

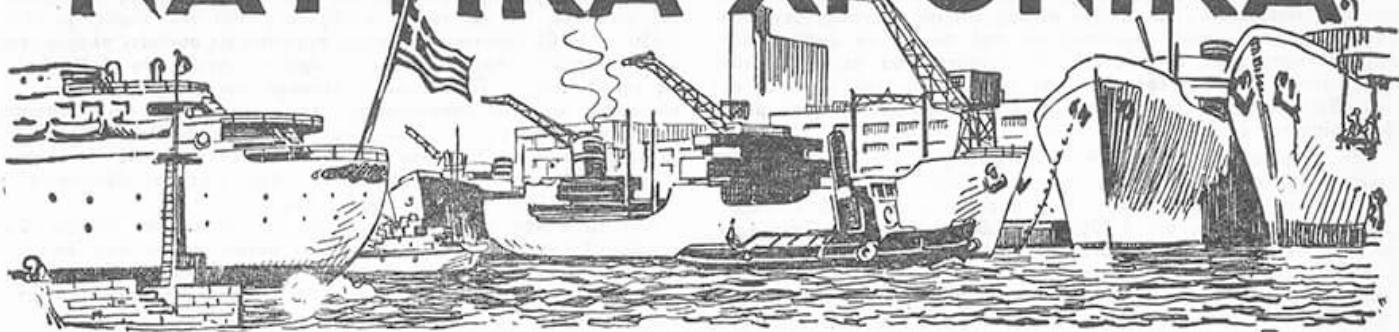
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1962

Αρ. Φύλλου 646/405

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 640,405

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1962

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΠΕΥΚΤΑΙΟΥ

Γνωστὸν τὸ πρόβλημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου. Συνεχήθη διὰ μακρῶν καὶ εἰς τὰς στήλας αὐτάς. 'Η Διεύθυνσις Μελετῶν ἐπὶ τῶν ὑμερών τοῦ κ. Παγώνι εἶχε, καὶ πολὺ δικαίως, δώσει προτεραιότητα εἰς τὰς σχετικὰς ἔνεργειας της. Καὶ ἡμέραιει τις νὰ εἴπῃ, ὅτι χάρις ἀκριβῶν εἰς τὰς ἔνεργειας τοῦ κ. Παγώνι τὸ θέμα ἐτεθῇ ἐνώπιον τῶν ἀρμοδίων συμμαχικῶν κύκλων καὶ αἱ ἐλληνικαὶ ἀπόψεις ὅχι μόνον ἐλήφθησαν ὑπὲρ ὅμιν, ἀλλ᾽ ἀπετέλεσαν καὶ τὴν βάσιν τῶν περαιτέρω συζητήσεων. Αἱ ἀντιπροσωπεῖαι πλείστων σῶν συμμαχικῶν χωρῶν πλήρως συνεφόνησαν πρὸς τὰς τότε ἐκτεθείσας παρὰ τοῦ κ. Παγώνι ἀπόψεις. 'Ηδη τὸ ζήτημα προώθεται. Βάσιμος ἡ ἐλπίς τῆς συμφορίας μεταξὺ τῶν συμμάχων ναυτικῶν χωρῶν. Θά χρειασθοῦν, βεβαίως, μακραὶ καὶ ἐπίπονοι συζητήσεις, ἵνα δῶν τὰ συμφέροντα ταυτισθοῦν καὶ κατοχυρωθοῦν. Τὸ γεγονός, ὅμως, ὅτι κατανοεῖται πανταχόθεν ἡ ἀνάγκη τῆς προετοιμασίας, τῆς ἀπὸ τοῦδε ὀργανώσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ φρέως, στοις θὰ ἀνελάμβανεν, ἐν περιπτώσει ἀπευκτάσιον, τὴν κάλυψιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἐνισχύει τὴν ἐλπίδα τῆς ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος.

Δὲν ἔχομεν λόγον νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐπὶ τῶν λεπτομερεῶν τῶν διεξαγομένων συνεννοήσεων. 'Αρκεῖ ἡ πληροφορία, ὅτι προχωρούμεν. Διό τὰ ὑπὸ τὴν Κινητήν πλοίοι, λόγῳ καὶ τῶν ιδιοτύπων συνυπόκλων, ὑφ' ὅς ή Ναυτιλίας μας τελεῖ, ἡ ἀπὸ τοῦδε πρόδειψις τῆς ἀσφαλίσεως τῶν καθίσταται ἀπειτακτική. 'Ἄς σημειειθῆ, ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι προσεφέρθησαν ἡδη ἀπὸ μηνὸν νὰ ἀσφαλίσουν ὅλα τὰ πλοία ὑπὸ «σημαίας εὔκολίας», μὲ τὴν ὑποχρέωσιν, βεβαίως, ὅπως τεθοῦν ταῦτα, εἰς τὴν περίπτωσιν πολεμικῆς ἀνάγκης, εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν. Καὶ γνωρίζομεν, ὅτι πλείστας διὰ ἀλληνικῆς διαχειρίσεως σκάφη, λιθερισταὶ καὶ παναρματικαὶ, ἀπεδέχθησαν ἡδη τὴν προσφερόμενην ἀσφάλισιν μὲ τοὺς αὐτοὺς ὄρους, ὑπὸ τοὺς ὅποιους διέπεται αὐτὴ διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη. Πλεονέκτημα, ἀξιον ιδιαιτέρας ἐκτιμήσεως, εἶναι ἡ ὡς ἄνω ἀσφαλίσις τῶν ὑπὸ «σημαίας εὔκολίας» πλοίων. Πρέπει καὶ τὸ ἐλληνικὸν νὰ ἔχῃ προεξησφαλισμένην τὴν κάλυψιν τῶν πολεμικῶν τοῦ κινδύνων. 'Η πρὸς αὐτὸν ἐμπιστοσύνη τοῦ ξένου κεφαλαίου ἀδραιοῦται. Δικαιολογεῖται, ὅλως τε ἡ προνοια. Πολλὰ ἔπαθεν ἡ Ναυτιλία μας κατὰ τοὺς δύο προηγουμένους πολέμους. Εἶδε τὰ συμφέροντα αὐτῆς νὰ φαλκιδεύωνται μὲ τὸ τέρμα τῶν ἔχθροπρεξιῶν. 'Ἐπιτόπιον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν δὲν ἔχομεν. Τὰ κεφαλαία τῆς δημιουργοῦνται καὶ τὸ κράτος ἡγγόνησε τὴν ἀνάγκην τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ παθήματα πρέπει νὰ μᾶς γίνονται μαθήματα. 'Ολοι εὐχόμεθα μὴ φάσῃ ποτὲ ἡ 'Ανθρωπότης εἰς ἔνα πόλεμον καταστροφῆς ἀνευ προηγουμένου. 'Η πρόβλεψις ὅμως διὰ τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους τῆς Ναυτιλίας, τῆς τόσον ἐκτεθειμένης, ἐπιβάλλεται. Καὶ ἡ πρόβλεψις συνίσταται ὅχι μόνον εἰς τὴν ὅπ' εὐθείας πρὸς τὸν πλοιοκτήτην καταστοῦντα πρόσοξην — χωρὶς καμίαν, δηλαδὴ, ἀνάμειξην τοῦ κράτους — ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν διασφάλισην τῆς διαστότητος, ὅπως ἔγκαιρως ἐπιτύχωμεν τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολεσθέντων σκαφῶν, ὅπως μετέχωμεν κατὰ ποσοστὸν ἀπωλειῶν εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις. Μᾶς Ικανοποιεῖ, πάντως, τὸ γεγονός ὅτι τὸ ὄλον ζῆτημα ἔχει τεθῇ ἐπὶ τάπτητος. Κοινὸν τὸ ἔνδιαφέρον δῶλον τῶν συμμαχικῶν χωρῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ κατασκούονται τὴν ἀνάγκην τῆς ἀπὸ τοῦδε ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος. Καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιδολία ὅτι, συνεπικουρούμενοι ἀπὸ τὸ κράτος, θὰ κατοχυρώσουν τὰ συμφέροντά των κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον.

ΑΣΥΓΓΡΩΣΤΟΣ Η ΑΠΟΥΣΙΑ

"Ἐλαμφε διὰ τῆς ἀπουσίας τῆς ἡ 'Ελλάς, ἡ τρίτη ναυτικὴ δύναμις τοῦ κόσμου, ἀπὸ τὴν πρόσφατον διεθνὴ διάσκεψιν περὶ προστασίας ἀπὸ τὴν ρύπανσιν τῶν θαλασσῶν. Μετέσχε τυπικῶς αὐτῆς ὅ εἰς Λονδίνον Προξενικὸς Λιμενάρχης, χωρὶς ὅμως ἡ ἐλληνικὴ συμμετοχὴ

νὰ καταστῇ αἰσθητή, διότι τοιαῦται ἡσαν προφανῶς αἱ ἐκ τοῦ κέντρου ὅδηγίαι.

Καὶ δικαιολογούεται εἰς σχετικὴν ἀνακοίνωσίν του τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ποθητικὴν αὐτὴν συμμετοχήν, λέγον ὅτι, «καὶ σύμβασις δὲν παρέχει ἐπαρκῆ προστασίαν εἰς τὰς ἐλληνικὰς ἀκτὰς διὰ τὴν μὴ ρύπανσιν τῶν ἀπὸ τὰ πετρελαιοειδῆ, ἐνῶ δημιουργεῖ σοσσαράς ἐπιβαρύνσεις διὰ τὰ μακρὰν τῶν ἔθνων μας βάσεων κινούμενα ἐλληνικὰ πλοῖα», δι' ὃ καὶ ἡ 'Ελλάς παρέμεινεν ἐκτός τῆς συμβάσεως αὐτῆς.

Δὲν ἔλαβεν, ὅμως, ὑπὲρ ὅψιν του τὸ ὑπουργεῖον ὅτι:

1) Τὰ συμμετέχοντα τῆς συμβάσεως κράτη ὑποχρεούνται, ὅπως τὴν ἐφαρμόζουν δι' ὅλη τὰ πλοῖα τὰ καταπλέοντα εἰς τὴν ἐπικράτειαν αὐτῶν καὶ ἐπομένως οὐδὲν ὠφελοῦνται τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ἐκ τῆς μὴ συμμετοχῆς μας εἰς τὴν σύμβασιν. 'Αντιθέτως, ἐνῶ αὐτὰ θὰ ὑπόκεινται, καθ' ὃ μονίμως εἰς τὴν ξένην ἀπασχολούμενα, εἰς τὸν ἔλεγχον τῶν ἄλλων κρατῶν καὶ τὰς ἔξ αὐτοῦ συνεπείας, ἡ 'Ελλάς στερείται τοῦ ὅπλου ὅμινης, ποὺ θὰ τῆς παρείχεν ὁ εἰς τοὺς λιμένας της ἔλεγχος τῶν κατοπλεόντων ξένων πλοίων.

2) Εἰς οὐδεμίαν ἐπιτίθενται τὰ ἡδη ἐνέργεια πλοῖα, διότι οὐδεμίαν πρόσθετος δι' αὐτὰ ἐγκατάστασις προβλέπεται. Αἱ ὑπὸ τῆς συμβάσεως καθορίζομεναι μεταβολαὶ διὰ τὰ ναυπηγούμενα ἐν τῷ μέλλοντι πλοῖα, ἀφοράσκι κυρίως εἰς προσαρμογὴν τῆς ἐσωτερικῆς αὐτῶν διατάξεως, τῶν σωληνώσεων κλπ., οὐδόλως σχεδὸν ἐπηρέαζουν τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως. Τὰς μεταβολὰς αὐτὰς θὰ ἐκτελέσουν ὀπωδόσηται καταλληλα τὰ μέλλοντα νὰ ναυπηγηθοῦν ἐλληνικὰ πλοῖα.

3) 'Η ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγκατάστασις διαχωριστήρων, ἡ ὅποια θὰ ἡδύνατο, βεβαίως, νὰ ἐπηρέασῃ τὸ κόστος ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ὑπὸ οὐδενὸς τῶν μετεχόντων κρατῶν ὑποστηρίζεται θετικῶς — διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον, δὲν ὑπάρχει καταλληλος τύπος διαχωριστήρος.

4) 'Ο τέως Διεύθυντος Μελετῶν πλοίος τρόχος κ. Παγώνης εἶχε καταρτίσει πλήρες πρόγραμμα τῶν ἐλληνικῶν θέσεων κατὰ τὴν διάσκεψιν αὐτῆς, εἰς τὸ ὅποιον ἐλαμβάνετο πλήρως ὑπὲρ ὅψιν ἡ ἐλληνικὴ πραγματικότης καὶ τὰ συμφέροντα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. 'Εὰν ἡ 'Ελλάς μετείχε τῆς διασκέψεως καὶ ὑπεστήριζε τὰς ἀνωτέρω θέσεις θὰ ἡδύναντο πιθανώτας νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις ἐφαρμογῆς εἰδικῶν διὰ τὸν μεσογειακὸν χώρο — τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον — ἀποφάσεων, ὡςτε νὰ προστατεύσῃ οὐχὶ μόνον ἡ Ναυτιλία μας, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐλληνικαὶ ἀκταὶ, η τουριστικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν ὅποιων τόσον δυσχεραίνεται, λόγῳ τῆς ὑπερβολικῆς αὐτῶν ρυπάνσεως ἐκ τῶν πετρελαιοειδῶν.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Διὰ λόγους ἀγώνωσιν εἰς ἡμᾶς διεπράχθη τὸ σφάλμα τῆς μὴ συμμετοχῆς μας εἰς τὴν διάσκεψιν. Καὶ τὸ χειρότερον είναι, ὅτι ἀργὰ ἡ γρήγορα θὰ ὑποχρεωθῇ ἡ 'Ελλάς νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν σύμβασιν, χωρὶς νὰ ἔχουν αἱ ἀπόψεις τῆς τούλαχιστον ἀκουσθῆται καὶ χωρὶς νὰ ἔχουν ληφθῆ ὑπὲρ ὅψιν αἱ ιδιάζουσαι παρ' ἡμῖν συνθῆκαι ὅσον ἀφορᾷ τὸ πρόβλημα, τοῦ ὅποιου ἐπιζητεῖται ἡ ἐπίλυσις.

Η ΚΑΛΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

"Η ἐπιτευχθεῖσα συνεργασία μετὰ τῶν ἐταιριῶν τῆς Κόνφερανς, ἐπιτρέπει πλέον τὴν ἐφαρμογὴν προγράμματος διὰ τὴν περαιτέρω ὁργάνωσιν καὶ τὴν εὐρυτέρων ἀνάπτυξιν τῆς πρὸς τὴν Αὐτοτράλιαν ἐλληνικῆς γραμμῆς. 'Η ἄρσης τοῦ μπούκοτάς κατὰ τοῦ τούπου «Πατρίς» καὶ τοῦ «Βρετανῶν» εἰς διὰ τὸν ἀφορὰ τὴν ἔκδοσιν εἰσιτηρίων ἐξ Αὐτοτράλιας, ἡ αὐξησης ὡσαύτως τοῦ ναυλοῦ τῶν ἀγγλικῶν ὑπερωκεανίων, τῶν ἀναχωρούντων ἐπὶ τῶν ἀγγλικῶν λιμένων, ὡς καὶ ἡ ἔξουσιτερωσίς, τέλος, τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων ὑπερωκεανίων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς διὰ τῆς καθιερώσεως ἐνίσκιου εἰσιτηρίου μετὰ τῶν ἐλληνικῶν, ἀποτελούντων καιρίας προϋποθέσεις διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς δραστηριότητος τῆς ἐθνικῆς γραμμῆς, τόσον εἰς τὸν τομέα τῆς μεταφορᾶς μεταναστών ἐξ Εὐρώπης, όσον καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς μεταφορᾶς της τουριστικῆς κινήσεως ἐξ Αὐτοτραλίας.

Κατόπιν τούτου, οἱ "Ελληνες πλοιοκτῆται ἀντιμετωπίζουν τὴν πρόσκτησιν καὶ τρίτου ὑπερωκεανίου. Θὰ ἐπιδιωχθῇ δι' αὐτοῦ ἡ περαιτέρω πύκνωσις τῶν δρομολογίων ἀπὸ τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ τὴν 'Ελ-

λάδα πρὸς τὴν πέμπτην ἡπειρον, ἐνδεχομένως δὲ καὶ τὴν ὑπὸ ὥρι-
σμένας προϋποθέσεις ἐπέκτασίν της.

Κατ' ἀσφαλεῖς πληροφορίας ἡ κατάλληλος αὐτὴ μονὰς ἐπιλέγε-
ται ἡδη. Πρέπει νὰ εἶναι πλοίον μικρᾶς ἡλικίας, μεγάλης μεταφορι-
κῆς ἰκανότητος, ἱκανῆς ταχύτητος καὶ πρὸ πάντων νὰ διαθέτῃ πολ-
λάς καὶ συγχρόνους ἀνέσεις διὰ τὸν ἐπιβάτην. Θὰ πρέπει τὸ νέον
ὑπερωκεάνιον νὰ εἶναι ἐφάμιλλον, ἀν μὴ ἀνώτερον τοῦ «Πατρίς» καὶ
τοῦ «Βρετανῆ». Πάντως καὶ καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, ἡ τρίτη μονὰς
θὰ εύρισκεται ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ 1964.

'Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ βάρος τῆς δραστηριότητος τῆς ρίπτει ἡ ἑλλη-
νικὴ γραμμὴ εἰς τὸν τομέα τῶν φορτίων. 'Ἐκτὸς τοῦ φορτηγοῦ «Ντό-
να Γκιζέλα» — ναυπηγήσως 1959, χωρητικότητος 9.030 τ. γκρός, μὲ
ψυκτικοὺς χώρους διὰ 1.000 τ. εὐταθῶν φορτίων — ὥπερ κατὰ
τὸ 1961 ἔξετέλεσε τρία ταξίδια ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν πρὸς τὴν Ἀμε-
ρικὴν καὶ τὴν Εὐρώπην καὶ ἔπειρον φορτηγὸν τῆς αὐτῆς πλοιοκτησίας,
προστίθεται διὰ τὴν ἔξυπερτησιν τῶν Αὔστραλων ἔξαγωγέων. Πρό-
κειται διὰ τὸ «Ντόνα Οὐράνια» 8.716 τ. γκρός τοῦ 1956, μὲ δυνα-
τότητας ἐπίσης παραλαβῆς εὐπάθων φορτίων. Οὕτω κατὰ τὸ 1962
ἔχουν προγραμματισθῆ 16 ἐν ὅλῳ ἀναχωρήσεις πλοίων τῆς ἑλληνι-
κῆς γραμμῆς ἐξ Αὔστραλίας — περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀναχωρή-
σεων τῶν δύο ὑπερωκεανῶν — ἀτίνα ἐπίσης δύνανται νὰ παραλαμ-
βάνουν μεγάλας παστότητος φορτίων καὶ εἰς χώρους ψυγείου. Καὶ ἡ
προσφορὰ τόσων τακτικῶν δρομολογίων ἐπιτρέπει εἰς τοὺς Αὔστρα-
λους ἔξαγωγεῖς νὰ ἀγνοοῦν, μέχρις ἔνος βαθμοῦ, βεβαίως, τάς ἀπει-
λᾶς τῆς Κόνφερανς καὶ νὰ φορτώνουν ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Αἱ
ὑπάρχουσαι πάντως ἐνδείξεις, ιδίως μετὰ τὴν ἄρσιν τοῦ μπούκο-
τας διὰ τὴν παραλαβῆν ἐπιβατῶν ἐξ Αὔστραλίας, πείθουν, ὅτι συντό-
μως θὰ τερματίσῃ ἡ Κόνφερανς τὸν ἀγώνα τῆς κατὰ τὴν ἑλληνικῆς
γραμμῆς καὶ διὰ τὰ φορτία.

Η ΝΕΑ ΑΠΕΙΛΗ

Κινδυνεύει ἡ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν καὶ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν πλοι-
οκτησία, ἡ τελούσα ὑπὸ τὴν διαχείριστον Ἀμερικανῶν πολιτῶν ἡ ἐπαι-
ριῶν. 'Ο ψηφισθεὶς ἡδη ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ τελῶν ὑπὸ τὴν κύρωσιν
τῆς Γερουσίας νόμος περὶ ἐπενδύσεων ἀμερικανικῶν κεφαλαίων εἰς τὸ
ἔξωτερικὸν περιλαμβάνει καὶ τὰ πλοία ἀμερικανικῶν συμφερόντων ὑπὸ
τὰς σημαίας εύκολιας. 'Αν τελικῶς, παρὰ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ἐν-
διαφερομένων, τὸ ὑπὸ κρίσιν νομοσχέδιον ἀποτελέση νόμον, δυσχερῆς
καθίσταται ἡ διατήρηση ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς τῆς πλοιοκτησίας
τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν σκαφῶν. Εἰς ὑπερεντακόσια ὑπολο-
γίζονται, τὸ πλεῖστον τάνκερς καὶ μεταλλοφόρα.

'Ο νόμος προβλέπει τὴν τακτικὴν ὑποβολὴν τῶν λογαριασμῶν διαχει-
ρίσεων τῶν ἐλόγων σκαφῶν εἰς τὸν ἔφορον, τὴν κατάθεσιν εἰς εἰδίκον λο-
γαριασμὸν τοῦ προΐστοντος τῆς διαχειρίσεως των (τῆς χρονοαυλωσεως)
καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν φόρων εἰσδόματος ἐπὶ τῶν ἀποκομιζομένων κερδῶν.
Πλήρης, δηλαδή, ὅπως καὶ διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἐπιχειρήσεις, προβλέ-
πεται ὁ φορολογικὸς ἔλεγχος ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν ἐπενδύσεων
εἰς πλοῖα ὑπὸ σημαίας εύκολιας.

Εὐνόητος ἡ προβαλλομένη ἀντίδρασις. 'Απειλοῦν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐν-
διαφερόντειν, ὅτι θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἐκποιήσουν τὸ σκάφη τῶν ὑπὸ
τὰς σημαίας εύκολιας εἰς Εὐρωπαίους ἐφοπλιστάς, ὅποτε καὶ ἡ
Ἐθνικὴ Ἀμυνα θὰ παυσή νὰ στηρίζεται ἐπ' αὐτῶν διὰ τὴν ἔξυπερ-
τησιν τῶν μεταφορῶν ἐν περιπτώσει πολέμου. 'Ο ἀμερικανικὸς ἔλεγ-
χος ἐπὶ τῶν ἐλόγων πλοίων θὰ καταστῇ ἀδύνατος. Τὸ 'Υπουργεῖον
Ἀμύνης δὲν παρέλειψε τὴν ἀνωτέρω ἀποφιν νὰ γνωρίσῃ εἰς τοὺς ἀρ-
μόδιους παράγοντας.

"Αγνωστον ἄν, ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω ἀντιδράσεις, θὰ ἔξαιρεθοῦν αἱ ἐπὶ
ξένων πλοίων ἐπενδύσεις τοῦ γενικοῦ φορολογικοῦ μέτρου διὰ τὰ
ἀμερικανικὰ κεφάλαια τοῦ ἔξωτερικοῦ. 'Αν τὸ νομοσχέδιον καταστῇ
νόμος, ἐπιτείνονται αἱ δυσχέρεισις διὰ τὰ πλοία τῶν «σημαιῶν εὐ-
κολίας», τὰς ἀμερικανικῆς διαχειρίσεως. 'Υπέρ τὰς πιέσεις τῶν «γιο-
ύονιον», οἱ ἐπιβαλλόμενοι φορολογικοὶ περιορισμοὶ αἴρουν ἔνα ἀπὸ
τὰ σοδαρά πλεονεκτήματα τῆς λιβεριανῆς ἡ τῆς παναμαϊκῆς σημαί-
ας. 'Απομένει τὸ εὐθηνότερον κόστος τῆς ἐπανδρώσεως. Θὰ τεθῇ καὶ
αὐτὸν ἐν ἀμφιβόλῳ, ἀν τὰς «γιούνιον» κερδίσουν τελικῶς τὸν διεξαγό-
μενον δικαστικὸν ἄγωνα.

ΤΑ "ΚΟΣΤΕΡΣ,, ΤΩΝ 499 ΤΟΝΝΩΝ

Εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας τῆς Εὐρώπης ἔχει καθιερωθῆ διὰ
τὰ ἀγχιτοῦντα δηγελοκίνητα σκάφη, τὰ κόστερς, ἡ γκρός χωρητι-
κότης τῶν 499 τόννων, μὲ σύνθεσιν πληρώματος διλιγομελῆ. Τὸ δλ-

λανδικὸν παράδειγμα ἡ κολούθησαν ὅλοι, ἵνα καταστῆσουν τὰ μικρά των
σκάφων μαχητικώτερα εἰς τὸν συναγωνισμὸν διὰ τὸ χαμηλότερον κόστος
μεταφορᾶς. 'Εμελετήθη ἐπισταμένως ἀπὸ τοὺς ναυπηγοὺς τὸ σχέδιον
τοῦ «κόστερ», ἵνα μὴ τοῦτο ὑπερβῇ τοὺς 500 τόν. γκρός, μὲ d.w.
1.050 — 1.100 (σὲλτερυτέκ) καὶ μὴ περιτέση εἰς σύνθεσιν πληρώματος
πολυμελεστέρων. 'Αρκετά τοιστά σκάφη ναυπηγοῦν ἡδη οἱ Νορβηγοὶ
εἰς τὴν Ἰσπανίαν. Τὸ ἐννεαμερικά πλήρωμά των ἀπαρτίζεται ἀπὸ τὸν
πλοιάρχον καὶ τὸν ὑποπλοιάρχον, τρεῖς μηχανικοὺς καὶ τέσσαρας
πτυχιούχους ναύτας. Εἰς καὶ μόνος μηχανικὸς ἐκτελεῖ φυλακὴν εἰς
τὸ μηχανοστάσιον. Πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἔνα τοιστόν σκάφος
— τὸ «Regina Ida» — κατέλευσεν εἰς Πειραιό μὲ γαιανθρακοφορτίον
ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν (500 τόν. γκρός, 910 τόν. d.w.).

Καὶ τὰ σκάφη αὐτὰ τεξιδεύουν εἰς τὴν τρικυμιώδη Βόρειον Θά-
λασσαν. Τὸ ιταλικὰ φθάνουν μέχρι τῶν ἀκτῶν τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς
εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ μέχρι τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης ἀνατολικῶς.
"Έχουν ὑπὲρ αὐτῶν ὅλα τὰ συναγωνιστικά πλεονεκτήματα. Κατέκτη-
σαν τὴν κίνησιν τῆς Μεσογείου — τῆς Ἀνατολικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς.

'Αναφέρομενα εἰς τὰς ἀνωτέρω διατιστώσεις διὰ νὰ συστήσωμεν
τὴν μελέτην τῶν συνθηκῶν, ύψος ἂν καὶ τὰ ἴδια μας μικρά μεσογειακὰ
σκάφη ἐργάζονται. 'Επιβαρύνονται μὲ σύνθεσιν πληρώματος μεγαλύ-
τερῶν. 'Έχουμεν μὲν καθιερώσει τὸν τύπον του μέχρι 500 τόν. γκρός
δηζελοκίνητον κόστερ μὲ τὴν μικρότερα σύνθεσιν, ἀλλὰ προβλέπομεν
διὰ τὴν ἀνά τῶν 800 τόν. d.w., ἔστω καὶ δι' ἐκατὸν τὸν πέραν τῶν
800, σύνθεσιν μεγαλύτερην. 'Αν ἀκολουθήσωμεν τὸ παράδειγμα τῶν
ἄλλων, θὰ ἐπευγχάνετο ἡ συναγωνιστικὴ ἰκανότης τοῦ μικροῦ μεσογει-
ακοῦ μας σκάφους, θὰ διηρυνθεῖ ἡ δράσις του. 'Απτόν, ἐν προκειμέ-
νῳ, ἔχουμεν παράδειγμα τῶν Νορβηγῶν. Τὰ μικρά των σκάφη, λόγω
τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, ἐπεβαρύνοντο μὲ κόστος κινήσεως
ὑψηλόν. Τὰ ὄλανδικά καὶ τὰ γερμανικὰ μεταπολεμικῶν τὰς ἔξετόπι-
σαν. Τὰ πλεῖστα ἔξεποιτήσαν. 'Έχειασθη μὲ καύσιμα μεγαλύτερον,
μὲ οικονομίαν εἰς τὰ καύσιμα καὶ διλογομελέτερον πλήρωμα. Αἱ δα-
πάναι κινήσεως περιωρίσθησαν. 'Η θέσις τοῦ μικροῦ νορβηγικοῦ φο-
ρτηγοῦ εἰς τὴν Βόρ. Θαλάσσαν ἀνέκτηθη.

'Αλλὰ χρειάζεται πρόγραμμα μελετημένον διὰ τὴν ἀνωτέρω προ-
πάθειαν. Πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ μας, σοις ἐνδιαφέρονται διὰ μεσο-
γειακὰ σκάφη νὰ μελετήσουν ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς κρατικοὺς ἀρμό-
διούς τὰς δυνατότητας τῆς παρ' ἡδην ἐφαρμογῆς τοῦ τύπου τῶν κό-
στερ τῶν 499 τόν. γκρός καὶ τῶν μέχρι 1.100 d.w., μὲ τὸ δεκομελές
ἔστω, πλήρωμα.

'Αλλὰ χρειάζονται καὶ πιστώσεις ἐπαρκεῖς, πολυετοῦς ἔξοφλησεως,
ἵνα τὰ σκάφη ἔδω, κατὰ κύριον λόγον, ναυπηγηθοῦν. Θὰ ἀποφύγωμεν
τὰ ξένα ναυπηγεία, ὅπου δῆνεια μακροπρόθεσμα εὐχερῶς πα-
ρέχονται. 'Οσον ἀφορᾶ τὰ σχέδια θὰ ἡδυνάειται νὰ ἀκολουθήσωμεν
τὰ ξένα πρότυπα. Πιστεύομεν ἀκραδάντων ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ εἰς
χείρας τῶν Ἑλλήνων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν — θὰ ἔ-
χουν ἀπόδοσιν ἀξιόλογον καὶ θὰ ἀποδούν μέσα παραγωγικὰ διὰ τὴν
Οἰκονομίαν μας πρωτίστης τάξεως. Μόνον δι' αὐτῶν θὰ κρατήσῃ ἡ
Κυανολευκος τὴν θέσιν της εἰς τὴν Μεσογείον, τὴν θέσιν ποὺ δικαιο-
ύσαι καὶ τὴν ὑπὸ αὐτῶν διὰ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ὄλλων θέτει ἡδη ἐν ἀμ-
φιδόλῳ.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΓΝΩΜΗΣ

Δὲν μᾶς εἶχον συνθῆσει αἱ ιαπωνικαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς
κακόπιστον συμπεριφορὰν κατὰ τὰς συναλλαγάς των. 'Ομολογοῦμεν
ὅτι οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ κατὰ τὰ πρώτα ἔτη τῆς στροφῆς των πρὸς
τὰς ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα διετήρουν τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν πιστὴν ἐκ-
τέλεσιν τῶν συμπεφωνημένων. Σύν τῷ χρόνῳ, δῆνεια, ἡ τεραστία διεύ-
ρυνσις τῶν παραγγελιῶν καὶ δῆ τῶν ἑλληνικῶν πρὸς τὴν ιαπωνικήν
ναυπηγικὴν βιομηχανίαν συνέτεινεν εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῆς ἀμοιβαίας
ἐμπιστούντης. 'Ησαν τὰ καλά ἔτη τῶν ἀποδοτικῶν ναύλων. Αἱ μικρο-
παραδόσεις τῶν συμβολαίων παρεβλέποντο. Τὰ κέρδη ἐκάλυπτον τὰς
διαφωνίας. Οἱ ἐφοπλισταὶ συχνά ὑπεχώρουν.

'Έχουμεν δῆνος ὑπὸ όψιν μας περίπτωσιν σοδαράν ἀπροκαλύπτον κα-
κοπιστούς τοῦ ναυπηγικοῦ Οίκου τῆς Ἰσπανίας Ἰσικαβατζίμα - Χα-
ρίμα, ἔναντι ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου, ἀριθμούντος ὑπερπεντ-
κοντατεῖ ὑποδειγματικήν σταδιοδρομίαν, γνωστοτάτου διεθνῶς διὰ τὴν
ἢ τὸ λιγότερον οὐ τοῦ — εἰναι ἡ κυριολεξία — προσήλωσιν εἰς τὰς ὑποχρε-
σιες του.

Αὐτῆς τῆς ὑποθέσεως τὰς τελευταίας ἔξελίξεις αἰσθάνονται τὴν
ὑποχρέωσιν αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ φέρουν εἰς τὴν δημοσιότητα. Χρή-

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,,

σιμηρόπεράσματα διὰ τούς "Ελληνας έφοπλιστάς συνάγονται. Η άρχική έπιφύλαξης έναντι της συνεπείας των Ιαπώνων ναυπηγών πρός τάς συμβατικάς των ύποχρεώσεις ισως νά δικαιολογήται. Εύλογος ό φόδος. "Ας προσέξουν οι έφοπλισταί.

"Ιδού πόθεν προήλθεν ή αντιδικία καὶ πῶς αὐτὴ έξειλίχθη, ώστε νά έγκελούνται τώρα ίνωπιον τῆς διεθνούς ναυτικής κοινῆς γνώμης τὰ ναυπηγεία «Χαρίμω» ἐπί ἀπροκαλύπτῳ παραβάσει τῶν συμβατικῶν των ύποχρεώσεων:

Παναμαϊκή ἔταιρία ἑλληνικῶν συμφερόντων είχεν αναθέσει πρὸ ἑτῶν εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία τὴν κατασκευὴν δεκαεμενοπλοίου 39.000 τόνων π.ν. Εἰς σχετικὸν συμβόλαιον περιελήφθη ἡ διαιτητική ρήτρα, πρὸς ἐπίλυσην πάσης διαφορᾶς, ητις ηθελεν ἀνακύψει μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων.

Λόγῳ ὑπέρβασεως τῆς πρὸς παράδοσιν τοῦ πλοίου συμπεφωνημένης ρητῶς καὶ κατηγορηματικῶς ἀναφερούμενης ἐν τῷ συμβολαίῳ προθεσμίας, οἱ πλοιοκτήται ἡρήνθησαν τὴν παραλαβὴν τοῦ πλοίου καὶ ἔζητοσαν τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ προπληρωθέντος, πλὴν τῆς τελευταίας δόσεως, τιμήματος ἐντόκως. Τὸ ναυπηγεῖον ἡρήνθη τὴν πληρωμὴν καὶ ἡ διαφορὰ ἥχθη πρὸς λύσιν ἐνώπιον τῶν διαιτητῶν ἐν Λονδίνῳ, συμφώνως πρὸς τὴν σχετικὴν ρήτραν τοῦ συμβολαίου. Μετὰ μακρὰν διαδικασίαν, κατὰ τὴν ὅποιαν ἀμφότερα τὰ διάδικτα μέρη παρέστησαν ἐνώπιον τῶν διαιτητῶν καὶ ὑπεστήριξαν τοὺς ἑκατέρων νομικούς καὶ πραγματικούς ισχυρισμούς των καὶ ἀφοῦ ἔξητλήθη τὸ στάδιον τῶν ἀποδείξεων, οἱ διαιτηταὶ ἔξειδωσαν κατ' Ὁκτώβριον τοῦ 1961, τὴν ἀπόφασίν των. "Εγίναν δι' αὐτῆς ἀποδεκταὶ αἱ ἄξιώσεις τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ὑπερχεώθησαν τὰ ναυπηγεία Ισικαδέζιμα - Χαρίμα εἰς τὴν πληρωμὴν \$ 1.600.000 ἐντόκως.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις κατέστη τελεσίδικος καὶ ἀμετάκλητος, ἀλλὰ τὰ ναυπηγεία ἐκώφευσαν εἰς τὰς ὀχήλησις τῶν πλοιοκτητῶν, ὥπως πληρωθῶν. Καὶ ἐπειδὴ ἡ σύμβασις εἶχε συνομολογήθη, τῇ μεσιτείᾳ μελῶν τοῦ Baltic Exchange, ἡ ἄρνησις πληρωμῆς ἀνεφέρθη εἰς τὴν διοίκησιν αὐτοῦ. Προέβησαν οἱ διοικοῦντες τὸ «Μπάτλικ» εἰς ἐπίμονα δισιδήματα παρὰ τῇ «Χαρίμω», χωρὶς ὅμως καὶ ἀποτέλεσμα. "Υπεχρέθησαν κατόπιν τῆς στάσεως αὐτῆς νά ἀνακοινώσουν τὴν ἄρνησιν πληρωμῆς εἰς τὰ μέλη τοῦ Baltic Exchange σαρκαποτίσιας, δημοσιεύσεως εἰς αὐτὸν τὴν αἴθουσαν τῶν συναλλαγῶν. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε, πράγματι, καταθλιπτικὸν διὰ τὸ καλὸν δυνομα τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Διηρώτωτο οἱ ἔφοπλισταί, ἀν δὲν ἀνέκυπτεν ἡ ἀνάγκη τῆς τραπεζικῆς ἐγγύησεως διὰ κάθε προκαταβολὴν τῶν εἰς τὰ ναυπηγεία, κατοχυρούμενοι οὕτω διὰ τὴν περίπτωσιν ἀκριβῶς τῆς μὴ συμμορφώσεως τούτων μὲ τὰς ἑκάστοτε ἀποφάσεις τῆς διαιτησίας, ητις συνήθως προβλέπεται εἰς τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια.

Δὲν πιστεύομεν νά θελήσουν οἱ Ιαπωνες ναυπηγοὶ νά ίδουν τὴν ἀντιδικίαν φερούμενην ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. Θά προκινδυνεύουν ἐπι περιστότερον τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἑνόντος ἔφοπλιστικού κόστου. "Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων θὰ τοὺς ὑποχρεώσῃ νά πληρωσούν πρὸ τῆς δίκης. ᩲ διαιτητικὴ ἀπόφασις, ἔφόσον μάλιστα κατὰ τὴν μακρὰν διαδικασίαν τῆς διαιτησίας σκληρῶς ἀντεδίκησαν οἱ τῶν ναυπηγείων ἐκπρόσωποι, θὰ ἀποτελέσῃ διὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἀποφασιστικὸν παράγοντα, ἀνεξορτήτως τῆς ηθικῆς φθορᾶς ἀπὸ τὴν παράτασιν τῆς ἀντιδικίας.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Κατέπλευσε πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Χίου τὸ τουριστικὸν «Δῆλος» μὲ ὑπερεκατὸν ἑνὸν περιηγητὰς ἀνωτάτης κλάσεως. Παρεκλήθη ἡ ἔταιρία Νομικοῦ νά περιλάβῃ καὶ τὴν Χίον εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν διεσδόμασιάων κρουαζιερῶν τοῦ πλοίου της. Μέ καταπληξιν, ὅμως, ἐπληροφορήθησαν οἱ ἑνοί ἐπιβάταις ἀπὸ τὰ ἑκεὶ λιμενικὰ δργανα, διὰ ἀπαγορεύεται ἡ ἀποδίβασις πρὸς ἐπίσκεψιν τῆς νήσου, ἔφόσον δὲν ηθελεν εἰς ἔκαστος ἐπιβάτης προσαγάγει πιστοποιητικὸν ἐμβολιασμοῦ! Εὐνόητος η δυσμενής ἐντύπωσις. Παρενέθη ὁ κ. Νομάρχης καὶ ἐπετράπη ἡ ἔξοδος.

Καὶ τὸ μὲν Λιμεναρχεῖον εἶχε, πράγματι, τοιαύτην ἀπὸ τὸ ἐδῶ Κέντρον διαταγήν, ἐπρόκειτο, ὅμως, περὶ παρανοήσεως. "Αγνωστον ἀν ἡ ἀμοδία ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου τὴν διέπραξεν η τὸ Λιμεναρχεῖον Χίου.

Τὸ πιστοποιητικὸν ἐμβολιασμοῦ θὰ ἔπειτε νά ζητήσαι — καὶ θὰ ζητήσαι ἀσφαλῶς ἀν ἐθεοπίσθη — κατὰ τὴν εἰσόδον τοῦ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔρχομένου ἀτόμου εἰς τὸ ἐλληνικὸν ἔδαφος, ἀπὸ ξηρᾶς, ἀέρος η θαλάσσης. Οἱ τουρίσται τοῦ «Δῆλος» ἐπειδίσθησαν τοῦ σκάφους εἰς

τὸν λιμένα Πειραιῶς. Δι' ἄλλου μέσου ἔφθασαν ἐδῶ. Κατὰ τὴν ὅφιξιν τῶν θά εφέρουν καὶ τὸ πιστοποιητικὸν ἐμβολιασμοῦ. Δὲν θὰ πταίσουν αὐτοὶ ἀν τοῦτο δὲν ἔχητο η ἀν δὲν εἰδοποιήθησαν ἐγκαίρως πρὸ τοῦ εἰς Ἐλλάδα ταξίδιον τῶν διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ ἀπὸ τὰς κατὰ χώρας ὑγειονομικὰς ἀρχάς.

Φαντασθῶμεν τὸν περιηγούμενον τὴν Ἐλλάδα ξένον, ἐνοχλούμενον ἀπὸ τὸν χωροφύλακα ἐνὸς χωρίου τῆς ἐνδοχώρας η τὸν λιμενοφύλακα νησίδος τινὸς μὲ τὴν διαταγὴν τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐμβολιασμοῦ. Αὐτὸ συνέδη καὶ εἰς τὴν Χίον. Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἐλασθε γνῶσιν τῆς παρανοήσεως. "Ἐφόρτισε ἀρά γε νά δώσῃ τὰς καταλλήλους ὅδηγίας εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχάς;

Ο λιμένη τοῦ Κατακάλου είναι τὸ ἐπίνειον τῆς Ολυμπίας διὰ τοὺς ἀπὸ θαλάσσης περιηγητάς. Πολλὰ τὰ ἑκεὶ καταπλέοντα τουριστικὰ σκάφη. Μὲ ἀνοικτὴν φορτηγίδα (σάτι), χωρὶς παραπέτα, διενεγέται ἡ ἀποτιθίσασις τῶν περιηγητῶν. Ἀπὸ μίαν βενζίνατον ρυμουλκεῖται. Καὶ διὰ μὲν τὰ μικροῦ βυθίσματος σκάφη, τὰ εἰσπλέοντα εἰς τὸ λιμένα τοῦ Κατακάλου, η διὰ τῆς φορτηγίδος μεταφορὰ δὲν είναι, θεοίσι, ἀνετος, ἀλλ' ὅχι καὶ ἐπικίνδυνος. Διὸ τὰ ὑπερωκέανια, ὅως, τὰ ἑκτὸν τὸν λιμένος παραπένοντα, οἱ κίνδυνοι καὶ τῆς ἀνατροπῆς, ἀκόμη ὑπὸ θαλασσοταρσήν δὲν ἀποκλείονται. Στοιδάζονται κυριολεκτικῶς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῆς φορτηγίδος οἱ ἐπιβάται. Τὰ παραπέτατα δὲν ὑπάρχουν διὰ νὰ τὰς προστατεύσουν. Καὶ η διανυομένη μέχρι τῆς παραλίας ἀπόστασις δὲν είναι μικρά.

Ἀπορούμεν πῶς ὁ Ὀργανισμὸς Τουρισμοῦ, ὁ περὶ πάντων φροντίζων καὶ πολλὰ, πάρμολλα, δαπανῶν, δὲν ἀντεμπότισε τὴν οἰκτράν αὐτὴν κατάστασιν εἰς τὸ λιμένα Κατακάλου. Είναι η πρώτη ἐπαφὴ τῶν ξένων μὲ τὸν τόπον μας. Αἱ ἐντυπώσεις τῶν δὲν ἀναμένεται νά είναι κολακευτικαί. ᩲ ἀκτὴ τοῦ Κατακάλου ἐμφανίζεται ὅχι καὶ πολὺ διάφορος τῆς οἰστρήποτε ἀφίλοξενού τῆς Δύτ. Ἀφρικῆς. Καὶ διερωτώμεθα: ποιὸν θὰ βαρύνη τὸ εύθυνη ἀπόχημά τι, μὲ ἀποκλείονταν, θεοίσει συμβῆ; Διὰ τὴν πρόληψιν τοῦ ἀκριβῶς ἐπιβάλλεται νὰ διατεθούν μέσα ἀσφαλῆ, ἀν ὅχι ἀνετα, χάριν τῶν περιηγητῶν, ποὺ φέννουν μέχρι τοῦ Κατακάλου. ᩲ μετασκευὴ μιᾶς ἔστω φορτηγίδος καὶ η διὰ ρυμουλκοῦ, ὅπωσδηποτε ισχυροτέρου ρυμούληκσις τῆς είναι η ἐνδεδειγμένη λύσις.

Η ΑΣΧΗΜΙΑ

Συγχαίρομεν τὸ ὑπουργείον μας. Τὸ «Αἴγευς», τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν τῆς ἀγάνου γραμμῆς Ἡπείρου, σκανδαλωδῶς συνεχίζει καὶ τὰ κατ' ἐπέκτασιν τῆς τακτικῆς του γραμμῆς δρομολόγια πρὸς τὸ Μπρίντιζ. Συμφύρονται οἱ ἑκείθεν ἐπιδιβάζομενοι ξένοι, οἱ ἀνυπόπτως ἐκόωσαντες τὸ εἰσιτήριόν των εἰς Παρισίους η ἀλλαχοῦ μὲ τὸ «Θαλασμῆγον τουριστικὸν σκάφος» μὲ τοὺς γνωστοὺς τριτοβείτας τῆς γραμμῆς Αμπράκη. Εὐνόητοι αἱ πρώται ἐντυπώσεις διὰ τὸν τόπον μας.

Δὲν ἐπαύσαμεν ὑποδεικνύοντες τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ μικτοῦ αὐτοῦ δρομολογίου (ἀγάνου γραμμῆς καὶ ἔξωτερικοῦ). Συνηντησαμεν — ὁ φείλομεν νὰ τὸ ἀναγνωρίσωμεν — τὴν κατανόησιν ἀπὸ μέρους τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως τοῦ Υπουργείου. Διὰ πράξεως τῆς ἀπηγορεύθησαν πρὸ έτοις τὰ πρὸ τὴν Ἰταλίαν δρομολόγιο τοῦ «Αἴγευς». "Αλλως, ὅμως, ἐσκέφθη ὁ τότε ὑπουργός κ. Ανδριανόπουλος. Φίλος του γάρ παρὰ τῷ «Ολυμπιακῷ» ὁ πλοιοκτής. Καὶ τὸ δρομολόγιον, ὑπουργικὴ ἀποφάσεις, ἐξηκολούθησεν ἐκτελούμενον. Θὰ ἐπιτρέψῃ, ὅμως, καὶ ο. Κωτιάδης τὴν ἀσχημίαν κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον; Δὲν τὸ πιστεύομεν. "Επαναλαμβάνομεν, πάντως, τὴν σύστασιν.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Κρούσματα δραπετεύσεων ἐσημειώθησαν τελευταίως ἐπὶ ἀγγλικῶν φορτηγῶν εἰς τὴν Αὔστραλιαν καὶ τὸν Καναδάν (Βανκούμερ). Δώδεκα "Αγγλοι ναυτικοὶ ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος των (τὸ «Hannington Court») εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σίδνευ, ἐνῷ ἔμφορτον ἐπρόκειτο νὰ ἀποτελέσῃ διὰ τὴν Κίναν. Τέσσαρες ἄλλοι ἀπέδρασαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βανκούμερ τοῦ φορτηγοῦ «North Devon», φορτωμένου καὶ αὐτοῦ μὲ σιτηρά διὰ τὴν Κίναν.

Προβληθεῖσα δικαιολογία τῆς δραπετεύσεως η αὐτὴ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις: Δὲν ηθελον νὰ ἐπανίδουν τοὺς Κινέζους κομμουνιστὰς καὶ τὸ ἀστυνομικὸν των κράτος.

Συνεντηθῆσαν ὅμως οἱ δραπέται καὶ εἰσήχθησαν ἀμέσως εἰς δίκην ἐνώπιον τῶν αὐστραλιανῶν καὶ τῶν καναδικῶν δικαστηρίων. Εἰς τὴν Αὔστραλιαν οἱ δεκατέσσαρες δραπέται κατεδικάσθησαν εἰς 14ήμερον φυλάκισιν (καταναγκαστικὰ ἔργα) καὶ ἐκτόπισιν. Οἱ δεύτεροι εἰς τὸν

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι- ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΑΙΟΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙ: 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
LONDON E.C. 3

Καναδάν έξετοπίσθησαν και θά παραπεμφούν ένώπιον της αγγλικής δικαιοσύνης.

Οὕτω κρίνουν και τιμωρούν τὰ κράτη, ποὺ θέλουν νὰ έχουν ναυτίλιαν, σταθερός διοικούμενήν και προσδεύσυσαν.

Και αὐτά ἃς τὸ ἔχουν ὑπ' ὄφιν των οἱ τοῦ ὑπουργείου μας ὄρμόδιοι, οἱ εἰσηγούμενοι τὴν ἀνοχὴν καὶ τὴν ἐπιείκειαν διὰ τοὺς ιδικούς μας, τοὺς τόσους καὶ τόσους, δραπέτας.

Αἱ περιπτώσεις τῶν δραπετεύσεων ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα ἔρχονται λίαν ἐπικαίρως. Συζητεῖται ἀκόμη ἡ στάσις, τὴν ὅποιαν θὰ πρέπει καὶ οἱ ἔδω νὰ τηρήσουν ἔναντι τοῦ βαρυτάτου, καθ' ἡμᾶς, ἀδικήματος τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου καὶ δὴ εἰς ξένον μακρύνων λιμένα.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Ἐπρεπε ποὺ τὸ περιμένωμεν. Μετὰ τὰς καταλογιστικὰς πράξεις τοῦ Ν.Α.Τ. — πολλὲς χιλιάδες λιρῶν — τὸ ζῆτημα τῆς ἐλληπούνται καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως ἔφθασε καὶ μέχρι τῶν δικαστηρίων. Γνωστὴ ἡ ὑπόθεσις. Τὰ κενὸν τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως, λόγω μὴ προσφορᾶς κεκτημένων τὰ προσόντα ναυτικῶν, συμπληρούνται, ὡς γνωστόν, ἀπὸ μὴ προσοντούχους, κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως καὶ τοῦ Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας. Τὰ συναπτὰ διαδηματα, αἱ μακραὶ συζητήσεις καὶ αἱ ἔντονοι διαμαρτυρίαι τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιοκτήτου τῆς εύθυνης ἀπὸ τὴν παρὰ τὴν θέλησιν τοῦ κρατούσαν ἀνωμάλον κατάστασιν εἰς τὰ τοῦ πληρώματος τοῦ ποντοπόρου πλοίου, εἰς οὐδὲν ἵσχυσαν. Οἱ τοῦ ὑπουργείου ὄρμόδιοι συνεζήτουν, ἀνεγνώριζον τὸ δικαιον, παρείχον τὴν ὑπόσχεσιν ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ προσβάνουν εἰς τὴν θεμοθέτησιν τῶν ἐνεικυμένων μέτρων. Είχεν ιδιαιτέρως ἐπιστηθῆ ἡ προσοχὴ τῶν ὄρμοδιων ἐπὶ τῶν ἀπατήσεων ἀποζημιώσεως, τὰς ὅποιας θὰ ἥδυναντο νὰ ἐγείρουν οἱ ἀπολούμενοι, κατόπιν παρεμβάσεως τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ναυτικοί, οἱ ναυτολογήθεντες ἐξ ἀνάγκης εἰς θέσεις ὑπὲρ τὰ προσόντα των. Τὸ πλοίον θὰ έκαλετο νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσεις, λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Καὶ ίδου τὸ ἀποτέλεσμα: Διὰ τῆς κατωτέρω δημοσιευμένης ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὑποχρεούνται οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ἀ)π «Ιλισός», νὰ πληρώσουν ἀποζημιώσιν δολ. 273, ἐντόκως ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς, εἰς ναυτολογήθεντα, κατόπιν ἐγκρίσεως τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., τρίτον μηχανικόν, μὴ προσοντούχον, λόγω ἀκάριου ἀντικαταστάσεως τοῦ μὲ διπλωματούχον.

Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἔκθεσις ἀγωγῆς, διώκουσα τὴν καταγήφιστην τῆς ἐναγομένης εἰς καταβολὴν τῷ ἔναγοντι τοῦ ἐν αὐτῇ ποσοῦ δι' ἀποζημιώσιν, λόγω καταγγελίας τῆς μεταξὺ αὐτῶν ὑφισταμένης συμβάσεως ναυτολογήσεως, νόμῳ βάσιμος παρίσταται ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 72, 75 παρ. 2 καὶ 76 ΚΙΝΔ (Ν. 3816)1958) καὶ ἔρευνητέα τυγχάνει.

Ἐπειδὴ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 4 καὶ 5 Ν.Δ. 2651)1953 ἐπεὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων πρὸς ἔγκυρον κατάτοισιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀπαιτεῖται, πλὴν τῆς γενικῆς δικαιοπρακτικῆς ικανότητος, ὅπως ὁ ναυτικὸς κέκτηται τὸ οἰκεῖον δίπλωμα ἡ ἀδειαν ναυτικῆς ικανότητος κατὰ τὰς ἴσχυούσας σχετικὰς διατάξεις. Κατ' ἔξαρτεσιν ὅμως ἐπιτρέπεται ἡ ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς ὄργανικῆς τοῦ πληρωμάτου προσωρινὴ κατόπιν ἀδείας τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ναυτολογίας ναυτικῶν μὴ κεκτημένων τὰ νόμιμα πρόσοντα, εἴτε πρὸς πληρωσιν ὑπαρχόντων κενῶν τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτου, εἴτε πρὸς ἀντικατάστασιν ἀπολούμενων τοῦ πλοίου ἐξ οἰσθῆτος αἵτιας, ἐφ' ὅσον ηθελε διαπιστωθῆ ὑπὸ τῆς ως ἄνω ἀρχῆς τὸ ὄδυναντον τῆς ναυτολογίας ναυτικῶν, κεκτημένων τὰ νόμιμα πρόσοντα διὰ τοὺς ἐν ἄρθρ. 4 ἀναφερομένους λόγους. Οἱ οὐταὶ κατ' ἔξαρτεσιν ναυτολογήθεντες παραμένουσι ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον ἔξαρτοι οὐδικούσιν ἀποδειγμένως συντρέχουσαι αἱ ως εἴρηται προϋπόθεσεις ἀδυνατίας ναυτολογίας τῶν ἔχοντων τὰ νόμιμα πρόσοντα 'Ελλήνων ναυτικῶν, τοῦ πλοιάρχου ὑποχρεούμενου πρὸς τακτοποίησην (ἀντικατάστασιν διὰ τῶν ἔχοντων τὰ νόμιμα πρόσοντα) τοῦ πληρωμάτους κατὰ τὰς περαιτέρω διατάξεις τοῦ προδιαληφθέντος ἄρθρου 5. 'Εκ τῶν διατάξεων τούτων σαφῶς προκύπτει, διτὶ καὶ δὴ μὴ κεκτημένους δίπλωμα ναυτικός, ἐφ' ὅσον προσελήφθη συμφώνως ταύταις, ἐγκύρως ὑπηρετεῖ ἐν τῷ πλοίῳ, ἀνεξαρτήτως ἐὰν ἡ ὑπηρεσία του αὐτῆς εἶναι προσωρινὴ μέχρι τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὑποχρεοτικῆς ἀντικαταστάσεως του. 'Ἄλλα διὰ τὴν τοιαύτην ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου, κατὰ τὴν ἐκ τοῦ νόμου ὑποχρέωσιν του, ἀντικατάστασιν τοῦ ναυτικοῦ ἀπαιτεῖται ἀναγ-

καίως καταγγελία τῆς συμβάσεως, ἀτε μὴ ἐπερχομένης αὐτοδικαίας λύσεως ταύτης διὰ μόνης τῆς ἐνεργείας τῆς ἀντικαταστάσεως ('Ἀγαλλοπούλου Ελλην. Ναυτεργ. Δίκ. παρ. 24 σελ. 160 — 161, 151, 62 — 63). 'Ἐν τῇ διὰ τὸν λόγου δὲ τοῦτον καταγγελίας ἐκ μέρους τοῦ πλοιού τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως οὐδὲν βεβαίως παράπτωμα βαρύνει τὸν ναυτικὸν καὶ κατ' ἀκολουθίαν δικαιούται οὗτος τῆς ἐκ τοῦ ἄρθρου 75 παρ. 2 ΚΙΝΔ ἀποζημιώσεως.

'Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ἐπικαλούμενων καὶ νομίμως προσκομιζομένων ἔγγραφων, τῶν ἐκατέρωμένων Ισχυρισμῶν τῶν διαδίκων καὶ τῆς ἐν γένει συζητήσεως ἐδειμαίωθη, διτὶ ὁ ἔναγος προσελήφθη τὴν 25 'Οκτωβρίου παρὰ τῆς ἐναγομένης ἑταῖριας ὡς Γ' μηχανικός εἰς τὸ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν αὐτῆς πλοίον «Ιλισός», παρὸ τὸ γεγονός διτὶ δέκτητο δίπλωμα Γ' μηχανικού, ὑπὸ τοιαύτην δὲ ἰδιότητα προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του ἀντί ημισιών μισθοῦ ἔξι 182 δολλαρίων, πλέον τροφῆς παρεχομένης εἰς εἶδος, μέχρι τῆς 13 Δεκεμβρίου 1961, δητὲ ἀπελύθη ἐν Νέα 'Υόρκη ἀντικατασταθεὶς παρ' ἐτέρου κεκτημένου τὰ κατὰ νόμον προσόντα (δίπλωμα Γ' μηχανικοῦ).

Νομίμως οὗτον ἔχαιτεῖται ὁ ἔναγος ἀποζημιώσιν, λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, συμφώνως τοῖς ἐν τῇ ἡγουμένῃ σκέψει ριθεῖσι ἐν διεσπαρμένοις διαδίκων τῆς συμβάσεως ἐλασθε χώρων ἐλιμένιοι ἐκτὸς τῆς Εύρωπης (Νέα 'Υόρκη) δικαιούται κατ' ἄρθρον 76 ΚΙΝΔ ἀποζημιώσεως ισουμένης πρὸς τὸν μισθὸν 45 ἡμερῶν, ήτοι 273 δολλαρίων, ποσὸν ὅπερ δέοντος ἐπιδικασθῆ ἀπὸ τὸ ποσόν τῶν 100 δολλαρίων (ἄρθρον 186 Πολ. Δικον., ὡς ἀντικατεστάθη δι' Α.Ν. 2407)1940) καὶ καταδικασθῆ ἡ ἐναγομένη εἰς τὴν τοῦ ἔναγοντος δικαστικὴν διαπάνην (ἄρθρον 210 παρ. 1 Πολ. Δικον.).

ΔΙΑ ΤΑῦΤΑ

Δικαζούντες ἀντιμωλίᾳ τῶν διαδίκων
Δεχόμενοι τὴν ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴν

'Υποχρεούμενη τὴν ἐναγομένην, δηπαρτάντη τὸ ἔναγοντι τὸ ποσόν τῶν διαδικούσιων ἐδδομήκοντα τριῶν (273) δολλαρίων κατὰ τὸ εἰς δραχμάς ισάξιον αὐτῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς ἐντόκως νομίμως ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς ἀχρις ἐξοφλήσεως.

Κηρύσσομεν τὴν παρούσαν προσωρινῶς ἐκτελεστὴν διὰ τὸ ποσὸν τῶν ἄκαπτων (100) δολλαρίων.

Καταδικάζομεν τὴν ἐναγομένην εἰς τὴν τοῦ ἔναγοντος δικαστικὴν διαπάνην ἐκ δραχμῶν πεντακούσιων (500).

Ἐκριθή, ἀπεφασίσθη καὶ ἐδημοσιεύθη

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 20 Μαρτίου 1962

Ο Πρωτοδικής
Ε. ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΣ

Ο Δικ. Γραμματεὺς
Ν. ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

'Ο πλοιοκτήτης, βάσει τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως, φέρεται καταγγέλλων ἀδικαιολογήτως τὴν σύμβασιν μὲ τὸν μὴ διπλωματούχον μηχανικόν, ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα ἐπεδηλήθη εἰς τὸν πλοιάρχον ἡ ἀπόλυτης ποσού μὴ προσοντούχου ἀπὸ τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν καὶ ἡ πρόσληψις διπλωματούχου. Δὲν ἀπεκόμισε κέρδος τι ἀπὸ τὴν ἀντικανονικὴν ναυτολόγησιν ὁ ἐφοπλιστής. 'Υπεχρεώθη ἡ πόλη τὴν ἀντικαταστάσεων τὸν ἀνείδευτον. Καί, ὅμως, καλεῖται νὰ πληρώσῃ καὶ τὴν ἀποζημιώσιν τῆς ἀδικαιολογήτου ἀπολύσεως.

Εἴμεθα περίεργοι νὰ πληροφορθημεν πῶς ἀντιμετωπίζει τὴν οὕτω, ἐπὶ τὰ χείρων βαίνουσαν ἀνωμαλίαν τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Μίαν δόλοκληρον τριετίαν συζητεῖται τὸ ἄρτημα.

ΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ

Διὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς ἀστυνομικῆς ταυτότητος θὰ πρέπει νὰ προσέχῃ ἀπὸ τὸν αἰτούντα καὶ τὸ ἐκλογικὸν βιβλιαρίον, νὰ δισπιστωθῇ δι' ἐν ταύτῳ διτὶ ἐφήφισεν διό φέρων αὐτὸν κατὰ τὰς τελευταῖς ἐκλογαῖς. Οι ναυτικοί, ὅμως, τεξίδευσον καὶ κατὰ μεγίστην πλειονότητα ἐπὶ ὀκεανοπόλεων σκαφῶν. Τὴν 'Ελλάδα κατ' ἀραιά χρονικὰ διαστήματα ἐπισκέπτονται. Βιβλιαρίον ἐκλογικὸν πολλοὶ δὲν ἀπέκτησαν καὶ οἱ περιστεροί δὲν φηφίζουν οὔτε εἰς τὰς ιδιαιτέρας των πατρίδας. 'Η ταυτότης τοῖς εἶναι πάντως ἀναγκαῖς, ἀκόμη καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικόν. Πρέπει νὰ τὴν ἀποκτήσουν. Πρέπει, κατὰ συνέπειαν, νὰ ἀγνοηθῇ διὰ τοὺς ναυτικούς η προϋπόθεσί τους ἐκλογικούν βιβλιαρίου. 'Ἄς θελησῃ τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας νὰ ἀναλάθῃ τὴν σχετικὴν συνενόδοσιν μὲ τὸ ὑπουργείον τῶν 'Εσωτερικῶν. Αὐτὸν καὶ θὰ ἐκδώσῃ τὴν σχετικὴν ἐγκύ-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping
Surveyor : Eng. Pablo J. More

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Directors:
Capt. Ant. Callergis
Mr. Stam. Eleftheriou

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
» NIGHT: 412905

κλιον διαταγήν. Από το ναυτικόν φυλλάδιον διαπιστωτούται ή άποσύνα του ναυτικού κατά την έωδινέργειαν τῶν ἔκλογῶν. Από τοὺς καταλόγους ἐπίσης ή Ἐλλειψις ἔκλογικού βιβλιαρίου. Υπὸ ιδιότυπον καταστασιν τελεῖ καὶ τὸ ναυτικός. Εἶναι καὶ αὐτὸς ἀπόδημος "Ἐλλην, διαμένων κατὰ κάπιον τρόπον εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ

Μικρὰν πλωτὴν δεξαμενὴν, ίκανὴν νὰ δεχθῇ καὶ τὰ μεγαλύτερα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας σκαφῶν, ἔζητης νὰ φέρῃ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἐξ Ἀγγλίας γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς Οἴκος. Ή σχετικὴ αἵτησις ὑπεβλῆται εἰς τὸν Ο.Α.Π., ἵνα ἡ καταλλήλως εἰς τὸν λιμένα θέσις παραχωρηθῇ, διὰ τὴν ἀγκυροβολίαν τῆς δεξαμενῆς. Η ἀπάντησις ὑπῆρχεν ἀρνητική. Χῶρος δὲν ὑπάρχει. Θά πρέπει νὰ περιμένουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὴν βάσιν τοῦ Περάματος. Εἰς τὰς καλένδας, δηλαδή, παρεπέμφθη ἡ αἵτησις. Εν τῷ μεταξὺ πρόβλημα κατέστη ὁ δεξαμενὸς ἐνὸς μικροῦ καὶ μετρίας χωρητικοῦτος σκάφους. Διὰ τὴν βάσιν τοῦ Περάματος χρειάζεται ὑπομονὴ. Προηγεῖται τὸ κέντρον διασκεδάσεως, τύπου «Ἀθηναία», εἰς τὴν πρὸ τῆς λεωφόρου Συγγροῦ ἀκτήν.

ΕΧΟΥΝ ΜΕΣΑΝΥΧΤΑ!...

Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ ἀποκαλύψωμεν τὸ περιεχόμενον δύο ἔγγραφων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας (Διεύθυνσις Μελετῶν. Τμῆμα Αον), ἀπευθυνομένων πρὸς τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανώτες τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τινὰς ναυτικὰς ἔταιρις, ἴσιαιτέρως, ἔχομεν ἀπλῶς νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ πνεύμα τῆς ἀφελείας, ἃν μὴ καὶ τῆς ἀγνοίας τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ὅπερ διακρίνει τὰς διατυπωμένας σκέψεις.

Περὶ τῶν πρακτορεύσεων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν Αἴγυπτον ἀσχολοῦνται τὰ ἐν λόγῳ ἔγγραφα. Διὰ λόγους σκοπιμότητος ἀποσιωπῶμεν τὰ προτεινόμενα εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς. Αὐτοὶ, λαβόντες γνῶσιν τῶν ἔγγραφων, δεόντως ἔξειτης πόσον οἱ «ἐγκέφαλοι» τοῦ ὑπουργείου, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐπικυροῦντες διὰ τῆς ὑπογραφῆς των προϊστάμενοι αὐτῶν ἀφίστανται τῷ στοιχειωδεστέρων περὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων καταστάσεων. "Εχουν μεσάνυχτα!...

ΠΕΡΙ ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Εἰς τεχνικὸν οίκον τῆς Τεργέστης λέγεται ὅτι θὰ ἀναθέσουν οἱ τοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμὸς τὴν ἐποπτείαν τῆς ναυπηγήσεως τῶν τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν. Δὲν κατωνομάσθη ὁ οίκος, ἀλλ' ὅπωσδήποτε δὲν νομίζομεν ὅρθην τὴν ἔνεργειαν. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι εἰς τὸ στενὸν περιβάλλον τῆς Τεργέστης δεσμοὶ συνεργασίας, ἵσως δὲ καὶ συμφερόντων, θὰ ὑφίστανται μετοξὺ τῶν ἐκεὶ ἐγκατεστημένων τεχνικῶν καὶ τῶν ναυπηγείων. Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ ἀμφισθήσωμεν τὴν καλὴν πίστιν τῶν μὲν καὶ τῶν δέ, πολὺ φοδούμεθα, ὅτι τὰ ιδιαῖς μας μᾶλλον συμφέρονταν ἀνὰ πάσαν περίπτωσιν θὰ παραμειρισθοῦν ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς τῆς Τεργέστης, προκειμένου νὰ ἔχουν πρετθησοῦν τὰ τῶν ἐπιτοπίων ναυπηγείων.

"Εχομεν ὑπὸ συγκεκριμένα παραδείγματα εἰς πλείστας ὅσας περιπτώσεις ἐλληνικῶν ναυπηγήσεων. 'Εκεὶ ὅπου ξένοι ήσαν οἱ ἐποπτεύοντες καὶ μᾶλιστα ἐντόπιοι, πολλὰ διεπράχθησαν εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν. Καὶ πρὸ τοῦ κινδύνου νὰ ἴδουν οἱ ἐφοπλισταὶ προδιδόμενα τὰ συμφέροντα τῶν ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐκπροσώπους των ξένους τεχνικούς, ἐφόρτισαν νὰ διορίσουν ἐπόπτας τῶν ναυπηγήσεών των "Ἐλληνας τεχνικούς, μονίμως πρὸς τοῦτο ἔγκατασταθέντας ἀκόμη καὶ εἰς τὴν μακρονήγιαν Ιαπωνίαν. Καὶ ἄν οἱ ιδιώται εφοπλισταὶ, οἱ ἀμετώπεροι τὰς ὑπόθεσεις των παρακολουθοῦντες, πολλὰ ἔπαθον κατὰ τὰς ναυπηγήσεις τῶν ιδίων τῶν σκαφῶν, τί θὰ ἔπρεπε νὰ σκεψῇ τις διὰ τὰς κρατικὰς τοιωτάς, τὰς τελούσας μᾶλιστα ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν ξένων τεχνικῶν γραφείων καὶ δὴ εἰς τὴν αὐτὴν πόλιν, ὅπου καὶ τὰ ναυπηγεία, ἐργάζομένων;

'Αλλὰ πρὸς τί ἡ προσφυγὴ εἰς τοὺς ξένους; Δὲν ἔλειφαν οἱ ικανώτατοι ιδιοί μας τεχνικοί — ὅχι βεδαίως ή κουστωδία τῶν ἐντεῦθεν ἔχαποτελλούμενων κομματικῆς συνάρτησης — οἱ πείραν μακράν ἀποκτήσαντες ηῆδη εἰς τὸ ἔξωτερικόν, οἱ ικανοὶ τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου νὰ προστατεύσουν καὶ τὴν καλὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν νὰ μᾶς ἔξασφαίσουν.

Τί τὸ φυσικῶτερον νὰ ἐπιζητήσῃ ὁ Τουρισμὸς τὰς ὑπηρεσίας 'Ἐλλήνων τεχνικῶν; Διαθέτομεν, εύτυχῶς, πλείστους δόσους, μὲ γνῶσιν καὶ πείραν μακράν, ἐπαρκεστάτην.

ΟΙ ΚΑΘΗΓΗΤΑΙ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Θέλομεν νὰ ἐπίτιξωμεν ὅτι τὴν φοράν αὐτὴν θὰ ἀχθῇ μέχρι τῆς Βουλῆς πρὸς κύρωσιν τὸ νομοσχέδιον, τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἐγκριθὲν ἡδη ὑπὸ τοῦ ΑΣΔΥ, «περὶ τακτοποιήσεως τῆς θέσεως τῶν παρὰ ταῖς Δημοσίαις Σχολαῖς Ε.Ν. τακτικῶν καθηγητῶν Μέσης 'Εκπαίδευσεως». Εἶχε τοῦτο καὶ πρὸ ἔτους φθάσει μέχρι τῆς 'Επιτροπῆς 'Εξουσιοδοτήσεως, χωρὶς ὅμως, ἄγνωστον διατί, τελικῶς νὰ συζητηθῇ.

Καὶ πρόκειται περὶ νομοσχεδίου ἀμέσως καὶ σοδαρῶς ἐπηρεάζοντος τὴν λειτουργίαν τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν, δεδομένου ὅτι δι' αὐτοῦ ίκανοποιοῦνται δίκαια καὶ βασικὰ αἵτηματα τῶν καθηγητῶν, οἱ ὅποιοι καὶ ἀποτελοῦν τὴν σπουδαίην στήλην τῆς ὅλης εἰς διδακτικὸν προσωπικὸν ἐπανδρώσεως τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσεως. Διδάσκοντες οὗτοι ἐπὶ μίαν συναπτήν δεκαπενταετίαν τούς νέους πλοιάρχους, βραδύτερον δὲ τοὺς μηχανικοὺς καὶ τοὺς ραδιοτηλεγραφητάς, ἐσχημάτισαν ἡδη τὸν πυρήνα τοῦ εἰδικευμένου ἐκπαίδευτικού προσωπικοῦ, τοῦ τόσον ἀναγκαίου διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν προσπειθείσας.

ΟΣΕΑΝΙΚ..: ΤΟ ΝΕΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ ΤΗΣ "ΧΟΜ ΛΑΪΝΣ,"

'Υπερήφανον αὐτὸν καθ' ἐσαῦτὸν καὶ ιστορικὸν ἐν σχέσει μὲ τὸ παρελθόν τῆς ὑπερωκεανίου ναυτιλίας, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ τὸ ὄνομα ποὺ ἀπεφαίσθη νὰ φέρῃ τὸ νέον ὑπερωκεανὸν τῆς «Χόμ Λάϊν». Τὸ ὄποιον ὑπὸ τὰ χαρακτηριστικὰ «Hull 1876» ναυπηγεῖται εἰς τὰ ἴταλικά ναυπηγεία τοῦ Μονφάλκον.

«Οσεανίκι» είναι τὸ ὄνομα τοῦτο, ὡς ἀπεκαλεῖτο καὶ τὸ μεγαλύτερον ἐπιβατηγὸν τῶν ἀρχῶν τοῦ αἰώνος μας, χωρητικότητος 17.250 τ., καὶ ταχύτητος 19.5 κόμβων, ἀνήκον εἰς τὴν «Χουάιτ Στάρ Λάϊν», εἰς ἔκφρασιν μιᾶς θαρραλέας ἀναστροφῆς μὲ τὸν ὕκειανόν ἐνὸς ναυπηγικοῦ ἐπιτεύχματος τῆς ἐποχῆς (1889), ἡ ὅποια ἐπραγματοποίει τοὺς πρώτους ἀθλους εἰς τὸν τεχνικὸν τομέα. 'Αλλά καὶ δι' ἓνα πρόσθετον λόγον τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Χόμ Λάϊν» προέκρινε τὸ ὄνομα αὐτὸν διὰ τὸ νέον 33.000 τ. ὑπερωκεανίου τῆς. 'Ηθέλουμε νὰ συνεχίσῃ τὴν παραδόσιν τῆς καταλήξεως εἰς «Ι.Ο.», τὴν ὅποιαν ἔφερον μέχρι τοῦδε δύο ὑπερωκεανιά της. Τὸ «Ομερικόν καὶ τὸ 'Ατλαντικόν», τὸ μετεπέιτα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον «Βασιλίσσα Φρειδερίκην».

Ἐνδιαφέρει νὰ σημειωθῇ, ὅτι σοδαρῶς ἀπησχόλησε τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν τοῦ νέου πλοίου, ἡ ἐπιλογὴ ἐνὸς ὄνοματος, ἀνταξίου τῆς προώρως ἀποκτήσισης φήμης του, ώς τοῦ «πλοίου τῆς αὔριον». Εἰς συσκεψεῖς καὶ εὐρέις συζητήσεις ὅχι μόνον μεταξὺ τῶν ιθυνόντων τῆς «Χόμ Λάϊν», ἀλλὰ καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν γραφείων της, ἐμελετήθη ἐπανειλημμένος τὸ ζήτημα, ἐνῷ σοδαρῶς ἐλήρηθησαν ὑπὸ ὅψιν καὶ ὑποδείξεις προερχόμεναι ἀπὸ τὸ εὐρύτερον κοινόν. Γενικῶς ἐπιστένετο, ὅτι θὰ προεκρίνετο ὄνομα ἐκ τῆς ἐλληνικῆς μυθολογίας ἢ ἀκόμη ἐπὶ τοῦ πανθέου τῶν ἀρχαίων Ἐλλήνων φιλοσόφων ἡ ποιτῶν, ώς συνέδη καὶ μὲ τὴν σημερινήν ναυαρχίαν τῆς ιδίας ἔταιρις, τὸ ὑπερωκεανὸν «Ομερικόν». 'Αλλὰ τὸ ὄνομα «Οσεανίκ» ἐθεωρήθη ὅτι ἐπαρκῶς ἐκφράζει τὴν ὑπερπολυτελή καὶ ὑπερσύγχρονον αὐτὴν ὑπερωκεανὸν μονάδα καὶ θὰ ἐκφωνηθῇ ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου του, καθ' ἥν στιγμὴν ἐκ μαπτανίτης θὰ πειρρέῃ τὴν πρώρων τοῦ νέου πλοίου ὅτε τὸ προσεχὲς θέρος θὰ ἐγκαταλείπῃ καθελκυόμενον τὴν ναυπηγικὴν ἐσχάραν.

Κατὰ πληροφορίας παρεχομένας ὑπὸ τῶν ναυπηγείων «Καντιέρι Ριούνιτι Ντέλ Αντριάτικο», ή ναυπηγήσεις τοῦ νέου ὑπερωκεανίου, ἡ ὅποια ἥρχισε τὴν 29ην Οκτωβρίου 1961, βαδίζει συμφώνως μὲ τὸ καταρτισθὲν πρόγραμμα, γεγονός ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν, ὅτι τὸ πλοίον θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1963. Τὸ νέον ὑπερωκεανὸν τὸν πραγματοποιήσῃ τὴν ἀναμενόμενην καθ' ὅλα ἐντυπωσιακήν του ἐμφάνισιν πρὸ τοῦ ὑψηλῆς κλάσεως διεθνοῦς ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1963, ἐκτελοῦν σειράν χειμερινῶν κρουαζιερῶν εἰς τὰς ὅποιας σημειωτέον, ή «Χόμ Λάϊν» ἔχει σημειώσει μέχρι τοῦδε ἐπιτυχίαν εύρυτάτης κλίμακος. Τακτικὰ δρομολόγια εἰς τὴν γραμμὴν Καναδά, Μ. Βρετανίας, Γαλλίας, Γερμανίας, θὰ ἀρχίσῃ τὸ «Οσεανίκ» περὶ τὴν ἀνοιξιν τοῦ 1964.

Τὸ ὑποδειγματικὸν πλοίον τῆς αὔριον θὰ είναι, πράγματι, ἡ νέα μονάς της «Χόμ Λάϊν». Θά ἀνταποκρίνεται, πέραν τοῦ καὶ τοῦ δεόντος, εἰς ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις ἐνὸς συγχρόνου ὑπεραπλαντικοῦ

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης. ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ταξιδίου, ώς και πολυμέρων κρουαζιερών. Ναυπηγείται κατά τοιούτον τρόπον, ώστε νὰ δύναται εύχερώς νὰ μετατραπή εἰς ύπερωκεάνιον τύπου πλωτού ξενοδοχείου, εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν οἰσσόδηποτε ἀνταγωνιστός ἐπὶ τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ πεδίου ήθελεν ἐπιβάλλῃ τὸ εἶδος αὐτοῦ τοῦ μεγάλου ἐπιβατηγοῦ πλοίου.

Τὸ ύπερωκεάνιον «Οσεάνικ», κατὰ τοὺς Ἰταλοὺς κατασκευαστάς του, θὰ ἔχῃ τὰς αὐτὰς διπλᾶς καὶ ἐν ταυτῷ διπλᾶς γραμμάς, αἱ δόποιαὶ διακρίνουν σήμερον τὸ αὐτοκίνητον ἀγώνων τῆς Ἰταλικῆς βιομηχανίας. Θὰ διαθέτῃ ἑνδεκα ὁλῶν καταστρώματα, 590 διαμερίσματα ἐπιβατῶν διὰ τὴν μεταφορὰν 1.650 ἀτόμων εἰς τὴν πρώτην καὶ τὴν τουριστικὴν θέσιν. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἡ ἴκανότης αὕτη θὰ είναι δυνατῶν νὰ αὐξηθῇ κατὰ 10% περίπου διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ὀρισμένων μετατρεψίμων χώρων του. Τὸ νέον σκάφος θὰ διαθέτῃ ἐπίσης ὅκτω διαμερίσματα ὑπερπολυτελείας (ρετιρέ), ἐκτάσεως 300 τ. ποδῶν ἔκαστον, μὲ ίδιαίτερον χώρων καταστρώματος 144 τ. ποδῶν. Ἐπίσης θὰ διαθέτῃ 65 καμπίνας πολυτελείας, μὲ ίδιαίτερον σαλόνι, ἐκτάσεως 210 τ. ποδῶν, 18 τεραστίους καὶ πολυτελῶς διακοσμημένους κοινοχρήσους χώρους, 2 τραπεζαρίας δι' ἐπτακόσια ἄτομα, μίσιον ἐκκλησίαν 770 τ. ποδῶν, γυμναστήριον 1.200 τ.π., αιθουσαῖς διὰ παιδιῶν καὶ ἐφήβους 2.600 τ.π., θέατρον διὰ 450 ἄτομα, καὶ συνοδικὴν ἔκτασιν καταστρώματων 66.000 τ. ποδῶν.

Καθολικὸν σύστημα κλιματισμοῦ, ρυθμιζόμενον ὑπὸ τοῦ ιδίου τοῦ ἐπιβάτου ἐκ τῆς καμπίνας του, σύστημα ὡσαύτως ἐσωτερικῆς τηλεοράσεως, ώς καὶ σύστημα σταθερωτήρων διὰ τὴν ἑξουσετέρωσιν τῶν διατοιχισμῶν θὰ ἔχασφαλίζουν εἰς τοὺς ταξιδεύοντας μὲ τὸ νέον πλοῖον, τὸ διάνωταν δυνατῶν ἐπίπεδον ἀνέσεως.

Ο ἔξοπλισμὸς τοῦ «Οσεάνικ», θὰ ἀντιπροσωπεύῃ ἐξ ἄλλου τὴν τελευταῖαν λέξιν τῶν ἡλεκτρονικῶν ἐφαρμογῶν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ πρωστήριον σύστημα τουρμπινῶν 60.000 λίππων, τὸ δόποιον θὰ παρέχῃ ἀνωτάτην ταχύτητα 27 κόμβων.

Τὸ «Οσεάνικ», τὸ «πλοῖον τῆς αὔριον», τὸ ύποδειγματικότερον ύπερωκεάνιον, τὸ ὃποιον θὰ εύρισκεται ἐν ὑπερεσίᾳ μετὰ δύο περίπου ἔτη, θὰ ἀποτελῇ ἔνα ἀκόμη ἐπιβλητικὸν καὶ τολμηρὸν ἐν ταυτῷ ἐπίτευγμα τῆς ἐλληνικῆς πρωτοδουλίας εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίδον.

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Ἐπιβλητικόν, ἐκφράζον ἀρχιτεκτονικῶν τὴν σοφαρότητα τῶν ἐπιδίωξεων τοῦ ὁργανισμοῦ τὸν δόποιον πρόκειται νὰ στεγάσῃ, ἀνεγείρεται εἰς τὴν λεωφόρον Συγγροῦ, πορὰ τὴν εἰσόδον τῆς πρωτευόστης, τὸ μέγαρον τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίδου. Συνεπληρώθη ἡδη ἡ κατασκευὴ καὶ τῶν τριῶν κυρίων ὄρόφων του, ἐνῷ θεμελιώθεν τὴν 4ην Ἀπριλίου, ἥρχισεν ἀνεγειρόμενον ὡς ἀνεξάρτητον οικοδόμημα καὶ τὸ κτίριον τοῦ πλανητοσκοπίου, τὸ δόποιον θὰ ἀποτελέσῃ ἀληθὲς ἐπιστημονικὸν ἀπόκτημα διὰ τὴν χώρων μας.

Τὸ μέγαρον, εἰς τὸ δόποιον θὰ ἔγκατασταθῇ τὸ «Ιδρυμα Εὐγενίδου», διαθέτει εύρυτάτας αἰθούσας, ἀμφιθέατρον, χώρους διὰ τὴν συγκρότησιν μηχανολογικοῦ μουσείου, βιβλιοθήκας, ώς καὶ ἐπαρκῆ ἀριθμὸν γραφείων διὰ τὸ προσωπικὸν καὶ τὴν διοικησιν του. «Υποδειγματικῆς κατασκευῆς, ὡστε νὰ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔνα τῶν ἀξιολογώτερων κτισμάτων τῆς πρωτευόστης, ἀνεγείρεται τὸ κτίριον τοῦτο ὑπὸ τὴν ὄμεσον παρακολούθησιν τῆς κ. Μαρ. Σίμου, τῆς διοικητρίας τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίδου, ἡ δόποια μετὰ θρησκευτικῆς προστήλωσεως μεταμορφώνει εἰς ὑψηρεφές ἔργον, τὴν τελευταῖαν θέλησιν τοῦ ἀειμνήστου ἀδελφοῦ της, του μεγάλου ἐφοπλιστοῦ καὶ λαμπροῦ «Ἐλληνος Εὐγενίου Εὐγενίδου».

ΔΙΑ ΤΟΥ ΔΟΚΙΜΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Τόσον οἱ προϊστάμενοι τῶν μηχανοστασίων τῶν πλοίων δόσον καὶ οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, θὰ πρέπει νὰ διερωτηθοῦν μήπως ζητοῦν ὑπὲρ τὸ δέον πολλὰ ἀπὸ τοὺς ἀποφοίτους τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου, τὸ πρώτον ἐπὶ τῶν πλοίων ναυτολογούμενους.

Τὸ ζήτημα θέτει, ἐξ ἀφορμῆς σχολίου δημοσιευθέντος εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δι' ἐπιστολῆς του ἀναγνώστης, εἰς τὴν ὃποιαν μεταξὺ τῶν ἄλλων γράφει καὶ τὰ ἔξης:

«Εἰς τὰς πρὸς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἀναφοράς τῶν μηχανικῶν καὶ τῶν πλοιάρχων τῶν πλοίων, ὅπου ὑπηρετοῦν ὡς δόκιμοι ἀπόφοιτοι τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου, ἔξαίρεται τὸ ἥθος των καὶ κυρίως ἡ ἀρτία θεωρητική των κατάρτισις. Ἐπιφυλάξεις καὶ ὅχι εἰς δλας τὰς περιπτώσεις σοδαράι, διατυπώνται διὰ τὴν τεχνικὴν τῶν ἐμπειρίων. Στερούνται ἐπαρκῶν γνώσεων ἐργασίας μηχανουργείου, δὲν διαθέτουν τὴν τεχνικὴν ἑκείνην κατάρτισιν, ἡ δόσια ὅταν τοὺς ἐπιτρέψῃ εὐχερώς νὰ ἐπισκευάζουν καὶ βλάβας εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Καὶ συγκεκριμένως, εἰς δύο ἐκ τῶν δημοσιευθείσων ἀναφορῶν εἰς τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά», διερωτώνται οἱ προϊστάμενοι τῶν δοκίμων μηχανικῶν πῶς θὰ δυνηθοῦν οἱ ἀπόφοιτοι τῆς Σχολῆς δόκιμοι μηχανικοί νὰ ἀναλάβουν μετ' ὅλιγον ὑπεύθυνον φυλακήν ώς ἀξιωματικοί μηχανικῶν»;

Ἄλλ' ἡ ἀπάντησις, κατὰ τὸν ἐπιστολογράφον μας πάντοτε, εἶναι ἀπλὴ καὶ σαφής: Μὲ τὴν πείραν, τὴν ὅποιαν θητεύοντες ὡς δόκιμοι ἐπὶ δύο ἔτη ἐπὶ τῶν πλοίων. Νέοι, μὲ υψηλὸν ἥθος, κατὰ συνέπειαν μὲ προθυμίαν, ἐργατικότητα καὶ συναίσθησιν εὐδύνης καὶ μὲ ἀρτίαν θεωρητικήν κατάρτισιν, δὲν χρείαζονται περισσότερον χρόνον διὰ νὰ γίνουν ὑποδειγματικοί μηχανικοί. Ἡ Ἐλλειψις προϋπηρεσίας εἰς μηχανουργείον — ἀμφισθητούμενης ἀξίας πανάκεια τὴν ὅποιαν συνιστοῦν ἐπιμόνως οἱ παλαιοὶ μηχανικοί — δὲν δύναται νὰ βαρύνῃ παρὰ μόνον εἰς τὰ πρώτα βήματα τῆς σταδιοδρομίας τῶν ἀποφοίτων τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου. «Ἀλλωστε δι' αὐτὸν ἀκριδῶς τὸν λόγον ὑπηρετοῦν καὶ ἐπὶ διετίον ὡς δόκιμοι. Ἐάν είχον καὶ τὸ προσὸν τῆς ἐμπειρίας θὰ ἔπειπε κατ' εὐθέσιν νὰ ἐλάμβανον τὸ διπλωματικὸν γ' τάξεως.

Χωρὶς νὰ σπεύδωμεν νὲ συμφωνήσωμεν μὲ τὰς ἀπόφεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ μὴ παρίδωμεν τὴν λογικὴν βάσιν τῶν ἐπιχειρημάτων του. Τόσον τὰ ἐπιχειρήματα αὐτά, δύον καὶ σι κατίθετοι ἀπόφεις, συμφώνως πρὸς τὰς ὅποιας μετὰ περισκέψεως πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζεται ἡ ἐπαγγελματική ἔξελιξις τῶν νέων μηχανικῶν, θὰ ἔντιμη τούτης τῆς θέματα ἐρεύνης εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, τῆς ὅποιας τὴν σύστασιν ἔχομεν καὶ παλαιότερον ὑπόδειξι. Τὸ πρόβλημα τῆς ἀρτίστερας, κατὰ τὸ δύνατον, κατατίσεως τῶν νέων στελεχών τοῦ πλοίου, φρονοῦμεν ὅτι ἀξίζει τοισύτης ἐμπεριστατωμένης ἀντιμετωπίσεως.

