

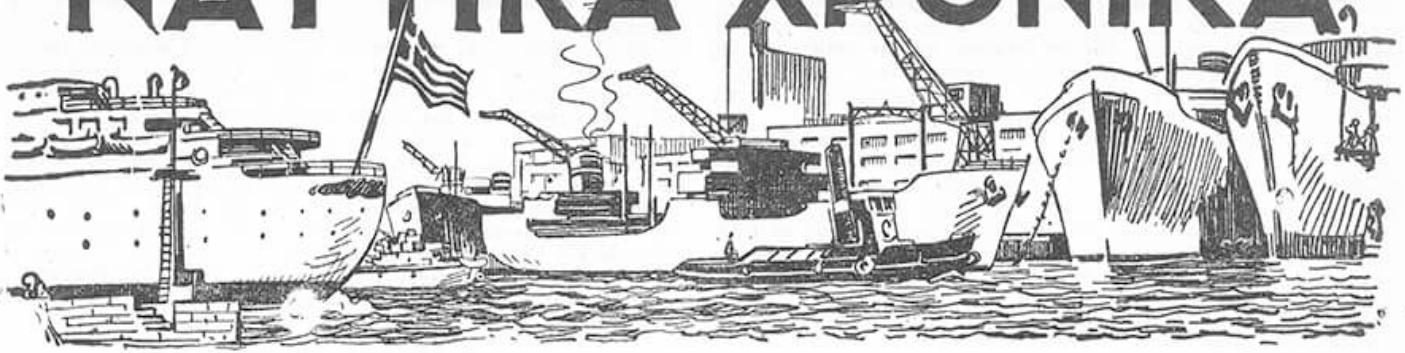
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1962

Αρ. Φύλλου 647/406

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 647/406

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΜΑΐΟΥ 1962

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΡΟ ΤΩΝ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ

Είναι γνωστάι αι άνησυχία, υπό τάς όποιας διακατέχονται οι έφοδοι σταθμών, έκ της συνεχίζομένης και έπιτεινομένης ναυτιλιακής κρίσεως, ή έναρξης της όποιας χρονολογείται από τού 1957. Αι έκδηλωσείσι κατά τάς άρχας του 1961 έλπιδες, ότι έφθασεν αύτη είς το τέλος της, διεψεύσθησαν, άτυχώς, προτού καν γίνη αισθητή ή σημειωθείσα βελτίωσις. "Ηδη ή πτώσις τών ναύλων συνεχίζεται και χωρίς προσποτικήν τινα βελτίωσεως, δεδομένου ότι η προσφερομένη είς την ναυλαγοράν χωρητικότης αυξάνει με άλματωδή ρυθμόν.

Κατέστη πλέον φανερόν, ότι άφού τό παγκόσμιον τονάς είναι μεγαλύτερον τών άναγκών, θά έπιπλεύση και τελικώς θά έπικρατήση είς τὸν διεθνή στίβον τό πλοίον, που θά κατορθώση νά διατηρηση την συναγωνιστική του ίκανότητα. Διὰ τούτο και αι διάφοροι ναυτιλίαι, έπισημαίνουσι τού κίνδυνον, ζητούν παρά τών έθνικών των κυβερνήσεων, την ληψην έπειγοντων μέτρων υποστηρίξεως και προστασίας. Τούτων δε πραγματοποιούμενων, τό έλληνικόν πλοίον θά εύρεθη είς άκομή μειονεκτικώτεραν θέσιν έναντι τών άνταγωνιστών του.

Πράγματι, πολλαπλοί είναι οι τομείς, είς τούς όποιους τό έλληνικόν πλοίον ύστερει. Γνωστοί είναι εις πάντας, τον είς τούς ναυτιλούμενους, δσον και είς τούς άρμοδιας κατέχοντας θέσεις έν τη κρατική ιεραρχία. Ή άντιμετώπισίς των, είς τας πλειστας τών περιπτώσεων, έκφεύγει τών δυνατοτήτων των τε έφοδιστων και της κυβερνήσεως, διότι έχει αύτη άναλαβει την υπέρ τάς δυνάμεις της προστασίας μιᾶς μεγάλης — της μεγαλυτέρας — έθνικής βιομηχανίας.

Και ίσου μὲν δυνατότης από έπιχειρηματικής πλευρᾶς ύψισταται πρός έξουδετέρωσιν τών έν σχέσει με άλλους ναυτιλίαις ύψισταμένων διαφορών συναγωνιστικής ίκανότητος, ούδεμία παραλείπεται προσπάθεια. Εις αύτην άλλωστε την προσπάθειαν οφείλεται και ή καθ' άλην την διάρκεια της κρίσεως διατήρησης σχεδόν άμειώτη της έλληνικής πλοιοκρατίας, σταν άλλοι σχεδόν οι ξένοι άνταγωνισταί της προέθετον ώς βεβαίαν την κατάρρευσιν και την χρωκοπίαν της.

Αι δυνατότητες ίδιας αύται έχουν πλέον έξαντηθή. Τά απομένοντα περιθώρια είς τούς "Έλληνας έφοδιστάς, ίνα άντιμετωπίζουν τών ξενικών άνταγωνιστών δι' έπιχειρηματικήν και μόνον συνδυασμών και ιδιαίστησης προσπάθειας δέν είναι ίκαναν γά έξασφαλίσουν την συναγωνιστική ίκανότητα τού έλληνικού πλοίου.

Σητήματα σοδαρά της Ναυτιλίας έκφεύγουν τού έλεγχου τού έφοδιστοκού παράγοντος και έν έξ αύτων, τό κυριώτερον, είναι τό φορολογικόν. Τό έλληνικόν πλοίον, καταβάλλει έπι μίαν τώρα πενταετίαν φόρον, ούχι έπι κερδών, άλλ' είς τάς πλειστας τών περιπτώσεων έπι ζημιέν, παρά πάσαν λογικήν και πάν δίκαιον, ένων οι διεβείς άνταγωνιστά τον καταβάλλουν φόρον μόνον έπαν πραγματοποιήσουν κέρδη και έπαν την κέρδη ταύτα υπερβαίνουν τό δι' άπόσθεσιν άναγνωρίζουν ώς άφαιρετόν εκ τού φόρου σημαντικόν ποσόν. Τούτο σημαίνει ότι με τό καθεστώς τών ναύλων της τελευταίας πενταετίας ούδενα φόρον καταβάλλουν.

Μία σύγκρισης τού καταβολούμενου ύπό έλληνικού και άγγλικού όμοιοτύπου πλοίου φόρου, έπαρκως άποδεικνύει την κατά τάς δυσκόλους έποχάς μειονεκτικήν θέσιν τού ίδικον μας έναντι τού άγγλικού, όπερ αλλωστε είναι έκ τών κυριωτέρων άνταγωνιστών του.

Και ή μέν καταβολή φόρου και παρά της ίδικης μας Ναυτιλίας έπι τών καθαρών κερδών είναι σχεδόν άδυντος, διότι προϋποθέτει βασικήν τροποποίησιν τού φορολογικού μας συστήματος και υιοθέτησιν περιπλόκου τοιούτου, μη προσδιάζοντος πρός τάς συνθήκας έκμεταλλεύσεως τού έλληνικού πλοίου, από πάσης άρα πλευρᾶς άνεπιθυμήτου. "Η παροσκή, ίδιας, φορολογικής άπαλλαγής ή φορολογικής μειώσεως έπι ωρισμένους άριθμούν έπαν, πρός ισοφάρισιν της χορηγούμενης είς έτέρας ναυτιλίαις έκπτωσεως έπι τού φόρου έπι τών καθαρών κερδών δι' άπόσθεσιν, ούχι μόνον έντοσκεται έπι της γραμμής τού ύψισταμένου φορολογικού μας συστήματος, άλλα και ρητώς προβλέπεται ύπ' αύτού. Κατά τούτο, τά μὲν νεότευκτα πλοία απαλλάσσονται τού φόρου μέχρι συμπληρώσεως ήλικίας έπτα έτῶν, τά ριζι-

κώς μετασκευαζόμενα καταβάλλουν τό ένα τρίτον τού φόρου έπι έπιτης άπο της μετασκευής και τά ήλικίας μέχρις είκοσι έτῶν νεονηδούγούμενα καταβάλλουν τό ήμισυ τού φόρου έπι μίαν τριετίαν άπο της ηνοδογήσεως.

Πλήν, ίδιας, τά άνωτέρω χρονικά όρια φορολογικής άπαλλαγής ή φορολογικής μειώσεως πρός άπόσθεσιν της άξιας τών πλοίων — διότι έν συνεχείς φορολογούνται τάυτα πλήρως — ύπελλογίσθησαν με διάφορον καθεστώς ναύλων (η προποτικήν καθεστώτος ναύλων) οίνινες θά έπέτρεπον τήν μερικήν έστω άπόσθεσιν νεοναυπηγήτου έντος έπταετίας ή παλαιοτέρου έντος τριετίας διά τού φόρου. Σήμερον είναι γεγονός, ότι οι άπο πενταετίας ναύλοι και οι μέλλοντες κατά πάσαν βεβαίωση τό κρατήσουν κατά την προσεχή τριετίαν ή τετραετίαν ούχι άπόσθεσιν δέν έπιτρέπουν, άλλ' ούδε τήν πληρωμήν τών τόκων των δανειακών ύποχρεώσεων τού πλοίου.

Ότι πρώτον, συνεπώς, μέτρον προσωρινής άνακουφίσεως τού έλληνικού πλοίου, ίνα δυνηθή νά άντιπαλαίση πρός τάς σημερινάς διακολίας — και έντος της γραμμής της φορολογικής μας νομοθεσίας εύρισκομενον — είναι ή διεύρυνσης τών δι' άπόσθεσιν της άξιας τών πλοίων προβλεπούμενων χρονικών δρίων φορολογικής άπαλλαγής διά την νεότευκτης ή φορολογικής μειώσεως διά τη παλαιότερα, τούλαχιστον έπι τοσούτον χρόνον έφ' έσσον κατά τούς συντηρητικών παρατηρητών τών ναυτιλιακών πραγμάτων, έδων δρίσωμεν τό χρονικόν πούτο δρίον είς μίαν τριετίαν.

Τοιούτον αίτημα θά ήδηνατο νά στηριχθῇ και έπι τών ίδιων λόγων και έπιχειρημάτων αύτών τών ύπουργών Οίκονομικών και Έμπορικής Ναυτιλίας, οίτης εισηγούμενο πρός την Επιτροπήν Νομοθετικής Έξουσιοδήσεως τό Ν.Δ. 4094)1960 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινων τού N. 1880)51 «περί φορολογίας τών πλοίων», άνεφερον έν τη άπο 22 Ιουνίου 1960 έκθεσει των τά έξης:

«... Εξ άλλου, ένων αι άξιαι τών νεοναυπηγήτων πλοίων παραμένουν ύψηλα, τά έπιπεδα τών ναύλων είναι πολὺ χαμηλά, ένιστε έπιζημια, πάντως δέ μή έπιπρέποντα άξιολόγην τινα άπόσθεσιν έντος πενταετίας, ήν τό N.D. 3415)55 προβλέπει. Έκ τούτου έδημησυργήθη ή άνάγκη μικράς διευρύνσεως τού χρόνου της φορολογικής άπαλλαγῆς των νεοτεύκτων πρός την προστητικών παρατηρητών τών ναυτιλιακών πραγμάτων, έδων δρίσωμεν τό χρονικόν πούτο δρίον είς μίαν τριετίαν.

Η άνάγκη διευρύνσεως τού χρόνου της φορολογικής άπαλλαγῆς, ήτις έπειδός κατά τό 1960 την φήμισιν τού N.D. 4094)1960 έξακολουθεῖ, ώς άνωτέρω έπαρκως έξετέθη, νά ύψισταται και σήμερον και δη είς βαθμόν μεγαλύτερον, διότι ή ναυτιλιακή κρίσις είναι ίδια άξιοτέρα της τότε ύψισταμένης, άλλα και διότι ούδεμία άπόσθεσις κατέστη δυνατόν νά πραγματοποιηθῇ έντος της διαφρευσάσσης διετίας (διεβού ναυλοτιμάριθμος κατά τό 1960 = 106, και κατά τόν Μάρτιον 1962 = 96,9). Έφ' έσσον δέ σκοπός της φορολογικής άπαλλαγῆς ή μειώσεως είναι ή άπόσθεσις της άξιας τών πλοίων, ήν αι φορολογικαί νομοθεσίαι πλέον τών κρατών κατ' άλλον, άλλα πάντων θετικώτερον τρόπον, προβλέπουν και δεδομένους διό το σκοπός ούτος ούδωλως έπειτεύχθη διά την ίδικην μας Ναυτιλίαν, όρθων και δίκαιοιν είναι ζώως ή φορολογική άπαλλαγή ή μειώσις συνεχισθή ώστε τά νεονηδογούμενα πλοία νά δυνηθούν, άν μη νά άποσθεσούν, τούλαχιστον νά πληρώσουν τούς τόκους τών δανειών των, ίνα μή έπιοτηθούν, τούλαχιστον νά προστηρωτικών ύποχρεώσεων, ίνα μή παροπλισθούν.

Η κατά τά άνω έπέκτασις τού χρόνου της φορολογικής άπαλλαγῆς ή της έλαφροτέρας φορολογικής ούδόλως πρόκειται νά ζημιώσῃ τό Δημόσιον, άντιθέτως μάλιστα θέλει τό ώφελησει, διότι θά καταστήση την Έλληνικήν Ναυτιλίαν ίκανωτέρων πρός συναγωνισμόν και έπιδιβωσιν διά τήν έν τών καιρών καταβολήν φόρων και δη ήγιεμένων πρός τό Δημόσιον, θά άποτρέψῃ δέ έν πολλοίς ή θά περιορίσῃ τό άλλως βέβαιον παροπλισμόν. Συνάμα θά προσελκύσῃ άσφαλως και άλλα πλοία είς τό έλληνικον νηολόγιον, ατίνα ύπο τάς σημερινάς κρισίμους περιστάσεις θά έδισταζον νά ίποθεληθούν είς φορολογικά βάρη.

Διατηρούν τὸ κοθεστῶς τῆς λιθερισμῆς σημαίας.

Καὶ προτείνεται, ὅπως θεσμοθετηθῇ ἡ ἐπέκτασις τῆς φορολογικῆς ἀπολλαγῆς ἡ τῆς ἐλαφρότεράς φορολογίας ἐπὶ μίσι τριετίαν, σύτως ὥστε ἡ ἀπολλαγὴ τῶν νεοτεύκτων καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἡ φορολογίκη μείωσις τῶν ὑφισταμένων ριζικήν μετασκευὴν ὡς καὶ τῶν νεοηολογουμένων πολαιστέρων (παράγραφος 1 καὶ 3 ἀρθρου 15 Ν. 1880)51 ὡς τροποποιηθὲν ισχύει σήμερον) ὄρισθον εἰς 10 ἔτη ἀντὶ τῶν 7 καὶ εἰς 6 ἀντὶ τῶν 3, ἀντιστοίχως.

Δέον ἐπὶ τούτοις νὰ σημειωθῇ ὅτι ἐνισχυτικὰ τῆς Ναυτιλίας μέτρα λαμβάνονται περὶ τῶν πλείστων ναυτικῶν κρατῶν καὶ συνεπώς δικαιον εἰναι νὰ μὴ ὑστερήσῃ εἰς τοῦτο ἡ Ἑλλάς, ἀφοῦ ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι ἡ περισσότερον ὅλων εὐτρωτός.

Διὰ τὰ ἄλλα ὅλιγα πλοῖα, ἄτινα εἶναι ἔγγεγραμμένα εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον ἀσχέτως τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)53 καὶ γενικῶς δι' ὅσα δέν ἐμπίπτουν εἰς τὰς ἀνωτέρα διευκολύνσεις, θὰ πρέπει ἀνάλογος πρόβλεψις νὰ ληφθῇ.

## ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

Πρόσφατος ἐπίσκεψις εἰς Ἀθήνας τοῦ Γάλλου θαλασσασφαλιστοῦ κ. Παύλου Ραμποβίλ - Νικόλ μᾶς ἐπέτρεψε νὰ συγκεντρώσωμεν λίαν ἐνδιαφερούσας πληροφορίας διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν κάλυψιν τοῦ ἑλληνικοῦ κινδύνου εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγοράν.

Ο κ. Ραμποβίλ εἶναι βοηθός γενικὸς διευθυντής τοῦ 'Ομίλου τῶν Γάλλων ἀντασφαλιστῶν καὶ ὡς ἐκ τῆς δέσεώς του εἶναι πλήρως ἐνημερωμένος ἐπὶ τῆς ἑκτάσεως, τὴν διοίσαν κατὰ τὰ τρία τελευταῖς ἔτη προσέλαθεν ἡ ἀσφαλιστικὴ καὶ ἡ ἀντασφαλιστικὴ τῶν πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγοράν. Δὲν εἶναι ὑπερβολὴ ἐὰν λεχθῇ, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς καλύπτει ἡδη τὸ ἡμισυ καὶ πλέον τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν κινδύνων εἴτε δι' ἀπευθείας συμβολαίων μὲ τοὺς Γάλλους «ἀντεράιτερες» εἴτε καὶ δι' ἀντασφαλισέων μέσῳ μεσιτῶν τοῦ Λονδίνου.

Δυσχερείας σημαντικὰς καὶ ἀντιδράσεις οὐκ ὅλιγας συνήντησαν οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ διὰ τὴν παρ' αὐτῶν ἀνάλογην μεγαλυτέρων ποσοτῶν εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν ἑλληνικῶν σκαφῶν. Οἱ "Ἀγγλοι ἀντέδρασαν μέχρι τοῦ σημείου νὰ δέχωνται τὴν ἀντασφαλισιν, μέσω Παρισίων, οὐσιδήποτε ἄλλου κινδύνου, πλήγη τοῦ ἑλληνικοῦ. Παρὰ ταῦτα οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ, κατανέμοντες τὸν καλυπτόμενον κίνδυνον εἰς πλείστας σάσσας ἔξεις ἀγοράς, ἐπέτυχον νὰ χαλαρώσουν ἡ καὶ νὰ παρακάμψουν τὰς ἀντιδράσεις.

Διὰ τῆς προσφυγῆς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγοράν, μετὰ τὴν γνωστὴν πρὸ ἐτῶν ἀπόπειραν τῶν "Ἀγγλων, ὅπως αὐξήσουν εἰς ἀπαγορευτικὸν πλέον σημείον τὰ πρέμια τῶν ἑλληνικῆς καὶ μόνον διαχειρίσεως πλοίων, ὅχι μόνον ἡ ἀσφαλιστικὴ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας σημαντικῶς ἐβλέπισθε — χαμηλότερα τὰ εἰσπράττομέντα ἀσφαλίστρα — ἀλλὰ καὶ τῶν "Ἀγγλων αἱ ὑπερφίσιοι, αἱ ἀπροκαλύπτως ἔχθρικαι διαθέσεις κατὰ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, κατέστησαν ἀκίνδυνοι. "Υπερχρώθησαν νὰ τὰς ἔγκαταλείψουν.

Καὶ δὲν εἶναι δυσπρεπημένοι οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀσφαλισιν. Δὲν ἔλειψαν, δεδούις, αἱ ζημιαὶ — ἐπληρώθησαν πολλὰ διὰ τὴν δλικὴν ἀπώλειαν δύο μεγάλων τάνκερ— ἀλλὰ ἐν τῷ συνόλῳ του ὁ ἑλληνικὸς κίνδυνος, δάσει τῶν μέχρι τοῦδε ἀποτελεσμάτων, θεωρεῖται ἱκανοποιητικός. Ήρισμένων ἐφοπλιστικῶν μας οἰκον αἱ ἀσφαλίσεις ὑπῆρχαν τόσον ἀποδοτικαί, ὥστε καὶ τὰ ἀσφαλίστρα διὰ τὰ πλοῖα τῶν νὰ μειωθοῦν.

Ο κ. Ραμποβίλ ἔσχεν διαιτέρας συναντήσεις μὲ τοὺς ἑδῶ ἀσχολουμένους μὲ τὴν θαλασσασφαλίειν ἀσφαλισταὶ καὶ μεοίτις. "Ἐμελέτησε τὴν δυνατότητα συστάσεως ἑλληνικῆς θαλασσασφαλίεις ἡ μᾶλλον ἔξεφραστε τὴν ἀπορίαν του πώς ἡ Ἑλλάς, μὲ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν τῆς καὶ τὰς τεραστίας ἑκτάσεως ἀσφαλίσεις τοῦ ἑλληνικῶν συμφερόντων τοννάς δὲν συνέπησεν ἀκόμη τὴν ἔθνικὴν θαλασσασφαλίειν, ἵνα ἐντεῦθεν οἱ κίνδυνοι ἀντασφαλίζωνται εἰς τὰς ἔξεις ἀγοράς, ὅπως συμβάνει μὲ ὅλας τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας.

Ἡ ἀπάντησις εἰς τὴν ἀπορίαν αὐτὴν θὰ ἡτο δύσκολος. Θὰ ἔπερπεν ὁ κ. Ραμποβίλ νὰ γνωρίσῃ τὴν νοοτροπίαν τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, τὸν ἀτομισμὸν ποὺ κυρίως τὸν διακρίνει καὶ τὴν ἀπουσίαν, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, πάσης συλλογικῆς ἐνέργειας διὰ κάθε γενικῶς τερην ζήτημα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἵνα τύχη καὶ ἀπαντήσεως ἡ δικαία του ἀπορία.

Ἐδηλώθη πρὸς τὸν Γάλλον θαλασσασφαλιστήν, ὅτι θὰ ἡτο ματαία κάθε σχετικὴ προσπάθεια, ἔχουσα καθοδικώτερον χαρακτήρα. Πυρήνες,

δόμως, συνεργασίας, μεταξὺ συμπατριωτῶν ἐφοπλιστῶν, ἰσοδυνάμου ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος, τῆς αὐτῆς ὑπωστροπίας. δυναμικῶν κοινῶν νὰ ἀκολουθήσουν κατευθύνσεις, δὲν ἀποκλείεται νὰ συμπηχθοῦν.

"Ισως ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων, αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τῶν, νὰ φέρῃ μερικοὺς τῶν ἐφοπλιστικῶν μας οἰκων πρὸς τὴν συνεργασίαν ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τομέως. Τὰ καλὰ ἀποτελέσματα τῆς προσπαθείας αὐτῆς θὰ ὑποχρεώσουν καὶ τοὺς ἄλλους νὰ συμμετάσχουν.

Ζήτημα, πάντως, τὸ ἀπωτέρου μέλλοντος εἶναι ἡ ἀσφαλιστικὴ αὐτὴ χειραφέτησις τῆς Ναυτιλίας μας. Πρὸς τὸ παρὸν εὐχάριστον εἶναι τὸ διαπιστώμενον γεγονός, ὅτι ἐπέτυχον οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀπολαγοῦν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μονοπωλίου τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς. Καὶ αἱ πρόσφατοι ἑδῶ ἀπισκέψεις δύο σημαινόντων μελῶν τῆς ἀμερικανικῆς καὶ τῆς γαλλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς — τῶν κ.κ. Ρήγης καὶ Ραμποβίλ — ὑποδηλώνουν τὸ γενικότερον ἐνδιαφέρον τῶν ξένων ἀσφαλιστικῶν διὰ τὸν ἑλληνικὸν κίνδυνον. Ἀπεδείχθη οὕτος ὅχι καὶ τόσον ἐπιζήμιος, ὅπως ήθέλησαν οἱ "Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ νὰ τὸν ἐμφανίσουν.

## Η ΑΤΥΧΗΣ ΥΠΟΘΕΣΙΣ

Βαθυτάτην προεκάλεσεν αἰσθητὸν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἡ ἀποκαλυφθείσα κακοποιία τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν τῶν ὑποχρεώσεων ἐναντί γνωστοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου.

Εἰς σημείωμα τῶν στηλῶν αὐτῶν (τεύχος Ιησ. Μαΐου) ἐν συντομίᾳ ἀνενέφεσαν σὶ κατὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν λεπτομέρειαν. Διαιτητικὴ ἀπόφασις, ἐκδοθεῖσα εἰς τὸ Λονδίνον, κατόπιν πολυμῆνου διαδικασίας καὶ ἐπιμόνου ὑποστηρίξεως τῶν ἀπόφεων τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ιαπωνῶν ἐνδιαφερομένων, κατελόγησεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα πλήρη τὴν εὐθύνη τῆς μὴ ἔγκαιρου — βάσει τοῦ σχετικοῦ ὅρου τοῦ συμβολίου — παραδόσεως ἐνὸς συūπερ - τάνκερ. Διὰ τὴν ἐλόγω ἀπόφασεως, καταστάσης τελεσιδίου, ὑπεχρεώθησαν οἱ ναυπηγοὶ εἰς τὴν ἐπιστροφὴν ἐντόκως τοῦ παρ' αὐτῶν προεισπραχθέντος μέρους τιμῆματος ἐξ 1.600.000 λιρῶν 'Αγγλίας — ὅχι δολαρίων, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας.

'Ηγησαν, ὅμως, μέχρι τοῦδε τὰ ναυπηγεῖα τὴν ἀπόφασιν τῆς διαιτησίας καὶ ἀκόμη τὰς ἀπόφασεως τοῦ πληρωμῆς συστάσεις τῆς διοικήσεως τοῦ Μπωλίκ Εξτοπίντ τοῦ Λονδίνου, διὰ μεσιτῶν τοῦ ὑπόποιον συνήφη τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον.

Δικαιολογημένη ἡ καταπλήσις τῶν ξένων — ιδιαιτέρως τῶν ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων διὰ τὴν τοιστήν πρωτοφανῆ εἰς τὸν δυτικὸν κόσμον ἀσυνέπειαν παρέπειαν στοιχειωδῶν προϋποθέσεων, αἵτινες καὶ θεμελιώνουν τὴν ἀνετον τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν διενέργειαν. Συζητεῖται σοθαρῶς ἡ δυνατότητας ἔξευρέσεως προσθέτων διασφαλιστικῶν μέτρων ὑπὲρ τῶν συναλλασσομένων μὲ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

"Η "Ενωσις τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, μετὰ μακρὰν συζητησιν τῆς ἀτυχοῦς αὐτῆς ὑπόθεσεως, προεδρή ηδη εἰς τὰ καταλληλα διαδηματα παρὰ τῷ κ. Ματσουμπάρα, Προεδρῷ τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν ιαπωνῶν ναυπηγῶν καὶ ιδιαιτέρως παρὰ τοὺς ναυπηγεῖοις 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Δὲν θὰ παραλειψῃ νὰ ἀναλαβῇ καὶ ἄλλας, γενικωτέρας ἑκτάσεως, ἐνέργειας, ἵνα εὐρύτερον γνωσθῇ ἡ ἀραρατήριος συμπεριφορά τῶν ιαπωνῶν ναυπηγῶν πρὸς ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν οἴκον, παγκοίνων γνωστῆς συνεπείας εἰς τὰς συναλλαγάς του.

Δὲν παρέλειψεν οὔτε τὸ υπουργεῖον τῶν Εξωτερικῶν νὰ προβῇ εἰς τὰ καταλληλα διαδηματα παρὰ τὴν ιαπωνικὴ κυβερνήσεων, πρὸς ἀμεσον καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων. Τέλος ἡ ἀγγλικὴ κυβερνήσεις, διότι τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον συνηθῇ εἰς τὸ Λονδίνον καὶ ἐκεῖ διεῖχθη διαιτησία, ἐπέδειξεν ιδιαιτέρων ἐνδιαφέρον. Διὰ τοῦ ἀρμοδιού υπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν ἑζήτησεν ἀπὸ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, μέσω τῆς Ἐλληνικῆς Πρεσβείας τοῦ Λονδίνου, πλήρη ἐκθεσιν ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως, ἵνα καταλήλως ἐνέργηση.

"Ἄς σημειωθῇ ἀκόμη — εἶναι τὸ γεγονός αὐτό, τὸ ἄκρον ἄκωτον τῆς κακοποιίας — ὅτι τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα ἐπώλησαν τὸ παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς τάνκερ εἰς τὴν ρωσικὴν κυβερνήσεων τοῖς μετρητοῖς ἀντὶ 5.750.000 δολαρίων, μὲ κέρδος, δηλαδή, ἐνώ είχαν εἰς χειράς των καὶ κατακρατοῦν εἰστε 1.600.000 λιρῶν, ὅπερ είχε καταβλῆσθαι ἀπὸ τοὺς παραγγείλαντας τὸ σκάφος "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς. Δύο φοράς ἐπληρώθησαν τὴν ἀξίαν ἐνός καὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου!

Πρωτάκουστος, τῷ ὄντι, ὑπόθεσις. Τὰ χρονικὰ τῆς διεθνοῦς Ναυ-

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι- ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.**

SHIP OWNERS · BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3

τιλίας δὲν έχουν τι τὸ παρόμοιον νά άναφέρουν. Καὶ νὰ σκεφθῇ κανείς ότι ἂν ή ἱαπωνική ναυπηγική βιομηχανία κατέλαβε μεταπολεμικώς τὴν οἰαν κατέχει θεσιν, τὴν ὁφείλει κυρίως εἰς τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν. Πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐτήρησαν διὰ τῶν ἀθρόων παραγγελιῶν τῶν τὰ ἱαπωνικὰ ναυπηγεῖα, ἔδωσαν εἰς αὐτὰ τὴν δυνατότητα νά ἀνασυγκροτηθοῦν, νά ἐφαρμόσουν βελτιωμένας μεδόδους παραγγῆς, ἐνῷ ἐπλήρωσαν καὶ τὰ διάφορα σφάλματα, τὰ δύοις διέπραξαν τὰ ἱαπωνικὰ ναυπηγεῖα, λόγῳ τῆς τεχνικῆς τῶν ἀνεπαρκειας κατὰ τὰ πρώτα ἑταῖς τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν. Καὶ, ὅμως, πρὸς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς, οἵτινες τόσα ὑπὲρ τῶν ἱαπωνικῶν ναυπηγείων εἰσέφερον, τοιαύτην ἐπιδεικνύουν κακοπιστίαν..."

### ΠΡΟΣ ΤΗΝ KINAN

Νὰ πιστεύσωμεν ότι ὁ ἀμερικανικὸς σιτοβολῶν μὲ τὰ τεράστια ἀποθέματα θὰ ἀνοίξῃ τὰς πύλας του εἰς τὴν λιμοκτονούσαν Κίναν; Εύτυχης περίσσος διὰ τὴν Ναυτιλίαν!

Σχετικὸν τὴν τηλεγράφημα ἀπό τὴν Οὐασιγκτώνα μᾶς λέγει: «Ἀμερικανοὶ παραγωγοὶ καὶ ωρίσμενοι κύκλοι τοῦ Στέπη Ντηπάρτμεντ πειρῶνται νὰ μεταπείσουν τὸν Πρόεδρον Κέννεντυ, ὅπως ἐπιτρέψῃ τὴν ἔξογωγὴν ἀμερικανικῶν σίτου καὶ ἄλλων εἰδῶν διατροφῆς ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων διὰ τὴν Κομμουνιστικὴν Κίναν». Καὶ διατυπούται ἀκόμη ἡ πρόβλεψις, ότι πιθανὸν αἱ φορτώσεις νὰ ἀρχίσουν ἐντὸς τῶν προσεχῶν δώδεκα μηνῶν.

'Απὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς σχολιάζεται ἡ ἀνωτέρω πληροφορία διὸ τῶν ἔξης: «Δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ τὴν ἔκπληξιν ἑάν ἀμερικανικὸς σίτος φορτωθῇ ἀπό τοὺς λιμένας τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου διὰ τὴν Σαγκάνην καὶ τὸ Χανκόνου κατὰ τὸ προσεχές ἔτος».

Καὶ προστίθεται: «Ἐάν ἡ πρόβλεψις αὐτὴ ἀποδειχθῇ ἀκριβῆς, πλήρης στροφὴ τῆς ἀμερικανικῆς πολιτικῆς ἔναντι τοῦ Πεκίνου θὰ λάβῃ χώραν. Μέχρι τουδεῦ ἡ κυβέρνησης τῆς Οὐασιγκτώνος ἡρήνη τὴν παραχώρησην ἀδείας ἔξαγωγῆς πρὸς τὴν Κομμουνιστικὴν Κίναν σίτου καὶ ἄλλων εἰδῶν διατροφῆς».

### Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

"Εχομεν ὑπὸ" ὄφιν τὸ σχέδιον διακρύζεως τοῦ διαγωνισμοῦ διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν τριῶν ἐν Ἰταλίᾳ ναυπηγηθησμένων πλοίων. Κατηρτίσθη ὑπὸ τοῦ E.O.T. καὶ ὡς ἡτο ἐπόμενον μεγάλως τῶν ἀρχικῶν προβλέψεων ἀφίσταται. Καθορίζει μεγάλην προκαταβολὴν (οὐχὶ κατωτέρων τῶν 800 χιλιάδων δολλαρίων δι' ἕκαστον τοῦ πλοίου), βραχὺ χρόνον ἔξοφλησεως τοῦ ὑπολοίπου τιμῆματος (ἐντὸς ὀκταετίας) καὶ ἐπιτρέπει τὴν κατ' ἐπέκτασιν δρομολόγησιν τῶν πλοίων εἰς μεσογειακάς γραμμάς.

Παραθέτομεν κατωτέρω τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς διακρύζεως τοῦ E.O.T. καὶ ὡς ἐν συνεχείᾳ τὰς ἐπ' αὐτῆς παρατηρήσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Ἐκ τῆς ἀπλῆς ἀντιπαραβολῆς τῶν δύο κειμένων, εὐκόλως δύναται τις νὰ διαπιστωθῇ ότι ἡ προβλεφθείσα διαφωνία διὰ τὰς ἀρμοδιότητας — οὐχὶ μόνον ἐπὶ τῶν νέων πλοίων — ἥρχισεν. Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας προσπαθεῖ τώρα — «στερνή μου γνώση» — νὰ πειριόσῃ τὴν ἀνόμιξιν τοῦ E.O.T. εἰς τὰ πράγματα τῆς ἀκτοπλοΐας. Ἀμφίβολον πολὺ ἂν θὰ τὸ ἐπιτύχῃ.

"Ιδού τὸ σχέδιον τῆς διακρύζεως διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν τριῶν πλοίων κατὰ τὰ πλέον βασικά αὐτοῦ σημεῖα:

'Ο διαγωνισμὸς διενεργηθήσεται ἐνώπιον ἐπιτροπῆς συσταθμοσμένης δι' ἀποφάσεως ἡμῶν (τοῦ E.O.T.) ἐν τῷ καταστήματι τοῦ E.O.T., ὅδος Σταδίου ἀριθμοῦ 4 Μέγαρον Μετοχικοῦ Ταμείου Στρατοῦ Α' ὁροφος ἀριθμ. γραφείου 38.

Εἰς τὸν διαγωνισμὸδ δύνανται νὰ λάβουν μέρος φυσικὰ ἡ νομικὰ πρόσωπα, ἔχοντα τὴν ἔδραν τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι. Τὸ τίμημα ἑκάστου πλοίου ὀρίζεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολλαρίων H.P.A.

Ἐν τῇ προσφορᾷ δέοντα ἀπαραίτητως νὰ ἀναφέρηται τὸ ποσὸν τῆς προκαταβολῆς μέρους τοῦ τιμῆματος, μὴ δυναμένης νὰ εἶναι κατωτέρας τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων H.P.A. ὀκτακοσίων χιλιάδων δι' ἕκαστον πλοίου.

Δέοντας ἐπίσης ἐν τῇ προσφορᾷ νὰ ἀναφέρηται ὁ τρόπος πληρωμῆς τοῦ ὑπολοίπου τοῦ τιμῆματος, ὡς καὶ τὸ ἐπτήσιον ἐπιτόκιον, ἐν περιπτώσει πληρωμῆς δι' ἐπτήσιων δόσεων. Εν οὐδέμιᾳ περιπτώσει ὁ χρόνος ἔξοφλησεως τοῦ τιμῆματος δύναται νὰ ὑπερβῇ τὰ ὀκτὼ (8) ἔτη, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τῆς 1ης Ιανουαρίου 1964.

'Ο διαγωνισμὸς κατακυρωθήσεται διὸ πράξεως τοῦ E.O.T. ἐκδιδομένης ἐντὸς 45 ἡμέρων τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς διενεργείας αὐτοῦ, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ E.O.T., λαμβανομένης καὶ ἔγκρινομένης κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ N. 4109/1960.

"Ο διαγωνισμὸς κατακυρωθήσεται ἐπ' ὄντων διαδικασίαν τοῦ προσφέροντος τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν προκαταβολῆς τοῦ τιμῆματος, ἐν συνδυ-

σμῷ πρὸς βραχύτερον χρόνον ἔξοφλησεως τοῦ ὑπολοίπου αὐτοῦ καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ E.O.T. οὔτος συγκεντροῦ τὰ ἀπαιτούμενα προσδότης καὶ ικανότητας διὰ τὴν ἀρίστην ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῆς τουριστικῆς καὶ ἐν γένει ἐπιβατικῆς κινήσεως, προτιμωμένου ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἀνεξαρτήτως ὑψους προσφορᾶς, τοῦ προτείνοντος ἀγοράν καὶ τῶν τριῶν (3) πλοίων.

'Ο E.O.T. δὲν ὑποχρεούται νὰ κατακυρώσῃ τὸν παρόντα διαγωνισμόν. 'Εφ' όποιον ὁ E.O.T. κρίνει κατ' ἐλευθέρων κρίσιν τὰς ὑποδηθησμένας προσφοράς ὡς ἀσυμφόρους, δύναται νὰ ἀποφασίσῃ τὴν ἐπανάληψιν τοῦ διαγωνισμοῦ.

'Ο ἀνάδοχος κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως θέλει καταθέσει ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν ἀνεγνωρισμένης 'Ελληνικῆς Τραπέζης ἐκ δολλαρίων H.P.A. ἐκατὸν χιλιάδων (\$ 100.000) δι' ἔκαστον πλοίου διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως καὶ τὴν ἐκτλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων αὐτοῦ. Μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου παραλαβὴν τοῦ πλοίου, η ἐγγύησης αὐτὴ δύναται νὰ συνισταται καὶ εἰς ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὰ ἐν τῇ ἐπομένῃ παραγράφῳ ὄριζόμενα.

Πρὸς ἀσφαλίσιον τοῦ ὑπολοίπου τοῦ τιμῆματος, τῶν τυχὸν ὄφειλομένων τόκων ληγίπροθέσμων δόσεων καὶ ἔξδων ἐν γένει, ὡς καὶ διὰ τὴν παραχώρησιν τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παραγραφὴν ἐγγυήσεως, ὁ E.O.T. ἐπὶ τῇ νηολογήσει ἐκάστου πλοίου θέλει ἐγγράψει πρότην προτιμωμένην ὑποθήκην ἀυτοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ N.D. 3899/1958, ὑφ' ἀπὸ τὴν θα διέπεται. 'Επιφυλαττούμενης τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, η ὑποθήκη περιπτώσεως τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, η ὑποθήκη περιπτώσεως τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου 6 πρώτης προτιμωμένης ὑποθήκης.

'Ο ἀναδόχος ὑποχρεούται μέχρι πλήρους καὶ καθολικῆς ἔξοφλησεως τοῦ ὑπολοίπου τοῦ τιμῆματος νὰ ἀσφαλίσῃ ιδίαις δαπάναις τὰ πλοία παρ' ἀσφαλιστικὴν ἐταιρία τῆς ἐγκρίσεως τοῦ E.O.T. ὡς ἐνυποθήκου δανειστοῦ καὶ νὰ διατηρήσῃ αὐτὰ ἡσαφαλισμένα κατὰ παντὸς κινδύνου τὸν ὑπὸ τοῦ ὑποθήκην ὁ E.O.T. θῆλεν διατητήσει συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν κινδύνων πολέμου καὶ ναρκῶν.

'Απὸ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως ὁ ἀγοραστής, πλὴν τῶν κατωτέρω ἀναφερομένων περιπτώσεων, ὑπεισέρχεται αὐτοδικαίως εἰς τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ E.O.T. τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τῆς μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ ιταλικοῦ οἴκου Cantieri Riuniti dell' Adriatico ἀπὸ 4 Ιανουαρίου 1962 συμβάσεως.

'Η κυριότης τοῦ πλοίου μεταδιδούσεται τῷ ἀγοραστῷ ἀπό την παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 6 πρώτης προτιμωμένης ὑποθήκης.

'Ο E.O.T. διατηρεῖ τὸ δικαιώματα, ὡς παραλλήλως πρὸς τὸν ἀγοραστὴν θεωρητικὴ τὰ πλόων των ναυπηγείων τῶν πλοίων.

Προτάσεις τοῦ ἀγοραστοῦ περὶ τροποποίησεως τῶν σχεδίων τῶν πλοίων κατὰ τὴν παρεχομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 10 τῆς ὡς ἄνω ἀπὸ 4.1) 1962 συμβάσεως ναυπηγήσεως εὐχέρειαν, δέοντα νὰ τυγχάνουν τῆς προηγουμένης ἐγγράφου ἐγκρίσεως τοῦ E.O.T.

Εἰς τὰς δοκιμὰς τῶν πλοίων θὰ παρίστανται καὶ ἀντιπρόσωποι τοῦ E.O.T., οἵτινες καὶ θὰ συνυπογράψουν τὸ σχετικὸν πρακτικόν.

'Ο ἀναδόχος ὑποχρεούται ὡς παρατηρήση ταύτην τούλαχιστον ἐπὶ 25 ἔτη.

'Απαγορεύεται εἰς τὸν δικαιότητος τοῦ πλοίου διὰ την πηλογήσεως αὐτοῦ.

'Απαγορεύεται εἰς τὸν δικαιότητος τοῦ πλοίου διὰ την πηλογήσεως αὐτοῦ.

'Απαγορεύεται εἰς τὸν δικαιότητος τοῦ πλοίου διὰ την πηλογήσεως αὐτοῦ.

'Ο ἀναδόχος ὑποχρεούται νὰ λειτουργῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου συνεχῶς καὶ ἀρτίως ἀπάστας τὰς ἐν τῷ πλοίῳ ἐγκαταστάσεις ἔξυπηρτήσεως τῶν τιμῆματος τῶν δεσμών τοῦ ιταλικοῦ, καὶ ἀποθηκευτικῆς ἀποσκευῶν, λουτρά κλπ.) καὶ νὰ διατηρῇ εἰς ἀρίστην κατάστασιν τὸν ἔνοδοχειακὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ πλοίου. Τὰ πλοία θέλουν χρησιμοποιηθῆ διὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν λιμένων Πειραιῶν, Κρήτης, Ρόδου, Χίου, Σάμου, Λέσβου, Εγγύς Ανατολής καὶ ἀνατολικῶν λιμένων τῆς Ιταλίας, καὶ ἐπιλογὴν τοῦ ἀγοραστοῦ, ἀπαγορευμένης ἀπολύτως τῆς πεταφόρας ζώων ἡ ὄχληρων ἡ ἐπικινδύνων φορτίων. Τὰ δρομολόγια, ὅμως, καθώς καὶ οἱ ναῦλοι, ὡς καὶ τὸ ἀντίτιμον τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου παρεχομένων δέοντα νὰ ὑποβάλλωνται καὶ ἔγκρινονται διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ E.O.T. κατὰ μῆνα 'Οκτώβριον ἐκάστου ἔτους διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος.

"Εκτακτος ναυλωσίς τῶν πλοίων δι' ἐκτέλεσιν περιηγήσεων (κρουαζίερα) εἰς λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ ἡ ἐξωτερικοῦ ἐπιτρέπεται μόνον

Telegrams: "GENICOLAOU,  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Άντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.**

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΑΡΑΙΣΣΑ - ΥΠΗΡΕΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΗ

κατόπιν προηγουμένης έγγραφου έγκρισεως του Ε.Ο.Τ. Τοιαύται έκτακτοι ναυλώσεις απαγορεύονται απολύτως κατά τὸ διάστημα ἀπὸ Ιησοῦ Μαΐου μέχρι 15ης Σεπτεμβρίου ἐκάστου ἔτους.

Τὰ κατά τὴν παράγραφον 5 τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζόμενα δρομολόγια ὑποχρεούται ὁ ἀνάδοχος νὰ ἔκτελῃ τακτικῶς καὶ ἀνελλιπῶς.

Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων καὶ ἡ ἐτήσια κανονικὴ ἐπιθεώρησις (survey) δέοντας γίνονται μετὰ τὴν 30ην Ὀκτωβρίου καὶ πρὸ τῆς 1ης Μαρτίου ἐκάστου ἔτους. Εἰς ἔκτακτους καὶ ἀπροβλέπουσις περιπτώσεις ἐπισκευαὶ ἐπιτρέπονται μόνον κατόπιν προηγουμένης έγκρισεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ ὄνδηματα τὰ ὅποια θὰ δοθοῦν εἰς τὰ πλοῖα δέοντας γίνονται τὰ πλοῖα ἐν ἀρίστῃ κατάστασι καὶ εἰς ἡνὶ ἀνήκουν ταῦτα κλάσιν διεθνοῦς Νησιώνος, ἐπισκευαζῆν δὲ ἀμελτὶ πᾶσαν βλάβην καὶ ἀντικαθιστᾶ τὰ φειρόμενα ἐξαρτήματα διπάναις τοῦ ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ ὄνδηματα τὰ ὅποια θὰ δοθοῦν εἰς τὰ πλοῖα δέοντας γίνονται τὰ πλοῖα τῆς προηγουμένης έγγραφου έγκρισεως τοῦ Ε.Ο.Τ.

Αἱ ἐν τῷ παρόντι ἄρθρων ἀναφέρομεναι ὑποχρεώσεις τοῦ ἀγοραστοῦ ισχύουν ἐπὶ 25 ἔτη ἀπὸ τῆς νησιογήσεως τοῦ πλοίου.

\*\*\*

Ίδους καὶ αἱ ἔγγροφοι παρατηρήσεις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, τῶν ὅποιων ἡ παραδοχὴ ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ. τούλαχιστον ἐν τῷ συνόλῳ των, δέοντας γίνονται τὰ πλοῖα τῆς προηγουμένης έγκρισεως τοῦ Ε.Ο.Τ. οὐδὲν νὰ θεωρήται ιδιαιτέρως ἀμφίβολος:

Τονίζει τὸ ὑπουργείον: «Κρίνομεν ἀπαραίτητον, ὅπως κατὰ τὸ στάδιον τῆς διαδικασίας ἐκποιήσεως τῶν πλοίων τούτων, ἀντιπρόσωποι τοῦ καθ' ἡμᾶς ὑπουργείου συμμετέχουν τόσον εἰς τὴν ἐπιτροπὴν διαγνωστισμοῦ, ὅσον καὶ τὴν τελικὴν ἐπὶ τῶν προσφορῶν κρίσιν. Δεδομένου, ὅτι ἐκτὸς τῶν οἰκονομικῶν ὅρων πλείστα ἔτερα θέματα, σχέσιν ἔχοντα μὲ τὰς ἀρμοδιότητας τοῦ Υ.Ε.Ν., θέλουσι δημιουργῆθη, ἡ παρουσία τῶν ἡμετέρων ἀντιπροσώπων εἰδικῶν, λόγω πειρας καὶ καταρτίσεως, θὰ συμβάλῃ ιδιαιτέρως εἰς τὴν ὄρθην τοποθέτησιν καὶ ἐκτέλεσιν αὐτῶν.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω καὶ ἡ κατακύρωσις τοῦ διαγωνισμοῦ δέοντας γίνονται τὰ πλοῖα τῆς προηγουμένης έγκρισεως τοῦ Ε.Ο.Τ. Τοῦτο τοῦ τρόπου τούτου θὰ ἐπιτεχθῇ ἐνίσια διαχείρισις τῶν ἀφορώντων τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐν γένει συγκοινωνίας ζητημάτων καὶ ἀποφυγὴ συγχύσεως καὶ συγκρύσεως ἀρμοδιοτήτων.

Ἡ δημοπρασία δέοντας γίνεται ἀφορά τὴν ἐκποίησιν τῶν τριῶν πλοίων EN BLOCK εἰς ἓνα οἰκονομικὸν φορέα μόνον. Τοῦτο ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν τῆς ὀρθολογιστικῆς αὐτῶν ἐκμεταλλεύσεως πρὸς τὸ σκοπὸν ἐξυπηρέτησεως τῶν ἀναγκῶν δι' αὐτῶν.

Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν τριῶν πλοίων κεχωρισμένως, ἔαν μὲν ἀναλογικὴ ὑπὸ τὴν ἡδη λειτουργούσων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ἀποβλέπῃ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν αὐτῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἡδη ἀνήκοντα εἰς αὐτὰς πλοίας, ἀναλόγως τῶν ίδιων αὐτῶν συμφερόντων, ἔαν δὲ περιλάβῃ καὶ ἐπιχειρηματίας μὴ ἀκτοπλοϊκούς, θὰ αὐξήσῃ τὸν ἡδη σημαντικὸν ἀριθμὸν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, συναγωνιζομένων μεταξύ των. Εἰς περίπτωσιν δημιουργίας μερικῆς ἡ δύλικῆς κοινοπραξίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ἡ ἔτερας μορφής συνεργασίας μεταξύ των, ὑπὸ μορφῶν Νομικῶν Προσώπων διὰ τὴν ἀγοράν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων αὐτῶν, δέοντας γίνεται ἀπόρος, ὅτι ἡ τοιαύτη συνεταιρική μορφὴ θὰ διατηρηθῇ ὑποχρεωτικῶς διὰ μίαν δεκαετίαν τούλαχιστον, εἰς περίπτωσιν δὲ τυχόν διαλύσεως τῆς ἐνωρίτερον, ἡ ιδιοκτησία τῶν πλοίων θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸν Ε.Ο.Τ.

Ο ὄρος περὶ ὑπάρχεως προσόντων τοῦ ἀναδόχου δέοντας γίνεται τὸν διατυπωθέντερον, ὡστε νὰ περιλαμβάνῃ καὶ ἐπιχειρηματίας, οἵτινες δὲν ἡσχολήθοσαν μὲ συγκοινωνίας ἡ τουριστικὴ ἐξυπηρέτηση.

Τὸ δύριζόμενον ποσὸν τῆς προκαταβολῆς κρίνεται ὡς ὑπερβολικόν, δημιουργούν προϋποθέσεις περιορισμοῦ τοῦ διαγνωστισμοῦ εἰς ἔξαιρετικῶς εὐρώστους οἰκονομικῶς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες σπανίζουν εἰς τὴν χώραν μας. Ἐνδείκνυται ἡ σημαντικὴ μείωσις αὐτῆς.

Ομοίως κρίνομεν ὡς ἔξαιρετικῶς βραχὺ τὸ χρονικὸν διάστημα πρὸς

## «NAYTIKA XRONIKA»

ἔξοφλησιν τοῦ τιμήματος. Όσονδήποτε εὐνοϊκὰ καὶ ἔαν είναι αἱ συνθήκαι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τούτων, δέοντας γίνεται δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ ὑψηλὸν τοκοχρεωλύτιον. Λαμβανομένου ὑπὸ ὅψην ὅτι τὸ κόστος ναυτηρήσεως τῶν πλοίων τούτων, είναι ιδιαιτέρως ὑψηλόν, μόνον ἡ μακροχρόνιος ἔξοφλησις καὶ δή τούλαχιστον είκοσαστής, ἐνδεικνύται μὲ χαμηλὸν ἀντιστοιχίων ἐπιτόκιον.

Δέοντος νὸν προσθέφθῃ, ὅτι θὰ διατεθοῦν τὰ πλοῖα πρὸς ἀποκλειστικήν ἐξυπηρέτησιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν ἐσωτερικοῦ καὶ δή τῶν γραμμῶν Κρήτης — Δωδεκανήσου, Χίου — Μυτιλήνης καὶ ἐνδεχομένως Κερκύρας. Κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον τὸ ἐν τούτων θὰ δινατοῖται κατὰ περιόδους διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τουριστικῶν πλοίων.

Ρητῶς ὁμοίως δέοντας γίνεται τὸ δικαίωμα τοῦ ἀναδόχου νὰ ζητήσῃ αὐξησην τοῦ ἵσχυοντος ναυλολογίου ἐπιβατῶν μέχρι 30%. Τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς δρομολογίων δέοντας γίνεται διάστημα ὅπερ κρίνεται ἐπαρκές διὰ νὰ ὄρισται κοποιηθοῦν τὰ πλοῖα εἰς τὰ δρομολόγια τῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐξυπηρέτησεως τῶν συγκοινωνιῶν.

Πέραν, ὅμως, τῆς τριετίας καὶ μέχρι τοῦ δικαίωμα πρὸς τὴν ἀναδόχου νὰ πραγματοποιήσῃται κατὰ τὰς χρονικὰς περιόδους καὶ διαδικασίαν δρίζομενας ἀπὸ τὰς κειμένας νομοθεσίας καὶ ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ παρεχόμενα εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα εἰδικὰ προνόμιο.

Τὸ ὄρισμὸς τῶν θερινῶν καὶ χειμερινῶν δρομολογίων δέοντας γίνεται τούτος νεοτεύκτου καὶ μικροτέρας ἡλικίας πλοίου.

Τὰς ἀπόψεις τῶν θερινῶν καὶ χειμερινῶν δρομολογίων δέοντας γίνεται πραγματοποιήσῃται κατὰ τὰς χρονικὰς περιόδους καὶ διαδικασίαν δρίζομενας ἀπὸ τὰς κειμένας νομοθεσίας καὶ ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ παρεχόμενα εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα εἰδικὰ προνόμιο.

## ΜΙΑ ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΑΠΟΓΟΗΤΕΥΤΙΚΗ

Εἰσέρχονται καὶ οἱ Ἰταλοὶ εἰς τὸν τομέα τῶν πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον τουριστικῶν ταξιδίων. Ή ίδικη μας πρωτοβουλία ἀκολουθεῖται. Ἀφετηρίαν, ὅλως τε, τῶν δρομολογίων των ἔχουν τὰ πλεῖστα τῶν τουριστικῶν μας σκαφῶν τὸν ιταλικὸν λιμένας. Οι γείτονες μας ἔξειτησαν τὸ ἀποδοτικό τῆς κινητεως αὐτῶν.

Τὸ πρὸ τῶν ήμερων καθελκυσθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Πελλεγκρίνο τῆς Νεαπόλεως δηζελόπολης τοῦ «Ιλλαρίαν τῆς Αδριατικαίαν» διὸ τουριστικὰ ἀκριδῶς δρομολόγια προορίζεται εἰς τὴν 14ῆμερον γραμμὴν Ἰταλίας — Δαλματίας — Ἐλλάδος, ἀπὸ τοῦ Μαρτίου μέχρι τοῦ Νοεμβρίου. Πλὴν τῶν προσεγγίσεων εἰς τοὺς δαλματικοὺς λιμένας προβλέπονται τοιαύταις εἰς τὴν Κέρκυραν, τὸ Ναύπλιον καὶ τὴν Ρόδον, ἐπὶ πλέον δὲ συνδέουσαμένα ταξίδια πρὸς τὴν Κρήτην, τὸ Κατάκωλον, τὴν Ἰτέαν (Ολυμπίαν, Δελφούς, Ἐπίδαυρον, Μυκήνας καὶ Τίρυνθα).

Αἱ σχετικαὶ ἀνακοινώσεις τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας φέρουν τὸ «Ιλλαρία» ὃς δὲ πρότυπον τουριστικοῦ σκάφους. Ή δὲ διαρρύθμισις τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἀπειδάτως πρόκειται νὰ διετελέσῃ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς προσπαθείας διὰ τὴν πλήρη ἀνεστιν ἐνὸς τουριστικοῦ ταξιδίου. Ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ, ὅτι 142 μόνον κλίναι θὰ προσφέρωνται μιᾶς καὶ μόνης θέσεως — τῆς πρώτης — εἰς καμπίνας μονοκλίνους καὶ δικλίνους, εἰς σκάφος 3.000 τόνων γκρός.

Προβλέπεται η ἔγκαταστασίς κλιματισμοῦ, μὲ τὴν θερμοκρασίαν ρυθμιζομένην κατὰ καμπίναν. Ἀντιδιαστοιχιστικὰ μηχανήματα θὰ τοποθετηθοῦν. Εύρυτατας θὰ προσφέρωνται τὰ καταστρώματα καὶ οἱ οἰκιόχρηστοι χώροι. Ολαὶ αἱ καμπίναι θὰ είναι πλευρικαὶ, κατὰ τοιούτον δὲ τρόπον διαρρυθμίσμεναι, ὡστε νὰ μετατρέπωνται τὴν ήμέραν καὶ εἰς ιδιαιτέρων διαμερίσματα παραμονής τοῦ ἐπιβάτου.

Τὰ 18 μίλια θὰ είναι η ὑπερτεσική ταχύτης τοῦ σκάφους. Τὸ πρωταρχιον σύστημα: δύο μηχαναὶ δῆζελ 5.800 ἵππων, τύπου Φίστ. Αἱ διαστάσεις του: μῆκος ὀλικὸν 100.55 μέτρα. Πλάτος 14.60 μέτρα. Υψος μέχρι τοῦ ἄνω καταστρώματος 9 μέτρα. Βάθισμα ἔμφροντος 4.70 μέτρα. Γκαράς, τέλος, δι' ὑπερπεντήκοντα αὐτοκίνητα προβλέπεται, μὲ ιδιαιτέρας πλευρικὰς εἰσόδους καὶ ἔξόδους.

\*\*\*

Είναι ἀρκετά, πιστεύομεν, τὰ ἀνωτέρω χαρακτηριστικὰ τοῦ «Ιλλαρία» διὰ νὰ μᾶς ὑποδείξουν ὅτι θὰ πρόκειται περὶ ὑποδειγματικοῦ σκάφους, ίκανον νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸν ἀκριβοτληρωμένον τουρισμόν. Οἱ Ἰταλοὶ, ὅλως τε, ναυπηγοί, φημίζονται διὰ τὰ καλά των σχέ-

# Ο ΜΟΝΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ HELLENIC SHIP SUPPLY CO. SHIP-CHANDLERS FRESH & DRY STORES, BONDED STORES, DECK & ENGINE STORES.

NIC. XANTHOPOULOS

TELEPHONE:  
76.673

19 - A. ROBINSON ROAD  
SINGAPORE - 1.

CABLE ADDRESS:  
"XANTHOS" SINGAPORE

δια έπιβατηγών πλοίων. Τὰ σσα σκάφη, μέχρι τούδε κατεσκεύασαν διά λογαριασμὸν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν, εἶναι, πράγματι, ὑπόδειγματικὰ εἰς τὰς γραμμάς των. «Ἐχομεν πρὸ ἡμῶν, τὰ παραδείγματα, τὰ καταπλέοντα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν ἵταλικὰ τῆς γραμμῆς.

Τὸ «Ιλλυρίαν» δὲν θὰ ἀπετέλει ἔξιρέσιν τοῦ κανόνος. Ἡ πεῖρα τῆς «Ἀδριατικοῦ» θὰ ἀποδῷ τὸ καλύτερον σκάφος. Δέκας ἐπιβατηγὰ ἐναυπηγήθησαν διά λογαριασμὸν τῆς κατὰ τὰ τελευταῖς δέκα ἔτη. Συνετληρώθη ἡ μεταπολεμικὴ ἀνασυγκρότησις τοῦ στόλου τῆς.

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ: Ἰδοὺ μία ἀπλῆ σύγκρισις τοῦ «Ιλλυρίου» καὶ τῶν ιδικῶν μας τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν. Ὁλικὴ χωρητικότης τοῦ πρώτου 3.000 τόννοι. Τῶν ιδικῶν μας 4.000 τόννοι. Καὶ ὅμως τὸ «Ιλλυρίου» εἶναι κατὰ δέκα δόλους πόδας μακρύτερον (100.55 μέτρα τὸ μῆκος τοῦ «Ιλλυρίου», 90 μόλις τῶν ιδικῶν μας). Τὸ πλάτος τοῦ ιταλικοῦ 14.60 μέτρα καὶ τῶν ιδικῶν μας 16, ἐνῷ κατὰ 1.000 τόν. εἶναι μικρότερον τὸ «Ιλλυρίου». Καὶ τὸ ψόφος 9 μέτρα, ἔναντι τῶν 10.20 μέτρων τῶν Ἑλληνικῶν. Ταχύτης 18 μίλια τοῦ «Ιλλυρίου», ἔναντι τῶν 16 τῶν ιδικῶν μας.

Οἱ στοιχεῖωδεις ἔχοντες γνώσεις τῆς ναυτικῆς τέχνης ἡμποροῦν νὰ ἐκτιμήσουν τὰς ουσιώδεις αὐτὰς διαφοράς. Τὸ «Ιλλυρίου» εἶναι μοκρύτερον, μὲ πλάτος κατ' ἀνάλογίαν τοῦ ὄγκου του μεγαλύτερον, μὲ ὑψος μικρότερον καὶ μὲ ταχύτης, λόγῳ καὶ τῶν καλῶν του διαστάσεων, ἀνωτέραν. Τῶν ιδικῶν μας μικρότερον εἶναι τὸ μῆκος καὶ ἀκόμη τὸ πλάτος, δυσανάλογον πρὸς τὸν ὄγκο των, ἐνῷ τὸ ὑψος εἶναι μεγαλύτερον. Ταχύτης μικροτέρα. Υστερούν, δηλαδή, τὰ ιδικά μας, εἰς τὰς γενικὰς των ναυτικικὰς γραμμάς, θὰ ὑστερήσουν δ' ἀσφαλῶς καὶ εἰς τὰς ναυτικὰς των ἱκανότητας, ὥσπερ καὶ εἰς τὴν διαρρύθμισιν τῶν θέσεών των.

## Η ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

Ἡ βλάβη εἰς τὰς μηχανὰς τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Δέσποινα», ἡ ἐπισυμβάσσασα τὴν νύκτα τοῦ Μεγάλου Σαββάτου, ἐνῷ τὸ σκάφος πλήρες ἐπιβατῶν ἐπρόκειτο νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πασχαλινὸν του ταξίδιον πρὸς τὰς Κυκλαδάς, πρέπει νὰ ἐπισύρῃ τὴν ιδιαιτέραν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν, αὐτοῦ προσωπικῶν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας.

«Ἄν αἱ πληροφορίαι μας εἶναι ἀκριβεῖς, ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανὰς του εἶχε παρουσιάσει κατὰ τὰ τελευταῖς του ταξίδια τὸ «Δέσποινα». Συνχνὰ ἐταξίδιευε μὲ τὴν μίαν του μηχανὴν. Ἀγνωστον εἶναι πῶς αἱ ἀνωμαλίαι αὐταὶ ἀντεμετωπίσθησαν ἀπό τοὺς πλοιοκτήτας, ποῖοι ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν καὶ ποιὸς ὑπῆρξεν ὁ ἔλεγχος τῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων. Πάντως, τὸ γεγονός τῆς ἐπελθούσης μεγαλύτερας βλάβης ὑποδεικνύει τὴν ἐλλειψὴν τῆς ἐπισταμένης φροντίδος καὶ τοῦ ἀμεσωτέρου ἐλέγχου. "Ἐλαβεν ἀρά γε γνῶσιν ἡ ὑπηρεσία τῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν προγενεστέρων ἀνωμαλιῶν; Εἰς ποιὰ μέτρα προήλθε; Συνέστησε τὰς ἀναγκαίας ἐπισκευάς τῶν μηχανῶν καὶ ἤλεγε τὴν ἐκτέλεσίν των; Εἴμεθα περίεργοι νὰ πληροφορηθῶμεν τὰς ἐν προκειμένῳ ἐνέργειας τῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων". Δὲν καταλογίζομεν τὰς εὐθύνας. Τὸ ὑπουργεῖον καλεῖται νὰ τὰ πράξεις τῆς ἀπάντησης διερεύσῃ, διὸν νὰ προλάβωμεν τὰ χειρότερα.

«Ἄν δι' οἰδόνηποτε σκάφος ἐπιβεβλημένην εἶναι ἡ καλὴ συντήρησις, ιδιαιτέρα δέον νὰ καταβάλλεται ἡ φροντὶς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὄργανων διὰ τὸ ἀξιότλουν τοῦ ἐπιβατηγοῦ. Βαρεῖται ὅλων εἶναι ἡ εὐθύνη διὰ τὴν κάθε ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανὰς καὶ τὸ σκάφος, ἀφορμῇ τῆς ὀποίας θὰ ἥσαν ἡ ἀμέλεια, ἡ κακὴ συντήρησις καὶ ἡ ἀπουσία τοῦ προύποτιθεμένου ἐλέγχου. Εἰς τὴν ἀνωμαλίαν τοῦ «Δέσποινα» πιστεύομεν ὅτι συντρέχουν καὶ αἱ τρεῖς αὐταὶ περιπτώσεις. "Εἰκενεὶς ἡ φροντὶς, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐποπτεία τῆς Ἐπιθεωρήσεως, ἡ οἵτις ἡ προελάμβανε τὴν ἀνικανότητα πρὸς πλούτον τοῦ σκάφους καὶ τὴν τολαιπωρίαν τόσων ἐκαποντάδων ἐπιβατῶν. Υπεχρέωθησαν οὗτοι τὴν 11ην νυκτερινὴν τοῦ Μεγάλου Σαββάτου νὰ ἀποβιβασθοῦν τοὺς πλοίους, ἀφοῦ ἐπὶ ὥρας μακράς ἀνέμενον τὴν ἐπισκευὴν τῆς βλάβης. Εἰς τὴν ἀκτὴν Τζελέπη ἐώρτασαν τὴν Ἀνάστασιν!

Περιέργως ἡ δοκιμασία δὲν ἀνέγραψε εἰς τὰς ἐφημερίδας. Τὸ ὑπουργεῖον, ἐπιμελῶς τὴν ἀπέκρυψε. Θάθελήσουν, τούλαχιστον, οἱ ἀρμόδιοι νὰ μᾶς πληροφορήσουν εἰς ποιὰ μέτρα προβλήθων διὰ τὴν ριζικὴν ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν τοῦ «Δέσποινα» καὶ νὰ μᾶς παράσχουν τὴν διαθεσιάν, ὅτι δὲν θὰ λείψῃ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἀδιάλειπτος φροντὶς τῆς «Ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων», ἵνα μὴ θρηνήσωμεν καποιαν ἡμέραν θαλασσινήν τινα τραγωδίαν εἰς τὰς θαλάσσας μας;

## ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

«Ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὸν πίνακα τῶν θερινῶν δρομολογίων τῆς Ἀκτοπλοΐας. Διὰ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ

πράγματα, ἵσως νὰ κριθῇ ἰκανοποιητικός. Τόσα καὶ τόσα δρομολόγια! Διὰ τοὺς ἐγγύτερους ὅμως παρακολουθοῦντας τὰ τῆς ἀκτοπλοΐκης κινήσεως δικαιολογούνται αἱ ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν καταληπτότητα τῶν ὄσων διατίθενται πλοίων. «Ἐχομεν ἴδιαιτέρως νὰ παρατηρήσωμεν τὸ ἀραιὸν τῶν δρομολογίων πρὸς τὰς Κυκλαδάς (γραμμαὶ Παροναξίας — Θήρας καὶ Κέας, Κύθνου, Σερίφου — Μήλου) καὶ τὸ ἀκατάλληλον ὥρισμένων σκαφῶν, ἵνα ἐξυπηρετήσουν τὴν ηὔημένην θερινὴν κίνησιν. Δὲν θὰ ἀποφύγωμεν τὸ στοίχειον τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὴν ταλαιπωρίαν των, κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς μεγαλύτερας κινήσεως, τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Πέμπτης. Ἀνέκαθεν οἱ ἐπιβάται τῶν γραμμῶν τῶν Κυκλαδῶν δοκιμάζονται κατὰ τὸ θέρος, λόγῳ ἀκριβῶν τῆς ἀνεπαρκείας τῶν δρομολογουμένων σκαφῶν. «Ἐχομεν ἀκόμη νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι καὶ εἰς ἄλλας γραμμάς, μὲ ζωηρὰν κίνησιν ἐπιβατικήν διατίθενται σκάφη, ἵκανα νὰ ἐξυπηρετήσουν γραμμάς δευτερεύουσας μόνον σημασίας. Δὲν χρειάζεται νὰ τὰ κατονομάσωμεν. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου καλῶς τὰ γνωρίζουν.

Δὲν προεβλέφθη, τέλος, ἡ ὑπαρχίας ἐνὸς ἐφεδρικοῦ πλοίου, ὅπερ θὰ διετίθετο εἰς κάθε ἔκτακτον συγκοινωνιακὸν ἀνάγκην (ἀκύρωσις δρομολογίου, λόγῳ βλάβης ἡ καθυστέρα, ἡσωρετέρα, ὅλως εἴσιται ἔκτακτος κίνησης εἰς μίαν γραμμήν). Καὶ ὅμως, διασθέτομεν ὑπερεπαρκῆ εἰς ἀριθμὸν καὶ ὄγκον σκάφη διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν. «Ἐν πληθωρισμῷ θὰ ἡδύναντο νὰ πυκνώσουν τὰ θερινὰ δρομολόγια καὶ νὰ δημιουργήσουν τὴν πλήρη ἀνεστινείαν εἰς δλας τὰς γραμμάς. Δὲν χρειάζονται δλας. Δύο καὶ μόνον σκάφη μεγάλα, μὲ δλα—7 δρομολόγια εἶδομαδίαις, θὰ ηδύνανται πληρεράπτερα νὰ πληρώσουν τὰ κενά, τὰ ὅπερα πίζετο ή κίνησις κατὰ τὴν αἰχμὴν αὐτῆς.

«Ἐχουν, πράγματι, στραφῆ πρὸς τὰς γραμμὰς ἐξωτερικοῦ καὶ τὰ τουριστικὰ δρομολόγια πλείστα σσαὶ ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγὰ καὶ δὴ τὰ μεγαλύτερα, ὅπερ καὶ τὸ μικρὸν «Αἴγανεύς». Ἐπικερδότερα εἶναι τὰ ταξίδια αὐτά. Ἀγνοεῖται, ὅμως, ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐπαρκείας ἐξυπηρετήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Λύσις τοῦ προβλήματος αὐτοῦ πρέπει νὰ ἔχειρεθῆ. Καὶ δὲν θὰ ἡτού δύσκολος, ἂν τὸ περὶ καταληπτότητος διάταγμα, ὅπερ ἀπό μακροῦ συνεστήσαμεν καὶ κατηρτίσθη πρὸ διετίας ἀπό τὸ υπουργεῖον, ἐκρυπτότερο ἔκτοτε καὶ ἐπιθέτο εἰς ἐφαρμογήν. Τὰ μικρότερα σκάφη θὰ ὑπερχρεούντων νὰ ἀναλάσσουν τὰς δευτερεύουσας κινήσεως γραμμάς, καθὼς καὶ τὰς ἀγόνους, τὰ δὲ μεγαλύτερα, — τώρας ὡς τουριστικὰ τινὰς ἐξ αὐτῶν ἀπασχολούνται — θὰ συνεπλήσσουν τὰ κενὰ τῶν εὐρυτέρας κινήσεως γραμμῶν. Αὐτὸς καὶ μόνον τὸ μέτρον της καταληπτότητος θὰ ἡτού ἀρκετὸν νὰ ἀποκταστήσῃ πως τὰ πράγματα τῆς Ἀκτοπλοΐας, θὰ ἔφερε δ' ἵσως καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς τὴν συνεργασίαν. Τώρα ὅμως πρέπει, ἐκ τῶν ἐνόντων νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ὑπουργεῖον τὴν καλοκαιρινὴν κίνησιν. Πρέπει νὰ ἐπιτύχῃ τὴν σχετικὴν ἔστω ἀνεστινείαν, εἰς ὅσας γραμμὰς τὰ καθορισθέντα θερινὰ δρομολόγια εἶναι ἀνεπαρκεία. Καὶ πιστεύομεν, ὅτι τούτο εἶναι δυνατόν. Ἄρκει νὰ πρυτανεύσῃ καὶ καλὴ θέλησις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πρόθυμος διάθεσις τοῦ ὑπουργείου νὰ συνεργασθῇ μὲ αὐτοὺς ἐν πλήρει της κατανοησίτης των περιστάσεων.

Δὲν θὰ προτείνωμεν ἡμεῖς τὸ τί δέον γενέσθαι. «Ἐπιφυλασσόμεθα νὰ τὸ πράξωμεν. Πιστεύομεν ὅτι μία σύνκεψις ὑπηρεσιῶν καὶ ἐφοπλιστῶν καὶ μία καλότηστος συζήτησις θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν προσωρινὴν ἔστω λύσιν τοῦ προβλήματος, ὅπερ μετά τίνας ἐδδομάδας θὰ ἀνακυψήσῃ. Τότε τὰ παράπονα του τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ θὰ ἀκουσθοῦν καὶ πάλιν, ἐφέτος ἵσως ἐντονότερα, ὁφείλομεν δὲ νὰ δομογήσωμεν ὅτι δὲν θὰ εἶναι ἀδικαιολόγητα. Τὴν εὐθύνην διὰ τὴν ὅλην ἀνωμαλίαν — εἰς τὰς γραμμὰς κυρίως τῶν Κυκλαδῶν — ἀκεραίαν θὰ φέρουν ὅλοι οἱ ὀπωσδήποτε διαχειρίζομενοι τὰ πράγματα τῆς ἀκτοπλοΐας, κρατικοὶ καὶ ὑπηρεσίαι καὶ ἐφοπλισταῖ.

## ΟΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΕΡΓΑΤΟΠΑΤΕΡΕΣ

Παρὰ τὰς περὶ τοῦ ἀντιθέτου πληροφορίας, αἵτινες προέλευσιν εἰχον τοὺς κύκλους τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν, ὁ κ. Χώλι καὶ αἱ αἱ μετ' αὐτοὺς συνεργαζόμεναι ἀμερικανικοί λιμενεργατικοὶ καὶ ναυτεργατικοὶ ὄργανωσεις, συνεχίζουν τὴν διείσδυσιν εἰς τὰ σένα ναυτικά καὶ λιμενεργατικά σωματεῖα.

Μία ιταλικὴ ὄργανωσις, ἡ «Ἐθνικὴ Ομοσπονδία Ἐργατῶν Λιμένος (Federazione Nazionale Lavoratori Portuali) καὶ τέσσαρες γαλλικαὶ — ναυτεργατῶν καὶ λιμενεργατῶν — συνεβλήθησαν μὲ τὰς ἀμερικανικὰς ὑπὸ τοὺς κ.κ. Hall καὶ Gleason διὰ τὴν παροχὴν ἀμοιβαίας βοηθείας (mutual aid) καὶ τὴν ἀπὸ κανονικοῦ προσάπτισιν τῶν ἐργατικῶν συμφερόντων. Οἰκοθεν νοεῖται ὅτι ἡ κατὰ τῶν «σηματιών εὐκολίας» ἀντίδρασις περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν πρώτων ἐπιδιώξεων.

Καὶ παρέχεται ἡ πληροφορία ὅτι τοιούτου εἴδους συνεργασίας θέ-

## CAMPANELLA SINCE 1916

### SAVONA CAMPANELLA - ASCENSO

SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address : VIA DEI CARPENTERI, 3/R.  
Cables : CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA  
Tel. : 27772 - 21721 - 22210 - 26802

## GENOA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI

“CAMPANELLA”

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address : GALATA GADDA (PORT OF GENOA)

Cables : CAMPANELLA - GENOA

Tel. 207450 - 205803 - 208461

λουν συναφθή και μὲς ἄλλας ξένας ὄργανώσεις, διευρυνομένου οὕτω τοῦ κύκλου τῆς ἀντιδράσεως κατὰ τὸν «σημαιῶν εὐκολίας». Ἐπιστένετο ὅτι τὸ ρῆγμα μεταξὺ τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν καὶ τῆς S.I.U. τοῦ κ. Χώλλ θὰ ἐκλείετο διὰ τῆς ἐπανόδου τῆς ὑπὸ αὐτὸν ὄργανώσεως εἰς τὴν δύναμιν τῆς Δ.Ο.Μ. Οἱ ἀρχηγοὶ τῶν ἀμερικανικῶν συνδικάτων είχον πρόσθει εἰς σχετικάς συνεννόησεις μὲ τὸν μεταβάντα εἰς τὴν Ἀμερικὴν Γενικὸν Γραμματέα τῆς Δ.Ο.Μ. Ἀκαρποὶ ἀπέθνεσαν αἱ συνεννόησεις. Ὁ κ. Χώλλ, διατελῶν, ἀλλως τε, ἐν διαστάσει καὶ μὲ τὸν συνάδελφον του κ. Κάρρον, τῆς ἔτερας ναυτεργατικῆς ὄργανώσεως, συνεχίζει τὴν τακτικὴν τῆς ἀντιδράσεως κατὰ τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν. Δέν ἀναγνωρίζει, ὡς γνωστόν, οὔτε καὶ τὰς μετ’ αὐτῆς συναπτομένας συλλογικάς συμβάσεις τῶν ὑπὸ «σημαιῶν εὐκολίας» πλοίων.

Ἐνδιαφέρουσαν θὰ είναι αἱ ἔξειδεις τῶν ἐνδοεργαστικῶν αὐτῶν διενέξεων. Ἀπασχολεῖται μὲ αὐτὰς καὶ ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις.

Ὁ κ. Χώλλ ἔρχεται καὶ πρὸς τὰ ἔδω. Τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν θὰ θελήσῃ νὰ θίξῃ. Καὶ ἂν τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια τοῦ ἐπιτρέψουν νὰ παρεμβαίνῃ εἰς τὰ τῆς ὄργανώσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ «σημαιῶν εὐκολίας» πλοίων, δικαιολογεῖται ἡ πρόβλεψις νέων ἀνωμαλιῶν, ἀκόμη καὶ διὰ τὰ σκάφη, τὰ καλυπτόμενα μὲ συμβάσεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν.

\*\*\*

Εἰς τελευταίαν ἔκδοσιν τοῦ δημοσιογραφικοῦ ὄργανου τοῦ κ. Χώλλ (τὸ «Seafarers Log»), εἰκονίζεται ὁ εἰς Ν. Ὅρκην ἐκπρόσωπος τῆς Π.Ν.Ο. κ. Παρδαλάκης, συνεργαζόμενος μὲ τοὺς συντρόφους τοῦ ἀμερικανοῦ ἐργατοπέτρα, τοὺς Τάννερ καὶ Λολέαν.

Ἔχουν, βεβαίως, κάθε λόγον οἱ τοῦ Διεθνοῦς Τημήματος, παραφάδος τῆς ὄργανώσεως S.I.U. τοῦ κ. Χώλλ, νὰ ἐμφανίσουν καὶ τοὺς «Ἑλληνας ναυτικούς συνεργαζόμενους εἰς τὰς ὑπόπτους ἐπιδιώξεις των. Διερωτώμεθα, δῆμως: «Ἔχει καὶ ἡ Π.Ν.Ο. συμφέρον νὰ ἐνισχύῃ τὸν κ. Χώλλ διὰ τῆς παρουσίας μεταξὺ τῶν συντρόφων του καὶ διὰ τῆς συνεργασίας τοῦ ἐκπροσώπου της μὲ τοὺς δεδηλωμένους ἔχθρους τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως; Συνιστώμεν περισσοτέρων προσκήνην εἰς τὰς τοιαύτας ἐμφανίσεις.

### ΟΙ ΚΑΤΑΔΟΤΑΙ

Ἐλληνο-αμερικανὸς ὑπάλληλος μεγάλου ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ γραφείου τῆς Νέας Ὅρκης, μὲ δεκαπενταετῆ ὑπηρεσίαν καὶ ἐπαρκῆ γνῶσιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν πλοιοκτησίαν τοῦ ἐλληνικοῦ τοννάζ πληροφοριῶν, ἀνέλαβε πρὸ τίνος ὑπηρεσίαν εἰς τὴν νεοσυσταθείσαν ὄργανωσιν τοῦ γνωστοῦ μας κ. Χώλλ, τὴν ἐπιδιώκουσαν τὴν διώξιν τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς «σημαιῶν εὐκολίας». Θὰ πληρωθῶν ἀκριβά, βεβαίως, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ προύμνου αὐτοῦ καταδότου. Θὰ κατονομάσῃ τὰ πρόσωπα — τοὺς ἐφοπλιστάς τούς καλυπτομένους ἀπὸ τὴν ἀνωμαλίαν τῶν πλοιοκτητριῶν ἑταῖριν. Καὶ χρειάζονται εἰς τὸν κ. Χώλλ τὰ πρόσωπα αὐτὰ — Ἀμερικανοὶ τὸ πλείστον πολίται η «Ἐλληνες ὑπῆρχοι, διαμένοντες εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὑποκείμενοι καὶ εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ εἰσοδήματος — διὰ νὰ ἀποδείξῃ πόθεν ἐλέγχονται τὰ πλοία «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ νὰ ἐκβιάσῃ τὰς λύσεις, ποὺ συμφέρουν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ «γιούνιον».

Ἐπισημαίνομεν τὸ γεγονός τῆς προσλήψεως μισθάρων ὄργανων ἀπὸ τὰ «γιούνιον». Ἀποκαλύπτονται οἱ σκοποὶ των. Ὁ Φουρναράκης ἐπίσης φέρεται συνεργαζόμενος εἰς τὴν ὄργανων τοῦ κ. Χώλλ. Ἡ ἀμεσωτέρα παρακολούθησις τῶν κινήσεών των ἐπιβάλλεται. Αἱ φρονηματισθῶν, πάντων, οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ μὴ ἐπιτρέπουν τὴν διείσδυσιν ὑπόπτων προσώπων εἰς τὰ τῶν ἐπιχειρήσεών των. Ὁ κ. Χώλλ καὶ οἱ ὄλλοι τῶν «γιούνιον» εἶναι ἔχθροι ἀπροκάλυπτοι ὀλῶν τῶν ξένων πλοίων. «Ἀνταγωνίζονται — λέγουν — τὰ ἀμερικανικά. Κατ’ αὐτοὺς θὰ πρέπει νὰ ἀποκλεισθῶν ἀπὸ τὰς ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν μεταφορᾶς. Δέν είναι τῶν ἐφοπλιστῶν μόνον οἱ διώκται, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτικῶν. «Ἄποτε ήθελον ἐπιτύχει τὰ ἀμερικανικὰ συνδικάτα εἰς τὰς ὑπόπτους ἐπιδιώξεις των, οἱ «Ἐλληνες ναυτικοὶ πρώτοι θὰ ἐστερούντο τῶν μέσων τοῦ βιοπορισμοῦ των.

