ἀποδειχθέντος πταίσματος, τεκμαίρεται ὅτι ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἔπλεον συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμούς, διὸν τὸ ἀτύχημα ἡτο ἀναποτέρευτον.

Η τελευταία περιπτώσις (1960), ἥτις ἀπῆσθλησε τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια, ἥτο ἡ σύγκρουσις μεταξὺ τοῦ ἄλλου πταίσματος τοῦ «Ashlatabula», καὶ τοῦ ὄχηματαγωγοῦ «Ashlatabula», συνεπείᾳ τῆς ὅποιας ἐδυνθίσθη τὸ ὄχηματαγωγόν. Τὸ ἐνδιαφέρον εἶναι ὅτι τὰ πλοῖα συνεννόηθησαν διὰ τοῦ ραδιοτηλεφώνου καὶ συνεφώνησαν περὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν θὰ διεσταυ-

ροῦντο κατὰ τὴν ἔξιδον ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ «Ben Moreell» καὶ τὴν εἰσόδον εἰς αὐτὸν τοῦ ὄχηματαγωγοῦ «Ashlatabula». Συνεφανῆθη ὅτι θὰ διέλθωσιν ἀμφότερα μὲ τὴν ἀριστερὰν πλευράν, τοῦ σχετικού σήματος συμφωνημένους εἰς ἓν συριγμὸν. Ἀμφότερα ἐσύριξαν τὸν συμφωνημένον ἑνα συριγμὸν διατητοῦ ἀλλήλων μεταξὺ τετάρτου καὶ ημίσεος μιλίου, ὅπει αἰφνιδίως τὸ «Ashlatabula» ἐσύριξεν δίς ἐνδεικνύον οὕτω στροφὴν πρὸς τὴν ἀριστερὰν διὰ νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸ λιμένα, ἀντελήφθη δὲ ἔτι τὸ «Ben Moreell» δὲν εὑρίσκεται ἀρκετά δεξιά εἰς τὸν δίσιλον εἰσόδου, ὅσον ἀνέμενεν.

Ἡ σύγκρουσις ἐπῆλθεν ἀναπόρευτος, μολονότι τὸ «Ben Moreell» ἐκίνησε τὴν μηχανὴν ἀνάποδα ὀλοταχῶς καὶ ἐστρεφεν τὸ πηδάλιον ἀριστερά.

Ἡ λεπτομερής στάθμισις τῶν ἀποδείξεων δὲν ἐπέτυχε νὰ ὀδηγήσῃ εἰς κρίσιν περὶ τοῦ ὑπαίτιου τῆς συγκρούσεως καὶ ἐπειδὴ τὸ δικαστήριον δὲν ἡδυνήθη νὰ σχηματίσῃ δικαικήν πεποιθήσιν περὶ τούτου (καί τοι ἐν τῇ ἀποφάσει τῆς ρητῶς λέγεται ὅτι ἄνευ πταίσματος δὲν θὰ ἐπήρχετο ἡ σύγκρουσις) ήχθη εἰς τὴν ἀπόφασιν ν' ἀπορρίψῃ τὴν ἀγωγὴν, ἐφαρμοζομένου οὕτω τοῦ κανόνος ὅτι ἔκαστον τῶν πλοίων φέρει τὰς ίδιας αὐτοῦ ζημίας.

#### ΡΗΤΡΑ ΕΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΥΠΕΡ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΟΣ ΛΑΛΟΔΔΑΠΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

Ἡ ἐγκυρότης τῆς συμφωνίας μεταξὺ κυρίου τοῦ ἐμπορεύματος καὶ θαλασσίου μεταφορέως περὶ ὑποβολῆς τῶν μεταξὺ αὐτῶν σχέσεων εἰς τοὺς κανόνας δικαιού ἄλλου ἢ τοῦ ἀμερικανικοῦ, ἀπῆσθλησε προσφάτως τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια.

Ἐπρόκειτο περὶ φορτίου ὑποστάντος βλάβας ἐκ πυρκαϊδίας καὶ θραύσεως, διαρκούσης τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ Νέας Υόρκης εἰς Γιοκοχάμαν δι' ιαπωνικοῦ πλοίου. Παραλήπτρια τοῦ φορτίου ἦτο ιαπωνική ἑταίρια, ἥτις ἐνήγαγε τὸν ἐπίσης ιαπωνική μεταφορέα, ἔχοντα γενικὸν πράκτορα ἐν Νέᾳ Υόρκη. Ἡ φορτωτική περιεῖχεν τὴν ἀκόλουθον ρήτραν:

«Ἐξαιρέεται τὸν ὄλλας ἐν τῇ παρούσῃ ρυθμιζομένων, ἡ παρούσα φορτωτική ἔρμηνεται κατὰ τὸ ιαπωνικὸν δικαίον, κατὰ τὸ δόπιον θὰ καθορίζωνται τὰ δικαιώματα τῶν ἐν αὐτῇ συμβαλλομένων. Πασα ἀπαίτησις διὰ ζημιας, ἀπώλειαν ἡ ἐλειπή παράδοσιν ἡ ἄλλως πως ἀπορρέουσα ἐκ τῆς παρούσης φορτωτικῆς, θ' ὅ γεται· κατ' ἐκλογήν τοῦ μεταφορέως ἐνώπιον τῶν ιαπωνικῶν δικαστηρίων κατ' ἀποκλεισμὸν τῆς δικαιοδόσιας τῶν δικαιοστήριων πάσης ἄλλης κύρωσις».

Κατ' ἄλλην ρήτραν τῆς φορτωτικῆς, ὁ μεταφορέυς ἀπηλλάσσετο τῆς εύθυνης διὰ πυρκαϊάν, ἐκτὸς τῆς φειλομένης εἰς ίδιον αὐτοῦ δόλον ἢ



## HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

### MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

*The Best in the Business*

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

@ Moran Towing & Transportation Co., Inc. 1961

άμελειαν και συνεφωνείτο ή έφαρμογή τού αμερικανικού νόμου περὶ μεταφορᾶς έμπορευμάτων διὰ θαλάσσης καὶ ἄλλων αμερικανικών νόμων, προβλεπόντων ἀπαλλαγὴν τοῦ μεταφορῶν ἀπὸ τῆς εὐθύνης.

Ἐπὶ τῇ ἐντάσει τοῦ ἑναγομένου, ὅτι δύναμει τῆς ἀναρήτρας τὸ αμερικανικὸν δικαστήριον ἐστερεῖτο δικαιοδοσίας ἐπὶ τῆς διαφορᾶς, ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής παρετήρησεν ἐν ἀρχῇ ὅτι καίτοι ύψισταται ὑπόλειμα τι ἔχροτος ἔναντι τοιαύτης συμφωνίας, ἐκ μέρους τῶν δικαστηρίων, οὐχί ἦττον παρομοία συμφωνία, δὲν θεωρεῖται πλέον κενὴ περιοχόμενον καὶ ανεφάρμοστο.

Ἀναφερόμενος εἰς ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου, ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής συνέχισεν ὅτι ἡ ἔφαρμογή τῆς τοιαύτης ρήτρας εἰς ἑκάστην περίπτωσιν ἔξαρταται ἐκ τοῦ εὐλόγου αὐτῆς. Τὰ μέρη δὲν δύνανται διὰ συμβάσεων ν' ἀποκλείσωσιν δικαιοδοσίαν δυναμένην νὰ ἐπιληφθῇ διαφορᾶς τίνος, ἐκτὸς ἐὰν τὸ δικαστήριον κρίνῃ ὅτι ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὴν ὑπὸ κρίσιν διαφοράν, ἡ συμφωνία εἶναι εὐλόγος.

Τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως περὶ τοῦ μὴ εὐλόγου καὶ συνεπῶς τοῦ ἀνεφαρμόστου τοιαύτης συμφωνίας, φέρει ὁ μαχόμενος κατὰ τοῦ κύρους τῆς περὶ ἀποκλειστικῆς δικαιοδοσίας ρήτρας. Ἀποφασιστικοὶ παράγοντες εἴναι ἡ δινοτάτης τῆς ἔξετάσεως μαρτύρων καὶ ἡ ἰκανότης τῆς ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας νὰ κρίνῃ ισονόμως. "Οσον ἀφορᾷ τὸν πρῶτον παράγοντα, ἡ ἑνάγουσα ὑπεστήριξεν ὅτι διὰ νὰ ἀποδείξῃ τὴν βάσιν τῆς ἀγωγῆς της καὶ τὴν ἀκυρότητα τῆς ἀπαλλακτικῆς ρήτρας κατὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς νόμους, θὰ παραστῇ ἀνάγκη νὰ προσκομίσῃ ἀποδείξεις προστίτης μόνον ἐν Νέᾳ Υόρκῃ. Ἀποκρύουν τὸν ισχυρισμὸν τούτον ὃ ἐναγόμενος προέβαλεν ὅτι μόνον περὶ τῆς ἔξετάσεως ἐνὸς μάρτυρος ἐν Νέᾳ Υόρκῃ ἐπρόκειτο καὶ ἡ δύνατον ἡ ληφθῆ ἡ ἔγγραφος κατάθεσίς του. Συνεχίζων, ισχυρίσθη ὅτι οἱ διάδικοι είναι ιαπωνικοὶ ἐταιρεῖαι, ὅτι τὸ φορτίον ἐφορτάθη μὲν προορισμὸν τὴν Ιαπωνίαν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ιαπωνικήν σημαίαν, ὅτι ἡ ἐξιουμένη ζημία ἀνεκαλύφθη κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ὅτι τὰ σχετικά ἔγγραφα συνετάγησαν ἐν Ιαπωνίᾳ ὑπὸ κατοίκων Ιαπωνών καὶ ἡ διεξαγωγή τῆς δίκης εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θ' ἀπήτει ἀποδείξιν περὶ τοῦ Ιαπωνικοῦ δικαίου.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν δεύτερον παράγοντα, ἡτοὶ τὴν ἰκανότητα τῆς ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας νὰ κρίνῃ ισονόμως, ἡ ἑνάγουσα ὑπεστήριξεν ὅτι ἡ Ιαπωνία δὲν ἔχει ἀποδεχθῆ τοὺς κανόνας τῆς Χάγης, οὓς περιλαμβάνει ὁ ἀμερικανικὸς νόμος περὶ τῆς μεταφορᾶς έμπορευμάτων διὰ θαλάσσης καὶ συνεπῶς, εἶναι πιθανὸν τὸ ἐκεῖ δικαστήριον νὰ ἀγονήσῃ τὴν ἔφαρμογήν αὐτῶν.

Ἄντικρουών τούτῳ ὁ πλοιοκτήτης ἐτεκαλέσθη τὴν γνωμοδότησιν Ιάπωνος νομικοῦ, καθ' ὃν τὰ ιαπωνικὰ δικαστήρια ἔχωσιν υἱοθετήσει τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, εἰ καὶ μετά τινων ἀποκλίσεων.

Ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου σημείου ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής παρετήρησεν ὅτι ἡ εύρυτάτη ἔφαρμογή τῶν Κανόνων τῆς Χάγης ὑπὸ τῶν ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων, εἶναι ἀδύνατον νὰ μὴ ἡκολουθήθῃ ὑπὸ τῶν δικαστηρίων ναυτικῆς χώρας, ὡς ἡ Ιαπωνία.

Τέλος, ἡ ἑνάγουσα ισχυρίσθη ὅτι κατὰ τὸ Ιαπωνικὸν δίκαιον ἡ ἀγωγὴ τοῦ εἰχείν παραγραφῆ, παρελθόντος ἐνὸς ἔτους. Τὸ δικαστήριον, ὅμως, ἀπέρριψε τὸν ισχυρισμὸν τούτον ἐπὶ τὴν αἰτιολογία ὅτι ὃ ἐναγόμενος εἶχεν ἀποδεχθῆ νὰ μὴ προσάλλῃ σχετικήν ἔνστασιν ἐὰν ἡ ἀγωγὴ ἐγερθῇ ἐν Ιαπωνίᾳ ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐν Ἀμερικῇ ἀπορρίφεως τῆς.

Ἐν κατακλεῖδι, ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής ἐδέχθη ὡς ισχυρὰν τὴν ρήτραν ἀποκλειστικῆς ὀρμοδιότητος τῶν ιαπωνικῶν δικαστηρίων καὶ ἀπέρριψεν τὴν ἑνάγουσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου ἐγερθεῖσαν ἀγωγήν.

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Ἐπισκευαὶ πλοίων.— Εὐθύνη διεῖ κεκρυμμένα ἐλαττώματα.— "Οροὶ συνδρομῆς τῆς εὐθύνης ταύτης.

Ο ἐνεργῶν ἐπισκευάς πλοίων εὐθύνεται διὰ κεκρυμμένα ἐλαττώματα τῶν ἐπισκευασθέντων τημάτων ἡ διὰ κακοτεχνίαν. Αὐτοπόδεικτος ὁ κανὼν, δυσχερῆς ὅμως ἡ ἔφαρμογή αὐτοῦ. Τὸ Γαλλικὸν Ἀκυρωτικὸν ἔξεδωσε τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἐξ ἀποφάσεις, καταστάσας ἀναγκαίας διὰ τὸ περίπλοκον τῆς νομικῆς καταστάσεως. Ἐπρόκειτο περὶ ἀλιευτικοῦ πλοίου, ὅπερ ἡναγκάσθη νὰ διακόψῃ πεν-

τάκις τὰς ἀλιευτικάς του ἔξορμήσεις, λόγω βλάβης τοῦ αὐτοῦ μηχανῆματος (μειωτῆρος) ἐπισκευασθέντος ὑπὸ δύο ἐργοστασίων καὶ συγχρόνως καὶ διαδοχικῶς. Τῶν βλαβῶν ἐμφανισθεῖσῶν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, τὸ δικαστήριον ἀπησχολήθησαν συγχρόνως καὶ μὲ τὰς ἀξιώσεις τῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες ἀρχικῶς μὲν κατέβαλον τὰ ἔξοδα ρυμουλήσεως ἀνευ διαμαρτυρίας, στερεὸν δμως καὶ λόγω τῶν ἀσυνθέτων ἐπαναλήψεων τῶν βλαβῶν, ἡτοστοι νὰ καταδικασθῶσιν τὰ μηχανῆματα νὰ γίνηται νὰ τοῖς ἀποδείξωσι τὰ καταβληθέντα, ὡς παράπλευρον ὑποχρέωσιν αὐτῶν πρὸς τὴν κυρίαν εὐθύνην τῶν. Αἱ ἔξ αποφάσεις αὐταὶ τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ ὑπὸ τὴν ημερομηνίαν Ιη' Ιουλίου 1961, καθορίζουν ἐπακριβῶς καὶ μετὰ τοῦ κύρους τῶν ἀποφάσεων τοῦ Ἀνωτάτου Γαλλικοῦ Δικαστηρίου, σημεῖα τινὰ τοῦ δικαίου, ἄτινα είναι χρήσιμον νὰ ὑπομνηθεῖσιν.

Ο ἐπισκευάζων πλοίον εὐθύνεται διὰ κεκρυμμένα ἐλαττώματα καὶ κακοτεχνίαν. Πώς, δμως, θὰ καθορισθῇ ἡ εὐθύνη αὐτοῦ; Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ κοινού δικαίου, δέον δπως ὁ πλοιοκτήτης ἀποδείξῃ τὸ ἐλάττωμα ἡ τὴν κακοτεχνίαν, ὀφειλομένην εἰς πρᾶξιν ἡ πταίσμα τοῦ ἐνεργούντος τὴν ἐπισκευὴν. Ὁφείλει εἰσέπειν ν' ἀποδείξῃ τὴν ζημίαν, ἢν ὑπέστη καὶ τέλος τὸν αἰτιώδη σύνδεσμον μεταξὺ πράξεως ἡ παραλειψέως τοῦ ὑπεργούντος τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὰς ζημίας.

1) Ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεούται εἰς ἀπόδειξην τοῦ ἐλαττώματος ἡ τῆς κακοτεχνίας καὶ ίδιως, ὡς ἔκρινε τὸ 'Εμποροδικείον τοῦ Σηκουάνα (8 Νοεμβρίου 1960) ὑποχρεούται ν' ἀποδείξῃ, ὅτι ἡ κακοτεχνία κατέστησε ἀναγκαίας ἀλλὰς ἐπισκευάς, ὃν ἔνεκεν τὸ πλοίον παρέμεινεν ἀργούν. Συνήθως ἡ ἀπόδειξης αὕτη προκύπτει ἐκ πραγματογνωμοσύνης. Αὐτή αὕτη ἡ ποιότητα τοῦ χρησιμοποιηθέντος χάλυβος, δύναται νὰ κριθῇ ὡς κεκρυμμένον ἐλάττωμα, ὃς ἀπεράσπισε τὸ 'Εμποροδικείον τοῦ Σηκουάνα (15 Ιουνίου 1960), ἐκτὸς ἐὰν ρητῶς ἐνετείλατο ἡ συνέστηση τῆς τὴν χρήσιν ὠρισμένου μετάλλου. Ή εὐθύνη τοῦ ἐνεργούντος ἐπισκευήν πλοίου ἔχει συμβατικὸν τὸ θεμέλιον, ἀλλὰ πολλαὶ ἀποφάσεις, ἵνα σταθμίσωσι τὴν εὐθύνην, ἐπιμένωσιν ἐπὶ τοῦ ἐπαγγελματικοῦ χαρακτήρος τῆς εὐθύνης. Ὁ τεχνικὸς δὲν ὄφειλει δμως νὰ σεβασθῇ τοὺς δρους τῆς συμβάσεως, ἀλλ' ὄφειλει ἐπὶ πλέον νὰ σεβασθῇ τοὺς κανόνας τῆς τέχνης καὶ τοῦτο δύναται ν' ἀγάγῃ εἰς αὐτηροτέρας ὑποχρεώσεις. Δέχονται γενικῶς ὅτι τὸ ναυπηγεῖον ὄφειλει νὰ ἔξετάσῃ τὴν αἰτίαν τῆς βλάβης (ἐλάττωμα κατασκευῆς κλπ.) διὰ νὰ ἐκτελέσῃ ἐπὶ τοὺς πλοίους, ὅπερ τῷ ἐνεπιστεύθησαν τὰς ἐνδεικνυομένας ἐπισκευάς, οὐχὶ δὲ νὰ προδῷ εἰς ἐπιφανειακὴν ἐπισκευήν, ἡς ἔνεκεν τὸ πλοίον δέχεται μείωσιν τῶν τιμῶν ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ πελάτου, ὄφειλει οὐδὲν ἡτοστοι νὰ παράσχῃ τὴν συμφωνηθέσαν παροχήν.

Τὸ 'Εφετείον τῆς Ρουέν (30 Νοεμβρίου 1956) ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐργολάβος δὲν ὄφειλει νὰ ἐκτελέσῃ τὰς ἔργασίας ὑπὸ δρους, μὴ διευκολούντας αὐτάς. Ναυπηγεῖον εἰδίκευσεν εἰς τὸ χρωματισμὸν καὶ τὴν διατήρησην τῶν υφάλων, δὲν δύναται ν' ἀγάνωῃ τὸν δι' ἄμμου καθαρισμόν, οὐδὲ τὰς εἰδικάς ἀπαιτήσεις τῆς εἰς θερμά ὅδατα ναυσιπλοΐας. Ἐν τῷ πραγματικότητα, ὁ πελάτης εἶχεν θεωρήσει ἀκριβήν τὴν πρώτην προσφοράν με τὰς τιμὰς μειωμένας εἰς τὸ ημισυ. Προφανώς, δὲν ἐπρόκειτο περὶ ἔργασιν τῆς αὐτῆς ἐκτάσεως. Δὲν δύναται τις νὰ ὑποχρεώσῃ τὸ ναυπηγεῖον νὰ ἐργασθῇ μὲ ζημιάν, ἀλλὰ τὸ 'Εφετείον ἔκρινεν ὅτι τοῦτο δὲν είχε τὸ δικαίωμα νὰ ἐκτελέσῃ ἔργασίας ὑπὸ συνθήκας οὐχὶ συμφώνους πρὸς τοὺς κανόνας τῆς τέχνης, ἐκτελούν δὲ ταύτας οὕτως, συνανύντος τοῦ πελάτου, ηθύνοντει τὴν ηθύνην τοῦ ηθύνοντος κατασκευῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτης, δὲν ἐπεδικάσθη ἀποζημίωση ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου, κριθέντος ὅτι ὑπῆρχεν ἀμοιβαίον πταίσμα.

Εἰς ἔτεραν, δμως, περίπτωσιν, ἀλλως ἔκρινε τὸ 'Εφετείον τῆς Αϊ (15 Απριλίου 1958). Ἐκεῖ, ὁ πλοιοκτήτης ἡγόρασεν εἰς τὴν πιμὴν εὐκαρίστιαν παλαιὸν πλοίον καὶ παραδώσας τούτῳ εἰς τὸ ναυπηγεῖον, διέγραψεν ἐκ τοῦ πίνακος τῶν ἐπισκευῶν, δασαὶ αὐτὸς δὲν ἔκρινεν ἀναγκαίας. Τὸ ναυπηγεῖον ὑπέβαλε κατ' ἐκτίμησην προσφοράν, ἐντήρησε τὰς ἐπισκευάς, ἀλλ' εὐθύνως ὡς ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ πλοίον, ὑπέστη διαδοχικάς ζημίας. Ἐκ τῆς πραγματογιωμοσύνης ἀπεδείχθη ὅτι αἱ διαταχθεῖσαι ἔργασίαι ήσαν προδῆλως ἀνεπαρκεῖς, λόγω τῆς γενικῶς κακῆς κα-

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.

101 LEADENHALL ST.

LONDON E.C. 3.

*N. Kassimatis, Ltd.*

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS  
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers:

THE STANDARD  
BANK OF S.A. Ltd.  
BARCLAYS BANK D.C.O.

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS

19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

CORRESPONDENTS OF

INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.

5, QUAI DU MONT - BLANC

GENEVA - SWITZERLAND

ταστάσεως τού πλοίου. Τὸ Ἐφετεῖον ἔθεώρησε τὸ ναυπηγεῖον ὑπεύθυνον, διότι ἔκρινεν ὅτι δὲν ὠφειλε νὰ ἐκτελέσῃ ἔργασίας, ἀλλὰ μόνον κατὰ τοὺς κανόνας τῆς τέχνης μετὰ ἐπακριδή μελέτην τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου. Ἡ αὐτήρα κρίσις αὐτὴ δικαιολογεῖται ἵσως ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ μέρη εἰχον συμφωνήσει ὅτι ἔαν πέραν τῶν δυνάμει τῆς κατ' ἐκτίμησιν προσφορᾶς συμφωνηθεῖσῶν ἔργασιών καὶ ἀλλαὶ ἔργασις ηθελον κριθῆ ἀναγκαῖαι διὰ τὴν καλὴν πλεύσιν τοῦ πλοίου, θὰ ἔξετελούντο καὶ αὐταὶ.

Δὲν ὑπῆρχε συνεπῶς ἀπαγορευτικὴ διαταγὴ τοῦ πλοιοκτήτου ἡ ἔστω κακῶς νοούμενον πνεῦμα οἰκονομίας. Τὴν ἀπόφασιν ταύτην τοῦ Ἐφετείου τῆς Αἰγαίου ἐπεκύρωσε τὸ Ἀκυρωτικόν (6 Ἰανουαρίου 1951).

Ο πλοιοκτήτης ρητῶς περιορίζων τὰς ἔργασιας τῶν ἐπισκευῶν, ἐν γνώσει τῆς ἐπιβαλλομένης μεγαλυτέρας ἐκτάσεως αὐτῶν κατὰ τοὺς κανόνας τῆς τέχνης, συνάπτει κατὰ τὸ Ἐφετεῖον τῶν Παρισίων (11 Μαΐου 1959) «ἐνοχὴν μέσην», πῆται ἐπιτρέπει τὴν στάθμισιν τῆς εὐθύνης τοῦ ἐργολάδου κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον, ἀνευ εὐθύνης ἐκ τοῦ ἀποτέλεσματος. Ἀντιθέτως, κατὰ τὴν αὐτὴν ἀπόφασιν, ὁ πλοιοκτήτης ἐγκαταλειπόμενος ἐν παντὶ εἰς τὴν κρίσιν τοῦ τεχνικοῦ, συνάπτει «ἐνοχὴν ἀποτελέσματος» ἐξ ἣς προκύπτει ἡ ἀπαγγελματικὴ εὐθύνη τοῦ τελευταίου.

Ἡ κακὴ ἀγκυροβολία τοῦ ὑπὸ ἐπισκευὴν πλοίου ἐκ μέρους τοῦ ναυπηγείου, ἐξ ἣς ἐκτιθέμενον τοῦτο εἰς ἀποτόμους κραδασμούς ὑπέστη ρήγμα καὶ ἐθύσιθη, ἐκρίθη ὅτι βαρύνει τὸ ναυπηγεῖον ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῆς Αἰγαίου (23 Φεβρουαρίου 1960), παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὑπῆρχε πλήρωμα ἐπὶ τοῦ πλοίου, διότι ἔθεωρή ὅτι τὸ πλοίον ἐτέλει ὑπὸ τὴν φύλαξιν τοῦ ναυπηγείου, ὅπερ αὐτὸν καὶ οὐχὶ ὁ πλοιοκτήτης, ἐπέλεξε τὸ ἀγκυροβολίον, ὠφειλε δὲ προκειμένου νὰ ἐκτελέσῃ ἔργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου, νὰ ἐκλέξῃ τόπον ἀσφαλοῦς παραμονῆς αὐτοῦ.

2) Ο πλοιοκτήτης ὄφειλε ν' ἀποδείξῃ τὸ εἰδος καὶ τὸ ποσὸν τῶν ζημιῶν. Κυριαρχικὴ ἐπὶ τούτου ἡ κρίσις τοῦ δικαστηρίου τῆς ουσίας ὡς καὶ ἡ κρίσις ἐπὶ τῶν διαφόρων στοιχείων τῆς ζημίας (ἔξοδα ἐπισκευῶν, ἔξοδα ρυμουλκήσεως, ἔξοδα πραγματογνωμοσύνης, διαφυγὴν κέρδος ἐκ τῆς ἀργίας τοῦ πλοίου).

3) Ο πλοιοκτήτης δέον νὰ θεμελιώσῃ αἰτιώδη σύνδεσμον μεταξὺ τῆς πράξεως ἡ τῆς παραστατικῆς καὶ τῆς ἐπελθούσης ζημίας. Τὸ ἔργον τοῦ δικαστοῦ εἶναι ίδιαζόντως δυσχερές δάσκαλος πλείονες συνέτρεξαν εἰς τὴν ἔργασιάν τῆς ἐπισκευῆς. Ἐνεφανίσθη ἡ περίπτωσις καθ' ἣν μειωτήριο στροφῶν ἐγκατεστάθη ἐπὶ ἀλιευτικοῦ σκάφους ὑπὸ ναυπηγείου, ἐπιβλέποντος ἀντιπροσώπου τοῦ ἐργοστασίου ὅπερ κατεσκεύασε τὸν μειωτήρα. Ὁ μειωτήρας οὗτος ὑπέστη βλάβην καὶ ἐτέθη τὸ ἔρωτημα, ἐδὲ διὰ τὴν βλάβην εὐθύνεται τὸ ναυπηγεῖον ἡ τὸ ἐργοστάσιον κατασκευῆς. Ὑπὲρ τῆς εὐθύνης τοῦ κατασκευαστοῦ ἐκρύθη τὸ Ἀκυρωτικόν διὰ μιᾶς τῶν ἀνωτέρω μνησθεισῶν ἀποφάσεών του, λόγω τῆς παρούσας τοῦ τεχνικοῦ ἐκπροσώπου του, διότι κατηύθυνε τὰς ἔργασιας τοποθετήσεως καὶ εὐθυγραμμίσεως αὐτοῦ.

Καὶ κοινὴ δῶμας ὑπαπιτότης ἀνέγνωρισθη ὑπὸ τοῦ Ἐμποροδικείου τοῦ Σηκουάνα (10 Φεβρουαρίου 1958) ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τῆς ἐκρήσεως πυροσβεστῆρος. Ἐκρίθη ὅτι αὕτη ἀνήγετο εἰς κοινὸν πταίσμα τοῦ κατασκευαστοῦ καὶ τοῦ ἐγκαταστάτου.

Ἐτέρα περίπτωσις ἀπασχολήσασα τὰ γαλλικὰ δικαστήρια ὑπῆρξεν ἡ τοῦ ναυπηγείου τὸ ὄποιον ἐξ ἀμελείας ἐτοποθέτησεν Ἐλικα κατ' ἀντίστροφον φοράν. Τὸ πλοίον, ἀντὶ νὰ κινηθῇ πρὸς τὰ ἐμπρός, ἐκινηθῇ πρὸς τὰ ὅπισα καὶ προσκρούσαν ὑπέστη ζημίας. Τὸ λάθος εἰς τὴν τοποθέτησιν τοῦ Ἐλικος εἶχε γίνει ἔγκαιρως ἀντιληπτόν, ἀλλὰ τὸ ναυπηγεῖον ἀντὶ νὰ τοποθετήσῃ ὥρθως τὸν Ἐλικα, περιωρίσθη νὰ ἀντιστρέψῃ τὰς πλάκας τοῦ τηλεγράφου τῆς μηχανῆς, ὅπερ ἐκρίθη ὡς βαρὺ πταίσμα.

## ΔΕΝΑΞΑΣ & ΤΡΑΚΑΣ

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Σταδίου 7 - ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 30-610 - 29-183

Γενικοὶ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ

SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

SPERRY

Τὸ μόνον ἐν Ἑλλάδι ὑπεύθυνον συνεργεῖον διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἐπισκευὴν προϊόντων SPERRY.

Τὸ εἰδικῶς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Η.Π.Α. ἐκπαιδευθὲν προσωπικόν μας σᾶς ἐγγυόταται τὴν ἀνωτάτην ποιότητα ἔργασιάς ὑπὸ τοὺς καλυτέρους δυνατούς ὄρους.

Ἀναλαμβάνομεν ὑπεύθυνως τὴν ἐγκατάστασιν, ἐπισκευὴν καὶ συντήρησιν πάσσων φύσεως ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν, πλοίων ἢτοι: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ, ΓΥΡΟΠΙΛΟΤΩΝ, PANTAP, ΛΟΡΑΝ, ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ, ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ.

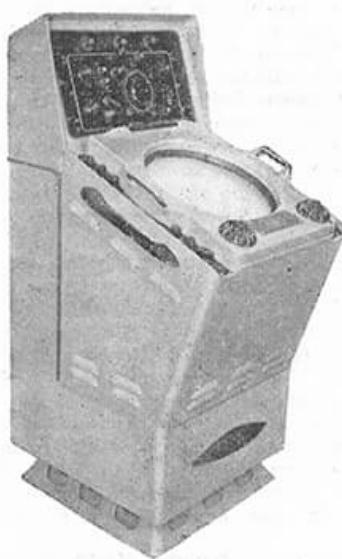
## DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11

SERIES

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



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

### S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF  
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

3.000 τόνων, άτινα θά ναυπηγήθουν εἰς τὴν Χάιφαν, τὰ μικρὰ σκάφη, τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας θὰ ἀνέλθουν εἰς δέκα. Τὰ ὄκτω θὰ δρομολογηθοῦν ἐν καιρῷ εἰς τὴν γραμμὴν Μεσογείου — Κόντινεντ — Ἀγγλίας καὶ δύο εἰς τὴν γραμμὴν Ἀδριατικῆς. Τὰ ὑπόλοιπα 4, θὰ εἰναι φορτηγά τῶν 7.500 τόνων, κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν νωπῶν ἐπωρῶν θὰ παραγγελθοῦν δὲ εἰς γαλλικά ναυπηγέα. Διὰ τὰς ναυπηγήσεις ταύτας θὰ διαπανθοῦν μέχρι τοῦ 1964, κεφάλαια 60 ἑκατομμυρίων δολαρίων καὶ σταύρων τὸ πρόγραμμα ὀλοκληρωθῆ, ὁ στόλος τῆς «Ζίμ» θα περιλαμβάνῃ 7 ἐπιβατηγά πλοῖα, 73.000 τ. γκρός καὶ 60 φορτηγά ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια, 50' 000 τόνων d.w. Πέραν τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων, δὲν ἀπεκλείετο νὰ ἀγορασθοῦν καὶ τρία ἡ τέσσαρα μεταχειρισμένα σκάφα, περιλαμβανομένου καὶ ἐνός μικτοῦ, διὰ τὴν γραμμὴν Ἐρυθρᾶς θαλάσσης — Νεστίου Ἀφρικῆς.

## ΙΤΑΛΙΑ

### Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ "ΙΤΑΛΙΑ"

Κατὰ τὸ 1961, ἡ «Ιταλίας διετήρησε τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ μὲ 106 ἀναχωρήσεις, ἔναντι 110, τοῦ 1960 καὶ τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν Μεσογείου διὰ τὰς ἐκείθεν ἀναχωρήσεις πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν μὲ 97.159 ἐπιβάτας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ γενική εἰς ἐπιβάτας κίνησης τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἐνεργάνει μείωσιν 10%. Συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν τοπικῶν προσεγγίσεων τῆς Μεσογείου, τὸ σύνολον τῆς κινήσεως τῆς ἀνῆλθεν εἰς 127.268 ἐπιβάτας. Ἀποφασιστικὸν ρόλον εἰς τὴν διατήρησιν τῆς θέσεως τῆς διεδραμάτισαν τὰ νεοτεύκτα ὑπερωκεάνια «Χριστόφορος Κολόμβος» καὶ «Λεονάρτον ντά Βίντσι», ἀτινα εἰς 60 διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ μετέφεραν 61.000 ἐπιβατῶν καὶ ἔτερας 15.000 εἰς ταξιδία τῆς Μεσογείου.

Εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς τὰ ὑπερωκεάνια «Τζούλιο Ταξιδεψε» καὶ «Λουγκούστους», μὲ 27 ἀναχωρήσεις τῶν, μετέφερον 28.183 ἐπιβάτας, ἐνώ εἰς τὴν γραμμὴν Κεντρικῆς Ἀμερικῆς — Νοτίου Ειρηνικοῦ, τὰ τρία δηζελόπλοια «Μάρκο Πόλο», «Ἀμερικό Βεσπούτσι» καὶ «Ἀντονιότο Οὐζοντιμάρε» μετέφερον 22.600 ἐπιβάτας. Ἐν τῷ μεταξὺ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1962 ἡ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1963 προβλέπεται ἡ πλήρης ἀντικατάστασις εἰς τὴν γραμμὴν Βαλπαραίου τῶν τύπου «Ναυγικατόρι» σκαφῶν διὰ τῶν τριῶν δηζελοκινήτων λάινερς «Ντονιτζέττι», «Ροσσίνι» καὶ «Βέρντι», τῶν 13.000 τ. γκρός τοστού.

Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὰ ὑπερωκεάνια «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια» εἶναι προγραμματισμένη ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἀπὸ τὰ λαϊνερς τῶν 43.000 τ. γκρός «Μιχελάντζελο» καὶ «Ραφφέλλο», ἀτινα θὰ καθελκυσθοῦν ἐντὸς τοῦ δευτέρου ἔξαμηνος ἐ.ἔ. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς Γενοβας τὸ ἐν καὶ τῆς Τεργέστης τὸ ἔτερον καὶ θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Ο ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ "P. & O... ΔΙΑ ΤΟ 1961

Η βρετανική Πενίνουσαλαρ καὶ Ὁρίενταλ «P. & O.» εἶναι ὁ μεγαλύτερος ἔφοπλιστικὸς ὄργανισμὸς τοῦ κόσμου (340 πλοῖα πάσης κατηγορίας, 2.3 ἑκατομμυρίων τόν. γκρός). Λύτη ἡ ἔννοια τοῦ «Ἐμπάιρ» καὶ τῆς ἐγνωσμένης ικανότητος τῶν Ἀγγλῶν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἀπὸ τὴν εύρυτάτην δραστηριότητα τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας κυρίων ἐκφράζεται.

Ήτο, λοιπόν, φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ τὴν ίδιαιτέρων συγκίνησιν τῆς Ἀγγλικῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς ἔνης κοινῆς γνώμης τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ισολογισμὸς τῆς «P. & O.» τοῦ 1961 ἐνεργάνει κέρδη 580 μόνον χιλιάδων λιρῶν, ἔναντι τῶν 5.8 ἑκατομμυρίων τοῦ 1959 — 60. Καὶ τὰ ἐλάχιστα αὐτὰ κέρδη δὲν προέρχονται ἀπὸ τὸν ἑκμετάλλευσιν πλοίων, ἀλλὰ ἀπὸ τὰς προσόδους τῶν ἀποθεματικῶν τῆς ἐταιρίας. Ζημίας, πράγματι, κατέλιπε ἡ διαχείριστις τῶν 540 πλοίων! Καὶ ἀν ἐλειπεν ἡ ἀπόδοσις τῶν προναυλωμένων 15 νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων, τὰ ἀποτέλεσματα θὰ ἥσαν χειρότερα. Τὰ φορτηγά πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐπλήγησαν κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἔνων, τῶν ἔκτος τῶν «Κόνφερανς» σκαφῶν καὶ ἀπὸ τοὺς χαμηλούς ναύλους τῶν τράμπες, τὰ ὅποια οὐτω ἔξησθαντο τὸ φορτίον εἰς χώμα, ἀτινα ἀλλοτε ἀπετέλουν τὴν βάσιν τῶν ταξιδίων τῶν φορτηγῶν γραμμῆς. Ἡ προσφερόμενη καθ' ὅλων τῶν κόσμου χωρητικότης ὑπῆρχεν ἀνωτέρα τῆς ζητήσεως. Τὰ πλοῖα γραμμῶν ὑπερχερώθησαν νὰ μετέχουν κατ' ὀλιγώτερον ποσοστὸν εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν. Μὲ κενούς χώρους ταξιδεύουν τὰ σκάφη.

Ἐξ ἀντιθέτου τὰ ἔξοδα ἑκμεταλλεύσεων ηγήθησαν μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ζημίαν, τὴν ὅποιαν διὰ πρώτην φοράν ἐνεφάνισεν ὁ ἐταιρικὸς ὄργανισμὸς τῆς «P. & O.» μὲ κεφάλαια 215 ἔκατομ. λιρῶν!

Υπογραμμίζεται ιδιαιτέρως ὡς δικαιολογία ἐπίσης τῆς δυσκόλου

καταστάσεως ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν γραμμὴν Αύστραλιας τῶν Ἑλληνικῶν καὶ Ιταλικῶν ὑπερωκεάνινων, ἀτινα προσφέρουν ναύλους μεταναστῶν διὰ τὰ πρός τὴν Μεσογείου ταξιδία τῶν ἔξι Αύστραλιας.

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα αὐτὸ τῆς ἐταιρικῆς χρήσεως τῆς «P. & O.» εἶναι ἀναμφισθῆτον, διὰ ἐπέδροσεν εἰς τὴν ἀποστολὴν τοῦ σήματος κινδύνου, διπερ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, τοῦ Λονδίνου, ἔξεπεμψε κατὰ τὴν πρό ήμερων γενικήν του συνέλευσιν. Τὸ ἀναπτεπταμένον μέτωπον τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας πλήττεται, πράγματι, σκληρῶς εἰς τὰς κατηρίας του ἐπάλξεις.

### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Ἐπίκλησιν διὰ τὴν παροχὴν τοῦ μεγίστου δυνατοῦ ὄριου τῆς κρατικῆς ὑποστηρίξεως ἀπὸ πλευρᾶς φορολγίας, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσκούμενου προστατευτισμοῦ παρ' ὅλων χωρῶν (Σημ. «N. X.»: «Υπεννοεῖ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας») ἀπήμυθεν ὁ νέος πρόεδρος τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου κ. Ρόμπινσον, εἰς τὸν ἐναρκτήριον λόγου του κατὰ τὴν ἐπίσημην γενικήν συνέλευσιν τῆς 22αν Φεβρουαρίου. Ἡ συνέλευσις ἐπεκύρωσε δύο ἀποφάσεις, ἐκ τῶν ὅποιων ἡ πρώτη, ἀναφερομένη εἰς τὴν ἐπέρι τῆς Ναυτιλίας κρατικῆς μέριμναν, κρούει τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου δι' οὐτῆς ταύτην τὴν ὑπόστασιν της βρετανικῆς ναυτιλίας. Ἡ δευτέρα ἀπόφασις ἀναφέρεται εἰς τὰς ζητήσατα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Κατὰ τὴν ὄμιλίαν του ὁ νεοεκλεγεὶς πρόεδρος ἀνεφέρθη εἰς τὴν συνεχιζόμενη ὑπερπροσφόρα τοννάλ καὶ ὑπεργάμμισε τὸ γεγονός τῆς ἐπηγέρησες σκαφῶν 8 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐνώ τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ παροπλισμὸν σκάφη 2 ἑκατομμυρίων τόνων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ προδέλπεται συντομώς ἡ τόσον ἀναγκαῖος ἔξισορρόπησις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος. «Ἐπικρίνων τὴν ἀθρόαν παραγγελίαν νέων πλοίων ἀπέδωκε ταύτην εἰς τὰς ἑκατονταχρυσούς κρατικὰς ἐνισχύσεις, τὰς φορολογικὰς ἀπαλλαγὰς, τὸ γόητρον ἡ καὶ αὐτὴν τέλος τὴν τυφλὴν αἰσιοδοξίαν. Πρὸ τῆς τοιαύτης καταστάσεως, ἐτόνισεν, ὁ βρετανικὸς ἔφοπλισμὸς φειλεὶ νὰ λάθῃ τὴν ἀνάλογον στάσιν. Θὰ πρέπει νὰ ἀποκτηθῇ ἐπαρκὲς νέον τοννά, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατή ἡ διατήρησις τοῦ βρετανικοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφορὰς



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,  
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

350 FIFTH AVENUE  
NEW YORK 1 N.Y.  
ALL U.S. & CANADIAN PORTS  
50 MOUNT ST.  
LONDON W.I  
(all UK Ports).

REPRESENTATIVES AND STOCKS  
THROUGHOUT THE WORLD

### ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA  
Via XX Settembre, 14  
GENOA

(also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo,  
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venicu)

### EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS  
25 Sultan Hussein  
PORT SAID  
(also at Alexandria & Suez)

### HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES  
Vasteland 33  
ROTTERDAM

### BELGIUM

M. T. E. BUYSE  
Klapdorp, 26  
ANTWERP

### GERMANY

HANS FICK & CO.  
Spaldingstrasse 64, "Wikinghof,"  
HAMBURG 1

### DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.  
33, Amaliegade  
COPENHAGEN

### INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELLE  
P.O. Box 1632 Kotwala Bldg. — 4th Floor  
11 Eliottstone Circle  
BOMBAY, INDIA

### SWEDEN

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

### GREECE

D. N. VLACHOS  
7, Leocharous Street—Tel. 42-249  
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON  
PAPADOPOULO & CO.  
LATTAKIA

(also at Damas, Beirut, Sidon & Tripoli)

### ARABIA

THE ADEN AGENTS  
P. O. Box 1240 Steamer Point  
ADEN

### FINLAND

INSALKO  
P. O. Box 45 HELSINKI

### SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS  
Apartado 167 CEUTA

### MALAYA

R. JUMAHOT & SONS LTD.  
24, Malacca Street P. O. Box 303  
SINGAPORE  
(also at Penang)

### NEW ZEALAND

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

### NORWAY

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

KRISTIAN HERLOFSEN  
Dronningensgt. 11  
KRISTIANSANDS





## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

#### Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Κατά τὸ «Ινστιτούτον Ναυτιλιακών Ἐρευνών», τῆς Βρέμης, ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος διὰ σκάφους 300 τ. γκρός καὶ ἄνω, περιέλαμβανε τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἔ.ξ. 23.595 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 129.334.000 τ. γκρός η 184.165.000 τόννων δ.ν., μὲ χώρου διὰ φορτίου 258.412.000 κυβικῶν μέτρων. Αὔξησιν 3.42% ἐσημείωσεν ἡ δύναμις αὐτῆς κατὰ τὸ 1961, ἔναντι 3.16% τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ 4.93% τοῦ 1959. Ἡ κατηγορία τῶν δεξαιμενοπλοίων περιελάμβανε 4.248 σκάφους, 44.101.000 τ. γκρός η 67.694.000 τόννων δ.ν., κατανεμόμενα εἰς 59 διαφόρους σημαίας. Τὰ πλοῖα τὰ διαθέτοντα χώρου ψυγείου ἐνέφανισαν τὸ π. ἔτος αὔξησην 2.74%, ἔναντι ἀντιστοιχου ποσοστοῦ 6.62% διὰ τὸ προηγούμενον ἔτος. Τὰ ἐπιβατηγά σκάφη, ἔσαιρουμένων τῶν ἀγχιπλοούντων διέθετον 312.803 κλίνας, ἔναντι 306.512 κλινῶν, πρὸ ἔτους. Τὰ κράτη ἀφ' ἔτερου τὰ κατέχοντα ναυτιλίαν ἀνήρχονται εἰς 82.

'Αφ' ἔτερου ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης ἀνήρχετο τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1961 εἰς 3.445.000 τ. γκρός, ἀλλὰ κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου τοῦ αὐτοῦ ἔτους εἶχεν ὑποχωρήσει εἰς τὰ 2.500.000 τ. γκρός. Αἱ διαλύσεις σκαφῶν ἐκάλυψαν μίαν συνολικήν χωρητικότητα 3.570.000 τ. γκρός, ἔναντι 3.990.000 τ. γκρός, τοῦ 1960. Τέλος, αἱ παραγγελίαι ημέρησαν τὸ τὸ 1961 κατὰ 5.9%. Οὕτω τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἔ.ξ. ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν σκάφους 20.970.000 τ. γκρός, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δσῶν ἀνεκοινώθησαν παραγγελιῶν ἀπὸ χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου.

### ΙΑΠΩΝΙΑ

#### ΤΑ ΑΝΤΙΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ TANKERS

Ἡ κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας παραπτρουμένην κακεξία τῆς ναυλαγορᾶς ἡμάγκασε τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον σοβαροὺς ἐφοπλιστικούς οἰκους εἰς τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τὴν κατὰ τὸν πλέον ἀποδοτικὸν τρόπον ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των, μεταξὺ τῶν ὅποιων εἶναι καὶ ἡ μετασκεψὴ τῷ «Συνήθους μεγέθους» δεξαιμενοπλοίων των εἰς πλοία ξηροῦ φορτίου, διότι τὸ μέγεθος αὐτὸν τῶν 20.000 τόννων δ.ν., παρουσιάζει ἡδη ἐν σοδαρώτατον ἀλλειμμα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν. Λύτο καὶ ἐπιβάλλει τὸν παροπλισμὸν τῶν ἀντιοικονομικῶν αὐτῶν σκαφῶν.

Μὲ τὴν δραστηριότητα τοῦ τοὺς διακρίνει, οἱ Ιάπωνες ἐφοπλισταὶ προέβησαν ἡδη εἰς τὸν παροπλισμὸν ωλῶν τῶν δεξαιμενοπλοίων των αὐτοῦ τοῦ μεγέθους, τὰ ὅποια ἀντιπροσωπεύουν τὸ 30% τοῦ συνόλου τῆς ἐκ 2.300.000 τόννων δ.ν. συνολικῆς εἰς δεξαιμενοπλοίας χωρητικότητος τῆς Ἰαπωνίας (ἀφαιρουμένων τῶν πλοίων ποὺ ἀνήκουν εἰς ἑταῖριας πετρελαϊκούς), ἐπειδὴ δῆμος κατὰ τὴν γνώμην των, οὐδεμία ἐλπίς ὑπάρχει, διότι τὸ μέλλον θὰ είναι καλύτερον, προβάντων ἡδη εἰς τὴν διάλυσιν τῶν πλαισιοτέρων τῶν 10 ἑτῶν σκαφῶν καὶ εἰς τὴν μετασκεψὴν τῶν νεωτέρων εἰς ίιικ λεγενάρια.

Ὑπολογιζομένης τῆς ἀξίας τῶν ὑπὸ μετασκεψήν πλοίων καὶ τῶν ἔξδον μετασκεψῆς, ὑπόλογοίζεται δῆτι, μὲ τὰ ἔξδοι ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων τὰ ὅποια, ὡς γνωστόν, εἶναι πολὺ χαμηλότερα τῶν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἐν οὕτω μετασκεψαζόμενον δηζελοκίνητον δεξαιμενόπλοιον 20.000 τόννων δ.ν. καὶ ἥλικιος μικροτέρας τῶν 7 ἑτῶν θὰ πρέπει νὰ ἐπιτυγχάνῃ τοὺς κάτωθι ναύλους διὰ μεταφορὰν μεταλλευμάτως ἀπὸ τὴν Βορειοαμερικανική ἀκτὴν τοῦ Ειρηνικοῦ εἰς Καβασάκι διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐντὸς τῶν ἐνδεικυνομένων δρίων ἀπόσβεσις τοῦ πλοίου:

Δι' ἀπόσβεσιν ἐντὸς ἔξατείας . . . . .	\$ 5.47
Δι' ἀπόσβεσιν ἐντὸς ὀκταετίας . . . . .	\$ 4.97
Δι' ἀπόσβεσιν ἐντὸς δεκαετίας . . . . .	\$ 4.68
Δι' ἀπόσβεσιν ἐντὸς δωδεκαετίας . . . . .	\$ 4.48

Χρήσιμον ἀσφαλῶς διὰ τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς μάθημα ἀποτελεῖ

τὸ γεγονός ὅτι ἡ μετασκεψὴ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων δὲν γίνεται κατὰ τὴν ἐλευθέραν ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ βούλησιν, ἀλλ' ὑπὸ τὰς κάτωθι προϋποθέσεις — ἐπιβαλλομένας ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ιαπωνικῆς Εφοπλιστῶν" — τῶν ὅποιων ἡ τήρησις ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῆς Ιαπωνικῆς κυβερνήσεως.

α) Τὸ μετασκευασθὲν πλοῖον θὰ ἀπασχολήθῃ εἰς μεταφορὰς ξηρῶν φορτίων ἐκ πηγῶν ἄλλων — πλὴν ἐκείνων εἰς τὰς ὅποιας ἡδη ἀπασχολοῦνται τὰ ἔξι ὑπαρχής φορτηγά πλοῖα τῶν ἄλλων Ιαπωνιῶν ἐφοπλιστῶν — καὶ πάντας ἐντὸς τῶν δρίων τῆς μέχρι τοῦδε δραστηριότητος τῶν πλοιοκτητῶν.

β) Οἱ ναύλοι τοὺς ὅποιους θὰ ἀποδέχωνται τὰ μετασκευαζόμενα πλοῖα δὲν πρέπει νὰ ἔχουν δυσαρέστους ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν ναύλων τῶν ἡδη ὑφισταμένων φορτηγῶν πλοίων, πρέπει δὲ νὰ είναι περίου οἱ αὐτοὶ μὲ τοὺς δι' αὐτῶν μέσους ναύλους ἡ εἰς ἐλάχιστον ποσοστὸν μικρότεροι.

#### ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ "ΜΠΑΛ - ΚΕΡΡΙΕΡΣ".

Ἡ Ιαπωνία ἀποδέυται εἰς μίαν νέαν προσπάθειαν ἀποθέλεουσαν εἰς τὴν ἀπόκτησιν στόλου μεγάλων εμπάλκ - κέρριερς πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας εἰσαγωγῶν σεβαστῶν ποσοτήτων πρώτων ύλων. Ήση βασικὴ προϋπόθεσις περιατέρω βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς θεωρεῖται ἡ ἐπέκτασις τῆς χαλυβουργίας, ὁ χάλυψ δημῶς χρειάζεται πρώτως ὑλας μεταφερομένας ἀπὸ ἄλλας χώρας. Προβλέπεται, διότι κατὰ τὸ 1965 αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματῶν θὰ φέθουν εἰς τὰ 40 ἐκατομμύρια τόννων ἐπτήσιας καὶ τῶν γαιανθράκων εἰς τὰ 20 ἐκατομμύρια τόννων. Διὰ τὴν διακίνησιν τῶν ἐν λόγῳ ποσοτήτων, θὰ πρέπει οἱ Ιάπωνες νῷ ἀποκτήσουν πρόσθετον χωρητικότητα 4.6 ἐκατομμύριων τόννων δ.ν., ἔναντι ὑπάρχοντος ἡδη τονᾶς διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτας 1 ἐκατομμύριοι τόννων δ.ν. μόνον. Προβλέπεται δὲν ἡ ναυπήγησις 38 μεταλλοφόρων καὶ 37 γαιανθρακοφόρων, τῶν δημοτῶν τὰ μεγέθη θὰ κυμαίνωνται μεταξὺ 45.000 ἕως 65.000 τόννων δ.ν. ἔκαστον.

### ΙΣΡΑΗΛ

#### ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Μετὰ τὴν προγραμματισμένην διὰ τὰ τρία προσεχῆ ἔτη ἐπαύξησιν τῆς δυνάμεως τῆς ισραηλινῆς ναυτιλίας, ἡ Ἑλλειψις ἐπαρκῶν πληρωμάτων προβλέπεται νὰ καταστὴ ἐπὶ πλέον δύστερα. Κατὰ τὸν κ. Φρήντλαντ, προϊστάμενον τοῦ τμήματος ναυτιλίας εἰς τὸ ὑπουργείον Μεταφορῶν, ἐνῷ σήμερον τὰ 40% τῶν πρεσβυτέρων ἀξιωματικῶν καὶ τὰ 30% τῶν νεωτέρων ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἀλλοδαπῶν, εἰς τὸ τέλος τοῦ ἐπομένου ἔτους τὸ ποσοστὸν τῶν ἀλλοδαπῶν θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 50%. Ἡ Ἑλλειψις δὲν ὀφείλεται εἰς ἀπροθυμίαν τῶν νέων διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀλλ' εἰς τὴν ἀπουσίαν ναυτικῶν μὲ ειδικήν κατάρτισιν. Ἡ πρόδοσις εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκπαίδευσεως, θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἀποδώσῃ μέχρι τοῦ 1967 καλὰ ἀποτέλεσματα, ώστε κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο τὰ 85% έως 90% τῶν πρεσβυτέρων ἀξιωματικῶν νὰ καλύπτωνται ἀπὸ Ισραηλίτας.

Ἡ προσωρινὴ Ἑλλειψις ἐπαρκῶν πληρωμάτων προέρχεται καὶ ἐπὶ τοῦ γεγονότος, διότι ἡ ναυπήγησις νέων σκαφῶν προχωρεῖ μὲ ταχύτερον ρυθμὸν ἔναντι τῆς ἐκπαίδευσεως νέων ναυτιλλόμενων. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ παραδοθοῦν ἐκ διαφόρων ναυπηγείων 7 ἀκόμη πλοῖα, τὸ 1963 ἐπειρα 20 καὶ κατὰ τὸ α' ἐξάμηνον τοῦ 1964, ἀλλα 8. Τὰ 35 ταῦτα σκάφη θὰ ἀναβιβάσουν τὸν ποντοπόρον στόλου τοῦ "Ισραὴλ" εἰς τὸν στρογγυλὸν ἀριθμὸν τῶν 100 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόννων. Τὰ πρόσθετα αὐτά μεταφορικά μέσα προορίζονται ν' ἀντικαταστήσουν — κυρίως — τὰ ἡδη χρονιανῶλμένα ξένα σκάφη. Ἐνδέχεται καλύτερα νὰ διατηρηθοῦν τὰ "τάτιον - τσάρτερς" δεκαπεντάδος πλοίων πρὸς ἔξυπηρέτησιν ὥρισμένων μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

Εἰδικώτερον, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐπιταρίας "Ζίμ" τελούν ηδη ὑπὸ ναυπήγησιν 9 σκάφη, περιλαμβανομένων τοῦ ὑπερωκεανίου «Σαλόμ» τῶν 23.000 τ. γκρός, πετασκευαζόμενου εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ δύο μεγάλων εμπάλκ - κέρριερς τῶν 30.000 τόννων, δηζελοκινήτων, κατασκευαζόμενων εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Τὰ ὑπόλοιπα 6 σκάφη είναι φορτηγά τῶν 10.000 τόννων δ.ν., ἔκαστοι καὶ προορίζονται διὰ τὴν γραμμὴν Ιαπωνίας — Δυτικῆς Αφρικῆς. Τρία γάρ των ναυπηγούνται εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ ἔτερα 3 εἰς τὴν Γαλλίαν.

Ἀναγγέλλεται δῆτι, διότι ἡ "Ζίμ" προκειται νὰ παραγγείλῃ 14 ἀκόμη φορτηγά, ἐκ τῶν δημοτῶν δύο θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ Ισραηλίτας ἀναγκαστάθητα, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν Χάιφαν μὲ τὴν τεχνικὴν ὀλλαγνικὴν βοήθειαν. Ἐκ τῶν 14 αὐτῶν φορτηγῶν, τὰ ὄλλανδικά ναυπηγεῖα θὰ κατασκευάσουν 8, ητοι 6 τῶν 3.000 τόννων καὶ δύο τῶν 4.000 τόννων καὶ ταχύτητος 13 μιλίων, δημοῦ δὲ μετὰ τῶν δύο τῶν

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτητος ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΕΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

τού διεθνούς έμπορου.

Όσον άφορά, ειδικώτερον, ταί παραγγελίαι, είπεν ότι ή Νορβηγία και ή Ισπανία έρχονται πρώτοι. Αι κατά τό 1961 παραγγελίαι των άνηλθον εις τά 14.5% της χωρητικότητος της Ναυτιλίας των. Άκολουθον ή Δανία μέ άντιστοιχον παροστόν 11%, ή Σουηδία, ή Παναμάς, ή Έλλας και αι Ήν. Πολιτείαι μέ 8% έκαστη και εις τό τέλος τής κλίμακος εύρισκονται ή Αγγλία μέ 3% και ή Γαλλία μέ 2% μικρότερον παροστόν.

Άνεφέρθη κατόπιν ό. κ. Ρόμπινσον εις τά προταθέντα σχέδια διεθνούς συνεργασίας πρός περιορισμόν τής προσφοράς τοννάς και εις τό γεγούνς της έπιδειχθείσης πρός τόν σκοπόν αύτον άδιαφορίας άπο μέρους των διεθνών έφορτοι πειρατικών κύκλων. «Οσον άφορά τά πλοιά γραμμής, είναι γεγούνός, είπεν, τότε τάυτα ταξιδεύουν μέ κενόν ήνων τημά τού χώρου των. Έτοισεν έν συνεχεία, οτι θά έπρεπεν οι Βρετανοί έφορτοι νά προδούν ένωρίτερον εις τήν παραγγελίαν δεξαμενοπλοίων, όπότε, αύτά τά σκάφη και ούχι τά ξένα, θά ένωλνοντο άπο τάς μεγάλας άγγλικάς έταιριας πετρελαίων.

Διεξετραγώδης κατόπιν τήν δύσκολον θέσιν τού βρετανικού στόλου τών τράμπης, λόγω τής έλλειψεως έπαρκων κεφαλαίων πρός άντικατάστασιν τών παρηλίκων μονάδων του. Και ό διμιτήρις κατέληξεν εις τήν άνάγκην, όπως, πέραν τού παραχωρθέντος 40% διά τήν άποσθεσιν τής άξιας τών νέων πλοίων, θά έπρεπεν ή βρετανική κυβερνήσης νά έπεκτεινή τό υπέρ τής ναυτιλιακής ένδιαφέρον της. Ή διεθνής πλάτη της ναυτιλιακής ύποθεσώς, προσέθεσε, και αι τελευταία παρεμβάσεις τής άμερικανικής κυβερνήσεως εις τά τών Διασκέψεων, συνηγορούν ύπέρ τής συμπαραστάσεως τής άγγλικής κυβερνήσεως πρός τό έθνικον πλοίον. Εις τό σημείον τούτο ή θύμιλία τού κ. Ρόμπινσον έγένετο εις έντονον υφος και μέ φράσεις έντυπωσιακός, προκειμένου νά έξαρθη ή έπειγοντα άνάγκη διασφαλίσεως τών συμφερόντων τού βρετανικού πλοίου.

#### ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ.."

Η έπιθεσις τού βρετανού ύπουργού τών Μεταφορών κατά τής τελευταίας έπι τών τακτικών γραμμών νομοθεσίας τών Ηνωμένων Πολιτειών προεκάλεσε τό ένδιαφέρον, άλλα και τήν έκπληξην της Ναυτιλιακής Έπιτροπής, τής όποιας ό πρόεδρος είχε τονίσει πρό καιρού εις έκδοθείσαν άνακοινώσιν, οτι ή υπ' αύτον ύπηρεσία «τείνει φιλικήν χείρα πρός πάντας τούς ύποκειμένους εις τήν θυμιστικήν της παρέμβασιν».

Κατά τό βρετανού ύπουργον, ή άνωμαλία προέρχεται άπο τόν τελευταίας ψηφισθέντα νόμον, διότι ύπεισερχεται εις τά τών ναυλολογίων τών «Κόνφερανς». Αι ξέναι έταιριαί έπεκριναν τό νομοσχέδιον, έπι τού όποιου ηδη ή Έπιτροπή έπειζεργάζετο λεπτομερείς κανονισμούς. Προηγουμένων είχε δηλωθή, διότι ή άρμοδια άμερικανική ύπηρεσία θά έχωρει μετά περισκέψεως εις τήν έφαρμογήν τού νέου νόμου, «δόπιας άκριδώς μετά περισκέψεως χωρεί ή ναυσιπλοΐα εις υδατα μή ήναγραφόμενα εις τούς χάρτας». Προέτρεψε τάς ξένας έταιριας νά καταστηγάσουν έπι τού σημείου τούτου τούς φόδους των και νά δεχθούν, οτι οι νέοι ζλεγχοι πρέπει νά λειτουργήσουν πρός τό συμφέρον έκεινων, οιτινες ύπαγονται εις τούς κανονισμούς, άλλα και πρός τό γενικώτερον συμφέρον τού κοινού.

Αφορμήν εις τήν έπιθεσιν τού βρετανού ύπουργού τών Μεταφορών κ. «Έρεντ Μάρπλες έδωκεν ή σχετική συζήτησης εις τήν Βουλήν έπι τής Ναυτιλίας και τής ναυπηγικής βιομηχανίας. Έπεστησεν ούτος τήν προσοχήν έφ' ένδος έκ τών μάλλον άνησυχητών προβλημάτων, πού άντιμετωπίζει ή βρετανική ναυτιλιακή έπιχειρησις, τήν άυσουσαν δηλαδή κρατικήν παρέμβασιν τών Ηνωμένων Πολιτειών εις τάς έργασίας τών «Κόνφερανς». Τό πρώτον σχέδιον κανονισμού τής Ναυτιλιακής Έπιτροπής, όπερα κατηρτίσθη τό παρελθόν έτος, προέδεπεν, οτι ή Έπιτροπή θά ήσκει δικαίωμα έλέγχου τών έργασιών τών ναυτικών έταιριών, αιτινες έξετέλουν τακτικάς μεταφοράς πρός τάς Ηνωμένων Πολιτείας και έξ αυτών. Τούτο και έπεκριθη δημιύτατα άπο τούς έφορτοις τάς τών ζένων τακτικών γραμμών. Οι κανονισμοί, πράγματι, οι άναφερόμενοι εις τάς τών ναυλολογίας έπειτερων εις τήν Έπιτροπήν τόν έλεγχον έπι τών τιμών τών ναυλών διά τά είσαγόμενα είδη. Πολλαί μέχρι τούδε χάραι ήσκησαν έλεγχον ή και πίεσιν έκει ίσου αι τιμαί ναυλών άφεώρων έξαγωγάς, ένων ήδη διά πρώτην φοράν χώρα τις έπεχείρει νά έλέγχη διά νόμου τό έπιτερον τών ναυλών έπι είσαγωγών. Είναι πιθανόν νά ζητηθή άπο τάς ξένας έταιριας, όπως καταθέτουν έγγραφα και παρέχουν πληροφορίας έπι τών έργασιών των, αι όποιαι ένδεχεται νά είναι έμπιστευτικής φύσεως.

Τινά τών ζητουμένων έγγραφων δυνατόν νά καταρτίζωνται εις τό έξωτερικόν, ή δε άπατήσις προσαγωγής των εις τήν Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν ήγαγε τήν βρετανικήν κυβέρνησην νά συμβουλεύση τούς «Άγγλους έφορτοις», όπως μή συμμορφώνται εις τήν άμερικανικήν ταύτην άπατήσισιν. Ό κ. Μάρπλες έκάλεσε τρύν άμρεδίους ύπουργούς τών άλλων εύρωπαϊκών χωρών(\*) νά μεταδώντων τον προσεχή μήνα (7 Μαρτίου) εις τό Λονδίνον, προκειμένου νά άποφασίσουν μίαν συντονισμένην ένέργειαν κατά τής άμερικανικής τάυτης έπεμβασεως. Ή ένέργεια αιτησίαν εις τήν έν λόγω άμερικανικήν νομοθεσίαν. Ό βρετανός ύπουργός τών Μεταφορών έλπιζε εις ένα ήνωμένον εύρωπαϊκόν μέτωπον, άλλ' έν άποτυχία τούτου, ώς έτοισεν, ή βρετανία θά πολεμήση τούς κανονισμούς και μόνη της.

Τό πρόβλημα έγκειται εις τήν δυνατότητα νά καταπολεμήσῃ ή άμερικανική αιτησίαν ένέργεια και έτοιζετο ένδεικτικώς, οτι κατά τό παρελθόν έτος έντονοι βρετανικαί διαμαρτυρίαι κατά τών «διακρίσεων σημαίας», ύποστηριχθείσαι και παρά άλλων ναυτικών χωρών, παρέμειναν άνευ άποτελέσματος. Δραστική άντιμετρα κατά τών «διακρίσεων σημαίας» θά ήδυντο νά έφαρμοσθούν μόνον, αι οι «Άγγλοι ύπουργοι οι έπιφορτισμένοι μέ τό έξωτερικόν έμποριον, έτήρουν τό θέμα τούτο εις τήν πρώτην σειράν κατά τήν σύναψιν έμπορικών συμφωνιών, αιτινες έπιτεπε νά περιλαμβάνουν τάς αύστηροτέρας, κατά τό έφικτόν, ρήτρας έναντινόν τών διακρίσεων.

Φωνιών μέ χώρας άσκούσας «διάκρισιν σημαίας». Τό «Ναυτικόν: Έπιμελητήριον», τού Λονδίνου, εις τήν πρό έτους έπισκόπησιν του τών ναυτιλιακών προβλημάτων έτονίζεν, οτι τά άντιμετρα θά ήδυντο νά πραγματοποιηθούν δι' έμπορικων συμφωνιών, αιτινες έπιτεπε νά περιλαμβάνουν τάς αύστηροτέρας, κατά τό έφικτόν, ρήτρας έναντινόν τών διακρίσεων.

Τό αύτό «Επιμελητήριον είχεν έπισης ύποδειξει, οτι έπρεπε νά έπιθημη εις τάς λαμβανούσας βοήθειαν χώρας, ή άντιληψης καθ' ήν πολιτικού χαρακτήρος «διάκρισει σημαίας» άποτελούν φραγμόν εις τήν προσαγωγήν του διεθνούς έμποριον και οτι κατά τήν σύναψιν δινείνων, έπι τή βάσει προγραμμάτων βοήθειας τόσον ή δανείζουσα, δσον και ή λαμβάνουσα τό δάνειον χώρα, έδα ύπεχρεούντο νά άποφεύγουν οιανδηποτε τάκτικήν «διάκρισισ σημαίας». Τό έν προκειμένω παράδοσιν είναι, οτι ή κυριωτέρα παραδάτις, αι «Ηνωμένας Πολιτείαι, έθεσαν ώς δρον διά τήν παροχήν δανείων και βοήθειας εις άλλας χώρας, οτι ή λαμβάνουσα χώρα δεν έπιτρέπεται νά μετέχη εις τάς μεταφοράς τών φορτών, αι τούτο έχη χαρακτήρα διακρίσεων κατά τό άποτελούσαν άποτελεσματικόν, έαν ή ναυτιλιακή αυτή ύποθεσις άποτελέσθη άντικείμενον συντον.σμένης ένεργειας δλων τών ύπουργειών κατά τάς διαπραγματεύσεως των μέ ξένας χώρας».

#### ΔΙΑΛΥΣΙΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

Δύο παρήλια έπιβατηγά ύπερωρακενία τής έταιριας «P. έντ O.», τό «Ορόντες» 20.186 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1929 και τό «Στραθείβερ» 22.270 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1931, έπωληθησαν πρός διάλυσιν. Τό «Ορόντες», ούτινος ή ναυπηγήσις είχε κοστίσει 950.000 λιρών, ήγοράσθη άπο τάς Ηνωμένων Πολιτείας και άλλας χώρας, χωρίς δμως νά προέλθη ίκανοποιητικόν τι άποτέλεσμα. Και τονίζουν οι ένδιαφερόμενοι «Άγγλοι έφορτοις: «"Ισας, τά ύποστηριζόμενα παρά τού Μάρπλες άντιποινα νά άποδούν άποτελεσματικά, έαν ή ναυτιλιακή αυτή ύποθεσις άποτελέσθη άντικείμενον συντον.σμένης ένεργειας δλων τών ύπουργειών κατά τάς διαπραγματεύσεως των μέ ξένας χώρας».

#### ΝΟΡΒΗΓΙΑ

##### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΣ

Αι παραγγελίαι τών Νορβηγών έφορτοις στόλου κατά τήν Ιην Ιανουαρίου έξ. περιελάμβανον 276 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 6.700.000 τόνων ι.ω., έκ τών όποιων 93 ήσαν δεξαμενόπλοια 4 έκατομμυρίων τόνων και 82 φορτηγά ήγρον φορτίου 1.8 έκατομμυρίων τόνων ι.ω. πρα παραδεσίαι άπο τάς ναυπηγεία προβλέπονται ώς έξης:

Διά τό 1962 .....	σκάφη 137 τόνων ι.ω.	2.300.000
» 1963 .....	» 92 » »	2.300.000
» 1964 .....	» 33 » »	1.350.000
» 1965 .....	» 14 » »	754.000

«Ας σημειωθή, έπ' εύκαιρια, οτι κατά τήν Ιην Ιανουαρίου έξ. ή δυναμις τού νορβηγικού έμπορικου στόλου άνηρχετο εις 17.6 έκατομμύρια τόνων ι.ω., έναντι 16.5 έκατομμυρίων τόνων ι.ω. πρό έτους.

##### ΤΑ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

«Από σχετικάς άνακοινώσεις Νορβηγού τεχνικού, τό 1961 χαρακτηρίζεται ώς τό κατ' έσχον έτος τών σκαφών δι' είδικευμένας μεταφο-

#### ΩΣ ΤΟ ΠΛΕΟΝ ΕΥΠΑΡΟΥΣΙΑΣΤΟΝ...



Κατά τήν πρό ήμερων έπισκεψιν τής Βασιλίσσης τής Όλλανδίας εις τόν λιμένα τού Αμστερνταμ, ίνα έγκαινιάση ένα νέον «σιλό», τό νεότευκτον έλλονικόν δράστης όρχας ώς τό πλέον περιοπισμένον, ίνα καταλάθη τήν πιλητικών παρά τό νέον «σιλό» θέσιν. Είς τήν άνωτέρω είκόνα ή Βασιλίσσα Τζουλιάνα μετά τού Πρίγκιπος Βερνάρδου, τού Δημάρχου και τής λοιπής άκολουθης της. Είς τή βάθος διακρίνεται τό «Κάδμος».

ράς. Τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 80.000 τόνων d.w. ἀπέδησαν πλέον συνήθης τύπος. Οὕτω, τὸ παρελθόν ἔτος ἡ ὀλλαγματικὴ «Ecco» παρήγγειλε τρία τάνκερς τῶν 86.000 τόνων, ὁ Οἰκος Νοες 3 τῶν 87.000 τόνων, ὁ κ. Ὁνάσης 2 τῶν 80.000 τόνων, ὁ κ. Νιάρχος 2 τῶν 80.000 τ. καὶ ἐνα τῶν 89.000 τόνων, ὁ κ. Μπέργκεσε; ἐνα τῶν 100.000 τόνων, ἡ «Μπρίτις Πετρόλεουμ» 2 τῶν 100.000 τόνων καὶ ὁ Ἀμερικανὸς μεγαλοεπιχειρηματίας κ. Λούντβιχ ἐνα τῶν 150.000 τόνων d.w.

Ἀνάλογος ἔξελιξις διαπιστοῦται καὶ εἰς τὰ «μπάλκ - κέρριερς», εἰς τὰ ὅποια ἡ χωρητικότης τῶν 40.000 τόνων θεωρεῖται ὡς μέσον δριον μεγέθους. Εἰς τὰ γιγαντιαῖα αὐτὰ φορτῆγα τὸ μέγεθός των φθάνει ἡδη μέχρι 53.000 τόνων d.w. Εἰδικευμένα ἐπίσης σκάφη διαπιστεύνται διὰ μεταφορᾶς τσιμέντων, ζαχαρέως, διαφόρων χημικῶν προϊόντων καὶ ύγραρείων. Ἐτέρα περιπτώσις εἰδικευμένων πλοίων ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀποκλειστικῶς ψυγεῖα, εἰς τὰ ὅποια εἰναι ἐφικτός ὁ ὑποβιβασμὸς τῆς ψύξεως εἰς 25 ἔως 30ο ὑπὸ τὸ μηδὲν, ἀν καὶ ἀπομένουν ἄκομη — κατὰ τὸν Νορβηγὸν τεχνικὸν — πρὸς ἐπίλυσιν ὥρισμένα προβλήματα μονώσεως καὶ συντηρήσεως τῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τὰς χαμηλὰς αὐτὰς θερμοκρασίας.

Ἡ μεταφορὰ κρεάτων καὶ βοιτύρου ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν καὶ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν ἀποβαίνει δισημέρας κτῆμα τῶν ἐν λόγῳ πλοίων. Ἡ Σουηδία κατέχει ἡδη 35 πλοία - ψυγεῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 165.000 τόνων. Τὰ κύτη ἐπίσης τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, πλὴν τοῦ χώρου δι' ὑγρὰ φορτία, περιλαμβάνουν σὺν τῷ χρόνῳ περισσότερον χώρων ψυγείου. Εἰς τὴν ἀνασκόπησιν ἀναφέρονται καὶ τὰ σκάφη τὰ παραλαμβάνοντα ἐγκιβωτισμένα φορτία (κο. τένερες). Γίνεται τέλος μνεία διὰ τὰ «πτάμενα», τῶν ὅποιων ἡ χρησιμοποίησις διευρύνεται, καθὼς καὶ διὰ τὰ ταξιδεύοντα ἐπὶ στρώματος ἀέρος ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

Ἐτερος τὸν τομέα τῆς προώσεως εἶναι ἀναμφισβήτητος ἡ πρόοδος τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως (Ντῆζελ) μὲν μεγαλυτέραν διάμετρον κυλίνδρων. Αἱ δύο σκαυνιναύκαι ἑταῖραι κατασκευῆς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἡ «B. καὶ W.» καὶ ἡ «Γκοταβέρκεν» κατεσκεύασαν τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 40% τῆς παγκοσμίως παραχθείσης ἵπποδυνάμεως εἰς μηχανᾶς Ντῆζελ. «Ηδη, δεξαμενόπλοια τῶν 80.000 καὶ τῶν 100.000 τόνων θὰ χρησιμοποιούν διὰ τὴν πρώσαν τῶν μηχανᾶς Ντῆζελ.

Ἐτερος τύπος προώσεως τοῦ ὅποιου προήχθη ἡ χρησιμοποίησις κατά τὸ 1961, ἡτο ἡ τοῦ κινητήρος Πίλστικ, ταχυστρόφου καὶ καταλαμβάνοντος εἰς ὅγκον, μικρὸν χώρον. Τοιούτος κινητήρης δυνάμεως 17.920 ἵππων πρόκειται νά ἐγκατασταθῇ ἐπὶ σκάφους 51.000 τόνων, τελούντος ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σλίκερ, τοῦ Ἀμβούργου. Θά χρησιμοποιηθοῦν δύο ἔλικες μεταβλητού βήματος. Ἐπίσης κινητήρες Πίλστικ θὰ ἐγκατασταθοῦν καὶ εἰς δύο ψυγεῖα τῶν 6.000 τόνων, δεκαεξακούλινθροι καὶ μὲ ἔλικας μεταβλητού βήματος.

Εἰς ἄλλος τύπος ἔννεακούλινθρου μηχανῆς Ντέξφορντ, ἀντιτιθεμένων ἐμδόλων διαμέτρου 960 χιλιοστομέτρων, θὰ παραδοθῇ πρὸς χρήσιν ἐντὸς τοῦ 1963, θὰ φθάνῃ μέχρι δυνάμεως 20.000 ἵππων καὶ θὰ εἶναι ἐλαφροτέρα σίασθόποτε ἀλλης μηχανῆς, τῆς αὐτῆς ἵπποδυνάμεως, ἔξ δύον ἔχουν κατασκευασθῆ μέχρι τοῦδε. Οἱ Ντέξφορντ προβλέπουν τὴν κατασκευὴν μηχανῶν μέχρι τῆς δυνάμεως τῶν 35.000 ἵππων.

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ «Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

## MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική  
Διαχείρησις  
Λειτουργίας  
καὶ  
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία  
Ἐπισκευῶν  
Μετασκευῶν  
καὶ  
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3  
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC  
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ τηλ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

# ΤΟ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ

ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ΚΑΙ ΤΟΥΣ Κ. Κ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΤΙΚΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΥΠΛΟΚΩΝ  
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

(ΑΠΟ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΑΣ ΜΕΧΡΙ ΤΡΙΩΝ ΜΗΝΩΝ)

ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΤΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ  
ΚΑΙ ΤΩΝ ΦΑΡΔΙΝΙΩΝ

ΠΟΛΥΤΙΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΕΙΤΑΙ  
ΑΙ ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:

ΣΤΑΥΡΟΥ Ι. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

ΕΚΔΟΣΙΣ:

“ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟ:

ΑΠΟ ΤΑ “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,  
ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ.

ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΣ

ΤΙΜΗ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΟΓΔΟΝΚΟΝΤΑ

ΕΙΔΙΚΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΕΥΧΟΣ

ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΦΟΡΩΝΤΑΣ ΑΥΤΑ ΠΙΝΑΚΑΣ

ΔΡΧ. ΔΕΚΑ (10)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΝΟΤΑΡΑ 77  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ", - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:  
**Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:  
**ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΔΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίας Ναυτιλίας ὑπέβαλθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Ἐσ περος» ἐπιβατηγόν (πρώην ἀγγλικὸν «Empire Wansbeck», νεοαγορασθὲν), 3.562 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἀτμοπλοΐαν Καδουνίδη.

2.— «Κ ο κ λ α δι κ ή Δ ό ξ α» φορτηγόν (πρώην δλλανδικὸν «Iberia», νεοαγορασθὲν) 2.902 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν «Τάνκερ Φάινανς, Κορπορέΐσον», ἀντιπροσωπευομένη ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Παν. Παναγοπούλου.

3.— «Αναστασία ΙV» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δνομα) 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντέρνα» (διαχείρισις Τζέν Λιβανοῦ).

4.— «Πέρ λ Σ ή» φορτηγόν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δνομα) 7.977 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μονρόδια» (διαχείρισις κ. Νικ. Λιβανοῦ, μὲ ἀντιπρόσωπον ἐν Ἑλλάδι τὸν κ. Νικ. Βλάχον).

5.— «Γουόρλντ Ινφλουενς» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δνομα) 26.031 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἀνήκον εἰς τὴν «Κίγκ Γουίλλς Μπαίνης» (ἀντιπροσωπευομένη ἐν Ἑλλάδι, ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Νιάρχος» — «Ἑλλάς»).

6.— «Β ο ζ ά ν τ ί ο ν» φορτηγόν (πρώην ἀγγλικὸν «Speaker», νεοαγορασθὲν) 7.276 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐπος» (ἀδ. Γεμέλου), ἀντιπροσωπευομένη ἐν Ἑλλάδι, ἀπὸ τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυτικὰ Πρακτορεῖα».

## ΑΙ ΚΑΘΕΔΚΥΣΕΙΣ

Ἄπο τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία καθειλκύσθη τὴν 10ην Ιανουαρίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἑλληνική» (τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου) τὸ κάρυκο - λάινερ «Ἐλλένικ Πάιονηρ» 10.870 τόνων δ.ν. Τὸ σκάφος ἐφοδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανὴν Ντήζελ Μ.Α.Ν., δυνάμεως 7.800 πόπων, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 16 μιλίων. Θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Ἀπρίλιον.

— Τὴν 7ην Μαρτίου καθελκύεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μπερντάιλαντ τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν ἀδελφὸν σκάφος τοῦ φορτηγού «Μ αριέττα» 13.000 τόνων δ.ν., διὰ λογαριασμὸν τῆς Ιδίας πλοιοκτητηρίας ἑταῖριας. «Ανάδοχος» θὰ παραστῇ ἡ κ. Μαριέττα Εύσταθίου.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Π αλ μ α» 7.081 τ. γκρός, 10.310 τόνων δ.ν., καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' ἐτέρων Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν.

— Τὸ μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγόν «Baltic» 777 τ. γκρός, 1.100 τόνων δ.ν., καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ μῆ

γνωσθείσης τιμῆς καὶ παραλαμβανόμενον εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ.

— Τὸ βρετανικὸν λίμπερτο «Speaker» 7.276 τ. γκρός, 10.850 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' ἑταῖριας ἐλεγχομένης ἀπὸ τοὺς κ.κ. I. καὶ M. Γεμέλου, παραληφθὲν δὲ εἰς τὸ Λονδίνον ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Β ο ζ ά ν τ ί ο ν».

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Αΐνος» (εκ «Ἀνδρος Βέντσιαρ») 17.845 τ. γκρός, 28.070 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Μαρίν Ήγκλ» εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀντὶ τιμῆς 2.000.000 δολλαρίων. Τὸ σκάφος παραδιδόμενον κατ' αὐτὰς θὰ μετωνομάσθη «Continental I.» καὶ θά τεθῇ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν.

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν μας «Ἀντώνης» 7.211 τ. γκρός, 10.800 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν λιθεριανὴν ἑταῖριαν «Σομέλγκα» εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐπίσης Ἑλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκὴν ἑταῖριαν «Βιαζεγκούρα». Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Vercharamia» 7.513 τ. γκρός, 10.350 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Πακιστανὸν ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Καράτσι.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Καραγέωργη (ἑταῖρια «Βαλίντα») νορβηγικὸν φορτηγὸν «Nyhorn» 4.537 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, παραληφθὲν εἰς Στάβαγκερ ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μ αρίτσα». Ἀκολούθως τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Ἀμβούργον, ὁπόθεν ἀπέπλευσεν ἐμφόρτον τὴν 7ην Φεβρουαρίου κατευθυνόμενον εἰς Καράτσι.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ «Ἐλλήνων φορτηγὸν «Γεώργιος Σ.» 1964 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του μετωνόμασθη «Σ ζέφανος». Ἡ λιθεριανὴ σημαία διεπηρήθη.