Ο ΛΙΜΝΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΘΕΡΟΣ

Ἀπὸ τοῦδε, εἰς τὰς ἀρχὰς δηλαδὴ τῆς ψυηλῆς ταξιδιωτικῆς περιόδου, διαπιστοῦται ἐλλειψις κρηπτιδωμάτων εἰς τὸ πειρατικὸν λιμένα διὰ τὴν πλεύρισιν τῶν μεγάλων καὶ μικρῶν ἐπιβατηγῶν. Ἐπὶ μίαν ὥραν καὶ πλέον τὸ ύπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἀνέμενεν ἐκτὸς λιμένος κατὰ τὸν τελευταῖον κατάπλουν του, διὰ νὰ ἐλευθερωθῇ τὸ παρὰ τὸ παλαιόν Τελωνείον κρηπτιδωμά, δησού πέτροις πάντας, ὃν ὁ πλοίος πρόκειτο νὰ παραβάλῃ. Καὶ θὰ ἀνέμενε ἐπὶ πολὺ περισσότερον, ὃν ὁ πλοίος προσέβαλεν τοῦ ὑπερωκεάνου πειρατηγῶν «Ἐγκὲ» δὲν ἐπροσθυμοποιεῖτο νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὴν σχετικήν παράκλησιν τοῦ Λιμενάρχου καὶ νὰ ἀποπλεύσῃ κατὰ δύο ὥρας ἐνώπιον. «Ἄς σημειωθῇ, διτὶ διὰ τοῦ ἐλληνικοῦ ύπερωκεάνου ἔθοσταν οἱ πρώτοι ἐφέτος συγγενεῖς ἑκδρομεῖς, ὑπερχίλιοι Ἀχέπανς. Μέγα πλήθος συγγενῶν καὶ αἱ ἀρχαὶ ἀνέμενον ἐπὶ ὥρας εἰς τὴν προβλήτα διὰ νὰ τοὺς ὑποδεχθοῦν.

Καὶ ἂν κατ' Ἀπρίλιον ἐπιστολαίνεται ἀνεπάρκεια κρηπτιδωμάτων, δῶστε διὰ πρώτην φορὰν νὰ καθηλωθεῖται εἰς τὸ προλιμένα ἔνα τὸ ύπερωκεάνιον κατέμεστον ἐπιβατῶν, τί θὰ συμβῇ τὸν Μάιον μήνα μὲ τὴν τεραστίαν, ως προβλέπεται, τουριστικήν κίνησιν, λόγῳ τῶν γάμων τῆς πριγκιπίσσης Σοφίας καὶ τὸ ὑπόλοιπον θέρος, κατὰ τὸ δόποιον προεοφείται κατακόρυφος αὐξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ξένων οἱ ὅποιοι θὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν χώραν μας; Πλένεται ὑπερωκεάνια θᾶττα πρέπει νὰ παραμείνουν ἐπὶ πενθήμερον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὸν προσεχῆ μήνα διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ὡς ξενοδοχεῖα τῶν Ἰσπανῶν τουριστῶν, οἵτινες θὰ ἀφίχθουν δι' αὐτῶν ἐπὶ εύκαιριά τῶν πριγκιπικῶν γάμων. Εἰς ποιά κρηπτιδωμάτα θὰ παραβάλουν, καὶ τὸ σημαντικότερον, εἰς ποιούς χώρους θὰ ἔχησητεθῆτη ἢ ἀλλη, ἡ τρέχουσα ἐπιβατική κίνησις τοῦ λιμένος;

Πρόδλημα σοδαρὸν ἀντιμετωπίζουν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π., αἱ φι-

Superior

Tugs

Superior

Service



Photo by Hans Marx

Baltimore, Md.

Norfolk Va.

Philadelphia, Pa.

GENERAL AGENTS:

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

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable - Radio "CURTISBACO"

διασθεῖσαι ἀπὸ τὴν αὐξῆσιν ἀφ' ἑνὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν μας πλοίων καὶ τὴν διόγκωσιν ἀφ' ἔτερου τοῦ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ τουριστικοῦ ρεύματος. Δὲν ἀποκλείεται κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας νὰ μὴ παραβάλλουν διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ εἰς τὰς προβλήτας τῆς ἀκτῆς Τζελέπη, ἀλλὰ νὰ πρυμνωδετοῦν, ὅπως καὶ πρότερον, πρὶν ἐκτελεσθοῦν τὰ μεγάλα λιμενικά ἥργα.

Πάντως ἀπὸ τοῦδε καὶ ἔκ τῶν ἐνόντων, δὲ Ο.Α.Π. θὰ πρέπει νὰ λάβῃ μέτρα, ὡςτε νὰ περιορισθοῦν αἱ προβλεπόμεναι ἀνωμαλίαι. Κατ' ἄρχην ἐπιβάλλεται νὰ ἐλευθερωθῇ ἡ ἀκτὴ Ξαβερίου ἐκ τῶν ἀργούντων ἐκεῖ μεγάλων ἐπιβατηγῶν κυρίων πλοίων. Θὰ ἡδύνατο, ἔστω καὶ ὑπὸ ὅχι ιθεδεῖσι συνθήκας, δύο ὑπερωκεάνια νὰ ἔξυπηρτηθοῦν ἑκεῖ, ἐφ' ὅσον βεβαίως θὰ ἐπεταχώνετο καὶ ἡ μεταφορά τῆς Ιχθυοσκάλας εἰς τὸν νέον λιμένα τοῦ Ἡρακλέους.

Δεύτερον μέτρον, τὸ ὅποιον ἐπιδάλλεται νὰ λάβῃ ἀμέσως ὁ Ο.Α.Π., ἔγκειται εἰς τὴν ἀποειδίσασιν τῶν πληρωμάτων τῶν ἔνων πολεμικῶν, τὰ οποῖα δὲν θὰ πρέπει, καθ' ὅλην τὴν περίοδον τοῦ θέρους, νὰ ἐλλιμενίζωνται εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα.

Τρίτον μέτρον, ποὺ θὰ συνέβαλλεν ἐπίσης εἰς τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν κρηπιδωμάτων, τῶν προοριζομένων διὰ τὰ πλοῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ, πέραν τῆς μελετωμένης ἐπαναφορᾶς τοῦ συστήματος τῶν πρυμνωδετήσεων, θὰ ἦτο ἡ χρησιμοποίησις τοῦ δημιουργηθέντος κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ τουριστικοῦ λιμένος τῆς Ζέας, νέου λιμένος παρὰ τὴν Φρεαττύδα. Λόγω τοῦ εὔρους τῆς λεκάνης του, τῆς ισχυρᾶς προστασίας, τὴν ὁποίαν τὸν παρέχει εἰς μεγάλου μήκους λιμενοβράχιων καὶ λόγῳ τοῦ ἰκανού βάθους του, δύναται νὰ ἔξυπηρτησῃ σημαντικὸν μέρος τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Εἰς τὸν Βοηθητικὸν τούτον λιμένα, θὰ ἡδύναντο αἴφνις νὰ προσορμίζωνται τὰ περιηγητικὰ καὶ τὰ σκάφη τῆς γραμμῆς τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ. Θὰ ἀπετέλει ἀσυγχώρητον ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας πολυτελείαν μία τόσον ἀνετος ἐγκατάστασις, νὰ διετίθετο μόνον διὰ τὰ σκάφη ἀναψυχῆς.

Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΗΝ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ

'Αποφασιστικὸν δῆμαρ πρὸς τὴν δημιουργίαν τοῦ μείζονος λιμένος συνετελέσθη διὰ τῆς ἀποπερατώσεως, βασικῶς, τῆς πρώτης φάσεως τῶν ἔργων λιμενοποίησεως τοῦ ὄρμου Κερατσίνιου. "Ἐτσο καὶ ἀν ὁ Ο.Α.Π. προσχωρεῖ εἰς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, χωρὶς συγκεκριμένους καὶ μακροπονόδους πρὸ παντὸς προγραμματισμούς, τὸ ἔργον τοῦτο ἀποφασιστικῶς θὰ ἐπιδράσῃ τόσον ἐπὶ τῆς παρούσης ἐξελίξεως τοῦ ἐπινείου, διὰ τῆς ἀποσυμφορήσεως μέρους τῆς μεγάλης κινήσεως του, ὃσον καὶ ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς εύρυτεράς ἐπεκτάσεως του, ἐπιτράπουν τὴν δημιουργίαν τοῦ συγχρόνου λιμενικοῦ συγκροτήματος τοῦ Πειραιῶς.

Ἡδη, ὑπὸ τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π. προετοιμάζεται μὲν γοργὸν ρυθμὸν ἡ δευτέρᾳ φάσις τῶν ἔργων τοῦ Κερατσίνιου. Θὰ περιλαμβάνῃ τὴν κατασκευὴν καὶ ἄλλων κρηπιδωμάτων, τὸν τεχνικὸν ἔσοπλισμόν των, τὴν ἀνέγερσην διαφόρων κτιρίων, ως καὶ τὴν ἐκαρδιάρισιν τῆς λεκάνης του ἀπὸ τὴν εἰς τὸ κέντρον αὐτῆς εύρισκομένην μεγάλην ὑποβρύχιον υφολον.

Παραλλήλως καταρτίζονται τὰ σχέδια διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ τριώρφου κτιρίου, εἰς τὸ ὅποιον, θὰ στεγασθοῦν τὰ γραφεῖα τοῦ Ο.Α.Π., ως καὶ ἐντεκτήριον, ἐστιατόριον καὶ λουτήρες διὰ τοὺς ὑπαλλήλους καὶ ἐργάτας. Πρόκειται, ως τονίζεται, περὶ κτιρίου ὑποδειγματικοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ προσωπικοῦ ἑνὸς συγχρόνου λιμένος. 'Εξ ἄλλου, ἥρχισεν ἡ ἐργασία διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὸ Κερατσίνιον ἐπειραιώς τῆς γερανογεφύρας φορτεκφορτάσεως γαστιαθράκων, ἐνῷ μελετάται ἡ περίφραξις διὰ μονίμου κιγκλιδώματος ὀλοκλήρου τοῦ χερσαίου χώρου τοῦ νέου λιμένος.

Πέραν τῶν ἔργων τούτων, τῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., ἥρχισε νὰ ἐκδηλώθαι τὸν ἔργον τοῦ διατηρητικοῦ πρωτοβουλίας πρὸς ἀξιοποίησιν τῆς περιοχῆς, διὰ τῆς ἀνέγερσεως διασφόρων κτιρίων, εἰς τὸ ὅποια θὰ στεγασθοῦν γραφεῖα καὶ καταστήματα. Προβλέπεται, ὅτι συντόμως, κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐπή, ὁ ὄρμος τοῦ Κερατσίνιου, ὁ λιμὴν τοῦ Ἡρακλέους, ως ἡδη ἀποκαλεῖται, θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα νέον καὶ ζωτικὸν κέντρον ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς δραστηριότητος.

ΑΝΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝ ΤΗΝ ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΑΝ

'Εδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐπιστολὴν τοῦ δικηγόρου κ. Β. Βρυώνη (όδος Περγάμου 16, 'Αθῆναι), διαμαρτυρούμενον κατὰ τὴν πλοιοκτητρίας ἐταιρίας τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Κολοκοτρών»

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

νηγά» διότι ἱξιώσεν, ὅπως μᾶς ἔγραφε, ναῦλον μεγαλύτερον τοῦ συμφωνηθέντος διὰ τὴν μεταφορὰν ἐξ 'Ιταλίας τῶν τριῶν πτωμάτων ναυαγῶν τοῦ ἀπὸ) π «Πόθω».

Εἶμεθος ὑποχρεωμένοι νὰ ἀνασκευάσωμεν, ως ἀνακριθεῖς τὰς κατὰ τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. Πέτρου Ποταμίανου κατηγορίας τοῦ κ. Βρυώνη. "Έχομεν ὑπ' ὄψιν αὐτὴν ταύτην τὴν πρωτότυπην φορτωτικήν, ἡτις ἔξεδδοθεὶς εἰς τὸ Μπρίντιζι καὶ ἀναφέρει ναῦλον πληρωτέον εἰς τὸν προορισμὸν λιρέττας 390.650. Αὐτὸς τὸ ποσὸν ἔξητησε, καθ' ἡ ἐδικαιούτω τὸ ἔδω πρακτορείον. Ο κ. Ν. Νομικός, παρὰ τὰ συμφωνηθέντα μὲ τὸν πράκτορα Βρινδησίου ἡρήνθη νὰ τὸ καταβάλῃ. 'Εκεῖθεν καὶ ἡ δηλητικότητα περὶ τὴν παράδοσιν τῶν τριῶν φερέτων.

Λυπούμεθα, διότι ὁ ἐπιστολογράφος μας κατεχράσθη τῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν τῶν «Ν. Χρονικῶν», ἵνα ἀνακριθεῖας διὰ τῆς ὑπογραφῆς τους βεβαιώση. Τὸ δίκαιον κείται μὲ τὸ μέρος τῆς ἐταιρίας Π. Ποταμίανου καὶ ὀφείλομεν πρῶτοι νημέας νὰ τὸ ἀναγνωρίσωμεν.

ΤΑ ΕΚΑΤΟΝ ΕΤΗ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

'Ἐπὶ τῇ συμπληρώσει ἐκατονταετίας (1862 — 1962) ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος καὶ εἰς εἰδικὴν πολυτελὴ ἔκδοσιν, ἐπιχειρεῖται σύντομος ἀνασκόπησης τῆς δραστηριότητος τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ναυτιλιακοῦ ὄργανισμού καὶ ἐμφανίζεται ἡ ἔκτασίς τῆς παρούσης ὄργανωσεως, ως καὶ ἡ μορφὴ τῆς διοικητικῆς του συγκροτήσεως.

Τὸ «Άμερικαν Μπύρω όφ Σίππινγκ», ἀναφέρεται εἰς τὸν πρόλογον τῆς ἐνότητος τοῦ ιδίου ἔτους ἐπὶ εύρυτέρων βάσεων, ἀπετέλεσεν ἐπὶ μίαν 50ετίαν ἐθνικὸν νηγόνωμονα μὲ περιωρισμένην διωδήποτε ἀνάπτυξιν. 'Η αὔξησις, πάντως, τῆς δραστηριότητος τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατά τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον, συνέβαλεν εἰς τὴν εύρυτέρων ἔξελιξιν τοῦ «Άμερικαν Μπύρω», ἡ ὅποια καὶ σταθερῶς σημειούται κυρίως κατὰ τὰ ἔπει τὰ μεσολαβοῦντα μέχρι τοῦ δευτέρου πολέμου. Αἱ σπουδαιότεραι ὅμως ἔξελιξεις καὶ τὰ πλέον ἀξιοσημείωτα ἐπιτεύγματα τοῦ 'Εθνικοῦ Νηογνώμονος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, δύσιται προσλαμβάνει ἐν τῷ μεταξὺ διεθνῆ χαρακτήρα, σημειούται κατὰ τὴν τελευταίαν 25ετίαν.

Συγκεκριμένως ἀπὸ τοῦ ἔτους 1937, ὅτε ἐωράτασθη ἡ 75ετηρίας τοῦ Νηογνώμονος, ἀναμιγνύεται σύτος ἐνεργῶς εἰς τὴν ἐκτέλεσιν μεγάλων ναυπηγικῶν προγραμμάτων, κυρίως κατὰ τὸν δευτέρον παγκόσμιον πόλεμον, ἐνῶ κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν μεταπολεμικὴν περίοδον, διεθραμβάτειν ἐνεργὸν ρόλον εἰς τὴν σημειωθεῖσαν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας, ὅτε καὶ προέβη εἰς τὴν ίδρυσιν ἀποκλειστικῶν γραφείων εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ κόσμου. Εἰς τὰς κατὰ τὴν ιδίων περιόδου πραγματοποιηθεῖσας ἔξελιξεις εἰς τὰ σχέδια τῶν πλοίων, εἰς τὰς μεθόδους ναυπηγήσεως των, ως καὶ εἰς τὰ πρωστήρια συστήματα, σοβαράς συνέβασται τὸ «Άμερικαν Μπύρω όφ Σίππινγκ». Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἐξ ἄλλου, ὁ 'Άμερικαν Νηογνώμων, ἔγκαθίσταται εἰς ἐπιβλητικὸν κτίριον ὃπου στεγάζεται σήμερον παρὰ τὴν Μπρόουντ Στρήτ, εἰς τὴν Ν. Υόρκην.

Εἰς τὰ ἀκολουθοῦντα κεφάλαια τῆς λίστας κατατοπιστικῆς αὐτῆς ἐκδόσεως, ἐπὶ τῇ ἐκατονταετήριδι τοῦ «Άμερικαν Μπύρω», παρέχεται μία λεπτομερὴ ἀνάλυσης τῆς προστορίας, ὡς χαρακτηρίζεται ἡ πρώτη περίοδος τῆς ιδρύσεως τοῦ Νηογνώμονος, τῆς ιστορίας, ως καὶ τῆς παρούσης θέσεως τούτου. 'Εκτίθενται ὡσαύτως ἡ πολύμορφη τεχνική του ὄργανωσης, τὰ ἀκολουθούμενα συστήματα ἐπιθεωρήσεως, ἡ λειτουργία τῶν ἐπιστημονικῶν του ἐργαστηρίων, ως καὶ ἡ συμβολή του εἰς τὴν μελέτην τῶν διαφόρων πρωστηρίων συστημάτων μέχρι καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας.

Ο ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς στενωτάτους διατηρεῖ δεσμούς συνεργασίας μὲ τὸν 'Άμερικαν Νηογνώμονα. Πλέοντα σόσα νεότευκτα σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ 'Άμερικαν Νηογνώμονος κατεσκευάσθησαν καὶ τὴν κλάσιν των παρ' αὐτῷ διατηροῦν. 'Απόδειξις τῆς συνεργασίας αὐτῆς καὶ ἡ παρουσία μεταξὺ τῶν μελῶν του τῶν κ.κ. 'Αριστ. 'Ωνάση, Σταύρου Νιάρχου, Σταύρου Λιβανού. Κώστα Λεμού, Κώστα Γουλανδρῆ, Ν. Ρεθύμνη.

M. C. APPAVOU & Co.

PORT LOUIS — MAURITIUS

CORNER OF SIR WILLIAM NEWTON & FARQUHAR STREETS

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΤΟΥ ΑΓΓΑΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: APPAVOU MAURITIUS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 228 PORT LOUIS

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΥΣΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



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

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

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
'Ε μ β α σ μ α τ α
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.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΔΙΚΑΙΩΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ

Κε Διευθυντά,

Φέρομεν είς γνώσιν υμῶν τὰ κάτωθι, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως τὰ δημοσιεύσητε εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας, λόγῳ τοῦ ζωηροῦ ἐνθια-φέροντος, ποὺ παρουσιάζουν διὰ τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον:

Τὴν 8ην 'Απριλίου τὸ ἄπειρον «ΓΑΛΗΝΗ» ἐδέξαμενίσθη μὲ σκοπὸν τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν μᾶλλον ἀρκετῆς ἐκτάσεως διὰ 4 ἡμέρας. Διὰ τὰς ἐπισκευὰς αὐτὰς μετεφέρθη ἐπειρατῶν ἀριθμὸς τὶς ἐργασῶν, ὡς ἐτεχνικὸν συνεργείον. Μολονότι οἱ ἀνάγκαι τῆς ἐπισκευῆς δὲν ἥσαν οἵας ἀνέμενοντο καὶ ἐπρόκειτο μόνον διὰ τὴν ἀντικατάστασιν δύο ἐλασμάτων 2,50X1,75 δλικῶν βάρους 1.600 χιλ.) μων, εὐθὺς ἀμέσως ἀνεψάντσαι αἱ πρώται ἀδυναμίαι περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν, λόγῳ τῆς παντελοῦς ἐλλείψεως τεχνικῶν μέσων καὶ πειρατῶν ἀσχολουμένων. Ἡ ἐργασία αὐτῇ δι' οἰονδήποτε καλῶν ὠργανωμένων ἐργοστάσιον ἦτο ζήτημα 24 ὥρων. Μετὰ πολλὰς δυσχερείας, ἀντεγκλήσεις καὶ καθυστέρησιν, τὸ πλοῖον τὸ ἀποτέλεσμα ἐτῆς ἀτυχοῦς αὐτῆς ιστορίας, ἀφίνομεν εἰς τοὺς διαχειριστὰς τοῦ πλοίου νὰ ὑπολογίσουν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἔτερον πλοίον, τὸ ἄπειρον «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ» τῆς ἑταῖρίας τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ἀνέμενεν ἐπ' ἀγύρω πρὸς δεξαμενισμὸν διὰ ἐπισκευῆς. Διὰ τὰς σχετικὰς ἐργασίας εἶχε δηλωθῆ παραμονὴ εἰς τὴν δεξαμενὴν 24 ὥρων. Ἡ ἑταῖρία αὐτῇ εἶχεν ἐπίσης τὴν ἀτυχῆ ἐμπνευσιν, παρασύρθεισα προφανῶς ἀπὸ ἀνεύθυνα πρόσωπα, νὰ μεταφέρῃ ἐπειρατῶν ἀριθμὸν τινὰ ἀτόμων ὡς ἐτεχνικὸν συνεργείον. Ἐφοῦ τὸ πλοῖον ἐδέξαμενίσθη, παραποτάσθησαν νέαν πρὸς ἐκτέλεσιν ἐργασίας, ὡς ή ἀνύψωσις τοῦ πρεδαλίου καὶ ἡ ἀλλαγὴ τοῦ μπούς, τὰς ὁποίας τὸ «συνεργείον», ὡς ήτο φυσικὸν δὲν ἥδυνοταν νὰ φέρῃ εἰς πέρας. Πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου εἰς τὸ ὅποιον εὐρέθησαν δλοι, ἀπετάθησαν εἰς ἡμᾶς. Ἐνεβυμήθησαν οὖτις ἡμεῖς εἴμεθα ἔνα ἐργοστάσιον μὲ πλήρη καὶ συγχρονισμένων τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἔξοπλισμόν, μὲ ειδικευμένους τεχνίτας, μὲ πειράν ἑταῖρον, ποὺ ἔγγυαται τὴν ἐκτέλεσιν οἰσασθητού τε φύσεως καὶ ἐκτάσεως ἐπισκευῆς καὶ μηχανουργικῆς ἐργασίας εἰς χαμηλᾶς τιμᾶς συναγωγισμοῦ καὶ ταχὺν χρόνον περατώσεως, μία ἐπιχείρησις μὲ συνειδητὴν τὴν εὐθύνην τῆς ἀπεστολῆς της.

Ἡμεῖς, πάντας, δὲν ἥτο δυνατὸν παρὰ ν' ἀρνηθῶμεν νὰ γίνωμεν ὑπεργολάδοι ἀπόθινον προσώπων, ξένων πρὸς τὴν σοδαρότητα καὶ τὰς εὐθύνας τῆς ἐργασίας ποὺ εἶχον ἀναλάβει. Ἐπανικοβλήθησαν ἐργοδόταις καὶ ἐργολάδοι. Ἡρχισαν οἱ διαπληκτισμοὶ καὶ ἡ ἐπίρριψις εὐθυνῶν. Εἶναι εὔκολον νὰ συμπεράνῃ τὶς ποία κατάστασις ἐδημοιουργήθη, ἐὰν λάβῃ ὑπὲρ ὅψιν του, οὗτοι ἐν μικρὸν ἔχαρτημα τοῦ τιμονίου (μπούς) ὑπερχερώθησαν νὰ τὸ παραγγείλουν εἰς Πειραιᾶ καὶ νὰ τὸ μεταφέρουν ἔκειθεν δι' εἰδίκων ναυλωθέντος πετρελαιοκίνητου. Τί θὰ ἐγένετο ἄραγε, ἐὰν παρουσιάζοντο μεγαλυτέρας ἐκτάσεως ἐργασία;

Προχειρότης, λοιπόν, ἀνάμιξις ἀνευδύνων προσώπων, ἔλλειψις τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν μέσων, ἀδυναμία ἐκτέλεσεως σοδαρῶν καὶ ἡγυ-ημένων ἐργασιῶν, διπληκτισμοὶ παρέχοντες λυπηράν εἰκόνα, καθιστορήσεις τῶν πλοίων καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: ζημία. Ζημία χιλιάδων λιρῶν.

Δὲν ἀσχολούμεθα στήμερον οὔτε μὲ τοὺς ἐργολάδους, οὔτε μὲ τοὺς ἐργοδότας τῶν, οἱ ὅποιοι ἀπόδυνται εἰς τοιούτας περιπτετείας. Οἱ ίδιοι θὰ ὑποστοῦν τὰς συνεπείας. Ἐπισημαίνουμεν, πάντως, μίαν δυσάρεστον ἔξι αἰτίας τούτων κατάστασιν, ητὶς τόσον δι' ἡμᾶς, δον καὶ διὰ πάντα ἐνδιαφερόμενον διὰ τὴν ζωὴν καὶ τὴν πρόσοδον τῆς νήσου μας, εἶναι ἀπ' αράδεκτος. Διότι δλοι αὐτὰ αἱ περιπτώσεις συνθέτουν μίαν δυσφημήσεως τοῦ λιμένος Σύρου εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους, τοὺς μὴ γνωρίζοντας τὰ γεγονότα.

Καὶ καταγγέλλομεν ἐνώπιον τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου καὶ δλων τῶν ἀρμοδίων, τοὺς ὑπονομεύοντας τὴν ἐξέχουσαν θέσιν τοῦ λιμένος Σύρου, ὡς ἐπισκευαστικοῦ κέντρου, τὴν ὅποιαν διὰ ν' ἀποκτήσῃ, συνετελέσαμεν, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, μὲ δλην μας τὴν πότιν, δι' δλων τῶν δυνάμεων μας πρὸς τὸ καλὸν τῆς χειμαζομένης Σύρου.

Μετὰ πλειότης τιμῆς

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Σύρος, 18 'Απριλίου 1962

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρέπει νὰ προκαλέσουν τὴν ἰδιαιτέρων προσοχὴν καὶ τὸν κρατικὸν ἀρμόδιων τὰ ἀνωτέρω ἀποκαλυπτόμενα. Αὐτὰ τὰ «μπούλούκιο» τὰ ἐκ Πειραιῶν μεταφέρομενα εἰς τὴν Σύρον διὰ τὰς ἐπισκευὰς πλοίων ἐκεὶ δεξαμενιζομένων ἐπι-

τείνουν τὰς μεγάλας δυσχερείας, ὑπὸ τὰς ὅποιας διαβούτι ἡ οἰκονομία τῆς νήσου, δυσχερέστερον δὲ καθιστοῦν τὸν βιοπορισμὸν τοῦ Συριανοῦ τεχνίτου. Πῶς νὰ τὸν συγκρατήσωμεν εἰς τὴν νήσον, ὅταν οἱ Ἑπειραιῶν ἀπίθανοι, ἀνειδίκευτοι ἀσφαλῶς, ἐργάται ὑποκλέπτουν ἀπὸ τὸν τὸν ἐπιούσιον; Οἱ κ.κ. ὑπουργοὶ Ἐργασίας, Ναυτιλίας καὶ Βιομηχανίας ἔχουν τὸν λόγον. Τὸ Ἐργατικὸν Κέντρον τῆς Σύρου πρὸς αὐτούς ἀς διαμαρτυρηθῆ.

ED ALTERA PARS

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς 15 'Απριλίου ἔξει, καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἄπορια μετα μίαν δικαστικὴν ἀπόφασιν» δημοσιεύονται σχόλια σχετικὰ πρὸς τὴν τελευταίαν ἔξελιξιν τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἄπειρον «ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ». Τὰ σχόλια ταῦτα είναι δριμέα. 'Απομένει νὰ ἴδωμεν ἄν είναι καὶ δίκαια, πρὸς τοῦτο δὲ πρέπει νὰ ὑπομηνηθῇ διὰ βραχέων, τὸ ιστορικὸν τῆς ὑποθέσεως.

Μετὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ «ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ», ὁ πλοιοκτήτης ἐνήγαγε μίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖριν, ἐκ τῶν 2.000 περίοδου, αἵτινες είχον καλύψει τὸ πλοίον. Ὡς ἔθος, πρὸ τῆς ἐκδικάσεως συνεψωνήθη μεταξὺ τῶν πλοιοκτήτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, ὅτι ἡ ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς ἐκδιθησομένη ἀπόφασις θὰ ἥτο δεσμευτικὴ δι' ἀπάσας τὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταῖριας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν πλοιοκτήτην, δοτις ἀπηλλάσσετο οὕτω ἐν περιπτώσει νίκης, τοῦ κόπου καὶ τῆς δοπάνης νὰ ἐναγάγῃ τοὺς λοιποὺς συνασφαλιστῶν, ἀνελάμβανεν, δημως, τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀπόσχῃ πάσης περιπτώσεως δικαστικῆς ἐνέργειας, ἐν περιπτώσει ἥπτης αὐτοῦ.

Πρωτοδίκως, ἡ ὑποθέσις ἀπέδη εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου, δοτις ἔξεκάλεσε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν. Ἐκκρεμούσης τῆς ἐφέσεως καὶ πρὸ τῆς ἐκδικάσεως της, ὁ πλοιοκτήτης, δοτις είχεν ἡδη κινήσει δικαστικῶν ἀγώνων ἐν 'Ελλάδι, ἐπεζήτησε νὰ παρατηθῇ τῆς ἐφέσεως, ἀλλὰ τὸ δικαστήριον δὲν ἐπέτρεψεν τοῦτο, ἀντιθέτως δὲ προέβη εἰς ἀπόριψιν αὐτῆς.

Μετὰ ταῦτα, ὅταν ἐπεχειρήθη ἡ λῆψις συντηρητικῆς ἀποδείξεως ἐνώπιον τοῦ ἐν Λονδίνῳ «Ἐλληνος Προξένου, παρημποδίσθη αὐτή δυνάμει ἀπαγορευτικῆς διατάξεως (injunction order) τοῦ δικαστοῦ McNair, ἀπόπειρα δὲ ανακλήσεως ταύτης, δὲν ἡδύησεν, ἀπορριφθείσης τῆς σχετικῆς αἰτήσεως ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ Megaw.

Οὕτως ἔχει ἐσυντομιεῖ τὸ πραγματικὸν μέρος. Εὐνόητον είναι διτὶ ὁ ἐνδιαφερόμενος, ζημιούμενος ἐκ τῆς ἀπαγορευτικῆς διατάξεως, παραπονεῖται, δὲν πειθεῖ δημως διτὶ καὶ ἀδικεῖται, διότι ἡ ἀπαγορευτικὴ διάταξις ἔχωρης κατ' ἐφαρμογὴν κειμένων διατάξεων ἐν 'Αγγλίᾳ, αποσκοπουσῶν εἰς προσταίων τοῦ νικήσαντος διαδίκου. Παρομοίων προσταίων παρέχει εἰς αὐτὸν τὸ ἡμέτερον δίκαιον, διὰ τῆς λειτουργίας τοῦ δεδικασμένου. Βεβαίως ἐν 'Αγγλίᾳ ἡ προστασία είναι πλέον ἀποτελεσματική, διότι παρεμποδίζει πάσαν δικαστικὴν ἐνόχλησιν τοῦ νικήσαντος διαδίκου, ἐνῷ παρ' ἡμῖν, ἐάν ἔχῃ τις καιρόν, χρήματα καὶ πειθεῖται, δὲν νατανά νὰ ἐγείρῃ ἀλλεπαλλήλους ἀγωγὰς κατὰ τοῦ νικήσαντος ἀντιδίκου του, διπερ ἐν 'Αγγλίᾳ, ἀποκλείεται, διὰ τῆς λειτουργίας τοῦ θεσμοῦ τῆς injunction. Εἶναι τοῦτο ἀπέλεια τοῦ ἀγγλικοῦ δικαίου;

Διερωτάται, δημως, ὁ συντάκτης τῶν σχόλιών των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», δια ποιον δὲν στέργουν οἱ "Αγγλοι" ἀσφαλισταὶ ν' ὑποτελείσθων τὴν ἐλληνικὴν δικαιούσην. Αἱ πληροφορίαι μου είναι διτὶ πάντα ἄλλο ἢ ἀπρόθυμοι είναι πρὸ τοῦτο. 'Αλλ' ἀνεξαρτήτως τῆς ἀμύνης των, ἡ ὅποια προσωνίζεται πληρεστάτη, ἔαν κρίνη κανεῖται ἀπὸ τὸν ἀναλαδόντα αὐτὴν ἐμπειρον καὶ πεπαίδευμένον συνάδελφόν μου, ἔρωτάται διὰ ποιον δὲν στέργουνται οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ παρακολουθοῦν τὸ δικαίον δικαιολογώντα πλοιοκτήτην, ἐνώπιον οἰασδήποτε δικαιοδοσίας ἥθελεν αὐτός, κατὰ τὴν ἀγγλικοῦ νόμους, ἐάν τυχὸν ὀπέταινεν πάντα τὸν δικαιοδόμενον τὴν τύχην του; Νικήσαντος ἐν 'Αγγλίᾳ δριστικῶς καὶ τελεσδίκως, διατί δὲν δικαιοῦνται νὰ χρησιμοποιήσωσιν τὰ ἔνδικα μέσα τοῦ ίδιου αὐτῶν δικαιού, πρὸς ἀπαλλαγὴν των ἀπὸ τὰς περιπτώρω δικαστικάς ἐνοχλήσεις;

Ἐπικρίνονται, δημως, ἀκόμη εἰς τὰ ἐν λόγῳ σχόλια οἱ ἀγγλικοὶ νόμοι ἐπὶ παλαιότητι. Τὸ νομοθετικόν, δημως, καθεστῶς τῆς 'Αγγλίας ήτο βεβαίως γνωστὸν εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, δηταν ἔκινησεν τὸν δικαστικὸν ἀγώνων τῶν ἀγγλικῶν δικαιούν δικαιοτητῶν τῆς βέβαιον, διτὶ θὰ ἔκρινεν ἀρίστους τοὺς ἀγγλικοὺς νόμους, ἐάν τυχὸν ὀπέταινεν ὑπὲρ αὐτοῦ ὁ δικαστικὸς ἀγών. Πέραν δημως αὐτοῦ, ἀμφιβόλως ἔαν δημορούμενον ήμεις, μέχρι πρὸ διλίγων ἐτῶν δικαιοζόμενοι ἐπὶ τῇ βάσει τῆς νομοθεσίας τοῦ 'Ιουστινιανοῦ, νὰ ἐγκαλούμενοι ἀλλούς ἐπὶ παλαιότητι τῶν.

Θὰ ἐπεθύμουν νὰ προσθέσω, διτὶ είναι λίαν συζητήσιμον, ἐάν ἡ πα-

**TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH
GEORGE CARRAS, INC.**

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

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

λαούτης τῶν νόμων είναι μειονέκτημα. Οι ἄρχαιοι "Ελληνες ἔφρόνουν στὶ δὲν εἶναι, ὁ δὲ ἀρχαῖος σοφὸς διετύπωσεν τοῦτο, λέγων «τοῖς μὲν νόμοις παλαιοῖς χρῶ, τοῖς δ' ὄφοις προσφάτοις». Τὴν ὑπόδειξιν ταύτην ἀκολουθούντες οἱ "Ἄγγλοι δὲν εἶναι ἐπικριτέοι.

"Ἄγνωδ διὰ ποῖον λόγον ὁ ἐνδιαφερόμενος δὲν ἥθελησε νὰ προσφύγῃ απ' ἄρχῆς εἰς τὴν Ἑλληνικὴν δικαιοσύνην. Πράττων τούτῳ νῦν, ἀσκεῖ πιθανὸς νόμιμον δικαίωμά του, ἀσφαλῶς δῆμος, δύσον καὶ ἄνθεωρή ἐστι τὸν ἀδικηθέντα, δὲν δικαιοῦται εἰς ἐπίκρισιν τῆς ἐπιληφθεῖσῆς τῆς ὑποθέσεως του ἀγγλικῆς δικαιοσύνης, οὐδὲ εἶναι ἔτενικοτέρων λόγων σκόπιμος ἢ τοιαύτη κατ' αὐτῆς ἐπίθεσις, δηταν κολοσσιαῖς ἐλληνικὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντα ἐδημιουργήθησαν καὶ μεγάλαι ἐλληνικαὶ ἐπιχειρήσεις ἰδρυθησαν καὶ εὐδοκιμοῦν ἐν Ἀγγλίᾳ χάριν ἀκριβῶς τῆς ἐν τῷ χώρᾳ ἔκεινη εύνομίας, αἵτινες δὲν παρημποδίσθησαν οὔτε ὑπὸ τῆς παλαιότητος τῶν ἀγγλικῶν νόμων, οὔτε ὑπὸ τῆς κρίσεως τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων.

Μετά πλείστης τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 23 Ἀπριλίου 1962

ΚΥΚΛΩΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ

Κε Διευθυντά,

Μία ἀπὸ τὰς πολλὰς ἀτελείας τοῦ ισχύοντος φορολογικού συστήματος καὶ δυστυχῶν φοδούμαι οὐχὶ ἡ σοδαρωτέρα αὐτοῦ, εἶναι ἡ πολυνομία. Εἰδικώτερον εἰς τὴν φορολογίαν μεταβιβάσεως πλοίων παρουσιάζεται ἡ ἔχηση πολυσύνθετος εἰκόνων:

"Ἐὰν τὸ μεταβιβάζομενον πλοίον εἶναι ἐλληνικόν, ὁ φόρος ὑπολογίζεται εἰς § 1 κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος τούτου (Ν.Δ. 3415/55). 'Ἐάν λαμβάνῃ χώραν εἰς τὴν Ἑλλάδα μεταβιβάσεις ἔνευ πλοίου, καταβάλλεται τέλος χαρτοσήμου ἵσου πρὸς τὸ 1% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου (Κώδικς τέλ. χαρτο. ἄρθρ. 15 παρ. 10). 'Ἐάν ἡ μεταβιβάσεις τοῦ ἔνευ πλοίου συντελήσαι εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ ἐνώπιον ἐλληνικῶν Προξενικῶν Ἀρχῶν, καταβάλλεται προξενικὸν τέλος, (ἄρθρ. 185 N. 4952/1931), μὴ δυνάμενον νὰ ὑπερδῇ τὰς 2.000 μεταλλικὰς δραχμάς (σημερινὴ ἀξία τούτων δρχ. 24.000). 'Ἐάν ἡ γενομένη ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ μεταβιβάσεις ἔνευ πλοίου συμμολύηται δι' ἴδιωτικού ἐγγράφου ἢ τοιούτου ἔνης ἀρχῆς, (Ἀστ. Κ. ἄρθρ. 11 καὶ 12) τὸ ἀνώτερω προξενικὸν τέλος καταβάλλεται δηταν προσαχθῆ τὸ ἔγγραφον πρὸς οἰονδήποτε σκοπὸν ἐνώπιον δικαστικῆς ἢ ἄλλης ἐλληνικῆς ἀρχῆς, π.χ. διὰ μετάφρασιν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν (ἄρθρ. 185 N. 4952/1931, ἄρθρ. 2 A.N. 553/1931).

Τέλος, ἔὰν ἔνης ἔθνικότης πλοίον, μεταβιβάζεται εἰς ἑταῖρίαν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 15 παρ. 10 τοῦ Κώδικος Τελῶν Χαρτοσήμου, οὐδὲν χαρτόσημον ἢ ἄλλο τέλος οἰονδήποτε καταβάλλεται.

"Ἡ ἀνωτέρω ἀνομοιόμορφος καὶ πολυσχιδῆς ρύθμισις (ἄρρυθμία μᾶλλον) ἐνός καὶ τοῦ αὐτοῦ ἐνιαίου θέματος γεννᾷ ωρισμένα εὐλογία ἐρωτήματα:

Ποιός νὰ εἶναι ὁ λόγος διὰ τὸν ὄποιον τὰ ἐν Ἑλλάδι μεταβιβάζομενα ἔνης ἔθνικότητος πλοία, βαρύνονται μὲ τὸ κατὰ πολὺ ὑψηλότερον τέλος 1%, ἐνῷ τὰ ἐλληνικῆς ἔθνικότητος τοιαύτα, ὑπάγονται εἰς τὰς εὐεργετικὰς διατάξεις τοῦ N.D. 3415/55; 'Ἐν ὅψει μάλιστα καὶ τοῦ σκοποῦ τοῦ νόμου τούτου, δοτὶς ἡτο ἡ προτίμησις τῆς ἐλληνικῆς σημαίας διὰ τῆς μειώσεως τοῦ φόρου μεταβιβάσεως, (ἴδετε Εἰσηγήση. "Ἐκθεσιν αὐτοῦ εἰς «Ναυτικά Χρονικά» 486/245 τῆς 1.9.1955 σ.λ. 17) ἐρωτάται τις ἐπί πλέον, ἔὰν ἡ εὔμενής αὐτῆς μεταχειρίσις ἢ ἰσχύουσα διὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, δὲν θὰ ἐπρεπε πολλῷ μᾶλλον νὰ ἴσχει διὰ τὰ ἔκ της ἔνης σημαίας εἰς τὴν ἐλληνικήν μεταβιβάζομενα.

Διατί νὰ γίνεται διάκρισις εἰς τὴν φορολογικὴν ἐπιτάρανσιν (σοδαρωτάτη μάλιστα διάκρισις) μεταξὺ τῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν γενομένων μεταβιβάσεων πλοίων ἔνης ἔθνικότητος;

Διατί νὰ ἀπολλάσσεται παντὸς τέλους ἢ μεταβιβάσις πλοίου ἔνης ἔθνικότητος εἰς τὰς ἑταῖρίας τοῦ ἄρθρου 15 παρ. 10 Κώδ. Τελ. Χαρτ. καὶ νὰ μὴν ἀπολλάσσεται ὄμοιως καὶ ἡ γενομένη πρὸς ἴδιώτας; Ἡ διατί νὰ μὴν ἀπολλάσσεται ἐπίσης τοῦ φόρου καὶ ἡ πρὸς τὰς αὐτάς ἑταῖρίας γενομένη μεταβιβάσις ἐλληνικοῦ πλοίου;

Ποιά ἄρά γε νὰ εῖναι ἡ ἀνάγκη τῆς τοιαύτης διαφορετικῆς μεταχειρίσεως τῶν φορολογουμένων εἰς ἔνν καὶ τὸ αὐτὸν θέμα;

Φοδοῦμαι διτὶ δὲν θὰ εἶναι εὔκολον νὰ εὕρῃ τις ἀπάντησιν εἰς τὰ ἐρωτήματα αὐτά. "Ἔχω τὴν ἐπίτιδα, δῆμος, δοτὶς ἡ διὰ τὸν στηλῶν τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας ἀνακοίνησης τοῦ θέματος θὰ προκαλέσῃ ἴσως τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων καὶ θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν διόρθωσιν τοῦ

ἀτόπου τούτου. "Ἀλλωστε τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μὲ τὰς πολλὰς ἄλλας ὑπηρεσίας ποὺ παρέχωσιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἔχωσι καὶ τὴν παράδοσιν τῆς τοιαύτης συμβολῆς.

"Υμέτερος

Γ. ΗΣΑΙΑΣ

Αθῆναι, 17 Ἀπριλίου 1962

Δικηγόρος ἐν Αθήναις

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ὁρθόταται αἱ παρατηρήσεις. 'Ἐν καιρῷ θὰ προβληθοῦν ὡς αἵτημα πρὸς ρύθμισιν καὶ ἐλπίζομεν νὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν.

ΠΕΡΙ ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Ἄξιοτίμε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας μεταδίδετε ἐν σχολίῳ τὴν πληροφορίαν, δοτὶς ἀρμοδίως ὑπεδειχθῆ ὅπως ἡ ἐπιβλεψίας τῆς ὑπὸ τῶν Cantiere Riuniti κατασκευῆς τῶν τριῶν ἀκτοπλοικῶν, ἀναπτεῖται εἰς τεχνικὸν γραφεῖον τῆς Τεργέστης.

"Ἐκ πιστεως δοχὶ μόνον πρὸς τὴν ικανότητα καὶ ἀρμοδιότητα τῶν ἐλληνικῶν νηοτεχνικῶν γραφείων, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν ἐπιβίωσιν τῆς κοινῆς λογικῆς, θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἡ ἐν λόγῳ εἰδῆσις δὲν εἶναι ἀκριβῆς.

Μετὰ πάσης τιμῆς

διὰ τὴν Maritime Technical Administration Co.

ΑΛΕΞ. Γ. ΜΙΧΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεύς, 18 Ἀπριλίου 1962

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Γράφομεν οχετικῶς εἰς ἄλλην σελίδα.

ΠΡΟΣ ΑΡΜΟΔΙΟΥΣ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κε Διευθυντά,

"Ἡ εὐχαριστίσασι μετά τῆς δοχίας πολλάκις ἡκουσα τὴν φωνήν σας ὑψούμενην ἐναντίον παντοειδῶν ἀσχημῶν καὶ ἀτόπων ὑπὸ τῶν στηλῶν σας διεξαγομένην προσπάθειαν διὰ τὴν θεραπείαν τῶν κακῶν κειμένων καὶ ἡ πεποίθησις δοτὶς καὶ εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν θὰ διερμηνεύσῃ τὴν πικρίαν μας, μὲ δύθησεν εἰς τὴν ἀποστολήν τῆς παρούσης. Φωνή μας εἶναι ἄλλωστε ἡ φωνή σας.

Τοῦ πλοίου εὐρισκομένου εἰς τὸν λιμένα τῆς N. Ὁρλεάνης, τρεῖς (3) ἀξιωματικοὶ τετράκις προσεκαλέσαμεν τὸν ἑκεῖ προξενικὸν ἀντιπρόσωπον, ὅπως ἐπισκεψή τὸ πλοίον (δεδομένου δοτὶ πᾶσα μετὰ τοῦ πλοιάρχου συνεννόησις πρὸς ἀπό τοιούνδην μετάβασιν εἰς τὸ Προξενεῖον ἥτοι ἀδύνατος) καὶ δώσῃ λύσιν εἰς τὸν ἀναφεύσας διαφοράς μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ δημῶν.

Παρὰ τὰς δοθείσας, δῆμος, διαθεσιαίς καὶ τῆς ἐπὶ δεκαήμερον παραπομῆς μας δοτὶ προξενικὸς ἐπικρότωπος δὲν ηδόκησε νὰ ἔλθῃ. 'Ιδεαν συναισθήσας τοῦ καθήκοντός του λαμβάνετε, ἔὰν σᾶς ἀναφέρω καὶ τὸ ἔξεις: Τὴν προτεραίαν τῆς ἀναχωρήσεως μας καὶ μεταξὺ τῶν ὥρων 12 - 13 (ώρα γεύματος) μετέβη εἰς τὸ Προξενεῖον, παρακαλέσας αὐτὸν νὰ ἔλθῃ πρωσδήποτε — διότι ἐν τῷ μεταξὺ δοτὶ κ. πλοιάρχος ήρχεσιν ἀπειλῶν — ἵνα δὲ δυνηθῇ νὰ ἐπανευρίσκωμεν τὴν 13ην ὥραν εἰς τὴν ἐργασίαν μου εἰχον ἔνοικιασί ταξί.

"Ἐ, λοιπόν, παρ' ὅτι ὁ κύριος αὐτὸς ἔτελει ἐν γνώσει τῆς ἀνάγκης, ὅπως προσφέρει τὴν διατητικήν του παρέμβασιν εἰς τὰς διαφοράς μας, έθεωρησεν ως πλέον ἐπείγον νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἀπὸ τὴν τηλεφώνου ἐνοικίσαν καὶ ἐπίπλωσιν δωματίου φίλου του.

Αὐτήν, τὴν ἀνύγγινωσαν κατ' ἑμέραν αἵτησιν διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
'Ανθ(ρ)οχος ἀ(π) «ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ»
'Ἐν πλῷ, 20 Μαρτίου 1962
Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Χρήζουν ἔξακριβώσεως τὰ καταγγελλόμενα.

Ο ΜΟΝΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ HELLENIC SHIP SUPPLY CO.

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,
DECK & ENGINE STORES.

NIC. XANTHOPOULOS

TELEPHONE:
76.673

19-A. ROBINSON ROAD
SINGAPORE-1.

CABLE ADDRESS:
"XANTHOS" SINGAPORE

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

ΤΟ ΞΥΝΩΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

Την 21ην 'Απριλίου έπεράτωσε τάς έργασίας του τὸ συγκληθὲν ἐν 'Αθήναις τὴν 15ην 'Απριλίου, 25ον Συνέδριον τοῦ Comité Maritime International. Κατὰ τὴν γενομένην παρουσίᾳ τῆς A.M. τοῦ Βασιλέως, πανηγυρικὴν ἔναρξιν τῶν ἔργασιών αὐτοῦ, τὴν Κυριακήν, 15ην 'Απριλίου 1961, προσεφώνησε τοὺς συνέδρους ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ελληνικῆς 'Ενώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου καθηγητὴς κ. Κυριάκος Σπηλιόπουλος, ὅστις ἐποίησατο σύντομον ιστορικὴν ἀνασκόπησιν τοῦ ιστορικοῦ τῆς ιδρύσεως καὶ τῆς δράσεως τοῦ Comité Maritime International, διέγραψεν τὴν ἔξειδιξ τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐκάλεσεν εἰς τὸ θῆμα τὸν κ. Albert Lilar, Πρόεδρον τοῦ Comité. 'Ο κ. A. Lilar ἔξεφώνησε μακρὸν λόγον, παρασχὼν σύντομον περίληψιν τῶν θεμάτων ἐφ' ὃν ἐπέρκειτο νὲ ἀσχοληθῆ τὸ Συνέδριον, ποιησάμενος μνεῖαν ἐπιφανῶν προσωπικῶν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, αἵτινες ἔξειδιπον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μετὰ συντόμου ἀναλογεως τῆς ἐν τῷ σφαίρᾳ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου δράσεως των, καὶ τέλος, ἀφορμὴν λαμβάνων ἐκ τῆς ἐν 'Αθήναις συγκλήσεως τοῦ Συνέδριον, ἀνέφερθε εἰς τὴν ιδέαν τοῦ Δικαίου ὡς ἀποτελούσης— ὡς εἶπεν— ἐπίτευγμα 'Ελληνικόν.

Τὴν ἔναρξιν τοῦ Συνέδριον εὐηρεστήθη νὰ κηρύξῃ ἡ A.M. ὁ Βασιλεὺς. Τὸ πρόγραμμα τῶν ἔργασιῶν τοῦ Συνέδριον περιελάμβανε τὰ ἀκόλουθα θέματα:

1ον) Ζημίας ἐκ συγκρούσεων εἰς πρόσωπα. 2ον) 'Εγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ. 3ον) Διεθνὲς καθεστῶς τῶν πλοίων εἰς ξένους λιμένας. 4ον) Δημοσιότης ναυλοσυμφώνων. 5ον) Συντονισμὸς Διεθνῶν Συμβάσεων Περιορισμοῦ Εὐθύνης Πλοιοκτητῶν καὶ 'Υποδηλῶν. 6ον) Σταλίαι, 'Επιστολαίαι, 'Επιτάχυνσις Φορτώσεως - 'Έκφορτώσεως. (Κανόνες τῶν 'Αθηνῶν). 7ον) Εὐθύνη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως δι' ἀποσκευάς ἐπιστολῶν.

Τὸ Συνέδριον κατὰ τὴν συνεδρίασιν αὐτοῦ τῆς Δευτέρας 16ης 'Απριλίου διηρέθη εἰς ἐπιτροπάς εἰς ὃς παρεπέμφθησαν τ' ἀνωτέρω θέματα πρὸς ἐπεξεργασίαν, αἱ δὲ ἔργασία τῶν ἐπιτροπῶν ἥρξαντο τὸ ἀπόγευμα τῆς αὐτῆς ημέρας.

Τοῦ πρώτου θέματος τῶν ἐκ συγκρούσεων ζημιῶν ἐπελήφθη ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν Προεδρίαν τοῦ κ. Asse!, δικηγόρου ἐν 'Αμστερνταμ καὶ Προέδρου τῆς 'Ολλανδικῆς 'Ενώσεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Τὸ θέμα τοῦ καθορισμοῦ τῶν ζημιῶν εἰς πρόσωπα συνεπείᾳ συγκρούσεως, συζητήθην ἐν ἐκτάσει, δὲν ἀπέλληξεν εἰς τὴν διατύπωσιν διεθνῶν συμβάσεως, δι' ἡν διεπιστώθη ἀπρομημία τῶν ἀντιπροσώπων τῶν μετεχουσῶν χωρῶν. 'Η ἐπιτροπὴ κατέληξεν εἰς τὴν διατύπωσιν τηρῶν ἀρχῶν, ὡς ἀποκλήθησαν, ἵν' ἀποφευχθῇ ὁ σόρος τοῦ 'καπονέας'.

1. 'Η ἀνόρθωσις τῆς ζημίας δέον ν' ἀποκαθιστᾶ τὸν ζημιωθέντα κατὰ τὸ δυνατὸν εἰς οἵαν κατάστασιν θὰ ἐτέλει ἄνευ τῆς συγκρούσεως (restitutio in integrum).

2. 'Ο ζημιωθεὶς ὑποχρεοῦται νὰ μεριμνήσῃ ὅπως περιορισθῇ κατὰ τὸ δυνατὸν ἡ ζημία.

3. 'Ο ὑπαίτιος τῆς συγκρούσεως εὐθύνεται διὰ τὴν ζημίαν ἡτις δύναται εὐλόγως ν' ἀποδοθῇ εἰς πταῖσμα αὐτοῦ.

Τέλος, ἡ ἐπιτροπὴ ἀπέφασισεν, ὅπως ἡ σχετικὴ ἔκθεσις ἀποσταλῇ εἰς τὰς ἔθνικὰς ἐνώσεις πρὸς μελέτην καὶ διατύπωσιν ἀπόφεων καὶ ὅπως ἀναθέσῃ εἰς τὸ Comité Maritime International νὰ συνεχίσῃ τὴν μελέτην τοῦ θέματος καὶ νὰ ὑποδάλη ἔκθεσιν εἰς τὸ προσεχὲς Συνέδριον.

Τοῦ θέματος τῶν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν ἐπελήφθη ἐπιτροπὴ τελούσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Gyselynck, δικηγόρου ἐν Βρυξέλλαις, ἡτις κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ὅτι τὸ θέμα δὲν εἶναι εἰσέτι ὥριμον δι' ὅ καὶ ἀπέφαστο :

1. 'Οτι πρέπει νὰ συνεχισθῇ ἡ μελέτη αὐτοῦ.

2. 'Οτι δέον ν' ἀνακοινωθῶσιν εἰς τὰς ἔθνικὰς ἐνώσεις αἱ ἔργασίαι καὶ τὰ ἔγγραφα τῆς ἐπιτροπῆς.

3. 'Οτι δέον νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὰς ἔθνικὰς ἐνώσεις νὰ γνωρίσωσι τὰς δικαστικὰς ἀποφάσεις, τὰς συνθησίας καὶ πάν άλλο στοιχεῖο σχετικῶς πρὸς τὰς ἐγγυητικὰς ἐπιστολάς.

3. 'Οτι δέον νὰ συσταθῇ μικρὰ ὄματα ἔργασίας, ἡ ὅποια συλλέγουσα τὰ σχετικὰ στοιχεῖα θὰ προβῇ εἰς συντονισμὸν αὐτῶν καὶ θὰ ἐκπονήσῃ ὑποθλητέαν εἰς τι τῶν προσεχῶν συνέδριών τοῦ Comité.

Τοῦ τρίτου θέματος, ἡτοι τοῦ διεθνοῦς καθεστῶτος τῶν πλοίων εἰς ξένους λιμένας ἐπελήφθη ἐπιτροπὴ τελούσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Berlingieri, δικηγόρου ἐν Γενούν, καὶ Προέδρου τῆς 'Ιταλικῆς 'Ενώσεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἡτις διεπίσθωσεν ὅτι δὲν εἰχον ἀπαντῆσει ἀρκεταὶ ἔθνικαι ἐνώσεις, εἰς τ' ἀποσταλέντα ὑπὸ τοῦ Comité ἔρωτηματολόγια, οὕτω δὲ ἀναγκαῖς τὰ ἐνώπιον τῆς ἐπιτροπῆς δεδομένα ἥσαν ἀτελῆ. Διὰ τὸν λόγον τούτου ἀπέφασισεν ὅπως προσκληθῶσιν αἱ μῆτραι ἀπαντήσουσι τὰς ἀπαντήσεις τῶν ἔθνικαι ἐνώσεις τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ν' ἀποστείλωσι τὰς ἀπαντήσεις των, ἐντὸς ἔξι μηνῶν ἀπὸ τοῦ παρόντος Συνέδριον καὶ προέτεινεν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Comité Maritime International νὰ συνεχισθῇ, κατὰ τὴν κρίσιν αὐτοῦ, τὴν ἥδη ἀρξαμένην μελέτην τοῦ διεθνοῦς καθεστῶτος τῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς λιμένας, συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας τὴν δράσην τοῦ Comité.

Ἐπὶ τοῦ τετάρτου θέματος, τῆς δημοσιότητος τῶν ναυλοσυμφώνων ἐπελήφθη ἐπιτροπὴ τελούσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Pineus, Σου-

ηδοῦ Κανονιστοῦ 'Αθαριῶν καὶ Προέδρου τῆς Σουηδικῆς 'Ενώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου. Ἡ ἔκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς, ἐγκριθείσα ὑπὸ τοῦ συνέδριού, ἀπέφασισθη ὅπως διαδικασθῇ εἰς τὸ Διαρκές Γραφεῖον τοῦ Comité Maritime International ἵνα τοῦτο ἀποφασίσῃ ἐὰν τὸ κρίνη σκόπιμον, νὰ καταρτίσῃ Διεθνὴ 'Επιτροπὴν πρὸς συνέχισιν τῆς μελέτης της θέματος τῆς δημοσιότητος ναυλοσυμφώνων τύπου bare - boat καὶ ἐκφράσῃ τὴν γνώμην αὐτῆς ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος τῆς ρυμισεως τοῦ θέματος διὰ Διεθνοῦ Συμβάσεως.

Τὸ πέμπτον θέμα τῶν συντονισμῶν τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων Περιορισμοῦ Εὐθύνης Πλοιοκτητῶν καὶ 'Υποθηκῶν συζητηθεῖν κατὰ τὴν συνέδρισιν τῆς Δευτέρας ἐν συντομίᾳ, δὲν ἔθεωρήθη ὥριμον πρὸς παραπομπὴν εἰς ἐπιτροπὴν πρὸς ἐπεξεργασίαν.

Τὸ ἔκτον θέμα τῶν σταλίων καὶ ἀμοιδῶν κατά τὸ παρελθόν ἔτος, μετὰ συντόμου ἀναλογεως τῶν δράσεως των, καὶ τέλος, ἀφορμὴν λαμβάνων ἐκ τῆς έστω καὶ μείωσιν τῶν κατὰ τὴν ἔρμηνειαν αὐτῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν.

3. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἔκρινεν ὅτι ἔδει νὰ προτείνη εἰς τὸ Comité Maritime International τὴν κατάπτωσιν σχεδίου Διεθνοῦ Συμβάσεως, ἡτις ὅπωσδηποτε θὰ παρεκώλυνε τὴν ἀπαραίτητον ἐλευθερίαν ἐν ταῖς διαπραγματεύσεσι πρὸς τὸν θέματος.

2. 'Εκρινεν ὅτι τὸ C.M.I. ἔδει νὰ στρέψῃ τὴν προσπάθειαν αὐτοῦ εἰς τὴν τυποποίησιν τῶν ὅρων τῶν ναυλοσυμφώνων πρὸς ἀποφυγὴν ἡ ἔστω καὶ μείωσιν τῶν κατὰ τὴν ἔρμηνειαν αὐτῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν.

3. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἔκρινεν ὅτι ἔδει τὸ C.M.I. νὰ συντάξῃ κώδικα δρισμῶν τῶν ὅρων τῶν σχετικῶν πρὸς τὰς σταλίας, ἐπισταλίας καὶ τὴν ἀμοιδῶν ἐπιταχύνσεως τῆς φορτοεκφορτώσεως, ἵσως δὲ καὶ πρότυπα τίνα ναυλοσυμφωνίαν.

4. Προέτεινεν ὅπως τὸ C.M.I. προβῇ εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ 'Κώδικος 'Ορισμῶν τῶν 'Αθηνῶν' ἐπὶ τοῦ θέματος, ἐν συνδυσμῷ πρὸς τὴν σύνταξιν προτύπων ναυλοσυμφώνων τελούντων ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὸν ἀλόγο δρισμούς.

5. Συνέστησεν ὅπως τὸ Διαρκές Γραφεῖον, ἐν ὡ μέτρω ηθελεν κρίνει τοῦτο έφικτόν, καταρτίσῃ ἐπιτροπὴν πρὸς περαιτέρω ἔρευναν τοῦ θέματος.

'Ἐπὶ τοῦ ἔδρον θέματος, τοῦ περιορισμοῦ δηλονότι τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως διὰ τὰς ἀποσκευάς τῶν ἐπιβατῶν, ἡ ἀπιληφεῖσα τούτου ἐπιτροπὴ ἐτέλει ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Braekhus, καθηγητοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Oslo καὶ Προέδρου τῆς Νορβηγικῆς 'Ενώσεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ ἔξειτασεν τὸ Νορβηγικὸν προσχέδιον διεθνοῦ συμβάσεως ἐπὶ τοῦ θέματος. 'Αυτῷ, ἡ ἔκτασις τῆς συμβάσεως ἡτο τοιαύτη ὡστε δὲν ἐπετύχθη ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐπεξεργασίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Συνέδριον τῶν 'Αθηνῶν. 'Απεφασίσθη δὲν, ὅπως ἡ τὸν κόλπων τῆς ἐπιτροπῆς προελθούσα μικροτέρα ὄματα ἔργασίας, διατηρηθῆ ἐν λειτουργίᾳ ἵνα μελετήσῃ καὶ ἐπεξεργασθῇ πλήρως τὸ θέμα, ὡστε νὰ συζητηθῇ τούτῳ εἰς τὸ προσεχὲς Συνέδριον τῆς Στοκχόλμης, βάσει τοῦ πορίσματος αὐτῆς.

Τὸν Παρασκευὴν 20ην 'Απριλίου, συνηλθεν ἡ δόλομέλεια τοῦ Συνέδριον, λασῶν δὲ τὸν λόγον ὁ Πρόεδρος κ. Lilar ἐτόνισεν ὅτι πάν Συνέδριον τοῦ C.M.I. δὲν εἶναι δύνατὸν νὰ καταλήξῃ εἰς τὴν διατύπωσιν σχεδίου διεθνῶν συμβάσεων, οὔτε δέον νὰ θεωρεῖται μὴ ἐπιτυχόν, ἐὰν δὲν κατέληξεν εἰς τὴν σύνταξιν τοιούτων σχεδίων. 'Η ἐπίτευξις τῆς σύνταξεως σχεδίων διεθνῶν συμβάσεων εἶναι ἔξοχως δυσχερῆς καὶ προϋποθέτει ληψῆν ἐπαφῆς μεταξὺ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων χωρῶν, ἔκθεσιν τῶν κατ' ιδίαν ἀπόφεων καὶ ἔξομαλυνσιν τῶν ἀντιθέσεων διὰ τῆς συζητήσεως, τὸ δὲ ἔργον τούτου ἀνήκει κατ' ἔχοχην εἰς τὰ διεθνῆ συνέδρια τοῦ C.M.I. 'Απὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι τὸ Συνέδριον τῶν 'Αθηνῶν ἐπετέλεσεν πολυτιμόν εργον.

Τῆς 'Ελληνικῆς 'Αντιπροσωπείας ἡγήθη ὁ καθηγητὴς κ. Κ. Σπηλιόπουλος, μετέχον δὲ οἱ κ. Φ. Ποταμίανος, Θ. Βαλσαμάκης, Γ. Δανιόλος, Γ. Ρεδιάδης, Δ. Ρεδιάδης, Γ. Κολύμβας, Π. Σαρλής, Π. Μαυρογιάννης, Α. Ποταμίανος, Ν. Δελούκας, Ι. Περράκης, Εύστρ. Στρατήγης, Μ. Μεθενίτης, Ι. Πεπονῆς, Π. Καρατζᾶς κ.ά.





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, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ 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 SCHIFFAHRTSAGENTUR 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 είς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟΝ

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΜΙΑ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΝ Κ. W. REED



Κατευθυνόμενος είς Θεσσαλονίκην πρός επισκεψίν τῶν ἔκει διαιμενόντων γονέων του, διῆλθε πρὸ ἡμερών εξ Ἀθηνῶν ὁ κ. Walter W. Reed, Deputy Underwriter τοῦ 'Αμερικανικοῦ Συνδικάτου τῶν 'Ασφαλιστῶν Σωμάτων Πλοίων. 'Ο κ. Reed μετὰ μακράς οπουδάς εἰς Χαρδάρο, Μασσαχουσέτην καὶ Καιμπριτζ, προσελήφθη ἀρχικῶς εἰς τὸ Συνδικάτον 'Ασφαλιστῶν Ναυπηγημάτων, εἴτα εἰς τὸ Συνδικάτον 'Ασφαλιστῶν Ρυμουλκῶν καὶ τελικῶς μετὰ τὴν ἐκ τῶν τάξεων τοῦ στρατοῦ ἀφεπρέπειν του (1942 - 1946) προσελήφθη ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Συνδικάτου 'Ασφαλιστῶν Σωμάτων Πλοίων, ἀρχικῶς μὲν (1953) ὡς Assistant Underwriter, ἀπὸ δὲ του 1958 ὡς Deputy Underwriter.

'Ο κ. Reed ἥλικις ἡδη 44 ἔτῶν, κατέκει σημαίνουσαν θέσιν μεταξὺ τῶν 'Αμερικανῶν θαλασσασφαλιτῶν, ἢ δὲ θέσιν του ἐν τῷ Συνδικάτῳ, προδίδει τὰ στοιχεῖα πείρας, μορφώσεως καὶ ικανότητος, ἀτίνα διαθέτει καὶ κατ' ἀναγνώρισιν τῶν ὅποιων ἡδυτῆθι ἐντός βραχεός σχετικῶν χρονικού διασπόματος, νὰ καθέξῃ ἐπίζηπλον θέσιν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀρχικῶς θαλασσασφαλιτικὴν ἀγοράν. 'Ο κ. Reed, παρακλήθεις, εἰκεῖ τὴν καθημένην νὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν 'ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ' ὡριμένα στοιχεῖα περὶ τῶν θαλασσασφαλεῶν εἰς τὰς Η.Π.Α., ἀτίνα καὶ δημοσιεύοντα κατωτέρω.

Πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἥσφαλίζετο εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν. Λήξαντος τοῦ πολέμου, ἡ 'Αμερικὴ εὐρέθη μὲν μέγατος ἀριθμὸν ἐμπορικῶν πλοίων, τὸ δὲ Κογκρέσσον ἐν συνειδήσει τῆς ἀνάγκης διατήρησες τοῦ πολυαριθμοῦ τούτου στόλου ἐφήφισε τὸν περὶ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ νόμου του 1920, τὸ ἄρθρον 29 τοῦ ὅποιου ὑπεβοήθησε τὸν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

'Ἐνώ τὰ μικρὰ σκάφη (ρυμουλκά, μικρὰ φορτηγά, βυθοκόροι κλπ.) ἥσφαλίζονται ὑπὸ μεμονωμένων ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων, τὰ μεγάλα ὡκεανοπόρα φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά πλοία ἥσφαλίζονται συνήθως ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Συνδικάτου 'Ασφαλείων Σωμάτων Πλοίων (δύναμις τῆς 1.12.1961, 78 ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι) ἢ ὑπὸ τῶν συναγωνιζομένων τοῦτο, ἐκτὸς τοῦ συνδικάτου ἑταῖρων ἢ καὶ ὑπὸ ὀμφοτέρων. Τὸ συνδικάτον δύναμενον ἄλλοτε ν' ἥσφαλίζει μέχρι 2.500.000 δολαρίων κατὰ πλοίον, ἔφθασε ν' ἥσφαλίζῃ ἀξίαν δέκα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δολαρίων κατὰ πλοίον.

'Η θαλασσία ἥσφαλισις ὀλίγον ἥλλασεν μὲ τὴν πάροδον τῶν ἔτῶν. Είναι ἀκόμη ἔργον κατ' ἔξοχην ιδιωτικής πρωτοβουλίας, στηριζομένη ἐπὶ τῆς κοινῆς ἀντιλήψεως, τῆς φαντασίας ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, τῆς γνώσεως τῆς τεχνικῆς, τῆς συντηρήσεως καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, γνώσεων γεωγραφίας, οἰκονομίας, τραπεζιτικῆς, ἐμπρευματολογίας, πρὸ παντὸς δέ, καὶ πείρας.

'Ἐν τούτοις ἡ ταχυτάτη κατὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον ναυπήγησις πλοίων ὀμοιομόρφου (στάνταρτ) τύπου, πλοίων ἀτίνα ἀπεδειχθησαν λίαν ἀνθεκτικά, παρὰ τὴν ταχύτητα τῆς ναυπηγήσεως των,

ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς θαλασσασφαλιστὰς τὴν εὐχερεστέραν κατάρτισιν στατιστικῶν καὶ συγκριτικῶν στοιχείων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς συνήθεις ἀσφαλιστικῆς φύσεως πληροφορίας.

Αἱ κατὰ μᾶζας ναυπηγήσεις ἐπανελήφθησαν καὶ κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον. Διαρκοῦντος αὐτοῦ ἐνετάθη εἰς τὸ ἐπακρον ἡ κατασκευὴ ὁμοιοτύπων πλοίων (λίμπερτον, βίκτορον κλπ.). 'Η ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς ἐκτίμησις τοῦ κινδύνου καθίστατο εὐχερεστέρα.

'Ἡ ὑπὸ τινῶν μὴ ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν ἀποκλειστικὴ χρησιμοποίησις στατιστικῶν στοιχείων κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως καὶ ἡ ἀγνόστισις παντὸς ἄλλου σχετικοῦ μὲ τὸν ἀσφαλισμένον κίνδυνον στοιχείου, δὲν υιοθετήθη ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. 'Εκρινεν αὐτὴ ὅτι τὸ σύστημα τῆς ἀποκλειστικῆς, βάσεις τῶν στατιστικῶν δεδομένων, ἐκτίμησες τοῦ κινδύνου προστιδίαις εἰς αὐστηρῶς μόνον ἐλεγχομένην οἰκονομίαν καὶ οὐχὶ ἐλευθέρων τοιαύτην, ὅπου ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία προσιδίαις ζητοῦσαν διαδραματίζει ρόλον. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοιοκτήτου τὸ στενὸν σύστημα τῶν στατιστικῶν καὶ μόνον ἐλέγχεται ἀνασφαλές καὶ ἄδικον. 'Ενδιαφερομένη ἡ ἀμερικανικὴ θαλασσασφαλιστικὴ ἀγορὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ικανότητος, ἀποβλέπει κατὰ κύριον λόγον εἰς πάντας τοὺς συντελεστάς τοὺς ἀπαρτίζοντας τὸν ἀσφαλισμένον κίνδυνον. Βασικὸν στοιχεῖον, ἐν προκειμένῳ, εἶναι τὸ στοιχεῖον τοῦ ἀσφαλισμένου ἔφοπλιστοῦ, ἐδῶ δὲ ἀνεπτύχθη σύστημα μὲ ἀποδελτιοποίησεως τῶν σχετικῶν πληροφοριών, ἀκριβέστατον καὶ ἀσφαλῶς μὴ εὐρισκόμενον εἰς οἰανδήποτε ἀλληγορίαν. 'Ἡ τελείτης τοῦ συστήματος είναι τοιαύτη, ὅποτε κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, ἐπιτρέπει νὰ ληφθῶσιν ὑπὸ ὅφιν ἀκόμη καὶ αἱ ἐκκρεμούσαι ἀπαιτήσεις εἰς βάρος τῶν ἀσφαλιστῶν, τοῦ τρέχοντος ἔτους. Εἰδικὸς κλιμακώτως χάρτης ἐπιτρέπει τὴν παρακολούθησιν τῆς ἀσφαλιστικῆς πορείας ἑκάστης ἔφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ὁ χειρισμὸς είναι ἀνάλογος τῶν ἐνδιέξεων. 'Εγκατελεῖθος οὕτω τὸ παλαιὸν σύστημα τῶν ἐκαστοτίων ἀνάλογων (10% ἀπωλειῶν διὰ τὸ πρώτον ἔτος, 30% διὰ τὸ ἐπόμενον, 40% διὰ τὸ τρίτον κλπ.), ὅπερ ἀποκλείει τὴν ἐκτίμησιν τῶν ιδιαιτέρων συνηθικῶν ἑκάστης εἰδικῆς περιπόσεως.

'Ἐν συμπεράσματι, ἡ ἀμερικανικὴ θαλασσασφαλιστικὴ ἐπιχείρησις χρησιμοποεῖ τὰς ἀκόλουθους μεθόδους πρὶν ἡ καταλήξῃ εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἀσφαλίσεως καὶ τοὺς ὅρους αὐτῆς :

1. 'Εκτίμησις ἀσφαλίστρων καὶ ἀπωλειῶν ἐπὶ μίαν πενταετίαν (συμπεριλαμβανομένου τοῦ τρέχοντος ἔτους).

2. Λεπτομερὴ στοιχεῖα ἐπὶ πάσης ζημίας (ποῦ καὶ πότε συνέδη, εἰδος αὐτῆς, πληρωθὲν ποσὸν κλπ.).

3. Θεώρησις τοῦ λογαριασμοῦ ἐπισκευῶν τῶν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν κατεβληθεισῶν.

4. 'Εκτίμησις ἑκάστεως ἐνδεχομένων διλικῶν ἀπωλειῶν.

5. Πληροφορία ἐπὶ τῆς διαχείρισεως τῆς κάθε ἔφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων της, ἡλικίας αὐτῶν κλπ.

'Ἡ ἀνάλυσις αὐτῆς τῶν χρησιμοποιουμένων μεθόδων δὲν είναι τόσον ἀπλή, ὃσον ἐδῶ ἐμφανίζεται. Παρελείφθησαν πολλαὶ οὐσιώδεις λεπτομέρειαι, συνθέτουσαι πολὺ πλέον περίπλοκον εἰκόνα.

Εἰδικώτερον, ὡς πρὸ τὸ θέμα τῆς διλικῆς ἀπωλειῶν, ἦν συνήθως οἱ ἐκτὸς τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων ἔχουν τὴν τάσιν νὰ θεωροῦν ὡς ἀμελητέαν, λόγῳ τῆς σπανιότητος τῶν περιστατικῶν, δέον νὰ παρατηρηθῇ ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ ἀγορά διὰ τὸν θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἀγετεῖται ὑπὸ τῆς σκέψεως, ὅτι ἐνῷ ἀγνοούμενων πότε τὸ θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἀγετεῖται, εἶναι βέβαιον ὅτι καὶ πότε τὸ θαλασσίας ἀσφαλίστρον νὰ είναι τοιοῦτον, ὅποτε τὸν σχηματισμὸν ἀποθεματικοῦ ικανοῦ ν' ἀντιμετωπίσῃ διλικὴν ἀπωλειῶν, νὰ πληρώσῃ τὰς μερικὰς

TROPIS SHIPPING CO. LTD.
SHIPBROKERS

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

TELEPHONE: ROYAL 0071 (3 LINES)

TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24 189

"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1A

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ
ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 474.291
292
295

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ ΝΑΥΤΙΛΟ - ΠΙΡΕΑ
• ΙΝΑΤΛΩΣΕΙΣ TROSHIP-PIREΑ

ζημιάς και ν' αφήσῃ περιθώριον κέρδους.

Τὰ μέλη τού Συνδικάτου τῶν ἀσφαλειῶν ἰδρυσαν καὶ διατηροῦν τὴν United States Salvage Association, ἡς τὰ μέλη ἐπιλέγονται μεταξὺ τῶν καλυτέρων θεωρητικῶν καὶ τεχνικῶν προσώπων, τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ὅποιων ποιοῦνται χρῆσιν τόσον οἱ ἀσφαλισμένοι ὅστον καὶ οἱ ἀσφαλισταί. «Εχει σήμερον γραφεῖα καὶ ἀντιπροσώπους εἰς τοὺς κυριωτέρους ἀμερικανικούς λιμένας, τὸν Καναδάν, τὸ Λονδίνον, τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, τὴν Νότιον Ἀμερικήν, τὴν Ἀπωλεῖαν, τὴν Νότιον Ἀφρικήν, τὴν Ἰνδίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς συλλογῆς καὶ ἔξακριβώσεως πληροφοριῶν, ἡ Salvage Association ἐπιτελεῖ πολύτιμον ἔργον, χάριν τῆς προσαγωγῆς τῆς ἀσφαλιστικῆς ἔργασίας.

Ὑπάρχουν βεβαίως καὶ ἔκτος τοῦ Συνδικάτου θαλασσασφαλιστικοὶ ἑταῖροι, μεμονωμένως ἢ ἐν κοινωνίᾳ ἐργαζόμεναι, χωρὶς δὲ νὰ εἶναι γνωστή ἡ μεθόδος τῆς ἔργασίας των, ἐν τούτοις τὸ γεγονός ὅτι ἔχουσι συναγωνιστικὴν ἴκανότητα, παρέχει ἔδαφος εἰς τὴν σκέψιν, ὅτι δέον νὰ ἔχωσι παρόμοια συστήματα ἐν λειτουργίᾳ.

Σήμερον ὁ ἀσφαλιστής τοῦ θαλασσασφαλιστικοῦ θαλασσασφαλιστικοῦ μεταδόλας Νέον τύπου πλοία, τὰ συύπερ - τάνκερς, τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα κλπ. ἐμφανίζονται. Αἱ ἀξίαι ηγήθησαν καταπληκτικῶς. Δέον νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν ἀποτόμους διακυμάνσεις τῆς ζητήσεως πλοίων καὶ τὰς ἐντεῦθεν μεταδολάς τιμῶν τῶν πλοίων. Δέον ἐπίσης νὰ ἔχῃ πρὸ ὄφθαλμῶν, ὅτι τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν ἀνέρχεται συνεχῶς ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ πιθανῶς θὰ συνεχισθῇ ἡ αὔξησις.

Τὸ Ἀμερικανικὸν Συνδικάτον Ἀσφαλειῶν Σωμάτων Πλοίων ἀντεμποτίσεν ἐπίτυχῶς ὅλας αὐτὰς τὰς ἔξελίζεις. «Εχει περὶ τὰ 3.000 πλοία ἢ ἀσφαλίσει, ἢ τῶν ὅποιων 2.000 πλοία ἀνήκουν εἰς μὴ Ἀμερικανικούς πλοιοκτήτας. Ἀνέπτυξε σοβαράν συναγωνιστικὴν ἴκανότητα τόσον ἐν Ἀμερικῇ, ὅσον καὶ εἰς τὰ εἰς τὸ ἔξωτερον ἀσφαλιστικὰ κέντρα, εἶναι δὲ τούτῳ ἐπίτευγμα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἀμέτοχον πάσης κρατικῆς παρεμβάσεως. Ἐξυπηρετεῖ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ συνετέλεσε κατά πολὺ εἰς τὸ νὰ τεθῇ εἰς τὴν διάθεσιν αὐτῶν ἀρίστη ἀσφαλιστικὴ ἔξυπηρέτησις μὲ τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ἀσφάλιστρον.

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Μὲ τὸν Ἑλληνικὸν κίνδυνον ἡ θαλασσασφαλιστικὴ ἀγορὰ τῆς Ν. Υόρκης δὲν εἶχε, πρὸ δεκαετίας ἀκόμη, ἔχοικειωθῆ. Πλὴν μεμονωμένων τινῶν περιπτώσεων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Ν. Υόρκης, ἡ ἀσφαλιστικὴ πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων σχεδὸν ὀπεκλείετο. Κτῆμα τῶν "Ἀγγελιῶν ἀσφαλιστῶν ἐκ παραδόσεως δεκαετίων πολλῶν ἥτο ἡ Ἑλληνικὴ ἔργασία. Τὰ τελευταῖα ὅμως αὐτὰ ἔτη, μὲ τὴν ἐπέλθουσαν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς χωριτικότητος εἰς νεότευκτα κυρίως, σκάφη καὶ τὴν διεύρυνσιν τῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ Ἀμερικανοὶ θαλασσασφαλισταὶ ἥρχισαν στρέφοντες τὴν προσοχήν των καὶ πρὸς τὴν κάλυψιν Ἑλληνικῶν κίνδυνων.

Καὶ ἡ πείρα τῆς μέχρι τοῦδε συνεργασίας μὲ τὸν "Ἑλληνα ἐφοπλιστὴν ἀπέφερε λίσιν ἐνθαρρυντικὰ ἀποτελέσματα. Ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, χωρὶς τὸν φόδον διαφεύσεως ἀπὸ τὰ πράγματα, ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς κίνδυνος εἶναι καλός, ἀσφαλιστικῶς ἐπτρόσδεκτος. "Έχουν κάθε λόγον οἱ Ἀμερικανοὶ θαλασσασφαλισταὶ — κατὰ τὸν κ. Reed — νὰ διεύρυνουν τὴν συμμετοχήν των εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔργασίαν. "Ο, τι ἐπρᾶξαν — καὶ δὲν μετενόησαν — διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ νορθγιγικοῦ κίνδυνου, τὸ αὐτὸν ἐπιδίδουν καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ἔργασίαν.

"Οσοι Ἀμερικανοὶ «ἀντεράιτερες» ἀνεμίχθησαν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν κίνδυνον ἔχουν ἥδη γνῶσιν τῶν προσώπων καὶ τῶν πραγμάτων. Ἔγνωρισαν τὸν "Ἑλληνα ἐφοπλιστήν, τὴν εύρυτητα τῆς ἐπαγγελματικῆς του δραστηριότητος καὶ τὴν συνέπειαν εἰς τὰ τῆς συνεργασίας του μὲ τὸν ἀσφαλιστα. "Ἡ Ἑλληνικὴ ἔργασία εἶναι πλέον πολὺ μεγάλη ὥστε νὰ μὴ συμφέρῃ εἰς τὸν "Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς ἡ μονοπώλησης τῶν ἀσφαλίσεων ἀπὸ μίαν καὶ μόνην ἀγοράν. "Ἡ κατανομὴ τοῦ κίνδυνου καὶ εἰς ἄλλας — πλὴν τῆς ὄγγλικῆς — ἀγοράς δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται ἐξ αὐτοῦ τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

"Ο κ. Reed εἶναι ἀκριβῶς ὁ θερμὸς συνήγορος μιᾶς τοιαύτης συνεργασίας τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τῆς Ν. Υόρκης, μὲ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ πιστεύει ὅτι, ἐκ τῶν πραγμάτων θὰ δικαιωθῇ ἡ ἐπιδίωξίς του αὐτή.

KUWAIT - ARABIAN GULF MOHAMED ABDUL RAHMAN BAHR

Well Organized — Fully Equipped
And Most Experienced in Shipping Work
OFFERS

Multi Facilities For Quick Despatch
AT

KUWAIT PORT; MEENA-EL-AHMADI; MEENA-ABDULA;

KHOR-AL-MUFFATA AND RAS-AL-KHAFJI

TO

PASSENGER VESSELS — FREIGHTERS — TANKERS

AGENTS FOR

DEUTSCHE DAMPFS. — GES. "HANSA", BREMEN

JUGOLINIJA, RIJEKA & OTHERS

ENQUIRIES INVITED

P. O. Box 148, KUWAIT Cable: MOATASIM

Smith's Dock COMPANY LIMITED

At Smith's Docks the most modern developments and continued expansion enable our repair service to be competitive against the world.

Repair jobs of every type and size receive the closest attention at economic prices.

Eleven dry docks cater for all vessels from 38,000 ton tankers to the smallest tug

ONE OF THE LARGEST SHIPBUILDING AND SHIPPING ORGANISATIONS IN THE WORLD



Smith's Dock

COMPANY LIMITED

SOUTH BANK
RIVER TEES

NORTH SHIELDS
RIVER TYNE

ENGLAND

ΝΕΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΝ

ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΑΠΟΚΤΟΥΝ ΣΥΝΤΟΜΩΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ",

Έπτα έκατομμύρια δολλαρίων έπενδυνται υπό τού κ. Νιάρχου είς τὸ ναυπηγικόν του συγκρότημα πέραν τῶν 18 έκατομμυρίων τῶν έπενδυθέντων μέχρι τοῦδε.— Αὔξησις τῆς παραγωγικότητος τῆς μεγάλης αύτῆς βιομηχανικῆς μονάδος καὶ διπλασιασμὸς τοῦ έτησίου εἰσοδήματός της.— Ό λόγος τοῦ κ. Συριώτη κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ δου κατὰ σειρὰν ναυπηγήματος εἰς Σκαραμαγκάν.



Νέα ἐπέκτασις τῶν ἔγκατασέων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἀνεκοινώθη. Ἐπτὰ κοὶ πλέον ἐκατομμύρια δολλαρίων θὰ ἐπενδυθοῦν εἰς τεχνικὸν ἔξοπλισμόν, ὅστις σημαντικῶς θὰ αὐξήσῃ τὴν παραγωγικότητὰ τῶν καὶ θὰ διπλασιάσῃ, ὡς θεωρεῖται δέκαιον, τὸ ἐκ τῆς δραστηριότητός των ἐτήσιον εἰσόδημα. Ἡ μεγαλύτερα μόνιμος δεξαμενὴ τῆς Μεσογείου θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Σκαραμαγκάν, ἐνῷ 3.000 ἐργατοτεχνῖται, πλέον τῶν σημερον ἀπασχολούμενων 3.500, καταλλήλως κατατίζομενοι, θὰ εύρουν ἐκεῖ σταθερὰν καὶ παραγωγικὴν ἀπασχόλησιν.

Καὶ τῶν πλέων αἰσιοδόξων τὰς προβλέψεις ὑπερακοντίζουν, πράγματι, αἱ παρούσαι εξελίξεις τῆς νεοπαγῶν ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς

τὴν χώραν μας. Συνιστᾶ ἀληθινὸν θαῦμα ὁ σημειούμενος εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγείων» ὄργασμός, τέσσαρα μόλις ἔτη ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τῶν. Καὶ μόνον ἡ ἀπλῆ ἐποπτεία τοῦ χερσαίου καὶ θαλασσίου χώρου, εἰς τοὺς ὅποιους ταῦτα ἐκτείνονται με τὰ ἐπιβλητικὰ κτίρια, τοὺς πανυψήλους γερανούς, τὰς προβλήτας, τὰς δεξαμενάς, τὴν ναυπηγικὴν ἐσχάραν καὶ τὰ ἐπισκευαζόμενα τεράστια εἰς δύκον πλοῖα, παρέχει τὴν ἐντύπωσιν μιᾶς ρωμαλέας καὶ ἐντελῶς ἀσυνήθους πραγματικότητος διὰ τὴν πτωχὴν καὶ τόσον καθυστερημένην ἐλληνικὴν βιομηχανίαν. Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγείων» προβαδίζουν κατὰ δεκάδας ἐτῶν τῆς καθόλου βιομηχανικῆς δραστηριότητος τοῦ τόπου μας.

Ο κ. Σταύρος Νιάρχος, ὁ δημιουργὸς τῆς βάσεως Σκαραμαγκάν, δύναται νὰ διεκδικήσῃ, σύν τοῖς ἄλλοις, καὶ τὸν τίτλον τοῦ θεμελιώτου τῆς βαρείας βιομηχανίας εἰς τὴν Χώραν μας. Μία ἀκόμη προσφορὰ τοῦ μεγάλου «Ἐλλήνος ἔργου πλοίου», δοκιμασθεῖται μὲν καὶ ἀποφασιστικώτερον ταυτίζει τὴν τεραστίαν ἐπιχειρηματικήν του δραστηριότητα μὲν τὴν γενέτειραν. Συνιστᾶ ἡ συμβολὴ του αὐτῆς διὰ τὴν οἰκονομικὴν τῆς Ἑλλάδος χειραρέτησιν τὸ πρώτον, τὸ ὑποβλητικώτερον παράδειγμα πρὸς μίμησιν διὰ τοὺς ἄλλους, τοὺς πολλοὺς ἰσχυρούς, ἀλλὰ καὶ τόσον ἔθνικῶς ἀδιαφόρους.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ

Ἡ ἔξαγγελία τοῦ προγράμματος ἐπεκτάσεως τοῦ ναυπηγικοῦ συγκρότηματος τοῦ Σκαραμαγκάν ἐγένετο ὑπὸ τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» κ. Σ. Συριώτη, τὴν 1ην Ἀπριλίου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελετῆς, ἡ ὁποία ἔλαβε χώραν ἐπὶ τῇ καθελκύσει τοῦ μεσαίου τμῆματος τοῦ τετάρτου μετασκευαζομένου πετρελαιοφόρου T2 εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου. Ο κ. Συριώτης προσφέρωνται τοὺς παρισταμένους μὲν τὰ ἔξης:

«Σήμερον, τρεῖς περίου μῆνας μετά τὴν τελευταῖαν μάση καθελκύσεων τοῦ τετάρτου μετασκευαζομένου εἰς φορτηγὸν μείζονος χωρτικότητος.