### ΚΑΙ Ο ΑΓΩΝ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ...

Πρὸς τὸ Ἀκρωτακὸν τῆς Οὐασιγκτώνος προσέφυγον τὰ «γιούνιον» καὶ τὸ υἱοθετοῦν τὰς ἀπόφεις των Ἐθνικὸν Γραφείον Ἐργατικὸν Σχέσεων. Ἐπιδιώκουν τὴν ἀκύρωσιν τῶν τελευταίων ἀποφάσεων περιφερειακῶν δικαστηρίων τῆς Οὐασιγκτώνος καὶ τῆς Νέας Ὅρκης

διὰ τῶν ὄποιων, ὀπηγορεύετο ἡ παρέμβασις τῶν ἀμερικανικῶν ἐργατικῶν ὄργανώσεων εἰς τὰ τῶν πλοίων μὲ ξένα πληρώματα (χονδουριανά). Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστηρίου τῆς Νέας Ὅρκης ἀνέφερθη ἡ ἀπαράδεκτος ἀνάμιξις τῶν «γιούνιον» εἰς τὰς σχέσεις ξένων ἐργατῶν ξένων ὄργειών αἱμερικανικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Τὰ «γιούνιον», πάντως ἀμφισθητοῦν τὸ δικαίωμα τῶν περιφερειακῶν δικαστηρίων νὰ κρίνουν ἐπὶ τῶν ὑποθέσεων ἐπανδρώσεως πλοίων ἀμερικανικῶν ὑπὸ ξένοις σημασίας. Ζητοῦν ἀπὸ τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον νὰ καθορίσῃ τὴν ἔκτασιν τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἀμερικανικῶν ὄργανώσεων. Ἡ ἀπόφασίς του θὰ κρίνῃ ὁριστικῶς πλέον τὸ ζήτημα τῆς ὑποστέσεως τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Μία εύνοϊκὴ ὑπὲρ αὐτῶν ἐμμηγορία θὰ καταστήσῃ ἀπρόσδητον, εἰς τὴν Ἀμερικήν τούλαχιστον, τὴν ἀσύρματην τῶν ἀπὸ τῆς ἐργαστικῆς πλευρᾶς. Παραμένει ἡ φορολογικὴ...

### ΑΝΑΚΡΙΒΗΣ ΑΝΑΣΚΕΥΗ

Δὲν γνωρίζομεν, βεβαίως, ἐὰν ἡ ἀνακοίνωσις τὴν ὄποιαν τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας διένειμε τὴν ὁγδόν τρέχοντος σχετικῶς μὲ τὴν διεθνῆ διάσκεψιν περὶ ἀποφυγῆς τῆς ρυτάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαιοίδων, ἀφορά εἰς σχολίον τῆς στήλης αὐτῆς, ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀσύγγνωστος ἡ ἀπουσία». Γνωρίζομεν, πάντως, ὅτι ἡ ὑπουργικὴ ἀνακοίνωσις εἴναι ἀνακριβῆς.

Ἡ διεθνῆς διάσκεψις ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω θέματος συνῆλθε, τῇ προσκλήσει τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως, εἰς Λονδίνον μεταξὺ τῆς 24ης Ἀπριλίου καὶ τῆς 12ης Μαΐου 1954, ὡς βάσις δὲ τῶν κατ’ αὐτῆς συζητήσεων ἐλήφθη σχετικὴ ἔκθεσις τῆς ὀρμοδίας βρετανικῆς ἐπιτροπῆς, ὡς καὶ μνημόνια συνταχθέντα ἀπὸ τὴν βρετανικήν κυβέρνησιν. Κατηρτίσθησαν ιατὰ τὴν διάσκεψιν 4 ἐπιτροπαὶ καὶ 6 ὑποεπιτροπαὶ πρὸς ἐπεξεργασίαν τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων, ἀπὸ τὰς ὄποιας ἡ Ἐλλὰς ἐλαμψει διὰ τῆς ἀπουσίας τῆς, ἐνῷ μιᾶς ὑποεπιτροπῆς προήδρευε η Ἰρλανδία, ἵσως λόγω τῆς μεγαλυτέρας εἰς τὰ ναυτικὰ ἐπιδιώσεως της ἀπὸ ἡμάς.

Τὸ τελικὸν κείμενον, τὸ ἐγκριθὲν ὑπὸ τῆς διασκέψεως περιελάμβανε 21 ὅρθρα καὶ 2 παραρτήματα. Ὁκτὼ ἀκόμη ψηφίσματα (Resolutions) συνεπλήρωνον, οὕτως εἰπειν, τὸ κείμενον τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀποφυγῆς ρυτάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαιοίδων τοῦ 1954, ἥν, ἀπὸ ἀλληλικῆς πλευρᾶς, ὑπέγραψαν οἱ κ.κ. Μιχαήλ Σακάρης καὶ Κώστας Λύρας.

Ὀμολογούμενον, ὅτι οὐδαμοῦ τοῦ κείμενου τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως εὑρίσκομεν διατάξεις «έπαχθεις διὰ τὰ ἀλληλικά πλοία», ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν πρότην παράγραφον τῆς ἀνακοίνωσεως τοῦ Y.E.N. Τὸ ἐὰν ἡ διεθνῆς σύμβασις ἔξησφαλίζειν ἢ οὔχι τὴν προστασίαν τῶν ἀλληλικῶν ἀκτῶν ἀπὸ τῆς ρυτάνσεως, ἡ εὐθύνη ἐναπόκειτο εἰς μόνην τὴν κατὰ τὴν διάσκεψιν ἐλληνικὴν ἐκπροσώπησιν, ἡ οποία, ἀπλούστατα, δὲν θὰ παρηκολούθησε διόντως τὸ θέμα, ὡς ἐπραξεν, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ γιογκοσλαβικὴ ἀντιπροσωπεία, ἔξασφαλίσασσα ἀπηγορευμένην ζώνην μέχρις ἀποτάσεως 50 μιλίων ἀπὸ τῶν ἀκτῶν της.

Ἀναφέρεται, περαιτέρω, εἰς τὴν δευτέραν παράγραφον τῆς ἀνακοίνωσεως τοῦ Y.E.N., ὅτι «ἡ μὲν ἐπικύρωσις τῆς συμβάσεως παρὰ τῆς Ἐλλάδος, μόνον δόθηται προσετόρισε διὰ τὰ συμφέροντά μας, διότι συνεβαίνειν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης ἀναθεωρήσεως κλπ.». Οὐδὲν τούτου ἀνακριβέστερον.

Ἡ σχετικὴ διεθνῆς σύμβασις ἐπρόκειτο νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς 1ης Ιουλίου τοῦ 1958, ἐπειδὴ δὲ πολλὰ κράτη δὲν είχον προσχωρήσει εἰς αὐτήν καὶ, ἀκόμη, ἐπειδὴ ἐλείπεται ἡ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως πειρά, εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ὑπὸ ἀριθμὸν 8 ψηφίσματος αὐτῆς, ἀπεστάλη εἰς τὰς ἐφαρμόδοτον τὴν σύμβασιν κράτη ἐρωτηματολόγιον κατὰ τὸ 1955, πρὸς ἔξασφαλίσων τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως συμπερασμάτων. Τὸ ὅρθρον ἐπίσης 21 τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως τοῦ 1954 προσβλέπειν ὅτι τὴν σχετικὴν μὲ τὴν ἐφαρμογὴν, τροποποίησην κλπ. αὐτῆς ὀρμοδίότητα θὰ ἀνελάμβανεν ὁ διακυβερνητικὸς ναυτιλιακὸς συμβολευτικὸς ὄργανος (I.M.C.O.), εὐθὺς ὡς οὗτος θὰ ἀπέκτει ὄντότητα.

Καί, πράγματι, οὗτος ἀπέστειλε τὸν Αὔγουστον τοῦ 1960 νέον ἐρωτηματολόγιον, ἀνάλογον τοῦ προηγούμενου, αἱ εἰς τὸ ἐρωτηματολόγιον δὲ αὐτὸς ἀπαντήσεις τῶν διαφόρων κρατῶν ἀπετέλεσαν τὸ ἀντικείμενον τῶν συζητήσεων τῆς κατὰ Μάρτιον τοῦ 1962 συνελθούσης εἰς Λονδίνον νέας διασκέψεως, πρὸς πληρεστέρων διατύπωσιν τῆς

# ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικὰ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

σχετικής διεθνούς συμβάσεως, ύπό το φῶς τῶν ἀνωτέρω, ἐπὶ τῆς κτηθείσης πείρας βασιζομένων, προτάσεων. Ἀθώα εἶναι, ἐπομένως, ἡ Ἑλλάς τῆς «συμβολῆς εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης ἀναθερπήσεως, καθ' ὅσον δὲ αἱ στήλαι αὐταὶ δύνανται νὰ γνωρίζουν, ἡ σχετική ἑλληνική ἀπάντησις δὲν εἶχεν εἰσέτι σταλῆ εἰς τὸν I.M.C.O. τὸ παρελθόν φινιόπωρον, ἔνα μόλις μῆνα πρὸ τῆς λήξεως τῆς σχετικῆς προθεσμίας.

Ἡ τρίτη παράγραφος τῆς ἀνακοινώσεως λέγει ὅτι τὸ Y.E.N. «μετέσχεν ἐνέργως τῆς νέας διασκέψεως καὶ ἔτυχεν ἵκανο ποιήσιν (sic) τῶν μᾶλλον βασικῶν ἐπιδιώξεων του», ἀναφέρει δὲ περαιτέρω τὰς ἑλληνικάς ἐπιτυχίας, ἐπὶ τῶν ὁποίων παρατηροῦμεν τὰ ἀκόλουθα:

α) Κατὰ τὸ παράρτημα A, παράγραφος 3 - a - II τῆς συμβάσεως τοῦ 1954 οἱ αδήποτε συμβολῆς εἰς τὴν ἔργα ταῦτα δύνανται νὰ ζητήσῃ τὴν κήρυξην ζώνης μέχρις ἀποστάσεως 100 μιλίων ἀπὸ τῶν ὀκτὼ τῆς ὡς ἀπηγορευμένης καὶ ἐπομένως δὲν βλέπομεν νὰ ἔχειάζετο «έπειμονος καὶ μικρὸς καλλιέργειος» ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ κάτι ποὺ ἀποτελεῖ δικαιώματος πάσης χώρας, μηδὲ τῆς Γκάνας ἔξαιρουμένης.

β) Τὸ ὑπ' ἄριθμ. 2 ϕήμισμα τῆς διασκέψεως τοῦ 1954, τοῦ ὁποίου ἐπίσης εἶναι ἀθώα ἡ Ἑλλάς, συνίστα δῆπος καὶ τὰ πολεμικὰ ἔξομοιωθημένων πρὸς τὰ ἐμπορικὰ πλοία εἰς ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως, ἡ δὲ τελευταῖα διασκέψις εἶχε, μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ σκοπὸν, δῆπος εἰς τὴν νέαν σύμβασιν ἐνσωματωθοῦν δόλα τὰ ψηφίσματα τῆς προηγουμένης διασκέψεως.

Ἡ περὶ ἔγκαταστάσεως διαχωριστήρος «ὔποχρέωσις» τῶν πλοίων τῶν συμβεβλημένων κρατών, οὐδέποτε ἐν τῇ πράξει ὑφίστατο, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι αὐτὸν τούτο τὸ ὑπ' ἄριθμ. 3 ϕήμισμα τῆς διασκέψεως τοῦ 1954 συνίστα δῆπος διεξαγούμενον ἔρευναι διὰ τὴν κατασκευὴν διαχωριστήρος ἑπτακούς ἀποτελεσματικότητος. Ἐπειδὴ ἡ κατασκευὴ τοιούτου δισχωριστήρος δὲν ἐπετευχθῇ ἀκόμη ἀπὸ τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον τεχνικούς, ἡ νέα διασκέψις ἀπῆλθει τὸ σχετικὸν ἄρθρον καὶ ἐπομένων εἶναι κάπτως δύσκολον νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι διὰ τούτο πταίουν αἱ «έπιπονοι» προσπάθειαί του Y.E.N.

Μένουν αἱ ὑπ' ἄριθμὸν 4 καὶ 5 παράγραφοι τῆς ἀνακοινώσεως τοῦ ὑπουργείου, δι' ὧν αὐτὸν ἔνασμενίζεται διὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς νέας διασκέψεως ὡς ὀφειλόμενα εἰς τὰς προσπαθείας του καὶ μόνον. Συγχαρητήρια, λοιπόν.

Ἐπειδὴ πάντας, ἡ ἀνακοίνωσις κατ' οὐδὲν ἐπηρέαζει, δυστυχῶς, τὴν κοινὴν ἐντύπωσιν, ὅτι λίαν πενιχρὸν ἦτο ἡ ἑλληνικὴ συμβολὴ καὶ ἀνύπαρκτος ὁ ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς χειρισμός τῶν μὲ τὴν διασκέψιν σχετιζομένων θεμάτων καὶ ἐπειδὴ πρωτίστως ἡμᾶς ἐνδιαφέρει τὸ κύρος τοῦ Y.E.N. ὡς ἀμεσον ἔχον συνάρτησιν μὲ τὸ κύρος τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ παρατηρήσωμεν καὶ τὰ ἀκόλουθα:

α) Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἐκπροσωπῆται ἡ Ἑλλάς εἰς διεθνεῖς ὄργανισμούς καὶ ζωτικῆς διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας διασκέψεις, μόνον ἀπὸ τοὺς κατὰ τόπους Προξενικούς Λιμενάρχας, δεσμορήμονος μὲ τὰ τόσα ὑπηρεσιακά τῶν καθόκοντα, οὔτε καὶ μὲ παρεπιδήμους ἐφοπλιστὰς διότι, παρὰ τὰς τυχὸν προβληθεσμένας δικαιολογίας, οἱ ἀνωτέρω, ἀριστοὶ καθ' ὅλα κύριοι, οὔτε τὸν καιρὸν διὰ τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν τῶν διαθέτουν, οὔτε ἑπτακούν διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὸ ἔργον τῶν διαφόρων ἐπιτροπῶν τῶν διασκέψεων καὶ — τὸ κυριώτερον — δὲν δύνανται νὰ γίνουν αὐτομάτως καὶ ἔξι ἐπιτρέπονται τῶν ἀποτατήτων τεχνικῶν γνώσεων

β) Εἰδικῶς διὰ τὴν περὶ ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν σύμβασιν, τὸ ὑπ' ἄριθμ. 7 ϕήμισμα τῆς διασκέψεως τοῦ 1954 προέβλεπε τὴν ὑπὸ ἔκάστης χώρας σύντασιν μονίμων ἐθνικῶν ἐπιτροπῶν ἐπὶ τῆς διὰ πετρελαιοειδῶν ρυπάνσεως, συμμορφουμένη δὲ καὶ ἡ Ἑλλάς (ἄν καὶ μὴ προσχωρήσασα εἰς τὴν σύμβασιν) μὲ τὴν ἐπιταγὴν αὐτῆν, πρόεδρη διὰ τῆς ὑπ' ἄριθμον 91202(4246)23.11.60 ἀποφάσεως τοῦ Y.E.N. εἰς τὴν σύντασιν ἐπιτροπῆς ἑκ πραγματικῶς ἀρμοδίων ἐπὶ τοῦ θέματος προσώπων. Νομίζουμεν ὅτι, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς τελευταῖας διασκέψεως, ἡ ἀνωτέρω ἐπιτροπή θὰ ἡδύνατο ἐπαρκῶς νὰ βοηθήσῃ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν, ἀλλὰ φοιούμεθα ὅτι, τόσον ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ ὅσον καὶ ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ Y.E.N. ἀγνοοῦν τὴν ὑπαρξίν ἀλλήλων — ἵσως διότι στεγάζονται εἰς διαφορετικούς ὄροφους τοῦ ὑπουργείου.

γ) Καλὸν θὰ ἥτο ὅπως τὸ Y.E.N., σταν προδαΐνη εἰς ἀνακοινώσεις, λαμβάνει ὑπ' ὄψιν του ὅτι αὐταὶ δὲν διαθάζονται μόνον ἀπὸ

μὴ ἐπαρκῶς ἐνημερωμένα πρόσωπα. Ἔνιστε τὰς βλέπουν καὶ ἄνθρωποι, που γνωρίζουν περισσότερα ἐπὶ τίνων θεμάτων πράγματα καὶ, εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, δὲν νομίζουμεν ὅτι τὸ κύρος τοῦ ὑπουργείου ἀλλά, δυστυχῶς, καὶ τὸ τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπαρκῶς προστατεύεται.

### Η ΕΛΛΗΝΟ-ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Εἴμεθα περίεργοι νὰ πληροφορθῶμεν, ἀν πρόδελφος τις ἐλλήφθη κατὰ τὴν πρὸ ἡμέρων ὑπογραφείσαν εἰς τὴν Μόσχαν νέαν Ἑλληνο-σοβιετικήν ἐμπορικήν συμφωνίαν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν καὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς σχετικὰ μεταφοράς.

«Ολαί αἱ παρομοίου τύπου συμφωνίατων ξένων ναυτικῶν κρατῶν μὲ τὴν Ρωσίαν, εἰδικῆς ποιοῦνται μνεῖας διὰ τὴν ἀπασχόλησιν καὶ τῶν ἑθνικῶν τῶν πλοίων. Καὶ θὰ ἐπρεπε τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων νὰ ἀκολουθήσωμεν καὶ ἡμεῖς, διότι ἡ Ρωσία, ἀφότου ἀπέκτησε τὴν τελῆρη σχεδόν ἐπάρκειαν εἰς πλοια, τὸν ιδιόκον της ἐμπορικὸν στόλον ἀπασχολεῖ, κατὰ κύριου λόγου, διὰ τὰς πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἐπέκτησε τὴν Μεσογείου καὶ τάναταλιν, μεταφοράς. Ἀγοράζει φόμπι καὶ πλεῖστοι τοῖφιν.

Δὲν είναι, ἄλλως τε, μικρὸς ὁ σύγκος τῶν πρὸς ἀνταλλαγὴν φορτίων. Προβλέπεται νὰ ἔχασθουν ἐντεύθεν: 300.000 τόν. δωσίτου κατὰ τὸ 1962 καὶ 450.000 κατὰ τὸ ἐπόμενα δύο ἔτη. 35.000 τόν. ἐπειριδειῶν καὶ ἡρώων καρπῶν διὰ τὸ 1962 καὶ 37 — 42.000 τόν. δ.α.τ. τὸ 1963 καὶ 1964. 7.000 τόν. καπνῶν δι' ἔκαστον ἔτος καὶ συμφωνίας, 5.000 τόν. δάμβακος ἐπηρίων καὶ μικρότεραι ποσότητες διαφόρων ἄλλων γεωργικῶν προϊόντων.

Καὶ θὰ εἰσαχθοῦν ἀπὸ τὴν Ρωσίαν: Ἀργὸν πετρέλαιον 450.000 τόν. δι' ἔκαστον τῶν ἔτῶν 1962, 1963 καὶ 1964 καὶ πετρελαιοειδῆ 300.000 τόν. διὰ τὸ 1962 καὶ 525 — 550.000 τόν. διὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη. 55 — 67.000 τόν. γαιαθρακες κλπ. δι' ἔκαστον ἔτος καὶ συλλεία 150.000 κ.μ. κατ' ἔτος. Πέραν αὐτῶν μηχανήματα, κόντρα πλακέ, μέταλλα καὶ διάφορα ἄλλα βιομηχανικά προϊόντα συμπληρώνουν τὸν πίνακα τῶν πρὸς εἰσαγωγὴν εἰδῶν.

«Ἡ μεσογειακή μας ναυτιλία — τὰ μικρὰ καὶ μετρίου μεγέθους πλοῖα μας — ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην φορτίων διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρων. Συμφέρων ἀμεσώτων ἔχομεν — ὁ ναῦλος τῶν ἔδω ἐξ ὀλόκληρου σχεδὸν ἀναλίσκεται — νὰ κινοῦνται τὰ πλοῖα μας αὐτὰ ἐγγύτερον τῶν ἔθνικῶν τῶν βάσεων καὶ νὰ μετέχουν κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔχωτερικοῦ μας ἐμπορίου.

Ἐλλήφθησαν, ὅρα γε, ὑπ' ὄψιν ἀπὸ τοὺς διαπραγματευθέντας τὴν συμφωνίαν αἱ ἀνωτέρω ἀρχαῖ; Ἀποτελοῦν τὰ βασικὰ στοιχεῖα μιᾶς ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

### Η ΠΡΟΣ ΤΗΝ Δ.Ο.Μ. ΕΙΣΦΟΡΑ

Εἰς ἐπιβεβαίωσίν της ἀποφάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τὴν μείωσιν εἰς 10 σελλίνια κατ' ἄνδρα πληρώματος καὶ μῆνα τῆς πρὸς αὐτὴν εἰσφορᾶς, ἀπέστειλεν ὁ κ. Οὐάιτ, βοηθός (assistant) τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως, τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν πρὸς τὸν κ. Στρατῆν 'Ανδρεάδην, ὅστις, ὡς γνωστόν, ἔξεπροσώπησε τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς κατὰ τὰς ἔδω πρὸ μηνῶν διεξαχθείσας συζητήσεις. Τὸ κείμενον τῆς ἐπιστολῆς ἔχει οὕτω:

γίλε κ. Καθηνόπητα,

Ἐν συνεχείᾳ προηγουμένης ἀλλοπλογραφίας ἀπευθύνων ὑμίν την παρούσαν, ίνα σᾶς γνωρίωσ, ὅτι κατὰ τὴν διασκέψιν τῆς ἀρμοδίας 'Επιτροπῆς τῆς Διεθνοῦ τῶν Μεταφορῶν, τὴν συνελθουσαν εἰς τὸ Λονδίνον τὴν 18ν 'Απριλίου, ἀπερασιούθν γά γίνεται δεκτὸν τὸ αίτημα τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν μείωσιν τῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ Κεφαλαίον Προνοίας ἀπὸ μιαν λίραιαν εἰς δέκα σελλίνια κατ' ἄνδρα καὶ μῆνα. Ή μειώσις αὐτὴ θὰ λάθη κύρων ἀπὸ τῆς Ιην 'Απριλίου 1962.

Προπλήνεται εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν ἡ 'Επιτροπή, αφοῦ εἶλαν ὑπ' ὄψιν τὴν ὑμετέραν δηλωσιν δὲν ὄντως τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν κατὰ τὰς ουζπήσεις, αἵτινες διεξήκθησαν μεταξὺ διαφόρων τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ Κεφαλαίον Προνοίας. Θὰ ἐπρεπε νὰ συνδύσσωνται μὲ τὴν παροσκεψίαν διαθεσίων, διότι οι ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν Βοηθόσουν, ίνα καὶ ἀλλα πλοια προελθοῦν ὑπὸ τὴν σύμβασιν τῆς Δ.Ο.Μ. Μοι ὑπεδείχθη νὰ ἐπιτύχω τὴν ὑμετέραν διεθεσίων δουσ ἀφορᾶ τὰς ἐν προκειμένω πρόσεσι τῶν ἐφοπλιστῶν. Θὰ σᾶς πημην, συνεπῶς, ὑπόχρεως ἐάν θελήσητε νὰ ἐπιθεσθεῖσαν ποστές της πολιτικῆς τῆς Διεθνοῦ τῶν Μεταφορῶν.

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Eleftheriou

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

NIGHT: 412905

πλιστῶν. Ή μείωσις, πάντως, κατά δέκα σελλίνια τῆς εισφορᾶς ἀναφέρεται εἰς μόνον ἔκεινα τὰ πλοῖα, τὰ όποια παρέχουν πλήρη κοινήν ἀσφάλισιν (N.A.T.) εἰς τὰ πληρωματά των.

Όσον ἀφορᾷ τὰ μὴ ουμεθόλημένα πλοῖα θά συνεχίση ή Δ.Ο.Μ. τὰς σχετικὰς ἐνέργειας της, ἀλλά θέλω νὰ ἐλπίζω, διτὶ αἱ καλαὶ προθέσεις τῶν συναδέλφων σας θὰ ἐπιτρέψουν νὰ προληφθοῦν ἐνέργειαι, μελλουσαὶ νὰ προκαλέσουν ἀνωμαλίας εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων των.

Ο κ. Πετρουλῆς τῆς Π.Ν.Ο. θὲ εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίσῃ εἰς τους ἐνδιαφερομένους ἑφοπλιστάς, πῶς ἡ ἀπόφασις τῆς μειώσεως τῆς εισφορᾶς θὰ τυχῃ ἐφαρμογῆς, δεδομένου διτὶ πλείστοι δοῖοι ἔχουν ἥδη καταβάλει τὴν εισφοράν πρὸς μίαν λίραν κατ' ἄνδρα καὶ μῆνα μέχρι τοῦ προσεκούς! Ιουνίου.

Ἐλπίζω, ἐν κατιῷ, νὰ πληροφορηθῆτε τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς μειώσεως καὶ τελῶ ἐν ἀναμονῇ τῆς ὑμετέρας ὡς ἀνω διαθεσιώσεως.

“Ολας ὑμέτερος  
Α. ΟΥΑ.Ι.Τ

Βοηθός Γεν. Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ.

Λονδίνον, 25 Ἀπριλίου 1962

Ο κ. Ἀνδρέάδης ἔσπευσε νὰ ἀπαντήσῃ καταλλήλως εἰς τὸν κ. Οὐάιτ. Παρέσχε τὴν διαθεσιάσιν, διτὶ θὰ προέλθῃ εἰς τὰς καταλλήλους ἐνέργειας, ἵνα μεταπεισθοῦν (persuade) οἱ μὴ συμβεβλημένοι καὶ ἀκολουθήσουν τὴν πολιτικὴν τῶν συναδέλφων των, τῶν διαχειριζομένων πλοίας λιβεριανὰ ἡ παναματικά.

### ΟΙ ΔΡΑΠΕΤΑΙ

Χωρίς, τὰ περιττὰ ἄλλωστε, ιδικά μας σχόλια δημοσιεύομεν κατέρεω τὴν ἀπευθυνθείσαν πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἐπιστολὴν τοῦ κ. Χρήστου Σιδέρου, ἐκπροσώπου τῶν πλοιοκτητῶν τῶν δεξαμενοπλοίους «Γεώργιος Μανωλάκης» ἐπὶ θέματος συχνὰ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν θιγείστος, ἐπανειλημένων δὲ τυχόντος διαθημάτων τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισίν του.

Κε. 'Υπουργέ,

Λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ θέσω ὑπὸ δψιν 'Υμῶν τὸ ἐπισυναπόμενον ἀπόκομμα ἀμερικανικῆς ἑφομερίδος καὶ ἀφορὸν εἰς τὴν δραπετεύσιν τοῦ ναυτοῦ ΧΑΤΖΗΓΙΩΑΝΝΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ἐκ τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικῶν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ» εἰς τὸν λιμένα ΣΙΠΕΡΙΟΥ τῆς MINNESOTA, ἐκ τοῦ ὄποιου διαπιστώται διτὶ ὡς ἀνὴρ ναυτικὸς δραπετεύει διὰ δευτέραν φοράν ἔξι Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα, δηνού εὑρίσκεται ἐγκατεστημένος ὁ ἀδελφός του.

Εἰς τὸν ἀπὸ 30 Ἀπριλίου ἐπιστολὴν τοῦ πρὸς τὸν ίδιον τὸν ὄπλοιαρχος τοῦ πλοίου γράφει ἐπὶ λέξει τὰ ἀκόλουθα: «Μᾶς ἀδραπετεύεσθαι ἔνας ἐκ τοῦ πλωμάτου, ὄνοματι 'Ελευθέριος Χατζιώαννων, νούτρος ἐξ Ἰκαρίας, τῶν διοίον ἑπτάρων ἀπὸ τὴν Πύλο, δηνού τὸν εἴκε στείλει τὸ Γραφεῖον σας. Τὸ βασιάρι γι' αὐτὸν τὴν ὑπόθεσιν θὰ πληρωθεί 1.500 δολάρια, τὰ ὄποια καὶ δένθη θὰ ζηνοπάρωμα πίσω ἔστων καὶ ἀν τὸν πιάσουν. Γεγονός εἶναι, διτὶ ὡς ἀνωτέρω τὸ ἔχει διαπράξει καὶ ἀλλον φοράν, ἀλλὰ στὸ φυλλάδιον τοῦ δένθη ἔγραφε τίποτε — πότε, φυσικό, δένθη τὸν ἐπιαριστανεῖται τὸν δένθη θεωροῦν, κατὰ τίνα τρόπον, δῆλος ὑπόπτους, κώρων τὸ ὅτι τοὺς διδεῖται ἐντύπωσις, διτὶ ἡ Ἑλλάς, εἶναι κώρων ζητιάνων ποὺ οἱ κάτοικοι τῆς ζητοῦν μὲ κάθε θυσίαν, ἔστων καὶ παραδινοντες τοὺς ἔδον νόμους, καὶ κινδυνεύοντες νὰ ουλληφθοῦν καὶ νὰ υποστοῦν κυρώσεις, νὰ φύγουν ἀπὸ κεῖ.

Ἐκεῖ τὴν ἐντύπωσιν, διτὶ τὰ ιδικά μου ἐπὶ τὸ θέματος σχόλια περιτεύονται, ἀλλὰ καὶ αἰσθάνωμαι καποῖον πικρὸν διότι, δηνού θὰ ίστεται ἀπὸ τὸ ἐπισυναπόμενον ἀπόκομμα ἑφομερίδος, τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ», ήτο τὸ πρῶτον ὑκεανούρον φορτηγόν, ποὺ κατέπλευσε εἰς τὸν λιμένα SUPERIOR, μετὰ τὴν τῆς τῶν ἐφετεύνων πάγων, τοῦ ἔγενετο ἀπὸ τὰς τοπικὰς ἀρχὰς ἐπίσημος ὑποδοχῆ, ἀναμεταδοθείσας ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν δίκτυον τηλεοράσεων, με συνεπακόλουθον ἀνάλογον παρὰ τὴν Ἀμερικανικὴν Κοινή Γνωμήν προσθόλην τῆς Ἑλλάδος καὶ μολις τὴν ζημιὰν καὶ τὴν δυσφήμησιν αύτην.

Πληροφορούμεθα, διτὶ ὡς ἀνὴρ δραπέτης συνελήφθη ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ἀρχὰς καὶ ἐπειθώσθη τὸν πλοϊον, παρακαλοῦντες δέ, δηνού εὔαρεστοπθῆτε καὶ δώσοντες τὰς δεούσας ὀδηγίας εἰς τοὺς Προσενικούς Λιμενάρχας Ρόττερνταμ καὶ Ἀμβούργου (εἰς ἑνα τῶν λιμένων αὐτῶν κατευθύνεται τὸ πλοϊον), διὰ τὴν έξόδοις μας παλιννόθοπον αὐτοῦ εἰς 'Ελλάδα.

Εὔπειθέστατος  
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

Πειραιεύς, 9 Μαΐου 1962

### ΕΞΕΛΙΠΕ ΚΑΙ Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ

Καὶ τώρα δὲ προχωρήσῃ δ. Ο.Λ.Π. εἰς τὴν παραγγελίαν τῶν δύο ισχυρῶν ρυμουλκῶν τὰ ὄποια χρειάζεται ὁ λιμὴν διὰ νὰ καλύψῃ, ἔστω καὶ στοιχειωδῶς, τὰς ἀνάγκας του εἰς ρυμουλήσεις. Η διθείσα διμήνος προθεσμία εἰς τὰς κοινοπρακτούσας ἐταιρίας, ἔξεπνευσεν. Οὔτε προδιαγραφαὶ νέων μονάδων, οὔτε ἀντίγραφα συμβολαίων διὰ τὴν ἀγορά παλαιῶν, ὑπελήθησαν ἀρμόδιων μέχρι τῆς δης Μαΐου, ὡς ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. ὡρίζεν. Ἀποφέυγουσαι νὰ ἀναλάβουν τὰς δαπάνας διὰ μιάν τοιαύτην βελτίωσιν τοῦ στόλου των, αἱ ἐταιρίαι Βερνίκου καὶ Μάτσου, προνομιακῶς, σημειωτέον, ἐκμεταλλεύμεναι τὰς ρυμουλήσεις εἰς τὸν λιμένα, δημιουργούν ἐπικίνδυνον προηγούμενον, διευκολύνουσαι τὴν ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητος τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς βάρος τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Θα ἔριει μία κοκκί ἀρχή, διὰ τὴν ὄποιαν ὅμως, οὐδεὶς δύναται νὰ κατηγορήσῃ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ 'Οργανισμοῦ. Ο λιμὴν ἔχει ἀνάγκην ισχυρῶν ρυμουλκῶν καὶ πρέπει τὸ ταχύτερον καὶ ἀντὶ πάσης θυσίας νὰ τὰ ἀποκτήσῃ. Κρίμα διότι δέν ηθέλησαν νὰ τὸ ἀντιληφθοῦν — πρωτίστως διὰ τὸ συμφέρον των — αἱ δύο κοινοπρακτούσαι ἐταιρίαι.

### Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

Μετὰ πολύμηνον ἐπέξεργασίαν κατηρτίσθη τὸ νέον περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου νομοσχέδιον. Περιέχει 61 ἀρθρον εἰς 111 πολυγραφημένας σελίδας. Διενεμήθη εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ἐπαγγελματικῶν ὄργανων, προκειμένων νὰ ἐκφέρουν τὰς ἐπ' αὐτοῦ ἀπόψεις των. Είτε, θά ὑποδηλήθη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ εἰς τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐν συνεχείᾳ δὲ θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν συνήθη διαδικασίαν διὰ τὴν κύρωσίν του ὑπὸ τῆς Βουλῆς.

Γενικὴν ἀναθεώρησιν τῆς περὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανισμοῦ τῶν ναυτικῶν μας ισχυούσης νομοθεσίας ἐπιχειρεῖ τὸ καταρτισθεν νομοσχέδιον, ἀπόδειπον δασικῶν εἰς τὴν ἐπιβολὴν ἐπιστημονικῆς τάξεως εἰς τὰ πράγματα τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τῆς ὄρθολογιστικῆς διαρθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ τῆς ἐπὶ συγχρονισμένων δάσεων ὄργανωσεως ἀφ' ἐνὸς τῆς διαχειρίσεως τῶν οἰκονομικῶν του καὶ ἀφ' ἐτέρου τῆς ἀσφαλιστικῆς του δραστηριότητος. Συγκεκριμένως, αἱ δι' αὐτοῦ εἰσαγόμεναι σοβαραὶ καινοτομίαι εἰς τὸ ἐν γένει ἀσφαλιστικὸν καθεστώς, τὸ ὅποιον διέπει τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, θὰ ἡδύνατο νὰ συνοψισθοῦν διὰ τὴν ἔξης:

Διὰ πρώτην φορὰν μὲ πλήρη σαφήνειαν προσδιορίζονται αἱ κατηγορίαι τῶν ὑποχρεωτικῶν καὶ προαιρετικῶν ἀσφαλιζομένων εἰς τὸ

## “SLIP” FUEL OIL ADDITIVES

Τὰ «βελτιωτικὰ» "SLIP" ἐμποδίζουν τὸν σχηματισμὸν καταλοίπων καὶ δισλύνουν τὰ ὑπάρχοντα τοιαῦτα. 'Ελαττώισιν τὴν ἐπιφανειακὴν τάσιν, βελτιώνουν τὸν φεκασμὸν καὶ αὐξάνουν τὴν διατομήν της περιέχουν καταλύτην διὰ μίαν τελείαν καῦσιν.

**FUEL SLIP:** Μοναδικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν προϊόν διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τῶν βαρέων πετρελαίων.

**DIESEL SLIP F:** Διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τοῦ πετρελαίου εἰς μηχανάς Ντήζελ.

**DIESEL SLIP**: Διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τῶν ἐλαφρῶν πετρελαίων (GASOIL)

### SLIP ΧΗΜΙΚΟΝ ΠΡΟΪΟΝ ΕΣΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΧΗΜΙΚΑ ΔΙΑΛΥΤΙΚΑ ΔΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΔΙΠΥΘΩΜΕΝΩΝ, ΒΑΘΕΙΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ, ΑΓΩΓΩΝ ΚΑΠ. ΔΙΑ ΣΚΛΗΡΟΥ ΚΑΙ ΘΑΛΛΣΙΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

**SLIPCLEAN-M:** 'Αποτελεσματικὸν γαλάκτωμα διὰ τὸν καθαρισμὸν καταλοίπων πετρελαίου, διὰ χρήσεως τοῦ BUTTERWORTHING ἀτμοῦ, χειρός, διατοιχισμοῦ (μπότζι) ἐν πλῷ. Δὲν εἶναι οὔτε τοξικόν, οὔτε καυστικόν, οὔτε εύφλεκτον.

**SLIPCO 6900:** Διατοιχισμόν διασπαστικὸν τῶν καταλοίπων πετρελαίου εἰς δεξαμενάς, διπυθώμενάς, διαθείσας καὶ φυτικής προελεύσεως.

**SLIPCLEAN-AA:** Διατὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν ἐκ λιπαρῶν ἔλαιων, ζωκῆς, ιχθυϊκῆς καὶ φυτικῆς προελεύσεως.

**SLIPCLEAN-L:** Διατὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν περιεχουσῶν LATEX

### SLIP GROUP OF COMPANIES

34, GREAT ST. HELEN'S, BISHOPSGATE

LONDON E.C.3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ Π. Γ. ΜΑΤΟΡΙΚΟΣ, Οδός Κιμώλου 7 Αθῆναι ΤΗ.Λ.: 813.755

N.A.T., ένω καθιερώται ή άρχη τής κοινωνικής ασφαλίσεως τῶν ναυτικῶν διὰ τριῶν κεχωρισμένων φορέων, ητοι τοῦ N.A.T., τοῦ Οἰκου τοῦ Ναύτου καὶ τοῦ ιδρυμένου Ταμείου Ἀνεργίας.

Τὴν θέσιν καὶ τὰς ἑπτάδικες τοῦ N.A.T., ὡς καθολικοῦ φορέως τοῦ κλάδου τῶν συντάξεων, καθορίζεται έναν ἄρχη τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου καταργοῦνται τὸ Κεφαλαιον Φυματικῶν καὶ τὸ Κεφαλαιον Δυτῶν, ὡς ἴδιοι συντάξιοδοτικοὶ φορεῖς. Αἱ ἀρμοδιότητες τοῦ Οἰκου τοῦ Ναύτου, ἐξ ἄλλου, εὐρύνονται εἰς τρόπον, ὥστε νὰ ἀποτελέσῃ οὗτος τὸν καθολικὸν φορέαν ὑγείας (περιλαμβανομένης καὶ τῆς προστασίας τῶν φυματικῶν) τῶν ναυτικῶν, μὲ ίδιαν οἰκονομικὴν αὐτοτέλειαν. Τὸ ιδρυμένον ὡσαύτων Ταμείον Ἀνεργίας Ναυτικῶν (T.A.N.A.), χωρὶς να καταργῇ οὐναστικῶν τὴν περι Κ.Α. Α.Ν. ισχύουσαν νομοθεσίαν, ἔξασφαλίζει αύθυπαρξίαν καὶ οἰκονομικὴν αὐτοτέλειαν εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν κλάδον τὸν καλύπτοντα τοὺς ἔκ τῆς ἀνεργίας κινδύνους τῶν ναυτικῶν.

Ὦς μία τρίτη, τέλος, σοδαρά καταρτιμοία εἰς τὸ καθεστῶς τὸ καλύπτον ἀσφαλιστικῶν τῶν ναυτικῶν μας οἰκογένειαν, δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς σαφῆς προσδιορισμὸς τοῦ εἶδους τῶν παροχῶν ὑπὸ ἔκαστου τῶν ὡς ἄνω τριῶν φορέων ἀσφαλίσεως.

Εἰδικώτερον, ὡς πρὸς τὴν διοικητικὴν συγκρότησιν τοῦ N.A.T., τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον προβλέπει διὰ σειρᾶς διατάξεων μεγαλυτέρων εὐελιξίαν εἰς τὴν διοίκησιν αὐτοῦ. Χωρὶς νὰ μεταβάλλεται ἡ σύνθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, δρίζεται ὅτι διὰ νὰ μετάσχῃ τις ὡς μέλος αὐτοῦ, δὲν δύναται νὰ φέρῃ ὁ ἴδιος ἢ παρ' αὐτῷ ἀντιπροσωπεύμενος, εἰς τὸ ιδρυμα. Εὑρύνονται, ἐπίσης, αἱ ἀρμοδιότητες τοῦ λεγομένου μικρού συμβουλίου τοῦ Ταμείου, ἀποσαφήνιζεται περαιτέρω ἡ θέσις τοῦ ὑπουργικοῦ ἐπιτρόπου, προσδιορίζονται μετ' ἀκριβείας αἱ δικαιοδοσίαι τοῦ Διευθυντοῦ, ιδρύονται δύο θέσεις ὑποδιευθυντῶν καὶ ἐπεκτείνονται αἱ ἀρμοδιότητες τοῦ ἐπιθεωρητοῦ. Προβλέπεται ἐπίσης ἡ αὐξησίς τοῦ πολιτικοῦ προσωπικοῦ τοῦ ιδρυμάτος, κυρίως ἡ δημιουργία τεχνικοῦ κλάδου καὶ καὶ ἡ αὔξησίς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δακτυλογράφων, καὶ τέλος, εἰσάγεται ἡ πλέον σημαντικὴ καινοτομία διοικητικῆς φύσεως: ὅτι θεσμὸς τῶν ἀξιωματικῶν εἰδικῆς μονιμότητος, δοτεῖς ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἐν ἑκατὸν κυρίων αἰτημάτων τοῦ τελευταίου πανναυτικοῦ συνεδρίου.

Ὦς πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ὄργανωσιν τοῦ N.A.T., τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον πέραν ὠρισμένων τροποποιήσεων ἀφορῶσαν τὴν εὐχερεστέραν εἰσπραξίην τῶν πόρων, ωθοῦται ἐξ ὑπαρχής τὸ σοδαρὸν θέμα τῶν ληξιτροβέσμων ναυτολογίων. Τὸ σχετικὸν ἄρθρον (22) ρυθμίζει: ἀπαξ διὰ παντὸς τὴν ἀνὰ ἔξαμνην ἀντικατάστασιν τοῦ ναυτολογίου κατὰ τὸ πρόπον μὴ ἐπιδεχόμενον οὐδεμίαν ἀμφισβήτησιν καὶ καταργεῖ τὰ πρόσθετα τέλη, τὰ ὄποια καὶ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ὑπερημερίας 0,5% ἀνὰ 15θμερον.

Λεπτομερῆς πρόβλεψις γίνεται, ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον διὰ τὴν ἐπένδυσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποθεματικῶν τοῦ ιδρυμάτος, τιθεμένων ισχυροτέρων βάσεων διὰ τὴν δανειοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Οὕτω εἰς εἰδικὴν διατάξιν δρίζεται, ὅτι κατ' ἔτος τὸ N.A.T. δύναται νὰ ἐπενδύῃ τὰ ἀποθεματικά τοῦ μέχρις ὑψους, ἀντιπροσωπεύοντος τὸ ήμισυ τοῦ διατεθέντος ποσοῦ διὰ συντάξεων κατὰ τὴν παρελθόνταν χρήσιν καὶ ἐπὶ τὴν δάσαι εἰδικῆς συμφωνίας μεταξὺ N.A.T. καὶ μιᾶς ἐκ τῶν ἀνεγνωρισμένων τραπεζῶν.

Ο νέος περὶ N.A.T. νόμος ἀναφέρεται ἐν ἑκάσται εἰς τὸν συνταξιοδοτικὸν τομέα, καθ' ὅστον ἡ ισχύουσα νομοθεσία περιλαμβάνει πολλὰς ἔρμηνες διαφόρων θεμάτων ἀναγορένων εἰς τὴν συντάξιοδοτησιν τῶν ναυτικῶν, αἵτινες ἐδόθησαν εἴτε δι' ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου εἴτε ὑπὸ τῆς ἀναθεωρητικῆς ἐπιτροπῆς συντάξεων, εἴτε διὰ γνωμοδοτήσεως τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ταμείου.

Δι' εἰδικοῦ ἀρθρου, ἐπίσης, προβλέπεται τὸ θέμα τῆς ἐν τῷ Βασιλικῷ Ναυτικῷ ὑπηρεσίας. Δι' αὐτοῦ παρέχεται τὸ δικαίωμα τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ὑπηρεσίας ἐντὸς πενταετοῦ προθεσμίας. Διευκρινίζεται, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ καθαρᾶς συνταξίου ὑπηρεσίας, ἀλλὰ περὶ προσθέτου τοισάντης.

"Ἄλλας βασικὰς διατάξεις τοῦ νομοσχέδιου ἀποτελοῦν, τέλος, αἱ ρυθμίζουσαι τὰ ζητήματα τῆς ἐπὶ τὸν ἔχοντα πλοίων ὑπηρεσίας, αἱ καθιερώνουσαι ὠρισμένας ἀτέλειας, αἵτινες ἔξουσιον τὸ N.A.T. μετὰ τοῦ I.K.A., ὡς καὶ αἱ καταργοῦσαι τὴν ὑπαγωγὴν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν εἰς τὰς εἰσφορὰς τοῦ 'Οργανισμοῦ Ἀνεργίας καὶ τῆς Ἐργατικῆς Κατοικίας.

'Ως γενικὸν συμπέρασμα ἐκ τῆς συντόμου ἐποπτείας τοῦ νέου νόμου, θὰ ἡδύνατο νὰ σημειώσῃ τις, ὅτι ἡ προκύπτουσα οἰκονομία αὐτοῦ, τόσον ἐν τῶν προαναφερθείσων διατάξεων, ὅσον καὶ ἐν τῶν ὅλων, τῶν δευτερούσης σημασίας, ἐπιδιώκει τὴν ὄριστην ρύθμισην πολλῶν καὶ σοδαρῶν ζητημάτων, ἀτινα ἔχουν προκύψει κατὰ καιρούς καὶ ἔκρεμοῦν ἀπό πολλού χρόνου, τὴν εὐχερεστέραν καὶ πλέον ἀποδοτικὴν λειτουργίαν, τοῦ ὅλου διοικητικοῦ μηχανισμοῦ τοῦ Ταμείου καὶ τὴν εἰς ὑπολογίσιμον βαθμὸν περαιτέρω αὔξησην τῆς ἀνεξαρτησίας τοῦ 'Ιδρυμάτος, ἔναντι τῶν ὅλων κρατικῶν ὑπηρεσῶν.

### Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ N.A.T.

Μὲ εἰκοσιπέντε ἑκατομμύρια δραχμῶν θὰ ἐπιβαρυνθῇ ἐτησίως τὸ N.A.T. ἐκ τῆς ἀποφασισθείσης ἐσχάτως αὐξῆσεως τῶν ναυτικῶν συντάξεων. Πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλυτέρου μέρους καθολικῆς — ἐφ' ὅλων σχεδόν τῶν συντάξεων — αὐξῆσεως, ἥτις ἔχοργήθη μέχρι τοῦδε εἰς τοὺς ήσαφαλισμένους τοῦ 'Ιδρυμάτος, κατέστη δὲ ἐφικτή κατόπιν τῆς σημειωθείσης βελτιώσεως τῶν οἰκονομικῶν τοῦ καὶ τῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης τοῦ κ. Ζαπαντίνα.

'Η σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. ἔχει εἰς τὰ κύρια σημεῖα της, ὡς ἀκόλουθως:

Αὐξάνεται τὸ ύψος τῶν συντάξεων τοῦ κατωτάτου ὄριου δι' ἄπαντας ἀνεξαιρέτως τοὺς νῦν καὶ τοὺς μέλλοντας συνταξιούχους, ἐκ 500 εἰς 625 δραχ. μηνιαίως.

'Οσαύτως χορηγεῖται αὐξησίς, ὑπὸ ὠρισμένας προϋποθέσεις, εἰς ἀπάντας τὰς συντάξεις κατὰ 125 δραχ. μηνιαίως, πλὴν ἐκείνων αἱ ὀποῖαι αἱ πενεμπίθησαν ἡ πρόκειται νὰ ἀπονεμηθοῦν βάσει τοῦ ὑξημένου μισθολογίου τῆς ἀκτοπλοΐας, τοῦ ισχύοντος ἀπό Ιησ. Σεπτεμβρίου 1961. Αἱ ἀνωτέρω παρεχόμεναι αὐξησίες, τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, χορηγοῦνται εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ εἰς ἐκείνας ἀκόμη τὰς συντάξεις.

Εἰσηγόμενος τὴν αὔξησην τῶν παροχῶν τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων, ὁ Διευθυντὴς τοῦ N.A.T. ἀντιπλοίαρχος κ. Ἀντωνόπουλος, ἐτοινεῖσην, ὅτι διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ μακρού χρόνου, προτείνεται αὐξησίς ἐπὶ τὴ δάσαι εἰδικῶν διεπιστημονικῶν δεδομένων, βάσει τῶν ὀποίων διατυποῦται ἡ πρόβλεψις, ὅτι τὰ ἀποθεματικά τοῦ N.A.T. θὰ ἀνέλθουν ἐντὸς 12τεταῖας εἰς ἓνα περίπου δισεκατομμύριον δραχμῶν.

'Ος ἐκ τούτου, ἐτοινεῖσην ὁ κ. Ἀντωνόπουλος, δύναται νὰ διατεθῇ ποσὸν χαμηλότερον τῶν 30 ἑκατομμυρίων ἐτησίως, διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν καταστάτων συνταξιούχων μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1961, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως, ὅτι ἀμετακλήτως ἥθελον καταργηθῆ ἀι παρεχόμεναι ἐκτάκτοι οἰκονομικαὶ ἐνισχύσεις. 'Αναλύων ἐν συνεχείᾳ ὁ Διευθυντὴς τοῦ N.A.T. τοὺς προταθέντας δύο τρόπους αὐξήσεως τῶν συντάξεων, ἀπέκλεισε τὸν προβλέποντα διαφοροποίησιν τῆς αὐξήσεως ἀναλόγων τῶν παροχῶν, ὑποστηρίζος τὴν ἀποψιν, τὴν περιλαμβανομένην εἰς τὴν ἀναλογιστικὴν μελέτην, περὶ ἐνιαίας καὶ καθολικῆς αὐξήσεως διὰ τὰς μέχρι τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου ἐκδοθείσας συντάξεις. 'Ἐπὶ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς, ἥτις ὡς προανεψηθή καὶ νιούθετήθη τελικῶς ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T., ὁ κ. Ἀντωνόπουλος ἐτοινεῖσης τὰς ἔξης:

«'Υπὸ τοῦ κ. Ζαπαντίνα προτείνεται μίσα αὐξησίς ἐκ δραχ. 125 κατὰ σύνταξιν καὶ μόνον διὰ τοὺς μέχρι τῆς 31.8.1961 καταστάντας συνταξιούχους ὑπὸ τὰς ἀκόλουθως προϋποθέσεις :

α) 'Η αὐξησίς θὰ διδέται εἰς τὴν σύνταξιν καὶ συνεπῶς καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ εἰς τὰς οἰκογενείας, ισοπόσα.

β) Ai συντάξεις ὑπὸ τὸ καθεστῶ τῶν μισθολογίων, ἀτινα ἔχουσαν πρὸ της 1.9.1961 δὲν θὰ ὑπερβοῦν τὰς συντάξεις, αἱ ὀποῖαι θὰ προέκυπτον ἐὰν οἱ πρὸ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς συνταξιούχοι ἐλάμβανον τὴν σύνταξιν τῶν μεταγενεστέρων.

γ) Δέν θὰ ἀπονέμεται τοῦ λοιποῦ ἡ κατὰ τὸ θέρος χορηγουμένη ἔκτακτος οἰκονομικὴν ἐνίσχυσις.

δ) 'Η ἀνωτέρω αὐξησίς δὲν θὰ ἐπαναληφθῇ διὰ τοὺς συνταξιούχους τοὺς μετὰ τὴν 1.9.1961.

ε) Διὰ τῆς ἐν λόγῳ αὐξήσεως θὰ καθιερωθῇ κατώτατον ὄριον συντάξεων τοῦ N.A.T., καὶ διὰ τοὺς μέλλοντας νὰ συνταξιοδοτηθῶσιν, τὸ ποσὸν τῶν δραχ. 625.

'Η ἐπιβάρυνσις τῆς ὑπὸ τοῦ κ. Ζαπαντίνα προτεινομένης αὐξήσεως τοῦ Ταμείου θὰ ἀνέλθῃ ἐτησίως εἰς δραχ. 24.800.000. Αἱ συντάξεις τοῦ κατωτάτου ὄριου έξουσιούνται πρὸς τὰς συντάξεις κατωτάτου ὄριου

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

Established 1960

*Nautilus Shipping Agency Ltd.*

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone: VI. 9-4563-4

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

τοῦ Ι.Κ.Α. καὶ ὑπερβαίνουν κατά τι τὰς συντάξεις ἄλλων ταμείων (π. χ. Ταμείον Ἐμπόρων 600 δραχ., Ταμείον Τραπεζιτικῶν 600 δρ.)<sup>1</sup> Ἡ αὐξησίς ἀποδαίνει ὑπέρ τῶν μικρῶν συνταξιούχων, διότι ἀποτελεῖ ἀντίστροφον εἰς ποσοστά αὐξῆσιν.

“Ηδη, ἡ ἀποφασισθεῖσα αὐξησίς, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω εἰσηγήσεων, τελεῖ ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, διὰ νὰ ἀρχισῃ καταβαλλομένη ἀναδρομικῶς ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ἰανουαρίου.

#### ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ Ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

‘Απηγθύνθημεν εἰς τὸν Ο.Λ.Π., προκειμένου νὰ τληροφορηθῶμεν τὴν συγκεκριμένην μορφὴν, τὴν ὥποιαν τυχὸν ἔχει ἡ πρόβλεψις διὰ τὸν μείζονα λιμένα. ‘Εάν, δηλαδή, ὑπάρχῃ εἰδικὴ μελέτη ἐπὶ τῆς τεχνικῆς διαρρόσεως καὶ τοῦ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τοῦ μεγάλου λιμενικοῦ συστήματος εἰς τὸ ὅποιον ἐντὸς τῶν προσεχῶν δεκαετιῶν θὰ πρέπει — διὰ νὰ ἐπιβιώσῃ — νὰ ἔξειλιχθῇ ὁ Πειραικὸς λιμὴν. Τὰ στοιχεῖα, τὰ ὥποια ἐτέθησαν ὑπ’ ὅψιν μας, ἀν καὶ πολὺ ἀπέχουν ἀπὸ τὸ νὰ συνιστοῦν μίαν σαφῆ πολιτικὴν ἐπὶ τοῦ σπουδαίου θέματος τῆς λιμενικῆς ἐπεκτάσεως τοῦ Πειραιῶς, παρουσιάζουν ιδιαίτερον θετικὸν καὶ ἀρνητικὸν ἐνδιαφέρον.

‘Ἡ πρόβλεψις διὰ τὸν μείζονα λιμένα, ὑπὸ διαφόρους βεβαίως μορφῶν, εἶναι ὡς γνωστόν, παλαιά. ‘Απὸ τῆς ἐποχῆς τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπείας καὶ τοῦ ἀειμνῆστου Καλλιμαστίου, είχεν ἐπισημανθή ἡ ἀνάγκη τῆς δημοποίησεως τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν φυσικῶν ὅριών τοῦ λιμένος, εἰς τρόπον ὃντε νὰ δύνανται οὕτος νὰ παρακολουθῇ, ἀπὸ πλευρᾶς παρεχομένων εὔκολιῶν, τὴν θεωρουμένην ἀπὸ τότε ὡς βεβαίαν, διεύρυνσιν τῆς ναυτιλιακῆς, ἐμπορικῆς καὶ ἐπιβατικῆς του κινήσεως.

Εἰς δύο βασικῶς σχέδια ἡ πρόβλεψις αὕτη εἶχε λάβει συγκεκριμένην μορφὴν. Εἰς τὸ σχέδιον Κέλλενεκ, συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον ἡ διὰ προστατευτικοῦ λιμενοδραχίονος σύνδεσις τῆς Ψυτταλείας μετά τῆς ὄκρας τῆς Κυνοσούρας θὰ ἐπέτρεπε τὴν ἀσφαλῆ λιμενοποίησιν ὀλοκλήρου τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνος καὶ εἰς τὸ σχέδιον Γκάλλι, τὸ ὅποιον διηγύρων τὴν λεκάνην τοῦ Πειραικοῦ λιμένος διὰ τῆς κατασκευῆς δύο μεγάλων λιμενοδραχίονων, καθέτου κατὰ τὸ μᾶλλον ἥττον φορᾶς, ἐπὶ τοῦ σημερινοῦ προλιμένος.

‘Ἡ δραδεῖα κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον ἀνάπτυξις τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, ἡ ἀπακολουθήσασα πολεμικὴ λαῖλαψ, ἀλλὰ καὶ ἡ κακὴ ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν διαχείρισις τῶν λιμενικῶν μας πραγμάτων, δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἐφαρμογὴν, ἔστω καὶ ἐν μέρει οὐδενὸς ἐκ τῶν σχεδίων αὐτῶν.

Σήμερον ὑπὸ τὸ πρῆσμα τῶν συγχρόνων ἀντιληφεων τῆς τεχνικῆς τῶν λιμένων καὶ εἰδικώτερον, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συγκεκριμένων ἀνάγκων τῆς ταχέως αὐξανομένης λιμενικῆς κινήσεως, τὰ σχέδια ταῦτα,

κατὰ τοὺς εἰδικούς, θεωροῦνται κατὰ μέγα μέρος ξεπερασμένα. Καὶ κατ’ ἀρχὴν τὸ σχέδιον Κέλλενεκ, τὸ προβλέπον τὴν σύνδεσιν τῆς Ψυτταλείας καὶ τῆς Κυνοσούρας, δὲν θεωρεῖται ὅτι δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ἀσφαλῆ καὶ συμφέρουσαν προϋπόθεσιν διὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνος. Καὶ τούτο διότι δὲν παρέχει ικανὴν προστασίαν εἰς τὴν περιοχὴν ἀπὸ τῆς ἀντιξόους καιρικάς συνθήκας. ‘Ο προβλέπομένος λιμενοδραχίων δὲν θεωρεῖται πλέον ἀναγκαῖος, ἐφ’ ὅσον μὲν ἀπλούστερα καὶ οἰκονομικώτερα ἔργα θὰ ἥδυναντο νὰ ἐπιτευχθοῦν κατύπερα ἀποτελέσματα.

“Οσον ἀφορᾷ τὸ σχέδιον Γκάλλι, ἐνῷ ἐπιτυγχάνει εὐκόλως τὴν διεύρυνσιν τῆς λιμενικῆς λεκάνης, θεωρεῖται τελείως ἀνεδαφικόν, διότι δὲν προβλέπεται παραλήπτας καὶ εἰς ἀνάλογον ἔκτασιν, τὴν αὐξησιν καὶ τῶν χερσαίων χώρων τοῦ λιμένος. Οἱ προτεινόμενοι ὑπὸ τοῦ σχέδιου τούτου δύο λιμενοδραχίονες θὰ ἔξυπηρετήσουν μὲν τὴν παραδοτὴν μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων, θὰ δυσχεράνουν δύμας εἰς τὸ ἐπακροντὴν ὅριον τῆς ἐπορευματικῆς κίνησιν τοῦ λιμένος. (‘Η διακίνησις τῶν φορτοεκφορτωνομένων ἔφοδων δὲν είναι δυνατόν νὰ πραγματοποιήσηται ταχέως καὶ οἰκονομικῶς ἐπὶ τῆς στενῆς ἐπιφανείας τῶν λιμενοδραχίονων).

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλήγη τῶν δύο αὐτῶν σχεδίων, κατὰ καιρούς ἔχουν διατυπωθῆ καὶ ἄλλαι ἀπόφεις, ὡς ἐκείναι τοῦ ἄλλοτε ὑπουργοῦ Ήσαΐα, αἱ ὥποιαν ἀνεξαρτήτως τῆς ἐντυπώσεως τὴν ὥποιαν είχον προκαλέσει εἰς τὸ εύρυτερον κοινόν, δὲν ηνθεκαν εἰς σοβαρὰν τεχνικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀντιμετώπισιν.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν, ἐπισήμως τούλαχιστον, δὲν ὑφίσταται οὐδὲν σχέδιον διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος. ‘Αν καὶ τὸ θέμα, δεσμούν οἱ ἀρμόδιοι, ἀπασχολήθησαν τούτον τὴν διοίκησιν ὅσον καὶ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π., δὲν ἔχει διαμορφωθῆ ἐν συγκεκριμένον καὶ λεπτομερές πρόγραμμα διὰ τὴν περαιτέρω ἀναπτυξιν τοῦ ἐθνικοῦ ἐπινείου. Τούτο δὲν σημαίνει, ὑποστηρίζουν οἱ ἔδιοι ἀρμόδιοι, ὅτι δὲν ὑπάρχει σαφῆς προσποτική διὰ τὸ μέλλον. ‘Αντιθέτως, εἰς τὰς γενικάς της τούλαχιστον γραμμάτων, ἔχει καταστῆ συνείδησις ἡ μορφὴ τὴν ὥποιαν θὰ ἔδει νὰ προσλάβῃ ὁ μείζων λιμὴν. Πάντως, τονίζουν, ἡ Ἑλλειψις συγκεκριμένου σχεδίου ἐπιτρέπει εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. μεγαλύτεραν εύκαμψιαν, ἥτις ὑποθοιτεί τὴν λιμενικὴν ἐπέκτασιν σταδιακῶς καὶ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν προσφορωτέρων ἐκάστοτε λόσεων.

Εἰς γενικὰς γραμμάτ, ἡ ἀνεπίσημος ἔστω, παραδεδεγμένη μορφὴ τοῦ μείζονος λιμένος, ἐμφανίζεται ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς ἔξης :

Βαθμιαία λιμενοποίησις τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνος, “Ηδη συμπληρώνυται τὰ ἔργα διὰ τῶν ὥποιων ὁ ὄρμος τοῦ Κερατούνιου μεταβάλλεται εἰς συγχρόνων καὶ λίαν ἔξυπηρετικὸν λιμενικὸν κύτταρον. Παραλήπτας ἔχει μελετηθῆ ἡ λιμενοποίησις τῆς ἀκτῆς τοῦ Περάματος

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALL COY"

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.

διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ἑκεῖ, ὡς τούλαχιστον μέχρι τοῦδε προεβλέπετο, ἐπισκευαστικής βάσεως. Ως δευτέρου φάσιν τῶν ἔργων διὰ τὸν μείζονα λιμένο, προβλέπεται ἡ λύσις αὐτῆς την ἀξιοπόίησιν τοῦ Φαλικού ὄρμου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν μέρους ἐνδεχομένως τῆς ἐπιβατικῆς κινησεως (τουριστικά πλοιά, μεγάλο ὑπερωκεάνια, γιώτ), καὶ ὡς τρίτην, τὴν τεχνικὴν διαμόρφωσιν ἀκραίων σημείων τοῦ Σαρωνικοῦ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ὡρισμένων τομέων τῆς λιμενικῆς δραστηριότητος, ὡς εἰναι ἡ διοικησις τῶν ἀλιευμάτων καὶ ἡ φορτοεκφόρτωσις τῶν εὐθλέκτων ὑλῶν.

Βεβαίως, τονίζουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π., ἡ μορφὴ τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος ἐμφανίζεται εἰς πολὺ γενικάς γραμμάς, αἱ ὄποιαι δὲν συνιστοῦν εἰμὴ μόνον τὰ ὅρια ἐντὸς τῶν ὁπίων αὔριον θὰ ἀναπτυχθῇ γεωγραφικῶς, τεχνικῶς καὶ οἰκονομικῶς τὸ λιμενικὸν συγκρότημα τοῦ Πειραιῶς. Τοῦτο σημαίνει ὅμως ὅτι ὑπάρχει ἡ δυνατότης ἐπεξεργασίας ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν ἐπὶ μέρους προγραμμάτων, χωρὶς νὰ ύφισταται κινδύνος ἀλλοιωσεως τῆς παραδεγμένης πλέον διοικησης μορφῆς τοῦ μείζονος λιμένος.

Διαφωνούμενοι ὡς πρὸς τὴν ἄποψιν τῶν ἀρμόδιων τοῦ Ο.Α.Π., οἱ ὄποιοι τὴν ἔλλειψιν σχέδιου λιμενικῆς ἀναπτύξεως τὴν θεωροῦν περίπου... ὡς προϋπόθεσιν διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ μεγάλου λιμένος. Πιστεύομεν, ὅτι χωρὶς συγκεκριμένον καὶ μακρόπονον προγραμματισμὸν θὰ δυσχερανθῇ καὶ θὰ καθυστέρησῃ ἡ ἐκτέλεσις ἐνὸς τόσου μεγάλου καὶ δαπανηροῦ ἔργου. Βεβαίως, ὁ προγραμματισμὸς αὐτὸς θὰ ἔδει νὰ ἐπιδέχεται ἐπὶ μέρους δελτιώσεις, συμπληρώσεις καὶ προσαρμογάς, προκειμένου νὰ ἔχῃ τὴν ἀπαίτουμένην εὐέλιξισιν ἡ διοίκησης τοῦ Ο.Α.Π. διὰ νὰ τὸν ἔφαρμόσῃ. Δὲν δύναται ὅμως νὰ ύφισταται ἡ μορφὴ τοῦ μείζονος λιμένος ὡς ἀπλὴ καὶ συγκεχυμένη ίδεα. Διότι οὕτω θὰ εἰναι ἀνέφικτος οἰσοδῆποτε συντονισμὸς τῆς ὅλης προσπαθείας, ἀδύνατος ἡ στοιχειώδης ἔστω ιεράρχησις τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργων καὶ δυσχερής ὑπόθεσις ὁ ἔλεγχος καὶ ἡ περιστολὴ ἀσκόπων καὶ μεγάλων δαπανῶν. Συμπέρασμα: "Εστω καὶ ἂν δεσμευθῇ πως, ἡ πρωτοβουλία τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Οργανισμοῦ, (ἡ ὁποία δὲν συντρέχει λόγος νὰ εἰναι καὶ τόσον εύρεια), ὁ προγραμματισμὸς διὰ τὸν μείζονος λιμένα εἰναι ἀναγκαῖος. 'Ανευ αὐτοῦ, ὑπὸ ἀμφισθήτου, δύον ἀφορᾶ εἰς τὸν ὄρθον δρόμον, θὰ εὐρίσκεται, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἡ περιστέρω ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος. 'Ἐν σχέδιον καλῶς μελετημένον ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, δεσμεύον διὰ ἀπολύτως τόσον τὴν παρούσαν δόσον καὶ τὰς μελλοντικὰς διοικήσεις τοῦ 'Οργανισμοῦ, θὰ ἀπετέλει τὸ πρώτον ἀποφασιστικὸν δῆμα πρὸς τὸ μεγάλον λιμενικὸν συγκρότημα, εἰς τὸ ὅποιον τρέπει νὰ ἐξελιχθῇ ὁ Πειραιεύς, ὥχι ὑπὸ τὴν πίεσιν ἀμέσων ἀναγκῶν, ἀλλὰ δάσει μιᾶς ὅρθης καὶ ἡρέμου προβλέψεως τῶν συνθηκῶν τῆς λειτουργίας του, κατὰ τὸ προσεχὲς καὶ ἀπώτερον μέλλον.

#### ΠΟΛΥΥΡΦΟΙ ΑΙ ΝΕΑΙ ΛΙΜΕΝΑΠΟΘΗΚΑΙ

"Ηρθησαν αἱ ύφισταμεναι διαφωνίαι ὡς πρὸς τὴν μορφὴν τὴν ὁποίαν θὰ πρέπει νὰ λάβουν αἱ ἀνεγερθησόμεναι ἀποθῆκαι εἰς τὸν λιμένα. Θὰ εἰναι πολύρωφοι, ἐνῷ μέχρι τοῦδε ὑπεστηρίζετο ἡ καταλληλότης τῶν μονωρόφων, χωρὶς νὰ δημιουργοῦν προσθέτους δυσχερείας εἰς τὴν ἀποθήκευσιν καὶ τὴν στοιβασίαν τοῦ ἐμπορεύματος.

Εἰς τὴν ἄποψιν αὐτὴν κατέληξαν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργων καὶ τοῦ Ο.Α.Π. κατὰ τὴν διάρκειαν εἰδικῆς συσκέψεως συγκροτηθείσης πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον, κατὰ τὴν ὄποιαν, ὁ λιμενολόγος κ. Πίππας προέδη εἰς εύρειαν εἰσήγησιν ἐπὶ τοῦ θέματος.

Οὕτω, αἱ νέαι λιμενοποθῆκαι θὰ ἔχουν ύψος 25 περίπου μέτρων,

θὰ περιλαμβάνουν πέντε δρόφους εἰς ἐσοχάς καὶ θὰ ἔχουν προτερούνται ἐξωτερικῶν ὑπὸ γερανῶν καὶ ἐσωτερικῶν ὑπὸ συστήματος ἀνελκυστήρων. Συγκεκριμένων διὰ τὸν γερανὸν τοῦ ἐιδάγωνται εἰς τὰ τάυτα τὰ ἐμπορεύματα κατ' εὐθείαν εἰς τὸν ὄροφον εἰς τὸν ὅποιον θὰ στοιβάζωνται, ἐνῷ διὰ τῶν ἀνελκυστήρων θὰ ἔχουν προτερούνται ταχέως εἰς τρόπον, ώστε νὰ δημιουργήσαιται κύκλος συνεχοῦν καὶ ἀνεμποδίστου ροῆς των.

Αἱ πολυύρφοι ἀποθῆκαι, ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦτο — συνδυασμὸς γερανῶν καὶ ἀνελκυστήρων — θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐκμετάλλευσιν εἰς τὸ ἔπακρον τῶν περιωρισμένων χερούσιων χώρων τοῦ λιμένος, χωρὶς νὰ ἐπιδιαρύνουν τὸ κόστος τῶν φορτεκφορτώσεων διὰ τῆς προσθήκης νέων, πέραν τῶν ύφισταμένων ήδη τεσσάρων, σταδίων τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας.

Εἰς προσεχῆ συνεδρίασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π., ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Δημοσίων "Ἐργων κ. Γκίκας, θὰ ληφθῇ δριστική ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ θέματος, όπει καὶ θὰ καταρτισθούν ἀμέσως τὰ σχέδια διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῆς πρώτης πολυάροφου λιμενοποθῆκης εἰς τὴν περιοχὴν Α—Β τῆς Ελευθέρας Ζώνης.

#### ΜΑΤΑΙΟΥΤΑ Η ΙΔΡΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΕΩΣ:

Σοθαράς ἐπιφυλάξεις διατυπώνει τώρα τὸ ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων διὰ τὴν ίδρυσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα. Δὲν φαίνεται νὰ ἐπείσθῃ ἐκ τῶν γενομένων μέχρι τοῦδε εἰσηγήσεων τοῦ Ο.Α.Π., ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς ἐκεὶ τῶν σιδηροδιομηχανικῶν ἔργοστασίων τοῦ Πειραιῶς, ἀλλ᾽ οὔτε — τὸ πλέον περίεργον — καὶ ὡς πρὸς τὴν μεγάλην χρησιμότητα ἐνὸς συγχρονισμένου ἐπισκευαστικοῦ κέντρου διὰ τὸν πρώτον ἀλληλικόν λιμένα. Κατόπιν τούτου, πληροφορούμεθα, συνεστήθη εἰς τὸ Ο.Α.Π. ἡ ἀναβολὴ τοῦ ἔργου, μέχρι τοῦ ἔξασφαλισθούν προϋπόθεσεις διὰ τὴν «κατάλληλον, ὡς ἐλέχθη, καὶ πλήρη ἀξιοποίησίν του».

Δὲν πιστεύομεν ὅτι οἱ προβαλλόμενοι ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργων λόγοι εἰναι τόσον ἀποχρώντες, ώστε νὰ αἰτιολογούν νέων ἀναδολῶν τῆς ιδρύσεως εἰς τὸ Πέραμα ἐπισκευαστικῆς βάσεως. Συνιστοῦν ἀπόλυτον πρόσχημα διὰ τὴν ματαίωσιν τοῦ πλέον ἀναγκαιούν καὶ κατεπείγοντος ἔργου, τὸ ὅποιον χρειάζεται σήμερον ὁ πειραικός λιμὴν διὰ νὰ διλοκηρύξῃ τὸ τεχνικὸν ἐκσυγχρονισμόν του. "Αγνωστον διατί, ἡ ίδεα τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κέντρου εἰς τὸ Πέραμα, δὲν συνήντησεν ἐξ ἀρχῆς τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον καὶ τὴν συμπαράστασιν.

"Ἀλλὰ καὶ ὁ Ο.Α.Π., καθ' ὅλας τὰς διαδείξεις, δὲν ἡτο διατεθειμένος νὰ ὑποστηρίξῃ σοθαρῶν τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων του ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Οὕτω, ἀντὶ νὰ ἀναλάβῃ νὰ μεταπέσῃ τὸ προστάμενον ὑπουργείον ἐπὶ μιᾶς τόσον ἐσφαλμένης καὶ τόσον ἐπικινδύνου ἀπόφεως του διὰ τὸν λιμένα, περιωρίσθη νὰ ζητήσῃ τὴν ἔγκρισιν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μόνον τῶν λιμενικῶν ἔργων εἰς τὸ Πέραμα. Εἰς σχετικὴν ἔκθεσιν του πρὸς τὸ ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων, ἐπρότεινε τὴν κατασκευὴν ἀπλῶς, εἰς τὴν περιοχὴν, μιᾶς προθλῆτος, εἰς τὴν ὄποιαν θὰ παραδάλλουν τὰ πρὸς ἐπισκεψὴν ἡ κατασκευὴν τὸ πειραικό λιμήν. Οὐδὲν ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν αὐτὴν περὶ ἔξασφαλίσεως τῶν τεχνικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πειραικῶν ἔργοστασίων καὶ διὰ τὴν συγκρότησιν συγχρονισμένης ἐπισκευαστικῆς βάσεως.

Διὰ μίον ἀκόμη φεράν προδίδεται ἡ ὑπόθεσις τῆς πολαιάς πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας. "Η ματαίωσις καὶ αὐτῆς τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἐπιδιωσίν της, τὴν στιγμὴν μάλιστα καθ' ἧν ἐκβάλλεται ἐκ τοῦ λιμένος, δὲν είναι δυνατὸν παρὰ νὰ ἀποδῇ δι' αὐτὴν καταστρεπτική.

## N. J. GOULANDRIS LTD.

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

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

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

CABLE ADDRESS : OKEANIS - NEW YORK

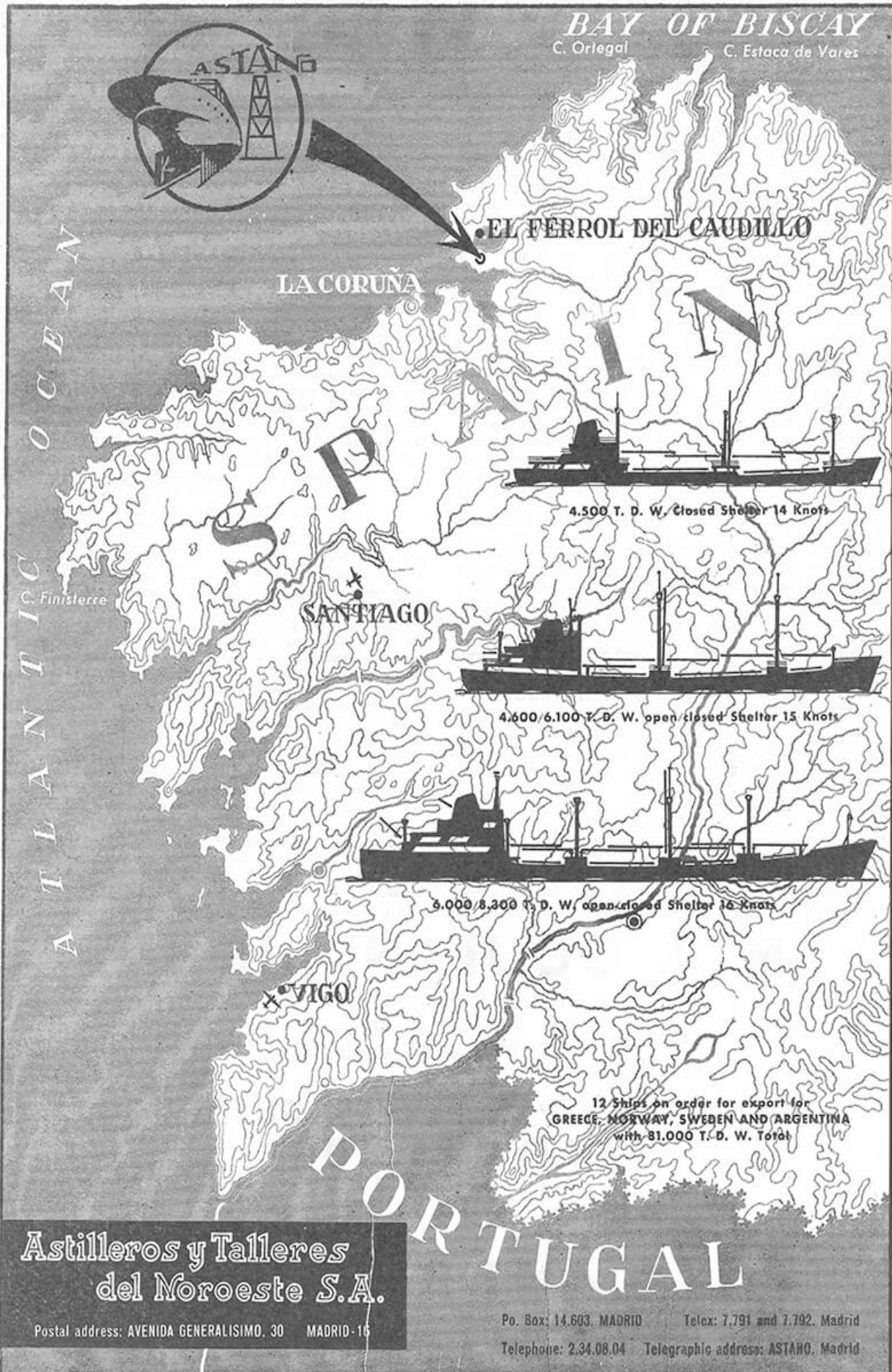
TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS : ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284



# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΟΙ ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εις ἀπάντησιν ἐπιστολής τοῦ ναυκλήρου κ. Π. Τζιρέπη δημοσιευθεῖσης εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 645)15.4.1962 τεύχος τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ κάτωθι:

1. Κατὰ τὴν προτίσθασαν νομοθεσίαν, πτυχιούχοι ναύκληροι ἡ κυβερνήται α' τάξεως, κεκτημένοι δεκαετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ὑπὸ τὰς ὡς ἄνω ιδιότητας, ἡδύναντο νὰ μετέχωσιν ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως, καταλαμβάνοντες τὸ πολὺ μέχρι τοῦ 1)20 τῶν ἀπονεμόμενῶν ἑταῖσις διπλωμάτων πλοιάρχων γ' τάξεως.

2. Διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 4371)1962 ἀποφάσεως Υ.Ε.Ν., ἐκδοθείσης εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ὑπ' ἀριθ. 16)1961 πράξεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, ὅριζεται ὅτι δύνανται νὰ μετέχωσιν ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ πλοιάρχου, οἱ κεκτημένοι ἔξετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου κυβερνήτου α' τάξεως ἡ ὀκταετή τοιστὴν μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου ναυκλήρου, ἔξ ής καὶ δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τετραετῆς τούλαχιστον ὑπηρεσία δέοντα νὰ ἔχῃ διαυθήτη ὑπὸ ιδιότητα κυβερνήτου πλοίων ἄνω τῶν 25 κόρων ὀλίκης χωρητικότητος.

3. 'Η προέλευσις καὶ σταδιοδρομία τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος βασίζεται, ὡς γνωστόν, εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Γυμνασίων οἵτινες, μετὰ τετραετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν καὶ ἐπιτυχῇ δοκιμασίαν εἰς ἔξετάσεις, λαμβάνουν τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου α' τάξεως καὶ εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων Ε. Ναυτικοῦ. Αἱ ἀντίστοιχοι εἰς ποντοπόρα πλοΐα θέσεις γ' πλοιάρχου ἀνήκουν δικαιωματικῶς, λόγω γραμματικῶν προσόντων καὶ γενικωτέρας καταρτίσεως, εἰς τοὺς ἐκ τῶν κατηγοριῶν τούτων πρερχομένους ἀξιωματικούς καταστρώματος καὶ διὰ τῆς εἰς τοιστὴν θέσεις ὑπηρεσίας τῶν θέλουσιν οὗτοι ἀποκτήσει τὴν ἀπαιτούμενην ἐμπειρίαν καὶ κατάρτισιν πρὸς περαιτέρω ἔξελιξιν αὐτῶν εἰς πλοιάρχους β' καὶ α' τάξεως.

4. Εἰς περίοδον, καθ' ἥν πανταχόθεν καταδάλλονται προσπάθειαι ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ ἐμψύχου ὄλικοῦ τῆς Ναυτιλίας, δὲν εἶναι ἐπιτρέπεται, ὑπαναχωροῦντες, νὰ παραχωρήσωμεν ἀνικαίωμα ἀπόκτησεως διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως εἰς ἀποφοίτους Δημοτικοῦ Σχολείου ναυκλήρους καὶ κυβερνήτας καὶ ἐλευθέρας ναυτολογήσεως αὐτῶν εἰς οἰασθήποτε κατηγορίας καὶ χωρητικότητος πλοΐα. 'Ἄλλως, βεβαίως, θὰ ἔκρινετο τὸ αἴτημα τῶν ἀνιδιαφερομένων, ἔκανεν τὸ παρεχόμενον αὐτοῖς δικαιώματα ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων περιωρίζετο εἰς τὰ μέχρι 500 μόνον κόρων ὀλίκης χωρητικότητος ἀπόπλοιοντα φορτηγά πλοΐα. 'Η λῆψις, ὅμως, τοιούτου μέτρου δὲν θὰ ἦτο ἔξυπηρετική, οὔτε διὰ τὴν τάξιν τῶν κατόχων διπλώματος πρακτικοῦ πλοιάρχου, οὔτε διὰ τὰ γενικῶτερα τῆς Ναυτιλίας συμφέροντα.