— Εἰς τὴν Ἀμέρεσαν παρελθήθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων φιλανδικὸν φορτηγὸν «Capornis» 1.599 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911. Τὸ σκάφος ἐτέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Π ο π η».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς ἐθνικιστικῆς Κίνας λιθεριανὸν φορτηγόν μας «Ο σε εν Σ κί π περ» 7.251 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδοθὲν εἰς τὴν Φορμόζαν υψώσει τὴν κινεζικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Universal».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' «Ἐλλήνων νορβηγικὸν φορτηγὸν «Gardha» 4.436 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, παραληφθὲν πρὸ ημερῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χόγκεσουντ, υψώσει τὴν σημαίαν τοῦ Λιβανοῦ καὶ μετωνόμασθη «Κ ά π τα ιν Τ ζ ω ν».

## ΔΕΝ ΕΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗ

Πληροφορούμεθα, διτὶ ἡ πώλησις τῶν πέντε ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων τῆς «Οράιον» εἰς τὴν «Ἀμέρικαν «Εξόπτη» δὲν ἐπραγματοποιήθη τελικῶς, ἐλλειψεὶ οἰκονομικῆς δυνατότητος τῶν ἀγοραστῶν. Τὰ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοια ἡσαν τὰ «Οράιον Κλίππερ», «Οράιον Κόμετ», «Οράιον Πλάνετη» καὶ «Οράιον Στάρ» 18.717 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1953 καὶ 1954 καὶ τὸ «Οράιον Χάντερ» 39.287 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961.

## ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ «ΕΣΠΕΡΟΣ».

Παρὰ τῆς Ἀτμοπλοίας Καδουνίδου ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν «Empire Wansbeck», δῆπερ καθειλκύσθη τὸ 1940 ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Δάντσιγκ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀνακτησεκεύασθη τὸ 1945, εἰς «Ἀμβούργον καὶ Χούλλη, χρησιμοποιηθὲν ὡς μεταγωγικὸν στρατοῦ. «Ἔχει διαστάσεις δλικού μῆκους 336.5 ποδῶν, πλάτους 45.6, βύθισμα 21 ποδῶν καὶ ὑψος μέχρι τοῦ δευτέρου καταστρώματος 20.11½ ποδῶν. Διὰ τὴν πρόσωσιν του εἶναι ἐφοδιασμένον μὲ μίαν μηχανὴν Ντήζελ, τύπου Μ.Α.Ν., δυνάμεως 3.960 πόπων, ἐξακύλινδρον, δίχρονον, διπλῆς ἐνεργείας, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 600 χιλιοστόμετρων. Ταχύτης 15 μιλίων. Διαθέτει 239 θέσεις εἰς θαλαμίσκους καὶ 710 κοινά ὑπωτήρια, μὲ δυναμικότητα μεταφορᾶς 949 ἐπιβατῶν, βάσει ἀδείας τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν. Τὸ σκάφος θὰ υποστῇ ὡρισμένας, εὐρεῖς κλίμακος, ἐσωτερικάς διαρρυθμίσεις τῶν κοινοχρήστων χώρων καὶ τῶν θαλαμίσκων ἐπιβατῶν, αἰτίες θὰ τὸ κατατάξουν εἰς τὰ πλέον ἀνε-

Superior

Tugs

Superior

Service



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS:

HARWIN Shipping Agency Ltd.,  
80, Fenchurch St., London E.C.3

**CURTIS BAY TOWING COMPANY**

Cable - Radio "CURTISBACO"

τα σκάφη μας τὰ ἔξυπηρετούντα μεσογειακά ταξίδια, διὰ τὰ ὅποια και προρίζεται. Μετωνομάσθη «Ἐσπερός» και ὑψωσεν ἥδη τὴν Κυανό λευκον. Ἀποπλεύσαν ἐκ Χάρρουπτ και δεξαμενισθὲν τὴν 28ην Φεβρουαρίου εἰς Χάρην, θὰ κατευθυνθῇ ἐπειθὲν εἰς Καζαμπλάγκον, προκειμένου νὰ μεταφέρῃ 600 μετανάστας εἰς τὴν Νεάπολιν.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ὑπεργάφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πληρώματος πλοίου ὑπὸ ἔνην σημαίαν Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπὸ λιθεριανῆ σημαίαν πλοίου «Ἀθηνᾶ», τόνων γκρός 3.061 ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Παράσχου.

Ἐξ ἄλλου διεγράφηστο ἐπὶ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα: «Κρόνος», λιθεριανόν, τόνων γκρός 6.756 καὶ «Οὐλύσσες ΙΙ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 8.570, ὡς ὑψώσαντα τὴν Ἑλληνική σημαίαν, «Μιχαήλ Α.», λιθεριανόν, τόνων γκρός 2.666, «Ἀττικός», ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου, τόνων γκρός 6.782, «Μαίρη - Σοφία», λιθεριανόν, τόνων γκρός 8.738 καὶ «Κολλιόπη», λιθεριανόν, τόνων γκρός 8.200, ὡς πωληθέντα εἰς ἄλλοδιπούς.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἕνω μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεντα σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τὰ ὅποια ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 561, τόνων γκρός 5.240.612.

#### ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτους 1961 τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 102.066.000 δολλαρίων ἔναντι 76.513.000 δολλαρίων τοῦ ἔτους 1960, σημειώθείσης μᾶς αὐξήσεως ἐξ 25.533.000 δολλαρίων, ἥτοι 33.40%.

Ἀναλυτικώτερον τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατανέμεται ὡς ἀκολούθως: Ναῦλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια 13.727.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ναυτιλομένων 34.538.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 45.660.000 δολλάρια, ἀνεφδιασμοὶ καὶ ἐπισκευαὶ 4.934.000 δολλάρια, εἰσφοραὶ ὑπὲρ τῶν ἀσφαλιστικῶν Ταμείων 1.837.000 δολλάρια καὶ φορολογία ἐφεπλισμοῦ 1.370.000 δολλάρια.

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν κατὰ μέρους κονδύλων προκύπτει ὅτι τὰ ἐφεπλιστικὰ ἐμβάσματα ἐσημείωσαν μίαν αὔξησιν ἐκ 16.065.000 δολλαρίων, ἤτοι κατὰ 54.25% ἔναντι τῶν ἐμβασμάτων τοῦ 1960. Ἐπίσης τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλομένων παρουσιάζουν μίαν αὔξησιν ἐκ 4.942.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 16.80%, ἐνῷ τὴν μεγαλυτέραν αὔξησιν παρουσιάζει τὸ κονδύλιον τοῦ ἀνεφδιασμοῦ καὶ ἐπισκευῶν ἐκ 2.111.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 74.8%. Τέλος, τὸ ταξιδιωτικὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 68.130.000 δολλάρια, ἔναντι 51.406.000

τοῦ 1960 καὶ τὸ μεταναστευτικὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 98.277.000 ἔναντι 90.394.000 δολλαρίων τοῦ 1960.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ "ΚΛΗΡΙΚΕΣ..

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου, ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ συνερχομένη ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἀποφασίσῃ ὅπως, τὸ ἔξ 1.100.000 δολλαρίων ποσόν, τὸ ὅποιον διατίθεται πρὸς διακανονισμὸν τῶν ναύλων μέσω διμερῶν Κλήρικες διὰ τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, ὑπολογίζεται ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀπὸ 1 Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου καὶ οὐχὶ ὡς ἵσχε μέχρι τοῦδε ἀπὸ 13 Φεβρουαρίου μέχρι καὶ τῆς 12 Φεβρουαρίου τοῦ ἐπομένου ἔτους.

#### ΕΛΛΗΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ:

Ἄπὸ τηλεγράφημα ἐκ Νέου Δελχί μετεδόθη ἡ πληροφορία, καθ' ἥν μία ἴνδικὴ ναυτικὴ ἐταρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Γιασάντι», τῆς ὅποιας τὰ ¾ τῶν κεφαλαίων εἶναι ἴνδικα καὶ τὸ ¼ ἀνήκει εἰς τὸν "Ομίλον Κουλουκούντη, συνήψει κρατικὸν δάνειον 14.650.000 λιρῶν, προκειμένου νὰ ναυπηγήσῃ 13 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τόνων γκρός. Τὰ πρώτα 8 σκάφη, τύπου «μπάλκ - κέρριερ» παρηγγέλθησαν ἥδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούπιστα. Τὰ τέσσαρα ἐξ αὐτῶν θὰ είναι τῶν 30.500 τόνων ί.ν. ἔκαστον καὶ τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα τῶν 25.000 τόνων ί.ν. Βραδύτερον θὰ παραγγελθοῦν καὶ ἔτερα πέντε.

#### ΚΑΙ ΤΑ ΔΥΟ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΑΣ!

Τὰ δύο μεγαλύτερα ἀμερικανικά σκάφη, τὰ δεξαμενόπλοια «Μανχάτταν» 106.000 τόνων ί.ν. καὶ «Νάσιοναλ Ντηφέντερ» τῶν 66.000 τόνων, ἀνήκοντα εἰς τὸν κ. Νιάρχον τὸ πρώτον καὶ τὸν κ. Ι'. Θεοδωράκοπούλον τὸ δεύτερον ἐναυλώθησαν, τὸ μὲν «Μανχάτταν» ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὴν Βόρ. Εύρωπην (Νορθγιάν), τὸ δὲ «Νάσιοναλ Ντηφέντερ» ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὸ ἔργον δέκα ἔξ σκαφῶν «Τ. 2» ἐπιτελοῦν τὰ δύο σκάφῳ.

#### ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Φεβρουαρίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Τρίτων» (λιθ. δεξ.) 16.580 τόνων ί.ν. (μετατροπὴ εἰς φορτηγόν). «Μόμπιλ Ράντιαντ» (παν. δεξ.) 27.031 τόνων (ἐπισκευὴ πηδαλίου, ειδικὴ ἐπιθεώρησις). «Γουόρλτ Τράστ» (έλλην. δεξαμ.) 16.460 τόνων (μετατροπὴ εἰς φορτηγόν). «Μπίντεφορτ» (άγγλ. δεξαμ.) 40.900 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Λόντον Σπλένταρ» (άγγλ. δεξ.) 24.600 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Χαράλαμπος Χατζηπατέρας» (έλλην. φορτηγόν) 7.239 τ. γκρός (δεξαμενούς καὶ ἐπιθεώρησις). «Κρόνος» (λιθ. φορτ.) 10.000 τόνων ί.ν. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ολύμπικ Σνόου» (λιθ. δεξ.) 21.337 τόνων (δεξαμενούς καὶ ἐπισκευαί). «Αύγη» (λιθ.

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCO Y"

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.

φορτ.) 15.500 τόνων (δεξαμενισμός και έπισκευαί). «Νίμος» (έλλ. φορτ.) 7.190 τ. γκρός (δεξαμενισμός και έπιθεώρησις). «Οστραβά» (τσεχοσλοβακικόν) 13.339 τ. γκρός (διάφοροι έπισκευαί). «Λόντον Έντουρενς» (άγγλ. δεξαμ.) 24.600 τόνων ί.ω. (έπισκευαί έπιθεώρησις). «Κίγκ Πηλεύς» (λιθ. δεξ.) 33.215 τόνων (έπισκευαί έπιθεώρησις). «Πολυγκλόρου» (νορβ. δεξαμ.) 24.000 τόνων (δεξαμενισμός, έπιθεώρησις, χρωματισμός). «Κογκσγκάρντ» (νορβ. δεξαμ.) 33.000 τόνων (δεξαμενισμός, έπιθεώρησις, χρωματισμός). «Άθηνα» (έλλην. έπιθετηγόν) 9.237 τ. γκρός (δεξαμενισμός, έπιθεώρησις, χρωματισμός). «Μόμπιλ Πλέγκασους» (παν. δεξαμ.) 27.003 τόνων ί.ω. (έπισκευαί έπιθεώρησις). «Χάδφρου» (νορβ. δεξαμ.) 16.200 τόνων (δεξαμενισμός, έπιθεώρησις, χρωματισμός). «Μέρκιουρ» (θαλαμηγός, σημ. Βερμούδων) 210 τ. γκρός (έπισκευαί έπιθεώρησις). «Κρεολή» (γιώτ, σημ. Βερμούδων) 600 τόνων (έπισκευαί έπιθεώρησις). Και «Έξπρές» (ιππάμενον) 131.5 κόρων (δοκιμαία κυρίων μηχανών).

#### ΕΙΣ ΤΟ I.M.C.O.

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεφέρθη διτὶ κατὰ τὴν εἰς Λουδίνιον συνελθοῦσαν ἔκπητην σύνιδον τοῦ συμβουλίου τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ Ὁργανισμοῦ ἔξελέγει ὁ Ἑλλην ὑπουργός κ. Κων. Σταυρόπουλος διὰ φίφων 11 καὶ μᾶς ἀποχῆς.

Μέχρι τούδε δὲ κ. Σταυρόπουλος ἦτο ἐπὶ κεφαλῆς τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Η.Ε.

#### Η 100ΕΤΗΡΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΕΙΣ ΓΛΑΣΣΕΙΔΙ

Ἡ ἑκατονταετῆρις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐωράσθη καὶ εἰς τὸ Γαλαξεῖδι, τὴν ἄλλοτε κοιτίδα τῆς ναυτιλίας· μας δραστηριότητας, ὅπου καὶ ὑπάρχει ἡ μοναδικὴ ἐν Ἑλλάδι προτομή τοῦ Γερασίμου Ζωχιού, ἰδρυτοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. Ἐνώπιον λαϊκῆς συγκεντρώσεως εἰς τὴν αιθουσαν τοῦ κινηματογράφου Γαλαξεΐδιου ὀδηγήσεων ὁ λιμενάρχης Ἰτέας κ. Παντ. Πρωτονοτάριος, ὅστις ἔξιστορήσε τὰς ἔξελίζεις τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τῆς ἴδρυσεώς του μέχρι σήμερον, τὰς πολλαπλὰς ὑπηρεσίας του πρὸς τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν, ἐπλεγεῖ δὲ τὸν ὕμνον τοῦ "Ἐλλήνος ναυτιλούενσον. Εἰς τὸν ἔρατα μόνον παρέστησαν ὁ νομάρχης, ὁ διοικητής χωροφυλακῆς Ἰτέας, ὁ κοινοτάρχης Ἰτέας, οἱ διευθυνταὶ ναυτικῶν γραφείων, ἡ σχάραι τῆς κωμοπόλεως, τὰ σχολεῖα, τὰ σωματεῖα μετά τῶν λαδάρων των καὶ πλήνη λασοῦ. Μετὰ τὴν ὄδιλιαν τοῦ κ. Πρωτονοταρίου μετέθησαν ἀπὸ τοῦ ἐν σηματιαῖς εἰς τὴν παραλιακήν πλατεῖαν, ἔνθα ἡ προτομή τοῦ ιερασίου Ζωχιού, πλαισιωμένη ἀπὸ τιμητικῶν ἄγημα ναυτῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ναυτοπρόσκοπους. Ἐκεῖ ἐψάλλει τρισάγιον καὶ ἐπηκολούθησεν ἡ κατάθεσις στεφάνων.

#### ΕΙΣ ΥΔΑΝ

Παρουσίᾳ τῶν Ἀρχῶν τῆς πόλεως καὶ ἐκλεκτοῦ ἀκροατηρίου ὡμιλητῶν τὴν 18ην (Φεβ.) εἰς τὴν αἰθουσαν τῆς Δημοτικῆς Βιβλιοθήκης "Υδρα" διημεράρχης "Υδρα" κ. Ἀνατάσσιος Δημαράκης, Σημασιούρος Λ.Σ. μὲ θέμα «Τὰ 100 χρόνια τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» καταχειροκροτήθεις ἀπὸ τὸ πυκνὸν ἀκροστήριον.

#### Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Ἀνεφέρθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅτι αἱ ἔργασια ἐπισκευῆς καὶ διασκευῆς τοῦ κτηρίου τοῦ τέως ἀγγλικοῦ Γηλεγραφείου, πρὸς τὸ στέγαστον τῆς ἴδρυσεῖσθαι Σχολῆς Πλοιαρίων Σύρου, προχωροῦν κανονικῶς. Ἐν τῇ προόδῳ τοῦ ἔργου ἀνέκυψε τὸ ζήτημα τῆς στεγανοποίησεως τῶν ἐν τῷ ὑπογείῳ ὑδατοδεξαμενῶν διὰ τὴν ὑδρεύσιν τῆς Σχολῆς, καθὼς καὶ ἡ προσθήκη αἰθουσῆς χαρτῶν εἰς τὸ δῶμα τοῦ κτηρίου.

Οσον ἀφορᾶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῆς Σχολῆς, ἐγνώσθη ὅτι ὑπὸ τοῦ λιμεναρχείου Σύρου, παρελήφθησαν ἡδη μία γυροσκοπική πυξίς καὶ μεγάλος ἀριθμός ναυτικῶν χαρτῶν, ἀτινα προσέφερε δωρεάν τὸ ἐφοπλιστικόν γραφείον τοῦ κ. Βάττη.

#### ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΝ

Εἰς τὸν λιμενολόγον - μηχανικὸν τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Τζαμαλούκαν ἀνετέθη ἡ κατάρτισις προμελέτης πρὸς διαμόρφωσιν τῆς παραλίας τοῦ Ἀσπροπύργου, τῆς περιλαμβανομένης ἐντὸς τῶν δρίων τῶν ἐκεῖ Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Διὰ τοῦ ἔργου τούτου προβλέπεται ἡ κατασκευή πλήρους καὶ συγχρονισμένου λεμβαρχείου καὶ πρωρείου, ἡ κατασκευὴ κρηπιδώματος εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τῆς ἀκτῆς καὶ ἡ ἐπέκτασις τοῦ σημερινοῦ προβλήτος εἰς τρόπον ὥστε νὰ δημιουργηθῇ λεκάνη κατάληξ διὰ τὸν ἐλλιμενισμὸν τῶν πλωτῶν μέσων τῆς Σχολῆς.

#### ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ



Ἐπειδὴ ἐν δὲ ὀλῷ ἀλιευτικῷ σκάφῳ κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν κ.κ. Ἀναστασίδην καὶ Τζιορντανίδην, τοῦ Περάματος. Ἐκαστον ἐξ αὐτῶν ἔχει μῆκος 24.85 ἑως 32.10 μέτρων καὶ ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν του μετὰ μηχανὴν Β. καὶ Ζ., Ἀλφα, δυνάμεως 280 ἑως 420 ἵππων. Τὰ ἐν λόγῳ ἀλιευτικά εἶναι τὰ «Ἄργω» τῶν κ.κ. Κρητικοῦ καὶ Βαρθουνιώτην, τὸ «Ρολάνδος ΗΙΙ» τῶν κ.κ. Π. Σκόνδρο καὶ Χρ. Κρητικοῦ, τὸ «Βασιλείος» τοῦ κ. Γ. Μαζαράκη, τὸ «Εύαγγελος Σ.» (εἰκονίζομενον ἀνωτέρω) τοῦ κ. Μηνᾶ Σταθάκη, τὸ «Δημητρίος Σ.» τῶν κ.κ. Μηνᾶ Σταθάκη καὶ Ἀδελφῶν, τὸ «Ιωάννης Κ.» τοῦ κ. Ι. Σταθάκη καὶ τὸ «Ἀργοναύτης» τοῦ κ. Κωνσταντίνου Κρητικοῦ.

#### ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΑΣΚΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΗΔΥΡΕΣΙΝ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ

Κατέπιπτον τὸν ἀκανοποιητικὸν ἀποτελεσμάτων εἰς τὸν τομέα τῆς ὑδροθήσεως ὠρισμένων ἀνύδρων νήσων τοῦ συμπλέγματος Κυκλαδῶν καὶ Ἀργοσαρωνικοῦ διὰ τὸν δύο ρυμουλκουμένων ὑδροφόρων φορτηγίδων τοῦ «Δράκων», ἡ ἐταιρία Νομικοῦ παρογγείλειν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐτέρας τρεῖς τοιαύτας. Δύο ἐξ αὐτῶν θά είναι μεγαλύτεραι τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ, θά ἔχουν δηλαδὴ διαστάσεις 100 ὑπρόδων καὶ διαμέτρου 15 ὑπρόδων καὶ ἐκάστη τούτων δύο δύναται νὰ μεταφέρῃ ποσότητα 1.000 τόνων ποσίμου ὕδατος. Ἡ μία θά παραληφθῇ τὸν προσεχῆ Ιούνιον καὶ ἡ ἐτέρα τὸν Αὔγουστον, βροδύτερον δὲ θά παραγγελθῇ καὶ ἡ τρίτη, ητίς είναι ὅμοια πρὸς τὰς παραγγελθείσας τὸ παρελθόν ἔτος δύο πρώτων, τῶν 500 τόνων ἐκάστη.

· Ἀπὸ τὰς πρώτας ἀκόμη ἔξελίζεις τῆς ὑδροθήσεως διὰ τοῦ συστήματος τῶν «Δράκων» ἐνδιεφέρθη ἡ ἐταιρία Νομικοῦ, τῆς ὁποίας ὁ πρόεδρος, καταγόμενος ἐκ Θήρας, είχε προσωπικὴν πείραν τῆς λειψυδρίας ἐνίων ἐκ τῶν Κυκλαδῶν, αἵτινες μάλιστα παρουσιάζουν καὶ ἀξιόλογον τουριστικὴν κίνησιν. Αἱ ἐκεῖ βροχοπτώσεις φθάνουν μόλις τὰς 10 ἴντσας κατ' ἔτος. Αἱ πρῶται εὑρέγετεθεῖσαι νήσοι ήσαν ἡ Υδρα καὶ οἱ Σπέτσαι, αἱ ὁποίαι ἀπέχουν 15 μίλια ἢ μία καὶ 30 μίλια ἡ ἐτέρα, ἀπὸ περιορίην τῆς Πελοπονήσου, ἔνθα ὑπάρχει ὄφθονον ὕδωρ. Αἱ νήσοι αὗται ἀποτελοῦν θέρετρα διὰ τὸν πληθυσμὸν τῆς ἐλληνικῆς πρωτευούσης, συγκεντρώνουν δὲ καὶ σημαντικὴν κίνησιν ἔνων περιηγητῶν, τῆς ὁποίας, δῆμος, ἡ περαιτέρω ζωηρότης παρημποδίζετο ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν μέχρι τούδε ἐλλειψιν ὕδατος.

· Ἡ ἐταιρία Νομικοῦ δὲν ἐπέλυσεν ἀπλῶς τὸ πρόβλημα, ἀλλὰ καὶ ὑπεδίβασε τὸ κόστος τοῦ ὕδατος εἰς τὰς δύο ταύτας νήσους κατὰ 50%. Πρότερον, οἱ νησιώταις ἐπλήρωναν 10/- (ἡ δολ. 1.40) κατὰ τὸν ὕδατος παραδιδομένου ἐξ ἐνὸς δεξαμενοπλοίου, ἐνῷ ἡδη καταβάλλουν μόνον 5/- (ἡ 70 σέντς) κατὰ τὸν. Τὸ ἐπίτευγμα προσδαμάνει μείζουν σημασίαν, ἀν ληφθῆ ὑπὸ δύμην, ὃτι ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ θέρους πρόκειται νὰ λειτουργήσῃ εἰς Σπέτσας νέον τουριστικὸν ξενοδοχεῖον δυναμικότητος ἑκατὸν κλινῶν. Μὲ ηγέμονέν στόλον «Δρακόντων» καλύπτεται τὸ θέμα ὑδρεύσεως πολλῶν νήσων κειμένων εἰς μακρότερα ἀποστάσεις. Εἰς τὴν Σύρον, λόγου χάριν, ὑπάρχει πηγὴ ποσίμου ὕδατος.

## TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS  
IBEX HOUSE (SUITE 275/281)  
MINORIES  
LONDON E. C. 3

TELEPHONE ROYAL 0671 (3 LINES)  
TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

CABLES TROSHIP, LONDON  
TELEX: 24 189

**"ΝΑΥΤΙΛΟΣ"** ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:  
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1<sup>Α</sup>

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 474.291  
292  
295

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ ΝΑΥΤΙΛΙΚΟ - ΠΙΡΕΑ  
• ΙΝΑΓΛΩΣΣΕΙ TROSHIP-PIREΑ

τος, διατιθεμένου εἰς λογικήν τιμήν. Η πηγή αύτη δύναται νὰ ἀποδῇ εὐεργετική διὰ τοὺς νησιώτας καὶ τὰς ενοδοχειακάς ἐπιχειρήσεις, ἐνῷ καὶ ὀφέλη δύναται ἐμμέσως νὰ προσπορίσῃ εἰς τὰ ἐν Σύρῳ λειτουργούντα νέωρια ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοιών.

Περαιτέρω σχέδιον ἐκμεταλλεύεσθαι ἔτι μεγαλυτέρων «Δρακόντων», διὰ γεωργικούς σκοπούς, τελεῖ ἡδη ὑπὸ ψελέτην. Τὸ ἔδαφος τῶν νήσων εἶναι, κατὰ βάσιν, γόνιμον, ἀλλὰ διὰ νὰ ἀποδῷ στη, χρειάζεται ἀρκετό: ὅδωρ εἰς τὴν κατάλληλον ἐποχή: τοῦ ἔτους. Ἀναφέρεται σχετικῶς τὸ καταπληκτικόν, πράγματι, ἀποτέλεσμα μιᾶς γενούμενης τὸ παρελθόντος εἰς τὴν Θήραν δοκιμαστικῆς ἀρδεύσεως φυτείας τοματῶν, κατὰ τὴν κρίσιμον ἐποχὴν τῆς βλαστήσεως. Η παραγωγὴ ηὔξηθη κατὰ 1000% καὶ πλέον. Ἔτερον παράδειγμα προέρχεται ἀπὸ τὴν λουτρόπολιν τῶν Μεθάνων, ὅπου ὑπάρχει ὅδωρ εἰς ἀπόστασιν πέντε μιλιῶν ἀπὸ τῆς κωμοπόλεως. Ἔγκατάστασις ἀγάγοι τὸ πρό παροχέτευσιν, δημιουργία δεξαμενῆς καὶ δικτύου ὑδρεύσεως, θὰ ἀπήτων δαπάνην 200 000 δολαρίων. Δυσχερεῖς, ἀν μὴ καὶ ἀνέφικτος θὰ ἦτο ἡ ἔξυπερτησις τοῦ ἐν λόγῳ κεφαλαίου. Τὸ πρόδηλην ἐπίλυται διὰ τοῦ «Ἐδράκοντος», δυστις θὰ μεταφέρῃ τὸ ὅδωρ μὲ ἀσύμμαντον κόστος, ἐνῷ συγχρόνως θὰ δύναται νὰ χρησιμεύσῃ καὶ ὡς προσωρινὴ πλωτὴ ὑδατοδεξαμενή. Η παραγγελία ὅθεν καὶ μεγαλυτέρων «Δρακόντων» οὐδὲλως ἀποκλείεται.

#### ΝΕΑ ΚΛΙΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Κατόπιν συσκέψεως εἰς τὴν ὅποιαν μετέσχον οἱ κ.κ. Κ. Γ. Ἀθανάσιούς, πρόεδρος, καὶ Δ. Ν. Ἀγγελόπουλος, γενικὸς γραμματεὺς τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ἐνώσεως ἐν Ἑλλάδι, ἀφ' ἐνός, καὶ οἱ κ.κ. Π. Ἀθανασιάδης, πρόεδρος, καὶ Ι. Παράσχος, γενικὸς γραμματεὺς τοῦ Ιδρύματος Ναυλομεσιτῶν καὶ Πρακτόρων, ἀφ' ἐτέρου, ἐνεκρίθη ἡ κατωτέρω κλίμαξ Ἐλαχίστων Ὁρίων Πρακτορειακῶν Δικαιωμάτων, ἡ ὁποία θὰ ἴσχυσῃ ἀπὸ 1ης Μαρτίου 1962.

1. Σκάφη φορτώνοντα ἢ ἐκφορτώνοντα φορτίον καταβάλλουν τὰ ἀκόλουθα πρακτορειακά δικαιώματα:

Μέχρι 1000 τ. d.w.	Λίρ. 30.00
'Απὸ 1001—2000	» 40.00
» 2001—3500	» 50.00
» 3501—5000	» 60.00
» 5001—7000	» 75.00
» 7001—9000	» 90.00
» 9001—12000	» 105.00
» 12001—15000	» 120.00
» 15001 καὶ ἄνω	» 150.00

Ἡ ἀνωτέρω κλίμαξ ισχύει καὶ διὰ τὰ πετρελαιοφόρα. Ἰσχύει ἐπίσης, καὶ διὰ τὰ ἐπιβατηγά σκάφη ἀναλόγως τῆς καταγεγραμμένης χωρητικότητός των.

2. Σκάφη ἐν κρουαζιέρα:

Μέχρι 2000 τ. γκρός	Λίρ. 50.00
'Απὸ 2001—5000	» 75.00
» 5001—10000	» 100.00
» 10001 καὶ ἄνω	» 150.00

3. Σκάφη καταπλέοντα:

α) Μόνον διὰ διαταγῆς £ 20.00. β) Δι' ἐφοδιασμόν, ἀποδίβασιν ἀσθενῶν £ 40.00.

Σημ.: Τὰ ἀνωτέρω τιμολόγια ισχύουν διὰ σκάφη παραμένοντα ἐν τῷ λιμένι μέχρι 2 ἡμέρων. Πέραν τῆς προθεσμίας αὐτῆς καὶ διὰ κάθε ἐπὶ πλέον ἡμέραν £ 5.00.

γ) Ἐπισκευάς καὶ/ἢ δεξαμενισμὸν £ 35.00 διὰ τὰς πρώτας ἐπτά ἡμέρας. Πέραν αὐτῶν καὶ διὰ κάθε ἐπὶ πλέον ἡμέραν £ 2.10.0. δ) Διὰ παροπλισμὸν £ 40.00 διὰ τὰς πρώτας ἐπτά ἡμέρας. Πέραν αὐτῶν καὶ διὰ κάθε ἐπὶ πλέον ἡμέραν £ 1.00.

4. "Οταν πράκτωρ τις ἐνέργη διὰ λογαριασμὸν ιδιοκτητῶν ἡ ναυλωτῶν διὰ σκάφη δικαιοδοσίας ἀλλού πρακτορος διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἡ τὴν ἐκφόρτωσιν τὰ τιμολόγια 1 καὶ 2 ισχύουν μειωμένα κατὰ 50%.

#### Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Εἰς τὴν γραμματείαν τοῦ "Υπουργικοῦ Συμβουλίου διειδισθη τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σχέδιον νόμου ἐπερι τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ N. 3142) 1955 ἐπερι πλοηγικῆς ὑπηρεσίας".

Εἰς τὴν σχετικὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τονίζεται μεταξὺ ἀλλων, ὅτι σκοπὸς τοῦ νομοσχεδίου δὲν είναι ἡ κατὰ βάσιν μεταβολὴ τοῦ δημιουργθέντος διὰ τοῦ νόμου (3142) 1955 καθεστώτος, ἀλλὰ ἡ συμπλήρωσις τῶν κενῶν καὶ ἀτέλεων τοῦ νομοθετήματος τούτου, αἵτινες ἀνέκυψαν κατὰ τὴν διαρρέεσσαν ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς του πεντατεύοντας καὶ ἡ προσέλκυσις καὶ κατάταξις εἰς τὴν πλοηγικὴν ὑπηρεσίαν ναυ-

κῶν κεκτημένων ἀνάλογα ἐπαγγελματικὰ προσόντα. Τὸ τελευταῖον τοῦτο θὰ ἐπιτευχθῇ ἐκτὸς ἀλλων διευκολύνσεων καὶ διὰ τῆς μειώσεως τοῦ πρότερον ἀπαιτουμένου χρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας διὰ τὴν εἰς τὸ πλοηγικὸν σῶμα κατάταξιν καὶ διὰ τὴν παροχὴν ὥρισμένων οἰκονομικῶν εὐεργετημάτων, καθιερώσεως ἀντιτίμου προφοδοσίας κλπ. Ὁμοιως, διὰ τῶν λαμβανομένων διὰ τοῦ σχεδίου μέτρων, σκοπεῖται ἡ καλύτερη ἐπιλογὴ τῶν στελεχῶν τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας ίδια δῖον ἀφορά τὸ κατώτερον προσωπικὸν αὐτῆς.

"Αναλυτικῶν διὰ τοῦ νομοσχεδίου δρίζονται τὰ ἀκόλουθα:

Διὰ τοῦ ἄρθρου 1 ἡδεῖται διὰ τοῦ παρὰ τὴν διευθύνσει τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας, ἀσκεῖται διὰ τοῦ παρὰ τὴν διευθύνσει τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Y.E.N. ἐπιμάτος πλοηγικῆς ὑπηρεσίας τοῦ διόποιο προϊστάμενος τοποθετεῖται ἀνώτερος λιμενικὸς ἀξιωματικὸς ἡ ὑποπλοιαρχὸς λιμενικὸς ἐκ τῶν ἀρχαιοτέρων. Τὰ ἄρθρα 2 καὶ 3 ἀναφέρονται εἰς ἀνδούπηρεστας καὶ καθορίζεται διὰ τὸ διοικητικὸν προσωπικὸν τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας ἔχει τὴν ιδιότητα, διαβάθμισιν καὶ τὰς ἀποδοχάς τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων καὶ διέπεται ὡς πρὸ δλας τὰς σχέσεις ὑπὸ τῶν ἔκαστοτε ισχυουσῶν διατάξεων ἐπερι καταστάσεως δημοσίων ὑπαλλήλων.

Τὸ ἄρθρο 4 καθορίζει ὅτι τὸ προσωπικὸν τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν ἀποτελεῖται ἀπὸ τακτικοὺς καὶ ἐκτάκτους ὑπαλλήλους καὶ ἡμερομιθίους ἐργατοχείναται, διακρίνεται διὰ εἰς ἀνώτερον καὶ κατώτερον. Τὸ ἀνώτερον προσωπικὸν ἀποτελεῖται ἐκ τῶν ἀρχιπλοιηγῶν καὶ τακτικῶν ἡ ἐκτάκτων πλοηγῶν. Τὸ κατώτερον προσωπικὸν ἀποτελεῖται ἐκ τῶν μονίμων κυβερνητῶν, ἀρχιμηχανοδηγῶν, μηχανοδηγῶν, ἀποθηκαρίου, ξυλουργῶν καὶ ναυτῶν καὶ ἔξι ἡμερομιθίων ἐργατοχείνατων, προσλαμβανομένων ἐπὶ συμβάσει ιδιοκτικού δικαίου. Αἱ θέσεις τοῦ ἀνώτερου καὶ κατωτέρου προσωπικοῦ δρίζονται ὡς ἔχεις:

"Ἀρχιπλοιογοι 5, πλοηγοι 40, κυβερνήται 6, ἀρχιμηχανοδηγὸς 1, μηχανοδηγοι 5, ἀποθηκάριος 1, ξυλουργοι 2 καὶ ναύται 53. Εἰς ἐκ τῶν κυβερνητῶν θὰ δρίζεται διὰ διαταγῆς τοῦ διευθυντοῦ Ναυτικῆς Έργασίας καὶ Ἐκπατιδεύσεως ὡς προϊστάμενος πλωτῶν μέσων τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ Πειραιῶς.

"Ο ἀριθμὸς τῶν ἡμερομιθίων ἐργατοχείνατων δὲν δύναται νὰ είναι ἀνώτερος τοῦ 110 τοῦ συνόλου τῶν ὄργανων τοῦ τακτικοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ. Αἱ κεναι διέσεις τῶν ἀρχιπλοιηγῶν πληρούνται διὰ τῆς κατ' ἐκλογὴν προσαγωγῆς μετὰ τριετῆ εύδοκιμον ὑπηρεσίαν τακτικῶν πλοηγῶν γνωριζόντων μίαν τούλαχιστον έχην γλώσσαν καὶ κεκτημένων κατὰ προτίμων δίπλωμα πλοιάρχου α' τάξεως.

Τὸ ἄρθρο 5 καθορίζει τὰ προσόντα τῶν προσλαμβανομένων κατόπιν διαγωνισμού πλοηγικῶν. Οὗτοι δέον νὰ κέκτηνται ἀπὸ τῆς ἀπογραφῆς των μέχρι τῆς ἡμερομιθίας διενεργείας τοῦ διαγωνισμοῦ πραγματικῆς ὑπερκατετῆ θαλασσίας ὑπηρεσίον ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ἡ ἐλληνικῶν πλοηγικῶν πλοίων τοῦ B.N. ὑπὸ ναυτῶν εἰδικότητα, ἔξι ἡς ὑπερδιετῆ τούλαχιστον πρώτων πλοιάρχου ἐμπορικῶν πλοίων ὀλίκης χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 500 κόρων. Διὰ τοῦ ἄρθρου 6 καθορίζονται αἱ ἀποδοχαὶ ἐν γένει τοῦ προσωπικοῦ τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας καὶ τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν, αἵτινες βαρύνουν τὸ Κεφάλαιον Πλοηγικῆς Υπηρεσίας.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 7 καθορίζονται τὰ προσόντα τοῦ προσλαμβανομένου κατωτέρου τακτικοῦ προσωπικοῦ. Τὰ ἄρθρα 8 καὶ 9 ρυθμίζουν διαφόρους λεπτομερεῖας δῖον ἀφορά τὴν ἀξιοπρεπῆ ἐμφάνισιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν, ἐνῷ τὸ ἄρθρο 10 καθορίζει διὰ τοῦ πλοηγικοῖ σταθμοῖ συνιστῶνται διὰ ταραγούνται δι' ἀποφάσεως τοῦ

## THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

### SHIPPING AGENCY S.P.A.

"Υποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα

καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

Εἰδικευμένοι σις τὴν πρακτόρευσιν

τακτικῶν γραμμῶν

Έκπρόσωποι ὑπερεκατόν

έφορλιστικῶν οἰκων

### ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δλους τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας

Τιμαι συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOU"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046

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.

όπωσδηποτες άπομοκρυνθέντες η άπομοκρυνόμενοι τών τάξεων του Β.Ν. ύποκελευσταί α' και β' τάξεως.

Γ) Οι κάτοχοι γενικού πτυχίου χειριστού 'Ασυρμάτου έκδοσμένου κατά τάς διατάξεις του Ν.Δ. 2625)1953 και τών εις έκτελεσιν αύτου Β. Δ)των έφ' θσον κέκτηται:

α) 'Απολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικής Σχολής και,  
β) 'Ετησίαν θαλασσίαν υπηρεσίαν, εξ ης έξαμηνον τούλαχιστον ύπο ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητού.

Άρθρον 3. Μεταβατικά Διατάξεις.

1. Μέχρι τής 31ης Δεκεμβρίου 1963 δικαιούνται νά μετέχωσι έξετάσεων πρός άποκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού β' τάξεως:

Α) Οι κέκτηνονται διπλωμάτος Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικής Σχολής, δίπλωμα άνεγνωρισμένης κατά τάς οικείας διατάξεις ίδιωτης ναυτικής Σχολής Ραδιοτηλεγραφητού ήμεδόπης ή άλλεστης και έποισαν θαλασσίαν υπηρεσίαν, εξ ης έξαμηνον τούλαχιστον ύπο ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητού. 'Η ύπο ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητού θαλασσίαν υπηρεσία δύναται νά άναπληρωθή δι' ισχοράνου πρακτικής άσκησεως εις σταθμὸν Δημοσίας χρήσεως.

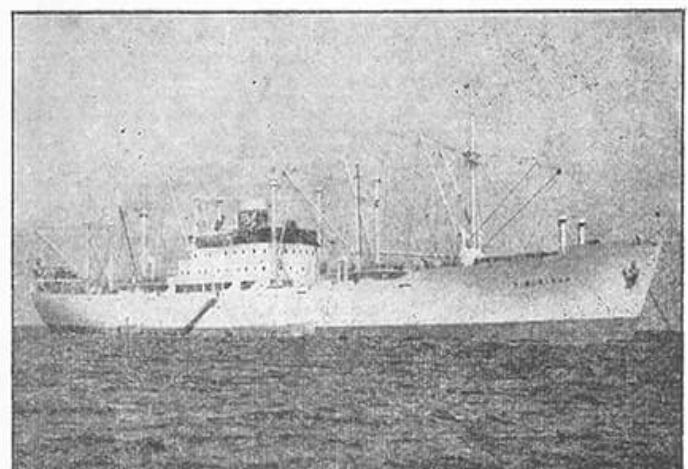
Β) Οι κέκτηνονται δίπλωμα ίδιωτης Σχολής Ραδιοτηλεγραφητών έκδοσμένον πρός τής ύπο του Υ.Ε.Ν. άναγνωρισθέων, άπολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικής Σχολής και έποισαν τούλαχιστον ύπο ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητού θαλασσίαν υπηρεσίαν.

Γ) Οι συμπληρώντες υπερπεντετετή έπι έμπορικων πλοίων θαλασσίαν υπηρεσίαν, ύπο ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητού.

Δ) Οι κάτοχοι γενικού πτυχίου χειριστού 'Ασυρμάτου έκδοσμένου κατά τάς διατάξεις του Ν.Δ. 2625)1953 και τών εις έκτελεσιν αύτου Β. Διαταγμάτων, έφ' θσον κέκτηται άπολυτήριον δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικής Σχολής και έξαμηνον τούλαχιστον υπηρεσίαν ύπο ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητού.