Ιδιάζουσαν σημασίαν ἔχει διὰ τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἡ ομηρινὴ τελετὴ διότι ἀπότελε ἀφέπτειν πρὸς νέας ἐπιτεύξεις ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς νέας οἰκονομικῆς πολιτικῆς, τὴν ὥστε οἱ κυδέρνωνται ἔχαραξεν ἐν δψει τῆς ουνδέσεως μὲν τὴν Ε.Ο.Κ.

Τα «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» είναι ἔυστηχα ἀγγέλλοντα σήμερον τῶν ἀπόφασίων τῶν δψεων προδούν εἰς ἐπέκτασιν τῶν παγίων ἐγκαταστάσεων τῶν δψεων τῆς 1ης ἐπενδύσεως ἐπάτη καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Οὕτω αἱ πάγιαι ἔγκαταστάσεις καὶ ὁ ἔξοπλισμὸς τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἀξίας 6,5 ἑκατ. δολλαρίων τὸ 1958, αὔξεσθαι σταδιακῶς εἰς 12 ἑκατομμύρια σήμερον, διὰ τῆς ἀποφασισθεῖσας νέας ἐπενδύσεως θὰ ὑπερβούν τὰ 25 ἑκατομμύρια δολλάρια.

Ἡ κυριωτέρα τῶν νέων ἐγκαταστάσεων θὰ είναι μία μόνιμος δεξαμενή, μεγαλύτερα τῆς Μεσογείου καὶ μία τῶν μεγαλύτερών τοῦ κόσμου, ἀφοῦ θὰ δύναται νὰ δεκχθῇ πλοία χωρτικότητος μέχρις 100.000 τόννων. Οὕτως ἐπωλητούμενοι αἱ ἔγκαταστάσεις μας θὰ δημιουργήσουν ἔργασιαν διὰ 3.000 ἀκόμη ἔργασιαν προστεκτήσασθε τὸ σύνολον τῶν ἔργασιον μεταξύ τῶν παρ' ήμιν νὰ φθάσουν τὰς 6.500. Τὰ ἐπισκευαζόμενα πλοία προθέπεται νὰ φθάσουν τὰ 300 ἑπτάσιων ἀπὸ 200 δψου ὄντας τὸ 1961. Αἱ βαρείαι βιομηχανίαι κατασκευαὶ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» θὰ αὔξησθοῦν κατὰ 40% ὅ δε κύκλος τῶν ἔργασιον προσδοκᾶται νὰ διπλασιασθῇ, γὰρ φθάση δηλαδὴ τὸ 20 ἑκατ. δο.

Περισσότερον πάσης ἀλληλῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» είναι εἰς θεοῖς νὰ ἀκτιμησούν ἀκριβῶς τὸν στόχον τῆς νέας οἰκονομικῆς πολιτικῆς τῆς κυβερνητικῆς τῆς ἐλληνικῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, διότι τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» είναι ἀπὸ τῆς ίδρυσεως τῶν σχεδόν ἔξι ὄλοκληρος ἔχαραγκην βιομηχανία ἐφ' δύον τὸ 90% τοῦ κύκλου τῶν ἔργασιών των εἰς δέκον νόμιμον πρὸς ὄφελος τοῦ συναλλαγματικοῦ ιούζιγον τῆς χώρας.

Καὶ ἀκριβῶς διότι ἐκτιμᾷ τὴν κυβερνητικὴν πολιτικὴν σπεύδει νὰ τὴν πραγματοποιήσῃ, αὔξανοντα τὴν παραγωγικότητα καὶ τὴν ὄντα-

γνωστικότητα αὐτῆς διὰ τῶν νέων ἔγκαταστάσεων ποὺ ἀπεφάσισεν.

Παραλλήλως πρὸς τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῶν τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία», ουσιούσαντα κύκλους ἐκπαιδεύσεως καὶ ἐξειδικεύσεως τοῦ πρωτικοῦ, μεριμνούν ἀπὸ συστήματος διὰ τὸν ὄντανθρώπινον παράγοντα τοῦ ὄποιον ἡ ομασία παραμένει ἀποφασιστική. Ἀξιόλογοι πρόσδοιοι ἐπομειώθουν καὶ δράττομεν τῆς εὐκαιρίας διὰ νὰ ουγκαρώ ἀπὸ τὸ προσωπικὸν διὰ τὴν φιλότιμον προσπάθειαν του.

Οὐκ πττὸν θὰ ἀπέτελει σφάλμα βαρὺ ἀν ἀφέμεθα νὰ παρασυρθῆται ἀπὸ ὑπερβολικῶν αἰσιοδόξων. Διότι ἡμεῖς ἔξεκινούσαμεν πρὸ ὄλιγων ἔτων ἀπὸ τὸ μποέν καὶ ἔχομεν ν' ἀντιμετωπίσουμεν ἐπιχειρήσεις μὲ μακράν βιομηχανικὴν παράδοσιν καὶ λειτουργούσας εἰς χώρας μὲ ύψηλην τεχνικὴν κατάρτιον. Θεορεῖσθαι ἐπομένων νὰ καταβάλωμεν μακράν καὶ μεθοδικῶν προσπάθειαν, μακροτέραν ἴων τῆς δεκαετίας, ἡνῶς διὰ τῆς εὖσαφαλίσωμεν καὶ εἰς τὸν τόπον μας τὸν τεχνικὸν μόρφωσιν καὶ τὴν πειράν τῶν ἀλλών χωρῶν.

Ἄλλα αἱ δυσχέρειας διὲν μᾶς πτοούν, ὅταν μάλιστα στρεφώμεθα πρὸς τὸ μέχρι τούδε ἐπιτευχθέντα. Καὶ τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» προσδοκούνται ὅτι, διὰ τῶν ὀδιαλείπτων προσποθεῖσῶν τῶν καὶ μὲ τὴν συνέχειαν τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως δι' ἦν ἐκφράζουν τὰς εὐχαριστίας τῶν πρὸς τὴν κυβέρνησην, θὰ δυνηθούν νὰ πολλαπλασιάσουν τὰ εὐεργετικά τῶν ἀποτέλεσματα ἐπὶ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας.

Ἀνάδοχος τοῦ καθελκυσμένου σκάφους είναι ἡ Κυρία Μαρία Δημητρίου Γαλάνη, τὴν ὄποιαν καὶ παρακαλῶ δημοσίᾳ εἰς αὐτό.

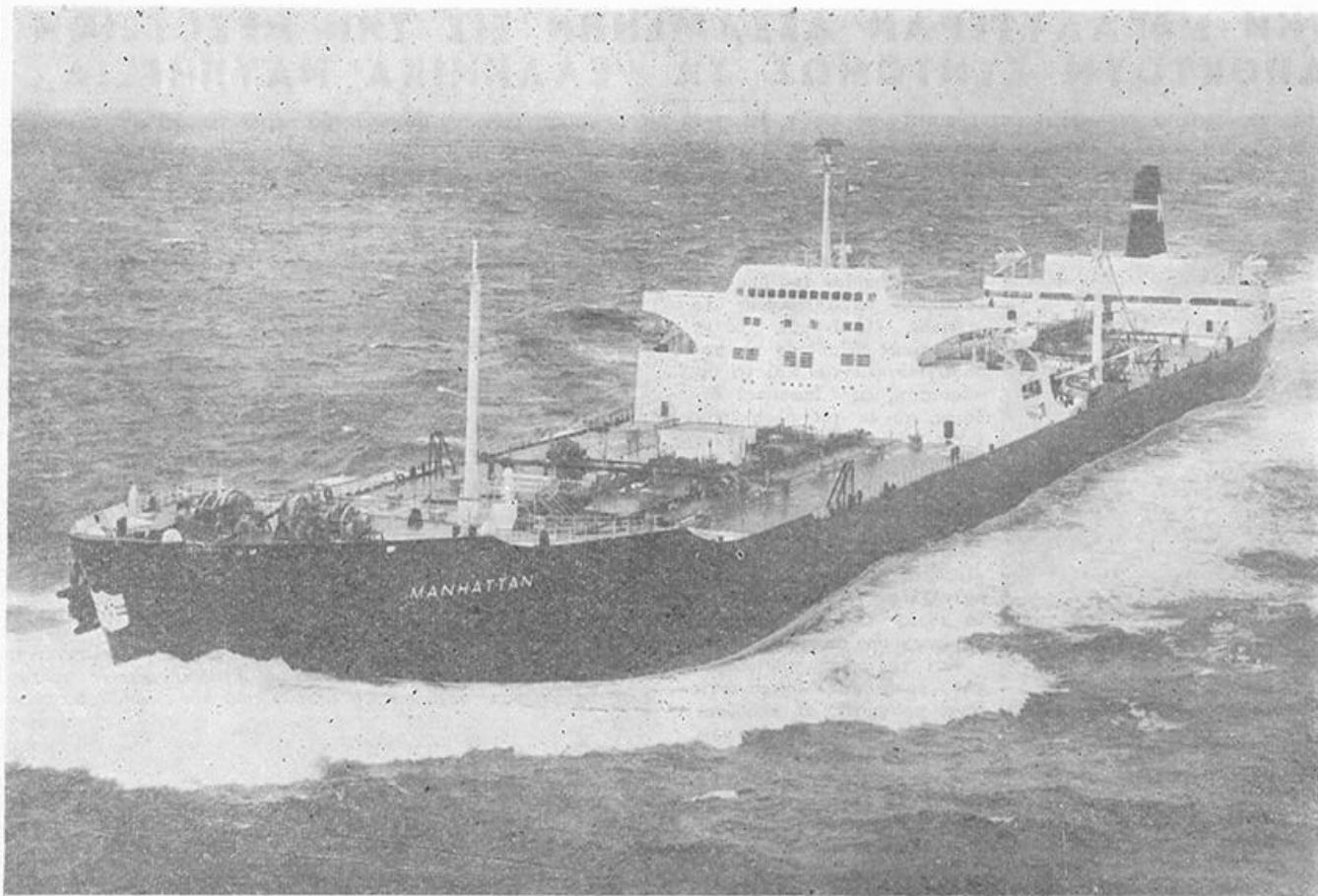
Ἡ ἑκτὴ κατὰ σειρὰν ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» καθέλκυσι, ἡτο ἡ λαδούσα χώραν τὴν μεσημβρίαν τῆς 16ης Ἀπριλίου ἐκ τῆς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκάν. Αἱ προηγούμεναι, ὡς γνωστόν, ἀφέωρων τὴν μίαν ἐκ τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενών



αἱ ὄποιαι είναι ἔγκατεστημέναι σήμερον εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 22.000 τ., τὸ ἔξι ὑπαρχής ναυπηγηθὲν πετρελαιοφόρον «Παγκόσμιος Ἐλπίς» 25.000 τ. καὶ τὰ τρία μεσαῖα τμῆματα τῶν μετασκευασθέντων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου «Παγκόσμιος Φιλανθρωπία», «Παγκόσμιος Χαράκης» καὶ «Παγκόσμιος Ἀρμά». Τὸ καθελκυσθέν μεσαῖον τμῆμα, τοῦ ὄποιον ἡ κατασκευὴ ἐπερατώθη ἐντὸς τριμήνου, προορίζεται, ὡς προανεφέρθη, διὰ τὴν μετασκευὴν δεξαμενοπολίου T.2 εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου, τοῦ ὄποιου αἱ διαστάσεις θὰ είναι αἱ ἔξης: 'Ολικὸν μῆκος 174,32 μ., μῆκος μεταξὺ δρίων 168,10 μ., πλάτος 22,86 μ., κοίλον 14,25 μ., ἔμφορτον βύθισμα 9,73 μ. καὶ νεκρὸν φορτίου 22.000 τ. «Ἐπερα ἔξ νέα μεσαῖα τμῆματα πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν ἐσχάραν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» διὰ τὴν μετασκευὴν ισαρθμῶν δεξαμενοπολίον τοῦ κ. Νιάρχου.

Εἰς τὴν τελετὴν τῆς ἔκτης καθελκύσεως εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, παρέστησαν ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σ. Κωτιάδης, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ίδιου ὑπουργείου κ. Ζέππος, ὁ ὑπόδιοικητής τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος κ. Γαλάνης, ἀνώτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματοκίοι, Βουλευταί, ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐκπρόσωποι τοῦ Τύπου κ.α. Μετά τὴν προσφώνησιν τοῦ κ. Συριώτη, ἡ σύζυγος τοῦ ὑποδιοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Γαλάνη, παρισταμένη ὡς ἀνάδοχος, ἔθραυσε τὴν καθειρωμένην φιλάλην μὲ καμπανίην εἰς τὰ τοιχώματα τοῦ ναυπηγήματος, δώσασα εἰς αὐτὸν τὸ δόμονα τοῦ «Παγκόσμιος Χάρης», ἐνῷ ὑπὸ τὰς κειροκρήτηματα τῶν παρισταμένων καὶ τοὺς συριγμούς τῶν πλοίων, ἥρχισεν ὑπὸ διεσθίνη τούτῳ πρὸς τὴν θάλασσαν.

Εἰς τὴν διάθεσιν τῆς κ. Γαλάνη, ἡ διεύθυνσις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἔθεσε τὸ ποσὸν τῶν 50.000 δρχ., τὸ ὄποιον αὐτὴ διέθεσε διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ κτιρίου τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων «Υδρας».



Τὸ νέον Δ)Π "MANHATTAN", 106.500 τόννων τῆς Ἐταιρείας MANHATTAN TANKER COMPANY (Σταύρος Νιάρχος) μήκους 940 ποδῶν, τὸ μεγαλύτερον ἐμπορικὸν πλοῖον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, μὲ πλήρωμα 41 ἀνδρῶν. Δύναται νὰ μεταφέρῃ τόσον πετρέλαιον ὅσον ἔξ δεξαμενόπλοια T-2.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΑΦΗΝ ΤΟΥ
ΕΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΣΑΝ 100% ΧΡΩΜΑΤΑ**



**HEMPEL'S MARINE PAINTS
MADE IN THE UNITED STATES**

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

I

'Εαν ρίψη τις έννοιες των βλέμματος είναι τόποι πλοιαρχου κεφάλαιον των κωδικών ναυτικού δικαιού διλογίων των ναυτικών χωρών, θά καταλήξῃ άσφαλώς είς τό αύτο μέντον γράφοντα συμπέρασμα, ότι ο πλοιαρχος είναι είδος της ακροβατίας προσταθεύντος νά διέλθη υπέρθεντος χαίνοντος βαράρθρου, βαδίζων έπι τη τεταμένου σχοινίου. 'Υποχρεούται μὲ απόλυτον άντικειμενικότητα καὶ άμεροληψίαν νά υπερασπίζῃ τά, ώς έπι το πλείστον ἀλληλοσυγκρουόμενα, συμφέροντα των πλοιοκτητών, ἀσφαλιστών, ναυλωτών, φορτωτών, παραληπτών κλπ., νά τηρη τους νόμους της πατρίδος τους ώς καὶ έκεινους των χωρών είς νόν τους λιμενάς προσεγγίζει καὶ συγχρόνως, ώς πάσα ἀνθρωπος ἀσκῶν ξηρητημένην ἐργασίαν, νά τηρη τάς ἀντολάς του ἐργοδότου του διά νά διατηρη την εύνοιαν αὐτού καὶ, συνεπώς, την θέσιν του.

Διά νά έλέγχη την έπι τού πλοίου διεξαγωγήν της έννοιες ώς καὶ την καλήν τού σκάφους του συντήρησιν είναι υποχρεωμένος νά επιβιδέτη αύτοπροσώπως το πάντας καὶ πάντας καὶ ἀκόμη πρέπει νά έξασφαλίζῃ τὸν σύντομον καὶ ἀσφαλή πλούν του πλοίου του αύτο πάντα κινδυνον ἔκακοιας ή ναυσιπλοίας.

'Υπὸ τὰς ἀνωτέρας συνθήκας, πρέπει ο πλοιαρχος νά μη είναι μόνον ικανός, ἀλλὰ καὶ πολὺ τυχηρός διά ν' ἀποφύγη ἐν οἰνδήποτε ἀτύχημα, δι' θά κληθή νά δώσῃ λόγον, ἀπειδή δέ οὐδεμία συνταγή ἐπί της ἀποφυγής ἀτυχημάτων δύναται ν' ἀποθῇ ἀποτελεσματική, τούλαχιστον εἰς την θάλασσαν, θά προσπαθήσῃ ὡς γράφων νά βοηθήσῃ τους οὐτω ἀτυχημάτας συναδέλφους του ἐπί τού τρόπου, καθ' διά δύναται τις νά ἀποδείξῃ είς τὸν ἀναπταικών καθήμενον ἐπί της ἔδρας του ἀνάκριτην ή δικαστήν, διτι ή ναυτική τέχνη ἐπέβαλεν εἰς ἔκαστον συγκεκριμένην περίπτωσιν. Τούτο, ώς γνωστόν, ἐπιτυχάνεται βάσει των εἰς την διάθεσιν τού πλοιαρχου γραπτών στοιχείων (ἡμερολογίων, χαρτών πορειας, ἑκδεσίων κλπ.) καὶ τῶν καταθεσιών του πληρώματος του, αἱ ὀποῖαι ἀποτελοῦν, κατ' ἀνάγκην, τὴν κατά πληρέστερον τρόπον ἐπιθεβαίωσιν τῶν γραπτῶν αὐτῶν στοιχείων. 'Ἐπι τῶν στοιχείων αὐτῶν συνιστάται, ὅπως καταδάλλεται ιδιαίτερα προσοχή διότι, πολλάκις, ἀποδεικνύουν τὴν ἀπαγγελματικήν ἐπάρκειαν τού πλοιαρχου. Πολλάκις πλοιαρχοι ὑπέπεσαν εἰς ἀτύχεις παραλείψεις, δχι διότι ήσαν κακοὶ ναυτικοί, ἀλλὰ διότι δέν ἐπρόσεξαν συγκεκριμένον τι στοιχείον, δέ αύτο καθέδρας κριτῆς των ἀποφάνεται, διτι οἰδηπήτο παραλείψις σημαίνει ἀνεπάρκειαν, διότι ὁ πλοιαρχος πρέπει νά είναι καθ' δλα τέλειος καὶ, ἐπομένως, ἐάν δέν είναι τέλειος, δέν είναι καλὸς πλοιαρχος. 'Υπάρχουν δώματα καὶ πολλαὶ διαβαθμίσεις τῶν πλοιαρχικῶν ίκανοτήτων.

'Οπωσδήποτε, ἀνεξαρτήτως τῆς φύσεως τῶν ἐνεργειῶν ἐνός πλοιαρχου, αἱ ὀποῖαι ὠδήγησαν είς ἐν ἀτύχημα, ή παρατηρητικής αύτοῦ ἔχει μεγάλην σημασίαν, ἀφ' ἐνός ώς ή βάσις διά τὰς περαιτέρω σκέψεις καὶ ἐνεργειας του καὶ ἀφ' ἐτέρου διά την συγκέντρωσιν του ὑλικου, τού ἀπαιτουμένου διά την σύνταξιν τῆς ἐκθέσεως του. Διότι είναι ἀναντίρρητον διότι καὶ οι πλέον ικανοὶ τῶν ἀνθρώπων διαφέρουν ώς πρός την ίκανοτήτα νά παρατηροῦν καὶ νά ἀπιστημαίνουν τὰ σημαντικώτερα τῶν γεγονότων, ὑπὸ την σύγχισιν καὶ την ἔξαψιν πού προκαλεῖ ἐν ἀτάκτον κατὰ θάλασσαν γεγονός. Τούτο εύκολως ἀποδεικνεται ἐν τῇ καθ' ἡμέρα πράξει, ἀκόμη καὶ ὑπὸ μολαράς ἐν τῇ ἥρη συνθήκας. 'Ἐξετάζοντες ἔνα καλὸν ζωγραφικὸν πίνακα ή ἔν κτηρίου, βλέπομεν ἀνθρώπους ἀρτίας καθ' δλα μορφώσεως, ούδεν νά ἀποκομίζουν, ἐών ἄλλοι εύρισκουν ἀπειρα σημεῖα ιδιαίτερον προκαλούντα τὸ ἐνδιαφέρον. Μὲ πολὺ μικράς πρακτικάς διαφοράς, καθε φυσιολογικός ἀνθρωπος σχηματίζει την ιδιαί είκονα ἐνός ἀντικειμένου ή γεγονότος. 'Εκαστος, δώμα, ἔξη μάρτιος διάφορον περὶ αύτου ἀντίληψιν, δ' ἐκ τού ἀντικειμένου ή τού γεγονότος ἀποκτωμένη ἐντύπωσις ἀναμφιδόλως ἔξαρται ἀπό την στάθμη τῆς πνευματικῆς ἐνός ἔκαστου καταστάσεως.

Δυνάμεια νά ἐντοπίσωμεν περισσότερα ἀξιοσημείωτα γεγονότα ἀν πρεσοτιμάσμων την ἀντίληψιν μας νά τὰ προσέξῃ καὶ νά τὰ συγκρατήσῃ. 'Η μήμη μας ούτω πρεσοτιμάζει νά κατατεθύνη, ούτως είπειν, την προσοχήν της, ἐάν δέ καὶ δο ναυτικός ἔξετάση μὲ μεγαλύτερον προσοχήν τὰ πρὸ αύτον γραπτά στοιχεῖα δύναται εύκολως νά κατευθύνη την προσοχήν του πρὸ περισσότερας λεπτομερείας. 'Η σημασία την δοίαν τὰ γραπτά αύτα στοιχεῖα ἔχουν διά τὸν κρατικὸν ἐκπρόσωπον είναι ἀντιστρόφως ἀνάλογος ἔκεινης την δοίαν ήμεις διδούνεις εἰς αὐτά. Ούτω, τὰ ἀπλὰ φύλλα χάρτου, πού συνήθως χρησιμοποιούμενες εἰς ἀπότελους περιπτώσεις διά νά σημειούμενον χρόνους ή ἀλλα ἀξιοσημείωτα στοιχεῖα ἀπότελους τεκμήρια μεγάλης διά τὸν ἀνακρι-

νοντα σπουδαιότητος καὶ ούδεποτε πρέπει νά καταστρέφωνται. 'Αμέσως ἐπόμενον εἰς σπουδαιότητα είναι τὸ βιβλίον κινήσεων τῆς μηχανῆς, τόσον τὸ προύμενον εἰς τὴν γέφυραν, δσον καὶ ἐκεῖνο πού πρείται εἰς τὴν μηχανήν, τρίτον δέ κατὰ σειρῶν σπουδαιότητος ἔρχεται τὸ πρόχειρον ἡμερολόγιον, τόσον τῆς γεφύρας, δσον καὶ τὸ τῆς μηχανῆς. Αύτά πρέπει νά περιέχουν δλας τὰς εἰς τὰ προηγούμενα δύο στοιχεῖα ἔγγραφάς, ώς καὶ δλας τὰς λεπτομερείας τῆς συνήθους ναυτιλιακῆς πράξεως καὶ, φυσικά, κάθε λεπτομερέιαν σχετική μὲ τὰ προηγούμενα τού ἀτυχήματος, τα κατ' αύτὸν καὶ τὰ μετ' αύτὸν συμβάντα. Τὰ γεγονότα αὐτά περιγράφονται, βεδαίως, ἐν συντόμῳ εἰς τὰς πρὸ τοῦ στήλας τού ἡμερολογίου καὶ δύνανται νά ἀναπτυχθοῦν εἰς μίαν πλήρη ἔκθεσιν.

Τὸ καθαρὸν ἡμερολόγιον, διά τὴν ἀνακριτικήν ἀρχήν, ἔξετάζεται μόνον παρεπιπτώτων καὶ ώς έκ περισσοῦ, ἐκτός ἐάν περιέχῃ ἔγγραφάς διαφερούσας ἀπό τὰς τῶν προηγούμενων ἔγγραφά.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω, ὑπάρχουν καὶ πολλὰ ἄλλα ἔγγραφα στοιχεῖα, μερικά τακτικῶν προύμενα καὶ ἄλλα τηρούμενα ἑκτάκτως ἀπό ὥρισμένας ἐταιρίας ή ὥρισμένου τύπου πλοία. 'Ἐν ἐάν τῶν τακτικῶν προύμενων βιβλίων είναι τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου, μὴ τηρούμενον, βεδαίως, ἀπό τὸν πλοιαρχὸν, ἄλλα τὸ ὅποιον ὁ πλοιαρχος δέοντα νά ἔχῃ ὑπὸ δψιν του, δταν καταπτίζει τὴν ἔκθεσιν του, ώς καὶ δλας τὰ τηρούμενα τὸ πλοίον περιπτώσειν πυξίδων δύνανται ν' ἀποκταλέντα μηνύματα. Τὸ βιβλίον παρεκτροπῶν πυξίδων δύνανται ν' ἀποκτήσῃ ἔνιστε μεγάλην σπουδαιότητα, ἀκόμη καὶ ἄν τὸ πλοίον διαθέτη γυροποιίδα. Τὰ ἀνωτέρω βιβλία δὲν ἀπαιτούν, βεδαίως, μεγαλύτερα τὸ συνήθους προσοχήν διά τὴν τήρησίν των, ή προσοχήν δώμας, αύτη δέν νά μᾶς ἔξασφαλίζῃ δτι εἰς περιπτώσιν ἀνάγκης, αἱ εἰς αὐτά ἔγγραφαι ἀντέχουν εἰς πάντας ἔλεγχον — ὥστε, προκειμένου περὶ ἀτυχήματος, νά μη είναι δυνατόν νά διαβληθῇ τὸ περιεχόμενό των.

'Ο πλοιαρχος ἐπίσης δέοντα νά ἔχῃ ὑπὸ δψιν του δτι οι χρησιμοποιηθεντα κατὸ τὸ πλούν χάρται τού θά πατερείσθενον ἐν σοδαρὸν διά τὴν ἀνάκρισιν στοιχείων, δθέντος δτι ἀπεδεικνύουν τὸν τηρούμενον πλούν. Εἰς περιπτώσιν, ἐπομένως, ἀτυχήματος εἰς δ κατά τινα τρόπον ὑπεισῆλθε καὶ ἄλλο πλοίον η ἀνεπιθύμητον τι τμῆμα ἡρᾶς, είναι πιθανώτατον νά χρειασθῇ νά ἀποδειχθῇ, ἐάν τὸ πλοίον μᾶς εύρισκετο ἐκεῖ δπου λέγομεν η ἔκει δπου ὑπειθείτο δτι πρέπει νά είναι, ἐάν εύρεθη εἰς οῖναν θά πρεπει τέσιν κανονικῶν κλπ., παρ' δλον δέ δτι δλας αύτὰ εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων είναι προφανή, τὸ πρὸς ἐσαύτον καθῆκον ἐνός πλοιαρχου ἀπαιτεί νά σκεψῇ καλῶς, ἔκεινα πού δυνατόν νά μη είναι προφανή καὶ αύταπόδεικτα. Σύστασιν ποιούμεθα εἰς τὸν πλοιαρχον νά μη παύῃ ἀσχολούμενος μὲ τὰ προφανή αύτὰ καὶ αύταπόδεικτα ἀπλῶς καὶ μόνον διότι είναι τοιαύτα, ἄλλα νά ἔρευνται τὸν σκέψιν του ἵνα διαπιστώνη μήπως γεγονός τι μή θεωρούμενος ώς αύταπόδεικτον, ὑπὸ τινας προϋποθέσεις φανή ώς τοιούτον. Αύτὸν δὲν οημαίνει δτι ο πλοιαρχος πρέπει εἰς πάσαν περιπτώσιν νά διέπεται ἀπό ἀδειαστήτα καὶ νά ἐπηρεάζεται ἀπό τὴν αἰσθηματικήν στατικήν της ἀντίτεσιν της ἐκθέσεως του, ὥστε νά ἀποδεικνύεται ἐξ αύτῆς ὑπερβολική φροντίδα διά την ναυσιπλοίαν τού πλοίου του, ἔξη δης είτε αύτὸν σταθερώς καθευτερεῖ εἰς τὸν πλούν του, είτε αἱ κατά τὸ ἀτύχημα ἐνέργειαι.

"Ολα τὰ πράγματα τὰ διέπει ἐν μέτρον καὶ πιθανῶς εἰς ούδεμίαν ἄλλην περιπτώσιν τούτον δσον προκειμένου περὶ τού πλοιαρχου. Πρέπει νά είναι προσεκτικός, ἄλλ' δχι ὑπὲρβαλλόντως προσεκτικός, τολμόρρος ἄλλ' ούχι ὑπὲρ τὸ δέοντον, χρήσιμος εἰς τοὺς ἄλλους ἄλλ' μέτρων καὶ ἀκόμη εύπειθης, ἄλλ' δχι καὶ κατ' ἀπόλυτον λόγον. Τυγχάνει της τοινής ἀναγνωρίσεως τόσον κατά νόμον, δσον καὶ ἐν τη πράξει η ἀρχή καθ' δης είναι ἀνωφελές νά ἐπικαλούμεθα τυχῶν διατάξης η ἀγαθάς μος προθέσεις διά νά δικαιολογήσουμεν ηλιθίαν τινα ἐνέργειαν μας, ἀν καὶ τινες ἐπεβραδεύθησαν διά τοιαύτας ἐνέργειας.

Είναι γνωστὸν δτι τὸ πλοιαρχος πρέπει, διά τὸ ίδιον αύτον συμφέρον, νά ἔλεγχη τὴν ἀκοίδειαν πάστης ἔγγραφης τῶν ὑφισταμένων του εἰς τὰ ἡμερολόγια, βιβλία παρεκτροπῶν καὶ λοιπά προαναφερέντα ἔγγραφα. Παρ' δλον δέ δτι ἔκεινα πού «πρέπει» νά κάψη εἰς πλοιαρχος ἀποτελοῦν εἰς τὴν πραγματικότητα ἔνα τόσον μακροσκελῆ κατάλογον, δτε νά είναι ἀμφιδολος η διά την τήρησιν αύτοῦ ἐπάρκεια ἐνός ἀνθρώπου, δύο πράγματα πρέπει αύτοῦ νά σημειώσῃ ἀνεξιτήλως εἰς τὸν νοῦν του: Τὸ πρώτων είναι δτι, εἰς περιπτώσιν ἀτυχήματος καὶ τῆς ἀναπτοφέύτου δικαιοστικῆς ἐνέργειας, η δικαίωσις η ἡ καταδίκη αύτοῦ ἔξαρται ἀπολύτως ἐκ τῶν ἀνωτέρω μηνημονευθέντων γραπτῶν

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone: ROYAL 7981

ΑΝΕΞΙΤΗΛΩΣΙΣ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ · ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

στοιχείων. Τὸ δεύτερον εἶναι, ὅτι ὑπάρχει μεγίστη πιθανότης νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὰς ἔγγραφάς τῶν ἀνωτέρω στοιχείων μιᾶς ὠρισμένης χρονικῆς περιόδου τούλαστον ἐν λάθος. Ἀπὸ τὴν περίαν του ἐκ τῆς ἐρεύνης τῶν ἀνωτέρω στοιχείων εἰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων ὁ γράφων πιστεύει ὅτι ἀποτελεῖ σπανίαν ἔξαιρεσιν ἢ ἀπουσία κάποιας λιὸν ἀτυχοῦς ἔγγραφῆς εἰς αὐτά.

Συχνὰ παραπτοῦνται σφάλματα εἰς τὴν ἔγγραφὴν τῶν διοπτεύσεων τῶν καθορίζουσῶν τὸ σημεῖον ἀγκυροδολίας τοῦ πλοίου καὶ δὲν εἶναι σπανία ἡ περιπτώσεις πλοίων τὰ δόπια ἔδει νὰ εύρισκωνται ἐπὶ τῆς ἥρας, ἐὰν αἱ διοπτεύσεις αὐτοὶ, ὡς ἀναφέρονται, ἦσαν ἀκρίβεις. Ἀλλοτε πάλιν ἀναγράφονται ἀντίθετοι διοπτεύσεις, χωρὶς τοῦτο νὰ ἀναφέρεται ἢ ἀναγράφονται διοπτεύσεις πυξίδος ὡς ἀληθεῖ κλπ. Ἐνιοτε, εἰς περιπτώσεις, καθ' ὃς τὸ πλοίον σύρει τὰς ἀγκύρας του, ἀναφέρεται ἐπὶ τοῦ χάρτου μία μόνη διοπτεύσεων, στε καθισταται δύσκολος ὁ καθορισμὸς τῶν εύθυνῶν εἰς περίπτωσιν ζημιας εἰς τὸ πλοίον μας ἢ εἰς παρακείμενον.

Θεωροῦμεν, βεβαίως, περιττὸν νὰ τονίσωμεν τὴν σημασίαν ἢν εἶναι συστίματα ἢ ἀποξέσεις τούχον ἐσφαλμένων ἔγγραφῶν εἰς τὰ ἡμερολόγια, κατὰ τρόπον καθιστῶντα ἀδύνατον τὴν ἀνάγνωσιν τῶν οὕτω σύνυντον ἔγγραφῶν. Τοῦτο προκαλεῖ τὴν ἐκ προκαταβολῆς δυσπιστίαν τοῦ ἀνακρίνοντος καὶ ἐφιστάται ἢ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἰδιαιτέρα προσοχὴ τῶν πλοιάρχων.

Ἐπιτρέπεις ἀτυχημάτων δύναται ν' ἀποδῇ καταστρεπτικὴ ἢ παράλειψις τῆς ἔγγραφῆς τῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου ἐκπειτομένων ἡχητικῶν σημάτων, εἴτε ἐν καιρῷ ὁμίλης εἴτε διὰ τὴν σήμασιν τούχον χειρισμῶν μας ἐν ὅψει ἐτέρων πλοίων. Κατὰ τὴν βρετανικὴν καὶ ἀμερικανικὴν νομολογίαν (εἰς αὐτὰς τὰς χώρας συνήθως διεξάγονται αἱ πλεῦσται τῶν δικῶν, ποὺ ἀφοροῦν εἰς ἀτυχήματα σκαφῶν ἐλληνικῆς ἴδιοκτησίας) σηματά, μὴ ἀναφέρομεν εἰς τὰ ἡμερολόγια θεωροῦνται ὡς ἀμφίβολα. Ἐπίσης πολλάκις ἐνθυμούμεθα νὰ ἀναφέρωμεν ὅτι ἐσφυρίζαμεν μίαν κίνησιν, χωρὶς νὰ δύναται ὁ ἀνακρίνων νὰ διαπιστώσῃ ποιὸς πράγματι ἐσφύριξε.

Τὸ αὐτὸ δύναται τις νὰ εἴπῃ καὶ διὰ τοὺς πλοϊκοὺς φανούς. Εἰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων συχνὰ παρουσιάζεται ἡ περιπτώσεις ν' ἀμφισβήτηται, ἐὰν ἐν πλοίον εἴχε πράγματι ἀνημένους φανούς, διὰ νὰ δικαιωθῇ τελικῶς τὸ πλοίον ποὺ εἴχε μεριμνήσει νὰ κάμη τὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον του σχετικήν ἔγγραφήν.

"Ἄν καὶ ὁ πλοιάρχος, ὡς ἡδη ἐλέχθη, σπανίας δύναται νὰ ἐλέγξῃ ὅλας τὰς ἀνωτέρω ἔγγραφάς, καλὸς εἶναι ὅπως, ὅπόταν διασθέτῃ τὸ πρὸς τοῦτο χρόνον, προθαίνῃ εἰς τὸν ἐνεγχον τῶν μνημονεύθεντων ἔγγραφων, συζητῶν μὲ τοὺς ἐκτός φυλακῆς ἀξιωματικούς του ἔγγραφάς εἰς τὴν τύχην λαμβανομένας, μὲ τὴν σχολαστικότητα μὲ τὴν ὅποιαν εἰς ἀνακρίτης θὰ τὰς ἔξηταζε. Δέον νὰ ἐλέγχηται ἡ σύμπτωσις τῆς ἔγγραφῆς τοῦ αὐτοῦ γεγονότος εἰς τὰ ἡμερολόγια καταστρώματος, λόγου χάριν, καὶ μηχανῆς, ἡ παραδολὴ τῶν ὥρων κλπ. μὲ τὰ βιδλία κινήσεων μηχανῆς καὶ γεφύρας, νὰ ἐλέγχωνται αἱ διανυθεῖσαι ἀποστάσεις, στήματα κλπ. ἐὰν συμπίπτουν μὲ ἑκεῖνα ποὺ οἱ ὑπολογισμοί, διοπτεύσεις τῶν χαρτῶν κλπ. δίδουν καὶ γενικῶς νὰ ἐλέγχεται τὸ πᾶν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, τοῦ πλοιάρχου ὑπόβαλλοντος εἰς ἑαυτὸν καὶ εἰς τοὺς ἀξιωματικούς του πάσαν ἐρώτησην ἢ ἀμφιβολίαν, ἢν θὰ ἔξεφραζεν εἰς σχολαστικὸς καὶ προσεκτικὸς ἀνακρίτης. Ἐκ τῆς ἔξετάσεως αὐτῆς θὰ πρέπει ὁ πλοιάρχος νὰ διαπιστώσῃ ὅτι, ἀκόμη καὶ εἰς τελείως ἔνοιαν πρὸς τὸ πλοίον καὶ τὴν ἐντὸν αὐτὸν ὑπερεσίαν, δύναται νὰ σχηματισθῇ πλήρης καὶ αὐτοτελὴ καὶ καθαρὰν εἰκόνα τοῦ πλού τοῖς τῶν κατ' αὐτὸν συμβάντων. Οἰοῦντο πειστούμενον λάθος ἡ παράλειψις νὰ ἐπισημαίνεται, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ πιθανότης ἐπαναληψέως του εἰς τὸ μέλλον. Πιθανὸν εἰς δοσα μέχρι τούδε ἐλέχθησαν νὰ μὴ εὔρῃ ὁ ἀναγνώστης τί τὸ νέον καὶ αὐτὸν εἶναι γεγονός, διότι καὶ ἡ τήρησις τῶν ἀνωτέρω ἔγγραφων γίνεται ἀπὸ τοὺς πρὸς τοῦτο ἐντεπαλμένους μηχανικῶς, χωρὶς οὗτοι νὰ πιστεύουν καν διότι αὐτὰ ποὺ γράφουν ἔχουντο προτερεῖτον χρήσιμόν τινα σκοπόν, μέχρις δοτοῦ ἐν ἀναπάντεχον ἀτύχημα τοὺς φέρει αἰφνιδίως εἰς τὴν στυγήν πραγματικότητα.

Καὶ τὰ μὲν ἀνωτέρω ἀφοροῦν ἔγγραφάς τῆς συνήθους ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας. "Υπάρχουν, ὅμως, καὶ αἱ μὴ συνήθεις ἔγγραφαί, αἱ ἀφορῶσαι εἰς δυστυχήματα. Λέγεται ἐνίστε ὅτι δοιοὶ οἱ ναυτικοὶ ἀνακριδολογοῦνται τὰς τίνα τρόπουν, ἐκ παραδοσίους καὶ ἔξ αφοσίωσεων πρὸς τὸ πλοίον των καὶ τὸν ἐργοδότην των. Πιθανὸν τοῦτο νὰ ὀφείλεται εἰς τὴν ἐκ συστήματος ἄρνησιν τῶν πλοιάρχων νὰ δεχθοῦν εύθυνην δι' ὅτιδηποτε, ἀρνησιν ἡ ὅποια ἐνίστε καὶ ὑπαγορεύει τὸν τρόπον συντάξεως τῶν καταθέσεων ἢ ἐκθέσεων αὐτῶν. Κατὰ τὴν ἀνάγνωσιν τοιούτων ἐκθέσεων ὁ γράφων αἰσθάνεται, ὅπως καὶ ὁ περίφημος Lainīs θὰ ἐλεγε, «ἀπόλυτον τοσδεσμὸν πρὸς τὴν ἐντίμως ἐσφαλμένην ἀντίληψιν τῶν πραγμάτων», διότι πολλοὶ πλοιάρχοι εἶναι πράγματι μεγαλοφύται εἰς τὸ νὰ δίδουν μίαν πανούργως ἀφελή ἐκδοσιν ἐνὸς συμβάντος. Παρὰ πάσαν

ὅμως τυχὸν ἀτυχῆ ἐνέργειαν ἡ ἐλλιπή περιγραφὴν γεγονότων, ἀναμφιδόλως τὸ ἐπάγγελμα τοῦ πλοιάρχου περιλαμβάνει τοὺς πλέον εύσυνεδήτους καὶ ἀφωσιωμένους εἰς τοὺς ἐργοδότας των ἀνθρώπους.

"Υπάρχουν ἐκθέσεις συντεταγμέναι μὲ ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν προσπάθειαν ἀποφυγῆς τῆς εύθυνης καὶ ἀλλαὶ μὲ τὴν ἐλπίδα, ὅτι τὸ ἀτυχές συμβάνθη ὃτι πολλοὶ πλοιάρχοι, κριθεῖται ἔνοχοι λόγῳ ἀντιφάσεων μεταξὺ τῶν καταθέσεων των καὶ τῶν ἀποδεδεγμένων γεγονότων, θά ἐγίνοντο πιστεύοντο ἔχειτον εἰλικρινῶς, ἤπειρος καὶ πλήρως τὰς ἐνέργειας των. Θὰ ἀπηλλάσσοντο ἵσως τῆς ἀποδοθεῖσης εἰς αὐτοὺς εὐθύνης διὰ τὸ πλοίον των ἀτύχημα. Δύο εἶναι οἱ λόγοι τῶν πιθανῶν αὐτῶν ἀντιφατικῶν δηλώσεων: πρῶτον ὅτι ἡ περιγραφὴ ἐνὸς ἐκτάκτου γεγονότος κατὰ πλήρη, σαφὴ καὶ συνεπή τρόπον είναι πολὺ δυσκαλωτέρα ἀπὸ δοσον τὸν συνήθων νομίζεται. Εἶναι πολὺ εὔκολον νὰ παραλέψωμεν ζωτικὰ μέρη τῆς διαδοχῆς τῶν γεγονότων, νὰ δύνωμεν ἐσφαλμένη σειράν διαδοχῆς εἰς τινὰ ἔξ αὐτῶν, ἀνακριθεὶς ἐκτιμήσεις τῶν συμβάντων καὶ νὰ ἐνεργήσωμεν, βάσει ἐσφαλμένων συμπερασμάτων. Συχνὰ ἐπίσης συμβαίνει εἰς ἔνα ναυτικὸν νὰ νομίζῃ ὅτι ἐγραφεῖ κατὰ τρόπον σαφὴ μίαν ἐκθεσιν, ληπτομονῶν ὅτι αὐτὸς μὲν τὸν κατανοεῖ πολήρως, λόγω τῶν γινόσαις καὶ τὴν πείρας ἐκείνου ποὺ ἔχει σὲ Ἑγεονός, ἐνὼς οἱ ἄλλοι ἀδυνατοῦν νὰ τὴν ἐνόησουν πλήρως. Εἶναι δυνατόν, βεβαίως, νὰ διευκρινίσῃ τὰ γεγονότα κατὰ τὴν πραφορικὴν αὐτοῦ ἔξετασιν, ἀλλὰ τότε εἶναι ἀκόμη εύκολωτερον νὰ τοῦ διασφαλίσουμεν πολλά ζωτικὰ συμβάντα, νὰ δύσῃ ἐσφαλμένην τὴν σειράν διαδοχῆς τῶν γεγονότων, νὰ διαπιστώσῃ δοτὸν ἐυστάθωσιν, δοτὸν συνδυασθοῦν μὲ ἄλλα γεγονότα καὶ δοτὸ προέδρη εἰς τὴν ἔξαγωγὴν ἀνακριδῶν συμπερασμάτων.

Δεύτερος λόγος ἀνακριθεὶς εἰς τὰς ἐκθέσεις πλοιάρχων εἶναι ὁ υπερβάλλων ἔχος μερικὸν δικηγόρων, ἔχονταν τὴν ἀντιλήψην ὅτι ἐξυπηρετοῦν τὸ συμφέρον τοῦ πελάτου των προθαίνοντες εἰς τὴν πλέον γλαφυρῶν διατύπωσιν τῶν δοσῶν ὁ πλοιάρχος καταθέτει. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὁ ἀτυχής ναυτικὸς ἀδυνατεῖ νὰ ἐννοήσῃ τὸ συνήγορος του ἐπιθυμεῖ ἀπὸ αὐτῶν νὰ εἴπῃ, παρ' ὅλον δὲ δοτὸ, φυσικά, οὐδεὶς καλῶς κατηρτισμένος καὶ γνωστὸς δικηγόρος εἶναι δυνατόν νὰ βλάψῃ τὸν πλοιάρχον ἡ τὸν ἐφοπλιστὴν μὲ τούχον ἐπιτολαίσιν ἐνέργειαν του, εἰς τινὰς περιπτώσεις ἔχει συμβῆ καὶ αὐτό. Ἐνίστε ναυτικοὶ τινες ἔχουν ἐντύπωσιν, ὅτι ὁ δικηγόρος εἶναι εἰς πάνσφορος ἀντί δού ποὺ γνωρίζει καλύτερον παντάς ἀλλοιούς τί ἀκριβῶν χρειάζεται μίαν ὑπόθεσις καὶ διὰ τούτου ἀφήνουν εἰς τὸν δικηγόρον τὴν ἀποτελούσαν τὴν πρωτοδουλίαν τῆς συντάξεως τῆς ἐκθέσεως των, ἀπαντῶντες ἀπλῶς εἰς τὰς ἐρωτήσεις ποὺ αὐτὸς προβάλλει, χωρὶς νὰ σκέπτωνται ὅτι καὶ αὐτὸς εἶναι ἀνθρώπος, ὅτι δὲν δύναται νὰ γίνῃ διαφορετικὰ καὶ θεῖ�αν καλύτερα ἀνέγεινον οὕτω καὶ δοτὶ συμβάν τι ὅτι ἐπρεπε νὰ σημειωθῇ κατὰ καλύτερον τρόπον. Θὰ ἡδύνατο ἀκόμη ὁ πλοιάρχος νὰ ἔξετάσῃ πάντας τοὺς ἀνδρας φυλακῆς, δώστε νὰ διαπιστώσῃ δοτὸν ἐνθυμούντων καὶ τὰ γεγονότα καὶ δοτὶ δεν δύναται πειστούμενον λάθος ἡ παράδοση, ὅλα δὲ αὐτά, βεβαίως, ἐν ἀντιπαραβολῆς καὶ μὲ τὰ ἡμερολόγια καὶ λοιπὸ ἔγγραφα στοιχεία. Μετά τοῦτο ὁ ἀναπαράστασις τοῦ δοτού συμβάντος εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀκριβείας τῶν δοσῶν ἔκαστος ἐνθυμεῖται.

(Εἰς τὸ ἐπόμενον ἡ συνέχεια)

"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.

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24

PIRAEUS - GREECE

CABLES: "EZKOS" PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

ΤΟ ΑΤΟΜΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΟΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΕΣ ΩΣ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΤΩΝ

1. ΥΨΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΩΝ

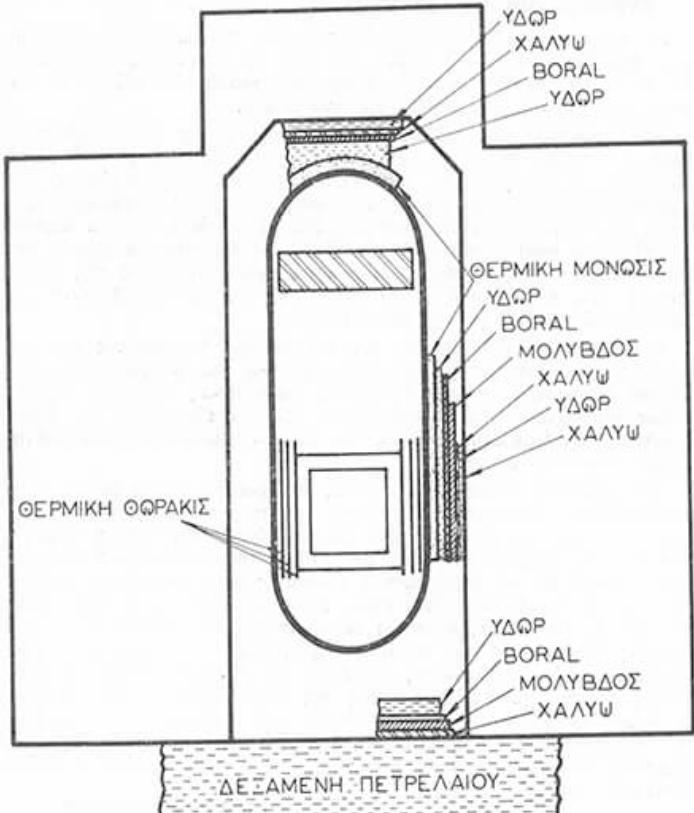
Σκοπός του παρόντος μέρους δὲν είναι ή λεπτομερής άναπτυξις έκαστου τύπου των άντιδραστήρων, οι οποίοι γενικώς έγκαθίστανται έπι των πλοίων, όλα μόνον ή σύγκρισης μεταξύ αυτών γενικώς, τὸ υψος τῆς δαπάνης των καὶ ή ἔρευνα τῶν περιοχῶν εἰς τὰ πλαίσια τῶν οποίων ύπαρχει δυνατότης μειώσεως τοῦ κόστους των.

Οι τέσσαρες τύποι άντιδραστήρων, οι χρησιμοποιούμενοι κυρίως έπι πλοίων είναι οι:

- α) 'Άντιδραστήρες ζέοντος υδατος (ΑΖΥ).
- β) 'Άντιδραστήρες δι' υδατος πιέσεως (ΑΥΠ).
- γ) 'Άντιδραστήρες ψύξεως δι' αέριων (ΑΨΑ).
- δ) 'Άντιδραστήρες όργανικού έπιβραδυτού (ΑΟΕ).

'Ο βασικός τρόπος έγκαταστάσεως είναι ο ίδιος (Σχ. β1) δι' διλούς τοὺς τύπους, ἔκτος τοῦ δι' όργανικού έπιβραδυτού, ο οποίος, χρησιμοποιών σύστημα χαμηλής πιέσεως απαιτεῖ πολὺ μικρὸν πάχος θωρακίσεως τοῦ περικλείοντος τὸν άντιδραστήρα δοχείου.

Τὰ διάφορα τεχνολογικά δεδομένα καὶ διαφορογισμὸς δαπάνης έγκαταστάσεως έπι πλοίων πυρηνικῶν συστημάτων προώσεως είναι πολὺ περιωρισμένα, ἐλάχιστα δὲ στοιχεῖα διατίθενται διὰ τὴν δυνατότητα λεπτομερούς συγκρίσεως μεταξύ τῶν διαφορών ειδικῶν τύπων άντιδραστήρων ἡ καὶ ἀκόμη μεταξύ πυρηνικῶν καὶ (συνήθων) συμβατικῶν έγκαταστάσεων προώσεως. Πρὸς καλυτέραν κατανόησι τῆς συγκρίσεως ἐγένοντο αἱ ἔχης προϋποθέσεις: Τὸ δοχεῖον τοῦ άντιδραστήρος καὶ τὰ ἔξαρτήματα τῆς καρδίας προσδιωρίσθησαν εἰς μίαν κλίμακαν ισχύος, κυμαίνομένην ἀπὸ 10 ἕως 200 θερμικὰ μεγαβάτ (TMW). Τὰ



βοηθητικά έξαρτήματα τῶν άντιδραστήρων ὅλων τῶν τύπων προσδιωρίσθησαν εἰς ἀνάλογον μέγεθος, ἡ δὲ δαπάνη τῶν υπελογίσθη κατὰ τμῆμα περιλαμβάνοντα τὰ ὄργανα ἐλέγχου τοῦ άντιδραστήρος, τὰς ράρδους ἐλέγχου, σύστημα ἀφαλατώσεως, τὰς ἀντλίας ψύξεως τοῦ άντιδραστήρος, τὰς ἀτμογεννητρίας, σωληνώσεις καὶ διακόπτας, καθὼς καὶ ἄλλα έξαρτήματα ἀπ' ἔνθεια συνεργάζομενα μετά τοῦ άντιδραστήρος. Κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς δαπάνης τῶν έξαρτημάτων τούτων καθωρίσθη ἡ δαπάνη ἔγκαταστάσεως των καὶ προσετέθη εἰς τὴν ἀξίαν των. Εἰς τὸ ποσὸν τούτο προσετέθησαν καὶ τὰ ἔργατικά έξοδα καὶ τὰ έξοδα τῆς μηχανικῆς των κατεργασίας.

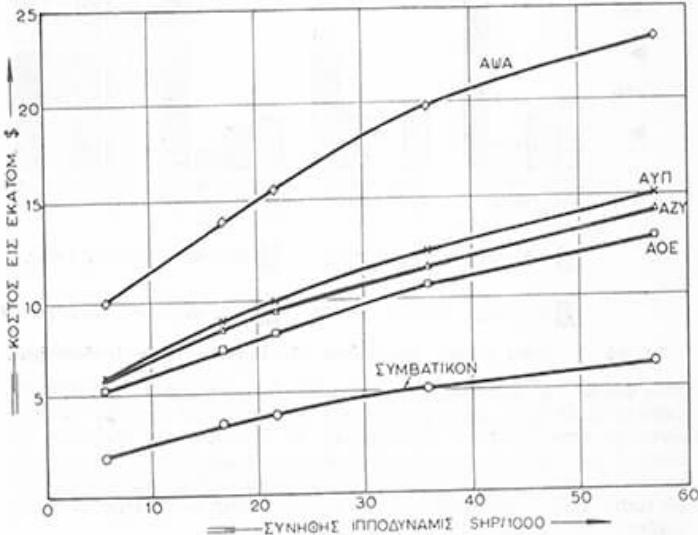
'Ο πίνας B5 δεικνύει τὸ διλικὸν κόστος κατασκευῆς μιᾶς ὀλοκληρωμένης πυρηνικῆς έγκαταστάσεως προώσεως δι' ἓνα ἔκαστον τύπου άντιδραστήρος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ κόστος μιᾶς συνήθους (συμβατικῆς) έγκαταστάσεως προώσεως ἐνὸς μεταλλοφόρου σκάφους.

'Η πυρηνική έγκαταστάσις προώσεως, ποὺ συνδυάζει τὸ εὐθηνότερον σύστημα άντιδραστήρος καὶ προώσεως είναι ο άντιδραστήρος δι' όργανικού έπιβραδυτού. 'Η πλέον πολυδιάπανος έγκαταστάσις είναι τὸν συστήματος άντιδραστήρος διὰ ψύξεως ἀφερεῖ καὶ ἡ οποία έχει κόστος κατὰ 80% ὑψηλότερον μιᾶς μονάδος, ἥτις έχει άντιδραστήρα τύπου όργανικού έπιβραδυτού τῆς αὐτῆς, βεβαιώς, ισχύος.

Μεταξύ τῶν δύο αὐτῶν ὄρίων, ἀπὸ ἀπόφεως κόστους, εύρισκονται

αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν άντιδραστήρων διὰ ζέοντος υδατος καὶ διὰ πιέσεως υδατος. 'Η ἀκρίβεια τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς δαπάνης ἔγκαταστάσεως τῶν άντιδραστήρων ψύξεως διὰ νατρίου καὶ όργανικού ἐπιδραδυτοῦ δὲν είναι τόσον μεγάλη, δόσον είναι διὰ τοὺς δύο ἄλλους τύπους, καὶ τοῦτο διότι τὰ μὲν πρώτα συστήματα άντιδραστήρων ἀντιπροσωπεύουν μελλοντικὴν άναπτυξιν, καὶ κατὰ συνέπειαν πολὺ ὀλίγα είναι γνωστά, τὰ δύο δὲ τελευταία είναι τὰ συστήματα, τὰ οποία προσφάτως ἀνεπτύχθησαν καὶ λειτουργοῦν.

Φυσικὰ η ἀνάλυσις τοῦ κόστους, ὥσπερ ἀνεπτύχθη ἀνωτέρω, προϋποθέτει τὴν ναυπήγησιν περισσοτέρων τοῦ ἐνὸς πλοίων, ἐφωδιασμένων μὲν άντιδραστήρα ἐνὸς δεδομένου τύπου. Τὰ ξέοδα κατὰ συνέπειαν, κατεργασίας καθὼς καὶ τὸ κόστος τῶν έξαρτημάτων καὶ τῆς κατασκευῆς μειώνονται ἀναλόγως.



Σχ. B5. Κόστος κατασκευῆς άντιδραστήρος καὶ μηχανημάτων μεταλλοφόρων πλοίων.

2. ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Τὰ ἀπαιτούμενα ξέοδαν καὶ βελτίωσιν τῶν πυρηνικῶν συστημάτων δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὴν δαπάνη τῶν διαφόρων συστημάτων τῶν άντιδραστήρων. 'Η ἔρευνα αὐτὴ ἀφορᾷ τὰς πληροφορίας, οι οποίαι είναι ἀναγκαῖαι διὰ τὴν λεπτομερῆ σχεδίασιν καὶ κατασκευὴν ἐνὸς ἀτομικού άντιδραστήρος. Αἱ πληροφορίαι, ποὺ ἀπαιτοῦνται γενικῶς δι' ἓνα τοιούτον πρόγραμμα ἀφοροῦν εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ μεταφορᾶς θερμότητος, τῶν σχασίμων στοιχείων, τὰ προβλήματα ροής υγρῶν, τὰ στοιχεῖα πυρηνικῆς φυσικῆς καὶ ἀποτίμησιν τῶν υλικῶν τῶν άντιδραστήρων.

Οι άντιδραστήρες διὰ όργανικού έπιβραδυτού καὶ ψύξεως δι' αέριων, ἀπαιτοῦνταν αἰσθητῶς μεγαλύτεραν προστάθειαν ἀναπτύξεως ἀπὸ τοὺς άντιδραστήρας ἐπιβραδυτού δι' υδατος. Γενικῶς δὲ αἱ ἀρχαὶ τῆς υδροδυναμικῆς, θερμοδυναμικῆς, μηχανικῆς καὶ αἱ πυρηνικαὶ ιδιότητες τοῦ άντιδραστήρος πρέπει νὰ προσδιορίσθων καὶ ἐφαρμοσθοῦν μὲν μεγαλύτεραν ἀκρίβειαν ἀπ' ὅτι προσθέπει ή παρούσα κατάστασις τῆς τεχνολογίας. Αὐτὸν τεχνικά έχει ὡς συνέπειαν τὴν κατασκευὴν καὶ δοκιμὴν προτύπων στοιχείων σχασίμου, ράδων ἐλέγχου, κυκλωμάτων μεταφορᾶς θερμότητος καὶ λοιπῶν έξαρτημάτων τοῦ άντιδραστήρος, ὡς καὶ μηχανημάτων τῶν διαφόρων συστημάτων. Πέραν τῆς ἀπαιτουμένης ἀναπτύξεως τοῦ συστήματος άντιδραστήρος, πρέπει ἐπίστης νὰ καταδηληθῇ προστάθεια τοῦ κλειστοῦ τύπου ἀεριστροδίλου καὶ τοῦτο διότι δὲν ὑπάρχουν μεγάλαι μονάδες τοῦ τύπου τούτου ἐν λειτουργίᾳ, πρὸς τὸ παρόν. 'Επελέγη δὲ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ σύστημα ἀεριστροδίλου κυρίως, λόγῳ τῆς μεγάλης δυνατότητος χρησιμοποιήσεώς του εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον καὶ λόγῳ τῆς μεγάλης ἀποδόσεως τῶν κύκλων λειτουργίας του.

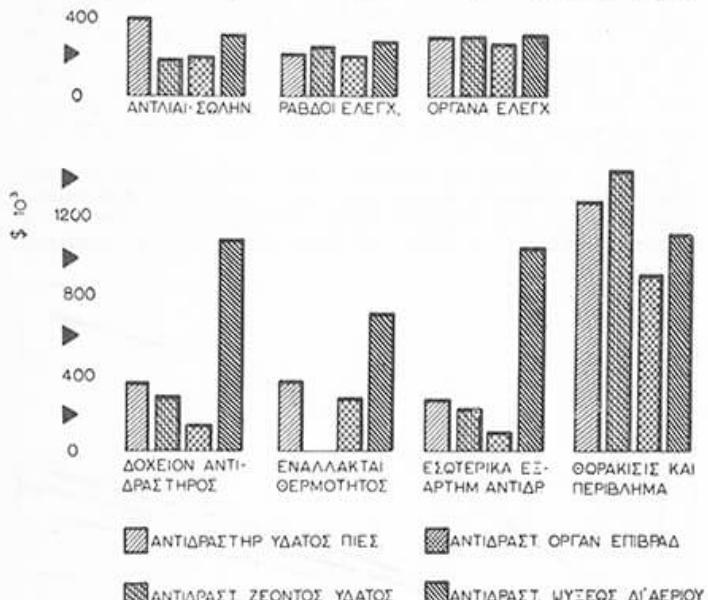
3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΟΣ

α) Σύστημα άντιδραστήρων δι' όργανικού έπιβραδυτοῦ:

Προσεκτικὴ σύγκρισις τῶν διαφόρων κονδύλων τῆς έγκαταστάσεως τῶν διαφόρων τύπων άντιδραστήρων (σχῆμα B6) δεικνύει ὅτι διὰ σχέδιον τὰ ἐπὶ μέρους κονδύλια τοῦ συστήματος τοῦ άντιδραστήρος δι' όργανικού έπιβραδυτού είναι μικρότερα ἀπὸ τὰ ἀντίστοιχα τῶν ἄλλων συστημάτων.

Λόγῳ τοῦ ύψηλοῦ σημείου βρασμοῦ καὶ τῆς χαμηλῆς δξειδωτικῆς

ένεργειας του έπιβραδυτού ΤΕΡΠΕΝΘΥΛΑ, δύνανται νά χρησιμοποιούνται χαλύβδινα έσωτερικά του άντιδραστήρος και έπίσης το χαλύβδινο περίθλημα του πιεστικού δοχείου δύνανται νά κατασκευάζεται, ώστε νά φθάνη εις τὴν ἀντοχή τῶν 150 λιθρῶν ἀνὰ τετρ. ἵντσαν. Πολλὰ ἄλλα ἔξαρτηματα του άντιδραστήρος ἐπηρέαζονται ἀπό τὰ χαρακτηριστικά αὐτά τοῦ έπιβραδυτοῦ. Αἱ ράβδοι ἐλέγχου π.χ. εἶναι ὀλιγώτερον δαπανηραί, διότι δὲν ἀπαιτούνται εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν στεγανωτικά ὑψηλῆς πιέσεως. Τὸ ίδιον συμβαίνει καὶ μὲ τὸ σύστημα σωληνῶν.



Σχ. B6. Σύγκρισις κόστους ἔξαρτημάτων τῶν διαφόρων τύπων ἀντιδραστήρων.

σεων ψύξεως τοῦ ἀντιδραστήρος καὶ τοῦτο διότι τὸ υγρὸν ΤΕΡΠΕΝΘΥΛΑ καθίσταται ἐλαφρώς μόνον ραδιενεργόν, κατ' αὐτὸν δὲ τὸν τρόπον μειώνονται αἱ ἀπαιτήσεις τῆς θωρακίσεως. Ή ἐπίτευξις τῆς μειώσεως τοῦ κόστους ἔχει ὡς φυσικὸν ἀποτέλεσμα μιὰν σημαντικὴν ἐλάττωσιν τοῦ συνολικοῦ κόστους τοῦ συστήματος τοῦ ἀντιδραστήρος καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη ποὺ ἀπαιτεῖται ἡ ἔγκατάστασις μιᾶς ἀτμογεννητρίας (λέβητος) διὰ τὸ σύστημα προώσεως.

β) Σύστημα ἀντιδραστήρος ψύξεως δι' ἀερίου:

Τὸ κόστος τῶν πλείστων κονδυλίων ἐνὸς ἀντιδραστήρος τοῦ τύπου αὐτοῦ εἶναι συγκριτικῶς ψηλότερον ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχον τῶν ἄλλων τύπων καὶ συστημάτων. Τὰ σημαντικώτερά την τρήματα, ποὺ ἐπιδροῦν εἰς τὸ συνολικὸν ὑψηλὸν κόστος εἶναι τὰ ίδια μὲ τὰ τοῦ συστήματος ὄργανικον ἐπιβραδυτοῦ, δηλαδὴ τὸ πιεστικὸν δοχεῖον τοῦ ἀντιδραστήρος, τὰ ἔσωτερικά ἔξαρτημάτα του καὶ ἡ θωρακίσις.

Τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ ἀντιδραστήρος τοῦ τύπου τούτου εἶναι 50% ἔως 60% ψηλότερον τοῦ κόστους τοῦ ἀντιδραστήρος δι' ὄργανικον ἐπιβραδυτοῦ διὰ τὴν αὐτὴν, φυσικά, ισχύν. Τὸ δὲ κόστος ἐνὸς συστήματος προώσεως, ἐφαδισμένου μὲ ἀντιδραστήρα ψύξεως δι' ἀερίου εἶναι περίπου διπλάσιον ἀπὸ τὸ τοῦ ἀντιδραστήρος δι' ὄργανικον ἐπιβραδυτοῦ. Ή ἀπόδοσις τοῦ κύκλου λειτουργίας τοῦ ἀντιδραστήρος τοῦ τύπου τούτου εἶναι ἐλαφρώς μεγαλύτερη ἀπὸ τοὺς θερμικούς κύκλους, διὰ τοῦτο μεγαλύτερη ἡ διαφορά τῶν θερμικῶν κυκλωμάτων ἔναντι τῶν κλειστῶν κυκλωμάτων τοῦ ἀντιδραστήρος δι' ἀερίου.

Δὲν ὑφίσταται ἐλειτουργία πρὸς τὸ παρὸν ἀεριοστρόβιλος κλειστοῦ κυκλωμάτου τοῦ μεγέθους αὐτοῦ καὶ συνεπῶς τὸ ψηλότερον κόστος διείλεται εἰς τὴν Ἐλλειψιν ἐπαρκῶν στοιχείων ἀναπτύξεως των.

γ) Ἀντιδραστήρ ζέοντος ψύξης:

Τὸ συνολικὸν κόστος ἔγκαταστάσεως ἐνὸς συστήματος ἀντιδραστῆρος τοῦ τύπου αὐτοῦ εἶναι κατὰ 20% ψηλότερον τοῦ κόστους τοῦ συ-

στήματος ὄργανικοῦ ἐπιβραδυτοῦ. Τὸ ἐπιπρόσθετον αὐτὸν ποσοστὸν κόστους διείλεται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ψηλῆς πιέσεως ἀπομονώτητος τοῦ συστήματος καὶ τὴν ταχυτέραν διείδωσιν τῶν ύλικων. Τὸ πιεστικὸν δοχεῖον εἰς τὸ σύστημα αὐτὸν εἰναι μονάς ψηλῆς πιέσεως ἀπενδεδυμένης μὲ ἀνοιξείδωτον χάλυβα. Τὰ ἔσωτερικά εἶναι κατασκευασμένα ἐξ ἀνοιξείδωτου χάλυβας, ἀπαιτεῖται διὰ τὸν ὄγκων διεύθυντας πιέσος τοῦ συστήματος τοῦ περιβόλημα. Αἱ ράβδοι ἐλέγχου καὶ αἱ σωληνώσεις τοῦ πρωτεύοντος κυκλώματος ψυξέως εἶναι πλέον δαπανηραί, λόγω τῶν ψηλῶν πιέσεων ποὺ ἐπικρατοῦν καὶ τῶν διείδωτων ἐπιδράσεων. Λόγω τῆς μεταφερομένης ραδιενεργείας υπὸ τοῦ Αζώτου-16, εἰς τὸ σύστημα προώσεως, ἀπαιτεῖται πρόσθετος θωράκισις. Τὸ ψηφος τῆς διαδικασίας προσθέτου αὐτῆς δαπανής, ητος διείλεται εἰς τοὺς ἐκτεθέντας λόγους μειώνεται σημαντικά καὶ τοῦτο λόγω τῆς καταργήσεως τοῦ δευτερεύοντος κυκλώματος τῆς ἀτμογεννητρίας (λέβητος).

Ο στρόβιλος τροφοδοτεῖται εἰς τὸ σύστημα τοῦτο τοῦ ἀντιδραστῆρος κατ' εὐθείαν ἀπὸ τὸ πρωτεύον κύκλωμα.

Τὸ σύστημα προώσεως τοῦ ἀντιδραστῆρος ζέοντος ψηλῆς, τέλος, εἶναι ἐλαφρώς δαπανηρότερον ἀπὸ τὸ σύστημα προώσεως δι' ἀντιδραστῆρος ψηλῆς ἐπιβραδυτοῦ. Τὸ γεγονός τοῦτο διείλεται εἰς τὴν ἀνάγκην ἔγκαταστάσεως μιᾶς μικρᾶς ἀτμογεννητρίας (λέβητος), ητος παράγει μὴ ραδιενεργὸν ἀτμὸν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου (ἐνδιατήματα, μαγειρεία κλπ.).

δ) Σύστημα ἀντιδραστῆρος δι' ψηλῆς πιέσεως:

Τὸ σύστημα αὐτὸν τοῦ ἀντιδραστῆρος ψηλῆς καὶ τὸ σύστημα προώσεως εἶναι παρόμοια μὲ τὰ τοῦ ἀντιδραστῆρος ζέοντος ψηλῆς.

Αἱ βασικοὶ διαφοροὶ κόστους δημιουργούνται, λόγω τῆς ὑπάρχεις τοῦ ἐμμέσου κυκλώματος, πράγμα ποὺ ἔχει ὡς συνέπειαν τὰ ἐπιπροσθέτως ἀπαιτούμενα ἔξαρτημάτα ἀτμοπαραγωγῆς. Τὸ πιεστικὸν δοχεῖον τοῦ ἀντιδραστῆρος εἶναι ἐλαφρώς ἀκριβώτερον, λόγω τῶν ψηλοτέρων πιέσεων τοῦ συστήματος ἀντιδραστῆρος.

4. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΩΝ

Αἱ διαπάναι ἔγκαταστάσεως τῶν πλείστων συστημάτων ἀντιδραστῆρων προβλέπονται νά μειωθούν κατὰ τὰς δύο προσεχεῖς πεντετείσις, ἀν καὶ κατὰ τὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα ἀσφαλῶς θά αὔξηθη τὸ κόστος τῆς ἔργασίας (ἔργατικα) καὶ τῶν ύλικων.

Ἡ μείωσις, λοιπόν, τοῦ κόστους θά ἀνάγεται εἰς τὴν τεχνολογικὴν ἔξελιξιν καὶ εἰς τὴν μείωσιν τῶν συντελεστῶν ἀμοιβῆς ἔξειδικευμένης ἔργασίας. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον καὶ τὸ πραγματικὸν κόστος τῶν συμβατικῶν πλοίων θά αὔξηθη ἀποτόμως, λόγω τῆς σταθερᾶς αὔξησεως της τιμῆς τῶν ύγρων καυσίμων, ἐνώ ἔξι ἀντιθέτου διὰ τὰ πυρηνικά πλοία τοῦ κόστος τοῦ σχασίμου ύλικον προβλέπεται νά μειωθῇ σημαντικά, λόγω τῆς προβλεπόμενης τεχνολογικῆς ἔξελίξεως τῆς κατασκευῆς των. Αἱ σχετικαὶ αὐταὶ μεταβολαὶ τοῦ κόστους δύνανται νά προβλεφθούν μετὰ σχετικῆς βεβαίοτητος.

Βελτίωσεις εἰς τὴν τεχνικὴν τῶν κατασκευῶν, ἀπλοποίησης τοῦ περιπλόκου τῆς κατασκευῆς, καλύτερης ἐμπειρίας τοῦ ἀντιδραστῆρος καὶ ἐκλογὴ εὐθυγετώρων ύλικῶν ἐπιτρέπουν μελλοντικάς μειώσεις τοῦ κόστους τοῦ δοχείου τοῦ ἀντιδραστῆρος καὶ τῶν ἔξωτερικῶν του ἔξαρτημάτων, τῶν διαφόρων όργάνων, τῶν ἀντιλιών, σωληνώσεων καὶ συστημάτων ἀσφαλοτερώσεων.

Ἐπιπρόσθετος μείωσις τοῦ κόστους θά προελθῃ ἐπίσης ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως κράμματος ἀλουμινίου διὰ τὸ περιβόλημα τῶν σχασίμων στοιχείων τῶν ἀντιδραστήρων ζέοντος ψηλῆς καὶ θά διασταθεῖται εἰς τὰ ἔργαστηρα τῆς ἀμερικανικῆς ἑταίριας καὶ ἀλλαχοῦ διὰ νά διαπιστωθῆ ἡ δυνατότητας της χρησιμοποίησης ἀλουμινίου διὰ τὸ περιβόλημα τῶν ράβδων σχασίμου εἰς τοὺς ἀντιδραστῆρας δι' ψηλῆς, εἰς ψηλῆς σχετικῶς θερμοκρασίας καὶ πιέσεως. Δι' δόλους γενικῶς τοὺς τύπους τῶν ἀνωτέρω περιγραφένων ἀντιδραστήρων ψηλῆς στανται μεγάλαις δυνατότητες τοῦ ἀρχικοῦ κόστους ἔγκαταστάσεώς των εἴτε διὰ βελτιώσεως τῆς τεχνολογίας καὶ παραλλήλου χρησιμοποίησιν εὐθυγενῶν βασικῶν ύλικῶν (ός στοιχεῖα σχασίμου) εἴτε δι' αὔξησεως τῆς ἀποδόσεως τοῦ θερμικοῦ κύκλου λειτουργίας μιᾶς ἐκάστης πυρηνικῆς ἔγκαταστάσεως προώσεως μὲ παραλλήλου πλήρης ἐμπειρίαν τούτων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΕΡΓΟΥΠΗΣ

τ. ἀξ.) κός Μηχ. Β.Ν. — ἀρχ.) κός Ε.Ν.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40175	P.O.B. 266
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA
P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311
ADEN (CAMP)	UNDER THE STYLÉ:-			P.O.B. 55 TEL. 681

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΣΟΦΙΑΣ ΤΟ.... ΑΝΑΓΝΩΣΜΑ

Στις μεμφιμοιρίες και τους φόδους για την συνεχιζομένη ή έπερχομένη κρίση στό ναυτικό έπαγγελμα, μή ζητήσετε και τη δική μου συμπαράσταση. «Οχι πάς στην έργαζόμενος στην ειδικό καράβι, έδεσα, κατά που λένε, το γάιδαρο μου, ούτε γιατί άπο πολλού εύρισκομενος στὸν προθάλαμο τῆς ἀπομαχίας, μπορώ σὲ κάθε στιγμή νὰ ἔξαφανισθῶ ἀπὸ τὸ προσκήνιο. 'Αλλοῦ πάει τὸ μυαλό μου καὶ ἄλλα θέλω νὰ πῶ. Οι δικές μου ἀπορίες βρίσκονται στὸ γιατὶ ἀργησε νὰ μᾶς σφίξῃ γιὰ καλὰ καὶ γιὰ πολὺ διάστημα αὐτὴ ή λεγομένη κρίση. Φυσιολογικά, ἔγω πιστεύω δι, πολὺ καθυστέρησε. Μὲ φανατισμὸ δουλεψάμε διο: γιὰ τὴν πρόσδιλη της. 'Ετοιμάσμε δλες τὶς προϋποθέσεις γιὰ τὴν ἐγκατάστασή της. Καὶ τώρα, ποὺ ἀρχισε νὰ μᾶς γνέφῃ, παραξενώμαστε καὶ παρασταίνουμε τὸν ἔκπληκτο...»

Φυσικά, δὲν μιλῶ μὲ συμπεράσματα ἀπὸ τὴ δική μας τὴ Ναυτιλία, τὴν Ἑλληνικὴ η τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόνων. Γενικὴ θὰ είναι ή κρίση σ' δλων τῶν συμμαίων καὶ δλων τῶν συμφερόντων τὶς ναυτιλίες. 'Η δὲ εύθυνη δὲν βαρύνει, φυσικά, δλους, ἀλλὰ τοὺς ἐργοδότες μόνο. Τὶς ἐπιχειρήσεις. «Οχι τὴν ἐργασία. «Οχι τοὺς ναυτικούς, δηλαδή. Καὶ δημως, ἄν καὶ ἀνεύθυνοι, είναι οἱ πρώτοι, ποὺ θὰ κληθοῦν νὰ πληρώσουν τὶς συνέπειες τῆς ἐπισκέψεως, αὐτῆς τῆς ὥχληρῆς ἐπισκεπτρίας μας. Τῆς κρίσεως.

Γέμισε ή θάλασσα μὲ πλεούμενα. Μὲ κάθε λογῆς καράβια. Καὶ τὶς καράδια!... Σωστὰ μεγαθήρια τοῦ πελάγου, 100 καὶ 130 χιλιάδων τόνων! Μὲ ταχύτητες τρελλές. Μὲ μέσα φορτεκφορτώσεως ἄφθαστα. Κάθε διαδρομὴ τοὺς ισοφαρίζει εἰκοσι ταξιδία πλοίων τῆς προηγουμένης, μόλις, δεκαετίας. 'Αλλὰ δὲν είναι καὶ τὸ μόνο αὐτὸ σύγχρονο ἐπίτευγμα στὴν ὑπόθεση τῶν μεταφορῶν. Πρόσδος προσφέρεται καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ τῶν ἐνιαφερομένων. Τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν καταναλωτῶν καὶ τῶν παραγωγῶν τῶν προϊόντων.

'Αγωγοὶ πετρελαίων παντοῦ τοποθετεῦνται καὶ συντομεύνονται οἱ διὰ θαλάσσης μεταφορές. Τὰ πετρέλαια φθάνουν ἀπὸ τὴν Ἀραβία καὶ τὸν Περιστικό Κόλπο μόνα τοὺς στὴ Μεσόγειο. «Άλλοι ἀγωγοὶ ἀπὸ τὴ Σαχάρα στὴν Ἀλγερία καὶ ἀν δὲν ἔφθασαν, σύντομα θὰ φθάσουν καὶ στὴ Μασσαλία, ἀπὸ δόπου μὲ ἄλλους ἀγωγούς θὰ δώσουν «παρῶν» στὴ Ρηγανία καὶ στὶς ἄλλες εὐρωπαϊκὲς βάσεις μεγάλης καταναλώσεως.

Καὶ συνεχίζουμε: «Άλλη πρόσδος παρουσιάζεται στὶς μεταφορὲς ἑρωνοφόρων μὲ μεγάλα σκάφη ἐναλλασσομένης τῆς ειδικότητος τοὺς, πότε σὲ δεξαμενόπολια καὶ πότε σὲ πλοῖα ἑρωνοφόρων. Νὰ ἥταν δὲ μόνο αὐτό!...»

«Ἔχουμε καὶ τὴν συμβολὴ τῶν γεωπόνων, τῆς χημείας, τῶν νεωτέρων ἐφαρμογῶν στὴ γεωργικὴ παραγωγή, ποὺ καταφέρνει νὰ μεταβάλῃ σὲ παραγωγικὲς χώρες, ἔκεινες, ποὺ διὰ χθὲς ἀκόμα, είχαν τὸ λιμὸ ἐνδημικὸ. Τὶς χώρες, ποὺ ἀπὸ μακρινοὺς βαλασσινοὺς δρίζοντες ἀδημονοῦσαν νὰ διακρίνουν καπινὸ καὶ κατάρτι καραβιού γιὰ νὰ δώσουν κουράγιο στὰ στομάχια τῶν λαῶν τοὺς. Τρανταντὸ παραδειγμα ἡ Ἐλλάδα. Οὔτε τριῶν μηνῶν στάρι δὲν τῆς ἔξασθαίσε ὡς χθὲς ἡ φτωχὴ της γῆ. Σήμερα, ἀναζητούμε ἀγοραστές γιὰ τὰ πλεονάσματά μας. Βαμδάκι δὲν εἶχαμε ἀρκετὸ οὔτε γιὰ μιὰ κουναρίστρα. Σήμερα λέμε πῶς εἴμαστε μιὰ ἀπὸ τὶς παραγωγικὲς χώρες τοῦ είδους μὲ μεγάλες ποσοτήτες ἔξαγωγῆς. Τὰ πολλὰ σιτάρια καὶ τὰ ἄλλα δημητριακὰ τῆς Ἀργεντίνας, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Ἀμερικῆς ἀναζητοῦν τώρα πελατείο μὲ δανεισμὸ ἡ μὲ δωρεές!...»

Καὶ δημως καράδια χτίζονται μὲ ρυθμὸ ἕνευ προηγουμένου. «Ἀμιλλα φοβερή συνεχίζεται στὰ δεκαπέντε τελευταῖς χρονίαι καὶ Κύριος οἶδε πότε θὰ σταματήσῃ. Σὲ τὶ λοιπὸν θὰ ἀσχοληθῶν τὰ πολλά, μεγάλα, συγχρονισμένα σὲ εὐκόλιες καὶ ταχύτατα πλοῖα τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ;

Θὰ νόμιζε κανεὶς πῶς μὲ προσπήρη ἡ ἀπαισιοδοξία καὶ ἔτοιμαζομαι νὰ κάμω κίρυγμα ἐγκαταλείψων τὸ ναυτικὸ ἐπαγγέλματος καὶ ἀναζητήσεως ἀλλού ἀσφαλεστέρου. 'Αλλὰ κάνω τὸ ἀντίθετο. Τὴν αἰσιοδοξία ὑποστηρίζω, ἀπόλυτη, ἀντὶ τὸ πανικοῦ. Μπορεῖ νὰ ἐπαφαννεῖ οἱ εφορτώνουν τώρα στὴν Τρούμπα σιταράδικα βαπτόρια, ἀδειάζοντας μὲ μπουγέλλας τὸ φορτίο τους στὸ μώλο γιὰ νὰ παραληφθῇ ἀπὸ τετράροχα κάρα καὶ νὰ μεταφερθῇ μὲ σακκιά στοὺς μύλους τοῦ Κουμάνταρου καὶ τὸ Νικολετόπουλο. Μπορεῖ νὰ μή ντουμανίάζῃ τώρα τὸ λιμάνι ἀπὸ τὴν καρβουνόσκονη τῶν καραβιῶν, ποὺ δράζουν τὸ φορτίο τους στὸν Βασιλειάδη τὴν περιοχὴ καὶ στὸ Ξαθέριο. 'Αλλὰ τὸ λιμάνι δέχεται τώρα σ' δλες τὶς μέρες τοῦ χρόνου περιστότερα καὶ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα καράδια, εφορτώνοντα ἀντικείμενα ἄγνωστα ως χθὲς. Εφορτώνουν ἡλεκτρικὰ πλυντήρια, ἡλεκτρικά ψυγεῖα, κουζίνες, ράδια, μαγνητόφωνα. Εφορτώνουν χιλιάδες ἀντικείμενα ἀπὸ πλαστικές υλες καὶ ἀπὸ νάυλον. Εφορτώνουν αὐτοκίνητα καὶ κάθε λογῆς μηχανήματα. Εφορτώνουν ἀγάθη τῆς ζωῆς, ποὺ πρὸ δεκαετίας οὔτε τὰ ὑποφιάζομαστε διτὴ θὰ ὑπάρξουν καὶ θὰ λάδουμε τὴν ἀνάγκη τους.

Ο κόσμος τώρα θέλει νὰ χαίρεται τὴ ζωὴ του. Τὴ στέρηση καὶ τὴ λιτότητα τὴν παραμέρισε μιὰ γιὰ πάντα. Δὲν ἀγωνίζεται τώρα μὲ ἀντικειμενικὸ σκοπὸ τὸ κομπόδεμα. 'Αγοράζει τὰ πάντα, στον ἔχη καὶ δον δὲν ἔχη. Τὸ γνωμικὸ «φασούλι τὸ φασούλι» πέρασε στὰ ἀξήτητα. 'Η μόδα «μὲ δόσεις» μεσουρανεὶ σ' δλο τὸν κόσμο καὶ δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ κλείσῃ τὶς σελίδες τῶν δευτεριών της. Τὸ δὲ «φασούλι τὸ φασούλι» ἐπεται τῶν προμηθειῶν, μεταβαλλόμενο σὲ ἔξοφλητικὲς δόσεις. Τὴν καλὴ ζωὴ δλο τὴ θέλουμε καὶ δλο τὴν ἐπιζητοῦμε πάντοτε. Γιατὶ δχι; Διὸ φορές θὰ ξέσουμε; Κάθε στιγμὴ ποὺ ἐπουλώνουμε κάποια ἀνάγκη, η ποὺ παρακάμπτουμε μιὰ ἀνάγκη, δέκα ἄλλες ἀνάγκες μας προβάλλουν ἐπιτακτικές. Καὶ σπεύδουμε μὲ κάθε τρόπο νὰ τὶς ίκανοποιοῦμε. Μπορεῖ τὰ οἰκονομικά μας ἀποθέματα νὰ μή μᾶς ἔξασφαλιζουν ἐπάρκεια γιὰ δεύτερη ἡ τρίτο μῆνα. Τούτο, δημως, μᾶς πικράνει λιγώτερο ἀπὸ τὸ διτὶ δὲν καταφέραμε ἀκόμα νὰ ἀποκτήσουμε ιδιόκτητο αὐτοκίνητο γιὰ τὶς κινήσεις μας.

Ο κόσμος ἀποζητᾷ τώρα κατανάλωση, δημως ἡ φύσις ἀποζητᾷ τὴ φθορά. Θέλουμε τὴ συγχρηματάσταση τῶν πάντων πρὶν τὸ ἀξιώση ή ἀχρήστευση τους. Δὲν ἀφίνουμε τὰ ρούχα μας νὰ παραπλήσσουν Δὲν ἀφίνουμε τὰ ἐπιπλά μας νὰ μείνουν πίσω ἀπὸ τὴ μόδα.

Λίγοι τώρα μένουν ποτὶστοι τὸν διάνειρο τοῦ πλούτου. Οἱ συντριπτικὰ περισσότεροι ἐπιζητοῦν τὴν καλὴ ζωὴ. Τὸ δὲ «εχεὶ ὁ θεός» γιὰ τὴν αύριο, ἔπαιψε νὰ είναι ἔνας εύσεβης πόδος. «Ἐγινε δικαίωμα. «Ἐγινε πιστή. 'Η επιστήμη καὶ ἡ τέχνη, ἐργάζονται γιὰ δλούς τώρα. «Ωστε, κάθε χρόνος θὰ είναι καλύτερος καὶ εύκολότερος ἀπὸ τὸν προηγούμενο. Μᾶς τὸ διδάσκει ἀδιάφευστα ἡ ἐποχὴ μας, ἄν τῆς ἀφιερέσουμε τῶν πολέμων τὶς ἀσχημίες.

«Ωστε, τὰ πλωτὰ μεταφορικὰ μέσα, ἔχουν μέγα σκοπὸ νὰ ἐπιτελοῦν πάντοτε. «Οσα καράδια μᾶς φαίνονται τώρα πολλά, σὲ λίγα χρόνια δὲν θὰ μᾶς ἐπαρκοῦν. Θὰ αὐξάνονται, θὰ πληθύνονται, θὰ μεγαλώνουν σὲ δγκους καὶ θὰ συγχρονίζονται σὲ μεγαλύτερες ταχύτητες. 'Αλλά... «Υπάρχει καὶ τὸ ἀδυσώπητο «ἄλλα». 'Η σωφροσύνη καὶ ἡ προσοχὴ ἔξακολουθοῦν νὰ χρειάζονται. Ποτὲ δὲν θὰ πάψουν νὰ χρειάζονται. Νὰ μή μᾶς προσπαίρουν ἀδάσμεις αἰσιοδοξίες καὶ μᾶς στρώχουν, σὲ προδασίματα βλαβερά. 'Η βαρεία γούνα ριγμένη στὴν πλάτη μας στὴν καρδιά τοῦ καλοκαιριού, στρεψία καὶ ἄγχος θὰ μᾶς φέρῃ. Σὰν ἀραδιάσουμε πολλὰ παιδιά, πρὶν δούμε πῶς θὰ τὰ στεγάσουμε, ἀδιέξοδο θὰ μᾶς δημιουργήσῃ. Οἱ ἀπογοητεύσεις ἀπὸ τέτοιες δουλιμίες είναι διωδήποτε δυσάρεστες καὶ ἀδικαιολόγητες ιστορίες μᾶς παρουσιάζουν.