5. Διὰ τῆς θεστίσεως τοῦ διπλώματος τοῦ πρακτικοῦ πλοιάρχου, ἀποδέπτεται ἡ κάλυψις τῶν ἀναγκῶν τῶν μικρῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν καὶ οὐχὶ ἡ ἐκ τῆς τάξεως τῶν ναυκλήρων πύκνωσις τῆς τάξεως τῶν πλοιάρχων γ' τάξεως καὶ ἡ ὑπὸ τῶν πρώτων ἀνιπτήρων τῶν τελευταίων εἰς τὰς ὑπὸ τῆς συνθέσεως περὶ πληρωμάτων ἐλληνικῶν πλοίων προβλεπομένας ἀντιστοίχους θέσεις ποντοπόρων πλοίων. 'Ἐπομένως τὸ γεγονός ὅτι ἀπὸ τὸν μελλοντικὸν κυβερνήτην ἀπαιτεῖται ἡ ἐπίγνωσις τῶν συνθηκῶν καὶ δρῶν ἔργασις καὶ ἐκμεταλλεύσεως ἔτι δὲ καὶ τῶν εἰδικῶν καθηκόντων καὶ εὔθυνῶν τῆς διακυβερνήσεως ἐνός τοιούτου σκάφους φρονούμενος ὅτι ὁρθῶς ἔθεσπισθή μεταξὺ τῶν ἀπαιτούμενων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος πρακτικοῦ πλοιάρχου, εἰδίκων προσόντων.

6. Εἰς ἑκτάκτους ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπὸ Ικανοποιητικούς οἰκονομικούς δρους ὑπηρεσία ναυκλήρων καὶ κυβερνητῶν εἰς θέσεις ἀνθυπολοιάρχων ποντοπόρων πλοίων, δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῆται ὅτι παρέχει αὐτοῖς, οὔτε τὰς εἰδικάς γνώσεις τὰς ἀπαιτούμενας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν συγχρόνων ἔξελιξεων τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' οὔτε τὸ δικαίωμα τῆς ἐντάξεως τῶν εἰς τὴν πλοιαρχικὴν τάξιν. Διότι ἔαν τοιστὴν ἐπρτάνευε σκέψις θὰ ἔδει μετὰ εὐδόκιμον ὑπηρεσίαν τῶν πρακτικῶν τούτων πλοιάρχων εἰς θέσεις ἀνθυπολοιάρχου ποντοπόρων πλοίων, νὰ ἀνεγνωρίζετο αὐτοῖς τὸ δικαίωμα τῆς περαιτέρω ἔξελιξεώς των εἰς δευτέρας καὶ πρώτης τάξεως πλοιάρχους.

7. Διὰ τῆς παρούσης, μακρᾶς μέν, ἀλλὰ καταποιητικῆς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπαντήσεως, ἐλπίζουμεν ὅτι θὰ γίνη παρὰ πάντων ἀντιληπτόν, διὰ τίνα λόγον ἡ ἐπιδιωκούμενη διὰ τῆς Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως βελτίωσις τῆς ποιοτικῆς στάθμης τῶν νέων στελεχῶν τοῦ Ε.Ν., ἀλλὰ καὶ

τὰ γενικῶτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἰκανοποίησιν τοῦ συμπαθεῖσαν κατὰ τὰ ἄλλα αἰτήματος κεκτημένων πολυετῆ, ὡς ἀνθυπολοιάρχων ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων, ὑπηρεσίαν κυβερνητῶν καὶ ναυκλήρων.

Μετὰ πάσης τιμῆς

## ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 9 Μαΐου 1962

'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

## ΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν ἐπιστολῆς καταχωρισμένης εἰς τὸ τεύχος τῆς 15.4.62 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀπαράδεκτοι διακρίσεις», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ ἔξης :

· Ή ύπὸ τοῦ Νόμου προβλεπομένη μείωσις τῶν προσόντων θαλασσίας ὑπηρεσίας τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν., διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν διπλωμάτων Β' καὶ Α' τάξεως ἔχει καθιερωθῆ ἀπὸ μακρού ως ἀναγνώρισις τῆς σημασίας τῶν εἰδικῶν ναυτικῶν σπουδῶν. 'Εφ' ὅσον ὁ ἀπόφοιτος τοῦ Γυμνασίου οὗτος ἀρχίσῃ τὴν σταδιοδρομίαν του ἐκ τοῦ πλοίου κατατάσσεται εἰς Ναυτικῶν Σχολήν καὶ διεξέρχεται θεωρητικάς καὶ πρακτικάς σπουδάς ἐπὶ δόλκηρον διετίαν, είναι ἐπιθεβλημένον, φρονούμενον, νὰ τυγχάνῃ πλεονεκτημάτων, ὑπαγορευμένων οὐχὶ ἐδιάθεσεως εὐεργετικῶν παροχῶν, ἀλλ' ἔξ αὐτῆς τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν σπουδῶν του.

· Διότι τὸν πλήρης καθιερώοντο Ισοτιμία, δικαίως θὰ διηρωτάτο πάς ἀντικειμενικός παραπηρήτης, πρὸς τί ἡ ἰδρυσις τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ πρὸς τί ἡ εἰς αὐτάς εἰσαγωγή ἐσωτερικῶν μαθητῶν ἐπὶ διετίαν; 'Εὰν τὰ αὐτά ἐπαγγελματικά προσόντων είχε διάφορος τῶν Σχολῶν μὲ τὸν ἄπ' εὐθείας εἰσελθόντα εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ποίος θ' ἀπέρασίζει νὰ σπουδάσῃ εἰς Ναυτικήν Σχολήν καταβάλλοντας οὐχὶ εύκαταφρόντια προφεία καὶ διδάκτρα ἀντὶ νὰ ἀποκερδάνη ναυτολογίουμενος ἐπὶ πλοίον;

· Σημειωτέον ὅτι ἡ ἀποφασισθεῖσα αὐξῆσις τῶν προσόντων εἰσαγωγῆς εἰς τὰς Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς ἀπολυτήριον Γυμνασίου, ἐπιβάλλει ἔτι περισσότερον τὴν παροχὴν τοῦ πλεονεκτήματος τῆς μειώσεως τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας.

Μετὰ πάσης τιμῆς

## ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς 11 Μαΐου 1962

'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

## ΘΗΤΕΙΑ 30 ΜΗΝΩΝ!

Κε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου, δημοσιεύθεντος εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Μαρτίου ἑ.ξ. τοῦ περιοδικού ὑμῶν, ὑπὸ τὸν τίτλον «Θητεία 33 μηνῶν», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν σας ὅτι παρὰ τῶν ἀφροδίτων ἐπὶ τοῦ θιγομένου θέματος 'Αρχών ἀνεκοινώθησαν ἡμῖν τὰ κάτωθι:

· α) 'Η διανυσμένη ὑπὸ τῶν ΣΕΑ)Μαχίμων ὑπηρεσία ἐν τῷ Β.Ν. είναι τριάκοντα καὶ οὐχὶ τριάκοντα τριῶν μηνῶν.

· β) 'Ἐκ τοῦ ἀνώτερω προφίλου, οὗτοι διέρχονται ἐκπαίδευσιν ἀπὸ 6 μέχρις 8 μηνῶν.

· γ) 'Η διάφορος μεταχείρισις τῶν πτυχιούχων ἀπὸ τοὺς μὴ κατόχους πτυχίου δὲν εἶναι δυνατή. 'Άλλωστε σημαντικός ἀριθμός ΣΕΑ)Μαχίμων ἀπόκτη προσόντων θαλασσίας ὑπηρεσίας καὶ διαγωνίζεται πρὸς λήψιν διπλωμάτων Ε.Ν. κατὰ τὴν διάκρισιν τῆς ἀνάτερω θητείας.

· δ) Μεταβολὴ τῆς καταστάσεως δὲν εἶναι δυνατή, καθ' ὅσον ἀλλωστε οἱ καταστασόμενοι ἀπὸ τοῦ ἔτους 1962 καὶ ἐπέκεινος θὰ διανύσουν συνολικήν θητείαν τριάκοντα δύο μηνῶν.

'Εντολή 'Υπουργού

'Ο Γενικός Γραμματεὺς

Γ. ΖΕΠΟΣ

## ΑΒΑΣΙΜΟΙ ΑΙ ΑΙΤΙΑΣΕΙΣ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν δημοσιεύματος τοῦ κ. Μιχ. Φαφαλιοῦ, καταχωρηθέντος εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὑπὸ τὸν τίτλον «'Η δεξαμενή Σύρου» καὶ πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ ἔξης:

· Α') π «Ἀρμονία», πρακτορεύμενον ὑπὸ τοῦ ἔνταῦθα γραφείου I. καὶ E. Πορίση. Τὴν 27.2.62 ἐξήτησε νὰ δεξαμενεῖσθη τὴν 16.3.62. Τὴν

ΟΙΚΟΣ  
ΙΔΡΥΘΕΙΣ



ΤΩ 1879

# CARL TIEDEMANN

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ 11 - VORSETZEN 54

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: FAIRPLAY - HAMBURG

14.3.62 έζήτησε μετάθεσιν δεξαμενισμού διά την 26.3.62.

Α)π «Καππετάν Λουκής», πρακτορεύομενον ὑπὸ τοῦ ίδιου γραφείου Ι'. και Ε. Παρίσι. Τὴν 27.2.62 ἔζητησε δεξαμενισμὸν διὰ τὴν 5.4.62. Τὴν 10.3.62 ἔζητησε μετάθεσιν διὰ τὴν 23.3.62. Τὴν 13.3.62 εἰδοποιήθη διὰ η ἡμέρα αὐτῆ (ἡ 23.3.62) ἥτο ἐλεύθερα διὰ νὰ δεξαμενισθῇ. Παρὰ τὴν ἔγκαιρον δχλησιν τοῦ ἄνω πράκτορός του (ώς οὗτος μᾶς ἐγνώρισε δι' ἐπιστολῆς του) και διὰ λόγους τοὺς ὅποιους γνωρίζει ὁ Κ. Φαθαλίος, τὸ πλοῖον τοῦτο δὲν κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα μας πρὸς δεξαμενισμὸν και τὴν 23.3.62 ἔδεξαμενίσθη τὸ ἀ)π «Ἐλλενικὴ Σπλέντρω».

Κατά τὴν συνεδρίασιν τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς 23.3.62, συγκληθείσης πρὸς προγραμματισμὸν δεξαμενισμῶν κατόπιν τῆς ἐκ τῆς περιπτώσεως τοῦ ἀ) πρὸς «Τουρλιανή» θυμητούργησης καταστάσεως, προσελθόντος ὁ πράκτωρ ἀμφοτέρων τῶν πλοίων «Ἀρμονία» καὶ «Καπετάν Λουκῆ» κ. 1'. Παρότοτε, ἔζητησεν ὅπως μετὰ τοῦ ἀπόδεξαμενισμοῦ τοῦ «Ἐλλενικὸς Σπλέντωρ» δεξαμενισθῶν κατὰ σειράν ὄλλεπαλλήλων; α) Τὸ ἀ) πρὸς «Ἀρμονία» καὶ β) Τὸ ἀ) πρὸς «Καπετάν Λουκῆ», δηλῶσας συνάμα τῷ, περιορίζει τὴν διάρκειαν παραμονῆς ἐπὶ τῆς δεξαμενῆς τοῦ μὲν «Ἀρμονία» ἀπὸ τρεῖς εἰς μίαν ἡμέραν, τοῦ δὲ «Καπετάν Λουκῆ» ἀπὸ τρεῖς εἰς δύο ἡμέρας, τοῦθ διπέρ, ὡς μὴ παραβλάπτον τὰ ἐπόμενα πρὸς δεξαμενισμὸν πλοῖα, γενόμενον δεκτόν, ἐπραγματοποιήθη.

Ἐάν ἐκ τῶν ύστερων ἀπεδείχθη ὅτι ὁ κ. Φαφαλίδος δὲν συνεφώνησε μὲ τὴν ἔνεργειαν ταύτην τοῦ πράκτορός του, κατ' οὐδέμιαν λογικήν καὶ οὐδὲν δικαίωμα ἔχει νὰ αἰτιάται τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπήν, οὔτε αὐτὴ οὐδὲν δυνατόν, ἐπειδὴ τὸ ἐπεθύμει ὁ κ. Φαφαλίδος, νὰ ἀλλάξῃ τὸν ἀντέρω, ἐν ἀπολύτῳ τάξει, γεννόμενον προγραμματισμὸν, δοθέντος ἄλλως τε, δτὶ τὴν ἐπομένην, ειδοποιημένον ὑπὸ τοῦ κ. Παρισίου, κατέπλευσε τὸ ἄπ) περὶ «Ἀρμονία», προερχόμενον ἐκ Ρουμανίας διὰ νὰ δεξαμενισθῇ, εύθὺς μετά τὸν ἀποδεξαμενισμὸν τοῦ «Ἐλλεινικ Σπλέντορ».

Έκ τῶν ἀνωτέρω, πιστοποιουμένων ἐξ τῶν παρ' ἡμῖν ἐπισήμων καὶ ἀδιαιφεύστων στοιχείων καὶ ἔγγραφων, τὰ ὅποια ἔχομεν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἀπόδεικνύεται τὸ ἀστοχον καὶ τὸ ἀστρίκτον τῶν αἰτίασεων τοῦ κ. Φαφαλίου, αἵτινες προφανῶς προϊθόντων ἐκ φευδών εἰσηγήσεων ἄλλων προσώπων. Εἰς τὸν κ. Μ. Φαφαλίον γνωρίζομεν ὅτι ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπὴ Σύρου, καταπονούμενή ἀνιδιοτελῶς διὰ τὸν προγραμματισμὸν τοῦ δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων, ἐν μέσῳ τῶν πολλάκις ἀντιθεμένων συμφέροντων τῶν ἐνδιαφερομένων, ἔχει τὸ δόβαλμαν ἀποκλειστικῶν, καὶ μόνον τὴν ἔξυπηρτεστίν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν συμφέροντων τῆς δεξαμενῆς καὶ τοῦ λιμένος Σύρου, ισταμένη πάντοτε μακράν τῶν μεταξὺ τῶν πρακτόρων τῶν πλοίων ὑφισταμένων, δι' εὐνοήτους λόγους, ἀντιθέσεων.

“Η Λιμενική” Επιτροπή Σύρου, άποφεύγουσα νά χαρακτηρισθή ράς κατ’ αὐτής και ιού λιμένος Σύρου, κρίσεις τοῦ κ. Φαφαλιού, τάς δποίας και ἀπόρριπτει, ἐπαφιεμένη νά τάς ἔκτιμησουν δεόντως οι ἀναγνώ-

σταί τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀναφερομένη εἰς τὰ ἐν τῷ δημοσιεύματι τοῦ κ. Φαθαλιού ὑπονούμενα περὶ ἐσπευσμένης συγκλήσεως τῆς Ἐπιτροπῆς κλπ. κλπ. καὶ ἐπιφυλασσόμενη παντὸς δικαιώματός της πρὸς ὑπέρασπισιν τῆς τόσον διὰ τοῦ δημοσίου πείσματος τοῦ κ. Φαθαλιού κακοποιούμενής ἀλληγείας, τὸν πληροφορεῖ ὅτι ἡ συνεδρίασις αὕτη τῆς 23.3.62 ἔλαβε χώραν πρὸς προγραμματισμὸν τῶν δεξαμενισμῶν, κατόπιν τῆς ἐκ τῆς περιπτώσεως τοῦ ἄπ) περὶ «Τουρλιανή» δημοσιουργηθείσης ἀνωμαλίας μὲν τὴν ληφθεῖσαν κατὰ τὴν ἡμέραν ταύτην (τὴν 23.3.62) πληροφορίαν, ἐπιβεβαιωθεῖσαν καὶ δι' ἐπείγοντος πρὸς αὐτὴν τηλεγραφήματος τῶν πλοιοκτήτῶν τοῦ ἄπ) περὶ «Τουρλιανή», ὅτι τὸ πλοίον τούτο, ἐνῷ διὰ τοῦ ἐντάθμα πράκτορος εἶχε δεσμεύσει τὴν δεξαμενὴν δι' ὀλόκληρον ἔξασμηρον (26-31 Μαρτίου 1962), παραδόξως ἐδεξαμενήζετο εἰς Πειραιᾶ, ἀνευ προειδοποίησεως τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς ὑπὸ τοῦ ἐντάθμα πράκτορός του.

Παρακαλούντες ὅπως ἡ παρούσα τύχη τῆς φιλοξενίας τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας καὶ ἐκ τῶν προτέρων εὐχαριστοῦντες,

Διατελούμεν μετά πάσης τιμῆς  
'Ο Πρόεδρος τής Λιμενικής 'Επιτροπῆς Σύρου  
**Β. Γ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ**

**ΑΜΟΙΒΑΙΟΣ Ο ΣΕΒΑΣΜΟΣ**

Κε Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῆς Ἰησοῦ Μαΐου ἐ.ξ. τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνέγνωσα ἑπιστολὴν τοῦ ἄγιαν πτητοῦ μου φίλου καὶ ἔγκριτον συναδέλφου Γ. Κολύμβα, εἰς ῥητὸν ἔξετάζει κατὰ πόσον τὰ σχόλια ὑμῶν ἐπὶ τῆς τελευταίας ἔξελιξεως τῆς ὑπόθεσεως τοῦ ἀ) «Τροπαιοφόρος» εἶναι δίκαια,

Δέν πρόκειται διά της παρούσης νά έρευνήσα την όρθοτητα ή την σκοπιμότητα θεσμών άλλοδαπού δικαίου ή νά προβώ εις κριτικήν αύτών, διότι και ή από ωριμένων άκομη μόνον άπόφεων έξετασις οισηδόπτητο νομικού θεσμού, άπαιτει ευρείαν θεωρητικήν άνάλυσιν και άνα πτυξιν, ήτης ειναι ξένη πρός τὸν σκοπὸν τῆς παρούσης. Ἔγω ἐπιθυμώ μόνον νά ἔφεράσω τὴν χαράν μου διὰ μίαν ὄρθην, τὴν ὅποιαν υιοθετεῖ ὁ κ. Κολύμβας, τὴν ἀρχὴν τοῦ σεβασμού τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, μὲ μίαν παράκλησιν ὅμως, δπως τὴν ὄρθην αὐτὴν ἀρχὴν ἀναπτυξή και εύρεως ἀπὸ τῶν στηλῶν ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ φιλικοῦ τοῦ "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν και ὑπομνήσῃ αὐτοῖς δτι και αὐτοὶ οφέλουν νά σέβωνται τὰς ἀποφάσεις τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων και δτι πρέπει προθύμως νά ὑποθάλλωνται εις τὴν δικαιοδοσίαν αὐτῶν, δότι και ἀδέκαστον δικαιοσύνην ἔχομεν και ἐπὶ πλέον ούτοι διαθέτουν ἐν 'Ἐλλάδι δικηγόρους μορφωμένους, ικανούς και μέχρι τοιούτου σημείου ἔνθερμους ὑπόστητρικάς τῶν δικαίων τῶν, ὥστε νά μη παραείπουν και τοὺς "Ἑλληνας δικαστάς νά ἐλέγχουν και νά υδρίζουν εὐθέως, τακτικὴν τὴν ὅποιαν ἀσφαλῶς ούδεποτε διενοήθησαν "Ἑλληνες δικηγόροι νά ἔφαρμδουσιν ἐνώπιον ἀγγλικῶν δικαστηρίων. Πιστεύω, δτι και ὁ κ. Κολύμβας συμφωνεῖ, δτι και οι "Ἑλληνες δικασταὶ δικαιούνται τοῦ αὐτοῦ σεβασμοῦ ούτινος θέλουν οι "Ἑλληνες δικηγόροι νά ἀπολαύσουν οι "Αγγλοι δικασταί.

Οι "Αγγλοί, Όμως, άσφαλτισταί, φαίνεται ότι δέν πιστεύουν εις ίσας ήθικάς άρχας πιστεύει ό κ. Κολύμβας, τὸν ὅποιον πληροφορά ότι αἱ πληροφορίαι του περὶ «προθυμίας τῶν «Αγγλῶν ἀσφαλιστῶν ὥπως ἀντιμετώπισουν τὴν Ἑλληνικὴν δικαιοσύνην δέν εἰναι ἀκριβεῖς καὶ οὐ μόνον δέν εἶναι πρόδυμοι, ἀλλὰ περιφρόνοι μὲν ἐπιμονῆς καὶ ἔγωγεισμοῦ τὸ «δεδικασμένον», τὸ θεμελιόμενον διὰ τῶν ἀποφάσεων τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων καὶ ταλαιπωρούν, μετά σαδισμοῦ, τοὺς «Ἐλλήνας ἀσφαλισμένους, μετερχόμενοι τὰς πλέον ἀσυνήθεις μεθόδους.

‘Ως παράδειγμα ἀνάφερω τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ναυαγίου «ΝΕΦΕΛΗ». Ἐπειδὴ πολλοὶ δὲν γνωρίζουν τὴν ὑπόθεσιν, θὰ μού ἐπιτρέψητε νὰ σάς παραθέσω, ἐν περιλήψει, τὸ ἴστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως:

Κατά Μάιον 1958 ἐδύσθη ύπό δραματικά συνθήκας και εις τὴν πλέον καρχαριοβρήτη περιοχὴν τοῦ κόσμου εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, τῷ ἀπιστόλῳ «ΝΕΦΕΛΑ».

Τὸ απροσίσιον ινεψελητή.

Τὸ πλοῖον δὲν εἶχε Club καὶ οὕτω ἡναγκάσθησαν οἱ πλοιοκτῆται ἐξ ιδίων των νὰ πληρώσουν δι' ἔξοδα περιθάλψεως, ἐπαναπατρισμοῦ καὶ νομίμους ἀπόζημωσεις, τὸ ποσόν τῶν λιρῶν Ἀγγλίας 6.000. Τὸ πλήρωμα, κατόπιν τηλεγραφικῶν δηνυχῶν ἀνέκοιθη ὑπὸ τοῦ λιμενάρ-

**M. C. APPAVOU & CO.**  
PORT LOUIS — MAURITIUS

CORNER OF SIR WILLIAM NEWTON & FARQUHAR STREETS

Pier 84 S WHARVES Tel. DEwitt 4-4642 (Area Code 215)

## TAMPA

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

## NEW YORK

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

**ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ  
ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: APPAVOU MAURITIUS  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 228 PORT LOUIS

χου, τοῦ "Ελληνος Προξένου και τοῦ άντιπροσώπου τῶν Lloyd's, ἐν Aten.

Μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ πληρώματος, τοῦτο ἀνεκρίθη ἐπὶ δίμηνον ὑπὸ τοῦ K. Λιμεναρχείου Πειραιῶς, ἐπὶ παρουσίᾳ πάντοτε τοῦ δικηγόρου και τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν Lloyd's, ἐν Πειραιεῖ.

Μετὰ τρίμηνον, ἔξεδόθη τὸ πόρισμα τοῦ Λιμενάρχου διὰ τοῦ ὅποιον ἀπεφάνθη ὁ ἀνακριτής, ὅτι τὸ ναυάγιον ὑπῆρξε τυχαῖον και ἀπεκλείστη οἰσοδήποτε δόλος.

Κατὰ τὰ κεκανονισμένα, τὸ πόρισμα διεβιβάσθη εἰς τὴν ΑΕΕΝΑ και ἀκολούθως εἰς τὸ ΣΕΝΑ, ἀμφοτέρων ἀποφανθέντων ὁμοφύως, μετὰ μακράν ὄντας τοῦ πληρώματος και ὑποβολῆς ὅλων τῶν ἐνστάσεων και πραγματογνωμοσυνῶν τῶν "Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν, ὅτι τὸ ναυάγιον ὑπῆρξε τυχαῖον, ἀποκλειμένου οἰσοδήποτε δόλον.

Τὴν ἀπόφασιν ταύτην οἱ ἀσφαλιστοί προσέβαλον εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας, τὸ ὅποιον, μετὰ μακράν διαδικασίαν, ἀπέριψε τὴν πρασφυγὴν τῶν και σύτῳ ἡ ἀπόφασις τοῦ ΣΕΝΑ κατέστη τελεσθιδικός.

Παραλλήλως ἡσκήθη και ποινική δίωξις ἐνώπιον τοῦ Πλημμελειοδικείου Πειραιῶς διὰ ναυταπάτην κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν και οἱ ἀσφαλιστοί διὰ μακροσκελῶν και ἐμπεριστατωμένων ὑπομνημάτων τῶν ἐζήτουν τὴν καταδίκην τῶν πλοιοκτητῶν.

Τὸ Συμβούλιον Πλημμελειοδικῶν Πειραιῶς μετὰ ἔξονυχιστικὴν ἀνάκρισιν πολλῶν μηνῶν, ἔξεδωκεν ἀθωατικὸν βούλευμα, τὸ ὅποιον ὅμως προσέδαλον ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Ἐφετῶν Ἀθηνῶν, τὸ ὅποιον πάλιν μὲ τὴν σειράν του, ἀπεφάνθη ὅτι τὸ ναυάγιον ὑπῆρξε τυχαῖον, ἀποκλειομένης ὅπωδήποτε τῆς περιπτώσεως δόλου. Οἱ ἀσφαλιστοί προσέφυγον εἰς τὸν "Ἀρειον Πάγον" και ὁ "Ἀρειος Πάγος" ἀπέριψε τὴν ἀναίρεσιν τῶν και σύτῳ πάντων δικαστικῶν μέσον, τακτικὸν ἡ ἔκτακτον, ἔχητλήθη και παρὰ ταύτα οἱ ἀσφαλιστοί δὲν πληρώνουν τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν.

"Ἐὰν οἱ κ.κ. "Ἀγγλοι ἀσφαλιστοί ήσαν συνεπεῖς πρὸς τὰς ἀρχὰς τῶν, τοῦ σεβασμοῦ δηλούνται τῶν ἀποφάσεων τῶν δικαστηρίων, ἐνώπιον τῶν ὅποιών ἀντεδίκησαν, θὰ ἐπρεπε νὰ είχον πληρώσει πρὸ πολλοῦ τοὺς πλοιοκτήτας.

Οἱ κ.κ. ἀσφαλιστοί, παρὰ πάντα ἡθικὸν νόμον, ἐλλείψει μέσων πειθαναγκασμοῦ, ἀριούνται τὴν πληρωμήν, περιφρονοῦντες οὕτω τὰς ἀποφάσεις τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων, «τὰ δεδικασμένα», ἔχαναγκάζοντες τοὺς πλοιοκτήτας νὰ καταφύγωσιν εἰς τὰ δικαστήρια τοῦ Λονδίνου, ὑπολογίζοντες ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀδυναμίας των, δεδομένου, ὅτι πρέπει πλήν τῶν ἔξόδων κλπ., νὰ καταθέσωσι προκαταδολικῶς και σεβαστόν ποσὸν λιρῶν ως ἔγγυησιν, ἐπειδὴ εἶναι ἀλλοδοποι και νὰ δαπανήσουν τεράστια ποσὰ διὰ τὴν εἰς "Ἀγγλίαν μετάβασιν τῶν μαρτύρων.

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω, φρονῶ, ὅτι οἱ "Ἀγγλοι ἀσφαλιστοί οὔτε τὸ «εδεικασμένον», τὸ δημιουργούμενον ἐκ τῶν ἀποφάσεων τῆς παμφηφίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων, «τὰ δεδικασμένα», ἔχαναγκάζοντες τοὺς πλοιοκτήτας νὰ καταφύγωσιν εἰς τὰ δικαστήρια τοῦ Λονδίνου, ὑπολογίζοντες ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀδυναμίας των, δεδομένου, ὅτι πρέπει πλήν τῶν ἔξόδων κλπ., νὰ καταθέσωσι προκαταδολικῶς και σεβαστόν ποσὸν λιρῶν ως ἔγγυησιν, ἐπειδὴ εἶναι ἀλλοδοποι και νὰ δαπανήσουν τεράστια ποσὰ διὰ τὴν εἰς "Ἀγγλίαν μετάβασιν τῶν μαρτύρων.

Μετὰ πλείστης τιμῆς  
N. ΠΑΠΑΠΟΛΙΤΗΣ  
Δικηγόρος

Αθῆναι, 8 Μαΐου 1962

ED ALTERA PARS...

Κε Διευθυντά,

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔζητησαν, ἐκ δημοσιογραφικῆς βέβαια ἀμεροληψίας, νὰ ἀκούσουν και τὴν ἄλλην πλευρὰν τῆς ὑπόθεσεως τοῦ ἀ)π «ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ», δηλαδὴ τοὺς "Ἀγγλούς ἀσφαλιστάς". Και τὴν πλευρὰν αὐτῆς ἀνέλαβε νὰ ἐμφανίσῃ ἀπὸ τῶν στηλῶν των ὁ ἔγκριτος συνάδελφος κ. Γ. Κολύμβας εἰς τὸ προηγούμενον φύλλον. Δὲν μᾶς ἐνδιαφέρει νὰ μάθωμεν ποῖος λόγος συνέτρεξε νὰ ἐμφανίσθη αὐτόκλητος ὑπερασπιστής τῶν ἀντιδίκων μας ὁ κ. Γ. Κολύμβας και δῆκι ο χειριζόμενος τὴν ὑπόθεσιν ἐν "Ελλάδι απὸ τῆς δικαστικῆς της πλευρᾶς διακεκριμένος συνάδελφος κ. Θ. Βαλσαμάκης, ὁ ὅποιος, ως γνωρίζεις, δὲν ἔχει ἀνάγκην ἐνισχύσεως ἀλλων συναδέλφων, τελούντων ἐν ἀγνοίᾳ, τούλαχιστον, τῆς ὑπόθεσεως, ἔστω και ἄν κατέχουν ἀριστα και τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον. "Ἄς σημειωθῇ ὅτι, ως γνωρίζω ἐπὶ προσωπικῆς ἀντιλήψεως, οἱ συμπαραστάται τοῦ κ. Βαλσαμάκη δὲν είχον πρὸ δόλιγου μόλις χρόνου, τὴν οἰσιν ἔχουν και ἐκδηλώνουν μάλιστα και διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», γνάμην.

"Ἔγω, δῆμως, ως ὑπευθύνως χειριζόμενος τὴν ὑπόθεσιν πρέπει πρὸς

συμπλήρωσιν και μόνον τῶν γνώσεων μου, νὰ ἐρωτήσω τὸν κ. συνάδελφον: α) Ἐπὶ ποίας κειμένης διατάξεως ἐν "Ἀγγλίᾳ πριν τοῖς ἀπαγορευτικὴ διάταξις τοῦ "Ἀγγλον δικαστοῦ, διότι εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ δημίει περὶ κειμένης διατάξεως ἐν τῷ ἀγγλικῷ δικαίῳ. β) "Ἄν δ. κ. συνάδελφος γιατρίζῃ τὸ περιεχόμενον τῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν πλεατῶν μου πλοιοκτητῶν και τῶν ἀσφαλιστῶν. γ) "Ἄν ἡ ἀπαγορευτικὴ αὐτὴ διάταξις ισχύη μόνον ἐν τῷ ἀγγλικῷ δικαίῳ. δ) "Ἄν ἔχῃ οὗτος ὑπ' όποιον τοῦ τὴν ἀπό 26) 1936 σύμβασιν μεταξὺ "Ελλάδος και Μεγάλης Βρετανίας περὶ δικαστικῆς ἀρωγῆς κ.τ.λ.

"Οταν λάθω ἀπάντησιν εἰς τὰ ἄνω ἀπλά, ἀλλὰ λίαν βασικά ἐρωτήματά μου, θὰ τὸν παρακαλέσω νὰ μὲ ἀκούσῃ ἀλλην μίαν φοράν, τὴν τελευταίαν βεβαίως, ἀλλὰ πλήρως ἔξονυχιστικήν και ἀποκαλυπτικήν.

Μετ' ἔξαιρετικῆς ὑπολήψεως

Ο πληρεξ. δικηγόρος τῶν πλοιοκτητῶν  
'Εν Πειραιεῖ τῇ 2 Μαΐου 1962 ΗΛΙΑΣ Ι. ΤΣΑΓΚΑΡΙΣ

#### ΝΑ ΛΕΙΨΩΝ ΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Κε Διευθυντά,

Συμφωνῶ μὲ τὰς ἀπόφεις τοῦ κ. "Αναστ. Παπαγιάννη, ἀνθρώπου τοῦ δεξαμενοπλοίου «Κυμώ», τὰς ἔκτεινας εἰς ἐπιστολὴν του, ητὶς ἔδημος-τεύθη εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου ἔ.ἔ. τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Εἰναι δίκαιον νὰ ἐκλείψουν αἱ υφιστάμεναι διακρίσεις μεταξὺ ἀνθρώπων προερχομένων ἀπὸ Δημοσίας Σχολάς E.N. και συναδέλφων τῶν προερχομένων ἀπὸ Γυμνάσια. Οἱ πρώτοι τυγχάνουν σημαντικῶν εὑρετημάτων, ἐνῷ τὰ προσόντα ἀμφοτέρων είναι ίσοτιμα. Περίπτωσις εὐεργετημάτων θὰ ἐδικαιολογεῖτο, θως, ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν ἐκείνων τῶν περιφερειῶν, αἵτινες ἐμφανίζουν τὴν μεγαλυτέραν θυσίαν ἐμψύχου ὑλικοῦ εἰς τὴν σκληρὰν πάλην πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον. Τὰ «κεραδίαι» δὲν τὰ ἔκαμεν οὔτε η Κύμη, οὔτε ο "Ασπρόποργος. Τὰ ἔκαμαν οἱ πλοιαρχοὶ και οἱ νοῦται μας. Εἰναι οι πρωταγωνισταί. Εστερήθησαν πολλά, ἔχασαν και τὴν ζωὴν των.

Και οἱ μὲν πλοιαρχοὶ — κατὰ ἔνα ικανὸν ποσοστὸν — εἰναι σήμερον πλοιοκτῆται, ἐνῷ οἱ ἀπόμαχοι ναῦται εἴναι ἔχουν ἀποσυρθῆ εἰς τὰς ιδιαιτέρας πατρίδας των, δηπο και διδούν συνέχειαν εἰς τὸ ἐπάγγελμα μὲ τὴν στροφὴν τῶν τέκνων των πρὸς τὴν θάλασσαν. Αὐτὰ τὰ παιδιά τῶν ἀπολεσθέντων η τῶν ζώντων ναυτικῶν μας πρέπει νὰ τύχουν τῆς κρατικῆς προνοίας. Μόνον ἀπὸ τὸν Δῆμον μου (Ράχη - Καρδαμύλων), ἀπωλέσθησαν 344 ναυτικοί, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὰς Οἰνούσας και τοὺς ἄλλους Δημούς και Κοινότητας τοῦ Νομοῦ μας. Τὸ αὐτὸκατέχει και διὰ τὴν "Ανδρον, Κεφαλληνίαν, Ιθάκην, Κάσον κλπ. ναυτικά περιφερείας.

Στὰ πενήντα δύο χρόνια τῆς ναυτοσύνης μου γνώρισα: Τὸ σκοληκασμένον νερό, τὸ σπαλάδο, τὸ κρύψιμο τοῦ φωμαίου, τὸ ἀποσυρθῆμένον κρέας, ἐλλείψει ψυγείου, τὴν ἐπιορκίαν και τὴν περιφρόνησιν. "Οσάκις ἔξηπτούσαμε τὸ ἐλάχιστον, η κατηγορία ἐπὶ κομμουνισμῷ μᾶς ἐπερίμενε. "Ἐξ ναυάγιος ἔχω εἰς τὸ ιστορικό μου ἀπὸ τορπιλίσμων και τυχαῖα συμβάντα. Επτακόσιες ἐπτὰ δραχμές η σύνταξίς μου. Τὰ παιδιά μας και τὰ ἔγγονα μας δὲν πρέπει νὰ έχουν κάπιο προνόμιο; Αὐτὰ ἀς προστατευθούν, ποὺ έχουν τὴν παράδοσι και τὴν ἀμεσητήνας περιφερείας.

Μετὰ τιμῆς  
ΜΙΧΑΗΛ Μ. ΨΑΡΡΟΣ

Καρδαμύλα (Ράχη), 3 Μαΐου 1962

Συν)χος ναύτης

"ΠΥΛΑΡΟΣ, — "ΑΣΣΟΣ,,

Κε Διευθυντά,

Σᾶς παρακαλῶ θερμῶς, ὅπως δημοσιεύσῃτε τὴν ἐπιστολὴν μου αὐτὴν πρὸς γνώσην και συμμόρφωσιν ἐνίων ἀξιωματικῶν γεφύρας. Τυγχάνων πλοιαρχος τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν τάνκερ «Ολυμπίε Snow», Κατὰ τελευταίον ταξίδιόν μου ἐπλεύσαμεν τὴν διώρυγα τὴν 29ην Μαρτίου μετὰ τοῦ τάνκερ «Αλεξάνδρα I». Τὴν αὐτὴν ηκολούθησαμεν πορείαν μέχρι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Ή ταχύτης και τῶν δύο πλοίων δὲν διέφερε.

"Ο πλοιαρχος τοῦ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I» κ. "Ιωάννης Αστράδης ἀπὸ τοῦ Σουέζ μέχρι τῶν νήσων Κούρια Μούρια διήλθεν τῆς πρώρας μου δέκα τούλαχιστον φοράς. Εἰς μίαν στιγμήν, ἐνῷ εὐρίσκετο δεξιά μου περὶ τὰ τρία μίλια, ἐστρέψει αἰρινδίως τὸ πλοίον του μὲ πορείαν κατ' εύθεταν ἐπὶ τοῦ Ιθικού μου, «κλείσιοντάς με» πρὸς τὰς ύφαλους τῶν νήσων Κούρια Μούρια. Διῆλθε τῆς πρώρας μου ἔξι ἀποστάσεως δια-

## EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRÉAL, 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



τὴν μετάβασιν καὶ ἐπιστροφὴν εἰς τὰς οἰκίας τῶν;

Σᾶς παρακαλῶ, κύριε διευμντά, κάμετε μίαν ἑπτάσεων εἰς τὸν «Οἴκον Ναύτου» καὶ θὰ διαπιστώσητε, ἐὰν αὐτὰ ποὺ γράφω ἀληθέουν.

Πρὸ τετραμήνου δὲ ἀξιότιμος κ. ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεσκέψθη τὸ «Οἴκον Ναύτου» καὶ διεπίστωσε πράγματι, διὰ τὸ προσωπικὸν δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τόσων χιλιάδων ναυτικῶν. «Ἐδωσεν ἐντολάς διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἔξυπηρέτησιν μας. Ποῦ εἶναι δῆμος τὰ ἀποτέλεσματα τῆς ἐπισκέψεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ; Δυστυχῶς τὸ κακὸ συνεχίζεται.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπαυσα καὶ ἐγὼ καὶ ἡ οἰκογένεια μου — καὶ αὐτὸν νομίζω κάμμουν καὶ πάρα πολλοὶ ἄλλοι ναυτικοί — νὰ ἐπισκεπτώμεθα τὸν Ιατρὸν τοῦ «Οἴκου Ναύτου». Καλούμενοι ιδιωτικὸν Ιατρὸν διαν θὰ χρειασθῇ. Ἀλλὰ πρὸς τί νὰ πληρώνωμεν τόσα χρήματα ἀπὸ τὸν μισθόν μας; Ὁμολογῶ, διὰ τὸν ἀφαίρω τὰς κρατήσεις διὰ τὸ Ν.Α.Τ. κλπ. ἐκ τοῦ μισθοῦ μου, τὸ πράττω μὲ μεγάλην ἀγανάκτησιν, διότι εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ πληρώσω.

Σᾶς εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν  
ΜΙΧΑΗΛ ΜΟΝΟΓΥΙΟΣ

Πλοιαρχος S/T «OLYMPIC SNOW»

Λισσαδῶν, 26 Ἀπριλίου 1962

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἀποδίδουν, ἀτυχῶς, τὴν πραγματικότητα τὰ ἀνωτέρω.

#### ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΓΥΘΕΙΟΥ

Κε Διευθυντά,

Ἄπο τὰς ἐφημερίδας ἐπληροφορήθην τὴν ὑπογραφήν, κατὰ τὴν 19ην Ἀπριλίου, συμβολαίων μεταξὺ ἑλληνικῆς ἑξαγωγικῆς ἑταίριας καὶ τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως διὰ τὴν προμήθειαν εἰς τὴν ρωσικὴν κατανάλωσιν 40.000 τόνων πορτοκαλίων καὶ 20.000 τόνων λεμονίων ἐντὸν τῆς περιόδου 1962 — 63. Τούτῳ καὶ σημαίνει τὴν ἀπάρχην διὰ νέας προσεχείς πωλήσεις. Κατὰ τὴν περίοδον 1961 — 62 ἔχρησιμοποιήθη ἐπιτυχῶς ὁ λιμὴν τοῦ Γυθείου, διὰ πρώτην φοράν, παρὰ μεγάλων ἑξαγωγικῶν οἰκιών, διὰ τὴν φόρτωσιν 10.000 τόνων ἑστεριδειδῶν. Λέγω ἐπιτυχῶς, διότι ὁ λιμὴν τοῦ Γυθείου ἐψάνεις ἀρκετά πλεονεκτήματα, διὰ τὰ ὅποια καὶ μᾶς συνεχάρησαν οἱ ἑξαγωγεῖς. Ἡ ἐργασία ἡτο ἐπιμεμέλημένη καὶ κάθε προσπάθεια κατεβλήθη, δηποτε προλόγηθη οἰαδήποτε φθορὰ τοῦ ἐμπορεύματος. Ἡ μικρὰ ἀπόστασις ἀπὸ τῶν ἐν Σπάρτῃ ἀποθηκῶν, — μόλις 40 χιλιόμετρα — μέχρι τοῦ Γυθείου, συνετέλεσεν εἰς τὴν ἔλλειψιν φθορᾶς, ἐναντὶ οἰσσόποτε ἀλλας μακροτέρας ὅδου.

Ὑφίσταται, δῆμος, καὶ ἔνα μειονέκτημα, ποὺ πρέπει ἔγκαιρως νὰ ἔχουδετερωθῇ, διότι, ἀλλως θὰ ἀποστερήσῃ τούτῳ τῆς ἐργασίας τῶν πλείστας ὅσας ἐργατικάς χειράς, ἐνῷ καὶ τῆς πόλεως τοῦ Γυθείου θὰ ἐπιτείνῃ τὸν μαρασμόν. Πρόκειται περὶ τῆς ἀνάγκης ἐκβαθύνσεως τοῦ λιμένος, ὥστε νὰ καταστῇ ἐφίκτη ἡ προσεγγίσις σκαφῶν ἔχοντων βύθισμα 7 ἕως 9 μέτρων. Διατὶ ἐγκατελεύθησιν εἰς τὴν τύχην τοῦ λιμήν καὶ μετ' αὐτοῦ ὀδόκληρος ἡ πόλις τοῦ Γυθείου, ἐνῷ δολοὶ οἱ ἀρμόδιοι γνωρίζουν διότι ἡ ζωὴ τοῦ πληθυσμοῦ τῆς ἐν πολλοῖς ἔξαρτάται ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος; Ποίος ἀρμόδιος ἐπελήθη τοῦ θέματος καὶ ποῖος ἔξιτασε τὴν δυνατότητα νὰ καταστῇ προστός ὁ λιμὴν τοῦ Γυθείου εἰς σκάφη 3.000 ἕως 5.000 τόνων, μὲ τὴν σχετικῶν μικράν δαπάνην 3 ἕως 5 ἑκατομμυρίων δραχμῶν; Οὐδεὶς, ἀτυχῶς, ἐμερίμνησε νὰ σῶσῃ τὴν πόλιν τοῦ Γυθείου ἀπὸ τὸν ἀργόν της θάνατον!

Ἄπευθυνομαὶ διὰ τῶν φιλοξένων στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς ἀρμόδιους, ἵνα κινῆσον τὸ ἑνίσαρέον τῶν. «Ἐπειδὴ καλῶς γνωρίζω τὰ πράγματα καὶ τὰς πιθανάς ἑξελίξεις, σάς δηλῶ ὑπευθύνως, διότι ὑπάρχει φόδος διακοπῆς τῶν ἑξαγωγῶν ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Γυθείου, λόγω ἀκριβῶς τοῦ ἀδιαθόυς τῶν ὑδάτων του. Ἐκάστη φόρτωσις περιλαμβάνει ποσότητα ἀνωτέρων τῶν 1.000 τόνων, οἱ δὲ ἑξαγωγεῖς δὲν εἶναι — προφανῶς — διατεθεῖμενοι νὰ δισκινθεύσουν τὴν ζημίαν ἥ καὶ τὴν πλήρη καταστροφὴν τοῦ ἐμπορεύματός των, ἀπὸ τὴν ἐνδιχομένην προσόραξιν τοῦ σκάφους εἰς αὐτὸν τοῦτο τὸ ἀγκυροβόλιον του.

Ὕπὸ τὸν φόδον αὐτὸν, ποίον θὰ εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα; Ἀπλούστατα: Αἱ ἑξαγωγαὶ ἐσπειριδειδῶν θὰ στραφοῦν πρὸς ἄλλον λιμένα, ἔστω καὶ ἀν θὰ ὑποκεινται εἰς φθοράν, λόγω μεγαλυτέρας ἀπὸ ἑρῆρα ἀποστάσεως καὶ εἰς ὑψηλότερον — φυσικά — μεταφορικόν κόστος, ἐνῷ ἡ πόλις τοῦ Γυθείου θὰ χάσῃ τὴν μόνην ἐναπομείνασσαν ἑξαγωγικὴν ἐργασίαν πρὸς ἀπασχόλησιν ἐργατικῶν χειρῶν καὶ ὁ λιμὴν της θὰ μεταβληθῇ εἰς ίχθυσκαλαν.

Φρονῶ, διότι τὰ ἀνωτέρω θὰ ἐκτιμηθοῦν σοδαρῶς ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους καὶ διότι ἡ διάθεσις τοῦ ἀπαίτουμένου διὰ τὴν ἐκδάμυνσιν κονδυλίου θὰ πραγματοποιηθῇ τὸ συντομώτερον.

Μετὰ τιμῆς  
ΘΕΟΔ. Β. POZAKHIS

Ναυτικὸς Πράκτωρ

#### ΕΜΗΝΥΘ Ο κ. ΒΡΥΩΝΗΣ

Κε Διευθυντά,

Εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδημοσιεύθη ἐπιστολὴ τοῦ δικηγόρου κ. Βασ. Βρυώνη, ἀναφερομένη εἰς τὴν μεταφο-

ράν τῶν νεκρῶν ναυαγῶν τοῦ ἀπὸ «ΠΟΘΩ», ἐν ᾧ ἐπὶ τῇ βάσει τελείως φευδῶν στοιχείων, πειράται τὴν κατασυκοφάντησιν τῆς ἐπιχειρήσεώς μου.

Πρὸς ἀποφυγὴν ματαίων ἀπασχολήσεων ἐκάλεσα τὸν ρηθέντα δικηγόρον ν' ἀνασκευάσῃ τὰς ἀνακριβείας διὰ μιᾶς πρὸς τὸ περιοδικόν σας ἐπιστολὴς.

Ἐπειδὴ οὗτος δὲν ἐδέχθη νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὸ δίκαιον αἴτημά μου, λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ πληροφορήσω ὑμᾶς καὶ δι' ὑμῶν τὸ ἀναγνωστικόν σας κοινῶν, διότι ὑπέβαλα μήνυσιν κατὰ τοῦ ρηθέντος δικηγόρου κ. Βασ. Βρυώνη.

Μεθ' ὑπολήψεως  
ΠΤΕΡΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 26ῃ Ἀπριλίου 1962

#### Η ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Τεχνικός, ιδιαιτέρως ἀσχοληθείς εἰς τὰ τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν «Ἀσπροπόρυγο», μᾶς ἀποστέλλει τὴν κάτωθι μακράν, καταποτιστικήν καὶ ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολὴν εἰς ἀπάντησιν οχολίων τῆς στήλης σύπτητης διὰ τὴν πρακτικήν κατάρτισιν τῶν νέων μηχανικῶν.

Τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν ὡς ἀποστέλλων χαρακτηρίζει ὡς «Ἀστορῶς προσωπικῆς» μη ἐπιθυμῶν, ὡς φαίνεται, τὴν δημοσίευσιν της καὶ τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ ὄνδρος τοῦ ἐπιστολογράφου. Σεθόμεθα τὴν ἐπιθυμίαν του ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἀνώνυμιαν, πιστεύομεν, δῆμος, διτέπειται ἡ γνωμοθύσιον αἱ εἰς τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν διατυπούμεναι — ὅρθι ἐν πολλοῖς — ἀπόψεις. Καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸν δημοσίευμένον κατωτέρω, ἵνα καὶ οἱ ὄντιγνομοῦντες — οἵτινες καταβαλλομένης εἰς τὴν Σχολὴν «Ἀσπροπόρυγο» ἐκπαιδευτικῆς προσθείσας καὶ τῶν βασικῶν, πολλών, σχολῶν — εννιμερωύσουν ἐπὶ τῆς καταβαλλομένης εἰς τὴν Σχολὴν μηχανικῶν.

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἄνεγνωσα ἐσχάτως μεθ' ὅλως ιδιαιτέρως προσοχῆς τὸ εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 644/403 τῆς 14.6.200 τέλος τοῦ ἑγκρίτου περιοδικού σας «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» σχόλιον ὑπὸ τὸν τίτλον «Διὰ τὴν ἀρτιωτέραν κατάρτισιν τῶν» εἰς διάτεται ἡ ἀμφιβόλως ἡ πρακτική κατάρτισις τῶν ἐκ τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν «Ἀσπροπόρυγο» ἑξερχομένων δοκίμων ἀξιωματικῶν μηχανικῶν Ε. Ν. καὶ προτείνεται ὑπὸ τοῦ συντάκτου του νὰ συζητηθῇ εὑρέως τὸ θέμα τῆς πρακτικῆς κατάρτισεώς των καὶ δὴ οὐχὶ εἰς τὸ ἀπότελος πέλλων μέλον διότι, κατὰ τὴν ἀντίληψιν τῶν πρακτικής κατάρτισεώς των καὶ τὴν ὑπεροχήν των προσθετικῶν μηχανικῶν, ἀν̄ οἷς καὶ εἰς εἰσηγήσεις ὑφισταμένων των, προερχομένων ἐκ νυκτερινῶν σχολῶν, ὀρμωμένων ἐξ ἐπαγγελματικῆς ἀντιζηλίας, πράγμα σύνηθες εἰς δῆλα τὸ ἐπαγγέλματα.

Οἱ τὸ πρώτον ἐξελθόντες τῆς Σχολῆς είχον τὸ ἀτούχημα νὰ μὴ ἔχωσι κατ' ἄρχας Μηχανολόγον ὡς Δ)ντὴν Σπουδῶν, ἀλλὰ προσωρινός Λιμενικὸν «Ἄξιονατοκίον». Ἀκολούθως είχον πολιτικὸν μηχανικόν, μὴ ἔχοντα καὶ τὴν δέουσαν ἐκπαιδευτικὴν πείραν, καὶ κατόπιν ἐτερον τέτερον τέταρτον μηχανικὸν τοῦ Β.Ν., στερούμενον καὶ αὐτὸν τῆς ἀπακτούμενης πείρας διὰ τὴν ὀργάνωσιν τῆς πρακτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Ἐπιπροσθέτως, τὸ καὶ σπουδαιότερον, διὰ τὰς πρακτικὰς ἀσκήσεις δὲν διετίθεται τότε παρὰ ἐν ἀτέλως ἑξεπλισμένον μηχανουργείον καὶ οὐδόλως ὑπῆρχον τὰ δύο μηχανοστάσια καὶ λεθητοστάσια, ποὺ διατιθοτασταὶ στήμερον. Εἶναι διθεὶν εὐνόητον, διότι ὑπὸ τοιαύτως συνθήκας μία ἀτούσιας τεχνικὴ σχολὴ, ἔχουσα ἀνάγκην εἰς τὰ πρώτα δημότα τῆς ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀνθρώπων μακρᾶς πείρας διὰ τὴν ὄργανωσιν της, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἀρτίου συγχρονισμένου τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ, δὲν ἡτο φυσιολογικῶς δυνατόν νὰ ἀποδώσῃ τὸν πρώτους ἀποφοίτους δασσούς εἰς πρακτικὴν κατάρτισιν καὶ ὡς ἐκ τούτου παρέχεται πλήρως τὸ δικαίωμα, κατὰ τὴν ἀντίληψιν μηχανικούς Α' Μηχανικούς νὰ ἐκφέρουν δυσμενεῖς κρίσεις.

Τὰ πράγματα δῆμος δὲν παρέμειναν στάσιμα. Τούναντίον, τὸ Υ.Ε.Ν., πάντοτε ἔκαμε συνεχῶς ἀποδεκτὰς τὰς εἰσηγήσεις τῆς Σχολῆς διὰ τὰς δελτίσσεις τόσους εἰς τὴν θεωρητικὴν δῆμον καὶ εἰς τὴν πρακτικὴν ἐξάσκησιν τῶν μαθητῶν μηχανικῶν καὶ οἱ κατ' ἔτος πλέον ἐξερχομένοι είναι πολὺ καλύτερον κατηπτισμένον προηγμένας αὐτῶν. Βεβαίως, μεταξὺ τῶν ἑξερχομένων ὑπάρχει κατάρτιση της Υφήλιου. Δὲν εἶναι δίκαιον νὰ λαμβάνωνται αἱ μετριότητες ὡς δάσσις δι' ἄσκησιν δυσμενούς κριτικῆς διὰ τὸ ἔργον τῆς Σχολῆς.

Αἱ διειθώς κρατοῦσαι σήμερον ἀντίληψεις περὶ τοῦ πραγματικού ρόλου τοῦ μηχανικού εἰς ἐν σύγχρονον πλοῖον καὶ τῆς πρακτικῆς καὶ θεωρητικῆς μορφώσεως, ἡς πρέπει νὰ τυχηγάνη οὕτος, εἶναι τελείως ἀδύοφορον ἀπὸ τὰς ἀντίληψεις ἀπὸ ὑπόστησης ἐκπατούμενον πρὸ τοῦ πολέμου καὶ ἀπὸ τὰς ὑπόστησις εἰναι εἰσέτι ἐπιτρεπτούμενον μερικοὶ ἀπὸ τοὺς παλαιοτέρους μηχανικούς Ε.Ν. Τότε, ἀλλὰ ἀπὸ ἔνα λέβητα χαρημῆς πιέσεως καὶ μίαν ἐμβολιοφόρον ἀτμομηχανήν, μὲ μερικὰ ἀτμοκίνητα καὶ ὡς χαροπαλίοντα δρασικήντα δοθητικά μηχανήματα δὲν ἔχειράζετο νὰ γνωρίζῃ ὁ μηχανικός, δύον δὲ τὸ δάρος τῆς ἐκπαιδεύσεως του ἐργοτετεο εἰς τὸ νὰ καταρτισθῇ ἀριστος τεχνίτης ἐφαρμοστής. Δι' αὐτὸν τὸ λόγον καὶ ἐπωμίζετο κατὰ μέγιστον πασσοτόν, ἐνίστε δὲ καὶ ὀλοκληρωτικῶς, τὴν ἐκτέλεσιν διὰ τῶν ιδίων του χειρῶν τῶν ἀναγκαιούσων πάστας φύσεως ἐπισκεψών καὶ κατασκευών. Δηλαδή, κατὰ τὴν ταπεινήν γνώμην μου, δὲ προπολεμικός μηχανικός Ε.Ν. ἐν τῷ πραγματικότητι ἡτο τεχνίτης καὶ οἷς μηχανικός.

Σήμερον, δῆμος, κατόπιν τῶν ἀλματωδῶν προσδόων παραστημένων ἐν γένει τῆς τεχνῆς εἰς τὰς ναυτικάς κατασκευάς, τοῦ αὐτοματισμοῦ καὶ τῶν παντοτειδῶν μηχανισμῶν καὶ ὄργανων ἐλέγχου λειτουργίας καὶ τῆς ἀφειδοῦς ἐφαρμογῆς των ἐπὶ τῶν πλοίων, τῶν ἐγκατεστημένων εἰς δι-

**DIAMANTIS LEMOS LTD  
SHIPBROKERS**

57/60 Aldgate High Street

LONDON E.C. 3

TEL: DIALEMCO LONDON

πλούν παντοειδών βοηθητικών μηχανημάτων και τής αφθονίας τών άνταλλακτικών, μέ τα δόποια είναι έφωδασμένον έκαστον μηχάνημα, δεν είναι άπαραιτόν το μηχανικός νά είναι και σριστής τεχνίτης, διότι δεν ύψισταται έν τη πραγματικότητα άνάγκη κατασκευής άνταλλακτικών έπι τού πλοίου έπειδη οισδήποτε διαπιστουμένη φθορά έξαρτήματος έπι μηχανημάτος τίνος διορθούται ταχέως και εύχερώς δι' άντικαταστάσεων μέ το υπάρχον άνταλλακτικόν, άφού προηγουμένως τεθή είς λειτουργίαν τό υπάρχον κατά κανόνα έτοιμον πρός λειτουργίαν άμοιδόν μηχάνημα.

Ως έκ τούτου, ο σκοπός σήμερον μᾶς Σχολής Μηχανικών Ε.Ν. δέν είναι νά δημιουργήσῃ άριστους και έξειδικευμένους τεχνίτας, άλλα νά δημιουργήσῃ προσωπικόν όρθον χειριστήσ μούνισι μηχανικούς και μη θεωρητικούς κατάρτιους τοιαύτην, ώστε νά είναι είς θέσιν νά παρακολουθήται τάς έκαστοτε νεωτέρας κατασκευών και νά ένημερούται εύχερώς είς τάς έγκαταστάσεις οιούδηποτε πλοίου, έφι ού θέλει έπιδη, άφού μελετήσῃ τάς περιγραφάς, σχέδια και άδηγίας τών κατασκευαστών. Τό τελευταίον θμολογείται είς τήν δευτέραν παρατηγένην είς τό σχόλιον σας έπιστολήν πεπειραμένου μηχανικού στο έπιτυχάνει πλήρως ή Σχολή 'Ασπροπύργου (γράφει: «άντιλαμβάνονται εύκολα τήν λειτουργίαν τών μηχανημάτων και γενικά τής κινήσεως τού πλοίου»).

Τό προσωπικόν τούτο χειρισμού και συντηρήσεως μηχανῶν δέον έπιπροσθέτως νά είναι ίκανον έν δώρα άνάγκης νά έκτεληστη κατ' άνεκτον τρόπον έργασίας διά τάς άποιας άντραχουν είς τήν βιομηχανίαν έξειδικευμένοι τεχνίται διαφόρων ειδικοτήτων, μέχρις διού τό πλοίον φθάση είς τήν λιμένα προορισμού του, διότε τά ειδικά έργοστάσια έπισκευών, έάν έξακολουθή νά παρίσταται άνάγκη, θά κληθούν νά συνδράμουν.

Δι' αυτό ή Σχολή 'Ασπροπύργου παρέχει γενικήν πρακτικήν μόρφωσιν, ήτοι άλιγον άτ' δλας τάς τέχνας (έφαρμοστού, τορνευτού, ήλεκτροσυγκολλητού, ήξυγονοκολλητού κλπ.), διότι έν έναντια περιπτώσει, ούτε τριπλάσια έτη σπουδών δέν διά έξηρκουν διά νά άποκτήση ή άποφοιτος τής σχολής άριστην δεξιοτεχνίαν είς πολλάς ταυτοχρόνων ειδικότητας, τήν άποιαν άμως δεξιοτεχνίαν μοιραίων θά χάση μετά πάροδον άλιγων έτών προαγόμενος είς Β' και Α' μηχανικόν, διότι αύτός τότε, έάν θέλη νά γίνεται είς τό υψος τής θετεώς του και νά είναι έ πραγματικώς διευθύνων, έ έλεγχων και καθοδηγών τό κατώτερον προσωπικόν του, δηλ. νά είναι πραγματικός άξιωματικός διευθυντής μηχανῶν, δέν θά πρέπει νά κάμην τον «μάστορη».

Μέ τό άνωτέρω πνεύμα γίνεται σήμερον ή πρακτική έκπαιδευσις είς τήν Σχολήν Μηχανικών 'Ασπροπύργου, όπου οι μαθηταί μανθάνουν: α) 'Ολίγον άτ' δλας τάς ειδικότητας τεχνίτου είς τό άριστα νύν έξωπλισμένον μηχανουργείον τής σχολής. β) Χειρισμούς και συντήρησιν είς τούς λέβηταν, θερμοκινητήριον μηχανήματα και θεωρητικόν μηχανήματα τόν δύο μηχανοστασίων τής σχολής, άς και έπεισθαιν γενικήν έπιθεώρησιν αύτών διά πλήρους έξαρμάσεως και άρμάσεως αύτών και έκτελεσιν ένδεχομένων έπισκευών, έξσοδούνται δέ ούτω και είς τήν λύσιν και άρμασιν μηχανημάτων. Τό τελευταίον τούτο έπεκτείνεται και έπι έτέρων ειδικών πρός τόπον διατιθεμένων πλαισίων μηχανημάτων. γ) 'Εκτελούν συγχάς έπισκεψίες κατά μικράς έκαστοτε άμάδας έπι συγχρόνου κατασκευής πλοίων, διότε διέτεται είς αύτούς ή εύκαιρια τής λεπτομερούς μελέτης τών έγκαταστάσεών των και έξοικειώσεως έν γένει με αύτάς. δ) 'Έκτελούν κανονικάς φυλακάς κατά μικράς έκάστοτε άμάδας έπι τών πλοίων συγκοινωνίας 'Αργοσαρωνικού, ύπο τήν άμεσον έπιθεώρησιν και καθοδηγήσιν τού πρωσποτικού τού πλοίου, άρχιζοντες ούτω νά έξοικειούνται και μέ τάς πραγματικάς συνθήκας έκτελεσών τού μελλοντικού τών έπαγγέλματος και τέλος, ε) 'Η έπαγγελματική τών έκπαιδευσις συμπληρούται διά καθαρώς πρακτικής ναυτικής έκπαιδευσις, ήτοι διά κολυμβήσεως, κωπηλασίας, ιστιοπλοΐας, πρωρατικών και μικρών πλάων μέπταιδευτικούν σκάφος τών τριών Δ.Σ.Ε.Ν. ήδη μετά τών μαθητών πλοιάρχων και άσυρματιστών:

Τούτων τεθέντων, ήσ έλθωμεν πρός σύγκρισιν είς τού προερχομένους άπό νυκτερινάς σχολάς, τούς τόσον έκθειαζομένους ύπο ένιων Α' μηχανικών διά τήν πρακτικήν των μόρφωσιν και πείραν. 'Από τήν συστηματικήν παρακολούθησιν τών άπτεκομάσια τά κάτωθι συμπεράσματα, τά άποια πιθανών νά είναι και έσφαλμένα:

Η θεωρητική των μόρφωσις εύρισκεται είς πολὺ χαμηλὸν έπιπεδον και τούτο άχι διότι τά παιδιά άπτα είναι άνεπιδεκτα μαθήσεως, άλλα διότι έργαζόμενα καθ' δλην τήν ήμέραν διά νά κερδίσουν τό ψωμί των και πολλάκις νά συντηρήσουν και τάς οίκογενείας των — πράξεις ιδιαιτέρως έξαιρούμεναι — πηγαίνουν κατάκοπα τό βράδυ, μόλις δυσάμενα νά συγκρατήσουν άνοικτά τά βλέφαρά των, διά νά παρακολουθήσουν, νά έννοησουν και νά άποθηκεύσουν είς τό έγκεφαλόν των, άπτα πού τούς διδάσκει έ καθηγητής των. 'Ερωτώμεν, λοιπόν, οιονδήποτε, άχι μόνον έκπαιδευτικόν, άλλα και άπλως άνθρωπον έχοντα κοινὸν νοῦν:

είναι δυνατόν νά άποκτήσουν ύπο τοιαύτας συνθήκας θεωρητικάς γνώσεις και έν συνεχεία άνευ τοιούτων θεωρητικών γνώσεων και γενικής τεχνικής μορφωστικών νά κατατόπισθούν και νά έκμαθουν ταχέως τάς έγκαταστάσεις, έπιθειντες οιούδηποτε συγχρόνου πλοίου, δεδομένου διά τα κανόνα άγνοούν και τήν άγγλικην γλώσσαν είς τήν άποιαν είναι συντεταγμέναι αι δηγίας και περιγραφαί τών έγκαταστάσεων τούτων; 'Ημεῖς πιστεύομεν άκραδάντως διά ούτε είς είς τούς χιλίους δέν έχει τό ίκανότητα ταύτην.

'Άλλα άτ' έλθωμεν είς τό κυρίως έπιμαχον θέμα τής πρακτικής των καταρτίσεως, καίτοι ή ταχεία κατατόπισις και έκμάθησις μᾶς έγκαταστάσεως άποτελεί και αυτή χαρακτηριστικόν γνώρισμα τών πεπειραμένων τεχνικών και είναι άπόρροια τόσον τής θεωρητικής, δισον και τής πρακτικής των καταρτίσεως.

'Από προσωπικήν μου έρευναν τών πιστοποιητικών ύποψηφίων διά δίπλωμα Γ' μηχανικού διείστασσα, διά ή πρακτική των έξασκησις είναι κατά πλειονότητα μονόπλευρος δηλ. είς μίαν και μόνον τέχνην ή τού έφαρμοστού ή τορνευτού κλπ., πολλάκις δέ και είς έργοστάσια τά άποια διαθέτουν έλαχίστα και πρωτόγονα έργαλείσ αώς π.χ. φαναρτζήδικα ή γυφτικά, διαν δέ τό πρώτων έπέδησαν πλοίους άσ δόκιμοι, άχι μόνον ούδεποτε είχον χειρισθή ήλεκτροσυγκόλλησιν, ήξυγόνων, φρέζαν κλπ. έργαλείσα και τεχνικά μέσα ως οί τής Σχολής 'Ασπροπύργου, άλλα ούτε λέδητα είχον άνωμένη ποτέ, λειτουργήσει και έκκαπτνειει και ή χειρισθή άτμομηχανήν, άτμοστροβίλου, πετρελαιοκινητήρα κλπ. 'Ας άφισμεν τήν έξοικείωσιν των με τήν θάλασσαν, ήτις και αυτή παίζει σπουδαιότατον πόδων διά τήν άποδοσίν των, ήματα τή έπιθιδάσει των τό πρώτων έπι πλοίου. Άργητον πού τήν άπέκτησαν; Μήπως είς τά κλιδωνιζόμενα λεωφορεία μεταφοράς των άποτά τά σπίτια των είς τά έργοστάσιος διότι ήργάσθησαν και άπέκτησαν τήν τόσον έκθειαζόμενην ύπο ένων μόνον Α' μηχανικόν άριστην τεχνικήν κατάρτισιν; 'Ομιλώ πάντοτε έχων υπ' δημητρίου την μεγάλην μάζαν και δχι άποτά σποραδικάς έξαιρέσεις, διότι άπόρρχουν έντων και μερικοί άξιοι άλως ίδαιτέρας προσοχής και έπαντούν.

'Οσα άνωτέρα έκτιθενται άρκον νομίζω διά νά σχηματίση τις γνώμην ποιος έκ τών δύο, ή Σχολή 'Ασπροπύργου ή αί νυκτεριναί σχολαί, έχουν άναγκην συστάσεως 'Επιτροπής άναθεωρησεως τού προγράμματος έκπαιδευσεώς των έν γένει διά νά άποκτησουν τά σύγχρονα έμπορικά πόδια τούς τάσταλλους διά άποτά μηχανικούς.

Κατά τήν ταπεινή μου γνώμην, ή νύν παρεχομένη θεωρητική και πρακτική κατάρτισις έν τή Σχολή 'Ασπροπύργου συμπληρουμένη με τήν προβλεπομένη ύπο τού Νόμου ύπηρεσίαν δοκίμου έπι πλοίων παρέχει είς τήν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν τών κατάλληλον μηχανικόν και τό πρόβλημα έψισταται μόνον διά τών προερχομένους έκ τών νυκτερινών σχολών έφ' δσον μάλιστα είς τούς άποφοίτους αύτών παρέχεται τό δικαίωμα νά άνερχωνται είς τάς άνωτέρας βαθμίδας τών τεχνικών τού Ε.Ν.

Τέλος, θεωρώ καθήκον μου νά άπιστησω τήν προσοχήν είς ήμάς, τών τόσον μοχθήσαντα διά τήν ίδρυσιν τής σχολής ταύτης και τών τόσον ένδιαφέρομένουν διά τήν πρόδοσίν της, διά ή τό έν λόγω δημοσίευμας έγγιζει τά δρία τής συκοφαντικής δυσφορής τήν άποιαν είμαι ηπερέδαιος διά σείς πρωστικών ούδωλως διενοήθητε και διά ήτη έγραφη έν άγνοιά σας. Τότο, ής και έτερα παρόμοια δημοσιεύματα έχουν βαθέως ριζώσει είς τήν συνειδησιν τών ναυτικού κόσμου, άδι κωντάς δέ, διά οί έκ τής Σχολής 'Ασπροπύργου προερχόμενοι είναι άλιγωτερον καταλληλοί από τούς τών νυκτερινών σχολών διά τό Ε.Ν., πολλάκις δέ πρώτοι μηχανικοί, έπηρεασμένοι από τά έν λόγω δημοσιεύματα και τάς έκ τούτων άπορρεούσας διασχύτους φήμας, μένουν έκπληκτοι πρό τών ίκανοτήτων τών έκ τής Σχολής 'Ασπροπύργου ναυτολογούμενών έπι τού πλοίου των δοκίμων μηχανικών, οί άποιοι πολὺ ταχύτατα πάλιτυμοι συνεργάται τών και έχομεν πλεύστα παραδείγματα μετά πάροδον έλαχίστων μηγιών νά τούς άναβετον καθήκοντα Γ' μηχανικού, καίτοι στερεύνται άκρη διπλώματος. 'Εσχάτως μοί άνεφοδη διά, δόκιμος μηχανικός πρό έλαχίστων μηγιών άποφοιτήσας τής Σχολής 'Ασπροπύργου, έλθων είς άντιθεσιν έπι έπαγγελματικών θεμάτων με τόν Β' μηχανικόν πετρελαιούφορου, έφ' ή έπι πληρετέ ή αίτησας τήν άποδοσίν του, παρεκλήθη νά τήν άνακαλέση και δχι μόνον τούτο, άλλα ή Α' μηχανικός έφρόντισε και άπεμάκρυνε τού πλοίου τόν Β' μηχανικόν του! Σημειωτέον διά, ή έν λόγω δόκιμος δέν ήτο και άπο τούς καλυτέρους είς τήν τάξιν του.

Τάυτα, πρός ένημέρωσιν σας έπι τής έψισταμένης πραγματικότητος διά νά δημητρήσει, λόγω τού κύρους σας νά συνδράμητε θετικώς είς τάς προσπαθειάς δλων έν γένει τών μοχθούντων διά τήν άνυψωσιν τής στάθμης τών τεχνικών άξιωματικών Ε.Ν.

Δέξασθε, παρακαλώ, τήν έκφρασιν τής είλικρινούς πρός ήμάς έκτιμητης μου.

'Αθήναι, 1 Μαΐου 1962

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ

## ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

**In all Harbours,  
on all seas ...**

Hundreds of German and foreign ships are equipped with  
**KAMPNAGEL** ship cranes and  
**KAMPNAGEL-SCHÄRFFE** auxiliary deck machinery.

Figures prove that the names of  
**KAMPNAGEL** and **SCHÄRFFE** stand for efficiency and quality -  
in all harbours and on all seas.

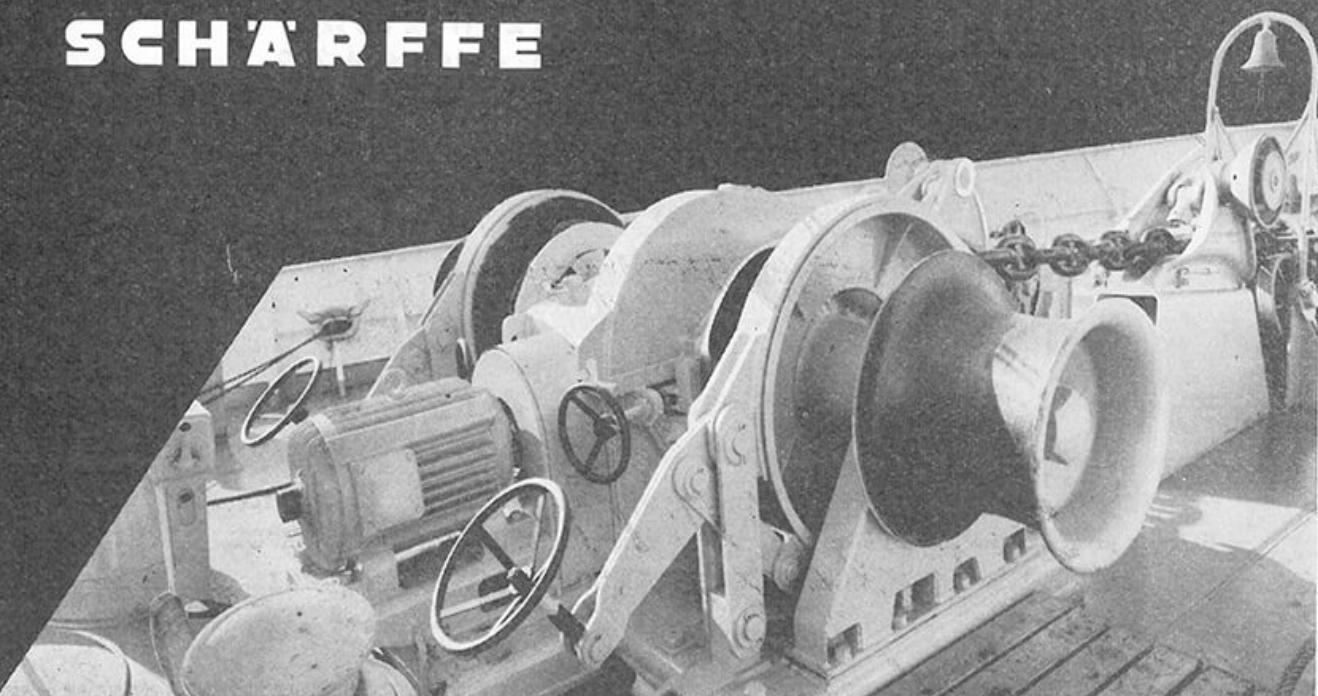
We deliver amongst others:  
Ship cranes in standard execution and for special service vessels.  
Windlasses - anchor capstans - chain stoppers - cargo winches - topping winches - preventer winches - warping winches - automatic constant tension winches - warping capstans - steering gear - automatic towing winches - trawl warping winches - special winches - steam engines - special constructions for shipbuilding.



**KAMPNAGEL**

**HAMBURG** Jarrestraße 26 Telex: 021 1165

**SCHÄRFFE**



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ 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 ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δρειλοιμένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων  
Έμβασμα  
Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

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

**ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ**  
**ΤΕΣΣΑΡΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ**  
**“ΛΕΙΚΕΡΣ,, ΤΟΥ κ. Φ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ**  
**ΠΑΡΕΔΟΘΗΣΑΝ ΤΑ ΔΥΟ ΠΡΩΤΑ**

Τό έλληνικόν έπιχειρηματικόν δαιμόνιον δίδει τό «παρών» είς τὸν μακρύνον μεταφορικόν τομέα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, τὸν ὅποιον κυρίως ἐκπεταλλεύνταν ήνεσ καὶ ισχυρὰ συγκρήματα, αἱ βιομηχανίαι χάλυβος, οἱ ἔξαγωγεις σιτηρῶν καὶ μεγάλαι ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀμερικανικαὶ, καναδικαὶ καὶ ἄγγλικαί. Τέσσαρα «λείκερς», εἰδικά μπάλκ - κέρριερς τῶν 26.000 τόννων, τὰ μεγαλύτερα, που ἡμποροῦν νὰ διαπλεύσουν τὴν διώρυγα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, θὰ ἔχῃ μετὰ ἔτος ἐπηρεσία ἥ εἰς Μόντρεαλ ἐγκατεστημένος «Ἐλλην ἐφοπλιστῆς κ. Φρίξος Β. Παπαχρηστίδης. Τὸ πρώτον, τὸ «Μοντρεαλαί», παρεδόθη ἡδη καὶ τὸ δεύτερον, τὸ «Χαμιλτόνιαν», παραδίδεται κατ' αὐτὰς ἀπὸ τὰ καναδικὰ ναυπηγεῖα. Δύο ἄλλα ἀδελφὰ σκάφη θὰ εἰναι μετὰ τινὰς μῆνας ἔτοιμα καὶ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους ἐν ὑπηρεσίᾳ. Συνολικὸν κόστος 29 ἑκατομμύριοι δολλάρια!

Γεγονὸς ἔξαιρετικῆς σημασίας διὰ τὸν Καναδᾶν ἡ καθέλκυσις τῶν δύο πρώτων πλοίων. Ο Τύπος διὰ μακρῶν ἀπτησχολήθη καὶ ἡ εὐρυτέρα κοινὴ γνώμη — λίαν εὔθικτος εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἔγκυρον βιομηχανίαν καὶ δὴ τὴν ναυπηγικὴν — ιδιαίτερον ἐπέδειξεν ἐνδιαφέρον. Ο κ. Παπαχρηστίδης ὑπῆρξεν ὁ ἀνθρωπὸς τῆς ἡμέρας. Ο «Ἐλλην ἐτόλμησεν ἑκεὶ ὅπου οἱ ἄλλοι — οἱ Καναδοὶ ἐπιχειρηματίαι — διακατείχοντο ἀπὸ τὸν δισταγμόν. Διεισδύει εἰς ἓνα τομέα, ὃπου μεγάλα συμφέροντα ἔχουν θεμελιώσει θέσιν προέχουσαν καὶ λίαν προσδοφόρον.

Τὸ «Χαμιλτόνιαν» καθειλκύσθη τὴν 7ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ ναυπη-

σκάφους.

Τὸ «Μοντρεαλαί» θὰ μεταφέρῃ σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ τὰς ἐπτὰ νήσους (Sept - Iles) εἰς τὰ χαλυβουργεῖα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ σιτηρά ἐντεύθεν εἰς τὸ Μόντρεαλ. «Ἔχει πέντε κύτη (1.162.000 κ. π.), πλήρωμα 40 ἀνδρῶν καὶ τέσσαρας καμπίνας δι' ἐπιβάτας. Τὸ σκάφος εἶναι ἔξαιρετικὰ ἐνισχυμένον, ἀνθεκτικώτερον εἰς τὰς ἀναποφεύκους προσκρούσεις εἰς τὰς δεξαμενὰς ἀνυψώσεως (locks) τῆς Διώρυγος.

\* \* \*

‘Ἐπ’ εύκαιρίᾳ τῆς βαπτίσεως τοῦ «Μοντρεαλαί» παρετέθη, τὴν 11ην Ἀπριλίου, παρὰ τὸν κ. Παπαχρηστίδη γεύμα εἰς εύρυταν κύκλων προσκελμένων ἐπισήμων Καναδῶν καὶ Ἑλλήνων, καθὼς καὶ ὁμογενῶν εἰς τὴν μεγάλην αἰθουσαν τοῦ ξενοδοχείου «Βασιλίσσας Ἐλισάβετ» τοῦ Μόντρεαλ.

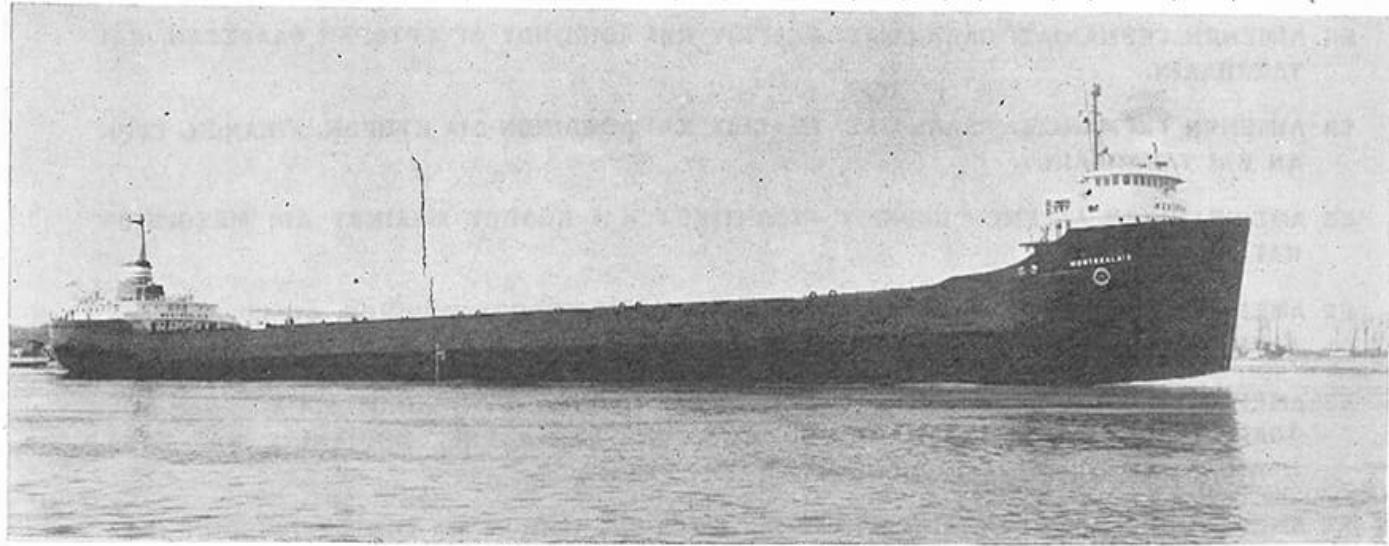
Διὰ μακρῶν ἔχαιρέτησεν ὁ κ. Παπαχρηστίδης τοὺς κεκλημένους του, ἀναπτύξας τὸ ὅλον ναυπηγικὸν τοῦ πρόγραμμα, καθὼς καὶ τὰς ἀποφένεις του ἐπὶ τῆς κανοδικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ίδιαιτέρως ἀναφέρομεν τὰ λεχθέντα εἰς τὴν Ἑλληνικήν, ἀτινα καὶ προεκάλεσαν βαθυτάτην συγκίνησιν, ὅσον καὶ ἐνθουσιασμὸν τῶν παραστάντων κατὰ τὸ γεύμα πολυπληθῶν ὁμογενῶν.

Εἶπεν ὁ κ. Παπαχρηστίδης εἰς τὴν Ἑλληνικήν :

‘Εξοχώτατε κ. Πρεσβευτά τῆς Γενετείρας μου,  
Σεβασμιώτατε, ἀγαπητοί μου φίλοι,

Σήμερον τὸ ἀπόγευμα, μὲν ὑπερφάνειαν καὶ συγκίνησιν παρηκολούθησα τὰς εὐχὰς τῆς Ἐκκλησίας μας νὰ ἀπευθύνωνται πρὸς τὸ νεότευκτον σκάφος μου. Τὸ ἴδιον ἀκριβῶς συνέβη τὸ παρελθόν Σάββατον μὲ τὸ «Χαμιλτόνιαν». Κυανόλευκὰ χρώματα τὸ στολίζουν, κατ' ἐπιθυμίαν τοῦ ἀγαπημένου υἱοῦ μου Βασιλείου. ‘Ἐπὶ τοῦ πρωραίου ἰστοῦ, τῆς καπνοδόχου καὶ τοῦ σήματος τοῦ Οἴκου μου, προβάλλει μὲ τόλμην καὶ εἰς σχῆμα ἐμφανές, τὸ ἀρχικὸν ψηφίον Π., τοῦ οἰκογενειακοῦ ὄντματος, εἰς τὴν Ἑλληνικήν. Διότι, νὰὶ μὲν τὰ πλοῖα αὐ-



Τὸ «Μοντρεαλαί» 26.000 τόννων, κατὰ τὰς δοκιμάς.