Ε) Οι άπομοκρυνθέντες μέχρι τής 31ης Δεκεμβρίου 1961 τών τάξεων του Β.Ν. ύποσδηποτε, πλήν λόγω ζηταγγελματικῆς άνικανότητος, διόποι και ναύται ίδελονται, τηλεγραφητού Β.Ν. έφ' θσον κέκτηται πτυχίον τηλεγραφητού γ' τάξεως και διετή τούλαχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν έπι ένεργεια ραδιοτηλεγραφικών σταθμών πλοίων Β.Ν. ή 'Εμπορικού Ναυτικού.

2. 'Η κατά τό προηγούμενον και παρὸν έμβρυον άπαιτουμένη θαλασσία υπηρεσία έπι έμπορικων πλοίων δέννα νά έχη διανυθή έπι πλοίων διλίκης χωρητικότητος άνωτέρα τών 150 κόρων.



**S O I L**  
*Always at  
your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
TELEGRAMS: "ESOEL.."  
GOTHENBURG

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

**AB ATLANTTRAFIK**  
TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"  
GOTHENBURG  
WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

"Άρθρον 4. Διατάξεις άφορωσαι τούς άποφοίτους Δημοσίων Σχολών 'Ασυρματιστών Ε.Ν.

1. Αι κατά τούς Κανονισμούς τών Σχολών άποφοιτήριοι έξετάσεις τών μαθητών τών ίντες 'Ελλασί Δημοσίων Σχολών 'Ασυρματιστών Ε.Ν. ένεργουνται έντος τών μηνών Ιουνίου έως Σεπτεμβρίου έκάπου έτους ένώπιον 'Επιτροπής συγκροτημένης ύπο τού 'Υπουργού κατά τάς διατάξεις περί συγκροτήσεως έξεταστικών έπιτροπών πρός άπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού β' τάξεως είς ήν δύνανται νά μετέχωσιν ώς ειδικοί έξετασται οι διδάσκοντες τό ύπο έξετασιν μάθημα καθηγηται.

2. 'Ο διό τήν άπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού α' τάξεως άπαιτουμενος κατά τάς διατάξεις της παρ. 1 τού άρθρου 1 τής παρούσης χρόνος θαλασσίας υπηρεσίας προκειμένου περί άποφοίτων τών Δημοσίων Σχολών 'Ασυρματιστών Ε.Ν., μειούνται κατά τό ημισεο.

"Άρθρον 5. Παρεχόμενον δικαιώμα αύηρεσίας.

1. Οι έφωδισμένοι διά διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού α' τάξεως δικαιούνται νά υπηρετώσιν ώς υπεύθυνοι ραδιοτηλεγραφικών σταθμών πλοίων πάσης χωρητικότητος.

2. Οι έφωδισμένοι διά διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού β' τάξεως δικαιούνται νά υπηρετώσιν ώς υπεύθυνοι ραδιοτηλεγραφητού επί πλοίων πάσης χωρητικότητος, είτε ώς υπεύθυνοι άξιοματικοί ραδιοτηλεγραφικών σταθμών φορητών πλοίων χωρητικότητος ολίκης μέχρι 7.000 κόρων.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΥ-ΠΟΘΕΣΙΕΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΩΣ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΟΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

"Άρθρον 6.

1. 'Ινα ναυτολογηθή τις τό πρώτον ώς δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής δέον νά είναι προσκόντως χαροκτηρισμένος.

2. Αρμοδιά προεράσι διό τον ώς άνω χαρακτηρισμόν και έκδοσιν τού οικείου πιστοποιητικού είναι τό Τμήμα 'Αποδικτικών Ναυτικής Ικανότητος.

3. 'Ινα χαρακτηρισθή τις ίνας δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής δέον νότι είναι άπογεγραμμένος ο μαθητευόμενος ναυτικός ή ναυτικός και νά κεκτηται τό κάθιτο κατά κατηγορίαν προελεύσεως προσόντος:

α) Διό τό παπούοιτος Δημοσίων Σχολής 'Ασυρματιστών Ε.Ν. ή σχετικόν πιστοποιητικό τής οικείας Σχολής.  
β) Διά τούς κατόχους γενικού πτυχίου χειριστού 'Ασυρμάτου: Τό οικείον πτυχίον Γενικής Διευθύνσεως Τηλεπικοινωνών 'Υπουργείου Συγκοινωνών ή Δημοσίας 'Εμπορικής Σχολής.

γ) Διά τούς παπούοιτος άνεγνωρισμένον ίδιωτων Σχολών Ραδιοτηλεγραφητών: 'Απολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικής Σχολής και δίπλωμα άνεγνωρισμένης κατά τάς οικείας διατάξεις Σχολής Ραδιοτηλεγραφητών Ε.Ν. Τό παρόν έδωφοι ισχεύει μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1962.

'Η παρούσα δημοσιεύθηται διό της 'Εφημερίδος τής Κυθερώνησας.

Ο 'Υπουργός  
Σ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**«ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ»:** 'Από Κωνσταντζαν μέ φορτίον σιτηρῶν διά Βρέμην έξεπεμψε σήμα κινδύνου τήν 7.45' τής 14ης Φεδρουαρίου, έκ θέσεως πλάτους 54.18.30 Β. και μήκους 43.39.30 Α., παρά τάς άλλαν δικίας άκτας, συνεπείτε ρύγματος είς τό κατάστρωμά του. Μετά τινας δώρας τό σήμα ήκυρωθή, όταν δύο ναυαγοσωστικά άνελαδον τήν ρυμούλησην του είς τό 'Αματερτόμ. 'Εκεί τό σκάφος έξετέλεσε προσωρινάς έπισκευάς και τήν 17ην Φεδρουαρίου άπεπλευσε διά Βρέμην. (Φεδρ. 13 — 17)

**«ΑΙΟΛΟΣ»:** Κατευθυνόμενον έξι 'Αμβούργου είς Λίβερπουλ κατά τήν διάρκειαν σφράδας θυέλλης. (Φεδρ. 14)

**«ΑΝΤΩΝΗΣ»:** Κατά τήν διεξαχθείσαν είς Χαδάννων έπιθεώρησίν του διεπιστώθησαν έλαφραι ζημιαί είς τρισ πτερύγια τής Έλικος και θραυσίς τού σύνοισαν, καθώς και ζημιάι είς τά στεγανά διαχωρίσματα. 'Επισκευαί θά έξετελούντο μετά τήν έκφόρτωσιν. (Φεδρ. 12)

**«ΑΝΤΩΝΙΟΣ»** (λιβ.): 'Επανέπλευσεν είς Κόμπε, λόγω άνωμαλίας είς τόν ξενά του, άλλ' έπισκευασθέν άνεχωρήσεν αύθημερόν. (Φεδρ. 5)

**«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ»:** Κατέπλευσεν είς Κόμπε μέ ζημιάς είς τό κατάστρωμα του, συνεπείτε βαρείας τρικυμίας. (Φεδρ. 9)

**«ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ»** (λιβ.): 'Ενω κατημθυνότο πρός τό Κόμπε, άνεφρη παρά τού πλοιαρχου, διτά τό σύστημα άνεμιστήρος τού λεβητο-

"SOCIETÉ DES ANCIENS Ets.

**A. LYDRIKSON,,**

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL. 20.9884 & 20.9885

CABLES: LYDRIKSON MARSELLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

Operating: Marseille, Port de Bouc, Lavera, Berre  
and all Mediterranean French Ports.

πουργού της Ναυτιλίας. Τό δάχρον 11 όρίζει ότι προϊστάμενος του πλοηγικού σταθμού Πειραιώς τοποθετείται άνωτερος λιμενικός άξιωματικός ή υποπλοίαρχος έκ τών άρχαιοτέρων. Τό δάχρον 12 καθορίζει ότι έξαιρούνται τής ύποχρεωτικής πλοηγήσεως: 1) Τά έκτελούντα άκτοπλοιαν ένν Έλλαδι έλληνικά έπιβατηγά πλοιά. 2) Τά έλληνικά πολεμικά και βοηθητικά πλοιά του Β.Ν. ως και τά ξένα πολεμικά σκάφη. 3) Τά μέχρι 500 κόρων ολικής χωρητικότης υπό έλληνική σημαίαν πλοιά. 4) Τά θαλαμηγά πλοιά πάστρις έθυμοκότος. Τά υπόδοιπα άρθρα άναφέρονται εις τά προσόντα του προσλαμβανούμενου προσωπικού εις τόν πλοηγικόν σταθμόν τής διώρυγος Κορίνθου και καθορίζουν λεπτομερείας δύσον άφορά τά έξοδα πρυμνοδετήσεως, τής τοποθετήσεως τών κεφαλιάν τής πλοηγικής ύπηρεσίας και τήν άντιμετώπισιν τών μικροεξόδων τής ύπηρεσίας.

#### ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΕΥΒΟΪΚΟΝ

Έγνωσθη ότι απέφασίσθη στενή συνεργασία μεταξύ τής Τουριστικής Α' Απομολοΐας τού κ. Π. Κονταρίνη και τής Α' Απομολοΐας «Σαρωνικός» διά τής χρησιμοποίησεως τών πλοιών των είς έκτελεσιν διαφόρων δρομολογίων. Ούτω, κατά τήν προσεχή περίοδον τό έπιβατηγόν δηζελόπλοιον «Αἴγινα» θά δρομολογηθή εις τήν γραμμήν τού Εύβοικου, ένω τό έπιβατηγόν άτμοπλοιον «Κύκνος» εις τήν γραμμήν Άργοσαρωνικού.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τό δεύτερον δεκαπενήμερον τού λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου απένεμηθησαν παρά τού Ν.Α.Τ. συντάξεις εις τούς κάτωθι ναυτικούς διπορχαρήσαντας τού ναυτικού έπαγγέλματος και τάς οικογενείας αύτῶν:

Εις πλοιάρχους: Νικ. Ανδ. Βορμογιάννην, μέ υπηρεσίαν 34 έτῶν, και 18 ήμερών δρχ. 4.370 μηνιαίως, Γεώργ. Κ. Καλιοντζήν, μέ υπηρεσίαν 2 έτῶν, 2 μηνών και 29 ήμερών, λόγω άτυχήματος δρχ. 1.028 μηνιαίως, Έλενην, χήραν Μιχ. Φωτοπούλου, πλοιάρχου, μέ υπηρεσίαν 17 έτῶν, 9 μηνών και 27 ήμερών δρχ. 633 μηνιαίως, και Νικ. Γ. Βεκρήν, μέ υπηρεσίαν 27 έτῶν, 6 μηνών και 4 ήμερών δρχ. 1.902 μηνιαίως.

Εις μηχανικούς: Κορν. Τηλ. Καστελάνου, μέ υπηρεσίαν 21 έτῶν 7 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 1.840 μηνιαίως, Μαρίαν, χήραν Αθαν. Δημητρακοπούλου, μέ υπηρεσίαν 3 έτῶν και 9 ήμερών δρχ. 625 μηνιαίως και Ζώνην, χήραν μητέρα Ιωάνν. Μητροπούλου, μέ υπηρεσίαν 12 έτῶν, 8 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 1.384 μηνιαίως.

Εις φροντιστήρα Έμμ. Χρ. Φάρον, μέ υπηρεσίαν 23 έτῶν, 11 μηνών, και 19 ήμερών δρχ. 1.199 μηνιαίως.

Εις κατώτερα πληρώματα: Παντ. Ανδ. Γκιόκαν, ναύκληρον, μέ υπηρεσίαν 31 έτῶν, 9 μηνών και 12 ήμερών δρχ. 2.157 μηνιαίως, Μαρίαν, χήραν Μιχ. Σπανέλην, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 15 έτῶν, 9 μηνών και 25 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Αναρ. Γ. Μιχαλέτον, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 18 έτῶν, 1 μηνός και 25 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Ιωάν. Σ. Σκυριανόν, κυβερνήτην, μέ υπηρεσίαν 30 έτῶν, 11 μηνών και 17 ήμερών δρχ. 1.659 μηνιαίως, Γερ. Ιω. Θάνου κυβερνήτην, μέ υπηρεσίαν 16 έτῶν, 3 μηνών και 29 ήμερών δρχ. 535 μηνιαίως, Ιωάν. Κων. Άλεξιάδην, κυβερνήτην, μέ υπηρεσίαν 19 έτῶν, 8 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 758 μηνιαίως, Κων. Άρ. Μαγαουλάν, θαλαμηπόλον μέ υπηρεσίαν 24 έτῶν, 7 μηνών και 26 ήμερών δρχ. 1.223 μηνιαίως, Άλεξ. Ιω. Τσιάραν, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 21 έτῶν, 4 μηνών και 19 ήμερών δρχ. 725 μηνιαίως, Παν. Γ. Στυλιδώτην, κυβερνήτην, μέ υπηρεσίαν 25 έτῶν, 5 μηνών και 14 ήμερών δρχ. 1.136 μηνιαίως, Εύάν. Π. Μαυρογεώργων, ναύκληρον, μέ υπηρεσίαν 17 έτῶν, 10 μηνών και 20 ήμερών δρχ. 733 μηνιαίως, όρφανάς άδελφάς Δημ. Κεφάλα, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 2 έτῶν, 9 μηνών και 4 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Μαρίαν, χήραν Ιωάν. Ραγκούση, θαλαμηπόλον, μέ υπηρεσίαν 10 έτῶν, 3 μηνών και 15 ήμερών, λόγω άτυχήματος δρχ. 911 μηνιαίως, Έμμ. Β. Κυριακάκην, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 15 έτῶν, 9 μηνών και 29 ήμερών δρχ. 512 μηνιαίως, Λεόντιον Κ. Μιτουσέν, ναύκληρον, μέ υπηρεσίαν 31 έτῶν, 2 μηνών και 21 ήμερών δρχ. 2.250 μηνιαίως, Δημ. Κ. Σαμπαριώτην, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 19 έτῶν και 13 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Ηλ. Ν. Μαρμαράν, άρτοποιόν, μέ υπηρεσίαν 20 έτῶν, 5 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 1.331 μηνιαίως, Εύστ. Ν. Γιαναγυρόν, ναύτην, μέ υπηρεσίαν 23 έτῶν, 11 μηνών και 26 ήμερών δρχ. 892 μηνιαίως, Φρ. Άν. Μωραΐτην,

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ  
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ) ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

### Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

Mr. S. MYLONAS  
26 - 27 Conduit Street  
Mayfair LONDON W. 1

Θερμαστήν, μέ υπηρεσίαν 21 έτῶν, 4 μηνών και 5 ήμερών, δρχ. 1.365 μηνιαίως, Γεώργ. Ιω. Αδαμαντόπουλον, μάγειρον, μέ υπηρεσίαν 22 έτῶν, 3 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 1.583 μηνιαίως, Νικ. Επ. Βαλδάν, θαλαμηπόλον, μέ υπηρεσίαν 18 έτῶν, 5 μηνών και 4 ήμερών, δρχ. 760 μηνιαίως και Έμμ. Δ. Λακούστην, κυβερνήτην, μέ υπηρεσίαν 22 έτῶν, 5 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 819 μηνιαίως.

#### ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Διευτυπώθη εις τήν τελικήν της μορφήν ή απόφασις «περὶ τῶν ειδικῶν προσόντων τῶν υποφύφιων πρός ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος ραδιοτηλεγραφητοῦ, τοῦ διὰ τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων παρεχομένου δικαιώματος ἔργασίας ἐπὶ πλοίων καὶ τοῦ τρόπου χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμων τῶν διὰ τήν εἰδικότητα ραδιοτηλεγραφητοῦ προοριζέμενων ναυτικῶν».

Τό κείμενον τῆς ἀπόφασεως ἔχει ως ἀκολούθως:

“Ἐκεῖνες ὑπ' ὄφιν: α) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 16 ἀπὸ 10 Φεβρουαρίου 1961 πρᾶξιν τοῦ Υπουργικού Συμβουλίου επερὶ τροποποίησεως τοῦ ὑπ' ἀριθ. 2689) 1954 Κ.Ν.Δ. επερὶ διπλωμάτων πτυχίων καὶ ὀδειών ναυτικῆς ίκανότητος ἐν τῷ Ε.Ν.» καὶ ἀλλας διατάξεων καὶ, β) Τὴν κατό τὴν συνεργίσιν τῆς 16ης Φεβρουαρίου 1962 ἐκφρασθείσαν σύμφωνον γνώμην τοῦ Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

#### ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΜΕΝ:

“Ορίζομεν ως κάτωθι τά διὰ τῆν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος ραδιοτηλεγραφητοῦ ἀπαιτούμενα ειδικά προσόντα, τά παρεχόμενα δικαιώματα ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων καὶ τά τοῦ τρόπου χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμων τῶν διὰ τήν εἰδικότητα ραδιοτηλεγραφητοῦ προοριζέμενων ναυτικῶν».

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I.** ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΟΥ Ε.Ν. ΚΑΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΟΝ ΠΑΡ' ΕΚΑΣΤΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

“Αρθρον 1ον. Προσόντα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ.

#### 1. ΔΙΠΛΩΜΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΟΥ Α' ΤΑΞΕΩΣ

α) Τριτής, μετά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως, θαλασσίας ὑπηρεσίας ὑπευθύνου ἡ υποτελεγμένου ἀξιωματικοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σταθμοῦ πλοίων οἰσσήποτε χωρητικότητος. β) Απολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίου Επιτελείας δοκιμασίας εἰς ἔξτασεις.

#### 2. ΔΙΠΛΩΜΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΟΥ Β' ΤΑΞΕΩΣ

α) Ενδεικτικόν Δημοσίας Σχολής Ασυμμαχιών Ε.Ν. β) Εξάμηνος θαλασσίας υπηρεσίας ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ.

“Αρθρον 2. Εἰδικαὶ διατάξεις.

1. Αξιωματικοί Π.Σ., καὶ όρχικελευσταὶ καὶ κελευσταὶ Β.Ν. εἰδικότητος τηλεγραφητοῦ, ἀπομακρυνθέντες ἡ απότομοτέρων διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως, θαλασσίας ὑπηρεσίας ὑπευθύνου διπλωμάτων άξιωματικοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σταθμοῦ πλοίων πλοίων Β.Ν. ή Εμπορικού Ναυτικοῦ δικαιούνται ἀνευ ἔξτασεως διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως.

α) Αξιωματικοί Π.Σ. καὶ όρχικελευσταὶ διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως.

2. Αξιωματικοί, όρχισταις καὶ ἐπισμηναὶ Ε.Β.Α. εἰδικότητος ἀσύρματοτοῦ, ἀπομακρυνθέντες τὸν τόξευον διπλωμάτης πλοίων λόγῳ ἐπαγγελματικῆς άνικανότητος, κεκτήνοντες δικεκτήσεως πλοίου τοῦ τόξευον συνολικήν ύπηρεσίαν ὑπευθύνου άσυρματοτοῦ δισμοτοπού, έξης διετή τούλαντον ύπηρεσίαν ἐπὶ ἐνεργείᾳ σταθμῶν Α) Εδόφους ή ἀέρος, συμπληρώντες ἔξαρτην θαλασσίαν ύπηρεσίαν δικαιούνται ἀνευ ἔξτασεως διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως.

α) Αξιωματικοί διπλωμάτος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως;

3. Δικαιούνται νά μετέχωσιν ἔξετασεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως:

α) Οι κεκτήμενοι απόλυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας Εμπορικής Σχολής, πτυχίον Ραδιοτηλεγραφητοῦ καὶ ἐποίησαν ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ θαλασσίας διπλωμάτος άξιωματικοῦ Λ.Σ.

β) Οι κεκτήμενοι ἔχεισται συνολικήν ύπηρεσίαν διπλωμάτου ραδιοτηλεγραφητοῦ καὶ

## ΙΩΑΝΝΗΣ & ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΠΑΡΙΣΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1912

ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΙΣ (BUNKERS) - TRANSITO - ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ - (DRACON) - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΣΥΡΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 41, 131, 232 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΣΙΣ: ΠΑΡΙΣΗΝ - ΣΥΡΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΤΑΥΘΑ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΟΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ο τασίου έθραυσθη. Τό σκάφος προσήγισεν εἰς Χιροχάτα δι' έπισκευάς.

(Φεβρ. 20)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ» (λιθ. δεξ.): «Εμφορτον μὲ σιτηρὰ ἀπὸ Νέαν Όρλεάνην διὰ Ρόπτερνταν προσήραξεν εἰς Χέντ ὁ Πάσσες, ἀλλ' ἀνειλκύσθη αὐθημερὸν καὶ συνέχισε τὸν πλόν του.» (Φεβρ. 12)

«ΒΙΟΛΕΤΤΑ» (δεξ.): Συνεκρύσθη περὰ τὸ Βλασάρντιγκεν μὲ τὸ πλοίον «Λάγκος Μίσιγκαν», ύποσταν ζημίας τινάς εἰς τὸ μερόστεγον. Τὸ «Λάγκος Μίσιγκαν» προσήραξεν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη. «Ἀμφότερα εἰσῆλθον εἰς τὸ Ρόπτερνταν πρὸς ἐπιθεώρησιν.» (Φεβρ. 15)

«ΓΙΟΣ ΖΩΝΑΣ»: Κατευθυνόμενον εἰς Ινδίαν ἐπόδισεν εἰς Γιοκοχάμαν πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν ἐκ τρικυμίας καὶ ρωγμῶν εἰς τὸ κατάστρωμα του. (Φεβρ. 21)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ» (λιθ. δεξ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν του εἰς Σιγκαπούρην ἔκριθη ἀναγκαῖστι ἡ ἀλλαγὴ τοῦ πηδαλίου του. Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη καὶ θά ἐπεράτωνε τὴν ἐπισκευὴν του εἰς τὰς 2 Μαρτίου. (Φεβρ. 20)

«ΕΥΧΑΡΙΣ»: «Ἐξ ζυγοὶ τοῦ ὑποφράγματος ἔθραυσθησαν, λόγω τρικυμίας, κατὰ τὸ ταξιδίον του ἀπὸ Κούδαν εἰς Ιαπωνίαν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον.» (Φεβρ. 12)

«ΖΕΡΜΑΤΤ» (λιθ. δεξ.): «Ἄπο Σαπέλε διὰ Βαλέντσιαν προσῆραξε τὴν 10ην Φεβρουαρίου 16 μίλια ἀνατολικῶς τοῦ Λάγκος. Τὸ σκάφος ἐφέρε φορτίον 2.500 τόννων κορμῶν ξυλείας. Ἡ ἀνέλκυσις ἐπετεύχθη τὴν 18ην μὲ τὴν βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ καὶ ἀφοῦ ἔξεφορτώθησαν 500 τ. φορτίου. Παρετηρήθη σοδαρὰ διαφροῇ καὶ τὸ σκάφος εἰσῆλθε τὴν 19ην εἰς τὸ Λάγκος δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάς.» (Φεβρ. 10 — 19)

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (Λιθάνου): Κατὰ τὴν επιθεώρησιν του εἰς Γιοκοχάμαν ἐψέρθησαν τρία μεσόδυγα στοιρίου κύτους λυγισμένα καὶ σωληνώσεις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θραυσμέναι, λόγω τρικυμίας. «Ὑπεδειχθῆσαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαῖς.

«ΗΛΙΑΣ Ξ.» (Λιθάνου): Κατέπλευσεν εἰς Οζάκαν μὲ ζημίας καταστρώματος προκληθείσας ἐκ σφεδρᾶς τρικυμίας. (Φεβρ. 21)

«ΙΡΕΝΗ» (παν.): Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἀπὸ Βέρεφορν διὰ Βοστέϋρ, προσήραξεν εἰς τὸν πρώτον λιμένα. Δὲν ὑπάρχει κίνδυνος. (Φεβρ. 13)

«ΘΕΟΦΟΡΟΣ»: Εἰς Ναγκασάκι, κατὰ τὴν διάρκειαν προκληθείσας παρεσύρθη ἐκ τοῦ ἀγκυροδολίου του καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγκυροδολημένου πλοίου «Θάντερμπερντ». «Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφρᾶς ζημίας.

«ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του, συνεπείᾳ βαρείας τρικυμίας. (Φεβρ. 21)

«ΚΕΡΤΗΣ»: «Ἄπο Χαϊδόγκ μὲ φορτίον μεταλλευμάτων διὰ Κωνστάντζαν, ἐνεφάνισεν ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του, ἐνῷ διέπλεε τὰ στενά τῶν Δαρδανελλίων τὴν 15ην Φεβρουαρίου. Τὸ σκάφος, παρασυρμένον ἀπὸ τὸν πνέοντα ισχυρὸν ἀνεμὸν ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ ἡγκυροδολημένου τουρκικοῦ ἀτμοπλοίου «Αἴθαλίκ», εἰς δικαίωμα μικρᾶς ζημίας. Τὸ «Κέρτης» διῆλθεν ἐκ Κωνσταντζίας.

«ΚΝΟΖΑ» (λιθ. δεξ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν του εἰς Πούντα Ντελγκάντα ἐψέρθησαν ρήγματα εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν. Συνεστήθη ἡ ἐπισκευὴ καὶ ἡ ἐνίσχυσις τῶν ἐλασμάτων. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσίν των τὸ σκάφος ἀπέπλευσε δι' Ἡν. Πολιτείας.

(Φεβρ. 14)

«ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ»: Δεξαμενισθὲν εἰς Γιοκοχάμαν ἔξετέλεσε διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ ἔδρανα τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ πηδαλίου καὶ διάφορα ἄλλα σημεῖα τοῦ σκάφους.

(Φεβρ. 14)

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ»: Ζημιὰ ἀνευρέθησαν εἰς τὴν κυρίαν μηχανὴν ἀπὸ ὅξυδωσεις ὀφειλομένας εἰς τὰ λιπαντικά ἔλαια. Διεξήχθη ὁ ἀπατιόμενος καθαρισμὸς καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Κάδις διὰ Χαδάνων

(Φεβρ. 15)

«ΜΠΑΤΗΣ» (λιθ.): Κατέπλευσεν εἰς Οζάκαν μὲ διαφόρους ζημιὰς προκληθείσας ἐκ βαρείας τρικυμίας.

(Φεβρ. 13)

«ΜΠΕΤΑΜΑΡ» (λιθ.): «Ἐμφορτον μὲ ζαχάρεις ἐκ Μαυρικίου καὶ ἐνῷ ἡτο ἡγκυροδολημένον εἰς Λούδινον πρὸς ἐκφόρωσιν, ἔθραυσθησαν, λόγω κακοκαιρίας, τὰ πρυμνήσια του καὶ τὸ σκάφος ἐπέπεσεν ἐπὶ ἔτερον ἡγκυροδολημένον πλοίον προξενήσαν εἰς αὐτὸν ἐλαφρᾶς ζημίας. Ρυμουλκὰ τὸ ἐπανέφεραν εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον του.

(Φεβρ. 22)

«ΝΟΡΑ» (λιθ.): Κατέπλευσεν εἰς τὴν Οζάκαν μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐκ σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς.

(Φεβρ. 21)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ» (λιθ. δεξ.): «Ἄπο Φιλαδέλφειαν διὰ Πουέρτο Λά Κρούζ συνεκρύσθη μὲ ἓνα ρυμουλκὸν, ὅπερ ἐρρυμούλκει φορτηγίδα εἰς τὸ ποταμὸν Ντελάγουσαρ ὑπὸ σφοδρᾶν χονθέλελλον. Τὸ ρυμουλκὸν καὶ τρεῖς ἄνδρες τοῦ πληρώματός του ἐλλάζουσι.

(Φεβρ. 21)

«ΟΜΟΝΟΙΑ ΙΙ» (Λιθάνου): Κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν του εἰς Τεργέστην διεπιστώθησαν ζημίαι εἰς τὸ πηδαλίον καὶ τὴν Ἐλικά του. «Ἀμφότερα αἱ ἀντικατεστάθησαν δι' ἀμοιβῶν.

(Φεβρ. 12)

«ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν ισχυροῦ ἀνέμου εἰς Γιαντάτα ἀπεστάθησαν ἀπὸ τὸ ἀγκυροδόλιον του καὶ ἐκτύπησεν ἐπὶ τεσσάρων φορτηγίδων, ἐν τῶν ὅποιων ἡ, μια ἡτο πετρελαιοφόρος. Δύο ἐκ τῶν φορτηγίδων ἐθυισθήσαν, οἱ δὲ ἐπιβαίνοντες διεσώθησαν.

(Φεβρ. 16)

«ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.»: Λόγω κακοκαιρίας εἰς Τόκιο ἀπεστάθη ἀπὸ τὸ ἀγκυροδόλιον του καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Περιόλος», εἰς τὸ ὅποιον καὶ προεκάλεσεν ἐλαφρᾶς ζημίας εἰς ἐλάτηματα.

(Φεβρ. 12)

«ΣΚΩΤΙΑ»: Κατέπλευσεν εἰς τὸ Μόζι μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του, λόγω βαρυτάτης τρικυμίας.

(Φεβρ. 21)

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ» (παν.): «Ἄφοι ἔξετέλεσεν ύποδειχθείσας ἐπισκευάς ἀπέπλευσεν ἀπὸ Τακοράντι διὰ Ντακάρ.

(Φεβρ. 21)

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ»: Εἰς Λόδης «Αντζελες (Σάν Πέντρο) ἐδηλώθησαν παρὰ τὸ πλοιάρχου ζημίαι ἐκ τρικυμίας εἰς διάφορα μέρη τοῦ σκάφους.

(Φεβρ. 16)

«ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ»: «Ἄπο Ντάϊρεν δι' Ἀάρχους ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου ἀπὸ θέσιν πλάτους 57 B., καὶ μῆκους 6 A., λόγω θυέλλης. Τὸ κύτος Νο1 ἡνίοχη ἀπὸ τὰ κύματα καὶ κατέστησε τὴν θέσιν τοῦ πλοίου ἀπικίνδυνον. Βραδύτερον, λόγω βελτιώσεως τοῦ καιροῦ ἡγκυρώθη τὸ σῆμα κινδύνου, εύθυνς κατόπιν ὅμως, νέον σῆμα κινδύνου ἔξεπεμψθη, διὰ τοῦ ὅποιου ἐζητεῖτο ἡ βοήθεια ναυαγοσωστικοῦ. Νορδηγικὴ σωσιδίος λέμβος ἐσπευσεν εἰς βοήθειαν, ὅτι δὲν ὑπήρχε πλέον ἀνάγκη βοηθείας. Τὴν 19ην Φ)ρίου τὸ πλοίον εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀάρχους μὲ ζημίας, ἐνῷ καὶ τὸ ἐκ σόγιας φορτίον του εἶχε βλαβῆ.

(Φεβρ. 17 — 19)

«ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ»: Κατέπλευσεν εἰς τὴν Οζάκαν μὲ σοδαράς ζημίας ἐκ σφοδρᾶς τρικυμίας.

(Φεβρ. 12)

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

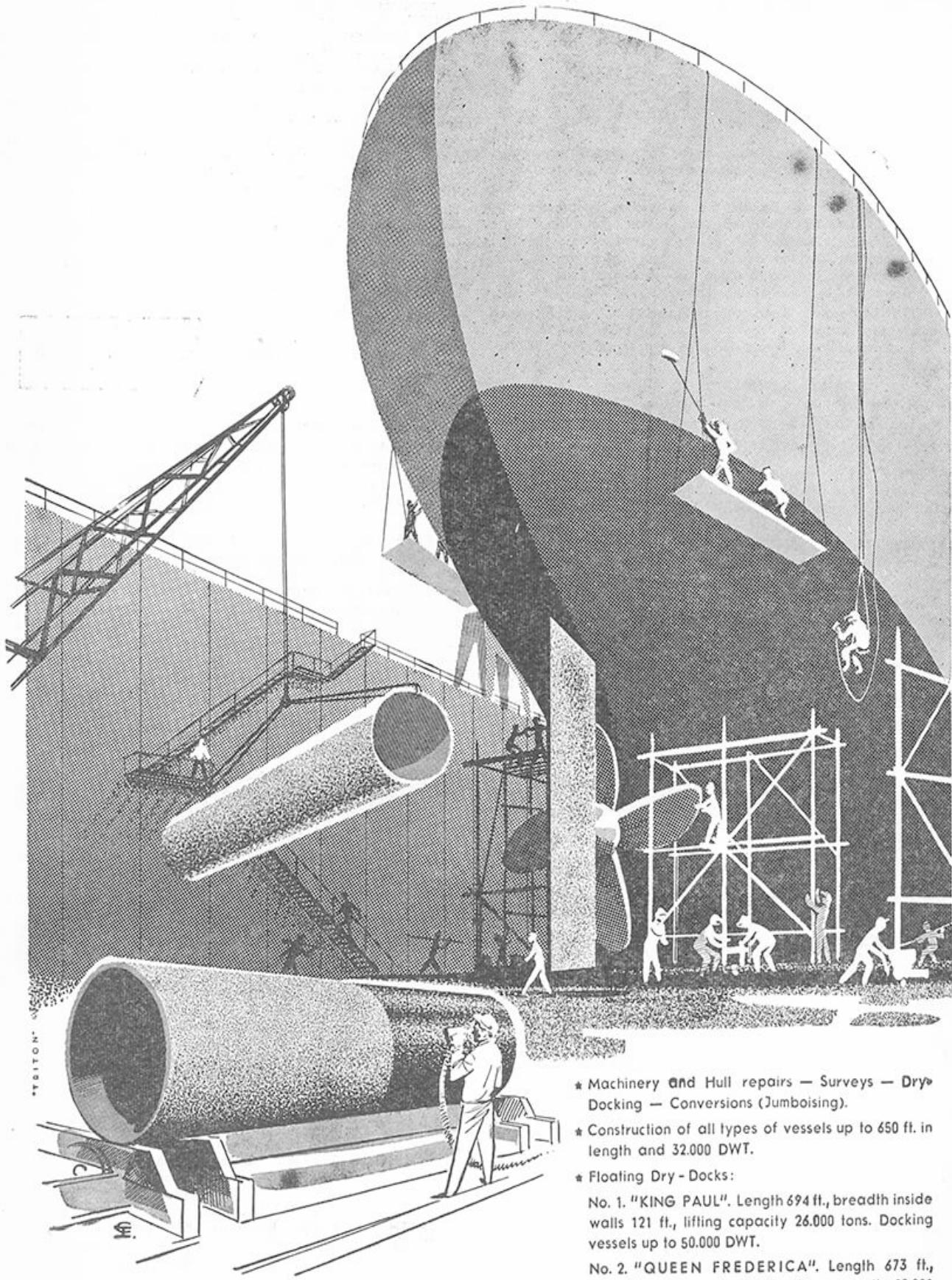
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δ)Π ΚΑΝΑΡΗΣ	
ΤΡΙΤΗ	6 μ.μ. Χίον - Μυτιλήνην
ΠΕΜΠΤΗ	1 μ.μ. Πάτμον - Λέρον - Κάλυμνον - Κῶ - Ρόδον
ΣΑΒΒΑΤΟΝ	
6 μ.μ.	Χίον - Μυτιλήνην - Λήμνον
Δ)Π ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ	
ΤΡΙΤΗ	6.30 μ.μ. Χανιά - Ρέθυμνον - Ήράκλειον
ΠΕΜΠΤΗ	6.30 μ.μ. Ήράκλειον - Ρέθυμνον - Χανιά
ΣΑΒΒΑΤΟΝ	
2 μ.μ.	Σύρον - Τήνον - Μύκονον - "Αγιον Κήρυκον - Σάμον - Καρλόβασι
Δ)Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ	
ΤΡΙΤΗ	1 μ.μ. Κάλυμνον - Κῶ - Ρόδον
ΠΕΜΠΤΗ	5 μ.μ. Πάτρας - Σάμην - Ιθάκην - Κέρκυραν - Βρινδήσιον

Πληροφορίαι: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

# HELLENIC SHIPYARDS Co



\* Machinery and Hull repairs — Surveys — Dry Docking — Conversions (Jumboising).

\* Construction of all types of vessels up to 650 ft. in length and 32.000 DWT.

\* Floating Dry - Docks:

No. 1. "KING PAUL". Length 694 ft., breadth inside walls 121 ft., lifting capacity 26.000 tons. Docking vessels up to 50.000 DWT.

No. 2. "QUEEN FREDERICA". Length 673 ft., breadth inside walls 104 ft., lifting capacity 22.000 tons. Docking vessels up to 40.000 DWT.

\* Industrial Works.

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δέν υπάρχει πλέον τομεύς τής ναυλαγορᾶς, συντησίς δὲν υπέστη τάς συνεπείας τῆς ύποτιμητικῆς πιέσεως. Πήντου οι ναύλοι είναι κατώτεροι τῶν προηγουμένων, κατώτεροι αἰσθητῶς τῶν πρὸ ἔτους. Δέν θὰ πρέπει, πάντως, νὰ πιστεύωμεν εἰς τὴν διάρκειαν μιᾶς συστολῆς τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. "Ισως ή αὐτοὶ νόοι εἶναι καλυτέρα.

"Η ύποχώρησις τῆς ἀγορᾶς ἐξηκούλουθησε καὶ κατὰ τὸ β' ἡμίσυο τοῦ Φεβρουαρίου. Ο δύκος τῆς κλεισθεῖσης ἥρασίας ἥτο διπλωδόποτε ικανοποιητικός, οι ναύλοι δύμας χαμηλότεροι. Οι φορτωταὶ δὲν ἔπαισαν, πρὸ τοῦ δύκου τῆς προσφερούμενης χωρητικότητος νὰ πιέζουν τὴν ἀγορᾶν. Οι ἑφοπλισταὶ ἔξηναγκάσθησαν νὰ δεχθοῦν τὰ δλιγάντερα.

Πρῶτοι οι Κινέζοι, οι αντιμετωπίζοντες τὴν ἐπιτακτικήν ἀνάγκην τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν ἔξεμεταλλεύθησαν τὴν ἀστάθειαν τῆς ἀγορᾶς. Τὰ στιγμάτα καὶ η ζάχαρις, τὰ τρία κύρια φορτία ἀμέσου ἐνδιαφέροντος, ἐπληρώθησαν μὲν ναύλους κατωτέρους τῶν πρὸ μηνός.

"Ολιγάντερα, δύμας, ήσαν καὶ τὰ φορτία παλαιοσιδήρων καὶ ἄλλων πρώτων ύλῶν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἐτὶ δὲ περιωρισμένη η ζήτησις τονάκι διὰ σιτηρά πρὸ την Εύρωπην. Καὶ τὸ ἀπότελεσμα: η ὑπερπροσφορά πλοίων καὶ η ὑποτίμησης τῶν ναύλων.

"Ιδού λεπτομέρειαί τινες τῆς σημειωθείσης κατὰ τομεῖς κινήσεως: 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (σιτηρά) ἐπληρώνοντες 8.75 δολλάρια (8.65 κατ' εὐθεῖαν διὰ Ιαπωνίας). Διὰ τὸ Κόντινεντ συνήθη φορτηγά δολ. 4.25 καὶ τάνκερ δολ. 3.70 φίο. "Αλευρα δι' Αἴγυπτον δολ. 10.25 ('Απρίλιον). Σιτηρά δολ. 6.50 (Μάρτιον, — 'Απρίλιον).

"Απὸ τὸ Νόρδερν ρέιντη διὰ τὴν Ἀγγλίαν 42/6 φόρτο διὰ Μάντζεστερ καὶ 41/3 (Χίμπερτη) ἀπὸ τὸ 'Αλιπάνιν διὰ τὸ Εἰδονυμάουθ γκρός τέρμης καὶ 40/— διὰ τὴν ἀνατολικὴν ακτὴν ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δρους. 'Απὸ Φιλαδέλφειαν διὰ Λονδίνον 27/6 ἐλ. ἔκφ. (Μάρτιον). Τάνκερ 15.000 τόν. διὰ τὴν Κίναν ἀπὸ Σαΐν Τζέν — Χάλιφαξ 57/6 φίο ἔντ τρίμεντ, καὶ 2/6 κατὰ τῆς προηγουμένης ναυλώσεως τοῦ Ἰαπωναρίου. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν φορτηγῶν ἀπὸ τὸ Χάλιφαξ ἐπληρώθη 39/6. Μεταλλεύματα χαλκοῦ (4 συνεχῆ ταξίδια) ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' Ισπανίαν δολ. 9.25.

Τὰ παλαιοσιδήρα εἰς τὰς 105.000 δολ. ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντη δι' Ισπανίαν καὶ 60.000 δολ. διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν. Γαιάνθρακες μὲν μικράν κίνησιν καὶ ναύλους χαμηλούς. Τὰ 7 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Ισπανίαν (σκάφος 12.000 τόν.), τὰ 6.65 διὰ μπάλκ - κέρριερ καὶ τὰ 22/— διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 4.45, διὰ τὴν Πορτογαλίαν δολ. 4, τὰ 5.05 διὰ μπάλκ - κέρριερ διὰ Ρίον καὶ 3.85 δολ. διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν.

"Απὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν τὰ 45/— ἔως 45/6 φίο ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Κίναν (σιτηρά) διὰ Μάρτιον καὶ τὰ 44/— δι' Απρίλιον. Τὰ 8 δολλάρια διὰ τὸ Κόντινεντ (κριθῆ). Σιτηρά δολ. 6.50 καὶ 7 διὰ τὸ Λονδίνον (ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν). Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 7.50. Ξελεία καὶ γενικά μὲν τὸν χαμηλότερον ἀπὸ ἔτους ναύλον τῶν 10.25 δολ.. ἔναντι τῶν 12.75 τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου, καὶ διὰ τὴν Αὐστραλίαν 120 — 110 χιλ. δολ. κατ' ἀποκοπήν. Παλαιοσιδήρα διὰ τὴν Ιαπωνίαν 64.000 δολλάρια.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούδας μὲν περιωρισμένην κίνησιν, ἐν συγκρίσει πρὸ τοὺς προηγουμένους μῆνας. Διὰ τὴν Κίναν 86/— ἔναντι τῶν πρὸ τίνος 88/—. Διὰ τὴν Πολωνίαν 44/—, διὰ τὴν Ισπανίαν 86/3 ἔναντι τῶν 90/— καὶ διὰ τὴν Αἴγυπτον δολ. 8.10, ἔναντι τῶν 9.50 τοῦ Δεκεμβρίου.