Αὐτὰ τὰ λέμε γιὰ τὴν ἐπιχείρηση. Γιὰ τὸν διοπταλιστή, δχι γιὰ τὸν ἐργατή. 'Η ἐπιχείρηση είναι σωστὴ χαρτοπαιξία. 'Άλλοι μόνο της ἄν προχωρῇ ἀπρόσεκτα καὶ χωρὶς ὑπολογισμοὺς θετικούς, δίχως ἀτοῦ στὴν πρέφα της, δίχως πιστινὴ στὴν κοτύνα της. Τὰ χρονικὰ δρια μᾶς καταστροφῆς είναι τρομακτικὰ δυσανάλογα ἀπὸ κείνα τὸ ἀγώνα δημητριούργιας. Γιατὶ τότε τὸ μεγάλο κύμα τοῦ ναυαγίου δρια μέσα στὰ ίδια τὰ γραφεῖα μὲ τὰ γνωστὰ ἀποτελέσματα. Φυσικὰ ἡ καταστροφὴ ἐπέρχεται στὰ ἄτομα. «Οχι στὴν ύλικη περιονία. Αὐτή ἀπλὰ μετατοπίζεται καὶ γίνεται κτήμα δσω είχαν μαλὸ νὰ μῆντον τὸ φανάρι τους χωρὶς λάδι, βαθίζοντας τούμα - τούμα, μὲ μόνο διάνειρον καὶ προποτική κάποιο «ΜΠΟΥΜ» στὴν ιδιοτροπία τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς ἡ κάποιο «ΜΠΑΜ» στὶς σχέσεις τῶν λαῶν. Καὶ δταν κανένας ἀπὸ αὐτὰ δὲν πραγματοποιεῖται, τότε τὸ φάσμα μᾶς κρίσεως φθάνει ταχύτατα.

Μεγάλος καράδια, λοιπόν, ταχύτατα, συγχρονισμένα καὶ σὲ ἀριθμὸ πολλά. «Υστερα στρίμωγμα τῶν μεταφορῶν στὸ ἐλάχιστο μὲ χρησιμοποιητὴ τῶν ἀγώνων καὶ ἀλλών ἐπινοίσων. Καὶ τέλος ἀγώνας γιὰ τὴν ἐπάρκεια κάθε χώρας μὲ ἀποφυγὴ εἰσαγωγῶν. «Υστερα μεμφιμοιρία, κρίσης, μέτρα σκληρὰ καὶ ἀδικα σὲ πλάτες ἀνεύθυνες.

Τὸ σημεῖο, ποὺ τὸ δίδει τὸ δικαίωμα δομίλιας είναι τοῦτο: 'Η ἔξοδος δλων τῶν ναυτιλιῶν καὶ ἡ μανία τῶν ναυπηγήσεων, συντροφεύεται καὶ ἀπὸ τὴν ἐξόγκωση τοῦ ἐμψύχου, λεγομένου, ύλικου. Τὸν πλαταποτισμὸ τῶν ναυτικῶν. «Οσοι κατηχούμενοι προσέλθετε.

Τὸ πάμπολλοι δρμοὶ καὶ πάμπολλα ἀραβοδόλια γιὰ νὰ δέχονται τὰ παροπλιζόμενα καράδια στὴν ἐκάστοτε διάφευση τῶν ΜΠΟΥΜ καὶ τῶν ΜΠΑΜ.

Δὲν νομίζω, δημως, οὔτε βλέπω καμμιὰ δυνατότητα στὸ νοικούρεμα τῶν χιλιάδων καὶ χιλιάδων ναυτικῶν στὶς περιστάσεις αὐτές, δσο παροδικὲς καὶ δσο σύντομες καὶ ἀν είναι. «Ἐπαναλαμβάνω δὲ δὲ τώρα οἱ ἀνθρωποὶ δὲν ἀντιμετωπίζουν μοιρολατρικὰ τὴ ζωὴ τους. Διαφορετικὰ ἔξαγγέλματα σὲ ἀνεμίζουν στὴν ἀτμόσφαιρα. Πιστεύουν στὸ δικαίωμα νὰ ζοῦν. «Αρα καὶ τὸ ἀξιώνων. Τίποτε δὲ δὲν είναι ίκανο νὰ τοὺς μεταβάλῃ αὐτὴ τὴν πίστη καὶ νὰ τοὺς κάνῃ νὰ ὑπομένουν καταιγίδες γιὰ τὶς δποτείς δὲν εύθυνονται. Χρέος έχουμε νὰ προεξασφαλίσωμε τὸ νοικούρεμα τῶν ἀνέργων μας, ἀφού αύτοὶ διὰ τὴν ἀνέργιαν τῶν δὲν εύθυνονται.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΑΓΟΡΑΖΟΜΕΝ



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΑ ΕΙΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ
ΑΠΟΣΤΕΙΛΑΤΕ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑ

NEAR EAST STAMP Co.

41 CENTRAL PARK WEST
NEW YORK 23, N.Y.

Η ΑΕΡΟΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ Γ.Ε.Α. ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Πώς λειτουργεί το «Κέντρον Συντονισμού 'Ερευνών και Διασώσεως». — 'Αεροπλάνα, αεροναυαγοσωστικά σκάφη και έλικοπτερον είς διαρκή έτοιμότητα διὰ τὴν διάσωσιν ναυαγών. — "Ένα σωτήριον και άθροιδον έργον.

Είναι μεγάλαι αἱ ύπηρεσίαι τὰς ὅποιας παρέχει διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τὴν ἐν γένει ἐπιβλαστίαιν ἀρωγῆν, ἡ 'Αεροναυαγοσωστική 'Υπηρεσία τοῦ Γενικοῦ 'Αεροπορίας, διὰ τοῦ Κέντρου Συντονισμοῦ 'Ερευνών καὶ Διασώσεως, τοῦ ιδρυθέντος καὶ λειτουργούντος ἐπίτυχῶς, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1953. Μὲ ίκανὸν ἀριθμὸν ἀεροναυαγοσωστικῶν μέσων, ἔμπειρον καὶ ἔξειδικευμένον προσωπικὸν καὶ πρὸ παντὸς μὲ ὑψηλὴν συναίσθησιν εὐθύνης τοῦ ἀνθρωπιστικοῦ του ἔργου, ἔχει ἔξειλιχθή εἰς τὴν μόνην ἀποτελεσματικῶν δρῶσαν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ταξιδεύοντων εἰς τὸν ἔθνικὸν θαλασσινὸν χώρων. Θά ήσαν πολὺ περισσότερα τὰ θύματα τῶν ναυαγών, τὰ ὅποια ἔχουν ἐπισυμδῆ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὴν χώραν μας, ἀνευ τῆς ἀμέσου καὶ δραστικῆς ἐπεμβάσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ μέσου διὰ τὴν διάσωσιν τῶν ναυαγών. 'Εάν μάλιστα ὑπῆρχε καὶ παραλληλος ὄργανισμὸς βοηθείας παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Ναυτιλίας, διαθέτων τὰ ἀναγκαῖα ἀπὸ θαλάσσης ναυαγοσωστικά μέσα καὶ ἔαν αἱ δυνατότητες τῆς ἀπὸ ἀρρέος ἐρεύνης καὶ διασώσεως δὲν περιαρίζοντο κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτός, θά είχον ἀλλαγὴν σύνθησιν τὰ παρ' ἡμῖν πολύνεκρα ναυτικὰ ἀτυχήματα. 'Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ἡ περίπτωσις τῆς ἀποτελεσματικῆς ἐπεμβάσεως τῆς 'Αεροναυαγοσωστικῆς 'Υπηρεσίας κατὰ τὸ ναυάγιον τοῦ μότοροπτι 'Φλώραπα τὴν 13ην Φεβρουαρίου 1959, παρὰ τὸ Λαύριον. Λόγῳ τῆς ἀπικρατούσης σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς οὐδὲν ἔκ τῶν προσδραμόντων πλοίων ἡδυνήθη νὰ προσεγγίσῃ τὸ βυθιζόμενον σκάφος, προκειμένου νὰ παραλάβῃ τοὺς 22 ἀνδρας τοῦ πληρώματος του. 'Η διάσωσίς των κατέστη πρὸς στιγμὴν ἀδύνατος. 'Η αὐτανδρος ἀπάλειπε τοὺς σκάφους προεσφόλειτο, διὰ τὸν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Γ.Ε.Α., τὸ ὅποιον μετὰ ἀπὸ ἐπιμόνους, ἐπεδειξίους δόσον καὶ τολμηράς προσπαθείας τοῦ πληρώματος του, ἐπέτυχε νὰ ἀνασύρῃ ἕνα - ἕνα τοὺς ἀνδρας τοῦ βυθιζόμενου σκάφους καὶ ἀσφαλῶς νὰ τοὺς μεταφέρῃ εἰς τὸ Λαύριον.

Πάντως, ἡ ἀπίτυχια μιᾶς ἐπιχειρήσεως ἐρεύνης καὶ διασώσεως, ὡς τονίζει ὁ διοικητής τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς, ἔχαρτάται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, ἔκ τῆς ἐγκαίρου κινητοποίησεως τῶν ἀεροναυαγοσωστικῶν μέσων, ἥτις ἔχαρτάται πάλιν, ἔκ τῆς ἐγκαίρου εἰδοποίησεως τοῦ Κέντρου Συντονισμοῦ 'Ερευνών καὶ Διασώσεως. Τὰ πλεῖστα ἔκ τῶν ναυαγησάντων μέχρι τοῦδε σκαφῶν εἰς τὴν περιοχὴν εὐθύνης τῆς 'Ελλαδος, τονίζει ὁ ἴδιος, ἡσαν μικρὰ σκάφη, τὰ ὅποια δὲν διέθετον ἀσύρματον διὰ νὰ ἐκπέμψουν ἀμέσως τὸ σῆμα κινδύνου καὶ οὕτω ἡ ἀπώλεια τῶν διεπιστώθη μετὰ ἀπὸ πολλὰς ὥρας ἡ μετὰ ἀπὸ πολλὰς ἡμέρας. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς ἡ παρέμβασις τῶν ἀεροναυαγοσωστικῶν μέσων, δὲν δύναται νὰ ἔχῃ οὐδέν, βεβαίως, ἀποτέλεσμα.

Τὸ Κέντρον Συντονισμοῦ 'Ερευνής καὶ Διασώσεως (Κ.Σ.Ε.Δ.) τοῦ Γ.Ε.Α., 1δρύθη, ὡς προανεφέρθη, τὸ 1953, μὲ σκοπὸν τὴν παροχὴν βοηθείας εἰς δέροσκάφη ἀφ' ἐνός καὶ εἰς πλοῖα ἀφ' ἐτέρου ναυαγούντα ἐντὸς τῶν καθαρισμένων διὰ διεθνοῦς συμφωνίας (ICAO) περιοχῶν εὐθύνης τῆς 'Ελλάδος. 'Η μονάς αὐτῆς ἐδρεύουσα εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τοῦ 'Ελληνικοῦ, διαθέτει τὰ ἀκόλουθα μέσα διασώσεως ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀσκεῖ ἐπιχειρησιακόν, ὡς λέγεται, ἔλεγχον:

α) Τρία ἀεροσκάφη τύπου Ντακότα, ἀνὰ ἓν εἰς τὰ ἀεροδρόμια 'Ελευσίνος, Λαρίσης καὶ Σούδας.

β) Πέντε ναυαγοσωστικά πλοιάρια εἰς Πειραιά, Κατάκωλον, 'Ανδρον, Κασάνδραν καὶ Ναύσταθμον.

γ) "Ἐν ἐλικόπτερον εἰς τὸ ἀεροδρόμιον 'Ελευσίνος.

δ) Τὰ ἀναγκαῖα τηλεπικοινωνιακά μέσα ἐπαφῆς μετὰ τῶν ἀνωτέρω μέσων καὶ τῶν μονάδων, εἰς τὰς ὅποιας ἀνήκουν ταῦτα διοικητικῶς.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ μέσα ταῦτα ἀποτελοῦν τὸν κατὰ θάλασσαν καὶ ἀέρα στόλον ἀρωγῆς τοῦ Κ.Σ.Ε.Δ., δοτὶς τελεῖ πάντοτε εἰς πλήρη ἐτοιμότητα. Δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν δέκα λεπτά μετὰ τὴν εἰδοποίησιν περὶ ἐπισυμβάντος ναυαγίου εἰς τὸν ἔλληνικὸν θαλάσσιον χώρον. Πέραν δῆμως τῶν μέσων αὐτῶν, τὸ Κ.Σ.Ε.Δ. εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ἄλλας ἀεροπλάνα καὶ ἐλικόπτερα τῶν διαφόρων μονάδων τῆς Βασιλικῆς 'Αεροπορίας. Οὕτω ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του μίαν ἀπεριόριστον ἐφεδρείαν ἀεροναυαγοσωστικῶν μέσων.

Ἡ ύπηρεσία αὐτή, τῆς ὅποιας ἡ διοίκησις ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὸν υπουργανὸν κ. I. Μαυρανώνεκην, είναι ἐπηνδρωμένη μὲ εἰδικευμένους κατώτερον προσωπικόν, ἀποτελούμενον ἀπὸ υπαξιωματικούς καὶ ὄπλιτας τῆς 'Αεροπορίας, χειριζομένους τὰ τηλεπικοινωνιακά μέσα καὶ ἀπὸ

ἀξιωματικούς ἐπιχειρήσεως, οἱ ὅποιοι χάρις εἰς τὴν εἰδικήν ἐκπαίδευσίν των καὶ τὴν πειραν τὴν ὅποιαν ἔχουν ἀποκτήσει, δύνανται νὰ ἀσαλαμβάνουν καὶ νὰ φέρουν ἐπιτυχῶς εἰς πέρας, οἰανδήποτε καὶ τὴν διακολωτέραν ἐπιχειρήσειν ἔρευνης καὶ διασώσεως.

• • •
Ο συνήθης τρόπος δράσεως τοῦ Κ.Σ.Ε.Δ. τὸν ὅποιον βασικῶς χαρακτηρίζει τὴν ταχεῖα καὶ ἀμέσως ἐνέργεια, δύνανται νὰ συνοψισθῇ διὰ τῶν ἀκολούθων:

Εύθυνς ὡς εἰδοποιηθῆ ἡ ἔδρα τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τοῦ 'Ελληνικοῦ, ὅτι κινδυνεύει ἔν σκάφος, ἀμέσως αὐτῆς συνεγείρει τὰ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ἀτυχήματος σταθμεύοντα μέσα, ἐνῷ παραλλήλως ζητεῖ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν σχετικὴν ἔρευναν πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν πλοίων, μέσω τοῦ ΓΕΝ καὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἀναλογικά τῆς φύσεως καὶ τῆς θέσεως τοῦ ἀτυχήματος, ὡς καὶ τῶν κρατουσῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Τὰ κινητοποιούμενα ἀεροσκάφη, λόγῳ τῆς ταχύτητος των, καταφθάνουν πρώτα εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου, εὐθὺς δὲ ὡς ἐντοπίσουν τούτον, προδιάνουν εἰς τὴν ρίψιν σωσιδίων λέμβων ἢ ἄλλων σωστικῶν μέσων. Δευτέρα καὶ ἀμέσως ἐπακολουθούσα σφάσις τῆς τοιαύτης ἀπὸ ἀρωγῆς, εἶναι ἡ ἀφίξει τοῦ ἐλικοπτέρου, τὸ ὅποιον καταλλήλως ὀδηγούμενον ὑπὸ τῶν ἄλλων ἀεροσκάφων, ἐπιδίδεται εἰς τὴν περισυλλογὴν τῶν ναυαγών καὶ τὴν μεταφοράν των εἰς ἔγγυς εύρισκόμενον πλοίον ἢ εἰς τὴν ξηράν.

Ἐξυπακούεται, δῆτα τὸ ἀντιτέρω σχέδιον ἐπιχειρήσεως ἔχει πλήρη ἐφαρμογὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ημέρας. Τὸ σκότος δυσχεραίνει κατὰ κανόνα ὅχι μόνον τὴν ἐπέμβασιν τοῦ ἐλικοπτέρου, ἀλλὰ περιορίζει καὶ τὰς δυνατότητας ἐρεύνης τῶν ἀεροπλάνων, ἐκτός εἴας ἐπικρατῆ αἰθρία καὶ σεληνόφωρα.

Κυρία προϋπόθεσις τῆς τοιαύτης ἀμέσου κινητοποιήσεως τῶν ἀεροναυαγοσωστικῶν μέσων είναι ἡ ἔγκαιρος εἰδοποίησις τοῦ Κ.Σ.Ε.Δ., ἥτις ἐπιτυγχάνεται μόνον κατόπιν στενῆς συνεργασίας μετά τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ εἰδικώτερον μετά τοῦ Τμήματος 'Ασφαλείας τῆς Ναυσιπλοΐας. 'Οσαύτως ἡ διεύρυνσις τῆς σωστικῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τῆς συμμετοχῆς καὶ τῶν παραπλεόντων τὴν περιοχὴν τοῦ ἀτυχήματος ἐμπορικῶν πλοίων, καθίσταται δυνατόν μόνον διὰ τῆς τοιαύτης συνεργασίας μετά τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἡ ὅποια, ὡς δηλούται ἀρμοδίως, ἔχει φάσει ὡδη εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν ἐπίπεδον.

Ἡδη τὸ Γ.Ε.Α., μελετᾷ τὰς ὑπαρχουσάς δυνατότητας διὰ τὴν περαιτέρω ἐνίσχυσιν τοῦ Κ.Σ.Ε.Δ. εἰς ἀεροναυαγοσωστικά μέσα, εἰς τρόπον ὃστε ἡ ἐτοιμότης αὐτοῦ πρὸς παροχὴν βοηθείας νὰ είναι πάντοτε ἀνάλογος μὲ τὴν αὐξάνουσαν κινητήν τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας. 'Αντιμετωπίζεται συγκεκριμένως τὸ ἐνδέχομενον τῆς σταθμεύσεως καὶ ἄλλων ἀεροσκαφῶν ὡς καὶ ἐλικοπτέρων εἰς τὰ πλέον κατάλληλα ἀεροδρόμια τῆς χώρας, ὃστε νὰ είναι ταχύτερα ἡ προσπέλασις αὐτῶν πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν τοῦ ἐλληνικοῦ θαλασσίου καὶ ἐναερίου χώρου εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

ΕΙΣ ΤΗΝ GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ 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	
NORDENHÄM	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

DIAMANTIS LEMOS LTD

SHIPBROKERS

57/60 Aldgate High Street

LONDON E.C. 3

TEL: DIALEMCO LONDON

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ 131.000 ΤΟΝΝΩΝ!

Την 10ην Ιουλίου 1962 πρόκειται νά καθελκυσθῇ εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα τοῦ Sasebo τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, ἀνήκον εἰς τὴν ιαπωνικὴν ἑταῖριαν πετρελαίων Ἰντεμίτου καὶ ἐν τῶν μεγαλύτερων πλοίων, οἰουδῆποτε τύπου, ποὺ ἐναυπηγήθησάν ποτε εἰς τὸν κόσμον.

Ἡ πλοιοκτήτηρια ἑταῖρια παρήγειλε δύο τοιάυτα ὑπερδεξαμενόπλοια, ἔκαστον τῶν ὅποιών ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ ἐκτελῇ ἑτησίως 8½ ταξίδια μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῶν διύλιστηρίων, τῆς Τόκιουποιαὶ καὶ Chiba, ἰδιοκτησίας τῶν πλοιοκτητῶν. Θά μεταφέρουν 8.400.000 βαρέλια ἀκατέργαστον πετρελαίου, μὲ κόστος κατὰ 30% μικρότερον, παρὰ ἔαν ἔχρησιμοποιούντο διὰ τὴν σύντην μεταφορᾶν δεξαμενόπλοια τῶν 46.000 τόννων. Σημειωτέον ὅτι οἱ ἀνωτέρω ὑπολογισμοὶ βασίζονται ἐκ τῆς πείρας, ἥν ἡ ἀνωτέρω ἑταῖρια ἀπέκτησεν ἀπὸ τὴν διαχείρισιν κολοσσιαίων δεξαμενοπλοίων, δοθέντος ὅτι τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια τοῦ κόσμου, ὡς τὰ «Γιούνιβερς Δάφνη» καὶ «Γιούνιβερς Ἀπόλλων», 107.000 τόννων ί.ν. ἔκαστον, ὡς καὶ τὸ «Γιούνιβερς Ἀντιμιράλ», 85.500 τόννων, εἶναι χρονοναυλωμένα ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεώς των ἀπὸ τὴν Ἰντεμίτου.

Τὸ μέγεθος αὐτὸν τὸν 131.000 τόννων θεωρεῖται πρὸς τὸ πλοῦτον τὸ μεγαλύτερον διὰ σκάφος πετρελαιοφόρον, ποὺ δύναται νά ἔργασθῇ ὑπὸ ἀσφαλεῖται συνθήκας μὲ τὰς σημερινὰς ἔγκαταστάσεις ὑποδοχῆς πλοίων. Τὸ σκάφος θὰ εἴναι μονελίκον καὶ θὰ κινήται ἀπὸ ἀμοστροβίλους 28.000 ἵππων, κατασκευῆς τῆς Ishikawajima - Hattima, τῆς μητρὸς - ἑταῖριας τῶν ναυπηγῶν.

Ἄξιοσημειώτων εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δὲν πρόκειται νά ἐποπτεύσουν τὴν κατασκευῆς τῶν γιγαντιάων αὐτῶν δεξαμενοπλοίων. Τούτους εἶναι σχετικῶς οἵτινες προσοχὴν προσφέρουν τὸ σταθμόν αὐτὸν τῆς ναυπηγικῆς ἴστοριας, κατὰ συνέπειαν δὲ καὶ ἡ κατασκευῆ τῶν ἀποτελεῖται ζήτημα ἔθνικῆς πλέον φιλοτιμίας διὰ τὴν ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, διὰ τοὺς κατασκευαστὰς ἴδιαιτέρως. Θεωρεῖται τούτο ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας ἑπαρκῆς ἔγγυότης.

Ἡ τρόπος τοῦ πρώτου τῶν δύο αὐτῶν πλοίων ἔτετη τὴν 18ηΝοεμβρίου 1961 καὶ ἡ ἔργασις προχωρεῖ συμφωνῶς πρὸς τὰς προβλέψεις, ὡστε νά μὴ ἀναδηλῷῃ ἡ δρισθεῖσα ἡμερομηνία τῆς καθελκύσεως. Τὸ πλοῦτον ναυπηγεῖται κατὰ τοὺς κανονισμούς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, θὰ στοιχίσῃ 5.022.000 στερλίνας καὶ θὰ ἔχῃ τὰ ἔξῆς χαρακτηριστικά:

Μῆκος μέγιστον	291 μέτρα	ἡ 954'	9"
Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων	276	»	> 905' 6"
Μέγιστον πλάτος	43	»	> 141' 0"
Μέγιστον βάθος κύτους ...	22,20	»	> 72' 10"
Ἐμφόρτον βύθισμα	16,50	»	> 54' 01"
Ολικὴ χωρητικότητα 73.000 κόροι.			
Κυβικὴ χωρητικότητα 185.400 κ. μέτρα.			
Υπηρεσιακὴ ταχύτης μὲ πλήρη φόρτον 16,25 μίλια.			
Πλήρωμα 59 συνολικῶν ἄνθρων.			

Ἡ κυρία μηχανὴ θ' ἀποτελῆται ἀπὸ ἀμοστροβίλους, cross - compound, μὲ διπλοῦς μειωτήρας, μεγίστης συνεχοῦς ἀπόδοσεως 28.000 ἵππων εἰς τὰς 105 στροφάς (ταχύτης 16,75 μίλια) καὶ ὑπηρεσιακῆς συνεχοῦς ἀπόδοσεως 25.500 ἵππων εἰς τὰς 101,5 στροφάς (ταχύτης 16,25 μίλια).

Οἱ ἀπόμοι θὰ παρέχεται ἀπὸ τρεῖς ὑδραυλωτοὺς λέθητας Foster - Wheeler, κατασκευῆς δύοις τῶν ναυπηγῶν, ἡ δὲ κατανάλωσις ὑπολογίζεται εἰς 143 τόννους μαζούτ, ἀνὰ 24ωρον ὑπὸ συνήθεις συνθῆκας πλοῦ.

Ἡ ἡλεκτρικὴ ἔγκαταστασίας θὰ ἀποτελῆται ἀπὸ δύο στροβιλοκινήτους γεννητρίας, ἐναλασσομένου ρεύματος τριῶν φάσεων, 60 κύκλων, 450 βόλτ, παρεχούσης ἔκαστης 1.450 κιλοβάτταν ἀνὰ δρα.

Ἐπειδὴ τὸ πλοῦτον ναυπηγεῖται ἐντὸς μονίου δεξαμενῆς, αἱ μηχαναῖ, οἱ λέθητες καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα θὰ τοποθετηθοῦν πρὸ τῆς καθελκύσεως. Ἡ ἐλίξ εἶναι πεντάπτερος. Λέγεται ὅτι εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ποὺ διάμετρον 7,40 μέτρων, βάρος 35,75 τόννων καὶ κατασκευάζεται ἐκ κράμματος ἀλουμινίου, νίκελ καὶ όρειχαλκού εἰς τὰ ἐν Ναγκασάκι ἔργοστάσια τῆς Μιτσούμπιτσι.

Ἡ αὐτοματοποίησις κυριαρχεῖ εἰς τὸ μηχανοστάσιον: Αἱ ἀντλίαι υδροσυλλεκτῶν θὰ ἐργάζωνται αὐτομάτως, βοηθεία συστήματος ἐπηρεαζούμενον ἐτοῖς τοῦ στάθμου τοῦ ἐν αὐτοῖς ὑδάτος. Ἡ πίεσις ἀτμοῦ τῶν γεννητριῶν θὰ ρυμίζεται αὐτομάτως δι' εἰδικῆς βαθλίδος. Αὐτόματος θὰ εἶναι ἡ τροφοδότησις δι' ὕδατος τῶν λεθητῶν, αὐτόματος ἡ ρύθμισις τῆς καυσεως, αὐτομάτως διὰ πεπισμένου ἀέρος θὰ ρυμίζεται ἡ πίεσις εἰς τὰ ἐπιστόμια τῶν προφυσίων τῆς κινητηρίου μηχανῆς. Ὁλα θὰ ἐλέγχωνται ἀπὸ τὸν κεντρικὸν σταθμὸν χειρισμῶν τῆς μηχανῆς.

Τὰ ἄλλα βοηθητικὰ μηχανήματα, ὡς αἱ ἀντλίαι κυκλοφορίας, τρο-

φοδοτικὰ ἀντλίαι καυσίμου, ἀντλίαι ψυγείων κλπ. θὰ ἐλέγχωνται ἐπίσης αὐτομάτως, ἐτοῖς τοῦ σταθμοῦ χειρισμῶν, τοῦ ὅποιου ὁ ἐνδικτικὸς πίνακας θὰ παρέχῃ τὰς ἐνδείξεις λειτουργίας, τὰς θερμοκρασίας, τὰς πιέσεις, τὴν ροήν κλπ., δῶλων τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων.

Τὸ πλοῦτον ἔχει μακρὸν πρόστεγον, μεσόστεγον καὶ ἐπίστεγον, ἀντὶ ὅμως τῆς συνήθους διαμήκους ὑποδιαιρέσεως εἰς κεντρικὴν καὶ δύο σειράς πλευρικῶν δεξαμενῶν, τὸ πλοῦτον θὰ φέρῃ τρία διαμήκη διαφράγματα καὶ ἐπομένως τέσσαρας κατὰ πλάτος δεξαμενάς. Ἐκάστη τῶν δύο ἑστωτερικῶν σειρῶν δεξαμενῶν θ' ἀποτελῆται ἀπὸ 13 κεντρικὰς δεξαμενάς, ἔκαστη δὲ τῶν δύο ἑστωτερικῶν σειρῶν θ' ἀποτελῆται ἀπὸ 7 πλευρικὰς δεξαμενάς καὶ ἐπομένως τὸ σύνολον τῶν δεξαμενῶν φορτίου θ' ἀνέρχεται εἰς 40. Ἐκάστη κεντρικὴ δεξαμενή, πλὴν τῆς υπέρ, ἀφίμον 13 τοιάντων κατασκευής.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δυναμικῶν ἐπιδράσεων τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν ἐν προνευστασιμῷ, ἀπεδείχθη πειραματικῶς ὅτι ἡ ἐγκατάστασις ἀνασχετικῶν ἔγκαρσιών διαφραγμάτων εἰς τὸ μέσον τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν, τοποθετουμένων περίπου εἰς τὸ 30% τοῦ υψοῦς ἀνωθεν τοῦ πυθμένος, ἔχει μῆκος 15 μέτρων καὶ ἔκαστη τῶν πλευρικῶν πλήρωμας 30 μέτρων.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δυναμικῶν ἐπιδράσεων τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν ἐν προνευστασιμῷ, ἀπεδείχθη πειραματικῶς ὅτι ἡ ἐγκατάστασις ἀνασχετικῶν ἔγκαρσιών διαφραγμάτων εἰς τὸ μέσον τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν, τοποθετουμένων περίπου εἰς τὸ 30% τοῦ υψοῦς ἀνωθεν τοῦ πυθμένος, ἔχει μῆκος 30 μέτρων.

Πρὸς ἀντίδιπλον τῆς καθαρότητας τῶν κοινωμάτων τοῦ πλούτου, διότι ἡ ἀντοχὴ τοῦ σκάφους ἔχεισθαι πλήρως ἐπί τῆς εἰδικῆς ἐπεξεργασίας τοῦ χάλυβος (gride e, normalized), ἔχρησιμοποιήθη δὲ ἐλάτος χάλυψ 44 χιλιοστῶν διὰ τὰς σειράς ζωστήρος καὶ ὑδρορρόης, 38 χιλιοστῶν διὰ τὸν πυθμένα καὶ μεταξὺ 24,5 καὶ 38 χιλιοστῶν διὰ τὰς σειράς τοῦ σκάφους. Ἐφ' ἔκαστης πλευρᾶς θὰ ὑπάρχουν ὅκτὼ καρφωταὶ ραφαὶ, ἔκαστη ἐκ τριῶν σειρῶν κοινωματίων (καρφιά), διαμέτρου 32 χιλιοστῶν. Διαπρούσης τῆς καρφώσεως ἔχεισθαι πλήρωμας σχετικῶς σταθερό θερμοκρασία τῶν κοινωμάτων πρὸ τῆς τοποθετηθεως αὐτῶν εἰς τὴν θέσιν των, κατὰ δὲ τὴν σφυρλάτησιν ἀμφότεραι αἱ ἄκραι αὐτῶν καθίστανται σκληρότεραι κάπως, ὥστε νὰ ἔχασφαλίζεται τελεία πλήρωμας τοῦ χώρου τῆς ὑπῆρχε τοῦ κοινωμάτου. Θὰ χρησιμοποιηθοῦν 11.500 ἐν συνόλῳ κοινωμάτια, βάρους 100 περίπου τόννων.

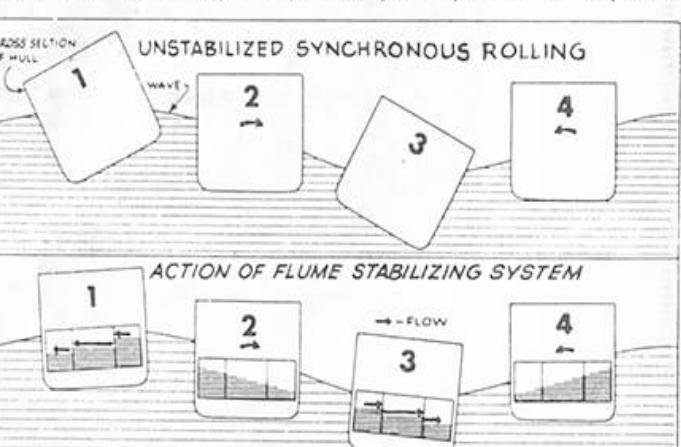
Πρὸς ἀποφυγὴν τῆς διαβρώσεως ὅλης τοῦ σκάφους ἔπειτα φύσεις τοῦ πλούτου, διότι τὸ σκάφος εἶναι ἀπελευθερωτόν μὲ Diinet - Cote.

Προβλέπονται τέσσαρα συστήματα συληνώσεων φορτίου, διαμέτρου, διὰ μὲν τὴν κυρίων σαλήνων τὸν 16 ίντσών, διὰ δὲ τὰς διακλαδώσεις 10 ίντσών. Τὸ κύριον ἀντλιοστάσιον θὰ εἴναι μεταξὺ μηχανοστάσιου καὶ πρυμναίων δεξαμενῶν φορτίου, τὸ δὲ βοηθητικὸν πρόραθεν τῆς πρώτης δεξαμενῆς. Ἐπειδὴ αἱ ἀπὸ ξηρᾶς ἔγκαταστάσεις τῶν διυλιστηρῶν δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν ταχύτερων ρυθμῶν ἐκφορτώσεως, τὸ πλοῦτον θὰ ἔχῃ 4 ἀντλίαις φορτίου, δρίζοντάς κεντρόφυγας, ἀπόδοσεως 1.640 κυβικῶν μέτρων τὴν ὥραν ἔκαστη.

“Ολα τὰ διαμερίσματα ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος θὰ διαθέτουν κλιματισμόν. Ὁ ἔξοπλισμὸς τοῦ καταστρώματος διὰ τὴν πρόσδεσιν τοῦ πλούτου θὰ περιλαμβάνει τρία ἐν συνδιλφίῳ βαρούλκα ἀγύκρων καὶ 8 βαρούλκα μὲ αὐτόματον ἐλεγχον ἐντάσεως. Τὸ σύστημα πυρκαϊδίου θὰ περιλαμβάνῃ ἔγκαταστάσεις ὑδάτος, ἀτμοῦ, ἀφροῦ καὶ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακοῦ, δὲ εἰς τὴν τηλεπικοινωνιακὸν ὑλικὸν καὶ εἰς ναυτιλιακὰ ὄργανα καὶ συσκευάς ἔξοπλισμός τοῦ πλούτου θὰ περιλαμβάνῃ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ ἔξελιξεως.

ΤΟ ΑΝΤΙΔΙΑΤΟΧΙΣΤΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ FLUME ΤΟΥ ΥΚ «ΟΛΥΜΠΙΑ»

Τὴν 28ην Μαρτίου 1962 ἐγένετο εἰς τὴν ὀλλαγικὴν δεξαμενὴν προτύπων πλοίων τοῦ Wageningen πειραματικὴ ἐπίδειξις τῆς ἀποτελεσματικότητος τῶν ἀντιδιατοχιστικῶν δεξαμενῶν Flume, ἔχρησιμοποιήθη δὲ κατὰ τὴν ἐπίδειξιν αὐτὴν τὸ ἔκ δύλου πρότυπον τοῦ ὑπερωκε-



Διαγραμματικὴ παράστασις τοῦ βαθμοῦ κλιμαντισμοῦ μὲ τὴν ἀντιδιατοχιστικὴν συσκευὴν ἐκτὸς λειτουργίας καὶ ὑπὸ λειτουργίαν.

νίου «ΟΛΥΜΠΙΑ», ὑπὸ κλιμακα 1:48, αὐτοδιυνάμως κινούμενον διὰ τῶν δύο ἐλίκων του καὶ αὐτοδιευθυνόμενον διὰ τοῦ πηδαλίου του, μέσω ηλεκτρονικῆς τηλεκατευθυνσεως.

Τὸ σύστημα Flume ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἐπινόησιν τοῦ κ. John J. McMullen, ναυπηγόν, μηχανολόγου καὶ ηλεκτρολόγου εἰς τὸ Ναυτικὸν τῶν Η.Π.Α. Παραπτεῖς τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας ιδρυσε τὴν ὁμάδυμον ἑταῖριαν ναυτικῶν ἐμπειρογνομόνων, ἡ ὅποια καὶ ἐτελειοτοίρησε τὴν ἐν λόγῳ ἐνδιαφέρουσαν ἐφεύρεσιν ἀντιδιατοχιστικῶν δεξαμενῶν, διὰ τῶν ὅποιών ἔχουν ηδη ἐφοδιασθῇ, ἀπὸ τοῦ 1957 μέχρι σήμερον

N. S. SIMBOURAS
CONSULTING ENGINEER & MARINE SURVEYOR
MARINE BUILDING
AKTI MIAOULI & I. SKOUZE STREET
PIRAEUS

TELEPHONE:
470.359

TELEGRAMS:
STAMSIM - PIRAEUS

24 πλοία, μεταξύ των δύοιών και το «ΟΛΥΜΠΙΑ».

Η κατασκευή τού συστήματος Flume βασίζεται έπι της άρχης ότι διά της έξασφαλίσεως σοδαράς τινος διαφοράς φάσεως(*) μεταξύ της ένεργειας του έν δεξαμενή υδατος και της περιόδου διατοιχίσεως του πλοίου, είναι δυνατή ή μειωσις της διατοιχίσεως, αφ' ένος μέν λόγω της διαφοράς βάρους του υδατος που εύρισκεται έκαστοτε εἰς έκάστην των δύο πλευρικών δεξαμενών και αφ' έτερου έκ της δυνάμεως άντιδράσεως, της δημιουργούμενής έτοι του υδατος, καθώς αυτό διέρχεται διά της στενής διόδου, της συνδεόμενης τάς δύο δεξαμενών.

Ο συντελεστής ένισχύσεως διατοιχισμού (Roll amplification factor), ή γωνία διατοιχίσεως του πλοίου, με όλους λόγους, διαιρουμένη διά της γωνίας άνδρου του κύματος (slope of the wave) εἰς τὰ διά των δεξαμενών αύτών έφωδιασμένα πλοία πίπτει, από της συνήθους τιμῆς συντελεστού 10 εἰς κάτω τού 3. Καὶ λέγομεν ότι έχομεν συντελεστήν ένισχύσεως διατοιχισμού 10, θταν έν πλοίον κλίνη κατά 10° διά γωνίαν άνδρου κύματος 10, ένω διά την αύτην γωνίαν κύματος έχομεν μὲ τοὺς άντιδιατοιχιστάς γωνίαν μόνον 30° ή και μικρότεραν.

Διεπιστώθη κατά την πειραματικήν έπιδειξιν, διή ή εἰς τὸν διατοιχισμὸν ἀντίδρασις τού πλοίου μὲ τοὺς άντιδιατοιχιστάς ἐν λειτουργίᾳ ήτο ἀπόλυτως σταθερά εἰς δλας τὰς συχνότητας, ἐνῷ τὸ μὴ ἔχον ἀντιδιατοιχιστάς πλοίον ἔχει τὴν μεγαλυτέραν γωνίαν διατοιχισμοῦ εἰς τὴν λεγομένην φυσικήν συχνότητα (resonant frequency), ητο τὴν συχνότητα εἰς τὸν ισόχρονον διατοιχισμὸν τού πλοίου. Διεπιστώθη ἐπίσης διή εἰς τὸ μήκος κύματος, τὸ ἀντιστοιχὸν εἰς τὴν φυσικὴν αὐτὴν συχνότητα, ἐνῷ ή ἀντίδρασις τού ἔχοντος ἀντιδιατοιχιστάς πλοίου ήτο σταθερός ή αὐτή, ή τὸ μὴ ἔχοντος ἀντιδιατοιχιστάς πλοίου ἔτεινε νά αὔξῃ (ήτοι τὸ πλοίον νά διατοιχίζεται κάπως ολιγώτερον) δταν ηύξαντο ή ταχύτης αύτού, πρᾶγμα φυσικόν, ἄλλως τε.

Παρατηρεῖται ἐκ τῶν ἀνώτερων διή, ἐνῷ ή ἐπί τοῖς ἑκατὸν διαφορὰ μεταξύ σταθεροποιημένου (πλοίον μὲ ἀντιδιατοιχιστάς) και μὴ σταθεροποιημένου (πλοίον ἀνευ ἀντιδιατοιχιστῶν) διατοιχισμοῦ ἐλαττούται, σὺν τῇ αὔξῃ τῆς ταχύτητος, δὲν ἐλαττούται, λόγω αὔξησεως τού σταθεροποιημένου διατοιχισμοῦ, ἄλλα μᾶλλον λόγω ἐλαττώσεως τού μὴ

(*) Διαφορὰν φάσεως όνομάζομεν τὴν εἰδικὴν κατάστασιν ἐνὸς συνεχῶς μεταβαλλομένου και περιοδικοῦ φαινομένου εἰς δοθείσαν στιγμήν.

σταθεροποιημένου διατοιχισμοῦ. Αύτὸ είναι εἰς τῶν λόγων διά τοὺς διόποιους δι γράφων νομίζει διή ή ἔκφρασις τῶν ἀποτελεσμάτων τοιούτων πειραμάτων ή παραπήσεων εἰς ἐπί τοῖς ἑκατὸν ποσοστά μειώσεως τού διατοιχισμοῦ δόηγει εἰς ἐσφαλμένας ἐντυπώσεις, ιδίως διά τὴν ύπο πλήρη ταχύτητος τού πλοίου κατάστασιν.

Οπωσδήποτε, τὸ συμπέρασμα είναι διή διατοιχισμὸς είναι σχετικῶς σταθερός ἀνεξαρτήτως τῆς συχνότητος τού πλοίου και τῆς ταχύτητος αύτού.

Ἐκ πρώτης δψεως οι ἀντιδιατοιχισταὶ Flume δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ως δμοιοι μὲ τοὺς ἀντιδιατοιχιστάς Fralm, ὑπάρχουν δμως πολλαὶ διαφοραὶ, τόσον τεχνικῆς φύσεως, δσον και ἀπό ἀπόψεως διατάξεως τού συστήματος. Η κυριωτέρα διαφορά είναι, διή τὸ σύστημα Fralm ἔχει τὴν τάσιν νὰ μὴ σταθεροποιητὸ τὸ πλοίον εἰς τὰς μὴ φυσικὰς συχνότητας διότι, ως διατοιχιστάς τῶν δύο συτημάτων, τὸ σύστημα Fralm χαρακτηρίζεται ἀπό δύο μέγιστα μὴ φυσικῶν συχνοτήτων, ἐνῷ τὸ σύστημα Flume είναι ούτω σχεδιασμένον, δστε νὰ ἔξουδετερώνη τὰ δύο αύτὰ μέγιστα και νὰ φέρη τὸ σημείον τομῆς μεταξύ σταθεροποιημένου και μὴ σταθεροποιημένου διατοιχισμοῦ ἔξω παντὸς δρίου συχνοτήτων πού είναι δυνατὸν νὰ συναντήσῃ ἐν πλοίον.

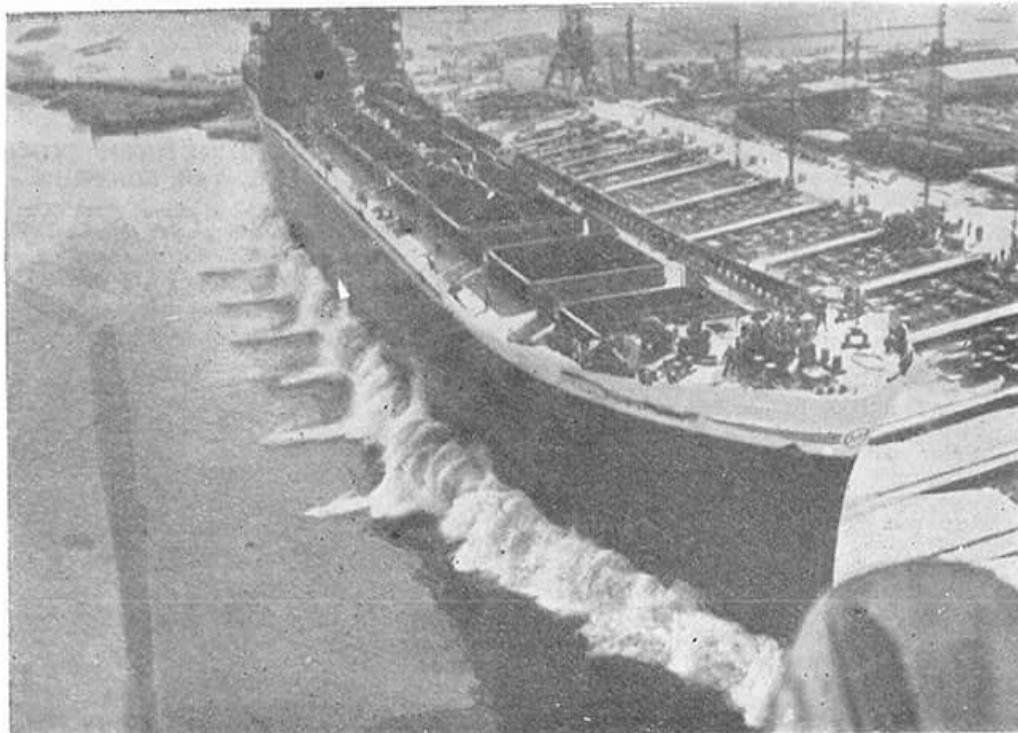
ΧΑΡΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΤΑΝΚΕΡΣ

Η γνωστή δλλανδική ἔταιρία καυσίμων P.A.M., ἀνήκουσα εἰς τὸ γνωστὸν συγκρότημα ἐπιχειρήσεων τῆς Coal Trading Association, ἔξεδωσε τὸν πρώτον εἰς τὸν κόσμον χάρτην ἐγκαταστάσεων ξηρᾶς, εἰς τὰς διόποιας είναι δυνατὸς δι καθαρισμὸς πετρελαιοδεξαμενῶν πλοίων και διαχωρισμὸς διά πετρελαίου ρυπανθέντος υδατος — δστε αφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἔξυπερετοῦται τὰ πλοία και αφ' ἔτερου νὰ ἀποφεύγεται ή ρύπανσις τού θαλασσίου υδατος και τῶν ἀκτῶν.

Ἀντίτυπα τού χάρτου αύτοῦ ἀπεστάλησαν εἰς δλους τοὺς γνωστοὺς ἐφοπλιστάς και ναυτικοὺς πράκτορας ως και εἰς δλους τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς διεθνούς διασκέψεως διά τὴν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης, ή δποίας προσφάτως συνεκλήθη ἀπό τὴν I.M.C.O.

Η πρωτοδουλία αύτη τῆς P.A.M. μεγάλως ἔξετιμήθη, τόσον ἀπό τοὺς συνέδρους τῆς ἀνωτέρω διασκέψεως, δσον και ἀπό τὸν διεθνή ναυτικὸν κόσμον.

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

Η ΠΛΗΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΚΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΤΟΥ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΟΥ

ΠΛΗΡΗΣ Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Τό ύπουργειον Ναυτιλίας ἔκοινοποίησεν ἐγκύλιον «περὶ τῶν εἰδικῶν προσόντων τῶν ὑποψήφιών πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἰκανότητος ραδιοτηλεγραφητοῦ».

Γνωστοποιεῖται δι' αὐτῆς ὅτι ἡ εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ὑπὸ ἀριθ. 10 Φεβρουαρίου τοῦ 1961 πράξεως τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλου, ἔκδοθεισα ὑπὸ ἀριθ. 2917)20.2.62 ἀπόφασις «περὶ τῶν εἰδικῶν προσόντων τῶν ὑποψήφιών πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἰκανότητος ραδιοτηλεγραφητοῦ, τοῦ παρὰ τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων παρεχομένου δικαιώματος ἔργασίας ἐπὶ πλοίων καὶ τρόπου χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμων τῶν διὰ τὴν εἰδικότητα ραδιοτηλεγραφητοῦ προοριζομένων ναυτικῶν», ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Διὰ τῆς ὡς ἀνα ἀποφάσεως ἐπέρχονται αἱ κατωτέρω ἀναφέρομεναι τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις εἰς τὰ μέχρι σήμερον ισχύοντα, καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὸν κλάδον τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν:

1. Διὰ τῆς διατάξεως τῆς παραγρ. 1 τοῦ ἀρθρου 1 προβλέπεται ὅτι ἡ διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως ἀπαιτουμένη θαλασσία ὑπηρεσία παραμένει ὡς καὶ πρότερον τριετής, μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως. Θεσπίζεται οὐχ ἡποὺ ἀπαραίτητας ὡς εἰδικὸν προσόν διὰ τὴν εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τούτου συμμετοχήν, τὸ ἀπολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς. Κατ' ἀκολουθίαν καὶ βάσει τῆς προϊσχυσάσης νομιθεσίας καὶ τῆς κοινοποιουμένης ἀποφάσεως δικαιωθέντες ἡ δικαιοθεόμενοι ἔξαιρετικὰ διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως, χωρὶς νὰ κέκτηνται ἀπολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς, ἀποστρέφονται ἔφεξης τοῦ δικαιώματος συμμετοχῆς εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος α' τάξεως.

2. Διὰ τῆς διατάξεως τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθρου 1 τῆς ἀποφάσεως, μεταβάλλεται ὡσισιδῶς τὸ μέχρι σήμερον ισχύσαν καθεστῶς ὡς πρὸς τὴν προέλευσιν τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν. Οὕτω, συμφώνων πρὸς τὸ ἀρθρον 6 τοῦ Κωδικοποιημένου Ν. Διατάγματος 2689)1958, διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως ἀπότελο, πλὴν τῆς ἐπιτυχοῦ εἰς ἔξετάσεις δοκιμασίας καὶ τοῦ ἀπολυτήριου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς, δίπλωμα ἀνεγνωρισμένης, κατὰ τὰς περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως διατάξεις, Σχολῆς ραδιοτηλεγραφητῶν, τετράμηνος πρακτικής ἔξασκησις εἰς σταθμὸν ἀσυρμάτου δημοσίας χρήσεως ἔραδάς ἢ πλοίων καὶ 24μηνος ὑπηρεσίας ἐπὶ μηχανοκινήτων πλοίων ὑπὸ εἰδικότητα ναυτικήν ἢ δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ ἢ καὶ οἰκονομικοῦ. Ἐφεξῆς ἡ προέλευσις τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν β' τάξεως θὰ βασίζεται ἐπὶ τῶν ἀποφοίτων τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ἀσυρματιστῶν E.N., οἵτινες μετὰ συμπλήρωσιν ἔχαμην διατάξεις ὑπηρεσίας ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ θά δικαιούνται διπλώματος β' τάξεως ἄνευ ἔξετάσεων.

Ἡ ὡς ἀνα ριζικῇ μεταβολῇ ἔκριθη σκόπιμος διότι: α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀποφοίτων ἀνεγνωρισμένων ίδιωτικῶν σχολῶν ραδιοτηλεγραφητῶν E.N. οἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖς ἐπὶ προσῆλθον εἰς ἔξετάσεις, ἐμφανίζεται ἔξαιρετικὰ περιωρισμένος καὶ δύναται νὰ καλύπτεται διὰ τῶν κατ'. ἔτος ἀποφοίτουντων ἐκ τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ἀσυρματιστῶν E.N. μαθητῶν.

β) Ἡ ὑπὸ τῶν ίδιωτικῶν σχολῶν ραδιοτηλεγραφητῶν παρεχομένη ἐκπαίδευσις, δὲν ἀντοποιεῖται εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς σημερινῆς ἔξελίξεως τῆς ραδιοτηλεγραφίας καὶ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων, δι' ὃν τὰ σύγχρονα πλοία εἶναι ἔφωδιασμένα.

γ) Διὰ τοῦ ἔδαφος γ' τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθρου 2 παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τοὺς ἔκ τῶν ἀποφοίτων τῶν σχολῶν τούτων, κατόχους γενικοῦ πτυχίου χειριστοῦ ἀσυρμάτου, μὲ ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς, νὰ προσέρχωνται εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως, μετὰ συμπλήρωσιν ἐτησίας θαλασσίας ὑπηρεσίας καὶ,

δ) Μετὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ὑφισταμένων νῦν σημαντικῶν κειών εἰς τὸν κλάδον τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν E.N., ἡτὶς Ὀλπίζεται ὅτι συντόμως θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῶν παρεχομένων μεταβατικῶν διὰ τοῦ ἀρθρου 3 τῆς ἀποφάσεως διευκολύνσεων, δι' ἀνάλογου πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας προκαθορισμοῦ τῶν εἰσακτέων εἰς τὴν Δημοσίαν Σχολὴν Ἀσυρματιστῶν E.N. μαθητῶν, θ' ἀποφευχθῆ ὁ πληνωρισμός εἰς τὸν κλάδον τούτου, δι' ὃν περιωρισμέναι καὶ ισάριθμοι σχεδόν πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διατίθενται θέσεις.

3. Διὰ τῶν ἐν ἀριθμῷ 2 τῆς ἀποφάσεως εἰδικῶν διατάξεων ὄριζονται τὰ προσόντα ἀπαίτουνται πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' ἢ β' τάξεως, μετὰ ἡ ἄνευ ἔξετάσεων, τῶν ἐκ τῶν τάξεων τοῦ B. Ναυτικοῦ, Ἐλληνικῆς Βασιλικῆς Αεροπορίας καὶ Λιμενικοῦ Σώματος προερχομένων ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν, ὡς καὶ τῶν βάσει τῶν διατάξεων N.D. 2625)1953 κατόχων γενικοῦ πτυχίου χειριστοῦ ἀσυρμάτου.

Α' Σημειούται ἐνταῦθα ὅτι ὡς πρὸς τοὺς ἔκ τῶν B. Ναυτικοῦ προερχομένους ἀξιωματικούς καὶ ὑπαξιωματικούς, ἐπέρχονται αἱ κάτωθι μεταβολαὶ ἐν σχέσει πρὸς τὴν προϊσχυσάσαν ιομοθεσίαν.

α) Διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως ἄνευ ἔξετάσεων ἐδικαίωντο μόνον οἱ ἀπομακρυνόμενοι ἀξιωματικοί πληρωμάτων εἰδικότητος τηλεγραφητοῦ, ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐτέρας προϋποθέσεως, ἐνῷ νῦν τοῦ διπλώματος δικαιούνται καὶ οἱ ἀρχικελευσταὶ, ἐφ' ὃσον διμοσία ἀμφοτεροὶ κέκτηνται ἔξαετη συνολική ὑπηρεσίαν ὑπαξιωματικοῦ τηλεγραφητοῦ, ἐξ ἡς διετῇ τούλαχιστον ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐνέργεια ραδιοτηλεγραφικῶν σταθμῶν πλοίων B. Ναυτικοῦ ἢ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

β) Ἡ διὰ τὴν ἄνευ ἔξετάσεων ἀπόκτησις διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως ὑπὸ ἀπομακρυνομένων κελευστῶν ἀπαίτουμένη πρότερον πενταετῆς ὑπηρεσία τηλεγραφητοῦ ἐν τῷ B. Ναυτικῷ μετὰ τὴν ἐκ τῆς ραδιοτηλεγραφητοῦ σχολῆς ἀποφοίτησίν των, αὐξάνεται εἰς ἔξαετη ὑπηρεσίαν ὑπαξιωματικού τηλεγραφητοῦ, ἐνῷ ἡ ἔξ ἐνὸς καὶ ημίσεος ἔτους θαλασσία ὑπηρεσία εἴτε πλοίων B. Ναυτικοῦ ἐν ἐνέργειᾳ αὐξάνεται καὶ τροποποιεῖται εἰς διετῇ ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐνέργεια ραδιοτηλεγραφικῶν σταθμῶν πλοίων B. Ναυτικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

γ) Τὸ παρεχόμενον πρότερον εἰς ἀπομακρυνομένους κελευστάς δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως, δεον κατὰ τὰς βασικὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 1 τῆς ἀποφάσεως, νὰ κέκτηνται τριετή μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος β' τάξεως ἀποφασίσασαν ιομοθεσίαν ὑπαξιωματικοῦ τηλεγραφητοῦ.

δ) Τὸ εἰς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως ἄνευ ἔξετάσεων δικαιώματα τῶν ἀπομακρυνομένων ὑποκελευστῶν α' καὶ β' τάξεως καταργεῖται ἀπὸ Ιησού Αινουαρίου 1963, αὐξανομένων καὶ τροποποιουμένων τῶν μέχρι σήμερον ισχύοντων προσόντων διὰ τὴν ἄνευ ἔξετάσεων ἀπονομήν αὐτοῖς διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως, ἀπὸ πέντε εἰς ἔξ ἔτη συνολικῆς ὑπηρεσίας ὑπαξιωματικοῦ τηλεγραφητοῦ.

β' Ομοίως ὡς πρὸς τοὺς ἔκ τῆς Ἐλληνικῆς Βασιλικῆς Αεροπορίας ἀπομακρυνομένους ἀξιωματικούς καὶ ὑπαξιωματικούς ἐπέρχονται αἱ

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου.

Ἐν ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΔΑΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

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

κάτωθι μεταβολαὶ ἐν σχέσει πρὸς τὴν προϊσχύουσαν νομοθεσίαν.

α) Οἱ ἀπόμακρυνόμενοι ἀξιωματικοὶ δὲν ἔδικαιοιντο διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ ἐνῷ βάσει τῶν διατάξεων τῆς κοινωνούμενῆς ἀποφάσεως δικαιοῦνται διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ α' τάξεως ὅντες ἔνεξτάσεων, ὑπὸ τὰς ἐν παραγρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 2 ἀναφερόμενας προϋποθέσεις (12ετῆς συνολική ὑπηρεσία ὑπαξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ, ἐξ ἣς διετῆς τούλαχιστον ὑπηρεσία ἐπὶ ἐν ἐνεργείᾳ σταθμῶν ἀσυρμάτου ἔδαφους ἢ ἀέρος καὶ ἔξαμνος θαλασσία ὑπηρεσία).

β) Οἱ ἀπόμακρυνόμενοι ὑπαξιωματικοὶ ἐν γένει ἔδικαιοιντο νὰ μετέχουν ἔνεξτάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' τάξεως ἐφ' ὅσον ἐκέπητο πεντετῆ ὑπηρεσίαν πρὸ τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν καὶ διετῆς τούλαχιστον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ὡς προϊστάμενοι ραδιοτηλεγραφῖκον σταθμῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ. Νῦν οἱ ἐξ ἀπόμακρυνομένων, ἀρχισμηνιαὶ καὶ ἐπισμηνιαὶ μόνον δικαιοῦνται διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' τάξεως ὅντες ἔνεξτάσεων ἐφ' ὅσον κέκτηνται τὰ ἐν τῷ προγονούμενῳ ἔδαφῳ ἀναφερόμενα διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς προσόντα.

Γ' Ὁμοίως ὡς πρὸς τοὺς ὑπηρετήσαντας εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, καθιεροῦνται τὸ πρῶτον ὅπι οἱ κεκτημένοι ἀπόλυτηρίου Δημοσίου Γυμνασίου, Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς, πτυχίου σχολῆς ραδιοτηλεγραφῆτῶν καὶ ἐποιόντας θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἐξ ἣς ἔξαμνον τούλαχιστον ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφῆτοῦ, ἀξιωματικοὶ καὶ ὑπαξιωματικοὶ λιμενικοῦ σώματος, δικαιοῦνται ὅπως μετέχουν ἔνεξτάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' τάξεως.

Δ' Τέλος καθιεροῦνται ὥσαύτως τὸ πρῶτον ὅπι οἱ κάτοχοι γενικοῦ πτυχίου ἑκδιδόμενου κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2625(1953) καὶ ἀπόλυτηρίου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς, δικαιοῦνται μετὰ συμπλήρωσιν ἐπηρεσίας θαλασσίας ὑπηρεσίας, ἐξ ἣς ἔξαμνον ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφῆτοῦ, νὰ μετέχουν ἔνεξτάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ Ε.Ν. β' τάξεως.

4. Διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 3 μεταβατικῶν διατάξεων σκοπεῖται κυρίως, ὅπως ἐπιτευχθῇ ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας ἡ διευκόλυνσις τῆς εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν σταδιοδρομίας δὲν ἔκεινων, οἵτινες, ὡς ἐκ τῆς σοδαρότητος εἰς στελέχη ραδιοτηλεγραφῆτῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ στενότητος, ὑπηρετούν στημέρον ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων, χαρὶς νὰ κέκτηνται τοῦ νομίμου ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος. Οὕτω:

Α'. Ἡ πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' τάξεως ἀπαιτούμενη διετῆς θαλασσία ὑπηρεσία διὰ τοὺς κεκτημένοις ἀπόλυτηρίου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς καὶ κατόχους διπλώματος ἀνεγνωρισμένης σχολῆς ραδιοτηλεγραφῆτῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, μειούνται εἰς ἐπηρεσίαν, ἐξ ἣς ἔξαμνον τούλαχιστον δέον νὰ ἔχῃ διαυθίη ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφῆτοῦ.

Β'. Παρέχεται τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς ἔνεξτάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' τάξεως:

α) Εἰς κεκτημένους δίπλωμα ἀνεγνωρισμένων σχολῶν ραδιοτηλεγραφῆτῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἑκδεδομένου πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναγνωρίσεώς των, ἀπόλυτηρίου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς καὶ ἐπηρεσίαν ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφῆτοῦ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν.

β) Εἰς κεκτημένους ὑπερπεντετῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφῆτοῦ, ἀνεξαρτήτως βαθμοῦ γραμματικῶν γνώσεων καὶ διπλώματος σχολῆς εἰδικεύσεως.

γ) Εἰς κεκτημένους γενικοῦ πτυχίου χειριστοῦ ἀσυρμάτου, ἀπόλυτηρίου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας Ἐμπορικῆς Σχολῆς καὶ ἔξαμνον μόνον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου ἀσυρματιστοῦ.

δ) Εἰς τοὺς ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β. Ναυτικοῦ ἀπομακρυσθέντας μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1961 διόπι οἱ ναύτας ἐθελοντὰς τηλεγραφῆτάς, τοὺς κεκτημένους πτυχίου τηλεγραφῆτον γ' τάξεως Β. Ναυτικοῦ καὶ διετῆς τούλαχιστον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐν ἐνεργείᾳ ραδιοτηλεγραφικῶν σταθμῶν πλοίων τοῦ Β. Ναυτικοῦ ἢ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀνεξαρτήτως γραμματικῶν προσόντων.

5. Διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 4 τῆς ἀποφάσεως διατάξεων, ρυθμίζονται τὰ τῆς διενεργείας τῶν ἀποφοιτηρίων ἔνεξτάσεων τῶν μαθητῶν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἀσυρματιστῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ παρέχεται αὐτοῖς τὸ διὰ τοὺς ἐκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ προερχομένους πλοιάρχους καὶ μηχανικούς, προθετόμενον ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων εὑρεγέταμα συντετημένου χρόνου ὑπηρεσίας ἐν τῷ κατωτέρῳ βαθμῷ πρὸς ἀπόκτησιν ἀνωτέρας τάξεως διπλώματος.

6. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 ρυθμίζουν τὸ δικαίωμα τῆς ἐπὶ πλοίων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπηρεσίας τῶν κατόχων διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' καὶ α' τάξεως. Οὕτω οἱ κάτοχοι διπλώματος ραδιοτηλεγραφῆτοῦ β' τάξεως δινανται νὰ ὑπηρετοῦν ὡς ὑποτεταγμένοι ραδιοτηλεγραφῆται ἐπὶ πλοίων πάσης κατηγορίας καὶ χωρητικότητος, εἴτε ὡς ὑπεύθυνοι ἀξιωματικοὶ ραδιοτηλεγραφικῶν σταθμῶν φορτηγῶν Ἐμπορικῶν πλοίων, ὀλίκης χωρητικότητος μέχρι 7.000 τόνων.

7. Τέλος διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 6 τῆς ἀποφάσεως ρυθμίζονται τὰ τού χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμων τῶν διὰ τὴν ειδικότητα τοῦ ραδιοτηλεγραφῆτοῦ προορίζομένων ναυτικῶν.

Ο 'Υπουργός
ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

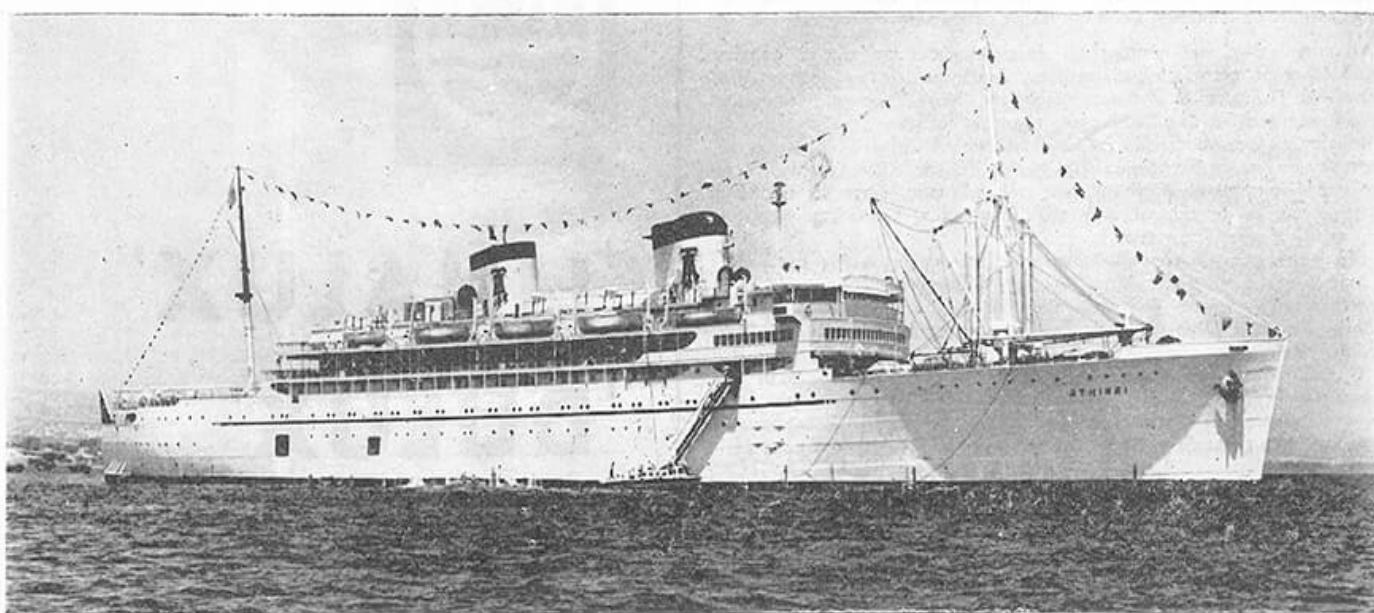
INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ



Τὸ «'Ακρόπολις», τὸ δεύτερον ύπερωκεάνιον τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου, ἀφοῦ ὑπέστη δώρισμένας διαρρυθμίσεις εἰς τὰ διαιμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν — εἰς τὴν τουριστικὴν θέσιν — ἀνέλθει πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὰ ταξίδιά του. Τουριστικὸν πλοῦν δεκοήμερον θὰ ἐκτελέσῃ ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν διὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ ἔχει πρετήση τὴν ἀνὰ 10ήμερον γραμμὴν Βενετίας — Πειραιῶς — Κύπρου — Ισραὴλ.

Τὸ «'Ακρόπολις» εἶναι ἀδελφὸν σκάφος τοῦ ἥδη ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν, «'Αθῆναι». Είναι καὶ αὐτὸν ναυπηγήσεως ἀμερικανικῆς, τοῦ 1932, ἐκτοπίσματος 17.000 τόνων καὶ ταχύτητος 20 μιλίων. Ἐχει μῆκος 508 ποδῶν, πλάτος 72, καὶ ὑψος 39 ποδῶν. Πρόκειται περὶ σκάφους κλάσεως ὑψηλῆς, ναυπηγηθέντος ὑπὸ τὸ καθεστὼν τῶν ἀμερικανῶν ἐπιχορηγήσεων, πολυτελοῦς εἰς ἐπίπλωσιν καὶ διακόσμησιν, ἀπολύτως προσηρμοσμένου εἰς τὰς κρατούσας εἰς τὴν Μεσόγειον καιρικὰς συνθῆκας, λόγῳ τοῦ ὅτι ὑπὸ τὴν πλοιοκτησίαν τῆς «Γκρέις Λάΐν» ἔχετελει καὶ τὸ «'Ακρόπολις» ταξίδια τακτικὰ εἰς τὴν Καραϊβικὴν, εἰς περιοχὴν, δηλαδή, ἀπὸ ἀπόψεως κλίματος, παραπλησίου πρὸς τὴν Μεσόγειον.

'Αλλὰ τὸ χαρακτηριστικῶτερον τὸ πλεονέκτημα καὶ τῶν δύο αὐτῶν ἀδελφῶν σκαφῶν — τοῦ «'Ακρόπολις» καὶ τοῦ «'Αθῆναι» — εἶναι ἡ ἀποιτεύτως μεγάλη ἄνεσις τοῦ χώρου εἰς τὰ καταστρώματα, τὰ κοινόχρηστα διαιμερίσματα καὶ τὰ ἴδιατέρα τῶν ἐπιβατῶν. Κατὰ μῆκος πέντε καταστρώμάτων ἐπὶ τῶν ἐπτὰ τοῦ σκάφους, διήκουν αἱ αἰθουσαι καὶ αἱ καμπίναι διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς πρώτης θέσεως, τῆς τουριστικῆς καὶ τῆς οἰκονομικῆς τουριστικῆς.

'Ἐπι τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος κείνται ἡ αἰθουσα δεξιώσεων καὶ χοροῦ, ἡ βιβλιοθήκη καὶ τὸ ὑπερπολυτελὲς εὐρυτάτων διαιστάσεων ἐστιατόριον, μὲ τὰς δύο σειρὰς μαρμαρίνων κιονοστοιχιῶν, αἴτινες καὶ προσδίδουν ἀσυνήθη δι' αἰθουσαν πλοίου μεγαλοπρέπειαν, λόγῳ καὶ τοῦ ὑψους αὐτῆς. 'Ιδιατέρων ἐντύπωσιν προκαλεῖ ἡ βαρύτιμος ἐπίπλωσις, ἡ διακόσμησις καὶ ἡ εύρυχωρία τῶν αἰθουσῶν πρώτης θέσεως καὶ τῶν διαιμερίσμάτων πολυτελείας.

'Ολαι αἱ καμπίναι τῆς Αης θέσεως, διὰ 260 ἐπιβάτας, εἶναι διαιτηταγμέναι κατ' ἀμφοτέρας τὰς πλευράς τοῦ πλοίου, μὲ μεγάλα πρὸς

τὴν θάλασσαν παράθυρα, ὅλαι εἶναι μονόκλινοι καὶ δίκλινοι, μὲ ιδιαίτερον λουτρόν, ντούς καὶ τουαλέτταν.

Δὲν ὑστερεῖ εἰς ἄνεσιν ἡ τουριστικὴ θέσις διὰ 400 ἐπιβάτας. Προσφέρονται καὶ δι' αὐτοὺς αἱ δικλινοί πλευρικαὶ καμπίναι μὲ ντούς καὶ τουαλέτταν, δύο μεγάλαι αἰθουσαὶ ἐστιατόριου, δύο σαλόνια εύρυτατα καὶ μία πρωτοφανῶν διαιστάσεων βεράντα πρὸς τὴν πρύμναν τοῦ σκάφους καὶ ἡ ιδιαίτερα πισίνα. Τὰ καταστρώματα περιπάτου μὲ μίαν ἀνοικτὴν πρύμνην πλατείαν, ἐν ὅλῃ τῇ κυριολεξίᾳ, προσφέρονται διὰ τοὺς ὄκτακοσίους ἐπιβάτας τοῦ πλοίου. Θά πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ διαιμερίσματα τῆς οἰκονομικῆς τουριστικῆς θέσεως δι' 150 ἐπιβάτας εἰς καμπίνας τρικλίνους καὶ τετρακλίνους δὲν ὑστεροῦν εἰς ἄνεσιν. Δύο ιδιαίτεραι καὶ δι' αὐτοὺς αἰθουσαὶ διατίθενται καὶ καταστρώματα περιπάτου ἐπίσης. 'Ολοι, πλούσιοι καὶ πιστοί, ἔχουν τὴν θέσιν των καὶ τὴν ἄνεσιν των ἐπὶ τοῦ μεγάλου αὐτοῦ σκάφους. Οἱ κοινόχρηστοι χώροι καὶ αἱ καμπίναι ὅλων τῶν θέσεων ἀπολαμβάνουν τοῦ συστήματος κλιματισμοῦ (air cooling).

Πολύμηνος ὑπῆρχεν ἡ ἐργασία τῶν διαιρρυθμίσεων ἐν Πειραιεῖ. 'Υπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ γνωστοῦ ναυπηγοῦ κ. Γιακουμάκη, νέα διαιμερίσματα διὰ τὴν τουριστικὴν θέσιν κατεσκευάζονται καὶ νέα καταστρώματα δι' αὐτούς ιδιαίτερα προσετέθησαν μὲ προέκτασιν πρὸς τὴν πρύμναν τῶν ύφισταμένων. Τὰ διαιμερίσματα τῆς Αης θέσεως οδεμίαν ὑπέστησαν μετατροπήν.

Μὲ τὰ δύο αὐτὰ σκάφη — λαμπρὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀποκτήματα — προέχουσαν κερδίζομεν τὴν θέσιν εἰς τὴν κίνησιν ἐπιβατῶν πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Τὸ πρὸς τὴν Ἑλλάδα τουριστικὸν ρεύμα ἔχει πρετείται καὶ συντλλαγμα εἰς ποσὰ οὐχί εύκαταφρόντα πρόκειται ἀπὸ τοὺς ναύλους ἐδῶ νὰ εἰσρεύσῃ. 'Ολίγοι ἵσσαν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσουν τὴν παραγωγικὴν διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας σημασίαν τῶν τελευταίων προστεθέντων εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας σκαφὸν. 'Αρκεῖ νὰ γνωσθῇ, ὅτι ἐδαπανήθησαν εἰς τὴν πειραικὴν ἀγορὰν κατὰ μόνην τὴν ἐφετεινὴν χειμερινὴν περίοδον εἰς μετασκευάς, διαιρρυθμίσεις καὶ ἀνεφοδισμούς ἐπιβατηγῶν μεσογειακῶν σκαφῶν ὑπὲρ τὰ τρία ἐκτομούρια δολλαρίων. 'Απὸ τοὺς εἰς συντλλαγμα ναύλους θὰ καλυφθοῦν αἱ δαπάναι αὐταί.

THE FIRST AND ONLY GREEK SHIPPING AGENCY FORMED AT EASTERN CANADA BY SHIOPWNERS.

Established 1960

Nutilus Shipping Agency Ltd.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Cables: TROJAN

Phone: VI. 9-4563-4

MONTRÉAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONIZED SERVICE IN EASTERN
CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Φορτωτική.— 'Επιφύλαξις έπ' αύτης περὶ τῆς καταστάσεως τοῦ φορτίου.— Περιεχόμενον τοιαύτης ἐπιφύλαξεως καὶ ἀνταπόκρισις αὐτοῦ πρὸς τὴν κατάστασιν τοῦ φορτίου.— Κακὴ στοιβασία τοῦ ἐμπορεύματος.— 'Απαλλαγὴ τοῦ μεταφορέως ἔὰν ή βλάβη τοῦ ἐμπορεύματος ἐπῆλθεν ἐκ πλημμελούς συσκευασίας αὐτοῦ.

Αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοκτήτου ἐν περιπτώσει καθ' ἥν τὸ φορτίον παρεδόθη πρὸς φόρτωσιν βεβλαμένον, ἐκρίθσαν εἰς πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Περιφερειακού Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης. Τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑποθέσεως εἶχον ὡς ἔξης:

Φορτίον ἐχαρτοκιβωτίων περιεχόντων πολτόν σύκων, ἐφορτώθη εἰς Πορτογαλίαν πρὸς μεταφοράν εἰς Νέαν Υόρκην. Ἐπειδὴ μερικὰ ἐκ τῶν χαρτοκιβωτίων εἶχον ἐσχισμένας τὰς πλευράς, ὥστε νὰ προβάλῃ τὸ περιεχόμενον αὐτῶν, οἱ ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐκδοθεῖσαι φορτωτικά περιέλαθον τὴν σημείωσιν:

«Τὰ χαρτοκιβώτια ἐρρυπάνθησαν ὑπὸ τοῦ περιεχομένου αὐτῶν.

Διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, λόγῳ τῆς μὴ ἀνθεκτικότητος τῆς χαρτίνης συγκολλητικῆς ταυνίας, ἥν εἶχεν προμηθεύσει ὁ παραλήπτης ἐν Νέᾳ Υόρκη, ίνα ἐπικολληθῇ εἰς τὰς ἀκμὰς τῶν χαρτοκιβωτίων, καὶ ἄλλα κιβώτια ἐσχίσθησαν.

Ο παραλήπτης, ἀποκτήσας τὰς φορτωτικάς, ἐν γνώσει κατὰ τὸν χρόνον τῆς κτίσεως, τῆς ἐπί αὐτῶν σημείωσεως, ἡγείρεν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ μεταφορέως καὶ ἐζήτησεν ἀπόζημισιν, διότι κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εὑρέθη τὸ περιεχόμενον βεβλαμένον εἰς τὰ σημεῖα, εἰς τὰ δόποια ἔξειν ἐκ τῶν κιβωτίων.

Ο παραλήπτης, ἀποκτήσας τὰς φορτωτικάς, ἐν γνώσει κατὰ τὸν χρόνον τῆς κτίσεως, τῆς ἐπί αὐτῶν σημείωσεως, ἡγείρεν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ μεταφορέως καὶ ἐζήτησεν ἀπόζημισιν, διότι κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εὑρέθη τὸ περιεχόμενον βεβλαμένον εἰς τὰ σημεῖα, εἰς τὰ δόποια ἔξειν ἐκ τῶν κιβωτίων.

Ποία ὅμως ἐπιφύλαξις, ἀναγραφομένη ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἀποστερεῖ ταύτην τῆς ὑπὲρ τοῦ παραλήπτου ἀποδεικτῆς δυνάμεως; 'Ο παραλήπτης ισχυρίσθη διτὶ ἡ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐπιφύλαξις 'ἐτα χαρτοκιβώτια ἐρρυπάνθησαν ὑπὸ τοῦ περιεχομένου αὐτῶν δὲν ἥρκει τὸν ἀποστερήση τὴν φορτωτικὴν τῆς ὑπὲρ αὐτοῦ ἀποδεικτῆς δυνάμεως, διότι ἡ ἐν λόγῳ ἐπιφύλαξις δὲν περιέγραφεν ἐπακριβῶς τὴν κατάστασιν τῶν χαρτοκιβωτίων (περιεχόμενον προβάλλει ἐκ τῶν ἐσχισμένων ἐνώσεων τῶν κιβωτίων).

Τὸν ισχυρισμὸν τούτον τοῦ παραλήπτου ἀπέρριψεν τὸ Δικαστήριον. 'Εδέχθη κατ' ἀρχῆν διτὶ ἡ φορτωτικὴ δύναται νὰ χρησιμεύῃ ὡς ἀποδεικτὸν μέσον ὑπὲρ τοῦ παραλήπτου, διάσκις ἡ κατάστασις τοῦ φορτίου εἶναι ἀσχετὸς πρὸς τὴν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐπιφύλαξιν, ἀλλ' ἔκρινεν διτὶ δὲν συνέτρεχεν ἐν προκειμένῳ τοιαύτη περιπτώσις. 'Ἐφ' δοσον ὡς αὐτὸς διὰ τὸ παραλήπτης παρεδέχθη ἡτο ἀπίθανον νὰ διαρρέψῃ ὁ πολτός διὰ τῶν κιβωτίων, ἥτο λογικὸν νὰ ὑποπτεύῃ διτὶ ὡς ἀριθμός εἰς τὰ σχίσμια τῶν χαρτοκιβωτίων. 'Ἡ ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν σημείωσις ἀνταπεκρίνετο εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ φορτίου, ἔξι δης ἡγέρθη ἡ ἔνδικος ἀπαίτησις καὶ ἐφ' δοσον ὁ παραλήπτης δὲν προσεκόμισεν ἄλλην ἀπόδειξιν περὶ τῆς ἐν καλῇ κατάστασι παραδόσεως τοῦ φορτίου εἰς τὸν μεταφορέα, ἔδει ν' ἀπορριφθῇ ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τούτο ἀπαίτησις του.

'Ἡ δευτέρα βάσις τῆς ἀγωγῆς τοῦ παραλήπτου ἐστηρίζετο ἐπὶ τοῦ ισχυρισμοῦ, διτὶ καὶ ἄν ἀκόμη δεχθῆ τις διτὶ χαρτοκιβώτια τινὰ εἶχον ἥδη ὑποστῆ ζημίας καθ' ὃν χρόνον παρεδόθησαν εἰς τὸν μεταφορέα, ἀλλα χαρτοκιβώτια ἐβλάβησαν κατὰ τὸν πλοῦν λόγῳ κακῆς στοιβασίας, δι' ἣς ζημίας εὐθύνεται ὁ μεταφορέας.

'Αντεπεξερχόμενος κατὰ τὸν ισχυρισμὸν τούτου, ὁ μεταφορέας ισχυρίσθη διτὶ αἱ ἐν λόγῳ ζημίαι διφείλοντα εἰς πλημμελή συσκευασίαν δι' ὃν ὁ μεταφορέας δὲν ἔχει εὐθύνην κατὰ τὸν νόμον περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης. (Σημ. «Ν. X.»: Βλ. τὸ ἄρθρον 144 τοῦ 'Ελληνικοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου).

Εἰς τούτο ἀνταπήνησεν ὁ παραλήπτης, διτὶ καὶ ἄν ἀκόμη δεχθῆ τις πλημμελή συσκευασίαν, πάλιν ὁ μεταφορέας εὐθύνεται, διότι ἐτέλει ἐν γνώσει αὐτῆς καὶ ὕφειλεν νὰ καταβάλῃ ἑξιδιασμένην προσοχήν κατὰ τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ ἵνα προσδιορισθῇ ἡ εὐθύνη ἐνὸς ἐκάστου τῶν μερῶν, δέον διπως ἡ εὐθύνη τοῦ μεταφορέως διὰ τὴν καλὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, ληφθῆ ὑπ' ὅψιν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς ἐν τῷ νόμῳ περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης ἀπαλλακτικὰς διατάξεις, πρὸς τούτο δὲ δέον νὰ ἔξειται στοιβασία τοῦ φορτίου ἐν σχέσει πρὸς τὴν φύσιν τοῦ φορτίου καὶ τὸ εἰδος τῆς χρησιμοποιηθείσης σκευασίας. 'Ἔκρινεν ἐν συνεχείᾳ διτὶ ὁ φορτωτής δὲν δύναται νὰ ἐπιρρίψῃ τὸ βάρος εἰδικῆς καὶ ἐκτάκτου στοιβασίας ἐπὶ τοῦ μεταφορέως, ἀποφεύγων αὐτὸς νὰ συσκευάσῃ καταλήλως τὸ φορτίον, ἐν δὲ τῇ προκειμένῃ περιπτώσει ἐθειαθή ἐπιμελής στοιβασία αὐτῶν καὶ ἀκατάλληλος συσκευασία τοῦ φορτίου, ητίς καὶ ἐνεργεῖ ἀπαλλακτικῶς διὰ τὸν μεταφορέα, συμφώνως τῷ νόμῳ περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἀπερρίφθη καὶ ἡ δευτέρα βάσις τῆς ἀγωγῆς.



'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**

ΑΠΟ ΤΗΣ ΣΚΟΠΙΑΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ Κ. ΔΗΜ. ΧΕΛΜΗ

Συνήλθε την 14ην Απριλίου ή έτησία Τακτική Γενική Συνέλευσις των Μετόχων της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, πρὸς τὴν ὄποιαν ὁ Διοικητής τοῦ Ἰδρύματος κ. Δ. Χέλμης ἀνέγνωσε τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς Διοικήσεως κατὰ τὸ 1961. Ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Χέλμη ἀνεφέρθη γενικώτερον εἰς τὰς ἔξελίξεις τῆς διεθνοῦς καὶ τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, εἰς τὰς διαγραφομένους προοπτικὰς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, καθὼς καὶ εἰς τὰ ληπτέα μέτρα πρὸς ἐπίτευξιν τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Χώρας. Ὁ κ. Χέλμης διεπίστωσεν ικανοποιητικάς ἔξελίξεις τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας, εἰδικώτερον δὲ τῆς Ἑλληνικῆς, ἡ ὄποια ἐστέμειώσεις θεαματικὰς προόδους κατὰ τὸ 1961 ἀπὸ ἀπόψεως αὐξήσεως τοῦ

Ο ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Κατὰ τὸ 1961 ἡ Εθνική Τράπεζα ἔκρηματοδόπτει τὴν οἰκονομίαν (καπνεμπόριον, ἔξαγωγεις, μεταλλευτικά ἐπιχειρήσεις, βιοτεχνίαν, πλημμυροπαθεῖς κλπ.) μὲν χαμπλότοκο δάνεια 3.117 ἑκατομμύριαν δραχμῶν, πτοι διὰ τοῦ 1) 3 περὶ τῶν συνολικῶν χορηγήσεων τῷ. Ἡ σταθερότητα τοῦ ποσοῦ τῶν χαμπλότοκων χορηγήσεων κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν εἶναι ἐνδεικτικὴ τοῦ κοινωνικοῦ χαρακτήρος καὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ Ἰδρύματος.

Ἐθνικοῦ εἰσιδήματος. Ἰδιαιτέρως ἔχηρε τὸ πρωτοφανὲς ὑψος τῶν ἐπενδύσεων, κρατικῶν καὶ ιδιωτικῶν, καὶ μάλιστα μὲ διατήρησιν πλήρους νομισματικῆς σταθερότητος, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν αὐξήσιν τῶν συναλλαγματικῶν διαθεσίμων.

Τὴν σημασίαν τὴν ὄποιαν ἔχει ἡ χάραξις μακροπνόου κρατικῆς πολιτικῆς καὶ ἡ συνεπής ἐφαρμογὴ ταύτης διὰ τὴν ἐκδήλωσιν τῆς ιδιωτικῆς δραστηριότητος, ἀποδεικνύουν αἱ ἔξελίξεις εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Τὰ ἀπὸ μακροῦ ληφθέντα καὶ συνεχῶς βελτιούμενα ὑπὲρ ταύτης μέτρα ἀπέδωσαν πλουσίους καρποὺς καὶ συνετέλεσαν, ὥστε ὁ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν στόλος νὰ ἀνέλθῃ εἰς 6.400.000 κ.ο.χ. καὶ νὰ καταλάβῃ διεθνῶς τὴν ἔκτην θέσιν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1961. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶναι ὁ πρώτος παραγωγικὸς κλάδος ὁ ὄποιος ἀντεπεξῆλθεν ἐπιτυχῶς εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμόν. Ἡ ραγδαία ἄνοδός της ἀπέδειξεν, ὅτι ἡ ἐλ-

ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Κατὰ τὸ 1961 τὰ ὄποιατακά τῆς Εθνικῆς Τραπέζης ἔνιοχύθωσαν διὰ ποσοῦ 60 ἑκατομμύριων δραχμῶν, πτοι διὰ πετροπλασιασθούσαν ἐναντὶ τοῦ 1960 καὶ ἔξαπλαισθούσαν σχεδόν ἐναντὶ τοῦ 1959. Οὕτω, κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1961 τὸ σύνολον τῶν ὄποιατακῶν της ἀνέρχεται εἰς 165 ἑκατομμύρια.

ληνικὴ ἐπιχειρηματικότης καὶ τὸ Ἑλληνικὸν ἐργατικὸν δυναμικὸν δύνανται νὰ ἐπιβληθοῦν καὶ ἐκτὸς τῶν στενῶν ὄρίων τῆς Χώρας, ἀρκεῖ νὰ ἀντιμετωπισθοῦν τὰ ὑφιστάμενα προβλήματα καὶ νὰ παρασχεθοῦν τὰ ἀναγκαῖα μέσα. Ἐκ τῆς μεταπολεμικῆς ἴστορίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας δυνάμεθα νὰ ἀντλήσωμεν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν προοπτικὴν τῆς ἔξελίξεως καὶ τῶν λοιπῶν παραγωγικῶν δραστηριοτήτων.

Ομοίως ικανοποιητικὴ εἶναι ἡ ἔξελίξης τῶν καταθέσεων τῶν ναυτιλιαρχούσων, οἵτινες ἀπὸ ἐτῶν περιβάλλουν διὰ τῆς ἐμπιστοσύνης των τὸ πρώτον πιστωτικὸν ἵδρυμα τῆς Χώρας, καταθέτοντες εἰς δραχμὰς τὰς εἰς συναλλαγμα ἀποταμιεύσεις των. Ὁ ἀριθμὸς τῶν νέων λογαριασμῶν ἐντὸς τοῦ 1961 ἀνῆλθεν εἰς 4.546,

μὲ καταθέσεις 78,4 ἑκατ. δραχμῶν, τὸ δὲ συνολικὸν ὑπόλοιπον κατὰ τὴν 30ην Δεκεμβρίου 1961 ἐνεφάνιζε καταθέσεις 255,8 ἑκατ. δραχμῶν, ἡτοι αὐξήσειν κατὰ 26% περίπου.

Ἐτερος κλάδος τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας πρὸς τὸν ὄποιον ἀμέριστον στρέφει πάντοτε τὴν προσοχήν της ἡ Τράπεζα εἶναι ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Πρωτοστατοῦσα εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἐνεργοῦ ἐνισχύσεως διὰ πιστώσεων καὶ παροχῆς ὑπηρεσιῶν εἰς

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΗΣ

Ἡ μετοχὴ τῆς Εθνικῆς Τραπέζης εἰς τὸ Χρηματιστήριον Ἀθηνῶν ἐτιμάτω ἐν τέλει τοῦ 1961 δρχ. 3.170.—, ἐναντὶ δρχ. 2.235.— τοῦ 1960, δρχ. 1.155.— τοῦ 1959 καὶ δρχ. 950.— τοῦ 1958. Ηὔκηθη δηλαδὴ ἐντὸς τοῦ 1961 κατὰ 42% περίπου.