γεῖα τοῦ Saint John καὶ τὸ «Μοντρεαλαί» ἔτοιμον ἐβαπτίσθη τὴν 11ην Ἀπριλίου πρὸ τῆς παραδόσεώς του ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Canadian Vickers, Ἀνδροῦχος τοῦ πρώτου ὑπῆρξεν ἡ θυγάτηρ τοῦ πλοιοκτήτου κ. Ἐλένη Χόλντεν καὶ τοῦ δευτέρου ἡ ἐτέρα θυγάτηρ τοῦ κ. Παπαχρηστίδη κ. Μαρίκα Λαφλέρ. Τὰς καθέλκυσις καὶ τῶν δύο σκαφῶν ηὐλόγησεν ὁ Μητροπολίτης κ. Ἀθηναγόρας, ἀρχηγὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ὁρθοδόξου Ἐκκλησίας εἰς τὸν Καναδᾶν.

\* \* \*

Τὰ δύο μπάλκ - κέρριερς ἔχουν μῆκος ὅλικὸν 730 ποδῶν καὶ μέγιστον πλάτος 75 ποδῶν. Αἱ διαστάσεις των εἰναι αἱ μεγαλύτεραι ἐπιτρεπόμεναι διὰ τὴν διώρυγα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 9.900 ἵππων. Τοσάντης ὑπηρεσιακὴ 17 μιλιῶν. Ἐλιξ πλευρικῆς ὕσεως διευκολύνει τοὺς χειρισμοὺς εἰς τοὺς στενοὺς διαύλους.

Τὸ «Μοντρεαλαί» ἐναυτηγήθη εἰς δύο χωριστὰ τμῆματα. Ἡ πρώτη κατεσκευασθη τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μόντρεαλ καὶ ἡ πρύμνη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λωζόν. Καὶ τὰ δύο τμῆματα συνεκολλήθησαν ἐντὸς μονίμων δεξαμενῶν εἰς Λωζόν. Ἡ συμπλήρωσις τῆς κατασκευῆς ἔλασε χώραν εἰς Μόντρεαλ. Ἐκεὶ ἐγένετο καὶ ἡ δάσκαλισις τοῦ ἐτοίμου πλέον

τὰ εἰναι, χωρὶς ἀμφιβολίαν, καναδικά, ἀλλ' ἔνα μεγάλο μέρος τῆς ἀθανάτου ψυχῆς των εἰναι καὶ θὰ παραμείνῃ ἀφιερωμένον γιὰ πάντα, εἰς τὴν γλυκυτάτην μας πατρίδα, τὴν Ἐλλάδα.

Καὶ συνεχίζων ὁ κ. Παπαχρηστίδης εἰς τὴν Ἀγγλικήν εἶπεν :

“Ἐλεγον, πρὸ μιᾶς μόλις στιγμῆς, εἰς τὴν μητρικήν μου γλώσσαν, ὅτι γαλανὸν καὶ λευκόν, τὰ χρώματα τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ ἀφροῦ τῶν κυμάτων, στολίζουν τὰς ὑπερκατασκευαζας τοῦ πλοίου τούτου. Τὸ πρώτον χράμμα Π., τοῦ οἰκογενειακοῦ ὄντματος προβάλλει εἰς τὴν καπνοδόχον, ἐπὶ τοῦ πρωραίου ἰστοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ σήματος τοῦ Οἴκου μου. “Ολα μᾶς ἐνθυμίζουν τὴν γενέτειραν. Ἡ ἐμπνευσις — ἐπαναλαμβάνω — ὀφείλεται εἰς τὸν ἀγαπημένον υἱόν μου Βασιλείον. Τὸ «Μοντρεαλαί» εἰναι καναδικὸν πλοίον, ἀλλὰ μέρος τῆς ἀθανάτου ψυχῆς του παραμένει ἐλληνικόν. Διότι — πρέπει νὰ τὸ παραδεχθώμεν — δὲν θὰ ἡδυάνη μὰ είμαι σήμερον πλοιοκτήτης, ἀν δὲν ἡμουν ἐλληνικῆς καταγωγῆς, ἀν αἱ ναυτικαὶ παραδόσεις τῆς γενετείρας μου δὲν ἡσαν τόσον ζωταναί, τόσον ζωηραί εἰς τὴν ψυχήν μου. Αὐτή, πράγματι, εἰναι ἡ εἰσφορά, τὴν ὅποιαν ἔνας μετανάστης προσφέρει μετ' ἀφοσίωσεως εἰς τὴν μεγάλην χώραν τῆς υιοθεσίας του.

**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



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

### ΤΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39. BROADWAY

NEW YORK 6, N. Y. CABLES: "ELLINIKI,,

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,,

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,,

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GÖDENINGERSTRASSE 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 τούς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

# ΕΝΕΚΡΙΘΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

## Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Καταλείπει σημαντικόν πλεόνασμα μὲν ηγήμενα ἔσοδα κατὰ 20,30% καὶ πραγματικά ἔξοδα κατὰ 2,62%. — Υίοθετεῖται ἡ ἀνάγκη συστάσεως ίδιατέρου 'Οργανισμοῦ 'Ανεργίας. — 'Υποδεικύνονται ώρισμέναι περικοπαὶ δαπανῶν. — 'Η σύστασις παγίου κεφαλαίου 100 ἑκατομ. δραχμῶν συνιστάται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς μὴ ἀποκλειομένης κρίσεως.

'Ενεκρίθη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ., ὁ νέος προϋπολογισμὸς τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας Ναυτικῶν. Τὸ σκέλος τῶν ἔσοδων φθάνει τὰ 71.716.503 ἑκατομμύρια δρχ. καὶ τῶν δαπανῶν 54.883.112 δρχ., μὲν πλεόνασμα ἐκ δρχ. 16.833.391. "Ἄς σημειωθῇ ὅτι οἱ προϋπολογισμοὶ τῶν περισσοτέρων προηγουμένων ἔτῶν ἦσαν ἐλλειμματικοί.

Εἰς γενικά καὶ χαρακτηριστικά, πάντως, γραμμάς, ὁ ἐγκριθεὶς προϋπολογισμός, ἐμφανίζει ὡς ἀκολούθως τὴν παρούσαν οἰκονομικὴν θέσιν τοῦ Κ.Α.Α.Ν.:

α) "Ἐσοδα ηγήμενα ἔναντι ἔκεινων τοῦ 1961, κατὰ 12.136.720 δρχ., ποσοστὸν 20,36%.

β) Πραγματικά ἔξοδα, ἐπίσης ηγήμενα ἔναντι τῆς προηγουμένης χρήσεως κατὰ 1.376.069 δρχ., ποσοστὸν 2,62%.

γ) Ηγήμενοι ὡσάτως οἱ πόροι κατὰ 1%. "Ἐναντι ποσοστοῦ 21% ἐπὶ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν τῶν ἡσαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. κατὰ τὸ 1961, 22% διατίθενται διὰ τὸ Κ.Α.Α.Ν. κατὰ τὴν τρέχουσαν χρῆσιν.

δ) Πλεόνασμα τῆς ἐτησίας διαχειρίσεως ἐν ἀντιθέσει μὲν τὰ ἔτη 1952—1959, ὅτε αἱ διαχειρίσεις ἐκλείοντο καλυπτόμεναι ἐκ τοῦ ἀποθεματικοῦ τοῦ κεφαλαίου.

'Αναλυτικὸς ὁ ἐγκριθεὶς προϋπολογισμὸς κατὰ τὰ σκέλη ἔσοδων καὶ ἔξδων καὶ ἐν συγκρίσει μὲν τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1961, ἔχει ὡς ἀκολούθως:

### I. Ε Σ Ο Δ Α: ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

	1962	1961
Εισφοραὶ ναυτικῶν πλοίων ἵσωτερικοῦ .....	2.306.000	2.194.310
» » ποντοπόρων .....	14.470.000	10.435.340
» » συμβεδλημένων .....	11.508.000	10.717.020
Έξαγοραὶ ναυτικῆς ὑπηρεσίας .....	1.652.500	1.634.230
	<hr/> 29.936.500	<hr/> 24.980.900
	=====	=====

### ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Εισφοραὶ ἴργοδοτῶν πλοίων ἵσωτερικοῦ .....	2.650.000	2.494.340
» » ποντοπόρων .....	16.401.000	11.827.590
» » συμβεδλημένων .....	13.042.000	12.147.100
» έξαγορᾶς ἴργοδοτου .....	290.500	246.350
	<hr/> 32.383.500	<hr/> 26.715.380
	=====	=====

### ΤΕΛΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ

Τέλη, δικαιώματα καὶ φόροι .....	1.251.000	1.251.000
Διάφορα έσοδα .....	207.000	171.000
	<hr/> 1.458.000	<hr/> 1.422.000

### ΕΞΟΔΑ ΕΚ ΤΟΥ «ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ»

Συμμετοχὴ ησαλισμένων εἰς δαπάνας προστασίας .....	7.185.501	6.108.501
Έκτακτα έσοδα Ο.Ν. .....	2	2
Έσοδα ἐκ τῆς περιουσίας .....	252.000	252.000
	<hr/> 7.437.503	<hr/> 6.360.503
	=====	=====

### ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΩΝ ΟΙΚΩΝ. ΕΤΩΝ

Έσοδα παρελ. οίκων. ἐτῶν .....	501.000	101.000
	=====	=====

### II. Ε Σ Ο Δ Α: I. ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ (Διαχείρισις «Οίκου Ναύτου»)

	1962	1961
Άποδοχαι προσωπικοῦ πάσης φύσεως .....	2.457.721	2.203.461
Έξοδα διοικήσεως καὶ λειτουργίας .....	894.501	862.502
Έξοδα διοικήσεως παραρτημάτων .....	430.000	370.000
	<hr/> 3.782.222	<hr/> 3.435.963
	=====	=====

### ΔΑΠΑΝΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Προστασία Ναυτικῶν Περιστών .....	27.178.004	26.046.004
» Παραρτημάτων .....	11.475.000	8.355.000
Παιδικαὶ έξοδαι .....	1.143.200	1.031.000
	<hr/> 39.796.204	<hr/> 35.432.004
	=====	=====

### ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΔΑΠΑΝΑΙ

Ἐπιπλαὶ καὶ σκύψ .....	311.001	186.001
Δαπάναι παρελθ. χρήσεων .....	20.000	1.000
	<hr/> 331.001	<hr/> 187.001
	=====	=====
AΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ ΤΑΚΤΙΚΟΝ - ΕΚΤΑΚΤΟΝ	400.000	2.200.000
	=====	=====

## N. S. SIMBOURAS

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

TELEPHONE :  
470.359

TELEGRAMS :  
STAMSIM - PIRAEUS

### II. ΚΛΑΔΟΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Δαπάναι έπιδοτήσεως ναυτικῶν .....	4.000.000	5.100.000
Έξοδα διοικήσεως καὶ λειτουργίας .....	100.000	—
	<hr/> 4.100.000	<hr/> 5.100.000
Δαπάναι λειτουργίας Γ.Ε.Ν.Ε. .....	1.338.581	1.169.834
Λοιποὶ δαπάναι προστασίας (διαχείρισις Ν.Α.Τ.) .....	2.200.001	3.316.704
"Έξοδα διοικήσεως καὶ διαχείρισεως Κέντρου .....	1.095.103	1.105.118
"Έξοδα λειτουργίας ὑπηρεσίων ΚΑΑΝ εἰς Προέντικα Λιμεναρχεία .....	940.000	660.420
	<hr/> 2.035.103	<hr/> 1.765.538
Επιστροφαὶ εἰσφορών .....	100.000	100.000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ Τακτικόν - Εκτάκτον .....	800.000	800.000
ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ 'Ασφαλιστικοῦ - Αποθεματικοῦ .....	16.833.391	6.606.613

'Αναλύουν τὰ ἀνωτέρω κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ εἰς τὴν σχετικὴν εἰσηγητικὴν του ἐκθεσιν ὁ διευθυντής τοῦ Ν.Α.Τ. ἀντιπλοίαρχος κ. κ. 'Αντωνόπουλος, σημειοῦ μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ τὰ ἔξης:

«Διὰ τοῦ παραχωρηθέντος εἰς τὸ Κ.Α.Α.Ν. 22% ἐπὶ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν τοῦ Ν.Α.Τ. — 1% ἐπὶ πλέον τοῦ παραχωρηθέντος ποσοστοῦ κατὰ τὸ 1961 — αὐξάνονται τὰ ἔσοδά του κατὰ 2.832.500 δρχ. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν πρὸς τὸ Κεφάλαιον ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἀνέρχεται εἰς 62.320.000 δρχ. ἀντιπροσωπεύον τὸ 86,9% τῶν συνολικῶν του ἔσοδων».

«Ως πρὸς τὰ ἔξοδα ἔξ αλλου, ἀναφέρονται εἰς τὴν ίδιαν ἐκθεσιν τὰ ἀκόλουθα:

«Εἰς τὰς προβλέψεις δαπανῶν τοῦ προϋπολογισμοῦ σημειοῦται αὐξησις κατὰ 5.292.771 δρχ. καὶ μείσωσις κατὰ 3.916.703 δρχ. 'Η πλέον σημαντικῶς ηγήμενη πρόδηλεψις είναι ἡ ἀναφερόμενη εἰς τὰς δαπάνας προστασίας τῆς ἀσθενείας, ἢτις ἀνέρχεται εἰς 4.364.200 δρχ. Εἰδικώτερον αἱ δαπάναι τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἔξης:

«Αἱ δαπάναι διοικήσεως τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἐμφανίζονται ἡγήμεναι ἔναντι ἔκεινων τοῦ 1961 κατὰ 346.259 δρχ., λόγῳ κυρίως φυσιολογικῆς ἐξελίξεως του προσωπικοῦ των προστατευόμενών των.

«Αἱ δαπάναι προστασίας τῆς ἀσθενείας προβλέπονται ἐπίσης ηγήμεναι κατανέμεται ἡγήμενης αὐτῆς κατανέμεται ἡγήμενης: Διὰ τὴν προστασίαν τοῦ Κέντρου 1.132.000 δρχ. ἔξ ὡν 650.000 δρχ. διὰ φαρμακευτικὴν περίθαλψιν. Διὰ τὴν προστασίαν ἡσαλισμένων ἐπαρχιῶν 3.120.000 δρχ. ἔξ ὡν 2.000.000 δρχ. ἐγγράφονται διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» διὰ παροχὴν ἔξωτερικῆς νοσηλείας δὲν τῶν τῶν κατηγοριῶν τῶν προστατευόμενών των (ἀνέργων 500.000 δρχ., συνταξιούχων Ν.Α.Τ. καὶ «Οίκου Ναύτου» 660.000 δρχ. καὶ οἰκογενειῶν ἐργαζομένων 840.000 δρχ.). Σημειοῦται διὰ τοῦ ή ἐπέκτασις αὐτῆς τῆς προστασίας εἰς τὰς ἐπαρχίας καθιερώθη διὰ τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος τῆς 14.8.1961. «Ἐτερον ποσὸν τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν ἔξ 670.000 δρχ., προορίζεται διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν ιατρῶν».

Ταῦτα ὡς πρὸς τὰς δαπάνας τοῦ κλάδου τῆς προστασίας. 'Ως πρὸς

**EDDYSTONE**  
**FINELY ENGINEERED RECEIVERS**  
*for*  
**COMMUNICATIONS**  
**- MARINE & GENERAL LISTENING**  
1000 MC/S TO 10 KC/S

Manufacturers:  
**STRATTON & CO LTD**  
 WEST HEATH, BIRMINGHAM 31, ENGLAND

τάς δαπάνας τού κλαδού άνεργιας, ή είσηγητική έκθεσις τού έγκριθέντος προϋπολογισμού έπισημαίνει τά άκολουθα:

«Άπο τής τρεχούσης χρήσεως ή έπιδοτήσις τών άνεργων ναυτικών άνετή είς τὸ «Οἶκον τοῦ Ναύτου», εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ δποίου καὶ ἐνεγράφησαν αἱ ἀναγκαῖαι πιστώσεις.

»Αἱ δαπάναι έπιδοτήσεως καὶ ἀνεργίας παρουσιάζουν μείωσιν κατὰ 1.100.000 δρχ., ἐνῷ τὸ ἔκτακτον ἐπίδομα τῶν ἕορτῶν (Πάσχα-Χριστουγέννων) ὑπελογίσθη εἰς 2.700.000 δρχ. ὡς κατὰ τὸ 1961. Αἱ λοιπαὶ δαπάναι τοῦ κλαδού άνεργίας παραμένουν εἰς τὸ ὑψος ἑκείνων τοῦ προγονισμένου ἔτους.

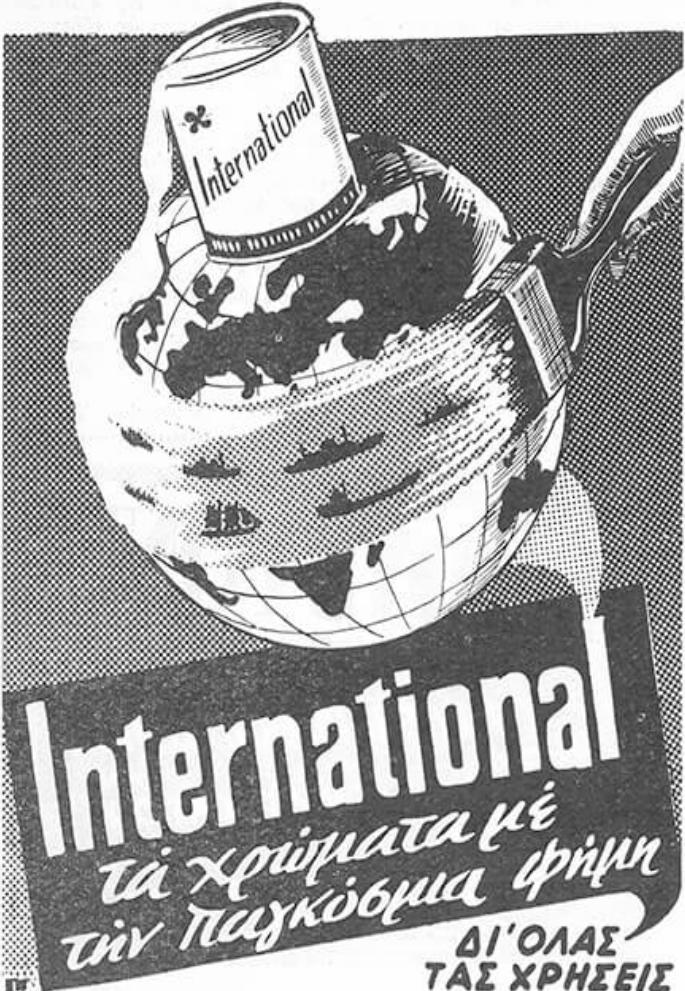
»Ἄνηξημέναι κατὰ 170.000 δρχ. παρουσιάζονται αἱ δαπάναι λειτουργίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., λόγω φυσιολογικῆς ἔξειδεως τοῦ προσωπικοῦ του, ὡς καὶ τοῦ ηὔξημένου ἐνοικίου τῶν νέων γραφείων του.

»Ἴδον καὶ γενικά τινα συμπεράσματα εἰς τὰ δποία καταλήγει ἐν τῇ εἰσηγητικῇ ἔκθεσι τοῦ διεύθυντῆς τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Ἀντωνόπουλος, ἄτινα καὶ συνιστοῦν τὴν ὑπὸ νέον πρίσμα ἀντιμετώπισιν τοῦ Κλαδού Ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν ἀνεργίαν καὶ τὴν ἀσθένειαν:

»Ἐκ τῆς μελέτης τῆς πορείας τοῦ Κ.Α.Α.Ν. κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν καὶ τῆς ἀποκομισθείσης ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως πείρας, αὐτομάτως καταλήγει τις εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἐπιτέλεσις τοῦ σκοποῦ τοῦ κεφαλαίου τούτου εἰς τὸν κλάδον τῆς ἀνεργίας, δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐπιτυχῶς δι' ἔξασφαλίσεως τοῦ ἀναγκαίου ἀποθεματικοῦ ἀμέσου ρευστοποίησεως.

Τὸ πρόβλημα συνίσταται εἰς τὸ ποίον θὰ είναι τὸ ὑψος τοῦ ἀποθεματικοῦ τούτου. Κατὰ τὴν τελευταίαν ναυτικὴν ἀνεργίαν ἐπέδοτήσαν περὶ τὰς 2.000 ναυτικοί, μὲ μέσην μηνιαίων δαπάνην ὑπὲρ τὸ 1.000.000 δραχμῶν.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον είναι ἐντελῶς διάφοροι. Μὲ τὸ ὑφιστάμενον καθεστώς τῶν προσόντων ἐπιδοτήσεως ἀνεργίας καὶ ἐν ὅψει: α) "Οτι: ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτικῶν, οἵτινες θὰ κέκτηνται τὰ πρόσοντα μελλοντικῆς ἐπιδοτήσεως, θὰ είναι κατὰ πολὺ ὑπέρτερος τοῦ ἐπιδοτηθέντος κατὰ τὰ ἔτη 1957 - 1959. β) "Οτι: ἡ μελλοντικὴ ἐπιδότησις δέον νὰ είναι πραγματικὴ καὶ ὅχι συμβολικὴ, ὡς ἡ παρελθούσα. γ) "Οτι: αἱ παροχαὶ ἀνεργίας πρέπει νὰ προσαυξηθοῦν κατὰ ποσοστὸν τι, ἀναλόγως τῶν μελῶν τῆς οικογενείας τοῦ ἀνέργου καί, δ) "Οτι: τὸ ἀπατηθησόμενον ἀποθεματικὸν θὰ κληθῇ νὰ καλύψῃ περίοδον ἀνεργίας τούλαχιστον δύο ἔτῶν, νομίζομεν, ὅτι τὸ λογικὸν δριὸν τοῦ ὑψους τῶν ἀποθεματικῶν τοῦ κλαδού ἀνεργίας δέον νὰ ἀνέλθῃ εἰς δρχ. 100.000.000, ἵνα καὶ ἡ Διοίκησις καὶ οἱ ναυτικοὶ ἀποκτήσουν αἰσθημα ἀσφαλίσεως.



"ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40 ΤΗΛ. 40-435-40-628 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

»Η ὑπηρεσία φρονεῖ πρὸς τούτοις, ὅτι τὰ ἐν τῷ προϋπολογισμῷ κονδύλια ἐπιδομάτων Πάσχας καὶ Χριστουγέννων συνιστοῦν μίαν δαπάνην, ἥτις ἐνῷ δὲν προσφέρει οὐσιαστικὴν συνδρομήν, μετατρέπει τὸν ἀσφαλιστικὸν χαρακτῆρα τοῦ Κ.Α.Α.Ν. εἰς πηγὴν περιθάλψεως, διατιθεμένου πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον καὶ ποσοστοῦ 7% τούλαχιστον ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἐσόδων (ἀνεργίας καὶ ἀσθενείας) τοῦ Κ.Α.Α.Ν.

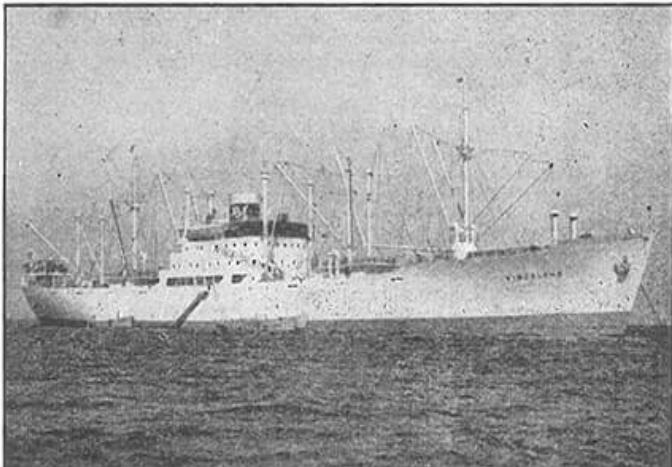
»Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. αἱ δαπάναι λειτουργίας του ἐπιβαρύνουν τὸ Κ.Α.Α.Ν., ἐνῷ ἡ διατήρησις τούτου ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν τοῦ κράτους, ἀναλόφθεισαν διὰ διεθνοῦς συμβάσεως. Φρονούμεν, ὅθεν, ὅτι αἱ δαπάναι αὐτοῦ θὰ πρέπει ἄλλον καὶ οὐχὶ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Κ.Α.Α.Ν. νὰ βαρύνουν, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον αἱ δαπάναι τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. βαίνουν συνεχῶς αὐξανόμεναι.

»Ἐύτυχῶς ὅτι ὁ κ. ὑπουργὸς καὶ τὸ Υ.Ε.Ν. υἱοθέτησαν τὴν ἴδρυσιν αὐτοτελούς καὶ ἀνεξαρτήτου φορέως τῆς ἀνεργίας καὶ ἐπίκειται ἡ νομοθετικὴ τοῦ θέματος ρύθμισις. Φρονούμεν ὅτι ἡ δημιουργία ἐνὸς Ταμείου Ἀνεργίας θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ὄρθην τομὴν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τούτου κινδύνου καὶ σταθμὸν ἐν τῇ ναυτικῇ κοινωνικῇ ἀσφαλίσει. Καὶ διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ σκοποῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ὑπὸ τὴν σημερινὴν του μορφὴν καὶ διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σκοποῦ τοῦ ἰδρυθησομένου Ταμείου Ἀνεργίας, ἡ ὑπηρεσία εἰσηγεῖται δηποτες ἐγκριθῇ ὁ σχηματισμὸς ἀποθεματικοῦ ἀνεργίας, ἀποτελεσθησομένου:

α) 'Ἐκ δραχμῶν 22.975.490, ὅσαι κατελείφθησαν ὡς πλεόνασμα κατὰ τὴν χρῆσιν 1960 καὶ ἀπέμειναν ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν τῶν παλαιοτέρων χρήσεων.

β) 'Ἐκ τοῦ πλεονάσματος χρήσεως 1961 ὑπολογιζομένου ὅτι θὰ ἀνέλθῃ πιθανῶς εἰς δρχ. 17.000.000 καί,

γ) 'Ἐκ τοῦ προσδοκωμένου πλεονάσματος ἐκ τῆς χρήσεως 1962 δραχμῶν 16.833.000, ἥτοι συνολικῶς δρχ. 56.808.490».



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

**Power Reserve and Dependability**  
**Sulzer RD Engines**

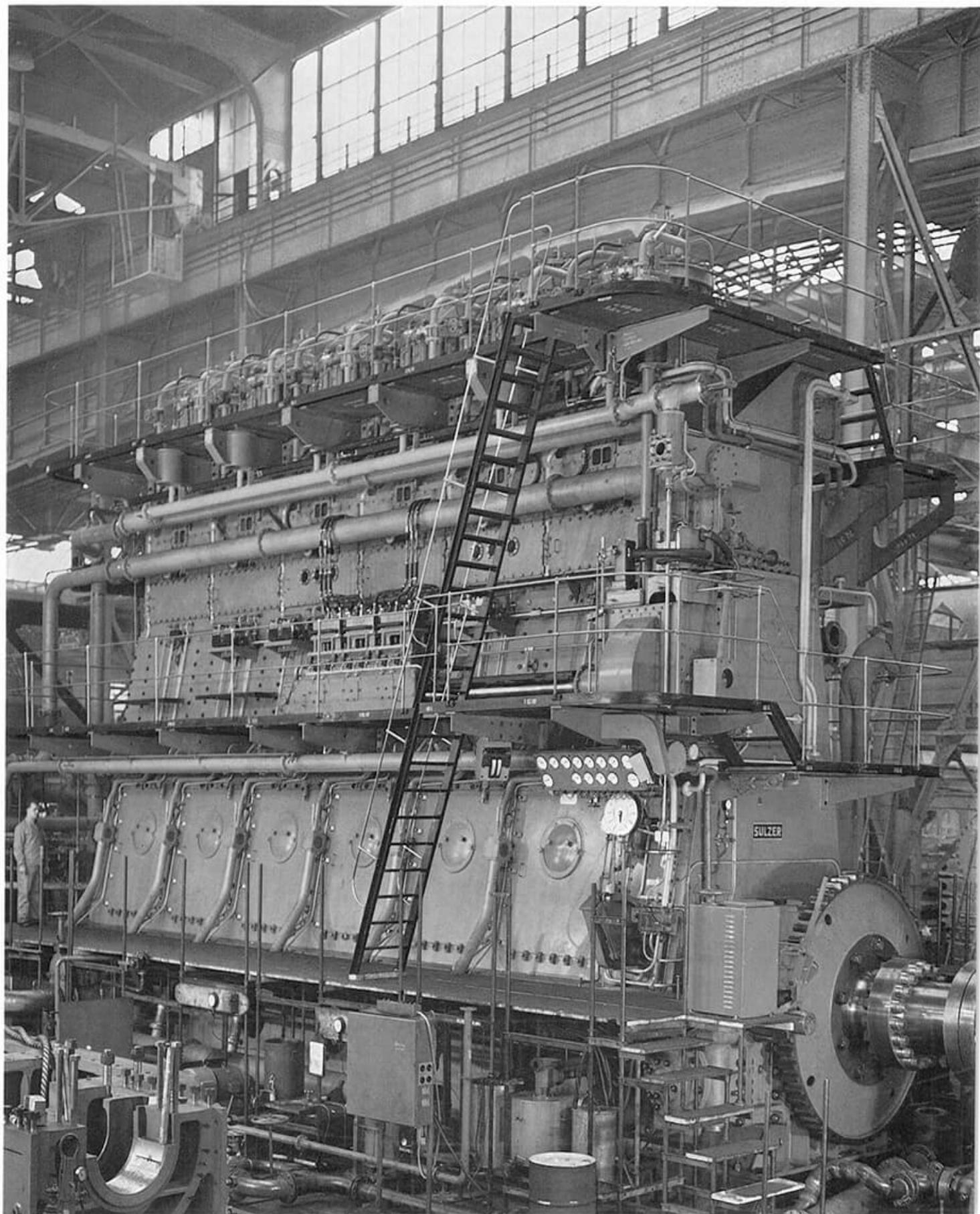
for ratings up to 27,600 b.h.p.

**SULZER**

Sulzer Brothers Limited  
Winterthur, Switzerland

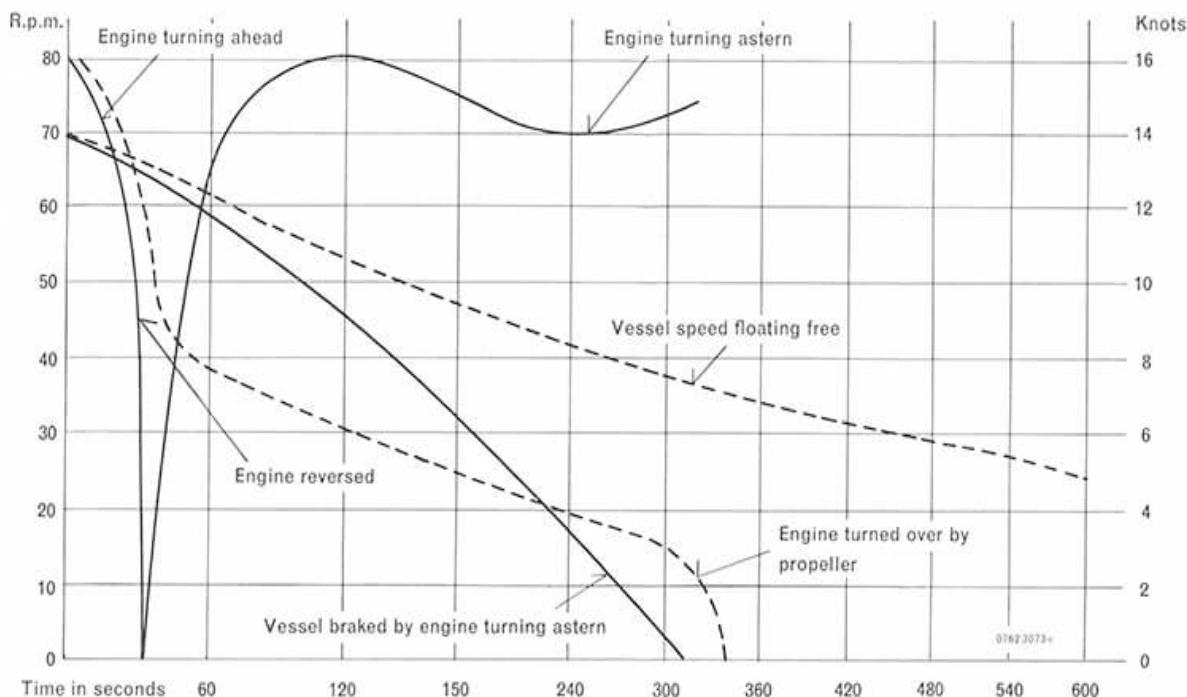
For technical particulars, see over

Represented in Greece by:  
D. Manolakis  
2, Chr. Lada, Athens



# Distinctive Features of Sulzer Marine Diesel Engines

## 2. Reversing of Sulzer RD Engines



Soon after Sulzer Brothers took up the manufacture of diesel engines in the first few years of the present century, they began to think of applying this power unit to marine propulsion. They regarded the two-stroke engine as being particularly suitable for this purpose, primarily because of its higher power-to-weight ratio as compared with the four-stroke, but also because it is simpler to reverse. Reversibility is clearly essential for an engine directly coupled to the propeller, and the reversing manœuvre must be as quick and clean as possible, regardless of the speed at which the vessel is still travelling. Even when the engine is stopped, the ship will continue to move ahead for a quarter of an hour or more if no counter-measures are taken. The propeller is thereby turned in the ahead direction and tends to turn the engine with it. The reversing system must therefore be designed to ensure that the propeller is definitely turned in the opposite direction, so as to bring the ship to a standstill and then to set it in motion in the opposite direction. Sulzer engines are always braked and re-started with compressed air. Owing to the absence of intake and exhaust valves in Sulzer two-stroke engines, only the timing of the starting valves and

fuel pumps (plus the rotary exhaust valves in the RD engine) needs to be changed when reversing. This can be done with simple equipment. Only one cam is provided for each fuel pump, and serves both for ahead and astern running. When the engine is reversed, the entire camshaft is turned through a given angle by an oil-operated rotary servomotor that is keyed on it. Since the starting gear is driven directly from the cam-shaft, it is also positively rotated through the same angle. The rotary exhaust valves are adjusted by a second servomotor. The interlocking device ensuring the correct direction of rotation is mechanical/hydraulic in operation. It prevents both the injection of fuel into the cylinders before completion of the reversing manœuvre and the starting of the engine in the wrong direction of rotation. To shorten the reversing times, Sulzer Brothers make the starting valve in the cylinder head double-acting and have in this way achieved noteworthy results.

On 6th July 1960 reversing trials plotted in the above diagram were carried out on a cargo vessel of 9,733 gross tons register with a draught of 27 ft. 9 in., equipped with a Sulzer 9RD76 engine.

Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

# SULZER

Associated companies in: **London W.C.1:** Sulzer Bros. (London) Ltd., Bainbridge; **Paris 7<sup>e</sup>:** Cie de Construction Mécanique Procédés Sulzer, 19, rue Cognacq-Jay; **Lisbon:** Sulzer Irmãos Lta., Apartado 2702; **Madrid:** Sulzer Hermanos S.A., Apartado 6050; **Oslo:** Sulzer Brothers, Riddervoldsgate 7; **Cairo:** Sulzer Frères, P.O.B. 1095; **Tokyo:** Sulzer Brothers (Japan) Limited, C.P.O. 147; **New York (7), N.Y.:** Sulzer Bros. Inc., 50, Church Street; **Mexico 1, D.F.:** Sulzer Hermanos S.A., Apartado postal 7183; **Rio de Janeiro:** Sulzer do Brasil S.A., Caixa Postal 2435; **Buenos Aires (R 46):** Sulzer Hermanos, S. I. Ltda., Calle Defensa 131; **Johannesburg:** Sulzer Bros. (South Africa) Ltd., P.O. Box 930; **Montreal:** Sulzer Bros. (Canada) Ltd., 1310 Greene Avenue, Suite 650. Represented in all other countries.

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Τόθεμα, είναι άπο τά πολυδουλεμένα τής στήλης μου, ή δε ἐπανεμφάνισίς του καταλαβαίνω πώς φέρνει κάποια ναυτία. "Αν μὲ ἀποσχολῇ καὶ πάλι, δὲν σημαίνει πώς δὲν βρίσκω τί ἄλλο νὰ πῶ, ὅστε ν' ἀποφύγω τήν ἀποστίαν ἄπο τή σελίδα μου, οὔτε οἱ μεγάλες γιορτές τῆς Χριστιανώσυντς — στις ὁποῖες τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα μόνο νοερὴ συμμετοχὴ ἐπιτρέπει — μοῦ ἀνοίξαν τὴν δρεξη γιὰ παρατάτορι καὶ γκρίνια.

"Εγινε, ἀπλούστατα, μιὰ πρόκληση. Χωρὶς νὰ τὴν περιμένη κανείς. Ἀπὸ τὴν πιὸ ἀπίθανη προέλευση, ἀπὸ ἑκεῖ, ἀκριβῶς, ποὺ θὰ ἔπρεπε μὲ κάθε τρόπο ν' ἀποφύγεται. Ἡ ιστορία είναι πρόσφατη. Χθεινή, μόλις.

Τὸ θέμικο ὑπερωκεάνιο ἐκτελεῖ μὲ ἀρκετὴ ἐπιτυχία μιὰ διεθνῆ πασχαλινῆ κρουαζέρα σὲ τροπικὲς θάλασσες, μὲ ἀφετηρία τὴν Νέα Υόρκη. Ἡ Μεγάλη Παρασκευὴ μᾶς βρίσκει φουνταρισμένους στὴ ράδα τοῦ Nassau, πρωτεύουσα τῶν νησιῶν Μπαχάμας. "Ολοὶ οἱ ταξιδιώτες μας, ἀπὸ νωρὶς Βγῆκαν στὴ στεργιά καὶ τώρα στ' ἀπλόχωρα καταστρώματα μόνο ναυτικοὶ περνοδιαβάνουν, ἀνταλλάσσοντας εὐχές γιὰ τὴν ἡμέρα, γιὰ νὰ καταλήγουν στερεότυπα:

— Καὶ τοῦ χρόνου στὸ σπίτι!

— Ἀμήν. Παρομοίως.

"Ολα κάλιμα σὲ ὀλόγλυκη ἀτμόσφαιρα. Οὔτε ζέστη οὔτε κρῦ. Κότερα ἀρμενίζουν στὸ ἀνοιχτὸ πέλαγος καὶ στὸν ὄρμο μηχανοκίνητα βαρκάκια παραδραΐνουν σὲ τοχύτητα, μόλις ἀγγίζοντα τὸν ἀφρὸ τοῦ γιαλοῦ.

Καὶ είναι Μεγάλη Παρασκευὴ. «Σήμερον κρεμάται ἐπὶ ξύλου ὁ ἐν ὕδαστι τὴν Γῆν κρεμάσας». Ποιὸς μπορεῖ ν' ἀποφύγῃ σὲ τέτοιες στιγμές δραματισμούς νοσταλγικούς; Ποιὸς μπορεῖ ν' ἀποτραβήξῃ τὴ σκέψη του ἀπὸ τὴν οἰκογένεια, τὸ σπίτι, τὴ γειτονία του, τὸ νησί του, τὸ χωρίο καὶ τὴν ἐκκλησία του;

"Ἀπὸ τὰ παιδικὰ χρονία ἔκινε νὰ ἀνασκόπηση. Τὰ λουλούδια στὸν Ἐπιτάφιο... Τὰ πυροτεχνήματα καὶ οἱ λαμπάδες... οἱ φαλμωδίες τῶν Ἑγκωμίων... "Υστερα τὰ κόκκινα αύγα, ποὺ ἔτοιμαζονται γιὰ τὴν ἀναμενομένη μεγάλη γιορτὴ καὶ ἡ χαρὰ γιὰ τὰ καινούργια φορέματα. "Ολα αὐτὰ δὲ πλαισιωμένα μὲ πολυαγαπημένα πρόσωπα, ποὺ ἀλλα ὑπάρχουν καὶ ἀλλα ἀπεσύρθησαν στὴν αἰωνιότητα...

Μεγάλη Παρασκευὴ. Καὶ βέβαια, τὰ ωραῖα αὐτὰ περιστατικά ἐπαναλαμβάνονται ἔκει στὴ χώρα, ποὺ βρίσκεται στὸ βάθος τῆς Μεσογείου. Πάλι ἔκει οἱ οἰκογένειες θὰ χαίρωνται τὶς σημαδερές μέρες τῆς χρονιάς καὶ ἀσφαλῶς ἔκεινος, ποὺ γυρίζει στὰ πέλαγα γιὰ τὴν συντρήση τους θὰ ἀπασχολή δλῶν τὶς σκέψεις καὶ θὰ γεμίζῃ δλες τὶς συζητήσεις. Τὸ γράμμα του ἢ τὸ τλεγράφημα του είναι καὶ φέτος ἐνθαρρυντικὸ στοιχεῖο στὸν διολκήρωσα τῆς χαράς τοῦ σπιτιοῦ. "Οπως αὐτὸς σκέπτεται, ἔτσι σκέπτονται καὶ κείνοι. Είναι ἡ ψυχικὴ ἐπαφὴ τοῦ θαλασσοδαρμένου. Εύχηθητε του νὰ μὴν διακόπτεται ποτὲ ἀπὸ κακὰ συναπαντήματα καὶ κακὲς εἰδήσεις.

Στὸ Nassau, λοιπόν, βρίσκεται φουνταρισμένο στὴ ράδα τὸ ἐλληνικὸ ὑπερωκεάνιο, δλη τὴ μέρα τῆς Μεγάλης Παρασκευῆς. "Ἔξοχη ἡ θέα τῶν γύρω νησιῶν ἀπὸ τὰ καταστρώματα καὶ τὶς βεράντες. Συντροφιά τῶν ναυτικῶν, οἱ γλάροι τῆς ἀκτῆς. Ἀπὸ κάθε γωνιά, τοιρίζουν τὰ τρανζίστορες νοτιοαμερικάνικες τζάζ. Γι' αὐτοὺς πέρασε πειά ἡ Μεγάλη Παρασκευὴ καὶ δὲν γνοιάζονται, ἀν τὸ μαρτύριο τοῦ Θεανθρώπου

ἔξακολουθεῖ νὰ συγκινῆ τοὺς ὄρθιοδόξους.

Εἶναι περίποι μεσημέρι. Στὴν Ἐλλάδα, τὴν ἴδια στιγμὴ τὰ ώρολγια θὰ σημειώνουν ἐπτά βραδυνή. Αύτὴ τὴν ὥρα, τὸ ραδιόφωνο «ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ» στὴν Washington κάνει ἐκπομπή στὴν Ἑλληνικὴ γλώσσα. Ἐπιχειρούμε νὰ τὸ ἀκούσωμε. Πολλὰ λέγονται, πολλὰ διαδίδονται πάλι γιὰ τὴν πολυδασσινή μας τὴν Πατρίδα. Πάλι κάποιες διαδηλώσεις, κάποιες ταραχές καὶ ἀνακατώματα, πάλι κάποιες συμπλοκές καὶ τραυματισμοί. Τὸ δὲ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο εἶναι ή μόνη ειλικρινῆς φωνῆς γιὰ κάποιο βάσιμο συμπέρασμα στὸ ἀκροατήριο τῶν ἀποδημῶν, ἀλλὰ ειδικώτερο γιὰ ἔδυομηντα χιλιάδες «Ἐλληνες ναυτικούς».

«Ἀκούμε: «Ἐδῶ Washington. Σήμερα, χάριν ειδικῶν τῶν ἀνά τὰς θαλάσσας Ἐλλήνων ναυτικῶν, ή ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ἀντὶ ἀλλου προγράμματος, θὰ κάμη μιὰν ἀναμετάδοσιν τῆς Θείας Ἀκολουθίας ἀπὸ τὸν Ιερὸν Ναὸν τῆς Μητροπόλεως τῶν Ἀθηνῶν, μαζὶ μὲ ἓνα καιρετισμὸν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Ἰδρύματος Ραδιοφωνίας».

«Ἡ ἀνέλπιστη ἀνακοίνωση μᾶς καθηλώνει ἀμέσως κοντὰ στὸ μεγάλο ραδιόφωνο, ἐνῷ τὰ διάφορα τρανζίστορες σιγοῦν. Μετά δὲ τὸν σύντομο χαιρετισμὸν τοῦ κ. Διευθυντοῦ, ἡ ἀτμόσφαιρα τῆς θάρας τοῦ Nassau πλημμυρίζει ἀπὸ τὶς θείες μελῳδίες τῆς Ἐλληνικοῦ Μητροπολίτικοῦ Ναοῦ, ποὺ φθάνουν ἀπὸ ἀπόσταση ἔξη χιλιάδων μιλίων: «Ο εὐσχήμων Ίωσῆς ἀπὸ τὸν ξύλον καθελών τὸ σχραντό Σου σῶμα!...».

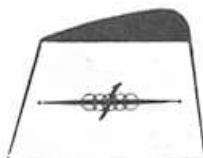
Στιγμὴ ὑψίστης θρησκευτικῆς ἀνατάσσεως μέσα σ' αὐτὰ τὰ ἀπίθανα σκηνικά τῶν νησιῶν Μπαχάμας. Τὰ αἰθέρια μαγνητικὰ κύματα μᾶς ἀξίωνται νὰ πλησιάσουμε σ' Ἐκεῖνον, που πλήρωσε μὲ τὴ ζωὴ τους δικές μας ἀμαρτίες. Χωρὶς νὰ τὸ περιμέναμε, ἐνώνυμε τῷρα καὶ τὶς δικές μας φάλτσες φωλωδίες, τὶς στραπατσαρισμένες ἀπὸ τὸ χρόνον, τῶν ἀποστάσεων καὶ τοῦ ἐπαγγέλματος τοὺς βαρειοὺς καταπέλτες. Ἀξιωνόμαστε νὰ παρακολουθήσουμε Κείνον, «Ον παῖδες εὐλογείτε, Ιερεῖς ἀνυμνεῖτε, λαὸς ὑπερψύχοντα εἰς πάντας τοὺς αἰώνας».

Πιστέψαμε πὼς ἡ ἀνέλπιστη αὐτὴ θρησκευτικὴ πανδαισία μᾶς τὰ κρατοῦσε σὲ μάκρος χορταστικό. «Ἄλλα ή ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ» έχει καὶ ἀλλα ἀνεξάντλητα προγράμματα, πρὸς πολλοὺς καὶ διαφόρους. Τὸ δὲ τέταρτο τῆς ἐλληνικῆς ἐκπομπῆς, ἔξεπνευσε, υστερα ἀπὸ τέσσαρα - πέντε τροπάρια καὶ τὸν χαιρετισμὸν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ E.I.P.

\* \* \*

Σ' εὐχαριστοῦμε, λοιπόν, κύριε διευθυντά τοῦ E.I.P., τόσο γιὰ τὸν χαιρετισμὸν σου δόσο καὶ γιὰ τὸ ώραιότατο θρησκευτικὸ «τέταρτο», που μᾶς χάρισε μὲ τὴν προσφορὰ τῆς «ΦΩΝΗΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ».

Μῆτως, σόμως, ἡ καλὴ αὐτὴ σκέψη θὰ μποροῦσε νὰ θεωρηθῇ καὶ σὸν «πρόκληση» τῆς ἐλληνικῆς μᾶς πατρίδος πρὸς τοὺς ἔδυομῆντα χιλιάδες ναυτικούς της; Μέχρι τώρα μέναμε μὲ τὴν ἐντύπωση, ὅτι πλήν τῶν ναυτιλούμενων, δὴ η ἀλλη Ἐλλάδα ἀγνοεῖ τὴν ναυτικὴ μᾶς ὑπόθεση. «Ἀσφαλῶς, σύτε τὴν ὑποψίαζεται ὅτι ὑπάρχει. Φυσικά, συμπεριλαμβάνουμε καὶ τοὺς περὶ τὸ E.I.P. Βλέπαμε ἔκει νὰ μπαινοδγαίνουν ἡρωϊκοὶ στρατηγοί, ἀδάμαστοι ναυμάχοι ναυάρχοι καί... ἀποτυχημένες ἀξίες τῆς πολιτικῆς. Πολὺ θὰ ἦταν ἄναξιναμε ἀπὸ αὐτούς, κοντὰ στὶς ἀπροσπέλαστες ὁρεῖτες τους καὶ τὶς βαθείες γιὰ κατέχουν καὶ τὴν περίπτωση τῆς ναυτιλούμενῆς Ἐλλάδος. Τῆς μεταπολεμικῆς Ἐλλάδος, οὐτε τὸν περὶ τὸ E.I.P. Βλέπαμε ἔκει νὰ μπαινοδγαίνουν ἡρωϊκοὶ στρατηγοί, ἀδάμαστοι ναυμάχοι ναυάρχοι καί... ἀποτυχημένες ἀξίες τῆς πολιτικῆς. Πολὺ θὰ ἦταν ἄναξιναμε ἀπὸ αὐτούς, κοντὰ στὶς ἀπροσπέλαστες ὁρεῖτες τους καὶ τὶς βαθείες γιὰ κατέχουν καὶ τὴν περίπτωση τῆς ναυτιλούμενῆς Ἐλλάδος. Τῆς μεταπολεμικῆς Ἐλλάδος, μὲ τὰ δυὸ χιλιάδες καράδια τῆς καὶ τὸν ἔδυομῆντα χιλιάδες τοὺς ναυτικούς της. Αὐτοί, μπορεῖ νὰ προκαλοῦν τὴν περιέργεια ἔχθρων καὶ φίλων ἄλλων, μπορεῖ νὰ προκαλοῦν ζῆλεια καὶ φθόνο συναγωνιστῶν. Μπορεῖ νὰ γεμίζουν τοὺς ὡκεανούς καὶ τὰ πέλαγα τῆς Οίκουμένης. «Ομως τὸ E.I.P. τί δουλειά μπορεῖ νὰ ἔχῃ μαζί τους; «Ἄλλους σκοπούς έχει αὐτὸ τὸ Ιδρυμα. Νὰ ματίζῃ τὶς ισχνές



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

## Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ)

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 2 Μ.Μ.

23 ΜΑΪΟΥ  
6. 20 ΙΟΥΝΙΟΥΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΣΟΝ -  
ΒΗΡΥΤΤΟΝ ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ -  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ  
ΤΕΤΑΡΤΗ 9 Π.Μ.16, 30 ΜΑΪΟΥ  
13, 27 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν μνηστότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνῆ δρομολόγια τῶν πολυτελῶν αεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ &amp; ΦΟΡΤΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

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

συντάξεις τῶν ἑκάστοτε διευθυντῶν του. Νὰ δίνη χώρα καὶ εύκαιρια στὴν τακτοποίηση κάθε λογῆς ἀργομίσθων καὶ κάθε ναυαγίων τῆς στεργιᾶς. Νὰ δίνῃ τρόπο ἐκτονώσεως στὶς μυρμηκίες τῶν πολιτικῶν προβλάμων. «Οσο γιὰ εὐρύτερες ἀπόστολές, βλέπουμε ἄλλοτε. Στὸ βαθὺ μέλλον.

Ἄλλα ἔμεις, κύριε διευθυντὰ τοῦ Ε.Ι.Ρ., πιστεύαμε καὶ ἔσακολουθοῦμε νὰ πιστεύουμε, ὅτι ἡ πατρίδα μας εἶναι ἡ μόνη χώρα, στὴν ὥποια ἐπιδάλλεται νὰ ἔχῃ ραδιοφωνικές ἀκτοπομπές, ποὺ νὰ βγαίνουν πολὺ ἔχοντας ἀπὸ τὰ σύνορά της. Νὰ φθάνουν ὡς ἔκει, ποὺ συνυθίζουν νὰ ἔγκαθιστανται, νὰ οικοκυρεύωνται καὶ νὰ μεγαλουργούν οἱ ἀπόδημοι τῆς. «Ως ἔκει ποὺ ἀρμενίζουν σ' διεισιάς μέρες τοῦ χρόνου τὰ πολλὰ καὶ τὰ μεγάλα καούδια τῆς. Ἐκεῖ ποὺ δίνουν τὸ «πταρών» σὲ κάθε στιγμὴ οἱ ναυτικοί της.

Αὐτὰ πιστεύαμε ἔμεις καὶ αὐτὸ τὸ θέμα δουλέψαμε δόλκηρη εἰκοσατέσσι ἐπὶ ματαίω. Τὸ δυσκολώτερο, μὰς καὶ τὸ πιὸ ἀχάριστο πράγμα εἶναι νὰ ζητᾶς ἀπὸ κάποιον κατανόηση πάνω σὲ θέμα ποὺ ὁ ἴδιος ἔχει βαθειά μεσάνυχτα. Ἀποτέλεσμα: «Ἀντὶ νὰ πείσουμε, πεισθήκαμε. Πεισθήκαμε πῶς ἡ πλάνη βρίσκεται μὲ τὸ μέρος μας. Πῶς ἡ ραδιοφωνική σύνδεση τῶν ἀπόδημων καὶ τῶν ναυτικῶν μας μὲ τὴν πατρίδα, εἶναι περιττὴ πολυτέλεια δίχως νόημα. «Ἐτσι καὶ παρατήσαμε τὸν ἄγνων καὶ τὰ παράπονα, γιὰ νὰ τὸ πάρουμε ἀπόφαση καὶ νὰ ἡσυχάσουμε.

Ἀπὸ τὴ βαθειά αὐτὴ ἡ συνχίσια, δῶμας, μᾶς βγάζει τώρα ἡ ἔξι Ἀθηνῶν πρόκληση, μὲ τὸ χαιρετισμὸ καὶ τὴν ἐκκλησιαστικὴ μετάδοση τοῦ ἑνὸς τετάρτου τῆς ὥρας. Ἡ δὲ πρόκληση αὐτή, ἀν καταλάβαμε, περικλείει σᾶσ ακριβῶς λέγαμε καὶ σᾶσ μέχρι πρὸ τίνος πιστεύαμε. «Οτι ἔκει πίσω στὴν πατρίδα, ὑπάρχει καὶ κάποιο ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν ἀπόδημη Ἑλλάδα, ὑπάρχει κάποια στοργὴ γιὰ τοὺς περιπλανώμενους ναυτικούς μας.

Καὶ ρωτοῦμε: Είναι τόσο δύσκολο, τέτοιες ἐπιφέσεις καὶ τέτοιες καθημερινές ἐκπομπές νὰ φθάνουν κάθε μέρα ἀπὸ τὴν πατρίδα;

«Οσοι στρατηγοί, ναύαρχοι καὶ ἄλλοι σοφοί παρήλασαν ἀπὸ τὸ Ε.Ι.Ρ. εἶχαν ἔνα μεγάλο ἀποῦ στὴν τακτικὴ τους: Τὴν «ἄγνοια». Μὲ τὸν χαιρετισμὸ, δῶμας, τοῦ Ε.Ι.Ρ., σᾶσ σύντομος καὶ ἀντίταν, μᾶς ἀποκαλύπτεται μία διαφορετικὴ σκέψη. Δὲν δικαιοιογεῖ τὴν εὐθύνη τῆς ἀμελείας, βαδίζοντας τὴν πεπατμένην. «Ἡ ἐπικοινωνία τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ τῶν ἀπόδημων μὲ τὸν τόπο τους εἶναι δυνατή. «Ἐνας καλὸς καὶ συγχρονισμένος ραδιοφωνικὸς σταθμὸς στὴν Ἑλλάδα, μὲ βραχέα κύματα, ποὺ νὰ φθάνῃ ὅπου ὑπάρχουν «Ἑλληνες ἀπόδημοι καὶ ὅπου κυκλοφοροῦν τώρα οἱ πολλοὶ «Ἑλληνες ναυτικοί, δὲν εἶναι οὔτε πολυτέλεια, οὔτε χαρένο ἔξδο. Τὸ διτὶ ἀπὸ ἔκει τὸ Ε.Ι.Ρ. δὲν πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ ἀμεσα τὶς πενταροδεκάρες τῶν μηνιαίων συνδρομῶν τῆς ραδιοφωνίας, εἶμαι βέβαιος ὅτι, δὲν προβάλλεται πλέον γιὰ ἐπιχείρη-

μα σοβαρό, γιατὶ εἶμαι ἐπίσης βέβαιος, ὅτι ἑκτιμάται καλὰ ἡ ἑθνικὴ σκοπιμότητα, ἡ ἀσύλληπτα πολύτιμη, ποὺ θὰ τροφοδοτήθῃ ἀπὸ τὶς ἐπαφές αὐτές τὶς καθημερινές. Ποὺ ὡφέλιμο θὰ εἶναι, ὃν ὁ ἀπόδημος, ἀλλὰ περισσότερο ὁ ναυτικός, πληροφορήται θετικὰ τὰ συμβαίνοντα ἑκάστοτε στὸν τόπο του. Τὶ γίνεται σὲ περιόδους σεισμῶν, πλημμυρῶν καὶ διαδηλώσεων πολιτικῶν στὸν κήπο τοῦ Κλαυθμώνος.

«Οπως ξεύρετε, κύριε διευθυντὰ τοῦ Ε.Ι.Ρ., οἱ πληροφορίες αὐτὲς δὲν μένουν στὰ ἀπόρρητα. Φθάνουν καὶ στὰ λημέρια τῶν ἀποδήμων καὶ τῶν ναυτικῶν, φθάνουν ἀπὸ πηγές ἄλλες. Αύτες δὲ οἱ ἄλλες πηγὲς δὲν ἔνδιαφέρονται πάντοτε νὰ καθησυχάσουν τὸν ἀκροατὴ τῶν ἐλληνικῶν ἀκτοπομπῶν. Τὶς περισσότερες φορές ἀπεργάζονται τὰ ἀντίθετα. Νὰ τὸν ἔκνευρίσουν, νὰ τὸν ἔξαγοιώσουν, νὰ τὸν ἀπελπίσουν καὶ νὰ τὸν φανατίσουν πρὸς ἄλλους δρόμους.

Καλοδεχούμενη ποὺ θὰ ἥταν μιὰ εἰλικρινής καὶ ἀγαπητὴ ἐλληνικὴ φωνή, σᾶν θὰ ἔφθανε κοντά μας, υπερφαλαγγίζοντας τὶς μεγάλες ἀποστάσεις ποὺ μᾶς χωρίζουν ἀπὸ τὴν πατρίδα μας καὶ ἀπὸ τοὺς προσφίλεις μας, τοὺς ὄποιους τόσο στερούμεθα.

«Ἐπίσης, τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι, μιὰ τέτοια δωπάνη δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνη σήμερα στὸν τόπο μας, γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτό, δὲν τὸ συζητοῦμε σοδαρά. Οὔτε σεῖς βέβαια. Τὸ ξέδο δὲν εἶναι βαρύ, τὸ δὲ προσωπικὸ ὑπάρχει πολυτελέστατο, ποὺ οὔτε ἡ «ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ» δὲν τὸ διαθέτει.

«Ωστε, μέχρι τώρα, μόνον ἡ ἄγνοια ἥταν ἡ ἀφορμή. «Ἄγνοια, ποὺ κατέχει ὅλους τοὺς μῆνα ναυτιλομένους «Ἑλλήνες. Δὲν ξεύρουν οὔτε ποὺ ταξιδεύουν τὸ πλοία μας, οὔτε ὡς ποὺ ἀκούεται τὸ ἐλληνικὸ ραδιόφωνο. «Ἀπὸ τὴν ἄγνοια αὐτὴ οὔτε ὑπουργοί μας, δυστυχώς δὲν ἀπολλάσσονται. Διαφορετικά, θὰ γελούσουν καὶ αὐτοί, δταν ἀκούγαντας ἀποστελλόμενος «μηνύματα πρὸς ναυτιλομένους» τὴ στιγμὴ ποὺ τὸ ἐλληνικὸ ραδιόφωνο διαδίφωνο μὲ καλύπτει οὔτε τὴ μισθ Μεσόγειο.

«Ἡ θρησκευτικὴ ἀναμετάδοση μὲ τὸ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο, μᾶς ἀνοίξει καπμούς, ὃ δὲ χαιρετισμὸς τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ε.Ι.Ρ. μᾶς γεννᾷ τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἵσως ἐπιχειρήθῃ ἡ λοιδορομία ἀπὸ τὴν «πεπατμένη», ποὺ μὲ τὸσο πείσμα ἀκολούθησαν οἱ ἡρωῖκοι στρατηγοί καὶ οἱ ἄλλοι σοφοί, ποὺ πέρασαν ἀπὸ τὸ ἀμαρταλὸ Ε.Ι.Ρ.

«Ἡ πρόκληση γιὰ νὰ τὰ λέμε αὐτά, ἔγινε. Τὸ θρησκευτικὸ τέταρτο τῆς Μεγάλης Παρασκευῆς, εἶναι μέγα πείραμα καὶ μία ὑπόμνηση γιὰ τὶς ἀδικαιολόγητες παραλείψεις τῶν μεγάλων σκοπῶν τοῦ Ραδιοφώνου. Τοῦ ἐλληνικοῦ ραδιοφώνου. «Ἀδικαιολόγητες παραλείψεις τὶς λέμε. Θὰ μπορούσαμε νὰ τὶς πούμε καὶ ἀχαριστίες τῆς πατρίδος μας πρὸς ἀνθρώπους τῆς, πρὸς τοὺς ὄποιους ἔχει πολλοὺς λόγους νὰ φέρεται διαφορετικά.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

# SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES

VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:

CARENAGGIO-NAPOLI

## DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

REPAIRS, CONVERSIONS AND OUTFITTING ON NAVAL AND MERCHANT SHIPS UP TO 85.000 TDW.

RECONDITIONING OF BOILERS, TURBINES AND ENGINES OF ALL TYPES AND DIMENSIONS  
SERVICE OF CRANES UP TO 40 TONS

SUPPLY OF ELECTRIC CURRENT (A.C. AND D.C.) AT VARIOUS VOLTAGES, STEAM, COMPRESSED AIR, FRESH AND SALT WATER ETC.

### DRYDOCKS MANAGED

#### GRAVING DRYDOCKS

- mt. 335.40 X 40.00 X 11.56  
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
- mt. 202.50 X 20.90 X 8.40  
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
- mt. 113.00 X 16.20 X 6.15  
FOR SHIPS UP TO 5.000 TDW.

#### FLOATING DOCKS

- mt. 233.30 X 37.00 X 7.60  
28.000 TONS LIFTING CAPACITY  
FOR SHIPS UP TO 65.000 TDW.
- mt. 105.75 X 15.64 X 4.50  
1.500 TONS LIFTING CAPACITY  
FOR SHIPS UP TO 3.000 TDW.

# Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

## ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

II (Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

'Ανεφέραμεν εἰς τὸ προηγούμενον ὅτι, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος τίνος, ὁ πλοίαρχος, ἀφοῦ προηγουμένως βεβαιώθη, ὅτι πάντες οἱ ἀμεσοὶ ἔχοντες ἀντίληψιν τοῦ συμβάντος ἀνδρέας τοῦ πληρώματος ἐνθυμούνται καλῶς τὰ γεγονότα καὶ ὅτι δὲν ἀντιφάσκουν μεταξὺ τῶν, οὔτε μὲν τὰ λοιπά στοιχεῖα καὶ τάς εἰς τὰ ἡμερολόγια ἐγγράφας, θά πρέπει ἵστως νὰ πειραθῇ τὴν ἀναπαράστασιν τοῦ γεγονότος εἰς σειράν σχημάτων ὑπὸ κλίμακα τοιαύτην, ὥστε νὰ ἀπεικονίζεται πληρέστερον τοῦτο, χωρὶς νὰ μεγαλοποιοῦνται καὶ τὰ ὅχι ἀπίθανα σφάλματα.

Πιθανὸν τὰ σχήματα αὐτὰ νὰ μὴ ἀποδεικνύουν, εἰς τίνας περιπτώσεις, πῶς πράγματι συνέβη ἐν ἀτύχημα. Συνήθως δῆμος δύνανται ἔξι αὐτῶν νὰ συναχθῇ τὸ συμπέρασμα ἐπὶ τοῦ τί δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ συμβῇ. 'Ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει, εἶναι ἀναμφίβολον ὅτι τὰ σχήματα θὰ μᾶς χρησιμεύσουν διὰ νὰ παράσχουν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς μίαν ἰδέαν τοῦ πώς θὰ συνέδῃ τὸ γεγονός, ἐν ὅψει καὶ τῶν στοιχείων, ὡς ἡ ἀκριβεῖα ἀλλοθεν ἀπεδείχθη. 'Ἡ ἐτρί τῶν σχημάτων ἐνδεικεῖ τῆς κατευθύνσεως τοῦ κατὰ τὸ συμβάν πνεύτον ἀνέμου καὶ τοῦ τυχὸν ὑπάρχοντος ρεύματος δι'. ἀντιστοίχων βελών εἶναι ἀπαραίτητος. 'Υπενθύμιζεται, ὅτι τὸ ρεύμα πιθανὸν νὰ ἐπιρρεάζῃ τὴν συνήθη ταχύτητα τοῦ πλοίου, αὐξάνοντας ἡ μειώνων αὐτήν, ἢ πιθανὸν νὰ προκαλέσῃ ἑκπεσμὸν τοῦ πλοίου. 'Ολαὶ αὐτά αἱ ἐπιδράσεις τοῦ ρεύματος εἶναι φυσικὸν νὰ ἐπιρρεάζουν τὴν κατὰ τὸ ἀτύχημα πραγματικὴν θέσιν τοῦ πλοίου, ὡς αὐτὴ ἔξαγεται ἐκ τῶν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἀνακρίσεως γραπτῶν στοιχείων. 'Οταν, ἀφ' ἔτερου, πλοίον τι διστάλει στενὸν δισυλον μὲ ρεύμα ἐκ τῆς πλευρᾶς, εἶναι φυσικὸν νὰ τηρῇ τὸ πηδάλιον κατά τινα γωνίαν πρὸς τὴν πλευράν τοῦ ρεύματος καὶ ἐπομένως, ἐάν τυχὸν λησμονήσῃ ὁ πλοίαρχος νὰ ἀναφέρῃ τὴν λεπτομέρειαν αὐτήν, εἶναι προφανές, ὅτι ὁ ἀνακριτής θὰ σχηματίσῃ ἑσφαλμένην ὡς πρὸς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀντίληψιν τῶν γεγονότων. Αἱ ἀσήμαντοι αὐταί, ἐκ πρώτης ὅψεως, λεπτομέρειαι δύνανται ν' ἀποκτήσουν ζωτικήν, προϊόντης τῆς ἀνακρίσεως, σημασίαν.

Τὰ σχήματα αὐτὰ ἐπιτρέπουν εἰς πάντας νὰ σχηματίσουν ἑναργῆ τῶν γεγονότων ἀντίληψιν, ίδια ὅσσον ἀφορᾷ εἰς τὰς διοπτεύσεις, ἀποστάσεις, γωνίας, ταχύτητας, πλεύσεις, τὴν ἀντιστοιχίουσαν εἰς ἑκάστην ἀλλήλη πλεύσιν πραγματικὴν κατευθύνσιν τῆς πρώρας τοῦ πλοίου, χρόνους, διαδοχικὴν σειράν γεγονότων καὶ χειρισμούς γενικῶς.

Μία πηγὴ πιθανῶν δυσχερειῶν εἰς ἑκεῖνον ποὺ συντάσσει μίαν ἔκθεσιν ἡ καταθέτει ἐπ' αὐτής, εἶναι ἡ ἀσυναισθήτως γενομένη μεγαλοποίησις, ἡ ἀσυναισθήτος ὑπερβολὴ εἰς τὴν πάντες ὑποκείμεθα, διτανθέλωμεν νὰ τονίσωμεν σημεῖον τι. 'Ἡ ὑπερβολὴ αὐτὴ χρησιμοποιεῖται ἐνίστε, ἐπίσης ἀσυναισθήτης, ἀπὸ τοὺς δικηγόρους εἰς τὰς προτάσεις των καὶ οὕτω, χωρὶς καλὰ - καλὰ νὰ τὸ ἀντίληφθῇ, ὁ πλοίαρχος ἐνύρισκεται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ὑποστηρίξῃ κάτι τὸ ὄποιον, ὡς αἰφνίδιος ἡ αντίληψιν δένεται, εἶναι ἀδάστιμον. Εἰς τὴν περίπτωσιν αυτήν, ἡ ἀσφαλτέστέρα καὶ διλγύρων ἐπιβλαδής διὰ τὸν πλοίαρχον λύσις εἶναι νὰ ὁμοιογήσῃ μετὰ θάρρους, ὅτι ἐσφαλμένως ἀνέφερε τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο. Συνχά δῆμος αὐτὸς φοβεῖται, ὅτι οἰσδήποτε τοιαύτη ὁμολογία του θὰ χρησιμοποιηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀντιπάλους διὰ νὰ ἀποδείξουν τὸ ἀναξιόπιστὸν του καὶ οὕτω καταφέυγει εἰς δικαιολογίας καθιστώσας τὴν, ἐκ τῆς ἀσυναισθήτου ὑπερβολῆς, θέσιν του ἐπὶ δυνητερότερον. 'Ἐξασκησης εἰς τὸ νὰ αὐτοελέγχωνται τὰς ἀπόφεις καὶ τοὺς ὑπολογισμούς μας εἶναι ἡ μόνη μέθοδος ἀποφυγῆς κινδύνων ὡς ὁ ἀνωτέρω.

Εἰς πολλὰς περιπτώσεις συγκρούσεων, μεγάλην διὰ τὸν πλοίαρχον σημασίαν ἔχει τὸ νὰ γνωρίζῃ καὶ νὰ δύνανται ἀναμφισθῆταις νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι τὸ πλοίον του ἐτήρει: τὴν πλεύσιν του. 'Ἀπαντῶν εἰς τὰς ἐρωτήσεις, ποὺ τοῦ τίθενται σχετικῶς, ὁ πλοίαρχος δύνανται νὰ εἴπῃ ὅτι είναι βέβαιος πώς εύρισκεται ἐπὶ μιᾶς ὠρισμένης πλεύσεως, διότι ἡ κολούθει σύτην ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ἡ δῆτα είχε διατάξει νὰ τηρήται ἡ πορεία αὐτῆς, ἡ δῆτα τὸ πλοίον του δένει ἐξεπίπτει κλπ. 'Ἄλλο τὸ δικαστήριον θὰ πεισθῇ τότε μόνον, διτανθέλωμεν, ὅτι σαφῶς ἀποδείχθη ὅτι κάποιος εἶχε κυττάξει τὴν στιγμὴν ἐκείνην τὴν πυξίδα καὶ τὸ πλοίον εύρισκετο πράγματι ἐπ' αὐτῆς τῆς πορείας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, τόσον ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς, ὅσον καὶ ὁ πλοίαρχος ὅταν εύρισκεται εἰς τὴν γέφυραν, πρέπει νὰ ρίπτουν συχνὰ τὸ βλέμμα των εἰς τὴν πυξίδα διὰ νὰ

βεβαιούνται, ὅτι πράγματι τηρεῖται ἡ δοθεῖσα πλεύσις καὶ νὰ μὴ ἐμπιστεύωνται μόνον τὸν πηδαλιούχον ἡ καὶ τὸν αὐτόματον τοιούτον. Οἱ ἐπαναλήπται τῆς γυροπυξίδος, καὶ ιδίᾳ ὁ ὑπερθεν τῆς κλίνης τοῦ πλοιάρχου εὐρισκόμενος, εἶναι θαυμάσιοι, ἀλλ' ἐνίοτε δύνανται νὰ διαφέρουν κατ' ἐνδειξιν ἀπὸ τὸν πρό τοῦ πηδαλιούχον τοιούτον ἡ καὶ αὐτὸς νὰ διαφέρῃ ἀπὸ τὴν μητέρα - πυξίδα. Παρὰ τὸν κινδύνον νὰ θεωρηθῇ σχολαστικός, ὁ γράφων ὑπενθυμίζει, ὅτι ὁ κατά συχνά διαστήματα ἐλέγχος καὶ τῆς μαγνητικῆς πυξίδος οὐδόλως βλάπτει.

Ἄλλο πρωταρχικῆς σημασίας στοιχείον είναι ἡ διανυθείσα εἰς δοθέντα χρόνου ἀπόστασις, συχνά δῆμος ὁ ὑπολογισμὸς διανυθείσης τινῶς ἀπόστασεως, βάσει διαλείμματος τίνος χρόνου, ἐπιπολαίων γινόμενος, δὲν συμφωνεῖ μὲ τὴν ἐκ τῆς μηχανῆς λαμβανομένην ταχύτητα. Διά τοῦτο ὁ πλοίαρχος καλὸν είναι ὅπως γνωρίζῃ τὰς ὑπὸ δόμαλας συνθῆκας ταχύτητας τοῦ πλοίου του ἀναλόγως τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς, τὴν ἐπίδρασιν τῆς μέσης ταχύτητος μεταξὺ δύο δοθέντων χρόνων ἐπὶ τὴν θέσεως τοῦ πλοίου του, τὴν ἐλαχίστην ταχύτητα εἰς ἦν τὸ πλοίον ὑπακούει εἰς τὰς κινήσεις τοῦ πηδαλίου, τὸν χρόνον τὸν ἀπαιτούμενον μεταξὺ τοῦ πηδαλίου καὶ διαταγῆς γεφύρους καὶ ἐκτελέσεως τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως ἀπὸ τὴν μηχανήν καὶ τὴν ἐπίδρασιν μιᾶς τοιαύτης κινήσεως ἐπὶ τῆς ταχύτητος.

Ἡ γνωσίς τῶν ἀνωτέρω στοιχείων προφύλασσει τὸν πλοίαρχον ἀπὸ δυσαρέστους ἐκπλήξεις, διότι τοῦ ὑπαγορεύει πότε προδοῦ εἰς τινὰ ἐνέργειαν ἐγκαίρως ὥστε, ἐπὶ παραδείγματι, ἀναποδίζων δοταχώς, νὰ ἀποφύγῃ ἀνεπιθύμητον στροφὴν τοῦ πλοίου του καὶ προσέγγισιν αὐτοῦ πρὸς ἔτερον πλοίον κλπ. Εἰς τὰς πλεύσιταις περιπτώσεις συγκρούσεων ἀποδεικνύεται ὅτι, ἐάν ἐγκαίρως είχον ληφθῆ μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισην ἀμφιβόλου τινός καταστάσεως, ἔστω καὶ ἐν λεπτόν ἐρίτερον, τὸ ἀτύχημα θὰ είχε ἀποφευχθῆ.

Ὑπεράνω ὅλων είναι, βέβαιως, ὁ κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων. 'Ἀποτελεῖ τὸν νόμον καὶ τοὺς προφήτας, ποὺ θὰ κρίνουν τὸν πλοίαρχον. Καὶ δὲν ὑπάρχει δικαιολογία διὰ τὴν πάραβασιν τοῦ κανονισμοῦ, δῆμος καὶ δὲν ὑπάρχει δικαιολογία διὰ τὴν γράμμα ἐφαρμογούντος του. Μία προσεκτικὴ μελέτη τοῦ κανονισμοῦ ἀποδεικνύει ὅτι, ἔκστασιν μεμονωμένον ἀρθροῦ αὐτοῦ είναι, φυσικός, ὅρθιτας, ἀλλ' ὅτι ὑπάρχουν ἀρθρα πού, ὑπὸ ὠρισμένας συνθῆκας, ἀντιστρατεύονται ἀλλήλας καὶ ὅτι, ὑπὸ ὠρισμένας πάλιν συνθῆκας, ἐπιβάλλεται ἡ παράβασις ἐνός ὠρισμένου ἀρθρου πρὸς ἀποφυγὴν ἀτύχηματος. Δυστυχός, οὐδεμία περιπτώσις δύοις μετὰ τὴν ἀλλήλα καὶ ἐπομένως είναι ἀδύνατος ἡ παράθεσις συνταγῶν. 'Ἡ ἀπόλυτος δῆμος γνωσίας καὶ ἀφομοιώσις τοῦ περιεχομένου τοῦ κανονισμοῦ θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ δράσῃ ἐξ ἐνστίκου εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης, ὑπαγορεύειν τὸν διάστασιν τὴν διαταγὴν τὸν διάστασιν τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ὁρίζοντας.

Εἰς πολλὰς σημεῖα τοῦ παρόντος ἔτοντισμεν τὴν ἀνάγκην τοῦ ἐλέγχου πράξεων καὶ συμβάντων μεταξὺ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀρμοδίων ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, κατὰ τρόπον αὐστηρῶς ἀντικείμενον, ὥστε τὸ ἐκτακτὸν συμβάν νὰ ἔχεται ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ νὰ διδεται οὕτω εἰς τὸν δικηγόρους ἡ κατὰ τὸ δυνατὸν πληρεστέρα ἐκθεσις. Τὸ ἐδὲ ὁ τοιούτος, ὑπὸ τὸν μορφὴν συζήτησεως καὶ ἀνταλλαγῆς ἀπόφεων, Ἐλεγχος πρέπει νὰ γίνεται ἀμέσως μετὰ τὸ ἀτύχημα καὶ πρὸ τῆς ἀναγραφῆς τῶν γεγονότων εἰς τὴν ἡμερολόγια κλπ. Ἐξαρτάται, βέβαιως, ἀπὸ πολλοὺς παράγοντας καὶ πιθανὸν νὰ εἴπῃ τις ὅτι ἡ ἀνωτέρω διαδικασία ἐνθαρρύνει τὴν ἀνακριβῆ ἐκθεσιν τῶν γεγονότων. Δὲν είναι τοιαύτη η πρόθεση τῆς ὑποδείξεως αὐτῆς τοῦ γράφοντος, Ἰδίᾳ ἐάν ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν ὅτι είναι τὸσον μεγάλος ὁ ἀριθμὸς τῶν στοιχείων τὰς ὑπὸστα σχετίζονται μὲ τὸ ἀτύχημα καὶ ποὺ πρέπει ἐπιτυχώς καὶ μὲ συνέπειαν νὰ συνδυασθοῦν διὰ νὰ συναποτελέσουν μίαν ἀνακριβῆ μέν, ἀλλὰ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως πιστευτὴν ἐκθεσιν τοῦ γεγονότος, ὥστε καὶ ὁ πλέον ἴκανος νοῦν νὰ διστάσῃ πολὺ πρὶν ἐπιχειρήσῃ νὰ προδῷ εἰς ἐν τόσον δύσκολον ἐγχείρημα. Πρόθεσις τοῦ γράφοντος είναι νὰ ἔχεταιση κάθε πιθανήν δυνατότητα, ὥστε νὰ διορθωθῇ τὸ τονίση τὸν τυχόν ἀτυχοῦντα πλοιάρχον καὶ νὰ τονίσῃ ὅτι οὐδεὶς δικαιούται νὰ ὑποπτευθῇ, δῆμος γεφύρους δύνανται νὰ καταφύγῃ εἰς ἀνακριβῆ ἐπιχειρήματα. Τὰ εἰδικὰ ναυτικὰ δικαστήρια τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν προτιμοῦν νὰ τίθενται πρὸ αὐτῶν πληρῶς, ξηρῶς καὶ σαφῶς τὰς ἀκριβῆ γεγονότα, ἐπὶ τῶν δόποιων νά διάσουν συντόμως μίαν ἀπόφασιν, στηριζομένην εἰς τὸν

## ΜΑΓΝΗΤΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ "CEPI - COMAY,"

Η ΝΕΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΒΕΛΓΙΚΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑΣ ΚΑΘΩΛΑΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ ΑΝΕΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ

ΕΙΝΑΙ ΑΦΘΑΡΤΑΙ ΚΑΙ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ

ΟΥΔΕΝ ΕΞΟΔΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η ΠΡΟΣΩΗΚΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΝ ΥΔΩΡ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ

ΜΕΓΑΛΑΝ 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

σχετικού με τὴν ύπολη ἐκδίκασιν υπόθεσιν νόμου, χωρὶς νὰ ταλαιπωροῦνται μὲ τὴν ἀπόδειξιν ἀνακριβῶν ἴσχυρισμῶν καὶ ἐπομένων προθύμως ἀπόδεχονται, ὅπως παρέχεται εἰς τὸν πλοιάρχον ἡ δυνατότης νὰ βεβαιωθῇ, ὅτι ἔνθυμεῖται πᾶν σχετικὸν γεγονός καλῶς καὶ μὲ τὴν φυσιολογικὴν σειράν διαδοχῆς, ὥστε νὰ δύναται νὰ προῃ εἰς πλήρη καὶ ἀκριδὴ ἔξιστόρησιν αὐτῶν. Τούτων οὕτως ἔχοντων, δικαιολογεῖται πλήρως καὶ καθίσταται ἀπολύτως ἀδιάβλητος ἡ ἀνωτέρω ύποδεικνυμένη συζήτησις τῶν γεγονότων μεταξὺ πλοιάρχων, ἀξιωματικῶν κλπ. πρὸ τῆς ἐπισήμου ἑκέσσεως αὐτῶν.

Οἱ ἀντιτίθεμενοι εἰς τὴν ἀνωτέρω ύποδειξιν πιθανὸν ἀκόμη νὰ ἀντιτείνουν, οἵτι ἡ ἐν λεπτομερεῖ ἔκθεσις τῶν γεγονότων πρέπει νὰ ἀποτελῇ ἔργον τῶν δικηγόρων. Ἐν τούτοις, πρώτος μὲν ὁ πλοιάρχος ὑποχρεούται νὰ ἀναγράψῃ εἰς ἄδρας γραμμὰς τὸ γεγονός εἰς τὸ ἡμερολόγιον του, πολὺ πρὸ τῆς εἰς τὸ προσκήνιον ἐμφανίσεως τῶν δικηγόρων. Καὶ εἰναὶ γνωστὸν ὅτι ἡ ἐν συντομίᾳ ἀναγραφὴ γεγονότου τινὸς ἀπαιτεῖ ἔτι μεγαλυτέραν ἀκριδείαν ἀπὸ τὴν ἐν λεπτομερείᾳ ἐπεξεργασίαν αὐτοῦ. Δεύτερον, ἡ ἔνδεικνυμένη πλήρης ἔξετασις πάντων τῶν γραπτῶν στοιχείων, ποὺ ἀφοροῦν εἰς ἓν ἀτύχημα, ὡς καὶ πάντων τῶν μαρτύρων προϋποθέτει ἡμέρας πολλὰς ἐνδελεχοῦς ἐργασίας καὶ ἐπομένως κάθε δικηγόρου, ἐκτίμιων του καὶ τὴν ἀκριδείαν μεθῆς δέοντα νὰ ἔκτεινῃ ἡ ὑπόθεσις δι' ἧς καθίσταται ἡ πρέπει νὰ αἰσθάνεται ἐσαυτὸν ὑπεύθυνον, θὰ ἡτού εὐγνώμων πρὸς τὸν πλοιάρχον, ὁ ὅποιος ἡδηθὸς εἶχε τακτοποιήσει κάθε τυχὸν καλόπιστον ἀσυνέπειαν καὶ θὰ ἡτού εἴτημος νὰ τονίσῃ, νὰ ἔξηγησῃ καὶ, ἐάν χρειασθῇ, νὰ συμβιβάσῃ κάθε σχετικὸν μὲ τὴν ύποδειξιν στοιχεῖον. Κατ' ἄρχην, καὶ ἐν συμπεράσματι, εἰναὶ πολὺ προτιμότερον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον μία σύντομος, ἀλλὰ πολὺ προσεκτικὴ ἔκθεσις τοῦ συμβάντος πρὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ δικηγόρου, παρὸ τοῦτο νὰ ἀφεθῇ δι' ἀργότερον.