Τὸ Πλεῖτ μὲν ζωηρότητα, ἀντισταθμίζουσάν πως τὴν εἰς ἄλλους τομεῖς κατάστασιν. Οι ναύλοι σταθερώτεροι μὲν, ὥστις δύμας καὶ οἱ πρότινος ἀκούμη χρόνου πληρωθέντες. Οι Κινέζοι ἥγορασαν ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴν 100 χιλ. τόν. Σιτηρῶν. Τάνκερ ἐπληρώθη διὰ Κίναν 76/3 (Μάρτιον). Τάνκερς ἐπίσης ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ 57/6 καὶ 58/6, ἐνῷ σύνθετης φορτηγῶν 62/6. Διὰ τὴν Ισπανίαν 90/—, τὸ Περού δολ. 6, καὶ 65/— διὰ τὴν Νορδηγίαν. Απὸ τὴν Βιττόρια μεταλλεύματα 46/— διὰ τὴν Κωνσταντζαν, ἔναντι τῶν 49/— προηγουμένως.

Χαμηλότεροι οι ναύλοι καὶ ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν. Τὰ 70/— ἐπληρώθησαν ἀπὸ δυτικούς λιμένας δι' Ἀγγλίαν (Μάρτιον καὶ Ιούνιον), ἔναντι τῶν 87/6 πρὸ ἔτους. Διὰ τὴν Ισπανίαν 55/— καὶ τὴν Ιαπωνίαν 42/6. Σίτος εἰς σάκκους ἀπὸ τὴν Νότιον Αὐστραλίαν διὰ τὴν Μπέιραν 77/6, ἔναντι τῶν 82/6 τοῦ Νοεμβρίου.

Γαιάνθρακες διὰ τὴν Ιαπωνίαν μὲν ἀρκετάς ναυλώσεις εἰς τὰ 36/— καὶ 38/3 ἀπὸ τὸ Νιουκάστολ καὶ 35/— ἀπὸ τὸ Γλάδστων. Οι Κινέζοι ἐνδιεφέροντο διὰ φορτώσεις σιτηρῶν ἀπὸ τὸ Γκελδόγκη η τὸ Σίδνευ εἰς τὰ 45/— (Μάρτιον — Μάρτιον).

"Απὸ τὰς Φιλιππίνας ζαχάρις διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντη δολ. 6.25 καὶ κόπτρα διὰ τὸ Κόντινεντ 14 σύτες καὶ 14/4 καὶ 14/2 τὸν κ. πόδα εἰς δέματα. Ζαχάρις ἀπὸ τὸ Μακαϊύ η Τάουνσενδι 6/— Ἀγγλίαν 82/6 καὶ 55/— διὰ δυτ. ἀκτὴν Βορ. Ἀμερικῆς. 'Αραδόστοις ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικήν διὰ τὴν Ἀγγλίαν 52/6 (ἀπὸ τὸ Κέιπ Τάουν) καὶ 53/— διὰ Λονδίνον η Ἐιδονυμάουθ ἀπὸ τὸ Ντόρμπριτον. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ τὴν Ισπανίαν 44/— καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 37/— καὶ 40/—. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν 32/6. Σιδηρομεταλλεύματα Δυτικῆς Ἀφρικῆς ἀπὸ Λουάντα διὰ τὸ Κόντινεντ 33/6 καὶ δολ. 5 ἀπὸ Λομπίτο (μαγγανέζα) διὰ τὸν Κόλπον.

Κάποια κίνησις ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ σιτηρὰ (40/— καὶ 39/6 διὰ Βραζιλίαν) καὶ τοιμέντα διὰ Περσικὸν Κόλπον 43/9. Γαιάνθρακες διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 19/—. Ζαχάρις διὰ Λαττάκια 19/6. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Μόρφου Μπαίη 36/— γκρός τέρμης. Τὰ σιτηρῶν διὰ τὴν Κίναν ἡκολούθησαν τὴν καθολικὴν ὑποτίμησην. 'Απὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὴν Νότιον Κίναν ἀπὸ 64/— καὶ 63/6 ἔως 63/— φίο (Μάρτιον).

Τὰ τάιμ - τσάρτερς μὲν περιωρισμένην ζήτησιν καὶ ναύλους χαμηλο-

τέρους. Μότορσπιτ 10.000 τόν., 11 μιλ., 7 — 8 ντῆζελ διὶ 14/— κυκλικού ταξίδιον ἀπὸ Τσιτταγκόγκ, μέσω Λορέντζο Μαρκές. Μότορσπιτ 10.174 τόν. 11 μιλ., 11 τόν. φιούελ διὶ 18/— ταξίδιον Ἀγγλίας — Κεϋλάνης. Μότορσπιτ 10.200 τόν., 16 μιλ. 24 τόν. φιούελ διὶ, ἔνα τόν. δῆζελ διὶ, 20/6 παράδοσις Γλασκώδην, ἐπαναπαράδοσις Κέιπ Τάουν 4 — 5 μῆνας. Μότορσπιτ 14.900 τόνων, 14 μιλ. 20 τόν. μέσου καυσίμου, δολ. 2.90 διὶ ἔννεα ἔως δώδεκα μῆνας, παράδοσις Κόλπον (Φεδρ.). "Άλλο μότορσπιτ 12.750 τόνων (15 μιλ., 22 τόν. φιούελ διὶ) δολ. 2.75 διὰ ἔξ ἔως ἔννεα μῆνας.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Μικροί αἱ μεταβολαὶ τῆς θέσεως τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ β' ἡμίσυο τοῦ Φεβρουαρίου. Η κατάστασις πάντως ὑπῆρξε σταθερά, καλυτέρα διὰ τὴν ἐφοπλιστικὴν πλευράν, χωρὶς βεβαίως νὰ λείψουν αἱ ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν μεταπτώσεις εἰς τὴν ζήτησιν τονάκι.

Τὰ 40 — 45% κατὰ τὴν Κλίμακος ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὸν Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἀναλόγως μεγέθους σκάφους. Διὰ τὴν Ἀνατολήν 67% κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν ναυλολογίον, ὅπτω συνεχῆ ταξίδια εἰς σκάφος 23.500 τόν. ἀπὸ Μάρτιον. Διὰ Τρινιτάνταν τρία σκάφη ἐπληρώθησαν 62½% κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν ναυλολογίον. 'Απὸ τὴν Σιδώνα 60% κατὰ τὸν Α.Τ.Ρ.Σ. Καθαρὰ φορτία ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν "Απω Ανατολήν 25% κατὰ τῆς Κλίμακος.

"Απὸ τὴν Καραϊβικὴν ἐσημειώθη αἰσθητὴ βελτίωσις, μὲ τάσεις ἔξι-σορροπτήσεως τοῦ τονάκι. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐκλείσθησαν τέσσαρα ταξίδια πρὸς 4.95 δολ. τὰ πρῶτα δύο καὶ 4.99 τὰ λοιπά (εναρξις Ιούλιον). Τὰ 5.05 δολ. ἐπληρώθησαν ἐπίσης. Διὰ τὴν Ινδονησίαν 35% κατὰ τὴν Κλίμακος. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντη ἐπληρώνοντο 35 — 42½% κατὰ τὸν Α.Τ.Ρ.Σ. ἀναλόγως μεγέθους. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 50% κατὰ τὴν Κλίμακος (Μάρτιος) εἰς μεγάλα σκάφη Μικρὰ 40 — 41%.

Διὰ ναυλώσεις χρονικῆς περιόδου μακράς συναγωνισμὸς ἔντονος ἀναπτύσσεται δι' ἔκστην διαταγῆν. Σκάφος 30 χιλ. τόν. 16 μιλ. (ἀποστρόβ.) ἔδεχτο δολ. 1.90 διὰ πέντε ἔτη, δολ. 1.75 διὰ τρία καὶ 1.59 διὰ τοὺς 18 μῆνας. Σκάφος δηζελοκίνητος 16.000 τόν. (13 μιλ. μὲ 19 τόν. φιούελ διὶ) ἐκλείσθη εἰς τὰ 15/3 διὰ τρία ἔτη ("Εσσο"), παράδοσις Μάρτιον.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Απραξία ἐπεκράτησε κατὰ τὸ δεύτερον ἡμίσυο τοῦ Φεβρουαρίου, μὲ σποραδικὴν τὴν κυκλοφορίαν διαταγῶν καὶ ἐπιζημίους τοὺς προσφερομένους ναύλους. Ήτο διαρκτηριστικόν, ὅτι ἐσημειώθησαν οἱ πρῶτοι παροπλισμοί. 'Απὸ λιμένας τῆς Μαύρης Ααλάστησης ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος διὰ ζήτησιν τονάκι. Η κίνησις ἥτο περιωρισμένη εἰς τὰ συνήθη φορτία ζυλίσας ἀπὸ Κωνσταντζαν η Νοβορωσίσκην διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν καὶ Ἀδριατικὴν η Ιταλικὰς νήσους καὶ προσφοραὶ ἐζητούντο διὰ Μάρτιον καὶ 'Απρίλιον. Αἱ ρωσικαὶ φορτώσεις εἰς πλήρη υφεσιν. 'Απὸ 'Αιγαλῆ διὰ Μπανιόλι ὑπῆρχε μία διαταγὴ (5.000 τ. μεταλλευμάτων) εἰς τὰ δολ. 2.80 φίο, Μάρτιον. 'Απὸ Ιτέαν 4.600 τ. βωξίτον διὰ Λίμχαμν 29/—, φόρτωσιν δευτέρου δεκατεύμηρέυτον Μαρτίον, μὲ 1/— φόρτωσιν καὶ 1.80 σουηδικάς κορώνας ἐκφόρτωσιν. 'Επίσης ἀπὸ Βασιλικὸν Μπαίη 5.000 ἔως 10.000 τ. πυρίτου διὰ Ρόττερνταμ 24/— φίο, μὲ 2/6 φόρτωσιν καὶ 2/6 ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον καὶ ἀπὸ Μόρφου Μπαίη 8.000 — 10.000 τ. μεταλλεύματος χαλκοῦ δι' Ἀμβούργον 26/—, μὲ 2/6 φόρτωσιν καὶ 2/6 ἐκφόρτωσιν, Απρίλιον. 'Απὸ τὴν Αλεξανδρέτταν 5.000 τ. κριθῆς δι' ἔνα λιμένα μεταξὺ 'Αμβέρσης — 'Αμβούργου 37/6 ἔως 38/6, τέλη Μαρτίου.

## Ο. Κ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

"Υπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ ύπουρογοῦ τῶν Μεταφορῶν κ. Μάρπλες ἐκλήθη εἰς Λονδίνον δύο μὲτὰ τῶν συναδέλφων του τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ ὁ κ. Κωτιάδης, προκειμένου νὰ μετάσχῃ εἰς τὴν σύκευψιν ἥ ὅποια θὰ συγκληθῇ ἐκεὶ τὴν 7ην Μαρτίου, διὰ νὰ συζητήσῃ τὰς ἐκδηλωθείσας παρεμβάσεις τῶν ὑμερικανικῶν ἀρχῶν εἰς τὸ ἔργον τῶν διασκέψεων τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

## M. C. APPAVOU & CO.

### PORT LOUIS — MAURITIUS

CORNER OF SIR WILLIAM NEWTON & FARQUHAR STREETS

PROMΗΘΕΥΤΑΙ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΑΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ.

## ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: APPAVOU MAURITIUS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 228 PORT LOUIS

## Ο ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ

Ο παρά του «Ναυτικού Επιμελητηρίου», τού Λουδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τής φορτηγού ναυτιλίας έστημειστο κατ' Ιανουάριον εις τά 96.9 διά τά απλά ταξίδια, με ύποχωρησιν 4.3 μονάδων, έναντι τού Δεκέμβριου, ήτο δέ ο κατώτερος σημειωθεὶς από τού Οκτωβρίου 1960 και έντευθεν. Διά τά τάιμ - τοσάρτερς έκλεισεν εις τά 102.7, με έλαφρην αυξήσιν έκ. 3.3 μονάδων, έναντι τού Δεκέμβριου. Ο μηνιαίος δείκτης τού ναυλαρίθμου ήκολουθησε διά τό παρελθόν έτος τήν κάτωθι πορείαν, έν συγκρίσει πρός τήν βάσιν 100, τού 1960:

	1961	1962	
'Απλ. ταξ.	Τ. τσάρτ.	'Απλ. ταξ.	Τ. τσάρτ.
Ιανουάριος . . . . .	103.7	106.11	96.9
Φεβρουάριος . . . . .	106.0	106.3	—
Μάρτιος . . . . .	103.2	109.5	—
Απρίλιος . . . . .	106.9	113.7	—
Μάϊος . . . . .	111.3	107.1	—
Ιούνιος . . . . .	108.7	111.2	—
Ιούλιος . . . . .	105.8	109.0	—
Αύγουστος . . . . .	107.2	117.9	—
Σεπτέμβριος . . . . .	110.6	118.3	—
Οκτωβρίος . . . . .	108.0	120.4	—
Νοέμβριος . . . . .	109.3	111.2	—
Δεκέμβριος . . . . .	101.2	99.4	—
Μέσος έτησιος . . . . .	106.8	111.6	—

Οι δείκται διά τόν γαιανθρακο και τά σιτηρά απέτελεσαν τούς κυριωτέρους παράγοντας ύφεσεως τού ναυλαρίθμου τού μηνός 'Ιανουάριον έξ. Τήν μεγαλυτέραν πτώσιν ένεφαντεν ό τών γαιανθράκων απόλεσσαν 9 μονάδας και κατελών ούτω εις τά 94.1, τό κατώτατον δηλαδή έπιπεδον από μακρού χρόνου. Τά σιτηρά κατέπεσαν εις τά 97.7, με ύποχωρησιν 1.9 μονάδων. Διά τά δύο ταύτα είδη φορτίων ο ναυλαρίθμος έμφανιζε συνεχή πτώσιν από τού παρελθόντος 'Οκτωβρίου. Αι ζαχάρεις, αιτινες κατά Δεκέμβριον είχον φθάσει εις τά 117.4, απώλεσαν τόν 'Ιανουάριον 13.7 μονάδας και τά μεταλλεύματα κατήλθουν εις τά 81.1, με ύποχωρησιν 11.9 μονάδων, έναντι τού Δεκέμβριου. Δύο μόνον είδη, ή ξυλεία και τά λιπασμάτα, ένεφανταν λογικήν τινα αυξήσιν, ένω τό θείον παρέμεινεν άμεταβλητον εις τά 94%. 'Ο κατ' είδη ναυλαρίθμος τού 'Ιανουαρίου έξ., έν συγκρίσει πρός τούς τέσσαρας προηγούμενους μήνας τού 1961, έχει ώς έξης:

	1961	1962			
Βασ. δείκτης ΕΙΔΗ	Σεπτ.	'Οκτ.	Νοέμ.	Δεκ.	'Ιαν.
125 Γαιανθρακες . . .	121.2	117.9	116.2	103.1	94.1
316 Γεννήματα . . . . .	106.3	107.9	106.6	99.6	97.7
150 Ζαχαρεις . . . . .	121.7	103.6	116.2	117.4	103.7
112 Μεταλλεύματα . . .	96.2	107.8	108.6	93.0	81.1
132 Λιπάσματα . . . . .	112.6	104.2	103.3	102.0	104.6
135 Ξυλεία . . . . .	108.7	107.9	105.7	92.8	96.0
30 Θείον . . . . .	114.8	—	118.5	94.5	94.0
1000 Μέσος όρος . . .	110.6	108.0	109.3	101.2	96.9

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### 'Εκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

«ΤΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ» (λιδ.) Χάρητον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Rion 'Ιανέρων δολ. 5.10, με 900 τ. έκφ.) σιν 60 σάντες, Μαρτ. 15 — 31. «ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιδ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνιαν δολ. 105.000 φίο, Μαρτ. 1 — 15. «ΝΟΣΤΟΣ» (δεξ.) Κόλπων 18.500 — γεννημάτων Δυτικήν 'Ιταλίων δολ. 4.25 φίο, Φεβρ. 1. «ΜΑΡΙΒΙΚΙ» (λιδ.) Κόλπων 8.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίων δολ. 6.50, με 900 τ. έκφ.) σιν 60 σάντες, Φεβρ. 23 — 28. «ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Κόλπων 10.50 τ. γεννημάτων δυτικήν 'Ινδιών 65/—, φίον άνατολικήν δάκτης 67/6, ένω δύο λιμένας ιδιαίς δάκτης 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλ. έκφ.) σιν, 2 — 20. «ΚΟΡΙΝΘΙΚΑ» Κόλπων 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο — Μόζι ρέιντζ δολ. 8.75, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. 12 — 24. «ΕΘΝΟΣ» Κόλπων 14.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνιαν δολ. 8.75, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Φεβρ. 26 — Μαρτ. 10. «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Κόλπων 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνιαν δολ. 8.75, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. 1 — 14. «ΑΥΓΗ» Κόλπων 13.500 τ. γεννημάτων ένα λιμένα 'Ιαπωνιας δολ. 8.75, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. 4 — 20. «ΗΛΕΚΤΡΑ» (λιδ.) Νόρδερν ρέιντζ 20.000 τ. γεννημάτων χύμα 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 5.60, ένω άπο Κόλπων 6.10, με 1.000 τ. έλ. έκφ.) κών, Μαρτίου. «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» Χάρητον ρόδος 20.000 τ. γαιανθράκων 'Ιαπωνιαν δολ. 7.15, έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. 10 — 31. «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (έτ. 'Εριτρα) Χάρητον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Λισασδών ή Λιτεύον δολ. 4, με 1.000 τ. έλ. έκφ.) κών, άρχας Μαρτίου. «ΠΙΝΤΑΡ» Κόλπων 10.000 τ. γεννημάτων ιαπωνικών λιμένων Μεσογείου δολ. 6.30, ένω 'Ατλαντικού 0.55, με 1.000 τ. ελ. έκφ.) κών, Μαρτίου. «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» (δεξ.) Κόλπων 12.000 τ. γεννημάτων 'Αμβρέσαν — Ρόττερνταμ ή Αυτοπετρόπαρο δολ. 3.75 φίο, Φεβρ. 21 — 28. «ΔΩΡΙΣ» Κόλπων 9.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.35, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτίου. «ΔΩΣΑ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικήν 'Ιταλίων δολ. 60.000 φίο, Μαρτ. 20 — 'Απρ. 12. «ΑΡΙΕ Χ.» (λιδ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνιαν δολ. 105.000 φίο, Μαρτ. 20 — 'Απρ. 5. «ΚΑΣΟΣ» Κόλπων 8.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.40, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτίου. «ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ» Χάρητον ρόδος 10.000 τ. γαιανθράκων Γιουγκοσλαβίαν δολ. 4.45, με 2.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτίου. «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικήν 'Ιταλίων δολ. 60.000 φίο, Μαρτ. 20 — 'Απρ. 15. «ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΤΖΤΣ» (λιδ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνιαν δολ. 105.000, φίο - στόσουεντ, Μαρτ. 20 — 'Απρ. 7.

«ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ» (λιδ.) Κόλπων 9.500 τ. άλευρων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 11.75, με 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, 'Απρ. 12 — 27. «ΕΥΗ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 5.90, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. — 'Απρ. «ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιδ.) Νίσαν 'Ορλέαντην 13.000 τ. γεννημάτων Λισασδών δολ. 4.75 φίο, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) σιν, Φεβρ. 23 — Μαρτ. 7. «ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (όνδουρ.) Κόλπων 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνιαν δολ. 10.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.50, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Φεβρ. 28 — Μαρτ. 10. «ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιδ.) Κόλπων 9.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.50, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Φεβρ. 24 — 'Απρ. 16. «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» Κόλπων 10.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.50, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. 10 — 24. «ΤΙΡΥΝΣ» (λιδ.) Κόλπων 10.000 τ. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 5.25, φίο - στόσουεντ, Μαρτ. 24 — 'Απρ. 16. «ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ» Κόλπων 13.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.50, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Μαρτ. 28 — 'Απρ. 3.

### 'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.700 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.90, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, 'Απρ. 15 — Μαΐου 5.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιδ. δεξ.) άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 26.000 τ. γεννημάτων Βορδόνη δολ. 6.75, έλευθ. έκφ.) κών, 'Απρ. 15.

«ΑΕΡΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν 14.000 τ. γεννημάτων 'Αμβρέσαν — Ρόττερνταμ ή Αμοτερταμ 14.000 τ. γεννημάτων 'Αμβρέσαν — Ρόττερνταμ 14.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.75 ένω δύο λιμένας 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Φεβρ. 20 — 28.

«ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ» (παν.) δύο λιμένας Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.75 ένω δύο λιμένας 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Φεβρ. 2 — 20.

«ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων άνατ. έκτην 1/55 — 1/56 — ένω δύο λιμένας 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, 'Απρ. 2 — 16.

«ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕ» (λιδ.) Βόρειον Ειρηνικόν 13.500 τ. κριθής 'Αμβρέσαν — Αμβρόγιον ρέιντζ δολ. 8, με 3.000 τ. έκφ.) σιν 'εγκρός - τέρμη, άρχας Μαρτίου.

«ΠΕΡΑ ΑΙ-ΛΑΝΤ» Βρετ. Κολομβίαν 13.000 τ. ένω λιμένες και γενικών ειδών (496.000 κ. π.) Αγγλίας δολ. 10.25, φίο - στόσουεντ, 'Απρ. 2 — 16.

«ΙΟΝΙΑΝ ΑΙ-ΛΑΝΤΕΡ» Βόρειον Ειρηνικόν 13.500 τ. γεννημάτων Νότιον Κορίνθου δολ. 6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, 'Απρ. 2 — 16.

«ΑΕΙΟΣ ΙΩΑΝΗΣ» Βρετ. Κολομβίαν 12.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.75 ένω δύο λιμένας 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, Φεβρ. 22 — 'Απρ. 5.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιδανού) Βρετ. Κολομβίαν 8.000 τ. γεννημάτων (τυμπά) Βενεζουέλαν δολ. 5.75, ένω 9.500 τ. φορτίου δολ. 5.30, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών, 'Απρ. 15 — 30.

### 'Εκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΑΓΑΠΗ» (Λιδάνου) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων, Καλλάδα ή Ματαράν δολ. 6.50, Φεβρ. 23 — Μαρτ. 3 — 17.

«ΟΥΑΙΤ ΡΙΒΕΡΑ» (παν.) Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 15.000 τ. γεννημάτων Καλλάδα και ή Ματαράν δολ. 6, συμπλήρωσιν άπο Μπάχιαν Μπλάγκαν 6.25, με 1.000 τ. έκφ.) σιν, Καλλάδα και 800 τ. είς Ματαράν, 'Απρ. 7 — 20.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) Βικτορίαν (Βραζιλίας) 9.500 τ. μεταλλεύματων Κωνσταντζαν 46 — φίο, 1.000 τ. φόρτ. — 1.000 τ. έκφ.) σιν, Μάρτιον.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» 'Αμβρέσαν — 'Αμβρόγιον ρέιντζ 13.000 τ. λιπασμάτων είς σάκκους Νότιον Κίναν 63/6, Σαγκάην 64/6, ένω Κίναν 65/6, φίο - στόσουεντ, Μαρτ. 5 — 26.

«ΕΥΑΝΔΡΟΣ» (Λιδάνου) Σουάνη 6.000 τ. γαιανθράκων Γέιοβαν — Σπέτζιαν ή Λιδόρνο 22 — φόρμη, Μαρτ. 20 — 'Απρ. 15.

### R. BALGIS

#### STEAMSHIP AGENT & BROKER

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

and other Companies

BEIRUT P.O.B. 806

el. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phones: 220.785-220.786

6. ά.φ.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» Λάδη Νουδέλλα 2.600 τ. κριθής Μαύρην Θάλασσαν 29/—, τέλη Φεβρουαρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Λάδη Νουδέλλα 1.400 τ. κριθής Μαύρην Θάλασσαν 29/—, ά.φ.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ» (Λιδάνου) Σουέζ 3.500 τ. τοιμέντων Γιάμπο 20/—, τέλη Φεβρ.

«ΗΛΙΑΣ Κ.ε Σαι Λισί (Ρεθίου) 700 τ. έσπαρτο Σφάξ 59/—, Μάρτιον.

«ΚΟΣΤΙΚΟΣ» (Λιδάνου) Μύκονον 4.500 τ. βωξίτου Ραγγούν 98/—, Φεβρ. — Μάρτιον.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιδάνου) Κρήτη 1.500 τ. έσπεριδοειδών Όδησσον δολ. 3.35, ά.φ.

«ΕΝΙΝΤ» (νορβ.) Θεσσαλία 3.000 τ. μεταλλευμάτων Νόρδεργχαρ 47/6, τέλη Φεβρουαρίου.

«ΚΟΣΜΑΣ» (γιουγκ.) Σφάξ 1.000 τ. φωσφάτων Θήνην 25/—, ά.φ.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» Ριγκίκαν 3.000 τ. ζυχάρεων Ματαράν δολ. 11.50, άψιν «Αντα-

φαγκάστα δολ. 12, φίο - στόσουεντ, 750 τ. φόρτ., 600 τ. έκφοσιν, Μαρτ. 10 — 24.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» Μαύρην Θάλασσαν 7.800 τ. γεννημάτων Πόρτ Σουδάν 36/—, ά.φ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ» (Λιδάνου) Γαλάτοι 2.400 κ.μ. ξυλείας Άλεξανδρειαν 36/— τό κ.π., φόρτωσις με τό άνοιγμα του παταρού.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιδάνου) Κωνστάντζαν 3.500 τ. ζυχάρεως Τζέδδαν 42/— και Χεζζίδαν 44/—, ά.φ.

«ΑΛΦΡΗΣΤ» (Λιδάνου) Κωνστάντζαν 2.000 τ. τοιμέντων Πόρτ Σουδάν 39/6 και 3.000 κ.μ. ξυλείας ίδιο τημή, άρχας Μαρτίου.

«ΟΑΓΑ» Κωνστάντζαν 1.650 τ. σιδηρών ράβδων Τρίπολιν (Λιδάνου) κατ' απο-

κόπην λίρας 2.700, άρχας Μαρτίου.

«ΠΥΘΑΓΟΡΙΟΝ» Κωνστάντζαν 2.000 τ. σιδηρών ράβδων Τρίπολιν (Λιδάνου)

λίρας 3.150, τέλη Φεβρίου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» Κωνστάντζαν 1.000 τ. άραβοσίτου και τοιμέντων Μάλταν λίρας 1.850, τέλη Φεβρίου.

«ΠΟΛΛΑ» ΙΙΙ Κωνστάντζαν 1.300 τ. άραβοσίτου και τοιμέντων Μάλταν λίρας 2.350, τέλη Φεβρίου — άρχας Μαρτίου.

«ΠΟΩΦΩ» (Λιδάνου) Νοβωράσικην 3.200 κ.μ. ξυλείας «Αγκάνα και Ραβέννον

33/— φίο, τό κ.μ., τέλη Φεβρίου.

«ΕΛΑΥΣΙΣ» Κωνστάντζαν 2.500 τ. άραβοσίτου Ραβέννον 35/3, παλάγκο - πα-

λάγκο, τέλη Φεβρίου.

«ΚΑΣΣΙΑΝ» Κωνστάντζαν 10.000 τ. ζυχάρεως εις σάκκους Λαττάκιο 18/6,

φίο - στόσουεντ, 900 τ. φόρτ., 750 τ. έκφοσιν, Φεβρ. 25 — Μαρτ. 5.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» Μαύρην Θάλασσαν 10.000 τ. μηχανικών και γενικών (475.000 κ. π.)

Ινδιαν λίρας 23.500, άψιν «Ινδονησίαν λίρας 27.500, ήλιαν Χαϊφάγη λίρας 28.000, με 750 λίρας έστρα δι» έκαστον πρόσθιτον λιμένα φορτώσεων και 1.250 λίρας

έπι πλέον δι» έκαστον πρόσθιτον λιμένα έκφοσις, φίο και στόσουεντ, Φεβρ. 26 —

Μαρτ. 10.

### 'Εξ Αυστραλίας, Ινδίας και 'Απω 'Ανατολής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τής έτ. «Λούζης») Μαργαρίκα 10.000 τ. μεταλλευμάτων Ριγίεναν — Τεργέστην, με άψιν Κωνστάντζαν ή Βάρναν 32/— φίο, 1.500 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοσιν, Φεβρίου.

«ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ» (λιδ.) Νιούκσταλ Νιούς 9.500 τ. γεννημάτων Λαρέντζ Μαρ-

κές ή Μπέιραν 56/3 ένα ή 58/9 δύο λιμένες, 500 τ. έκφοσιν «γκρές», Μαρτ. 26 — Απρ. 16.

«ΝΑΓΚΟΥΖΑΙΝΑ» (Λιδάνου) Μαντράς 4.600 τ. μεταλλευμάτων Μπουκά 54/6,

φίο, σιμος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΣΗΤΣΗΣ» Νέτιον Αύστραλιον ή Βικτωρίαν 11.500 τ. κριθής χύμα «Άμερερσον — Άμβούργον, ρέιντς 97/6, άψιν «Αγγλίαν 102/6, με 1.000 τ. έλιοτ, έκφοσιν», Απρ. 2 — 25.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΡΠΤΙΑΝΑ» Δυτ. Αύστραλιον 13.000 — 13.350 τ. γεννημάτων ισπανικών λιμένων Μεσογείου 55/—, έναν «Ατλαντικού 57/6, με 750 τ. έλ. έκφοσιν, Μαρτ. 5 — 24.

«ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΛΑ» Κούνησαντ 10.600 τ. ζυχάρεως «Αγγλίαν 82/6, έναν Άμπρεραν — Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ 80/—, με 1.000 τ. έλιοτ, έκφοσιν, Απρ. 9 — 30.

«ΕΤΗΝΟΣ» Φιλιππίνας 10.000 τ. ζυχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντς ή Κόλπον δολ. 6.20, ένα ή 6.45 δύο λιμένες έκφοσις, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοσιν, Μαρτ.

### 'Εκ παντοίων άλλων άγορων

«ΕΝΤΗΦΑΙΑΝΤ» (λιδ.) Λαρέντζ Μαρκές 20.000 τ. χρωμίου Βαλτιμόρην δολ. 6.75, με 1.000 τ. φόρτωσιν σφρ., 1.000 τ. έκφοσιν δολ. 1.30, Μάιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιδ.) Καλάθοι 13.000 τ. μεταλλευμάτων Κούστον δολ. 3.80, φίο, 1.200 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφοσιν, Φεβρ. 19 — 28.

«ΕΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Πόρτ Σουδάν 4.200 τ. γεννημάτων ειδόν ισπανικών λιμένων Μεσογείου κατ' άποκτήν, λίρας 5.500, ά.φ.

«ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ» ΙΙΙ (λιδ.) Μπουεντούρα 7.800 τ. ζυχάρεως εις σάκκους Νόρ-

δερη ρέιντς δολ. 5, φίο - στόσουεντ έναν Κόλπον 4.75, Φεβρίου.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» Τοκοπίλλαν 3.300 τ. νιτράτων εις σάκκους, «Οκλαντ — Σιδηνού και Μελδούρνην 102/6, φίο - στόσουεντ, 700 τ. φόρτ., 600 τ. έκφοσιν, Απρ. 25 — Μαΐου 20.

«ΣΕΙ-ΧΗΣ ΜΑΡΣΕΛΑ» (Λιδάνου) Ρεντί 7.500 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντζαν 35/6, με 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφοσιν, Μαρτ. 1 — 15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) Λαρέντζ Μαρκές 12.400 — 12.900 τ. άραβοσίτου χύμα Μόζι — Τόκο ρέιντς 63/9, άψιν «Ηετ Λόντον 62/— με 1.000 τ. έλιοτ, έκφοσιν, Μαρτ. 13 — 26.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) Ντόμπραν 12.000 τ. άραβοσίτου χύμα Μόζι — Γιοκο-

χέντρον 60/—, με 1.000 τ. έλιοτ, έκφοσιν, Μαρτ. 28 — Απρ. 15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τής έτ. «Λούζης») ένα - δύο λιμένες Βορ. ή Νοτ. Κουβάς 10.000 τ. ζυχάρεως εις σάκκους Ντάριεν — Σαγκάην ρέιντς, με φρίον Βαμπόρα — Ταρκούγη ρέιντς 86/3 φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. έλιοτ, έκφοσιν, Μαρτίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» Πόρτ Μούντο 13.500 τ. γαστονθάρκων Ιαπωνίαν δολ. 5, με 2.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοσιν, Μαρτίου.

### Άι χρονοναύλωσεις

«ΠΑΝΑΓΟΣ» (Λιδάνου) 10.075 τόνων ί.ω. (520.000 κ. π., 10½ — 11 μιλ., 7 — 8 τ. ντήξει και 1 έως 1½ τ. φούσι) ταξίδιον Νοτιού ή Ανατ. Αφρικής 16/—, παράδοσις Κολόμπο 14 — 31 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις άνωτ. άκτην Ποκιστόν.

«ΔΕΞΙΩΠΟ» 10.665 τόνων ί.ω. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ. 25 — 26 τ.

φιούλ) ταξίδιον Βορ. Αμερικής — «Απω Ανατολής δολ. 2.25, παράδοσις Βαλτιμόρην 26 Φεβρ. — 10 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

«ΕΛΛΗΝΗ» 15.448 τόνων ί.ω. (720.000 κ. π., 14½ μιλ., 43 — 45 τ. φιούλ) ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Ήνωσης Πολιτειών (άκτη Ατλαντικού) δολ. 2.30, παράδοσις Βρετ. Κολομβία 25 Απρ. — 25 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Νόρδερν

ρέιντς. «ΑΝΑΚΡΕΩΝ» 10.075 τόνων ί.ω. (522.000 κ. π., 10½ — 11 μιλ., 7 — 8 τ. ντήξει και 1 — 1½ τ. φούσι) ένα κυκλικόν ταξίδιον Λαρέντζ Μαρκές 14/—, παράδοσις Τσιτταγκόχη ή Τσαλναν, άρχας Μαρτίου.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ» (λιδ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ — 50% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 20.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ» (λιδ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς, 50% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 20.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιδ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Λιμένος Ιαπωνίας δολ. 5, Μαρτ. 10 — 25.

«ΕΜΕΡΤΑΝΤ ΝΑ-Ι-Τ» (σημ. Βρετ.) Περσικόν Κόλπον 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου διάλικην άνατολικότερον Σιγκαπούρης (έξιστοις Σαγκάης και Μαλαισίας) 30% έλαστον Σκέιλ, έξιν Βορειότερον Σιγκαπούρης (περιλαμβανομένων Σαγκάης και Μαλαισίας) 27½% έλαστον Σκέιλ, φίον Καράτσι 25% έλαστον Σκέιλ (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 1 — 15 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαστον Β.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 16 — 18.

«ΤΑΝΑΡΓΑ» (λιδ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 12.

«ΕΛΩΝΙΔΑΣ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 40% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 16 — 18.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (β. ταξίδιον) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Χάτητρας 50% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 18.

«ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ» Περσικόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ 50% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 23.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου (τημή φορτίου) Μπέιτ 27½% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 22.

«ΔΑΝΤΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ» (άγγλ.) Πανέρητον Κόλπον 35.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίας δολ. 4.93, Απρ. 1 — 15.

«ΟΡΟΚΟΣ Β.» Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ήπειρος 49½% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 25.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Βρετανίας 50% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 25.

«ΕΜΑΙΤΗ Α.» Καραϊβικήν 39.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ 40% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 10 — 20.

«ΚΕ-Ι-Π ΑΡΑΕΩΣ» Καραϊβικήν 17.500 τ. καθαρού πετρελαίου Ταντζόγκ Ούμπηαν 35% έλαστον Σκέιλ, Φεβρ. 1.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιδ.) Καραϊβικήν 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 23.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παναμάν 39% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 4.

«ΠΑΡΝΗΣ» Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ Η.Μεσόγειος 45% έλαστον Σκέιλ, Φεβ. 8 — 18.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΣΕΤΣ» (λιδ.) Σιδώνα 23.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 61½% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβρ. 27.

«ΠΕΙΝΤΕΛΗ» Καραϊβικήν 37.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ 50% έλαστον Σκέιλ, Φεβ. 12 — 22.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ» (λιδ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 42½% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβ. 24 — 28.

«ΑΙ-ΟΝΙΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 35% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβ. 1.

«ΣΠΗΝΤΟΥΑΙΗ» (λιδ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβ. 2.

«ΜΑΡΙΒΗΝΑΣ» (λιδερ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 35% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβ. 4.

«ΜΑΡΛΙ» Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 42½% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβ. 5.

«ΟΡΑΙΟΝ ΚΟΜΕΤ» (σημ. άμφερ.) Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 30% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Φεβ. 24.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» Μαύρην Θάλασσαν 16.500 τ. καθαρού πετρελαίου Κόντινεντ (ιδιαιτέρω δροι), Φεβ. 1.

### NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.

THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING

NAVAL CONTRACTORS

TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P.O. BOX 1067

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, Labour Contractors, Boiler Scaling, Ballast Tanks and Cargo



"Ηνοιξεί ένα νέον κεφάλαιον εις τὰ σχέδια, διὰ δεξαμενόπλοια μὲ τὴν βάστισιν τοῦ 48.000 DWT. Αστα Μαρού Ναυπηγήσεως ISHIKAWAJIMA - HARIMA HEAVY INDUSTRIES Co., LTD. Αντὸ τὸ κατάλληκτικὸν πλοίον περιλαμβάνει ειδικάς διαστάσεις σαράφους, αἱ ὅποιαι προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα ἐνῷ περιορίζουν τὰ ἔξοδα κατασκευῆς. Μήκους μόνον 205 μέτρων, ἐν συγκρισει μὲ τὰ 213 μέτρα τῶν συνήθων δεξαμενόπλοιών τῆς ίδιας κλάσεως, βάρους ἐπιτυγχάνει οἰκονομίαν καὶ εἰς τὸν χάλυβα τοῦ σκάφους. Μία μικροτέρα ἀναλογία λεπτότητος ὑπερικατά τὴν ἀδυναμίαν ἐκ τοῦ μιτροτέρου μήκους καὶ ἡ βολβωειδής πρώρα βελτιώνει τὴν ισχὺν προωθήσεως. Τώρα η IHI συοπεύει νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ δυναμικὸν σχέδιόν της διὰ τάνκερ 49.000 DWT μέχρι 130.000 DWT εἰς τὸ λιαν προσεχές μέλλον.

## Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co., Ltd.

ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΩΝ: 2, 1-CHOME, ΟΗΤΕΜΑΧΙ, CHIYODA-KU, TOKIO, ΙΑΠΩΝΙΑ. ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ Δ/ΣΙΣ: "IHIANNEX TOKYO."