τὸν κεφαλαιώδους σημασίας κλάδον τοῦτον, αὗτη συμμετέχει ἡδη κατὰ τὸ μέγιστον μέρος εἰς τὰς ἐν γένει συναλλαγάς του. Ἐξ ἄλλου, ἡ Τράπεζα παρακολουθεῖ συστηματικῶς τὰς ἔξελίξεις καὶ μελετᾷ ἐνδελεχῶς τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα ὑποβάλλοντα τὸ ἐντεῦθεν πορίσματα καὶ τὰς ἐπὶ αὐτῶν εἰσηγήσεις της εἰς τὰς ἀρμοδίας νομισματικὰς ἀρχάς. Οὕτως, ἡ Εθνικὴ Τράπεζα ἐπέτυχε τὴν καθιέρωσιν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς αὐτοτελοῦς κλάδου δικαιουμένου εἰδικῆς πιστωτικῆς μεταχειρίσεως.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τῆς αὐξήσεως τῶν πρὸς τὴν βιομηχανίαν χορη-

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΙΣ

Ἡ Εθνικὴ Τράπεζα ἔχει εἰς δὴν τὴν Χώραν 143 Καταστήματα, 10 Πρακτορεῖα καὶ 76 Ἀνταποκρίσεις. Ἐπὶ πλέον: "Υποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Κύπρον, ιδικά της Τραπεζικὰ Ἰδρύματα εἰς Νέαν Ύόρκην, Γιοχάνεσμπουργκ καὶ Κέιν Τάουν, ιδρύει δὲ γραφεία ἐπαφῶν εἰς Νέαν Ύόρκην, Παρισίους καὶ Βρυξέλλας.

γήσεων, ποσὸν δραχμῶν 320 ἑκατ. διετέθη εἰς μεσομακροπρόθεσμα δάνεια καὶ δραχμῶν 76 ἑκατ. πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

Ἀναφερόμενος εἰς τὴν τοποθέτησιν τῆς Ελλάδος ἔναντι τῶν διαμορφουμένων εύρυτέρων χώρων, ὁ κ. Χέλμης ὑπεγράμμισε τὴν ὄρθοτητα τῆς προτιμηθείσης συνδέσεως μὲ τὴν Κοινότητα τῶν "Ἐξ ἀντὶ τῆς ἀπ' εὐθείας ἐντάξεως εἰς αὐτήν, καὶ ἔχαρακτήρισεν ὡς ἐπαρκῆ τὸν παρεχόμενον διὰ τῆς συνδέσεως χρόνον καὶ τὰς λοιπὰς συνθήκας διὰ τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς καὶ τὴν διαμόρφωσιν τῆς νέας νοοτροπίας. Τὸ ἐν ἐφαρμογῇ πρόγραμμα ἀναπτύξεως καὶ ἡ ἐγκαινιασθείσα νέα οἰκονομικὴ πολι-

ΑΥΞΗΣΙΣ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ

Ἐντὸς τοῦ 1961 τὸ σύνολον τῶν πάσας φύσεως εἰς δραχμάς καὶ συνάλλαγμα καταθέσεων εἰς τὴν Εθνικὴν Τράπεζαν πυξηθεῖση κατὰ 1875 ἑκατομμύρια ποὺ ἀντιστοιχούν εἰς ποσοστὸν ἀνώτερον τοῦ 70% τῆς συνολικῆς αὐξήσεως τῶν καταθέσεων εἰς δὴν τὰς Εμπορικὰς Τραπέζας.

τικὴ διὰ τῶν καθιερουμένων κινήτρων ἐπαγγίωσαν καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ διεθνῶς τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ ἀναπτύξεις τῆς Ἑλληνικῆς παραγωγῆς ἐπιδιώκεται μὲ σοβαρότητα καὶ συνέπειαν· οὕτω δὲ εἶναι βέβαιον, ὅτι ἡ ιδιωτικὴ ἐπιχειρηματικὴ πρωτοβουλία θὰ δραστηριοποιηθῇ.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Χέλμης ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην κεφαλαίων διὰ

ΜΑΓΝΗΤΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ "CEPI - COMAY," Η ΝΕΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΒΕΛΓΙΚΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑΣ ΚΑΘΑΛΑΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ ΑΝΕΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ

ΕΙΝΑΙ ΑΦΘΑΡΤΑΙ ΚΑΙ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΧΡΗΖΟΥΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ

ΟΥΔΕΝ ΕΞΟΔΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η ΠΡΟΣΩΡΙΚΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΝ ΥΔΩΡ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ

ΜΕΓΑΛΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΙΣ ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΤΑΣ ΕΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΝ ΜΕ ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΔΙ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ

GENERAL ENGINEERING OFFICE - Θ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΗΣ

ΕΜΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ 24 — ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΑ. 621-065 — ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΒΑΓΕΟ

τὴν πραγματοποίησιν τῶν τεθέντων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως οἰκονομικῶν σκοπῶν. Καὶ ναὶ μὲν ἡ προσφορὰ κεφαλαίων αὐξάνει, ἡ σχέσις ὅμως τῶν ἀποταμιεύσεων πρὸς τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα ἐξακολουθεῖ νὰ ὑστερῇ, ἐνῷ ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναπτυσσομένης κεφαλαιαγορᾶς εἶναι ὠστάτως βραδύς. 'Ως ἐκ τούτου οἱ πιστωτικοὶ ὄργανοι μοὶ θὰ ἐξακολουθήσουν νὰ ἐπωμίζωνται ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι τὸ βάρος τῆς μακροπροθέσμου χρηματοδοτήσεως. 'Ο. κ. Χέλμης ἀνήγγειλε τὴν ἀπόφασιν τῆς Διοικήσεως τοῦ 'Ιδρυμάτος περὶ αὐξήσεως τῶν κεφαλαίων τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, ὥστε καὶ ἐντεῦ-

NEOI KATASTETAI

93.379 νέοι καταθέται προσετέθησαν κατὰ τὸ 1961 εἰς τοὺς ὑψηλατέμους 419.221 κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1960, πητοὶ 512.600 καταθέται ἐμπιστεύονται τὸ ἀποταμεύμα τῶν εἰς τὴν 'Εθνικὴν Τράπεζαν.

θεν νὰ χρηματοδοτῇ ἡ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις, ἐνισχυομένης ταύτοχρόνως τῆς κεφαλαιαγορᾶς, συνάμα δὲ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην ὅπως ἡ ἀποταμίευσις τῶν δημοσίων ὄργανων διατεθῇ εἰς τὴν 'Εθνικὴν Τράπεζαν διὰ τὴν ἀσκησιν τῆς μακροπροθέσμου πίστεως. Κατὰ τὰς ἀπόφεις τοῦ Διοικητοῦ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης παρίσταται ἀνάγκη στενῆς συνεργασίας αὐτῆς μετὰ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. καὶ τοῦ Ο.Β.Α. βάσει κοινοῦ προγράμματος, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ κινητοποίησις νῦν ἀδρανούντων κεφαλαίων πρὸς κάλυ-

ψιν τῶν ηὔημένων ἀναγκῶν τῆς οἰκονομίας.

Διὰ τὴν κάλυψιν τῶν εἰς συνάλλαγμα, ἀλλὰ καὶ εἰς ἐγχώριον νόμισμα μακροπροθέσμων ἀναγκῶν τῆς βιομηχανίας, θὰ ἔπειτε νὰ ἀναζητηθοῦν κεφάλαια καὶ ἐκτὸς τῆς Χώρας, πρὸς τοῦτο δὲ ζητεῖται ἡ ἐκ μέρους τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς παροχὴ μεγαλυτέρας ἐλευθερίας δράσεως εἰς τὰς Ἐμπορικὰς Τραπέζας. 'Αναφερόμενος εἰδικῶτερον εἰς τὴν συμβολὴν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης εἰς τὴν γενικὴν προσπάθειαν νὰ ἐπισπευθῇ ἡ ἀνάπτυξις καὶ ἀναδιάρθρωσις τῆς ἐλληνικῆς παραγωγῆς, ὁ κ. Χέλμης ἐξέφρασε τὴν πεποίθησίν του διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν τεθέντων σκοπῶν. 'Ως πρὸς τὰς καταβαλλομένας ἐν προκειμένῳ προσπαθείας ἀνεκοινώθῃ ὅτι ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα:

α) 'Ιδρυει γραφεῖα ἐπαφῶν εἰς Παρισίους καὶ Νέαν 'Υόρκην.

ΣΥΝΟΛΟΝ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

'Εντὸς τοῦ 1961 ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα ἔχρηματοδότης τῶν οἰκονομιῶν μὲ 9.343 ἑκατομμύρια δραχμῶν, πητοὶ μὲ 1.563 ἑκατ. περιοδούτερα τοῦ 1960, ποὺ ἀντιπροσωπεύουν εἰς τὴν συνολικὴν αὐξοντινὴν τῶν 'Εμπορικῶν Τραπέζων ποσοστὸν ἀνάτερον τοῦ 84%.

β) 'Ηλθεν ἡδη εἰς ἐπαφὴν μὲ τὴν συσταθείσαν προσφάτως ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν τῶν Τραπέζων τῆς Ε.Ο.Κ., ἐν ὅψει τοῦ ἐνδεχομένου ἐγκαταστάσεως ἐν 'Ελλάδι τραπεζικῶν ἰδρυμάτων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς; γ) 'Αποκατέστησε διὰ τῶν ἐπισκέψεων τοῦ Διοικητοῦ τῆς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν σταθερὰς ἐπαφὰς καὶ ἔξησφάλισε τὴν πλήρη συνεργασίαν εἰς μελέτας καὶ κεφαλαιοδότησιν μὲ ἐπιχειρηματικοὺς κύκλους καὶ τραπεζικά καὶ εἰδικευμένα χρηματοδοτικά ἰδρυμάτα τῆς ἀλλοδαπῆς. 'Αποτέλεσμα τῶν προσπαθειῶν αὐτῶν ὑπῆρξεν ἡ μετὰ τοῦ οίκου Σαὶν Γκομπέν ἴδρυσις τῆς βιομηχανίας φωσφορικῶν λιπασμάτων, ἐνῷ δέκα καὶ πλέον ἐλληνικαὶ βιομηχανίαι εύρισκονται ἡδη εἰς διαπραγματεύσεις,

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

'Εντὸς τοῦ 1961 ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα ἔχρηματοδότης τῶν Βιομηχανιῶν μὲ 4.916 ἑκατομμύρια δραχμῶν, πητοὶ μὲ 945 ἑκατ. περιοδούτερα τοῦ 1960, ποὺ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 90% περίπου τῆς συνολικῆς ύφ' ὀλῶν τῶν 'Εμπορικῶν Τραπέζων αὐξοντινὴς τῆς πιστοδοτήσεως τοῦ κλάδου τούτου.

τῆ μεσολαβήσει τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, μὲ ἀντιστοίχους ἀλλοδαπάς διὰ συνεργασίαν ἐν ὅψει τῆς συνδέσεως μὲ τὴν Ε.Ο.Κ.

Εἰς τὸ ἐσωτερικόν, ἡ Τράπεζα ὠργάνωσε νέας ὑπηρεσίας μελέτης καὶ ἐρεύνης τῶν διαφόρων κλάδων τῆς βιομηχανίας, ηὗησε δὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑποκαταστημάτων τῆς καὶ ἐνίσχυσεν αὐτὰ διὰ τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν καὶ τῶν τρεχουσῶν συναλλακτικῶν ἀναγκῶν. 'Ιδιαιτέρως ὁ κ. Χέλμης ὑπεγράμμισεν ὅτι κατὰ τὴν ἀποφασιστικὴν αὐτὴν περίοδον εἰς τὴν ὁποίαν εἰσέρχεται ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία, ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα διατηρεῖ τὸν ἔθνικὸν χαρακτῆρα τῆς, οὕτω δὲ ἡ πολιτικὴ τῶν χορηγήσεων τῆς δὲν διέπεται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὴν ἐπιδίωξιν τοῦ κέρδους, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ

ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ

Τὰ καθαρὰ ἔσοδα τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ἐντὸς τοῦ 1961 ἀνῆλθον εἰς 130 περίπου ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἔναντι 49 ἑκατομμυρίων τοῦ 1960, σημειώσαντα αὐξοντινὴν 162%.

τὴν σκοπιμότητα τῆς ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας. 'Απόδειξιν τούτου ἀποτελεῖ τὸ ὅτι τὸ μέγιστον τῶν εἰδικῶν χαμηλοτόκων χορηγήσεων πρὸς τὴν οἰκονομίαν ἐνεργεῖται παρ' αὐτῆς.

'Ἐν συμπεράσματι ὁ κ. Διοικητής ἔτονισεν ὅτι ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα εἶναι ὁ πλέον ἐνδεδιγμένος φορεὺς διὰ τὴν προώθησιν καὶ τὴν καθοδήγησιν τῶν δημιουργικῶν ἐπιχειρηματικῶν πρωτοβουλιῶν. Τὰ κύρια σημεῖα τῆς ἐκθέσεως τοῦ κ. Χέλμη, ἡ ὁποία ἐνεκρίθη παμφηφεὶ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, παρατίθενται ἐν συνεχείᾳ.

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE

OF

MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE

AND

DIESEL LUBRICATING OILS.

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

AGENTS AT PIRAEUS:

PIRAEUS SUPPLY COMPANY

14a George Skouze Street - Tel. No 474.479

SOL

*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN



ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΟΙΚΟΣ "NAESS"

Λόγω — ίσως — της έπικειμένης έπιψηφίσεως και παρά της Γερουσίας τού κυρωθέντος ήδη ύπο της Βουλής νομοσχέδιου έπι τών τοποθετήσεων αμερικανικών κεφαλαίων είς τό έξωτερικό, δια τού γνωστού 'Αμερικανο - νορβηγού έφοπλιστού κ. "Ερλιν Νάες, πρόκειται νά μεταφέρη τό σύνολον τού έταιρικού του συγκροτήματος (Νόρνες) είς τήν ήδη ύψισταμένην παραφύάδα τήν έδρεύουσαν είς τάς Βερμούδας. Θά έλέγχεται ούτω από τήν «Αγγλο - αμερικαν» στόλος από φορτηγά και μπάλκ - κέρριερς 1.500.000 τόνων Δ.Δ., είς τόν όποιον θά προστεθούν και έπερα σκάφη 500.000 τ., τελούντα ύπο ναυπήγησιν ή παραγγελίαν. Ο Οίκος Νάες, ύπο ένισιαν κατάστασιν πλοιοκτησίας — ούχι όμως και σημαίας — θά είναι είς έκ τών μεγαλυτέρων τού κόσμου.

ΕΘΝΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Είς τό άπευθυνθέν τήν 5ην 'Απριλίου μήνυμά του πρός τό Κογκρέσον, δια τό πρέδερον τών 'Ηνωμ. Πολιτειών δεδαιοί, διτή ή κυβέρνησίς του πρόκειται νά έντεινη τάς προσπαθείας της, όπως πείπει τούς 'Αμερικανούς είσαγωγείς και έξαγωγείς νά χρησιμοποιούνται διά τάς φορτώσεις των τά ύπο αμερικανική σημαίαν σκάφη και τονίζει ήδη δδηγίας είς τόν ύπουργόν τού 'Εμπορίου διά τήν έξ δλοκλήρου έφαρμογήν τής ύψισταμένης νομοθεσίας, άναφορικώς μὲ τήν «προτίμησιν τής σημαίας». 'Υπέμνησεν δια τό πρέδερος, διτή κατά τό 1960 ή αμερικανική ναυτιλία μετέφερε μόνον τά 10,5% τού έξωτερικού έμπορίου τών 'Ην. Πολιτειών, ένω τά ύπο Λιβεριανή σημαίαν πλοίοι μετέφερον τά 29,3%, τά ύπο Νορβηγικήν τά 15%, τά ύπο Παναμαϊκήν τά 9,1%, τά ύπο Βρετανικήν τά 6,2% και τά ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν τά 4,9%.

'Αφ' έπερου δ. κ. Κέννεντυ άνηγγειλεν, διτή συνέστησεν έπιπτροπήν έπι τι κυβερνητική έπιπέδου, ύπο τήν προεδρείαν τού ύπουργού τής 'Εργασίας κ. 'Αρθουρ Γκόλδμπεργκ, διά νά μελέτηση αυτή τά προβλήματα «προτίμησεως σημαίας» και «σημαίαν εύκολιάς». Εύθυς ώς ή έπιτροπή ύποδελλη τά πορίσματα τής μελέτης της, αυτός ούτος δια τό πρέδερος θά άπευθυνη είς τό Κογκρέσον συστάσεις έπι τού δου ναυτικού προγράμματος. 'Ο Πρόεδρος άναφέρει είς τό μήνυμά του και τήν ραγδαίαν αυξήσιν τών έπιχρηγήσεων. Πράγματι, αι έπιχρηγήσεις τακτικών γραμμών, από 49 έκατομμύρια δολλαρίων τού έτους 1950, ηγήθησαν είς 225 έκατομμύρια δολλαρίων διά τήν χρήσιν 1962 - 1963, διτή αι δαπάναι τού αμερικανικού δημοσίου διά νέα πλοία θά φθάσουν είς τό μεταπολεμικόν ρεκόρ τών 112 έκατομμυρίων δολλαρίων.

Ο ύπουργός 'Αμυνής έκληθη νά προσδιορίσῃ τήν σπουδαιότητα τού ένεργειας και τού έφεδρούν έμπορικον στόλου, άναφορικώς μὲ τάς άνάγκας τής έθνικής άσφαλείας, ένω δια τό ύπουργός 'Εμπορίου άνελασθε μίαν έμπειρατωμένην μελέτην τών άπασχολούντων τών αμερικανικών έφοπλισμάτων. Σχετικώς μὲ τήν συμμετοχήν τής αμερικανικής σημαίας είς τάς μεταφοράς τού έξωτερικού έμπορίου τής χώρας, δένον νά σημειώθη, διτή η Ναυτική Διοίκησης διά πρώτην φοράν έδημοσίευσε πρό τίνος άπογραφήν τών τελούντων μὲν ύπο ένεας σημαίας πλοίων, ύποκειμένων όμως είς τόν πραγματικόν έλεγχον τών 'Ηνωμ. Πολιτειών. 'Ο άριθμός τών έν λόγω σκαφών κατά τό 1960 άνηρχετο είς 540 (ύπολογιζομένων μόνον τών 1.000 τ. γκρός), συνολικής χωρητικότητος 12.200.000 τόνων Δ.Δ., δέν προστήγισαν μὲ έρμα δι μέρη φορτίου, ούτε μίαν φοράν είς αμερικανικού λιμένα και 123 έκ τούτων έτέλουν ύπο τήν διαχείριστον έταιριων, έλεγχομένων έν μέρει δι έξ δλοκλήρου, παρ' αμερικανικών διομηχανικών έταιριών (πετρελαίου, χάλυ-

βος, όπωρών, βωξίτου κλπ.). Τά πλοία ταῦτα μετέφεραν 63.7 έκατομμύρια τόνων έμπορευμάτων, διτή τά 23,3% τού διειθυνός έμπορίου τών 'Ηνωμ. Πολιτειών, διπέρ ανήλθεν είς 272.9 έκατομμύρια τόνων. 'Η κατανομή τών 63.7 έκατ. τόνων είχεν ώς έξης: Εισαγωγαί 49.6 έκατ. τόνων, έκ τών όποιων 29.5 έκατ. τόν. ήσαν πετρελαιοειδή και 20.1 έκατ. τ. ξηρού φορτίου. Έξαγωγαί 14.1 έκατ. τόν.

Άξια ένδιαφέροντος είναι ή συμμετοχή τής αμερικανικής σημαίας είς τό έξωτερικόν έμπορίου τών 'Ηνωμ. Πολιτειών. Συνίσταται αυτή είς έναν σύνολον 28.6 έκατομμυρίων τόνων, διπέρ αντίπροσωπεύει τά 10,5% τού έκ 272.9 έκατομμυρίων τόνων συνόλου τού έξωτερικού έμπορίου τών 'Ηνωμ. Πολιτειών. 'Η άνάλυσις αυτή δίδει τήν έξης είκόνα: 'Η συμμετοχή τού συνόλου τών ύπο αμερικανικόν έλεγχον πλοίων, τών φερόντων τήν άστεροεσσαν ή σημαίας εύκολιάς έχει ούτω: 23,3% + 10,5% = 33,8%.

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Διά τήν παροχήν ναυπηγικών έπιχρηγήσεων καταρτίζεται είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτειάς νομοσχέδιον, διά τού διποίου έπέρχονται σοδαραί οίκονομίαι είς τό προβλεπόμενον ποσόν τών 40 έκατομμυρίων δολλαρίων έτησίως. Ούτω, προκειμένου αι έταιρια τακτικών γραμμών νά παραγγείλουν σκάφη, είς αντικατάστασιν έξερχομένων, πρέπει αι παραγγείλια των νά περιλαμβάνουν σειράν έξ δμοιοτύπων πλοίων ή κατ' έλάχιστον δριών τεσσάρων. 'Ο χρόνος έπιστης τής πλήρους έκτελέσεως τού προγράμματος αντικαταστάσεως, διτης έκυμαίνετο μεταξύ 10 έως 15 έτών, άναθεωρείται ήδη, έπιταχυνόμενος, ώστε νά διευκολυνθῇ ή συγκέντρωσις έργασίας είς τά αμερικανικά ναυπηγεία. 'Η τυποποίησις τών σκαφών δέν θά άναφέρεται μόνον είς τά γενικά αυτών χαρακτηριστικά, άλλ' άκομη είς τόν έξοπλισμόν των, είς τά διαμερίσματα έπιβατών, είς τάς έγκαταστάσεις τών ψυκτικών χώρων και είς κάθε τί άφορων τήν έκμετάλλευσιν τού πλοίου. 'Ετονίζετο, πάντως, διτης ή τυποποίησις δέν πρόκειται νά άνακόψῃ τήν πρόσδοση, τήν διποίων δυνατών νά έμφανίσουν αι περαιτέρω έξελιξεις τής έπιστημής.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ "ΤΡΑΜΠΣ,"

'Η «Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσιον» φαίνεται εύνοικώς διατεθειμένη είς τό γνωστόν αιτήμα τών 'Αμερικανών έφοπλιστών «τράμπς» σκαφών. Διεθεδαίσσεν, διτης μελετάται παρ' αυτής ή δυνατότης παροχής έπιχρηγήσεως και πρός τά τράμπς φορτηγά τά μεταφέροντα φορτία χυμά. Σχετικάι λεπτομερείασι δέν άνεκοινώθησαν. Εύνότος, όμως, άπέδη ή ικανοποίησις τών ένδιαφερομένων έφοπλιστών, κατόπιν τών έν προκειμένων πολυετών τών έγκαταστάσεων τών ψυκτικών χώρων και είς τά διαμερίσματα έπιβατών, είς τάς έγκαταστάσεις τών ψυκτικών χώρων και είς κάθε τί άφορων τήν έκμετάλλευσιν τού πλοίου. 'Ετονίζετο, πάντως, διτης ή τυποποίησις δέν πρόκειται νά άνακόψῃ τήν πρόσδοση, τήν διποίων δυνατών νά έμφανίσουν αι περαιτέρω έξελιξεις τής έπιστημής.

ΤΟ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΟΝ "ΣΑΒΑΝΝΑ,"

Τό πρώτον δι' έμπορικήν έκμετάλλευσιν άτομοκίνητον πλοίον, τό «Σαβάννα», άναμενεται νά καταπλεύσῃ τόν προσεχή 'Ιούλιον είς τόν λιμένα τής Νέας Υόρκης, προκειμένου νά άναλαβῃ τό παρθενικόν του ταξιδίον. Τούς εύρωπαίκους λιμένας ιππολογίζεται, διτης θά έπισκεφθῇ περὶ τό τέλος τού έτους. Διεξάγονται ήδη αι σχετικά διαπραγματεύσεις, προκειμένου νά έπιπτρηση ό εισπλοίους του είς τούς λιμένας διαφόρων χωρών. 'Εκ τών έν λόγω συνεννοήσεων και έκ τής λήξεως τών τελικών δοκιμών τού σκαφών θά έξαρτηθῇ ή άκριδής ήμερομηνία ένάρξεως τού παρθενικού του ταξιδίου.

Τό «Σαβάννα» θά παραδοθῇ τήν Ιην Μαΐου είς τήν Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσιον, ήτης και θά έπι παραχώρηση πρός έκμετάλλευσιν είς τήν έταιρην «Σετέτης Μαρίν». 'Η ύπηρειακή τού ταχύτης, άποδιδομένη από άτμοστροβίλους δυνάμεις 22.000 ήππων, προδιέπεται 21 μιλίων, τό δε τελικόν κόστος τής ναυπηγήσεως του θά φθάσῃ τά 47 έκατομμα δολλαρίων. Διαθέτει διαμερίσματα δι' 60 έπιβάτας και χώρον 10.000 τόνων Δ.Δ. δια φορτίου.

'Αρχικώς τό «Σαβάννα» θά πλέυσῃ, μέσω τής διώρυγος Παναμά είς τό Σήατλ, όπου και θά έπιβειχθῇ τό πρώτον είς τό κοινόν, έπ' εύκαιρια τής έκει διειθυνός έκθεσεως. 'Ακολούθως θά έκτελέσῃ τόν γύρον τού Κόσμου, μὲ προσεγγίσεις είς τούς κυριωτέρους λιμένας, κατά δε τήν είσοδον τού είς τήν Μεσόγειον θά έπισκεφθῇ τήν 'Ελλάδα και τήν Ιταλίαν.

"SHIP AMERICAN"

Είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτειάς έξητηθή από τούς έφοπλιστάς δεξαμενοπλοίων ύπο τήν άστεροεσσαν ό καταρτισμός «μαύρου πίνακος» πρός άποκλεισμόν έξηκοντα — τούλαχιστον — έκ τών μεγάλων έν

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

**ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΣΑΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΝ ΕΙΣ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

τῷ Κόσμῳ πλοιοκτήτων δεξαμενοπλοίων ἐκ τῆς ἑργασίας μεταφοράς πετρελαίων ἀπό καὶ διὰ τὴν Ἀμερικήν. Τὰ σκάρη τῶν ἐγώ πλοιοκτήτων φέρουσαν σημαίας δέκα χωρῶν — τῆς Σκανδιναϊκῆς Χερσονήσου, τῆς Δυτικῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ἐγγύης Ἀνατολῆς — δὲ μαυροπίνας θά περιλάβῃ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, ἀτίνα ἀπό την Ἰουλίου 1960 ἐπραγματοποίησαν μεταφοράς ἀκαθάρτων πετρελαίων διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως. Ἡ σχετική αἴτησις, συνταχθεῖσα παρὰ τῆς ὄργανωσεως, ἦτις ἀντιπροσωπεύει 96 ναυτικάς ἔταιρισ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ὑπεβλήθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίου, τὴν «Μαριτάμη Ἀντιμιστρέστιον», καθὼς καὶ εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πετρελαίων Ἐπιτροπὴν Μελετῶν παρὰ τῷ προεδρικῷ γραφείῳ.

Οἱ ὑποβαλλόντες τὴν αἴτησιν πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως ἀνεκοίνωσε πρὸ ημερῶν, ὅτι ἡ Ἐπιτροπή, περιλαμβάνουσα ἀντιπροσώπους τῆς ναυτικῆς ἑργασίας καὶ διαχειριστῶν δεξαμενοπλοίων, συνητητήθη εἰς Οὐαστικῶν μὲ τὸν ὑψηλούργυδον τοῦ Ἐμπορίου καὶ τοὺς ἀρμόδιους τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως». Σκοπὸς τῆς συναντήσεως ἥτο ἡ συζήτησις τῆς γενομένης προτάσεως περὶ αὐξήσεως τῆς συμμετοχῆς τῶν ὑπὸ ἀμερικανικήν σημαίαν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ εἰσαγομένου εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας πετρελαίου. Ἡ ἀμερικανική ἐφοπλιστική ὄργανωσις ἐλπίζει νὰ ἔκδοθοῦν Κανονισμοί, διὰ τῶν ὅποιων θὰ διαφύλασσεται ὑπὲρ τῶν ἀνεξαρτήτων ἀμερικανῶν πλοιοκτήτων δεξαμενοπλοίων ποσοστὸν 25% ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ εἰσαγομένου εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἀκαθάρτου καὶ μὴ ἐπεξειργασμένου πετρελαίου.

Εἰς τὰς 26 σελίδας τοῦ σχετικοῦ ὑπομνήματος τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς τὰς ὅποιας παρατίθεται σειρὰ προτάσεων καὶ συστάσεων, ἐκτίθεται ἀναλυτικὴ ἡ παρακή τοῦ ἀνεξαρτήτου στόλου τῶν ἀμερικανῶν δεξαμενοπλοίων. Ἡ χορήγησης εἰς τοὺς ἀμερικανούς μεταφορεῖς 250.000 βαρελίων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐκ τῶν ἡμερησίων εἰσαγομένων 970.000 βαρελίων, θὰ ἔχῃ — κατὰ τὰς προτάσεις — ἀμελτέον ἀντίκτυπον, λόγω ὑψηλοτέρου ναύλου ἐξ 8 σέντς κατὰ βαρέλιον, ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων πετρελαίων ἀπὸ 18 μεγάλας ἔταιρισ, αἱ ὅποιαι κατέχουν τὰς δυναμικότητας τῆς εἰσαγωγῆς. Κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, τὸ κόστος ὃποτε τὴν τοιαύτην προνομιακήν συμμετοχήν τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους θὰ ἥτο 7.675.000 δολαρίων κατά ἔξημνον.

Ἐκπρόσωποι διαφόρων μεγάλων ἔταιρων πετρελαίου ἐλεγον σχετικῶς, ὅτι πρὶν σχολιασθούν αἱ συστάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, θὰ ἐπρεπε νὰ μελετηθοῦν, παρετήρουν δέ, ὅτι διάφοροι ἔταιροι πετρελαίων εἶχον ἥδη γνωρίσει τὴν ἀπόφασιν των νὰ μὴ ναυλώνουν δεξαμενόπλοια, τὰ ὅποια εἶχον ἀπασχοληθῆ ἐις μεταφορὰς σοβιετικοῦ πετρελαίου.

Ἡ ἐφοπλιστική ὄργανωσις, ἡ ζητήσασα τὸν καταρτισμὸν μαυροπίνακος, ἔδωκε ταύτοχρόνως εἰς τὴν δημοσιότητα κατάλογον — βασιζόμενον ἐπὶ δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν πληροφοριῶν — ἔξηκοντα πλοιοκτήτων, οἵτινες εἶχον ναυλώσει σκάφη των εἰς τὴν Σοβιετικήν Ἐνώσιν. Ἡ χωρητικότης τῶν ἐνεχομένων εἰς τοιαύτας μεταφορᾶς δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 1.979.958 τ., δεδομένου δὲ ὅτι πάντα σκάφος οἰουδήποτε πλοιοκτήτου, ἐργαζόμενον μετά τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, θὰ ὑπόκειται εἰς ἔγγραφην εἰς τὸν μαυροπίνακα, ἡ πρότασις στερεῖ τοῦ δικαιώματος συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν δεξαμενοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 5.698.314 τόνων.

Εἰς τὴν ἐπιχειρηματολογίαν των, οἱ ἐφοπλισταί, διὰ τὸν καταρτισμὸν μαυροπίνακος καὶ διὰ τὴν πολιτικήν τῆς προνομιακής μεταχειρίσεως, λέγουν καὶ τὰ ἔχη:

«Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ εἰσαγωγὴ πετρελαίου εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας — ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὑφισταμένου νόμου — εἶναι προνόμιον καὶ οὐχὶ δικαιώματα. Οὐδεὶς δύναται νὰ εἰσαγάγῃ σήμερον πετρελαιοειδῆ ἀνέ τὰς ἁδείας. Οἱ δροὶ ὑπὸ τοὺς ὅποιους τοιαύτης ἁδείας δύναται νὰ χορηγηθῇ, καθορίζονται ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως. Ἡ ἀπαίτησις δύνειν, καθ' ἡν, πρὸ τῆς χορηγήσεως ἁδείας εἰσαγωγῆς, ὥρισμένον ποσοστὸν μεταφέρεται δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀποτελεῖ δρον λογικόν.»

IAPONTIA

Η ΠΟΛΥΤΙΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ἡ Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία σημειώνει καὶ πάλιν ζωρόττατα ἑργαστῶν καὶ ἡ αὔξησις τῶν παραγγελιῶν τῆς ἀπό μέρους τῶν ἔξιν ἐφοπλιστῶν ἐνισχύει τὴν ἀποψιν, ὅτι παρήλθεν ἡ πενταετής δι' αὐτῆς κρίσις. Ἡ «Ἐνώσις» τῶν Ιαπωνῶν ναυπηγῶν δὲν εἶναι ἀπλῶς βεβαία,

ὅτι θὰ διατηρήσῃ ἡ Ιαπωνία τὴν ἡγετικήν ἐν τῷ Κόσμῳ θέσιν της, δοὺς ἀφορά τὰς νέας κατασκευέων. Προβλέπει ἡ «Ἐνώσις», διὰ αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερού παραγγελίας θὰ ἀνέθουν εἰς 1.04 ἑκατομ. τόνων γκρός, καὶ θὰ καλύψουν ἀξίαν 220 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἡδη, αἱ μέχρι τοῦ Φεβρουαρίου 1962 — ἔνος δεκαετίου — παραγγελίαι ἔφθασαν εἰς 926.000 τ. γκρός, ἀξίας 198 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἀποδίδεται ἡ ταχεία αὐτὴ ἀνοδος τῶν παραγγελιῶν εἰς ἐνδείξεις ἀποκαταστάσεως τῶν ἔργασιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, εἰς ὅτι ἐπίσης αἱ τιμοὶ τῶν ναυπηγήσεων — καθ' ἡ πιστεύεται — ἔφθασαν εἰς τὰ κατώτατα αὐτῶν δρισι, καθὼς καὶ εἰς τὸ διὰ σημειούται αὐξῆσης τῆς ζητήσεως πλοίων ἐκ μέρους τῆς Νοτιοανατολικῆς Ἀσίας, τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Μέσης καὶ Ἐγγύης Ἀνατολῆς. Ἡ Ιαπωνική ναυτική βιομηχανία — μία ἀπὸ τὰς πλέον προηγμένας — ἐπανειλημμένης ἀπὸ τοῦ 1956 ὑπερηκόντισε τοὺς ἐγγυτέρους ἀντιπάλους της, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν.

Κατά τὸν βρετανικὸν νηογνώμονα «Λάοδις Ρέτζιστερ» αἱ καθελκύσεις εἰς τὴν Ιαπωνίαν κατὰ τοὺς πρώτους ἐννέα μῆνας τοῦ 1961 ἀνήλθον εἰς 1.280.000 τ. γκρός, ἐπὶ συνολικῶν ἐν τῷ Κόσμῳ καθελκύσεων 5.760.000 τόνων γκρός. Κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικήν περίοδον καθειλύσθησαν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν σκάφη 900.000 τ. γκρός καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν 760.000 τ. γκρός. Κατὰ τὸν ἴδιον νηογνώμονα, τὰ καθελκύσθεντα εἰς Ιαπωνίαν πλοία 1.280.000 τ. γκρός είχον τεθῆ εἰς τὰς ἐσχάρας τὸ 1960 καὶ ἐκάλυπτον τὰ 21% τῆς ἔξ 8.360.000 τόνων γκρός παγκοσμίου παραγωγῆς.

Ἀποκαλύπτουν οἱ ἀνάτεροι ἀριθμοὶ τὴν ταχείαν καὶ δραστηρίαν ἀποκαταστασίαν τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Τὸ πρώτον χαλύβδινον σκάφος κατεσκευάσθη εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ 1890. Ἀπὸ τότε, μέχρι τέλους τοῦ 1945, ὅτε ἔληξεν ὁ πόλεμος εἰς τὸν Εἰρηνικόν, ἡ Ιαπωνία ἐναυπηγήσεις χαλύβδινα πλοῖα συνολικῆς χωρητικότηος 10.000.000 τ. γκρός. Ὁ Ιαπωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος, διστὶς πρὸ τοῦ πολέμου κατείχει δύναμιν 6,4 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἀνασυνεκροτήθη εἰς ἐπαρκῆ βαθμόν, ἀπὸ τὰς μεγάλας κατὰ τὸν πόλεμον καταστροφάς του.

Σήμερον τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἶναι εἰς θέσιν νὰ κατασκευάζουν δόλους τοὺς τόπους χαλύβδινων πλοίων πρὸς ίκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν ἀνάτερων τοῦ πολιοκτήνων. Ἡ μεταπολεμικὴ ἀποκατάστασί της τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας πρήσεις σημειούμενή — ίδια — ἀπὸ τοῦ 1950, ὅτε ἔξεδηλώθησαν καὶ αἱ προσπάθειαι εἰσαγωγῆς νέων τεχνικῶν μεθόδων καὶ μέσων ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Δύσεως, ἐν τῇ ἐπιδιώξει καλύψεως τῶν πολεμικῶν κενῶν. Τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζουν σήμερον, πέρα τῶν χαλύβδινων σκαφῶν, κυρίας καὶ βοηθητικῶν μηχανάς, καθὼς καὶ ἀλλούς ἔξπολισμούς, περιλαμβανομένων ἐφοδίων ἐρυχείων, ύφαντουργικῶν μηχανῶν, χημικῶν ἐργαλείων, βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, χαλύβδινων σκελετῶν αὐτοκινήτων καὶ ἀερoplάνων κλπ. Ἀποτελεῖ δηλαδὴ πλήρη ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ναυπηγικὰς βιομηχανίας ἀλλών χωρῶν, εἰς τὰς ὅποιας οἱ ναυπηγοὶ περιορίζονται μόνοι εἰς ναυτικὰς κατασκευές.

Εἰς τὴν ἐθνική οίκονομίαν τῆς Ιαπωνίας ἡ ναυπηγική τῆς βιομηχανίας κατέχει σηματικήν θέσιν. Μέτηποτε παραγωγήν, τῆς ὅποιας ἡ ἀξία ἀνέρχεται εἰς 1.000 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἀντιπροσωπεύει τὰ 3% τῆς ἀξίας τῆς παραγωγῆς δόλων τῶν βιομηχανῶν τῆς χώρας καὶ τὰ 12% περίπου τῆς συνολικῆς παραγωγῆς τῆς βιομηχανίας μηχανῶν. Εἰς τὸν πάνακο τῶν κυριωτέρων βιομηχανῶν, ἡ ναυπηγική καταλαμβάνει τὴν δευτέραν θέσιν, μετὰ τὴν σιδηροδρομικήν, εἰναύσικες δόλων τῶν ἀλλών.

Εἶναι ἀκόμη ἡ ναυπηγική βιομηχανία, μία ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἑξαγωγικῶν βιομηχανῶν τῆς Ιαπωνίας. Αἱ πωλήσεις τῆς εἰς τὸ ἔξωτερον καλύπτουν ἑπτάσιας 300 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Κατὰ τὴν πενταετίαν 1956 — 60 ἡ Ιαπωνία κατεσκεύασε πρὸς ἔξαγωγήν σκάφη ἀξίας 1.600 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 10% δόλων τῶν πωλήσεων ἔξαγωγῆς τῆς αὐτῆς περιόδου καὶ τὰ 46% τῶν εἰς μηχανάς ἔξαγωγῶν.

Νησιωτικὴ χώρα ἡ Ιαπωνία ἔχει ἀνάγκην ἀναπτύξεως τῶν θαλασσῶν μεταφορικῶν τῆς μέσων, ἡ δὲ ἀνοδος τῆς ναυπηγικῆς τῆς βιομηχανίας ἡλθε, σχετικῶς, προώρως. Διαθέτει σήμερον ἡ χώρα αὐτὴ περισσότερα τῶν 300 ναυπηγείων, δυναμένων νὰ κατασκευάσουν χαλύβδινα σκάφη, ἀλλ' ἔξ αὐτῶν 100 μόνον εἰναύσικες εἰς θέσιν νὰ ναυπηγοῦν πλοῖα τῶν 500 τόνων γκρός, καὶ αὐτές, 19 ἔταιρισ, ἔχουσαν ὑπὸ τὸν Ελεγγόν των 24 ναυπηγείων, δεσπόζουσ τῆς βιομηχανίας. «Ἄνω τῶν 90% τῶν χαλύβδινων Ιαπωνικῶν πλοίων κατεσκευάσθησαν μεταπ

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

CABLES : CARRASBRO

λεμικώς είς τὰ ἐν λόγῳ 24 ναυπηγεῖα. "Επονται κατὰ τάξιν τῶν 19 μεγάλων ναυπηγικῶν ἑταῖριῶν, ἔτεραι ἐπτά, ἔχουσαι ὑπὸ τὴν διαχειρισίων τῶν 14 ναυπηγεῖα.

Ἄπασχολεῖ ἡ ἱστιωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία 150.000 ἐργατῶν, ἐκ τῶν ὅπιών 110.000, περίπου, περιλαμβάνονται εἰς τὰς μισθοδοτικὰς καταστάσεις τῶν 24 μεγάλων ναυπηγεῖων. Οἱ ἐργάται οὗτοι ἀνήκουν εἰς δύο ἑργατικὰ ἑνώσεις: Τὴν «Πλανιτωνικὴν Ἐνωσιν Ἑργατῶν Ναυπηγείων» καὶ τὴν «Κεντρικὴν Ὀμοσπονδίαν Ἐνώσεων Ἑργατῶν Ναυπηγείων». Ὡς ὠργανωμένη βιομηχανία ἡ ναυπηγικὴ, ἔχει ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς ἐν Ἰαπωνίᾳ καὶ εἰς τὸ ἑξωτερικὸν πολλὰς βιομηχανικὰς παραφύλαξ. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, περισσότεραι τῶν 130 διαφόρων κλαδιών βιομηχανῶν, μὲν 1.000 ἑργαστήρια, ἀποτελοῦν παραφύλαξ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. "Ἄν δὲ περιλάβῃ τις καὶ τοὺς ἀπασχολουμένους εἰς τὰ ἑργατήρια αὐτὰ ἐργάτας, τότε ὁ πραγματικὸς ἀριθμὸς τοῦ ἑργατικοῦ δυναμικοῦ τῶν ναυπηγικῶν ἐργαστῶν ὑπερβαίνει τὰς 300.000 προσώπων.

ΙΣΡΑΗΛ

KAI "NAYTIKΗ TRAPEZA,,

Συνεστήθη ἡδη «Ναυτικὴ Τράπεζα» εἰς τὸ Ἰσραὴλ. Κυριωτέρα ἀποστολὴ τῆς, ἡ χρηματοδότησις πρὸς ἀπόκτησιν περισσότερων ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἴδια ἡ διοχέτευσις ιδιωτικῶν κεφαλαίων εἰς ναυτιλιακὰς ἀπενδύσεις. Τὸ ἔργον τοῦτο ἐναπέκειτο μέχρι σήμερον εἰς τὴν κυβέρνησιν, ἥτις καὶ διέθεσε περὶ τὰ 100 ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς διαφόρους ναυτικάς ἑταῖριας τῆς χώρας διὰ τὴν ναυπηγησιν 49 σκαφῶν ἐκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων καὶ ἐπέρων 16 παραγγελθέντων εἰς ἄλλας χώρας. "Ηδη, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὴν ἑδραῖκὴν ναυτιλίαν κεφαλαίας ὑπολογίζονται εἰς 140 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἡ «Ναυτικὴ Τράπεζα», εἰς τὰ κεφάλαια τῆς ὀποίας θὰ συμμετάσῃ τὸ κράτος κατὰ ποσοστὸν 20%, θὰ ἔχῃ ιδρυτικὸν κεφάλαιον 3.000.000 δολλαρίων.

MET. BRITANNIA

"SHIP BRITISH"

Σημεῖα τῶν καιρῶν: Μία ἀπὸ τὰς πλέον ἐνδιαφερούσας ἔξελίξεις εἰς τὰ τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας ἀναφέρεται εἰς τὴν γενομένην πρὸ τοῦ τίνος ὑπόδειξιν παρὰ τὸν διευθυντοῦ τῆς «Ρούαγιαλ Μαΐγλ» κ. Μάθιους, δύπως ἀναληφθῇ «σταυροφορίας ὑπὲρ τοῦ βρετανικοῦ πλοίου», εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς ἀσκουμένης παρ' ἄλλων χωρῶν «διακρίσεως σημαίας». Ἀναπτύσσων δὲ κ. Μάθιους τὰ ἐπιτιχείηματά του ἐτόνισεν, ὅτι δὲ πρόεδρος τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν κ. Κέννεντυ παρέχει Ισχυράν ὑποστήριξιν εἰς τὴν ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου ἐκστρατείαν, δχι μόνον ἐπιτριτικῶν λόγων, ἀλλὰ καὶ διότι τὸ ὑπὸ ἔξιν της σημάσιαν πλοίον μειώνει τὴν εἰσαγομένην εἰς τὴν χώραν ἀξιῶν τῶν ἔξαγομένων ἀγαθῶν. Παρεμβαίνει, δηλαδή, ἡ εἰσαγωγὴ τῆς ἑνῆς μεταφορικῆς ὑπηρεσίας, ἥτις, βεβαίως, καὶ πληρώνεται εἰς συναλλαγματικὸν ποσοστὸν τῶν χώρων ποὺ ἔχουνται.

Τὸ αὐτὸν ἀκριβῶν συμβαίνει καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, εἶπεν ὁ κ. Μάθιους. "Η ἔξασφάλισις χώρου ἐπὶ ξένου πλοίου ἔνέχει τὴν αὐτὴν σημασίαν μὲ τὴν ἀγορὰν οἰουδήποτε ἄλλου εἴδους ἀπὸ τὸ ἑξωτερικὸν καὶ ἀποτελεῖ πρᾶξιν μὲ δυσμενῆ ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ ίσοζυγίου τῶν πληρωμῶν. Ἡ μεγαλυτέρα, λόγου χάριν, δύναμις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι οὐδεὶς Γερμανὸς ἐμπορος φορτώνει ἐπὶ ξένων πλοίον, εἰμὶ μόνον εἰς ἔξαιρετικὰς περιστάσεις. Κατὰ τὸν κ. Μάθιους, ἡ ἀνάληψις ἑκόστρετας ὑπὲρ τοῦ βρετανικοῦ πλοίου δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀπάντησις διὰ τὰς ἑκατοχῶν «διακρίσεις σημαίας». Ὁ μόνος ἀποτελεσματικὸς τρόπος κατὰ τῶν διακρίσεων πρέπει νὰ προέλθῃ ἀπὸ ἐνέργειαν τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως. Ἐν τῷ μεταξὺ ὅμως ἡ Δυτικὴ Γερμανία καὶ αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐνεφάνισαν ἐνδιαφέροντα παράδειγμα ταχείας καὶ ἀποτελεσματικῆς ἐνέργειας κατὰ τῶν διακρίσεων: "Οταν μία νιοτοιμερικανικὴ χώρα ἐπέβαλε φόρον ἐπὶ τῶν μεταφορομένων εἰς αὐτὴν φορτίων μὲν ξένα πλοία, αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐστεύσανται νὰ ἐφαρμόσουν τὸ αὐτὸν μέτρον, μὲν ἀποτελέσμα νὰ καταγηθῇ ἀμέσως ὁ φόρος ἀπὸ τὴν ἀρχικῶς ἐπιβαλούσαν αὐτὸν χώραν.

«Ἐξ ὀλών τῶν βρετανικῶν ναυτικῶν ἑταῖρων—ἐτόνισεν ὁ κ. Μάθιους—ἡ «Ρούαγιαλ Μαΐγλ» αἰσθάνεται μεγαλυτέρων ἀνησυχιῶν ἀπὸ τὰς διακρίσεις σημαίας καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν θεωρεῖ ἀναγκαῖον τὴν ταχυτέρων ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος. Αἱ γραμματίς της ἔχουνται τοῦ προτεταμένου κυριως τῶν χώρας τῆς Νοτίου καὶ τῆς Κεντρικῆς Ἀμερικῆς, ἔνθα ἡ διακρίσης σημαίας ἔχει πλέον ὥριμάσει ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς ἔθνικῆς των σημαίας. Ὡρισμέναι βρετανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιτιχειρήσεις κατώρθωσαν εἰς τινὰς περιπτώσεις νὰ προέλθουν εἰς συμφωνίας μετὰ ξένων ἔθνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιτιχειρήσεων, καθ' ἓς ἀνάλογίας τις φορτίου, ὅπερ δὲν δύ-

ναιται νὰ μεταφέρουν αὐτοῖς, θὰ διακινῆται ἀπὸ βρετανικὴ πλοΐα. Τούτο, δῆμος, συνεπάγεται τὴν καταδολήν σημαντικῶν διαπατῶν (προμηθειῶν κλπ.), ἀφαιρουμένων ἀπὸ τὸν γλίσχρον ναῦλον, γεγονός δὲν ἀποτελεῖ τὴν κατάλληλον βάσιν πρὸς διατήρησιν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς».

Τοινέσται, δῆμος, σχετικῶς μὲ τὴν ἀνωτέρω πρότασιν, δῆτι ἡ δυσκολία διὰ μίαν ἐπιτυχίη ὑπὲρ τοῦ βρετανικοῦ πλοίου ἐκστρατείαν ἔγκειται: εἰς τὸ γεγονός, δῆτι εἰς χώρας, ἔνθα δὲν ὑφίσταται νόμων καθειρωμένης ἡ «διακρίσης σημαίας», υφίστανται κρατικοὶ ἢ ημικρατικοὶ ὄργανοι, οἵτινες ἐκτελοῦν τὸ ἔργον τοῦ ίδιωτικοῦ ἐμπορίου. Εἶναι εὔκολον εἰς αὐτοὺς νὰ κατευθύνουν τὰς εἰσαγωγάς καὶ τὰς ἔξαγωγάς εἰς πλοία τῆς έθνικῆς των σημαίας διὰ τῆς μεθόδου τῶν πωλήσεων «τσίφι» καὶ τῶν ἀγρούων «φόμπτ», ἀσκουμένης οὕτω τῆς καλουμένης «προτιμήσεως φορτωτῶν».

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Σημαντικὴ ἐπιτυχία εἰς τὴν διεθνῆ προσπάθειαν πρὸς ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου, ἐσπημεύθη πρὸ ημερῶν ἐν Λονδίνῳ, δῖται οἱ ἀντιπρόσωποι 40 χωρῶν, ἐκ τῶν 55 αἵτινες μετέσχον τῆς ἐκεί πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν συνελθούσης διασκέψεως, ὑπέγραψαν τὴν 13ην Ἀπριλίου τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν. Δεκατέσσερες χώραι ἀπέστηλαν μόνιμον παραπρότερας. Τὸ ἀνωτέρω ἐπίτευγμα θεωρεῖται σημαντικόν, δεδομένου ὅτι κατὰ τὴν προηγουμένην διάσκεψιν τοῦ 1954, μόνον 17 χώραι ἀπὸ τὰς 42 ἀντιπροσωπευθεῖσας, εἶχον ἀποδεχθῆ τὴν ἐν λόγῳ σύμβασιν. Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς διασκέψεως ὁ πρόσδρομος αὐτῆς κ. Γκίλμουρ Τζενίκινς, ἀνέφερε κατὰ χρονολογικὴν σειρὰν τὰ κυριώτερα γεγονότα.

«Ἐν πρώτοις—εἶπεν—ἔπειτείναμεν τὴν σύμβασιν, ὡστε αὐτὴ νὰ καλύψῃ περισσότερα πλοῖα ἢ πρότερον. "Ολα τὰ μέχρις 150 τ. γκρός δεξαμενόπλοια ὑπήρχησαν πλήρως εἰς τὴν σύμβασιν. Δεύτερον: Αἱ κυβερνήσεις τῶν μετεχουσῶν χωρῶν ἔδειχθησαν νὰ ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως, ἐφ' ὃσον εἶναι λογικαὶ καὶ πρακτικαὶ, ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων των, οἰουδήποτε μεγέθους, καθὼς καὶ παρὰ τῶν πολεμικῶν σκαφῶν των. Αἱ συμβαλλόμεναι χώραι θὰ ἀναλάβουν τώρα ἐπισήμων καὶ ἐπὶ τῶν σκαφῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ τὰς ἀρχὰς τῆς συμβάσεως.

»Τρίτον: «Ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἡ ἀρχή, καθ' ἣν τὰ πλοῖα εἰς οὐδεὶς μίαν περίπτωσιν θὰ ρίπτουν, διδιακρίτως, πετρέλαιον εἰς τὴν θάλασσαν. Εἰς τὸ στάδιον αὐτὸν τῆς ρήτης τοῦ πολεμού πολεμόζεται αὐτὴ εἰς ὅλα τὰ νεότευκτα σκάφη τῶν 20.000 τόνων καὶ ἀνω. 'Αλλὰ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡναγκάσθημεν νὰ δεχθῶμεν τὴν ἔξαριστην, δῖται τὰ μέσα παραλαβῆς τῶν ὑπολειμμάτων ἐπὶ τῆς ἀκτῆς δὲν εἶναι ἐπαρκῶς διαθέσιμα εἰς ἔκατερον τέρμα τοῦ ταξιδίου τοῦ σκάφους. Πλήρεις λεπτομέρεια τοιούτων μέσων ἐκφορτώσεων δέον νὰ ἀναφέρωνται πρὸ τὸ I.M.C.O. "Η διάταξις δύμας αὐτὴ ἀποτελεῖ ἐνδεξῖν διὰ τὸ μέλλον καὶ ἡ ἀπόφασίς μας ἡδη ἐπιβαλλεῖ, ὅπως ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια καὶ αὐτὰ τὰ κάτω τῶν 20.000 τόνων, τὴν ἀκολουθήσουν, ὅπου εἶναι λογικῶς ἐφαρμόσιμος. Πληροφορίαμεθα, δῆτι πλοιοκτήτριαι τινες ἑταῖριαι δάσει τῆς ἀνωτέρων ἀρχῆς δισχειρίζονται ἡδη τὰ δεξαμενόπλοια τῶν καὶ ἐλπίζομεν, δῆτι περισσότερα ἀλλοι θὰ ἀκολουθήσουν τὸ παραδειγμά των.

»Τὸ τέταρτον ἐπίτευγμα ἔγκειται εἰς τὴν ἐπιδίωξιν, ὅπως τὰ μέσα παραλαβῆς τῶν ὑπολειμμάτων γίνουν προστίτα καὶ εἰς τὰ φορτηγά ἑπτούρου φορτίου εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐπισκευῆς των καθώς καὶ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως. Ἐπροποιοίθη ἐπίσης ἡ σχετικὴ πρόδρομεις, ἵνα καταστῆ εύκολωτέρα ἡ παρά τινων χωρῶν ἀποδοχή της.

»Τὸ πέμπτον ἐπίτευγμα, τὸ καὶ σημαντικότερον, ὑπῆρξεν ἡ μεγάλη αὐξησης εἰς τὴν ἔκτασιν τῶν θαλασσῶν ζωῶν, εἰς τὰς ὀποίας δὲν πρέπει νὰ ἀπορρίπτεται πετρέλαιον εἰς τὴν θάλασσαν. (*)

Συνεχίζων τὰς ἀνακοινώσεις του ὁ σέρ Τζίλμουρ προσέθεσεν, δῆτι ἀπομένει νὰ διεξαχθῇ περιστέρω ἔρευνα εἰς ὅλας τὰς χώρας ἐπὶ τῶν διαθεσίμων μέσων διαχωρισμού τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὸ ὑδώρ καὶ τῶν μέσων καταπολεμήσεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπὸ τὸ πετρέλαιον.

Καὶ συνέχισεν: «Ἄς μη λησμονῶμεν, δῆτι δὲν ὑπάρχει ριζικὴ θεραπεία τῆς τρομερᾶς ἀπειλῆς, τὴν ὅποιαν ἐπιτιχειροῦμεν νὰ ἐξουδετερώσουμεν. Πάντες γνωρίζομεν, δῆτι οὐδέποτε τὰ πλοῖα πρέπει νὰ ἀπορρίπτουν ὑπολειμμάτα πετρελαίου εἰς τὴν θάλασσαν. Τούτο σημαίνει, δῆτι εἶναι ἐπάνωγκες νὰ ὑπάρχουν ἐπὶ τῆς ἀκτῆς μέσα ἀντλήσεως αὐτῶν, ἡ δὲ ἐν προκειμένῳ πρωτοβουλία ἀνήκει τοῖς τρεισθενταῖς πετρελαίους.

(*) Τὰ ἀπηγορευμένα δρία (100 μίλ. ἀπὸ τῆς ἀκτῆς διὰ τὸν Ανατολικὸν Μεσόγειον, τὸν Ἐρυθρὸν θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον) θέλουν καθορισθῆ ἐνθὺς ὡς αἱ ὀμέσως ἐνδιαφερόμεναι χώραι προσωρικούς εἰς τὴν Σύμβασιν καὶ ἐφαρμόσουν αὐτήν.

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

λαίων. Δὲν νομίζω, διτι προχωρώ πέραν τοῦ δέοντος λέγων, διτι τὸ μεγιστον μέρος τοῦ προβλήματος θὰ ἐλύτο, διτι αἱ ἑταιρίαι πετρελαίων ἔδημοι υργουν εἰς ὅλους τοὺς λιμένας ἄρτια μέσα ἀπορρίψεως εἰς τὴν ἔραν τῶν ὑπολειμμάτων. Τότε οὐδεμία θὰ ὑπῆρχεν ἀνάγκη τῆς ἀπορρίψεως αὐτῶν εἰς τὴν θάλασσαν, μετὰ τὸ πλύσιμον τῶν δεξαμενῶν. Θὰ μετεφέροντο τὰ ὑπολειμμάτα εἰς τὴν ξηράν, διτι τὸ πλοῖον θὰ παρελάμβανε νέον φορτίον.

Δὲν πιστεύω, διτι πλοίαρχος ἡ ἀξιωματικὸς ἡ καὶ ἀπλούς ναύτης θὰ ἐπεδύμει νὰ ρυταίνῃ τὴν θάλασσαν μὲ τὴν ρυταράν, ἀλλὰ καὶ καταστρεπτικὴν αὐτὴν ὥλην καὶ γνωρίζω, διτι αἱ οἰκεῖαι ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις εὔνοοῦν τὴν καθαριότητα τῆς θαλασσίας ἐπιφανείας. Ἡ βοήθεια δὲν τῶν παραγόντων συνθέτει τὴν ριζικὴν λύσιν, παραλλῆλως καὶ πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐν τῇ συμβάσει ὑποδεικνυμένων μέτρων.

Καταλήγων ὁ σέρη Γκίλμουρ ἀνέφερεν ἐντυπωσιακούς τινας ἀριθμούς. «Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος— εἴπε— μετεφέρθησαν μέσω ὅλων τῶν θαλασσῶν καὶ ὠκεανῶν τοῦ κόσμου περὶ τὰ 500 ἑκατομμύρια τόννων πετρελαίου. "An δεχθῶμεν, διτι μόνον μία λίαν μικρὰ ποσότης— ἔνα τοὺς χιλίοις— ἔρριπτε εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ μορφὴν ὑπολειμμάτος, τότε θὰ ἐφάναμεν εἰς τὸν τρομακτικὸν ἀριθμὸν τῶν 500.000 τόννων. Δὲν ισχυρίζομαι, διτι γνωρίζω ποία δύναται, ἵσως, νὰ εἶναι ἡ ἀναλογία τῶν ἐν λόγῳ ἀπορριμμάτων, ἀλλὰ καὶ ἐλαχίστη ἔαν εἶναι, διτι ἀριθμούς, στινες ἐπαναστατοῦν τὸν νοῦν τοῦ ἀνθρώπου».

NOPBHTIA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ 12 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΝΩΝ!

Εἶναι ἐνδιαφέρουσαί δοσον καὶ χαρακτηριστικαὶ αἱ ἀναγραφόμεναι εἰς τὸν νορβηγικὸν ναυτικὸν Τύπου πληροφορίαι ἐπὶ τῶν καθιερουμένων ηδη συστημάτων εἰς τὰς μεταφορὰς μεγάλων φορτίων πρώτων ὑλῶν. Οὕτω, αἱ μεγαλύτεραι Ιαπωνικαὶ βιομηχανίαι χάλυβος τῆς Γιαβάτα καὶ τοῦ Φούτζι ἀντιμετωπίζουσαι τὴν ἀνάγκην μεταφορᾶς 12.000.000 τόννων σιδηρομεταλλευμάτων ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές εἰς Ιαπωνίαν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας ἀπηθύνθησαν εἰς τὸν γνωστὸν νορβηγικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἰκον Μπέργκενσεν, διτις ἔχει προχωρήσει εἰς τὴν ναυπηγήσιν καὶ προναύλωσιν μεγάλων — μέχρι 100.000 τόννων d.w., — «σούπερ - τάνκερ», προκειμένου νὰ ἀναλάβῃ οὐτός καὶ τὴν ἐν λόγῳ μεταφοράν. Συνεπήσθη πρὸς τοῦτο ίδιαντέρα ἑταίρια, ἥτις θὰ προδιεί τὴν ναυπηγήσιν δηζελοκινήτου μεταλλοφόρου τῶν 67.000 τόννων d.w., μὲ κόστος 8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ μὲ πίστωσιν 80% δι- ὅκτω ἔτη, μὲ τόκον 5.5/8%. Τὸ σκάφος τοῦτο, ἐν συνεργασίᾳ μὲ δύο ἄλλα αδελφά, θὰ ἀναλάβουν τὴν μεταφορὰν τῶν μεταλλευμάτων. Εἰς ἥν περίπτωσιν δι' οἰονδήποτε λόγουν ἥθελον διακοπή αἱ φορτώσεις ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μαρκές, αἱ δύο προαναφερθεῖσαι χαλυβουργικαὶ ἑταῖροι ἔχουν ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ σκάφη εἰς ἄλλας μεταφοράς. Τὸ συμβόλαιον τῆς ναυπηγήσεως, αἱ πιστώσεις καὶ ὁ ναῦλος προβλέπονται εἰς δολλαρία. "Ἄς σημεωθῇ τέλος, διτι μέρος τῶν μετοχῶν τῆς νέας ἑταίριας ἔξεδδοθε εἰς δημοσίαν ἐγγραφὴν Νορβηγίᾳ.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ἀπὸ τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς, περιεχομένους εἰς πρόσφατον ἔκθεσιν γνωστού νορβηγικού ναυτικού γραφείου, ἐπὶ τῶν παραγγελιῶν ἀπὸ μέρους Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν δεξαμενοπλοίων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἔτῶν, καταφαίνεται, διτι καὶ οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται ἥρχισαν ἀποδιδόμενοι, εἰς εὐρυτέραν τοῦ συνθήμους ἔκτασιν, εἰς τὸ κερδοσκοπικὸν ἔγχειρημα τῆς παραγγελίας πλοίων μὴ προναυλωμένων. "Έχουν παραγγελθῆ 71 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότη-

τος 3.400.000 τόννων καὶ ἔξι αὐτῶν 38 μόνον, 1.755.000 τόννων εἶναι προναυλωμένα, ἔνῳ τὰ ὑπόλοιπα 33, χωρητικότητος 1.645.000 τόννων, εἶναι ἀναύλωτα.

Πέραν αὐτῶν, 9 ἀκόμη παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνουν τὴν όψιδον μεταστροπῆς εἰς «μπάλκ - κέρριερ». Αἱ παραδόσεις τῶν ἀνωτέρω δεξαμενοπλοίων προβλέπονται μέχρι τοῦ 1965 καὶ ἡ χωρητικότητας τῶν ποικίλλει ἀπὸ 30.000 τ. μέχρι καὶ ἄνω τῶν 80.000 τόννων. Τὰ πλεῖστα ἔκ τῶν προναυλωμένων εἶναι τῆς τάξεως τῶν 50.000 ἔως 80.000 τόννων. Σημειώτεον, διτι κατά τὸ προγούμενα ἔτη ἡ ἀναλογία παραγγελιῶν διὰ προναυλωμένα δεξαμενόπλοιος ἡτο μεγαλυτέρα, καλύπτουσα τὰ 70%.

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΕΠΑΡΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Κρίσιν ἐμφύχου ὄλικου ἀντιμετωπίζει, ὡς γνωστόν, ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία. Τὸ πρόδηλημα καθίσταται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ὀξύτερον, ὡς ἀναφέρει σχετικὴ ἔκθεσις τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν», τοῦ "Οσλο, λόγῳ τῆς σημειουμένης ἀποχῆς τῶν νέων ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Σχετικοὶ τινες ἀριθμοὶ εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστικοί. Τὸ φθινόπωρον τοῦ 1959 προσεφέροντο 2200 ναυτικοὶ πρὸς ναυτολόγησην, ἔνῳ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1960 ὁ ἀριθμός τῶν περιωρίσθη εἰς 1.150 καὶ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1961 κατήλθεν εἰς 700. Πιστεύεται ἡδη, διτι οἱ διαθέσιμοι στήμερον ἀνέρχονται μόλις εἰς 200.

Δεδομένου διτι ἡ διάρκεια τῆς ὑπηρεσίας ἐνὸς ναυτικοῦ ὑπολογίζεται εἰς 8½ μῆνας ἐπησίως, κατὰ μέσον ὅρον, θὰ πρέπει οἱ διαθέσιμοι νὰ εἶναι περισσότεροι πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ συνεχῶς αὐξανομένου ἀριθμοῦ τῶν νορβηγικῶν πλοίων. "Υπολογίζεται, διτι διὰ τὴν πλήρη κάλυψιν τῶν κενῶν εἶναι ἐπάναγκες, ὅπως τὰ 20% τῶν νέων Νορβηγῶν ἐπιλέγουν κατ' ἔτος τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν διὰ τὰ ἄλλα κράτη κυμαίνεται μεταξὺ 3 ἔως 4% καὶ διὰ τὴν Γερμανίαν ἀνέρχεται εἰς 1% μόνον.

Τὸ σύνολον τῶν ἀπασχολούμενών εἰς τὰ νορβηγικὰ πλοία ναυτικῶν ὑπολογίζεται εἰς 65.000, λαμβανομένων δὲ ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν ἀποχωρήσεων ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος, πρέπει νὰ εἰσέρχωνται ἐπησίων 10.000 ἔως 12.000 νέων. Αὐτάς τὰς 12.000 προσώπων εἶναι ἀδύνατον νὲ ἔξεύρη ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία. Δεδομένου διτι εἶναι ἐννεαετής ἡ ὑποχρεωτικὴ φοίτησις τῶν νέων εἰς τὰ σχολεῖα διὰ τὰς ἐγκυκλίους σπουδάσιους, τὸ πρόδηλημα καθίσταται δυσχερέστερον, διότι, στὸν ὁ νέος τερματίσιον τὸν ἐν λόγῳ σχολικῶν κύκλων, σγει ἡλικίαν 17 — 18 ἔτῶν. Και εἰς τὴν ἡλικίαν αὐτὴν ἔχει ριζωθῆ εἰς τὴν ψυχὴν τῶν νέων τὸ χερσαῖον περιβάλλον. "Έχουν οὖτοι καταστρόσει πρέποντας τὰ σχέδια τῆς σταδιοδρομίας τῶν καὶ ἐλάχιστοι εἶναι αὐτῶν ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην νὰ στραφούν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

"Εξ ἄλλου, αἱ ναυτικαὶ περιοχαὶ τῆς Νορβηγίας, αἵτινες ἔκ παραδόσεως ἀπετέλουσαν τὴν πηγὴν προμηθείας ἐμφύχου ὄλικου εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἔχουν ηδη ἐκδιομηχανισθῆ, σύνται, ὅπως ἀκριβῶς καὶ ἡ Ναυτιλία, χρειάζονται ἐργατικὸν προσωπικόν. Αἱ ναυτικαὶ περιοχαὶ ἐπαυσανατοῦνται πρὸς τὴν ναυτιλίαν τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ναυτικῶν, ὅπως πρότερον. "Έκστρατεία ἀνελήφθη διὰ τοῦ παραδούνοντος, τῆς τηλεοράσεως καὶ τοῦ τύπου, διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν. Εἰδίκοι πράκτορες ἐγκατεστάθησαν εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχαὶ, διὰ νὰ παρέχουν κάθε σχετικὴν πληροφορίαν καὶ νὰ διατέλεσουν ὄλικὸν προπαγάνδα, ὡς λ.χ. βιθδίο κλπ., ἢ νὰ προβαίνουν εἰς διαλέξεις καὶ νὰ ἐνθαρρύνουν τοὺς γονεῖς διὰ τὴν στροφὴν τῶν τέκνων τῶν πρὸς τὰ θαλασσία ἔργα. "Υποδεικνύεται τέλος μία συνενόησις μεταξὺ χερσαίων βιομηχανιῶν καὶ ναυτιλίας, ἵνα ἔξασφαλισθῇ ποιά τις ἀνάλογος μεταξύ των κατανομῆς τοῦ διαθέσιμου ἐμφύχου ὄλικου.

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

ΥΠΟ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΕΝΕΚΡΙΘΗ Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΖΟΛΩΤΑ

ΜΕΓΑΛΗ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΑΔΗΛΩΝ ΠΟΡΩΝ

Κατά την έτησην τακτικήν γενικήν συνέλευσιν τών μετόχων τής Τραπέζης τής 'Ελλάδος της 19ης Απρίλιου, ο διοικητής καθηγήτης κ. Ξ. Ζολώτας ανέγνωσε την έκθεσιν τών πεπρωμένων τής διοικήσεως, ήτις και ένεκριθη όμφωνας. 'Ο κ. Ζολώτας, άνεφερθη εἰς την έξέλιξιν τής οικονομίας κατά τό 1961, ύπτερημισε τὰ ἐπιτεύγματα σούν και τὰς άδυναμίας αὐτῆς και υπέδειξε τὴν ἀκολουθήτεαν νομισματικήν και πιστωτικήν πολιτικήν.

Τὰ κυριώτερα σημεία τῆς έκθεσεως τοῦ κ. Ζολώτας έχουν ως έξης:

Κύριοι Μέτοχοι,

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως τοῦ 1961, τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα τῆς Τραπέζης ἐκ τῶν ἐν γένει ἐργασιῶν τῆς ἀνήλιθον εἰς 538.531.575 δραχμάς, ἐνῷ τὸ σύνολον τῶν ἐντὸς τῆς αὐτῆς χρήσεως δισπανῶν λειτουργίας τῆς, περιλαμβανομένων και τῶν ἀποσθέσεων, προβλέψεων και εἰσφορῶν εἰς τὰ 'Ασφαλιστικά Ταμεῖα Προσωπικοῦ, ἀνήλιθον εἰς 93.315.820 δραχμάς.

Κατ' ἔφαρμογήν τοῦ ἄρθρου 71 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Τραπέζης προτείνομεν πρὸς 'Υμᾶς ὅπως ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τῆς χρήσεως διατεθῆ ποσὸν 6.720.000 δραχμῶν πρὸς πληρωμὴν τοῦ κεκανονισμένου μερίσματος πρὸς 4% ἐπὶ τοῦ ἐκ δρχ. 168.000.000 μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Τραπέζης, ἥτοι δραχμαὶ 84 κατὰ μετοχὴ καθὼς ἐπίσης και ποσὸν 4.665.800 δραχμῶν εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ ἀποθεματικοῦ τῆς κατηγορίας 1 (προβλέψεις τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 71 τοῦ Καταστατικοῦ). 'Ἐφ' ὅσον δὲ τὸ τακτικὸν ἀπόθεματον τῆς Τραπέζης ἔχει ἡδη ἐξισωθῆ πρὸς τὸ μετοχικὸν κεφαλαίον αὐτῆς, δινάμεθε περαιτέρω νὰ προτείνωμεν ἐπως, συμφώνως πρὸς τὸ ἀνωτέρω ἄρθρου τοῦ Καταστατικοῦ, διατεθῇ και ἔτερον ποσὸν ἐκ δρχ. 6.720.000 πρὸς πληρωμὴν προσθέτου μερίσματος πρὸς 4% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου ἥτοι 48 δραχμῶν κατὰ μετοχὴν, εἰς τρόπον ὥστε τὸ συνολικὸν διανεμόμενον μέρισμα νὰ ἀνέλθῃ εἰς 168 δραχμάς κατὰ μετοχὴν ἡ 8% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου. 'Υπὸ τοῦ ἄρθρου 71 τοῦ Καταστατικοῦ προβλέπεται δῆτα τὸ ἀπομένον μετὰ τὴν διανομὴν και τοῦ προσθέτου μερίσματος ποσὸν καταβάλλεται εἰς τὸ Δημόσιον. Προτείνομεν ὅσθεν τὴν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου διάθεσιν ποσοῦ 75.210.020 ως συμμετοχὴν τοῦ εἰς τὰ κέρδη τῆς Τραπέζης, ἥτοι ποσὸν διπλασίου περίπου τοῦ ἐντὸς τῆς αὐτῆς χρήσεως καταβλήθεντος εἰς τὴν Τράπεζαν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ποσοῦ διάτοκους. Τὸ πραγματικὸν δῶμας συνολικὸν μέγεθος τῶν ὀφελειῶν τοῦ Δημοσίου ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς Τραπέζης δὲν περιορίζεται εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν τῆς συμμετοχῆς τοῦ εἰς τὰ καθαρά της κέρδη, ἀλλὰ εἶναι πολὺ μεγαλύτερον ποσόν, ἐφ' ὅσον ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ προσφέρμεναι πρὸς αὐτὸν ὑπὸ τῆς Τραπέζης δωραὶν ὑπέρεσις τὰ μειακῆς, λογιστικῆς και διαχειριστικῆς φύσεως. Διὰ τῆς παροχῆς τῶν ὑπέρεσιῶν τούτων, τὸ κόστος τῶν ὅποιων βαρύνει κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τὰς συνολικὰς δαπάνας τῆς Τραπέζης, διασφαλίζεται συνεχῆς και ἀποτελεσματική ἔξυπητεράς τῶν ἀντιστοίχων λειτουργῶν τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ. Τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα τῆς Τραπέζης ἔσημείσαν ἐντὸς τοῦ ἔτους μικράν υψώσιν ἀνελθόντα εἰς 2,52%, ἔναντι 2,17% τοῦ 1960 και 2,38% τοῦ 1959.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΟΥΣΙΩΔΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1961

Κατὰ προσωρινάς ἔκτιμησεις τῆς Διευθύνσεως 'Εθνικῶν Λογαριασμῶν τοῦ ὑπουργείου. Συντονισμού τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν εἰσόδημα ηὔηθη μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1960 και 1961 κατὰ 11,3% εἰς σταθεράς τιμάς, ἔναντι ἀντιστοίχου αὐξήσεως κατὰ 4,1% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1959 και 1960. Είναι ἀξιοσημείωτον δῆτα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνδοκίδων ἔκινησθαν τὰ εἰσόδηματα δῶλων τῶν τομέων τῆς οικονομίας, ίδιαιτέρως δῶμας ἔντονος. Ήτο δηλαδή αὐξήσης τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς ἀγροτικῆς παραγωγῆς.

Τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα ἐκ τῆς ἀγροτικῆς παραγωγῆς ὑπολογί-

ζεται ὅτι ηγέηθη κατὰ 17,6% εἰς σταθερὰς τιμάς, ἔναντι μειώσεως αὐτοῦ κατὰ 6,9% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1959 και 1960. Η αὐξήσης αὕτη εἶναι δηλαδή μεγαλύτερα σημειωθεῖσα ἀπὸ τοῦ 1953, ὅφειλεται δῆ σχεδόν ἔξ οἰλοκλήρου εἰς τὴν ἀνοδὸν τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς κατὰ 20% περίποτο.

'Ο ρυθμὸς ἀνόδου τῆς κτηνοτροφικῆς παραγωγῆς ὑπῆρξε διὰ δεύτερον κατὰ σειρῶν ἐτοῖς ἔξαιρετικῶς χαμηλός, μὲ συνέπειαν τὴν ταχεῖαν αὔξησην τῶν εἰσαγωγῶν ίδιως κρέατος, ἀλλὰ και λοιπῶν κτηνοτροφικῶν προϊόντων. 'Η ἔξειλης αὕτη ὅφειλεται κατὰ βάσιν εἰς τὸ γεγονός δῆτα αἱ προϋπόθεσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κτηνοτροφίας, ως εἶναι δηλαδή αὐξήσης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μεγάλων παραγωγικῶν ζώων, τῶν ἀποδόσεων κλπ., εἶναι μᾶλλον μακροχρονίου χαρακτῆρος και ἔξαρτωνται εἰς σημαντικὸν βαθμὸν ἀπὸ ριζικᾶς μεταβολᾶς εἰς τὴν παρούσαν μορφὴν και διάρθρωσιν τῶν ἀγροτικῶν ἐκμεταλλεύσεων.

Τὸ συνολικὸν ἀκαθάριστον εἰσόδημα ἔκ της μεταποίησεως, τῶν μεταλλείων, τῶν ἐπιχειρήσεων κοινῆς ὀφελείας και τῆς ἐκτελέσεως ἔργων, κατὰ τὰς προσωρινὰς ἐκτιμήσεις τῆς Διευθύνσεως 'Εθνικῶν Λογαριασμῶν τοῦ ὑπουργείου Συντονισμού, ηὔηθη μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1960 και 1961 κατὰ 9,1% εἰς σταθερὰς τιμάς, ἔναντι ἀντιστοίχου αὐξήσεως κατὰ 11,6% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1959 και 1960. 'Ιδιαιτέρως ὑψηλὸς ἦτο τὸ παρελθόν ἐτοῖς ὁ ρυθμὸς ἀνόδου τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς ἐκτελέσεως ἔργων και τῶν ἐπιχειρήσεων κοινῆς ὀφελείας. 'Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἔξ ἀλλου, ηὔηθη, συμφώνως πρὸς τὸν δείκην τῆς 'Εθνικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας, κατὰ 4,9% ἔναντι 10% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1959 και 1960. 'Η παραπρομένη ἐπιβράδυνσις τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς κατὰ τὸ 1961 συνδέεται ἐνδεχομένως πρὸς ρευστοποίησιν ἀπόθεμάτων δημιουργηθέντων κατὰ τὸ 1960, ἀλλὰ δὲν φαίνεται νὰ είναι ἀσχετος και πρὸς τὴν βραδύτητα μετὰ τῆς διόπτιας ἡ ἐσωτερικὴ παραγωγὴ προσαρμόζεται πρὸς τὰς μεταβολλομένας ἀπαιτήσεις τῆς ἐσωτερικῆς καταναλώσεως.

Τέλος, η αὐξήσης τοῦ ἀκαθάριστου εἰσόδηματος ἐκ τοῦ τομέως τῶν ὑπηρεσιῶν ὑπολογίζεται διὰ τὸ παρελθόν ἐτοῖς εἰς 8,8% εἰς σταθερὰς τιμάς, ἔναντι ἀντιστοίχου αὐξήσεως κατὰ 7,4% ἐντὸς τοῦ 1960. 'Υψηλὴ ὑπῆρξεν η αὐξήσης τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τοῦ ἐμπορίου και τῶν μεταφορῶν και ἔκ τῆς εἰσροής εἰσόδημάτων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἀπασχολήσεως.

'Ο ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ἔθνικον εἰσόδηματος κατὰ τὴν πρώτην διετίαν τῆς ἔφαρμογής τοῦ πενταετοῦ προγράμματος οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως ὑπῆρξε ταχύτερος τοῦ προβλεπομένου. 'Εναντι μέστης ἔτησίας αὐξήσεως τοῦ ἔθνικον εἰσόδηματος κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ προγράμματος, κατὰ 6% εἰς σταθερὰς τιμάς, ἐπετεύχθη μέση ἔτησίας αὐξήσεως τούτου κατὰ 7,6% ἐντὸς τῆς διετίας 1960 — 1961. 'Η ἐπίτευξης ποσοστοῦ ὑψηλοτέρου ὑπὸ τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ προγράμματος, παρατηρεῖται εἰς δῶλους τοὺς βασικοὺς τομεῖς τῆς οἰκονομίας. 'Εν τούτοις, η ἔξειλης αὕτη εἰς σημαντικὸν βαθμὸν ὅφειλεται εἰς τὴν ἐντὸς τῆς διετίας 1960, μετὰ στασιμότητας αὐτῆς κατὰ τὸ 1959 και ἀφ' ἔτερου τῆς μεγάλης αὐξήσεως τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τοῦ 1961.

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

'Η σύνδεσις τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴν Εύρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότηταν ποτοθεῖται τὸ οἰκονομικὸν και κοινωνικὸν πρόβλημα τῆς χώρας ἐπὶ νέων βάσεων και διανοίγει εύρετα προοπτικὰς διὰ τὴν ἐλληνικὴν οικονομίαν. 'Η τελωνειακὴ και οἰκονομικὴ ἔνωσις μὲ τὰς χώρας τῆς Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος εἶναι βέβαιον δῆτα προκαλέση αὐξήσουσαν πίεσιν ἐπὶ τῆς ἀγγλικῆς οἰκονομίας ἐκ τοῦ τομέων οἰκονομικῶν λίστων προηγμένων. Συγχρόνως δῶμας ἔξαρτητος εἰς οὐσιώδη πλεονεκτήματα διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY - HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables : CARRASBRO

ελληνικής αναπτύξεως. Διά νά προληφθούν αι δυσμενείς συνέπειαι έκ του έξωτηρικού ανταγωνισμού και κυρίως διά νά άξιοποιηθούν τά έκ της συνδέσεως μετά της Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος πλεονεκτήματα, επιβάλλεται ή κατά τό δυνατόν ταχυτέρα προσαρμογή της ελληνικής οίκονομίας πρός τάς διαμορφουμένας νέας συνθήκας και ή έξασφάλισης αυτοδυνάμου διαδικασίας αναπτύξεως και έκδιμηχανίσεως της Χώρας, εις τρόπον ώστε άπό της λήξεως της πρώτης δεκαετίας νά καταστή ή ελληνική οίκονομία ικανή νά εισέλθη εις την τελική φάσην της πλήρους τελωνειακής και οίκονομικής ένωσεως με τάς βιομηχανικώς προηγμένας χώρας της Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος.

'Από τών άνωτέρω απόψεων, τά προσεχή έτη θά είναι ιδιαίτερως κρίσιμα διά τό οίκονομικόν μέλλον της Χώρας. Είναι ένν πρώτοις αναγκαίων θαθείαν διαρθρωτικά μεταβολαί της ελληνικής οίκονομίας και συγκέντρωσης της παραγωγής — άγροτικής και βιομηχανικής — εις τομείς εις τους δύοποιους αύτη πλεονεκτή, η δύναται νά πλεονεκτή άπό απόψεως κόστους, εις τά πλαίσια τού εύρυτερου καταμερισμού τών έργων έντος τού εύρωπαϊκού χώρου. Παραλλήλως, είναι άπαραίτητος δέ έκσυγχρονισμός της παραγωγής διά της έφαρμογής εις εύρειαν κλίμακα τελειοτέρων τεχνικών και όργανωτικών μεθόδων πρός αύξησην της παραγωγικότητος και έξασφάλισην ανταγωνιστικότητος τών ελληνικών προϊόντων έπι διεθνούς έπιπεδου.

Αι κατευθύνσεις πρός τάς δύοποιας ειδικώτερον έπιβάλλεται νά στραφή ή γενική κινητοποίησης διά την άξιοποίησην τών παρεχομένων δυνατοτήτων έκ της συνδέσεως της Χώρας με την Εύρωπαϊκή Οίκονομικήν Κοινότητα είναι αι άκολουθοι:

Πρώτον: 'Ανάπτυξης τού ανταγωνισμού μεταξύ τών ελληνικών έπιχειρησεων πρός έκσυγχρονισμόν και αύξησην της παραγωγής και δημιουργίαν διεθνώς ανταγωνιστικών βιομηχανικών μονάδων. Είς τούτο θά συμβάλῃ τό καθιερώσεν έλευθερώτερον καθεστώς εις την χορήγησην αδειών διά την άνανέωσην τού κεφαλαιουχικού έξοπλισμού καθώς και διά την άπεκτασην τών υφισταμένων και την ίδρυσιν νέων βιομηχανικών έπιχειρησεων. Είναι άπαραίτητον νά καταστή συνείδησης διτή η οίκονομική πρόοδος είναι άρρηκτως συνδεδέμενη με την έξαφνισιν, ήπο την πιέσιν τού ανταγωνισμού, τών ολιγώτερον άποδοτικών και μη έκσυγχρονιζομένων παραγωγικών μονάδων.

Δεύτερον: Προσέλκυσις εις εύρειαν έκτασιν άλλοδαπού έπιχειρηματικού ένδιαφέροντος και κεφαλαίων, ιδίως πρός δημιουργικάς συνεργασίας με έλληνικάς έπιχειρησεις διά την ανάπτυξην παραγωγικών δραστηριοτήτων. Αι συνεργασίαι αύται δύναται νά λάδουν ποικίλας μορφάς και νά διευκολύνουν τήν μεταφοράν εις την 'Ελλάδα τών άπαραίτητων τεχνικών γνώσεων και έμπειρίας, άλλα και την διείσδυσην εις τό δίκτυον της έμπορικης όργανωσεως τών οίκονομικών προηγμένων χωρών.

Τρίτον: 'Ανάπτυξης τών έξαγωγών διχ μόνον ήδη έξαγομένων προϊόντων, άλλα και νέων ειδών, κατά κύριον δέ λόγον βιομηχανικών προϊόντων. Είς τήν στροφήν της ελληνικής παραγωγής και τού έμπορίου πρός τάς έξαγωγάς άποβλέπουν τά προσφάτως ληφθέντα πιστωτικά μέτρα, διά τών δύοποιων καθιερώμαται ευνοϊκώτερά μεταχείριστος τών έξαγωγικών έπιχειρησεων, ως και ή άπόφασις περί χορηγήσεως ανέν περιορισμού αδειών διά τόν έκσυγχρονισμόν και έπεκτασιν ή τήν ίδρυσιν νέων έξαγωγικών έπιχειρησεων.

Τέταρτον: Προσανατολισμός της πολιτικής έπεινδυσεων πρός τήν

συστηματικήν ένίσχυσην τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας και τών ιδιωτικών έπεινδυσεων κατά προτεραιότητα πρός έξαγωγικάς δραστηριότητας. Εις τούτο δύναται νά συμβάλουν ηγένην προγράμματα μακροπρόθεσμών δανείων υπό τούς ήδη καθιερωθέντας εύνοικωτέρους όρους μέσω τών έμπορικών τραπεζών και τού Ο.Χ.Ο.Α., ως και εις εύρειαν έκτασιν ανάπτυξης τών πρωτοβουλίων τού Ο.Β.Α., έν συνεργασία με έλληνικάς και ξένας έπιχειρησεις.

Πέμπτον: Περιορισμός τών έπιβαρύνσεων τών βιομηχανικών έπιχειρησεων και ιδίως τών έξαγωγικών. Είς τούτο δύναται νά συντελέσῃ ούσιωδως ή μείωσις τών τιμολογίων διά τής εισαγωγής τελειοτέρων τεχνικών και όργανωτικών μεθόδων και γενικότερον διά τής βελτιώσεως της λειτουργίας τών έπιχειρησεων κοινής ωφελείας. Πρώτων βήμα πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν άπετελεσεν ή ήδη έχαγγελθείσα μείωσις τών τιμολογίων τής Δημοσίας 'Έπιχειρησεως Ήλεκτρισμού, έφαρμοζομένη όπό τούδε προκειμένου περί έξαγωγικών έπιχειρησεων. Ειδικώτερον υφίστανται σημαντικά περιθώρια μειώσεως τών κομίστρων διά τής έκλογικεύσεως της όργανώσεως και λειτουργίας τών μεταφορών. Αι κοινωνικού χαρακτήρος έπιβαρύνσεις έχει άλλου, δύναται νά συντηματοποιηθούν, αίσθητός περιορισμός δύμως αύτῶν μόνον σύν τή προσώδη της οίκονομικής αναπτύξεως τής Χώρας δύναται νά έπιτευχθῇ. Πρόπει ένν πούτοις νά καταστή συμείδησης διτή η μείωσις τού κόστους και ή έξασφάλισης τής ανταγωνιστικότητος τών ελληνικών προϊόντων έχαρτωνται κατά βάσιν έπι τού έκσυγχρονισμών τών τεχνικών και όργανωτικών μεθόδων και έπι τής αύξησης της παραγωγικότητος τών ιδίων τών έπιχειρησεων.