Μερικοὶ ἐπίσης καταδικάζουν τὴν θεωρητικὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἔχουν δίκαιον, εἰς δι' τοὺς ἀφορῷ τοὺς ἀποκλειστικῶς θεωρητικούς. 'Ο γράφων ὅμως, νομίζει δι' τοὺς πάντες οἱ, ὅπωσδήποτε διακριθέντες, ἀνθρώποι τῆς πράξεως ἔχουν, οὕτως εἰπεῖν, ἐναποθηκευμένον εἰς τὴν μνήμην τῶν μέγαν πλούτων θεωρητικῶν γνώσεων καὶ πολὺ συχνὰ τὸν χρησιμοποιοῦν, χωρὶς ὅμως νὰ τὸ ἀντιλαμβάνωνται. 'Η βαθεῖα πρακτικὴ ἱκανότης δὲν εἰναι μόνον ἀποτέλεσμα τῆς ἀπλῆς πείρας, ποὺ δίδει ὁ χρόνος καὶ ἡ ἐργασία, διότι ἡ οὕτως ἀποκτωμένη ἱκανότης εἰναι μόνον μηχανικὸν τι εἶδος ἐμπειρίας. 'Ο διαικειμένος ἀνθρώπος τῆς πράξεως ἐπιτυχάνει εἰς τὸν τομέα του δχὶ διότι δὲν χρησιμοποιεῖ τὴν θεωρίαν, ἀλλὰ ἀκριδῶς διότι χρησιμοποιεῖ αὐτὴν μὲ τοιαύτη ταχύτητα καὶ διαγείαν σκέψεως, σταθμίζων ἀρχὴν πρὸς ἀρχὴν, θεωρίαν πρὸς θεωρίαν καὶ πάντα ταῦτα ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἔκαστοτε συνθήκας, κατὰ τοιοῦτον τρόπον συσχετίσεως, ὥστε συνήθως νὰ μὴ ἀντιλαμβάνεται διτὶ κατέφυγεν εἰς τὴν, παροῦσαν πάντοτε, θεωρίαν. Τὸ ἐλάττωμα τοῦ ἀποκλειστικῶς θεωρητικοῦ εἰναι διτὶ οὐδὲν βλέπει πέραν τῆς θεωρίας του καὶ χρησιμοποιεῖ αὐτὴν χωρὶς νὰ σταθμίζῃ τὰ θεωρητικὰ δεδομένα μεταξύ των καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἔκαστοτε συνθήκας.

Θὰ ἡδηθὸς ἐνταῦθα παρεμπιπτόντων νὰ λεχθῇ, ὅτι ἔχουν καὶ μερικοὶ πλοιάρχοι τὰς θεωρίας των ἡ μᾶλλον ἐμμόνους τινὰς ίδεας, αἱ ὅποιαι κατήνησαν δι' αὐτοὺς δόγματα. Εἰς παλαιὸς συνάδελφος παρεπονεῖτο κατὰ σύντημα ἐναντίον τοῦ πλοηγοῦ εὔθὺς ὡς οὕτως ἀνήρχετο ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ τοῦτο διότι κάποτε εἶχεν ὑποστῆ ἐν ἀτύχημα καὶ ἡ ἐπὶ τῆς γεφύρας παρουσία του πλοηγοῦ δὲν ἤρκεσε, βεβαιῶς, διὰ νὰ τὸν ἀπαλλάξῃ τῆς εὐθύνης. 'Εν τοῦ γεγονότος αὐτοῦ συνεπέρασαν διτὶ ἐπεργάσιν τὴν κατὰ τοῦ πλοηγοῦ δυσαρέσκειάν του, ἀλλὰ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχῃ δυνατότης δικαιολογίας τόσον διὰ τὴν περίπτωσιν ποὺ θὰ ἥρωτάτο διατὶ δὲν τὸν ἀπέπεψε, δσον καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν ποὺ θὰ ἥλγητο διότι δὲν ἐπενέδη νὰ ἀποτρέψῃ ἐνέργειαν τινὰ αὐτοῦ. Καὶ ἐπίστευεν διτὶ, εἰς περίπτωσιν ἀτοχήματος, ἡδηθὸς νὰ ἐπικαλεσθῇ καὶ νὰ ἀποδεξῇ, πρὸς δικαιολογίαν του, τὰς ἔξι ὑπαρχής κατὰ τοῦ πλοηγοῦ ἐπιφυλάξεις του.

Κάποιος ἄλλος, πάλιν, ἐπειδὴ εἰς τινὰ περίπτωσιν, εἶχεν ἐνεργήσει λίαν ἐπιτυχῶς, ἐθεώρησε τὸν τρόπον αὐτὸν ἐνέργειας του ὡς τὸ πλέον ἀσφαλές μέσον ἀντιμετωπίσεως πάσης ἀναλόγου περιπτώσεως, χωρὶς νὰ ὑποδηλθῇ εἰς τὸν κόπον νὰ ἔξηγησῃ εἰς ἐσαῦτον σφάρων τὸν λόγον, δι' ὃν ἡ ἐνέργεια του ἐκείνη ἡτού ἐπιτυχῆς, ὑπὸ τὰς ειδικὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὅποιας ἐφημόσθη καὶ διτὶ, ἐπομένως, ἡ μεταβολὴ καὶ μάις μόνης τῶν ἀνωτέρω συνθηκῶν εἰς τὴν ἄλλην ἀνάλογον περίπτωσιν πιθανῶς νὰ καθίσταται τὸν τρόπον ἐνέργειας του οὐχι μόνον ἀτυχῆ,

ἀλλὰ καὶ ἐπικίνδυνον.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἐπιθάλλεται, ὅπως ἔξετάζωμεν πάντοτε προσεκτικῶς τὰ εἰς τὴν διάθεσιν μας στοιχεῖα διὰ κάθε συγκεκριμένη περίπτωσιν, διὰ νὰ δυνάμεθα νὰ θέτωμεν πρὸς ἑαυτούς τὰς ἐκάστοτε ἐνδεδειγμένας ἐρωτήσεις καὶ νὰ στρέφωμεν οὕτω τὴν προσοχήν μας πρὸς τὴν ὄρθιην κατεύθυνσιν, πρὶν ἀκόμη παρουσιασθῇ ἡ πρὸς τούτο ἀνάγκη. Τὸ νὰ θέτῃ τις εἰς ἑαυτὸν τὴν ὄρθιην, ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε συμθηκῶν, ἐρώτησιν ἀποτελεῖ ἄριστον τρόπον κατεύθυνσεως τῆς σκέψεως αὐτοῦ, διότι εἶναι ἀποδεδειγμένον, διτὶ ἡ ἐνδεδειγμένη ἐρώτησις φέρει αὐτομάτως σχεδὸν τὸ πρόβλημα ἀπάντησιν.

'Η πλέον ἐνδεδειγμένη εἰς ἔκαστην περίπτωσιν ἐρώτησις εἶναι ἡ παλαιὰ ἐκείνη, ἡ ἀφορῶσα εἰς τὸ αἰτίον καὶ τὸ ἀποτέλεσμα, καὶ ἡ ὅποια ἔχει προκαλέσει ἀτελεύτησιν συζητήσεις. Τυπικὸν παράδειγμα τῆς ἐρωτήσεως αὐτῆς εἶναι, βεβαίως, καὶ τὸ ἐδὸν τὸ αὐγὸν προϋπήρχε τῆς δρυνθοῦς ἡ αὐτὴ τοῦ αὐγοῦ ὅλλα, εὔτυχως, εἰς τὴν περίπτωσιν μας τὰ πράγματα ἀπλοποιοῦνται κάπως. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτικοῦ ἀπυχῆματος, ἡ ἐπὶ τῆς αἰτίας καὶ τοῦ ἀποτελέσματος ἔρευνα συνίσταται κυρίως εἰς τὸν ἐντοπισμὸν τῆς εἰσιας προξίμα, ὡς θὰ ἔλεγον καὶ οἱ νομικοί, τῆς ἐπικρατεστέρας δηλονότι αἰτίας, διότι ἡ προσπάθεια τοῦ ἐντοπισμοῦ τῶν σημαντικῶν χαρακτηριστικῶν ἐνὸς συμβάντος, ἀποτελούντων στοιχεία μάις συνθετοῦ ἐσωτερικῆς σχέσεως πολλῶν παραγόντων, ἔκαστος τ.ν. ὅποιων ἔχει λίαν σύνθετον σχέσιν μὲ τὸν ὑπόλοιπον φυσικὸν κόσμον, καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ οὔτε ἐν ἀποτέλεσμα ὑπάρχει, οὔτε μίας μόνον αἰτία.

'Ακόμη δυσκολώτερον τοῦ ν' ἀπέντυνη τὶς πρὸς ἑαυτὸν τὴν ὄρθιην ἔκαστοτε ἐρώτησιν, εἶναι τὸ ν' ἀπέντυνη τὶς τὴν ἐνδεδειγμένην ἐρώτησιν εἰς τρίτον της πρόσωπον. 'Εάν, ἐπὶ παραδείγματι, ἐρωτήσητε κάποιον δι' ἀπλὸν τι καὶ συγκεκριμένον θέμα, θὰ διαπιστώσητε διτὶ σπανίων πλάνων της προσώπου τοῦ αὐτού προσώπου, τοῦ θάλασσης, μίαν πλήρην, συγκεκριμένην καὶ ὄρθιην προσώπου τοῦ σημαντικῶν χαρακτηριστικῶν ἐνὸς συμβάντος, ἀποτελούντων στοιχεία μάις συνθετοῦ σημαντικῶν χαρακτηριστικῶν ἐνὸς συμβάντος, ἀποτελούντων στοιχεία μάις συνθετοῦ σημαντικῶν χαρακτηριστικῶν ἐνὸς συμβάντος.

'Δὲν ἀποτελοῦν αἱ ἀνωτέρω σκέψεις τί τὸ νέον, ἀντιθέτως εἶναι λίαν παλαιαὶ 'εικονὶ ἀλήθεια', ἀλλ' ἡ ἐπανασυζήτησις μάις κοινῆς ἀληθείας ἀποφέρει ἔνιστε περισσότερα ἀπὸ δσα ἡ συζητήσις πλέον δυσνοήτων ἐννοιῶν. 'Ἐάν δλα τὰ προβλήματα μας ἡτού δυνατὸν νὰ ἀναγκῶνειν εἰς τὸν προσώπον τοῦ αὐτού προτέλειον, διότι μίαν πλήρην σκέψην μέριμνην κοινὰς ἀληθείας, πολλαὶ δυσκολίαις θὰ προνοῦται ἀπὸ τὴν ζωὴν, διότι φαίνεται διτὶ μία κοινὴ ἀλήθεια ἀποτελεῖ ἔκαστοτε τὸν αὐτόματον πάταγόντα εἰς μίαν ὄρθιην ἐρώτησιν. Δὲν ἐπιχειρεῖ, λοιπόν, ὁ γράφων νὰ διδάξῃ κοινῶς γνωστά πράγματα εἰς πιθανὸν πολὺ ἐμπειροτέρους αὐτού συνδέλφους, διότι ἀσφαλῶς δσα ἡδηθὸς ἐλέχθησαν εἶναι γνωστά εἰς πλοιάρχον. 'Αλλὰ τὸ νὰ γνωρίζῃ τὶς κάτι, δσονδήποτε καλῶς, καὶ διὰ τὸ νὰ σκεφθεῖται τοῦ προτάλλον περίπτωσιν, εἶναι δύο διανοητικὰ λειτουργίας τελείων διαφορετικὰ. Γνωρίζουμεν δλοι, ὑποτίθεται μάλιστα καλῶς, τὴν γλώσσαν μας, ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς τῶν λέξεων ποὺ ἔρχονται εἰς τὴν σκέψην μας ὅταν ἐπιθυμούμενον νὰ ἐκφράσωμεν ἐν διανόημα, εἶναι πολὺ περιωρισμένος. 'Οτι χρειάζεται λοιπόν εἶναι τὸ νὰ στρέφωμεν κατάλληλας τὴν προσοχήν μας πρὸς ἑκείνο ποὺ βρίσκεται κάποιον στέψιν μας καὶ ποὺ μόνον αὐτὸν χρειάζεται εἰς μίαν δεδομένην στιγμήν, πρὸς τοῦτο δὲ χρειάζεται μέθοδος καὶ μάλιστα συνεχῶς ἀνανεωμένην.

'Ἐλπίζει, ἐπομένως, ὁ γράφων, διτὶ αἱ σύντομοι αὐταὶ σκέψεις θὰ βοηθήσουν τοὺς συνδέλφους εἰς τὸν προσώπου τὴν προσοχήν των προβλήμων τοῦ αὐτού, διτὶ δὲ νὰ διατείνεται διτὶ πάνοτι, ἡ ἐγράφη ἐνταῦθα ἐξηπηρετεῖ τὸν σκοπὸν αὐτού, εἶναι δυνατὸν ν' ἀποκομίσῃ τις μερικὰ χρήσιμα συμπεράσματα.

'Ἀλλας τε τὸ ν' ἀκούσῃ τὶς ὠρισμένας γνώμας εἶναι συχνὰ ἐκεῖνο ποὺ ἀκριδῶς χρειάζεται, διὰ νὰ ὅποιον στρέφωμεν τὴν προσοχήν του ἀλλού καὶ ὁ ἔχων ἀντιληφθῆναι τὴν γνώμην αὐτὴν καὶ εύσικει τὸν ὄρθιον τρόπον ἐνέργειας ἀκόμη καὶ ἐπὶ θεμάτων τὰ ὅποια δὲν ἔδιδάχθη ἡ ἐπὶ τῶν ὅποιων δὲν ἔχει πειραν. Καὶ εἶναι πιθανὸν αὐτὸν ν' ἀποτελῇ τὴν ἔκτην τοῦ ναυτικοῦ αἰτίησιν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ**

# TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE ISUITE 275/281

MINORIES

LONDON E. C. 3

TELEPHONE: ROYAL 0671 (3 LINES)

TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24 189

**"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1A

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ ΝΑΥΤΙΛΚΟ · ΠΙΡΕΑ

\* (ΝΑΥΛΩΣΕΙ) TROSHIP-PIREA

# FIAT



This motor ship  
is propelled by a

## FIAT Diesel engine type 900 S

the same type of engine  
selected for

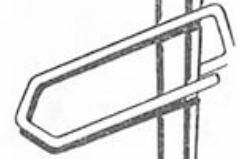
10 new supertankers  
from 50,000 tdw  
to 90,000 tdw.

Fiat Marine Diesel Engines  
the engines designed  
and built  
to run on boiler oil.

FIAT - STABILIMENTO GRANDI MOTORI  
20, CORSO MARCONI - TURIN (ITALY)

Sole Agent in Greece  
**MARINTECO**  
T.A.N.P.Y. Building, 17 - 19 AKTI MIAOULI - PIRAEUS  
Telephone: 40-790 - Cables: Marinteco Pirea

"RAFFAELE CAFIERO",  
38,000 TDW MOTORTANKER WITH FIAT  
ENGINE TYPE 909S OF 18,900 BHP



Dont look  
what you PAY  
Look  
what it COSTS  
by not  
having

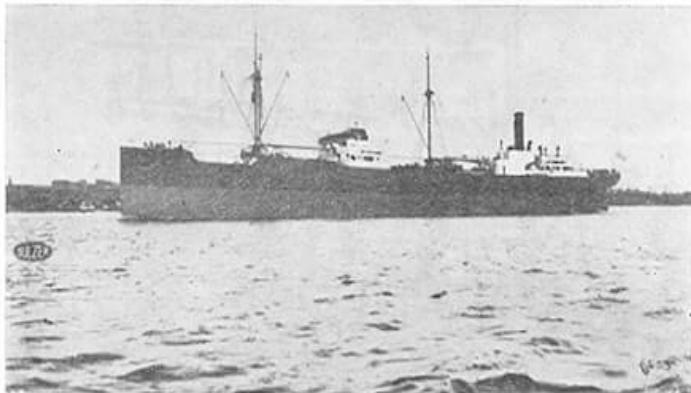
MacGREGOR'S

ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΗΧΑΝΗΝ ΤΩΝ 850 ΙΠΠΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΙΝ ΤΩΝ 20.700!

## ΗΜΙΣΥΣ ΑΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΧΡΟΝΩΝ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΩΝ

### ΤΟ ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΣΟΥΛΤΖΕΡ

Τό πρώτον ποντοπόρον πλοίον, μὲ πρωστήριούς διχρόνους δηζελομηχανάς, ήτο τὸ δ)π «Monte Penedo» (σχ. 1), ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τοῦ 'Αμβούργου Howaldtswerke καὶ τεθὲν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν τὴν 10ην Αύγουστου 1912. Τὸ φορτηγὸν τούτο τῆς Hamburg South America Line, 6.500 τόννων καὶ ταχύτητος 11 μιλίων, πρωσθεῖτο ὑπὸ 2 τετρακυλίνδρων, διχρόνων δηζελομηχανῶν Σούλτζερ, διαμέτρου κυλίν-



Τὸ δ)π «Monte Penedo» ἰφωδιασμένον μὲ 2 διχρόνους, τετρακυλίνδρους, δηζελομηχανάς Sulzer, τεθὲν εἰς ἐκμετάλλευσιν τὸ 1912.

δρων 470 χλστ. καὶ διαδρομῆς ἐμβόλου 680 χλστ., ισχὺος ἑκάστης 850 ιππων, ὑπὸ ταχύτητα 160 στρ.)<sup>1</sup> (σχ. 2). Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ ήσαν τοποθετημέναι εἰς τὴν πρύμνην τοῦ πλοίου, διάταξις, ή ὅποια συχνὰ προτιμᾶται καὶ τὴν σήμερον.

Μετά τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον, τὸ φορτηγὸν ἡγοράσθη ὑπὸ τοῦ Lloyd Brasileiro καὶ μετεβατίσθη μὲ τὸ δνομα «Sabara», εὐρίσκετο δὲ ὑπὸ συνεχῆ, ἀνευ διακοπῆς, ἐκμετάλλευσιν μὲ τὰς ἀρχικὰς του δηζελομηχανὰς ἐπὶ 30 ἑτη.

Τὸ φορτηγὸν παραπλίσθη κατόπιν ἐπὶ τινὰ χρόνον κατὰ τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πόλεμου, ἀλλὰ κατὰ τὸ 1949 ἐφοδιάσθη μὲ νέας πρωστήριούς μηχανάς. Προετιμήθησαν πάλιν 2 δηζελομηχαναὶ Σούλτζερ τύπου 7TS36, δίχρονοι, βυθιζομένου ἐμβόλου, μὲ ἐγκαρσίαν σάρωσιν καὶ μηχανικὴν ἔγχαστην καυσίμου. Αἱ μηχαναὶ αὐταὶ, διαμέτρου κυλίνδρων 360 χλστ. καὶ διαδρομῆς ἐμβόλων 600 χλστ. ἀναπτύσσουν, ἑκάστη, ισχὺν 1.050 ιππων, ὑπὸ ταχύτητα 250 στρ.)<sup>1</sup>. Μὲ τὸ νέον του δνομα «Aseanio Coelho» καὶ μὲ τὰς νέας του μηχαναὶ, τὸ φορτηγὸν ἐτέθη ὑπὸ συνεχῆ ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ 30 ἑτη.

Τὸ πλοῖον τοῦτο, τὸ δόπιον κατὰ μίαν κατεύθυνσιν ἐνσωματώνει τὰ ἐπιτεύγματα πρωτοπορείας τοῦ κατασκευαστοῦ τῶν πρωστήριων μηχανῶν του — ὁ ὅποιος πρῶτος εἰσήγετο τὴν διχρόνην δηζελομηχανὴν διὰ τὴν πρωθήσιν ἐμπορικῶν πλοίων — ἔζησεν ἐν ἐκμεταλλεύσει πλέον τοῦ ήμισεος αἰώνων. Κατὰ τὸ διάστημα τούτο, ἡ τολμηρὰ ἐκείνη καινοτομία ἀπέδειξε τὴν ἀξίαν της καὶ ἤνοιξε εἰς τὴν δηζελομηχανὴν τὸ εὐρὺ πεδίον χρησιμοποιήσεως της εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν.

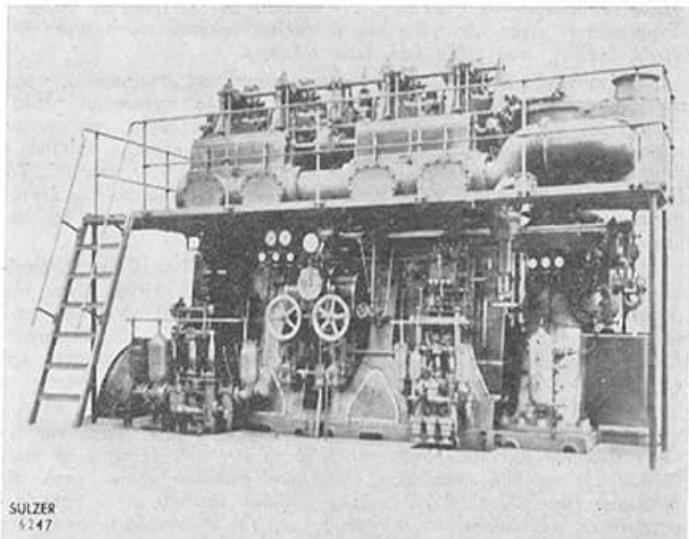
Τοῦ «Monte Penedo» είλε προηγηθῆ τὸ μικρότερον ἐπιβατοφορτηγὸν πλοίον «Romagna», ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Cantieri Navali Riuniti τῆς Ἀγκώνος καὶ προοριζόμενον διὰ κανονικὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Ραβένας καὶ Φιούμε.

Τὸ πλοῖον τοῦτο πρωσθεῖτο ὑπὸ 2 διχρόνων, 4κυλίνδρων δηζελομηχανῶν Σούλτζερ, ἑκάστης ισχὺος 400 ιππων, ἀλλὰ κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδρᾶς τρικυμίας εἰς τὴν Ἀδριατικήν, κατὰ Νοέμβριον 1911, ἐθύσθη, λόγω μετατοπίσεως τοῦ φορτίου του.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἀντλίαν σαρώσεως, τὸν συμπιεστὴν ἀέρος ἐμφυσήσεως καὶ τὰς ἀπ' εὐθείας κινουμένας ἀντλίας γλυκέος ὑδατος καὶ κύτους, ἡ μηχανὴ διαφέρει καὶ εἰς διάφορα ἀλλὰ σημεῖα ἀπὸ τὰς συγχρόνους κατασκευάς. Τὰ πέδιλα διλισθήσεως τῶν ζυγωμάτων είχον ληφθῆ ἀπὸ τὴν ἀτμομηχανήν.

Οἱ ἐλκυστῆρες, οἱ ὅποιοι ἀνάκουφιζουν ἀπὸ τὰς δυνάμεις τὰ πλαίσια καὶ τοὺς κυλίνδρους, είχον χρησιμοποιηθῆ ὑπὸ τῶν Sulzer Brothers πρὸ πεντήκοντα ἑτῶν. Εἰς τὰς μηχανάς τοῦ «Monte Penedo» οἱ ἐλκυστῆρες ούτοι διῆκον μέχρις ἄνω τῶν κεφαλῶν τῶν κυλίνδρων, αἱ ὅποιαι ήσαν κοχλιωμέναι ἀνάμεταξι των, διάταξις ή ὅποια ἐγκατελείφθη ἀργότερον.

Αἱ μηχαναὶ ήσαν ηδη ἐφωδιασμέναι μὲ τὰς θυρίδας σαρώσεως Sulzer, διὰ τὰς ὅποιας προνόμια εὐρεστεχνίας εἶχον ληφθῆ. 'Ο ἀρτὸς σαρώσεως καὶ πληρωσεως εἰσήγετο διὰ μέσου διπλῆς σειράς θυρίδων. ἐκ τῶν ὅποιων ἡ κατωτέρα ἥλεγχετο ὑπὸ τοῦ ἐμβόλου καὶ ἡ ἀνωτέρα ὑπὸ εἰδικῶν βαλδίδων. Τὰ κύρια ἐμβόλα ἔψυχοντο διὰ θαλασσίου ὑδατος, τὸ ὅποιον εἰσήγετο διὰ μέσου τηλεσκοπικῶν σαλῆνων. Τὸ σύστημα ἀναστροφῆς ἐλειτούργει, εἴτε διὰ τῆς χειρός, εἴτε διὰ πεπιεσμένου ἀέρος. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἐμβόλα λειτουργοῦντα διὰ πεπιεσμένου ἀέρος καὶ ἐλικοειδεῖς ὁδοντωτοὶ τροχοὶ ἔδιδον τὴν κίνησιν εἰς τὸν μηχανικὸν ἀναστροφέα πρὸς τὴν ἀκριβῆ θέσιν. 'Ο ὁδοντωτὸς τροχὸς ἔλεγχου ἐστρέφετο τὸν ἐκκεντρόφορὸν ἄξονα, τὸν σχετικὸν μὲ τὸν στροφαλοφόρον, εἰς τρόπον ὃστε αἱ βαλδίδες καυσίμου νὰ ἀνοίγουν εἰς τὴν κατάλληλον στιγμὴν κατὰ τὴν πρόσω καὶ ἀνάποδα λειτουργίαν. Αἱ βαλδίδες ἑκκινήσεως ἐλειτούργουν καὶ κατὰ τὰς δύνατες θετούσεις καὶ συνεπῶς ἡ μηχανὴ ἐπρεπε νὰ φέρῃ ἐν ἐκκεντρον πρόσω καὶ ἐν ἐκκεντρον ἀνάποδα. 'Ο ὁδοντωτὸς τροχὸς ἔλεγχου ὑπὼν ἐπίσης καὶ κατεβίδαζε τὰ ἐκκεντρα ἑκκινήσεως καὶ καυσίμου. Αἱ κατάλληλοι θετεῖς ἐπετυγχάνοντο διὰ τὴν πειραστροφῆς ἑκκέντρου δίσκου ὑπὸ τοῦ ὁδοντωτοῦ τροχοῦ ἔλεγχου. 'Ἐπειδὴ αἱ διπλῆς ἐνέργειας ἀντλίαι σαρώσεως ἥλεγχοντο ὑπὸ σύρτου κινουμένου ὑπὸ τοῦ στροφαλοφόρου, ἐπρε-



Μία ἐν τῶν 2 τετρακυλίνδρων δηζελομηχανῶν Sulzer τοῦ «Monte Penedo», 850 ιππων ὑπὸ ταχύτητα 160 στρ.)<sup>1</sup>.

πε ἐπίσης νὰ ἀναστρέψονται. Διάταξις ἀναστροφῆς, ἐφαρμοζομένη συνήθως τότε εἰς τὰς ἀτμομηχανάς, ἔχρησιμοποιεῖτο πρὸς τοῦτο. 'Η τριβάθμιος ἀντλία ἀέρος ἐμφυσήσεως εξ ἄλλου, είχε μόνον αὐτομάτους βαλδίδας, εἰς τρόπον ὃστε δὲν ἔχειται εἰδικὴ διάταξις διὰ τὴν ἀναστροφήν. 'Ἐν συγκρίσει μὲ τὰς μηχανάς ἐκείνας, αἱ σύγχρονοι μηχαναὶ εἰναι ἐκπληκτικῆς ἀπλότητος.

'Η μέση ταχύτης ἐμβόλου ὑπὸ πλήρες φορτίου ήτο πολὺ χαμηλή, δηλ., μόνο 3.63 μδ). 'Η μέση πραγματικὴ πίεσις ὑπὸ πλήρες φορτίου ήτο 5.1 χλγρ.).τ.έκ. 'Η ταχύτης καὶ ισχὺς είχον ἐλαττωθῆ εἰς τὰς μετέπειτα μηχανάς, ἐνώ ή διαδρομῆς ἐμβόλου ηγέηθη. Μία μέση πραγματικὴ πίεσις 4.7 χλγρ.).τ.έκ. ὑπὸ πλήρες φορτίου, ήτο τότε τὸ ἀνώ-

**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

τατον δριον. Ή σχέσις της ισχύος της μηχανής πρός το βάρος της, συμπεριλαμβανομένων των ύπο της μηχανής κινουμένων άντλιών γλυκούς και θαλασσίου υδατος, ώς και τών άντλιών λιπαντελαίου, ήτο τότε 90 χλρ. άνα ίππον.

Αι σύγχρονοι δηξελομηχαναι Σούλτζερ τύπου RD, έχουν σχέσιν βάρους πρός ισχύν 40 χλρ. άνα ίππον, ή μέση πραγματική πίεσης δύνανται νά είναι 8.8 χλρ. τ.ε.κ. και ή μέση ταχύτης έμβολου 5.6 μ.δ. Σύγχρονος 3.300 ίππων ισχύος μηχανή, δύναται νά έγκατασταθῇ εἰς τὸν χώρον τῶν πρώτων ἑκείνων μηχανῶν.

Τὴν λίαν ἐπιτυχῆ ἔξελιξιν τοῦ διχρόνου συστήματος Σούλτζερ δύναται νά παρακολουθήσῃ κανεὶς ἀπό τὰς μηχανὰς τοῦ «Monte Peneo» μέχρι σήμερον. Οι κατασκευασται ἔμειναν πιστοὶ εἰς τὴν διάθυριδων σάρωσιν, τὴν ὅποιαν πρώτοι είσήγαγον και τὴν ὅποιαν ἔφηρμοσαν συνεχῶς, προσαρμόζοντες αὐτὴν εἰς τὰς τροποποιήσεις τῆς ἔξελίξεως.

Ο πρότοις παγκοσμίος πόλεμος ἡμέρασις προσκάρως τὴν πρόσδον εἰς τὰς ναυτικὰς δηξελομηχανάς, ἀλλὰ μονάδες ξηρᾶς μὲ διάμετρον κυλινδρων 680 και 760 χλστ. και μὲ ισχύν ἀνά κύλινδρον 625 ίππων, είχον ἥδη ἔγκατασταθῇ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἑκείνην.

Βαρέα πετρέλαια ἔχρησιμοποιήθησαν ἥδη εἰς ἔγκατάστασιν ἀντλιοστασιον εἰς Αἴγυπτον ἀπό τοῦ 1923. Εἰς τὸ ἀντλιοστάσιον τοῦ Κομ-Ομο Τῆς "Ανω Αἴγυπτου, ἀντλία ἀρδεύσεως Σούλτζερ κινεῖται ὑπὸ τετρακύλινδρου διχρόνου δηξελομηχανῆς τύπου 4Z68, ισχύος 2.000 ίππων, ὑπὸ ταχύτητα 136 στρ.)<sup>1</sup>. Τὸ καύσιμον ἦτο βαρὺ πετρέλαιον μεξικανικῆς προελεύσεως.

Τὸ δινομα Σούλτζερ είναι στενῶς συνδεδέμενον μὲ τὴν ιστορίαν τῶν ναυτικῶν δηξελομηχανῶν, ιδιαιτέρω μὲ τὰς διχρόνους, και ὠρισμένα ἐκ τῶν κατόπιν ἐπιτευγμάτων τῶν Σούλτζερ εἰς τὸ πεδίον τοῦτο ἀπετέλεσαν σταθμοῦς εἰς τὴν ιστορίαν ἐν γένει τῶν δηξελοπολίων.

Οὕτω τὸν Αὔγουστον 1921, τὰ ναυπηγεῖα Armstrong - Whitworth τοῦ Newcastle συνεπλήρωσαν τὴν κατασκευὴν τοῦ δεξαμενοπλοίος «Conde de Churruca» 6.500 τὸν. διὰ τὴν 'Ισπανίαν. Δύο Armstrong - Sulzer, διχρόνοι δηξελομηχανάς, ἑκάστη ισχύος 1.250 ίππων, ὑπὸ ταχύτητα 100 στρ.)<sup>1</sup>, είναι αἱ πρωστήριοι μηχαναι τοῦ πλοίου, τὸ δόπιον εύρισκεται ἀκόμη ἐν ἔκμεταλλεύσει ὑπὸ τὸ δινομα «Remedios».

Εἶναι ἐνδιαφέρον νά σημειωθῇ, ὅτι δοκιμαὶ διὰ λειτουργίαν μὲ βαρὺ πετρέλαιον είχον γίνει εἰς τὸ δεξαμενόπλοιο τοῦτο ἀπό τῆς ἐποχῆς ἑκείνης, ποὺ ἐτέθη ὑπὸ ἔκμεταλλεύσιν.

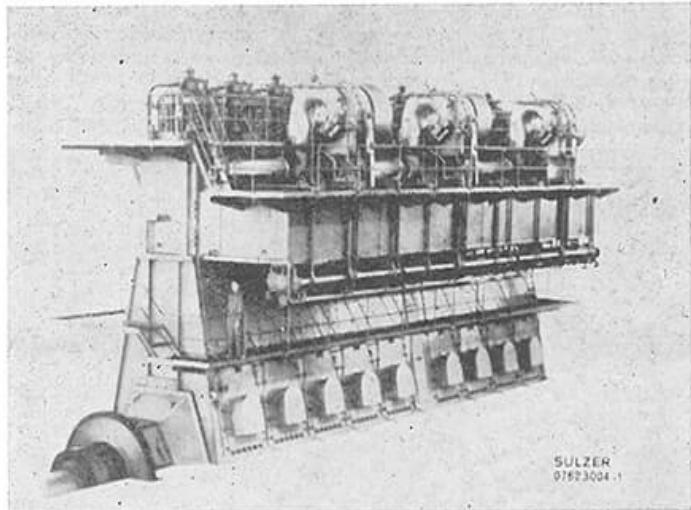
Τὸ ἐπιβατηγὸν δηξελόπλοιον «Aorangi» ἀπετέλεσε σταθμὸν ὡς πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τῆς δηξελομηχανῆς εἰς μεγάλα ποντοπόρα πλοία. Ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Fairfield τῆς Γλασκώνης, τὸ πλοῖον τοῦτο πρωστήτο ὑπὸ τεσσάρων διχρόνων δηξελομηχανῶν Fairfield - Sulzer, ισχύος ἑκάστης 3.250 ίππων, ὑπὸ ταχύτητα 130 στρ.)<sup>1</sup>. Τὰ ἔξαιρετικά ἐν ἔκμεταλλεύσει ἀποτελέσματα τοῦ πλοίου τούτου ἐξεπιστίσαν τὴν τελευταίαν ἀντίστασιν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς δηξελομηχανῆς εἰς ποντοπόρα πλοία.

Αἱ μηχαναι τοῦ διπλελίκου ἐπιβατηγοῦ πλοίου «Rangitiki», τὸ δόπιον ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς Νέαν Ζηλανδίαν κατὰ τὸ 1929, είχον τὴν μεγαλυτέραν ἔως τότε διάμετρον κυλινδρου, ἥτο 900 χλστ. Αἱ πεντακύλινδροι αὐταὶ μηχαναι «Brown - Sulzer» ἥσαν ισχύος 5.000 ίππων ἑκάστη, ὑπὸ 90 στρ.)<sup>1</sup>. Δύο ἀδελφὰ πλοία, τὰ «Rangitana» και «Rangitata» ἥσαν ἔφωδισταν μὲ παραμοίας μηχανᾶς.

Κατὰ τὸ 1939, τὸ μεγαλύτερον ἐπιβατηγὸν δηξελόπλοιον, τὸ τριπλέλικον δλλανδικὸν «Oranje», ἐτέθη ὑπὸ ἔκμεταλλεύσιν. Κατὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τὸ «Oranje» ἔξετέλει τὸ παρθενικόν του ταξίδιον. Μεταποτὲν εἰς νοσοκομειακὸν πλοίον κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔχθροπραξιῶν, ἑκάλυψε 380.000 ναυτικὰ μίλια πρὶν ἐπιστρέψει εἰς τὸν λιμένα νηολογήσεως του, τὸ «Amsterdam», ἐπτά ἡτη βραδύτερον. Κατὰ τὴν δυσχερῆ ἑκείνην πολεμικὴν περίοδον αἱ μηχαναι του εύρισκοντο πολλάκις εἰς συνεχῆ λειτουργίαν ἐπὶ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα, ἀλλὰ ἀνταπεκρίθησαν πλήρως εἰς τὴν αὐτηράν ἑκείνην δοκιμασίαν. Ή πρωστήριος ἔγκατάστασις τοῦ «Oranje», τὸ δόπιον εύρισκεται στήμερον πάλιν ὑπὸ κανονικὴν ὑπηρεσίαν ὡς ἐπιβατηγόν,

περιλαμβάνει τρεῖς δωδεκακυλίνδρους μηχανᾶς, διαμέτρου κυλίνδρων 760 χλστ. και διαδρομῆς ἑμβόλων 1.250 χλστ. μὲ συνολικὴν ισχύν 37.000 ίππων.

Τὸ μεγαλύτερον ἐμπορικὸν πλοῖον μὲ ἔγκατάστασιν προώπεως διὰ δηξελομηχανῶν μέσω ὁδοντωτῶν τροχῶν, τὸ διπλέλικον «Willem Ruys» ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὸ 1947. Τέσσαρες μηχαναι κινοῦν ἑκάστην τῶν δύο ἔλικων, τῇ βοηθείᾳ μειωτήρων. Αἱ ὅκτακύλινδροι αὐταὶ μηχαναι, διαμέτρου κυλίνδρων 580 χλστ. ἀναπτύσσουν συνολικὴν ισχύν 32.



SULZER  
07523004-1

\*Εννεακύλινδρος βαρεῖα δηξελομηχανὴ Sulzer, διαμέτρου κυλίνδρων 900 χλστ., διαδρομῆς ἑμβόλου 1.550 χλστ., μεγιστῆς συνεχοῦς ισχύος 20.700 ίππων.

000 ίππων. Τὸ πλοῖον εύρισκεται ὑπὸ κανονικὴν ὑπηρεσίαν.

\*Η ὑπερπλήρωσις διχρόνων μηχανῶν ἔγκαρσίας σαρώσεως, ἐπὶ μακρὸν διάστημα, θεωρεῖτο ως ἀκατόρθωτος. Αν καὶ ἀπεδείχθη δυσκολωτέρα ἡ ὑπερπλήρωσις συνεχοῦς ροῆς (Uniflow), ἐν τούτοις τελικῶς εἰσήχθη μὲ μεγάλην ἐπιτυχίαν καὶ ὠδήγησεν εἰς ἔξαιρετικῶς καθαράν καὶ ἀπλήν κατασκευὴν δηξελομηχανῆς.

Τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1957 τὸ φορτηγὸν «Marne Lloyd» μὲ τὴν πρώτην, μὲ ὑπερπλήρωσιν, διχρόνον μηχανὴν τύπου 9RSAD76, παρεδίδετο εἰς τὴν ἑταῖρίαν Royal Rotterdam Lloyd.

Αἱ δοκιμαι τοῦ φορτηγοῦ «Seine Lloyd» τῆς ιδίας δλλανδικῆς ἐπαρτίσιας, ἔλασσον χώρων τὴν 28 'Απριλίου 1961. Τὸ πλοῖον τοῦτο, είναι ἐφωδιασμένον μὲ τὴν πρώτην δηξελομηχανῆν τύπου 6RD90, κατασκευῆς εἰς Winterthur. \*Η μονὰς αὐτὴ μὲ διάμετρον κυλίνδρου 900 χλστ. ἐφθασε τὴν ισχὺν 3.000 ίππων ἀνά κύλινδρον κατὰ τὰς δοκιμάς της ἐν Winterthur, τὸν Δεκέμβριον 1960. Εἰς τὴν ισχὺν αὐτὴν ἡ κατανάλωσις καυσίμου είναι κατὰ 5 χλρ. ἀνά ίππον/δρον μεγαλύτερα τῆς κατανάλωσεως διὰ τὸν δύναματικὴν ισχὺν τῶν 2.000 ίππων ἀνά κύλινδρον.

Τὰ ταχύτερα ἐν τῷ κοδῷ φορτηγά γραμμῆς πρωσθοῦνται τώρα ὑπὸ διχρόνων, μὲ ὑπερπλήρωσιν, μηχανῶν Σούλτζερ τύπου 9RD90 (σχ. 3). \*Αν καὶ ἡ μεγαλυτέρα ζητουμένη ισχὺς ἀπὸ τὰς μηχανᾶς αὐτάς είναι 18.000 ίππων, αἱ μηχαναι είναι ίκαναι διὰ συνεχῆ λειτουργίαν διὰ φορτίον 20.700 ίππων καὶ μὲ ἐπὶ πλέον ἀκόμη ὑπερφόρτωσιν διὰ βραχὺ χρονικὸν διάστημα ἐπὶ 10%. Αἱ μηχαναι αὐταὶ ἔγκατιστανται εἰς τὰ νεότευκτα φορτηγά τῆς Glen Line (Alfred Holt & Co.).

Σήμερον 237 δηξελομηχαναι τύπου RD, συνολικὴς ισχύος 2.288. 110 ίππων, παρεδόθησαν ἡ εύρισκονται ὑπὸ κατασκευῆς τὰς πληρεξουσίων των (licensees), τούθ' ὅπερ ἀποτελεῖ ἀλάνθαστον ἔνδειξιν τοῦ ζωηρού ἐνδιαφέροντος τῶν ναυτικῶν κύκλων διὰ τὸν νέον τύπον δηξελομηχανῆς Sulzer RD.

## COMPTOIR MARITIME GEORGE BESI SHIPPING AGENCY LIMITED ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL,

Galata, Novagimyan Han  
P. O. B. 545  
Telegrams: RAMMOC  
Telephone : 447530  
447538  
447539

NAYTIKON GRAFEION  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Α.Δ.  
ΕΔΡΑΙ  
ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

IZMIR,

Cumhuriyet Bulv. 104  
P. O. B. 226  
Telegrams: RAMMOC  
Telephone : 35734  
26455

ANTIPROSOPOI EIS OALOUS TOYΣ TOYRKIKOUΣ LIMENAS

EΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

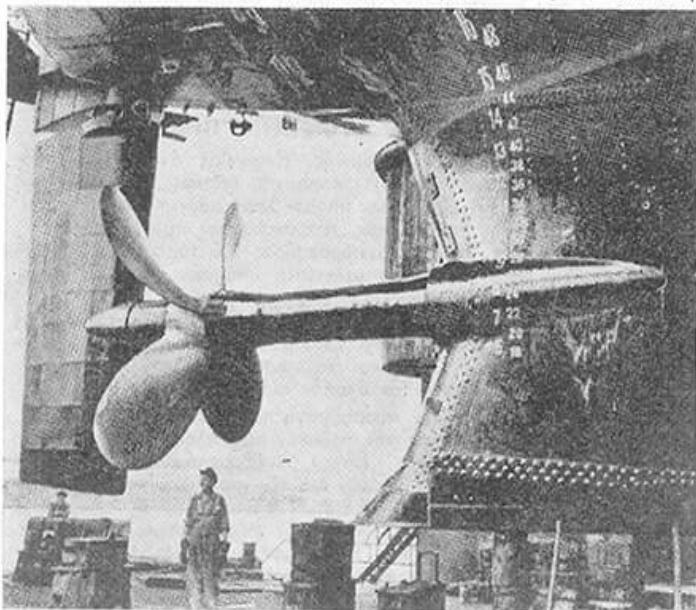
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΝΕΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΠΡΥΜΝΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Δύο πλοια - ψυγεία, ναυπηγηθέντα πρό τινος εἰς Γερμανίαν διὰ τὴν μεταφοράν φρούτων και τὰ ὅποια ἀπέδωσαν κατὰ τὰς δοκιμάς των ταχύτατα ὑστερούσαν κατὰ ήμισυ μιλίων τῆς συμφωνθείσας τοιούτης, ἔγιναν ἀφορμή νὰ μελετηθοῦν τὰ αἵτια τόσον τῆς μειώσεως αὐτῆς τῆς ταχύτητος, ὅσον και τῶν κροδασμῶν τῆς πρύμνης αὐτῶν εἰς τὴν ὄλλανδική δεξαμενήν προτύπων τοῦ Wageningen, εἰς τὴν ὅποιαν ἥδη ὁ καθηγητής E. Van Dieren ἡσχολεῖτο μὲ τὸν καθορισμὸν τοῦ καταλληλοτέρου σχήματος τῆς πρύμνης, ἔξασφαλιζούσης πάντα τὰ στοιχεῖα καλῆς ἀποδόσεως.

Ἐκ τῶν διὰ προτύπων τῶν ἀνωτέρω πλοίων ἐκτελεσθεῖσαι ἔρευναι, ἀπέδειξαν ὅτι ἀμφότερα τὰ παρατηρηθέντα μειονεκτήματα ὠφείλοντο εἰς τὸ μᾶλλον «γεμάτο» σχῆμα τῆς πρύμνης, ίδια πλησίον τοῦ ποδοστήματος, εἰς τὴν ἐλαχίστην ἀπὸ αὐτοῦ ἀπόστασιν τῆς Ἑλικοῦ και εἰς τὴν τοποθέτησιν ἐνὸς ἐπίσης «γεμάτου» πηδαλίου σιμπλεξ πολὺ πλη-



Πῶς ἐτροποιήθη τὸ ποδόστημα μὲ τὸν ἐντὸς σωλῆνος ἐπιμηκυθέντα ἔξοντα σίον τῆς Ἑλικοῦ. Ἡ ἀνωτέρω διαρρύθμισις τῆς πρύμνης εἶχε προτημῆθη ἀπὸ τὸν σχεδιαστὴν τῶν πλοίων διὰ νὰ ἐκμεταλλευθῇ πλήρως τὰ ἔκ τοῦ ρεύματος τῆς Ἑλικοῦ (wake) ὁσέλη, χωρὶς νὰ λάθῃ ὅμως ὑπὸ ὄψιν του ὀλούς τοὺς ἐπιδρώντας εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν συντελεστὰς.

Οἱ παρατηρούμενοι κραδασμοὶ δὲν ἦσαν τοῦ συνήθους τύπου, ἔχοντος κρίσιμον συχνότητα συμπίπτουσαν πρὸς τὴν φυσικὴν συχνότητα τῆς γάστρας, και τῆς ὅποιας τὸ εὔρος μειοῦται ταχέως μόλις ὁ ἀριθμὸς τῶν στροφῶν τῆς Ἑλικοῦ μεταβλῆθῇ κατὰ 2 μέχρι 3%.

Ἐπειδὴ ἡ ἀνακατασκευὴ τῆς πρύμνης τῶν πλοίων θὰ ἐστοίχιζεν ὑπερβολικά, τὰ δὲ ἐδεξαμενή ἐπὶ προτύπων πειράματα ἀπεδείκνυν ὅτι ἔξι ἵσου ἱκανοποιητικὸν ἀποτέλεσμα ἐπετυχάνετο και δι' ὅπλης ἀπομακρύνσεως τῆς Ἑλικοῦ ἀπὸ τοῦ ποδοστήματος, ἀπεφασίσθη, ὅπως τὸ ἔξον τοῦ ἐλικοστήματος τμῆμα τοῦ ἐλικοφόρου ἄξονος ἐπιμηκυθῆ κατὰ 10 πόδας, διὰ τῆς τοποθετήσεως τεμαχίου σωλῆνος ἀναλόγου μῆκους, προχωροῦντος ἐντὸς τοῦ σκάφους διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν πλέον ἀνέξοδον ἐπαρκῆ στριξιν αὐτοῦ. Ἐτοποθετήθη νέα Ἑλιξ, μὲ ὑ-

ξημένην ἐπιφάνειαν πτερύγων, ὡς καὶ νέον ζυγοσταθμισμένον πηδάλιον, εἰς ἔτι μεγαλυτέρουν ἀπὸ τῆς Ἑλικοῦ ἀπόστασιν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ αὐξηθῇ ἡ ἀπόδοσις τῆς Ἑλικοῦ κατὰ 16% (ἐνῷ, μὲ τὴν νέαν διαρρύθμισιν τῆς πρύμνης, ἀλλὰ μὲ τὴν παλαιάν Ἑλικα, ἡ ἀπόδοσις ηὗξανε κατὰ 11% μόνον), νὰ ἐκμηδενισθῇ σχεδόν ἡ, προηγουμένως σοβαρά, σπηλαίωσις τῆς Ἑλικοῦ, νὰ ἐκλείψουν οἱ κραδασμοὶ καὶ, φυσικά, νὰ αὐξηθῇ καὶ ἀντίστοιχον ποσοστὸν ἡ ταχύτης τῶν πλοίων.

Τὰ ἀνωτέρω ἐπιτυχῆ ἀποτέλεσματα ὠδήγησαν τὸν καθηγητὴν Van Dieren εἰς τὴν μελέτην νέων γραμμῶν τῆς πρύμνης τῶν πλοίων, μὲ ἐπίσης προέχουσαν τὴν Ἑλικα, τῶν ὅποιων ἡ ἐφαρμογὴ ἐπὶ ναυπηγήθεντων ἥδη πλοίων — περὶ τὰ 20 κατεσκευάσθησαν — ἀπέδειξε τὴν ἀπὸ πάσης ἀπόφωνας ἀνωτερότητα τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῆς.

### ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΥΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

Είναι γνωστὸν ὅτι, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ προηγουμένου αἰώνος, ἡ Ἑλλειψις καταλλήλου ναυπηγικῆς ξυλείας καὶ ἡ τάσις κάμψεως τῶν ἄκρων πρὸς τὰ κάτω (hog) τοῦ σκάφους τῶν μεγάλων πλοίων, ἡνάγκασαν τοὺς ναυπηγοὺς νὰ στραφοῦν εἰς τὴν μικτὴν κατ' ἀρχὰς μεθόδον ναυπηγῆσεως καὶ, δλίγον ἀργότερον, εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων ἔξι δλοκήρου σιδηρῶν. Ὁλίγοι, δύος, ἔχουν ὑπὸ ὄψιν τῶν, ὅτι τὸ πρώτον σιδηροῦν πλοῖον, καὶ μάλιστα ἀτμοκίνητον, ἐναυπηγήθη κατὰ τὸ πρώτον ἡμίσυον τοῦ 1822 ὑπὸ τοῦ Aaron Manby, εἰς τὸ ἐργαστήριον αὐτοῦ Horsley Iron Works, εύρισκόμενον εἰς Tipton τοῦ Staffordshire τῆς Ἀγγλίας.

Τὸ πλοίον αὐτὸν εἶχε μῆκος 120 ποδῶν, πλάτος μέγιστον 17,2 ποδῶν, βύθισμα 3,5 ποδῶν καὶ d.w. 116 τόννων. Ὁ ίδιος ὁ Manby ἦτο καὶ ὁ σχεδιαστὴς τῆς μηχανῆς τοῦ πλοίου, γνωστὴς ὡς «μηχανῆς προδιαγραφῆς ὑπὸ ἀριθ. 4558 τοῦ 1821», ἡ οποία ἦτο «ἀτμομηχανὴ διπλῆς ταλαντώσεως», ὡς τὴν ἀπεκάλει ὁ κατασκευαστὴς τῆς. Ἡ καπνοδόχος τοῦ πλοίου, ὑψους 47 ποδῶν, ἔχρησίμευε καὶ ὡς ἰστός, ἐπειδὴ δὲ αὐτὸν θὰ ἔχρησιμοποιεῖτο εἰς τὸ περιωρισμένου πλάτους ποταμὸν Σηκουάνα, ἔφερε πλευρικοὺς τροχοὺς τύπου Oldham, τὰ πτερύγια τῶν ὅποιων εἶχον πλάτος 30 μόνον ἵντσῶν. Οἱ τροχοὶ ἐκινούντο ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω μηχανήν, ἀναπτύσσοντας ἰσχὺν 30 ὀνομαστικῶν ἵππων. Ὁ ἀτμὸς παρείχετο ἀπὸ δύο λέβητας μὲ ἐπιπέδους πλευράς, οἱ ὅποιοι ἐθερμαίνοντο ἀπὸ κυλινδρούς πλήρεις ἑλαίου. Αὐτοὶ, μὲ τὴν σειράνων, ἐθερμαίνοντο ἀπὸ δύο ἀναλισκούσας γαιανίθρακα.

Ο διάσημος ναύαρχος Charles Napier, πλοίαρχος τότε, συνέστησε μετὰ τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ πλοίου Aaron Manby μίαν ἑταίριαν ἐκμεταλλεύσεως πλοίων εἰς τὸν Σηκουάναν, εἰς τὴν ἐπιχείρησιν δὲ αὐτῆς ἔχασαν ἀμφότεροι τὰς περιουσίας τῶν — παρασχόντες δύος εἰς τὸ ἀγγλικὸν πολεμικὸν ναυτικὸν καὶ εἰς τὸν κόσμον δόλοκληρον μίαν πολυτιμότατην, ἐκ τῆς πείρας τῆς ἀποκτηθείσης ἐκ τῶν σιδηρῶν πλοίων, ὑπηρεσίαν.

Ἄξιοιημείων ἐπίσης εἶναι ὅτι, τὰ διάφορα τμῆματα τοῦ πλοίου κατεσκευάζοντο ἀπὸ τὸν πατέρα Manby εἰς τὸ Tipton καὶ, διὰ ποταμοπλοίου, μετεφέροντο εἰς Surrey Docks τοῦ Rotherhithe, ὅπου συνηρούοντο ἀπὸ τὸν οὐδὸν τοῦ κατασκευαστοῦ.

Ἀφοῦ τὸ πλοῖον ἐξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του μεταξὺ Battersea και Blackfriars, ἔφορτως πλήρεις φορτίον λινελαῖον και «χελωνῶν» σιδηροῦ διὰ Παρισίους, ὅπου ἀφίχθη τὸν 11ην Ιουνίου 1822, ὑπὸ πλοιαρχὸν τὸν Napier και μηχανικὸν τὸν, 18ετῆ μόλις, Charles Manby. Ἡτο ἡ πρώτη εἰς τὴν παγκόσμιον ιστορίαν φορά, κατὰ τὴν ὅποιαν ἔξι δλοκήρου σιδηροῦ πλοίου διέπλεε τὴν θάλασσαν και ἡ πρώτη φορά, που ἔνα φορτίον μετεφέρετο ἀπὸ εύθειας ἐκ τοῦ Λονδίνου εἰς τὸ Παρίσιο.

Ἡ ἐπιτυχία τοῦ ταξιδίου κατέπληξε τοὺς ναυτικοὺς τῆς ἐποχῆς, οἱ ὅποιοι ἐπίστευον ὅτι, και ὃν ἀκόμη ἔν σιδηροῦ κατασκευάσμα ἦτο δυνατὸν νὰ ἐπιπλέῃ, ἡ θερμότης ἐκ τῶν μηχανῶν θὰ μετεβιδάζετο εἰς τὸ σιδηροῦ σκάφος και δάσα... κατέκαιε τοὺς ἔτιβαίνοντας. Ἐπίστευαν δὲ τότε, ὅτι τοῦτο ἀπεφεύχθη μόνον χάρις εἰς τὴν διὰ ἔλους ἐπένδυσιν τοῦ ἔγκαρσίου διαφράγματος, ποὺ ἔχωρίζε τὸ μηχανοστάσιον ἀπὸ τὸ κύτος, ὡς και εἰς τὴν διὰ ἔλους κάλυψιν τοῦ σιδηροῦ καταστρώματος.

Αἱ ἐφημερίδες τῆς ἐποχῆς ἔγραφον, ὅτι ὁ Manby διετάχθη νὰ ὑπο-

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ**

**ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ**

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

**TRIESTE - PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1**

**STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS**

ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. K. ΚΕΔΡΟΥ

SUB-AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES : AGEMAR TRIESTE

TELEX : INTERNATIONAL 46059

TELEPHONE : 23703 - 29784 - 38262

στείλη τήν αγγλικήν σημαίαν, έφ' δοσον τὸ πλοιόν του εύρισκετο εἰς γαλλικά υδάτα, ἐπειδὴ δὲ οὗτος διετένετο, διτὶ τὸ πλοιόν του ἦτο ταχύτερον παντὸς γαλλικοῦ, ὁ δούξ τοῦ Μπορντὼ ἀνέλαβε νὰ συναγωνισθῇ μὲ τὸ ίδιον του ξύλινον σκάφος εἰς πλούν ἀπὸ Παρισίους εἰς Ρουέν καὶ ἐνίκησε χάρις εἰς τὸ πνέοντα εύνοικὸν διὰ τὰ ιστία του, ἄνεμον.

Εἰς διάλεξιν του εἰς τὸ Ινστιτούτον Μηχανολογίας τὴν 20ην Ιανουαρίου 1846 διὰ George Rennie ἀνέφερεν ὅτι «δὲν πρέπει νὰ παραγωρίζεται ἡ σημαντικὴ ἔξελιξις ποὺ ἐπιτυγχάνεται ἀπὸ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ σιδῆρου εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, ἡ ὁποία ἐπιτρέπει εἰς τὸν ναυπηγὸν νὰ συνδιάσῃ τὴν οἰκονομίαν βάρους καὶ τὴν χάριν τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν μὲ τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν στερεότητα τῆς κατασκεψῆς. Διὰ τὴν προσφορὰν δὲ αὐτὴν πρὸς τὴν ναυπηγικήν, ὅφειλομεν αἰώνιαν εὐγνωμοσύνην πρὸς τὸν Aaron Manby — τοῦ ὁποίου τὸ πλοίον ἔξακολουθεῖ ὑφιστάμενον καὶ κινούμενον μὲ νέου τύπου μηχανῆν».

Τὸ *«Aaron Manby»* διελύθη τὸ 1855, καθὼς γράφει διὰ G. H. Preble, ἀλλὰ πολὺ ἐνώπιον τὴν θέσιν του κατέλαβον τρία ἄλλα μεγαλύτερα σιδηρὰ ἀτμόπλοια. Ἐπειδὴ ἡ ἐπιτυχία τοῦ πρώτου αὐτού πλοίου προσέβαλε τὴν ἑθνικὴν ὑπεροφάνειαν τῶν Γάλλων, οὕτοι ἀπήγορεύεσσαν τὴν εἰς τὴν χώραν τῶν εἰσαγωγῶν πλοίον καὶ, συνεπείᾳ τῆς ἀπαγορεύεσσας αὐτῆς, οἱ πατήρ καὶ υἱὸς Manby ἰδρυσαν τὸ 1819 ἐν σιδηρουργείον εἰς τὴν σημερινὴν συνοικίαν των Παρισίων Charenton, τὸ ὁποίον ἔχρησιμοποιεῖτο διὰ τὴν συναρμολόγησιν τῶν τεμαχίων πλοίων, ποὺ κατεκευάζοντο εἰς τὸ εἰς Tipton τοῦ Staffordshire ἐργοστάσιον τῶν Iδίων. Οὕτω, μέχρι τοῦ 1823, ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ κάτωθι τρία σιδηρὰ πλοῖα, ἀπαντά 160 τόννων ἕκαστον καὶ μὲ μηχανὰς 50 ιππων: *La Commerce de Paris*, *Le Charles X*, *L' Hirondelle*, ἀπαντά δάνκοντα εἰς τὴν γαλλικὴν πλέον, ἐταιρίαν *«Le Compagnie des Bateaux à vapeur en fer entre Paris et Havre»*, συναρμολογηθέντα εἰς Charenton καὶ κατὰ τμῆματα κατασκευασθέντα εἰς Tipton.

Τὸ ἐργοστάσιον τοῦ Charenton ἐγνώρισεν ἡμέρας ἀκμῆς, τόσον τεχνικῆς δοσον καὶ οἰκονομικῆς, ίδιᾳ μετά τὴν ἐπιτυχὴ κατασκευὴν τῶν μηχανῶν τοῦ ἀπὸ *«Caroline»* — τοῦ πρώτου γαλλικοῦ πλοίου, ποὺ διέπλευσε τὸν *Ατλαντικόν*. «Ἐν τῷ μεταξὶ ἡ βρετανικὴ κυβέρνησις ἤρχισε νὰ ἀνησυχῇ διὰ τὴν εἰς Γαλλίαν μετανάστευσιν τῶν πλέον ικανῶν ναυπηγῶν τῆς καὶ συνέστησε εἰδικὴν ἐπιτροπὴν διὰ νὰ ἔρευνησῃ τὰ τῆς δραστηριότητος τῶν Manby εἰς Γαλλίαν. Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ ἔξεδωσε δύο ὑπομνήματα, ἐν τὸ 1824 ὑπὸ τὸν τίτλον *«Ετεχνίταις καὶ μηχαναῖς»* καὶ ἐν τὸ 1825 ὑπὸ τὸν τίτλον *«Η ἔξαγωγὴ ἐργαλείων καὶ μηχανημάτων»*, φαίνεται δὲ ὅτι, ἀδυνατούντες οἱ *«Ἄγγλοι*

εἰς τὸν ναυπηγὸν διὰ τὴν ναυπηγίαν καὶ τὴν ναυπλοῖαν. Οἱ ἀνωτέρω ἐπίσημοι διλλανδικοί ὄργανοι, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ ἀριθμόν τινα διλλανδικῶν ιδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, μελετοῦν ἐπίσης τὴν κατασκευὴν ἀτομικῶν προωθουμένου ὑπερδεξαμενοπλοίου.

Τὸ παγκόσμιον ἐνδιαφέρον, τὸ ὁποῖον προεκάλεσε τὸ πρώτον πλοῖον τοῦ Charles Manby, ὡδήγησεν εἰς τὸν συνεταιρισμὸν αὐτού μετὰ τοῦ sīr John Ross, μετά τοῦ ὁποίου ἰδρυσεν εἰς Λονδίνον ναυτικὴν ἑταῖριαν ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς τῶν Ινδίων. «Εναυτήγησεν πρὸς τοῦτο τὸ ἀτμόπλοιον *«India»*, ἡ δὲ ἐταιρία αὐτὴ ἀπετέλεσε τὸν πυρῆνα τῆς περιφήμου *«Peninsular and Oriental Steam Navigation Company»*, ὑπὸ τῆς ὁποίας καὶ ἀπερροφήθη ἡ ἐταιρία τῶν Manby καὶ Ross.

Ἀργότερον ὁ υἱὸς Manby ὡνομάσθη ὑπουργός, ἀντεπροσώπευε τὴν Ἀγγλίαν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὴν συνελεύσαν εἰς Παρισίους διὰ ν' ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγος τοῦ Suez, ἡ ὁποία ἰδρύθη τὸ 1855 καὶ διελύθη ὅταν συνεστήθη πλέον ἡ ἐταιρία τῆς διώρυγος, ἔξελέγη δὲ ἐπίσης γραμματεὺς τοῦ Βρετανικοῦ Ινστιτούτου Μηχανολογίας, μέλος τῆς Βασιλικῆς ἐταιρίας καὶ Ἰππότης τῆς Γαλλικῆς Λεγεώνος τῆς Τιμῆς.

Τὰ ἀνωτέρω ἐσταχυλόγησεν ὁ γράφων ἀπὸ παλαιὰ ἔγγραφα, ἀναφέρομεν εἰς τὴν δραστηριότητα τῶν Manby πατρὸς καὶ υἱοῦ καὶ διατηρούμενα εἰς τὸ Ἐπιστημονικὸν Μουσεῖον τοῦ Νοτίου Kensington, εἰς Λονδίνον — ὅπου ἐπίσης ἐκτίθεται καὶ ἐπιστολόχαρτον τοῦ πρώτου σιδηρού ἀτμοπλοίου *«P. S. Aaron Manby»*, φέρον καὶ τὴν εἰκόνα τοῦ πλοίου αὐτοῦ.

### Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

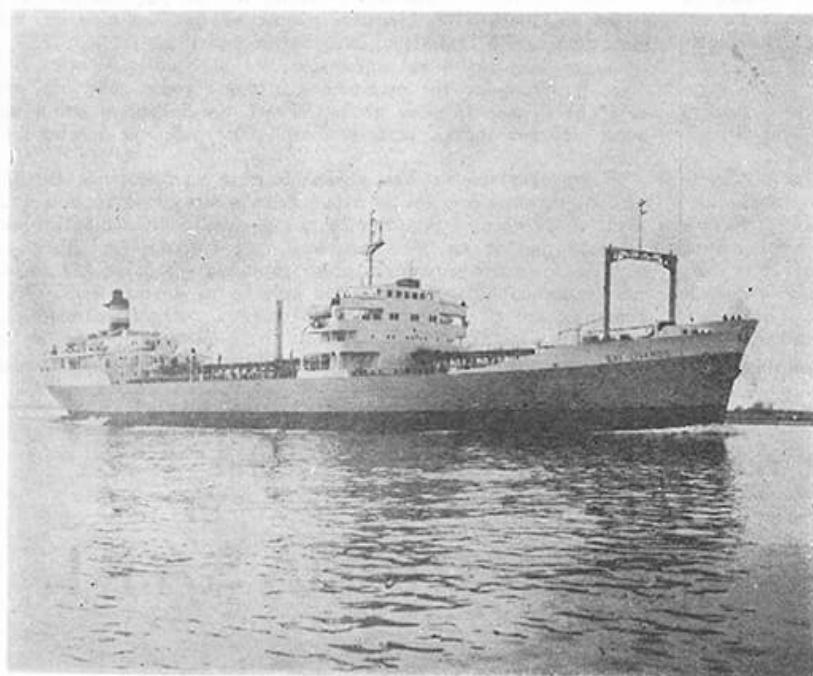
Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ Ἀτομικῆς Ἐνέργειας ἀνήγγειλεν ἐσχάτως, διτὶ αἱ ἔρευναι διὰ τὴν ἐπὶ οἰκονομικῆς βάσεως ἐφαρμογὴν τῆς ἀτομικῆς προώσεως ἐπὶ ἐπιτορικῶν πλοίων λαμβάνουν πλέον συγκεκριμένην μορφὴν, διὰ τῆς ἐπισπεύσεως τῶν ἀκόλουθων προγραμμάτων:

1. Παραγωγὴ ἐνὸς ναυτικοῦ ἀντιδραστῆρος τοῦ τύπου O.M.R. (δραγανικοῦ ἐπιβραδυντοῦ), ως αὐτὴ μελετᾶται ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων τεχνικῶν εἰς τὸ Αμβούργον.

2. Ναυπήγησις ἐνὸς ἀτομικοῦ δεξαμενοπλοίου 65.000 τόννων, ὡς αὐτὴ μελετᾶται ἀπὸ τὴν Ἰταλικὴν ἑθνικὴν ἐπιτροπὴν ἀτομικῆς ἐνέργειας, τὰ ἐργοστάσια F.I.A.T. καὶ τὰ ναυπηγεῖα Ανασάλτο τῆς Γενοβῆς, συνεργαζόμενων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτοῦ.

3. Κατὰ οἰκονομικὸν τρόπον προσαρμογὴ τοῦ ἀντιδραστῆρος δι' ὑδατος πιέσεως διὰ χρήσιν εἰς τὴν πρόσωπιν τῶν πλοίων, ὡς αὐτὴ ἡδη μελετᾶται ἀπὸ τὸ Ολλανδικὸν Κέντρον Ἀντιδραστῆρων (R.C.N.) καὶ ἀπὸ τὸ Ολλανδικὸν Κέντρον Ἐρευνῶν διὰ τὴν ναυπηγίαν καὶ τὴν ναυπλοῖαν. Οἱ ἀνωτέρω ἐπίσημοι διλλανδικοί ὄργανοι, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ ἀριθμόν τινα διλλανδικῶν ιδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, μελετοῦν ἐπίσης τὴν κατασκευὴν ἀτομικῶν προωθουμένου ὑπερδεξαμενοπλοίου.

4. Διεξαγωγὴ γενικῶν πειραμάτων σχετιζόμενών μὲ τὴν ἀτομικὴν πρόσωπιν τῶν πλοίων καὶ ίδια μὲ τὰ προβλήματα μονώσεων, ἀτομικῶν καταλοίπων καὶ δονήσεων. Αἱ ἀνωτέρω πειραματικαὶ μελέται διεξά-



Berths and double graving dock  
with building capacity  
up to 65,000 tons dw.  
Five floating docks  
for ships up to 86,000 tons dw.  
Two graving docks  
for ships up to 38,000 tons dw.  
Licensees for:  
M.A.N. Diesel engines  
Doxford oil engines  
Pametrada steam turbines  
Foster Wheeler steam boilers

SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

SHIP REPAIRERS

**WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM-HOLLAND**

γονται από την G.K.S.S. του 'Αμβούργου και ηδη εύρισκονται εις αισιόδωξα προχωρημένον στάδιον.

Πλήγη τών άνωτέρω, οι Γάλλοι μελετούν τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πλοίου ωκεανογραφικῶν ἔρευνῶν, ἀτομικῶς πρωθυμένου καὶ τὰ εἰς Malmö τῆς Σουηδίας ναυπηγεῖσα ἔχουν προγραμματίσει τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἀτομικοῦ κοινοῦ φορτηγοῦ πλοίου 16.000 τόννων.

'Η βρετανική κυβερνήσις, ἐπιθυμοῦσα ὅπως ἄφ' ἐνὸς μὲν ἐπωφελῆ ἡ τῆς πείρας ἐκ τῆς άνωτέρω ἔργωνδους εὐρωπαϊκῆς προσπαθείας καὶ ἄφ' ἑτέρου ὅπως συμβάλλῃ καὶ αὐτῇ εἰς τὴν σχετικὴν μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀτομικῆς προσώσεως εἰς τὰ πλοῖα ἔρευνων, συνεργαζομένη μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν Ἀτομικῆς Ἐνεργείας (Εύρατομ), ἀνεκοίνωσε διὰ στόματος τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Μεταφορῶν, ὅτι διαθέτει τὸ ποσὸν τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων στερλινῶν εἰς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ ἀναλόγους ἔρευνας βρετανικοὺς ὄργανισμούς.

'Ἐκ τῶν άνωτέρω καθίσταται πρόδηλον ὅτι ἡ γενεά μας θὰ ἴδῃ ἀσφαλῶς συντελουμένην εἰς τὴν θάλασσαν μίαν ἐπανάστασιν, ἀνάλογην τῆς σημειώθείσης τὸ δεύτερον ημισυ τοῦ παρελθόντος αἰώνος, ὅτε ὁ ἀτμὸς ἥρχισε ν' ἀντικαθίστα τὰ ιστία κατὰ δόλον ἐπιταχυνόμενον ρυθμόν, μέχρις ὅτου τὰ ἔξεπτοπισε πλήρως.

### ΓΑΙΑΝΘΡΩΑΣ ΧΩΡΙΣ ΚΑΠΝΟΝ

'Ο γαιάνθραξ, τὸ ἄριστον αὐτὸ δοσον καὶ ἀπαραίτητον, διά τινας εἰδικὰς βιομηχανικὰς χρήσεις καύσιμον, ἔχει, ὡς γνωστόν, τὸ ἐλάττωμα τῆς μολύσεως τῆς ἀτμοσφαίρας, λόγω τοῦ πυκνοῦ καπνοῦ, ποὺ παράγει ἡ καύσις του.

Πρὸς ἔξουδετέρωσιν τοῦ ἐλαττώματος αὐτοῦ πολλαὶ μέχρι τοῦδε ἐγένοντο προσπάθειαι, στεφεῖσαι ἐσχάτως ὑπὸ ἐπιτυχίας, καὶ ἡδη, τόσον ἡ ἐταιρία National Carbonising Co., Ltd., δοσον καὶ ἡ Newton, Chambers and Co. Ltd., ἥρχισαν παρασχούσαι ἔνα τύπον γαιάνθρακος, εἰς τὰς ἐν Νότιηνχαρ τῆς Ἀγγλίας ἔγκαταστάσεις των, τοῦ ὅποιου ἡ καύσις εἶναι τελείως ἀπλλαγμένη καπνοῦ.

Τοῦτο ἐπιτυχάνεται διὰ τῆς εἰς χαμηλὴν θερμοκρασίαν «ἐνανθρακώσεως τοῦ γαιάνθρακος, τῆς εἰδικῆς δηλονότι ἐπεξεργασίας τῶν γνωστῶν μας τύπων γαιανθράκων ὥστε οὐτοί, χωρὶς νὰ χάνουν οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον τὴν θερμικὴν αὐτῶν ικανότητα, νὰ ἀπαλλάσσωνται τῶν ἀσφαλτωδῶν σύστων, καὶ ἐπομένως νὰ ἐπιτυχάνεται ἡ καύσις των χωρὶς τὴν ἀνεπιθύμητον παρουσίαν καπνοῦ.

Τὸ κόστος τῆς τοιαύτης ἐπεξεργασίας τοῦ γαιάνθρακος, διὰ τῆς καταστῆλης ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀσφαλτωδῶν καὶ λοιπῶν οὐσιῶν αἵτινες ἔξαγονται, οὐδόλως ἐπιβαρεῖ τὴν τιμὴν τοῦ γαιάνθρακος, ἡδη δὲ ἡ προσπάθεια τῶν άνωτέρω βιομηχανιῶν στρέφεται πρὸς τὴν τελειοποίησιν τῶν μεθόδων ἐπεξεργασίας, ὥστε αὐτὴ νὰ προλαμβάνῃ τὸν ρυθμὸν παραγωγῆς τῶν ἀνθρακωρυχείων ὡς καὶ τὸν ρυθμὸν ζητήσεως τῶν οὐτως ἐπεξεργασμένων γαιανθράκων ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν.

### Η ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΙΣ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΟΝ

Πρὸ τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος μηνὸς πρόκειται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ ιαπωνικὸν μεταλλοφόρον «NICHINO MARU», 47.000 τόννων d.w., ναυπηγούμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖσα Tsurumi τῆς Νίππον Κοκάν καὶ διακρινόμενον διὰ τὸν εἰς εύρειαν ἔκτασιν αὐτοματισμὸν τοῦ μηχανοστασίου, μηχανημάτων, μηδὲ τοῦ μαγειρεύοντος ἔχαιρουμενου, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σημαντικὴν εἰς προσωπικὸν οἰκονομίαν.

Αἱ διάφοροι κινήσεις τῆς δηζελομηχανῆς δι' ἡς κινεῖται τὸ πλοῖον γίνονται εἴτε ἀπὸ τὸν σταθμὸν χειριστηρίου τοῦ μηχανοστασίου, εἴτε ἀπὸ τὴν γέφυραν, τῷ θυηθείᾳ ἡλεκτρούδραυλικοῦ συστήματος χρησιμοποιούντος ἔλαιον ὑπὸ πίεστιν.

Τὰ συστήματα ψύξεως, δι' ὅπατος καὶ ἔλαιου, τόσον τῆς κυρίας μηχανῆς δοσον καὶ τῶν ἡλεκτρογεννητριῶν, ρυθμίζονται αὐτομάτως, ἐ-

λεγχόμενα ἀπὸ τὸν σταθμὸν χειριστηρίου τῆς μηχανῆς.

Δι' αὐτομάτου ρυθμίσεως τῆς ποσότητος τοῦ παρεχομένου ἀτμοῦ, ρυθμίζεται ἐπίσης αὐτομάτως ἡ θερμοκρασία τόσον τῶν δεξαμενῶν καυσίμων τοῦ πλοίου, δοσον καὶ ἡ τοῦ καυσίμου δι' οὐ τροφοδοτεῖται ἡ κινητήριος μηχανῆς.

Οἱ κύριοι ἀεροσυμπιεσταὶ λειτουργοῦν ὁμοίως αὐτομάτως, ἀναλόγως τῶν μεταβολῶν εἰς τὴν πίεσιν τοῦ εἰς τὰς ἀεροφιάλας πεπιεσμένου ἀέρος, αὐτόματος δὲ ἐπίσης εἶναι καὶ ἡ λειτουργία τῆς συσκευῆς καθαρισμοῦ τοῦ τροφοδοτικοῦ καυσίμου.

Τὸ ναυπηγικὸν ἐπίσης κόδοτος τοῦ πλοίου κατέστη δυνατὸν νὰ μειωθῇ πως, διὰ τῆς χρήσεως ἐλασμάτων χάλυβος ύψηλῆς τάσεως (50 Kg/cm<sup>2</sup>) διὰ τὰς πλευράς καὶ τὸ κύριον κατάστρωμα, μειουμένου οὕτω τοῦ συνολικοῦ βάρους τῆς κατασκευῆς κατὰ 250 περίπου τόννους.

### ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ ΥΨΗΛΗΣ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ

Εἰς τὴν τελευταίαν ἐν 'Αγγλίᾳ ἔκθεσιν ναυτικῶν κατασκευῶν, ίδιαιτέρων ἐντύπωσιν προεκάλεσαν δύο ἐκθέματα τῆς βρετανικῆς ἐταιρίας Bristol Siddeley: εἰς αεριοστρόβιδος 22.000 ἵππων καὶ μία ταχυτάτη ἄκατος.

Ο ἐν λόγῳ αεριοστρόβιδος εἶναι: εἰδικῶς κατασκευασμένος διὰ χρήσιν εἰς πλοῖα, ἔχοντα ἀνάγκην ἐλαφρᾶς μηχανῆς, μικρὸν καταλαμβανούσης χώρου, εἰς ώρισμένον τύπον ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ταχέα πολεμικά, «επιτάμενα» πλοία κλπ.

Τὸ τμῆμα παραγωγῆς αερίου τῆς ἐν λόγῳ μηχανῆς (ἀναλισκούσης



Τὸ «Φερόσιτον» καταδιωκτικόν, μῆκος 88 ποδῶν, μὲ δύο μηχανάς Siddeley 4.250 ἵππων. Ταχύτης 50 μίλια. Ἰδιαιτέρω πρωστήριος μηχανῆς δηζελ προσδίδει εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 10 μιλίων.

πετρέλαιον Diesel ἢ φυσικὸν ἀέριον) παράγει ἀέριον δι' ἵπποδυναμιν 27.000 ἵππων καὶ συνδέεται μὲ ἔνα ἀπλουστάτης κατασκευῆς ἐλέυθερον στρόβιλον, ἀντιπιτσούσαντα ἵπποδυναμιν 22.000 ἀξονικῶν ἵππων εἰς τὰς 6.000 στροφὰς ἀνά λεπτόν.

Ἡ ἄκατος εἶναι ἡ γνωστὴ βρετανικὴ ἀκτοφυλακὶς «FEROCITY», μῆκος 88 ποδῶν, ναυπηγηθεῖσα εἰς τὰ ναυπηγεῖσα Vospers τοῦ Πόρτομουθ. Εἰναι ἐφαδιασμένη μὲ αεριοστρόβιλους Bristol Siddeley τοῦ ναυτικοῦ τύπου Πρωτεύς 1270, ἵπποδυναμεως 4.250 ἀξονικῶν ἵππων, συνδεομένη μὲ τὰς ἔλικας δι' εἰδικῶν μειωτήρων Vospers τύπου V, οἱ δοποὶ οι μειωτήρες συνδέονται ἐπίσης καὶ μὲ μηχανὰς diesel Mathew Daimler, χρησιμοποιουμένας διὰ τοὺς ἐν λιμένι χειρισμοὺς ἢ διὰ τὴν περίπτωσιν πλού τοῦ σκάφους μὲ ταχύτητα τῶν 10 μιλίων.

Ἡ ἄκατος ἔχει ταχύτητα ὑπερβασίουσαν τὰ 50 μίλια καὶ ἀκτίνα ἐνεργείας 400 μιλίων, δοσον χρησιμοποιητὸν τοῦς αεριοστρόβιλους εἰς ταχύτητα 46 περίπου μιλίων ἢ 2.000 μιλίων δοσον χρησιμοποιητὰς τὰς δηζελομηχανὰς μὲ ταχύτητα 10 μιλίων.

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χωρονέοντα ψυγείου.

Ἐξ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ  
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ  
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΤΑΛΙΝ

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

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

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

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

● 'Επιδίκασις αποζημιώσεως δι' ἀδάσιμον δικαστικὸν ἄγωνα.— Κατάχρησις δικαιώματος.— "Οροι αὐτῆς.— "Εκτασις.

'Η καταχρηστική προσφυγή εἰς τὴν δικαιοσύνην ἀνεγνωρίσθη καὶ θεωρεῖται ὑπὸ τῆς γαλλικῆς νομολογίας ὡς παρέχουσα ἔδαφος εἰς ἐπιδίκασιν ἀποζημιώσεως ὑπὲρ τοῦ οὗτον κατὰ κατάχρησιν δικαιώματος, ἔναγμένου. 'Ἐπειδὴ δῆμος ἡ προσβολὴ τοῦ σχετικοῦ περὶ καταχρηστικῆς ἔναγμῆς ἰσχυρισμοῦ παρ' ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων, ἐπλεόνασεν, τὰ δικαστήρια περιορίζονται εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων ν' ἀπορρίπτουσιν τὸν ἐλόγον ἰσχυρισμούν, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἀξιώματος, quis jure suo utitur neminem laedit. 'Οπου ἀντιθέτως, ἔγινεν δεκτὸς ὁ ἰσχυρισμός, ἡ νομολογία ἀπήτησεν ἀπόδειξιν περὶ τοῦ ὅτι ὁ δικαστικὸς ἄγων ἐκινήθη δολίως καὶ ἐπὶ σκοπῷ τοῦ νὰ βλάψῃ τὸν διάδικον, καθ' οὐ ἐστρέφετο ('Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα, 25.1.1960). 'Ἐν τούτοις, παρὰ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν σκέψεων τῶν ἐλόγων ἀπόφασεων, ἐπιβάλλεται νὰ λεχθῇ, ὅτι αἱ ἐπιδικαζόμεναι ἀποζημιώσεις ἔνέχωσιν χαρακτῆρα μᾶλλον συμβολικὸν χωρίς ν' ἀνταποκρίνωνται πλήρως πρὸς τὰ ἔξεδα καὶ τὴν ἔνδοχλησιν εἰς ἥν ὑπεβλήθη δολίως ἔναχθεις.