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ:

ΔΟΝΔΙΝΟΝ : AUDREY HOUSE, 5-7 HOUNDSDITCH, LONDON E. C. 3 • ΝΕΑ ΥΌΡΚΗ : ROOM NO 2042, 50 BROAD STREET, NEW YORK, 4 N.Y.  
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ : ROOM NO 1125, CENTRAL BUILDING, PEDDER STREET - HONG KONG

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή N. Αμερικῆς	29	1946	εἰς Γένοβον ἀπὸ 5 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ἐτόλικα»	43	7314	διπλήθε Γίθραλτάρ 31 Ιαν. διὰ Χαβάνων
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Οσεανικα»	57	11630	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Γίθραλτάρ
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	ἔφθ. Αμβούργον 20 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιοτρίχτη	43	7228	ἀνεκ. Όραν 20 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ἔφθ. Χάπτον ρόδες 18 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώζη»	55	8450	ἔφθ. Μπάνδανγκαρ 17 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	ἀνεκ. Κιουρασάο 6 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πιλόν από 14 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Yioi Δ. Παντελέοντος	11	4248	ἄρχοντες Πέραμα ἀπὸ 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	ἔφθ. Βρέμην 19 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ηαρ. Μελαχροινός & Yioi	35	1217	ἀνεκ. Πειραιά 18 Φεβρ. διὰ Πόρτο Τόρρες
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Μουνδρέας	10	2286	ἔφθ. Χάιφαν 14 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ἔφθ. Οζάκαν 9 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	ἀνεκ. Αγκάνα 1 Φεβρ. διὰ Δυρράχιον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμάς	29	3963	ἔφθ. Καλκούτταν 22 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιον»	44	7150	ἔφθ. Τζακσονβίλλα 12 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 15 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γ. Φουτουλάκης - N. Νοταράς	21	2725	ἀνεκ. Πόρτο Σαΐδ 15 Φεβρ. διὰ Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	ἀνεκ. Πειραιά 26 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΑΓΓΚΥΡΑ	πανομεική εταιρία	35	3724	ἔφθ. Πειραιά 6 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	Mix. Βασιλείδης	43	7180	εἰς Αμπελάκι 8 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	ἀνεκ. Γκέραλτον 22 Φεβρ. διὰ Σουέζ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	ἔφθ. Χούλλα 16 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	ἀνεκ. Νεάπολιν 19 Φεβρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	ἔφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	έτ. «Πασιφίκη»	42	7227	ἔφθ. Μορμουγκάο 15 Φεβρ.
ΑΘΑΛΟΝ	έτ. «Ἄλιος»	45	14000	διπλήθε Γιθράλταρ 21 Φεβρ. διὰ Περού
ΑΘΑΛΟΣ	έτ. «Λαιμπρίαν»	44	7271	ἀνεκ. Φρπόρτ (Μπαχ.) 15 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΑΘΩΣ II	έτ. «Άλιξη»	40	4674	ἔφθ. Αλεάνδρειαν 21 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΟΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» A.E.	45	3805	ἔφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ'	έτ. «Ιμπότες»	43	7197	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 12 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Ακούληα»	57	8184	ἔφθ. Βανκούμερ 15 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	ἔφθ. Χαινάγκι 8 Φεβρ.
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Σάρονικη»	61	14431	ἀνεκ. Βανκούμερ 12 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Ἀπολόλο»	46	7331	ἀνεκ. Γόνδιναν 14 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	ἀνεκ. Κολούμπια ρίθερ 11 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Λάμπρωρα»	42	7191	διπλήθε Παναμάν 11 Φεβρ. διὰ Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Ἀλεμάτη»	59	9720	ἔφθ. Βαμπόνα 12 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	ἔφθ. Λαύριον 16 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής - Ανδρεάδης	44	7207	ἀνεκ. Φούρικι 9 Φεβρ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Ναιτζίαν»	42	7181	εἰς Κυνοσούραν 12 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7266	ἀνεκ. Λονδίνον 21 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόδια»	53	7563	ἀνεκ. Βανκούμερ 14 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΛΙΚΙΟΣ	έτ. «Αλικιούς»	43	7037	ἔφθ. Νεκοτόσα 5 Φεβρ.
ΑΛΚΑΜΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	ἀνεκ. Μπάρσαν 20 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαδίτη»	43	7272	ἔφθ. Λισσαδώνα 20 Φεβρ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	ἀνεκ. Τζιμπούτη 18 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΤΑΙΡ-Π. (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	ἀνεκ. Μπανιόλι 17 Φεβρ. διὰ Μόρφου Μπαϊν
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσατ. Φράγκτερ»	53	12897	ἔφθ. Γένοβον 18 Φεβρ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέσμαρ»	42	7286	ἀνεκ. Αύγουστουν 11 Φεβρ. διὰ Κούδαν
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σλή Γκράντιαν»	43	8426	ἔφθ. Νεκοτόσα 5 Φεβρ.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 10 Φεβρ. διὰ Μπρίζπορτ
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Σάδερλαντη»	43	8444	ἀνεκ. Μπάρσαν 20 Φεβρ. δι' Αιλ οφ Γκραίν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	ἔφθ. Ταιπάλη 14 Φεβρ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15700	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 20 Φεβρ. διὰ Γκιζόν
ΑΜΦΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7258	ἔφθ. Τοικάδη 8 Φεβρ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	ἔφθ. Γκάλθεστων 19 Φεβρ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	ἀνεκ. Λορέντζο Μαρκές 20 Φεβρ. διὰ Τοιταγκούκ
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζη»	55	8519	ἀνεκ. Ν. Ορλεάνην 17 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΣΤΑΓΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	ἀνεκ. Μόζι 20 Φεβρ. διὰ Κούδαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαμπος & Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Αμέρερσαν 18 Φεβρ.
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάιμθα»	43	7187	ἔφθ. Βενετίαν 16 Φεβρ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	διπλήθε Παναμάν 12 Φεβρ. διὰ Λά Γκουαίρα
ΑΝΔΡΕΑΣ B. (δ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	ἀνεκ. Πόρτλαντ (Με) 20 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΑΝΔΡΕΑΣ X.	έτ. «Ηρακλῆς»	19	1320	ἔφθ. Καλκούτταν 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πατοφίκο»	43	7230	διπλήθε Παναμάν ἀπὸ 10 Ιαν. διὰ Τόκιο
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλούς»	33	2362	ἀνεκ. Αγιον Φραγκίοκον 12 Φεβρ. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκασ»	45	7149	ἔφθ. Αντζελες ἀπὸ 26 Ιαν. διὰ Τόκιο
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	διπλήθε Παναμάν ἀπὸ 10 Ιαν. διὰ Τόκιο
ΑΝΝΟΥΛΑ Δ.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	ἀνεκ. Αγιον Φραγκίοκον 12 Φεβρ. διὰ Κούδαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	ἔφθ. Αμερερνταμ 31 Ιαν. διὰ Κανοκάδα
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	ἀνεκ. Ν. Παγκόγια 19 Φεβρ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	ἔφθ. Νόρε 22 Φεβρ. (δι' Αίλ οφ Γκραίν)
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόδζο»	59	24716	ἔφθ. Σέταν 16 Φεβρ.
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιασάρο»	36	2175	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 15 Φεβρ. διὰ Καράτοι
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιβαλάνη»	43	8717	ἔφθ. Βανκούμερ 10 Φεβρ.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ ΚΟΥΑΙΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεννόιανο»	61	12000	ἀνεκ. Μομπάσα 9 Φεβρ. διὰ Σιγκαπούρων
ΑΝΤΟΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Αντ. Μιχάλου»	43	2937	ἔφθ. Βαλτιμόρην 10 Φεβρ.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντίνεντολ»	44	7108	εἰς Οζάκαν ἀπὸ 22 Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΑΝΤΟΝΙΟΣ II	έτ. «Νταρντόρο»	57	11041	εἰς Τεργέστων ἀπὸ 1 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΑΞΙΟΣ	A. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	ἀνεκ. Ποίρι Ρούπερτ 8 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιανή»	57	9541	ἀνεκ. Ν. Παγκόγια 19 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	ἔφθ. Ντάκαρ 17 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπνευτη»	58	10392	ἔφθ. Ντάκαρ 19 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπνευτη»	57	10376	ἔφθ. Μαδέρα 21 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπνευτη»	58	10391	ἀνεκ. Σίδνευ 20 Φεβρ. διὰ Ντάκαρ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δή Όσεανφάριγκ»	61	13553	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 16 Φεβρ. δι' Όλλανδιαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κανοπούς»	57	11897	ἀνεκ. Τασικόρη 11 Φεβρ. διὰ Τουάψη
ΑΡΤΙΜΑΘΕΙΑΣ	K. Χαλκιδ.	45	3861	ρυμουλκεὶ 22 Φεβρ. τὸ «Σαλαμάνα» διὰ Ρεσίφε
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Είρηνικός» A.E.	44	7243	ἀνεκ. Λαζαρέας ἀπὸ 22 Ιαν. διὰ Τόκιο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Mix. Καρανεύρων	37	6704	ἀνεκ. Χαβάνων 15 Φεβρ. δι' Αντιλλας
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	ἔφθ. Πόρτ Πιρι 17 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	43	7227	ἔφθ. Ντάκαρ 19 Φεβρ.
ΑΡΚΑΙΑ (ὑπερωκ.)	έτ. «Γκρήκ Λάιν»	31	20256	ἔφθ. Σίδνευ 20 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΡΜΑΓΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	ἔφθ. Χούστον 14 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	43	8527	ἔφθ. Χούλλ 17 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμαρ»	46	6951	ἔφθ. Λαζαρέας 10 Φεβρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	ἀνεκ. Καζανέλαγκαν 18 Φεβρ. διὰ Χούλλ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άσομνια»	61	9443	διπλήθε Λάδεντη 13 Φεβρ. διὰ Κόλπον Μεζικού
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	εἰς θεσιν 35.6 Β.-15.34 Δ. 'Ιαν. 31, διὰ Ντουμπρόβνικ
ΑΡΤΕΜΙΟΝ	έτ. «Ιω. Αύγερινός κλπ.	44	7176	ἀνεκ. Σπάττη ἀπὸ 23 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ'	έτ. «Μαριτίμα»	60	10050	ἔφθ. Νουέβιτας 31 Ιαν.
ΑΡΧΟΝ	έτ. «Πρωτεύες»	45	7250	ἀνεκ. Μπέιρα 7 Φεβρ. δι' Αγιον Βικέντιον
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Άσημι»	39	1007	ἀνεκ. Πειραιά 26 Φεβρ. διὰ Κωνι
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Σκάδη»	45	7253	ἔφθ. Βανκούμερ 7 Φεβρ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκιοτίς»	41	7013	ἔφθ. Χιροσίμα 15 Φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙΕΣ	έτ. «Αλκαρίας	43	7176	ἔφθ. Λός Αντζελες 10 Φεβρ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	Έκτωρ Δρακούλης	43	12624	ἀνεκ. Ν. Ορλεάνην 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Πιούνταίτεντ Κρόσ»	58	20854	διπλήθε Παναμάν 18 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	21039	ἀνεκ. Σάντος 7 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	ἔφθ. Σαλβαδόρ 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΤΟΡ				ἔφθ. Ναγκόγια 19 Φεβρ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10145	άνεχ. Ναγκόγια 19 Φεβρ. διά Βανκούθερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 19 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	άνεχ. Άγ. Φραγκίκον 14 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	άνεχ. Βανκούθερ 7 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑ-ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ. διά Μίζουσίμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	άνεχ. Αμβούργον 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Φρημάντλ 16 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	όνεχ. Γένοβαν 10 Φεβρ. διά Κούθαν
ΑΤΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	διπλήθε Κυν) πολιν 14 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ρηπόμπλικη	53	13675	έφθ. Βιλμπικτών (Ν.Κ.) 18 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμ Τρανσόπορτ»	60	29741	έφθ. Φρημάντλ 16 Φεβρ.
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπήθερ»	56	10312	άνεχ. Πειραιά 15 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες όπο 25 Ιαν. δι' Οσάκαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρσουέρτε»	43	7235	διπλήθε Τάιλ όφ Μπάνκ 9 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Αλμα»	36	5795	έφθ. Αγ. Βικέντιου 21 Φεβρ. (διά Ν. Ύόρκην)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνη	61	10700	άνεχ. Λονδίνον 16 Φεβρ. διά Κέν Γουέστ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέρο Βιτα»	55	10507	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Κούθαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. Έθν. Γραμμ. Ελλ. Αμερ.	27	21329	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 20 Φεβρ. διά Νασσάου
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	ΣΤ. Νίρχος	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	58	21215	άνεχ. Ντουμάν 11 Φεβρ. διά Μπόταν Μπαίν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική Α.Ε.	46	2025	διπλήθε Κυν) πολιν 13 Φεβρ. διά Γαλάται
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. Καράτοι 19 Φεβρ. διά Πόρτ Ελλαζαμπεθ
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένον»	53	12897	διπλήθε Κυν) πολιν 17 Φεβρ. διά Σουηδίαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	έτ. «Σιρίκορι»	41	6339	έφθ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρίν «Ηγκλ»	54	17857	εις Ρόττερνταμ όπο 14 Μαΐου 1961
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Κούρε 21 Φεβρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτούμαντε»	52	11547	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Αγιον Φραγκίκον 10 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	έφθ. Μπαντιράμα 16 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 19 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	Ίω. Θεοδωράκοπουλος	44	7258	διπλήθε Παναμάν 11 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΒΟΥΗ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	εις Σύρου όπο 30 Ιαν.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργε Πειραιά όπο 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΗ (Αγίνερ)	ΣΤ. Χανδρή	52	16355	άνεχ. Αντεν 15 Φεβρ. διά Σίδνεϋ
ΕΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	εις Λονδίνον υπό παρακλήθην
ΙΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 12 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Κων) πολιν 16 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΓΕΡΓΙΤΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7564	έφθ. Σιενφουέγκος 10 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλης	48	1529	άνεχ. Πειραιά 15 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Λαμπρής	31	967	έφθ. Μόμπι 19 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Γράτος	44	7176	έφθ. Λαγούσταν 20 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΣΕΡΑΤΟΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	έφθ. Γλασκώθην 5 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Γκέστας»	43	7273	έφθ. Πειραιά όπο 27 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Χάλιφαξ 14 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	ΣΤρ. Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Ντακάρ 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πατούφικο»	42	7142	έφθ. Ριο Ιανέριο 19 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Καρολίνη»	43	7238	έφθ. Παναμάν 21 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Τακιδάρο»	43	8513	έφθ. Ντακάρ 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Κόμπε 12 Φεβρ. διά Γκόσα
ΓΙΑΚΟΡΙΑ	έτ. «Αστούρια»	52	8129	άνεχ. Κόμπε 19 Φεβρ. διά Δυτικήν Ιταλίαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7265	έφθ. Χούλι 21 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7132	εις Σαν Ναζαρ, υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Μιντατλάντικη»	43	7229	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν 20 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓΜ	έτ. «Βίλα Νόδα	57	9173	άνεχ. Καράτοι 19 Φεβρ. διά Δυτικήν Ιταλίαν
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Χούλι 21 Φεβρ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ρόμπιλο ντέ Όρο»	62	15300	εις Σαν Ναζαρ, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ (δ.)	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΙΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	έφθ. Τσουγκοίν 15 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαν Γιούνιτι»	52	20667	έφθ. Τοκογιάμα 19 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. ΣΤ. Νίρχου .....	55	20432	έφθ. Σιγκαπούρην όπο 25 Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Γκλέντ»	52	13262	άνεχ. Πειραιά 16 Φεβρ. διά Τουάφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλαν Γκλέν»	53	13255	άνεχ. Βιλελμάχαφεν 7 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝ (δ.)	έτ. «Σινού Μπαιν»	56	21064	άνεχ. Σιγκαπούρην 4 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝ (δ.)	έτ. «Μπέλμαντη»	57	24883	έφθ. Τοκογιάμα 21 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΖ (δ.)	έτ. «Κίγκ Γουάλ Μπαιν»	57	26031	άνεχ. Μένα Αμπούλλα 15 Φεβρ. διά Πούλο Μπούκομ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διπλήθε Σουεζ 30 Ιαν. διά Περο, Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΤ (δ.)	έτ. «Μπόλγκαρι»	43	12808	άνεχ. Μένα Αμπούλλα 15 Φεβρ. διά Πούλο Μπούκομ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορτ»	52	20657	διπλήθε Σουεζ 30 Ιαν. διά Νοδορωσιούκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ ΓΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλαν Μήντη»	53	13459	άνεχ. Αυτορέταμ 16 Φεβρ. διά Χάμποτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλαν Ντέ λέ»	52	13320	άνεχ. Ντακάρ 15 Φεβρ. διά Νοδορωσιούκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Γάρος»	49	10862	έφθ. Αμέρεσαν 20 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΤ (δ.)	έτ. «Μέφιος»	43	10449	εις θεον 46.48 B.-6.33 Δ., Φεβρ. 20, διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαν Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν όπο 15 Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΓΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. 'Οσεάνικ»	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν όπο 13 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	άργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Γουόρλαν Θρίφτη»	43	12800	άργει Σκαραμαγκάν όπο 1 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ. διά Χιλήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Γιουκόνι»	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Θιλήν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	Π. Καλλιμανούπούλου	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Θιλήν
ΔΑΝΑΗ	Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	διπλήθε Σουεζ 19 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Βανκούθερ 8 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΔΕΛΦΟΙΝ	έτ. «Χιαν»	45	7259	έφθ. Μπρισμπάιν 20 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μάδμενη»	45	7252	έφθ. Γένοβαν 17 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδιλας»	59	9350	άνεχ. Βανκούθερ 19 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μεργαρώνη	40	5006	έφθ. Καστάνα 19 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Πάλμω»	44	7255	άνεχ. Ναγκόγια 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΔΗΜΑΝΙ	έτ. «Παντολέων»	44	7265	άνεχ. Πιοκοχάμαν 16 Φεβρ. διά Μανιλάν
ΔΗΜΟΣ	«Σιππιγκ Ντεβελόμπεντη»	61	16349	διπλήθε Σουεζ 19 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9327	άνεχ. Ταϊβαγκτάο 19 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Ταϊβαγκτάο 21 Φεβρ. διά Κούθαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ελευθέριου & Σιά	29	4524	έφθ. Σαλβαδόρ 17 Φεβρ.
ΔΙΑΜΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	Δημαδός - Γκιούλης	44	7243	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 16 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΔΙΡΟΦΟΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεχ. Τα μπ 13 Φεβρ. διά Πόρτλαντ («Ορ.)
ΔΙΡΟΦΟΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Λουσπεκ 15 Φεβρ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Λίβερπουλ 21 Φεβρ. διά Κούθαν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ	έτ. «Κάνονπους»	60	13335	έφθ. Σάν Λορέντζο (Βενεζ.) 17 Φεβρ.
ΔΙΡΟΦΟΣ	έτ. «Διρφύου	43	7280	έφθ. Γιοκοχάμαν ρόδς 15 Φεβρ.
ΔΙΣΚΟΣ	έτ. «Σκάλι»	44	7258	έφθ. Σιγκαπούρη 16 Φεβρ. διά Τσιμπούτι 15 Φεβρ.
ΔΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΔΟΞΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	έφθ. Σαλβαδόρ 17 Φεβρ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΔΥΡΟΦΕΑ	Mih. Καραγεώργων	25	3297	άνεχ. Τάιν 20 Φεβρ. διά Νόντην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13111	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Φεβρ. διά Τσιμπούτι
ΕΩΝΟΣ	έτ. «Ντρέικη»	56	10328	άνεχ. Κερσιπάλγκαν 11 Φεβρ. διά Βαλτιμόρου
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελληράνορ»	56	10530	έφθ. Μοντεβίδεο 11 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νούέρο Μόντο»	41	7289	έφθ. Γκάλβεστων 10 Φεβρ.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	έφθ. Αστόρια 8 Φεβρ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαργκό»	44	7210	άνεχ. Πειραιά 18 Φεβρ. διά Βαλτικήν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αντρια»	48	8420	έφθ. Τόκιο 1 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμάνια»	43	7213	διπλήθε Παναμόν 8 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	εις θεον 7.35 N.-77.30 A. Φεβρ. 12 διά Τζιμπούτι
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	εις Τζιμπούτι
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανόν - Πρίντεζη	21	1549	εις Πειρ

ΕΛΙΣΑΒΕΤ	όδ. Μαζαράκη	22	3553	ύργει Πέραμα όποιο 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	εφθ. Ν. 'Υόρκην 17 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ'. Χρ. Λαζαρός	43	7176	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 20 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	εφθ. Καράτο: 18 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	εφθ. Τσαλναν 18 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8650	εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΙΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	εφθ. Κόρραμασχ 18 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφούμεντο»	39	5219	διπλής Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Σάφφι
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	διπλής Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	ανεχ. Βαλτιμόρων 20 Φεβρ. διά Νταμάμι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	φθανει Πειραιά 1 Μαρτ. (εφθ. Σαθόνα 17 Φεβρ.)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	εφθ. Καλκούτταν 22 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	ανεχ. Κων(πολι) 16 Φεβρ. διά N. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	εφθ. Βομβάνη 12 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	διπλής Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά N. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Ε.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	ανεχ. Νάουρου υ 1 Φεβρ. διά 'Αμπερντν
ΕΑΠΙΣ	Π. Πριντεζης	19	1492	ανεχ. Πειραιά 6 Φεβρ. διά Σφάζ
ΕΑΠΙΣ	έτ. «Καστόμαλη»	44	8541	ανεχ. Μπακία Μπλάγκα 3 Φεβρ. διά Γκουαίρα
ΕΑΠΙΣ Π.	έτ. Πριντεζη	38	2265	ανεχ. Σεδίλλην 20 Φεβρ. διά Αλεξανδρέππαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γράφο Αζούλ»	42	7058	ανεχ. Θρηνάτην 20 Φεβρ. διά Βιρυττόν
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)	έτ. «Πιο Κάριμπη»	44	10173	ε.ε. Έμρον, υπό παραλαβήν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράΐζ»	45	8404	εφθ. Ι.ειραία 5 Φεβρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	εις Γύδηναν 1 Φεβρ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	ανεχ. Βαλτιμόρων 20 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Ερκιουλεζ»	58	30332	ανεχ. Βαλτιμόρων 16 Φεβρ. διά Χιέρρο
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρην. - Σταθάτος	44	7198	εφθ. Μάντζεστερ 3 Φεβρ.
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	όδ. Σάρδην	41	857	εις μεταφράσ Μεσογείου
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγ. Π. Νομικός	43	7199	εφθ. Ναγκόγα 20 Φεβρ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοςοκ»	58	9385	εφθ. Αγ. Θραγκικούν 21 Φεβρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λατος	46	8604	αργει Κυνόδουραν όποιο 12 Αύγ. 1961
ΕΡΜΙΟΝΗ	Οίκος Κουλουκουντή	43	7247	εφθ. Κόμπη 10 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμωσοκ»	59	9584	ανεχ. Ναγκόγια 13 Φεβρ. διά Δυτ. ακτήν H.P.A.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	αργει Κυνόδουραν όποιο 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπάραρες»	44	7276	ανεχ. Κιουραδά 11 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΕΣΠΙΕΡΟΣ	όδ. Γ. Δομεοτίνην	57	10689	ανεχ. Σεμαίνουν 14 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Η	«Οκεανοπόρος» Α.Ε.	34	1716	ανεχ. Ραβέντην 10 Φεβρ. διά Πλότσε
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Παπά - Ελευθεριάδην	17	3976	εφθ. Κουβέντη 10 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Μαντοβάνηρο»	43	8393	διπλής Κων(πολι) 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΥΒΟΙΑ	Οίκος Χανδρήν	54	11209	ανεχ. Βανκούβερ 13 Φεβρ. διά Βατούμ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	έτ. «Καλζά»	56	10053	ανεχ. Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	ανεχ. Σάντος 17 Φεβρ. δι' 'Αντονίνα
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	εφθ. Μπακία Μπλάγκαν 19 Φεβρ.
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	έτ. «Στάκο»	43	7244	εφθ. Χούστον 18 Φεβρ.
ΕΥΗ	έτ. «Μοντέρευν»	43	8397	έρθ. Κάρδιφ 5 Φεβρ.
ΕΥΗΝΟΣ	παναμακήν έταιρια	43	7176	διπλής Παναμάν 16 Φεβρ. διά Σαίν Τζών
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	εφθ. Κόμπη 21 Φεβρ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9656	διπλής Παναμάν 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9800	ε.ε. θεοίς 34.46.Ν.-166.17 Δ. Φεβρ. 13 διά Βαλτιμόρων
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διπλής Παναμάν 16 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	εφθ. Νέαν 'Υόρκην 14 Φεβρ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	εφθ. Γόκοκ Κόγκ 19 Φεβρ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλής Ούζαν 20 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	ανεχ. Αμδεύργον 8 Φεβρ. διά Θλώριδα
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη»	43	8432	εφθ. Δάντσικ 6 Φεβρ.
ΕΥΡΤΑΣ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	ανεχ. Τόκιο 1 Φεβρ. διά Λός - Αντζελες και Κούβαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	
ΕΥΧΑΡΙΣ				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντην»	61	10900	
ΖΕΡΜΑΤ	έτ. «Κηφισοιά»	43	8578	
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακομάρη»	43	7214	
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρενιεζ»	30	1569	
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	
ΗΡΑ	έτ. «Ναδιέρραι»	43	7218	
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίων»	57	10316	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρδίνα»	43	7236	
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μπι»	42	6997	
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντετζόυμα»	43	7117	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	Σπ. Πολέμης	43	7188	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	έτ. «Λός Πέλρας»	43	7167	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Σπ. Πολέμης	43	7086	
ΘΕΟΦΑΝΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7232	
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	έτ. «Επορτ Κέρριερ»	43	8465	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ναδιέρραι»	44	7250	
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	
ΘΥΡΛΟΣ	έτ. «Νίκην»	44	7232	
ΘΩΜΑΣ Α.	ότ. Αθανασιάδης	37	1113	
ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. Χανδρήν	57	9746	
ΙΘΑΚΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8466	
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λίναρες»	44	7154	
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. «Σπηράτη»	43	8371	
ΙΩΗΑΝ.	έτ. «Φράνκο»	38	1333	
ΙΩΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΤΕΡ	έτ. «Τραφαλγκάρη	56	10410	
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Κριοτομπάλη»	44	7176	
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΟΑΡΕΡ	έτ. «Μαύψαρ»	66	10442	
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΒΕΛΕΡ (δ.)	έτ. «Τράνονπορτ»	53	15826	
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΓΓΙΤΕΡ	έτ. «Κριοτομπάλη»	44	7198	
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννων»	26	2873	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκερτάς»	45	7204	
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Γιών Δ. 'Ιννγλεσ'	42	7035	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΣΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνάν κλη.	44	10441	
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	
ΚΑΒΑΛΛΑ	έτ. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ»	57	10122	
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρτη Τάνκερς»	60	14076	
ΚΑΛΑΜΑΙ	Mix. Καραγώρης	32	4633	
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλ..»	43	8390	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχολίνης»	44	7198	
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ . . . . .	έτ. «Τράμπο» . . . . .	55	8798	άνεκ. 'Αστόρια 13 Φεβρ. δι' 'Αμδούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	έτ. «Τράμπο Τοάρτεριγκ» . . . . .	54	8003	διπλήθε Παναμάν 6 Φεβρ. διά Σαγκάπων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	Α.Ε. «Πάλμα» . . . . .	40	5032	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λίμπονο» . . . . .	43	7281	άνεκ. 'Αντερ 17 Φεβρ. διά Βομβάνην
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	έτ. «Τράπεζη» . . . . .	42	6782	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ . . . . .	έτ. «Αγία Καικιλία» . . . . .	60	8717	άνεκ. Τακόραντι 8 Φεβρ. διά Βαλτιμόρουν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρίρο» . . . . .	43	7176	διπλήθε Ούζαν 14 Φεβρ. διά Βουβάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΗΣ . . . . .	έτ. «Νέα Τύχη» . . . . .	44	7123	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ . . . . .	έτ. «Εθέρμα» . . . . .	58	8961	έφθ. Χούστον 17 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ . . . . .	Α. Παπαδάκης . . . . .	43	7189	έφθ. Βατιλιμόριον 14 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ Λ. . . . .	έτ. «Ελανόβατλ» . . . . .	61	13342	διπλήθε Παναμάν 10 Φεβρ. διά Κόμπε
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ . . . . .	έτ. «Κρίνα» . . . . .	57	9460	άνεκ. Σαγκάπων 11 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ . . . . .	έτ. «Μαρεμπρέσσα» . . . . .	44	7139	διπλήθε Ντόρερ 1 Φεβρ. διά Φάλιουθ
ΚΑΡΟΛΙΝΑ . . . . .	έτ. «Στροβίλι» . . . . .	43	7163	έφθ. Κόπης 22 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ . . . . .	έτ. «Ρεγγίνα» . . . . .	44	7243	άνεκ. 'Αγ. Φραγκίσκον από 5 Δεκ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ . . . . .	«Κάσος» Α.Ε. . . . .	39	5215	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρέσς
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	έτ. «Πολυμύρα» . . . . .	43	7312	άνεκ. Μόζι 10 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	αδ. Γρατσού . . . . .	44	7198	άνεκ. Μόζι 16 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	έτ. «Κάνοποντς» . . . . .	60	10494	άνεκ. Μόζι 20 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μαρεγκούρο» . . . . .	44	7155	άνεκ. Νέαν Υόρκην από 13 Φεβρ. 1961
ΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .	έτ. «Πατοίφικο» . . . . .	45	7349	άνεκ. Βανκούμπερ 21 Φεβρ. διά Μάντεστερ
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Γκουάκα» . . . . .	44	7242	άνεκ. Κοκούμιπο 8 Φεβρ. διά Βακαγίαμα
ΚΕΑ . . . . .	έτ. «Μονφόρτε» . . . . .	58	13921	άνεκ. Ντογκές από 27 Ιαν. διά Καραβίκην
ΚΕΙ-Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Βαλντέρα» . . . . .	58	12193	διπλήθε Παναμάν 2 Φεβρ. διά Οζάκαν
ΚΕΙ-ΠΙ ΒΑΜΒΑΚΑΣ . . . . .	έτ. «Σκαρντάνα» . . . . .	42	7265	άνεκ. Λιβερπούλ 18 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΚΕΙ-ΠΙ ΒΕΝΕΤΙΚΟ . . . . .	έτ. «Κάλλαρο» . . . . .	44	7244	εις Νέαν Υόρκην από 13 Φεβρ.
ΚΕΙ-ΠΙ ΔΡΕΠΑΝΟΝ . . . . .	έτ. «Μερίντα» . . . . .	44	7123	άνεκ. Μόζι 30 Ιαν. διά Βανκούμπερ
ΚΕΙ-ΠΙ ΡΙΟΝ . . . . .	έτ. «Οσεάνικα» . . . . .	44	7120	εις Όλανδιαν, υπό συμπληρώμαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κάνοπονς» . . . . .	61	10494	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγυκομπέντας» . . . . .	57	25183	διπλήθε Κων. πολίν 15 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΕΡΤΗΣ . . . . .	έτ. «Στροβίλι» . . . . .	43	7159	άργει Πειραιά από 29 Μαΐου 1958
ΚΕΦΑΛΛΗΝΗ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) . . . . .	άδ. Τυπάλδου . . . . .	25	1816	διπλήθε Σουεζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	έτ. «Πριμέρα» . . . . .	59	24333	έπιστ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 8 Φεβρ. διά Πειραιά
ΚΙΡΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	έφθ. Λιβερπούλ 20 Φεβρ.
ΚΙΡΚ ΘΗΣΕΥΣ . . . . .	Μ. Νομικός . . . . .	56	8429	έφθ. Σασέμπου 18 Φεβρ.
ΚΙΡΚ ΜΙΝΩΣ . . . . .	έτ. «Θοσέντης» . . . . .	57	9153	άνεκ. Γιοκοχάμαν από 27 Ιαν. διά Βανκούμπερ
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) . . . . .	Μ. Νομικός . . . . .	58	11156	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΚΛΑΣΣΙΚ . . . . .	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	56	23232	άνεκ. Σπάττα από 27 Ιαν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΚΛΕΑΡΧΟΣ . . . . .	έτ. «Μπελμάρο» . . . . .	44	7190	έφθ. Κιελών 31 Ιαν.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) . . . . .	Μ. Μαρκαντωνάκης & Yioi . . . . .	35	946	άνεκ. Πειραιά από 25 Ιαν. διά Γυαλί
ΚΟΡΑΗΣ . . . . .	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» . . . . .	58	22129	διπλήθε Σουεζ 20 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΡΑΛΙΑ ΗΙΙ . . . . .	έτ. «Πρωτεύς» . . . . .	43	7207	άνεκ. Πειραιά 11 Φεβρ. διά Κατάνην
ΚΟΡΦΗ . . . . .	άδ. Γ. Δομεστίνη . . . . .	28	1595	άνεκ. Ρίο Ιανέον 16 Φεβρ. διά Νεκοτόσα
ΚΟΡΦΙΟΝ . . . . .	άδ. Γκοδάρη . . . . .	43	7242	άργει Αμπελάκι από 1 Σεπτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	άνεκ. Λός Αντζελες 10 Φεβρ. διά Πρόδιντενς
ΚΟΡΙΝΟΙΚ . . . . .	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ» . . . . .	43	8685	έφθ. Μπράκε 19 Φεβρ.
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δετ.) . . . . .	έτ. «Πόρτλαντη» . . . . .	59	10914	άνεκ. Βαλτ. μόρνην 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	έτ. «Χόμη» . . . . .	57	30332	άνεκ. Λονδ.νον 21 Φεβρ. διά Τάιν
ΚΡΗΤΗ . . . . .	έτ. «Άστρορολόυ» . . . . .	44	7250	έφθ. Τρίνινταντ 13 Φεβρ.
ΚΡΟΝΟΣ . . . . .	Ν. Κονδύλης . . . . .	44	7207	έφθ. Πειραιά 6 Φεβρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	έτ. «Σαν Θεονάντο» . . . . .	41	6756	έφθ. Βανκούμπερ 14 Φεβρ.
ΚΥΝΟΣ . . . . .	έτ. «Διάμ. Πατέρας» . . . . .	59	9360	άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ . . . . .	έτ. «Σάν Σεαλίοι» . . . . .	57	13909	εις Βαρκελώνην, υπό παραλαβήν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Τάνκερ φάναν» . . . . .	44	2902	έφθ. Γένοβαν 10 Φεβρ.
ΚΥΜΑ . . . . .	έτ. «Κάνοπονς» . . . . .	54	10860	έφθ. 'Ειδονμάσουθ 17 Φεβρ.
ΚΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Μαροσούερτε» . . . . .	42	7248	διπλήθε Παναμάν 16 Φεβρ. δι' Όραν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .	έτ. «Εκοριάλη» . . . . .	44	7292	έφθ. Λονδίνον 21 Φεβρ.
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΩ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	45	3794	έφθ. Βανκούμπερ 20 Φεβρ.
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΩ . . . . .	έτ. «Αύρας» . . . . .	56	9086	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 15 Φεβρ. διά Καλκούτταν
<b>ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΕΙΑ</b>				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	έτ. «Ολιοφάνη» . . . . .	43	6888	έφθ. Βενετίαν 20 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	έφθ. Νευσίτιας 29 Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. . . . .	έτ. «Κονκισταντόρ» . . . . .	45	7157	έφθ. Μαρμουγκάσ 17 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ . . . . .	έτ. «Μπάτικι» . . . . .	44	7214	διπλήθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Ίω. Θεόδωρακοπούλος . . . . .	57	10044	διπλήθε Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	έτ. «Μιχαλινός» . . . . .	45	7176	διπλήθε Πειραιά 26 Φεβρ. δι' Οδοσούον
ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	έτ. «Κωατίπης» . . . . .	44	7263	άνεκ. Τόκιο 5 Φεβρ.
ΛΑΔΩΝ . . . . .	άδ. Λώης . . . . .	56	8474	άνεκ. Τζιμπούτι από 21 Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.) . . . . .	έλληνικά υμφέροντα . . . . .	39	395	διπλήθε Λίζαρπτ 22 Φεβρ. διά Γουώρενποιντ
ΛΑΚΟΝΙΑ . . . . .	έτ. «Αιλάντερς Σίππι» . . . . .	43	8462	άνεκ. Πράπορ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. δι' Αμστερνταμ
ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.) . . . . .	άλεξάτος - Δουκάς . . . . .	25	964	άνεκ. Σερβί ουνέρων από 2 Ιουλ. 1961
ΛΑΜΥΡΑ . . . . .	έτ. «Αττικά» . . . . .	60	14431	άνεκ. Γιοκοσούραν 9 Φεβρ. διά Ντάϊρεν
ΛΑΜΥΡΙΣ . . . . .	έτ. «Πεντρέγκαλη» . . . . .	45	7242	διπλήθε Τόκιο από 25 Ιαν. διά Λιβερπούλ
ΛΑΜΥΣ . . . . .	έτ. «Καλλάρο» . . . . .	43	7084	άργει Κυνόσουραν
ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ . . . . .	έτ. «Πρωτεύς» . . . . .	43	7229	άνεκ. Λός Αντζελες 5 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΟΜΠΟΡΓΚ (δ.) . . . . .	Παναγάκος - Δευτεραίος . . . . .	22	2201	διπλήθε Παναμάν 12 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μυρινέλλα» . . . . .	45	9918	άργει Παναμάν 22 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΛΕΡΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	άνεκ. Μίδδλεσεμπρο, υπό παραλαβήν
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ . . . . .	έτ. «Βιαδεντούρα» . . . . .	56	10048	άνεκ. Παναμάν 14 Φεβρ. διά Σάν Πέντρο
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	έτ. «Καμπινό» Α.Ε. . . . .	43	6766	διπλήθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΛΗΝΤΟ (δ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	53	12577	άνεκ. Ν. Όρεάνον 10 Φεβρ. (διαταγάς)
ΛΙΔΗ . . . . .	έτ. «Αργώ» . . . . .	11	1459	άνεκ. Νέαν Υόρκην 21 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .	Λιλή Κ. Μιχάλου . . . . .	43	7291	άνεκ. Σουεζ 16 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ Κάριμπο» . . . . .	44	7285	διπλήθε Παναμάν 15 Φεβρ. δι' Άτλαντικον
ΛΙΝΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Πόρτολού» . . . . .	44	1339	έφθ. Πειραιά
ΛΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Μαρβιέντο» . . . . .	60	14302	άνεκ. Παναμάν 13 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΛΙΟΓΑΙΩΝ . . . . .	έτ. «Ριο 'Αζούν» . . . . .	44	8536	άνεκ. Μόζι 15 Φεβρ. διά Πόρτ Πιρι
ΛΟΝΤΟΝ . . . . .	έτ. «Μαρλόγκρο» . . . . .	38	2588	έφθ. Αμεριτερνταμ 20 Φεβρ.
ΛΟΥΔΙΑΣ . . . . .	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν» . . . . .	43	8395	έφθ. Μόζι 22 Φεβρ.
ΛΟΥΚΙΑ . . . . .	Στ. «Ελευθερόπολης» . . . . .	28	2288	διπλήθε Κων. πολίν 16 Φεβρ. διά Κάλιαρι
ΛΟΥΡΓΟΣ . . . . .	έτ. «Σπλέινς Σίππι» . . . . .	43	8434	έφθ. Πρόδιντενς 11 Φεβρ.
ΛΟΥΣΥ . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	57	7583	άνεκ. Αύγουστον 19 Φεβρ. δι' Αμβέρροαν
ΛΥΚΑΙΩΝΤΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	58	27526	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Μπαντόρ Μασούρ
ΛΥΚΑΙΩΝ . . . . .	έτ. «Μαρόπο» . . . . .	58	27466	έφθ. Ναγκόγια 19 Φεβρ.
ΛΥΚΑΙΩΝ ΔΙΑΒΑΝΟΥ (δ.) . . . . .	έτ. «Λιδανος» Α.Ε. . . . .	45	7281	άνεκ. Λός Αντζελες από 28 Ιαν. διά Καλλάο
ΛΥΚΑΙΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	60	13742	άνεκ. Τρινκούμαλι 16 Φεβρ. διά Μπρεμέρχαφεν, υπό συμπληρώμαν
ΛΥΚΑΡΑΚΙ . . . . .	έτ. «Αντ. Παπαδάκης» . . . . .	42	7044	έφθ. Τόκιο 8 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ . . . . .	έτ. «Μανδράκι» . . . . .	45	7201	άνεκ. Βρέσπην 4 Φεβρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΜΑΝΤΩ . . . . .	Ν. Εύσταθίου . . . . .	55	8526	έφθ. Πόρτ Σουδάν 15 Φεβρ.
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ . . . . .	έτ. «Ελληνική εταιρία» . . . . .	30	772	διπλήθε Σιγκαπούρη 15 Φεβρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μίραδάλλες» . . . . .	60	18889	έφθ. Κόμπη 15 Φεβρ.
ΜΑΡΟΑ . . . . .	έτ. «Γιουρόπο» . . . . .	43	10449	έφθ. Αμεριτερνταμ 15 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Μάρθα» . . . . .	34	4162	άνεκ. Τρινκούμαλι 16 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. ΜΑΡΙΑ Κ. ΜΑΡΙΑ Λ. ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΨΜΠΟΥΛΗ ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ ΜΑΡΙΑ ΣΥΝΑ ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΣ ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη» . . . . .	61	9300	έφθ. Μπρεμόναμποττελ 7 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. ΜΑΡΙΑ Κ. ΜΑΡΙΑ Λ. ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΨΜΠΟΥΛΗ ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ ΜΑΡΙΑ ΣΥΝΑ ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΣ ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μάννα» . .			

ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	.....	14216	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 25 'Ιαν. 1961
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	.....	5237	διπλήθε Κων) πολιν 2 θερ. διὰ Κυνοτάντζαν
ΜΑΡΙΓΟ	.....	7147	ἀνεκ. Κιέλον 17 θερ. διὰ Γδύνιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	.....	61	ἀνεκ. Ναγκόγια 18 θερ. διὰ Σασεμπο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	.....	9221	ἀνεκ. Βενετίαν 17 θερ. διὰ Πόρτ "Αρθουρ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	.....	11577	εφθ. Σφαζ 10 θερ.
ΜΑΡΙΤΣΑ	.....	8942	εφθ. Αμβούργον 11 θερ.
ΜΑΡΚΟΣ	.....	4537	εφθ. Μπουένος "Αὔρες 12 θερ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	.....	7033	εφθ. Νορβεγία (Λι.) 13 θερ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	.....	20827	εφθ. Μαλάγα 18 θερ.
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	.....	2817	εἰς Θεσσ 31.46 B.-61.20 Δ., θερ. 11 δι' Αύγούσταν
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ	.....	7369	εφθ. Βανκούβερ 14 θερ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	.....	9125	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 9 θερ. διὰ Βανκούβερ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	.....	9168	εφθ. Χαδάναν 16 θερ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	.....	5500	ἀνεκ. Ταρακάν 18 θερ. διὰ Χοινάγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	.....	8906	εφθ. Κόμπε 15 θερ.
ΜΑΣΤΕΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	.....	7471	διπλήθε Κων) πολιν 18 θερ. διὰ Βορβάν
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ	.....	7282	εφθ. Θεσσαλονίκην 17 θερ.
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)	.....	836	εργει. Περάμα απὸ 7 'Οκτ. 1958
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	.....	6144	εφθ. Λιθέρπολ 17 θερ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	.....	9168	εφθ. Πειραιά 28 θερ.
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	.....	2081	εφθ. Μόζι 19 θερ.
ΜΕΝΙΤΕΣ	.....	7262	ἀνεκ. Πούλο Μπουκόμ 21 θερ. διὰ Κουβέιτ
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	.....	7198	ἀνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 14 θερ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	.....	8433	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 12 θερ. διὰ Βανκούβερ
ΜΙΜΙΝΑ	.....	14431	ἀνεκ. Λιθέρπολ 20 θερ. διὰ Ν. Όρλεάνην
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	.....	9200	ἀνεκ. Θεούταν 17 θερ. διὰ Χαδάναν
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	.....	9855	εφθ. 'Αλεξάνδρειαν 3 θερ.
ΜΙΤΣΑ	.....	1552	ἀνεκ. Χολτενάν 20 θερ. διὰ Στεττίνον
ΜΙΧΑΗΑ	.....	7216	εφθ. Θεσσαλονίκην 14 θερ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	.....	1503	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 18 θερ. διὰ Μανίλαν
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	.....	7249	εφθ. Α' δελιδάρια 21 θερ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	.....	8046	εφθ. Βαλτιμόρων 16 θερ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	.....	22129	ἀνεκ. Κόμπε ἀπὸ 18 'Ιαν. διὰ Σαμπιτ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	.....	7027	διπλήθε Παναμάν 20 θερ. διὰ Κούθαν
ΜΙΧΑΛΗΣ	.....	7176	εφθ. Μπέλφαστ 31 'Ιαν.
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	.....	7375	ἀνεκ. Πόρτ Κεμπλά 14 θερ. διὰ N. Καλπονίαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	.....	10013	εφθ. Μόζι 22 θερ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	.....	7190	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 θερ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	.....	10061	εφθ. Μασαλίαν 22 θερ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	.....	2709	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 θερ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	.....	9957	διπλήθε Ασσόπλιν 20 θερ. διὰ Βενετίαν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	.....	9345	διπλήθε Κων) πολιν 17 θερ. διὰ Χαδάναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	.....	13152	εφθ. Χολτενάν 20 θερ. διὰ Στεττίνον
NANTIN	.....	2854	εφθ. Θεσσαλονίκην 14 θερ.
ΝΑΞΟΣ	.....	7066	εφθ. Α' δελιδάρια 21 θερ.
NATA	.....	7228	εφθ. Ελλήνων 3 θερ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	.....	7247	εφθ. Ιανικών 22 θερ.
ΝΑΥΤΙΑΟΣ	.....	2492	εφθ. Συγκαπούρων ρόδες 7 θερ. διὰ Κουδέτ
ΝΕΔΩΝ	.....	7264	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 9 θερ. διὰ Δυτ. ἀκτὴν Η.Π.Α.
ΝΕΠΤΟΥΝ	.....	7068	εφθ. Ρότερνταν 21 θερ.
ΝΗΡΕΥΣ	.....	5205	ἀνεκ. Λότσελες ἀπὸ 24 'Ιαν. διὰ Καλάο
ΝΗΡΙΤΟΣ	.....	8443	εφθ. Αμβέρσαν 20 θερ.
ΝΗΡΙΤΟΣ	.....	14204	εφθ. Γένοβαν 3 θερ.
ΝΗΣΙΣ	.....	7255	εφθ. Ιανικών 13 θερ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	.....	7230	εφθ. Βοστώνην 14 θερ. δι' Αϊγυπτον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	.....	7176	εφθ. Χάπιπτον ρόδες 20 θερ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	7244	εφθ. Μοντεβίδεο 15 θερ. διὰ Χούλλα
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	.....	7203	εφθ. Μπουένος "Αὔρες 19 θερ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	.....	7203	εἰς Οδσσόναν ἀπὸ 10 'Οκτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	.....	7216	ἀνεκ. Συγκαπούρων ρόδες 10 θερ. διὰ Σουεζ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	.....	7216	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 θερ. δι' Ινδονησίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	.....	6279	εφθ. Χούλλα 29 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	.....	7278	ἀνεκ. Ν. Όρλεάνην 15 θερ. δι' Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	.....	7198	διπλήθε Κων) πολιν 19 θερ. διὰ Μεσόγειον
ΝΙΜΟΣ	.....	7190	εφθ. Κυνόσουραν 23 θερ. (πρὸς παροπλισμόν)
ΝΙΟΒΗ	.....	7248	ἀνεκ. Σταλόνδαν 20 θερ. διασταγάς)
ΝΟΡΑ	.....	7290	εφθ. Οζάκαν 23 θερ.
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	.....	10235	εἰς θεσιν 23.28 B.-110.55 Δ., θερ. 14 διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	.....	10904	διπλήθε Κων) πολιν 19 θερ. διὰ Μεσόγειον
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	.....	12723	εἰς Χάρπον 15 θερ. (διὰ Κιουραδό)
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	.....	10662	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 θερ. δι' Ειδονυμάσουθ
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	.....	12191	εφθ. Αμστερνταν 18 θερ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	.....	9341	ἀνεκ. Χαδάνα 17 θερ. διὰ Μανζανίλλο
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	.....	12139	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 θερ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΩΝΕΣ	.....	8630	ἀνεκ. Χονολουδούν ἀπὸ 27 'Ιαν. διὰ Νιγκάτα
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΑΣΣΕΣ	.....	8639	ἀνεκ. Σάντος 14 θερ. διὰ Παρανάγκουα
ΝΟΡΟ ΝΕΙΤΖ	.....	3694	εφθ. Αμβούργον 5 θερ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	.....	15200	διπλήθε Παναμάν 7 θερ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΟ ΧΑΙ'ΝΕΣ	.....	15200	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	.....	7251	εφθ. Λατάκια 15 θερ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	.....	12556	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 θερ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	.....	30235	ἀνεκ. Βαλτιμόρων 13 θερ. διὰ Χιέρρο
ΝΤΙΑ	.....	2865	ἀνεκ. Κολόμπο 16 θερ. διὰ Ραγγούν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	.....	9030	ἀνεκ. Τζιμπούτι 9 θερ. διὰ Ντάιρεν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	.....	9953	εφθ. Βανκούβερ 18 θερ.
ΝΤΟΡΙΚ	.....	7128	εφθ. Οζάκαν 14 θερ.
ΝΤΟΡΟΣΣΕΤ	.....	10396	ἀνεκ. Σεμαίνουν 21 θερ. δι' Ανατολ. ἀκτὴν Η.Π.Α.
ΝΥΜΦΑΙ	.....	7276	διπλήθε Κων) πολιν 8 θερ. διὰ Κυνοτάντζαν
ΝΥΜΦΗ	.....	8251	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 θερ. διὰ Μπάρρων
ΞΕΝΩΦΩΝ	.....	7120	διπλήθε Κων) πολιν 2 θερ. διὰ Βατούμ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	.....	2059	εφθ. Λατάκια 6 θερ.
ΟΘΩΝ	.....	9367	εφθ. Νεάπολιν 11 θερ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	.....	7217	διπλήθε Παναμάν 12 θερ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΛΓΑ	.....	9217	διπλήθε Κων) πολιν 15 θερ. διὰ Μεσόγειον
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	.....	996	ἀνεκ. Κεπι Τάουν 15 θερ. διὰ Καναρίους
ΟΛΥΜΠΟΣ	.....	7176	ἀνεκ. Λιοσσόβνα 14 θερ. διὰ Ν. Ύρκην
ΟΜΟΝΟΙΑ II	.....	2863	εφθ. Μόζι 17 θερ. διὰ Μαιζούρου
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	.....	7213	εφθ. Τερέστην 7 θερ. (ἐπισκευαί)
ΟΝΤΡΥ	.....	7132	διπλήθε Παναμάν 18 θερ. διὰ Τάμπαν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	.....	5960	εφθ. Ριγιέκαν 21 θερ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	.....	7258	ἀνεκ. Χαδάνα 29 'Ιαν. διὰ Καρντένας
ΟΡΜΟΣ	.....	9894	εφθ. Καλκούτταν 5 θερ.
ΟΡΣΑ	.....	7861	ἀνεκ. Χάπιπτον ρόδες 17 θερ. δι' Ιταλίαν
ΟΡΦΕΥΣ	.....	7229	ἀνεκ. Κόμπε ἀπὸ 25 'Ιαν. διὰ Λός Αντζελες
ΟΡΦΕΥΣ	.....	7152	εφθ. Βενετίαν 7 θερ.
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	.....	5942	ἀνεκ. Ν. Ύρκην 17 θερ. διὰ Λά Σέιμπα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	.....	5972	εφθ. Μπάκιναν 19 θερ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	.....	7251	εφθ. Γιοκοχάμαν ἀπὸ 19 'Ιαν.
ΟΣΣΑ (δ.)	.....	7210	ἀνεκ. Χούστον 15 θερ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	.....	7194	ἀνεκ. Αδελαΐδαν 17 θερ. διὰ Ντώρμπαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	.....	10966	εφθ. Ρίο 'Ιανέριο 19 θερ.
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	.....	23232	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδες 5 θερ. διὰ Μοντεβίδεο
ΠΑΙΑΝ	.....	8570	ἀνεκ. Κατάνην 10 θερ.
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	.....	2203	ἀνεκ. Μόζι 13 θερ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΑΝΑΓΙΑ	.....	8394	ἀνεκ. Αλεξάνδρειαν 18 θερ. διὰ Χουστον
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	.....	9360	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 θερ. δι' Αρούμπαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	.....	23607	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 θερ. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	.....	16250	ἀνεκ. Τζιμπούτι ἀπὸ 28 'Ιαν. διὰ Μόζι
ΠΑΛΛΗΝΙΚΑ ουμφέροντα	.....	8474	

ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεκ. Λός "Αντζελες από 29 Δεκ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραδίας	43	7176	άνεκ. Σαιν Τζών 14 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Γκουινάτρο»	44	7251	άνεκ. Ιαρακάν 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	Δράκος -X- Πατέρας	43	7176	άνεκ. Σαβάννα 17 Φεβρ. διά Γκάλβεστον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεκ. Κιουρασάο 13 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλιούζον»	57	10747	διπλήθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Βαυμόνα
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	διπλήθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεκ. Μένα Σαούδ 12 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Τρανσόπορτέσιον»	43	7254	εις Τόκιο 12 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκίτα»	43	7149	διπλήθε Κωνγκού πολιν από 22 'Ιαν. διά Νοθορωσικον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	έτ. «Κορφίτα»	09	633	εις Πειραιά από 23 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Πειραική» Ν.Ε.	43	1640	έφθ. Λαττάκια 12 Φεβρ.
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεκ. Τρινιντάντ 12 Φεβρ. διά Πόρτο 'Αλλέγκρε
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλορα»	61	15156	διπλήθε Παναμάν 6 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	έφθ. Σάντος 19 Φεβρ.
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	άνεκ. Σπιττή 11 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλήθε Ντόβερ 22 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΠΑΤΡΙΣ (λάννερ)	άδ. Χανδρή	50	18400	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλιος»	56	9972	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Οθερον Φράύτερ»	61	10680	έφθ. Βανκούμερ 18 Φεβρ.
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	24520	άνεκ. Περο κόν Κόλπον 21 Φεβρ. διά Μένα 'Αμπουλλά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. Βερυτώ	43	7176	έφθ. Σουέζ 20 Φεβρ. (διά Βηρυττόν)
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	άνεκ. Μένα 'Αμπουλλά 13 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 18 Φεβρ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Μαροεσάνο»	56	24502	άνεκ. Μένα 'Αμπουλλά 20 Φεβρ. διά Μένα έλ Άχμαντι
ΠΕΡΑ ΚΡΗΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8472	εις Τόκιο 12 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	άνεκ. Ν. 'Ορλέανην 12 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8465	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΠΕΡΑ ΣΗΗ	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	έφθ. Αλικάντε 17 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Νικ. Λιβανός	62	10025	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 19 Φεβρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Σιενφουσύκος 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	έφθ. Ελεσίνη 17 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Yiol Π. Γουλανδρῆ	44	6422	άνεκ. Αγούσταν 19 Φεβρ. διά Όδοςόν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεκ. Λός "Αντζελες 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γουλανδρῆ	43	7282	διπλήθε Πόρτ Σαίδ 18 Φεβρ. διί 'Αμβέρσαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Μαροεσάνο»	58	23607	άνεκ. Πούλο Μπούκεν 6 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πινελόπη»	45	6712	έφθ. Χάμπτον ρόδες 19 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούντο»	61	10072	διπλήθε Κωνη πολιν 9 Τεβρ. διά Νοθορωσικον
ΠΗΤΕΡ Λ.	N. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Φεβρ.
ΠΙΝΤΑΡ	'Iw. Γ. Π. Λιβανός	61	13379	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ.
ΠΛΑΤΑΝΗ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	μιλλια νοτιών Σάρτρ Ποίγι 21 Φεβρ. διί 'Αμβέρσαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Λέο»	25	4528	έφθ. Χόγκ Κόγκ 12 Φεβρ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	διπλήθε Σουέζ 9 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	Καρρά	53	12513	άνεκ. Αμβούργον 14 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ	«Π. Β. Παντελῆς, Λτδ.»	44	7185	έφθ. Ριο Γκραντες 15 Φεβρ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Π. Β. Παντελῆς, Λτδ.»	54	6320	διπλήθε Αγιον Β.κεντον 18 Φεβρ. διί 'Αμβέρσαν
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	έφθ. Βενετίαν 4 Φεβρ.
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρωνα»	43	7258	άνεκ. Πειραιά 18 Φεβρ. διά Κούβαν
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεκ. Λός "Αντζελες από 13 'Ιαν. διά Ναγκόγια
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπερίτιν»	43	7122	έφθ. Χαδάναν 9 Φεβρ.
ΠΟΛΥΚΤΥΡ	Οίκος Δρακούλη	44	8543	έφθ. Γλασκώνη 18 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Χιμότε 3 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλαντά»	57	9797	άνεκ. Πούλο Μπουκομ 20 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεκ. Μπαχρέιν 3 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	έπ. Νουέβιτας 12 Φεβρ.
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 16 Φεβρ. διά Χούλλ
ΠΟΠΗ	παναριέ εταρία	11	1599	άνεκ. Σεμρούνηκε 15 Φεβρ. διά Σαδόνα
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέρα Γρανάδα»	45	7267	άνεκ. Λός "Αντζελες 14 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΡΟΕΔΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Χαμπτον ρόδες από 19 'Ιαν.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995	έφθ. Αδελαΐδα 15 Φεβρ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεκ. Φλώσιγκ από 14 'Ιαν. διά Κούβαν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	διπλήθε Παναμάν 1 Φεβρ. διά Κόμπε
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Άλλαρι»	55	16718	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Κούβαν
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστατης»	43	7225	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 30 'Ιαν. διί 'Αμβέρσαν
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Raf. Μελαχροίνδς & Yiol	21	1515	διπλήθε Κωνη πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσσόνειον
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	άνεκ. Κόμπε 13 Φεβρ. διά Γκουαγιάμας
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	έφθ. Βέρα Κρούζ 9 Φεβρ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμίας»	38	5910	εις Λιθερουόν από 19 'Ιαν.
ΡΑΙΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άνεκ. Μορμουγκάς 9 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΡΕΑ	έτ. «Τριτώνι»	44	7153	άνεκ. Τακοράντι 16 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Σουάντον 17 Φεβρ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύμαιος»	44	7229	διπλήθε Αγιον Βικέντιον 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέονις»	44	7131	έφθ. Ταϊταγκόκ 15 Φεβρ.
ΡΙΤΑ	έτ. «Σιγύλα»	25	1412	άργει Πέραμα από 1 Σεπτ. 1959
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Α. ΛΑΙΤΟΝΕ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεκ. Πειραιά 26 Φεβρ. διί 'Οδοσόδον
ΡΟΓΟ	έτ. «Αγιαλόνκο»	44	7239	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κωνασταντινούπολιν 20 Φεβρ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστερν Σπή»	55	21028	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 Φεβρ.
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρουθην»	37	2348	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Καναδάν
ΡΟΥΛΑ	Mix. Καραγιώργης	33	6850	δηλώθε Μπαναμ 5 Φεβρ. διά Κόνακρυ
ΡΥΜΟΣ	έτ. «Καλδόμπε»	57	10316	δηλώθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Περο. Κόλπον 5 Φεβρ. διά Ματσουγιάμα
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεκ. Αμβέρσαν 30 'Ιαν. διά Ροζάριο
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	Χαλκίδας	40	6992	έφθ. Αγ. Οραγκιόκον 8 Φεβρ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μπιοκάύ»	44	7176	έφθ. Κωνσταντζαν 11 Φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	Yiol Δ. 'Ιγγλεσ	43	7268	άνεκ. Παύλο Μπούκομ 13 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	έφθ. Κωνσταντζαν 20 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεκ. Ρεσιφ 16 Φεβρ. διά Τρινινατ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σάντα Καικικία»	60	8772	άνεκ. Μασσαλίαν 18 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	παναμακιέ εταρία	36	1151	έφθ. Ρουέν 20 Φεβρ.
ΣΑΡΙΖΑ	Yiol Σ. Σιγάδα	43	7176	άνεκ. Παύλο Μπούκομ 13 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Νουέρα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Φεβρ. διά Χιλήν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεκ. Ραβένα 15 Φεβρ. διί 'Αλεξάνδρειαν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διδώ»	28	1660	έφθ. Νοθορωσικον 7 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	43	7231	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Κούβαν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Βασιλίοι»	55	16241	έφθ. Τόκιο 4 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Βισταμόρες»	58	13910	άνεκ. Τόκιο 9 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΣΕΙΡΡΑΙ	Σ. Σικιαρίδης	43	8501	έφθ. Κολόπου 13 Φεβρ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Σάν Σεισλίο»	43	7275	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 Φεβρ. διά Χιλήν
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Βικαλθέρο»	58	13921	άνεκ. Ναγκόγια 16 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	6725	δηλώθε Σουέζ 13 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Κάιζερ»	44	7252	έφθ. Τουφ 5 Φεβρ.
ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Βαλένθια»	43	7136	δηλώθε Παναμάν 11 Φεβρ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΣΚΥΤΑ	έτ. «Αλάθαστρος»	42	6907	άνεκ. Ραβένα 21 Φεβρ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II	έτ. «Σουνίδιον»	44	7176	άνεκ. Σπάτλ 10 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ	έτ. «Καμαρον»	18	849	άνεκ. Ναγκόγια 16 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517	δηλώθε Σουέζ 13 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	έφθ. Τουφ 5 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Εξέλιοροι»	57	10398	δηλώθε Παναμάν 11 Φεβρ. διί 'Ιαπωνιαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Σπάρταν»	44	8247	έφθ. Πόρτλαντ (Όρ.) 14 Φεβρ.

ΣΠΑΡΤΙΑ		έτ. «Σπαρτιά»	30	1572	άνεκ. Βενετίαν 15 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΣΠΙΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεκ. Αμβέρσαν 7 Φεβρ. διά Σαδάνναν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		Ίω. Λάτος	26	5648	άνεκ. Πειραιά 19 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΣΠΥΡΟΣ ΗΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεκ. Μόλι 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλον»	56	8878	έφθ. Βανκούμερ 17 Φεβρ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 10 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανσόπατοφικά»	43	7255	διπλής Πόρτ Σαΐδ 17 Φεβρ. διά Λιθερπουλ
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ		έτ. «Τρασδίλι»	43	7167	άνεκ. Όδοσσών 20 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεκ. Τόκιο από 15 Δεκ. διά Μαϊζούρου
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα»	43	7156	άνεκ. Λεμπούνα 10 Φεβρ. διά Φρπτάσιν
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	άνεκ. Χαδάνα 14 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΑΝΑΙΣ		έτ. «Τρακάναι»	59	2847	έφθ. Γάνδην 18 Φεβρ.
ΓΑΣΤΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Άρούμπαν 14 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανοκοντινεντάλη»	56	20332	άνεκ. Προβίντενς 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΙΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τοάιαμ»	44	7184	έφθ. Βανκούμερ από 22 'Ιαν. διά Ν. 'Υόρκην
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βαγκίκη»	42	7513	άργει Παλέρμο από 2 'Απρ. 1961
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Λιθερπουλ 20 Φεβρ.
ΤΗΑΜΕΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεκ. Λές 'Αντζελες 14 Φεβρ. διά Καλλάδο
ΤΗΝΟΣ		Οίκος Δρακούλη	43	8479	άνεκ. Χονολουλού 3 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΤΟΞΩΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	έφθ. Χονολουλού 27 'Ιαν. διά Ν. 'Υόρκην
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Σκάου»	42	7242	διπλής Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟ (δ.)		έτ. «Τρανοπατοφικ»	56	4380	άργει Κυνόσουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Τρανσπετρόλη»	30	9243	έφθ. Α'άρχους 19 Φεβρ.
ΤΡΙΚΕΡΙ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	διπλής Παναμάν 9 Φεβρ. διά Πειραιά
ΤΡΙΝΙΤΥ		Ίω. Αύγερινος κλπ.	44	7247	έφθ. Βανκούμερ 18 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)		έτ. «Γιντέλιτη»	57	10493	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΤΡΙΤΟΝ		έτ. «Τρόπικο»	54	12131	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Σάν Ντιέγκο
ΥΔΡΑΙΟΣ III		όδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Παναμάν 20 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		Βερίτας Α.Ν.Ε.	38	5239	άνεκ. Χαδάναν 27 'Ιαν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ. «Μαραθώνη»	43	8587	έφθ. Γιαβάταν 19 Φεβρ.
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Ανατόλη»	41	6830	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Βιλελμάχερν 19 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ		Δή Κόμετ	43	15005	άνεκ. Κιουρασάο 14 Φεβρ. διά 'Αμβέρσαν
ΦΑΙΛΚΟΝ		έτ. «Λάνοσερ»	45	15574	διπλής Παναμάν 20 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΦΑΙΛΚΟΝ		έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άνεκ. Αστόρια 19 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Σόνη Πεντρό»	43	7132	έφθ. Μάρη ντελ Πλάτα 16 Φεβρ.
ΦΑΡΟΣ		Υἱών Π. Γουλανδρή	60	15162	άνεκ. Λος 'Αντζελες από 7 'Ιαν. διά Περού
ΦΑΡΟΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Μέζ»	44	15579	άνεκ. Γιαβάταν από 23 'Ιαν. διά 'Αφρικήν
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	έφθ. Οζάκαν 13 Φεβρ.
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ		έτ. «Άσπινων»	57	9950	άνεκ. Τσουνκινόν 9 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΦΡΑΓΚΙΣ		έτ. «Άλδρα»	60	15157	διπλής Παναμάν 5 Φεβρ. διά Μόζι
ΦΡΙΣΟΣ (δ.)		Θ. Σταρυλοπότης	27	755	άνεκ. Φαραγκούσταν 21 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΦΡΥΓΙΑ		Δή Σελείν	44	15020	έφθ. Γιαβάταν 11 Φεβρ.
ΦΥΓΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «ΕΛ-Μές»	38	1230	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΦΩΣ		Ζαχάρης καὶ Σία	43	1106	διπλής Κων/πολίν 10 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Λαϊμπήριαν»	43	7152	άνεκ. Εεμαίνους 16 Φεβρ. διά άνατολ. οκτήν Η.Π.Α.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	έφθ. Κόπει 11 Φεβρ.
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Πανκρίστο»	44	7067	άνεκ. Θέουταν 20 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Κάσσος Α.Ε.	45	7240	έφθ. Σκαραμαγκάν 5 Φεβρ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Άκμε»	60	9319	εἰς Πειραιά από 7 'Ιαν. (έποκεναι)
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Βανκούμερ 19 Φεβρ.
ΧΙΟΣ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άνεκ. Μπουσαΐ πολίν 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Οσεον Κάργκο»	56	10735	άνεκ. Τόκιο 21 Φεβρ. διά 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ναυτικού Πράκτορες»	56	10784	εἰς Βενετίαν από 24 Δεκ. (έποκεναι)
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Παιονιρέζα Σίππιγκ»	53	8458	άνεκ. Παρισίου 15 Φεβρ. διά Φάσι
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεκ. Πόρι Σουδάν 18 Φεβρ. διά Μάλταν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 27 'Ιαν. διά Περού
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		όδ. 'Αγγελόπουλοι	44	7193	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 16 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Σεντράλη»	43	7281	έφθ. Αστόρια 11 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	έφθ. Μπάρρου 18 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Σαμπινάλη»	42	7175	

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	άνεκ. Σάντος 9 Φεβρ. διά 'Αντονίνα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα Αγγελίκο»	21	1173	άνεκ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Κων/λιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261	άνεκ. Μπελίκερε 18 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπάλγκο»	56	20153	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 21 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	έφθ. Κοατζακοάλκος 20 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισιέλο»	24	1988	διπλής Κων/πολίν 20 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπάλγκα»	56	20140	άνεκ. Άμμουσαι Μπαίν 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	21	1489	άνεκ. Πειραιά 16 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθάνου)		έτ. «Στάσσο»	16	1653	έφθ. Φάλμουθ 15 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Άιτζιαν Μάρ»	10	1471	αργει Νιούπορτ από 1 Αύγ. 1958
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκναν	41	5225	έφθ. Βιρτούτον 18 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντα»	43	7265	διπλής Σουέζ 9 Φεβρ. διά Βαμπόα
ΑΔΕΔΡΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όμπρος»	29	3725	έφθ. Ιτέαν 17 Φεβρ.
ΑΕΔΛΟΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. Μελδούρην 22 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	άνεκ. Κέπι Τάουν 11 Φεβρ. διά Κόνακρυ
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	έφθ. Βανκούμερ 18 Φεβρ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηνούαίπη	49	3484	άνεκ. Βανκούμερ 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελ»	44	3061	έφθ. Ιλδίλο 16 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεκ. Σαδόνιον 15 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	διπλής Πόρτ Σαΐδ 16 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΙΓΑΙΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπούριον»	58	10018	έφθ. Φάλμουθ 21 Φεβρ. διά Κόνακρυ
ΑΙΓΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπούριον»	58	10018	άνεκ. Βανκούμερ 18 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπούριον»	58	10020	άνεκ. Βανκούμερ 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλα»	44	2547	έφθ. Σάντο Ντομιγκό 21 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά 'Ιορδανίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	έφθ. Σάντος 20 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεκ. Νιού Ουεστάντιοντερ 21 Φεβρ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	εἰς θέσιν 38.31 Β.-6.14 Α. Φεβρ. 16 διά Νοβοράσιοκν
ΑΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άνεκ. Απινάντ 17 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔΑ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ωνάσος»	54	29440	διπλής Πόρτ Σαΐδ 19 Φεβρ. διά Πώλσιμπορο
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	έφθ. Κωνστάντζαν 16 Φεβρ. διά Σαι Λουι (Ραδανού) 18 Φεβρ. διά Σφάξ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Ρίτα»	25	2323	έφθ. Φρπορπ (Μπακού) από 16 'Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Γ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίζια»	44	1413	διπλής Σουέζ 10 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπούριον»	56	20926	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άνεκ. Μοντεβίδεο 19 Φεβρ. διά Μη. 'Αύρες
ΑΛΚΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	άνεκ. Σιμζου 13 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιβίδης»	42	7066	έφθ. Ακυάμπ 19 Φεβρ.
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άνεκ. Γένοβαν από 26 Μαΐου 1961
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεκ. Τζουλιανίκο ρόδες 20 Φεβρ. διά Βραζίλιαν
ΑΛΜΠΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάλαμπο»	43	7231	άνεκ. Βαλτιμόρου από 12 'Απρ. 1958
ΑΛΜΠΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7259	έφθ. Σαι Τόμας 15 Φεβρ.
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	έφθ. Ακυάμπ 19 Φεβρ.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντύνιο»	43	7171	άνεκ. Τόκιο
ΑΜΑΡΥΤΛΙΔΙΣ		έτ. «Αμαρυλλίδις»	45	7201	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 20 Φεβρ. διά Βραζίλιαν
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίδης»	43	10578	άνεκ. Βαλτιμόρου από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΠΑΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ			

ΑΝΔΡΟΣ ΔΗΣΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον»	43	7206	άργει Μόμπιλ από Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΪΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσδίον»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην από 29 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντερί»	53	18713	άνεκ. Ράς Τανούρα 20 Φεβρ. δι' Ιατλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην από 21 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον»	43	7233	άργει Θάλμουσα από 29 Νοεμ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΝΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 10 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεκ. Άγ. Φραγκίκον 10 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Ο. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιαν»	45	10708	άνεκ. N. Υόρκην 13 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Σαδάνων από 29 Ιαν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	έθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαβδού»	44	7259	άνεκ. Λός Αντζελες 30 Ιαν. διά Τόκιο
ΑΝΤΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι»	41	7061	άνεκ. Χάμπτον ρόδη 1 Φεβρ. δι' Άργεντινην
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεκ. Βαλτιμόρην 9 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάκα Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεκ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. διά N. Όρλεάνην
ΑΝΤΩΝΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμέλγκαν	43	7176	έθ. Μαριέλ 4 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλ»	43	7244	έθ. Μασούλμαν 20 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ντο φά	44	1599	άνεκ. Πειραιώς 25 Φεβρ. διά Βρατιλαν
ΑΥΡΟΡΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεκ. Μανίλα από 22 Ιαν. διά θιλιππίνας
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έθ. Κάρδιρ 10 Φεβρ.
ΑΠΕΞ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έθ. Μπουνέος Αύρες 15 Φεβρ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεκ. Έμδεν 14 Φεβρ. διά Βιλμιγκτων
ΑΡΓΚΥΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδη»	57	10657	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Φίνναρτ
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλιαμαν»	43	7176	άνεκ. Τάιν 21 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιον»	43	7187	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 18 Φεβρ. δι' Άλεξανδρειαν
ΑΡΙΕ Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	45	7216	έθ. Σαρίελ 4 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλι»	58	23626	άνεκ. Μανάτη 20 Φεβρ.
ΑΡΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε»	59	2395	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδη 21 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριοτεΐδης»	37	4635	άνεκ. Ζιμενεζ 15 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριοτομένης»	43	7247	άνεκ. Εμδεν 14 Φεβρ. διά Βιλμιγκτων
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαρούστα»	44	6995	διπλής Τζιμπούτι 18 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΡΙΣΤΟΝ (Δ. ένδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεκ. Φερράρι 10 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι»	40	10224	άνεκ. Φερράρι 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έθ. Γιοκοχάμαν 31 Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	άνεκ. Κωνσταντζαν 14 Φεβρ.
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	άνεκ. Μουρόρα από 20 Ιαν. διά Ιλόιλο
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Εύθυμιος & Σία	43	7303	άνεκ. Τζιμπούτι 18 Φεβρ. διά Βαρμόνα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σκούφαλος	32	3848	άργει Φερράρι 18 Φεβρ. διά Βρατιλαν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	άνεκ. Μπάραραν 14 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεκ. Σαφάρκα 7 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	έθ. Όζακαν 20 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	εις Πέραμα από 8 Δεκ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμ Ση Τράνσον»	43	7137	άνεκ. Λός Αντζελες 15 Φεβρ. διά Τάμπον
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλάντικη»	44	7283	άνεκ. Ν. Ουεστμινστερ 21 Φεβρ. διά Βανκούερ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεκ. Φράρπορτ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλη»	28	4809	άνεκ. Σουεζ 16 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλη»	44	7176	άνεκ. Χιροχάτα 20 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίου»	43	7129	άνεκ. Ροζάριο 21 Φεβρ. διά Βίλλα Κονστιτούον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Μοντεβίδεο 7 Φεβρ. διά Πούντα Καρντον
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φονινέζ»	34	1465	άνεκ. Αμέρεσαν 8 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΑΣΤΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρυγκουίντη»	42	7150	άνεκ. Γιαβατά 7 Φεβρ. διά θιλιππίνας

ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρη»	56	8370	άνεκ. Βανκούερ 10 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Ταμπικο 18 Φεβρ. διά N. Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Κριστούπαλ 15 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	58	20451	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Παναμάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	43	7257	άνεκ. Φράρπορτ (Μπαχ.) 18 Φεβρ. διά Σφάξ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΙΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	49	17062	άνεκ. Σιμότουσ 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	54	10758	άνεκ. Ταμπικο 20 Φεβρ. διά Μπράουνοβιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΓΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	51	10005	διπλής Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	54	9833	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	43	7176	έθ. Τόκιο 7 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	57	24831	άνεκ. Ν. Ορλεάνην 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	58	18183	έθ. Βίλελμούσχεφεν 19 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	60	18180	διπλής Ούζάν 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΗΤΥ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	55	12985	έθ. Αιμδούρον 19 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	53	11322	έθ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	54	11246	άνεκ. Φορταλέζα 16 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	53	11241	έθ. Αρούμπαν 13 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	53	12696	άνεκ. Ν. Υόρκην 16 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	53	12712	έθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	52	11767	άνεκ. Ν. Υόρκην 16 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	43	7200	άνεκ. Φράρπορτ (Μπαχ.) από 11 Ιαν. δι' Ελλάδα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΊΤ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	56	14839	έθ. Ταμπικο 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	52	10930	άνεκ. Ταμπικο 18 Φεβρ. διά Μπράουνοβιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	48	10928	άνεκ. Φορπάρτ (Μπαχ.) 18 Φεβρ. διά Παρανάγκουα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	49	10908	έθ. Βενετίαν 11 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη»	44	7247	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 31 Ιαν διά Σαδόνα
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναμάκη έταιρια	44	7125	έθ. Ριθέρουπλι 17 Φεβρ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδη 11 Φεβρ. διά Κόμπε
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουπρέμ»	43	6872	άνεκ. Φοινικάρια 6 Φεβρ. διά Χαδάννα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν	44	7192	έθ. Σημπολί 12 Φεβρ. διά Πενάγκ
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλαια»	42	4643	άνεκ. Λός Αντζελες 16 Φεβρ. δι' Αλγερίου
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκα»	58	11623	άνεκ. Μένα Σαούδ 10 Φεβρ. διά Χαμπούντα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούεδα Βίστα»	57	11623	άνεκ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	διπλής Νίτον 5 Φεβρ. διά Κέν Σουέστ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	διπλής Νίτρερ 16 Φεβρ. διά Μπουζιάνη
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντέ»	42	7286	άνεκ. Τσιμπάλ 12 Φεβρ. διά Πενάγκ
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνεκ. Λός Αντζελες 16 Φεβρ. δι' Αλγερίου
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	55	9462	άνεκ. Δουβλίνον 14 Φεβρ. διά Χαμπούντα
ΓΕΩΡΓΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	44	7113	έθ. Αμερερταμ 18 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακούπη»	45	7253	έφ. Μπλά Σουώρρειο Λαγκούν 19 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλαι»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεκ. Χούλι 9 Φεβρ. διά N. Όρλεάνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)		έτ. «Γίργρυα»	45	499	έθ. Σεπακαπούρην 13 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντενέλαντη»	39	3729	έθ. Αμέρεσαν 22 Φεβρ. διά Ρουέν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκη Οίλι»	54	18790	άνεκ. Αμέρεσαν 16 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ»	35	5028	έθ. Τρινκομάλη 19 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	2		

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΟΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντη» .....	54	27812	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντη» .....	57	13750	άνεκ. Η. Υόρκην 8 Φεβρ. διά ΈΛ. Παλίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ ΙΝΤΑΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	διπλάθ. Σουέζ 17 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερ. πλήρ.)	έτ. «Πανοσεάνικη» .....	55	25317	άνεκ. Η. Υόρκην 12 Φεβρ. δι' Αμμουδιν Μπαΐν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20580	άνεκ. Αμέροιαν 20 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	54	20431	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. διά Ντουμάτι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχος .....	57	13750	έφθ. Σουέζ 18 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	έτ. «Ουούλα» .....	61	12700	ίδες: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΤΕΝΣ», εμπαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τούστος Μπαΐν» .....	57	25489	άνεκ. Λιέρερουν 16 Φεβρ. διά Πειραιά και Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου .....	57	25490	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΟΔΟΥΕΝΣ (γερ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου .....	57	26032	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 13 Φεβρ. διά Ντουμάτι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Κιγκ Ούιλλ Μπαΐν» .....	57	26031	έφθ. Σουέζ 18 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχου .....	43	10591	άνεκ. Κιουρασάδ 7 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΤΕΡ .....	έτ. «Γ. Τρεντίζιον» .....	44	12853	άνεκ. Τόκιο 7 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ .....	Στ. Νιάρχος .....	43	12808	έφθ. Ν. Υόρκην 4 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λήτζιον» .....	43	7244	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	42	7257	διπλάθ. Λίζαρπτ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	43	7176	έφθ. Σίδνευ 18 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» .....	42	7231	άνεκ. Κιουρασάδ 7 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .....	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερερ» .....	49	18226	έφθ. Βικτωρίαν 10 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΑΝΝΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	άνεκ. Γιοκκάιαν 15 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος .....	57	28413	διπλάθ. Σουέζ 13 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	57	20533	άνεκ. Σεμπόν 17 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκικον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 15 Φεβρ. διά Νιηγκάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ηοτον» .....	58	11201	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΤΩΑΙΝ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	43	12793	άνεκ. Βικτωρίαν 10 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Μερκούριου Τάνκερερ» .....	55	20165	άνεκ. Γκλόκαν 16 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	διπλάθ. Σουέζ 15 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερερ» .....	58	25888	διπλάθ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΣΟΝΙΚΑ .....	έτ. Νιάρχου .....	57	10499	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου .....	58	10499	διπλάθ. Παναμά 14 Φεβρ. 14 δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	διπλάθ. Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Ρός Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστη» .....	58	10499	άνεκ. Σιδήνευ 22 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άργεις Σκαραμαγκάν από 22 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Απόλλο» .....	43	10577	εις Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ	Στ. Νιάρχος .....	44	13005	διπλάθ. Παναμά 13 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου .....	59	9171	άνεκ. Κόμπην 15 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 16 Φεβρ. διά Σουέζ
ΓΟΥΡΙ .....	έτ. «Απίλας» .....	53	12705	έφθ. Ντάνηραν 20 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Γλάσας» .....	41	6911	άνεκ. Ντάνηραν 20 Φεβρ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γρανικός» .....	44	7282	διπλάθ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Αμέροιαν
ΔΕΣΣΟΠ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Εγκύδισια» .....	56	10180	άνεκ. Πούερτο Όρνταζ 12 Φεβρ. διά Νιούπορτ
ΔΗΑΔΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ.
ΔΗΑΔΟΣ ΠΑΤ-ΟΝΙΠ (λ.) (N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγάλας .....	29	2935	άνεκ. Τάιν 20 Φεβρ. διά Λιοσαθύνης
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Δηλός» .....	44	7259	άνεκ. Λός Αντζελες 18 Φεβρ. διά Μόζι
ΔΗΗΜΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα» .....	44	10714	άνεκ. Μαγιάτλαν από 26 'Ιαν. διά Γκουαγιάμας
ΔΗΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Α. (λ.) (N.A.T.)	Κυριανου .....	39	6935	άνεκ. Καρντενόζα
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα» .....	56	10360	άνεκ. Λός Αντζελες 1 Φεβρ. διά Γκουαγιάμαν
ΔΙΚΤΥΩΝ ΛΑΜΙΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	έφθ. Μορμουγάκο 22 Φεβρ.
ΔΙΟΤΩΡ Γ. ΛΑΜΙΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	διπλάθ. Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Κούθαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ .....	έτ. «Μαργκαλάντε» .....	45	12813	άνεκ. Λός Αντζελες 12 Φεβρ. διά Σουάσκο
ΔΡΙΨΙΕΥΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Διορίενς» .....	58	6331	έφθ. Μάρ ντέλ Πλάτα 14 Φεβρ.
ΔΡΩΡΙΣ .....	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	άνεκ. Χουλά 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουορλντουσάνι» .....	43	7031	έφθ. Βομπάν 11 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	13	1486	εις Πόρτ Σουδάν από 29 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Πουντα 'Άρενας» .....	29	6941	διπλάθ. Αγ. Βικέντιον 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσαϊκ» .....	42	7210	άνεκ. Ναγκόνια 19 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου .....	43	7261	έφθ. Αστόρια 15 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ (N.A.T.)	έτ. «Σαντόνα Μαρίνα» .....	37	5452	διπλάθ. Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (N.A.T.)	έτ. «Κυκλάδες» .....	37	5452	εις Πύλον 12 Φεβρ.
ΕΚΑΛΗ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Βαλντεμόρο» .....	42	7020	άργεις Μαρμουράκο 14 'Οκτ.
ΕΚΤΟΝ (λιθάνου)	έτ. «Μαργκαλάντε» .....	43	6165	έφθ. Μαρμουράκο 14 'Οκτ.
ΕΔΑΕΝ .....	έτ. «Ολιότιμη» .....	29	4931	έφθ. Ντακέργκην 11 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα» .....	38	1953	άνεκ. Αλεξανδρείαν 11 Φεβρ. διά Καραβοστάσιο
ΕΛΕΑΝΗ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Βιστο Ριος» .....	36	5500	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Φεβρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Παπαχρόπτιδην .....	58	13066	άργεις Άμπελακία από 14 'Απρ. 1961
ΕΛΛΑΝ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας» .....	43	2878	άνεκ. Πούλοι Μπούκορι 21 Φεβρ. διά Πούλο Σάμπου
ΕΛΛΗΝΑΡΗ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρπόζα» .....	44	7051	έφθ. Ρεουνίον 5 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ελληποντοντσ» .....	44	7189	έφθ. Δουκέργκην 11 Φεβρ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Ιλάμαρρο» .....	35	4963	έφθ. Ραγκούν 18 Φεβρ.
ΕΠΙΛΙΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιόνι» .....	20	6157	διπλάθ. Νίτον 14 Φεβρ. διά Δάντικ
ΕΠΟΣΙΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ένωσης» .....	43	7162	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Φεβρ. διά Πούλο Σάμπου
ΕΡΙΝΙΟ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μάστερ» .....	42	7140	εις Πύλον 12 Φεβρ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	έτ. «Στάρη» .....	26	3410	άνεκ. Τεργεστόν 3 Φεβρ. διά Σέριφον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Παναγία» .....	42	2720	εις Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	άνεκ. Επιστρέψαντος οικού 15 Φεβρ.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε» .....	20	4248	έφθ. Μόρφου Μπαΐν 19 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	άνεκ. Ακύραμ 19 Φεβρ. διά Κεϋλάνη
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αταλάντι 'Οίλη» .....	54	18730	άνεκ. Σάντος 15 Φεβρ. διά Σαλίνα
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερερ	56	30150	διπλάθ. Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Λιθερουπούλη
ΕΥΓΛΑΙΑ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια» .....	59	9003	άνεκ. Τζιμπουτοί 14 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΗΝΗ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαν Μπαζίλιο» .....	58	14606	άνεκ. Ντόρεμπον 10 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ρέ μασ» .....	49	17613	άνεκ. Τσάροςτος 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΖΑΝΝΗΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μαρκόναντο» .....	42	2881	διπλάθ. Κινητού 18 Φεβρ. διά Κεϋλάνη
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	άνεκ. Σάντος 15 Φεβρ. διά Σαλίνα
ΖΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	43	7273	διπλάθ. Τζιμπουτοί 14 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΖΗΛΙΑΣ Σ. (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλαι» .....	57	10173	άνεκ. Ντόρεμπον 10 Φεβρ. διά Κέυ Γουέστ
ΖΗΡΑΚΗΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσαϊκ» .....	43	7207	έφθ. Ζουέζ 17 Φεβρ. δι' Ερυθράν
ΖΕΝΚΣΕΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Αλιμπέτρα» .....	43	7180	άνεκ. Λός Αντζελες 1 Φεβρ. διά Τόκιο
ΖΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ» .....	44	7250	άνεκ. Λός Αντζελες 1 Φεβρ. διά Τόκιο
ΖΕΟΛΟΓΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα» .....	45	7252	άνεκ. Ζηλαδέλφειον 17 Φεβρ. διά Τόκιο
ΖΕΟΜΑΝΝΑ .....	έτ. «Αταλάντα» .....	38	6529	εις Πειραιά από 20 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΖΕΩΝΑΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα» .....	45	7255	άνεκ. Λός Αντζελες 11 Φεβρ. διά Ν. Ορλεάνην
ΖΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασίφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	άνεκ. Τρέιντενς πάρτη 8 Δεκ. διά Λεγκάσπι
ΖΙΒΙΚΤΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Mariv» .....	42	7162	έφθ. Χάμπτον 16 Φεβρ.
ΖΙΑΝΝΑ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Βεσπονιού» .....	44	12500	άργεις Αμέροιαν από 18 'Ιουν. 1958
ΖΑΒΑΛΙΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέδα» .....	17	1295	άνεκ. Κολομπο 20 Φεβρ. διά Τρ.νκεμάλι
ΖΑΙΤΗ Β. (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	διπλάθ. Κων/πολιν 29 'Ιαν. διά Μπουργκάς
ΖΑΛΛΗ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Σάντονα Βιέρνες» .....	11	1881	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 5 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΖΑΛΛΗ Λ. (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνπορτ» .....	57	8774	άνεκ. Ζεράνα 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΖΑΛΛΗΠΟΝ Λ. ΔΑΙΜΟΥ (N.A.T.)	έτ. «Ελ' Τρέιντερς» .....	44	7255	διπλάθ. Ναμίνα 30 'Ιαν. διά Τόκιο
ΖΑΛΛΟΦΑ .....	έτ. «Βαλδίσια» .....	35	5103	άνεκ. Μπρεμέρχαφεν 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΖΑΜΠΑΝΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Κάλφα» .....	26	1945	άργεις Αμέροιαν από 18 'Ιουν. 1958
ΖΑΜΠΑΝΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Αρεκουπία» .....	43	7257	έφθ. Ζεράνα 10 Φεβρ. διά Μόζι
ΖΑΝΝΟΝ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Κάννον» .....	43	2896	έφθ. Μιδ





ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	44	7192	έφθ. Μουρόραν 9 Φεβρ.
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουε» . . . . .	57	23693	άνεκ. «Άγ. Φραγκίσκον» ἀπό 7 Ιαν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα» . . . . .	59	13918	έφθ. Χάμπτον ρόδης 12 Φεβρ.
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα . . . . .	17	1293	διπλής Κων) πολιν 31 Ιαν. διά Κωνοτάντζαν
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» . . . . .	44	7194	άνεκ. Μπουενός Αύρες 16 Φεβρ. διά Κουβέτ
ΡΙΤΣΕΦΙΕΔΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιτζέφιελντ» . . . . .	45	7217	άνεκ. Μοντεδίδεο 20 Φεβρ. διά Μάρ ντέλ Πλάτα
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ» . . . . .	43	6993	έφθ. Μουρόραν 8 Φεβρ.
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ Εξπρέσσο» . . . . .	11	1538	διπλής Γιβραλτάρ ἀπό 24 Ιαν. διά Κούβαν
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» . . . . .	41	7111	έφθ. Μπιντάκη 20 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ» . . . . .	44	7176	έφθ. Μόζι 16 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αντώνυ» . . . . .	40	5349	διπλής Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Ιμπιγχαρ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μορκάζα» . . . . .	42	7165	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ.Ι.ΜΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέ ι. μς» . . . . .	42	7243	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπό 21 Ιαν.
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊδίδα» . . . . .	36	5129	εις θέσιν 3.45.Ν. - 37.13 Δ. Φεβρ. 22 διά Ρεσίφε
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ» . . . . .	45	2780	άνεκ. Τζιμπούτι 10 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο» . . . . .	50	2736	άργει Κυνούσσαραν ἀπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιασίζια» . . . . .	23	5372	άργει Σπέτζια ἀπό 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλάντικα» . . . . .	44	10546	άνεκ. Χαδάναν ἀπό 24 Ιαν. διά Νουέβιτας
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστικύ» . . . . .	43	7260	έφθ. Σπάττη 13 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής» . . . . .	43	7267	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερός» . . . . .	40	5192	άνεκ. Λορεντζό Μαρκές 20 Φεβρ. διά Κόμπε
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλιμέρτα» . . . . .	44	7238	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 18 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνια Μαριτίμα» . . . . .	44	7210	άνεκ. Τρινιντάντ 10 Φεβρ. διά Νορθνίνιαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία» . . . . .	56	9966	άνεκ. Νιούκαστλ 21 Φεβρ. διά Γιαδάταν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανθήνα» . . . . .	43	7179	άνεκ. Λός Αντζελες 13 Φεβρ. διά Χουάκο
ΣΑΝΝΗ ΜΗΝΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλοφ Σ.» . . . . .	45	12723	έφθ. Λαττάκια 16 Φεβρ.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντά» . . . . .	36	1988	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΣΑΠΙΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάυτερ» . . . . .	44	10743	άνεκ. Κιουρασάο 11 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρο» . . . . .	44	7200	έφθ. Γένδεν 13 Φεβρ.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σουρ» . . . . .	31	4704	άργει Πέραμα ἀπό 16 Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοκάπιο Μαρίνα» . . . . .	45	10567	άνεκ. Ντουάλα 8 Φεβρ. διά Λιμπρεδίλλα
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντουρ» . . . . .	22	3084	άργει Ελευσίνα ἀπό 24 Ιουλ. 1961
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξ. Σ. Ζηνόπειο» . . . . .	48	11379	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. διά Κέν Γουέστ
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο» . . . . .	43	7275	έφθ. Εμέδεν 10 Φεβρ.
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο» . . . . .	49	10259	διπλής Σουέζ 9 Φεβρ. διά Αμπαντάν
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» . . . . .	44	7238	προσπραγμένον εις θέσιν 44.36 Β. - 63.16 Δ. ἀπό 8 Ιαν.
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριπιών Σην» . . . . .	21	1897	άργει Ν. Ύορκην ἀπό 16 Οκτ.
ΣΠΑΡΤΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια . . . . .	43	8247	προσπραγμένον εις θέσιν 22.25 Β. - 84.34 Δ. ἀπό 13 Δεκ.
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμιου» . . . . .	30	2117	έφθ. Μπουμπούριον 20 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΛ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπετσαί» . . . . .	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι ἀπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπετσαί» . . . . .	30	4698	άνεκ. Τακαρόνι 19 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπετσαί» . . . . .	27	5011	άργει Ελευσίνα ἀπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΠΗΝΤΙΓΟΥΑΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόθικ» . . . . .	57	20683	έφθ. Σιμίζου 18 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς» . . . . .	56	30159	έφθ. Ιανινός 21 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνα» . . . . .	43	7290	άνεκ. Περο. Κόλπον 15 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» . . . . .	44	7162	άνεκ. Μοντράς 19 Φεβρ. διά Βασανάρια
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινουσλάρ» . . . . .	55	8799	έφθ. Ελένην 10 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια . . . . .	21	1964	έφθ. Ιανιδάνην ἀπό 2 Ιαν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καννα» . . . . .	52	12064	έφθ. Τρινιντάντ 18 Φεβρ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα» . . . . .	44	5244	εις θέσιν 49.16 Β. - 3.42 Δ. Φεβρ. 22 διά Ρόττερνταμ
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνιν Σπυρίδων» . . . . .	42	5023	άνεκ. Μορμουγκάδο 8 Φεβρ. διά Γενόβαν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα» . . . . .	30	5316	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Καρλόχαρην
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροίκο» . . . . .	44	7045	άνεκ. Σάφφι 5 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκέρριερς» . . . . .	43	7231	έφθ. Οζάκαν ἀπό 22 Ιαν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	7040	έφθ. Μανιλάρ 19 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρορ Γιουρόπα» . . . . .	44	7262	έφθ. Οζάκαν 23 Φεβρ.
ΤΖΕΝΝΙ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλωρίαννα» . . . . .	44	7176	άνεκ. Καρπούτες 2 Φεβρ. διά Ρόρ. Κορεαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Λόμπθδα» . . . . .	44	7055	έφθ. Τόκιο 2 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμίδα» . . . . .	43	7251	διπλής Κωνοτάντζαν 7 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμιου» . . . . .	54	18717	διπλής Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτικ» . . . . .	53	27853	διπλής Κωνοτάντζαν 7 Φεβρ.
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρά» . . . . .	44	7254	διπλής Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Οδόνον
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστικύ» . . . . .	37	4542	άνεκ. Λουσάντα 16 Φεβρ. διά Βρέμην
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα» . . . . .	43	7191	άνεκ. Λονδίνον 22 Φεβρ. διά Λενινγραδ
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα» . . . . .	27	2758	άνεκ. Χαδάναν 8 Φεβρ. διά Ματένζας
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7207	έφθ. Αθίλες 12 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛ Φ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλαλουζ» . . . . .	43	10459	εις Όζακαν ἀπό 12 Ιαν.
ΤΡΑΝΣΙΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάλια» . . . . .	57	24027	έφθ. Σιγκαπούρην 1 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τίάκον» . . . . .	44	7299	διπλής Κωνοτάντζαν 7 Φεβρ.
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνασ Σαλίνας» . . . . .	44	8597	διπλής Κωνοτάντζαν 7 Φεβρ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσανα» . . . . .	44	7091	έφθ. Καρπούτες 10 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπετσαί» . . . . .	27	2457	άνεκ. Πόρτ Σουάν 12 Φεβρ. διά Ταματάρην
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρος Νόστρουμ» . . . . .	44	7165	έφθ. Αθίλες 12 Φεβρ.
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν» . . . . .	45	10603	εις Σκαραμαγκάν ἀπό 27 Ιαν. (έπισκευαι)
ΤΣΕΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Π. Κυπριανού» . . . . .	18	5285	εις Κολόμπο ἀπό 30 Δεκ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσα» . . . . .	55	21088	άνεκ. Λός Αντζελες 7 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7251	άργει Φάλλουμοι
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρκαϊκα» . . . . .	45	7181	άνεκ. Αερούμπαν 12 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΦΑΡΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μεκουλάκοι» . . . . .	45	3958	διπλής Ποναρά 18 Φεβρ. διά Ατλαντικόν
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» . . . . .	45	17701	άνεκ. Τζιμπούτι 16 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΦΙΛΙΟΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προκρέσσο» . . . . .	44	7208	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ.
ΦΙΩΝΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστράπαντ» . . . . .	40	6410	άνεκ. Πιεραία 17 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Γουαίνς» . . . . .	36	2642	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθανασίδης» . . . . .	36	1400	διπλής Κωνοτάντζαν 16 Φεβρ. διά Μεσσήγειον
ΦΟΥΜΑΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» . . . . .	44	7022	διπλής Κωνοτάντζαν 16 Φεβρ. διά Καλκούταν
ΦΟΥΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας» . . . . .	45	7224	διπλής Αγ. Βικέντιου 17 Ιαν. διά Σπαλάτον
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ Σπηρούδην» . . . . .	36	1965	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.» . . . . .	45	7255	έφθ. Σπάττη 17 Φεβρ.
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη» . . . . .	57	23664	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «ΤΣένεραλ» . . . . .	19	2559	διπλής Κωνοτάντζαν 18 Φεβρ. διά Μεσσήγειον
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τούνπορτ» . . . . .	38	9403	διπλής Κωνοτάντζαν 14 Φεβρ. διά Νοθορωδούσκην
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	43	7127	έφθ. Βρέουν 19 Φεβρ.
ΧΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράουντ» . . . . .	43	7258	έφθ. Ν. Ύορκην ἀπό 26 Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίπνερ» . . . . .	55	23930	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» . . . . .	53	18732	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Ιταλίαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐου» . . . . .	44	7256	άνεκ. Λός Αντζελες ἀπό 8 Ιαν. διά Τόκιο
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανόπορος» . . . . .	44	7293	έφθ. Κολαύμπια ρίβερ 17 Φεβρ.

Telegrams ESPICO, Port-Said  
R. C. Canal No. 3959  
P. O. Box 12.  
Phones Office 2195  
Night 3084  
» 3089

Agents for: HELLENIC LINES LIMITED., Piraeus and New York, since 1938  
and other leading Greek and foreign Shipping Companies.

FIRST ESTABLISHED 1928  
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.  
SHIPPING AGENTS  
IMPORTERS & DISTRIBUTORS  
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

P O R T S A I D ( E G Y P T )

Head Office  
30, Fouad 1st Avenue  
Depots:  
5. Tantah Street  
30

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 34.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1<sup>st</sup> MARCH 1962

#### Discrimination

The "Ship American" policy now being followed in the United States has already produced its effects by diminishing the cargo and passenger traffic from the U.S. on foreign-flag vessels.

"Hellenic Lines", in particular, who maintain a regular line from the U.S. to Mediterranean ports, have marked a considerable decrease in cargoes carried during the year on this line. We understand that other foreign lines from the U.S. have been similarly affected.

Many foreign governments — except our own — have protested against this form of discrimination. Representatives of the London Chamber of Shipping have even appealed in person to the appropriate Congressional Committee against such discrimination, with no success.

In view of the unfavourable balance of payments, the U.S. Government is doing its utmost to save dollars and the freight normally paid to foreign vessels, when channelled to American-flag ships, constitutes a substantial saving in this respect. In addition, the U.S. has tightened its 50 - 50 laws regarding aid cargoes and taken other measures to protect its currency.

When a large and prosperous country like the United States resorts to protectionism and discrimination, seriously affecting the freedom of sea transport, it is only to be expected that smaller and less prosperous nations will do the same.

The maritime countries of Europe have already begun to discuss the counter-measures they will have to take. A conference is to take place shortly in London for the purpose of coordinating these counter-measures against the protectionist policies of the U.S. and the threatened interference with established Conference rates.

We imagine, however, that the problem will find a solution when Britain and the Scandinavian countries join the Common Market. In view of the size of this new economic unit, other nations will quickly abandon protectionist policies that, if applied by the Common Market countries, would quickly ruin all competitors, the U.S. included.

#### The decline of the Liberty ship

Liberty, and other warbuilt ships are being laid up. It doesn't pay to run them any more. Some of the more important running costs involved are not much less than those required for a 20,000-ton newbuilt bulk carrier. The unexpected crisis in the freight market seems to have dealt the final coup de grace to smaller and costlier to run vessels. The prospects for bringing them out of lay-up again are far from encouraging. Those due for survey are very likely to end up in the breakers' yards.

The end of the line for Liberty ships has long been in sight. The appearance of many faster, bigger and newbuilt bulk carriers had rendered the obsolescence of the Liberty ship inevitable and only a matter of time. To some observers, however, the time appears to have come sooner than expected. Current needs are being served to an ever-increasing extent by postwar vessels such as the large bulk carriers and tankers that have been converted to grain carriers. If the latter had not been converted as such, the life of the Liberty ship might have been extended.

The decline in the freight market, that began five months ago and is still with us, does not appear to have been caused by an excess of available tonnage.

Statistics would seem to indicate that it is a direct result of a marked lessening in world cargo movement.

Movement in the larger ports and through the Suez and Panama canals is very much the same as it has been during the last three years. Cargoes of raw materials and the time-chartering of tramps by operators of regular lines are fewer. Exports from the more industrialised countries have also dropped. Also, the Japanese crisis has resulted in reduced imports of raw materials by that country which is now using up its reserves. Cargo movement to China has not come up to expectations and, generally, traffic to the Far East has fallen below last year's volume of ships on time-charter or single voyage charter.

The contraction, on the one hand, of cargo movement, and the expansion, on the other, of available tonnage, have resulted in the present crisis in the employment of Liberty and other warbuilt vessels.

Indeed, freights have not dropped below the levels of 1959, but wages have risen by about 10% for Liberty ship crews and have also risen with respect to insurance premiums, maintenance and repairs. The owner of a Liberty ship now wonders, as the time for the next survey approaches, whether, in view of current prospects, it is really worth his while to spend fifteen to twenty thousand pounds on such a survey.

#### The effects on Greek shipping

As far as Greek shipping is concerned, unless some unforeseen factor brings about an improvement in the freight market, the present crisis is likely to continue for the next few months. It is a crisis that affects uneconomical dry cargo vessels and tankers and no other nation can boast of as great a number of such ships as our own. For a Liberty ship to hold its own, as things stand today, expenses would have to be reduced by at least thirty pounds a day. This cannot be done unless some risks are left uncovered and unless other expenses are cut to the bone.

Some of our shipowners will manage to do it, as they did during the three-year depression that followed the Suez crisis. There will also be some employment for 10,000-ton vessels to call at ports with too shallow a draught for a larger, fully loaded bulk carrier.

Nevertheless, however the days of the Liberty ship are numbered and the recent laying up of such vessels is evidence enough of this fact. It is to be hoped that the extent of such lay-ups will be small, but the seasonal decline in freights from May onwards doesn't give rise to much optimism in this respect.

Once again, the vulnerability of the tramp freighter or tanker is sadly proved. The tramp vessel is always the first to be hit by the vagaries of the freight market and world economy and it is high time our shipowners become more cautious and circumspect in their operations.

#### A timely warning

Further to our remarks concerning the decline of the Liberty ship we are publishing hereunder an extract from a letter on the subject received by a prominent Greek shipowner in Athens from a shipping friend in New York:

Shipping is undergoing one of its critical periods which is not only a period of economic crisis but also of evolution of trends in the type and methods of sea cargo carriage. Our big shipowners are ruthlessly competing to capture large bulk freight contracts by synchronized construction of monster carriers now from 55,000 to over 100,000 tons while at the same time they are killing freight rates in order to procure the long time charters of twelve to fifteen years on which to base bank credit for the ships' construction. These monster carriers are destroying the earning capacity of the 15,000 to 21,000 to 32,000-ton class vessels already in operation. The same big shipowners also have their smaller class vessels but every day now they are either putting them in the grain market if they are tankers, or are converting their remaining smaller tankers into bulk carriers which they themselves can sustain because of the large bulk freight contracts they command.

The irony of it all, however, is that our medium-sized shipowners follow the leaders and keep on building every day vessels larger than those they already own, but considerably smaller than the monsters of the big shipowners. In doing so, they destroy the earning capacity of their smaller carriers without being able to command the comparative protection of the huge bulk freight contracts of the big shipowners, and do not realize they are slowly committing suicide and, along with themselves they ruin the much smaller traditional shipowner.

The race of the big shipowners originally started as a race for the capture of freight markets, but when all-around competition developed, it became a race for their own survival, particularly when the Norwegian joined seriously in the race, and Ludwig here commenced the building, in his own shipyard in Japan, of the 105,000 class carriers. The big shipowners are hot in danger, in the foreseeable future, of going broke because the gigantic increase in their tonnage enables them to command substantially lower banker contract rates and lower insurance combined rates. The ultimate picture of the big shipowners' business, however, is not by any means such as could be foreseen as a rosy one. The construction price, bank mortgage interest and amortization payments are figured on the basis of the charter contract rate and present costs of operation. The majority of these new super-tankers or super-carriers are covered by 12-15 year charters which do not, at the expiration, pay fully for the building cost of the vessel. It is true that many of these charters have some escalator clauses on freight rates for later years but the differential is not large. The shipowner is, in fact, gambling that the costs of operation during the fifteen year period will not rise to the point where they will eat substantially into the vessel's earnings as originally calculated.

Even if the big shipowner has this good luck, to have all his calculations come out correct fifteen years later, the question still remains to be answered as to what that vessel will be worth when it is fifteen years old, and is not altogether paid for as yet. This would be especially true since we are moving in an age of automation where the first automated ships are already being built (although presently on an uneconomical basis).

If you look at the shipowner's capital from the investment point of view, one should bear in mind that \$1,000,000 deposited in a bank in compound interest savings or time deposit accounts, doubles itself in seventeen years. The real estate values in New York have increased from ten to twenty-two times in 12 years

the original value of investment while meantime they yield an annual income in addition; and buildings or lots are not obsolete in twenty years.

Let us hope that one of those situations which throughout history has always saved Greek shipping, presents itself in the near future.

## Good news

Greek shipping has won an interesting battle in the United States by ridding Greek ships over 15 years of age of extra premiums on cargoes. These extra premiums had been imposed on Greek-owned ships only. They were paid by the shippers who, in turn, deducted them from the freight. Foreign-owned vessels were therefore able to compete either by earning higher freight or reducing the freight demanded accordingly.

This unjustified discrimination naturally gave rise to protests not only from Greek shipowners in the U.S. but from insurance firms themselves, who handled Greek shipping affairs.

Thus, Messrs. Frank B. Hall & Co. Inc., of New York, took up arms three years ago and finally succeeded in removing an imposition which was doing considerable harm to the competitive ability of our ships.

Messrs. Frank B. Hall & Co. Inc., as a prominent and very reputable insurance firm, were in a position to know and maintain that Greek risks were not greater than those of other vessels. They were hard put, however, to overcome the prejudice of the underwriters and their refusal to remove this stigma.

Their final success in their endeavours is duly appreciated.

It should be noted here, that the underwriters who objected most strongly were those of British and not American origin. Their influence over the appropriate underwriters' committee was a powerful one.

We have now rid ourselves of an unpleasant situation which had taken us back to the prewar days when extra premiums had been imposed on cargoes carried in Greek bottoms from the Plate and Danube.

Our warmest thanks to Messrs. Frank B. Hall & Co. Inc. and we trust the Greek Shipowners' Union will also extend thanks and due appreciation for their valuable support and positive contribution to the cause of Greek shipping.

## The I.T.F. — P.N.O. contribution

Mr. Lawrence White came to Athens, saw the shipowners concerned with the "poll tax", and heard their views on the subject.

Mr. Stratis Andreadis and Mr. D. Chandris willingly explained to the acting Secretary-General of the I.T.F. the reasons why they considered the contribution to be an unacceptable form of penalty imposed upon them and why it should be abolished or, in present circumstances, at least, diminished.

Mr. White promised to introduce the matter to the appropriate I.T.F. committee scheduled to meet perhaps in March. He let it be understood that his introduction would be a favourable one. P.N.O. Secretary-General, Mr. Manthos Petroulis, made it quite clear to Mr. White, during the meeting, that P.N.O. agrees with a reduction in the one-pound-per-head contribution. We shall see!

It should be noted here, however, that only 326 Greek-managed ships flying flags of convenience have so far signed contracts with I.T.F. while 550 have signed up with N.A.T. More than two hundred ships, therefore, do not pay the "poll tax" while more than a hundred do not pay anything to anybody at all.

This leads us to conclude that if it were not for the "poll tax", the working conditions of the crews of more than two hundred ships, i.e. some six to seven thousand seamen, would be governed by the current collective agreement.

This should be of interest to P.N.O., which claims to hold the interests of Greek seamen at heart, and, we hope, to the I.T.F. as well.

As far as the hundred or so runaway ships are concerned, every effort should be made and every kind of pressure be brought to bear, to make the owners insure their crews and apply the working conditions prevalent on the other Greek-managed vessels.

These facts were brought to Mr. White's attention as well as to our own labour bosses. Their future course of action should now be clear.

## An urgent necessity

Available drydocks are hard to find in the Mediterranean. The demand is great and advance bookings are heavy. One Greek shipowner with sixty vessels in service has been grappling with the problem for some months now.

The situation in Greece is even worse. Drydocks are just not to be had. Valuable repair work slips through our fingers and many Greek ships have resorted to Italian ports, where repairs are more expensive. The two large docks at Hellenic Shipyards have done much to ease the situation somewhat and have proved valuable assets to the national economy. Two more such drydocks, however, are urgently needed.

The present size of the Greek merchant fleet and the tremendous tanker movement through the Mediterranean are both factors that should not be ignored.

Greek ports hold advantages in this respect if only they were adequately equipped. The many ships that sail through the Mediterranean could drydock at such ports with very little deviation.

Too little and too late again on this subject — while countless millions are spent on projects of dubious value.

The basic needs of our shipping industry have once more been ignored in a field where hundreds of workers could be employed, our exports could be increased — through virtualising — and millions of dollars could flow into the Greek treasury from ship repairs.

## Health problems

The subject of a better organized system of health protection for our seamen has often been dealt with in these columns and our distinguished contributor, Dr. G. Pangalos, has unceasingly stressed the need for a comprehensive study of this serious problem.

Greek Seamen's Home officials have now studied the findings of the W.H.O. - I.L.O. Mixed Committee on the Health of Seamen and come up with the following views:

a) The Ministry of Mercantile Marine should set up a special health service, in close cooperation with the Seamen's Home in Piraeus and in other districts, fully equipped to:

1) Carry out medical examinations of all recruits to the profession and decide on their fitness for a sea career. Such examinations are now superficially carried out by a Ministry-appointed committee.

2) Re-examine seamen before they sign on a new ship. This is now done by a Club doctor.

3) Follow all cases of sickness during a seaman's service by means of a health booklet for each seaman, to facilitate the gathering of statistical information.

b) With regard to the medical service to be established on board ship, the Greek Seamen's Home suggests that:

1) Every passenger ship should carry an experienced doctor and assistants and should be equipped with a constantly renewed supply of drugs and medicines and all the necessary instruments.

2) The officers of cargo vessels should be widely trained in first aid and the treatment of diseases likely to be contracted or accidents likely to befall seamen on board ship. They should also possess, and know how to use, an up-to-date medical handbook and be provided with a medical chest containing all the necessary medicines and drugs.

c) On the subject of treatment ashore, the Seamen's Home feels this should be left entirely in the hands of the doctor in charge who will also decide whether the patient is to be treated at home or in a hospital. Such treatment, nevertheless, should be supervised by the Seamen's Home which, in conclusion, would issue a health certificate. These certificates would be extremely useful and would form the basis of medical files from which valuable statistical information could be gleaned.

The Seamen's Home concludes by asserting that although cases of gastro-enteric disturbances, heart disease, tooth ailments, rheumatism, etc. are more common among seamen, this is not true for Greek seamen. What is true, however, is the fact that, since the war, there has been a disturbing increase in cases of psycho-neurosis. This is important, inasmuch as it affects officers such as wireless operators, shipmasters and chief engineers whose responsibilities, in the main, are great.

The general conclusion to be drawn from the views expressed above is that health protection for Greek seamen is still very much behind. It covers seamen ashore and their families but it does nothing for those who are on active service.

The views of the Seamen's Home are interesting but they do not strike us as constituting a bold and frontal attack on the problem. It is high time a medical council was set up to study the problem and make the necessary recommendations to be acted upon. When will that be done?

## Just for the record

Before the three new passenger and car-carrying ships were ordered, the Minister in charge of the National Tourist Organization was asked whether a study had been made on how the ships would be operated and what returns could be expected. The answer was negative. No such study had been made.

The ships were then ordered at a cost, with certain additional expenses, of twelve million dollars — an outrageously excessive capital outlay.

After the order, the N.T.O. was again asked what returns these ships could be expected to provide. The answer, this time, was: "We do not expect any returns. Our gain from the vessels will be indirect".

We assume, therefore, that the N.T.O. is not concerned with the business side of the project. The ships may be run at a loss — and this, for us, is a certainty — but the gain will lie in providing a comfortable means of transport for tourists.

The State should consequently either be prepared to run the ships itself, and bear the considerable margin of loss that is to be expected,

er to sell them for at least half the cost, to enable the shipowner who buys them to meet payments.

It would be naive, indeed, for the State to expect anybody to buy these ships at their cost price, even on easy terms, and pay for the N.T.O.'s mistakes out of his own pocket. Even if anyone were foolish enough to accept such a proposition, he would soon find, at the end of the first year, that he could not possibly meet the payments involved, and would ask for them to be reduced.

And why should any coastal-ship operator buy any one of these ships when he could get a cheaper and better one, more adequately adapted to his needs and, consequently more likely to turn a profit, elsewhere?

Shipping offices are swamped by offers and draft specifications. The prices offered are lower than the price of the N.T.O. ships and the specifications are more in line with our coastal needs. The construction, also, would be better, considering it would be supervised from the very start by the shipowner concerned.

We have in mind the offers and specifications from Spanish shipyards which, as well known, build a great number of all types of vessels for Latin American, Norwegian and Greek clients.

The first is an offer for a passenger-cruise ship, with car-carrying capacity, of the type engaged on the Barcelona — Majorca line. (5,244 grt. lbp: about 98 metres, br: 15.5 m., d: 8.5 m. and dr: 5 m.) The vessel can carry 534 passengers (154 in 1st. Cl. 136 in 2nd. Cl. and 100 in 3rd. Cl. all in berths and 66 in 1st. Cl. 136 in 2nd. Cl. and 100 in 3rd. 2,150 cu. m. of space in the hold and below decks. Service speed: 16 giving 5,300 hp unsurcharged, for an asking price of \$3,210,999 with 25% payment on delivery and 75% spread over five years at 6.5% interest.

The second is an offer for a Straits of Gibraltar type vessel, 4,700 grt. (lbp: 94 m. br: 16 m.) service speed: 17 knots, two B. & W. engines developing 5,300 bhp, at a price of \$3,030,000 on the same terms of payment as the first.

The plans of the vessels indicate the best possible disposition of cabins and public rooms. The cabins are all outside and on two decks while the seats are reclining, aircraft-type models.

These are vessels of the highest class and beyond comparison with those ordered by the N.T.O. in Italy.

Here are the specifications for the three white elephants:

Loo: 90 m., br: 16 m., d: 10.2 m., grt: about 4,000, speed: 17 knots, 7-cyl. Sulzer engines developing 5,300 bhp. The shipbuilders have also been allowed to modify the original specifications in drawing up the final plans, for considerations of speed and stability.

And what do the gentlemen of the N.T.O., who so light-heartedly spend millions in State funds, have to say about all this?

The ships ordered in Italy are close to 30% at least more expensive than the prices that could have been obtained elsewhere. They are not only more expensive but unsuitable as well, according to the experts, for the coastal trade. These same experts also have their doubts regarding the quality of construction, judging by the other passenger vessels built in Italy some years ago, in exchange for war reparations.

All this for the record. Tomorrow, when the mistakes of the N.T.O., at the expense of public funds, become glaringly apparent, the gentlemen concerned will not be able to claim they were not warned in time about the scandal of the inordinately expensive and unsuitable ships ordered in Italy.

### New trawlers

Two additions to our ocean-trawler fleet have brought the total number to fifteen. The first of these is the Doxiadis Co.'s "Zephyros III" which sailed from Piraeus on February 18, for the fishing grounds of West Africa. The second is Messrs. Karadja and Lontis's "Atlantico" which, after conversion in Italy, is expected to sail for the fishing grounds any day now.

**CANADIAN VICKERS LTD.**  
SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRS

DOCKING FACILITIES FOR UP TO 26,000 TONS

MONTREAL,  
**CANADA**

**CANADIAN**  
VICKERS  
LIMITED

MEMBERS OF THE VICKERS GROUP

## "NAFTIKA CHRONIKA"

Is being represented abroad (U.K. - Continent) by

**Mr. S. MYLONAS**

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON. W. 1

Another three vessels, now being converted here and abroad, are expected to enter service by the end of the year, making the Greek trawler fleet one of the largest in the Atlantic. For the present, at least, as far as refrigerated space is concerned, the Greek fleet is ahead of all the others.

### Pensions

The Seamen's Pension Fund has released statistics on pensions paid out in 1961. 519 new pensions were started in 1961 as against 470 in 1960, 629 in 1959 and 627 in 1958.

More specifically, the pensions started in 1961 were as follows: 446 to seamen, of which 339 were old age pensions and 114 were pensions for incapacity, and 73 to seamen's dependents of which 29 resulted from the seaman's natural death and 44 from death by accident.

The difference in the number of new pensions started in 1958 and 1959 as against the two following years is attributed to the depression. The smaller number in 1960 and 1961 is attributed to the reduction in numbers of seamen qualifying for pensions and the increased employment resulting from the improvement in the freight market.

The number of new pensions started in 1961 can be considered normal, in view of the larger number of seamen now employed and the greater opportunities offered for qualification.

The total number of pensioners during the current and following years is expected to increase in view of the prevalence of established pensioners over those who retire.

The average pension is also expected to increase in the future, as it did in 1961. This is attributed a) to the frequent increases in coastal ship wages, on which the pension is established, b) to the greater length of service now possible, and c) to the gradual elimination of those pensioners who have so far been drawing small pensions.

The following table gives an indication of the rising average:

Year	Average Pension	
	No. of Pensioners in Drs. per month	
1958	13,960	650
1959	14,281	674
1960	14,479	692
1961	14,681	779

It is interesting to note that, in December, 1961, N.A.T. began paying a pension amounting to 5,634 per month. Also, the average pension paid out to new pensioners in 1961 amounted to Drs. 1,294 as against the total average of Drs. 779 for the same year.

### Coastal Telecommunications

A meeting was recently held by officials of the Ministries of Mercantile Marine and Communications and of the Greek Telecommunications Organisation (O.T.E.) at which the Ministry of Mercantile Marine requested the establishment of 35 radiotelephone installations in an equal number of Coastguard Stations.

The need for these installations has now become imperative and the Coastguard Service must be able to communicate with vessels independently of O.T.E. and at all hours, regardless of O.T.E. working schedules.

The Ministry's demand was based on considerations of safety of life at sea in all its aspects, adequate ship to shore communication (Naftika Chronika, Feb. 15, 1962) and for better fishery control and anti-smuggling operations.

Although the Ministry of Communications officials and O.T.E. did not consider the Ministry of Mercantile Marine's request as feasible, they did proclaim their interest and willingness to seek other solutions to the problem.

They agreed that O.T.E. stations, during closing hours, should be turned over to the Coastguard Service, thus ensuring a 24-hour communications service with ships. O.T.E. also intends to extend its lines to those ports and islands that the Ministry of Mercantile Marine considers necessary.

Furthermore, O.T.E. will study the whole problem of ship to shore communications and combine existing telephone and radiotelephone facilities to offer the best service to shipping. It will also issue a handbook to all ships with instructions on how this combined service will operate.

So much for the present. As for the future, both the Ministry of Communications and O.T.E. admit that more must be done.

## Our letterbox

Sir,

I would like to know what other country in the world, besides our own, requires Merchant Navy officers to serve for 33 months in the Royal Navy in peace time and the reason why such long service is considered necessary.

Complaints are heard almost daily concerning the lack of qualified personnel to man our ever-increasing merchant fleet, where the duties of such personnel are taken over by unqualified people or by foreigners. Has anything been done about this and, instead of handing out licenses to those who are not fully qualified, has anybody thought about the 33 months' service in the Royal Navy?

Yours faithfully,  
R.H.N.R. CADET

Piraeus, Feb. 15, 1962

2nd. Officer, G.M.N.

## Ships and terminals in U.S. becoming more specialized

**NEW YORK.**—Larger and faster ships and vastly improved piers and terminals are now being built or planned for the purpose of reducing the costs and increasing the speed and efficiency of the nation's water-borne trade.

Many technological improvements are being installed at considerable cost. As in the case with railway cars, trucks, inland water carriers and even with the freighting part of the airline business, the big trend is toward specialization. It is a trend that is being spurred on by the demands from shippers.

These demands are for bigger, faster and more economical ships; for specialized vessels which call for major changes in cargo handling, and for greater use of containerized facilities in order to speed up and reduce handling costs.

An example of the tremendous strides being made is the adaptation and reconstruction of piers for the handling of containerized cargoes at Port Newark, in the State of New Jersey, where the Port of New York Authority has spent several millions of dollars preparing one of the most highly specialized cargo handling areas in the world.

Similar steps are being taken at nearby Port Elizabeth where specialized equipment for the dispatch of cargoes abroad is one of the key functions of this fast-developing area.

In fact, all along the Eastern Seaboard, the Gulf of Mexico and the Pacific Coast, ports are tending toward specialized piers with fully mechanized cargo handling equipment.

In California, for instance, the ports of Stockton, San Francisco, Long Beach and San Diego are building or planning to build highly mechanized bulk unloading and loading equipment and stockpiling areas for ore and other products.

At Long Beach a pneumatic suction device mounted on its own tracks can pull grain out of a ship's hold at 125 tons (114 metric tons) an hour, and carry it up to the appropriate bin. It's all run from a centralized master panel. The bulk-loader now being built at Long Beach will be able to load ore at 2,800 tons (2,548 metric tons) an hour.

At Houston, Texas, the new \$4 million bulk terminal will be able to load or unload bulk ores at 1,000 tons (910 metric tons) an hour. Belt conveyors distribute the cargo into bins and hopper cars at the completely automatic new plant.

It is true that the shift toward the use of containers in ocean freight has been slow. Experiments have been going on with many types of containers for cargo. The industry believes that only through a series of trial runs with many types will the cargo container of the future eventually come into being.

The growing importance of this type of cargo handling can best be gleaned from the fact that shippers to and from the Great Lakes by way of the St. Lawrence Seaway are considering for the first time the use of containers to reduce shipping costs and thus make the Great Lakes ports more competitive with their Atlantic seaboard counterparts.

And while the push for automation in cargo handling goes on, the

industry is going ahead with new types of ships to keep pace with the revolutionized cargo movement.

Although development of ships embodying fully automated controls and containerized cargo storage bins has been slowed because of unresolved problems, the emphasis on speed in ocean transport has already



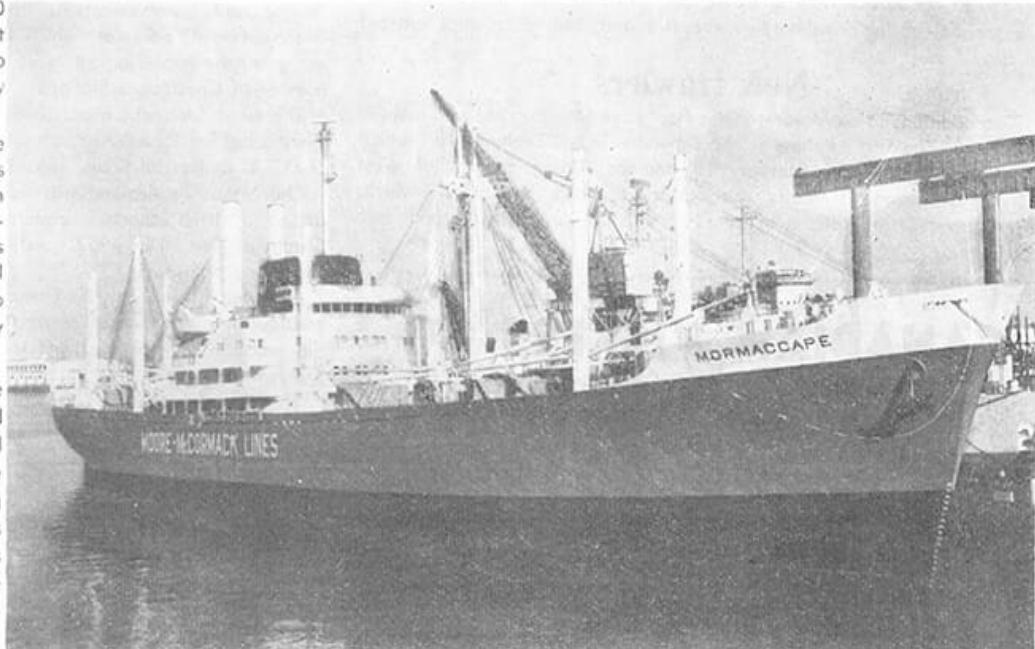
**CONTAINERIZED CARGOES:** The truck van containers shown here are a normal accumulation at the Sea-Land Service terminal at Port Newark, New Jersey. The vans are loaded by the ship's own gear.

set the stage where 17 to 20 knot vessels will soon dominate the world's trade routes.

In the United States, more and more of the new swift freighters are sliding down the ways of the shipyards under the \$5,000 million ship replacement program jointly financed by the Federal Maritime Administration and the nation's 15 subsidized ship lines.

Nineteen of these modern, high speed, transoceanic cargo liners have already been put into service while some 30 others have either been started or contracted for. When the program is completed, more than 330 such ships will have been built for American-flag ship operators.

The 20 knot ships are expected to revolutionize trade on some of the highly competitive trade routes. One example is the North Atlantic where the new freighters will be able to cut two full days from the normal 12 day crossing of the older C2 type vessels.



**SS MORMACCAPE:** This new C3-1624 type cargo liner of the Moore-McCormack Lines is typical of the swift cargo liners being built for U.S. shipping lines. Its speed is more than 19 knots. More than 330 merchant ships are to be built under a \$5,000 million ship replacement program.