Έκτον: 'Έκσυγχρονισμός και έπέκτασης τής έκπαιδεύσεως με έμφασην εις τήν τεχνικήν και έπαγγελματικήν έκπαιδευσιν και τήν δημιουργίαν όργανωτικών στελεχών κατά κύριον λόγον πρός κατευθύνσεις ιδιαίτέρου πασαγωγικού ένδιαφέροντος διά τήν 'Ελλάδα, 'Η σημασία τής συγχρονισμένης και έξειδικευμένης έκπαιδεύσεως τού πληθυσμού διά τήν έπιτάχυνσιν τής οίκονομης αναπτύξεως έχει κατανοηθή έπαρκως και έληφθησαν ήδη ύπό της κυβερνήσεως πρός τήν κατεύθυνσιν ταύτην μέτρα. 'Απατείται δύμως πολύ μεγαλυτέρα προσπάθεια διά νά έξασφαλισθῇ κατά τό δυνατόν ταχύτερον ούσιαστηκή βελτίωσις τού τεχνικού και έπαγγελματικού έπιπέδου, τόσον τών έργατων, ύπαλληλων και έπιχειρηματικών στελεχών εις τήν βιομηχανίαν, τήν βιοτεχνίαν, τό έμποριον και τήν παροχήν ύπηρεσιών, δύσον και τού άγροτικού πληθυσμού. Παραλλήλως, είναι άναγκαία ή βελτίωσις τής άποδόσεως τών δημοσίων ύπηρεσιών διά τής έφαρμογής εις εύρειαν κλίμακα προγραμμάτων μετεκπαίδευσεως τών δημοσίων ύπαλληλων και τής έξαψωσεως της έπαγγελματικής στάθμης αύτῶν.

Έβδομον: Δημιουργία πόλων βιομηχανικής αναπτύξεως εις ώριμενα σημεία διαφόρων περιοχών τής Χώρας, άντι τής έπιδιώξεως διασποράς τής βιομηχανικής δραστηριότητος εις δόλοκληρον τήν Χώραν. 'Η συγκέντρωσης τής βιομηχανίας εις ώριμενα κέντρα παρουσιάζει σοδαρά πλεονεκτήματα, τά άποια είναι γνωστά ώς έξωτερικοί οίκονομοί. Είς τά κέντρα ταύτα είναι σκόπιμος ή άξιοποίησης ώριμενων περιοχών πρός δημιουργίαν βιομηχανικών ζωνών, εις τάς δύοποιας είναι άπαραίτητον νά έξασφαλισθῇ έπαρκης και εύθυνή παροχή μεταφορικών, τραπεζών και λοιπών βασικών ύπηρεσιών και γενικότερον κα-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρ.

διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟ 23 Αγριώνος ώρα 23

Έκαστη ΚΥΡΙΑΚΗ έκ Βρινδησίου ώρα 20

Διά ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ — ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑ 10 π.μ.
ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΩΝ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

ΤΡΙΤΗ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΠΕΜΠΤΗ 1 μ.μ. ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ — ΛΗΜΝΟΝ

Δ/Π ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ

ΤΡΙΤΗ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

ΠΕΜΠΤΗ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ.μ. ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

ΤΡΙΤΗ 1 μ.μ. ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
ΠΕΜΠΤΗ 12 μ.μ. ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.003 και εις απαντά τά γραφεία ταξιδίων.

τάλληλον περιβάλλον έντος τού δποίου θὰ δύνανται νὰ λειτουργήσουν έπιπυχώς και ν' ἀναπτυχθοῦν αἱ ἐπὶ μέρους βιομηχανικαὶ μονάδες. Ἡ δημιουργία εὐνοϊκῶν συνθηκῶν διὰ τὴν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν εἰς τὰ ἐν λόγῳ κέντρα θὰ προσελκύσῃ ιδιωτικὰς ἐπενδύσεις, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τῆς σημασίας τῆς περιοχῆς πρωτευούσης ὡς τοῦ ἀποκλειστικοῦ σχέδιον βιομηχανικῶν κέντρου τῆς Χώρας καὶ τὴν ἐπίτευξιν εύρυτέρας κατανομῆς τῶν βιομηχανικῶν δραστηριοτήτων. Μόνον οὕτω εἶναι δύνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ ἀποκέντρωσις τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος. Ἀντιθέτως, ἀποκέντρωσις τῆς βιομηχανίας ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς διασπορᾶς αὐτῆς εἰς ὅλοκληρον τὴν χώραν συνδέεται μὲ σοδαρὰ μειονεκτήματα καὶ δυσχερεῖς δύναμένας νὰ προκαλέσουν ἐπιβράδυνσιν ἥ καὶ ἀναστολὴν τῆς διαδικασίας βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως.

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Ἡ ἔξελιξις τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη χαρακτηρίζεται κυρίως ἀπὸ τὴν ἐπιταχυνούμενήν αὐξῆσιν τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου, τὸ ὅποιον ηὔξηθη ἀπὸ 242 ἑκατ. δολ. τὸ 1959 εἰς 288 ἑκατ. δολ. τὸ 1960 καὶ περαιτέρω εἰς 327 ἑκατ. δολ. τὸ 1961. Τὸ ἀποτέλεσμα τούτο προήλθεν ἐκ τῆς αὐξῆσεως τῶν πληρωμῶν δι' εἰσαγωγῶν κατὰ πλέον τῶν 100 ἑκατ. δολ. μεταξὺ 1959 καὶ 1961, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαι κατὰ μὲν τὸ 1960 παρουσίασαν μικρὰν κάμψιν ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους, κατὰ δὲ τὸ 1961 ἐσημείωσαν διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ 1958 αὐξῆσιν.

Ἐναντὶ αὐξῆσεως τοῦ ἐμπορικοῦ ἐλλείμματος ἐντὸς τῆς τελευταῖας διετίας κατὰ 85 σχεδόν ἑκατ. δολ. τὸ ἐλλείμμα ἐκ τρεχουσῶν συναλλαγῶν ηὔξηθη μόνον κατὰ 23 ἑκατ. δολ. Ἡ εὐνοϊκῶρα ἔξελιξις τοῦ ισοζυγίου τῶν τρεχουσῶν συναλλαγῶν ὄφειλεται εἰς τὴν οὐσιώδην καὶ ταχεῖον αὐξῆσιν τῶν καθαρῶν ἀδήλων εἰσπράξεων, ἡ ὅποια κατὰ τὸ 1961 ἀντεστάθμισε σχέδιον πλήρωσ τὴν αὐξῆσιν τοῦ ἐμπορικοῦ ἐλλείμματος. Αἱ ἀδηλοὶ εἰσπράξεις ἀπέθησαν οὕτω ὁ κυριώτερος σταθεροποιητικὸς παράγων τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν.

Οὐσιώδης περαιτέρω αὐξῆσις τῆς καθαρᾶς εἰσροῆς κεφαλαίων ἔλα-
βε χώραν κατὰ τὸ 1961 ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη μὲ
ἀποτέλεσμα τὸ περιορισμὸν τοῦ πρὸ βοηθείας ἐλλείμματος εἰς 11
ἑκατ. δολ. περίπου, ἐναντὶ 28 ἑκατ. δολ. τὸ 1960. Συνεπείᾳ τῶν ἀνω-
τέρω ἔξελίξεων τὰ συναλλαγματικά διασέθησαν τῆς Χώρας ηὔξησησαν
κατὰ 27 ἑκατ. δολ. ἐντὸς τοῦ 1961. Παραλλήλως δύμως ηὔξησησαν
αἰσθητῶς καὶ αἱ ἐν γένει συναλλαγματικαὶ ὑποχρεώσεις, ἡ ἔκτασις καὶ
αἱ ἐπιπτώσεις τῶν ὅποιων ἐπὶ τῆς ἔξωτερηκης ρευστότητος τῆς Χώρας
δέον νὰ παρακολουθοῦνται μετ' ιδιαιτέρας προσοχῆς.

ΑΙ ΔΗΛΩΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΑΙ

Τὸ σύνολον τῶν ἔξ ἀδήλων πόρων εἰσπράξεων ηὔξηθη κατὰ τὸ 1961
κατὰ 46 ἑκατ. δολ. περίπου ἡ 17% καὶ ἀνῆλθεν εἰς 320 σχεδόν ἑκατ.
δολ. ἐναντὶ 273 ἑκατ. δολ. τὸ 1960. Αἱ μεγαλύτεραι αὐξῆσεις ἐστο-
μειώθησαν εἰς τὰ ἔσοδα ἐκ μεταφορῶν, κυρίως εἰς τὰ ἐμβάσματα τῶν
ἐφοπλιστῶν ὡς καὶ εἰς τὰ ταξιδιωτικὸν συνάλλαγμα. Ἡ αὐξῆσις τῶν
συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων ἐκ τῶν δύο τούτων πηγῶν εἶναι ιδιαιτέ-
ρα σημασίας, διότι ἀντανακλᾶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ
Τουρισμοῦ ὑπὸ συνθήκας ἐντόνου διεθνούς ἀνταγωνισμοῦ. Αὐξῆσιν ἐπί-
σης ἐσημείωσαν, καίτοι μὲ αἰσθητῶς βραδύτερον ρυθμόν, καὶ αἱ εἰσ-
πράξεις ἐκ μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων.

Παραλλήλως αἱ ἀδηλοὶ πληρωμαὶ ηὔξησησαν κατὰ 10 ἑκατ. δολ.
ἡ 16% ήτοι ἀπὸ 65,5 ἑκατ. δολ. τὸ 1960 εἰς 75,5 ἑκατ. δολ. τὸ 1961,
κυρίως λόγῳ ηὔξησησαν συναλλαγματικῶν δισπανῶν δι' ἔξυπη-
ρέτησιν ἔνεσταν ἐπενδύσεων ἐν Ἑλλάδι, διὰ μεταφορᾶς καὶ δι' ἀμοιδίας
ἀλλοδαπού προσωπικοῦ, ἀσφαλιστρα, κλπ.

Ως ἀποτέλεσμα τῶν ἔξελίξεων τούτων τὸ καθαρὸν πλεόνασμα ἔξ
ἀδήλων συναλλαγῶν ηὔξηθη ἀπὸ 208 ἑκατ. δολ. τὸ 1960 εἰς 244 ἑκατ.
δολ. τὸ 1961 καὶ ὑπέρεβη κατὰ 10 ἑκατ. δολ. περίπου τὸ σύνολον
τῶν συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων ἀπὸ ἔξαγωγάς.

Αἱ ἀδηλοὶ συναλλαγματικαὶ εἰσπράξεις ἀπέθησαν κατὰ τὰ τελευ-
ταῖα ἐπὶ τὸ κύριον δυναμικὸν στοιχεῖον τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν
πληρωμῶν, εἶναι δὲ εὐλογὸν νὰ ἀναμένεται καὶ περαιτέρω αἰσθητὴ αὐ-

ξησις αὐτῶν εἰς τὸ μέλλον κύριως, λόγῳ τῆς προβλεπομένης ταχείας ἀ-
ναπτύξεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως.

Ἡ σημαντικὴ συμβολὴ τῶν ἀδήλων πόρων εἰς τὴν διατήρησιν τῆς
ισορροπίας τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν κατὰ τὰ τελευταῖα
ἔτη καὶ ἡ εὐνοϊκὴ προοπτικὴ περαιτέρω ἔξελίξεως αὐτῶν κατ' οὐδὲν
μειώνουν τὴν ἀνάγκην καὶ τὸν ἐπείγοντα χαρακτῆρα τῆς συγκεντρώ-
σεως τῶν προσπάθειῶν διὰ τὴν ταχεῖαν ἀνάπτυξιν τῶν ἔξαγωγῶν μὲ
παράλληλον ἀναδιάρθρωσιν αὐτῶν. Ἐν πρώτοις, διότι αἱ ἀδηλοὶ εἰσ-
πράξεις δὲν δύνανται νὰ ὑποκαταστήσουν τὰς ἔξαγωγάς εἰς τὸν ρό-
λον τοῦ βασικοῦ προωθητικοῦ παράγοντος τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξε-
ως τῆς Χώρας. Ἀλλὰ καὶ πέραν τούτου, διότι ἡ ἔξασφαλίσις τῆς στα-
θερότητος εἰς τὴν ισορροπίαν τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν
δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ἀποκλειστικῶς διὰ τῆς αὐξῆσεως τῶν ἀδήλων
συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων, αἱ ὅποιαι εἶναι ιδιαιτέρως εὐαίσθητοι
εἰς τὰς διεθνεῖς μεταβολὰς τῶν οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν συνθηκῶν.
Εἶναι συγχρόνως ἀναγκαῖα καὶ ἡ αὐξῆσις τῶν ἔξαγωγῶν βιομηχανι-
κῶν ιδίων προϊόντων, τὰ ὅποια δὲν ὑπόκεινται, ὡς τὰ προϊόντα πρω-
τογενούς παραγωγῆς, εἰς ἀπότομους κυμάνσεις τῆς ζητήσεως καὶ τῶν
τιμῶν.

Η ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΣ

Βασικῆς σημασίας καὶ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος εἶναι τὸ γεγονός
ὅτι αἱ προδοῖ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐθεμε-
λιώθησαν ἐπὶ τῆς νομισματικῆς σταθερότητος. Ἐπετεύχθη ἡ ἀπότρο-
πη τῆς ἐκδηλώσεως πληθωρικῶν πιέσεων, χωρὶς νὰ παρεμποδίζεται
ἡ προώθησις τῆς οἰκονομικῆς ἀνόδου καὶ ἡ πλήρης ἀξιοποίησις τῶν
ἐκάστοτε διαθεσίμων παραγωγικῶν μέσων. Τούτῳ ἀποδεικνύεται καὶ
ἐκ τῶν ἔξελίξεων τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου, χαρακτηριστικὸν τῶν ὅποι-
ων εἴναι διτὶ αἱ εἰσαγωγαὶ ηὔξησησαν μὲ ρυθμὸν οὐσιωδῶν ταχύτερων
τῶν ἔξαγωγῶν. Τὸ διτὶ δὲ παραλλήλως διεφύλαχθη ἡ ἔξωτερηκή καὶ ἔ-
ξωτερικὴ σταθερότης τοῦ νομίσματος, προκύπτει ἐκ τῶν ἔξελίξεων τῶν
τιμαρίων καὶ τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀπόθεματος τῆς Χώρας.

Ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία, στηριζομένη ἐπὶ τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρημα-
τικῆς δράσεως καὶ ἐλεύθερως συναλλασσομένη μετὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ,
δὲν δύναται νὰ διακινδυνεύσῃ τὸ κύρος τοῦ ἐθνικοῦ τῆς νομίσματος.
Ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Εὐρωπαϊκήν Οἰκονομικήν Κοινότητα
καθιστᾶ ἐτι ἐπιτακτικώτεραν τὴν ἀνάγκην περιφρουρήσεως τῆς νομισμα-
τικῆς ισορροπίας.

ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Εὐρωπαϊκήν Οἰκονομικήν Κοινό-
τητα τοποθετεῖ τὸ οἰκονομικὸν καὶ κοινωνικὸν πρόβλημα τῆς Χώρας
ἐπὶ βάσεων καὶ διανοίγει εὐρύτερας προσπτικάς διὰ τὴν ἐλληνικὴν οἰ-
κονομίαν. Ἡ τελωνειακὴ καὶ οἰκονομικὴ ἔνωσις μὲ τὰς χώρας τῆς Εύ-
ρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος εἶναι βέβαιον διτὶ προκαλέση τῆς
αὐξησησαν πίεσιν ἐπὶ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ
χωρῶν οἰκονομικῶν λίαν προηγμένων. Συγχρόνως
δύμας ἔξασφαλίζει οὐσιώδη πλεονεκτήματα διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἐλ-
ληνικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Διὰ νὰ προληφθοῦν αἱ δυσμενεῖς συν-
έπειαι ἐκ τῶν ἔξωτερικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ κυρίως διὰ νὰ ἀξιοποιη-
θοῦν τὰ ἐκ τῆς συνδέσεως μετὰ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότη-
τος πλεονεκτήματα, ἐπιδιάλεται ἡ κατὰ τὸ δυνατὸν ταχυτέρα προσα-
γωγὴ αἱ οἰκονομίασιν πρὸς τὰς διαμορφουμένας νέας συνθή-
κας καὶ ἡ ἔξασφαλίσις αὐτούδινύμου διαδικασίας ἀναπτύξεως καὶ ἐκδιο-
μηχανίσεως τῆς Χώρας, εἰς τρόπον διστε από τῆς λήξεως τῆς πρώτης
δεκαετίας νὰ καταστῇ ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία ίκανὴ νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν
τελικὴν φάσιν τῆς πλήρους τελωνειακῆς καὶ οἰκονομικῆς ἐνώσεως μὲ
τὰς βιομηχανικῶν προηγμένων χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς
Κοινότητος.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Τὸ 1961 χαρακτηρίζεται ἐκ τῶν βασικῶν ἐπιτευγμάτων μακροχρο-
νίου σημασίας διὰ τὴν διεθνή οἰκονομικήν ἔξελιξιν. Ἐν πρώτοις, ἐδραι-
ώθη περαιτέρω ἡ ἐνοποίησις τῶν οἰκονομιῶν τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊ-
κῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, ιδίως κατόπιν τῆς συμφωνίας ἐπὶ τῆς

ΙΩΑΝΝΗΣ & ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΠΑΡΙΣΗΣ

NAVTIKOI PRAKTORES

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1912

ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΕΙΣ (BUNKERS) - TRANSITO - ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ - (DRACON) - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΣΥΡΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 232 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΣΙΣ ΠΑΡΙΣΗΝ - ΣΥΡΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΤΑΥΘΑ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΑΝΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

άγριοτικής πολιτικής, ή όποια έσήμανε την έναρξιν τού δευτέρου σταδίου έξελίξεως της Κοινής Αγοράς. Δεύτερον, έπειτα από την ένίσχυση τών διαθεσίμων του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου κατόπιν της συμφωνίας της 12ης Ιανουαρίου 1962 μεταξύ τού Ταμείου και τών κυριωτέρων βιομηχανικών χωρών, βάσει της όποιας το Ταμείον δύναται, υψηλής ωρισμένας προϋποθέσεις, νά διανείξεται έκ τών έν λόγω χωρών ποσά άντιστοιχούντα συνολικών πρός δισ. δολλάρια. Κατ' αυτόν τον τρόπον διευρύνονται συνισσώδες αι δυνατότητα τού Ταμείου πρός ένίσχυσην χωρών, αι όποιαι θά άντεμετώπιζον ένδεχομένως συναλλαγματικάς δυσχερείας δυναμένας νά προκαλέσουν κλονισμόν τού διεθνούς νομισματικού συστήματος. Πέραν της όπ' ευθείας συμβολής τού μέτρου τούτου είς την άντιμετώπισην διεθνών νομισματικών άνωμαλιών, ιδιαιτέρα σπουδαιότητος είναι το ούτω έμπρακτως έκδηλωθεν πνεύμα διεθνούς οίκονομικής συνεργασίας πρός διατήρησην της παγκοσμίου νομισματικής τάξεως.

Κύριοι Μέτοχοι,

Είσερχομεθα είς μίαν κρίσιμον καμπήν της οίκονομικής και έθνικής μας ζωής. Η σύνδεσης της Ελλάδος με την Ευρωπαϊκήν Οίκονομικήν Κοινότητα τοποθετεί το οίκονομικόν μας πρόδολημα είς τα πλαίσια ένός εύρυτερου χώρου περιλαμβάνοντος λαούς, οι όποιοι εύρισκονται είς την πρωτοπορέαν τῶν οίκονομικῶν και τεχνικῶν πραγματοποίησεων. Υπὸ τὰς παρούσας διεθνεῖς συνθήκας και έξελίξεις, η οίκονομική άναπτυξις μιάς μικροτέρας χώρας, ώς ή ίδικη μας, δύναται ταχύτερον νά προαχθῇ έντος μιάς μεγάλης ένισίας οίκονομίας. Έκ της τελωνειακής και οίκονομικής μας ένώσεως μετά της Κοινότητος είναι δυνατόν νά έξασφαλισθούν πρός πάσαν κατεύθυνσιν λίαν σημαντικαί ώφελεις. 'Αλλ' η άξιοποίησης τῶν πλεονεκτημάτων αύτῶν προϋποθέτει εύρυτάτην κινητοποίησην τῶν οίκονομικῶν μας δυνάμεων διά νά καταστήσωμεν άνταγωνιστικήν την παραγωγήν και νά άναπτυξώμεν τάς έξαγωγάς μας. "Αν δημος άδρανήσωμεν και δὲν σπεύσωμεν νά έπωφεληθώμεν τῶν εύκαιριῶν αι όποιαι διανοίγονται, θά κινδυνεύσωμεν νά καταστήσωμεν τά προδόλημάτα μας πολὺ δυσχερέστερα.

Κατά τὴν άρχομένην φάσιν είναιι βαρύτατα τὰ καθήκοντα δλων μας. Η έπιτυχία έξαρταίσται ἀπό τὴν προσπάθειαν και τοῦ κράτους, ἀλλὰ και δλοκλήρου τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ. Είναι ἐν πρώτοις άναγκαία η περιφρούρησης τῆς σταθερότητος και η περαιτέρω ένίσχυσης τῆς έμπιστοσύνης είς τὸ ἔμβικόν μας νόμισμα. "Εργον τοῦ κράτους είναι η έπισπευσης τῆς δλοκληρώσεως και τῆς πλήρους ἀξιοποίησεως τῶν βασικῶν ἐπενδύσεων ὑποδομῆς και η έξασφάλισης έξειδικευμένης ἐκπαίδευσεως ἀντοποκρινομένης εἰς τὰ σύγχρονα προδόληματα και τάς σημειωνάς ἀπαιτήσεις και έπιδιώξεις. Εύθυνη τοῦ κράτους είναι έπισης η διατήρησης σταθερῶν και εύνοικῶν συνθηκῶν διά τὴν άναπτυξιν ύγιοις έπιχει-

ρηματικῆς δράσεως και η ίκανοποίησης τῶν δικαίων και οίκονομικῶς θεμελιωμένων αίτημάτων τῶν ἐργατῶν και ἀγροτῶν. Οὕτω θά διατηρθούν και η έξασφαλισθούν ἀρμονικαὶ σχέσεις μεταξὺ μισθωτῶν και ἐργοδοτῶν και συνεχῆς βελτίωσις τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τόσον τοῦ ἀγροτικοῦ δισον και τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ τῆς Χώρας.

Εἰς μίαν ἐλευθέραν δημοκρατικήν οίκονομίαν η ὄργανωσις, δέ εκσυγχρονισμός και ἀπέκτασις τῆς παραγωγῆς, πρέπει νά προέλθουν πρωτίστως ἀπό τὴν ίδιωτην πρωτοβουλίαν, η δραστηριοποίησης τῆς όποιας πρὸς τὰς ἀνωτέρω κατεύθυνσις είναι θενικῶς ἀπαραίτητος, ἀλλὰ και ἐπείγουσα διά τὴν ἐπιβίωσιν και άναπτυξιν τῶν Ιδίων τῶν ἐπιχειρήσεων. Ό γενικός προσανατολισμός, πρὸς τὸν διποίον είναι άνάγκη νά στραφούν αι προσπάθειαι, είναι η συγκέντρωσις εἰς τὴν παραγωγὴν προϊόντων, τὰς όποιας δυνάμεων νά διστέωμεν ὑπὸ ἐπωφελεῖς δρους εἰς τὸ ἔξωτερικὸν και πρωτίστως εἰς τὴν Κοινήν Ἀγοράν. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν είναιι ἀπαραίτητον νά ἐπιδιωχθούν εἰς εύρειαν ἔκτασιν συνεργασίαι μετ' ἐπιχειρήσεων τοῦ ἔξωτερικοῦ, εκσυγχρονισμός τῶν ἔγκαταστάσεων και μεθόδων ἐργασίας και αὔξησις τῆς παραγωγῆς με τὸν ταχύτερον δυνατὸν ρυθμὸν. Δέν υπάρχει πρόδηλημα ἐξευρέσεως τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων διά τοιούτου είδους σοβαράς πρωτοβουλίας. "Οσοι ἐπιχειρηματίαι κινητοποιήσουν ἔγκαιρως πρὸς τὰς κατεύθυνσις αὐτᾶς δικαιούνται ίδιαιτέρας συμπαραστάσεως, διότι αι τοιούται πρωτοβουλίαι είναι θενικοῦ ἔνδιαφέροντος, θά έξασφαλίσουν δὲ σημαντικάς ώφελειας. Ούδεποτε τὰ συμφέροντα δλων τῶν κατηγοριῶν και δμάδων τοῦ πληθυσμοῦ ἐπληγίσασαν μεταξύ των και πρὸς τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ κράτους τόσον, δσον σήμερον, δόποτε τὸ οίκονομικὸν μέλλον τῆς Χώρας ἔξαρταίται ἀπὸ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπί μέρους προσπαθειῶν, ἐντὸς τοῦ εύρυτάτου στίου τῆς Ευρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος.

Καίτοι τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ίδιωτικῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ήσαν δλιγάτερα τῶν δσων ἐύλογως ηδύναντο νά ἀναμένωνται, δικαιολογεῖται αίσιοδοξία διά τὸ μέλλον. Αι ἐλληνικαὶ ἐπιχειρηματικαὶ δυνάμεις ἐπανειλημμένως ἀπέδειξαν διότι δύνανται νά ἐπιτύχουν και νά δισκριθοῦν, ἀκόμη και ὑπὸ τὰς δυσχερεστέρας συνθήκας διεθνούς ἀνταγωνισμοῦ. 'Ανάλογα ἀποτελέσματα είναι δυνατὸν νά ἐπιτευχθούν και εἰς τὸ πλαστὸν τῶν νέων προσανατολισμῶν, ἀρκεῖ νά προέλθουν ἔγκαιρως ἐξ δλων τῶν πλευρῶν αι ἀπαραίτητοι πρωτοβουλίαι και ἐπιτευχής πλήρης και γενική οίκονομική κινητοποίησης μὲ σύχρονον ὄργανων πνεύμα και νέαν δημιουργικήν πνοήν. Ή κινητοποίησης πρὸς τὰς ἀνωτέρω κατεύθυνσις ἀπότελει τὴν ἀσφαλεστέρα δόδον, διά της όποιας δυνάμεθα νά ἐπιτύχωμεν μὲ ταχὺν ρυθμὸν τὴν αὔξησης τῆς ἀπαχολήσεως και γενικήν βελτίωσιν τοῦ ἐπιπέδου διαδιώσεως, ούτω δὲ και τὴν κατοχύρωσιν τοῦ οίκονομικοῦ και θενικοῦ μελλοντοῦ.



Ταξίδια μὲ διανεσιν καὶ περιποίησιν
Παράδοσις 33 ἑτῶν

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΓ

Α/π ΙΩΝΙΑ Απ ΜΑΣΣΑΛΙΑ Απ ΛΥΔΙΑ Απ ΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

Δ/π ΕΓΝΑΤΙΑ Δ/π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΑΜΕΣ - ADRIATICΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ἄποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικό σας Πράκτορα



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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΝΟΤΑΡΑ 77

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-668 TAX. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΜΕΙΟΥΤΑΙ ΤΟ "ΧΑΡΑΤΣΙ.."

Έπειστρεφαν την 24ην Απριλίου έκ Λαοδίνου ό Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ. Πετρουλῆς, ο Πρόεδρος τῆς Ενώσεως Πλοιάρχων κ. Δ. Μελέτης καὶ ο Πρόεδρος τῆς Ενώσεως Ναυτῶν κ. Δ. Μπενετάτος, οι ὁποῖοι μετέσχον εἰς τὴν σύνοδον τῆς Εκτελεστικῆς Επιτροπῆς ὡς καὶ τῆς Διεθνούς Επιτροπῆς Ἀγώνος τῆς Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφρών.

Κατὰ τὰς ἐργασίας τῆς Εκτελεστικῆς Επιτροπῆς τῆς Δ.Ο.Μ. συνεζητήθη ἡ ἀξιώσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν περὶ μειώσεως τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὴν ἐν λόγῳ ὄργανωσιν διὰ τοὺς Ἑλλήνων ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ζένας σημαίας. Οὕτω, ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἡ μειώσις τῆς εἰσφορᾶς ταύτης ἐκ μιᾶς λιρίσις εἰς 10 σελλίνιοι κατ' ἄνδρα καὶ μῆνα.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς εὐμενή εἰσήγησιν ἐπὶ τοῦ θέματος, εἶχε προδῆ δι' ἔκθετέως του, ο ἐκπρόσωπος τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Χουάιτ, ὅστις ἐνημερώθη ἐπὶ τῆς σχετικῆς ἀξιώσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν κατὰ τὴν πρὸ μηνὸς ἐπίσκεψιν του εἰς τὰς Ἀθήνας. Ο κ. Χουάιτ ἔζηρε εἰς τὴν ἐκθεσίν του τὰς ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ θέματος του προέδρου τῆς Ενώσεως Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν κ. Σ. Ἀνδρέαδην ὡς καὶ τὴν ἀποφασιστικότητα μεθ' ἡς ἔχειρισθη τὸ σαδαρὸν τοῦτο ζῆτημα διὰ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΔΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ύπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις πρὸς ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν υπολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὅρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἑνῶν κεφαλαίων», τῶν κάτωθι πλοίων.

1. — «C 92» μπάλκ - κέρριερ, 15.300 τ. γκρός η 22.100 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς B. καὶ W., δυνάμεως 12.500 ἵππων καὶ ταχύτητος 16.3 μιλίων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀξίας 3.468.000 δολαρίων θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα τῆς Σεβίλλης τὸν Ιανουάριον 1964, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάντα Καικίλια» (διαχείρισις Οίκου Π. Μαργαρώνη).

2. — «C 93» μπάλκ - κέρριερ, 14.600 τ. γκρός η 21.500 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς B. καὶ W., δυνάμεως 12.500 ἵππων, ταχύτητος 17 μιλίων, καὶ ἀξίας 3.524.000 δολαρίων. Θὰ παραδοθῇ καὶ αὐτὸ ἀπὸ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα τῆς Σεβίλλης, τὸν Φεβρουάριον 1963, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάντα Καικίλια» (διαχείρισις Οίκου Μαργαρώνη).

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Παρὸ τοῦ κ. Π. Ποταμιάνου ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς, τὸ μικτὸν ἀγγλικὸν σκάφος «Toward» 1.271 τ. γκρός, 1.525 τόνων, φορτίου, διαθέτων καὶ διαμερίσματα δι' ἐπιβάτας καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ σερβέν Μαρτίου τοῦ 1959. Εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανάς, ἔχει κατανάλωσιν 6 τόνων ντῆζελ καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 12½ μιλίων. Παραληφθὲν ἥδη εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, ὅπου ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον, μετωνομάσθη «Η πειρούς» καὶ ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ. Θὰ ὑποστῇ ἔδω τὴν μετασκευήν.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Statesman» 7.254 τ. γκρός η 10.568 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 85.000 λι-

ρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Κάρδιφ ἐντὸς τοῦ Μαΐου.

— Τὸ μικτὸν σκάφος «Φρυγία» 1.230 τ. γκρός, 1.900 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων (κ.κ. Ἀθανασιάδης καὶ Σία) ἀντὶ τιμῆς 24.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς.

— Τὸ μικτὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Helsing» 1.325 τ. γκρός, 1.900 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων (κ.κ. Ἀθανασιάδης καὶ Σία) ἀντὶ τιμῆς 24.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς.

— Τὸ φορτηγὸν «Θεοφάνη» 6.637 τ. γκρός, 10.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἐφοπλιστάς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀντὶ τιμῆς 64.000 λιρῶν.

— «Ἐπισήσης» τὸ φορτηγὸν «Μακεδονία» 7.044 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Παπαλιού, ἀντὶ τιμῆς 67.500 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «Καπετάν Ανδρέας» (εκ «Μιχαήλ Α.») 2.666 τ. γκρός, 4.360 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἡγοράσθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Παναγάκον καὶ Σία ἀντὶ τιμῆς 39.000 λιρῶν (περιλαμβανομένης καὶ τῆς χρονοναυλώσεως τοῦ σκάφους).

— «Ἐγνώσθη, ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια «Ἀνδρος Χίλλας» 18.735 τ. γκρός καὶ «Ἄνδρος Αἴλαντ» 18.736 τ. γκρός, ἀμφότερα ναυπηγήσεως 1953, ἐπωλήθησαν εἰς Ιταλούς. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

— Τὰ φορτηγὰ «Λούσιας» καὶ «Λούρος» (ἀμφότερα ἐπιμηκύνθεντα λίμπερτος) τῶν ὅποιών την πώλησιν ἀντὶ 400.000 δολαρίων ἐκστοτοῦν εἰχομένης ἀναγράψει εἰς ποιηγούμενον τεῦχος μας, πληροφορούμεθα ὅτι ἡγοράσθησαν παρὰ τῶν κ.κ. Τσάγκαρη καὶ Φωτιάδη (τῆς Νέας Υόρκης).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν εἰς γιουγκοσλαϊκά συμφέροντα λιβεριανὸν μότορ τὸν κεραίη «Α τλάντικ Ήγκλ» 10.005 τ. γκρός, 14.980 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1951, ὅπερ θὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς άγοραστάς του εἰς Ρόττερνταμ ὑψωσε τὴν γιουγκοσλαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ιλιπόδο».

— «Ἐπισήσης» τὰ πωληθέντα εἰς γιουγκοσλαϊκά συμφέροντα παναμαϊκὰ λίμπερτος «Α τλάντικ Ήρρ» 7.257 τ. γκρός (τοῦ 1943), «Α τλάντικ Μπρίζ» 7.200 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Α τλάντικ Τρέιντερ» 7.247 τ. γκρός (τοῦ 1944), καθὼς καὶ τὸ Ἑλληνικὸν «Αλιάκμαν» 7.266 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθέντα εἰς διάφορους ζένους λιμένας ἀπὸ τοὺς άγοραστάς των, ἐτέθησαν ὑπὸ γιουγκοσλαϊκὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Οίκου Βεργατῆ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bradford City» 7.265 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Κάρδιφ μετωνομάσθη «Vercharamia». Η δρεπανικὴ σημαία διετρήθη.

— Παρελήφθη εἰς Χούλλ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Β. Βεντούρη ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bostonlyke» 1.211 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1936, ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Παναγία Οδηγή τριας».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ιδίων Σπ. Λαζαρού γερμανικὸν φορτηγὸν «Weissesee» 5.199 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ὅπερ παρελήφθη εἰς Κόντινεντ καὶ μετωνομάσθη «Καπταν Αντελέ Ληζ», ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχος μας, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου.

— «Ἐπισήσης», τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Transmichiagia» 1.595 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1932, παρελήφθη εἰς τὸ Αμβούργον, μετωνομάσθη «Μαργαρίτα» καὶ ὑψωσε τὴν λιδανικὴν σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων φορτηγὸν «Παναγία Αναστασία» διαθέτει τὴν Κυανολεύκην σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων φορτηγὸν «Παναγία Αναστασία» 10.486 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς άγοραστάς του εἰς Νέαν Υόρκην, μετωνομάσθη «Εν οτι η ζ». Η λιβεριανὴ σημαία ἀντικατεστάθη διὰ τῆς Κυανολεύκην.

— «Ἐπισήσης», τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων φορτηγὸν «Παναγία Αναστασία» 7.237 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς άγοραστάς του μετωνομάσθη «Ντόρι». Η λιβεριανὴ σημαία διετρήθη.

— Ωσαύτος, τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων φορτηγὸν «Λούρος» 8.434 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς νέους πλοιοκτήτας του εἰς τὸ Ρόττερνταμ, διετρήσε τὴν Κυανολεύκην καὶ μετωνομάσθη «Άγιος Νικόλαος ΙΙ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Fireside»

Διὰ τὰ πλοῖα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς Ιαπωνικούς λιμένας, οἱ:

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Είναι πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔξυπηρετήσουν δι' οἰονδήποτε πρόβλημα σᾶς ὀπασχολεῖ.

Η πολυετής πείρα ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν μηχανικῶν καὶ ναυπηγῶν ποὺ ὀποτελοῦν τὴν ἑταίρειάν μας, σᾶς ἐγγυῶνται Ταχυ-

τάτην καὶ Οίκον μικρωτάτην ἐξυπηρέτησιν.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:
NILIAROS TOKYO

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

Τηλέφωνον: TOKYO 481 - 4764

2.757 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1942, παρελήφθη είς Τάιν, ένθα υψώσεται τὴν παναμαϊκήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Δὲν α μι κός».

— Παρελήφθη ἀκόμη είς Ρουέν και τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γαλλικὸν φορτηγὸν «Sihlal» 2.456 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1939. Τέ έν λόγῳ σκάφος μετωνομάσθη «Παναγία» και υψώσεται τὴν Κυανόδευκον.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

Τὴν μεσημβρίαν τῆς 26ης Ἀπριλίου καθειλύκου έκ τῶν ναυπηγείων Ἀναστασιάδη — Τζορτανίδη τοῦ Περάματος, τὸ πρώτον ἐπιβατηγὸν σκάφος, διπερ ἐναυπηγήθη ἀπό πεντηκονταετίας και πλέον ἐν Ἐλλάδι, χωρητικότητος 600 τόνων και μεταφορικῆς ικανότητος 1.000 ἐπιβατῶν. Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως παρέστησαν ὁ Ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδης, ὁ γεν. γραμματεὺς τοῦ ίδιου ὑπουργείου κ. Ζέππος, ὡς και ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν και ναυτεργατικῶν ὅργανων. Ως ἀνάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη ἡ κ. Λουκία Γ. Ἀνδριανοπούλου, ἡ ὥποια ἔδωσε εἰς αὐτὸν τὸ ὄνομα «Καρέλια».

Τὸ νέον πλοῖον θὰ είναι ἔτοιμον περὶ τὰ μέσα τοῦ θέρους διὰ νὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ἀργοσαρωνικοῦ.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 5ης και 20ης Ἀπριλίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευὰς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία, τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὰ κάτωθι σκάφη: «Τρίπον» (λιθ. δεξ.) 16.580 τόνων (d.w., μετασκούπη εἰς φορτηγόν). «Γουόρλντ Τρόστ» (ἐλλ. δεξ.) 16.460 τόνων (μετατροπή εἰς φορτηγόν). «Ἄγιος Γεράσιμος» (φέρρυ) ἐπισκευὴ κυρίων και δοθητικῶν μηχανῶν. «Γουόρλντ Γκάλλαντρυ» (λιθ. δεξ.) 21.580 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Κρεελή» (θαλαμηγός) 699 τ. γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Μέρκιουρυ» (θαλαμηγός) 210 τ. γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ἐξπρέξ» (ιπτάμενον) 131.5 κόρων (ἐπισκευὴ κυρίων και δοθητικῶν μηχανῶν). «Γουόρλντ Γκρέις» (λιθ. δεξ.) 32.570 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Μαγιόριαν» (νορβ. δεξ.) 25.155 τόνων (ἐπισκευὴ ἀδιαριῶν). «Στάνθας Ἀουστραλίας» (ἀγγλ. δεξ.) 26.603 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ολύμπικ Λίτσ» (λιθ. δεξ.) 21.337 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ολύμπικ Λέικ» (λιθ. δεξ.) 21.000 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Μαριάννα» (ἐπιθ. ὑπερωκ.) 14.216 τ. γκρός (δεξιμενισμός, ἐπιθεώρησις και χρωματισμός). «Σή Ρόμπιν» (λιθ. δεξ.) 18.000 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Τζόκιλλ» (λιθ. δεξ.) 15.086 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Σκίλλ» (λιθ. δεξ.) 19.560 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Λόδνταλ» (νορβ. δεξ.) 19.450 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). Και «Χόεγκ Γκάλλεον» (νορβ. δεξ.) 48.500 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις).

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ἀνήκον εἰς ἐλληνικὰ συμφέροντα ἀμερικανικὸν δεξιμενόπλοιον «Ελεν» 7.943 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1940, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς και παρεδόθη ἡδη εἰς Ἰνοσίμαν.

— Ἐπησίς τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου μικρὸν φορτηγὸν «Ειρήνη» 1.499 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1913, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Σ αὐλα Γ.» 1.897 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1921, μετωνομάσθη «Μαρίνα».

— Ἐπησίς τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Joseph V.» 7.643 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, μετωνομάσθη «Ολγα».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήγαντος μηνὸς Ἀπριλίου ὑπεγράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν πλοίου «Ηλέκτρα» τόνων γκρός 14.417 ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ «Νίκη Εύσταθίου».

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι σκάφη:

«Οσεαν Σενιέρ», λιθεριανὸν τόν. γκρός 10.120, (Πέρλ Σή), λιθεριστὸν τόν. γκρός 7.977 και «Πέρλ Κλίππερ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 8.472, ὡς ὑψώσαντα και ἐλληνικὴν σημαίαν και «Ἀμπαλού», λιθεριστὸν τόν. γκρός 7.258, «Ἀτλάντικ Αἴρ», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7.176 και «Ἀτλάντικ Ήγκλ», λιθεριανὸν τόν. γκρός 10.054, ὡς πωλήθεντα εἰς τὴν Ἀλλοδαπούς. Κατόπιν τῶν ἀπελθουσῶν ὡς ἀνωτέρω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλίσθη εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχονται εἰς 548, τόν. γκρός 5.161.392.

ΠΑΡΑΣΗΜΟΦΟΡΙΑΙ

Ἡ Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς ηδόνκησε νὰ ἀπονείμῃ εἰς τοὺς κ.κ. Χριστόφορον και Παντελῆ Μαργαράνην τὸ χρυσῶν σταυρὸν τοῦ βασιλικοῦ τάγματος τοῦ Φοίνικος, διὰ τὸ ἐπιδειχθὲν παρ' αὐτῶν ἀμέριστον ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῆς μαθητιώσεως νεολαίας. Ἐπ' εύκαιριᾳ, ὁ ὑπουργὸς τῆς Παιδείας κ. Γρ. Κασιμάτης διὰ ἐγγράφου τοῦ πρὸς τοὺς παρασημοφορεύεντας ἔξεφρασε πρὸς αὐτοὺς τὰ συγχαρητήρια και τὰς εὐχαριστίας του διὰ τὴν συμβολὴν τῶν εἰς τὸν διδακτηριακὸν τομέα, εὐχηθεῖς, ὅπως τὴν εὐγενὴ τῶν χειρονομίων μιμηθοῦν και ἄλλοι ἐξ τῶν δυναμένων νὰ συμβάλλουν εἰς τὸ ἔργον τῆς παιδείας.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΟΝ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Τὴν 22αν παρελθόντος μηνὸς, ἐτελέσθη ἐτήσιος ἐπιμνημόσυνος δέησις ἐπὶ τοῦ τάφου τοῦ ἀειμήστου ἐφοπλιστοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου εἰς τὸ Α' Νεκροταφείον, παρουσίᾳ τῆς ἀδελφῆς του κ. Μαρ. Σίμου και δολοκλήρου τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἰδρυμάτου Εὐγενίδου, τῆς Ἐθνικῆς Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Αμερικῆς, τοῦ Σκανδιναϊκοῦ Πρακτορείου και τῆς Γραμμῆς Νοτίου Αμερικῆς.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ "HEMPEL'S"

Τὸ Ἐκκλησιαστικὸν Συμβούλιον τοῦ ἐν Βροντάδῳ καθεδρικοῦ ναοῦ τοῦ Ἀγίου Γεωργίου ἀπέτηνε πρὸς τὴν γνωστὴν μεγάλην δανικὴν ἑταίριαν «Hempel's Marine Paints», μέσω τοῦ ἐν Πειραιεῖ ὑποκαταστήματος της, θερμὸν εὐχαριστήριον ἔγγραφον διὰ τὴν γενναιόδωρον προσφοράν της ἐνὸς περίπου τόνουν χρωμάτων διὰ τὸν ἐσωτερικὸν ἐλαιοχρωματισμὸν τοῦ ἐν λόγῳ ναοῦ. Ἡ ποσότης αὐτῆς τῶν δωρηθέντων χρωμάτων, παραδοθεῖσα εἰς τὸν κ. Ξεν. Ξενίον, παρελήφθη ἡδη ἀπὸ τὸ Ἐκκλησιαστικὸν συμβούλιον τοῦ Ἀγίου Γεωργίου.

ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΙΓΑΙΝΤΙΩΤΩΝ

«Υπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καταρτίζεται ἀπόφασις επερὶ τῶν εἰδικῶν προσόντων πρὸς τὴν γνωστὴν μεγάλην δανικὴν ἑταίριαν «Hempel's Marine Paints», μέσω τοῦ ἐν Πειραιεῖ ὑποκαταστήματος της, θερμὸν εὐχαριστήριον ἔγγραφον διὰ τὴν γενναιόδωρον προσφοράν της ἐνὸς περίπου τόνουν χρωμάτων διὰ τὸν ἐσωτερικὸν ἐλαιοχρωματισμὸν τοῦ ἐν λόγῳ ναοῦ. Ἡ ποσότης αὐτῆς τῶν δωρηθέντων χρωμάτων, παραδοθεῖσα εἰς τὸν κ. Ξεν. Ξενίον, παρελήφθη ἡδη ἀπὸ τὸν Ἐκκλησιαστικὸν συμβούλιον τοῦ Ἀγίου Γεωργίου.

Διὰ τῆς ὡς ἀνω ἀπόφασεως ὥριζονται τὰ ἀκόλουθα:

1. «Ἐλληνες ὑπήκοοι ὡς και ὁμογενεῖς κάτοχοι ἀποδεικτικῶν τινῶν ναυτικῆς ικανότητος ὑπὸ Ἐλλήνων ὑπηκόων και ὁμογενῶν, ἐγκαταεπίποντων ὁριστικῶς τὴν εἰς τὴν Νότιον Ἐπαρχίαν (Αἴγυπτον) τῆς Ἰννομένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας, μόνιμον ἐγκατάστασιν τῶν.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ)

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 2 Μ.Μ.

9, 23 ΜΑΐΟΥ
6, 20 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ —

ΒΗΡΥΤΤΟΝ ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ —

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 9 Π.Μ.

2, 16, 30 ΜΑΐΟΥ
13, 27 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν μυνατότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεισθή δρομολόγια τῶν πολυτελῶν

άεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ & ΦΟΡΤΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 27 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 474.492, 477.469, ΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

μένοι την ίην Ιανουαρίου 1960 εις την Νότιον Έπαρχιαν (Αϊγυπτον) της Ήνωμένης Αραβικής Δημοκρατίας, έγκαταλείποντες όριστικώς την έκει μόνιμον έγκαταστάσιν των, κεκτημένοι πάντα τά κατά τάς κειμένας διστάξεις άπαιτούμενα γενικά προσόντα πρός άποκτησιν άποδεικτικού ναυτικής ίκανότητος, δικαιούνται:

α) Οι κάτοχοι άποδεικτικού παρεχομένου εν 'Ελλάδι αίνευ έξετάσεων, όπως άνταλλάξω τούτο δι' άντιστοίχου έλληνικού, καί,

β) Οι κάτοχοι άποδεικτικού παρεχομένου εν 'Ελλάδι κατόπιν έξετάσεων, όπως μετάσχωσιν έξετάσεων πρός τό σπέρ κέκτηται, τάξεως, μετά συμπληρώσιν, μετά τήν άποκτησιν τού ἀλλοδαπού άποδεικτικού, της άπαιτουμένης κατά τάς οικείας διατάξεις θαλασσίας υπηρεσίας, διά τήν άποκτησιν τού έλληνικού τοιούτου.

2. Οι έκ τών κατά τήν προηγουμένην παράγραφον 'Ελλήνων ύπηκόν και όμογενών κεκτημένοι:

α) Δεκαετή θαλασσίαν υπηρεσίαν ύπό ιδιότητα ναυκλήρου και άξιωματικού καταστρώματος, διανυθεῖσαν ἐπὶ πλοίων δικής χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 50 κόρων και ἀπόλυτήριον δημοτικού σχολείου δικαιούνται, όπως μετέχουν έξετάσεων πρός άποκτησιν διπλώματος πρακτικού πλοιάρχου.

β) Πτυχίον τεχνικῶν σχολῶν ἀλλοδαπῆς καὶ οὐ περτερεταιτή θαλασσίαν ύπηρεσίαν ἡ έξαετή μόνον συνολικήν θαλασσίαν ύπηρεσίαν ύπό ιδιότητα άξιωματικού μηχανῆς ἡ δοκίμου μηχανικοῦ ἡ μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 300 ἵππων ἐνδεικτικῶν ἡ χαλινωτήριου (B.H.P.) δικαιούνται νὰ προσέρχονται εἰς έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος πρακτικού μηχανικοῦ ἀτμομηχανῶν ἡ ἐσωτερικῆς καύσεως.

γ) Πτυχίον τεχνικῶν σχολῶν τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ τῆς σχολῆς θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς μορφώσεως τῶν γενικῶν ἔργοστασίων τοῦ ὄργανισμοῦ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ,

α') 'Ἐνδεικτικὸν προαγωγῆς ἐκ τῆς γ' τάξεως δημοσίου έχαταξίου Γυμνασίου.

β') Τὴν κατά τάς κειμένας διατάξεις άπαιτουμένην ύπηρεσίαν ἐργοστασίου καὶ,

γ') Δεκαεκτάμηνον θαλασσίαν ύπηρεσίαν ύπό ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ δικαιούνται όπως μετέχουν έξετάσεων πρός άποκτησιν διπλώματος γ' μηχανικοῦ ἀτμοῦ ἡ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως, ἀναλόγως τῆς κινητηρίου δυνάμεως τῶν πλοίων ἐφ' ὁν ύπηρέθησαν.

3. 'Η εἰς τὰ γενικά ἔργοστάσια τοῦ ὄργανισμοῦ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ ἐν γένει εἰς ἔργοστάσια λειτουργούντα ἐν Αἴγυπτῳ κτηθεῖσα ύπηρεσία ἔξομοιύται πρός ύπηρεσίαν κτηθεῖσαν ἐπὶ ἔργοστάσιων λειτουργούντων ἐν 'Ελλάδι καὶ άπασχολουμένων εἰς ἀναλόγους πρός αὐτὰ ἔργασίας.

Πληροφορούμεθα διτού ύπό τοῦ ύπουρεγίου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπροτάθη όπως, πρός προστασίαν τῶν ἔξι Αἴγυπτου ὁμογενῶν ναυτικῶν ἢ δυναμένων ν' ἀσκήσουν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ, εἰς τὸ σχέδιον νόμου «περὶ εἰδικῶν μέτρων προστασίας τῶν ἔξι Αἴγυπτου ὁμογενῶν» καὶ εἰς τὸ ἄρθρον 2 προστεθῆ παράγραφος 2 ἔχουσα ὡς κάτωθι:

«Προκειμένου περὶ προσώπου ἀσκούντων τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ ἢ δυναμένων κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ύπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς ἐπὶ τῶν εἰδικῶν γνώσεων των, ν' ἀσκήσουν τοῦτο, ἐπιτρέπεται κατόπιν ἀπόφασεως τοῦ ύπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκδιδούμενης κατὰ παρέκκλισιν τῶν κειμένων διατάξεων, ὅπως καθορισθούν τὰ τῆς ἀπογραφῆς τούτων ὡς ναυτικῶν ἡ μαθητευομένων ναυτικῶν, τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ των δι' ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος ἡ τῆς συμμετοχῆς των εἰς έξετάσεις πρός άποκτησιν τούτου, τὰ τῆς ἀναγνωρίσεως διὰ τοὺς ἀνωτέρω μόνων σκοπούς τῆς ἐπὶ πλοίων ύπο ζένας σημίας διανυθεῖσας θαλασσίας ύπηρεσίας καὶ πᾶσα ἔτερα λεπτομέρεια ἀναγκαία διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης παραγράφου».

NEOI EMPOROPLOIARΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως ἐπέτευχον οἱ κ.κ.: Π. 'Αρώνης, Δ. 'Ασπρούλης, 'Αν. 'Αντύπας, 'Αθ. 'Ανδρέου, Π. 'Αλιφραγκής, Στ. 'Αλαφάκης, Δ. 'Αντύπας, 'Αλ. 'Αύγερινός, 'Ελ. 'Αρτόπουλος, Χρ. 'Αντωνίου, 'Αλ. 'Άλεξανδρου, Θ. 'Αργούδελης, Γρ. 'Ανδριόπουλος, Μ. 'Αρνασούτακης, 'Αγγ. 'Αμυγδαλίος, Κ. 'Αμάραντος, Χ. 'Αξιώτης, 'Αν. 'Απελίδης, 'Ερρ. 'Αγγουστῆς, Γερ. 'Αθανασάτος, 'Αλ. 'Αρτόπουλος, Ν. 'Βιντιάδης, Β. 'Βλη-

σμᾶς, Θρ. 'Βουδούρης, Β. 'Βανδώρος, Π. 'Βαπτοράκης, Λ. 'Βλάμης, Μ. 'Βαγιάνος, Π. 'Βαρδεράκης, 'Ηλ. 'Βογιατζόγλου, Κ. 'Βασιλάκης, Εύ. 'Βαρίνος, Π. 'Βλησίδης, Στ. 'Βαλαντάσης, Λ. 'Βαεράκος, Μ. 'Βαλαντάσης, Μ. 'Βαλμάς, 'Αν. 'Βιτάλης, Δ. 'Βασιλάκοπουλος, Κ. 'Βαλασόπουλος, Π. 'Βουρίκης, Δ. 'Βαρτελάς, Μ. 'Βαρσαμίδης, 'Ιω. 'Βάπτισμας, 'Αν. 'Βαλιανάτος, Σπ. 'Βαρουτάς, Ν. 'Γιάννακας, Π. 'Γιακουμάτης, Δ. 'Γεωργακάκης, Λ. 'Γιαννόπαππας, Δ. 'Γιαννόπουλος, Γερ. 'Γεωργαύλης, Στ. 'Γαλινούδης, Μ. 'Γιανετάκης, 'Άλ. 'Γάκης, Γ. 'Γκιζελής, Κ. 'Γαλιφιανάκης, 'Ιω. 'Γκατζούνης, 'Ιω. 'Γαλατζής, Σ. 'Γεωργόπουλος, Εύρ. 'Γραμμάτης, Δ. 'Γιανιώτης, Στ. 'Γιατρούζης, Γ. 'Γιαννόπουλος, 'Αθ. 'Γαβαλάς, Χρ. 'Γλεντής, Γ. 'Γαγλίας, Θ. 'Γεροντάκης, Γ. 'Γλυνός, Χρ. 'Γρυπονησιώτης, Εύγ. 'Γιαννόπουλος, Π. 'Γαλάτης, Γ. 'Γιαννέλος, 'Αν. 'Γιαλιτάκης, 'Ιω. 'Δημητρακόπουλος, Στ. 'Διαματάς, Ν. 'Δημολίτας, Γ. 'Δημητριάδης, 'Άλ. 'Δελβεναϊκήτης, 'Απ. 'Διαγκανάκης, Β. 'Διακακης, 'Ιω. 'Δρακόπουλος, 'Ιω. 'Δεσπάρτης, 'Απ. 'Διαγκανάκης, Σ. 'Διονέλης, Χ. 'Αναστασιάδης, Ν. 'Ελευθερίου, 'Αθ. 'Εύσταθιος, Δ. 'Εύριπιώτης, 'Ιω. 'Ζάχος, Γ. 'Ζερβάκης, Ν. 'Ζαπάντης ἡ Φράγκος, Χ. 'Ζώτος, Δ. 'Ζερμπίνος, Γ. 'Ζαφειρόπουλος, 'Αγγ. 'Ζερδός, Κ. 'Ζερδός, 'Άλ. 'Ζάφης, Ν. 'Ηλιόπουλος, 'Ιω. 'Θεοδωράκης, Κ. 'Ιωαννίδης, 'Ιω. 'Ιωαννίδης, Β. 'Κορφιάτης, Στ. 'Κουτέλης, Σ. 'Κυριαζάκης, Δ. 'Καραπλάκας, Γ. 'Κωδωνάς, Στ. 'Κωδωνίας, Γ. 'Κολιάκης, Στ. 'Κασνάς, 'Ιω. 'Κουζάκος, 'Άνδ. 'Καθαρλίγκος, Β. 'Κουτσογιάννης, Δ. 'Κουτσουδάς, Ν. 'Κατσίπης-Γρίβας, Γ. 'Κονταρίνης, Δ. 'Κύκλης, Β. 'Κουλουρίδης, Μ. 'Κοκκίνης, Δ. 'Καναπίτσας, Π. 'Κομηνός, Β. 'Κουτσουφλάκης, Ν. 'Καζάνας, Κ. 'Κουκουμέλης, Ν. 'Κασμάς, Δ. 'Κομετάτος, 'Άλ. 'Κουλόρυμης, Βαρθ. 'Κυπριάτης, Γ. 'Καφούρος, 'Ελ. 'Κοτζιαμάνης, Χ. 'Κρυσταλλογιάννης, 'Εμρ. 'Κουρκουλάκης, Γ. 'Κοσμάς, Δ. 'Κρητικός, Εύ. 'Κόδρος, 'Άν. 'Κέκος, Λ. 'Κασμάς, Ζ. 'Καλογεράτος, Κ. 'Καρακατσίκης, Ν. 'Κακιούσης, 'Εμρ. 'Κομινιάδης, 'Εμρ. 'Καλογεράς, 'Ιω. 'Λαυμάνης, 'Ιω. 'Λυγερός, Γ. 'Λεοντάρας, 'Ιω. 'Λαμπτρινάκος, Δ. 'Λουράντος, Ν. 'Λυκούργος, Μ. 'Λιάδης, 'Άρ. 'Λογοθέτης, 'Άντ. 'Λιόκουρας, Δ. 'Λαζάρου, Π. 'Λεκανίδης, Κ. 'Λάμας, 'Ηρ. 'Λειτώτης, Ν. 'Λυγνός ἡ Μαπαλούμποτσουρος, 'Άντ. 'Λεοντόπουλος, Κ. 'Λίνας, 'Άν. 'Λύτρας, Ν. 'Λυγνός, Εύ. 'Λεβαντής, 'Άντ. 'Μάστορης, Γ. 'Μακρής, Δ. 'Μηλιαρέσης, Π. 'Μαστρανδρίκος, Λύσ. 'Μηλιαρέσης, 'Άν. 'Μαρνέτης, Β. 'Μηλιαρέσης, 'Άλ. 'Μαυρίκος, Κ. 'Μπαχάς, Ζ. 'Μωνεμβασιώτης, Ν. 'Μεταπάτης, 'Άλ. 'Μαρτάτος, 'Άρ. 'Μορίκης, Σπ. 'Μουσούρης, Κων. 'Μαρκατάσης, 'Ιω. 'Μάντικας, Θ. 'Μπότος, Χ. 'Μακρής, Κ. 'Μαμούνης, Ν. 'Μπελεγρής, 'Άν. 'Μανουλίδης, Δ. 'Μυλωνάς, Λ. 'Μήλας, Φ. 'Μπιζάνης, Ν. 'Μονογιούδης, Κ. 'Μαστοράκης, Δ. 'Μπέτσης, Θ. 'Μιχαλάκης, Β. 'Μαμάζης, Γρ. 'Μαλιάρης, Ρ. 'Μαλιάρης, Σπ. 'Μπαζίγος, Δ. 'Μενδώνης, Δ. 'Μαστροκόλιας, Βλ. 'Μεντζλός, Μ. 'Μαυρομάτης, Γ. 'Μονογιούδης, 'Άθ. 'Μαντζουκάς, Σ. 'Μπαρόύνας, 'Ιω. 'Ντεβελέκος, Εύ. 'Νικόλαος, Χρ. 'Νικολόπουλος, Κ. 'Νικολιδάκης, Τζ. 'Ντάλαρης, Ν. 'Ξυδᾶς, Μ. 'Ολυμπίτης, Στ. 'Πασαλούκος, Γ. 'Παπαδάτος, Μ. 'Πασάσδης, Γ. 'Περδικοπάτης, 'Ιω. 'Παπαζαχάρης, Εύ. 'Παναγιωτάτος, Β. 'Παυλόπουλος, Γ. 'Πέτσας, Ν. 'Πήτσας, Π. 'Παλαιοκρασάς, 'Ιω. 'Πράγιας, Εύ. 'Πάνος, 'Εμρ. 'Παπαηλίας, Δ. 'Πούπαλος, 'Άλ. 'Παλαιοκρασάς, 'Άντ. 'Πελεκάνος, 'Ιω. 'Παγώνης, Ν. 'Ποθητός, Μ. 'Πιτσάκης, Β. 'Παρασκεύας, Χρ. 'Παρασκαλής, Θ. 'Πινετίδης, Εύ. 'Παρασκεύας, 'Ελ. 'Παυλινέρως, Μ. 'Παπιέργολου, Γ. 'Παπαδήμας, Γ. 'Περιβολάρης, Π. 'Πολυχρονίου, 'Ελ. 'Ποταμίανος, 'Ιω. 'Πατέρας, Γ. 'Παξινός, 'Εμρ. 'Πατέλης, Χρ. 'Πατελάτος, 'Εμρ. 'Παπαδέρος, Μ. 'Πετυχούτης, Εύ. 'Παπαδημητρίου, Σπ. 'Πεντάκαλος, 'Άν. 'Ροδίτης, Ν. 'Ρόρης, Δ. 'Ρουμπιέν, Γ. 'Ρουσάκης, Ν. 'Ρωμανίδης, 'Άντ. 'Ραγκούσης, Κων. 'Ρούσσος, Στ. 'Ρουμπής, Δημ. 'Ρούσσος, Π. 'Σακέλης, Σάδ. 'Σάδδας, Γ. 'Σεντούκας, 'Άπ. 'Σκουλίκης, Κ. 'Στρογυλούδης, Σ. 'Σωτηρίδης, Δ. 'Σταμπίρας, Ν. 'Συκιώτης, Π. 'Σπετσιώτης, Νικ. 'Σκοπελίτης, Σπ. 'Σιδεροκαστρίτης, Κ. 'Σερέλης, Θ. 'Στάϊκος, Μ. 'Σακάκας, Εύ. 'Σαδβάκης, Π. 'Σκιαδόπουλος, Γ. 'Σκαμνέλης, Λ. 'Σαράντος, Γ. 'Σμητίρης, Στ. 'Σιδερίδης, Ν. 'Σοφιανός, Δ. 'Σιδερίδης, Ν. 'Σύρμας, Χρ. 'Σιγάλας, 'Άθ. 'Σταθερός, Γ. 'Σαραφόπουλος, Σπ. 'Ταφλαμπάτης, 'Ιω. 'Τουτουδάκης, Κ. 'Τοπούρης, Χρ. 'Τούχλας, 'Άντ. 'Τρίμης, 'Ιάκ. 'Ταμπακόπουλος, Δημ. 'Τζανιδάκης, Π. 'Τσεδύδης, Ν. 'Τιμοθεάτος, Π. 'Τσούνιας, 'Ιω. 'Τσατσαρώνης, 'Ίων. 'Τιθέριος, Γρ. 'Ταράζης, Γ. 'Τσίγκος, Β. 'Τάραντος, 'Ιω. 'Τσενεμπής, Στ. 'Τάτσης, 'Ισ. 'Φουρναρης, 'Ηλ. 'Φραγκάκης, Φ. 'Φιλίππου, 'Ιω. 'Φωτεινός, Ν. 'Φίσης, 'Άντ. 'Φλουτάκος, Κ. 'Φυτάς, Γ. 'Φραγκόπουλος, Μ. 'Χαλκιάς, Ν. 'Χαλάς, 'Άντ. 'Χάινας, 'Άλ. 'Χατζηαλεξάνδρου, Μ. 'Χάρχαρος, Ν. 'Χατζη-

CANADIAN VICKERS LTD.

SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRS

DOCKING FACILITIES FOR UP TO 26.000 TONS

MONTREAL,
CANADA

CANADIAN
VICKERS
LIMITED

MEMBERS OF THE VICKERS GROUP

DIA TOΥΣ ΤΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ.....



ANTI - CORROSIVE &
ANTI - FOULING
COMPOSITIONS
MARINE PAINTS

EST 1898

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

AT YOUR SERVICE...

BLAKES PAINTS LTD., GOSPORT, HANTS, ENGLAND
TELEPHONE GOSPORT 80052.

νικήτας, Γ. Χαλικουτάκης, Δ. Χατζής, Γ. Χατζηϊαννου, Χαρ. Χριστοφόρατος, Ν. Χατζηϊαννου και Χρ. Χριστάκης.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τό δεύτερον δεκαπενθήμερον τού λήξαντος μηνός Απριλίου έχοργηθσαν ύπό τού Ν.Α.Τ. συντάξεις εις τούς κάτοι ναυτικούς, άποχωρήσαντας τού ναυτικού έπαγγέλματος και τάς οίκογενείας αύτών:

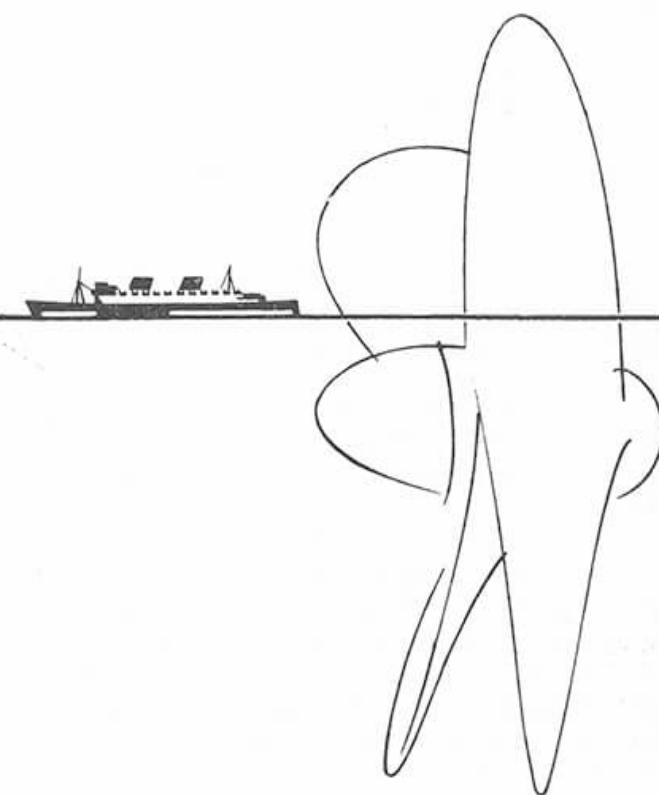
Είς πλοιάρχους: Ιωάν. Ισ. Ασπιώτην, μὲ ύπηρεσίαν 30 έτῶν, 2 μηνών και 1 ήμερας δραχ. 3.951 μηνιαίως και Μιχ. Έμμ. Παναγιώτου μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 7 μηνών και 24 ήμερών δραχ. 1.701 μηνιαίως.

Είς μηχανικούς: Δημ. Σπ. Λεγάκην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 9 μηνών και 3 ήμερών δραχ. 1.857 μηνιαίως. Νικόλ. Π. Παπαδόπουλον, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 6 μηνών και 8 ήμερών δραχ. 2.770 μηνιαίως. Εύαγ. Κ. Μανδαράκαν, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 1 μηνός και 27 ήμερών δραχ. 2.413 μηνιαίως. Κωνστ. Αντ. Αντωνίου, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν 2 μηνών και 11 ήμερών δραχ. 3.254 μηνιαίως και Ιωάν. Αντ. Βόλτην, μὲ ύπηρεσίαν 28 έτῶν, 8 μηνών και 6 ήμερών δραχ. 3.316 μηνιαίως.

Είς άσυρματιστάς: Νικόλ. Χρ. Λογοθέτην, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 5 μηνών και 23 ήμερών δραχ. 1.464 μηνιαίως και Αργυρώ χήραν Μιχ. Αναστασίου μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν, 9 μηνών και 13 ήμερών δραχ. 894 μηνιαίως.

Είς κατώτερα πληρώματα: Λουκάν. Αν. Γεώργιαν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 8 μηνών και 7 ήμερών δραχ. 1.265 μηνιαίως. Έμμ. Δ. Κρανιδιώτην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 5 μηνών και 25 ήμερών δραχ. 706 μηνιαίως. Παντ. Ν. Παππάν, ναύκληρον, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 8 μηνών και 15 ήμερών δραχ. 1.819 μηνιαίως. Άλεξ. Δ. Χούλην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν και 11 ήμερών δραχ. 1.164 μηνιαίως. Παύλον Κ. Αρώνην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 11 μηνών και 2 ήμερών δραχ. 543 μηνιαίως. Ισιδ. Μ. Κωστάλαν ναυτόπαιδα, μὲ ύπηρεσίαν 3 μηνών και 25 ήμερών, λόγω άτυχήματος, δραχ. 500 μηνιαίως. Κυρ. Σ. Μάτσην, μηχανοδηγόν μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 11 μηνών και 28 ήμερών δραχ. 765 μηνιαίως. Γεώργ. πατέρα Δημ. Δελή, ναυτόπαιδος, μὲ ύπηρεσίαν 1 έτους, 9 μηνών και 1 ήμερας, λόγω άτυχήματος, δραχ. 500 μηνιαίως. Καλλιόπην χήραν Κων. Μάγκου, θαλαμηπόλου, μὲ ύπηρεσίαν 11 έτῶν, 1 μηνός και 9 ήμερών δραχ. 977 μηνιαίως. Αναστασίαν χήραν Γεωργ. Χατζηϊαννου, ναύτου, μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν, 11 μηνών και 6 ήμερών δραχ. 500 μηνιαίως. Νικόλ. Χρ. Γλαντζήν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 1 μηνός και 11 ήμερών δραχ. 737 μηνιαίως. Βασιλ. Σπ. Γερμενήν, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 11 μηνών και 3 ήμερών δραχ. 500 μηνιαίως. Μιχ. Σ. Σύρμαν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν, 10 μηνών και 12 ήμερών δραχ. 500 μηνιαίως. Νικ. Δ. Βαθούλην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 28 έτῶν 10 μηνών και 7 ήμερών δραχ. 1.504 μηνιαίως. Κων. Ν. Κουρουκάφαν, μηχανοδηγόν, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 4 μηνών και 24 ήμερών δραχ. 549 μηνιαίως. Δημ. Στ. Ψαρράν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν και 25 ήμερών δραχ. 1.050 μηνιαίως. Ιωάν. Ν. Λιδανόν, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 36 έτῶν, 4 μηνών και 8 ήμερών δραχ. 1.726 μηνιαίως. Κοσμάν Νικ. Βίδον, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 7 μηνών και 5 ήμερών δραχ. 1.172 μηνιαίως και Βασιλ. Γ. Εμμανουήλη Μακρήν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν, 4 μηνών και 26 ήμερών δραχ. 861 μηνιαίως.

Γκρέκα



SHIP'S PROPELLERS

Suppliers of propellers to HELISTON and SCIMITAR designs in Bronze, Nikalium and Novoston 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 Alexandras- Savides Bldg.

Telephones: 815.190 and 817.979

Cables Address: PASAVID ATHENS

Telex: PASAVID-ATHENS 261

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

Υποκαταστήματα και πρακτορεῖα
καθ' όλην τήν ΙΤΑΛΙΑΝ
Ειδικευμένοι εις τήν πρακτόρευσιν
τακτικῶν γραμμῶν
Έκπρόσωποι ύπερεκατόν
έφοπλιστικῶν οἰκων

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εις δόλους τούς Ιταλικούς λιμένας
Τιμαιί συναγωνισμού

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΣΛΑΛΑΜΙΝΟΣ

Μιαν άξιολογον ιστορικήν μελέτην έξεδωκε προσφάτως ό ἑκδοτικό, οίκος της «Ἐστίας», ήτις διαπραγματεύεται κατά ύπευθυνον τρόπον και ύπό τό φῶς τών νεωτέρων ἐπιστημονικών ἀντιλήψεων, τό μεγάλον θέμα διά την ἐλληνικήν και παγκόσμιον ναυτικήν ιστορίαν, τής Ναυμαχίας τῆς Σλαλαμίνος. Συγγραφένης τού ἔργου τούτου είναι ὁ κ. Νίκος Μ. Παπαδόπουλος, δόστις, ὡς τούζει ἐν προλόγῳ τού βιβλίου του, ἐπεδίωξε ενά συγγράψη τήν ἀληθινήν ιστορίαν τῆς ναυμαχίας και νότιον ιστορήσῃ τὰ πραγματικά αἵτια τὰ ὅποια ὀδήγησαν εἰς τὸ δεύτερον Μηδικὸν πόλεμον.

Μὲ ζωντανὸν ὑφος, ὄρθολογικήν διάρθρωσιν τοῦ πλουσίου και ἀποκαλυπτικού ἐν πολλοῖς ὑλικοῖ του, μὲ ἀντικειμενικότατη και ἀμεροληψίαν ιστορικού ἐρευνητοῦ, ἐπιτυγχάνει ὁ συγγραφένης βασικῶς, τὸν ὑψηλὸν στόχον του, ἀν κρίνη τις τόσον ἀπό τὴν ὠλοκληρωμένην εἰκόνα τοῦ μεγάλου περιστατικοῦ, τὴν ὅποιαν παρέχει, ἀλλὰ και ἀπό τὴν μαρτυρίαν δύο κορυφαίων Ἑλλήνων τῶν γραμμάτων και τῆς ναυτικῆς ιστορίαν οἱ δοτοὶ εἰχον μελετήσει πρὸ τῆς ἐκδόσεως των τὰ χειρόγραφά του, τού N. Καζαντζάκη και τού Ἐμμ. Λακούδην. Ἀμοδότεροι και ὁ καθεὶς ἐκ τῆς ιδικῆς του σκοπιάς, ἀπεφάνθησαν διτὶ τὸ ἔργον τοῦ κ. Παπαδοπούλου, διεκδικεῖ μίαν ἀξιολογον θέσιν εἰς τὴν ἐλληνικήν και ξένην φιλολογίαν διὰ τὸ κοσμοϊστορικὸν γεγονός, τὸ ὅποιον διαπραγματεύεται.

ΠΕΝΘΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΚΟΤΡΟΖΟΣ

Ἀπέθανε και ἐκέδευθή τὴν 21ην Ἀπριλίου ἐν Χαϊδαρίῳ, παλαιὸν και ἡγετικὸν στέλεχος τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως, ὁ μηχανικός Ἰωάννης Α. Κοτρόζος, τοῦ ὅποιου ἡ σταδιοδρομία ἦτο στενῶς συνδεδέμενή μὲ τὴν διοίκησην τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν μηχανικῶν τοῦ E.N. Ἡ κατὴ του μάρφωσις και ἡ ἀρτία κατάρτισις του εἰχοι ἐπισύρει τὴν ἀμέριστον ἐκτίμησιν τῶν συναδέλφων του και τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ πλοῖα τῶν ὅποιων ἐπὶ μακρὸν ὑπέρτετσεν. Ο θάνατός του κατελύπησε τὸν κόσμον τῶν γνωρίμων του και ιδιαιτέρως τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν, ητὶς συνεκεντρώθη γύρω ἀπό τὴν σορόν του, διὰ νὰ τὸν προπέμψῃ εἰς τὸ μεγάλο ταξίδι. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ», μετέχοντα τοῦ πένθους διὰ τὴν ἀπώλειάν του, διαβιβάζουν πρὸς τὴν οἰκογένειάν του τὰ θερμά τῶν συλλυπητήρια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΚΙΣΣΑΒΟΣ» (δεξια, 23.232 τ. γκρός και ναυπηγ., 1956) και «ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ» (λιθ. δεξ., 17.791 τ. γκρός και ναυπηγ., 1950): «Ἐμφόρτον μὲ πετρέλαιο ἀπό Ἀμμουσίν Μπαΐν διὰ Γερμανίαν, τὸ «Κίσσαβος», συνεκρούσθη τὴν πρωῖαν τῆς 25ης Ἀπριλίου εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, μεταξὺ Γκρίσμπου και τῆς Βορειοτάτης ἄκρας τῶν δλλανδικῶν ἀκτῶν, μὲ τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Θάντερ», ὅπερ ἐπίσης ἡτο ἐμφόρτον μὲ πετρέλαια τὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ Βιλεμποσάχεν. Εἰς ἀμόδοτερα τὸ σκάφη ἐσημειώθησαν πυρκαϊαὶ και ἐξητησαν Βοήθειαν. Πράγματι ἐστεύσαν πλησίον τῶν τὰ ναυαγοστικὰ «Ολλανδία» και «Χάμπερ», καθὼς και τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Ἀνίτα Τύσσεν». Αἱ νεώτεραι εἰδήσεις ἀνέφερον, διτὶ ἡ ἐκραγεῖσα ἐπὶ τοῦ «Κίσσαβος» πυρκαϊαὶ κατεσθέσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος του, ἐνώ ἡ πυρκαϊαὶ τοῦ «Ολύμπικ Θάντερ» ἐξηκολούθη. Δύο σωστίοι λέμβοι τοῦ καιομένου σκάφους καθειλκύθησαν και ἐπέδη αὐτῶν τὸ πληρωμά του, ὅπερ και περισυνέλεγη ἀπό τὸ «Κίσσαβος». Οὐδεὶς ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ «Ολύμπικ Θάντερ» ἀπώλεσθη, οὐτε και ἐτραυματίσθη. Βραδύτερον τὸ αὐτὸν πλήρωμα ἤνωσε τὰς προσπαθείας του μὲ τὰ κατοφθάσαντα ναυαγοσωστικὰ διὰ τὴν καταστολὴν τοῦ πυρός.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡP»: «Ἐμφόρτον, ἐνῷ ἐπλεύριζεν εἰς τὴν Νέαν Ὁρλεάνην ἔξερράγη ὁ κύλινδρος φρέον εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Αἱ ζημιαὶ ἦσαν μικραί. (Απρ. 15)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ» (λ.δ.): «Ἀπὸ Μένα ἐλ 'Αχμάντι διὰ Κηλόγκ, συνεδέθη ὁ δεξιὸς αὐτοῦ λέβης και τὸ σκάφος, μὲ καθυστέρησι 12 ὥρων, λόγω μικρᾶς ἀνωμαλίας, συνεχίζει κανονικῶς τὸ ταξίδιον του. (Απρ. 23)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ»: Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε μὲ ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας. (Απρ. 20)

«ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ζημιάς, συνεπείᾳ σφοδροτάτης θαλασσοταραχῆς. (Απρ. 17)

«ΕΛΗΜΑΡΗ» (λιθ.): «Ἀπὸ Μπέιραν διὰ Βενετίαν ἐπιθεωρήθη εἰς Τζιμπούτι τὴν 2αν Ἀπριλίου. Κατὰ δήλωσιν τοῦ πλοιάρχου, τὸ σκάφος προσήραξεν ἐλαφρῶς τὴν 1ην Ἀπριλίου, ἐνῷ ἐπλεε μὲ μικρὰν ταχύτητα, ὀλίγον πρὸ τοῦ φαροπλοίου Μασκαλί και παρέμεινεν ἐν προσαράξει ἐπὶ πεντάρων. Μετὰ τὴν ἀπόρριψιν τοῦ ὑδατίνου ἔρματος ἀνειλκύσθη μὲ τὴν παλιρροιαν. Ο ἐπιθεωρήτης διεπίστωσεν, διτὶ τὸ σκάφος εἰχεν ἐπικαθήσει ἀμμώδους βυθοῦ μὲ τὸ φόρπικ και τὸ No 1 κύτος. Ζημιαὶ δὲν ἀνευρέθησαν και τὸ σκάφος ἐκρίθη ὀξύπλουν, μὲ τὴν σύστασιν νέας ἐπιθεωρήσεως ἐν τῷ μέλλοντι. (Απρ. 4)

«ΕΛΛΑΣ»: Κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Νέαν Υόρκην εἰς Ἑλλάδα ὑπέστη ζημιάς ἐν τρικύμια κατὰ Μάρτιον και Ἀπρίλιον, Ἐλάσματά τινα τοῦ προστέγου εύρεθησαν βεβλαμένα, διεπιστώσαν δὲ και ἄλλαι μικροζημιαὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. (Απρ. 14)

«ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ»: Εἰσέπλευσεν εἰς Λισσαβῶνα μὲ ἀνωμαλίαν

“NAYTIKA XRONIKA”

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝΙ ΑΠΟ ΤΟΝ Κ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

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

εἰς τὰς μηχανάς. Ἀπεστάλησαν ἀεροπορικῶς ἔξαρτήματα, ἐγένοντο αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ και τὸ σκάφος συνέχισε τὸ ταξίδιον του.

(Απρ. 12 — 18)

«ΘΕΟΠΑΝ» (λιθ.): «Ἐνῷ εύρισκετο εἰς Βηρυττὸν μὲ φορτίον κόπρα ἔξερράγη ἐπ' αὐτοῦ πυρκαϊά, ητὶς και κατεσθέσθη τὴν 16ην Ἀπριλίου. Τὰ κύτη No 4 και 5, καθὼς και τὸ μηχανοστάσιον κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ ὄυστα. Διὰ τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρὸς παρέστη ἀνάγκη νὰ ἡμιθυισθῇ τὰ πλοῖον εἰς ἀδαμῆθ θέσιν ἔξωθι τοῦ προλιμένος. Ἡριχασιν ἐργασίαί ἀντλήσεως τῶν ὄυστων, πρὸς ἀνέλκυσιν τοῦ σκάφους.

(Απρ. 14 — 20)

«ΚΝΟΖΑΓΚΑ» (λιθ.): Συνεπληρώθησαν εἰς Βαγκούδερ αἱ ἐπισκευαὶ ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος και τὸ πηγάδιον, αἱ προκληθεῖσαι ἐκ τρικυμίας κατὰ τὸ ταξίδιον τοῦ πλοίου ἀπὸ Οζάκαν εἰς Βαγκούδερ, μεταξὺ 11.2 και 26.2.

(Απρ. 10)

«ΚΥΜΩ»: Κατέπλευσεν εἰς Μασσαλίαν μὲ ζημιὰς εἰς τὰς τινὰς ἐλάσματα τὰς τρικυμίας και μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς και τὸν ἀξονα.

(Απρ. 14 — 17)

«ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ»: «Ἀνειλκύσθη τὴν 17ην Ἀπριλίου, κατόπιν ἐκφορτώσεως τοῦ ἐκ τιμέντων και ἀραβοσίτου φορτίου του, ἐσρυμουλκήθη δὲ εἰς Μπουγιούκ Ντερέ πρὸς ἐπιθεωρησιν. Διαφροὶ δὲν ἐστημειώθησαν.

(Απρ. 17)

«ΜΠΕΤΑΛΟΥΝΑ»: «Ἐδηλώθη εἰς Νιούκαστλ μικρὰ ζημιὰ τῆς θλικού, λόγω συγκρούσεως μὲ ρυμουλκόν.

(Απρ. 18)

«ΝΑΖΛΑ» (Λιβάνου): Προσηργαμένον ἀπὸ τῆς 7ης Ἀπριλίου εἰς Αύτραλίαν ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ ἀνειλκύσθη τὴν 12ην ίδιου μηνὸς μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκού και κατόπιν ἐκφορτώσεως τημάτος ἐκ τοῦ φορτίου του.

(Απρ. 7 — 12)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιθ.): Εἰς Καλλάο μὲ φορτίον ίχνωτροφών, ἐσημειώθη πυρκαϊαὶ εἰς τὸ κύτος του No 3, ητὶς και κατεσθέσθη ἀνευ ζημιῶν τοῦ σκάφους.

(Απρ. 11 — 13)

«ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΙΟΥΛΟΥ»: «Ο εἰς Μόζι, ἐπιθεωρητής συνέστησε τὴν ἀντικατάστασιν μιᾶς τῶν ἀγκυρῶν τοῦ πλοίου. (Απρ. 24)

«ΠΑΥΛΟΣ» (Λιβάνου): Συνεπεία ίσχυρου ἀνέμου εἰς Αλεξανδρέτταν παρεσύρθησαν τὰ ἀγκυροδόλμενά σκάφη «Παῦλος» και ἔνα γερμανικό και προσέκρουσαν ὑποστάντα ζημιὰς τινὰς ὑπεράνω τῆς ισάρων γραμμῆς. Τὸ «Παῦλος» ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας και ἀνειλήρησε τὴν 24ην Ἀπριλίου.

(Απρ. 19 — 24)

«ΠΕΡΣΕΥΣ»: «Ἐξετέλεσεν εἰς Παλέρμον προσωρινάς ἐπισκευάς ζημιῶν εἰς τὰ πτερύγια τοῦ ἀτμοστροβίλου ὑψηλῆς πιέσεως και ὀπέπλευσε.

(Απρ. 16 — 21)

«ΠΟΠΗ»: «Ἐπεσκεύασεν εἰς Πειραιά ζημιὰς του ἐκ πάγων, κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Κότκα εἰς Γκόττεμπουργκ. Καρφώσεις εἰς τὰ διπύμενα τοῦ No 1 ἀνενεύθησαν και τὰ πτερύγια τῆς θλικούς πιέσευά σθησαν.

(Απρ. 14)

«ΡΟΚΟΣ Β.»: «Ἐμφόρτον ἀπὸ Αρούμπαν δι 'Αμδούργον και μὲ πλοηγὸν ἐπ' αὐτοῦ προσήραξε τὴν 15ην Ἀπριλίου εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ «Ελμπν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν 17ην μὲ τὴν βοήθειαν ὀκτὼ ρυμουλκῶν.

(Απρ. 15 — 17)

«ΣΚΥΡΟΣ»: Δύται ἐπιθεωρήσαντες τὰ ὄυφα του εἰς Γιοκοχάμαν ἀνέυρον 164 ἐλάσματα σοδαρών βεβλαμένα. Τὸ πηδάλιον ἔλειπε, ἢ δὲ διαρροή συνεχίζεται. «Τπό τὴν τοιαύτην κατάστασιν τοῦ σκάφους θεωρεῖται δύσκολος δεξαμενισμός του. (Απρ. 13)

«ΧΙΟΣ ΠΑΙ·ΟΝΗΡP»: «Ἀπὸ Νοσορωσίσκην διὰ Ροστόκ ὑπέστη βλάβην εἰς τὸ περίζωμα τὴν 23ην Ἀπριλίου, εἰς Χολτενάου. Τὸ σκάφος ἐξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Απρ. 23)

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores

at

TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL,

THREE RIVERS, QUEBEC.

HEAD OFFICE:

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario

Cable Address : CULSTEVE

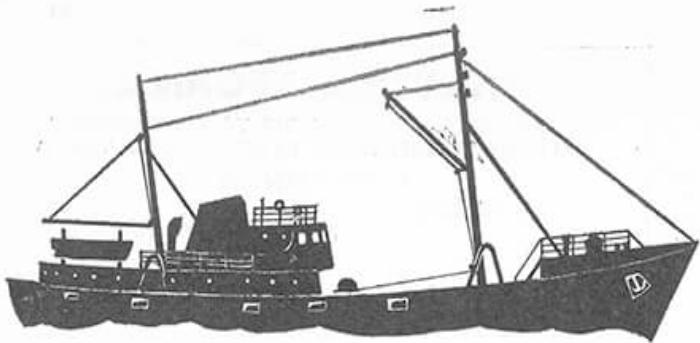
General European Agents :

SIMPSON, SPENCE & YOUNG

28 St. Mary Axe LONDON E.C. 3.

TEL. NO AVENUE 5200

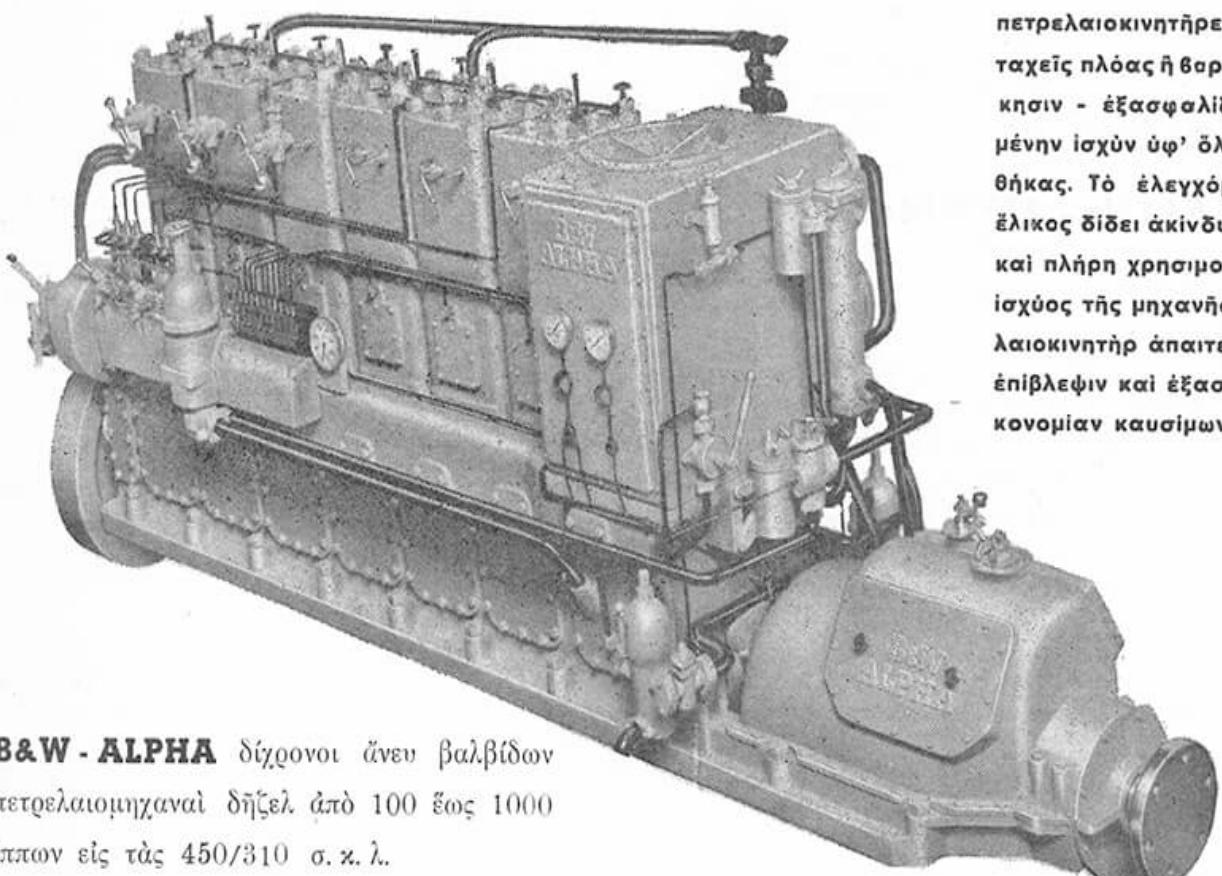
CABLES : FALLOSTEVE



Ρωμαλέες πετρελαιομηχανές θαλάσσης,

κατασκευασμένες από τους δημιουργούς των^η μεγάλων μηχανών δηζελ αι όποιαι κινοῦν περισσότερα τοῦ ένδος τρίτου έκ των κυκλοφορούντων άνα τὸν κόσμον πετρελαιοκινήτων ποντοπόρων πλοίων.