'Η ἐπιδίκασις ἀποζημιώσεως χωρεῖ ὀσάκις ἡ εἰς δίκην καταχρεῖσα ἀξίωσις ἡτο ἀνυπόστατος. 'Ἐπει τῆς ἀκολούθου περιπτώσεως ἡ σχολήθη αὐτὸν τούτο τὸ Ἀκυρωτικόν. 'Αλευτικὸν ἐναύγοντος, ἐκ δὲ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἰς μόνον διεσώμη ὑπὸ ἑτέρου ὀλιευτικοῦ. 'Ο κύριος τοῦ ναυαγῆσαντος ἀλευτικοῦ ἐνήγαγεν τὸ ἄλλο ἀλευτικόν, ἰσχυριζόμενος ὅτι, τὸ πλοίον τοῦ ἀπωλέσθη συνυπείρησης, ἡς τὴν εὔθυνην ἔφερε τὸ διασώσαν τὸν ναυαγόν, ἀλευτικόν. 'Ο ἐναύγομενος πρόσδιλων τὸ φανταστικὸν καὶ ἀνυπότατον τῆς ἀγωγῆς, ἡτήσατο ἀποζημιώσιν διὰ τὴν τοιαύτην δολίων ἐναγωγῆν του. 'Η ἀγωγὴ ἀπέρριφθη πρωτοδίκος ὡς ἀναπόδεικτος, ὁ ἐνάγων δῆμος, ἔξεκάλεσεν τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, τὸ δὲ Ἐφετεῖον τῆς Caen (29 Ὁκτωβρίου 1957) ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐνάγων καὶ νῦν ἐφεσείν παραπονούμενος κατ' ἀπόφασεως ἡτος ἔκρινεν τὴν ἀγωγὴν του ὡς ἀναπόδεικτον καὶ ἐπανάγων τὸν αὐτὸν πραγματικὸν ἰσχυρισμὸν περὶ τῆς συγκρούσεως μὲ τὰ ἀπότα ἐπιχειρήσατα, χωρὶς οὐδὲν νέον ἡ κρίσιμον στοιχεῖον νὰ προσθέσῃ, παρέτεινεν ἐπίζημις διὰ τὸ ἀντίδικον αὐτοῦ, τὸν δικαστικὸν ἄγωνα καὶ ἐπεδείκνυε καταχρηστικὸν πεῖσμα. Τὰς σκέψεις ταύτας ἐπεκύρωσεν τὸ Ἀκυρωτικόν (10 Φεβρουαρίου 1960).

Καὶ ταῦτα μὲν περὶ τῆς ἔγέρεως δικαστικοῦ ἄγωνος δρῶντος πρόδηλος ἀδάστιμον δικαίωμα. 'Η καταχρησις, δῆμος, δυνατὸν νὰ είναι καθαρῶς δικονομικῆς φύσεως, ἐμφανιζόμενη ἐν τῇ δικαστικῇ διεκδικήσει νομίμου καὶ βασικού δικαιώματος. Τὰ πραγματικὰ περιστατικά τῆς ὑποθέσεως, ἡτος ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς τὴν σχετικὴν νομολογίαν ἔχωσιν οὕτω: Κατόπιν ρυμουλκήσεως ἐντὸς λιμένος, ρυμουλκήσεως δῆμος, μὴ ἀποτελούσης τοὺς συνήθεις χειρισμοὺς ἀπόπλου, ἡγέρθη διαφωνία, τοῦ ἴδιοκτήτου τοῦ ρυμουλκοῦ προβάλλοντος, διὰ τοῦ ἀλαβε χώραν ἐπιθαλάσ-

σιος ἀρωγή, τοῦ δὲ κυρίου τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου ἐμμένοντος εἰς τὴν ρυμουλκησίαν, δι' οὐτὸν προσφέρει — φιλικῶς — ποσὸν ἀνώτερον τοῦ συνήθους τιμολογίου ρυμουλκήσεως. 'Ο κύριος τοῦ ρυμουλκοῦ ἐπικαλούμενος τὴν φιλικήν καὶ ἔξωδικον ταύτην προσφοράν, προσεπάθησε νὰ ἀποδείξῃ ἀναγνώρισιν ἐπιθαλάσσιον ἀρωγής. Τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Νοεμβρίου (19 Μαΐου 1960) ἔκρινεν ὅτι κατ' οὐσίαν μὲν δὲν συνέτρεψεν ἐπιθαλάσσιος ἀρωγή, διὸ δὲ ἀφορᾶ τὸν ἔκ της ἔξωδικον προσφοράς μείζονα ποσοῦ ἱσχυρισμούν, καὶ διὸ οὗτος δικονομικῶς προεβλήθη κατὰ κατάχρησιν καὶ διὸ ἐντεύθην ἔδει νὰ ἐπιδικασθῇ διὰ τὸν λόγον τοῦ ἀποζημιώσας ὑπὲρ τοῦ ἐνάγοντος, διότι εἶναι εὐκταῖον νὰ καταβάλλεται προσπάθεια φιλικῆς διευθετήσεως τῶν διαφορῶν καὶ δέον νὰ μὴ ἀποθαρρύνεται ἡ προσπάθεια αὐτῆς ἐκ τοῦ φόδου διὰ τὰ πάσα τοιαύτη προσπάθεια διὰ χρηματοποιηθῆ εἰς ἐνδέχομενον δικαστικὸν ἄγωνα.

'Αποζημιώσις ἐπεδικασθή ἐπίσης την συνισταμένη εἰς τὰ ἔξοδα τῆς πραγματογνωμοσύνης, ὅταν ἀπεδείχθη διὰ τοῦ φορτίου ἐπῆλθον πρὸ τῆς παραδόσεως αὐτοῦ εἰς τὸν ἐναγόμενον μεταφορέα, ἔκρινεν δὲ τὸ Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα (15 Ιανουαρίου 1960), διὰ τὸ μεταφορεὺς ἐδίκαιοιτο εἰς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν συνεπεία τῆς πραγματογνωμοσύνης καθυστέρησην τῆς ἐκφορτίσεως.

Παρεκτός, δῆμος, τῆς δολίων ἔγέρεως δικαστικοῦ ἄγωνος καὶ διὰ ταχρηστική παράτασης τούτου διὰ τῆς προσβολῆς ἀδασίμων ἀνστάσεων, δύναται ν' ἀγάγῃ εἰς καταδίκην τοῦ ἐναγόμενου εἰς ἀποζημιώσιν. Τὸ Ἐμποροδικεῖον τοῦ Ἀλγερίου (4 Δεκεμβρίου 1958) ἐπεδικασεν ἀποζημιώσιν εἰς ἡσαφαλισμένον ἐναγαγόντα τὸν ἀσφαλιστήν, διότι δὲ τελευταῖος οὗτος παρέτεινεν ἀδασίμων τὸν ἄγωνα, διὰ τὸποσθετήσεως κατ' ἔφεσιν, λόγῳ μὴ πλήρους θεμελιώσεως τῆς αἰτιολογίας.

Τὸ Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα (21 Μαρτίου 1960), κατεδίκασεν ἀσφαλιστὴν εἰς ἀποζημιώσιν ἐπὶ τῷ λόγῳ διὰ τὸ προθέσεως παρέτεινεν τὰ μετά τοῦ ἡσαφαλισμένου διαπραγματεύσεις πρὶν ἡ τελική, μετά τοῦ 18 μηνῶν χρονοτρίβην, ἀπορρίψη τὴν ἀξιώσιν του. 'Η καταχρηστική δικολογία δὲν είναι δῆμος μόνον τῶν ἡσαφαλιστῶν προνόμιον, διότι καὶ οἱ ἡσαφαλισμένοι δείκνυνται ἔξι ίσου φίλοι τῶν ἀνυποστάτων δικαστικῶν ἄγωνων. Οὕτω, τὸ Ἐφετεῖον τῆς Rennes (31 Μαρτίου 1960) κατεδίκασεν εἰς ἀποζημιώσιν τὸν ἡσαφαλισμένον, διστις ὑπογράφας ἀσφαλιστήριον πλοίου ἐν συμπλοιοκτήσια, ἡρνεῦτο κατόπιν νὰ πληρώσῃ τὴν ἀσφαλιστρα ἰσχυριζόμενος διὰ ἐνήργησης ὡς διαχειριστής τῆς συμπλοιοκτήσιας καὶ διὸ ἡ ἐπὶ τῷ ποσοστῶν τοῦ πλοίου κυριότης τοῦ ἐκηρύχθη ἀκυρος ἀναδρομικῶν. Τὸ Ἐφετεῖον δικαίων ἐτόνισεν, διὸ δὲ πληρωμῇ τῶν ἀσφαλιστῶν εἶναι ὑποχρέωσις πηγάδων εἰκόνων.

Γ. Ι. K.

## ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Ο ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ JONES

Νέας περιπτείας διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν προσιωνίζει πρόσφατος ἀπόφασις τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων. Καὶ πάλιν ἀνεκινήθη τὸ θέμα τοῦ τόπου τῆς πράγματος ἀσκουμένης διαχειρίσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ συμμετοχῆς. 'Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ ὅτι π. «KOPIN-ΘΙΑΚΟΣ» τῆς Οράπιον, ἐνάγων δὲ ναυτεργάτης ἰσχυριζόμενος τραυματισμῶν καὶ ζητῶν δολλαρία 150.000!

Προδικαστικῶν ἐξητάσθη τὸ θέμα τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων καὶ διὸ Ἀμερικανὸς δικαστής ἐδέχθη συντρέχουσαν ταύτην, διότι τὸ πλοίον ἀνήκει κατὰ 48½% εἰς Ἀμερικανούς πολίτας, κατέχοντας ἰσοπόσους μετοχὰς τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας "Οσεαν Τρέιντερς. 'Ωσαύτως ἐδέχθη, διὸ δὲ οὐσιαστική διαχειρίσεις τοῦ σκάφους ἀσκεῖται ἐκ τῶν 'Ηιωμένων Πολιτειῶν.

Τελούντας ἐν αἰσμονῇ τοῦ πληρούς κειμένου τῆς ἐκδοθείσης ἀποφάσεως διὰ τὸ παρέθαντον δικαστηρίου προσιωνίζει τὸ πλοίον τοῦ θέματος, φρονούμεν διότι αἱ σοδαρώταται συνέπειαι τοιαύτης νομολογικῆς ἐξελίξεως ἐν Η.Π.Α., διὸ ἀφορᾶ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, εἴναι ἀνάγκη νὰ συνεγείρουν τοὺς ἀνδισφερομένους εἰς ἀμεσον καὶ ἀποτελεσματικὴν ἀντίδρασιν. 'Η κρατικὴ συμπαράστασις είναι ἐδῶ πλέον διὰ τὸν ἀναγκαῖον.

## 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-KHAJJI

TO

PASSENGER VESSELS — FREIGHTERS — TANKERS

AGENTS FOR

DEUTSCHE DAMPFS. — GES. "HANSA", BREMEN

JUGOLINIJA, RIJEKA & OTHERS

ENQUIRIES INVITED

TELEGRAMS: "ERMIS,"  
Represented also at: LUBECK KIEL  
P. O. Box 148, KUWAIT Cable: MOATASIM



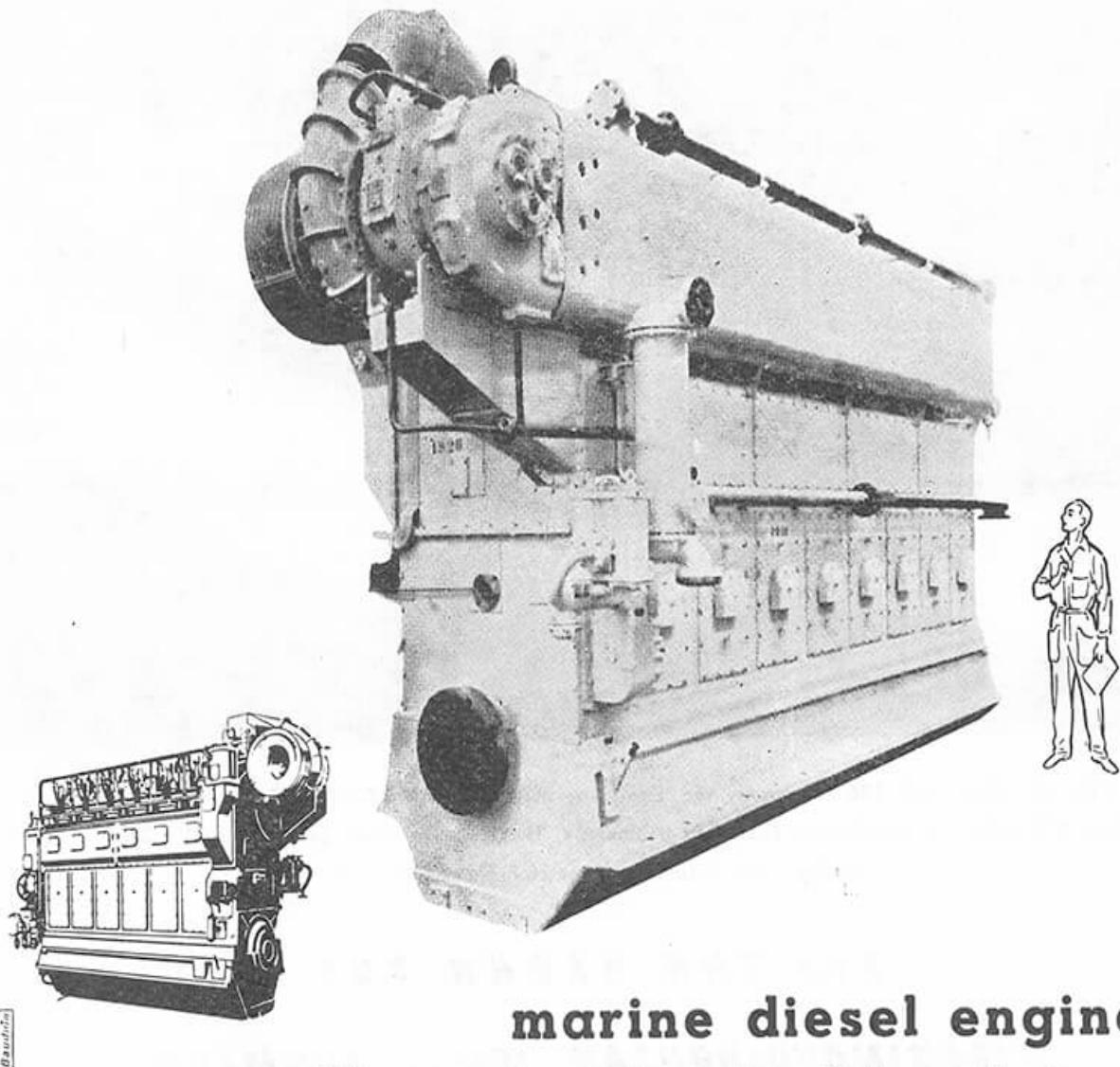
Τὸ νέον Δ)Π "MANHATTAN", 106.500 τόννων τῆς 'Εταιρείας **MANHATTAN TANKER COMPANY** (Σταύρος Νιάρχος) μήκους 940 ποδῶν, τὸ μεγαλύτερον ἐμπορικὸν πλοῖον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, μὲ πλήρωμα 41 ἀνδρῶν. Δύναται νὰ μεταφέρῃ τόσον πετρέλαιον ὥστε ἔξ δεξαμενόπλοια T-2.

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



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

# WERKSPOR



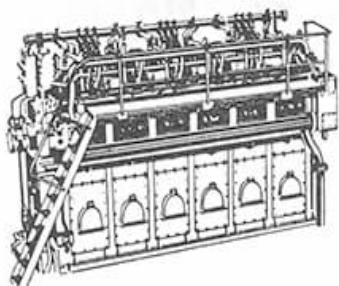
## marine diesel engines

four-stroke engines (TM) capacities from 600-2300 hp at 380-280 r.p.m.

two-stroke engines (TE) capacities 600-3600 hp at 450 or 250 r.p.m.

Werkspoor TM engines as well as TE engines can be equipped with supercharging.

**Large openings in the frame are provided for easy access to the vital parts.**



**WERKSPOR** AMSTERDAM WORKS  
HOLLAND



REPRESENTATIVES FOR THE UNITED KINGDOM: KELLER, BRYANT & CO., 22 BILLITER STREET, LONDON E.C. 3  
Licensees for TM diesel engines: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crèpelle & Cie. S.A.R.L., Lille - Ateliers & Chantiers Ziegler Frères S.A., Dunkerque - Hijos de J. Barreras S.A., Vigo - Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid.



## ΓΑΛΛΙΑ

ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Αι γαλλικοί ναυτιλιακοί έπιχειρήσεις πρόκειται, κατά πάσαν πιθανότητα, νά τύχουν μεγαλύτερας κρατικής βοηθείας, ήνα αντεπεξέλθουν εις τάς αύξανομένας οίκονομικάς των δυσχερείας. Η δύναμις τής γαλλικής ναυτιλίας κατά την 1ην Ιανουαρίου έξ. περιελάμβανε σκάφη συνολικής χωρητικότητος 4.842.000 τ. γκρός, με αύξησην 216.000 τόνων, έναντι της 1ης Ιανουαρίου 1961. Μέ την προσθήκη τού σούπερ-λάινερ «Φράνς», ναυαρχίδος τού γαλλικού έμπορικου στόλου, ή έπι-βατήγδης ναυτιλίας καλύπτει δύναμιν 584.000 τ. γκρός, ητης αντιπροσωπεύει τά 12% της γαλλικής χωρητικότητος. Ο στόλος τών δεξαμενοπλοίων, με δύναμιν 2.156.000 τ. γκρός, συνθέτει τά 44,5%.

Έφετος τελούν ύπό ναυτήγησιν σκάφη 196.000 τόνων, έναντι 450.000 τόνων πρό έτους. Πάντως, κατά τά δίλιγα παρελθόντα έτη ή έμπορικός στόλος τής Γαλλίας συνεχρονίσθη μεγάλως, εις τρόπον ώστε σήμερον τά 2.3% μόνον άνωφέρονται εις πλοία ήλικιας 25 έτών και άνω, ένω τά 70% άποτελούνται από σκάφη ήλικιας μικροτέρας τών 10 έτών.

Τά οίκονομικά άποτελέσματα τών γαλλικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων έπειρασθησαν από τήν ύποχωρησιν τών ναύλων και από τὸν αύξοντα έξινον άνταγωνισμόν. Οι παράγοντες ούτοι και προεκάλεσαν τήν έπικλησην παροχής τής κρατικής βοηθείας με μείζονας έπιχορηγήσεις πρός άντιμετώπισην τών αύξανομένων δαπανών. Συνέπεια τής έπιμόνου τάπτης άπατήσεως ύπηρξεν ή άναγραφή εις τὸν νέον γαλλικόν προϋπολογισμόν κονδυλίου κυμαινομένου μεταξύ 50—60 έκατομ. νέων φράγκων, άτινα θά διασεμιθούν κατά τούς προσεχείς 15 μήνας.

Αι εισπράξεις τής ναυτιλίας κατά την 1961 ύπολογίζονται εις 3.000 έκατομμυρίων νέων φράγκων. Λόγω περισείας χωρητικότητος εις τὴν παγκόσμιον άγοράν, ή προβλεπόμενη ύπό τού τετάρτου Σχεδίου 'Αναπτύξεως έπεκτασις τής δυνάμεως είναι σχετικώς μικρά. Μόνον 804.000 τόνων πρόκειται νά κατασκευασθούν μέχρι τού 1965.

## ΤΕΡΜΑΝΙΑ

ΚΑΤΑ ΤΩΝ "ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΝ ΣΗΜΑΙΑΣ.."

'Επ' εύκαιριά τού παρθενικού ταξιδίου τού φορτηγού γραμμῆς «Cap San Diego» 7.500 τ. γκρός, τελευταίου μιᾶς σειράς έξι νεοεύκτων πλοίων, εις έκ τῶν διευθυντῶν τής «Χάμπουργκ - Σούντ 'Αμερικά» άνεφερθη ιδιαιτέρως, κατά την διάρκειαν του, εις τὰ βαρύτατα έπιζημια άποτελέσματα διά τήν γερμανικήν γραμμήν, άτινα προκαλεῖ ή διεύρυνσις τής «διακρίσεως σημαίας» έκ μέρους τῶν νοτιοαμερικανικῶν κρατῶν. Υπέδειξε τό μέχρι τό ληφθέντα μέτρο ύπό της γερμανικής κυβερνήσεως, άτινα δύμων άπεδείχθησαν άνεπτυχι, λόγω τού ζητούντοι εις εἰσαγωγεῖς τῶν διαφόρων χωρῶν άσκον τό οιον έχουν δικιάωμα, τῆς άγοράς δηλαδή φόμη τῶν έμπορευμάτων από τήν γερμανικήν βιομηχανίαν, έξασφαλίζοντες ούτω ύπερ αυτῶν τήν έπιλογήν τού μεταφορικού μέσου τῆς χώρας, εις τήν διόποιαν άνήκουν.

Ούτω, ή «Χάμπουργκ - Σούντ 'Αμερικά», ητης θεωρεῖται μιὰ από τὰς πρώτας γραμμάς Κόντινεντ - άνατολικής άκτης Νοτίου 'Αμερικής, άντιμετωπίζει τώρα δύσκολον πρόβλημα, καθ' ὃν χρόνον έννεα λάινερς άξιας 100 έκατομμυρίων μάρκων, έναυπηγήθησαν διά λογαριασμόν της. Ανεφέρθη συγκεκριμένως ὃ διμίλητης εις τήν «διάκρισιν σημαίας» τήν άσκομενήν ἀπό τήν βραζιλιανήν κυβέρνησην. Τὰ ψύλλου ναύλου έμπορευμάτα πρός τήν Βραζιλίαν και άυτής, διαφυλάσσονται ύπερ τῶν πλοίων της και τῶν ναυλωμένων σκαφών παρά τού «Λόύδ Μπραζίλερο».

Τά έργατικά είναι πανάκριβα εις τούς βραζιλιανούς λιμένας και ή απόδοσης τῶν έργατων λίαν χαμηλή. «Ενα σύγχρονον πλοίον, τού τύπου «Cap», τής «Χάμπουργκ - Σούντ 'Αμερικά», έχει ήμερήσια έξοδα

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ....



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.

9.000 μάρκων, άτινα από τού 1957 ηγέρθησαν κατά 20%. Λόγω τῆς δυσκόλου καταστάσεως εις τοὺς βραζιλιανούς λιμένας υπερχερώθη ἡ έταιρια νά περικόψῃ τά πρός τά έκει δρομολόγια τῆς. Μίαν ἀπ' εύθειας γραμμήν πρός το Μπουένος 'Αύρες θά κρατήσῃ εις τὸ έγγυς μέλλον. Ήδη, δύο ἀπό τά νεότευκτα σκάφη τῆς έναυλώθησαν εις ἀμερικανικήν έταιριαν τακτικῶν γραμμῶν, ένω δύο ἔτερα, τύπου «Santa», ἐπωλήθησαν εις τού Πακιστάν, πρόκειται δὲ και ἄλλα νά έκποιηθοῦν. Ή «Χάμπουργκ - Σούντ 'Αμερικά είναι δόθεν τό πρώτον θύμα τῶν «διακρίσεων σημαίας» εις τὸν τομέα τῆς Νοτίου 'Αμερικῆς και τὸ σημα τού κινδύνου δέοντα λόφη ίπ' οφίν παρ' δόλων τῶν μεγάλων έταιριών τού κόσμου. Και ὁ Γερμανός έφοπλιστής καταλήγων ἐτοίσεν, οτι ή άνωτέρω περίπτωσις πρέπει σοθαρών νά άπασχολήσῃ τοὺς ἀρμόδιους τῶν εύρωπαίκων ναυτικῶν χωρῶν, τοὺς διασκεπτομένους εις τὸ Λονδίνον.

## HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΤΩΝ

Τό ταξίδιον τού Βρετανού πρωθυπουργού κ. Μακμίλλαν εις Ουαγκρικόνα συνέπεσεν, ἔκ συμπτώσεως ἡ ἀπό σκοποῦ, εις ἐποχήν, καθ' ἡ τά τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως εις τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τελούν ύπό αὐτηράν και ἔχαντητηκήν μελέτην, τόσον παρά τού Κορκέσσου, δόσον και παρά τῆς κυβερνήσεως. «Αν και δίλγαι υπάρχουν ἐνδείξεις μεταβολῆς, δόσον ἀφορᾷ τὴν «προτίμηση σημαίας» ἡ εις τὴν στάσιν τῆς 'Αμερικῆς ἔναντι τῶν Διασκέψων, θετική ἐν τούτοις καταβάλλεται προσπάθεια πρός ἀποκατάστασιν ποιάς τίνος τάξεως εις τὴν ἔργασίαν των και καθιερώσεως διλιγάτων δαπανηρού τρόπου διατηρήσεως τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως, παρ' δόσον διὰ τῶν ἐπιχορυγηγέσων.

Ολίγοιαν έπιχειρήσεις ἡ διομήχανίαι έχουν αναγράψει εις τὸ παθητικὸν τῶν σημαντικὸν ρεκόρ αναρθρήτων ἀπεργιῶν και στασίμου ἡ μειωμένης παραγωγῆς, δόσον ἡ έμπορική ναυτιλία τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν. Όφειλεται, ίσως, τούτο εις τὸν ἀμείλικτον ἀνταγωνισμὸν τῶν δύναυτερητικῶν ένώσεων, εις τὴν ἀνεκτικότητα ἀπό μέρους τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως και εἰς τὸ σύστημα τῶν ἐπιχορηγήσεων, διπερ οφοδότας νά προδύν εις ύπερβολικάς αύξησεις τῶν μισθῶν. Κατὰ τούς δίλγοις δύμως παρελθόντας μήνας ἐσημειώθησαν τρεῖς ένθαρρυντικαί ένδείξεις:

Πρώτου, ή κυβέρνησις Κέννεντον, ίσχυρά ἐκ τῆς προσφάτου νίκης της ἐπὶ τῆς διομήχανίαι τού χάλυβος, ανάζητεν νέα πεδία νίκης ἐν τῇ διαμάχῃ μετά τῆς Διοίκησεως τῆς Ναυτικῆς 'Εργασίας. Τὰ ύπουργεια 'Εργασίας και 'Εμπορίου μελετοῦν τὴν δυνατότητα νομοθεσίας, ητις θὰ ἀπήλλασσε τὴν ναυτιλίαν ἀπό τὴν Ισχὺν τού νόμου Τάφτ - Χάρτελεύ και ἀναζητοῦν τρόπους, κατὰ τοὺς διόποιους αι ἀντίζηλοις ἐνώσεις και ἐφοπλιστικαὶ δργανώσεις θὰ ήδηντο νά συντονίσουν τὰς διαπραγματεύσεων την πρόδη έπιπτευμένην μάς συμφωνίας, ἀντί τῶν σημερινῶν πολλαπλῶν συμφωνιῶν, αἵτινες έχουν διαφορέους χρονολογίας λήξεως και περιλαμβάνουν διαφορετικὰ διατάξεις.

Δεύτερον, ή τελευταία ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας επὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων κοινωδουλικῆς ἐπιπροπῆς, δηλωσις τού ύπουργού 'Αμύνης κ. Ρόμπερ Μακναμάρα κατέστησε σφέρες, διτι ή κυβέρνησις Κέννεντον δέοντεν είναι διατεθείμενη νά ἔχασκολούθηση ἐπιχορηγήσαται τὴν ναυτιλίαν με τὴν λίαν ἀμφίβολου δικαιολογίαν τῆς έθνικῆς ἀσφαλείας. Κατὰ τὸ παρελθόν ύπηρξε τάσις έπιχορηγήσεως τῶν δυνάμεων τού 'Αμερικανικού Ινστιτούτου E.N., αἵτινες είχον τὴν πρωτοπορείαν εις τῆς πρόδοχην συμφωνίων μὲ υψηλούς μισθούς. Τὰ σκάφη τῶν δέοντων είναι πρόδοχην έπιχορηγήσεων τῶν 300, ἐκ τῶν 1.000 σκαφῶν τοῦ ιδιωτικού έμπορικού στόλου και ἀνήκονται εις τὰς μεγαλύτερας έπιχειρήσεως τακτικῶν γραμμῶν. Οι μὴ έπιχορηγούμενοι έφοπλισται, ἀντιπροσωπεύονται, ήδη ύπό τῆς άμερικανικῆς ΕΝΑΥΣΕΩΣ ήναγκάσθησαν νά ἀκολουθήσουν. Δέοντεν είναι ἀξίον τού παραπόριας, τὸ διτι έκεινοι οι ἐφοπλισται, αἵτινες ἐπεδύθησαν νά παραμείνουν εις τὰς έργασίας των και δόσον ἀπρόθυμοι ή δημέλουν νά λάδουν έπιχορηγήσεων, ἀπέσυραν τὰ πλοιά τῶν ἀπό τὴν διατερόσεων και τὰς έθεσαν ύπό την «σημαίας εύκολιας» ύπό τὰς δόποιας ήδηντο νά τὰς έπανδρώσουν μὲ ξένα πληρώματα. Υπάρχουν περὶ τὰ 420 πλοιά, ἐλεγχόμενα ἀπό πολίτας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, και ηηολογήμενά ύπό την «σημαίας εύκολιας», δὲ «ΕΝΑΥΣΙΣ» τού κ. Χόλλ καταβάλλεται προσπάθεια, δηπως δργανώντας άυτή τὰ πληρώματα των. Μέχρις έσχατον ἀκόμη, αἱ μεταξύ έπιχορηγουμένων και μὴ έπιχορ-

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

## ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΞΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΩΣ

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΕ 4

γουμένων έφοπλιστών προστριβάι, άπετέλουν Ισχυράν αιτίαν διαμάχης, ύπό μορφήν ένδιαιργαστικής άντιζηλιας. «Ηδη, όπότε υφίσταται τὸ ἐνδεχόμενον μειώσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων, κατέστη τὸ πρόδηλον παρὰ τῶν ἐνδιαιφερομένων, ὅτι πρέπει, χάριν τοῦ ἀμοιβαίου συμφέροντος, νὰ μειώθων αἱ δαπάναι καὶ νὰ αύξηθῇ ἡ παραγωγικότης τῶν πληρωμάτων.

Τὸ τρίτον σημεῖον ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι τεχνικὴ μεταβολαί, αἵτινες ἥθελον μεγάλως σμικρύνει τὸ μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοιών συναγωνιστικὸν χάσμα, εἶναι ηδη ἔτοιμαι νὰ ἐφαρμοσθοῦν. Ημετικῶς εἰπεῖν φορτύρον τοῦ τύπου «C. 2», ὑπὸ ἀμερικανικῶν σημαίαν, ἔχει ἡμερήσιον κόστος ἑκμεταλλεύσεως 1.910 δολλαρίων (ἐκ τῶν ὅπιον τὰ 2/3 διὰ μισθούς), ἔναντι ἀντιστοίχου κόστους 842 δολλαρίων δι' ὅμοιον τύπου βρετανικὸν πλοίον καὶ 639 δολλαρίων δι' ιαπωνικόν.

Ἡ ἔταιρία δῶμας Μπέθλεμ, ἡ καὶ μεγαλυτέρα ναυπηγικὴ ἐπιχείρησις τῶν Ἕνων Ναυμένων Πολιτειῶν, ὑπέλογισεν ὅτι «μπάλκ - κέρριερ» τῶν 50.000 τόνων d.w., νέου σχεδίου, δύναται νὰ ἐργασθῇ μὲ πλήρωμα 26 ἔως 32 ἀνδρῶν μόνον καὶ νὰ συναγωνισθῇ ἀποτελεσματικῶς παρομοίου μεγέθους σκάφη, τελοῦντα ὑπὸ χρονοναύλωσιν καὶ ἔχοντα τὸν κανονικὸν διά τὰ ξένα πλοιά ἀριθμὸν πληρώματος ἐκ 50 ἀνδρῶν. Πρὸ ἡμερῶν, ἡ ἀνωτέρω ἔταιρία, ἥτις ἔχει δύο παραφύάδας ναυπιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπρότεινε, δῆλως ναυτικαὶ ἔταιρια ἐπιθυμούσαι νὰ ἐνσωματώσουν τὰς συγχρόνους δειπνούσεις ἐπὶ σκαφῶν των ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίαν, πρέπει νὰ προσφέρουν εἰς τὰς Ἐργατικὰς Ἐνώσεις δύο θέσεις ἐπὶ τῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πλοιών των, διὰ πάσαν θέσιν ἥτις θὰ χάνεται ἐπὶ τοῦ φέροντος τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν στόλου των, λόγω μειώσεως τοῦ πληρωμάτος. Ἡ πρότασις φαίνεται ὑποστηριζομένη ἀπὸ τὴν «Διεθνὴν Ἐνωσίαν Ναυτῶν» καὶ ἀν τεθῆ εἰς ἐφαρμογήν, δυνατὸν νὰ διαδραματίσῃ σημαντικὸν ρόλον εἰς τὴν συγκράτησιν τῆς πρὸς τὰ κάτω τάσεως, δύσον ἀφορᾶ τὸ μέγεθος τοῦ ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου. Συγχρόνως, θέλει ἔξασφαλισθῇ καὶ ἀποτελεσματικώτερος ἔλεγχος ἐπὶ τῶν σκαφῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», διὰ τῆς ἐπάνθρωσεως ἔνιων, τούλαχιστον, ἔξ αὐτῶν, μὲ ἀμερικανικὰ πληρῶματα.

Θά ἀπαιτηθῇ, πάντως, μακρὸς χρόνος, πρὶν ἡ γίνεται δεκτὴ παρ' ὅλων τῶν ἐνδιαιφερομένων δραστικὴ μείωσις εἰς τὴν ἐπάνθρωσιν τῶν πλοίων. Ἀν δῶμας πρόκειται νὰ ἐπιβιώσῃ ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία, ἔστω καὶ ὑπὸ τὴν σημερινήν της μορφήν, πρέπει νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα μία ούσιαστικὴ ἐπανάστασις.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

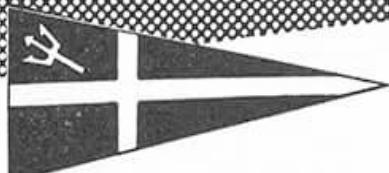
«Ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς ἔταιρίας «Σέλλα», κυκλοφορήσασαν πρό τινος εἰς ίδιαίτερον τεῦχος, παρέχονται πληροφορία σχε-

τικαὶ μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς πετρελαίων καὶ τὴν δοσμέραι αὐξανομένην παγκόσμιον κατανάλωσιν. Οὕτω, ἔξαιρουμενῆς τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας, ἡ κατανάλωσις κατὰ τὸ 1961 ἀνήλθεν εἰς 20 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίων, με αὔξησιν 1.5 ἑκατ. βαρελίων ἡμερησίων, ἔναντι τοῦ 1960. Ἡ αὔξησις αὕτη ἐστιειώδη ὑπὸ τὸ φῶς μᾶς μετρίας οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἡ οἰκονομία των ἥρχισεν ἔξερχομένη τῆς υφέσεως ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ πρώτου τριμήνου, ἐνῷ αἱ οἰκονομίαι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, μετά μίαν Ισχυράν ἀνάπτυξιν κατὰ τὸ πρώτον μέρος τοῦ ἔτους, συνέχισαν ἀργότερον τὴν ἀνιστάντα πορείαν των μὲ ἐπιδρασθέντων ρυθμῶν.

Εἰς τὸν ὑπόλοιπον κόσμον αἱ τιμαὶ τῶν πρωτογενῶν παραγωγῆς προϊόντων, ἀπὸ τὰ δόπια πλεῖσται χῶραι ἔξαρτοῦν τὴν οἰκονομίαν των, ἡσαν κατώτεραι τοῦ 1960, ἀλλ' ἡ εύρυτέρα ζῆτησις αὐτῶν ἐπέτρεψε νὰ εἰσκομισθοῦν περισσότερα, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἡ αὔξησις τῆς κατανάλωσεως ἀνήλθεν εἰς 13% ὑπέρων τοῦ 1960. Παραπήρειται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ νέξημένη παραγωγὴ καὶ ὁ συναγωνισμός τοῦ ρωσικοῦ πετρέλαιου προεκάλεσαν πίεσιν ἐπὶ τῶν τιμῶν. Τόσον εἰς τὸ ἄργυρο πετρέλαιον, ὅσον καὶ εἰς τὰ παραγώγα αὐτοῦ, ἡ ὑποτίμησης ἔξηκολούθησε.

«Οσον ἀφορᾶ τὴν κατανάλωσιν προβλέπεται, ὅτι αἱ ἐνεργειακαὶ ἀνάγκαι τοῦ κόσμου θὰ αὔξηθων κατὰ 75% ἐντὸς τῆς ἔρχομένης δεκαπεντετεταῖς. Ἡ συνεισφορὰ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας θὰ εἴναι σχετικῶς μικρά. Αὐτή καὶ ἡ ὑδροηλεκτρική θὰ παράσχουν τὰ 8% ἐνεργείας. Τοῦ γαιανθρακοῦ ἡ εἰσφορά ἀναμένεται ἐλαφρώς υψηλοτέρα. Ἡ μεγάλη ὅδεν εύθυνη θὰ βαρύνῃ τὸ πετρέλαιον καὶ τὸ φυσικὸν ἀέριον, διὰ νὰ καλυφθοῦν δέ αἱ ἀνάγκαι, θὰ χρειασθῇ ὁ διπλασιασμός τῆς προμηθείας πετρέλαιου. Περὶ τὸ ἔνα δισεκατομμύριον τόνων πετρέλαιου θὰ προστεθῇ εἰς τὴν παραγωγήν, ἡ δὲ μεγαλύτερα ποσότης θὰ ἀναφέρεται εἰς ἀκόματον πετρέλαιον, λαμβανομένης ὑπὸ ὅμιν τῆς εἰς 20 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίων αὐξήσεως τῆς κατανάλωσεως πετρέλαιοις.

«Ἡ προσεκτικὴ μελέτη τῆς ἐκθέσεως ἀποκαλύπτει, ὅτι ὅπισθεν τῶν



# ΕΛΜΕΣ

Ταξίδια μὲ ἀνεσιν καὶ περιποίουν  
Παράδοσις 33 ἔτῶν

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΖΑΓΔΑ

Α/π ΙΩΝΙΑ ΑπΜΑΣΣΑΛΙΑ ΑπΛΥΔΙΑ ΑπΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

Α/π ΕΓΝΑΤΙΑ Α/π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΛΜΕΣ - ADRIATICΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικό σας Πράκτορα



περὶ ηγένης ζητήσεως, κείται ἡ ἐπίγνωσις, ὅτι δυσκομάλησον, θὰ εἴη ἡ ἐπίτευξις κέρδους. Μολονότι αἱ πωλήσεις ολούθησον νὰ αὐξάνουν, ἡ ἀνάλογία ἔν τούτοις τῆς ἐπενδύσεων, θεωρεῖται μᾶλλον βέβαιον, διτὶ θὰ αὐξηθῇ ἡ ταχύτητα. Οἱ διδόμενοι παρὰ τῆς «Σέλλα» ἀριθμοί, ὄμιλούν αὐτὸν. Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ πολέμου ἡ πετρελαιοιμηχανία ἐδιπλασίασε τὴν εἰς ἀκάθαρτον πετρέλαιον παραγωγὴν τῆς καὶ τὴν προμήθειαν τῶν προϊόντων τῆς εἰς τὴν κατανάλωσιν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ σημερινὴ παραγωγὴ τῆς ἀνέρχεται εἰς 1.000, καὶ πλέον ἕκατον. τὸν. ἐτησίων. Διὰ τὴν τοιαύτην ἔξειλιξιν ἀδαπανήθησαν εἰς ἐπενδύσεις κεφάλαια 40 δισεκατομμυρίων λιρῶν, ἀν δὲ ἡ ἀνάλογία αὐτῆς πρόκειται νὰ διατηρηθῇ καὶ αἱ πωλήσεις πρωθητοῦν κατὰ τὰ ἐπόμενα 15 ἑταῖς 100% ἀκόμη, τότε, ἡ συμπαραμούσα δαπάνη κεφαλαίων θὰ φθάσῃ τὰ 20 περίπου δισεκατομμύρια λιρῶν. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου είναι πιθανὸν νὰ χρειασθοῦν κατὰ τὴν προσεχῆ πεντετελίαν 20 δισεκατομμύρια λιρῶν.

Μέγα μέρος τῶν χρημάτων αὐτῶν θὰ διαπανηθῇ εἰς σχέδια, δυνάμενα νὰ δικαιολογηθοῦν ἐπὶ τῇ βάσει αὐστηρῶν οἰκονομικῶν λόγων καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἐπενδύσεων. Θά ὑπάρχῃ, δομῶς, καὶ ἀρκετὸν χρήμα, ὅπερ θὰ διαπανηθῇ εἰς σχέδια, ἀτίνα δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ ἀνοτέρα κριτήρια. Μία τῶν μεγαλυτέρων δυνχερείων, ποὺ ἀντιμετωπίζουν αἱ ἑταῖροι πετρελαίους κατὰ τὴν ισοζύγισιν τῶν λογαριασμῶν των, είναι καὶ ἡ ἀνάληψις ἀντιοκουνικῶν ἔγχειρημάτων πρὸς τὸν σκοπὸν διατηρησεως τῆς φιλίας τῶν κυβερνήσεων κρατών, εἰς τὰ ἐδάφη τῶν ὅπιών διεξάγουν τὴν ἐπιχείρησιν των. Τοῦτο δύναται νὰ παραπρηθῇ εἰς τὴν περιπτωσιν τὸ διϋλιστήριον. «Ολα τὰ κράτη ἐπιμύθουν νὰ μὴ ἔχαρτωνται ἀπὸ τὰς εἰσαγωγάς διαπανηρῶν πετρελαιοειδῶν, δι' δοκιμάτων τὴν διύλιστηρίων. Αἱ ἑταῖροι δύναται νὰ πρέπει νὰ ἀνεγείρουν τὸ διϋλιστήριον εἰς ἀγοράν, συχνάκις, πάρα - πολὺ μικράν, ὅπως νὰ μὴ δικαιολογηθῆται τοιαύτη διαπανηρῷ ἔγκαταστασίᾳ ἢ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν κίνδυνον νὰ ἀπόλεσουν καθ' ὀλοκλήρων τὴν ἀγοράν ταύτην, γεγονός, ὅπερ είναι πιθανὸν νὰ στοιχίσῃ εἰς αὐτάς περισσότερον.

Τὸ αὐτό, κατὰ μεγάλην ἀνάλογίαν, ισχύει καὶ διὰ τὴν παραγωγὴν. Οὐδεμία κυβέρνησις κράτους, φιλοξενοῦντος ἑταῖρον ἐκμεταλλεύσεως πετρελαίου, ἐπιθυμεῖ νὰ ίδῃ τὸ ἔκ τοῦ πετρελαίου εἰσόδημον τῆς μειούμενον καὶ συνεπών αἱ ἑταῖροι πετρελαίους είναι συχνάκις ἡ ναγκασμέναι νὰ διατηροῦν παραγωγὴν καὶ τιμάς εἰς πραγματικάς ἀνώμαλα ἐπιπέδα καὶ νὰ φέρουν αὐταὶ - αὐταὶ τὰς ζημιὰς πρὸς ἀποφυγὴν ἀνωμαλιῶν πολιτικῆς φύσεως. Δι' εὐνόητους λόγους, ἡ ἑκθεσις τῆς «Σέλλα» ἡτο ἀδύνατον νὰ δῶσῃ εἰδικά παραδείγματα κυβερνητικῶν πράξεων, αἱ δοπίαι δημιουργοῦνται εἰς αὐτὴν σοδαράς ζημιὰς, ἀλλ' εἰς φράσιν αἱ πατουργηματικῆς διατυπώσεως προειδοποεῖ τὰς κυβερνήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, διτὶ δὲν ἐπιτρέφουν εἰς τὰς ἑταῖρος νὰ ἔργασθούν ἐπὶ ύγιῶν βάσεων, ἐνδέχεται νὰ φονεύσουν τὴν χρυσοτόκον ὅριθμον.

## ΙΣΡΑΗΛ

ΤΟ ΛΑΪΝΕΡ "ΣΑΛΟΜ.

Εἰς τὰ ναυπηγεία Πενοέ, τοῦ Σαΐν Ναζαίρ, ἐτέθη τὴν 2αν Ἀπρίλιου ἡ τρόπις τοῦ ὑπερωκεανού «Shalom», τῆς ἑταῖριας «Ζίμ», ὅπερ προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Χάϊφας — Νέας Υόρκης, μὲ προσέγγισιν καὶ εἰς Πειραιά. Θὰ ἔχῃ ὅλικὸν μῆκος 192 μέτρων, χωρτικότητα 23.000 τ. γκρός καὶ θὰ ἀντιποσθῇ ταχύτητα 21 κόμβων. Προβλέπονται διαμερίσματα διὰ 1.071 ἐπίβατος, ἥποι 879 τουριστικής θέσεως, 148 πρώτης καὶ 20 πολυτελείας, ἐνώ ὑπό τινας μετατροπάς δύναται νὰ αὐξηθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπίβατων εἰς 1.115. «Ολα τὰ διαμερίσματα τῆς α' θέσεως θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ ιδιαίτερον λουτρόν καὶ τουαλέτταν, τῆς δὲ τουριστικῆς μὲ ιδιαίτερον κατανοιστήρα καὶ τουαλέτταν. Θὰ φέρῃ δέκα καταστώματα, τινά τῶν ὅπιών δέν είναι ἀνοικτά καὶ τὰ ὑπόλοιπα κλειστά, οἱ δὲ χώροι διὰ τοὺς ἐπίβατας περιλαμβάνουν πολλὰς αιθούσας, θέατρον μὲ 400 θέσεις, θερμοκήπιον, καταστήματα, συναγωγὴν, παρεκκλήσιον, βιβλιοθήκην, νοσοκομεῖον, ἐστιατόριον διὰ παιδιά, γυμναστήριον, δύο κολυμβητικάς δεξαμενάς εἰς ἀνοικτὸν τὴν μίαν καὶ εἰς κλειστὸν χῶρον τὴν ἔτεραν, τουρκικά λουτρά, κομμωτήριον, γκαράζ, ἐστιατόρια, ἀναγνωστήριον, αἰθουσαν «μπρίτζ» κλπ. Σύστη-

μα κλιματισμοῦ θὰ διακλαδοῦται εἰς διάκληπον τὸ σκάφος, τοῦ ὅποιου ὁ ηλεκτρονικὸς ἔξοπλισμὸς περιλαμβάνει ραντάρ, τηλεφωνικὸν κέντρον μὲ δίκτυον 500 γραμμῶν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπίβατών, καθὼς ἐπίσης παρδίφων καὶ τηλέφωνοι εἰς ἔκστατον διαμέρισμα. Τὸ «Σαλόμ» προβλέπεται νὰ δρομολογήθῃ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1963 καὶ θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ναυαρχίδα τοῦ ἑμπορικοῦ στόλου τοῦ Ἰσραὴλ.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ δραστηριότης τῆς «Ζίμ» ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν τουριστικῶν ταξιδίων. Ἀνηγγέλθησαν ἡδη περιηγητικοὶ πλόες τῶν ἐπίβατηγών σκαφῶν «Μολεντέτα», «Ιερουσαλήμ» καὶ «Θεόδωρος Χέρλτζ», μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς Πειραιά. Ἐπιπροσθέτως, τὸ «Θεόδωρος Χέρλτζ» ἐγκαινιάζει ἀπὸ τοῦ προσεχοῦν Ιουνίου τακτικὰ δρομολόγια εἰς τὴν γραμμὴν Χάϊφας — Λεμπσοῦ — Πειραιῶς — Βενετίας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι ἐκτόπισμας 9.914 τόνων, ἔχει ἐφοδιασθῆ ἀρτιον σύστημα κλιματισμοῦ καὶ διαθέτει διαμερίσματα πρώτης καὶ τουριστικῆς θέσεων, τὰ πλείστα τῶν ὅποιων εἶναι ἔξτερικτα.

## ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Τὸ παρελθόν ἔτος ἡ ἑταῖρία «Ζίμ» ἡγόρασε τέσσαρα γαλλικὰ λίμπερτς καὶ ἀντικατέστησε τὸ προωστήριον αὐτῶν σύστημα εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Νάντης. Ἀντὶ τῶν παλαιῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν, δυνάμεως 2.500 ἵππων, μὲ ἀπόδοσιν ταχύτητος 10½ μιλίων, ἐποιηθεὶς σημερινοὶ δηξελομηχαναὶ τύπου «Πίλστικ», ἐνώ οἱ κύριοι λέβητες καὶ οἱ ἐλικοφόροι ἄξονες παρέμειναν οἱ ίδιοι. Οὐδέμερια ἔξ αλλου μεταβολὴ ἐγένετο εἰς τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως καὶ εἰς τὰ δοηθητικά μηχανήματα, ἀτίνα παρέμειναν ἀτμοκίνητα. Διὰ τὴν μεταβολὴν τοῦ πρωστήριον συστήματος, ἡ «Ζίμ» ἐπεδίωκεν οἰκονομίαν καυσίμων καὶ μείζονα ταχύτητα καί, ὡς ἀπεδείχθη, τὸ ἐπέτυχε.

Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, τελοῦντα ἡδη ἐν ύπηρεσίᾳ, ἀπέκτησαν ἐκτόπισμα 14.200 τόνων καὶ ταχύτητα 13¾ μιλίων, μὲ μηχανάς δυνάμεως 4.260 ἵππων. Ἐξοικονομήθησαν 100 τόνοι αἱ ἀπόδοσιν ταχύτητος 10½ μιλίων, δυνάμεως 2.500 ἵππων, μὲ την ίδιαν ἀκτίνα ἐνεργείας, ὅπως καὶ μὲ τὴν ἀτμομηχανήν. Ἀντιστοίχως, ὁ εἰς τὸν τόνον αὐτοῦ ὀφέλιμος χῶρος ἐκάστου σκάφους ηγήθη κατὰ 830 τ. Αἱ νέαι μηχαναὶ, ἀναστρεφομένου τύπου, μὲ υπερφόρτισιν, εἶναι τετράχρονοι, δωδεκακύλινδροι, τύπου V., μὲ βάρος 50 τόνων μόνον.

## ΙΤΑΛΙΑ

Ο ΟΜΙΛΟΣ "ΦΙΝΜΑΡΕ..

Εἰς ειδικὸν τμῆμα τῆς ἐμποροπαηγύρεως τοῦ Μιλάνου, ὁ «Ομίλος «Φινμάρε» ἔξεθεσε μεταξὺ ἀλλων καὶ τὰ σχέδια τῶν ὑπὸ ναυπηγήσιν πλοίων τῶν τεσσάρων ἑταῖρων του. Περιλαμβάνονται εἰς τὸ πρόγραμμα 14 νέαι μονάδες, 200.000 τόνων, μὲ συνολικὸν κόστος τῶν 135 δισεκατομμυρίων λιρετῶν. Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ καθελκυσθοῦν διὰ λογαριασμῶν τῆς «Ιταλίας εἰς Γένοβαν καὶ Τεργέστην τὰ ὑπερωκεάνια «Μιχελάγγελο» καὶ «Ραφαέλλο» διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἀτίνα καὶ θὰ τεθοῦν ἐν ύπηρεσίᾳ τὸ 1964. Διὰ λογαριασμῶν τοῦ «Λόδιο Τριεστίνος» θὰ καθελκυσθῇ ἐντὸς τοῦ 1962 τὸ ὑπερωκεάνιον «Γκαλιλέο Γκαλιλέο» καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτού του «Γκουλιέλμο Μαρκόνι», ἀμφότερα προοριζόμενα διὰ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας.

Διὰ τὴν ἑταῖριν «Ἀντριάτικα» — πέραν τοῦ τελοῦντος ἐν ύπηρεσίᾳ φέρρου — μπότ τοῦ «Ἀππία» — ναυπηγοῦνται τὰ ἐπίβατηγά της «Ιλλυρίας» καὶ «Πολλάντιο», διὰ δὲ τὴν «Τυρρένια» τὰ ἐπίβατηγά της «Σιττά ντι Νάπολι» καὶ «Σιττά ντι Νούσορ», διὰ τὴν γραμμὴν Τοσκανῶν — «Ολμπιας». Προβλέπεται τέλος, ἡ ναυπήγησις καὶ πέντε φορτηγῶν γραμμῆς διὰ λογαριασμῶν τοῦ «Λόδιο Τριεστίνο».

\* \* \*

Μετά τὸλιετεῖς συζητήσεις καὶ κατάρτισιν σειρᾶς νομοσχεδίων, ἀτίνα τελικῶς δὲν ἐψφρίσθησαν, ἐπετεύχθη συμφωνία μὲ τὰς ἑταῖριας τοῦ «Ομίλου «Φινμάρε» διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔθνικής σημασίας τακτικῶν γραμμῶν, εἰς τροποποίησιν τοῦ ἀρχικοῦ νόμου τοῦ 1936. Βάσει τῆς συμφωνίας ταύτης, κατετέθη ἡ ἀρμοδίαν κοινοβουλευτικήν ἐπιτροπήν, θὰ ἐπιδιωχθῇ δὲ ἡ κύρωσίς του.

## ΙΩΑΝΝΗΣ & ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΠΑΡΙΣΗΣ

NAYTIKOI PRAKTOREIS

ETOS IDYRYS EOUS 1912

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

## ΣΥΡΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 232 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΟΣΙΣ: ΠΑΡΙΣΗΝ - ΣΥΡΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΤΑΥΘΑ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

AVLOS

# ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

100

TRANZITO

Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.  
Ειδική συσκευασία γιά τή ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ  
Σ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

**"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"**

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ TRANZIT E. P. E.  
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958  
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΥΛΟΣ  
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)  
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
(ΚΡΗΤΗΣ)

**"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"**

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ TRANZITO  
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΝΟΤΑΡΑ 77  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 TAX. ΘΥΡΙΣ 16  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:  
ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Πέντε έπιμηκυνθέντα πρό έτών λίμπερτς, άνήκοντα είς τὴν «Οράιον», ήγοράσθησαν παρά τοῦ Οίκου Βάττη, ἀντὶ 405.000 δολ. ἔκαστον, μὲ όρους πιστώσεων. Προέκειται περὶ τῶν φορτηγῶν «Εύηνος» 8.294 τ. γκρός ἡ 12.247 τ. d.w. (τοῦ 1945), «Εύρωτας» 8.432 τ. γκρός ἡ 12.495 τ. d.w. (τοῦ 1943), «Ιλισσός» 8.371 τ. γκρός, 12.424 τ. d.w. (τοῦ 1943), «Λάδων» 8.462 τ. γκρός, 12.495 τ. d.w. (τοῦ 1943) καὶ «Παγασητικός» 8.349 τ. γκρός, 12.447 τόνων d.w. (τοῦ 1943). Ή ἐλληνική σημαία θὰ διατηρηθῇ.

Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς ἔτερους Ἑλλήνων ἐφόπλιστάς, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς, τὸ φορτηγόν «Αμβρακίκός» 8.444 τ. γκρός ἡ 12.180 τόνων d.w. (τοῦ 1943) μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Οζάκαν, ὅπου ἥδη ἔκτελει διαφόρους ἐπισκευάς.

Τὸ φορτηγόν «Ἀλέξανδρος» (εἰς «Αννα Λ. Κονδύλη», εἰς Κέρκυρα) 7.191 τ. γκρός, 10.920 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ήγοράσθη παρ’ ἔτερους Ἑλλήνων, οἵτινες καὶ θὰ διατηρήσουν τὴν Κυανόλευκον.

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Wainfleet» 6.656 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w., γαλλικῆς ναυπηγήσεως 1956, ήγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 625.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, εὐθὺς ὡς συμπληρώσῃ τὸ ταξίδιον του. Τὸ σκάφος ἔχει καλύμματα κυτῶν ΜακΓκρέγκορ, ἡλεκτροκινήτους γερανούς καὶ μηχανῆς Σούλτζερ 5.400 πτῶν. Ταχύτης 14 μίλια.

Τὸ ύπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγόν «Εκάλη» 7.020 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 72.500 λιρῶν εἰς τὴν ἔταιριαν «Νιλελούένσα» (διαχείρισις κ. Νικ. Νομικοῦ) καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς Πειραιά τὸν προσεχὴν Ιούνιον. Θὰ μετονομασθῇ «Ιωάννης Νομικός» καὶ θὰ μεταφερθῇ, ὡς ἐγγνώσθη, εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ Λιθανοῦ.

Τὸ ιταλικὸν φορτηγόν «Citta di Palermo» (λίμπερτο) 7.176 τ. γκρός, 10.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ήγοράσθη παρά τοῦ κ. Τζώρ. Λιθανοῦ ἀντὶ τιμῆς 82.500 λιρῶν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Eastern City» 5.236 τ. γκρός, 9.055 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ ἀνοικτὸν «σέλτερ - ντέκε» καὶ μὲ σερδερύν λήγον τὸν Μάρτιον τοῦ 1963, ήγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 122.500 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα περὶ τὰ τέλη Μαΐου.

Παρὰ τοῦ κ. Ἀχ. Χαλκούση ἡγοράσθησαν τὰ ἀγγλικὰ «Westriver» 10.051 τ. γκρός, 13.500 τόνων d.w., τάκερ μετατραπεῖ εἰς φορτηγὸν ξηρού φορτίου, ναυπηγήσεως 1939, ἀντὶ τιμῆς 83.500 λιρῶν καὶ «Roscompo» 6.032 τ. γκρός, 9.530 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, μὲ σερδεύν τοῦ 1961, ἀντὶ τιμῆς 97.000 λιρῶν. Ἀμφότερα εἶναι δηζελοκίνητα καὶ τὸ μὲν πρῶτον θὰ παραληφθῇ εἰς Ἀμερικαναὶ, ὅπου θὰ ἐπισκευάσῃ ἔκτετομένας ζημίας του, τὸ δὲ δεύτερον θὰ παραληφθῇ εἰς βρετανικὸν λιμένα.

Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν κόστε «Pontus» 311 τ. γκρός, 335 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1934, ήγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 10.000 λιρῶν.

Τὸ μεσαῖον τμῆμα, τὸ ἀφαιρεθὲν ἀπὸ τὸ 20.452 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, δεξαμενόπλοιον «Γεωργίαντ Γκλέντ» (τοῦ κ. Νιόρχου), προκειμένου τὸ ἐν λόγῳ σκάφος νὰ ἐπιμηκυνθῇ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ μετατραπεῖ εἰς φορτηγὸν ἔρου φορτίου, ἐπωλήθη εἰς Ὀλλανδοῦς διαλυτούς «Μαρία» τοῦ Οίκου Φαφαλιοῦ. Ἐχει μῆκος 505 ποδῶν, πλάτος 61,2 καὶ βύθισμα 29,6 ποδῶν (ἔξι τάξις ἀντὶ τιμῆς 28.000 λιρῶν, μὲ πακύτη, 748.000 κ. π. σιτηρά). Καλύμματα κυτῶν Μάκ Γκρέγκορ. Μηχανῆς Σούλτζερ, ἕππων 6.300, που 6R168, μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μίλιαν.

## ΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΤΩΝ "Τ2."

Ἐνα μεσαῖον τμῆμα, μῆκος 393.8 ποδῶν καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ράινσταλ, τοῦ «Εμδεν καὶ θά προστεθή εἰς τὸ «T. 2» «Nordahl-Grieg» 10.173 τ. γκρός (τοῦ 1944), ὅπερ θὰ ἀποκτήσῃ οὕτω χωρτικότητα 25.000 τόνων καὶ κυβικὴν τοιαύτην 1.163.500 κ. ποδῶν. Ἡ ἐνωσίς τοῦ μεσαίου τμήματος μὲ τὸ πρωταριόν καὶ τὸ πρυμναῖον τμῆμα ἐπραγματοποιήθη ἐν δεξαμενῇ, τὸ δὲ σκάφος θὰ ἀποκτήσῃ διλικὸν μῆκος 600,4 ποδῶν. Τὸ μηχανοστάσιον διετηρήθη πρύμνηθεν. Προβλέπεται ταχύτης 14½ μίλιαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκὴν ἔταιριαν «Pio Carrímp» (τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Σ. Σταυράκου) μετωνόμασθη δὲ «Εμπορος» καὶ ἔτεθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

Ἄπο τὰ αὐτὰ ναυπηγεία καθειλκύσθη τὴν 19ην Ἀπριλίου καὶ τὸ τάκερ «Νόρδερν Ήγκλ» 10.662 τ. γκρός (τοῦ 1944), ὅπερ ὑποστὰν τὴν ίδιαν μετατροπὴν καὶ ἐπιμηκυνθὲν, ἔχει ἥδη μῆκος 601 ποδῶν καὶ χωρτικότητα 25.000 τόνων ή.ώ. Ἀνήκει εἰς τοὺς κ. κ. Ζούλαν καὶ Τεργιάζον, τῆς Νέας Υόρκης καὶ τελεῖ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν. Ταχύτης 14½ μίλιαν.

Δύο εἰσέτι σκάφη «T. 2» πρόκειται εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία νὰ μετατραποῦν εἰς μπάλκ - κέρριερς 25.000 τόν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Κουλουκούντη.

Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά θὰ μετασκευασθῇ εἰς μπάλκ - κέρριερ καὶ τὸ «Πολυτίμη Ανδρεάδη», χωρτικότητος 24.000 τόνων. Κόστος μετατροπῆς 1.3 ἑκατομ. δολλάρια.

## ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ "ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ.."

Τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ραιδεστός» τῶν κ.κ. Κοσμά Αναστασίου, Α. Βουτυρᾶ καὶ Δ. Γιαρῆ, ἀφοῦ ὑπέστη δριμέας μετασκευὰ εἰς τὰ ἐργοστάσια Βερδόλιμο τοῦ Κόρκ έτεθη ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ τοὺς νέους ἀγοραστάς του. Ἀφηρέθησαν κατὰ τὴν μετασκευὴν τὰ δύο μεσαῖα καταστρώματα τοῦ σκάφους — ἥτο τούτο πρότερον φορτηγὸν γραμμῆς — καὶ οἱ χώροι ψυγείου. Ἡ χωρτικότης τοῦ σκάφους ηὗξθη ἀπὸ 9.300 τόν. ή.ώ. εἰς 9.760 τόν. Τὸ βύθισμά του εἰς 26 πόδ. καὶ 3 ἵντσας. Μηχαναὶ Ντέξφορδ τετρακύλινδροι. Ταχύτης 13 μίλια.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Περατικοῦ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Statesman» 7.254 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραλαμβανόμενον κατ’ αὐτὰς εἰς Κάρδιφ θὰ μετονομασθῇ «Ακτίς». Σημαία Λιθανοῦ.

Εἰς «Οσλο παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Α. Φραγκίστα παραδημικὸν φορτηγὸν «Γαι Ρίνγ Σαντζ» 7.030 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929. Τὸ σκάφος μετωνόμασθη «Σοφία» καὶ ὑψώσει τὴν λιθανικὴν σημαίαν.

Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. ιεραρχῶν Σπ. Λαιμοῦ γερμανικὸν φορτηγὸν «Weissensee» 5.199 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ὅπερ μετωνόμασθη «Καπτανπατελής», ἔτεθη ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ.

Εἰς τὸ Χάλιφας παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Λαιμοῦ καὶ Πατέρα γερμανικὸν φορτηγὸν «Senator Hagelstein» 3.106 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνόμασθη δὲ «Αγία Σοφία» καὶ ὑψώσει σημαίαν Λιθανοῦ.

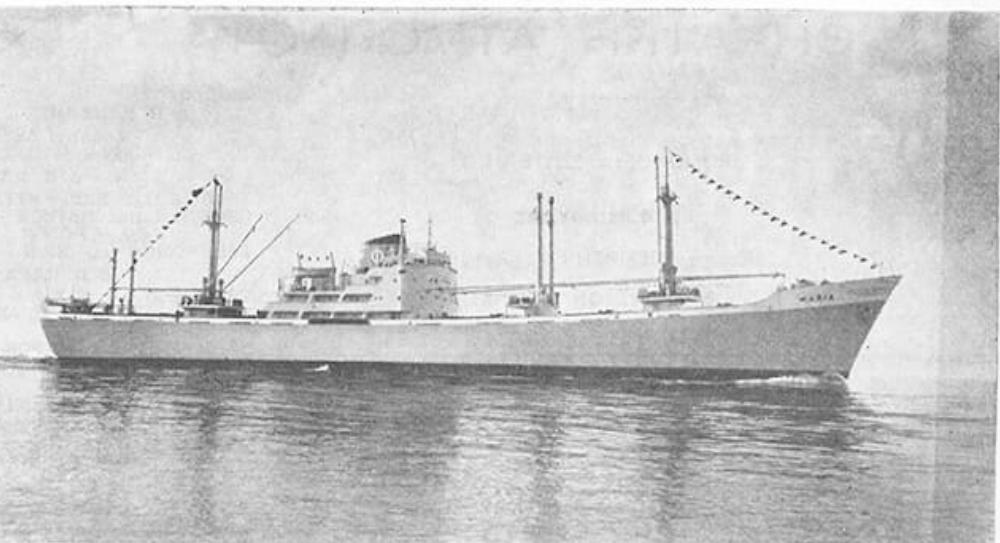
Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Μιχαηλίδη καὶ Παπαδέλη δόλανδικον φορτηγὸν «Lutterkerk» 7.254 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραλαμβανόμενον κατ’ αὐτὰς θὰ μετονομασθῇ «Μαρία Δέσποινα» καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν σημαίαν τοῦ Λιθανοῦ.

Τὸ μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «L'elit Frere» 345 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ὅπερ ηγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Α. Βερούτη, παραληφθὲν εἰς Σάφφο, ὑψώσει ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Δαίδαλος».

Τὸ μικρὸν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Λαιμοῦ καὶ Πατέρα γερμανικὸν φορτηγὸν «Senator Hagelstein» 3.106 τ. γκρός καὶ βύθισμα 29,6 ποδῶν (ἔξι τάξις) καὶ τὸ μέν πρῶτον θὰ παραληφθῇ εἰς Αμερικαναὶ, ὅπου θὰ μετασκευασθῇ «Δαίδαλος».

Εἰς τὸ Μόμπιλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Οίκου «Κου-

## ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΣΚΑΦΗ ΜΑΣ



λουκουντή» (της Νέας 'Υόρκης) άμερικανικόν τάνκερ «Bulkerude» 11.125 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, μετονομασθέν «Blue Point». Ή άστερόεσσα διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης παρὰ τοῦ Οἴκου «Κουλουκουντῆς» (τῆς Νέας 'Υόρκης) άμερικανικόν δεξαμενόπλοιον «Bulkline» 11.130 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Χάμπτον ρόδις μετωνομάσθη «Στάρτ Πόιντ». Ή άστερόεσσα διετηρήθη.

#### Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΩΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΑΣ ΛΙΜΝΑΣ

Τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Γεώργιος Μανωλάς καὶ ηγεῖ» ἡτο τὸ πρῶτον σκάφος, ὅπερ διέπλευσε τὴν διώρυγα Ντουλούθ, ἔγκαινιάζον οὕτω τὴν ἐφετεινὴν περίοδον ναυπιτίοις πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας. Τὸ σκάφος παρέλαβεν ἀπὸ τὸν λιμένα Σαπτήριον 10.000 τ. σόγιας καὶ ἀραδοσίτου καὶ συνεπλήρωσε τὸ φορτίον του εἰς Ντουλούθ ἀποπλέυσαν ἐκεῖθεν διὰ Κόντινεντ. Τὸ «Γεώργιος Μανωλάκης», κυβερνώμενον ἀπὸ τὸν πλοιάρχον κ. Κ. Πουλάκην, ἔγινε δεκτὸν μὲ ιδιαίτερας τιμάς, χαιρετισθὲν ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ Σαπτήριορ καὶ τοῦ Ντουλούθ.

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ λίμπερτο «Σ κύρος» 7.136 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαράξεως εἰς τὰς ιαπωνικὰς ἄκτας, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς, μὲ παράδοσιν ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται εἰς Τατεγιάμα.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου ὑπεγράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T., τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου Ἑλληνικῶν συμφερόντων φορτηγοῦ πλοίου «Καπταντελῆς» τόνων γκρός 5.199, ἐκτροσωπουμένου ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ γραφείου Λύρα, ἀπὸ 23 Ἀπρίλιον 1962.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ πλοῖα: «Κάντια», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.897, «Ἀναστασία ΙV», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.176 καὶ «Ἄστρον» παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.150, ὡς ὑψώσαντα τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν, «Κυκλών», λιβεριανόν, τόνων γκρός 2.211, «Πάν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.486, ὡς πωλθέντα εἰς ἀλλοδαπούς καὶ «Καπετάν Μανώλης», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 3.907 καὶ «Ειρήνη», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 1.486, ὡς βυθισθέντα.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ N.A.T. ἀνέρχεται εἰς 542, τόνων γκρός 5.116.277.

#### ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 20ῆς Ἀπρίλιου καὶ 5ῆς Μαΐου ἔξετέλεον διαφόρους ἐπισκεψάς εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Τρίτων» (λιβ. δεξ.) 16.580 τόνων π.ν. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Γουόρλντ Τράστ» (ἐλλην. δεξαμ.) 16.460 τόνων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Γουόρλντ Γκάλλαντρου» (λιβ. δεξ.) 21.580 τόνων (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Κρεολή» (θαλαμηγὸς ὑπὸ σημαίᾳ Βερμούδων) 699 τ. γκρός (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Μέρκιουρ» (θαλαμηγὸς ὑπὸ σημαίᾳ Βερμούδων), 210 τ. γκρός (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Μαγιόριαν» (νορδ. δεξ.) 25.155 π.ν. (ἐπισκευὴ ἀδαρίαν). «Ολύμπικ Αΐσα» (λιβ. δεξ.) 21.337 τ. (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Σῆ Ρόμπινα» (λιβ. δεξ.) 18.000

τόν. (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Λόντνταλ» (νορδ. δεξ.) 19.450 τόν. (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Χόεγκ Γκάλλεον» (νορδ. δεξ.) 48.500 τόνων (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Γκάρον» (ἀγγλ. δεξ.) 37.000 τόνων π.ν. (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Έσσο Πουέρτο Ρίκο» (παν. δεξ.) 32.918 τόνων (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Μασσατσούσετς Γκέττου» (λιβ. δεξ.) 46.316 τόνων (ἐπηρεία ἐπιθέωρησις). «Αουρέλιαν» (νορδ. δεξ.) 13.270 τόνων (διάφοροι ἐπισκευαί). «Τρίτων» (ἐλλην.) 18.000 τόνων (διάφοροι ἐπισκευαί). Καὶ «Σύλδαν Αρρόου» (ἀγγλ. δεξ.) 31.200 τόνων (διάφοροι ἐπισκευαί).

#### ΑΙ ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

Πληροφορούμεθα, οὐτὶ ἡ αὐστραλιανὴ κυβερνήσις εἰς ἀπάντησιν σχετικοῦ Ἑλληνικοῦ διαβούλου σημειώνει διτὶ ἀποδέχεται διπάσι, αἱ περὶ μεταφορᾶς σιτηρῶν διατάξεις τῆς νέας διεθνοῦς συμβάσεως επερισφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» ἐφαρμόζωνται καὶ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, τὰ ὅποια θὰ φορτώνουν σιτηρὰ ἐκ λιμένων τῆς Αὔστραλίας, μολονότι ἡ ἐν λόγῳ σύμβασις δὲν ἔχει εἰσέτι τεθῆ ἐν ισχῇ.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη τῆς αὐστραλιανῆς κυβερνήσεως προεκλήθη πρὸς διεκούλωντιν τοῦ σοδαροῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων μὲν μεταφορᾶς σιτηρῶν ἐξ Αὔστραλίας Ἑλληνικῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἐφ' ἔχης θὰ δύνανται νὰ ἐπωφελούνται τῶν διατάξεων τῆς νέας ὡς ἄνω διεθνοῦς συμβάσεως.

Τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα, πάντως, τὰ ὅποια ἔνδιαφέρονται ὥσπες τύχουν τῶν ὡς ἄνω πλεονεκτημάτων, θὰ πρέπει νὰ είναι ἔφαδισμένα διὰ σχεδίαγραμμάτων φορτώσεως σιτηρῶν, ἐκδιδόμενων συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τοῦ διὰ τοῦ ἀπὸ 6 Μαρτίου 1962 διατάγματος κυρωθέντος κανονισμοῦ τῆς Ἐπιθέωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων.

#### Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τὰς Βρυξέλλας ἀρχίζουν σήμερον 15ην Μαΐου αἱ ἐργασίαι τῆς διεθνοῦς διπλωματικῆς διασκέψεως εἰς τὴν ὁποίαν θὰ συζητηθῇ τὸ σχέδιον τῆς συμβάσεως «περὶ εὐθύνης πλοιοκτητῶν ἐκμεταλλευμομένων ἀτομοκίνητα πλοίων».

Τὸ σχέδιον τοῦτο εἶχε καταρτισθῆ κατὰ τὴν περυσινὴν σύνοδον τῆς διασκέψεως ἡ ὁποία συνήλθε τὸν 1961 εἰς τὰς Βρυξέλλας, ἐτροποίηθη δὲ ὑπὸ τῆς μονίμου Ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία εἶχε συσταθῆ ὑπὸ τῆς διασκέψεως. Εἰς τὴν διάσκεψιν, αἱ ἐργασίαι τῆς ὁποίας θὰ διαρκέσουν μέχρι τῆς 25 τρέχοντος, θὰ ἐκπροσωπήσουν τὴν Ἐλλάδας ὁ καθηγητής κ. Κ. Σπηλιόπουλος, ὁ ἀντιπλοίαρχος λιμενικὸς κ. Ξεν. Ἀντωνιάδης καὶ εἰς ἀντιπρόσωπος τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀτομικῆς Ἐνεργείας.

#### Η "ΕΝΩΣΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ..

Κατὰ τὰς διεσαχθεῖσας ἀρχαιρεσίας πρὸς ἀνάδειξιν τοῦ ἔβδομον Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐνώσεως Ακτοπλοίκων Φορτηγών Πλοίων» ἔξελέγησαν: Πρόδρος ὁ κ. Ἰω. Ἀντωνίου, ἀντιπρόδρος ὁ κ. Ἐμμ. Πάσσος, γραμματεὺς ὁ κ. Νίκ. Βουδούρογλου καὶ σύμβουλοι οἱ κ.κ. Ἰωσήφ Ἀνδρουλακάκης, Διον. Θεοδόσης, Ἀχιλ. Γκατζάνης καὶ Κωνστ. Συμαλάκης.

#### ΕΙΣ ΤΗΝ WEST OF ENGLAND

Πληροφορούμεθα οὐτὶ ἔξελέγη μέλος τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τῆς «West of England» ὁ εἰς Λονδίνον διαμένων ἐφοπλιστής κ. Νίκος Βλαστόπουλος.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟ έξ 'Ανκώνος ὥρα 23

'Εκάστη ΚΥΡΙΑΚΗ ἐκ Βρινδησίου ὥρα 20

Διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

#### Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ — ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑ 10 π.μ.

ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΩΝ

#### Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

ΤΡΙΤΗ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

ΠΕΜΠΤΗ 1 μ.μ. ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

#### Δ/Π ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ

ΤΡΙΤΗ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

ΠΕΜΠΤΗ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ —

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

## ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Πρός τάς προξενικάς καὶ λιμενικάς ἀρχὰς καὶ τάς ἑφοπλιστικάς ἐνώσεις, ὡς καὶ τάς ἐνώσεις ἀκτοπλοίκων φορτηγών μότορσπιτς καὶ ιδιοκτήτων πετρελαιοκινήτων καὶ λιτοφόρων ἀπεστάλη ἔγκυκλος τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἀναφερούμενό εἰς τάς περιπτώσεις καταλογισμού προσθέτων τελῶν ἐκ ληξιπρόθεσμων ναυτολογίων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ποντοπόρων καὶ μῆ, εἰς ἑκτέλεσιν τῶν διατάξεων τοῦ N. 3170) 1953 «περὶ Ν.Α.Τ.» καὶ βάσει τῶν κατὰ καιροὺς ληφθεισῶν ἀποφάσεων τοῦ διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ταμείου, ἐν συνδυασμῷ μὲ προσθέτους πρωτοδικειακάς καὶ ἐφετειακάς ἀποφάσεις, αἱ ὅποιαι ἔξεδόθησαν ἐπὶ ἀμφισβήτησεων περὶ τοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ τῶν προσθέτων τελῶν.

Διὰ τῆς ἔγκυκλου γνωρίζεται ὅτι: 1) Δὲν ὑπολογίζονται πρόσθετα τέλη ἐπὶ τῶν εἰσφορῶν τοῦ ὑπὸ ἔκκαθάρισιν ναυτολογίου, ἐφ' ὅσον ὁ πλιοκτήτης καταβάλλῃ κανονικῶς καὶ ἀνελλιπῶς κατὰ τὴν λῆξιν ἔκαμψην, περίποτο τὸ ὄφειλόμενον ποσὸν τῶν ἔξαμηνιαίων εἰσφορῶν τοῦ ναυτολογίου.

Ἐκάστη καταβολὴ τῶν περίπου ὄφειλομένων εἰσφορῶν, θεωρεῖται κανονική, ἐφ' ὅσον καλύπτει τὸ 90% τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου βεδαιούμενών εἰσφορῶν τῆς χρονικῆς περιόδου, τὴν ὅποιαν ἀφορᾷ, πραγματοποιείται δὲ τὸ πολὺ ἐντὸς 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἥν έδει νὰ καταβληθῇ.

2) α'. Προκειμένου περὶ ποντοπόρων πλοίων ἡ πρώτη καταβολὴ θεωρεῖται κανονική, ἐφ' ὅσον πραγματοποιηθῇ μέχρι τῆς πρώτης προσεγγίσεως τοῦ πλοίου εἰς λιμένα φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἔδραν ἐλληνικής ναυτιλιακῆς ἀρχῆς καὶ καλύπτει τὰς μέχρι τῆς προσεγγίσεως ὄφειλομένας εἰσφοράς κατὰ τὰ ἀνωτέρω.

β' Εἰς τὰ πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ὡς ἡμερομηνία λῆξεως τῶν ἐπομένων ἔξαμηνων, θεωρεῖται ἔκεινη τῆς συμπληρώσεως αὐτῶν ἀπὸ τῆς ἔκδοσεως τοῦ ναυτολογίου καὶ οὐχὶ ἀπὸ τῆς πρώτης προσεγγίσεως εἰς λιμένα - ἔδραν ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀρχῆς, ὡς ἀνωτέρω.

γ' Κατὰ τὰς λῆξεις τῶν ἐπομένων τῆς πρώτης προσεγγίσεως ἔξαμηνων ἀπὸ τῆς ἔκδοσεως τοῦ ναυτολογίου, πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ καταβάλλωνται, αἱ κατὰ τὴν λῆξιν ἔκάστου ἔξαμηνου ὄφειλόμεναι εἰσφοραὶ καὶ ἐντὸς πάντοτε χρονικοῦ διαστήματος 15 ἡμερῶν κατ' ἀνώτατον ὅριον ἀπὸ τῆς συμπληρώσεως ἔκαστου ἔξαμηνου.

3) Ἐὰν ἡ καταβολὴ τῶν περίπου ὄφειλομένων εἰσφορῶν δὲν εἶναι ἀμπλούμενος ἢ δὲν καλύπτει μέχρι 90% τὸ ὑψοῦ τῶν ὄφειλομένων, ὁ ὑπολογισμὸς τῶν προσθέτων τελῶν ἐνεργεῖται κατὰ τὸν ἔφαρμοζόμενον μέχρι σήμερον τρόπου, ἢτοι 2% μηνιαίως ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν. καὶ Κ.Ν.Ε. βεδαιούμενων κατὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ πρώτου ἔξαμηνου, ἢ τῆς πρώτης προσεγγίσεως μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἀντικαταστάσεως ὑπολογιζόμενων ἐπὶ τῶν τυχὸν γινομένων καταβολῶν, ἐκπεστέων τελῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καταβολῆς (οὐχὶ βεδαιώς πρὸ τῆς ἐνάρξεως χρεώσεως) καὶ μέχρι τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτολογίου.

4) Ἐὰν μέχρις ὥρισμένης χρονικῆς περιόδου ἐνεργήται κανονικῶς ἡ ἀνά ἔξαμηνον καταβολὴ τῶν περίπου ὄφειλομένων εἰσφορῶν καὶ μετὰ τούτου δὲν ἐπακολουθήσουν κανονικαὶ καταβολαὶ, τότε ὑπολογίζονται πρόσθετα τέλη, ὡς ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ ἐκτίθεται, ἐπὶ τοῦ ὑπόλοιπου τῶν ὄφειλομένων κατὰ τὴν ἀντικαταστάσιν τοῦ ναυτολογίου εἰσφορῶν, ἢτοι τῶν δημιουργηθεισῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καταβολῆς, μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἔξοφλησεως τῆς περίπου.

5) Ὁταν τὸ χρεωστικὸν ὑπόλοιπον, τὸ προκύπτον ἐκ τῆς ἔκκαθαρίσεως ναυτολογίου τινῶν, ὑπερβαίνει τὰς εἰσφορὰς ἐνὸς μηνός, καταλογίζεται πρόσθετον τέλος 2% κατὰ μῆνα ἀπὸ τῆς ἐπομένων τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτολογίου, μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἔκδοσεως τοῦ φύλλου ἔκκαθαρίσεως καὶ ἐν τῷ συνθέσι τῆς ἡμερομηνίας ἔξοφλησεως τῆς ὄφειλῆς.

6) Ἐὰν εἰς τὸ χρεωστικὸν ὑπόλοιπον φύλλου ἔκκαθαρίσεως συμπεριλαμβάνωνται πρόσθετα τέλη ἐκ ναυτολογίου ἢ εἰσφοράς ἐξ ἐλλιπούς συνθέσεως, ταῦτα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν προσθέτων ἀφαιρούνται ἐκ τοῦ χρεωστικοῦ ὑπόλοιπου τοῦ φύλλου ἔκκαθαρίσεως καὶ ἐάν τὸ προκύπτον μετὰ τὴν ὡς ἀνὰ ἀφαίρεσιν ὑπόλοιπον, ὑπερβαίνει τὰς εἰσφορὰς ἐνὸς μηνός, ὑπολογίζονται πρόσθετα τέλη 2% κατὰ μῆνα, ὡς ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ ἀναφέρεται.

7) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ προκύπτον χρεωστικὸν ὑπόλοιπον τοῦ φύλλου ἔκκαθαρίσεως δὲν ὑπερβαίνει τὰς εἰσφορὰς τοῦ ἐνὸς μηνός, δὲν καταλογίζονται πρόσθετα τέλη ἀπὸ τῆς ἐπομένων τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτολογίου μέχρι τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἔκδοσεως τοῦ φύλλου ἔκκαθαρίσεως καὶ χορηγεῖται 30θμερος προθεσμία ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐπιδόσεως τοῦ φύλλου ἔκκαθαρίσεως διὰ τὴν ἔξόφλησιν τοῦ χρεωστικοῦ ὑπόλοιπου.

Περιεχομένης ἀπράκτου τῆς χορηγουμένης ὡς ἀνω προθεσμίας, κα-

# “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ (ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ) ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

## Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

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

ταλογίζονται πρόσθετα τέλη ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς λῆξεως τῆς 30θημέρου προθεσμίας, μέχρις ἔξοφλησεως, ἐφ' ὅλοκλήρου τοῦ ὄφειλομένου ποσοῦ.

8) Ἐπὶ πάσης καταβολῆς γενομένης μετὰ τὴν ἔκδοσιν φύλλου ἔκκαθαρίσης ἔναντι τοῦ χρεωστικοῦ ὑπόλοιπου, συμψήφιζονται πρῶτων τὰ τυχὸν ὄφειλόμενα πρόσθετα τέλη ὡς καὶ ἡ ἐξ ἐλλιπούς συνθέσεως ὄφειλή, τὸ δὲ ὑπόλοιπον θεωρεῖται ὅτι κατεβλῆθη ἔναντι τῶν ὄφειλομένων εἰσφορῶν.

9) Ἐάν τὸ ὄφειλόμενον ὑπόλοιπον φύλλου ἔκκαθαρίσεως καλύπτεται δι' ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς Τραπέζης, τότε ἀντὶ προσθέτου τέλους 2% μηνιαίως, καταλογίζεται τούς ὑπερημερίας 1% κατὰ μῆνα ἐφ' ὅλοκλήρου τοῦ ὄφειλομένου ὑπόλοιπου, ἀνεύ ἀφαιρέσεως τῶν τυχὸν συμπεριλαμβανομένων ἐν αὐτῷ προσθέτων τελῶν ἐκ ναυτολογίου ἢ καὶ ἡ ἐλλιπούς συνθέσεως.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, εἰς τὸ ποσὸν τῆς ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς δέοντος νὰ συμπεριληφθοῦν καὶ οἱ σχετικοὶ τόκοι ὑπερημερίας, 12% ἐπιστίων, στίντες θὰ προκύψουν μέχρι τῆς ἀποτληρωμῆς τῆς ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς.

### ΔΙΑ ΤΑ ΠΟΡΩΜΕΙΑ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδη, συνεκροτήθη ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ ὑπουργείου ναυάρχου κ. Σακάρη, ἡ οποία θὰ ἐρευνήσῃ τὸ δόλον πρόβλημα τῆς παρεχομένης ἔξυπητησεως ὑπὸ τῶν πορθμείων, τὴν οἰκονομικήν ἀπόδοσιν ἔκάστης ἐκ τῶν ύφισταμένων γραμμῶν, τὴν καταλληλότητα τῶν σκοφῶν καὶ γενικῶς πάντα τὰ σχετικά μὲ τὰ συγκονιακά ταῦτα μέσα.

Ἡ ἐπιτροπὴ, ἀφοῦ μελετήσῃ λεπτομερώς τὸ ζῆτημα, θὰ υποδῷ εἰς τὸ τοῦ κ. ὑπουργού ἔκθεσιν ἀναφερομένην εἰς τὰ ἔξης σημεῖα:

1) Ἐπὶ τῶν ύφισταμένων ἥδη πορθμείων κατὰ γραμμάς, τῆς καταληλότητος ἔκάστης ἐκ τῶν δρομολογημένων εἰς αὐτὰς πορθμείων, τῆς παρουσιαζομένης κινήσεως καὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀπόδοσεως τῆς γραμμῆς.

2) Ἐπὶ τῆς ἀναλόγως τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἔκάστης γραμμῆς ὑπαρχούσης δυνατότητος κρησιμοποιήσεως εἰς αὐτὴν γενικῶς ἐτέρων πορθμείων, καὶ ποίων ἐκ τῶν ἥδη ἐνέργειας τοιούτων.

3) Ἐπὶ τῆς δυνατότητος, λόγω παρουσιαζομένης κινήσεως καὶ οἰκονομικῆς ἀπόδοσεως, τοποθετήσεως εἰς ύφισταμένας γραμμάς ἐτέρων κρινομένων ὡς καταλλήλων πορθμείων ἀπομακρυνομένων ἐξ ἔτερων γραμμῶν, ὅπου ἡ κίνησης καὶ ἐκμετάλλευσίς των ἐπιτρέπει τὴν ἀπομάκρυνσιν.

4) Ἐπὶ ποίων ἐκ τῶν ύφισταμένων γραμμῶν εἶναι δυνατὸν νὰ δρομολογηθοῦν καὶ ἐτέρω πορθμεία λόγω ύφισταμένης κινήσεως καὶ εὐνοϊκῶν οἰκονομικῶν δρῶν.

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α' & Β'

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου αἱ τάξεις ἐπέτεχον οἱ κ.κ.: Ἰω. Βαλμᾶς, Μ. Βογιατζόγλου, Ἰω. Βέργος, Φ. Βαλαντάσης ἢ Κανέλλος, Β. Γλύκας, Μ. Γλύκας, Ἡλ. Γερογιάννης, Κ. Γραΐος, Ἰω. Δενδρίδης, Αντ. Βάθας, Ίω. Κουτλάκης, Λ. Κοττάκης, Π. Κοτομάτης, Ίω. Καλαποθάκης ἢ Κριάλης, Π. Κοκκίδης, Εύ. Καρατζᾶς, Β. Κωστάλας, Π. Λαιμός, Κων. Λαιμός, Π. Λύρας, Αντ. Μαρκόπουλος, Κ. Μπουρπούλης, Μ. Μαθιούδης, Αντ. Μπουλούματσης, Γ. Μισύρης, Δ. Μοκρέλης, Ίω. Μελέτης, Γ. Μαυρομάτης, Π. Μουτσάκος, Γ. Μπαχάς, Στ. Νικολός, Δ. Ντάμπης, Β. Νικολαντής, Μ. Νιαμοντάκης, Γ. Πανάς, Π. Πατρινός, Εύ. Περσέλης, Ίω. Παπαϊωάννου, Στ. Πίσσας, Ίω. Πίτσιος, Ν. Ρούσσης, Χρ. Σαμαντζόπουλος, Μ. Σαμαράς, Γ. Σαμπάνης, Ίω. Στρογγυλούδης, Μ. Σταματελάτης, Ν. Στυλιανού, Χρ. Σαμωνάς, Άλ. Φιλίππης, Γ. Χριστοφορίδης καὶ Μ. Ψιλός.

Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου β' τάξεως ἐπέτεχον οἱ κ.κ.: Ίω. Αργυρούδης, Α. Ανδρειοτάκης, Λ. Ανδρεόπουλος, Ν. Ασσάνης, Κ. Αντωνιάδης, Ν. Βιντζηλάτης, Δ. Βεργωτῆς, Κ. Βαλσαμάκης, Λ. Βα-

# 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

## J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24

PIRAEUS - GREECE

CABLES: "EZKOS" PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

γιάκης, Ν. Βιντιάδης, Ν. Βαλμάς, Κ. Βασταρδής, Κ. Βίος, 'Αντ. Βόλτης, Β. Βασιλείου, Δ. Γερασιμάτος, Θ. Γρυπάρης, Φ. Γεωργόπουλος, Θ. Γαλάτης, Εύ. Γεωργίου, Γ. Γαρύφαλος, Γ. Γκίοκας, Π. Δεληγιάννης, Δ. Διακάκης, Ν. Δανιόλος, 'Ερν. Δουλφής, 'Αν. Εύθυμιος, 'Άλ. Εξαρχος, 'Εμρ. Ζωγραφίδης, Εύ. Ζαννάκης, Ν. Ζερδός, Θ. Θεραπώτης, 'Αντ. Ιωάννης, Θ. Κιμπέζης, 'Αγ. Καλογραύδης, Εύ. Καλογιάννης, 'Αχ. Κοντόζογλου, Μ. Καλλαράς, Ν. Καρτέλιας, Δ. Καλιβρούσης, Στ. Καδαγκιάς, Β. Κλουδάς, Χ. Καλετσάνος, Μ. Καραγιανάκης, 'Ελ. Καλαμάρας, Π. Λαιμός, Δ. Λευκαδίτης - Μεταξάς, Γ. Λιβανός, Μ. Λαμπρινός, Δ. Λωδάκης, 'Αντ. Λάσκαρης, 'Άθ. Μαργέλης, 'Άνδ. Μαρής, Γ. Μπαρμπέτας ή Μακρής, 'Εμμ. Μαστρομανώλης, Εύστρ. Μπαχάς, Γ. Μαρματσούρης, Γ. Μαρκούτσος, Μ. Μένης, 'Άθ. Μαύρος, 'Αντ. Μαρίνος, Θ. Μπουλούκος, Κ. Μικέδης, 'Ιω. Μάρδας, Κ. Μπρουσιανός, Στ. Μαυρέλος, Ν. Μακρής, 'Άλ. Μάστορης, Σπ. Μαυρής, 'Ισ. Νάτσιος, Δ. Νόρτης, Χ. Ολυμπιάδης, Νικ. 'Ομουρόλογους, Γ. Πετίνης, Ν. Πατέρας, 'Άνθ. Πουλιέσκος, 'Ιω. Πολυχρόνης, 'Ηρ. Πολέμης, Ν. Παπακυριάκης, Ν. Προβελέγγιος, Κ. Περιδολάρης, 'Αντ. Παλαιοκρασσάς, Ν. Πέτας, Π. Παππάς, 'Ιω. Σεζέντας, Γ. Συριανός, Γ. Σαμωνάς, Μ. Σταυρινάκης, Χρ. Σαραπόπουλος, Εύ. Σκαρδέλης, Ν. Σαραντιδης, 'Ηλ. Σκιαγιάς, 'Εδ. Σταυράκης, Ν. Σύουτος, 'Αντ. Τσίκνας, 'Αγγ. Τόπαλης, Στ. Τουτούζης, Ν. Φράγκος, Γ. Φιλόπολης, Ν. Φιλίππου, Εύ. Χατζήμπερης, 'Ιω. Ψαρρός και Σ. Ψωριανός.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου ἀπενεμήθησαν συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀπωχωρήσαντας ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Γεώργ. Διαμ. Σκηνίτην, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἔτῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 3.996 μηνιάως, καὶ 'Εμρ. Δημ. Σκαρδέλην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν καὶ 11 μηνῶν δρχ. 898 μηνιάως.

Εἰς μηχανικούς: 'Αναστ. 'Αντ. Βουρίκην, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 2.346 μηνιάως, Κων. Θεοδ. Μονσέλαν, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 4.386 μηνιάως, καὶ 'Εμμ. Μαν. Βήχον, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 3.047 μηνιάως.

Εἰς ραδιοτηλεγραφήτας: 'Εμμ. Λ. Κούκην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 904 μηνιάως, Εύσαγ. 'Ιω. Τσάμην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν καὶ 1 μηνὸς δρχ. 1.084 μηνιάως καὶ 'Αρισ. Δημ. Βρανίκαν, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 2.522 μηνιάως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: 'Αρισ. πατέρα Παν. Κατσαροῦ, ναύτου, μὲν ὑπηρεσίαν 9 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιάως, 'Αναστασίαν, χήραν Γεωργ. Σαντορινίου, θερμαστοῦ, μὲν ὑπηρεσίαν 13 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 961 μηνιάως, Νικ. 'Ιω.

Δευτερινόν, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲν ὑπηρεσίαν 12 ἔτῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 556 μηνιάως, 'Αναστασίαν, χήραν 'Αναρ. Τσάνα θερμαστοῦ, μὲν ὑπηρεσίαν 2 έτῶν, 5 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχῆματος δρχ. 500 μηνιάως, Χάιδω, χήραν Δημ. Ζερβού, θερμαστοῦ, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 1.136 μηνιάως, Διον. Εύσα. Ξανθόπουλον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 1.702 μηνιάως, Σπυρ. Νικ. Δραγώναν, κυδερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 1.067 μηνιάως, 'Ιωάν. Γ. Καλόξυλον, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 804 μηνιάως, Διον. Νικ. Κωνσταντακόπουλον κυδερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 1.516 μηνιάως, 'Ιωάν. Βασ. Ψιακήν, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 572 μηνιάως, 'Ανδ. 'Αντ. Παγώνην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 1 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1.767 μηνιάως, Κων. 'Ιω. Φιλωράτον, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 1.104 μηνιάως, Θεόδ. Π. Χαλιδάνη, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.473, λόγω ἀτυχήματος, Βασ. Δ. Αλεξάνδρου, κυδερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 723 μηνιάως, Γεώργ. 'Ιω. Γρηγορίου, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 500 μηνιάως, Γεώργ. 'Ιω. Καγεώργην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δρχ. 990 μηνιάως, 'Ανασ. Χρ. 'Αλεξιζόπουλον, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 2.592 μηνιάως, Σπ. 'Αρ. Λαζαρίδην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 517 μηνιάως καὶ 'Ιω. Βελλιώτην, κυδερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 611 μηνιάως.

#### ΠΕΝΩΝ

#### ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ

Πλοιαρχος τοῦ Ε.Ν. καὶ γόνος παλαιάς ναυτικῆς οἰκογενείας τῆς 'Ανδρου, ὁ Κωνσταντίνος Κουτσούκος, ἐπεσε — πραγματικῶς — ἐπὶ τὸν ἐπάλευον τοῦ στρατοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, 'Απέθανεν αἰγινίδιος, ἐνῷ ἔξετέλει τὰ καθίκοντά του ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ζαραπούστρας», καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος παρέπλεε τὴν 24ην 'Απριλίου τὰ κρητικά υδατα. 'Η σορός του μετεφέρθη εἰς 'Αγιον Νικόλαον (Κρήτης), ὅποθεν διεκομίσθη εἰς τὰς 'Αθήνας, ὅπου καὶ ἐκηδεύθη τὴν 28ην 'Απριλίου ἐκ τοῦ ιεροῦ ναοῦ τοῦ 'Αγίου Γεωργίου (Καρύτση). 'Απεδήμησε πρώτως, εἰς ἡλικίαν μόνον 66 ἔτῶν, ἐνῷ ἀκόμη ὑπῆρχε δι' αὐτὸν πεδίον ἀποδοτικῆς ἐργασίας. 'Η κοινωνία τῶν δύο πόλεων καὶ ιδιαιτέρως, ἡ ναυτικὴ οἰκογενεία τῆς 'Ανδρου, ἐθίλησαν βαθύτατα διὰ τὸ θάνατόν του καὶ συνεκεντρώθησαν γύρω ἀπὸ τὴν σορὸν του διὰ τὸν τελευταῖον ἀποχαιρετισμὸν εἰς τὸ μεγάλα ταξίδι. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν τὰ συλλυπητήριά των πρὸς τὴν οἰκογενείαν του.

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

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,  
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,  
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

## Ο ΠΟΛΩΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΞ

Άπο ανακοίνωσιν τοῦ Γραφείου Τύπου τῆς ἐν Ἀθήναις Πολωνικῆς Πρεσβείας πληροφορούμεθα τὴν ϕήσιν τοῦ Πολωνικοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος, τοῦ δόποιος ἡ Ιούνιος 1962.

Ἐλλείψει μεταφράσεως, αἱ πληροφορίαι περιορίζονται εἰς τὴν ρηθεῖσαν ἀνακοίνωσιν, ἔκ τῆς δόποιας φαίνεται διτὸν πρὸ τοῦ Κώδικος νομοθετικὸν καθεστώς τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἐν Πολωνίᾳ, πόρων ἀπειχεῖν ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι ἰκανοποιητικόν. Στηριζόμενον κυρίως εἰς τὸν, πρὸ τῆς τροποποίησέως του, γερμανικὸν ἐμπορικὸν Κώδικος τοῦ 1897, εἶναι εὐνόητον διτὸν ἡ θέσιν νὰ ἔξυπρετησῃ τὰς ἀνάγκας τῆς συγχρόνου ναυτιλίας. Ἀγνοούμενον μέχρι ποιού σημείου, ἡ σοσιαλιστικὴ οἰκονομία τῆς χώρας ἐπέδρασεν ἐπὶ τοῦ Κώδικος. Τὸ ἐνδιαφέρον εἶναι, διτὸν ἡ θέσιν νὰ ἔξυπρετησῃ τὰς ἀνάγκας τῆς πολωνικῆς σημασίας ἐπὶ πλοίου ἀνίκοντος εἰς Πολωνὸν ὑπήκοον, διτὸν προδίδει μορφὴν τινὰ ἀπομῆκης ιδιοκτησίας, ἐκτὸς ἐὰν ἡ διάταξις ἐτέθη μόνον χάριν νομοθετικῆς πληρότητος.

Καίτοι ἐν τῇ ἀνοικοίνωσει τοῦ Γραφείου Τύπου, προδήλως ἐκ πλάνης, γίνεται λόγος περὶ ἐνεχύρων ἐπὶ πλοίου, ἐνὸν πρόκειται περὶ τῶν ναυτικῶν προνομίων, ὁ Πολωνικὸς Κώδικις ἡκολούθησεν ἐπ' αὐτῶν τὴν Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926.

Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἐπέδρασαν ἐπὶ τοῦ Κώδικος, φαίνεται, ὅμως, ἐν τῇ ἱστορικῇ αὐτῶν μορφῇ, τοῦ δικαίου τῆς φορτωτικῆς, διότι ἐπιτρέπεται εἰς τὸν θαλάσσιον μεταφορέα νὰ μὴ ἐκδώσῃ φορτωτικήν, ὅποτε καὶ δύναται οὕτος νὰ ρυθμίσῃ τὴν εὐθύνην αὐτοῦ, κατὰ τρόπον διάφορον τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος. Τοῦτο ἔχειρησεν ὁ ἡμέτερος Κώδικις Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὡς μειονέκτημα, δι' ὃ καὶ περιέλασεν τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, ὡς δικαιοι τῆς ναυλώσεως πλέον.

Ἐνδιαφέρον εἶναι ἐπίσης, διτὸν ὁ Πολωνικὸς Κώδικις ἔχειρησεν ἀναγκαίον νὰ ρυθμίσῃ ειδικῶς τὴν χρονονάυλωσιν. Δὲν φαίνεται διτὸν ὁ Πολωνικὸς Ναυτικὸς Κώδικις περιωρίσθη εἰς τὸ πεδίον τοῦ ιδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Ἀπὸ τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Γραφείου Τύπου προκύπτει, διτὸν ρυθμίζονται ἐν αὐτῷ καὶ θέματα ἡ μὴ ἀναγόμενα εἰς τὸ ιδιωτικὸν ναυτικὸν δικαίον ἡ ἀναγόμενα εἰς τὸ δημόσιον ναυτικὸν δικαιοι ὡς π.χ. τὰ τῶν πλοηγῶν, ναυτικῶν ἐπιμελητηρίων, ναυαγιαιρεσιῶν (ἐκτὸς ἂν πρόκειται περὶ τῆς θαλασσίας ἀρωγῆς, μὴ ὅρθως ἀποδιδομένης ἐν τῇ ἀνακοίνωσει διὰ τοῦ ὄρου «ναυαγιαιρεσία»), κυριότητος ναυαγίων, πρακτορεύσεων, ρυμουλκήσεων καὶ μεσιτικῶν.

Οσον ἀφορᾶ τὴν γενικὴν ἀδρίαν, ἡ ἀνακοίνωσις λέγει, διτὸν ὁ Πολωνικὸς Κώδικις περιέχει μόνον γενικοὺς κανόνας, χωρὶς νὰ προβλέπῃ λεπτομερὴ ρύθμισιν κανονισμοῦ Γ)Α (περὶ ἀποκαταστάσεως, ὅμιλεῖ ἡ ἀνακοίνωσις) διότι θεωρεῖ διτὸν οἱ Κανόνες Υόρκης - Ἀμβέρσας 1950 ἔχουν προτετούσι τὰς πρακτικὰς ἀνάγκας. Εἰναι ἐνδιαφέρον νὰ γνωρίσωμεν τὸ τμῆμα τοῦτο τοῦ Κώδικος διὰ νὰ ἔξακριθωθῇ ποιὸν τημῆμα τοῦ θέματος ἔγκατελειψεν ὁ Πολωνικὸς Κώδικις εἰς τοὺς Κανόνας Υόρκης - Ἀμβέρσας. Παρόμοιον εἶχεν προταθῆ παρ' ἡμῖν (Σπηλιόπουλος), διτὸν ἔκπλοφόρησεν τὸ Σχέδιον τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἄτυχῶς συντομωτάτη εἶναι ἡ ἀνακοίνωσις τοῦ Γραφείου Τύπου σχετικῶς πρὸς τὴν θαλασσίαν ἀσφάλισιν, ἦν δομάζει ναυτασφάλειαν. Εὔκτοιον θὰ ἡτο νὰ ἔγωγες τὰς σχετικὰς διατάξεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, τοῦ νεωτάτου αὐτοῦ Κώδικος Ναυτικοῦ Δικαίου.

Γ. Ι. Κ.

### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΟΥ COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Αναφορικῶς πρὸς τὴν ἐλληνικὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ συνελθόν τὸν παρέθυντα μήνα ἐν Ἀθήναις 25ον Συνέδριον τοῦ Comité Maritime International, μᾶς παρέχονται συμπληρωματικῶς αἱ ἀκόλουθοι πληροφορίαι:

Ο καθηγητὴς τῆς Α.Σ.Ο.Ε.Ε. κ. Κυρ. Σπηλιόπουλος, Πρόεδρος

τῆς Ἐλληνικῆς Ἔωσεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔξελέγη Ἀντιπρόεδρος τοῦ Συνέδριου, ὁ κ. Φ. Ποταμιάνος Γενικὸς Γραμματεὺς αὐτοῦ, ἀπὸ κοινοῖς μετὸ τοῦ κ. Van der Bosch, οἱ δὲ κ.κ. Θεόδ. Καρατζᾶς καὶ Στ. Στρατήγης ἔξελέγησαν γραμματεῖς. Ἡ εἰς τὰς ἐπὶ μέρους ἐπιτροπὰς τοῦ Συνέδριου ἐλληνικὴ συμμετοχὴ ὑπῆρξεν ἡ ἀκόλουθος:

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Σταλιών καὶ Ἐπιταχύνσεως Φορτοεκφορτώσεως (Κανόνες τῶν Ἀθηνῶν) ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπετελεσθεῖ τέλος τῶν κ.κ. Θεόδ. Βαλσαμάκη καὶ Δ. Μαρκιανοῦ.

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν εὐθύνης τοῦ μεταφορέως διὰ τὰς ἀποσκευὰς τῶν ἐπιβατῶν, ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπετελεσθεῖ ἐκ τῶν κ.κ. καθηγητοῦ Ν. Δελούκα, Δημ. Οίκιαδη, Π. Μαυρογιάνη, Α. Α. Ποταμιάνου καὶ Γ. Κολύμβα.

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἑγγυητικῶν ἐπιστολῶν τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν ἀπετελεσθαν οἱ κ.κ. Ι'. Περράκης, Χρ. Ἀχής, Εὐάγ. Στρατήγης, Κ. Κριεζῆς, Γ. Ρεδιάδης καὶ Στρ. Στρατήγης.

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν δημοσιότητος τῶν ναυλοσυμφώνων τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν ἀπετελεσθαν οἱ κ.κ. Γ. Δανιόλος, Π. Σαρλῆς, Στρ. Στρατήγης καὶ Γ. Κολύμβα.

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ καθεστώτος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς ἀλοδαποὺς λιμένας τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν ἀπετελεσθαν οἱ κ.κ. Δημ. Ρεδιάδης, Ι'. Πετρονῆς, ὁ ἀντιπλοίαρχος λιμεν. κ. Ἀντωνιάδης καὶ ὁ κ. Ν. Κορφιάτης.

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τῆς ἀποζημιώσεως ζημιῶν, συνεπείᾳ συγκρούσεως, ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπετελεσθεῖ ἐκ τῶν κ.κ. Ι'. Περράκη, Φ. Δούκαρη, Γ. Ρεδιάδη καὶ Κ. Ανδρεοπούλου.

Τέλος, εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Συντονισμοῦ Διεθνῶν Συμβάσεων Περιορισμοῦ Εὐθύνης Πλοιοκτήτων καὶ Υποθηκῶν ἐκ μέρους τῆς Ἐλλάδος μετέσχον οἱ κ.κ. Ποταμιάνος καὶ Κουράτος.

## ΠΕΝΤΡΟ ΝΤΕ ΣΑΝΤΑΡΕΜ

### Ο ΠΡΩΤΟΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΥΣ

Ἐκυκλοφόρησεν εἰς τεῦχος ἀνάτυπον δημοσιεύματος τοῦ κ. Στεφάνου Μακρυμιχάλου εἰς τὸ Δελτίον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, περὶ τοῦ Πορτογάλου νομοδιδισκάλου τοῦ 1ου αἰώνος Πέντρο ντε Σανταρέμ. Θεωρεῖται οὕτος ὁ πρώτος συγγραφένος συστηματικῆς μελέτης τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δικαίου.

Ο κ. Μακρυμιχάλος ἔχει ὑπ' ὄψιν του τὸ ὄγκωδες ἔργον τοῦ Πορτογάλου συγγραφέως, τὸ φέρον τὸ τίτλον «Tractatus de Assecuratiōnibus et Sponsiōnibus» καὶ τονίζει διτὸν «διὰ πρώτην φορὰν ἐδόθη ἡ ἐπιστημονικὴ μορφὴ τῆς ἀσφαλίσεως καὶ θέμελιλαθη μὲ τόσην εὐκρίνειαν καὶ νομικὴν δέσμυναν ὁ θεσμὸς τῆς ἀσφαλίσεως».

Διατυπώνει λ.χ. ὁ Πορτογάλος συγγραφέως τὸν δρισμὸν τῆς ἀσφαλίσεως ὡς ἔξις: «Ἀσφάλισις εἶναι ἡ σύμβασις, καθ' ἓν συμφωνηθεῖσης μεταξὺ δύο προσώπων τῆς τιμῆς ἐνδὸς κινδύνου, ὁ εἰς ἀναλαμβάνει εἰς βάρος του τὸν κίνδυνον τοῦ ἀτυχήματος τοῦ ἐτέρου».

Καὶ περαιτέρω διατυπώνει λ.χ. ὁ Πορτογάλος συγγραφέως τὸν δρισμὸν τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως: 1) Αὗτη πρέπει νὰ εἶναι σύμβασις καθ' ὀλοκληρώσαν καλῆς πιστεως. 2) «Ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως δὲν πρέπει νὰ ἀποτελεῖ διὰ τὸν ἀσφαλιζόμενον μέσον πλουτισμοῦ, ἀλλ' ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἀποκαταστάσεως τῶν ζημιῶν του».

Καὶ γράφει ὁ κ. Μακρυμιχάλος: «Θεωρῶ διτὸν δὲν στερεῖται ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς Ἐλληνας ἀσφαλιστὰς καὶ ἐν γένει τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὸ ναυτικὸν καὶ ἀσφαλιστικὸν δίκαιοιν εἰς τὴν χώραν μας, μία μικρὰ περιληψις τοῦ περιεχομένου τῆς ἐνδιαφερούσης αὐτῆς διατριβῆς, ἡ ὅποια καὶ σήμερον, 410 ἑπτά ἀφ' ὅπου ἐδήμοσιεύθη διὰ πρώτην φορᾶν, διατηρεῖ τὴν ἀξίαν της».

## FOR REPAIRS IN ROTTERDAM

# BOELE BOLNES

BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N. V. - BOLNES (HOLLAND)

TELEPHONE:  
ROTTERDAM 195100 (6 lines)

TELEX:  
ROTTERDAM 22012

TELEGRAMS:  
BOELE - BOLNES.

REPRESENTATIVE FOR ENGLAND:

G. C. RIDLEY & Co. LTD.,

15, St. Helen's Place

Bishopsgate,

LONDON E. C. 3.

TELEX:  
25173 RIDCO, LONDON.

TELEPHONE:  
LONDON WALL 5125(6)7.

TELEGRAMS:  
(Inland) : RIDCO, STOCK, LONDON.  
(Foreign) : RIDCO, LONDON.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΚΡΩΝ»: 'Από 'Αμερικήν δι' 'Αμερικών υπέστη την 28ην 'Απριλίου ζημίας εις τὸν λέβητα καὶ ἔρυμαυλικήθι εἰς Κουζχάφεν. 'Εκεῖ καὶ ἐπεισκευάσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος του συνεχίσαν αὐθημερὸν τὸ ταξίδιόν του.

«ΑΛΛΕΞΑΝΔΡΑ» (δεξ. λιθ.): Προερχόμενον ἐκ Μπαρραγκούιλλας ἐφθασεν εἰς Κριστομπάλ μὲ τρία πτερύγια τῆς ἀριστερᾶς Ἐλίκος λυγισμένα καὶ μὲ ζημίας εἰς τὸ ἀριστερὸν τοῦ πρδάλιον. Τὰ πτερύγια θὰ ἀντικατασταθοῦν δι' ἀμοιδῶν, ἐνῷ τὸ πρδάλιον θὰ ἐπισκευασθῇ προσωρινῶς μέχρι τοῦ προσεχοῦς δεξαμενισμοῦ τοῦ πλοίου.

«ΑΛΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.» (λιθ.): 'Από Ρόττερνταμ διὰ Κάρλσχαμν, μὲ φορτίον κόπρα, προσέκρουσεν εἰς "Ολντεν Μπούττελ την 28ην 'Απριλίου ἐπὶ τοῦ ἡγκυροβόλημένου σουηδικοῦ πλοίου «Νέδα». 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημίας τινάς.

«ΑΡΤΕΜΙΣ»: 'Ερ Βρέμης καὶ Ρόττερνταμ δι' 'Αμερικήν καὶ ἐκεῖθεν δι' ἀντὴν Νοτ. 'Αμερικῆς, προστράξει λόγω πυκνῆς διμίχλης εἰς Νιού Βατεργουαίη. 'Ο πλοίαρχος ἡρνήθη τὴν βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ ἐλπίζων νὰ ἀνέλκυσθε τὸ σκάφος του μὲ τὴν παλλροίαν. Πράγματι, ἀνειλκύσθη μὲτα πεντάρων, ἀλλὰ προστράξειν ἐκ νέου εἰς Μασσλούτι, ἐνῷ ἀπώλεσε καὶ τὴν δεξιάν αὐτοῦ ἄγκυραν. 'Ανέλκυσθεν μὲ τὴν βοήθειαν δύο ρυμουλῶν συνέχισε τὸ ταξίδιόν του.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.»: Κατὰ τὸν εἰς Ταμάνδο δεξαμενισμὸν του πρὸς χρωματισμὸν ἀπεκαλύψθησαν ἐκτεταμέναι αὐλάκωσεις εἰς ἐλάσματα τῶν ψφάλων του. Δὲν διεξήχθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε.

«ΓΙΑΝΝΗΣ»: 'Από Τακόμα διὰ Καλκούτταν μὲ σιτηρὰ ὑπέστη ζημίας εἰς τὰς μηχανάς του. Διὰ μεταβολῆς αὐτῶν εἰς «Κομπάουν» συνέχισε τὸ ταξίδιόν του μὲ ταχύτητα 7 μιλίων διὰ Χόγκ Κόγκ, δῆποτε διαδικούσθησεν τὸν προσεχοῦν πόλεμον την 12ην Μαΐου δι' ἐκτέλεσιν τῶν ἐνδεικυσμένων ἐπισκευῶν.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΠΙΟΝ» (λιθ.): Συνεκρούσθη μὲ τὸ δεξαμενόπλοιον «Τεξάκο Τέξας» ἔνα μίλιον ἀπὸ τὸν κυματοθραύστου τοῦ Λόδος 'Αντζελες, ἐνῷ κατημύνετο ἐκεῖ πρὸς ἀνθράκευσιν, ἔμφορτον μὲ χιλιανὰ μεταλλεύματα δι' 'Ισπανίαν. 'Εν συνεχείᾳ, ἥγγισε τὸν βυθὸν καὶ ἀπέφραξε ἐπὶ τὸ διάστημα τὸν λιμέναν τοῦ Λόδος 'Αντζελες. Τὸ σκάφος ὑπέστη ὅπην 18 πόδας κάτωθι τῆς ισάλου εἰς τὸ Νο 2 κύτος καὶ ἔζητησε τὴν βοήθειαν ναυαγοσωστικῶν πρὸς ἀντλησιν τῶν εἰσερχομένων ψφάλων. 'Εν τῷ μεταξὺ παρέστη ἀνάγκη προσαράξεως τοῦ πλοίου εἰς ἀδαμῆθη θέσιν, ἵνα προληφθῇ ἡ βύθισίς του. Τὴν 8ην Μαΐου ἥρχισαν ἀργασίαι ἀνειλκύσεως. Διὰ τὰς ἐπισκευαὶς θὰ ἀπαιτηθῇ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου.

«ΕΛΛΑΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ»: 'Από Χούστον διὰ Βομβάνη συνεκρούσθη μὲ τὸ νορβηγικὸν «Ταραντέλ», ὅπερ κατημύνετο ἐκ Φιλαδελφείας εἰς Σεμπούν, ἔμφορτον καὶ μὲ 12 ἐπιβάτους ἐπ' αὐτοῦ. Τὸ νορβηγικὸν ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὴν δεξιάν πλευράν παρὰ τὸ μηχανοστάσιον καὶ τρεῖς ἐκ τῶν ἐπιβάτων ἐφονεύθησαν, ἐνῷ τρεῖς ἀλλοὶ ἀνδρες ἐτραυματίθησαν. 'Ενώ τὸ «Ταραντέλ» ἔρυμαυλεῖτο πρὸς τὸ Νόρφολκ, παρέστη ἀνάγκη νὰ προσαράξῃ παρὰ τὸ Κείπ Χένρυ, ἵνα προληφθῇ ἡ βύθισίς του. Μέρος τῆς πρύμνης του ἀπέκοπτο. Τὸ «Ελλαενίκ Σπλένταρ» ἔφθασε διὰ τῶν ίδιων του μέσων εἰς Φιλαδέλφειαν μὲ ζημίας εἰς τὴν πρώρων του. Διὰ τὴν ἐπισκευὴν θὰ ἀπαιτηθῇ δαπάνη 200.000 δολαρίων.

«ΕΛΛΗΝΗ»: 'Εμφορτον ἐκ Κύπρου διὰ Γαλλίαν, εἰσέπλευσε τὴν 30ην 'Απριλίου εἰς Πειραιά μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. 'Ἐπισκευασθέν, ἀπέπλευσε τὴν 9ην Μαΐου διὰ Ρούεν.

«ΘΕΟΠΑΝ» (λιθ.): Τὸ σκάφος ἀπεκατεστάθη εἰς Βηρυττόν, αἱ δὲ μηχαναὶ του, οἱ λέβητες καὶ τὰ βαροῦλα λειτουργοῦν. Κατὰ τὸν ἐπιθεωρητήν, αἱ ζημίαι του θὰ διαπιστωθῶν μετά τὴν ἐκφόρτωσιν. Τὴν 9ην Μαΐου ἥρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις, ἀλλ' ἀκολούθως διεκόπη, λόγω διαφωνίας μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ἐργολάθων.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ»: Προσήρχεται τὴν 24ην 'Απριλίου εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κέρτου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ. Εἴτα κατημύνθη εἰς 'Αλεξάνδρειαν, ὅπούθεν ὁ πλοίαρχος ἐτηλεγράφησεν, δῖτο τὸ σκάφος ἐχρειάζετο ἀναμετάλλωσιν τῶν πεδίλων τῆς εὐθυτηρίας. Διετάχθη νὰ πλεύσῃ διὰ τὰς ἐπισκευαὶς εἰς Πειραιά, δῆποτε καὶ ἔφθασε.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Νιούκαστλ τὴν 2αν Μαΐου προερχόμενον ἐκ Χουέλβας. 'Ενῷ ἔχειριζεν εἰς Σάουθ Σήλδος, προσέκρουσεν ἐπὶ σημαντήρος καὶ ἐφ' ἐνός ρυμουλκοῦ, ἀπολέσσαν τὴν ἀριστεράν του ἄγκυραν μετὰ τρήματος ἀλύσεως.

(Μαΐου 2)

«ΚΙΣΣΑΒΟΣ»: (δεξ.): Κατέπλευσε ρυμουλκούμενον εἰς Ρόττερνταμ, ἵνα ἐκφορτώσῃ τὸ ὑπόλοιπον φορτίον του καὶ είτε δεξαμενισθῇ τὴν 7ην Μαΐου, πρὸς διαπιστωσιν τῶν ζημιῶν του. 'Αναφέρονται αὐτοὶ εἰς ἀντικατάστασιν ἀριθμοῦ ἐλάσματων τῶν πλευρῶν καὶ τὸ βαροῦλκον.

(Μαΐου 4 — 6)

«ΚΩΣΤΗΣ»: 'Εξετέλεσεν εἰς Γιοκοχάμαν ἐπισκευαὶς ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος ἐκ τρικυμίας καὶ ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ πάγων τὸν 'Απριλίου 1960 καὶ ἐκ τρικυμίας εἰς τὸν Ειρηνικὸν τὸν Φεβρουάριον καὶ τὸν Οκτώβριον — Δεκέμβριον τοῦ 1961.

(Άπρ. 24)

«ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ»: 'Υπεδείχθη παρὰ τοῦ ἐν Κωνσταντίνοβολον στῆς Ελληνικῆς έλασματα πολλά τοῦ πλοίου. 'Ενώ τοῦ πλοίου μηχανῶν καὶ πηδαλίου. 'Ενώτια ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς καὶ ἐπτά τῆς δεξιᾶς χρήσουν ἀντικαταστάσεως ἡ εύθυγραμμίσεως. 'Επίτης, μέρος τοῦ παρατροπίδιου θέραυσθη καὶ θὰ ἀντικατασταθῇ.

(Μαΐου 3)

«ΝΙΚΟΛΑΣ»: Προσήρχεται τὴν 20ην 'Απριλίου ἔξωθι τοῦ Μπουργκάς εἰς τὸ βράχον Σταυρὸς καὶ ἀνειλκύσθη τὴν 30ην. Τὸ σκάφος εἰσῆλθεν εἰς Μπουργκάς, δῆποτε καὶ ἐκφορτώνει πρὸς ἐπιθεωρητοὺς καὶ ἐπισκευὴν.

(Άπρ. 20 — 30)

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ»: 'Απὸ Τσιμπά, κενόν, διὰ Βάλλαρων ἢ Πόρτ Λίγκολν ἔξωκείλεν εἰς θέσιν πλάτους 10.45.5 N. καὶ μήκους 155.49.5 A., νοτίως τοῦ ύψου Πόρκλιγκτων. 'Επὶ τόπου ἔφθασε τὸ «Κίγκ Θησεύς», οὐτινὸς ὁ πλοίαρχος ἔκρινεν ἐπικίνδυνον τὴν ἀπόπειραν νὰ ρυμουλκῇ τὸ σκάφος, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀνέλκυσιν, μὲ ἀμφιβολία, πάντως, τὰ ἀποτελέσματα. Τὸ προσπραγμένον σκάφος ἐπικάθηται τοῦ βυθοῦ μέχρι τοῦ Νο 3 κύτου, εἰς θέσιν ἔνθα τὰ υδάτα είναι βαθέα. Όταν χρειασθῶν ἴσχυρὰ ρυμουλκά, 'Επιθεωρητής καὶ δύται ἔφθασαν ἐπὶ θέσιν την 5ην Μαΐου καὶ διεπίστωσαν ρήγμα μεταξὺ φόρτικας καὶ διπυθμένων Νο 1, ἀρκετοὺς δὲ νομεῖς βεβλαμμένους. Τὸ σκάφος είχε βύθισμα 10 ποδῶν εἰς τὴν πρόρα τοῦ Νο 2 ποδῶν εἰς τὴν πρύμνα. Δὲν παρεπήρητη διαρροή. Αἱ μηχαναὶ τοῦ ήσαν ἀδλαθεῖς, δὲν παρεπήρηται διαρροή. Αἱ μηχαναὶ τοῦ ήσαν ἀδλαθεῖς, δὲν παρεπήρηται διαρροή. Αἱ μηχαναὶ τοῦ ήσαν ἀδλαθεῖς, δὲν παρεπήρηται διαρροή.

(Μαΐου 2 — 8)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ» (λιθ. δεξ.): Παραμένει εἰς 'Αμερικήν μὲ ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ συγκρούσεως καὶ πυρκαϊάς. Όταν χρειασθῶν ἔμφανιζομέναι ζημίαι εἰς τὰ στεγανὰ διαχωρίσματα καὶ ὅπαι εἰς τὰ διπύθμενα. Πλοίαρχος καὶ πλήρωμα ἐπέθησαν τοῦ «Κίγκ Θησεύς», διόπειραν καὶ τούτων τοιχωμάτων ἐνός υδατοφράκτου υποστάν μικρά ζημίαις εἰς τινὰ ἐλάσματα.

(Μαΐου 2 — 8)

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (δεξ.): 'Επειθεωρήθη εἰς Κεμπέκ, λόγω ζημιῶν ἐκ πάγων. 'Αρκετὰ ἐλάσματα ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν εὐρέθησαν βεβλαμμένα καὶ διὰ τὰς ἐπισκευαὶς θὰ ἀπητεῖτο διάστημα δέκα δημερῶν ἐν δεξαμενῇ.

(Μαΐου 2)

«ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ»: Κατὰ τὰς δοκιμάς του ἔξωθι τοῦ λιμένος τοῦ Κόρκ εσημειώθη ἐκρήξης εἰς μίαν ἀντλίαν. Τὸ σκάφος ἐπανέπλευσεν εἰς τὸ δέργοστάσιον δι' ἐπισκευὴν.

(Μαΐου 7)

«ΡΙΟ» (λιθ.): 'Εμφορτον μὲ γαιάνθρακας ἀπὸ Γδύνιαν διὰ Μπουένος 'Αὔρες προσήρχεται εἰς διώρυγα τοῦ Πλέιτ, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνεύθειας.

(Μαΐου 8 — 9)

«ΣΑΒΙΝΑ» (δεξ.): 'Υπέστη ζημίας εἰς τὸν λέβητα, λόγω — ίσως — ἐλλείψεως υδατος. 'Υπεδείχθη ἡ ἀντικατάστασις ωρισμένων αὐλῶν.

(Μαΐου 4)

«ΣΑΡΙΖΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Κολόμπο μὲ ζημίας εἰς τὰς μηχανάς, λόγω μὴ λιπάνσεως. Αἱ ἐπισκευαὶς θὰ ἐτερματίζονται τὴν 19ην Μαΐου.

(Μαΐου 5)

«ΧΡΥΣ Χ.» (λιθ.): 'Υπεδείχθη εἰς Κόμπε τὴν ἀντικατάστασις τοῦ ἐλικοφόρου ἀξονος καὶ ἡ ἐπισκευὴ τῆς Ἐλληνικῆς. Τὸ σκάφος είχε προσκρούσει ἐπὶ υποδρυχίου ἀντικειμένου καὶ είχε πληγὴ ἀπὸ βαρεῖαν τρικυμίαν τὸν παρελθόντα 'Ιανουαρίου.

(Μαΐου 8)

## 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.

## 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

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δέν ύπηρξεν άμοιρον ένδιαφέροντος το 150ήμερον τῆς ναυλαγοούσας. Σταθεροί ναύλοι έπληρωθήσαν καὶ ἡ ἀπασχόλησις τοῦ προσφερομένου πρὸς δόλους τοὺς τομεῖς τοννάς ἐπετεύχη. 'Η λιμενεργατική, πάντως, ἀπεργία εἰς τὴν 'Αγγλίαν προώρισται ἀνασχετικῶς νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν κίνησις καὶ τῆς ναυλαγορᾶς.

Τὸ κέντρον τοῦ ἔνδιαφέροντος καθ' ὅλον τὸ δεκαπενήμερον ύπηρξεν ἡ ἀγορά τῆς 'Απω 'Ανατολῆς. 'Απὸ τὴν Αὔστραλιαν αἱ ναυλώσεις σιτηρῶν ζηρότασι διετηρήθησαν καὶ οἱ Κινέζοι ἐπέδειχαν ἔνδιαφέρον διὰ χρονοναύλωσεις.

Τὸ 49/— ἐπληρώθησαν εἰς τάνκερς 18.000 τόν. διὰ τὴν Βομβάνη ἀπὸ τὸ Γκηλόγκ (γκρός ἑκφόρτωσιν) καὶ ὁ αὐτὸς ναύλος διὰ σκάφους 14.500 τόν. μὲ ἐλευθέραν τὴν ἑκφόρτωσιν καὶ τὰ 46/— εἰς ἕτερον 18.000 τόν. ὑπὸ τὸν αὐτὸν ὄρον. 'Απὸ τὴν Δυτ. Αὔστραλιαν διὰ τὸ Καράτσι 40/— ἔως 42/6 ἀναλόγως μεγέθους καὶ ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας διὰ τὸ Τσιτταγκόκην ἡ Τσάλιαν 52/6 ἔως 55/—. Τέλος διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 40/— ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Δυτ. Αὔστραλιαν. Ζωροτέρα ἡ κίνησις καὶ τῶν μεταλλευμάτων. 'Απὸ Μαρμάγκος διὰ Δυτ. Ιαπωνίαν 33/— μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ ἑκφόρτωσιν καὶ 35/9 μὲ 700 τόν. φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἑκφόρτωσιν. Μαγκανέζα ἀπὸ τὴν Βομβάνη διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 8.25. 'Απὸ τὸ Χαϊδρόγκ 35/6 διὰ τὴν Κωνστάντζαν, ἀπὸ τὸ Φόρτ 'Ελιζαμπεθ διὰ τὸ Ρόττερνταμ (σιδηρομεταλλευματα) 37/— καὶ 53/6 διὰ Λουλέαν. 'Απὸ τὸ 'Αμπου Ζενίμα διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 32/6.

'Αραδόσιος ἀπὸ τὴν Νότιον 'Αφρικήν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 57/6 καὶ 56/3 (ἀπὸ Ντάρμπιαν διὰ τρεῖς λιμένας) καὶ ἀπὸ τὸ Κέιπ Τάουν 50/— διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Βενετίαν 57/6. Διὰ τὴν Γλασκώδην 60/6. Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Μακαΐου διὰ τὴν 'Αγγλίαν 82/6. 'Ο αὐτὸς ναύλος καὶ ἀπὸ τὸ Φίζι. 'Απὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 6.15 δολ. Κόπρα διὰ τὸ Κόντινεντ 14/4 σέντς τὸ κ. π. δέματα.

Ο βορειοαμερικανικὸς τομεὺς διετήρησεν ἐπίστησην, μὲ τινας πάντως διακυμάσεις, τὴν ζήτησιν τοννάς. 'Απὸ τὸν Κόπλον δι' 'Ιαπωνίαν τὰ 9.35 δολ. ἐπληρώθησαν καὶ τὰ 7.75 δολ. διὰ τὴν Αίγυπτον. Μικρά τις ἐσημειώθη βελτίωσις τῶν ναύλων κατὰ 10 σέντς εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν καὶ 25 σέντς εἰς τὴν δευτέραν. Διὰ τὴν Δανίαν δολ. 7.25 καὶ τὴν Βραζιλίαν δολ. 7, τὰ τάνκερς ἐπληρώνοντο διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ 4.20 — 4.35 δολ., ἀναλόγως μεγέθους. Διὰ τὴν 'Ινδίαν εἰς τάνκερς 19.000 τόν. δολ. 8.25 διὰ τὴν Βομβάνην. Διὰ τὴν Τουρκίαν εἰς τάνκερς δολ. 6.65 καὶ 6.70. 'Απὸ τὸ Πόρτ Τσάρτσιλ δι' 'Ιούλιον — Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον — 'Οκτώβριον 52/6 διὰ τὴν 'Αγγλίαν. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον 45/— καὶ 44/— ἔναντι τῶν 48/6 προγομένως. 'Απὸ τὸ Μπαϊ Κομό δι' 'Αγγλίαν ἐπίσης 45/— καὶ 46/3 καὶ ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 7.50. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καλὴ ἐργασία ἐσημειώθη. Διὰ τὸ Κόντινεντ 8.35 ἔως 9.55 δολ. ἀναλόγως μεγέθους. Διὰ τὴν Δανίαν δολ. 10.85 καὶ εἰς τάνκερ διὰ τὸ Κόντινεντ 103.800 κατ' ἀποκοπήν. Χαμηλότεροι ναύλοι ἐπληρώθησαν διὰ γαιάθρας διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 4.02/2 καὶ ψηφλότεροι διὰ τὸ Ρίον ἀπὸ 5.80 — 6 δολ. Τὰ παλαιοσίδηρα μὲ ψωμένον πως τὸν ναύλον δι' 'Ιαπωνίαν (δολ. 114 — 115.000 καὶ 112.500). Διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν 64.500 — 62.250 δολ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 7.10 — 7.50 δολ.

'Ελαφρῶς χαμηλότεροι οἱ ναύλοι τοῦ Πλέιτ. Τὰ 70/— ἐπληρώνοντο διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὰ 67/6 κατ' εὐθεῖαν 'Αμβέρσαν. Εἰς τὰ 77/6 ἐκλεισθησαν οἱ 65 κ. π. καὶ τὰ 75/— δι' 'Αγγλίαν. Διὰ τὴν Γένοβαν 66/6 καὶ τὴν Βενετίαν 71/3. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούδας εἰς τὰ 85/— διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ τὰ 57/6 ἔως 60/— διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Διὰ τὴν Καζαπτάλανκαν δολ. 7 καὶ τὴν 'Αγγλίαν 52/6. Διὰ τὴν Κίναν 89/6.

Δύσκολος ἡ κατάστασις εἰς τὸν Βόρ. Ειρηνικόν. Βελτίωσίς τις δὲν ἐσημειώθη. Εἰς τὰ 5.40 δολ. ἔξεπεσαν οἱ ναύλοι διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν. Τὰ 6.35 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 60/— διὰ τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὰ 59/— διὰ τὴν 'Ινδίαν (ἀνατολ. ἀκτήν). Διὰ τὴν Κίναν 42/— καὶ τὴν Πολωνίαν δολ. 7.50. Ξύλεια καὶ γενικά δολ. 10.05 διὰ τὴν 'Αγγλίαν (λιμπερτοῦ). Διὰ τὴν Αὔστραλιαν κατ' ἀποκοπήν δολ. 114.000 καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 100.000. Παλαιοσίδηρα ἀπὸ τὴν Καλιφόρνιαν δι' 'Ιαπωνίαν 67.500 δολ.

Οἱ Κινέζοι ἐναύλωσαν εἰς τὰ 21/9 διὰ τρεῖς ἔως πέντε μῆνας δηζελοκίνητον σκάφος καὶ 23/— διὰ 11 — 13 μῆνας. Τὰ 23/6 ἐπληρώθησαν διὰ ταξίδιον ἀπὸ Λίβερπουλ εἰς Κίναν. 'Απὸ τὴν Μεσόγειον ἐπίσης ἐπλήρωσαν διὰ λιπάσματα 58/— διὰ N. Κίναν. 'Απὸ τὴν 'Αμβέρσαν 60/— ἔως 67/—. 'Απὸ τὴν Δυτ. 'Αφρικήν μεταλλεύματα

(Τακοράντι) διὰ Λονδίνον 46/— καὶ ἀπὸ Λουάντα δι' 'Αμβέρσαν 34/—. Γενικὰ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ Κούδας (σκάφη λιμπερτοῦ) εἰς τὰς 17.000 λίρ. κατ' ἀποκοπήν καὶ 20.000 διὰ σκάφους 12 χιλ. τόνων. Ζάχαρις διὰ τὴν Κεϋλάνην 54/— καὶ δι' 'Αϊγυπτον 30/—. 'Απὸ τὸ Μόρφου Μπαΐου (πυρῆται) διὰ τὸ Ρουέν 33/—, διὰ Δουνκέρκην 29/— καὶ διὰ τὸ Βέλγιον 28/—.

Τὰ τάξι - τσάρτερς μὲ περιωρισμένην κίνησιν. Τὰ 2.25 καὶ 2.36 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ ταξίδια B. Ειρηνικοῦ — Νόρδερν Ρέιντζ καὶ τὰ 2.55 δολ. διὰ ταξίδιον πρὸς τὸ Κόντινεντ. Τὰ 11/6 ἐπληρώθησαν εἰς λίμπερτον διὰ ταξίδιον ἀπὸ Σιγκαπούρην εἰς Πακιστάν μέσω Νοτίου 'Αφρικῆς.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Εξαιρουμένης τῆς ως ἐκτάκτου χαρακτηριζομένης ζητήσεως τοννάς διὰ τὰ πρὸς τὸ Νόρδερν Ρέιντζ καὶ τὸ Κόντινεντ ταξίδια ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν, ἡ ὅλη κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς διετήρησε τὸν γνωστὸν χαλαρόν της τόνων. Τὸ ἐν υπερεσίᾳ τοννάς κρίνεται υπεραρκετόν νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας. Τὸ ἀργοῦν εἰς τὸ τέλος 'Απριλίου ὑπελογίζετο εἰς 2.6 ἑκατομ. τ. δ. w. ἔναντι τῶν 3.9 ἑκατομ. κατὰ τὴν ἀντίστοιχον περιστήν.

Σταθερά ἡ ζήτησις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόπλον. Αἱ ναυλώσεις ἔξικνουντο μέχρι τῶν μέσων 'Ιουνίου. Οἱ ναύλοι διῶμας χαμηλότεροι. Γύρω τῶν 60% κάτω τῆς Κλίμακος καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν 57½% διὰ Μάιου, ἔκμαίνοντο διὰ τὴν 'Αγγλίαν — Κόντινεντ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν γύρω τῶν 71% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου (ἀκάθαρτα). Καθαρά διὰ τὴν 'Απω 'Ανατολήν εἰς μέτρια σκάφη 37½% κάτω τῆς Κλίμακος. 'Απὸ τὸν Λίβανον διὰ τὸ Μπρίντιζι δύο ταξίδια εἰς τὰ 51% κάτω τῆς Κλίμακος.

'Αξιοσημείωτος ἡ ἐργασία ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ καὶ τὸ Κόντινεντ. Σκάφη μέτρια ἐπληρώθησαν 40 — 47½% τοῦ A.T.R.S. διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. Διὰ ταξίδια υπεραπλαντικά μικρά σκάφη ἐπληρώθησαν 42½ ἔως 50% κάτω τῆς Κλίμακος καὶ διὰ μεγαλύτερα (18 — 20.000 τόν.) 50% καὶ διὰ μεγάλα 62½% (Μάϊου). Καθαρά φορτία εἰς μικρὸν σκάφος 32½%. 'Εξηκολούθησαν αἱ ναυλώσεις μετρίων δηζελοκίνητων σκαφῶν διὰ 5 ἑτη (ἀπὸ τοῦ 1963 καὶ 1964) μὲ τὸν γνωστὸν ναύλον τῶν 17/6 καὶ 17/3.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στάσιμος διετηρήθη εἰς τὰς γνωστὰς χαμηλὰς τιμὰς ναύλων καὶ μὲ σποραδικὰς τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγάσις, ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ πρῶτον ημίσυ τοῦ Μαΐου, μὲ παράλληλον τὴν Ἐλλειψιν ἐφοπλιστικοῦ ἐνδιαφέροντος. Διὰ ζαχάρεις ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν ἐπληρώνοντο 52/6 φίο διὰ Βασόραν, τέλη Μαΐου — ἀρχὰς 'Ιουνίου, ἔζητοντο δὲ σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἑτῶν καὶ μεγέθους 6.500 ἔως 7.500 τόνων δ. w. Τὰ μείζονος ἡλικίας ἀπεκλείοντο. 'Επίσης ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν διὰ Κούδαν, Μάϊου (μηχανήματα καὶ γενικά) ἐπληρώνοντο εἰς λίμπερτος 17.000 λιρῶν, φίο - στόσουεντ. Κριθή ἀπὸ Λαττάκια διὰ Κόντινεντ 31/— δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, μὲ ώφιόν τοῦ Δανίαν 34/—, 'Ιουνίου. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ ζήτησιν. 'Απὸ 'Ιταίαν 15.000 τ. βωξίτου (δύο φορτία) διὰ Μεγάλας Λίμνας (Μπούφιγκτων) δολ. 6.25, μὲ τρέχουσαν τιμὴν ἐκφορτωτικῶν, τέλη Μαΐου. 'Απὸ Θεσσαλίαν 4.500 τ. λευκολίθου διὰ Βαλτιμόρου δολ. 4, φίο, 1 — 15 'Ιουνίου καὶ ἀπὸ 'Ελευσίνα 5.000 τ. βωξίτου δι' ἔνα λιμένα Βαλτικής 27/—, μὲ 10 πέννας φορτωτικά, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, τέλη 'Ιουνίου.

### ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ "ΔΙΑΣΚΕΨΩΝ,,

Δὲν φαίνεται πιθανόν, ὅτι τὰ διαβήματα τοῦ Βρετανοῦ πρωθυπουργοῦ κ. Μακιελλάν πλησίον τοῦ 'Αμερικανοῦ προέδρου κ. Κέννεντυ, προσέδωσαν εύνοικωτέραν τροπήν διὰ τὰς εὐρωπαϊκάς γραμμάς, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα προσεγγίζουν εἰς ἀμερικανικὸς λιμένας. 'Η 'Μαριτάιμ Κομίστον' προσεκάλεσεν ηδη τὰς ζένας ἑταίριας, περιλαμβανομένων ὅπτων ἀγγλικῶν, νάρ προσάγαγον ωρίσμενα ἔγγραφα, σχετικῶς μὲ τὰς διενεργουμένας παρ' αὐτῶν μεταφοράς ἐμπορευμάτων ἀπὸ καὶ διὰ τὰς Ηνωμένας Πολιτείεων.

Αἱ ἐνδιαφέρομεναι βρετανικαὶ ἑταίριαι ἀπημύθησαν εἰς τὸν υπουργὸν τῶν Μεταφορῶν, δῆστις καὶ ἀπηγόρευσε τὴν προσαγωγὴν τῶν ζητηθέουσαν ἔγγραφων, ἔφοδον δὲν ήθελεν ἀποφασίσει ἀλλως ἡ κυβέρνησης. 'Η ἐπιμονή, ὅμως, τῶν ἀμερικανικῶν ὅρχων δημιουργεῖ γενικώτερον ζήτημα καὶ ηδη μοναδικὴ διέξοδος ἀπομένει ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ Διεθνές Δικαστήριον τῆς Χάγης.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ πρόεδρος κ. Κέννεντυ παρέσχεν εἰς τὸν



METKO A.E. — ΟΜΗΡΟΥ 18 ΑΘΗΝΑΙ — ΤΗΛ. 625.851 — ΤΕΛΕΣ 262

## MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES  
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS : JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E. C. 2.

διαμαρτυρηθέντα Βρετανών πρωθυπουργόν τὴν ἔξηγησιν, διτι, συμφώνως πρὸς τὴν νομοθεσίαν επερι τράπτη ἐν Ἀμερικῇ, εἰναι ὑποχρεομένη ἡ κυβέρνησις νὰ ἀσκήσῃ τὸν ἐλεγχὸν τῆς καὶ ἐπὶ τῶν Διασκέψεων τακτικὸν γραμμάν.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη τῆς Δυτ. Εὐρώπης, διὰ τῆς συγκλητίσης εἰς Λονδίνον διασκέψεως τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν, διεδήλωσαν τὴν στενὴν τῶν συνεργασίαν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προκληθέντος ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς νομοθεσίας ζητήματος.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΔΑΔΑΜΑΣ» (παν.) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων 60 σάντες, Μάιον.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 13.000 τ. γαιανθράκων Γένοβαν ἡ Σαδόναν δολ. 4.40, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 17 — 25.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ἀγιον Λαυρέντιον 10.300 τ. γεννημάτων ὥρισμένους λιμέναν Ἀγγλίας 48/6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 1 — 15 Μαΐου.

«ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ» Χάμπτον ρόδος 9.800 τ. γαιανθράκων Ρίον 'Ιανέριον δολ. 8.50, μὲ 900 τ. ἐκφοτιάν 60 σάντες, ὄψιν Σάντος 6.30, Μάιον 26 — Ιουν. 11.

«ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ» Κόλπον 11.000 τ. κριθῆς λάδι Παλλίς ἡ Νάντην δολ. 7.25 ἐνοὶ 7.50 δύο λιμένας, ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 1 — 15 Μαΐου.

«ΑΣΧΙΜΙΑΝΑ Π.» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Σάντος δολ. 6.30, μὲ 750 τ. ἐκφ.)κάν, 60 σάντες, Μάιον 21 — Ιουν. 10.

«ΦΑΛΑΚΩΝ» Χάμπτον ρόδος 15.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.35, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 'Ιουν. 5 — 15.

«ΑΚΤΙΣ» (ex «Statesman») Κερπέτ 485.000 κ. π. δημοσιογρ. χάρτου Μπουένος Ἀύρες δολ. 55.000 φίο - στόσουεντ, Μάιον 15 — 26.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Λίβερπουλ, Μπρικενχεντ, ἡ Μπέλφαστ 57/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 10 — 19.

«ΑΛΑΚΩΝΙΑ» Χάμπτον ρόδος 20.000 τ. γαιανθράκων Ρίον 'Ιανέριον δολ. 5.80, μὲ 900 τ. ἐκφ.)κάν, 60 σάντες, Μάιον 10 — 30.

«ΕΜΠΟΡΟΣ» (ex «Nordahl Griegs») Χάμπτον ρόδος 23.000 τ. γαιανθράκων Χιροχάτα - Μουρόραν ρέιντην δολ. 6.75, 'Ιουλίου.

«ΛΟΥΣΙΟΣ» Κόλπον 10.000 τ. ἀδεύρων εἰς σάκκους 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτη Σαΐδ δολ. 7.25 ἐνοὶ 8 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 'Ιουν. 10 — 30.

«ΠΕΙΡΑ ΣΤΟΝΑ» Νόρδερν ρέιντην 12.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερταμ δολ. 4.60, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 5 — 20 Μαΐου.

«ΓΑΛΗΝΗΣ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 13.000 τ. γαιανθράκων Νεάπολιν δολ. 4.20, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, τέλη Μαΐου.

«ΝΙΚΥ» (λιβ.) Κόλπον 11.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτη Σαΐδ δολ. 7.75 ἐνοὶ 8 δύο δολ. 8 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, τέλη Μαΐου.

«ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτη Σαΐδ δολ. 7.75 ἐνοὶ 8 δύο δολ. 8 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, τέλη Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ» (λιβ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτη Σαΐδ δολ. 7.75 ἐνοὶ 8 δύο δολ. 8 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, τέλη Μαΐου.

«ΕΠΗΕΛΟΝΠΗ» Κόλπον 10.000 τ. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 57.500, φίο - στόσουεντ, Μάιον 20 — 31.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ» Χάμπτον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων 'Ελλάδα δολ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. (κρ.)κάν, Μάιον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ» Κόλπον 6.000 τ. γεννημάτων (τημά) 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτη Σαΐδ δολ. 7.75 ἐνοὶ 8 δύο δολ. 8 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον (περιλαμβ. Πετσακούδα) 20.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολ. 5.000 ἐπὶ πλέον, ὅψιν δύο λιμένας δολ. 5.000 ἔξτη, Μάιον 23 — 'Ιουν. 8.

«ΟΝΤΡΥΣ» Κόλπον 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ισταντίνον δολ. 114.000 φίο - στόσουεντ, Μάιον 15 — 31.

«ΟΡΣΑ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Τυνησίαν δολ. 7.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 'Ιουν. 1 — 15.

«ΙΩΛΑΚΟΣ» (δεξ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων Βομβάν δολ. 8.25, «γκρός - τέρμη», 'Ιουνίου 15 — 25.

«ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡΑ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων, τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 6.70, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 17 — 31.

«ΒΗΝΟΥΑ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερταμ δολ. 4.35, φίο - στόσουεντ, Μάιον 10 — 31.

«ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» Κόλπον 14.500 τ. σίτου καὶ κριθῆς 'Αμβέρσαν — 'Αμβέρσαν ρέιντην (765.000 κ. π.) δολ. 77.000, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 20 — 31.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Μόζι ρέιντην δολ. 9.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 11 — 25.

«ΣΑΜΠΗΜ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 3.90, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, 'Ιουνίου.

«ΛΑΜΥΡΑ» Χάμπτον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Γιουγκοσλαβίαν δολ. 5.20, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, τέλη Μαΐου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΝ ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ» (άμερ. δεξ.) Κόλπον 45.000 τ. γεννημάτων Γιουγκοσλαβίαν δολ. 13, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον — 'Ιουνίου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΚΑΝΑΡΗΣ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας - γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολ. 10.05, φίο - στόσουεντ, 'Ιουν. 20 — 'Ιουν. 20.

«ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ» Βρετ. Κολομβίαν 20.000 τ. γεννημάτων δύο λιμένας 'Ισταντίνον δολ. 5.45, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 20 — 'Ιουν. 10.

«ΑΞΙΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας - γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολ. 10.05, φίο - στόσουεντ, Μάιον — 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ» άμερικ. Βορ. Ειρηνικού 11.000 τ. γεννημάτων Τσάλιαν δολ. 5.00, ἡ Τσάτιγκούν δολ. 11, 'Ιουν. 5 — 20.

«ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας - γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολ. 10.05, φίο - στόσουεντ, Μάιον 25 — 'Ιουν. 10.

Your Agents  
**VINK & CO**

Shipowners - Shipmanagers - Shipbrokers  
Forwarding Agents - Insurance -  
Sale and Purchase

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χανάτη ρέιντην δολ. 5.50 ἐνοὶ 5.75 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ.

«ΑΙ-ΙΑΝΤ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ισταντίνον δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 23 — 'Ιουνίου 5.

«ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.» (λιβ.) δύο λιμένας Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν Πουέρτο Ρίκο — Νέαν 'Υόρκην ρέιντην, δολ. 5.50. φίο - στόσουεντ, Μάιον — 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων χύμα, 'Ισταντίνον δολ. 5.40, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Μάιον 12 — 21.

«ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ» Βαγκούδερ 12.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερταμ δολ. 5.75, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.)κάν, Ιουν. 12 — 27.

## Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες ἡ ἀπό Νεκταρίας συμπλ. Μπουένος 'Αύρες ἡ Μπάχιαν Μπλάγκαν 9.700 τ. γεννημάτων 'Αγγλιαν 77/6, Μάιον 20 — 31.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ Κ.» (σημ. ἄγγλ.) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρ. Μπουένος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Ειδονόραούθ 76/3, μὲ 1.000 τ. (ἐκφίσιον εγκρός - τέρμη), Μάιον 7 — 19.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.» (σημ. ἄγγλ.) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρ. Μπουένος "Αύρες 9.700 τ. γεννημάτων 'Αγγλιαν 75/—, ὅποιον σάντα Φέ 76/3, μὲ 1.000 τ. ἐκφ. εγκρός - τέρμη», Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 16.

«ΑΧΑΙΟΣ» (λιβ.) δύο λιμένας Πλέιτ, συμπλήρ. Μπουένος "Αύρες 8.50/—, ὅποιον σάντα Φέ 78/9, ἐνοὶ 8.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντην 78/9, ἐνοὶ 'Αγγλιαν 83/9, ὅψιν ἀπό Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, 1.000 τ. ἐκφ. εγκρός - τέρμη», Μάιον 25 — 'Ιουν. 10.

«ΚΡΗΤΗ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρ. Μπουένος "Αύρες 9.500 τ. γεννημάτων Βενετίαν 77/6, ἐνοὶ ἀπό Σάντα Φέ 78/9, μὲ 1.000 τ. ἐκφ. εγκρός - τέρμη», Μάιον 22 — 'Ιουν. 14.

«ΣΑΜΩΦΡΑΚΗ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρ. Μπουένος "Αύρες 9.800 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν δέλη 6/6, Μάιον 21 — 'Ιουν. 21.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» (λιβάνου) δύο λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 9.700 τ. γεννημάτων Βενετίαν 71/3, μὲ 3.000 τ. ἐκφ.)κάν εγκρός - τέρμη», Ιουν. 1 — 25.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ» (ex «Αρφός») σημ. Λιδάνου, ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρ. Μπουένος "Αύρες 9.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν 66/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)κάν εγκρός - τέρμη», Μάιον 10 — 25.

«ΑΤΑΛΟΣ» Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντης 67/6, μὲ 2.000 τ. ἐκφ.)κάν εγκρός - τέρμη», Μάιον 17 — 30.

«ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.» Νεκταρίας, συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλάγκαν 9.500 τ. γεννημάτων 'Αγγλιαν 72/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.)κάν, Ιουν. 5 — 25.

## Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΣΠΑΡΤΙΑ» Δυπράχιον 2.400 τ. χρωμίου Γαλάταις δολ. 3 φίο, α.φ.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ» ἐπιφράσις (μεταφόρτωσις φορτίου τού) «Γκλόριστ» ἵνα λιμένας Ανατ. Γερμανίας, λίρας 15.000, α.φ.

«ΑΣΤΑΡΤΗ» (Λιδάνου) Λαττάκια 2.400 τ. (βάμβακα) Λειξόες δολ. 16.000, ἥρχας Μαΐου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ III» (Λιδάνου) Λαττάκια 2.700 τ. κριθῆς Ραβένναν δολ. 3.50, ἥρχας Μαΐου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ IV» (Λιδάνου) Λαττάκια 2.700 τ. κριθῆς Ραβένναν δολ. 3.50, ἥρχας Μαΐου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» Ριγιέκαν 1.000 τ. ξυλείας Μεσολόγγι καὶ Πειραιά δολ. 3.200, Μαΐου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» Κωνσταντίναν 7.100 τ. ξαχάρεως Τζέδδαν καὶ Χοδέιδαν 45/— φίο, Μαΐου.

«ΜΑΝΤΩΝ» Κωνσταντίναν 1.400 τ. ἀραβόσιτου Μάλταν 37/ φίο, α.φ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιδάνου) Νοβορασίκην 3.800 κ.μ. ξυλείας Τσιδίτας καὶ Σαδόναν 35/—, φίο, α.φ.

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (Λιδάνου) Οδησσόν 10.000 τ. γαιανθράκων Πόρτα Μάργκερα 21/6 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 1.200 τ. (ἐκφ.)κάν, Μαΐου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ» (ex «City of Rochester») Κωνσταντίναν 9.000 τ. ξαχάρεως εἰς σάκκους 'Αλεξάνδρειαν 90/— φίο - στόσουεντ, 750 τ. φόρτ., 800 τ. ἐκφ.)κάν, Μαΐου 10 — 30.

«ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ» Κωνσταντίναν 9.000 τ. ξαχάρεως εἰς σάκκους 'Αλεξάνδρειαν 90/— φίο - στόσουεντ, Μαΐου 10 — 30.

## Έξ Αύστραλιας, Ινδίας καὶ Απω Ανατολῆς

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβ.) Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπρας 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντην 14/4 σάντες φίο - στόσουεντ, Μάιον 14 — 25.

«ΜΕΡΤΣΑΝ ΝΑ-Τ» (σημ. ἄγγλ., τανκερ) Γκελόργκ 14.300 — 14.700 τ. γεννημάτων Βομβάν 50/—, μὲ 1.500 τ. ἐκφ.)κάν εγκρός - τέρμη, 'Ιαν. 5 — 20.

«ΜΕΡΤΣΑΝ ΜΠΑΡΟΝ» (τάνκερ, σημ. ἄγγλ.) Γκελόργκ 16.600 — 17.000 τ. γεννημάτων Βομβάν 50/—, μὲ 1.500 τ. ἐκφ.)κάν εγκρός - τέρμη, 'Ιαν. 10 — 30.

**CANADIAN VICKERS LTD.**  
SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRS

**ΦΩΤΕΙΝΗ Π.** (λιβ.) Φιλιππίνας 10.000 τ. ζαχάρεως όμερ. λιμ. 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.15 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, άρχος 'Ιουν. «ΕΥΞΕΙΝΟΣ» (εκ «Μάσουν 'Αθωνώ») Φιλιππίνας 10.000 τ. ζαχάρεως όμερ. λιμ. 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.15 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Μαΐου 15 — 30.

**ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ** Μαντράς 9.500 τ. μεταλλευμάτων Ριγιέκαν - Τεργεστηνή ή Βάραν - Κωνστάντζα 41/9, φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, 10 — 25 Μαΐου.

**«ΠΑΝΑΓΟΣ»** (Λιδάνου) Καλεσώταν 6.000 τ. γαιανθράκων (τρήμα) Βορδόνη 44/—, με 850 τ. φόρτ. και 850 τ. έκφοισιν, άφ.

**«ΚΕΙΠΙ ΠΑΛΛΑΣΑΣ** Μορφουγκάς 9.500 τ. μεταλλευμάτων Ρόπτεργταμ 36/3 φίο, 2.000 τ. φόρτ., 2.000 τ. έκφοισιν, Μαΐου 4 — 14.

**«ΜΕΡΤΣΑΝ ΝΤΙΟΥΚ** (σημ. άγγλ.) Μορφουγκάς 9.200 τ. μεταλλευμάτων Δυτ. Ιταλίας 33/ φίο, 2.000 τ. φόρτ., 2.000 τ. έκφοισιν, Μαΐου 25 — 'Ιουν. 2.

**«ΕΡΟΔΟΣΑ»** (Λιδάνου) Μορφουγκάς 9.500 τ. μεταλλευμάτων Δυτ. Ιταλίας ή Τεργεστηνή 35/ — φίο, 700 τ. φόρτ., 2.000 τ. έκφοισιν, Μαΐου 15 — 31.

**«ΠΛΕΙΑΔΕΣ»** Δυτ. Αύστραλιαν 13.500 τ. γεννημάτων Καράτι 42/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, 'Ιουν. 28 — 'Ιουλ. 20.

**«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ»** (βεζ.) Σιδηνεύ (Αύστραλιας) 17.700 — 18.300 τ. γεννημάτων Βορδένη 46/—, με 1.500 τ. φόρτ. σιν, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, 'Ιουν. 5 — 15.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛΑ** (λιβ.) Δυτ. Αύστραλιαν 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν 40/ — ένα, 42/6 δύο λιμένες, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, 'Ιουν. 28 — 'Ιουλ. 20.

**«ΕΚΑΣΤΩΤΡΑ** Δυτικήν Αύστραλιαν 13.700 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν, 40/ — ένα 42/6 δύο λιμένες, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, 'Ιουλ. 1 — 20.

**«ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ»** Βορδένη 9.500 τ. μεταλλευμάτων Νόρδερν ρέιντς δολ. 8.25, με 750 τ. φόρτ. φόμπ, 1.000 τ. έκφοισιν δολ. 1.20, 'Ιουλ. 25 — Αύγ. 20.

### 'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

**«ΑΗΤΩ»** Ντουλούθη, Σαπτήριορ, Φόρτ. Ουλλιάριο, Πόρτ 'Αρβορ, συμπλήρ. 'Αγιον Λαυρέντιον 9.200 τ. γεννημάτων 'Ειδομαύαν, Μπέλφαστ, Λίνερπολ, Μπίρκενεντ ή Γλασκόβη 80/ — και 40/ — άντιστοιχίας, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μαΐου 20 — 31.

**«ΠΕΡΙΟΛΟΣ»** Μπέιραν 9.500 τ. μεταλλευμάτων Τόκιο — Μόδι ρέιντς 54/ — φίο, 1.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. έκφοισιν, 7 — 30 Μαΐου.

**«ΟΔΥΣΣΕΥΣ»** Λανινγράδ 900 φάδομς ζυλείας Ιταλίαν 190/ — τὸ φάδομ, 1 — 15 Μαΐου.

**«ΕΠΑΝΑΓΙΑ Κ.»** Σάντο Ντομίγκο 10.000 τ. ζαχάρεως όμερ. λιμ. 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 3.50, φίο, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, 1 — 15 Μαΐου.

**«ΕΝΟΡΘ ΠΕΙΤΖ»** Μιλούωντε 6.000 τ. πολαιοσιδήρων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 9.35 φίο — στόσουεντ, 1 — 7 Μαΐου.

**«ΖΑΚΥΝΘΟΣ»** Μεγάλος Λίμνας, συμπλήρ. 'Αγ. Λαυρέντιον 13.500 τ. κριθῆς Αγγλίας 82/9 και 40/ — άντιστοιχίας, 1.000 τ. έκφοισιν, 10 — 25 Μαΐου.

**«ΑΖΙΑΝ** Τακόβια 9.600 τ. παλισοδίδηρων (475.000 κ. π.) ένα λιμένα Κόλπου Τόκιο δολ. 67.000 φίο — στόσουεντ, 'Ιουν. 1 — 15.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έλληνικόν) Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως Βάρων ή Μπουργκάς 57/6, φίο — στόσουεντ, Μάϊου — 'Ιουνίου.

**«ΕΜΕΡΤΣΑΝ ΡΟΥΑΓΙΑΛ** (σημ. άγγλ.) Λορέντιο Μαρκές 10.000 τ. άραβοσίτου Γλασκόβη 60/6, φίον όποιο Κείπ Τάουν 56/9, με 1.000 τ. έκφ. 'γκρός', Μαΐου 25 — 'Ιουν. 11.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έλληνικόν) 'Αρχάγγελον 1.750 φάδομς ζυλείας ἀνατ. ἀκτὴν 'Αγγλίας 200/ — ένα δυτ. ἀκτὴν 210/ —, 'Ιουνίου.

**«ΕΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΗΓΕΡΕ** (λιβ.) Μεγ. Λίμνας, συμπλ. 'Αγιον Λαυρέντιον 20.000 τ. γεννημάτων 'Αριέρεσαν — Ρόπτερνταν η 'Αμστερνταρ δολ. 8.45 και 3.55, φίο — στόσουεντ, Μάϊου — 'Ιουνίου.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (Λιδάνου) Σάντο Ντομίγκο 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Νόρδερν ρέιτς ή Κόλπου δολ. 3.25 φίο — στόσουεντ, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, 10 — 25 Μαΐου.

**ΦΕΑΛΚΟΝ** ένα — δύο λιμ. Β. ή Ν. Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Μαύρη Θάλασσαν δολ. — φίο — στόσουεντ, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μαΐου 20 — 'Ιουνίου 5.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έτ. Λούζης) Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Τόκιο — Χακάτα ρέιτς 85/ — φίο — στόσουεντ, δάσιν ένα λιμένα, 'Ιουν. — 'Ιουλίου.

**«ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ»** Μεγ. Λίμνας 8.500 τ. γεννημάτων Κοπεγχάγη ή 'Άρχους δολ. 10.85, φίον ριθῶν δολ. 11.10, με 3.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μαΐου 19 — 31.

**«ΕΜΑΡΑΘΩΝ**» (βεζ.) Μεγ. Λίμνας, συμπλήρ. 'Αγιον Λαυρέντιον 15.500 τ. γεννημάτων 'Αριέρεσαν — Ρόπτερνταν η 'Αμστερνταρ δολ. 103.800 φίο — στόσουεντ, 'Ιουν. 1 — 11.

**«ΕΗΡΩΝ ΙΙ.»** ένα λιμένα 'Ερωθρᾶς Θαλάσσας 3.300 τ. φωσφάτων Ριγιέκαν 62/6, φίος φόρτωσης.

**«ΘΩΜΑΣ Α.»** Μορμάσσα 1.650 τ. (φορτίο δάμβακος) Κωνστάντζαν δολ. 8.15 τὸν τόννον, άφ.

**«ΕΧΡΗΣΤΟΣ»** (εκ «Παπίτη») Λιδάνου, Ζανζιδάρην 4.500 τ. γενικών εἰδῶν 'Ινδονησίαν λίρας 12.500, Μαΐου.

**«ΕΚΥΜΑ** Τάμπαν 9.200 τ. φωσφάτων χύμα Σάντος δολ. 6 φίο, 2.500 τ. φόρτωσιν, 800 τ. έκφοισιν, Μαΐου 16 — 25.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έτ. Λούζης) ένα — δύο λιμένας Περούδιας 642.000 κ. π. ίχναλώρων Χάδρων — 'Αμβούργου ρέιτς δολ. 107.500, Μαΐου 15 — 25.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ**» (λιβ.) Περούδιαν 13.500 τ. ζαχάρεως κ. π. όμερ. λιμ. 'Ατλαντικού δολ. 5, με 600 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Μαΐου 15 — 25.

**«ΕΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ** Μπάται Κόμρο 11.500 τ. γεννημάτων Λονδίνου 31/6, φίο — στόσουεντ, 'Ιουν. 1 — 15.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ**» (λιβ.) Λόγκ Μπήτς 13.500 τ. ποτάσσης χύμα Νέαν Ζηλανδίου δολ. 7 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 800 τ. έκφοισιν, 'Ιουνίου.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

**«ΑΥΓΗ»** 15.400 τόννων d.w. (713.000 κ. π., 15 μίλ., 40 τ. φιούελ) τάιμ-τόρπτερ Βρετ. Κολομβίαν δι' άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 2.20, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 1 — 10 'Ιουν., έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντς.

**«ΑΛΑΜΥΡΑ**» 10.800 τόννων d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φιούελ) ταξίδιον 'Ην. Πολιτείων — Ευρώπης 1.025 δολ. ήμερσιών, παράδοσις Νόρδερν ρέιντς 1 — 15 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον.

**«ΣΚΩΤΙΑ**» 10.100 τόννων d.w. (473.831 κ. π., 10 μίλ., 22 — 24 τ. φιούελ), ταξίδιον Βρετ. Εργηνικού — 'Απω. 'Ανατολής δηλ. 1.90 (δύον δολ. 16.000), παράδοσις δυτικήν ἀκτὴν 'Ην. Πολιτείων 20 — 30 Μαΐου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν ή Ταΐναν.

**«ΑΙΝΟΣ»** (λιβ.) 3.250 τόννων d.w. (172.000 κ. π., 11 μίλ., 14 τ. φιούελ) ένα ή δύο κυκλική ταξίδια Νοτίου Αμερικῆς δολ. 550 ήμερσιών, παράδοσις Νέαν Υόρκην 7 — 9 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Τζάκσονβιλλ — Νόρδερν ρέιντς.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

**«ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ**» Καραϊδίκην 36.500 — 37.500 τ. άκαθ. πετρελαίου (τημῆμα) 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίου 63½% έλαττον Κλίμακος, Μεσόγειον 68½% έλαττον, Μαΐου 1 — 7.

**«ΑΝΔΡΟΣ Α· ΛΑΝΤ**» (παν.) Καραϊδίκην 27.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 60% έλαττον, Μεσόγειον 65% έλαττον Κλίμακος, 5 — 15 Μαΐου.

**«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β.»** (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 57½% έλαττον Κλίμακος, Μαΐου 15 — 29.

**«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ**» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 57½% έλαττον Κλίμακος, 15 — 31 Μαΐου.

**«ΕΜΕΛΑΙΤΗ**» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 70% έλαττον, ίσων 10 — 24 Μαΐου.

**«ΜΙΝΑ**» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 60% έλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 20 — 30.

**«Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ**» 29.732 τόννων d.w. (16½ μίλ., 80 τ. φιούελ) τάιμ-τόρπτερ 12 έως 24 μήνας δολ. 1.50, έναρξης 20 'Ιουν. — 5 'Ιουλίου.

**«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντς 50% έλαττον Α.T.R.S. (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 5 Μαΐου.

**«ΜΙΛΗΤΟΣ**» (λιβ.) Σουμάτρα 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τακόμα δολ. 3.90, 'Ιουνίου 10 — 21.

**«ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ**» (λιβ.) Σουμάτρα 43.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίας 70½% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 19.

**«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΣ**» (λιβ.) 17.602 τόννων d.w., τάιμ-τόρπτερ ένα μήνα δολ. 1.000 ήμερσιών, παράδοσις τέλη Μαΐου — άρχος 'Ιουν.

**«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤΣ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 16.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 47½% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 16.

**«ΕΦΕΩΣ**» (λιβ.) Λίμνη Μαρακάιμπο 26.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παγιάρην — Αίλαντ 55% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 17.