B&W Alpha



πετρελαιοκινητήρες δηζελ διά ταχεῖς πλόας ή βαρείαν ρυμούλ-κησιν - έξασφαλίζουν ήγγυη μένην ισχύν ύφ' ολας τὰς συν-θήκας. Τὸ ἐλεγχόμενον θῆμα ἔλικος δίδει ἀκίνδυνον ἔλιγμὸν καὶ πλήρη χρησιμοποίησιν τῆς ισχύος τῆς μηχανῆς. Ο πετρελαιοκινητὴρ ἀπαιτεῖ ἐλαχίστην ἐπιβλεψιν καὶ έξασφαλίζει οἰ-κονομίαν καυσίμων.

B&W - ALPHA δίζερονοι ἄνευ βαλβίδων πετρελαιομηχαναὶ δηζελ ἀπὸ 100 ὧς 1000 ἵππων εἰς τὰς 450/310 σ. κ. λ.

Σταθερὸν ἡ ἐλεγχόμενον βῆμα ἔλικος.

BURMEISTER & WAIN
ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

ΔΑΝΙΑ

Γενικός Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΤΗΛ. ΔΣΕΣ BURWAIN · ΠΕΙΡΑΙΕΣ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἱ μεταφοραὶ τῶν σιτηρῶν ἐκράτησαν τὴν ζωηρότητα τῆς ἀγορᾶς τοῦ λήξαντος δεκαπενθυμέρου. Ἀπὸ τὸ Πλεῖτ, τὴν Αὐστραλίαν, τὴν Β. Ἀμερικήν, τὸν Κόλπον καὶ τὸν "Ἄγιον Λαυρέντιον πλεῖσται ὅσαι ἐκλείσθησαν ναυλώσεις διὰ φορτώσεις, κυρίως, ἔγγυτέρων ἡμερομηνιῶν. Ναῦλοι καλύτεροι ἐπληρώθησαν. Καὶ διότι διὰ Μάιον (α' 150ήμερον) ἀρκετά σκάφη ἐναυλώθησαν ἥδη, προεβλέπετο ἡ σταθερότης τῶν ναυλῶν καὶ διὰ τὰ σκάφη ἀπωτέρων ἡμερομηνιῶν (Μάιον — 'Ιούνιον).

Τοῦ Πλεῖτ ἡ κίνησις ζωηρὸς διετηρήθη, τόσου δοσον δὲν ἀνεμένετο. Ὁ φόδος τῆς ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν διὰ τὴν Ιην Μαΐου καὶ ἡ ἄρσις τῶν νομισματικῶν περιορισμῶν εἰς τὴν Ἀργεντινήν ἐδικαιολόγουν τὴν ἐπιφύλαξιν. Προεβλέπετο ἡ εἰς πέζος ἀνατίμησις τῶν σιτηρῶν. Παρὰ ταῦτα πολλὰ ἥσαν τὰ ναυλώθεντα σκάφη. Ἀπὸ τὰ 72/6, ὁ ναῦλος τῶν 76/3 ἐπληρώθη διὰ τὸ Κόντινεντ (2.500 τόν. ἐλαφρὰ φορτία πέραν τῶν σιτηρῶν) καὶ τὸν 75/— διὰ σιτηρὰ μόνον. Καὶ ἡ πρόδλεψις διετυποῦτο διὰ τὰ περισσότερα. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν 72/6, τὴν Ἀδριατικὴν 73/9 καὶ τὴν Ἀγγλίαν 80/— τοὺς 60 κ. πόδας.

Ἡ δευτέρα εἰς κίνησιν, ἀλλὰ καὶ σταθερότητα ἀγορὰς ὑπῆρξεν ἡ τῆς Αὔστραλίας. Διὰ τὴν 'Ινδίαν ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 41/3 ἀπὸ τὴν Δυτ. Αὔστραλιαν, μὲ 10/— ἐπὶ πλέον ἕαν ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας (Μάιον καὶ Μάϊον — 'Ιούνιον). Τάνκερς ἀπὸ τὸ Γκηλόγκ διὰ Βομβάνην εἰς τὰ 49/— ἔως 50/— ἀναλόγως μεγέθους ('Ιούνιον). Καὶ ἡ ζήτησις ἔξηκολούθει δι' 'Ιούνιον. Ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης αἱ ναυλώσεις διὰ τὴν 'Ινδίαν (δυτ. ἀκτὴν) ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 69/6 διὰ συνήθη φορτηγά (Μάϊον). Οἱ φορτωταὶ ὑπεχερώθησαν νὰ πληρώσουν 2 σελ. ὑπὲρ τὴν ἀρχικήν τῶν προσφορῶν. Τάνκερς διὰ τὸ Γκηλόγκ διὰ 4.15 δολ. καὶ μπάλκ - κέρριερς (24.000 τόν.) δολ. 4.60 καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 4.75 (20.000 τόν.). Μεγάλα φορτηγά δολ. 5. Διὰ τὸ 'Ιράν δολ. 10.50 ἐλεύθ. ἔκφ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 9.25, τὴν Τεργέστην 6.75, τὴν Βενεζουέλαν δολ. 6.10. Διὰ τὴν Βραζιλίαν προσεφέροντο δολ. 6.85. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν, τέλος, ('Ειδονμάουθ) 55/— καὶ διὰ Λονδίνου 41/3, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν ἐλεύθεραν. Διὰ τὸ Μέρσεϋ 57/6.

"Ηρεμος, τούναντίον, τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 150ήμερου, ὁ τομεὺς τοῦ 'Άγιον Λαυρέντιου, λόγω ἴσως, τοῦ ἐπικειμένου ἀνοίγματος τῆς διώρυγος, καθὼς καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ τοῦ Νόρδερν Ρέιντζ. Μέτα τὸ Πάσχα ζωηρότης εἰς τὴν ζήτησιν τοννάς ἐσημειώθη. Τὰ 48/6 ἐπληρώνοντο δι' 'Αγγλίαν (ώρισμένους λιμένας), 44/6 δι' 'Ειδονμάουθ. Ἀπὸ Μπαϊ Κουμώ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.85.

Μικρὸν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς γαιαίνθρακας. Τὰ 5.50 καὶ 5.80 δολ. διὰ τὸ Ρίον ἐπληρώνοντο, τὰ 6.85 δολ. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν («Μάντω Θεοδωρακοπούλου» 25.000 τόν.) καὶ τὰ 4.40 ἔως 4.80 δολ. διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν, 4.90 διὰ τὴν 'Ισπανίαν.

Τὰ παλαιοίσθηρα μὲ ἀσήμαντον ἐργασίαν. Εἰς ἐπιμηκυθὲν λίμπερτο δολ. 132.500 φίο. Τάξιμον - τσάρτερ εἰς λίμπερτος δολ. 1.90 πλέον 15.000 δολ. μπόνους, παράδοσις Καληφόριναν, ἐπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν. Διὰ τὴν 'Ιταλίαν λίμπερτος ἐκλείσθη 63.000 δολ. καὶ 62.750. Ἀπὸ τὴν Κούδαν ὁ καλὸς ναῦλος τῶν 7.10 δολ. ἐπληρώθη διὰ Καζαμπλάνκαν. Διὰ Νότ. Κίναν 86/—. Μεταλλεύματα ἀπὸ Βιττόρια διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 40/6 καὶ 41/3. Διὰ τὴν Πολωνίαν 46/9 καὶ προγενεστέρως 53/6.

Ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικόν. Οἱ ναῦλοι κατώτεροι. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν σιτηρά δολ. 5.75 ἔναντι τῶν 6 δολ. Διὰ τὴν Κίναν 42/—. Ἀπὸ τὸν 'Αγ. Φραγκίσκον διὰ τὸ Κόντινεντ 6.50 δολ. ἐλεύθ. ἔκφορτ. ('Ιούνιον). Συλεία καὶ γενικά μὲ ναῦλους ἐπίσης χαμηλούς. Τὰ 10 μολίς δολλάριος ἐπληρώθησαν δι' 'Αγγλίαν, ὁ κατώτερος ἀπὸ πολλῶν ἔτων ναῦλος. Διὰ τὴν Αὔστραλιαν 114.000 δολ. Παλαιοίσθηρα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 65.000. 'Ιχθυοτροφίαι ἀπὸ τὸ Περού δολ. 98.000 (σκάφος 640.000 κ. π.) διὰ τὸ Κόντινεντ.

Τὰ μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν 'Ινδίαν ἐν ἀπραξίᾳ. Ἀπὸ Μαρμαγκόδα διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 33/9 καὶ διὰ Γιαβάτα 'Ιαπωνίας 39/6 (3.000 τόν. ἐκφόρτ.). Τὰ 44/— ἐπληρώθησαν διὰ γαιαίνθρακας ἀπὸ Καλκούτταν εἰς Βομβάνην καὶ ἐκεῖθεν 41/6 μεταλλεύματα διὰ Κωνστάντζαν. Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὴν Β. Ἀμερικήν (Μάϊον — 'Ιούνιον) δολ. 6.15.

Ἐλαχίστη ἡ ἐργασία ἀπὸ τὴν Μεσόγειον. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Αδριατικὴν διὰ Κίναν (Νότιον) 57/6. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Σέριφον διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 24/6. 'Ασφαλτος ἀπὸ τὸ Δυρράχιον διὰ Πολωνίαν 37/—. Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν γενικά διὰ Κούδαν \$ 16.800 καὶ μεταλλεύματα διὰ τὸ Κόντινεντ 27/—. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 58/—.

Οἱ Κινέζοι μὲ ἀρκετὰς διαταγὰς διὰ διάφορα φορτία καὶ τάξιμον - τσάρ-

τερς, μὲ ἐλαχίστας, δῆμος, ναυλώσεις, λόγω τῶν χαμηλῶν προσφερομένων ναύλων.

Τὰ τάξιμον - τσάρτερ ἐν ἀπραξίᾳ. Λίμπερτος ἐπληρώθη δολ. 1.025 τὴν ήμέραν, μὲ παράδοσιν Κόλπον, ἐπαναπαράδοσιν Δυτ. Ἰταλίαν (παλαιοίσθηρα). Μότορσπι 12.850 τόν. d.w. διὰ ταξίδιον N. Ζηλανδίας — 'Αγγλίας λίρας 12.500 κατὰ μῆνα.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Λίαν περιωρισμένη ἡ κίνησις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ζωηροτέρα ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν, διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, κυρίως. Διαπιστοῦται, πάντως, ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἑταῖρων — μικρῶν καὶ μεγάλων — διὰ χρονοναυλώσεις, ἔστω καὶ ἀν τούτῳ ἐμφανίζεται σπασμαδικόν.

Τὰ 58% καὶ 52% κάτω τῆς Κλίμακος διὰ μικρὰ σκάφη ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸ Κόντινεντ — Σκανδιναύιαν, μὲ τὴν γνωστὴν τῶν πέντε μονάδων διαφορὰν ἐαν Μεσόγειον. Διὰ μεγάλα σκάφη τὰ 65% κάτω τῆς Κλίμακος διὰ Δσνίαν (ἀκάθαρτα φορτία). Ζωηρότερά ἡ κίνησις διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. Οἱ ναῦλοι βελτιώμενοι ἔφασαν τὰ 45% κάτω τοῦ Α.T.R.S., ἔναντι τῶν 60 πρὸ τίνος, διὰ μέτρια σκάφη. Δύο συνεχῆ ταξίδια (σκάφος 30.000 τόν.) ἐκλείσθησαν 55%.

Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἡ ὄνομαστικὴ σχεδὸν τιμὴ τῶν 57½% κάτω τῆς Κλίμακος ἐκράτησε διὰ τὴν 'Αγγλίαν — Κόντινεντ. Μετὰ τὸ Πάσχα ἐκλείσθησαν σκάφη 30 χιλ. τόνων εἰς τὴν ὡς ἄνω τιμὴν. Τὰ 55% διὰ τὴν 'Ιταλίαν ἐπληρώθησαν εἰς μέγα σκάφος. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 71½% κάτω τοῦ οὐρανοκανού ναυλολογίου εἰς μεγάλα σκάφη. Μέσω 'Ακρωτηρίου εἰς σούπερ - τάνκερ ἐπληρώθησαν 73% διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δι' 'Ιταλίαν μέτρια σκάφη 45% κάτω τῆς Κλίμακος (Μάϊον). Σκάφος 31.700 τόνων 15¾ μίλ., μὲ 68 τόν. φιούει διὰ ἐκλείσθη διὰ δύο ἔτη τάξιμον - τσάρτερ, μὲ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν εἰς τὰ 10/6 ('Ιούνιον).

ΤΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 20 ΧΙΛ. ΤΟΝ. ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἶναι πλέον γεγονός ἐκ τῶν ἀριθμῶν διαπιστωμένον ὅτι τὸ πετρέλαιον — ίδια τὸ ἀκάθαρτον — μεταφέρεται οἰκονομικώτερον διὰ θαλάσσης παρὰ μεγάλων σκαφών, παρ' ὅσον διὰ μικροτέρων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι εἰς τοὺς λιμένας ἀφέτηρις καὶ προορισμόν θάττονται καταλλήλας μέσα σφρακοφορτώσεως. Εἰς τοῦτο καὶ ὀφείλεται ἡ ταχυτέρα παρακμὴ τῶν μικροτέρων τάνκερς. Συμφώνως πρὸς μελέτην τοῦ Γραφείου Τέξικομπτς, ὁ μέσος ὄρος μεγέθους τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (διὰ σκάφη τῶν 5.000 τόνων καὶ ἀνω) ἦτο κατὰ τέλη τοῦ παρελθόντος ἔτους 22.134 τ. d.w. Διὰ τὰ νεοναυπηγηθέντα καὶ παραδοθέντα κατά τὸ δεύτερον ἐξάμηνον π.ε. ἦτο 39.762 τ. d.w. καὶ διὰ τὰ τελούντα ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961 εἶναι 46.105 τ. d.w. ἐνῷ διὰ τὰς νέας παραγγελίας τὰς δοθείσας κατὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ 1961, τὸ μέσον ὄριον μεγέθους ἐφθασεν εἰς τὸ ἀριθμὸν τῶν 50.700 τ. d.w. καὶ ἀνω.

Δὲν είναι, δῆμος, μόνον τὸ μέγεθος, ποὺ ἔξακολουθεῖ νὰ χαρακτηρίζῃ τὴν διαφορὰν τῆς νέας χωρητικότητος ἀπὸ τὴν παλαιάν. 'Υπάρχουν καὶ ἄλλοι παράγοντες, ως λ.χ. ἡ ταχυτής, ἡ κατανάλωσις καυσίμου, ἡ ἀντλητικὴ ικανότης, ἐνῷ σημειούται καὶ μία ἔξελιξις, ἡ οἵ τις δυνατότην νὰ ἀποτελέσῃ σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, σημαντικώτατον παράγοντα, ἡ πλήρης δηλαδή αύτοποτοποίησης τοῦ μηχανοστασίου.

Συνεπείδηστον αὐτῶν τῶν ἔξελιξεων καὶ ἐκδήλων μεταβολῶν εἰς τὸ μεταπολεμικὸν πρότυπον τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν πετρελαίου, δεξαμενόπλοια — τῆς χωρητικότητος ίδια τῶν 20.000 τ. d.w. καὶ κάτω — ἀμα τὴ συμπληρώσει τῆς χρονικῆς περιόδου, διὰ τὴν ὄποιαν εἰχον πραναλωθῆν, ἀντικαθίστανται διὰ νέων σκαφών, μεγαλυτέρων καὶ οἰκονομικώτερων. Οἱ πλοιοκτήται ἐνδέχεται νὰ ἀντιμετωπίσουν προβλήματα ἐξευρέσεως κεφαλίων, ὅπως οἱ μεγάλοι διαχειρισταὶ ἀεροσκαφών, οἵτινες διέλεπον νὰ καθίστανται παλαιά, μὲ ἱλιγγώδη ταχύτητα, τὰ τόσον δαπανηρὰ ἀεροπλάνα των. 'Η δυσάρεστος αὐτῆς διὰ τοὺς πλοιοκτήτας πίεσις, εἶναι πάντως εὐνοϊκή διὰ τοὺς ναυπηγούς.

Διερωτῶνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ποίοι θὰ είναι ἡ τύχη τῶν ὑπαρχόντων πλοίων. Τὸ παλαιόν «T. 2», ὡς δῆλοι γνωρίζομεν, βαδίζει σταθερῶς πρὸς τὸν ἀφανισμόν, ἀλλ' ἀκόμη δὲν θελει νὰ πέσῃ. Κατὰ τὴν ἔρευναν τοῦ Γραφείου Τέξικομπτς, ὁ στόλος τῶν ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως «T. 2» περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου π.ε. 316 μονάδας, ἐξ αὐτῶν 200 περίπου ἐτέλουν ἐν ἐνεργείᾳ, ἀπασχολούμενενει εἰς τακτικὰς μεταφορὰς πετρελαίων, περιλαμβανομένων καὶ 52 μονάδων, αἴτι-

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ,, & "ΟΛΥΜΠΟΣ,,
TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

νες διὰ τῆς μεγεθύνσεως των παρέτειναν τὴν ζωὴν των. Πολὺ περισσότερα «T. 2» δύνανται διὰ τοῦ τρόπου τούτου νὰ ἀχθοῦν εἰς περαιτέρω ἔκμετάλλευσιν. «Η μᾶλλον εὐνοούμενή μεγέθυνσις εἶναι ἡ αὐξάνουσα τὴν χωρητικότητὰ τῶν εἰς 23.500 τ. d.w. περίπου. «Η τεχνικὴ τῆς μεγεθύνσεως ἐφαρμόζεται ἡδη καὶ εἰς ἄλλους τύπους δεξαμενοπλοίων. Δύο τάκερς, λ.χ., τῶν 35.000 τόνων, ἀνήκοντα εἰς ἑταῖριαν πετρελαίων, ναυπηγήσεως 1958 καὶ 1959, ἐμενεύθησαν εἰς 49.400 τ. d.w., δύο δὲ ἄλλα τῆς αὐτῆς κλάσεως πρόκειται νὰ αὔξησουν τὴν χωρητικότητὰ τῶν.

«Πάραχει μέγας ἀριθμὸς μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων, τῆς τάξεως τῶν 13.000 ἤως 17.000 τόνων, ἀπὸ τὰ ὅποια θὰ ἡσαν λιαν εὐχαριστημένοι οἱ ναυλωταὶ νὰ ἀπαλλαγοῦν, διατητά συμπληρώσουν τὴν περίοδο τῆς ναυλώσεως τῶν. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἀποτελοῦν μεγάλην ἀνάλογίαν εἰς τὴν ἐκ 10.308.758 τόνων d.w. χωρητικότητὰ τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν ὅποιων ἡ μακροπρόθεσμος χρονοναύλωσις λήγει ἀπὸ σήμερον μέχρι τέλους τοῦ 1965. Οἱ ναυλωταὶ δύνανται εὐχερών νὰ καλύψουν σήμερον τὰς ἀνάγκας τῶν μὲ σκάφη ἐλαφρῶν μεγαλύτερα, μᾶλλον συγχρονισμένα καὶ περισσότερον ἀποδοτικά. Τὰ μεταπολεμικὰ αὐτὰ πλοῖα περιῆλθον βις τὴν σκιάν, οὐχὶ λόγῳ ἡλικίας, ἀλλὰ διότι τὰ γεγονότα τὰ κατέλαβον ταχύτερον, παρ' ὅσον προεβλέπετο, διατητά ταχύτερον.

Σκάφη, Ισοδύναμα πρὸς 82 «T. 2» εἶναι ἡδη ἡλικίας 20 ἑτῶν ἡ καὶ ἄνω. «Ἄν δημως δὲν πραγματοποιηθοῦν διαλύσεις καὶ μετατροπαὶ καὶ δὲν σημειωθοῦν ἀτυχήματα, ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1966 θὰ ἀνέλθῃ εἰς 531. Κανέις δὲν δύνανται μετὰ πεποιθήσεως νὰ προβλέψῃ, πόσα τοιαῦτα σκάφη θὰ διαλυθοῦν κατὰ τὰ προσεχῆ τέσσαρα ἔτη, οὐδὲ δύνανται τις νὰ ὑπολογίσῃ ἐπακριβῶς τὰς ἐπ' αὐτῶν μετατροπὰς καὶ τὰ ἀτυχήματα. Εἶναι ἐν τούτοις προφανές, διτὶ ὁ ρυθμὸς τῶν διαλύσεων θὰ ἐπιταχυνθῇ. «Ἐκεῖθεν ἴσως θὰ προέλθῃ καὶ ἡ ἔξιστροπησις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονᾶς ἥτις, πάντως, θὰ πρέπει νὰ τοποθετηθῇ εἰς ἀπώτερον χρόνον, παρ' ὅσον προεβλέπετο, πρὸ διετίας.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Ἄτονος διετηρήθη, μὲ σποραδικάς τὰς διαταγάς, καὶ μὲ τιμᾶς ναύλων εἰς χρημᾶς ἐπίπεδα, ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ δεύτερον ἡμίου τοῦ Ἀπριλίου. Συνετέλεσεν εἰς τοῦτο καὶ ἡ μεσολάθησις τῶν ἔορτῶν τοῦ Πάσχα. Πτωχὴ ὑπῆρξεν ἡ νέα ἐργασία ἀπὸ τὴν ρωσικὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ ἀπὸ τὸν Δούναβιν. Μία μόνον διαταγὴ ἐκκλιφόρρησεν ἀπὸ τὴν Ὁδησὸν 2.500 τ. τζαχάρεως διὰ Λονδίνου ἡ Λίθερπούλ εἰς τὰ 40/—, μὲ φόρτωσιν ἀρχῶν Μαΐου. «Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζανά ἀφ' ἔτερου, ἡ μοναδικὴ ἐργασία ἀνέφερετο εἰς φορτία τινὰ τοιμέντων (σκάφη λίμπερτς) δι'. ἔνα λιμένα Περσικοῦ Κόλπου 43/6 φίο, μὲ 2/6 ἔξτρα διὰ δεύτερον λιμένας ἐκφράσεως, μὲ φόρτωσιν τέλους Μαΐου — ἀρχῶν Ιουνίου, καθὼς καὶ διὰ φορτώσεις Ιουλίου καὶ Αύγουστου. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα ἀνένευ ἐνδιαφέροντος.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΚΑΣΠΙΑΝΑ» «Ἄγιον Λαυρέντιον 10.000 τ. γεννημάτων ὡρισμένους λιμένας Αγγλίας 47/6 ἔνα ἡ 50 — δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐκφ.)σιν, Μαΐου 18—31. «ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» Χάμπτον ρόδος 14.000 τ. γαιανθράκων Τόκιο — Μόξι ρέιντς δολ. 7.25, Μαΐου 15 — Ιουν. 15. «ΣΙΔΕΡΗΣ» Νόρφολκ ἡ Βοστώνη 9.500 τ. γεννημάτων Μάντζεστερ 46/3, Μαΐου 1 — 15. «ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 30.500 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αμερικήν 8.000 τ. ἐκφ.)σιν, Μαΐου 8 — 20. «ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αμερικήν δολ. 4.10, φίο, 3.000 τ. ἐκφ.)σιν, Απρ. 25 — Μαΐου 10. «ΕΜΑΝΤΟ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» Χάμπτον ρόδος 25.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 6.85, ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 1 — Ιουνίου. «ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 17.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αμερικήν δολ. 4.10, φίο — στόσουεντ, Μαΐου 5 — 25. «ΑΛΑΜΠΟΥΡ» (λιβερ.) Χάμπτον ρόδος 9.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἐλλάδα δολ. 5.40, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 15 — 30. «ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ» Χάμπτον ρόδος 10.000 τ. γαιανθράκων Μπουένος Αὔρες δολ. 6.25, μὲ 900 τ. ἐκφ.)σιν 60 στέντ., Απρ. 17 — 25. «ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων, ὀλεύρων καὶ σόγια Λονδίνου 51/3, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, ὀφίον «Ειδονγάρου 55/—, ἐν Λίθερπούλ, Μπίρκενχετ η Χούλλ 57/—, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)σιν «γκρός — τέρμες», Απρ. 25 — Μαΐου 10. «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.» Κόλπον 15.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 9.25, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Απρ. 26 — Μαΐου 10. «ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 12.500 τ. γεννημάτων Τεργέστην δολ. 6.75, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 7 — 10. «ΑΛΚΥΟΝΙΣ» Κόλπον 10.000 τ. τζαχάρεως εἰς σάκκους Καζαμπλάγκαν δολ. 7.10, φίο — στόσουεντ, 750 τ. ἐκφ.)σιν, Μαΐου 1 — 14. «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ» (λιβ. δεξ.) ἡ Ετερον, Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΕΟΡΤΗΣ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΤΡΕΙΣ ΗΜΕΡΑΣ

ΕΝΩΡΙΤΕΡΟΝ

Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αμερικήν δολ. 4.15 φίο, 3.000 τ. ἐκφ.)σιν, Μαΐου 10 — 25.

«ΔΩΡΙΕΥΣ» (λιβ.) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Λίθερπούλ ἡ Μπίρκενχετ 57/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)σιν, Μαΐου 7 — 21.

«ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ» (φίον «ΜΑΡΙΕΤΤΑ») Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτ. ὀκτὼν Ινδίας 69/6, ἐν ἀνατολικήν 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Ιουν. 5 — 28.

«ΜΑΧΗΤΗΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτ. ὀκτὴν Ινδίων 69/6, ἐν ἀνατολικήν 2/—, δύο λιμένας 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Ιουν. 1 — 25.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·Λ·Σ» Κόλπον 12.500 τ. γεννημάτων δυτ. ὀκτὴν Ινδίας 69/6, ἐν ἀνατολικήν 72/—, δύο λιμένας 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Ιουν. 10 — 30.

«ΙΚΑΡΟΣ» Κόλπον 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Βέρα Κρούζ (δύο συνεχὴ ταξίδια) δολ. 49.000, φίο — στόσουεντ κατὰ ταξίδιον, Ιαναρξίς 15 — 30 Μαΐου.

«ΟΡΟΜΑΡ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Ισπανίαν δολ. 4.90, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 8 — 18.

«ΑΝΔΡΟΣ» Νόρδερν ρέιντς 11.000 τ. πολαιοσιδήρων (588.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 132.500, φίο — στόσουεντ, Απρ. 28 — Μαΐου 7.

«ΝΟΡΔ ΧΑ·Ι·ΝΕΣ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αμερικήν δολ. 4.75, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 20 — 29.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΖΩΝΚΙΑΛ» (λιβ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 9.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 7 — 25.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. διλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολ. 10.05, φίο, Μαΐου 10 — 27.

«ΚΑΣΤΩΡ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 18 — 31.

«ΤΖΕΝΕΡΑ ΣΤΕΛΑΚΟΤΣ» Καλιφορνίαν 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 65.000, φίο — στόσουεντ, Μαΐου.

«ΟΘΩΝΗ» ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού (περιλαμβανομ. Κολιφορνίας καὶ Στόκτον) 12.500 τ. κριθίς Τεργέστην δολ. 8, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 25 — Ιουν. 8.

«ΚΟΡΙΝΟΙΚ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 5.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 9 — 21.

«Α·Ι·ΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 5.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 19 — 31.

«ΠΕΡΑ ΤΡΕ·Ι·ΤΕΡ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 5.65, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κών, Μαΐου 21 — Ιουν. 10.

Έκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριδύργον ρέιντς 72/6, ἐν Αγγλίαν 77/6, Μαΐου 1 — 19.

«ΤΙΡΥΝΣ» Ρίζερ Πλέιτ 9.800 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριδύργον ρέιντς 72/6, ἐν Αγγλίαν 77/6, ὀφίον ἀπό Σάντα Φέ 1/3 ἔξτρα, Μαΐου 21 — Ιουν. 15.

«ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ» (εκ «Port Saint John») Ρίζερ Πλέιτ 9.000 τ. γεννημάτων ορισμένους λιμένας δυτ. ὀκτὼν Αγγλίας (περιλαμβ. τῆς Ιρλανδίας) 81/3, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)σιν «γκρός — τέρμες», οφίον Αμεριδύρταμ 76/3, μὲ 2.000 τ. ἐκφ.)σιν «γκρός — τέρμες», Μαΐου 15 — Ιουνίου 5.

«ΚΑΠΤΑΝΠΑΝΤΕΛΗΣ» (Λιβανού) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 14.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριδύργον ρέιντς 72/6, Μαΐου 1 — 15.

«ΜΑΡΚΟΣ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων Βενετίας η Τεργέστην 73/9, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)σιν «γκρός — τέρμες», Ιουν. 1 — 15.

«ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ» (Λιβανού) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπαχιαν Μπλάγκον 9.500 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριδύργον ρέιντς 75/—, Μαΐου 1 — 15.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Γίνοβαν 72/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)σιν «γκρός — τέρμες», Μαΐου 8 — 28.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιβ. δεξ.) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 17.500 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριδύργον ρέιντς 65/—, ἐν Γίνοβαν — Λιβόρο η Νεάπολιν 65/—, ὀφίον Βενετίαν — Τεργέστην 70/—, Ιουνίου 1 — 20.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΛΕΝΗ» Γίνοβαν 11.000 τ. γαιανθράκων Καλάμας — Πάτρας 39/—, Μάϊου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» (εκ «Bostondyke») Γλασκώδην καὶ Λίθερπούλ 800

Telegrams ESPICO, Port-Said
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12.

Phones | Office 2195
Night 3084
3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

Agents for: HELLENIC LINES LIMITED, Piraeus and New York, since 1938
and other leading Greek and foreign Shipping Companies.

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

1. γενικών (τμήμα φορτίου) Θεσσαλονίκη, λίρας 3.500, 'Απρίλιον.

'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΠΑΥΛΟΣ» (Λιβάνου) 'Αλεξανδρέτταν 4.200 τ. ζαχάρεως εις σάκκους 'Ακάμπα 32/6, φίο - στόσουεντ τέλη 'Απρ.

«ΦΡΥΓΙΔΙΩΤΗΣ» Νέαπολιν 1.650 τ. σιδηρών ράβδων Λευκαντί, Πάτρας και Θεσσαλονίκη δολ. 5.85, 'Απρ.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» (Λιβάνου) 'Αλεξανδρέτταν 6.500 τ. τσιμέντων εις σάκκους ένα λιμένα Δυτικής 40/—, 'Απρίλιον.

«ΜΑΛΛΟΥΣ» (Λιβάνου) 'Αλεξανδρέτταν 10.000 τ. τσιμέντων εις σάκκους ένα λιμένα Δυτ. 'Αφρικής 37/—, ίσαν δύο λιμένες 39/6, 'Απρίλιον.

«ΔΟΥΚΙΑ» 'Αλεξανδρέτταν 3.500 τ. κρήθης 'Αλγέριον 26/—, 'Απρ.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ» III^o ισπανικόν λιμένα Μεσογείου 700 τ. έσπερδοισιών Κωνστάντζαν δολ. 12.50, 'Απρίλιον.

«SAINT NIKOΛΑΣ» Σπαλάτο, Σερμπένικο, Πλότος 10.000 τ. ράγες δυτ. άκτην 'Ινδιας 62/6, ίσαν άνατολικήν 65/—, 600 τ. φόρτ., 600 τ. έκφ., 'Απρ. 20 — Μάιον 5.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ» Θεσσαλονίκη 2.500 τ. μεταλλευμάτων (τμήμα) Κόρπου Κριότι δολ. 7.50 φίο, 'Απρ. 28 — Μάιον 10.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΓΑΛΗΝΗΣ» Κωνστάντζαν 9.500 τ. μηχανημάτων και γενικών (475.000 κ. π.) Κούδαν, λίρας 16.800, φίο - στόσουεντ, 'Απρ. 20 — 30.

«ΗΑΙΑΣ Κ.» Νοδορωσίσκην 4.000 κ.μ. ξυλείας ένα λιμένα 'Ανατ. 'Ιταλίας 31/—, ίσαν δυτ. 'Ιταλίας 31/6, 'Απρ. 20 — 30.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ III^o» (Λιβάνου) Γαλάτας 2.800 τ. φωσφάτων 'Αλεξανδρέτταν 29/—, φίο, 'Απρ.

«ΚΑΙΤΗ Β.» (Λιβάνου) Νοδορωσίσκην 4.250 κ.μ. ξυλείας Βασσάρον 96/— τό κ. π., άφ.

«ΦΡΗΝΟΥΛΑ» Πότι 7.000 τ. μεταλλευμάτων Καλαί 27/— φίο, 'Απρ.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ» Σινάνοφ 7.000 τ. κωκ 'Αλεξανδρέτταν, λίρας 11.000, 'Απρίλιον.

«ΕΚΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ» (Λιβάνου) 'Οδησσόν 10.000 τ. μηχανημάτων και γενικών Τζακάρταν - Σιγκατόύρην ρέιντζ, λίρας 28.000, 'Απρ.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιβάνου) Δαύναδιν 3.500 κ.μ. ξυλείας Κατάνην και Συρακούσας, 3.400 λιμένες, 'Απρ.

«ΕΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ» (Λιβάνου) Δαύναδιν 4.000 κ.μ. ξυλείας Πόρτ Σουδάν, 40/—, 'Απρ.

«ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ» Χερσόνησα 4.300 τ. γεννημάτων Βάρναν 21/—, 'Απρ.

«ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ» (Λιβάνου) Γαλάτας 6.000 τ. φωσφάτων 'Αλεξανδρέτταν 29/—, Μάιον.

'Εξ Αυστραλίας, 'Ινδίας και 'Απω 'Ανατολής

«ΕΛΛΑΜΥΡΕΥΣ» Φιλιππίνων 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ δολ. 6.15, έναν Κόλπον 6.10, φίο - στόσουεντ, Μάιον 14 — 31.

«ΕΥΡΥΤΑΝ» ένα ή δύο λιμένες άνατ. άκτης 'Ινδιών 11.800 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ ή Κόλπον δολ. 8 φίο, 'Απρ. 14 — 24.

«ΕΜΙΧΑΛΗΣ» Μελβούρνην 10.000 τ. άλευρων Κεϋλάνην 74/—, με 500 τ. φόρο σιν, 750 τ. έλευθ. (έκφ.) κώνων, Μάιον 20 — 'Ιουν. 10.

«ΘΕΟΕΚΟΥΝΤΩΡΑ» Φιλιππίνων 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ ή Κόλπον δολ. 6.15, φίο - στόσουεντ, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ. σιν, 'Απρ. 30 — Μάιον 15.

«ΜΑΡΙΤΥΧΗΝ» (λιβ.) Φιλιππίνων 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους Νόρδερν ρέιντζ δολ. 6.15, φίο - στόσουεντ, 'Απρ. 20 — 28.

«ΛΑΩΡΗΣ» (Λιβάνου) Βιζαγκαπατανάμ 4.500 τ. μεταλλευμάτων Γιουγκοσλαυίαν 56/6, 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παν.) Καλκούτταν 8.300 τ. γαϊανθράκων Βορμάνη 44/—, φόρτ. 850 τ. φίοισιν «γύρκος - τέρμη», 'Απρ. 25 — Μάιον 15.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παν.) Βορμάνη 8.200 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντζαν 41/6 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφ. σιν, Μάιον 15 — 'Ιουν. 15.

«ΕΚΥΚΝΟΣ» (δεξ.) Γκεελόγκ 15.400 — 15.600 τ. γεννημάτων Βορμάνη 50/—, με 1.500 τ. έκφ. σιν «γύρκος - τέρμη», 'Ιουνίου 1 — 15.

«ΕΝΕΠΤΟΥΝ» (λιβ.) Δυτ. Αυστραλίαν 10.600 — 10.900 τ. γεννημάτων χύμα 'Ινδιών 41/3 ένα ή 43/9 δύο λιμένες, 1.000 τ. έλευθ. (έκφ.) κώνων, Μάιον 2 — 25.

«ΕΣΤΑΜΟΣ» Δυτ. Αυστραλίαν 11.200 — 11.500 τ. γεννημάτων χύμα άνατ. ή δυτικής άκτης 'Ινδιών 41/3, δύο λιμένες 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφ. κώνων, Μάιον 15 — 'Ιουν. 5.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» Δυτ. Αυστραλίαν 12.300 — 12.600 τ. γεννημάτων χύμα άνατ. ή δυτικής άκτην 'Ινδιών 41/3, δύο λιμένες 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφ. κώνων, Μάιον 5 — 22.

«ΔΙΨΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ» Δυτ. Αυστραλίαν 12.000 — 12.300 τ. γεννημάτων χύμα άνατ. ή δυτικής άκτην 'Ινδιών 41/3, δύο λιμένες 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφ. κώνων, 'Ιουν. 20 — 30.

«ΔΑΞΙΟΣ» Μορμουγκάο 10.000 τ. μεταλλευμάτων Γιαδάτα — Τσιμπά 39/6 φίο, 3.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ. σιν, 'Απρ. 30 — Μάιον 11.

«ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ» Φιλιππίνων 6.000 τ. ζαχάρεως χύμα (τμήμα φορτίου) άμερ. λιμένες 'Ατλαντικού δολ. 6.25, φίο - στόσουεντ, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ. σιν, ορίσιος 'Ιουνίου.

«ΗΑΙΑΣ Ε.» (Λιβάνου) Σαγκάν 10.000 τ. όρυζης εις σάκκους Κολόμπο 32/— φίο στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 600 τ. έκφ. σιν, Μάιον 5 — 25.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (άλλην κόντρα) Καλκούτταν 4.000 τ. γαϊανθράκων Τσιτταγκόκ (τρία συνεχή ταξίδια) 28/11, φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 550 τ. έκφ., έναρξη 10 — 31 Μάιον.

'Εκ παντούνων άλλων άγορων

«ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ» Λίπαρι 'Αίλαντ 9.500 τ. μεταλλευμάτων Μόντρεαλ δολ. 2.60, φίο, 'Απρ. 13 — 16.

«ΣΑΝ ΖΩΝ» (λιβ.) Πόρτ 'Ελιζαμπετ 9.000 τ. άραβοσίτου Γλασκώδην — Λονδίνον ή Λήρη 60/—, με 1.000 τ. έκφ. «γύρκος - τέρμη», Μάιον 20 — 'Ιουν. 5.

«ΛΑΩΡΗΣ» (Λιβάνου) Σαφάγκα 4.600 τ. φωσφάτων Κολόμπο 62/6 φίο, Μάιον.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιβάνου) 'Ακόμπαν 3.500 τ. φωσφάτων 'Άδριατικήν 26/—, 'Απρίλιον.

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» 'Ακτούρι 4.200 τ. μεταλλευμάτων Πιομπίνο, δολ. 2.85 φίο, 'Απρίλιον.

«ΦΙΛΙΑ» (Λιβάνου) 'Αρχάγγελον 1.500 στάνταρτς ξυλείας Βασσάρον 510/— τό στάνταρτ, Μάιον.

«ΚΑΣΤΩΡ» (λίμπερτη) άνωτ. άκτη Μεσικού 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους Νόρδερν ρέιντζ δολ. 3.95, θύριον Κόλπον 3.70, φίο - στόσουεντ, 'Απρ. 24 — Μάιον 6.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ III^o» Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους 'Άλεξανδρειαν — Πειραιάς και Θεσσαλίας δολ. 9.50 δύο στίλιν ήσαν λιμένες, με 50 σέντς ένας έκστος πρόσθετον λιμένα, φίο - στόσουεντ, 800 τ. έκφ. 'Αλεξανδρειαν — Θεσ.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» Τολέδο 10.500 τ. γεννημάτων Κοπεγχάγην και η 'Αρχηρους δολ. 8.50, θύριον 8.75, με 3.000 τ. έλευθ. έκφ. κώνων, Μάιον 7 — 22.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» Σάντο Ντομάγκο 12.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους άμερ. λιμένας Κόλπον δολ. 3.25, φίο - στόσουεντ, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ. σιν, Μάιον 6 — 12.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 14.447 τόνων d.w. (702.000 κ. π., 14 — 15 μίλ., 42 — 43 τ. φίούλ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Εύρωπης δολ. 2.40, παράδοσης εις Βόρ. Ειρηνικού 'Απρ. 15 — Μάιον 5, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» 10.820 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φίούλ) ταξίδιον 'Ηνωμ. Πολιτειών εις Ευρώπη δολ. 1.025 μηρούποσθετον λιμένα, φίο - στόσουεντ, 800 τ. έκφ. 'Αλεξανδρειαν — ΠΟΛΥΚΤΩΡ.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΡΕΤΡΟΠΙΟΥΣ» 10.900 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φίούλ) ταξίδιον 'Ηνωμ. Πολιτειών — 'Απτο 'Ανατολής δολ. 1.90 (δύορον δολ. 15.000), παράδοσης Καλιφρίνιον τελή 'Απρ. έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

Τὰ δεξαμενόπλοιοι

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 51% έλαστον A.T.R.S., 'Απρ. 18.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΙΟΥΝΙΩΝ» Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαστον A.T.R.S., 'Απρ. 22.

«ΟΥΑΜΠΙΚ ΡΑΤΡΙΝΕΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 55% έλαστον Κλίμακος, Μάιον 1 — 10.

«ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 55% έλαστον Κλίμακος, Μάιον 1 — 10.

«ΚΥΜΩ» (λιβ.) Καραϊβικήν 37.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 62½%, Μεσόγειον 67½% έλαστον Κλίμακος, 'Απρ. 15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου (τρίμη) Αγγλίαν Α-Ι-ΑΝΤΑΝΤ (παν.) Καραϊβικήν 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαστον A.T.R.S., 'Απρ. 19.

«ΑΙ-Ι-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 60% έλαστον A.T.R.S., 'Απρ. 19.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 60% έλαστον A.T.R.S., 'Απρ. 20.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λιβ.) 17.800 τόνων d.w. (15½ μίλ., με 55 τ. φίούλ) τάιμ - τοστέρε τρεις μήνες δολ. 1.80, έναρξης άρχας 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 63.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ (μέσον Κέιπ) 73% έλαστον άρεικανικού, Μάιον 13 — 15.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 44.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 71½% έλαστον άρεικανικού, Μάιον 2.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» 19.868 τόνων d.w. (15 μίλ., 55 τ. φίούλ) τάιμ - τοστέρε έξη έτη έναρξης τέλη 'Απρ.

«ΑΙ-Ι-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιταλίαν 55% έλαστον Κλίμακος, 'Απρ. 25 — 30.

«ΑΙ-Ι-ΟΝΙΑΝ ΛΟΡΝΤΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 55% έλαστον A.T.R.S., Μάιον 4.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου δύο λιμένες 'Ιαπωνίας δολ. 1.80, άφ.

«ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ» (λιβ.) 32.899 τόνων d.w. (15½ μίλ., με 63 τ. φίούλ) τάιμ - τοστέρε δύο έτη έναρξης 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 26.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιταλίαν 52% έλαστον Κλίμακος, τέλη 'Απρίλιον.

«ΔΙΩΝΗΣ» Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 67½% έλαστον άρεικανικού, Μάιον 10.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 52½% έλαστον A.T.R.S., 'Απρ. 25.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 26.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 52½% έλαστον A.T.R.S., Μάιον 1.

«ΧΑΡΙΟΤ» (λιβ.) Σουμάτραν 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 62½% έλαστον άρεικανικού, 'Απρ. 23.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 57½% έλαστον Κλίμακος, Μάιον 12.

TELEGRAPHIC ADDRESS: NICOTZIAS PIRAEUS

CODE: THE NEW BOE

TELEX: PIRAEUS 58

CHARTERING & STEAMSHIP AGENTS

SALE AND PURCHASE OF TONNAGE

PIRAEUS AND AT ATHENS

ESTABLISHED 1893

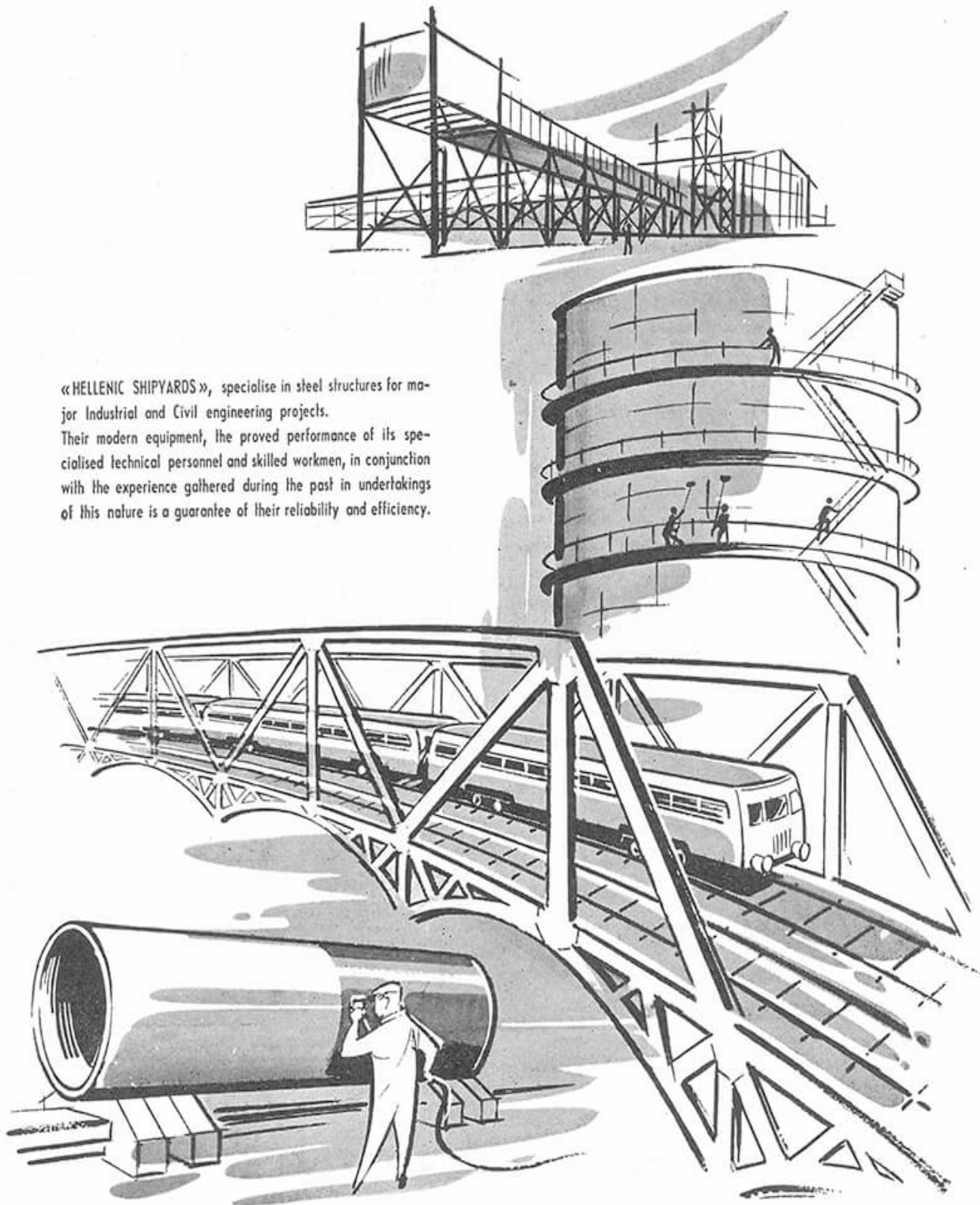
HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA, ELEUSIS BAY, NEAR PIRAEUS, GREECE

«HELLENIC SHIPYARDS», specialise in steel structures for major Industrial and Civil engineering projects.

Their modern equipment, the proved performance of its specialised technical personnel and skilled workmen, in conjunction with the experience gathered during the past in undertakings of this nature is a guarantee of their reliability and efficiency.



REGISTERED OFFICE

Athens,
4 Acadimias Street, P.O. Box 480
Telephones: 611.141-2-3
Cables: SHIPYARD ATHENS
Telex: ATHENS 123

U. K. AGENTS

Hellenic Shipyards (London) Ltd.
41/43 Park Street, London, W.1.
Telephone: MAYfair 8400
Cables: SHIPNIAR LONDON
Telex: LONDON 28561/2

U. S. AGENTS

Transoceanic Marine Inc.
39 East 51st Street,
New York 22, N.Y.
Telephone: MURRAY Hill 8-7070
Cables: TROCEANIC NEW YORK
Telex: NEW YORK 4042

SKARAMANGA YARD

Eleusis Bay,
Near Piraeus, P.O. Box 480
Telephones: 073.471 (9 lines)
073.351 (10 lines)
Cables: HELLENICSHIPYARDS
Telex: ATHENS 96 & 293

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικῆς	29	1946	άνεχ. Αμυδούργον 16 'Απρ. διά Μάλμο
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	έφθ. Χαδόνα ἀπό 8 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Οσεάνικα»	57	11630	έφθ. Χάδρην 18 'Απρ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεχ. Καλάμας 18 'Απρ. διά Λιοσαθῶνα
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Νιότριχτ»	43	7228	διπλήθ. Σουέζ 22 'Απρ. δι' Ερυθράν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Γκάλιεστον 17 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρι»	55	8450	άνεχ. Μόζι 19 'Απρ. διά Ναυκόγια
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	άνεχ. Χαδόνα 15 'Απρ. διά Καρντένας
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πύλων ἀπό 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει. Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Απρ. διά Βαμπόα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελάχρονίς & Υιοί	35	1217	διπλήθ. Κων) πολιν 29 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ζαμπάς και Σια	19	2285	έφθ. Φαμαγουκόταν 18 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Μπρεμερχάφεν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	ἐν πλ. πρὸς Τουμπρούκ 26 'Απρ. (ἀπό Βάρναν)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμας	29	3963	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 12 'Απρ. διά Στοκχόλμην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Τσάρκαρπος - Θωτιάδης	43	8434	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Δάιον»	44	7150	έφθ. Μόζι 17 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουστουλάκης - N. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Κολόμπο 14 'Απρ. διά Κισμαγιού
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Βρέμην 20 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	πανασική έταιρία	35	3724	έφθ. Γανδήν 19 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Mix. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοεδενίκα»	42	7255	άνεχ. Τζιμπούτι 9 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλλομαρ»	59	8132	διπλήθ. Παναμάν 16 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνικήν»	56	2863	έφθ. Νέαν 'Υρκην 18 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	διπλήθ. Πιβραλάτρ 12 'Απρ. διά Μπουρένος "Αύρες
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	έτ. «Πασιφίκη»	42	7227	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άθλος»	45	14000	διπλήθ. Παναμάν ἀπό 8 Μαρτ. διά Περού
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Λαϊμπιριάν»	44	7271	έφθ. Βιζαγκαπατό 3 'Απρ.
ΑΘΩΣ II	έτ. «Άύλις»	40	4674	προσπραγμένον εἰς Χαγκιού 'Αντα ἀπό 16 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Πειραιά 19 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΗΝ Γ.	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	έφθ. Γενοβαν 8 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ακούλαι»	57	8184	άνεχ. Αντεν 19 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	έφθ. Ντάρεν 11 'Απρ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικη»	61	14431	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΑΙΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλλω»	46	7331	άνεχ. Ασσάμπι 20 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντελίτι»	56	10482	άνεχ. Βανκούμερ 5 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψαρ»	42	7191	έφθ. Κόμπη 28 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	έφθ. Κόμπη 23 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	εἰς Αγ. Γεώργιον (σερβέν) 26 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	άνεχ. Μαγιάλαν 6 'Απρ. δι' Ελ. Σαλβαδόρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Στρατής Ανδρέαδης	42	7181	διπλήθ. Πιβραλάτρ 10 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΛΙΚΗ ΔΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόδια»	53	7563	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 16 'Απρ. δι' Αύστραλιαν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7037	έφθ. Καλκούτταν 11 'Απρ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	άνεχ. Τζιμπούτι 5 'Απρ. διά Κίναν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδητα»	43	7272	διπλήθ. Μπρόνμποττελ 7 'Απρ. διά Χιλήν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	άνεχ. Διέποντ 12 'Απρ. διά θόρτ ψτέ Θράνς
ΑΛΤΑΙΡ-Ρ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Τοκουμάνα 7 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΤΕΜΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσατλ. Φράιτερ»	53	12897	διπλήθ. Γιβραλτάρ 31 Μαρτ διά Μαριέλ
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέσμαρ»	42	7286	έφθ. Μπούλο 15 'Απρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σὲν Γκάρντιαν»	43	8426	άνεχ. Σάντος 20 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	έφθ. Μοριούγκα 19 'Απρ.
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Σάδερλαρτ»	43	8444	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπό 6 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Μπιλμπάο 17 'Απρ. διά Κέϋ Γουεστ
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15700	άνεχ. Ταινό 8 'Απρ. διά Τεξάντα "Αλαντ
ΑΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7258	άνεχ. Σάλεφ 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	έφθ. Νέαν 'Υρκην 19 'Απρ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κοομαρ»	44	7359	άνεχ. Κολόμπο 7 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8519	έφθ. Μοριούγκα 24 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	έφθ. Μανάτι 11 'Απρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Σαγκάν
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμβδα»	43	7187	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 10 'Απρ. διά Βαμπόα
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	έφθ. Καζαμπλάκαν 12 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	έφθ. Πειραιά 22 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλῖς»	19	1320	εἰς μεταφορὰς ἐν Ελλάδι:
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πατοφίκο»	43	7230	άνεχ. Σπάττα 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν (ΕΠΟΛΗΝΗ)
ΑΝΓΙΩΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	διπλήθ. Γιβραλτάρ 15 'Απρ. δι' Ιαμιγκάρη
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Σπάττα 21 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεχ. Φρίπορτ (Μπο.) 7 'Απρ. διά Σφάτη
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάντην 13 'Απρ. δι' Ιταλιαν
ΑΝΤΖΟΥΔΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίανο»	57	12558	άνεχ. Μίρι 22 'Απρ. διά Καβασάκι
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπληρώσιν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεχ. Ράς Τανόφυρο 20 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιουάρ»	36	2175	άνεχ. Πειραιά 13 'Απρ. διά Στρατῶνι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιδαλήνη»	43	8717	άνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 10 'Απρ. διά Πάλεμπαγκ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενούάνα»	61	12000	άνεχ. Πουλό Μπούκοι 14 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. Αντ. Μιχάλου	43	2937	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ	έτ. «Τρικοντίνεντα»	44	7108	άνεχ. Βανκούμερ 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ	έτ. «Νηαρντόρο»	57	11041	άνεχ. Άγ. Φραγκίοκον ἀπό 7 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΑΞΙΟΣ	άδ. Δημάρδ - Δ. Γκιούλη	43	7253	διπλήθ. Πιβραλάτρ 16 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΑΥΓΟΡΟΑ	έτ. «Ηύκλη»	44	7249	άνεχ. Χαδόναν 22 'Απρ. διά Μανζανίλλο
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9541	άνεχ. Ναγκάσακι 19 'Απρ. διά Σιδηνέυ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11227	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 18 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΡΙΓΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπηντη»	57	10376	διπλήθ. Θέουταν 21 'Απρ. διά Χαδόναν
ΑΡΙΓΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπηντη»	58	10391	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. δι' Αδελαΐδα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δή Όσεανφάριγκ»	61	13553	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΑΡΙΕΙΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεχ. Τσαμόκυ 14 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	K. Χαλκιά	45	3861	άνεχ. Αρούμπαν 19 'Απρ. διά Σάντος
ΑΡΙΣΤΟΝ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	διπλήθ. Πόρτ Σαΐδ 16 'Απρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Mix. Καραγεγρύης	37	6704	άνεχ. Μπέργκεν 1 'Απρ. διά Μούμριανος
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριοτείδης»	43	7254	έφθ. Ειδονάμαυθ 17 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	«Γκρήκ Λόιν»	31	20256	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερwk.)	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνεχ. Σαουθάμπτον 24 'Απρ. διά Μπρεμερχάφεν
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αστρα»	43	8527	έφθ. Θέθεναρον 14 'Απρ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμάρ»	46	6951	άνεχ. Μόντρεαλ 16 'Απρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	έφθ. Λιμνασ 8 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Ασμονία»	61	9443	έφθ. Λιμνασ 16 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Βρέμην 16 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	Ίω. Αύγερνινός κλπ.	44	7176	εἰς Αΐδι ἀπό 8 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΕΟΣ Γ.	έτ. «Μαρίτωμα»	60	10050	διπλήθ. Παναμάν ἀπό 12 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύης»	45	7260	έφθ. Λισσαδώνα 5 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σκάδη»	39	1007	διπλήθ. Σαουθάμπτον 9 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκοντής»	45	7253	έφθ. Καλκούτταν 19 'Απρ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Τρόπις»	41	7013	έφθ. Οζάκαν 27 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Εκτωρ Δρακούλης»	43	7176	άνεχ. Κόμπη 17 'Απρ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Γιουνάίτεντ Κρόξ»	58	12624	άνεχ. Ντουντέ 18 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7236	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 17 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	60	20854	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 13 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	διπλήθ. Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Λονδίνον

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	διπλήθε Παναμάν 17 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Λονδίνον 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Πούλο Μπούκομ 18 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 17 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	άνεχ. Νεάπολιν 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ-ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Κόμπε 11 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	άνεχ. Ναγκόγια 16 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Μιζουσίμια 15 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεχ. Κόμπε 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΩΝ	έτ. «Αναξ»	59	10823	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Κέν Γουέστ
ΑΤΤΑΣ	έτ. «Ρηππομπίκι»	58	9724	έφθ. Μπρεμερχέφεν 12 'Απρ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Δάιμη Τραναστλ.»	60	29741	άνεχ. Τουνγκόα 15 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Μπλέθερ»	56	10312	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Ατλαντικόν
ΑΥΓΗ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	διπλήθε Παναμάν 11 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	άνεχ. Κολόμπο 19 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 23 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Μπαχρέν 18 'Απρ. διά Λά Νουθέλλα
ΒΑΡΔΑ	έτ. «Βάροντα»	48	2106	διπλήθεν Αγιον Βικέντιον 12 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οικος Ρεθύμνη	61	10700	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέρο Βιστα»	55	10507	άνεχ. Κόμπε 22 'Απρ. διά Ταμάνο
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑΣ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Έλλ. Αμερ.	27	21329	έφθ. Τάιν 14 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΔΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ν. Ράκην 20 'Απρ. διά Πειραιάδ
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	58	21215	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Μπαχρέν 18 'Απρ. διά Σουέζ
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14218	άνεχ. Μπαχράν 8 'Απρ.
ΒΕΝΟΥΖ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Αμοτερνταμ 12 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Βάρναν
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρίν Ηγκλ»	54	17857	εις Κρόττερνταμ ἀπό 4 Μαΐου 1961
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Πειραιά 20 'Απρ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 4 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11547	έφθ. Μόμπιλ 16 'Απρ.
ΒΙΓΡΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Νεαν «Ορλεάνην 16 'Απρ.
ΒΙΓΡΙΝΙΑ Κ.	αδ. Κοντού	30	739	έφθ. Μασαλιάν 19 'Απρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 22 'Απρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	Ιω. Θεοδωρακόπουλος	44	7258	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	άργει Σύρον ἀπό 30 'Ιαν.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά ἀπό 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΗΝ (λάινερ)	έτ. Χανδρό	52	16355	άνεχ. Αντεν 22 'Απρ. διά Αύστραλιον
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Εποκς»	43	7276	διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΝΗΝ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	διπλήθε Κνυπολίν 21 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Κνωπολίν 19 'Απρ.
ΓΕΦΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόδια»	51	7564	άνεχ. Μόζι 8 'Απρ. διά Μπάρι
ΓΕΦΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρδής	48	1529	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Απρ. διά Σπέτζιαν
ΓΕΦΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	αδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 16 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας
ΓΕΦΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 12 'Απρ. διά Μόζι
ΓΕΦΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	διπλήθε Σουέζ 23 'Απρ. διά Ινδίαν
ΓΕΦΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στρ. Ανδρεάδην	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλη Πατοϊκό»	42	7142	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 'Απρ. διά Ηγιον Βικέντιον
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Καρόλιν»	43	7238	άνεχ. Καράτοι 16 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διπλήθε Παναμάν 11 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Ρίο Ιανείρε 14 'Απρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόποια»	43	7251	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7132	διπλήθε Λονδίνον 15 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικι	43	7229	άνεχ. Σαίν Ναζαίρ 18 'Απρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	έτ. «Βίλα Νόδα	57	9173	έφθ. Σαίν Ναζαίρ υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕ	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	εἰς Σαίν Ναζαίρ υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Λάιττλ Μπήρα»	62	15300	εἰς Σαίν Ναζαίρ υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	έτ. «Ρόμπιλο υπέ «Ορο»	62	15300	όνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 11 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Εμδεν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουεύτερν Τράνοπορτ»	59	9268	όνεχ. Αντεν 18 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούντιτυ»	52	20667	διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	Στ. Νιάρχου	55	20432	έφθ. Τάιν 19 Μαρτ. (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕ-ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γκλέιντη»	52	13262	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 16 'Απρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλένη»	53	13255	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ. διά Κιουραδά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Εντερπράϊζ»	53	21064	άνεχ. Γενοβαν 20 'Απρ. διά Μαυρην Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Σινύ Μπαιν»	56	26031	άνεχ. Εγκόνταν 17 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	άνεχ. Καράτοι 21 'Απρ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Φίλαδελφειαν 31 Μαρτ. διά Κιλήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπλόγκαρ»	43	12808	άνεχ. Γένοβαν 17 'Απρ. διά Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	20657	άνεχ. Καράτοι 8 'Απρ. διά Χίλην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Μήντη»	53	13459	άνεχ. Γένοβαν 20 'Απρ. διά Μαυρην Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΛ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντέλλη»	52	13320	διπλήθε Κνωπολίν 17 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'ΙΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίγι»	49	10862	άνεχ. Αμβούργον 18 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΓΖΕΝ	έτ. «Κάρος»	44	12808	άνεχ. Βικτωρίαν 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις»	43	10449	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Μέγαρα ἀπό 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Πλαν»	44	10172	άργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	εἰς Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	Στ. Νιάρχος	43	14000	άνεχ. Λός Αντζελες 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	έτ. «Ουούρλαντ Θρίφτ»	43	12800	έφθ. Αμοτερνταμ 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρωνι»	61	15979	εἰς Τάιλ ὑπό Μπάνκ 14 'Απρ.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκονι»	44	7176	εἰς Τάιλ ὑπό Μπάνκ 14 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	διπλήθε Ηράκλειον 17 'Απρ. διά Βομβάν
ΔΑΝΑΗ	Αλεξάτος - Δουύκας	23	1566	εἰς Τζιμπούτι ἀπό 15 'Απρ. 1961
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Αντεν 22 'Απρ. διά Μπέλφαστ
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Ξιάν»	45	7259	διπλήθε Πότο Σαιδ 16 'Απρ. (διαταγάς)
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάδμεν»	45	7252	άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Απρ. διά Γενοβαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	άνεχ. Αδελαΐδα 12 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μαργαρώνη	40	5006	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πάλμαι»	44	7255	άνεχ. Τόκιο 17 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Πανταλέων	44	7265	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 12 'Απρ. διά Κείν Τάουν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σινπάτη Ντεβελόπεμντη»	61	16349	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 12 'Απρ. διά Κείν Τάουν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9327	διπλήθε Σουέζ 21 'Απρ. διά Κεύλανν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Μόζι 23 'Απρ. διά Β. Κίναν
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σια	29	4524	άνεχ. Κιουραδά 17 'Απρ. διά Πρόδιντενς
ΔΗΜΟΣΙΕΝΗΣ	Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	διπλήθε Πότο Σαιδ 16 'Απρ. διά Πρόδιντενς
ΔΗΜΟΣΙΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτην	44	7207	άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Απρ. διά Πρόδιντενς
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Παντολέων	43	7260	διπλήθε Σουέζ 21 'Απρ. διά Κεύλανν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φουόκρε»	58	9087	άνεχ. Μόζι 23 'Απρ. διά Β. Κίναν
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	άνεχ. Κιουραδά 17 'Απρ. διά Πρόδιντενς
ΔΙΩΝ (δ.)	έτ. «Δίρφυς»	43	7280	διπλήθε Πότο Σαιδ 16 'Απρ. διά Βέρα Κρούες
ΔΟΣΑ	έτ. «Πιουντάνετ Κρός»	52	12523	άνεχ. Σουέζ 14 'Απρ. διά Βέρα Κρούες
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 30 Μαρτ. διαταγάς
ΔΥΡΡΟΕΑ	έτ. «Ζωαδόχος»	44	7249	άνεχ. Τόκιο 29 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	Mix. Καραγωγήρης	25	3297	διπλήθε Κνωπολίν 17 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΩΝΟΣ	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	διπλήθε Σουέζ 21 'Απρ. διά Ερυθραν
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ντρέικ»	56	10328	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ. διά Αύστραλιαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10530	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Νουέρο Μόντο»	41	7289	διπλήθε Τούνγκοα 15 'Απρ. διά Χούλλα
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 12 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Μαργκό»	44	7210	έφθ. Βρέμπιν 13 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Αντριά»	48	8420	έφθ. Χιμπότε 3 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμάνια»	43	7213	εἰς θείον 44.20 Β. - 159.24 Δ., 'Απρ. 16 διά Βανκούβερ
	έτ. «Ελένη»	43	7245	

ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Άνιτο»	33	5432	έφθ. Ναυκόγια 21 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Κάρδιφ 16 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμπριανού - Πρίντεζη	21	1549	έργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Νεάπολιν 16 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 18 'Απρ. διά Γεννιαν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμος	43	7176	εἰς Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΜΠΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730	έφθ. Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	έφθ. Ν. Όρλεάνην 20 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. Χαδάναν 13 'Απρ. διά Βουλγαρίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8650	άνεχ. Καλκούτταν 14 'Απρ. διά Βενκούθερ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	έφθ. Καλκούτταν 24 'Απρ.
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφούμεντο»	39	5219	έφθ. Αμπαντάν 15 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	διπλήθε Πιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	έφθ. Ν. Όρλεάνην 23 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Κοσσίν 21 'Απρ. διά Χαδάναν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	έφθ. Μίδδλεσμπρον 22 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Ροτερόνταν 22 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Σύρου 4 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	εἰς Ειδεν (μετασκευαί)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεχ. Μπροντώ 11 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Χούντον 22 'Απρ.
ΕΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	άνεχ. Μουρόραν 8 'Απρ.
ΕΠΙΣΠ	έτ. Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΠΙΣΠ Π.	έτ. «Γκόλρο 'Αζουλ»	42	7058	έφθ. Σύρου 10 'Απρ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Πίο Κάριμπη»	44	10173	εἰς Σύρου (μετασκευαί)
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)	έτ. «Εντερπράΐς»	45	8404	άνεχ. Μπροντώ 11 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	διπλήθε Λάδεσντ 11 'Απρ. διά Χαδάναν
ΕΝΟΤΗΣ	παναραϊκή έταιρια	56	10486	έφθ. Χούντον 23 'Απρ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μίδδλεσμπρον 23 'Απρ.
ΕΠΙΚ (Μετ.-δεξ.)	έτ. «Ερκιουλες»	58	30332	έφθ. Ροτερόνταν 23 'Απρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρέπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Καλκούτταν 20 'Απρ.
ΕΡΑΤΩ ΣΑΡΔΗ	άδ. Σάρδη	41	857	έφθ. Χούντον 20 'Απρ.
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγη, Π. Νομικός	43	7199	έφθ. Μούρουγκα 9 'Απρ. διά Μούρόραν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	άνεχ. Αγ. Φραγκικόν 7 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λάτοπη	46	8604	έφθ. Σεμπού 8 'Απρ. διά Αγιον Φραγκικόν
ΕΡΜΙΟΝΗ	Οίκος Κουλουκουντή	43	7247	άνεχ. Αγ. Φραγκικόν 13 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	άρχει Αμπελάκι από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	εἰς Σύρου από 22 Μαρτ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπηφέρερς»	44	7276	διπλήθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Κόμπε
ΕΣΦΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	άνεχ. Ραβένναν 12 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	διπλήθε Σουεζ 23 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανούπορος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπά - Ελευθερίαδ.	17	3976	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Γένοβαν
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάπορ»	43	8393	διπλήθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	Οίκος Χανδρή	54	11209	διπλήθε Παναμάν 17 'Απρ. διά Ατλαντικόν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Τόκιο 16 'Απρ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	διπλήθε Θέσουαν 22 'Απρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Μπλακία Μπλάγκαν 8 'Απρ.
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντέρευ»	43	8397	άνεχ. Τζιμπούτη 1 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	παναραϊκή έταιρια	43	7176	διπλήθε Παναμάν 2 'Απρ. διά Σαιγκόν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	άνεχ. Ν. Υόρκην 18 'Απρ. διά Σαιγκόν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9656	άνεχ. Μόζι 19 'Απρ. διά Ιντσόν
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9800	διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Μανίλα 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	άνεχ. Μανίλα 19 'Απρ. (διαταγάς)
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	

ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθεν "Αγ. Βικέντιον 16 'Απρ. διά Τοάρλεστων
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη»	56	8965	άνεχ. Καλκούτταν 22 'Απρ. διά Νόρφολκ
ΕΥΡΩΤΑΣ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη»	43	8432	διπλήθε Παναμάν 7 'Απρ. διά 'Οζάκαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Χόγκ Κόγκ 11 'Απρ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Μανζανίλα (Μεξ.) 6 'Απρ. διά Σανκάν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ίω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	έφθ. Ειδρούμασού 8 'Απρ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	άνεχ. Λισσαράνων 18 'Απρ. διά Σαγκάν
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. «Κηφισιάτιά»	43	8578	έφθ. Μη. Άυρες 20 'Απρ.
ΖΩΗ	έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	άνεχ. Αγ. Φραγκικόν 17 'Απρ. διά Σίδνεϋ
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρένιες»	30	1569	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 18 Σεπτ. 1958
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλήθε Κωνσταντίνον 10 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΗΡΑ	έτ. «Ναβιέρα»	43	7218	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Βανκούμπερ 19 'Απρ. διά Σαγκάν
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	έφθ. Λός Αντζελες 4 'Απρ. (διαταγάς)
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	έφθ. Βανκούμπερ 14 'Απρ.
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλήθε Σουεζ 15 'Απρ. διά Ερυθράν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Ραβέννα 8 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7236	διπλήθε Κωνσταντίνον 17 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΘΕΟΔΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μπί»	42	6997	άνεχ. Νταβάο 5 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιάν»	42	7172	εἰς μεταφοράς 'Ελλαδός - Μαυρης Θαλάσσον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντεζόουμα»	43	7117	άνεχ. Νταβάο 5 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ	Ση. Πολέμης	43	7188	άνεχ. Τρινιτάντ 10 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Βικτωρίαν 14 'Απρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Ση. Πολέμης	43	7086	άνεχ. Κοκούρα 13 'Απρ. διά Δυτ. 'Ακτήν Η.Π.Α.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς από 12 Μαρτ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7232	έφθ. Μορμούγκα 16 'Απρ.
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ	έτ. «Εξπορ Κέρριερς»	43	8465	έφθ. Γκαλεστών 17 'Απρ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	άνεχ. Καντζαράκος Αλεξανδρείας
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ναβιέρρα»	44	7250	άνεχ. Νταβάο 5 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρα»	61	15160	εἰς μεταφοράς 'Ελλαδός - Μαυρης Θαλάσσον
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεχ. Νταβάο 5 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Λισσαράνων 18 'Απρ. διά Σαγκάν
ΘΩΜΑΣ Α.	Θ. Αθανασιάδης	37	1113	διπλήθε Κωνσταντίνον 17 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. Χανδρή	57	9746	άνεχ. Γκηλόγκ από 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΙΘΑΚΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8466	άνεχ. Ρουέν 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	διπλήθε Βικτωρίαν 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΙΛΕΣΣ	έτ. «Σποράδη»	43	8371	εἰς Λονδίνον από 12 Μαρτ.
ΙΟΛΗ	έτ. «Φράνκοι»	38	1333	εἰς Πειραιά από 6 Φεβρ. (επισκευαί)
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βερίτας»	43	7275	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 17 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	διπλήθε Κωνσταντίνον 16 'Απρ. διά Μονφαλκόν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρπίτα»	30	6650	διπλήθε Σουεζ 19 'Απρ. διά Ναγκασάκι
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	άνεχ. Καναδάν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Yiōn D. Ινγκλέση	42	7035	άνεχ. Πειραιά 6 'Απρ. διά Χαδάναν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	εἰς Οζάκαν από 23 Μαρτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	άνεχ. Πειραιά 25 'Απρ. διά Βενετίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Ταμπίκο 21 'Απρ. διά Κατζακόσαλκος
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Απρ. διά Βορδάνην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X. Πατέρας	43	7244	άνεχ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΒΑΛΛΑ	έτ. Θεοδωράκοπουλος	43	8428	άνεχ. Αμβούνον 5 'Απρ. διά Σάρψι
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σαθού Ατλαντικ»	57	10122	άνεχ. Βανκούμπερ 20 'Απρ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Πόρτο Αθρού 17 'Απρ.
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μιχ. Καραγεώργης	32	4633	έφθ. Πιαράταν 24 'Απρ.
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνιν Ντεβέλ»	43	8390	όργει 'Αγ. Φραγκικόν από 13 Οκτ. 1960 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκασ»	57	9092	άνεχ. Ποίνε Ρούπερτ 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχολινός»	44	7198	έφθ. Νορδοράσκον 14 'Απρ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστα ντε Μόρφελ»	44	7240	διπλήθε Ούζαν από 18 Μαρτ. διά Κούθαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοποις»	61	10494	άνεχ. Τζιμπούτη 17 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αππηνανος»	44	7279	διπλήθε Παναμάν 10 'Απρ. διά Λά Γκουαΐρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	άνεχ. Νόρντεγκχαμ 23 Μαρτ. (διαταγάς)

ΚΑΠΙΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Πόρτ Πρι 14 'Απρ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πόλαμα»	40	5032	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 15 'Απρ. διά Μη. "Άυρες
ΚΑΠΙΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Μορμουγκά 20 'Απρ. διά Πολυνιάν
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικιλία»	60	8717	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 12 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεχ. Βιζαγκαποτάμη 16 'Απρ. διά Νιού Μπράουνοβικ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 12 'Απρ. διά Μη. "Άυρες
ΚΑΠΙΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εδέρμια»	58	8961	έφθ. 'Αλγέριον 10 'Απρ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	Α. Παπαδάκης	43	7185	έφθ. Τσιταγκόγκ 16 'Απρ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Ελανδράλ»	61	13342	διπλήθεν Παναμάν 20 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΠΙΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	άνεχ. Βανκούμπερ 19 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 20 'Απρ.
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	διπλήθεν Κιουρδάσιο 15 'Απρ. διά Γερμανιάν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Αστόρια 12 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Χούστον 3 'Απρ. διά Μπέλφαστ
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Βανκούμπερ 19 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοντους»	60	10494	άνεχ. Τρινκομάλι 18 'Απρ. διά Βομβάριν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Τζιμπούτι 11 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Παταφίκο»	45	7349	έφθ. Μάντζεστερ 24 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	έφθ. Γιοκοχάμαν 15 'Απρ.
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 'Απρ. διά Παλεμπάγκ
ΚΕΙΠ ΑΡΑΣΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	διπλήθεν Παναμάν 20 'Απρ. διά Παλεμπάγκ
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθεν Παναμάν από 2 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	διπλήθεν Παναμάν από 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	εις Νέαν 'Υόρκην από 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεχ. Μορμουγκά 13 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	62	10494	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγκορπεντας»	57	25183	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ.
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Μόρφου Μπαιν 4 'Απρ.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλήθεν Πορτ Σαιδ 20 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	εις Πειραιά από 20 Μαρτ. (επισκευαί)
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	διπλήθεν Κολόμπι 4 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θηοεύς»	57	9153	άνεχ. Μόζι 19 'Απρ. διά Σιδηνεύ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	έφθ. Σιδηνεύ 20 'Απρ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	ουνεκρουσθεν 25 'Απρ. Βόρ. 'Ολλανδ. άκτας
ΚΛΑΣΣΙΚΗ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διπλήθεν Παναμάν 10 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκωντωνάκης & Υιοί	35	946	διπλήθεν Κων) πολιν 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικη Πετρόλεουμ»	58	22129	εις Νέαν 'Υόρκην από 13 Φεβρ. 1961
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	άνεχ. Μορμουγκά 13 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άνεχ. Σιδηνεύ 20 'Απρ.
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Γκόδαμη»	43	7242	διπλήθεν Κωνεκρουσθεν 25 'Απρ. Βόρ. 'Ολλανδ. άκτας
ΚΟΡΙΝΓΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	διπλήθεν Παναμάν 16 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	διπλήθεν Σουέζ 2M Απρ. διά Νοσφορωσίκην
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	διπλήθεν Κολόμπι 4 'Απρ. διά Περσικον Κόλπον
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολόγη»	44	7250	έφθ. Λονδίνον 18 'Απρ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7207	διπλήθεν Κων) πολιν 7 'Απρ. διά Μαύρην θάλασσαν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Θεονάντο»	41	6756	άνεχ. Ντακάρ 11 'Απρ. δι' 'Αλγερίον
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	διπλήθεν Παναμάν 16 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεαίλιον»	57	13909	διπλήθεν Σουέζ 2M Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΩΣΑ	έτ. «Τάκνερ Φάινανς»	44	2902	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Απρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10860	διπλήθεν Σουέζ 20 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρουσέρτε»	42	7248	έφθ. Λονδίνον 16 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	έφθ. Παλέρμο 30 Μαρτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. Μόζι 22 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Άρυα»	56	9086	διπλήθεν Παναμάν από 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	έφθ. Ερυθρών 2M Απρ. δι' 'Ερυθρών
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Ολισφάνη»	43	6888	άνεχ. Πουνταρένας 3 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Ημερούργον 31 Μαρτ. διά Τζάκαονθιλλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Κονκάνταντόρη»	45	7157	έφθ. Μασσαλίον 12 'Απρ. (επισκευαί)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Μπωλάτικη»	44	7214	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	άνεχ. Κολούθη Κων) πολιν 11 'Απρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
έτ. «Μικαλινός»	45	7176	έφθ. Νιούπορτ 16 'Απρ.	
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Χούλλα 20 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λίνς	56	8474	άνεχ. Μπασσέιν 16 'Απρ. διά Ραγκούν
ΚΩΣΤΗΣ	έλληνικά ουμέφορτον	39	395	διπλήθεν Πούλο Μπούκορ 18 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σίππη»	43	8462	άνεχ. Νορρόπολικ 13 'Απρ. διά Μπρούνελς
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	έφθ. Μόμπι 11 'Απρ.
ΛΑΚΝΩΙΑ	άλεξάτος = δούκας	25	964	διπλήθεν Σουέζ 18 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΝΩΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Άπτικα»	60	14431	άργει Σουέζ από 2 'Ιουλ. 1961
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πεντρεγκάλη»	45	7242	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Απρ. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Βαμπόδα
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάδο»	43	7084	έφθ. Ημερούργον 9 'Απρ.
ΛΑΝΨΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεχ. Μανιλία 7 'Απρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος = Δευτεραίος	22	2201	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Χονολούλου 18 'Απρ. διά Παναμάν
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10048	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Τοιταγκόγκ 17 'Απρ.
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Μελβούρνην από 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΙΑΗ	έτ. «Άργω»	11	1459	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Μαρτ. διά Μπούνρινε
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιλή Κ. Μιχάλου	43	7291	άνεχ. Ιαΐδιο από 22 Μαρτ.
ΛΙΜΠΙΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	44	7286	άνεχ. Τρίπολιν 19 'Απρ. διά Λαττάκια
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	Ίδες: «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II», ώς μετωνομάσθιν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίντον»	60	14302	άνεχ. Ντέρμπον 2 'Απρ. διά Σάν Νικολας
ΛΟΓΙΑΝΤΑ	έτ. «Plio 'Αζουλη»	44	8536	άνεχ. Στρατηγούρη 29 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόνγκρο»	38	2588	άργει Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960
ΛΟΥΓΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσπ.»	43	8395	άνεχ. Ντέρμπον 2 'Απρ. διά Σάν Νικολας
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. «Ελευθερίαδης	28	2288	άνεχ. Πιεραιά 17 'Απρ. διά Σάν Πέντρο
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Σπλέινς Σίππη»	43	8434	έφθ. Ελευσίνα 4 'Απρ.
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7583	εις θέσ 22.28 N.-134.26 A. 'Απρ. 17 διά Σιδηνεύ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27526	άνεχ. Μελβούρνην από 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαρτ. διά Βαμπόδα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιθανός» Α.Ε.	45	7281	διπλήθεν Σουέζ 18 'Απρ. δι' 'Ερυθρών
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Απρ. διά Σάν Πέντρο
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 23 Μαρτ.
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΜΑΝΕΞ	Ν. Εύσταθιου	55	8526	έφθ. Πόρτ Αλμέριν 19 'Απρ.
ΜΑΝΤΩ	έλληνική έταιρια	30	772	άνεχ. Μαυρικίου 13 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραθάλλες»	60	18889	διπλήθεν Κων) πολιν 13 'Απρ. διά Μαύρην θάλασσαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	10449	άνεχ. Παραλαμπένατο προσεχώς
ΜΑΡΩΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 31 Μαρτ. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	άνεχ. Τζιμπούτι από 26 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάννα»	44	7272	έφθ. Σάντο Ντομίνικο 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	έτ. «Τρανσόπτερον»	43	7238	έφθ. Αντεν 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Μιχαλίδης - Παπαδέλης	44	7254	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμος»	56	6156	άνεχ. Τζιμπούτι 5 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Λιβερπούλ 20 'Απρ. διά Κούβαν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άνεχ. Μπωμπούλη 29 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. Μπουρμπούλης	40	886	άνεχ. Μόζι 15 'Απρ. διά Σιδηνεύ
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μίκαλα»	43	7219	έφθ. Σεμπένικο 20 'Απρ. διά Τζέδδον
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάροντα»	44	7176	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μίκαλη»	43	7217	άνεχ. Τζιμπούτι 5 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Λιβερπούλ 20 'Απρ. διά Κούβαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέναζη»	43	7134	άνεχ. Μπωμπούλη 29 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανβίστα»	57	10314	άνεχ. Μόζι 15 'Απρ. διά Σιδηνεύ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτσος	29	14216	έφθ. Σεμπένικο 20 'Απρ. διά Τζέδδον
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	έφθ. Σεμπένικο 20 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	άνεχ. Αμπαντάν 17 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Πανούλτρ			

ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Δάντοιχ 4 'Απρ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	8942	σιτίθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	29	4537	άνεκ. Μορμυγκάν 19 'Απρ. δι' Αμωτέροταμ
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκριερερς»	43	7033	άνεκ. Αγ. Ιανείριον 21 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάροι»	59	20827	άνεκ. Ριό 'Ιανείρο 4 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμάς	44	2817	έφθ. Μασσαλίαν 14 'Απρ.
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «Αλμαντίνη»	46	7369	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 3 'Απρ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	9125	έφθ. Βανκούμπερ 13 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρεψη»	59	9168	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ	αδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	διπλήθε Βιγρατάρ 15 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 20 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρσλάγκα»	56	7471	έφθ. 'Ειλάτ 12 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρέδλμα»	43	7282	έφθ. Ραγκούν 14 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ	άδ. Ρήγη και Σιά	17	836	είς ταξίδια Μεσογείου
ΜΑΤΖΕΟΔΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Πέραμα από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φόναν»	57	9168	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 17 'Απρ. δι' 'Οδησσόδν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης Παπάζογλου	16	2081	διπλήθε Σουέζ 23 'Απρ. δι' 'Αντεν
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνίθερσαλ Τράμπη»	42	7262	άνεκ. Λός 'Αντζελες 18 'Απρ. διά Κάρδιφ
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεκ. Περικον Κόλπον 1 'Απρ. δι' 'Υεμένην
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμάρες»	43	8433	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Θράιτη»	60	14431	έφθ. Σιούνε 18 'Απρ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτόρνάδες»	57	9200	άνεκ. Κιουραράδο από 19 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	διπλήθε Παναμάν 5 'Απρ. διά Σαγκάν
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπης	39	1552	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. διά Μεσογείουν
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιουπίτερ»	43	7216	διπλήθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρληπς & Σιά	33	1503	άνεκ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Κωνιγκού πολιν
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Ντομινίον»	44	7249	άνεκ. 'Αγ. Φραγκίσκον 14 'Απρ. διά Περού
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαδέρα»	56	8046	έφθ. Χάρην 20 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμη»	58	22129	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδει 16 'Απρ. διά Σάν Πιέντρο
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Mix. Καραγεώργης	34	7027	είς Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 27 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Ευσταθίου	44	7176	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 13 'Απρ. διά Νοδορωσίκν
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	είς θεούν 12.8E-49.14 A., Μαρτ. 28 διά Σαγκάν
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. 'Αγγελος	41	7084	διπλήθε Θάροντατην 'Αιλαντ 14 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΙΤΑΡΜΠΙΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεκ. Τζιμπούτη 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελέκριφερς»	44	7190	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρόζ»	44	7289	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεκ. Βικτωρίαν 21 'Απρ. διά Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. N. Άμερ.	34	2709	διπλήθε Γιβρατάρ 15 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεκ. Τζιμπούτη 29 Μαρτ. διά Βαυμόλα
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαραλιού	57	9345	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 29 Μαρτ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρα»	58	13152	άνεκ. Πουέρτο Καμπέλλα από 8 θερ. διά Μπαραχόνα
NANTIN	'Ιω. Δράκος	44	2854	διπλήθε Πορτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Μεσογείουν
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Νουέβα Σεβιλίλα»	44	7066	είς Πόρτ Αρθρον 9 'Απρ.
NATA	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	άνεκ. Βικτωρίαν 17 Μαρτ. διά Σαρδένα
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδαμύλα»	44	7247	άνεκ. Κιουραράδο 4 'Απρ. δι' 'Αμβούρον
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	άνεκ. Αιμέρερον 19 'Απρ. διά Μονφαλκόνε
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Επερίπια»	43	7264	άνεκ. Παναμάν 3 'Απρ. διά Σαβόνα
ΝΕΠΤΟΥΝ	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	διπλήθε Μπρόνομποττελ 11 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας
ΝΗΡΕΥΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8443	άνεκ. Κολόρο 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΗΡΙΤΟΣ	έτ. «Αρδόλα»	20	1425	έφθ. Πειραιά από 26 Μαρτ. (έπισκευα)
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεκ. Τζιμπούτη 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	διπλήθε Παναμάν 18 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασσομιώ»	44	7255	διπλήθε Φλωσιούκ 16 'Απρ. διά Χάμπιτον ρόδες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7230	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 7 'Απρ. διά Βάρην
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάσδης	43	7176	είς 'Οδησσόν από 10 'Οκτ. 1961
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	άδ. Σιτινά	43	7244	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 31 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Τάμπαν 15 'Απρ.
	έτ. «Λά Πλάτο»	55	7216	έφθ. Μορμουγκαο 17 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	6279	άνεκ. 'Αλεξανδρείαν 21 'Απρ. διά Θέουταν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Τσαθλίρης	44	7278	έφθ. Πειραιάς 9 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. «Φραγκίστο	44	7198	έφθ. Σιενφούνεγκος 16 'Απρ.
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άργει Κυνόσουραν από 23 θερ.
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	29000	είς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Θεσείνικο»	42	7248	άνεκ. Λός 'Αντζελες 11 'Απρ. διά Τόκιο
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεκ. Βανκούμπερ 18 'Απρ. διά Νιού Ουεστμίντερ
ΝΟΡΟ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	έφθ. Λορεντζ. Μαρκές 14 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 13 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Παλύμαρ»	56	12723	έφθ. Γένοβαν 21 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Πειραιά 26 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	'Αντ. Παπαδάκης	60	9341	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 7 'Απρ. διά Νοδορωσίκν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμη»	59	12139	άνεκ. Αιμούρογον 10 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντοντο»	59	8630	άνεκ. Λός 'Αντζελες 21 'Απρ. διά Βίλμιγκτων
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΑΣΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	έφθ. Χούλη 21 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΓΕ'ΙΤΖ	έτ. «Παινιάνια»	52	3694	άνεκ. Μπούντεν 10 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15200	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 'Απρ. διά Κόμπε
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΙΝΕΣ	έτ. «Σιλετη»	62	15200	διπλήθε Παναμάν 5 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Άλμα»	42	7251	διπλήθε Γιβρατάρ 19 'Απρ. δι' 'Ατλαντικόν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Γουντηγουαρντην»	52	12556	έφθ. Μπούνενος Αύρες 20 'Απρ.
ΝΤΑΙΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Ούδετερην»	58	30235	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ.
ΝΤΙΑ	έτ. «Παναρ.-Εουρόπιαν»	43	2865	άνεκ. Τίμουρον 19 'Απρ. διά Μακάν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμένε - Γιουρόποα»	59	9030	άνεκ. Μόζι 4 'Απρ. δι' Αύστραλιαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ιντερναδιοναλά»	57	9953	έφθ. Μπούνενος Αύρες 20 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ντόρικ»	56	8716	άνεκ. Νιούκορτλ (Ν.Σ.) 14 'Απρ. διά Ναυκασάκι
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ιντερκοντίνεντολ»	58	10396	άνεκ. Χάμπιτον ρόδει 14 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Γιουν. Σπ. Τρανόπορτ»	43	7276	έφθ. Κέιπ Τάουν 16 'Απρ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Τρανσότεσανίκα»	54	8251	άνεκ. Κόρραμασχρ 20 'Απρ. (διαταγάς)
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Βόδλαι»	42	7120	διπλήθε Μπρόνομποττελ 9 'Απρ. διά Καναδᾶν
ΣΕΝΟΦΩΝ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Τζιμπούτη 6 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεκ. Βανκούμπερ 11 'Απρ. διά Σαγκάν
ΟΘΩΝ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Τραπάνη 7 'Απρ. διά Καρράρα
ΟΓΑΓΑ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	25	996	άνεκ. Λός Πάλμας 2 'Απρ. διά Μπούνενος 'Αύρες
ΟΓΑ	έτ. «Εφοπλιστική	44	7176	άνεκ. Νεάπολην 20 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεκ. Μόζι 16 'Απρ. διά Βούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ρόνταν»	43	7213	διπλήθε Σουέζ 12 'Απρ. διά Βούμπαν
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νεο Τύχην»	42	7132	άνεκ. Σαγκάν 13 'Απρ. διά Σείμπα
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καριμπιάν Ατλαντική	60	5960	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 20 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεκ. Βρέουν 16 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μηντ 'Ηστ»	44	9894	διπλήθε Σαγκάν 21 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μηντ 'Ηστ»	45	7861	διπλήθε Γιβρατάρ 21 'Απρ. διά Πιμέντελ
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιλένταντ»	43	7229	άνεκ. Νεκτάσει 11 'Απρ.
ΟΡΣΑ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	άνεκ. Μπ. Αύρες 22 'Απρ. διά Κίναν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 22 'Απρ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ουλτραμάρ»	61	5972	άνεκ. Ριό 'Ιανείρο 3 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Χάννονερ»	41	7251	άνεκ. Καλλάο 2 'Απρ. διά Πιμέντελ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπονγκβιλλ»	43	7210	έφθ. Νεκτάσει 11 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Οδλτρα»	56	10120	άνεκ. Μπ. Αύρες 20 'Απρ. διά Μπούνεναθεντούρα
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Μπλού Μπαΐνη»	43	7194	άνεκ. Σαγκάν 1 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεανίκ»	61	10966	άνεκ. Σαγκάν 1 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	56	23232	έφθ. Ριό 'Ιανείρο 3 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Ουλύσσες»	42	8570	άνεκ. Μπάχα Μπλάγκαν 3 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	άνεκ. Χάρην 16 'Απρ. διά Τρέπορτ
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός»	42	7150	έφθ. Βαλτιμόρην 14 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Οθερον Κέρριερς»	43	8394	διπλήθε Παναμάν 14 'Απρ. (άπο Ματάνζας)
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεκ. Φιλοδέλφειαν 14 'Απρ. δι' 'Αμμουνάιν Μπαΐν
ΠΑΙ·ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	58	23607	άνεκ. Αγγλιάν, ύπο παραλαβήν
ΠΑΜΙΤ	'Αχ. Χαλκουόπης	45	3929	

ΠΑΝΑΓΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	39	2456	"Ιδε: «ΕΝΟΤΗΣ», ώς μετωνυμάσθιν παρελθόντιν εις Ρουέν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	ετ. «Πιορτού Άλεγκρε»	56	16250	εφθ. Νοσδρωσιακούν 10 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑΘΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	43	8474	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 7 'Απρ. διὰ Κορέαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Άκμε»	57	10720	εφθ. Νεανή Όρλεανην 22 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	ανεχ. Λός "Αντζελες 15 'Απρ. διὰ N. Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραβίας	43	7176	διπλήθε θεούταν 19 'Απρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΩΔΗΓΤΡΙΑ	Β. Βεντσύρης	36	1211	ανεχ. Χουλή 16 'Απρ. διά Θεσαλονίκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ετ. «Γκούιαντόρο»	44	7251	ανεχ. Βανκούμπερ από 21 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δρακός X. Πατέρας	43	7176	εφθ. Νεκοτεσα εις 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	"Αμέρεραν 12 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλιδίζον»	57	10747	ανεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	διπλήθε Παναμάν 7 'Απρ. διά Γένοβαν
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	ανεχ. Ριό Ιανέριο 6 'Απρ. διά Μη. Αύρες
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	ετ. «Τρανσόπορτεσίον»	43	7254	οιπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. δι' Άμερεραν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκιάτα»	43	7149	διπλήθε Μπρόνομποττελ / 'Απρ. διά Βίσμαρ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Κορφιάτα»	09	633	εφθ. Ειεριά 21 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	πλειαρκίη Ν.Ε.	43	1640	εφθ. Λιουντ 20 'Απρ.
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανερό»	44	7371	ανεχ. Μπάκια Μπλάγκαν 31 Μαρτ. διά Μομπάσσο
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλορα»	61	15156	ανεχ. Τόκιο 2 'Απρ. διά Περού
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	56	12775	ανεχ. Μανάνδος 3 'Απρ. διά Μακάπα
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	εφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Ονδινίον 21 'Απρ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	άδ. Χανδρή	50	18400	έφθ. Πειραιά 28 'Απρ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλίος»	56	9972	ανεχ. Κολούμπια ρίθερ 18 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΠΕΛΑΓΟΣ	«Οδερόν Φράύτερ»	61	10680	διπλήθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. Βεργωτή	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Τακοράντι
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	ανεχ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. διά Σάντος
ΠΕΝΤΕΛΗ II	έτ. «Κέρο Γκουάκο»	43	7144	ανεχ. Σαγκάνη 29 Μαρτ. διά Σιμαράγκ
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά οιλαδέλφειαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	ανεχ. Αντεν 19 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8472	ανεχ. Τζιμπούτι 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	ανεχ. Μόζι 22 'Απρ. διά Κίναν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8465	διπλήθε Παναμάν 19 'Απρ. (άπο Νουέβιτας)
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	ανεχ. Τζιμπούτι άπο 25 Μαρτ. διά Τσαμκόγκ
ΠΕΡΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	Nik. Λιθανός	62	10025	ανεχ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Βαρπάδα
ΠΕΡΑ ΧΑΣΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	έφθ. Φρημάντλ 16 'Απρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Ρουέν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	ανεχ. Παλέρμο 22 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ	Yioi Π. Γουλανδρή	44	6422	ανεχ. Λορέντζο Μαρκές 14 'Απρ. δι' "Αγιον Βικέντιον
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11089	ανεχ. Τζιμπούτι 9 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Βιομάριο 13 'Απρ.
ΠΗΓΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	ανεχ. Μιζουίμια 8 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Άθηνά»	44	7207	διπλήθε Κωνώποι πολιν 17 'Απρ. διά Γκάλερος
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πινενόλπη»	45	6712	ανεχ. Κάλλαρο 20 'Απρ. διά Σάπτε
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	έφθ. Ρότερνταν άπο 4 Μαρτ. (έπιοκευα)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	N. Βερνίκος . Εύγενιδης	41	3337	έφθ. Μπούνεςς 31 Μαρτ.
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. Γουλανδρή	61	13379	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέριοιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Βανκούμπερ 22 'Απρ.
ΠΙΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	διπλήθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Τοιγκάρα
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. Καρρρ	53	12513	ανεχ. Μπόλι Μπούκορι 16 'Απρ. δι' Αμαγκασάκι
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	«Π. B. Παντελής, Λτδ.»	44	7185	ανεχ. Πούλοι Κωνώποι 16 'Απρ. διά Αραγακασάκι
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	Π. B. Παντελής Λτδ.	54	6320	ανεχ. Κάλλαρο 20 'Απρ. διά Σάπτε
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Π. B. Παντελής, Λτδ.»	44	7203	διπλήθε Κωνώποι πολιν 17 'Απρ. διά Βατούμι
ΠΟΛΑ II	M. Πυλιάρος	31	967	ανεχ. Μόζι 11 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Βανκούμπερ 27 'Απρ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Πλαναράς»	54	8825	διπλήθε Παναμάν 20 'Απρ. διά Γκάλερος
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκιρών»	43	7258	ανεχ. Λός "Αντζελες 13 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονπους»	61	10494	διπλήθε Παναμάν άπο 28 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο»	43	7122	ανεχ. Αντεν 9 'Απρ. διά Ναυκόγια
ΠΟΛΥΚΤΩΡ	Oίκος Δρακούλη	44	8543	ανεχ. Λαυρέντιον 10 'Απρ. διά Κολόμπο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Κόμπαλς»	45	7159	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 10 'Απρ. διά Κολόμπο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	έφθ. Βάλλαρου 9 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Μελδούρων 15 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	ανεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ. διά Ντάριεν
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	ανεχ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ. διά N. Υόρκην
ΠΟΠΗ	παναμ. έταιρια	11	1599	εις Πειραιά άπο 13 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Απρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	ανεχ. Χάρπτον ρόδις 20 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσόσεανικα»	58	10995	έφθ. Σουέζ 21 'Απρ. (διά Βρυτόν)
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	διπλήθε Κωνώποι πολιν 10 'Απρ. διά Βατούμι
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	58	8414	ανεχ. Σαντιέγκο 17 'Απρ. διά Μάυρην Θάλασσαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16718	διπλήθε Μπρόνομποττελ 19 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστατηπ»	43	7225	ανεχ. Λαττάρη 14 'Απρ. διά Λιθόρων
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Rao. Μελάχρονος & Yioi	21	1515	ανεχ. Σαντιέγκο 17 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονια»	43	7176	διπλήθε Σουέζ 23 'Απρ. δι' Ερυθράν
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	ανεχ. Καζαμπλάγκαν 18 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμιά»	38	5910	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Βατούμι
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	ανεχ. Ράσ Τανόρια 20 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153	διπλήθε Σαντιέγκο πόδις 22 'Απρ. διά Βατούμι
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	ανεχ. Λαττάρη 23 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν 15 'Απρ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύαμος»	44	7229	ανεχ. Σουέζ 23 'Απρ. διά Ερυθράν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέδονις»	44	7131	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 17 'Απρ. δι' Αμέρεραν
ΡΙΤΑ	έτ. Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπλάκι άπο 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ-ΙΟΝΕ	έτ. «Γαλαζιάς»	45	7176	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 5 'Απρ. διά Νεκοτοσά
ΡΟΓΟ	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεχ. Ρότερνταν 5 'Απρ. διά Χάρπτον ρόδις
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	ανεχ. Αμδούρων 20 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστερν Σηπ»	55	21028	ανεχ. Λός Αντζελες 21 'Απρ. δι' Ερενάντα
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρουθή»	37	2348	ανεχ. Σαντιέγκο 5 'Απρ. διά Βατούμι
ΡΟΥΛΑ	Mix. Καραγεώργους	33	6850	διπλήθε Σαντιέγκο πόδις 13 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	ανεχ. Κολούμπια ρίθερ 13 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 15 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	ανεχ. Ράσ Τανόρια 15 'Απρ. διά Μπρόνομπορν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	Χαλκίας	40	6992	ανεχ. Κέιν Τάουν 17 'Απρ. διά Μπρούμπορν
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Μπικάου»	44	7176	ανεχ. Χάρπτον ρόδις 22 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	Yioi Δ. Ιγγάλσα	43	7268	διπλήθε Βιγραλτάρ 12 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Σάν Παντελεημώνων»	44	7282	ανεχ. Βομβάν 22 'Απρ. διά Καλκούταν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μερκαντίλες»	50	11313	ανεχ. Ρότερνταν 21 'Απρ. διά Τεργέστον
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΣ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	ανεχ. Σεμαίνους 10 'Απρ. διά Μπέρια
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σάντα Καικικία»	60	8772	ανεχ. Βενετίαν 20 'Απρ. διά Τεργέστον
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	παναμαϊκή έταιρια	36	1151	έφθ. Νέαν Υόσκην 28 Μαρτ.
ΣΑΡΙΖΑ	Yiwon Σιγάλα	43	7176	ανεχ. Περοικόν Κόλπον 27 Μαρτ. διά Σάλεφ
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	ανεχ. Κιουράσσο 6 'Απρ. διά Γερμανιαν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. Πριντεζης	45	7293	ανεχ. Αλεξάνδρεαν 10 'Απρ. διά Μύκονον
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Δίδω»	28	1660	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 17 'Απρ. δι' Ιλόιδο
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	43	7231	ανεχ. Αγύουσταν 4 'Απρ. διά Χαδάναν
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	55	16241	έφθ. Κέν Μαίναν 15 'Απρ.
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Βισταμόρες»	43	8501	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαρίδης	43	7275	ανεχ. Όλλανδην, υπό ουμπλάρωσιν
ΣΙΝΟΣ	N. Βερνίκος . Εύγενιδης	62	4500	ανεχ. Κιουράσσο 17 'Απρ. διά Περού
ΣΙΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13921	ανεχ. Λός Αντζελες 5 'Απρ. διά Περού
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλδάρο»	44	6725	ανεχ. Τατεγιάμα 8 'Απρ. (διά Λός Αντζελες)
ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Αρτεμίδιον»	44	7252	εις Σιμονόσκει άπο 23 Φεβρ.
ΣΚΟΤΙΑ	έτ. «Κάιζερ»	43	7136	εις Ιαπωνιαν, υπό ουμπλάρωσιν
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Βαλενθία»	42	6907	εις Ιαπωνιαν, υπό ουμπλάρωσιν
	έτ. «Τάγκερ»	62	29000	εις Ιαπωνιαν, υπό ουμπλάρωσιν

ΣΟΥΛΙΟΤΗΣ II		έτ. «Άλαβαστρος»	44	7176	άνεκ. Όζάκαν 2 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ		έτ. «Σφυνίον»	56	10692	διπλής Παναμάν 21 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Κάριμπον»	18	849	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΣΕΩΗ - ΜΑΡΗ		έτ. «Μαρίντρόλ»	50	1517	άνεκ. Βρέστον 20 'Απρ. διά Γένοβαν
ΣΩΦΙΑ		έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	άργει Σύρου ώρ 9 Μαρτ.
ΣΩΦΙΑ Κ.		έτ. «Εξελιόρ»	57	10398	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 19 'Απρ. διά Λάγκος
ΣΠΑΡΤΙΑ		έτ. «Σπαρτιά»	30	1572	διπλής Κων) πολιν 18 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	διπλής Παναμάν 12 'Απρ. διά Ανατολήν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		'Ιω. Λάτονς	26	5648	διπλής Κων) πολιν 24 Μαρτ. διά Τουάλ
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρεζ»	59	10801	άνεκ. Κιουρασάο 15 'Απρ. διά Βάθης Μπαίν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φαράλον»	56	8789	άνεκ. Γκιλόγκ 11 'Απρ. διά Ταρακάν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεκ. Τόκιο 16 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσος»	44	7223	άνεκ. Άλεξανδρειαν 8 'Απρ. διά Θίραν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. «Ελευθεριάδης»	49	8630	έφθ. Πειραιά 20 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανσποτοφίκα»	43	7255	άνεκ. Βούρδαν 20 'Απρ. διά Τσάλαν
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	έφθ. Νεκοτσέαν 18 'Απρ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ.	Βλασσόπουλοι	43	7244	διπλής Τζιμπούτι 13 'Απρ. διά Βαρπόνα
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα»	43	7156	διπλής Παναμάν 21 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	έφθ. Ρόζαρι 14 'Απρ.
ΤΑΝΑΙ-Σ		έτ. «Τρακάνα»	59	2847	διπλής Παναμάν 18 'Απρ. διά Πόρτ Ματαράν.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	διπλής Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20332	άνεκ. Ρότερνταν 5 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τσάταμ»	44	7184	άνεκ. Τόκιο 16 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Χαϊνάκης 9 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άργει Παλέρμο ώρ 2 'Απρ. 1961
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	έφθ. Πειραιά 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΤΗΝΟΣ		Οίκος Δρακούλη	43	8479	έφθ. Καλλο 14 'Απρ.
ΤΟΞΟΝ		έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Η.Π.Α. 'Ατλαντικού
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Σκάλη»	42	7242	άνεκ. Ναγκόρια 6 'Απρ. διά Σιμίζου
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΪ (δ.)		έτ. «Τρανσποτοφίκη»	56	4380	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Τρανσπετρόλη»	30	9243	άργει Κυνόσουραν ώρ 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΙΚΕΡΙ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	διπλής Σουεζ 20 'Απρ. διά Κίναν
ΤΡΙΝΙΤΥ		'Ιω. Αύγερινός κλπ.	44	7247	διπλής Παναμάν ώρ 9 Φεβρ. διά Οζάκαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		έτ. «Φιντελίτη»	57	10493	έφθ. Ετεν 29 Μαρτ.
ΤΡΙΤΩΝ		έτ. «Τρόπικα»	54	12131	διπλής Θέουταν 22 'Απρ. διά Αμβούργον
ΥΔΡΑΙΟΣ III	άδ.	Γρατσοι	44	7207	άνεκ. Αρότροδαν (Ν. Αύστρ.) ώρ 24 Μαρτ. διά Αμδέροαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	έφθ. Σιενφούεγκος 23 Μαρτ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ. «Μαραθών»	43	8587	άνεκ. Χαϊνάκης 12 'Απρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Ανατολή»	41	6830	έφθ. Μασσαλίαν 19 'Απρ.
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκινη Τρέιντερ»	59	23678	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΑΙΑΣ		Δήλ Κόμετ	43	15005	εις Καρδιφ, υπό παραλαβήν
ΦΑΙΛΚΟΝ		έτ. «Λάνονερ»	45	15574	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Απρ.
ΦΑΙΛΚΟΝ		έτ. «Μπλατικό»	43	15441	άνεκ. Χαϊνόπον ϋρδ 21 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Σόν Πέντρο»	43	7132	έφθ. Μασσαλίαν 22 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΑΡΟΣ		Υών. Π. Γουλανόρη	60	15162	άνεκ. Κοκούμπαν 2 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΑΙΩΡΑ Μ.		έτ. «Μέση»	44	15579	εις Καρδιφ, υπό παραλαβήν
ΦΑΙΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντουσά»	44	7265	άνεκ. Λος Αντζελες 11 'Απρ. διά Λονδίνον
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφίων»	57	9950	έφθ. Βανκούμερ 15 'Απρ.
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Αλόρα»	60	15157	άνεκ. Κοκούμπαν 11 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΦΟΡΑΚΙΣ		Ο. Σταφυλοπάπτης	27	755	διπλής Παναμάν 2 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		Δήλ Σελένιν	44	15020	εις Καρδιφ, υπό παραλαβήν
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	άνεκ. Λος Αντζελες 11 'Απρ. διά Λονδίνον
ΦΥΓΑΙΩΤΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλίας	43	1106	έφθ. Μάρτιον 19 'Απρ.
ΦΩΣ		έτ. «Λαιμπόριαν»	43	7152	έφθ. Μπιλιμάριο 16 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντελίτη»	57	10493	άνεκ. Μόζι 17 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΖΥΛΑ		έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	εις Βούρδαν 10 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΕΒΑΛΗΡΗ		έτ. «Πανκρίστο»	44	7067	άργει Κυνόσουραν ώρ 15 Φεβρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Κάσος» Α.Ε.	45	7240	άνεκ. Χίον 11 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άκιε»	60	9319	διπλής Παναμάν 2 'Απρ. διά Τούρκιαν
ΧΑΡΡΙΕΡ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	εις Κουεντίτ 12 'Απρ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. «Μηάκια Σαλίνας»	43	7030	διπλής Σουεζ 19 'Απρ. διά Ερυθράν
ΧΙΟΣ		έτ. «Οσαν Κάργκο»	56	10735	έφθ. Κολούνταρι ωρ 19 'Απρ. (διά Γένοβαν)
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΧΙΛΟΗ (δ.)		έτ. «Παιονιρέζα Σίππιγκ»	53	8458	διπλής Σουεζ 18 'Απρ. διά Ερυθράν
ΧΡΗΜΑΤΑΚΗΣ		έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεκ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Τουρκιαν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	άνεκ. Ν. Υόρκην 29 Μαρτ. διά Νιού Χάφεν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	άνεκ. Ρινιέκαν 21 'Απρ. διά Πειραιά
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Σεντράλη»	43	7281	έφθ. Νεκοτσέα 18 'Απρ.
ΨΑΡΑ		Π. Ποντικός - Ζ. Λαιμός	49	7526	έφθ. Αιθούργον 13 'Απρ.
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλη»	45	7247	εις Πειραιά ώρ 11 Μαρτ.
			42	7175	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	έφθ. Πόρτ Ματαράν 23 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	έφθ. Κων) πολιν 12 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρινθίλη»	44	7261	διπλής Κων) πολιν 15 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	έφθ. Σουεζ 15 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	άνεκ. Αμδέροαν 17 'Απρ. διά Τάμπαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόλειό»	24	1988	άνεκ. Ριγιέκαν 20 'Απρ. διά Ραβέννων
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλής Παναμάν 6 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	21	1489	άνεκ. Πειραιά 7 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)		έτ. «Στάσσα»	16	1653	έφθ. Σαβόναν 17 'Απρ.
ΑΓΓΚΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πειραιά ώρ 21 Φεβρ. 1958
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Αγκνα»	41	5225	διπλής Πόρτ Σαΐδ 22 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Νέας Όρλεάνην 17 'Απρ.
ΑΕΔΛΩΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομρος»	29	3725	έφθ. Ριγιέκαν 17 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διπλής Σουεζ 11 'Απρ. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 10 'Απρ. διά Μαρόκον
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιος Παύλος»	44	7201	άργει Νιούρποτ ώρ 1 Αύγ. 1959
ΑΦΑΜΑΣ	(παν.)	έτ. «Μεντ. Σηνγουαίνη»	49	3484	άνεκ. Αλεξανδρειαν 15 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΑΦΗΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	άνεκ. Σεμπού 17 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΑΦΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελ»	44	3061	εις Μασσαλίαν ώρ 10 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικ»	54	18784	άνεκ. Κόμπε 10 'Απρ. διά Μπερλέγκα
ΑΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατούφικα»	43	7267	έφθ. Μοντρέαλ 21 'Απρ.
ΑΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αισιμπριαν»	58	10018	άνεκ. Αστόρια 14 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριαν»	58	10020	έφθ. Ναγκόρια 16 'Απρ.
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Βέρα Κρούζ 11 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ. «Κονιόρντια»	42	7002	άνεκ. Ντόμρην 11 'Απρ. διά Χούστον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΥΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άνεκ. Κολόμπο 17 'Απρ. διά Πουσδάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	εις Πόρτ «Ελιζαμπεθ 19 'Απρ. (διά Ντόρμπαν)
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	άνεκ. Τζιμπούτι 15 'Απρ. διά Κουθέιτ
ΑΚΡΟΝ (λ.)		έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	έφθ. Κοπεγχάγην 18 'Απρ.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΔΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ωνάσης	54	29440	άνεκ. Περοκάν Κόλπον 19 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)		έτ. «Αρκοτούρους»	43	6989	άνεκ. Λάς Πάλμας 15 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. «Ρίταλεδεν»	25	2323	έφθ. Βιρτζίνιον 17 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδιζόσα»	44	1413	διπλής Παναμάν 12 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριαν»	56	20926	διπλής ΠόρτΣαϊδ 20 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα ώρ 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάίροπ»	44	7215	έφθ. Ρότερνταυ 15 'Απρ.
ΑΛΚΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	έφθ. Τόκιο ώρ 24 Μαρτ.
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεκ. Γένοβαν 15 'Απρ. διά Ινδιαν
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άργει Γένοβαν ώρ 26 Μαΐου 1961
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Γιασβάταν 23 'Απρ.
ΑΛΜΠΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάρμπ			

ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	άνεχ. Ντώρμπαν 5 'Απρ. διά Ραγκούν ΑΛΧΕΛΛΙ (Λιβάνου)
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	43	7171	άνεχ. Τόκιο 13 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	45	7201	άνεχ. Ροζάριο 13 'Απρ. διά Σαν Νικόλας ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Απρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	56	13262	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίο Βεντούραντο»	57	11978	έφθ. Ν. Υόρκην 20 'Απρ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Χάρρουτς από 21 Δεκ. 1960
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤ'ΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	άργει Μόντιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	53	18713	άνεχ. Ρας Τανόύρα 15 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Τρίνινταν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	έφθ. Φουζίκι 18 'Απρ.
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Τζάκσονβιλ 11 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπά»	45	10708	άργει Σαβάνας από 29 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άνεχ. Ρότερνταν 6 'Απρ. διά Χαδάναν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Σιγκαπούρη σύδις 16 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαβόύ»	44	7259	έφθ. Μπουένος Αύρες 13 'Απρ.
ΑΝΤΙΟΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Λασάντα
ΑΝΤΩΝΥ (N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Κόμπε 23 'Απρ. διά Ναγκόγια	
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	έφθ. Μπασένι 22 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνιβιλλ»	43	7244	έφθ. Άλεξανδρειαν 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ντα.φά	44	1599	έφθ. Γιαβαταν 21 'Απρ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	διπλής Σαντιέγκο 19 'Απρ. διά Χαδάναν
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απές»	42	6706	άνεχ. Ρότερνταν 6 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδια»	56	10180	διπλής Λάδεοντ 9 'Απρ. διά ποταρόν Όρινόκο
ΑΡΓΚΥΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουσέδα»	57	10657	ανεχ. Τρινιτάντ 18 'Απρ. διά Καναδάν
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7176	άνεχ. Σαντιέγκο 19 'Απρ. διά Φρίπορτ (Μπαχ.)
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιον»	43	7187	διπλής Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρές»	30	4557	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΑΡΙΕ Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλιφιν»	45	7216	ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 19 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	58	23626	ανεχ. Ριο Ιανέριο από 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε»	19	2395	οιπλής Γιβραλτάρ 16 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	διπλής Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Μεγ. Λιμνας
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	έφθ. Κολόμπι 3 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα»	44	6995	διπλής Σιγκαπούρην ρόδις 23 'Απρ. διά Πούλο Σάμπου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	αργει. Φερρολ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	αργει. Φερρολ από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Λας Αντζελες 12 'Απρ.
ΑΡΙΟΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριώνη»	28	1707	έφθ. Μπαρι 18 'Απρ.
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	έφθ. Ν. Υόρκην 19 'Απρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάσι»	58	18743	διπλής Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Δ. Εύθυπιος & Σια	43	7303	διπλής Σουεζ 12 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέροιαλ»	32	3848	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Κόνακρυ
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράγια»	37	2409	ανεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Μολφέτα
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράγια»	26	2903	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Βουλώνην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	άνεχ. Λας Αντζελες 20 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΡΧΑΝΕΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	αργει. Πέραμ από 8 Δεκ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάιμπ Στά Τράνον»	43	7137	διπλής Παναμά 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	έφθ. Τάιν 19 'Απρ.
ΑΡΧΙΝΗΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνον»	44	7157	διπλής Λάδεοντ 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	έφθ. Καλκούτταν 24 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Μόζι 23 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημιο»	43	7129	έφθ. Μερέσι 23 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	ανεχ. Μοντεβίδεο 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίδη»	34	1465	έφθ. Πόρτ Σαιδ από 17 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	άνεχ. Κόμπε 20 'Απρ. διά Ιλσίλο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ'ΓΚΑΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Κόρπους Κρίτι 18 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ'ΓΚΑΟΥΝΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	διπλής Ταμπικο 14 'Απρ. διά Μπράουνσοβιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	διπλής Γιφραλτάρ 22 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διπλής Ιαναμάν 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Ταμπικο 14 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	οιπλής Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	διπλής Σουεζ 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	60	18180	διπλής Σουεζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	ανεχ. Αμέρεον 14 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	ανεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Σαλαβάδορ 16 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	ανεχ. Ν. Υόρκην 9 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	έφθ. Ν. Ορλεάνην 15 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΤΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	έφθ. Ν. Ορλεάνην 22 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	ανεχ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έφθ. Σεριφ 22 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	ανεχ. Κάλουντημποράκη 11 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	παναμακιάν έταιρια	44	7125	έφθ. Αντοφαγάστα 14 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έπλωνικα ουμφέροντα	43	7257	έφθ. Γιανιάνη 11 'Απρ.
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουνπρέμ»	43	6872	άνεχ. Πενάγκι 1 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	άνεχ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Ρωσιαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	έφθ. Λαγκος 7 'Απρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Ν. I. Γουλανδρός	58	26566	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 6 Μαρτ. δι' ινοσιάμα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκος»	58	16233	άνεχ. Χάμπτον 14 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Χάμπτον 16 'Απρ. διά Μπέλφαστ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Κόπιε 17 'Απρ. διά Χούκ Κόγκ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	42	7286	διπλής θέουταν 21 'Απρ. διά Ρουέν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	άνεχ. Δουβλίνον 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΑΛΑΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	έφθ. Ροσάριο 10 'Απρ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορίας»	44	7113	άνεχ. Βρέτ. Κολούδιαν 19 'Απρ. δι' Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	έφθ. Σεμπού 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐν»	45	7256	όργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 20 'Απρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Ρότερνταμ 21 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. Γ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερανέτ»	39	3729	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούνι 21 'Απρ. διά Λάδεοντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18790	διπλής Πάρις Σεπτέμβριο 18 'Απρ. διά Λαδίλα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εδερεστ»	35	5028	έφθ. Αιμέρεοαν 17 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσερπο»	43	7166	άνεχ. Χονούλουδην 16 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιολάντα»	40	7168	διπλής Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Τοιθιτάθειαν
ΓΙΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	διπλής Παναμάν 20 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερ. πλήρ.)	έτ. «Πανοεανίκη»	55	20432	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	55	25317	άνεχ. Φόουσιλ 10 'Απρ. δι' 'Αμμουδιν Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ'Σ (Α.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχος	54	20431	διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Μένα Σαούδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Ομοιλά»	57	13750	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχου Μπαινί	61	12700	διπλήθε Φλωρίνη 12 'Απρ. διά Τερνέουνεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Τεστοσ Μπαινί»	57	25489	έφθ. Θόρονταίν Αίλαντ 21 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Πέρονις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	10591	διπλήθε Στάρτ Πάντ 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιον»	44	12853	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	Στ. Νιάρχος	43	12808	έφθ. Αμβούργον 18 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΝΤΖΙΟΝ (Α.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάντζιον»	43	7244	άνεχ. Γιαδάτων 29 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκ»	42	7257	άνεχ. Λίθερπουλ 13 'Απρ. διά Βοστώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (Α.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκιόκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λόγιαλτυ»	42	7231	άνεχ. Τόκιο 18 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερζ»	49	18226	άνεχ. Γκελόνγκ 14 'Απρ. διά Μίρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΛΑΝΝΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	58	20546	διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Μένα Σαούδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ 'Α.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	28413	διπλήθε Σουέζ 14 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Α.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχου	57	20533	άνεχ. Οζάκαν 6 'Απρ. διά Ίβακούνι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Μένα 'Αμπουλά 18 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ηοτόνι»	58	11201	διπλήθε Λάδεσεντ 11 'Απρ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	43	12793	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ ... (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Περο. Κόλπον 13 'Απρ. διά Γκελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)	Στ. Νιάρχος	58	11200	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Λορέντζ Μαρκές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Α.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθε Ούζάν 19 'Απρ. δι' 'Αμμουδιν Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΖΑΠΟΝΙΚΑ .. (N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Φουζίκι 12 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Σίδνευ 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Βαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άνεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Κέυ Γουέστ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ .. (N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν όπο 22 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (Α.) (N.A.T.)	έτ. «Απόλλο»	43	10577	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ ..	Στ. Νιάρχος	44	13005	άνεχ. Κοκουμπο 18 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	άνεχ. Αμβούργον 18 'Απρ. διά Ν. 'Ορλέανην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (Α.δ.) ..	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (Α.δ.) ..	έτ. «Ατλας»	41	6911	έφθ. Φουζίκι 11 'Απρ.
ΓΟΥΡΙ ..	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	διπλήθε Λάδεσεντ 2 'Απρ. διά Κέυ Γουέστ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Βαλτιμόρων 20 'Απρ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Εσερέραντζα»	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΔΕΣΠΟΙ ..	Γ. Σιγάλας	29	2935	άνεχ. Βρέστον 20 'Απρ. διά Λούμπεκ
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Δηλός»	44	7259	άνεχ. Βανκούμπερ 17 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	άνεχ. Μαγιστάν 7 'Απρ. διά Γκουαγιάμας
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)	Κυπριανού ..	39	6935	έφθ. Γιαδάτων 22 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	56	10360	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Καρμάτιον 18 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	διπλήθε Παναμάν 18 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	45	12813	έφθ. Τάιν 19 'Απρ. διά Κιελον
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	έτ. «Γρυπούρουσα»	42	2757	άνεχ. Μπουζι 3 'Απρ. διά Φίλιππιλλ
ΔΟΡΙΕΥΣ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	άνεχ. Λεξάνδρειον 21 'Απρ. διά Θέουταν
ΔΩΡΙΣ ..	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Κολόποιο 31 Μαρτ. διά Τοάλναν
ΕΒΕΡΕΣΤ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ουρόληπτούσνι»	43	7031	εις Πόρτ Σουδάν όπο 29 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΗ ..	έτ. «Λέωνδρος»	13	1486	έφθ. Μπουένος Αύρες 18 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ..	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	έφθ. Κολόμπο 10 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Ζ. (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσιγκ»	42	7210	διπλήθε Παναμά 1 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου»	43	7261	άνεχ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Σέριφον
ΕΙΡΗΝΗΣ' ΛΑΚ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	έφθ. Ρόττερνταμ όπο 14 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗΣ' ΜΠΑΛΕΣΣΙΓΚ .. (N.A.T.)	έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	έφθ. Κυνόσουραν όπο 29 Οκτ.
ΕΚΑΛΗ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7020	άργει Κυνόσουραν όπο 29 Οκτ.

ΕΛΕΝΑ ..	έτ. «Ολιοτιμί»	29	4931	έφθ. Σουέζ 22 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	22	1953	διπλήθε Κυνόπολιν 15 'Απρ. διά Κατάνην
ΕΛΕΝΗ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αράκουα»	38	5500	άνεχ. Ντακάρ 20 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ριος»	36	7820	άργει Αυτελάκι όπο 14 'Απρ. 1961
ΕΛΛΗ (Λιβάνου) ..	έτ. Παπαχροπούδη	58	13066	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. δι' Αυγούσταν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ. διά Κύπρον
ΕΛΛΗΜΠΟΝΤΟΣ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρπούδες»	44	7051	έφθ. Βενετίαν 18 'Απρ.
ΕΠΙΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Ελληποντος»	44	7189	έφθ. Χούστον 20 'Απρ.
ΕΠΑΙΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρ»	35	4963	έφθ. Γκείλα 18 'Απρ.
ΕΝΟΣΙΣ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αίτιαν»	20	6157	διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Ενωσισ»	43	7162	έφθ. Αύνούσταν 12 'Απρ.
ΕΣΤΕΡΛΑΔΑ ..	έτ. «Μάστερ»	42	7140	έφθ. Χαδάνα 3 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Στάρη»	26	3410	έφθ. Τεργεότην 14 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	διπλήθε Ελεσίνορ 14 'Απρ. διά Στεττίνον
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Λεανδρός»	19	3858	άνεχ. Νεάπολιν 20 'Απρ. διά Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	έφθ. Σαρόνα 9 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Οσανι»	42	6975	άνεχ. Κολόμπο 27 Μαρτ. διά Ρεντί
ΕΥΠΛΟΙΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλη»	54	18730	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	διπλήθε Σουέζ 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΦΕΣΟΣ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Μορμουγκάδο 12 'Απρ. διά Γιαδάτων
ΖΑΝΗΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζιλίο»	58	14606	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ρέ μαο»	49	17613	άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Βούμπαν 22 'Απρ. διά Κωνσταντζάν
ΖΕΦΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Ούλαρμάρ»	44	4296	έφθ. Ν. Ορλέανην 9 'Απρ.
ΖΕΟΚΥΝΤΩΡ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	έφθ. Βενετίαν 14 'Απρ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Λός Αντζελες 27 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσιγκ»	43	7207	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ.
ΘΕΟΠΑΝ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αλμέρτα»	43	7180	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 19 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν
ΘΟΥΛΑ .. (π.)	έτ. «Σηνόπορτν»	44	7250	άνεχ. Τενερίφε 8 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέϊτ
ΘΡΑΞΒΟΥΛΟΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	6529	έφθ. Οζάκαν 21 'Απρ.
ΘΡΕΒΙΚΤΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Φιναντόρα»	45	7255	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Κούβαν
ΘΡΕΒΙΚΤΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Τρανοποιικ. Τ.Κ.»	43	7240	έφθ. Σάντος 11 'Απρ.
ΘΡΕΒΙΚΤΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	διπλήθε Κύνοπολιν 19 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΘΡΕΒΙΚΤΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	διπλήθε Αγ. Βεκίντιον 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΘΡΕΒΙΚΤΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Βεπούκιο»	44	12500	εις Τάιλ οφ Μπάνκ 7 'Απρ. (διά Γλασκώβην)
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΛΑΝΤΕΡ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Τρόπαλγκαρ»	56	10414	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7176	έφθ. Εμδέν 29.30 Β. - 158.48 Δ. 'Απρ. 7 δι' 'Ιαπωνιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Πετρόδελουμ»	53	13555	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 17 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαύψαφαρ»	56	10422	διπλήθε Λιζαρν 16 'Απρ. διά Ν. Ορλέανην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (Α.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν»	53	15826	διπλήθε Ούζάν 20 'Απρ. δι' 'Αμέρεσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓ ΙΝΤΕΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7198	έφθ. Τοιμπά 22 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΣΤΖΕΡ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Πετρόδελουμι»	53	13482	άνεχ. Ν. Ύρκον 14 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΑΝΝΑ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέδα»	17	1295	άργει Πέραμα όπο 1 Ιουν. 1959
ΚΑΒΑΛΙΕΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Εντινα»	43	7237	έφθ. Εμδέν 18 'Απρ.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βιέρνες»	11	1881	διπλήθε Κύνοπολι 12 'Απρ. διά Νοβωρωσίκην
ΚΑΛΛΗ (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 21 'Απρ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΛΛΗ Λ. (Α.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ελ. Τρείντερς»	44	7255	διπλήθε Φιλιππίνας

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	.....	έτ. «"Άγιοι Ανάργυροι»	41	2866	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)	.....	ναυαρκική εταιρία	43	2874	έφθ. Γκιζόν 12 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Μητροφάνης»	24	2060	άνεχ. Πειραιά 21 'Απρ. διά Νοθωρασίουν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	.....	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 13 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Δ.)	.....	έτ. «Αντόρ»	43	7993	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ. διά Τολέδο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάνου) (N.A.T.)	.....	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεχ. Μπουρούτου 14 'Απρ. διά Λάγκος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Δ.)	.....	έτ. «Κορτές»	43	6988	άνεχ. Γένοβαν 13 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου)	.....	έλληνικό συμφέροντα	28	4436	παρελθόθι εἰς Άμβοργον
ΚΑΠΤΑΝΠΑΝΤΕΑΗΣ (Λιβάνου)	.....	υἱοί Σπ. Λαμπού	38	5199	άνεχ. Ανέχ. Ν. Όρλεάνην 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπιαν	44	10750	διπλήθε Παναμά από 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΚΑΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτήριο»	44	10691	διπλήθε Βέροια Κρούζ 14 'Απρ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΠΙΝΤΕΡ	..	έτ. «Πλάνουθ»	43	2861	άνεχ. Αμύδρουγον από 24 Μαρτ. διά Κούβαν
ΚΑΡΝΕΙΣΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφρέλλο»	29	4884	διπλήθε Κωνυπολίν 15 'Απρ. διά Χερούνα
ΚΑΣΣΙΑΝ ΚΑΣΣΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Θελίτσια»	43	7033	έφθ. Μπαχιά Μπλάγκαν από 17 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτσια»	51	9936	διπλήθε Παναμά 26 Μαρτ. διά Συμότουν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Χαδάναν από 8 Μαρτ. διά Καρντένας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)	.....	έλληνικό συμφέροντα	29	6749	διπλήθε Κωνυπολίν 18 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΣΕΡ	.....	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ. διά Λισσαβώνα
ΚΕΙΠΠ ΠΑΛΛΑΣ	.....	έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Επίλεγον 25 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΗΡΗΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαρτλάντ»	42	7244	διπλήθε Τιμάριμ 15 'Απρ. διά Φιλαδέλφειον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανο»	56	21131	άνεχ. Μπάνιας 18 'Απρ. διά Ραθένναν
ΚΙΣΜΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	εἰς Αϊός από 20 Δεκ.
ΚΙΣΣΕΟΥΛΑ (Λιβάνου)	.....	έλληνικό συμφέροντα	43	7237	άνεχ. Ουζικί 14 'Απρ. διά Σακάτα
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	27	5411	διπλήθε Μπρόνσμποττελ 17 'Απρ. διά Δάντοις
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντι»	59	10200	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 19 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΚΝΟΖΑ	.....	έτ. «Τράμπη»	43	7248	διπλήθε Παναμά από 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	.....	έτ. «Ορόγια»	44	7159	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Λονδίνον
ΚΟΜΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Μορμούγκα 20 'Απρ. διά Κόμπη
ΚΟΝΔΩΡ	.....	έτ. «Αγκούλλα»	19	2949	άνεχ. Καζαπιλάγκαν 12 'Απρ. διά Βενετίαν
ΚΟΡΗ (κοστ.)	.....	έτ. «Οξιλιάρη»	41	5173	άνεχ. Φόδεύ 18 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διπλήθε Πεναρά 20 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Τρίνινταν 17 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΚΟΡΣΑΙ'Ρ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	62	14963	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	.....	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Βαλπαραίσο
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	.....	έτ. «Κομοπόλιταν»	43	7261	έφθ. Χιροκάτα 13 'Απρ.
ΚΡΕΣΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7135	έφθ. Λονδίνον 21 'Απρ.
ΚΡΗΝΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Τοκούγιαμ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπήριαν»	56	4031	έφθ. Ν. Όρλεάνην 17 'Απρ.
ΚΥΜΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Βούρετο λά Κρούζ 8 'Απρ.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	άνεχ. Δουνκέρκην 21 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	.....	έτ. «Σάντον Βαρδάρα»	21	2294	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Κοστικού»	40	2993	εάς ταξίδια Πλέτ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.)	.....	έτ. «Ναδ. Κομμέραιαλ»	21	1833	έφθ. Σαλδόδρο 18 'Απρ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	.....	έτ. «Εργάπα»	53	11262	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Μπάνιας
ΛΑΡΓΚΟ (Δ.)	.....	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Απρ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	άνεχ. Μαγιάτλον 14 'Απρ. διά Μανζανίλλο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμόντε»	53	13406	έφθ. Εμένιον από 4 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗΣ	.....	έτ. «Βόπτα»	43	7109	άργει Οραντζί από 18 Ιαν. 1961
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	.....	έτ. «Ατάντικο»	43	7176	διπλήθε Κωνυπολίν 10 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΛΟΥΡΙΑ (Δ.)	.....	έτ. «Μαρθενίντα»	43	7118	έφθ. Μπούνεον Αὔρες 20 'Απρ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Ελδίρια»	44	7244	άνεχ. Σιμόπουλο 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Ατλας»	43	7257	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 17 'Απρ. διά Μανζανίλλο
ΛΥΡΑ (Δ.)	.....	ναυαρκική εταιρία	44	10721	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 'Απρ. δι' Ερυθράν
ΛΥΡΙΚ (Δ.)	.....	έτ. «Μάστροπτο»	18	920	εἰς Εμένιον από 4 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΛΥΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μακζουμέ»	43	7145	άργει Οραντζί από 18 Ιαν. 1961
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανδία»	43	7210	διπλήθε Κωνυπολίν 12 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννίης»	45	3549	έφθ. Μπούνεον Αὔρες 20 'Απρ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	.....	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Σιμόπουλο 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΛΜΕΝ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	διπλήθε Σουεζ 18 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	άνεχ. Χόκυ Κόκυ 16 'Απρ. διά Μακάσσαρ
ΜΑΝΟΥΝΤ ΙΩΩΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Ν. Ύρκων 5 'Απρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	.....	έλληνικό συμφέροντα	32	1595	διπλήθε Αμέρεον 16 'Απρ. διά Μπρούσελς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	.....	έλληνικό συμφέροντα	25	1473	διπλήθε Κωνυπολίν 19 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ρούσσου	27	1554	διπλήθε Κωνυπολίν 8 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουερέν Κραζ»	44	7289	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Απρ. διά Μανζανίλλο
ΜΑΡΓΚΟ (Δ.)	.....	έτ. «Φωσιάν»	62	9220	εἰς Αγγλιανό, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	.....	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Σιγκαπούρων 7 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	.....	έτ. «Μαγκλίθερας»	45	8965	άνεχ. Λαρνάκα 4 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Αρκουλ»	38	5548	διπλήθε Σουεζ 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΣΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασφορτόυνα»	43	7202	άνεχ. Γκάλεστον 18 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	51	11022	άνεχ. Σάντος 27 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Βοστώνη 14 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Διβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	άνεχ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	44	7212	εἰς Πειραιά από 22 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φραγκιότα»	43	7253	άργει Ν. Ύρκων
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	έφθ. Εβερεττ 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	.....	έλληνικό συμφέροντα	21	1897	άργει Παλέρμο από 21 Μαρτ. 1961
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	διπλήθε Σουεζ 19 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναρ - Εουρόπα»	44	10445	διπλήθε Μπρούσελς 25 Μαρτ. δι' Αμαγκασάκι
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς από 7 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7232	άνεχ. Χαδάνα 4 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΜΑΡΙΧΡΑ (Διβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	διπλήθε Σουεζ 22 'Απρ. δι' Ερυθράν
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Σάν Τζιοδάνη»	43	7259	άνεχ. Πούλο Μορμούγκα 18 'Απρ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Αρκούλα»	43	7263	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 'Απρ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	44	7251	έφθ. Μόζι 13 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	56	23871	άνεχ. Βοστώνη 14 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	έφθ. Κόμπη 21 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.	.....	έλληνικό συμφέροντα	48	2346	έφθ. Μάντζεστερ 13 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)	.....	έτ. «Ντέμι»	20	1512	διπλήθε Κωνυπολίν 12 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Παούρικ»	43	7176	έφθ. Είδοντραούθ 18 'Απρ. διά Κόμπη
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	.....	έτ. «Ιουνιάρεσα»	57	8855	έφθ. Μανίλα 10 'Απρ.
ΜΑΛΙΤΑ (Δ.)	.....	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ. διά Βενετίαν
ΜΕΛΙΤΗΣ (Δ.)	.....	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	εἰς Τάραντα από 4 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΠΙΝΤΕΡ	.....	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	3133	έφθ. Τενερίφε 16 'Απρ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.)	.....	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Γδύνιαν 15 'Απρ.
ΜΕΡΛΙΝΟ (Δ.)	.....	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 9 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΕΡΣΕΝΙΔΑΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΜΙΛΗΤΟΣ (Δ.)	.....	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Απρ. διά Αγγλιανόν
ΜΙΝΑ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	διπλήθε Βιλελμορχάφεν
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Πόνταρα 17 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΜΙΧΑΗΗΣ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσάνθη»	29	1866	άνεχ. Νέουρση, 17 'Απρ. δι' Αμπερούτην
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (Δ.)	.....	έτ. «Ιντερνούνιαλ»	57	12683	διπλήθε Σουεζ 11 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΟΥΣΕΗ (Λιβάνου)	.....	έτ. «Φραγκιότας	29	6984	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΜΠΑΖΙΑ II (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «νικ έγκο»	45	7176	άνεχ. Βαν

ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπέτσαι»	28	4778	άνεκ. Φροτάουν 19 'Απρ. διά Τακοράντι
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμοιο»	45	3486	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορείντη»	43	7092	διπλής Σουέζ 3 'Απρ. διά Βαμπόα
ΝΑΖΑΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	εις Χάρδευ Μπαιν 12 'Απρ. (δι' Ούραγκα)
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεκ. N. Υόρκην 19 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντη»	58	24068	έφθ. Ράς Τανούρα 21 'Απρ.
ΝΕΔΑΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίγκ»	42	7227	άνεκ. Μόζ: 15 'Απρ. διά Ρογιάμα
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νελλά»	38	4996	έφθ. Σαιν Ναζαΐρ 15 'Απρ.
ΝΕΜΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβεραϊλ Τράμπη»	42	9730	άνεκ. Λόδ: Αντζελες 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΦΕΛΑΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλής Πίτερλάρ 18 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Απρ. διά Βενετίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	12395	διπλής Παναράν 14 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεκ. Βομβάνη 11 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδια»	43	7121	έφθ. Καλλάρ 5 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορεάντε»	43	7255	διπλής Σουέζ 15 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Νεκοτάρια 10 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Σ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	διπλής Ι'ιμπραϊλ 23 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΝΙΚ Σ		έλληνικο ουμφέροντα	21	1410	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άνεκ. Φράπορ (Μπαχ.) 11 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεκ. Βαλτιμόρην 18 'Απρ. διά N. Όρλεάνην
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμαϊκή έταιρια	28	1463	έφθ. Χογκ Κούκ 10 'Απρ.
ΝΙΟΒΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρ»	44	7063	άνεκ. Τρινιτάντ 30 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΙΤΖΕΑΝ ΣΤΑΡ (Διθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαβλίρης	41	5969	άργει Κυνδασιραν από 26 Φεβρ.
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάδος»	41	7251	άνεκ. Ντακάρ 13 'Απρ. διά Λάγκος
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	άνεκ. Αύγυστον 19 'Απρ. διά Χαθάναν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσεαν Θράύτερ»	44	10662	εις Εμδεν από 24 Δεκ. (έπισκευαι)
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	56	18210	έφθ. Μπατόν Ρούζ 2 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά 'Αρμ.»	52	12029	άνεκ. Γένοβαν από 21 Δεκ.
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ Θράίτερ»	44	7061	άνεκ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Ντακάρ
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουσένια»	56	10545	άνεκ. Βαλτιμόρην 19 'Απρ. δι' Αμστερνταμ
ΝΤΕΛΙΣ		έλληνικο ουμφέροντα	43	7211	διπλής Παναμά 31 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΉΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεζ 'Εντερπράζι»	58	13545	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Χιέρρο
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεζ 'Εντερπράζι»	61	15000	άνεκ. Εμδεν 19 'Απρ. διά Χαμπτον ρόδις
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρερη Σπηγουάινι	59	13545	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Γένοβαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	30	996	άνεκ. Λόδ: Αντζελες 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΕΡΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ναβινέκιτορ»	60	13847	άνεκ. Πειραιά 19 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνιο»	58	10483	άνεκ. Τσιμπά 13 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόβη»	55	11209	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	56	8716	άνεκ. Κιουρασάο 14 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο ουμφέροντα	43	7237	έφθ. Βιζαγκαπτανόμ 7 'Απρ.
ΝΤΟΡΙ (Δ.)		έτ. «Ρεζουλόυτ»	56	10486	έφθ. Όταρον 17 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιλισμάν»	43	7199	διπλής Μπρόννομποττελ 14 Απρ. διά Γεύνιαν
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)		έτ. «Στατούρην»	43	6704	έφθ. Γδύνιαν 17 'Απρ.
ΟΛΑΚ (Δ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άνεκ. Νεάπολιν 24 'Απρ. διά N. Ύόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άργει Έλευσίνα από 26 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΓΓΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμάς»	54	13665	άνεκ. Χούτον 20 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οίλα»	54	13652	άνεκ. Εθνυμάσοθ 23 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμάς»	54	20453	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οίλα»	54	14047	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΉΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωνασον	58	27602	διπλής Ντόθερ 14 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα»	50	17791	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Βιλελμοχάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα»	53	14221	άνεκ. Ναγκασάκι 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτζις»	53	14009	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13678	εις Ελευσίνα 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	13660	άργει Ελευσίνα από 22 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13934	άνεκ. Χούτον 20 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13709	άνεκ. Εθνυμάσοθ 23 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΓΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	20595	άνεκ. Κιουρασάο 14 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΤΙΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευν»	60	23290	άνεκ. Βρέστον 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούδορο»	59	23280	άνεκ. Αμπουάν Μπαιν 18 'Απρ. διά Λάδεντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	άνεκ. Νεάπολιν 19 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	18790	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ. διά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	άνεκ. Κασιούνηκ 10 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	20595	άνεκ. Σάντος 25 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΥΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	διπλής Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Λισσαδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 17 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμασ»	54	14047	άνεκ. Βρέστον 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΟΡΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	άνεκ. Αμπουάν Μπαιν 18 'Απρ. διά Λάδεντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΕΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μορόδια Τρανσοπόρτ.»	59	37958	άνεκ. Κριστούπαλ 15 'Απρ. διά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΕΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικοπικ»	60	37744	άνεκ. Σάντος 25 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	58	27602	διπλής Τάιλ 23 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΛΕΓ' ΙΜ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	έφθ. Ράς Τανούρα 20 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΙΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13580	εις Ρόττερνταν από 24 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνασάδαντο»	54	20611	άνεκ. Πειραιά 19 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	8195	άνεκ. Περο. Κόλπον 5 'Απρ. διά Κασιοιούνκ
ΟΜΝΟΙΔΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ομνόνια»	44	7297	άνεκ. Ούμπε 1 'Απρ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΟΥΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέοσα»	56	21090	διπλής Κωνύμοι πολιν 29 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πλάναρο»	34	8378	διπλής Τάιλ 29 Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολλη»	58	12667	εις Ράς Τανούρα 17 'Απρ. διά Καλλάρ
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Στάρ»	44	7254	εις Ν. Ύόρκην 23 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΉΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεκ. Πούλο 18 'Απρ. διά Παναμᾶ
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονερο»	43	8615	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 10 'Απρ. διά Πορτογαλικήν Δ. Αφρικήν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλω Θράύτερ»	44	7176	άνεκ. Κολούμπι 28 Μαρτ. διά Τόκιο
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	άργει Τάμπαν από 24 Μαρτ. 1960
ΟΣΕΑΝ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονερ»	45	7167	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκαν 6 'Απρ. διά Καλλάρ
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούδιτ Σῆ»	43	7167	εις Μασσαλίαν από 30 Δεκ. (έπισκευαι)
ΟΥΡΑΝΑ		έτ. «Τρανσόσεαν»	42	7192	έφθ. Κόμπε 12 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έλληνικά ουμφέροντα	43	7176	άνεκ. Λόδ: Αντζελες 7 'Απρ. διά Καλλάρ
Π. ΠΡΕΚΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν Όύατι»	43	7176	διπλής Παναμᾶ 17 'Απρ. διά Καλλάρ
ΠΑΛΟΣ (Δ.)		έτ. «Πανώρα»	43	7228	έφθ. Ο'Ιανέριο 15 'Απρ. διά Σάν Νικολας
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πάλος»	43	8184	άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 15 'Απρ. διά Μορμάσα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασδίαγια»	43	10659	άργει Χάμπον ρόδις από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικό ουμφέροντα	43	2742	εις Πειραιά 13 'Απρ. διά Όδοιδύν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αντάριος»	44	7253	άνεκ. Φράπορ (Μπαχ.) 16 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)		έτ. «Πάτεμ»	45	7133	άνεκ. Σαλβαδόρ από 22 Ιουν. 1961
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Επος»	30	2861	άνεκ. Αντεν 17 'Απρ. διά Μορμάσα
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (Δ.)		έτ. «Στύλμα»	36	1974	άργει Χάμπον ρόδις από 20 Μαρτ. 1960
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)		έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	εις Πειραιά 18 'Απρ. δ

ΠΛΟΙΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Πειραιάς 13 'Απρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεληνή Κομπάρε»	57	8549	όνεχ. Βανκούβερ 18 'Απρ. διά Φρέζερ Μιλλς διπλής Κων) πολιν 11 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Γουαίνης»	38	2561	όνεχ. Μονρόβια 17 'Απρ. διά Πολυνιάν
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζά Μπλάγκα»	43	7273	όνεχ. Ν. Υόρκην 18 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	όνεχ. Λός Αντζελες 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	43	7230	όνεχ. Χονολουλού 26 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστέ»	44	7192	όνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ. διά Χαθάνη
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	57	23693	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Απρ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	17	1293	έφθ. Λαττάκια 9 'Απρ.
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	διπλής Αγ. Βικέντιου 20 'Απρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	όνεχ. Μορμουγκάλ 15 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ διπλής Αγ. Βικέντιου 18 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	έφθ. Γιαδάταν 22 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	έφθ. Τεργεστών 1 'Απρ.
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ Έξπρεσσ»	11	1538	έφθ. Κωνστάντζαν 10 Φεβρ.
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	έπιλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Ελλειμερ Πόρτ εις Ρεσιφέ όπο 25 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	διπλής Κων) πολιν 15 'Απρ. διά Βραΐλαν δργει 'Αμπελάκι όπο 16 Αύγ. 1958
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνυ»	40	5349	δργει 'Ριγιέκαν 11 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	διπλής Καράτοι 18 'Απρ. διά Μορμουγκάλ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ-ΙΜΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέ μας»	42	7243	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Μορμουγκάλ
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊδοσα»	36	5129	διπλής Βόρταν 22 'Απρ. διά Κούδαν
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλ»	45	2780	διπλής Σπέτζια όπο 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστον»	50	2736	διπλής Ρότερνταν 15 'Απρ. διά Κούδαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαζίζα»	23	5372	διπλής Μπρόνομποττελ όπο 25 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικα»	44	10546	όνεχ. Καλκούταν 22 'Απρ. διά Βομβάν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	όνεχ. Κασιοπίδαν 27 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστόν»	43	7267	όνεχ. Ούντεβάλλα 7 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	διπλής Σιδηνεύ 18 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΝΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτο»	44	7238	όνεχ. Καρολίναν 13 'Απρ. διά Βομβάν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	όνεχ. Λός 'Αντζελες 17 'Απρ. διά Περού
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Κασιοπίδαν 27 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	όνεχ. Ούντεβάλλα 7 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΣΑΝΝΙΠΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	12723	διπλής Σιδηνεύ 10 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ»	36	1988	όνεχ. Πειραιάν 24 'Απρ. διά Βορττόν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΉΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόρεαν Θάύτερ»	44	10743	όνεχ. Λός 'Αντζελες όπο 28 Φεβρ. διά Περού
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Βομβάν 21 'Απρ.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	'ΙΩΣ: «MAPINA», ώς μετωνομάσθιν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10567	έφθ. Ιαπωνίαν 13 'Απρ.
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντον»	22	3084	όνεχ. Ελευσίνα όπο 24 'Ιουλ. 1961
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξ. Σ. Όνασης»	48	11379	διπλής Πόρτ Σαϊδ 21 'Απρ. διά Αλεξανδρειαν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Μπουένος 'Αυρες 16 'Απρ.
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	έφθ. Βομβάν 21 'Απρ.
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρ»	49	10259	έφθ. Ιαπωνίαν 10 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σπή»	21	1897	όνεχ. Σιδηνεύ 18 'Απρ. διά Κούδαν
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2117	όνεχ. Σιδηνεύ 10 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	όνεχ. Σιδηνεύ 10 'Απρ. διά Αλεξανδρειαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	όνεχ. Σπάλτον 17 'Απρ.
ΣΠΗΝΤΟΓΟΥΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Σιδηνα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Τάνκερς»	56	30159	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Απρ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	όνεχ. Ελευσίνα όπο 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΙΑ ΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρι»	55	8799	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμαϊκή έπαρια»	21	1964	έφθ. Λαττάκια 18 'Απρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καννα»	52	12064	όνεχ. Χάμπον ρόδης 19 'Απρ. διά Αμμουδιν Μπαίν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	έφθ. Χαδάνων 14 'Απρ.
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	έφθ. Νοβορωσίκον 12 'Απρ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	όνεχ. Τζεμπούτι 9 'Απρ. διά Κίναν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	όνεχ. Φράιπτορ (Μπαχ.) 9 'Απρ. διά 'Ινδιαν
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικέρρειρ»	43	7231	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	όνεχ. Παναμάν 27 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόλερ Γιουρόπα»	43	7266	όνεχ. Κωνστάντζαν 16 'Απρ. διά Κόμπε
ΤΖΕΝΝΙ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7176	όνεχ. Κίγκοτων 20 'Απρ. διά Κριστομπόλ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπθα»	44	7055	όνεχ. Σιδηνεύ 16 'Απρ. διά Δούναβιν
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	43	7251	έφθ. Ντάρμπαν 19 'Απρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφθ. Λαττάκια 14 'Απρ.
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτζ»	53	27853	έφθ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρά»	44	7254	όνεχ. Νόρτεγκχαρ 17 'Απρ. διά (διαταγάς)
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστίμη»	37	4542	έφθ. Χεράωνα 20 'Απρ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	διπλής Παναμάν 3 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	όνεχ. Μπαγκόν όπο 22 Μαρτ. διά 'Ινδονησίαν
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	44	7207	όργει Σιγκαπούρην όπο 9 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδιλ»	57	10459	όνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Απρ. διά Αμμουδιν Μπαίν
ΤΡΑΝΣΙΚΟΥΛ Φ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Κουλουκουντής»	44	7299	όνεχ. Αλμπαν (Δ.Δ.) 14 'Απρ. διά Μπέρα
ΤΡΑΝΣΕΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8597	όνεχ. Ντόθερ 8 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΕΙΓ ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	όνεχ. Θέουταν 17 'Απρ. διά Γκάλθεστων
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσαν»	27	2457	όνεχ. Πόρτ Σαϊδ 16 'Απρ. διά Δούναβιν
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	έφθ. Ντάρμπαν 19 'Απρ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ.
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10603	έφθ. Σκαραμαγκάν όπο 27 'Ιαν. (μετασκευαί)
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Π. Κυπριανού»	18	5285	διπλής Τσάνταν 22 'Απρ. διά Βενετίαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	όνεχ. Ν. Υόρκην 19 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	44	7251	όργει θάλασσαν
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμαιν»	57	21910	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Σιδηνα
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιννάκαιο»	45	7181	όνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιο»	29	3958	διπλής Πόρτ Σαϊδ 8 'Απρ. διά Αμέρειαν
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	45	10704	όνεχ. Σάντα 14 'Απρ. διά Ροζάριο
ΦΙΛΙΟΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	όνεχ. Λός 'Αντζελες 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΛΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	όνεχ. Ρότερνταν 21 'Απρ. διά Αμδούργον
ΦΙΛΟΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθανασιάδης»	36	1400	όνεχ. Μπόριουλ 12 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρό»	44	7022	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτηράς»	45	7224	έφθ. Μορμουκάν 15 'Απρ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπηγουαίν»	36	1965	διπλής Ούζαν 22 'Απρ. διά Πειραιά
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	όνεχ. Ναγκόνια 19 'Απρ. διά Κούν Μπαίν
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	όνεχ. Ράς Τανούρα όπο 25 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	όνεχ. Σφάλ 16 'Απρ. διά Ραθένναν
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνονπορ»	38	9403	διπλής Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστέ»	43	7127	όνεχ. Αντέν 15 'Απρ. διά Ζανζιράρην
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	έφθ. Ν. Υόρκην 12 'Απρ.
ΧΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράνου»	43	7258	όνεχ. Χάμπον ρόδης 14 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιππερέ»	55	23930	όνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΧΡΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	όνεχ. Λός 'Αντζελες 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκάιν»	44	7256	έφθ. 'Αλγέριον 15 'Απρ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	όνεχ. Μπόριουλ 22 'Απρ.

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 38.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st MAY 1962

25th Congress of the International Maritime Committee

The 25th Congress of the International Maritime Committee was inaugurated in Athens on April 15, by H.M. King Paul of the Hellenes. The opening address was made by Prof. Kyriacos Spiliopoulos, President of the Greek Union on Maritime Law. Prof. Spiliopoulos outlined the history and work of the International Maritime Committee and then introduced Mr. Albert Lilar, Chairman of the Committee.

Mr. Lilar summarized the subjects to be discussed by the Congress and then referred to notable personalities in the field of maritime law who had passed away during the preceding year. The fact that the Congress was taking place in Athens gave occasion to Mr. Lilar to recall that the idea of Law was first born here and is, as he said, a Greek achievement.

The Congress was then declared open by H.M. the King. The following subjects were included in the programme :

- 1) Damage to persons from collisions.
- 2) Letters of indemnity.
- 3) The international status of ships in foreign ports.
- 4) Registration of charter parties.
- 5) Coordination of international conventions on limitation of the liability of shipowners and of mortgages.
- 6) Lay-days, demurrage, dispatch money, (Athens Rules).
- 7) Sea carrier's liability for passengers' baggage.

During the plenary meeting of the Congress on April 16, the Congress was sub-divided into committees to which the subjects listed above were referred. The committees began work on these subjects on the afternoon of the same day.

The first subject on damage to persons from collisions was referred to a committee under the chairmanship of Mr. Asser, an Amsterdam lawyer and President of the Netherlands Association of Maritime Law.

The subject was discussed at length by the committee but the form of an international agreement on damage to persons from collisions was not drafted, the delegates of the nations represented having shown a reluctance to do so.

The committee finally drafted three principles, as they were called, in order to avoid laying down "rules" on the subject. These were :

1. The restitution of the damage must be such as to restore the damage party as far as possible to the condition he would be in if the collision had not occurred. (*Restitutio ad integrum*).
2. The damage party is obliged to take steps in order that the damage is reduced as far as possible.
3. The party responsible for the collision is liable for damage which can fairly be attributed to his own fault.

Finally, the committee resolved that the relative report be sent to the national Associations for consideration and comment and that the International Maritime Committee continue to study the subject and report to the next Congress.

On the subject of letters of indemnity, a committee was formed under the chairmanship of Mr. Gyselynck, a Brussels lawyer. The committee decided that the subject was not yet ripe for a convention to be drafted thereon and resolved :

1. That the study of the matter should continue.
2. That the work and documents of the committee be communicated to the national Associations.
3. That the national Associations be asked to report on court decisions, prevailing customs and all other data connected with letters of indemnity.
4. That a small working committee be set up to collect the relative data, coordinate these and draw up a report to be submitted to the next Congress.

On the subject of the international status of ships in foreign ports, a committee was set up under the chairmanship of Mr. Berlingieri, a Genoa lawyer and President of the Italian Union on Maritime Law. This committee ascertained that a number of national Associations had not replied

to the questionnaire sent out by the I.M.C. as a result of which the material collected so far was incomplete. For this reason, the committee resolved that the national Associations be required to reply to the questionnaire within six months from the present Congress. It proposed, also, that the Board of the I.M.C. continue the study of the subject already begun, on the international status of ships in foreign ports, using its own judgment and in accordance with the rules of the Committee.

On the fourth subject, concerning the registration of charter parties, a committee was formed under the chairmanship of Mr. Pineus, a Swedish average adjuster and President of the Swedish Association of Maritime Law. The committee's report was approved by the Congress and will be sent to the I.M.C.'s Permanent Bureau. The Bureau, in turn, is to decide whether an International Committee is to be formed to continue the study of the subject of publishing bare-boat type charter parties and express its opinion on the advisability of settling the matter by means of an International Agreement.

The fifth subject concerning the coordination of international agreements limiting the liability of shipowners and of mortgages was discussed during the Monday session. In short, the subject was not considered ripe for reference to a sub-committee.

The sixth subject, on lay-days, demurrage, and dispatch money was of particular interest to the Greek side, since it had been proposed that the relative rules be known as the "Athens Rules". The committee set up to study the subject was presided over by Mr. Govare, a Paris lawyer, and the following resolutions were passed :

1. The committee did not consider that it should propose the drafting of an international convention to the I.M.C. which would obstruct the necessary freedom of negotiation in concluding a charter party.
2. The committee considered that the I.M.C. must turn its efforts towards standardising the terms of charter parties to avoid or even reduce differences arising from varied interpretations of these terms.
3. For this purpose, the committee considered that the I.M.C. should draw up a code defining the terms regarding lay-days demurrage, and dispatch money and even draft a few standard charter-parties.
4. The committee proposed that the I.M.C. draw up an "Athens Code of Definitions" on the subject, in conjunction with the drafting of standard charter-parties in harmony with these definitions.
5. The committee recommended that the Permanent Bureau, as far as it considered this feasible, set up a committee for further research on the subject.

On the seventh subject, concerning the limitation of the sea carrier's liability for passengers' baggage, the relative committee was presided over by Mr. Braekhus, Professor of Maritime Law at the University of Oslo and President of the Norwegian Association on Maritime Law. The committee examined the Norwegian draft for an international convention on the subject. Unfortunately, the extent of the agreement was such that in spite of the endeavours of the committee, there was no time to go through it during the Athens Congress. It was therefore resolved that the committee be sub-divided into a smaller working committee which would be maintained to work over the Draft, in order that it should be brought up for discussion at the next Congress in Stockholm, on the basis of the sub-committee's findings.

On Friday, April 20, a plenary session of the Congress was held. This session was addressed by Mr. Lilar, the President of I.M.C., who stressed that it was not possible for every I.M.C. Congress to work out drafts for International Conventions and that, as a result, the present Congress should not be considered a failure for this reason. The drafting of International Conventions was a particularly difficult task and requires contacts between the representatives of various nations, expositions of their views and the removal of disagreements by discussion. This is the prime duty of I.M.C. international congresses. In this respect, it can be said that the Athens Congress performed valuable work.

The Greek delegation was headed by Prof. K. Spiliopoulos. The other delegates from Greece were : Mr. Ph. Potamianos, Th. Valsamakis, G.

Daniolos, G. Rediadis, D. Rediadis, G. Colymas, P. Sarlis, P. Mavroyannis, A. Potamianos, N. Deloucas, J. Perrokis, E. Stratigis, M. Methenitis, J. Peponis, P. Karatzas, S. Stratigis etc.

Third Greek ship for Australia

The agreement reached between Messrs. Chandris and the Australia New Zealand Conference, as reported in our last issue, has opened up new prospects for further development of the Australian line.

Now that Australian travel agents are free to sell accommodation on the Greek ships, now that rates from Britain on British ships have been increased and that the rates from Greek ports are identical for all, the prospects for increased traffic on Greek ships, both to and from Australia, were never better.

Messrs. Chandris are now looking around for a third ship, with a view to more frequent sailings from Western Europe and Greece to Australia.

The ship should be young in age, with a large passenger capacity, suitable speed and, mainly, equipped with all modern comforts. It should be similar to, if not better than, the "Patris" and "Bretagne".

In all probability, the new ship should be entering service in 1964.

Meanwhile, the Greek Australian Line is throwing the full weight of its activity in promoting cargo traffic. In addition to the "Donna Gisella", 9,030 grt. with refrigerated space for 1,000 tons of perishable cargo, built in 1959 and which, in 1961, executed three voyages from Australia to America and Europe, and another vessel owned by Messrs. Chandris, a third freighter will be added. This is the "Donna Urania", 8,716 grt. built in 1956, and also fitted with refrigerated holds. Thus, in 1962, there will be 16 departures of Greek ships from Australia, including the two passenger liners, which are also able to carry large quantities of reefer cargoes. Thus, Australian shippers, in spite of Conference pressures, will be unable to disregard the regular and frequent sailings of these Greek ships from Australian ports. In any case, the agreement reached with the Passenger Conference is very shortly expected to be followed by an agreement with the Freight Conference as well.

New ship for "Home Line"

"Home Line" have decided to name their new liner, now Hull No. 1876 at the Monfalcone yards, "Oceanic". In a sense, this is a historic name, having been carried by the largest passenger ship to be built at the beginning of the century — White Star Line's 17,250-ton 19.5-knot "Oceanic". It also follows the Home Line tradition of the "ic" ending for the names of their vessels such as the "Homeric" and the "Atlantic", as the "Queen Frederica" was formerly named.

It is interesting to note that "Home Line" took great pains to find a suitable name for their new ship, which, like its namesake of old, will constitute a milestone in the history of passenger liners.

The new ship is to be launched next summer. The Cantieri Reuniti del Adriatico have announced that the building of the new vessel, which began on October 29, 1961, is going according to plan. The delivery date, therefore should not be later than the end of 1963. The new liner will start its career with winter cruises, at which "Home Line" have proved extremely proficient. The "Oceanic" is expected to enter regular service between Canada, Britain, France and Germany, in the spring of 1964.

This "ship of tomorrow" is being built in such a way as to be easily converted into a floating hotel if the need ever arises. According to the builders, the "Oceanic" will have lines as sleek and streamlined as those of an Italian racing car. It will have eleven decks in all, 590 cabins accommodating 1,650 passengers in first and tourist class and capable of being increased by 10% through suitable conversion of the space available.

The new liner will also have eight luxury suites, 300 sq. ft. in area each and with private deck space of 144 sq. ft. each. It will also have 65 de luxe cabins with private sitting rooms of 210 sq. ft. each. There will be two dining rooms for 700 persons, a chapel of 770 sq. ft., a 1,200 sq. ft. gymnasium, children's nurseries of 2,600 sq. ft., a theatre seating

450 and a total deck space of 66,000 sq. ft. The ship will be fully air-conditioned, with individual control in all cabins. It will also have a closed-circuit TV network, anti-roll stabilisers and other features aimed at the highest level of comfort.

The "Oceanic" will further be equipped with electronic navigational aids of the latest type. It will be propelled by 60,000 hp turbines for a top speed of 27 knots.

When completed, the "Oceanic" will stand as the highest tribute to Greek enterprise in the field of international shipping.

An American view on Greek risks

Mr. Walter W. Reed is Deputy Underwriter of the American Syndicate of Ship Hull Underwriters and a distinguished personality in his field. He was good enough, recently, to express to us his views on Greek risks which we quote hereunder:

According to Mr. Reed, the American ship insurance market had little occasion to become familiar with Greek risks prior to 1952. Greek risks were almost entirely in the hands of the London underwriters with only a few exceptions.

During recent years, however, the expansion of Greek shipping and the acquisition of newbuilt vessels, as well as the wider activities of Greek shipowners, have caused American underwriters to pay closer attention to Greek risks.

The experience, to date, of cooperation with Greek shipowners, has been very encouraging. It can safely be said that Greek risks are good and welcomed by American underwriters. American marine insurance, according to Mr. Reed, has every reason to widen its coverage of Norwegian risks, they can do for the Greeks.

Those U.S. underwriters who came into contact and worked with Greek shipowners are now familiar with the wide range of activities of the latter. This range is now too wide to allow it to be monopolised by a single insurance market. Spreading the risks in other markets besides the one in London is vitally necessary for the more general interests of Greek shipping.

Mr. Reed warmly supports this attitude and seeks closer cooperation between Greek shipowners and U.S. underwriters. He has every reason to believe he will be successful in his endeavours.

War risks insurance

There is well-founded hope that agreement will be reached by our allies on the subject of war risks insurance. When Capt. P. Pagonis, RHCG, was handling the matter for the Ministry of Mercantile Marine, the Ministry gave top priority to this important problem and Captain Pagonis was eminently successful in presenting the Greek arguments with which the allied delegates concurred.

There are many aspects still to be discussed before the interests of all concerned are fully protected and a final agreement is drawn up.

The fact, however, that the need for such an agreement is recognised on all sides, holds out hope that the problem will be ultimately solved.

We do not intend to go into details on the discussions now under way. It is sufficient to know they are going ahead. As far as Greek-flag vessels are concerned the subject of war risks insurance is made more important by the particular conditions under which Greek ships operate.

It is to be noted that, a few months ago, the United States offered to insure all "convenience-flag" ships on condition, of course, that they would be placed at the disposal of the U.S. in the event of war.

We understand that the Greek operators of Liberian and Panamanian-flag vessels have already accepted the terms of such insurance as applied to American ships. This is a great advantage and provision should now be made for war risks insurance of Greek-flag vessels as well.

Greek shipping suffered a great deal during the two world wars. There were no shipyards in Greece to build anew and capital was limited. Ship prices were high and the State made no provision for rehabilitating the shipping industry.

This must not happen again. It is the hope and wish of all of us that

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.
STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y.

another general war will never come. Foresight for war risks insurance cannot, however, be neglected. And such foresight does not consist only of the direct payment of indemnity to the owners, i.e. without State intervention, but of the ability to replace lost tonnage by proportional representation in new building.

In any event, we are glad to see the whole subject is now under discussion. A solution will be to the common interest of all the allies and Greek shipowners have realised the need for such a solution. With the help of the Government, they will be able to protect their interests to the fullest extent possible.

Act of bad faith

Acts of bad faith on the part of Japanese shipbuilders in their dealings with Greek shipowners have been rare indeed. We must confess that foreign shipowners, building in Japan, were not always confident that their contracts would be faithfully executed. With time, however, the tremendous increase in orders placed in Japan, particularly by Greek shipowners, contributed towards the establishment of mutual confidence and trust. Those were the good years of high freight rates. Small discrepancies in abiding by the terms of contracts were overlooked. The profits were more than enough to cover such losses. The shipowners often backed down.

There is, however, a serious case of utter bad faith on behalf of the Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd. at the expense of a Greek shipowning firm of more than fifty years' standing and with an enviable reputation for fulfilling its obligations in every respect and at all times.

We feel it is our own obligation to bring this case to light. Greek shipowners can draw useful conclusions from it. Perhaps, after all, the reservations held by shipowners regarding the ability of Japanese shipbuilders to abide by their contractual obligations were justified.

Here is the story of how the Harima yards fell down badly in meeting their obligations to the Greek firm mentioned above:

Some years ago, a Panamanian firm owned by Greek interests, had ordered the building of a 39,000 dwt. motorship at the Harima yards. There was an arbitration clause in the contract by which any differences between the parties to the contract would be settled.

When the delivery date of the vessel was delayed beyond the date specified in the contract, the owners refused to take delivery and asked for a refund with interest, of advance payments made, with the exception of the last instalment. The yard refused to pay and the matter was referred to arbitration in London as per the terms of the contract. After lengthy procedures, during which both the contending parties appeared before the arbitrators, each supporting their legal and factual contentions, and after all the evidence had been gathered, the arbitrators handed down their decision in October, 1961. The shipowners' claim was upheld and the Harima yards were called upon to pay them the sum of \$1,600,000 with interest. In spite of the fact that the decision of the arbitrators was beyond recall and appeal, Ishikawajima Harima turned a deaf ear to the shipowners' demands for payment. The contract having been made through a broker-member of the Baltic Exchange, the refusal of the Harima yards to pay, was reported to the board of the Exchange. The board's appeals to Harima were also in vain. As a result, the board, as is customary in cases of bad faith, notified its members accordingly and posted this notification in the Exchange.

The result was disastrous for the good name and reputation of the Japanese yards. Shipowners began asking themselves whether a bank guarantee would not be necessary for each of their advance payments to Japanese yards, to protect them from any Japanese refusal to recognise and abide by the decision of the arbitrators, as is customary with shipbuilding contracts.

We do not believe the Harima yards would like to see the case brought to court. They would then be risking an even greater blow to their reputation in the eyes of the shipping world.

The force of circumstances will oblige them to pay before this happens.

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is being represented abroad (U.K. - Continent) by

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

The decision of the arbitrators, taking into account the long and bitter struggle carried on by the Japanese yards in fighting it, would constitute a decisive factor for the court, quite apart from the moral factor involved in the delaying tactics of the Japanese.

Sea pollution

Greece, the third maritime power in the world, was conspicuous by her absence from the recent International Conference on Protection from Sea Pollution.

The Greek Port Officer in London attended the Conference but without making Greece's present felt, presumably on orders from his headquarters.

The announcement made by the Ministry of Mercantile Marine justifies its passive participation in the Conference by saying that "the agreement does not provide sufficient protection to the Greek coasts from sea pollution by petroleum wastes although it creates heavy burdens for Greek ships sailing far from Greek waters, for which reason Greece did not become party to the agreement."

The Ministry, however, did not take into account that:

1) The countries which signed the agreement are obliged to apply it to all ships sailing in their territorial waters. Consequently, Greece's non-participation does not benefit Greek ships in the least. On the contrary, while Greek ships will be subject, since they are almost permanently employed abroad, to control by other countries, and the consequences of such control, Greece will be bereft of any weapon of defence that could be wielded by its own control over foreign ships in Greek waters.

2) Ships already in service will not be subject to any additional expense, as no additional equipment or installations are required for them. Furthermore, the equipment that will be required of newbuilt ships will consist almost entirely of piping and connections which will hardly burden the cost of construction with any additional expense. New Greek ships will almost certainly have to include these items. The installation of separators, which would certainly affect the building and running costs of a new vessel, is not positively supported by any of the signatories of the agreement, for the simple reason that, for the present at least, there is no suitable type of separator for this purpose.

4) The former Director of Research, Captain P. Pagonis, RHCG, had drawn up a complete plan of the Greek position at this Conference, in which Greek circumstances and the interests of Greek shipping were fully taken into account. If Greece had taken active part in the Conference and supported the above position, it is possible that special provisions could have been made for the Mediterranean — the Eastern Mediterranean — not only to protect our own shipping but our coastline as well, the pollution of which by petroleum wastes is so disastrous to our tourist drive.

The conclusion is that for reasons unknown to us, the mistake was made whereby we took no active part in the Conference. The worst of it is that, sooner or later, Greece will be obliged to become party to the agreement, without having her views or the special conditions relating to her own coastline, being taken into account.

A new threat

Panamanian and Liberian-flag ships owned or operated by American citizens or American firms are now threatened by the new draft bill on U.S. capital investments abroad passed by the House of Representatives and now before the Senate. Such ships are included in the draft bill and,

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

if it finally becomes law, it will be extremely difficult for Americans to own or operate convenience-flag ships. These number about 500, most of them tankers and ore carriers.

The draft bill provides for a regular submitting of accounts, the payment into a special account of the proceeds of the operation of these vessels (timecharterers) and the payment of income tax on profits. In other words, as for purely American enterprises, there will be full fiscal control of investments in foreign-flag vessels.

The reaction this draft bill has aroused is understandable. The Americans concerned have threatened to sell the ships to Europeans, in which case the Defence Department will be deprived of its reliance on these vessels in time of war. U.S. control over these ships will disappear. The Defence Department has duly notified the appropriate quarters on this score.

It is not yet clear whether convenience-flag ships will be exempted from the provisions of the draft bill. If they are not, the only advantage to be gained from such vessels, keeping in mind the war of the unions against them, will be the lower wage scale. And that, too, may disappear if the unions win their legal battle on this score.

The three passenger ships

We understand that the National Tourist Organisation intends to appoint a Trieste technical firm to supervise the construction of the three passenger and car-carrying vessels ordered in exchange for Italian war reparations. The firm has not been named but, in any case, we do not believe this was the right course to follow.

There is no doubt that within the tight circle of Trieste business relations, this firm will be no stranger to the shipyard concerned. Indeed, without wishing to cast any aspersions on the good faith of the firm or the shipyard, we cannot believe that the firm would jeopardise its relations with the yard in protecting the interests of the N.T.O.

We have many specific precedents to support our view, in cases where the supervision of a Greek order has been entrusted to local firms abroad.

Where such firms have been appointed in the past, Greek shipowners have always taken the precaution of sending out Greek engineers to keep an eye on the job, even when orders have been placed as far away as Japan.

But why appoint a foreign firm in the first place? There is no lack of competent Greek engineers — barring, of course, party henchmen and hangers-on — with long experience, the Government could draw upon for the job, and capable of protecting the interests of the State to the fullest extent.

What could be more natural for the N.T.O. than to appoint Greek superintendent engineers to supervise construction of the vessels in Trieste?

An outrage

We congratulate the Ministry of Mercantile Marine for allowing the "Aegeus" to extend its itineraries from Epirus to Brindisi. Unsuspecting foreign tourists, who have bought tickets in Paris or elsewhere, are jammed tight against the rails with third-class passengers from Epirus who are invariably accompanied by their goats, chickens and other aromatic paraphernalia. The tourists are duly impressed by their first contact with our country.

We have touched on this scandal in the past. The Ministry of Mercantile Marine's services have concurred with our views and, a year ago, they issued orders forbidding the "Aegeus" from extending its itineraries to foreign ports. The former Minister of Mercantile Marine, however, Mr. G. Andrianopoulos, had other thoughts on the matter. A friend in need is a friend indeed and besides being a friend, the owner of the "Aegeus",

Mr. Petros Potamianos, is also a warm supporter of Mr. Andrianopoulos's football team. By virtue of no less than a ministerial decree, the "Aegeus" was permitted to call at Brindisi. And the "Aegeus" continues to call at Brindisi. Whether it will be allowed to do so during the summer season is up to the present Minister, Mr. S. Cotiadis. We do not believe he will allow it. In any case, he has been warned in time.

499-ton coasters

The 499-ton coaster has become firmly established in all European maritime countries. Motorships of this type, with a nine-man crew, are inexpensive to run and the Dutch example, in building such vessels has been followed by all.

Shipwrights have planned these ships in such a way as to attain 1,050 - 1,100 dwt. (shelterdeck) without exceeding 499 grt. and the minimum crew requirements. Many of them have been ordered by Norwegian shipowners in Spain. The nine-man crew consists of a Master, chief officer, three engineers and four able seamen. The engine-room watch is kept by a single engineer.

A Dutch vessel of this type called at Piraeus recently with a cargo of coal from U.K. (500 grt. 910 dwt.).

These ships sail through the storm-ridden North Sea and Italian vessels of the same type go as far as the coast of West Africa, the Atlantic and down to the Red Sea. As far as competitiveness is concerned, these ships have everything in their favour. They have captured the traffic in the Eastern and Western Mediterranean.

All this is a prelude to our recommendation for a study of conditions with regard to our own coasters. Although conditions for a 500 grt. vessel are similar, deadweight tonnage above 800, even for only 100 dwt. above 800, requires a larger crew complement. If we followed the example of the others, the activity of our ships of this type could be widened and their competitiveness increased. What happened in Norway is an example in point. Their small ships, with a larger crew complement, were unable to compete with similar Dutch or German vessels, which captured the market from them in the postwar period. Most of the Norwegian ships were sold and the Norwegians were forced to build new ships with a small gross tonnage and higher cubic capacity, lower fuel costs and a smaller crew complement. With running costs thus reduced, the Norwegian vessels were again able to capture their share of the market.

A planned programme is required for a similar effort on our part. The Greek shipowners concerned should study the possibility, in conjunction with the appropriate authorities, of establishing 499-ton coasters with a 1,100 dwt. capacity and even a 10-man crew.

But long-term credits will be necessary for such ships to be built here. We should avoid foreign shipyards, even though long-term credits are easily available from that quarter. As far as the plans are concerned, we could adopt the foreign vessels mentioned above as models. We firmly believe that such ships, in the hands of Greek owners and Greek crews, would be successful and would constitute a valuable contribution to the national economy. Furthermore, they would enable us to maintain our rightful position in the Mediterranean, which is now threatened by others.

The Eugenides Institute

The Eugenides Institute, architecturally sober as befits its calling, is now being built on Syngrou Avenue, at the entrance of the Greek capital. All three floors have now been erected while the foundations of the Planetarium were laid on April 4.

The Eugenides Institute will have large halls, an amphitheatre, space for an engineering museum, library and office space for the Institute's personnel and administrators.

It is certain to become a model for similar institutes in Greece and every detail of the building is being closely supervised by Mrs. Maria Simou who has devoted herself entirely to the execution of her late, regretted brother's last wish.

AD. PSACHAROPOLO - TRIESTE

The oldest Greek shipping agency in Trieste

VIA S. FRANCESCO No 14

TEL. 31.144

CABLES: PSACHAROPOLO TRIESTE

Johannibollwerk 10

Telefon 31 12 81
Night 27 27 68

Salvage - Tugs stationed North Atlantic, North Sea
and Western Baltic.

Wireless Call-Signal for all Salvage Tugs: DAAB
All kinds of Salvages and Towages undertaken.
Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.