**«ΣΑΒΙΝΑ**» Περιοχή Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 70¾% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 21.

**«ΑΝΑΡΤΙΚ ΧΙΛΛΣ**» (παν.) Καραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαττον Άτ.Τ.R.S., Μαΐου 19.

**«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 20.

**«ΑΝΑΡΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 21.

**«ΑΥΓΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 22.

**«ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% έλαττον Α.T.R.S., Μαΐου 23.

**«ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑ**» (λιβ.) Περιοχή Κόλπων 38.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 62½% έλαττον Κλίμακος, Μαΐου 25 — 'Ιουν. 5.

**«ΚΙΚΓ ΟΗΡΑΣ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 31.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 62½% έλαττον Κλίμακος, Μαΐου 30 'Ιουν. 11.

**«ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡΑ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 52.000 τ. άκαθ. πετρελαίου (τημῆμα), 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 65% έλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 18 — 25.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ**» (λιβ.) Καραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 62½% έλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 20 — 30.

**«ΥΠΕΡΙΩΝ**

Περιοχή Κόλπων 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 60% έλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 8 — 18.

**«ΜΙΝΑ**» (λιβ.) Περιοχή Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 60% έλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 20 — 30.

**«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ**» (λιβ.) Λός 'Αντζελες 46.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 77½% έλαττον άμερικανικού, 'Ιουν. 15.

### THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

### SHIPPING AGENCY S.P.A.

ΤΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ καὶ πΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

καθ' ολὴν τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ εἰς τὴν πρακτόρευσιν

ΤΑΚΤΙΚΩΝ γΡΑΦΜΩΝ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

### ΑΣΦΑΛΙΣΙΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....		Γραμμή Ν. Αμερικής .....	29	1946	άνεχ. Κόπτα 3 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΕΛΟΣ .....		έτ. «Ετόλικα» .....	43	7314	διπλήθε Κων) πολίν 23 'Απρ. διά Νοθορωσίσκην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....		έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα» .....	57	11630	άνεχ. Χάλιφας 4 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΛΙΑ .....		έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	44	1920	έφθ. Λονδίνον 8 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .....		έτ. «Ντιστρίχτη» .....	43	7228	άνεχ. Τζιμπούτι 27 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	άνεχ. Θεόνταν 7 Μαΐου διά Μπάθναγκαρ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....		έτ. «Λώξ» .....	55	8450	άνεχ. Μουρόραν 4 Μαΐου διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ .....		έτ. «Μορφουέντος» .....	43	7298	άνεχ. Χαβάνα 5 Μαΐου δι' Άλλ) δρεισιν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.) .....		έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	εἰς Πύλων από 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοί Δ. Παντελέοντος .....	11	4248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957	
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	έτ. «Βιαφάμα» .....	43	7228	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 6 'Απρ. διά Βαμπόα	
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Ραφ. Μελαχρινόν & Υιοι .....	35	1217	διπλήθε Κων) πολίν 20 'Απρ. δι' Ιταλίαν	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Ζαμπάζας καὶ Σιά .....	19	2285	άνεχ. Λεμεσόν 7 Μαΐου διά Βασιλικό	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Μαΐου διά Λίθερπουλ	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	άδ. Τσουριάνακ .....	22	988	εἰς Τομπρουκ 29 'Απρ.	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	Ν. Βαλμάς .....	29	3963	άνεχ. Αγ. Βκεντιον 2 Μαΐου διά Στοκχόλμην	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	Τούργκαρπς — Φωτιάδης .....	43	8434	διπλήθε Κεπι Σαντ Μισέλ 5 Μαΐου διά Μόντρεαλ	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Λάδιον» .....	44	7150	άνεχ. Γιαβάτα 1 Μαΐου διά φιλιππίνας	
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΠΡΙΔΩΝ .....	Γ. Φουτουλάκης - Ν. Νοταράς .....	21	2725	άνεχ. Σπάττλ 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν	
ΑΓΚΥΡΑ .....	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	46	1892	άνεχ. Κολόμπο 14 'Απρ. διά Κιουμαγιον	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	παναμαϊκή έταιρια .....	35	3724	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου	
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣ ΗΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Πειραιᾶ	
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πανασεάνικα» .....	42	7255	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 10 'Απρ. διά Τζακάρταν	
ΑΘΗΝΑ .....	έτ. «Σέλομαρ» .....	59	8132	έφθ. Οζάκαν 8 Μαΐου	
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2863	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Σαγκάν	
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. Γ. Γραμμή Ν. Αμερ. .....	53	3575	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου	
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. .....	έτ. «Πασιφίκη» .....	42	7227	άνεχ. Σάντος 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες	
ΑΘΟΛΟΣ .....	έτ. «Άθλος» .....	45	14000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Απρ. δι' Ουρουγουάνη	
ΑΘΟΛΟΣ .....	έτ. «Λαϊμπριάνι» .....	44	7271	διπλήθε Παναμά ἀπό 8 Μαρτ. διά Περού	
ΑΘΟΣ II .....	έτ. «Άθλις» .....	40	4674	έφθ. Καλκούττα 29 'Απρ.	
ΑΙΓΥΠΤΟΣ .....	έτ. «Ελληνικήν» Α.Ε. .....	45	3805	προσπραγμένον εἰς Χαϊκούς 'Αντά ἀπό 16 Μαρτ.	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .....	έτ. «Ιμπόρτες» .....	43	7197	έθ. Πειραιά 19 'Απρ. (έπισκευαι)	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΟΝ .....	έτ. «Άκουιλα» .....	57	8184	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Λουμπίτο	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ .....	έτ. «Πασιφίκη» .....	56	9090	εἰς θέσιν 33.44 Β.-22.11 Δ. Μαΐου 3 δίλ Κούδαν	
ΑΙΤΟΛΙΑ .....	έτ. «Σάρονικ» .....	61	14431	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 6 Μαΐου διά Κούδαν	
ΑΙΑΚΤΟΣ .....	έτ. «Απόλλο» .....	46	7331	άνεχ. Βανκούμπερ 8 Μαΐου διά Κίναν	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	έτ. «Φιντέλιτη» .....	56	10482	έφθ. Φρυμάντλ 8 Μαΐου	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Λάμπρω» .....	42	7191	εἰς 'Αιδί 25 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Άλεμπάτ» .....	59	9720	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαΐου διά Λός "Αντζελες	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. .....	όδ. Τσουριάνακ .....	20	1112	άνεχ. Πειραιά (έπισκευαι)	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατηίς 'Ανδρεάδης .....	44	7207	άνεχ. Κολομβίαν 30 'Απρ. διά Λιοσαθῆνα	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ .....	έτ. «Ναϊτζιαν» .....	42	7181	διπλήθε Σουεζ 8 Μαΐου δι' Ερυθράν	
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	53	7563	άνεχ. Καλκούτταν 29 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές	
ΑΛΚΙΜΟΣ .....	έτ. «Άλκιμος» .....	43	7037	άνεχ. Σαγκάπαν 30 'Απρ. διά Κούδαν	
ΑΛΚΜΑΝ .....	έτ. «Ραιμόδου» .....	60	9959	διπλήθε Παναμά 30 'Απρ. διά Χίλην	
ΑΛΑΜΑΒΙΤΑ .....	έτ. «Άλμαδίτα» .....	43	7272	έφθ. Φόρτ ντε φράνς 1 Μαΐου	
ΑΛΚΥΩΝΙΣ .....	έτ. «Χερκολίανα» .....	44	7365	άνεχ. Περού Κόλπον 29 'Απρ. διά Βενετίαν	
ΑΛΑΤΑ Γ'-Π. (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	50	10426	άνεχ. Παλέρμο 3 Μαΐου διά Νοθορωσίσκην	
ΑΛΑΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) .....	έτ. «Τρανσατλ. Φράύτερ» .....	53	12897	άνεχ. Κατάνων 23 'Απρ. διά Κύπρου	
ΑΛΦΑ .....	έτ. «Βέσομαρ» .....	42	7285	έφθ. Νεκοσέας 28 'Απρ.	
ΑΛΦΕΙΟΣ .....	έτ. «Σην Γκάρντιαν» .....	43	8426	άνεχ. Μορμουγκάδο 30 'Απρ. διά Χιροχάτα	
ΑΜΑΖΩΝ .....	έτ. «Αμαζόνη» .....	44	7281	εἰς Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ .....	έτ. «Σάδερλαντ» .....	43	8444	διπλήθε Αγ. Βκεντιον 25 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες	
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Άλτος» .....	44	7104	άνεχ. Μουρόραν 4 Μαΐου διά Τεζάντα Αίλαντ	
ΑΜΟΡΓΟΣ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	15700	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου	
ΑΜΟΙΘΕΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	44	7258	έφθ. Ν. Ύόρκην 7 Μαΐου	
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.) .....	έτ. «Λεόνια» .....	38	8408		
ΑΝΑΚΡΕΩΝ .....	έτ. «Κόσμαρ» .....	44	7359		
ΑΝΑΞ .....	έτ. «Ανάξ» .....	55	8519		
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV .....	έτ. «Ντέρνα» .....	43	7176		
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	42	7177		
ΑΝΑΤΟΛΗ .....	έτ. «Λιμβάδα» .....	43	7187		
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ .....	έτ. «Αστούριας» .....	42	7132		
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) .....	έτ. «Τρανζέδεαν» .....	55	21075		
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ .....	έτ. «Πανκρίστο» .....	37	5683		
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ. .....	έτ. «Ηρακλής» .....	19	1320		
ΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Πιατοφίκοι» .....	43	7230		
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ .....	έτ. «Ν. Μίχαλος» .....	33	2362		
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Βαλέκας» .....	45	7149		
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ. .....	έτ. «Αννίτσα» .....	44	7165		
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. .....	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	38	5016		
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	57	12113		
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .....	έτ. «Κοριάννα» .....	57	12558		
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	15160		
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	έτ. «Μαροελδόζο» .....	59	24716		
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ .....	έτ. «Βιανδρά» .....	36	2175		
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ .....	έτ. «Άιδαλην» .....	43	8717		
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΧΟΡΟΣ .....	έτ. «Βαλενσιάνα» .....	61	12000		
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. «Άντ. Μιχάλου» .....	43	2937		
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ. .....	έτ. «Τρικοντινεντάλ» .....	44	7108		
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II .....	έτ. «Νηπαρτόρο» .....	57	11041		
ΑΞΙΟΣ .....	Α. Δημόδην - Δ. Γκιούλη .....	43	7253		
ΑΟΥΡΟΡΑ .....	έτ. «Ηγκλ» .....	44	7249		
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	έτ. «Άθηνιαν» .....	57	9541		
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....	έτ. «Βιαλόρκοι» .....	61	11127		
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ .....	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ» .....	58	10392		
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ» .....	57	10376		
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ .....	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ» .....	58	10391		
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....	έτ. «Δι. Οσεανφόργκ» .....	61	13553		
ΑΡΙΕΙΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	57	11897		
ΑΡΙΜΑΕΙΑΣ .....	Κ. Χαλκιά .....	45	3861		
ΑΡΙΣΤΟΝ .....	έτ. «Ειρηνικός» Α.Ε. .....	44	7243		
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	Μιχ. Καραγεώργυων .....	37	6704		
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αρμαντόρα» .....	43	7254		
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αριστείδης» .....	43	7227		
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.) .....	«Γκρήκη Λαίνι» .....	31	20256		
ΑΡΜΑΘΙΑ .....	έτ. «Άλαμεντα» .....	43	7091		
ΑΡΜΑΡ .....	έτ. «Άστρα» .....	43	8521		
ΑΡΜΑΡ .....	έτ. «Άρμαρ» .....	46	6951		
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ .....	έτ. «Εμπρός» .....	43	2905		
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	έτ. «Άρμονιο» .....	61	9443		
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240		
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ .....	Ίω. Αύγερινόδες κλπ. .....	44	7176		
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. .....	έτ. «Μαρίτιψα» .....	60	10050		
ΑΡΧΟΝ .....	έτ. «Πρωτεύς» .....	45	7260		
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	έτ. Αρμπ. Γκουμά .....	39	1007		
ΑΣΠΙΣ .....	έτ. «Σκάλι» .....	45	7253		
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	έτ. «Άλκητος» .....	41	7013		
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176		
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός» .....	58	12624		
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	Γ. Μ. Λιθανός .....	43	7236		
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Αταλάντικ. Οσεαν» .....	60	20854		
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» .....	58	21039		
	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	10146		

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10149	άνεχ. Προβίντενς 5 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην έφθ. Ν. Όρλεάνην 2 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10149	άνεχ. Λός "Αντζελες 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Ράς Τανούρα 4 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10091	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Μαΐου διά Περού άνεχ. Λός "Αντζελες 3 Μαΐου διά Ναγκόγια άνεχ. Τόκιο 26 'Απρ. διά Β. Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΓΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	25156	έφθ. Αστόρια 28 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	10149	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Μαΐου διά 'Ειβονμάου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΚ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	58	10139	διπλήθε Παναμά 4 Μαΐου διά Περού
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ-ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	58	10150	άνεχ. Μόζι 8 Μαΐου διά 'Ην. Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	58	10139	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	59	10823	άνεχ. Τόκιο 26 'Απρ. διά Β. Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	59	9724	έφθ. Νεάπολιν 4 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΑΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	59	10283	έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου
ΑΤΤΑΣ	έτ. «Αναδ» .....	53	13675	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ρηπάμπλικ» .....	60	29741	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν έφθ. Βανκούμερ 6 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.» .....	56	10312	διπλήθε Μπρόνοποττελ 2 Μαΐου διά Βέντοπιλς
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπιλέρο» .....	56	10700	έφθ. Σουέζ 5 Μαΐου
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις» .....	44	7176	έφθ. Νεάπολιν 4 Μαΐου
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε» .....	43	7235	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα» .....	36	5795	διπλήθε Κόμπαρ 9 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΒΑΡΔΑ	έτ. «Βόρτα» .....	48	2106	έφθ. Χούνταν 8 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οικος Ρεθύμνη .....	61	10700	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Άτλαντικόν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα» .....	55	10507	έφθ. Κωνστάντζαν 9 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	12329	έφθ. Σαΐδ 26 'Απρ. διά Φλωσιγκάς
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος .....	59	43373	έφθ. Σαΐδ 27 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους» .....	58	21215	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	46	2025	έφθ. Χούνταν 8 Ιαν.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ» .....	61	14218	έφθ. Αμέρεραν 8 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΖ (δ.)	έτ. «Βένος» .....	53	12897	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 2 Μαΐου διά 'Ιταλιαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	έτ. «Σιρικόρι» .....	41	6339	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαΐου
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρίν Ηγκλ» .....	54	17857	έφθ. Λονδίνον 9 Μαΐου
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	45	1892	έφθ. Σύρον 12 Μαΐου
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα» .....	44	7140	άνεχ. Πόρτ Κέμπηλα 1 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε» .....	52	11547	έφθ. Αμέρεραν 8 Μαΐου
ΒΙΓΡΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης .....	43	7176	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 2 Μαΐου διά 'Ιταλιαν
ΒΙΓΡΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού .....	30	739	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	44	1923	έφθ. Λονδίνον 9 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος .....	44	7258	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε» .....	42	7080	άργει Σύρον από 30 'Ιαν.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έ. Ν. Βερικούσιος .....	29	1022	άργει Πειραιᾶ από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΝΗ (λάινερ)	έτ. Χανδρό .....	52	16355	άνεχ. Φριμάντλ 5 Μαΐου διά Σίδνευ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος» .....	43	7276	διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Σαγκάν
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία» .....	44	7266	διπλήθε Κωνστάντζαν 5 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	46	2016	έφθ. Λονδίνον 8 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόδια» .....	51	7564	άνεχ. Πούλω Μπούκων 28 'Απρ. διά 'Αδελαΐδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	Χρ. Σαρλής .....	48	1529	φάνει Πειραιᾶ 15 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	άδ. Γράτσου .....	44	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Απρ. διά Σπέτζια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ .....	έτ. Σιδεράτου .....	39	10061	άνεχ. Ντουάρευ 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Γκεότας» .....	43	7273	άνεχ. Κούρε 8 Μαΐου διά Νταθάδο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ασαλμί» .....	35	5654	έφθ. Καράτη 7 Μαΐου
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στρ. Ανδρέαδην .....	43	7176	άνεχ. Κιουρασάο 25 'Απρ. διά Γένοβαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρόλιν» .....	42	7142	έφθ. Νοβορωαϊκον 2 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τακιδάπορ» .....	43	8513	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 12 Μαΐου
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Κορονάτο» .....	43	7067	διπλήθε 'Αν. Βικέντιον 28 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας» .....	52	8129	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 29 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπο» .....	43	7251	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΚΑΡΙΑ	έτ. «Φραγκίστα» .....	43	7132	άνεχ. Βικτωρίαν 8 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΓΚΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικ» .....	43	7229	εις Πειραιᾶ από 28 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	έτ. «Βίλα Νόδα» .....	57	9173	άνεχ. Μορμουγκάο 9 Μαΐου διά Κόμπη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες» .....	57	9410	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιττλ Μπίαρ» .....	62	15300	έφθ. Σαιν Ναζαίρ ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο» .....	62	15300	έφθ. Σαιν Ναζαίρ ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος .....	45	3825	έφθ. Αμέρεραν 28 'Απρ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ» .....	59	9268	διπλήθε Ντόνερ 28 'Απρ. διά Κούβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούντιντ» .....	52	20657	άνεχ. 'Αντεν 18 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νιάρχος .....	55	20432	άνεχ. Πιοκοχάμαν 29 'Απρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντη» .....	52	13262	εις Τάιν από 19 Μαρτ. (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Ουόρλαντ Γκλένη» .....	53	13255	έφθ. Ελευσίνα 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Ουόρλαντ Έντερπράτζ» .....	53	21064	διπλήθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Τουάφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΝΕΛΙΖΕΝ (δ.)	έτ. «Μιπλέμουντ» .....	56	26031	διπλήθε Σουέζ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίγκ Γουόλλ Μπάιν» .....	57	24883	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον» .....	58	24895	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 Μαΐου διά 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ» .....	43	12808	άνεχ. Γιαδάτων από 8 'Απρ. διά Χίλην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντη» .....	52	20657	έφθ. Φαλκονάρα 3 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Ουόρλαντ Μήντη» .....	53	13459	διπλήθε Κωνστάντζαν 28 'Απρ. διά Νοβορωαϊκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙ'Λ (δ.)	έτ. «Ουόρλαντ Ντέλλη» .....	53	13320	διπλήθε Κωνστάντζαν 28 'Απρ. διά Νοβορωαϊκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (δ.)	έτ. «Ουόρλαντ Πίγ» .....	49	10862	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 4 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανέριο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάροσι» .....	44	12808	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝ (δ.)	έτ. «Μέμφιος» .....	43	10449	άργει Μέγαρα από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ» .....	44	10470	άργει Μέγαρα από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ-'ΟΜΩ (δ.)	έτ. «Πλαν» .....	44	10172	άργει Μέγαρα από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	10195	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	Στ. Νιάρχος .....	43	14000	άνεχ. Κούπε 2 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	έτ. «Τουόρλαντ Θρίφτη» .....	43	12800	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 1 Μαΐου διά 'Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρωνι» .....	61	15979	έφθ. Γένοβαν 5 Μαΐου
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον» .....	44	7176	άνεχ. Γκρίνοκ 5 Μαΐου διά 'Αμβέρεραν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Ακάπτα 26 'Απρ. διά Βομβάν
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος - Δουκάς	23	1566	εις Τζιμπούτι από 15 'Απρ. 1961
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη» .....	54	6032	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Μπέλθαστ
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Χίαν» .....	45	7259	έφθ. Λίβερπουλ 3 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μέδμεν» .....	45	7252	διπλήθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Γένοβαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλιαν» .....	59	9350	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 6 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη .....	40	5006	έφθ. 'Αμβούργον 10 Μαΐου
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Πάλμα» .....	44	7255	έφθ. Μπαγκόκ 27 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Πανταλέων» .....	44	7265	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	«Σιππιγκ Ντεβελόπιμεντη» .....	61	16349	άνεχ. Μπαντρά Μασσόρ 4 Μαΐου διά Κέπ Τάουν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Αιολός» .....	61	9327	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου διά 'Αμβέρεραν
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Μαρμάδις» .....	44	9589	έφθ. Οδόπολ 5 Μαΐου
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Ελευθέριον & Σια» .....	29	4524	άνεχ. Χούλλ 4 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΔΟΞΑ	Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	άνεχ. Λός "Αντζελες 8 Μαΐου διά Λονδίνον
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. Βεργωτή .....	44	7207	άνεχ. Τόκιο 24 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΔΟΡΘΕΑ	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7260	έφθ. Τρινκουάλι 8 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Φούρκερο» .....	58	9087	άνεχ. Μόζι 23 'Απρ. διά Κίναν
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Κάνοντου» .....	60	13335	άνεχ. Πόρτομουθ 5 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Δίρφων» .....	43	7280	άνεχ. Βέρα Κρούζ 4 Μαΐου διά Πόρτ Λιμόν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Γιουνάντεν Κρός» .....	52	12623	έφθ. Καντλα 24 'Απρ.
ΕΙΚΑΛΗ	έτ. «Σπάρταν» .....	43	7176	έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Ζωδόχοψ» .....	44	7249	άνεχ. Μορμουγκάο 1 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΗ	Μιχ. Καραγεώργης .....	25	3297	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Μονρόδια» .....	57	13711	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ντρέικι» .....	56	10328	έφθ. Αδελαΐδα 2 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ελτράνσοπορτ» .....	56	10530	έφθ. Σαδόνα 8 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Νουέρο Μόντο» .....	41	7289	άνεχ. Χούλλ 9 Μαΐου διά Φλωσιγκά
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Μερκαντόρια» .....	43	7239	έφθ. Μπλάκα Μπλάκα 12 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Μαργκόδ» .....	44	7210	άνεχ. Βρέμπν 24 'Απρ. διά Βομβάν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Αντρια» .....	48	8420	διπλήθε Παναμά 7 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΕΛΕΝΗ Κ.				

ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Άνιτα»	33	5432	άνεκ. Μόδι 6 Μαΐου διά Ραγκούν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεκ. Κάρδιπλ 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμεριάνον - Πρίντεζη	21	1549	εἰς Πειραιά
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόδοσυραν ἀπό 30 Σεπ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διπλήθε Μπρονμόνποτελ 18 'Απρ. διά Γρύνιν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	έφθ. Χούστον 9 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΡΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8650	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	έφθ. Ν. 'Υόρκην 2 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	5219	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Βουλγαρίαν
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφομέντο»	56	10312	έφθ. Βικτωρία (Βρ. Κόλ.) 6 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ	έτ. «Σάγκα»	57	10280	έφθ. Καλκούτταν 24 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεκ. Βομβάν 9 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 5 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Τοιτταγκόκ ρόδι 9 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Θερίαν 6 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	διπλήθε Σουεζ 9 Μαΐου δι' Ινδιαν.
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. Πρίντεζη	38	2265	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 3 Μαΐου διά Μπάραν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλερ Άζουλ»	42	7058	διπλήθε Σουεζ 5 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ρίο Κάριμπη	44	10173	άνεκ. Βρεστον 4 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράζ	45	8404	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Δόγγος»	41	7122	έφθ. Ιτέαν 30 'Απρ.
ΕΝΟΤΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	56	10486	εἰς Εμπορικόν μετασκευαί
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Χαδάναν 30 'Απρ.
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δέξ.)	έτ. «Ερκιουλες»	58	7302	άνεκ. Μπαχάμας 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρέπ. - Σταθάτος	44	30332	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διά Μανίλαν
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗΝΑ	άδ. Σάρδην	41	7198	έφθ. Βαλτιμόρων 8 Μαΐου
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγ. Π. Νομικός	43	7199	έφθ. Τόκιο 3 Μαΐου
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	διπλήθε Κων) πολιν 1 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	'ιω. Λάτοπος	46	8604	άνεκ. Χιροκάτα 8 Μαΐου διά Σάν Πέντρο
ΕΡΜΙΟΝΗ	Οίκος Κουλουκουντή	43	7247	άνεκ. Βακαμάτου 2 Μαΐου διά Δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	έφθ. Αλάδρειαν 5 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκικον (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπηφάρες»	44	7276	έφθ. Σύρον ἀπό 4 'Απρ. (επισκευαί)
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	έφθ. Εμπορικόν μετασκευαί
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	άδ. Γ. Δομεστινήν	34	1716	έφθ. Χαδάναν 30 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Θεαντόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεκ. Τζιμπούτη 30 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπά - Ελευθερίδην	17	3976	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάπορ»	43	8393	έφθ. Γενεβαίαν 21 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	Οίκος Χανδρή	54	11209	άνεκ. Βομβάν 7 Μαΐου διά Κάντλα
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	διπλήθε Παναμά 2 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Κόμπη 10 Μαΐου
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Αλάδρειαν 30 'Απρ.
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντέρευν»	43	8397	έφθ. Μπάκια Μηλάγκων ἀπό 8 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7176	έφθ. Τόκιο 28 'Απρ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	έφθ. Εμπορικόν μετασκευαί
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9656	έφθ. Χόγκ Κόρκ 6 Μαΐου
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9800	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Βαλτιμόρων 9 Μαΐου
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Τοάρλεστων 26 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Πίναρ Μαρίν»	56	8965	έφθ. Κουνταλόρε 25 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΣ	Δημ. Μαργαρώνης	43	8432	διπλήθε Παναμά ἀπό 7 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδι 26 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΥΧΑΡΙΣ	άδ. Θεοδωράκοπουλος	43	7249	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	'ιω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	άνεκ. Ε' Βονμάουθ 1 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Οκλαντ»	61	10900	άνεκ. Τζιμπούτη 2 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. «Κινφισιά»	43	8578	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 30 'Απρ. διά Σίδνευ
ΖΩΗ	έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	άργει Ν. 'Ορλεάνην ἀπό 18 Σεπ. 1958
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρένιες»	30	1569	διπλήθε Κων) πολιν 2 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Ριγιέκαν 5 Μαΐου
ΗΡΑ	έτ. «Ναβίέρα»	43	7218	έφθ. Κόμπη 5 Μαΐου (δι' Αγ. Φραγκικον)
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Τζιμπούτη 2 Μαΐου
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	έφθ. Βικέντιον 6 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Οκεανίς»	43	7252	διπλήθε Παναμά 24 'Απρ. διά Σαϊγκόν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζωναν»	57	10316	έφθ. Χάμπτον ρόδι 3 Μαΐου δι' Αντενέ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Τουάφ 2 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΘΕΟΔΟ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μπί»	42	6997	έφθ. Σάντος 30 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιάν»	42	7172	άνεκ. Ντακάρ 6 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7117	διπλήθε Τρινιντάντ 7 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ	Σπ. Πολέμης	43	7188	άνεκ. Αγ. Φραγκικον 8 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδι ἀπό 12 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7086	άνεκ. Μορούνικάο 5 Μαΐου διά Οζάκαν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Εύτολμια»	43	6636	έφθ. Χάμπτον 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εζπορ Κέρριερζ»	43	8465	έφθ. Χάμπτον ρόδι 3 Μαΐου δι' Αύρες
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	Κ. Διαμαντής	29	2231	άνεκ. Φραντζόλαντ 3 Μαΐου δι' Αντενέ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ναϊδέρρα»	44	7250	έφθ. Τζιμπούτη 2 Μαΐου διά Χαφόγκ
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Βιαντόροι»	61	15160	έφθ. Σάντος 30 'Απρ.
ΘΗΡΑ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεκ. Ντακάρ 6 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	διπλήθε Τρινιντάντ 7 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΘΥΡΟΛΟΣ	έτ. Αθανασίδης	37	1113	άνεκ. Αγ. Φραγκικον 8 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. Χανδρή	57	9746	έφθ. Κουνταλόρε 6 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΙΖΩΜΠΕΑ	Οίκος Δρακούλη	43	8466	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 2 Μαΐου διά Ναγκασάκη
ΙΘΑΚΟΣ	έτ. «Λινάρδες»	44	7154	άνεκ. Σάνδινον ἀπό 22 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σποράτη»	43	8371	έφθ. Πειραιά ἀπό 5 Φεβρ. (επισκευαί)
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	άνεκ. Κολόμπο 8 Μαΐου διά Τοιτταγκόκ
ΙΟΛΗ	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεκ. Τζιμπούτη 24 'Απρ. διά Ναγκασάκη
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Ιώννανα»	26	2873	διπλήθε Πόρτα Σαΐδ 27 'Απρ. διά Χαδάναν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρνίτα»	30	6650	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	έφθ. Βενετίαν 29 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαΐντ Ιωννίπης»	42	7035	έφθ. Ταμπικό 3 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Γουλανδρή	44	7248	έφθ. Βομβάν 29 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Πιούνταντεντ Κρόδη»	57	10441	άνεκ. Τζιμπούτη 25 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	I. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	διπλήθε Ντόβερ 28 'Απριλίου διά Μόντρεαλ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'ιω. Θεοδωράκοπουλος	43	8428	έφθ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΛΑ	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη»	57	10122	έφθ. Αμεριτράμ 7 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Γιαβάτον 2 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	Μιχ. Καραγεώργης	32	4633	άργει Αγ. Φραγκικον ἀπό 13 'Οκτ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλ.»	43	8390	άνεκ. Νιού Ουεστμίντερ 9 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινόν»	44	7198	διπλήθε Παναμά 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστον τε Μάρφελ»	44	7240	άνεκ. Τζιμπούτη 16 'Απρ. διά Τοσακόγκ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	10494	άνεκ. Κιουρασάο 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγνανός»	44	7279	διπλήθε Παναμά 4 Μαΐου (ἀπό Κειμπάριεν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τρόμη Τοάρτεριγκ» .....	54	8003	έφθ. 'Αδελαΐδα 3 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	Α.Ε. «Πάλμα» .....	40	5032	έφθ. Νεκταρέα 1 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Λιμπανό» .....	43	7281	διπλής Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Αγία Καικιλία» .....	60	8717	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 2 Μαΐου διά Πορτογαλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίφορ» .....	43	7176	διπλής Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Νιού Μπρόνσοβικ
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τύχη» .....	44	7123	έφθ. Μπουένος 'Άυρες 8 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΤΟΡΤΖ	έτ. «Εδέρματα» .....	58	8961	διπλής Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Βαλτιμόρου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	Α. Παππαδάκης .....	43	7185	έφθ. Μοριουγκάο 7 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Ελνάθαλ» .....	61	13342	διπλής Παναμά 5 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Κρίνα» .....	57	9460	άνεχ. Βανκούβερ 19 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Μαρεμπρέσσα» .....	44	7139	έφθ. 'Αλ' δρειαν 20 'Απρ.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Στροβίλη» .....	43	7163	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Ρεγνίνα» .....	44	7243	έφθ. Τόκιο 7 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	«Κάσσος» Α.Ε. .....	39	5215	έφθ. 'Αλ' δρειαν 30 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Παλμύρα» .....	43	7312	έφθ. Λονδόντερρυ 3 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτου .....	44	7198	έφθ. Βέρα Κρούς 26 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κάνοπους» .....	60	10494	άνεχ. Βανκούβερ 19 'Απρ. διά Σιμίζου
ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Μαρεγκούρο» .....	44	7155	άνεχ. Καράτοι 8 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Πατοϊφίκο» .....	45	7349	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 'Απρ. διά Τοιβαγκάτο
ΚΕΑ	έτ. «Πουκάκα» .....	44	7242	άνεχ. Στανλόντ 2 Μαΐου διά Κούδαν
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Μονόφρετο» .....	58	13921	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Παναμάν
ΚΕΙΠΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα» .....	58	12193	άνεχ. Τανγιούγκ Ούμπαν 16 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΕΙΠΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σεκρτνάνα» .....	42	7265	άνεχ. Μίρι 8 Μαΐου διά Σουέζ
ΚΕΙΠΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Κάλλαρο» .....	44	7244	άνεχ. Μόζι 27 'Απρ. διά Κίναν
ΚΕΙΠΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Μερίντα» .....	44	7123	εις N. 'Υόρκην ἀπό 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα» .....	44	7200	έφθ. Τοιμά 6 Μαΐου
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Κάνοπους» .....	62	10494	έφθ. Αλμπανί (Αύστραλιας) 8 Μαΐου
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Αλγυκόμπενταζι» .....	57	25183	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Στροβίλη» .....	43	7159	έφθ. Ιμπάχμαν 1 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Πριμέρα» .....	59	24333	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΚΙΡΚ ΑΙΓΑΙΚΑΙΟΥΣ	Θ. 'Επιφανειάδης .....	44	7176	εις Πειραιά ἀπό 20 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΚΙΤΡΙ ΘΗΣΕΥΣ	Μ. Νομικός .....	56	8429	έφθ. Σαγκάν 21 'Απρ.
ΚΙΤΡΙ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Θησεὺς» .....	57	9153	εις θερινό 10.47 N. - 55.49 A. Μαΐου 8 διά Σιδνεύ
ΚΙΣΣΑΒΑΒΟΣ (δ.)	Μ. Νομικός .....	58	11156	έφθ. Σιδνεύ 20 'Απρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μαροσέανο» .....	56	23232	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Μπελμάρ» .....	44	7190	διπλής Παναμά ἀπό 10 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί	35	946	έφθ. Ανζιό 24 'Απρ.
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	διπλής Τόκιο 8 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη .....	43	7207	διπλής Ντόμπερ 28 'Απρ. διά Κή Γουέστ
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Γκόδαμ» .....	28	1595	έφθ. Ραθέννα 26 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ» .....	43	7242	έφθ. Αλγέριον 20 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ» .....	59	8865	διπλής Παναμά 16 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη» .....	57	10914	έφθ. Τόκιο 26 'Απρ.
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολόγούζ» .....	44	30332	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διά Σέβεν "Αλαντς
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης .....	44	7250	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Θεονάντο» .....	41	6756	έφθ. Κείτ Τάουν 29 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διάμη. Πατέρας» .....	59	9360	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο» .....	57	13909	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΩΣΑ	έτ. «Τάνκερ Θάνινας» .....	44	2902	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους» .....	54	10860	άνεχ. Πουνταρένα 3 Μαΐου διά Σαγκάν
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαροσέαρτε» .....	42	7248	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 4 Μαΐου
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόριαλ» .....	44	7292	άνεχ. Τενερίφε 27 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	45	3794	έφθ. Λονδίνον 8 Μαΐου
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Άρηα» .....	56	9086	άνεχ. Αστόρια 20 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΕΑΙΑ	έτ. «Μαραφέκτο» .....	44	7310	άνεχ. Γκέραλτον 7 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Ολισφάν» .....	43	6888	διπλής Σουέζ 2 Μαΐου διά Χαδάναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα .....	43	7176	διπλής Ερυθράν 2 Μαΐου διά Ερυθράν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Κονκισταντόρ» .....	45	7157	άνεχ. Γενόβαν 1 Μαΐου διά Φαμαγκούσταν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Μπώλατικ» .....	44	7214	άνεχ. Σεμανίους 4 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος .....	57	10044	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
	έτ. «Μιχαλινόδης» .....	45	7176	διπλής Ντόμπερ 7 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστῆς» .....	44	7263	άνεχ. Ραγκούν 3 Μαΐου διά Χαδάναν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λός .....	56	8474	έφθ. Λαρέντζο Μαρκές 2 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ	έλληνικά ουμέφεροντα .....	39	395	έφθ. Άμερεραν 1 Μαΐου
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερα Σίππη» .....	43	8462	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 23 'Απρ. δι' 'Αλ' δρειαν (ΕΠΩΛΗΘ)
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο» .....	59	27462	άνεχ. Περο. Κόλπον 30 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	άδειος - Δούκας .....	25	964	άργει Σουέζ ἀπό 2 Ιουλ. 1961
ΛΑΚΩΝΙΑ (μετάλ.)	έτ. «Αττικα» .....	60	14431	διπλής Σαιντ Λάμπερτ 5 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πεντρέγκαλη» .....	45	7242	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πορέτο» .....	44	7252	άνεχ. νήσον 'Αγ. Μάρκου ἀπό 10 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάδο» .....	43	7084	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου δι' Ην. Πολιτείας
ΛΑΜΥΣ	έτ. «Πρωτεύη» .....	43	7229	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ.
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος .....	22	2201	άνεχ. Χονολουλού 18 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος .....	43	7176	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιβαντούρα» .....	56	10048	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 26 'Απρ. διά Κή Γουέστ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπόνη» .....	43	6766	έφθ. Βιζαγαπανάν 5 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινόδης» Α.Ε. .....	43	7176	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 27 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρέσ» .....	53	12577	άνεχ. Ιούλιος ἀπό 8 Σεπ. 1960
ΛΙΑΝ	έτ. «Αργών» .....	11	1459	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 7 Μαΐου
ΛΙΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιάνη Κ. Μιχάλου .....	43	7291	άνεχ. Πιούκοχαμαν 18 'Απρ. διά Ντάιρεν
ΛΙΜΠΕΡΕ ΙΤΟΡ	έτ. «Πάνταλον» .....	44	7286	άνεχ. Ελεύθερα 4 'Απρ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Μαρβίντον» .....	44	1339	άνεχ. Σίδνευ 7 Μαΐου διά Κίναν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίντον» .....	60	14302	άνεχ. Σίδνευ 1 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΛΙΟΤΑΝΤΑ	έτ. «Πίο Αζούλη» .....	44	8536	έφθ. Μπορινέ 21 'Απρ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο» .....	38	2588	εις Ιούλιο 20 22 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν.» .....	43	8395	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 1 Μαΐου διά Κάννες
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Ελευθερίδης» .....	28	2288	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 30 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονδρίδια» .....	57	7583	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Βιλελρούχαφεν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (').	έτ. «Μαροσέανο» .....	58	27526	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Λιδανός» Α.Ε. .....	45	7281	διπλής Σουέζ 6 Μαΐου διά Ερυθράν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μινόρδια» .....	60	13742	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκαν 28 'Απρ. δι' Αμερέραν
ΜΑΙΡΑ ΛΙΓΑΝΟΥ (δ.)	άντ. Παπαδάκης .....	42	7044	εις Πειραιά ἀπό 7 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΜΑΙΑΝΔΡΑ	έτ. «Μανδράκι» .....	45	7201	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 3 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΜΑΙΕΝΤ	Ν. Ευστόθιου .....	55	8526	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 25 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΝΤΙ	έλληνική έταιρία .....	30	772	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Απρ. δι' 'Οδοσόν
ΜΑΝΤΑ	έτ. «Μιραβάλλες» .....	60	18889	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Λίθερουλ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Γιουρόπα» .....	43	10449	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 29 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα» .....	34	4162	έφθ. Σαφάγκο 25 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Νέα Τύχη» .....	62	9455	έφθ. Λαρέντζο Μαρκές 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μάννα» .....	44	7272	εις Μαΐσούρου
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Τρανσοπορέισιον» .....	43	7238	έφθ. Ταλκαχουάνο 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Λ.	Μιχαλίδης - Παπαδέλης .....	44	7254	έφθ. 'Αιμπαντάν 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Σάμαοκ» .....	56	6156	άνεχ. Μόζι 29 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Κοντάνιαν» .....	57	10311	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 Μαΐου διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ	έτ. «Νάσιοναλ» .....	44	7133	έφθ. Χαδάναν 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	Π. Μπουρμπούλης .....	40	886	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μίχαλη» .....	43	7219	άνεχ. Πειραιά 3 Μαΐου διά Κούδαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθάτος .....	43	7176	διπλής Βικέντιον 7 Μαΐου διά Σάντος
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Βέγας» .....	43	7134	άνεχ. Μποχάμας 6 Μαΐου διά Κούδαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Πανθιστά» .....	57	10314	έφθ. 'Αλ' δρειαν 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	'Ιω. Λάτος .....	29	14216	έφθ. Σίδνευ 28 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νιτζέν» .....	40	5237	διπλής Σουέζ 5 Μαΐου διά Ερυθράν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Νεδάδα» .....	42	7147	έφθ. Καρδαρ 24 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Πανσούλτρα» .....	61	9221	άνεχ. Ναγκόγια 7 Μαΐου διά Σιμίζου
	Μάρκος Νομικός .....	54	11577	διπλής Ντόμπερ 24 'Απρ. διά Μπάχια Μπλάγκαν

ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ			έτ. «Δρυτένα»	46	8942	έφθ. Καριπίτο 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΣΑ			Μιχ. Καραγεώργης	29	4537	διπλήθε πόρτ. Σαΐδ 3 Μαΐου δι' "Αμυτερνταμ
ΜΑΡΚΟΣ			έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	έφθ. Μπράκε 5 Μαΐου
ΜΑΡΑΙ (δ.)			έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεκ. Φάουλη 29 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ			Ν. Γκουμάς	44	2817	άνεκ. Σεβίλλην 8 Μαΐου διά 'Αλγερίαν
ΜΑΡΟΥΔΙΑ			έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άνεκ. Πούλη Μπουκόμης από 3 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΠΗΣΑ			έτ. «Ούνιδερσαλ»	55	9125	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Ντάιρεν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ			έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεκ. Βανκούζερ 3 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ			άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	έφθ. Νοβορωσίκην 25 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ			έτ. «Μόνθια»	57	8906	άνεκ. Ελάτη 2 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ			έτ. «Μιρολάγκα»	56	7471	άνεκ. Ραγκούν 21 'Απρ. διά Χαβάναν
ΜΑΣΤΕΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II			έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	εις ταξίδια Μεσογείου
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ			άδ. Ρηγα και Σιά	17	836	έφραγε Πέραμα από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.)			έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	έφθ. Βενετίαν 3 Μαΐου
ΜΑΤΡΟΖΟΣ			έτ. «Φούν»	57	9168	άνεκ. "Αντίαν 8 Μαΐου διά Πειραιά
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ			Νικολέρης - Παπάζουλου	16	2081	διπλήθε Παναμά 30 'Απρ. διά Κάρδιφ
ΜΕΛΤΕΜΗ			έτ. «Γιουνιβέρσραλ Τράπη»	42	7262	άνεκ. Μένα ελ 'Αχμάντη από 1 'Απρ. δι' Υεμένην
ΜΕΝΙΤΕΣ			έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	διπλήθε Θέουταν 24 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ			έτ. «Βισταμάρες»	43	8433	άνεκ. Σίδνευ 30 'Απρ. διά Κίναν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ			έτ. «Αιτζιαν Φράϊτ»	60	14431	έφθ. Βιζαγκαποτναμ 28 'Απρ.
ΜΙΜΙΝΑ			έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	διπλήθε Παναμά από 5 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ			έτ. «Πισθαρόρα»	59	9855	έφθ. Σουεζ 4 Μαΐου
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			'Ιω. Λάπτος	39	1552	έφθ. Μαρμούνκαο 10 Μαΐου
ΜΙΤΣΑ			έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	άνεκ. Πειραιά 1 Μαΐου διά Ραθένναν
ΜΙΧΑΗΛ			Χρ. Σαρλής & Σιά	33	1503	άνεκ. "Αγ. Φραγκίκον 13 'Απρ. διά Περού
ΜΙΧΑΗΛ Κ.			έτ. «Ντομίνιον»	44	7249	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)			έτ. «Λαδέρα»	56	8046	έφθ. Λός "Αντζέλες 4 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ			έτ. «Οσεάνικ Πετρόλευσμο»	58	22129	εις Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) από 27 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ			Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου δι' 'Ατλαντικόν
ΜΙΧΑΛΗΣ			Ν. Ευσταθίου	44	7176	άνεκ. Μπαλίκ Πατάνη 4 Μαΐου διά Μελδούρην
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ			έτ. «Ιντέγκριτα»	44	7375	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ			Μιχ. Π. Αγγελός	41	7084	άνεκ. Κοκούρα 29 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΠΕΝΤΙΤΑ			έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεκ. Γιοκοχάμαν από 9 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ			έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	άνεκ. Μπαλίκ Πατάνη 6 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ			έτ. «Βετακρόύζ»	44	7289	άνεκ. Βαρκελώνη 8 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΜΥΚΗΝΑΙ			έτ. «Ντιμάντε»	56	10061	έφθ. Ν. Όρεάλεων 30 'Απρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)			'Ιωλ. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	άνεκ. Πούλο Μπουκού 7 Μαΐου διά Θρησκάντη
ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΤΑ			Ο. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεκ. Μπάκια Μηλάγκα 26 'Απρ. διά Λορένζο Μαρκές
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)			έτ. Φαραλίου	57	9345	άνεκ. Πουέρτο Καμπέλλο από 8 Φεβρ. διά Μπαραχόνα
NANTIN			έτ. «Λιμπρα»	58	13152	έφθ. Μπανιόλι 29 'Απρ.
ΝΑΞΟΣ			'Ιω. Δράκος	44	2854	άνεκ. Σαντ Λάμπερτ λόκ 4 Μαΐου διά Μεν, Λίμνας
NATA			έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ			έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	εις Πειραιά από 14 'Απρ. (επισκευαί)
ΝΑΥΤΙΛΟΣ			έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άνεκ. Λός "Αντζέλες 6 Μαΐου διά Τόκιο
ΝΕΔΩΝ			Μίλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Μπράτανος 30 'Απρ.
ΝΕΙΤΟΥΝ			έτ. «Εύγενια»	43	7264	άνεκ. Σαδόνα 5 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΝΗΡΕΥΣ			έτ. «Εσπέρια»	54	7068	έφθ. Φρημαντλ 9 Μαΐου
ΝΗΡΙΤΟΣ			'Ηλ. Ε. Χατζηπλαΐας κλπ.	37	5205	διπλήθε Σαντ Λάμπερτ λόκ 4 Μαΐου διά Μεν, Λίμνας
ΝΗΡΙΤΟΣ			Οίκος Δρακούλη	43	8443	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΝΗΣΙ			έτ. «Αρόλα»	20	1425	εις Πειραιά από 26 Μαρτ. (επισκευαί)
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)			έτ. «Ντέλα Μάρ»	44	7158	έφθ. Γιαβάτων 10 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.			έτ. «Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 5 Μαΐου διά Χάιφαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ			έτ. «Ασσωμιά»	44	7255	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ			K. Πατέρας & Σιά	43	7230	έφθ. Μπουργκάς 1 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ			Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	εις 'Οδηγόν από 10 'Οκτ. 1961
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III			άδ. Σιτινά	43	7244	διπλήθε Παναμά 6 Μαΐου διά Τόκιο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ			έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Χαβάναν 4 Μαΐου
			έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	διπλήθε Πόρτ. Σαΐδ 6 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ			έτ. «Εφιλόν»	58	6279	διπλήθε Θέουταν 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ			Τσαθλίρης	44	7278	άνεκ. Πειραιά 27 'Απο. δι' 'Ανατ. Γερμανίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ			έτ. Φραγκίστο	44	7198	έφθ. Σιενφουέγκος 16 'Απρ.
ΝΙΜΟΣ			έτ. «Κόνθαλ»	44	7190	εις Πειραιά από 23 Φεβρ. (επισκευαί)
ΝΙΝΗ			Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	29000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμμητώσιν
ΝΙΟΒΗ			έτ. «Θεσσανίκα»	42	7248	έφθ. Τόκιο 5 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ			έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεκ. Νιού Ουεστμπάτερ 3 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ			'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεκ. Λορένζο Μαρκές 21 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)			έτ. «Πολαρμέντες»	57	10904	διπλήθε Κων/πολίν 4 Μαΐου διά Κούδαν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ			έτ. «Πολμύρα»	56	12723	διπλήθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)			έτ. «Πανκοκούλατα»	58	10662	έφθ. Πειραιάδ 26 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ			έτ. «Πετρόλερα»	52	12191	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Χαβάναν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)			'Αντ. Παπαδάκης	60	9341	άνεκ. Λορένζο Μαρκές 21 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ			έτ. «Πρίσιου»	59	12139	άνεκ. Παράρθετον 7 Μαΐου διά Ν. Ύρκην
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ			έτ. «Πάρντο»	59	8630	έφθ. Αμύδορυν 5 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΓΕΙΤΖ			'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	διπλήθε Πόρτ. Κόλμοπορ 2 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ			έτ. «Παιωνία»	52	3694	διπλήθε Παναμά 19 'Απρ. διά Κόμπε
ΝΟΡΘ ΧΑΙΓΝΕΣ			έτ. «Πρίντοπε»	61	15200	διπλήθε Μπρόνομποττελ από 9 'Απρ. διά Ην. Πολιτείας
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ			έτ. «Σίλετ»	62	15200	έφθ. Πότ. Σαΐδ 20 'Απρ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)			έτ. «Άλμα»	52	12556	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)			έτ. «Γουιντυγουαρντ»	58	30235	άνεκ. Σέβεν 'Αιλοντς 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΝΤΙΑ			έτ. «Ούντεστερ»	43	2865	διπλήθε Κων/πολίν 24 'Απρ. διά Βατούμ
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ			έτ. «Παναμ. Σευρόπτιαν»	59	9030	άνεκ. Πουλέντον 24 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ			έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9953	έφθ. Σιδένευ 19 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ			έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 29 'Απρ. διά Κίναν
ΝΤΟΡΙΚ			έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άνεκ. Μόζι 8 Μαΐου διά Νότ. Αύστραλιαν
ΝΤΟΡΣΕΤ			έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	άνεκ. Λός "Αντζέλες 29 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΝΥΜΩΑΙΑ			έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσονπορτ»	43	7276	έφθ. Ντώρμπαν 24 'Απρ.
ΝΥΜΦΗ			έτ. «Τρουνσοτεάνικα»	54	8251	έφθ. Ντώρμπαν 5 Μαΐου
ΞΕΝΟΦΩΝ			έτ. «Βάλια»	42	7120	διπλήθε Μπρόναμποττελ από 9 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ			έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Μπρόναμποττελ 12 'Απρ. διά Δαντσί
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ			έτ. «Άιτζιαν»	57	9367	άνεκ. Γιοκοχάμαν, 5 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΟΛΓΑ			έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ. διά Βοιμάνη
ΟΛΓΑ			Ραφ. Μελαχροίνδς & Υοι	25	996	άνεκ. Βιουρτόν 3 Μαΐου διά Νοβορωσίκην
ΟΛΛΑΝΔΙΑ			Έμπορο. - Έφοροπλιστική	44	7176	έφθ. Μπούένος 'Αύρες 8 Μαΐου διά Ν. Ύρκην
ΟΛΥΜΠΟΣ			έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεκ. Λεζέδες 8 Μαΐου διά Βοιμάνη
ΟΜΟΝΟΙΑ II			έτ. «Ρόντα»	43	7213	έφθ. Βοιμάνη 27 'Απρ.
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)			έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	έφθ. Ν. Ύρκην 8 Μαΐου διά Βοιμάνη
ΟΝΤΡΥ			έτ. «Καρίμπιον 'Ατλάντικ»	60	5960	έφθ. Βέρα Κρούζ 23 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ			Κ. Γράτος	45	7258	έφθ. Ν. Ύρκην 2 Μαΐου διά Βοιμάνη
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηστ»	44	9894	άνεκ. Τερόντο 4 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΟΡΜΟΣ			έτ. «Μπιέλαντ»	45	7861	άνεκ. Πρόδιντες 1 Μαΐου διά Βοστώνη
ΟΡΣΑ			έτ. «Εστέλλα»	43	7229	άνεκ. Λός "Αντζέλες 20 'Απρ. διά Μπουεναθεντούρα
ΟΡΦΕΥΣ			έτ. «Οργεύδη»	56	9942	άνεκ. Ντάρμπαν 28 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ			έτ. «Χάννονδερ	61	5972	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 9 Μαΐου διά Γκουαγιακίλλ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ			έτ. «Σπορίνγκθιλλ»	41	7251	άνεκ. Σαδάννα 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ			έτ. «Ούλτρα»	43	7210	έφθ. Μπάνανος 8 Μαΐου διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ			έτ. «Μηλοίδ. Μιτάιν»	43	10120	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 22 'Απρ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝΙΚ			έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Ρεσίφε 2 Μαΐου διά Νανκόνια
ΟΣΣΑ (δ.)			έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεκ. Σαντος 9 Μαΐου διά Σαλβαδόρ
ΟΥΛΥΣΣΕΣ			έτ. «Ούλινσες»	42	8570	άνεκ. Μπάκια

ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ	56	16250	έφθ. Νοβωρωσιοκν 7 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑΘΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	43	8474	άνεχ. Μόζι 4 Μαΐου διά Κορέαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Άκμες»	57	10720	έφθ. Μακόρις 2 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	έφθ. Ν. Ύρκην 7 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. 'Αλεξάνδρεια 9 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΩΔΗΓΤΡΙΑ	Β. Βεντυρώπη	36	1211	άνεχ. Λονδίνον 9 Μαΐου διά Θεσ' νικν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	ετ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 2 Μαΐου (διά Λονδίνον)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - X Πατέρας	43	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Απρ. διά Ραδέννα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Πανος Κουμανταρος	44	7244	διπλής Σουέζ 30 'Απρ. διά Σαγκάν
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Ελλαισίζον»	57	10747	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)	έτ. «Στελλά Πολάρις»	38	2368	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 30 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	έτ. «Λέμαρτη»	54	15841	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 30 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	έτ. «Τρανσοπορτέοιον»	43	7254	έφθ. Αιμούργον 4 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκιστάν	43	7149	διπλής Μπρόνωμποττελ 29 'Απρ. διά Λάγκος
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Κορφιάτα»	09	633	διπλής Κων) πολιν 28 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΠΑΡΑΛΟΣ	«Πειραική» Ν.Ε.	43	1640	διπλής Κων) πολιν 6 Μαΐου διά Γαλάται
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	διπλής Σουέζ 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κονέρο»	44	7371	έφθ. Μομπάσ 9 Μαΐου
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλδραι»	61	15156	άνεχ. Τόκιο άπο 2 'Απρ. διά Περού
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 5 Μαΐου
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	έφθ. Βανκούμπερ 4 Μαΐου
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Βρέμην 9 Μαΐου
ΠΑΤΡΙΣ (λάνερ)	άδ. Χανδρή	50	18400	διπλής Σουέζ 10 Μαΐου δι' Αυστραλίαν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλίος»	56	9972	έφθ. Κόμπε 8 Μαΐου
ΠΕΛΑΓΟΣ	«Οθέρον Φράύτερ»	61	10680	έφθ. Οζάκαν 25 'Απρ.
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. Βεργωτή	43	7176	άνεχ. Τακόραντι 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πλακόρμπο»	59	23601	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. διά Σάντος
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Κέρο Γκουάκο»	43	7144	έφθ. Σέμαραγκ 30 'Απρ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασσύρ
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πολίζαντα»	44	7050	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Απρ. διά Μπέρα
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόβια»	60	8472	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 3 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόβια»	58	8466	άνεχ. Μόζι 22 'Απρ. διά Κίναν
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	διπλής Παναρά 19 'Απρ. διά Σαγκάν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	ΝΙΚ. Λιδωνός	62	10025	άνεχ. Φρημάντλ 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Βαμπόνα
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Χέρνοσαν 5 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	56	15852	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Σαντιάγκο
ΠΕΤΡΟΣ	γιοι. Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Ν. Ύρκην 9 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Σαγκάν 27 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	διπλής Μπρόνωμποττελ 2 Μαΐου διά Κολόμπο
ΠΗΔΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Πόττλαντ (Με)
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διπλής Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πνελόπην»	45	6712	άνεχ. Βρέστον 28 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 28 'Απρ. διά Τοιβαγκτάο
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	έφθ. Κωνοτάντζαν 2 Μαΐου
ΠΗΤΕΡ Α.	'Ιω. Γ. Π. Λιδωνός	61	13379	έφθ. Φρημάντλ 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρισαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Φίλιππιλα 27 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Κόμπε 27 'Απρ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. Καρρά	53	12513	έφθ. Αρούμπαν 2 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7185	έφθ. Αμέρεσαν 6 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	54	6320	εἰς Ρόττερνταμ άπο 4 Μαρτ. (επισκευαί)
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7203	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 7 Μαΐου
ΠΟΛΑ II	Μ. Πυλιαρός	31	967	διπλής Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου διά Βρυξέλλων
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Βανκούμπερ 30 'Απρ. διά Σαγκάν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναράς»	54	8825	έφθ. Ταϊνγκτάο ρόδς 28 'Απρ.
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκιρρών»	43	7258	έφθ. Μαζατάλων 17 'Απρ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	10494	άνεχ. Μόζι 2 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προοπέριτυ»	43	7122	έφθ. Ναγκογία 7 Μαΐου

ΟΙΚΟΣ Δρακούλη	44	8543	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Κολόμπο 30 'Απρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. 'Αδελαΐδα 3 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Μένοι ήλ. Αχμάντι 8 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 29 'Απρ. δι' Ισπανίαν
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	έφθ. Πειραιά πάλ 17 Μαρτ.
ΠΟΠΗ	ποναμ. έταιρια	11	1599	έφθ. 'Αλλα) δρειαν 19 'Απρ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέδερ Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Κερμέκ 27 'Απρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995	έφθ. Παλέρμο 2 Μαΐου (επισκευαί)
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεχ. Παναρά 17 'Απρ. διά Σαράν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Γουεστ Αφρίκα»	58	8414	έφθ. Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Άλλαρις»	55	16718	έφθ. Παλέρμο 1 Μαΐου
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διπλής Σουέζ 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΥΘΕΑΣ	Ραφ. Μελαχορίνος & γιοι	21	1515	έφθ. Ραδένναν 22 'Απρ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	άνεχ. Λας 'Αντζελες άπο 8 Μαρτ. διά Γιοκοχάμον
ΡΑΙΑΣΕΤΟΣ	έτ. «Πρωτεύειν»	44	7252	άνεχ. Βαλτιμόρων 9 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΡΑΙΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Λαριά»	38	5910	έφθ. Κόμη 6 Μαΐου (δοκιμαί)
ΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	έφθ. Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153	έφθ. οιλαδέλφειαν 2 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	διπλής Μπρόνωμποττελ 5 Μαΐου διά Δάνταικ
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Κύαρος»	44	7229	έφθ. Σάντος 24 'Απρ.
ΡΙΤΑ	έτ. «Μοντελεόνις»	44	7131	έφθ. Ντοντέ 7 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΩΝΕ	γιοι. Σιγάλα	25	1412	άργει 'Αμπελάκι άπο 28 Σεπτ. 1958
ΡΟΓΩ	έτ. «Γαλαδίας»	45	7176	έφθ. Νεκοτάσ 21 'Απρ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Αγιαλόγκο»	44	7239	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέρο
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Αλλα) δρειαν 2 Μαΐου δι' Αλγύερον
ΡΟΥΗΝ	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21028	διπλής Σουέζ 2 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Ρούθη»	37	2348	διπλής Παναρά 2 Μαΐου διά Πειραιά
ΡΥΘΜΟΣ	Mix. Καραγάνηρης	33	6850	διπλής Μπρόνωμποττελ 20 'Απρ. διά Λενινγκράντ
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Κόμπε 4 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Μπαντάρ Μασσύρ 7 Μαΐου διά Λάδοεντρη
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεχ. Μελβούρνην 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Χαλκίας	40	6992	έφθ. Αδελαΐδα 9 Μαΐου
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μπιοκάν»	44	7176	άνεχ. Τρινιτάντ 27 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΜΗΝΩΝ	γιοι. Δ. Ιγγλέον	43	7268	έφθ. Καλκούταν 2 Μαΐου
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Σάν Παντελεμώνη»	44	7282	έφθ. Καλόμπο 5 Μαΐου διά Σαράν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Βρέμην 4 Μαΐου διά Κούβαν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου διά Στρατώνη
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σάντα Καικικία»	60	8772	έφθ. Μανιλά 30 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	ποναμακή έταιρια	36	1151	άνεχ. Κούν Μπαν 3 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΑΡΙΖΑ	γιοι. Σιγάλα	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Λ. Γκουαίρα
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Νούεδα Γρανάδα»	44	7177	είς Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Μορδίαν»	45	7293	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ. διά Περού
ΣΕΙΡΙΟΣ	Α. Πρίτεζης	28	1660	άνεχ. Λός 'Αντζελες άπο 5 'Απρ. διά Περού
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Δίδω»	43	7231	διπλής Παναρά 6 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΣΕΙΡΦΟΣ	έτ. «Κάνονους»	55	16241	άνεχ. Μόζι 3 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΣΕΙΡΦΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13910	είς Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΕΙΡΦΟΣ	έτ. «Βαλεντίνα»	42	6907	άνεχ. Ιλόσιο 16 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΣΕΙΡΦΑΙ	έτ. «Τάγκερ»	62	29000	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αλαδόστρος»	44	7176	άνεχ. Ιλόσιο 16 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Σούνιον»	56	10692	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΣΚΙΑΘΟΣ				
ΣΚΙΑΘΟΣ				
ΣΚΟΤΙΑ				
ΣΟΝΙΚ				
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ ΙΙ				
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ				
ΣΟΥΣΑΝΝΑ				

ΣΟΦΗ-ΜΑΡΗ		έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517	άνεχ. Γένοβαν 6 Μαΐου διά Γιβραλτάρ εἰς Σύρον από 9 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Εξέλιοφ»	44	7150	έφθ. Λάγκος 6 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΙΑ		έτ. «Σπαρτία»	57	10398	έφθ. Ραδέννα 25 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπέτσαι»	30	1572	διπλής Παναμά 12 'Απρ. διά Τόκιο διπλής Κων/πολιν 7 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		Ίω. Λάτονς	26	5648	έφθ. Κέιπ Τάουν 7 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρεζ»	59	10801	άνεχ. Σαγκάνη 6 Μαΐου διά Δυτ. Αύστραλιαν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνεχ. Τόκιο 16 'Απρ. διά Βρ. Κολομβίαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άργει Σύρον από 10 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάοος»	44	7223	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. Έλευθεριάδης	49	8630	άνεχ. Τσάλια 10 Μαΐου διά Τοιτταγκόκ έφθ. Νεκοτεά 18 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανσποτοφίκα»	43	7255	άνεχ. Πούλο Σάμπου 29 'Απρ. διά Βαμπόα άνεχ. Κιουρασσό 25 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΤΡΟΒΙΑ		έτ. «Στροβίλιο»	43	7167	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Γένοβαν έφθ. Τοκοπίλλα 1 Μαΐου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διπλής Κων/πολιν 24 'Απρ. διά Βάρναν άνεχ. Σάντος 6 Μαΐου διά Φορταλέζα έφθ. Κολούμπια ρίβερ 2 Μαΐου
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα»	43	7156	έφθ. Χούνγκραν 14 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	άργει Παλέρμο από 2 'Απρ. 1961 εἰς Πειραιᾶ από 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΤΑΝΑΞΙΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2847	διπλής Παναμά 5 Μαΐου (ἀπό Καλλάδο) άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ		Mix. Καραγεώργης	31	3991	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Νεάπολιν άργει Σύρον από 9 Σεπτ. 1959
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανσκονινέντα»	56	20332	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Απρ. διά Κίναν άνεχ. Σάντος 6 Μαΐου διά Ουρταλέζα έφθ. Επικλόγκα 18 'Απρ. διά Βάρναν
ΤΣΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ		έτ. «Τοδάμη»	44	7184	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 2 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βαγκίκη»	42	7513	έφθ. Χούνγκραν 14 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύνεvia I. Χανδρῆ	43	10448	άργει Παλέρμο από 2 'Απρ. 1961 εἰς Πειραιᾶ από 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	διπλής Παναμά 5 Μαΐου (ἀπό Καλλάδο) άνεχ. Αντζελες 1 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		Οίκος Δρακούλη	43	8479	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαΐου διά Νεάπολιν άργει Σύρον από 9 Σεπτ. 1959
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7161	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Απρ. διά Κίναν άνεχ. Νέαρχος 1 Μαΐου διά Οζάκαν άνεχ. Γκπλόγκα 18 'Απρ. διά Τζιμπούτι έθθ. Σκαραμακάν 25 'Απρ.
ΤΟΣΩΝ		έτ. «Σκαύ»	56	4380	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 2 Μαΐου διά Μακόρις διπλής Ντόθερ 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δι' Αμέρεσαν άνεχ. Σιενφουέγκος 24 'Απρ. διά Γκουαντανάμο διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	διπλής Παναμά 14 'Απρ. διά Κόμπε
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		Ίω. Αύγερινός κλπ.	44	7247	
ΤΡΙΚΕΡΙ		έτ. «Φιντείτυ»	57	10493	
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρόπικα»	54	12131	
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		δδ. Γράτσοι	44	7207	
ΤΡΙΤΩΝ		έτ. «Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	
ΥΑΡΑΙΟΣ III		έτ. «Μαραθών»	43	8587	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Ανατολή»	41	6830	
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		Διάμετ	43	15005	
ΦΑΕΩΝ (δ.)					
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Λάνοερ»	45	15574	διπλής "Αγ. Βικέντιον 9 Μαΐου διά Βαλτιμόρου
ΦΑΙΑΚΟΝ		έτ. «Μπαλτίκο»	43	15441	διπλής Παναμά 27 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΦΑΙΑΚΟΝ		έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	διπλής Θέουταν 6 Μαΐου διά Χαδάνα
ΦΑΙΑΚΟΝΕΡΑ		Υάν Π. Γουλανδρῆ	60	15162	έφθ. Τόκιο 24 'Απρ.
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μές»	44	15579	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 'Απρ.
ΦΑΙΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άνεχ. Κιουρασσό 27 'Απρ. διά Δονδίνον
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφίλων»	57	9950	άνεχ. Μόζι, 10 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		Θ. Σταφυλοπάπτης	60	15157	έφθ. Κόμπης 8 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ		Δη Σελείν	27	755	έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		έτ. «ΕΞ-Μές»	44	15020	άνεχ. Γιαβάταν 7 Μαΐου διά Μανζανίλλο
ΦΡΥΓΙΑ		Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	1106	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Ροστόκ
ΦΥΓΑΙΟΤΗΣ		έτ. «Λαιμόπριαν»	43	7152	διπλής Κων/πολιν 7 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΦΩΣ		έτ. «Φιντείτυ»	57	10493	έφθ. Μπιλμπάο 16 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 4 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Πανκρίστο»	44	7067	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΑΙΡΗ		έτ. «Κάσσιος Α.Ε.	45	7240	έφθ. Πειραιᾶ 1 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Άκμες»	60	9319	άργει Σύρον από 18 Μαρτ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	διπλής Παναμά 15 'Απρ. διά Κίναν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Μοριουκάνδο 7 Μαΐου διά Κένοβαν
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Οσαεν Κάρυκο»	56	10735	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 3 Μαΐου
ΧΙΟΣ		έτ. «Παιονιρέζα Σίππιγκ»	53	8458	διπλής Πάρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Τοκουγιάμα
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Μπανιόλι 8 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Ντός Ερμάνος»	42	2865	έφθ. Πιούμπον 28 'Απρ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		δδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Κωνστάντζαν 5 Μαΐου
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. «Σέντραλ»	43	7281	έφθ. Μάρη ντελ Πλάτα 4 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		Π. Ποντικόδ - Ζ. Λαϊμός	49	7526	άνεχ. Αμδερύογκον 28 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	εἰς Πειραιᾶ από 11 Μαρτ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Σαμπινάλλα»	42	7175	

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	42	7259	έφθ. Καλλάδο 29 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	έφθ. Αλεξανδρειαν 4 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκριβινάλλα»	44	7261	διπλής Μπρόνομποτελ 2 Μαΐου διά Βιομαρ
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Ράς Τανόρα 28 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	έφθ. Σαδάνην 7 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	3106	εἰς Χάλιφαξ υπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλο»	24	1988	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	άνεχ. Κόπιε 5 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1489	άνεχ. Πειραιᾶ 2 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	άργει Πειραιᾶ από 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΚΑ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	διπλής Κων/πολιν 26 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΚΑ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκνα»	41	5225	άνεχ. Κόρπους Κριότι 2 Μαΐου διά Ριό Ιανέριο
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεχ. Ριγιέκαν 26 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομρος»	29	3725	έφθ. Αμέρεσαν 8 Μαΐου
ΑΕΔΛΩ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Σάφφι 1 Μαΐου δι' Αγαδίρ
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Νιούρπορτ από 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (Α.δ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπγνουάιν»	49	3484	άνεχ. Σεμπούτη 17 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμος»	41	4729	εἰς Μασσαλίαν από 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΘΗΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελα»	44	3061	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	έφθ. Βαλτιμόρων 4 Μαΐου
ΑΙΓΙΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατοφίκα»	43	7267	άνεχ. Βανκούμπερ 24 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπνίριαν»	58	10018	άνεχ. Βανκούμπερ 6 Μαΐου διά Εανκούθερ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπνίριαν»	58	10020	έφθ. Βανκούμπερ 4 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Ν. Υόρκην 3 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	42	7002	άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Απρ. διά Χούστον
ΑΙΓΑΙΩΝ ΖΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άνεχ. Πούλο Μπούκον 24 Μαρτ. διά Πουσάν
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7058	έφθ. Λορέντζο Μαρκες 1 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	έφθ. Μπάρον 5 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7254	άνεχ. Γκρόντερ 2 Μαΐου διά Ιαπωνίας (διαταγής)
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτογρούς»	54	29440	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πτίλατεν»	43	6989	διπλής Λάς Πάλμας 15 'Απρ. (διαταγής)
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	25	2323	άνεχ. Λαττάκια 26 'Απρ. διά Ραδένναν
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιδίζα»	44	1413	διπλής Παναμά 5 Μαΐου (ἀπό Μπουεναβεντούρα)
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπνίριαν»	56	20926	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διά ΕΛ Παλίτο
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΙΓΑΙΩΝ ΣΚΙΠΠΕΡΙΑΣ ΣΑΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	διπλής Χέλσινμπορκ 4 Μαΐ

ΑΛΤΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	έφθ. Ραγκούν 28 'Απρ.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν 'Αντώνιο» .....	43	7171	έφθ. Μορμουκάριο 3 Μαΐου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΜΕΛΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΝΑΡΕΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 5 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους» .....	57	11978	άνεχ. Σάντο Ντομιγκό 2 Μαΐου δι' 'Αμμουδάιν Μπαιν
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίο Βεντούραντο» .....	53	18736	άργει Χάρρουτς ἀπό 21 Δεκ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 21 Αύγ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΣΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορά ον» .....	43	7206	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΤΙΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσάιον» .....	43	7239	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Φλάμους ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	έφθ. Πειραιᾶς 3 Μαΐου (επισκευαί)
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	έφθ. Θουζίκι 18 'Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7233	άργει Σαδόνα 8 Μαΐου διά Σιδώνα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίο Βεντούραντο» .....	53	18735	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντούραντο» .....	57	25441	άργει Φλάμους ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	έφθ. Πειραιᾶς 3 Μαΐου (επισκευαί)
ΑΝΝΑ Ο. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιά» .....	45	10708	άνεχ. Τζάκοσβιλλ 2 Μαΐου διά Καριπίτο
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άργει Σαδάννα ἀπό 29 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα 'Αννα» .....	44	7258	έφθ. Χαδάνα 27 'Απρ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόνη» .....	44	7259	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	41	7061	άνεχ. Μπουένος "Άϊρες" 22 'Απρ. διά Λιβερπούλ
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	άνεχ. Λουάντα 29 'Απρ. δι' 'Αμμέρσαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλας Πετρόλεουμ» .....	57	15845	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλ» .....	43	7244	άνεχ. Ραγκούν 7 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντα φά» .....	44	1599	άνεχ. Αλεξανδρείαν 29 'Απρ. διά Ραδέννον
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» .....	43	7154	άνεχ. Γιαβάτα 2 Μαΐου διά Λός "Αντζελες"
ΑΠΕΞ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» .....	42	6706	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοβία» .....	56	10180	έφθ. Λιβερπούλ 7 Μαΐου
ΑΡΓΚΥΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέβα» .....	57	10657	άνεχ. Πόρτ Άλφερντ 28 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΕΤΗ Λιβάνου	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν» .....	43	7176	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 'Απρ. διά Κούθαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιόνι» .....	43	7187	άνεχ. Γενόβεαν 28 'Απρ. διά Μόρφου Μπαιν
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεξ» .....	30	4557	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΑΡΙΕ Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν» .....	45	7216	διπλήθε Παναμά 26 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όίλη» .....	58	23626	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΑΡΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε» .....	19	2395	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριοτειδης» .....	37	4635	διπλήθε Πόρτ Γουέλλερο 4 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7247	εἰς Κολόμπο ἀπό 3 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουρούτα» .....	44	6995	έφθ. Τοιταγκόγκ 6 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραφλόρες» .....	38	10277	άργει Φερράλ ἀπό 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	40	10224	άργει Φερράλ ἀπό 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε» .....	44	7216	άνεχ. Λός "Αντζελες" 5 Μαΐου διά Λιμπερτάν
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων» .....	28	1707	έφθ. Ραβέννα 26 'Απρ.
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς» .....	44	7159	άνεχ. N. 'Υόρκην 28 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερλαίπιν» .....	58	18743	άνεχ. Νεάπολιν 5 Μαΐου διά Λίθσνον
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύθυμιον & Σιά	43	7303	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσια» .....	32	3848	έφθ. Κόνακρυ 27 'Απρ.
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	37	2409	άνεχ. Πειραιᾶς 20 'Απρ. διά Μολφέτα
ΑΡΡΟΥΟ (Διθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	48	11379	εἰς Σκαραμαγκάν ἀπό 9 'Απρ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	26	2903	έφθ. Βουλώνην 28 'Απρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα» .....	43	7155	διπλήθε Παναμά 3 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος» .....	22	1754	διπλήθε Πέραμα ἀπό 8 Δεκ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμ Σπ Τράνον» .....	43	7137	διπλήθε Παναμά ἀπό 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΧΑΝΔΑΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» .....	44	7283	έφθ. Λονδίνον 5 Μαΐου
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μηναγάνο» .....	44	7157	διπλήθε Σαίντ Ζόν 27 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλλη» .....	28	4809	άνεχ. Καλκεύτταν 29 'Απρ. διά Βούδαν
ΑΡΧΟΝ ΡΑΘΑΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπρίελ» .....	44	7176	άνεχ. Μόζι 6 Μαΐου διά Κουβεΐτ
ΑΣΧΙΝΙΑ Π. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» .....	43	7129	άνεχ. Λίθερπουλ 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΑΣΖΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» .....	34	1465	άνεχ. Μοντεβίδεο 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ» .....	56	8370	έφθ. Λαττάκια 27 'Απρ. διά Αγ. Θρακίοκον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11815	άνεχ. Κόμπε 24 'Απρ. δι' "Αγ. Θρακίοκον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11307	έφθ. Ταμπίκο 7 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	20451	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	17062	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	9869	άνεχ. Ναγκόνια 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	10758	έφθ. Μπράουναθλί 3 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	9833	άνεχ. Κόμπε 24 'Απρ. δι' "Αγ. Θρακίοκον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	57	24831	έφθ. Ράς Τανούρα 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	18183	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΣΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	60	18180	διπλήθε Πόρτ Σαίδ 9 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	12985	άνεχ. Παγκόνια 8 Μαΐου διά Λονδίνον εἰς θέσιν 34 Ν. - 50 Δ. Μαΐου 2 διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	έφθ. Ταμπίκο 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	11246	άνεχ. Σάο Λουίζ 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11241	έφθ. Σάο Λουίζ 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	άνεχ. Αμβέσον 5 Μαΐου διά Μπαγιό Γκράντε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	άνεχ. N. Ορλεάνην 27 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	11767	διπλήθε Καζαμπλάγκαν 8 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	56	14839	άνεχ. Χούστον 28 'Απρ. διά Τρίνιταντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	10930	άνεχ. Σαδάννα 6 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	10928	έφθ. Ρίο Ιανεύριο 4 Μαΐου
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	έφθ. N. Ορλεάνην 6 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια .....	44	7125	άνεχ. Τακακούναο 29 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	43	7257	διπλήθε Μπρόννιμποτελ 23 'Απρ. διά Βαλπαραίσο
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρέμ» .....	43	6872	έφθ. Σινκαπούρην οδός 9 Μαΐου
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν» .....	44	7192	διπλήθε Κωνίων 25 'Απρ. δι' "Οδησσόν
ΒΙΟΔΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια» .....	42	6453	άνεχ. Λουάντα 3 Μαΐου διά Βρέμην
ΒΙΟΔΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής .....	58	26566	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. διά Περο. Κόλπον εἰς θέσιν 42.59 B. - 17 Δ. 'Απρ. 25 διά Πουέρτο Μιράντα
ΒΙΓΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο» .....	58	11623	άνεχ. Πούντα Καρυτόν 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΒΡΟΝΤΑΔΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	57	11623	έφθ. Μπέλφαστ 5 Μαΐου
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	56	8638	έφθ. Φάσουλην 7 Μαΐου

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY - HAMILTON STEVEDORE CO.

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

ΓΑΛΑΣΙΑΣ (λ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	42	7286	άνεκ. Πενάγκ 7 Μαΐου διά Μανιράς
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) .....	έτ. «Αντεξ» .....	56	9462	άνεκ. Ρουέν 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΛΗΝΗ (λ.) .....	έτ. «Βόγλα» .....	55	9462	έφθ. Γενόβσαν 9 Μαΐου
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.) .....	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 25 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.) .....	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	άνεκ. «Αγ. Φραγκίσκον 2 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.) .....	έτ. «Μαρρινέλλα» .....	45	7256	άργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.) .....	έτ. «Πουερτό Σεγκούρο» .....	53	9149	διπλήθ. Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Πόρτ Σάιδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.) .....	έτ. «Εβερεστ» .....	35	3729	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ. διά Τσιτιτσέκια
ΓΙΑΝΝΗΣ (N.A.T.) .....	έτ. «Πρόσπερο» .....	43	7166	έφθ. 'Αιλ οφ Γκραιν 10 Μαΐου
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.) .....	έτ. «Γιολάντα» .....	40	7168	έφθ. Σπέτζια 22 'Απρ.
ΓΙΩΡΓΗΣ (λ.) .....	έτ. «Ηλιας» .....	42	7025	έφθ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαΐου
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Εύτυχια» .....	45	7240	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 29 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	42	7164	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΓΚΑ-Ι MENT (λ.) .....	έτ. «Μέντ» .....	27	2766	άνεκ. Περα. Κόλπον 28 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	44	11873	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΤΚΑ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ντελ Νόρτε» .....	56	20668	έφθ. Κείν Τάουν 6 Μαΐου
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Βίκτωρ» .....	44	10702	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 4 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) (N.A.T.) .....	άδ. Γουλανδρόβ .....	57	8884	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΓΛΥΦΟΔΑ .....	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΓΑΝΤΕΡΝΕΣ (N.A.T.) .....	έτ. «Σπήτραμπ» .....	45	7251	άνεκ. Μπαντάρ Μασουρ ἀπό 4 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΝΗΑΛ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχου .....	57	26032	έφθ. Βρέμην 7 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντ» .....	57	13750	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	διπλήθ. Σάουθεντ 6 Μαΐου δι' 'Αμμουαίν Μναΐ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	55	25317	διπλήθ. Σουεζ 10 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20580	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Μεσσήγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-ΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Γιεθνής» .....	54	20431	άνεκ. Πουερτο Μιράντα 26 'Απρ. διά Βιλεμοχάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχος .....	57	13750	άνεκ. Βικτωρία 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ .....	έτ. «Ομοιλ» .....	61	12700	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 'Απρ. διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΟΝ (N.A.T.) .....	έτ. «Πιεσότος Μπαίν» .....	57	25489	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχου .....	57	25490	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Μαΐου διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΣ (N.A.T.) .....	έτ. «Κίκη Ούλλα Μπαίν» .....	57	26031	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχου .....	43	10591	έφθ. Γενόβσαν 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ .....	έτ. «Γ. Τρεντίζιον» .....	44	12853	άνεκ. Αμβούργον 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ .....	Στ. Νιάρχος .....	43	12808	άνεκ. Κολούμπια 30 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Γουόρλντ Λήτζιον» .....	43	7244	έφθ. Βοστώνην 30 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Γουόρλντ Λάκ» .....	42	7257	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 4 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχου .....	43	7176	έφθ. Τακόμα 4 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΤΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» .....	42	7231	διπλήθ. Ήρόντανται 8 Μαΐου διά Σιδνεύ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	18226	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Θίλαδέλφειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχος .....	57	28413	άνεκ. Βικτωρία 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχου .....	57	20533	άνεκ. Χονολούλου 5 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	άνεκ. Πούλο Μπούκου 2 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ηονον» .....	58	11201	άνεκ. Βικτωρίαν 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχος .....	43	12793	έφθ. Αυδουργόν 1 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΡΙΤΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς» .....	55	20165	άνεκ. Αμβούργον 4 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πληρωμα) .....	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	έφθ. Λορεντζό Μαρκές 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	διπλήθ. Ουζάν 19 'Απρ. δι' 'Αμμουαίν Μναΐ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .....	Στ. Νιάρχου .....	57	10499	έφθ. Ωυζάν 12 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.) .....	έτ. Στ. Νιάρχου .....	58	10499	άνεκ. Σιδνεύ 29 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	έφθ. Ράδ Τανούρα 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (N.A.T.) .....	έτ. «Ντόρεστη» .....	58	10499	έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (N.A.T.) .....	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άνεκ. Σκαραμαγκάν ἀπό 22 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Απόλοι» .....	43	10577	εἰς Σκαραμαγκάν (μετασκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (N.A.T.) .....	Στ. Νιάρχος .....	44	13005	έφθ. Λός 'Αντζελες 4 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΛΙΣΙΑ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχου .....	59	9171	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχου .....	57	12705	άνεκ. Σάιδ 3 Μαΐου διά Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	58	10499	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Μαΐου διά Νηγκάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (N.A.T.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	41	6911	άνεκ. Κόπιταν 5 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ατλας» .....	44	7282	άνεκ. Μπακάμας 5 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (N.A.T.) .....	έτ. «Γρανίκος» .....	56	10180	άνεκ. Πουέρτο Ορνταζ 2 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΛΙΣΙΑ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Σεγκοδία» .....	44	7207	έφθ. Οζάκαν 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΛΙΣΙΑ (γερμ. πλήρ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Εσπερλάντζα» .....	29	2935	διπλήθ. Μπρόνοντποτελ 5 Μαΐου διά Βενετίαν
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου) .....	Γ. Θ. Σιγάλας .....	44	7259	άνεκ. Αντζελες 28 'Απρ. διά Μπαλμπόν
ΔΗΛΟΣ ΠΑΙ' ΟΝΙΡ (λ.) .....	έτ. «Δηλός» .....	44	10714	άνεκ. Μαζατλάν ἀπό 7 'Απρ. διά Γκουαγιάμας
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Μινέρβα» .....	39	6935	άνεκ. Γιαβάταν 5 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) .....	έτ. «Καρντενόζα» .....	56	10360	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου δι' 'Αμδούργον
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	άνεκ. Ποίνε Ρουέρτ 8 Μαΐου δι' 'Ανγκλίαν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	άνεκ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ .....	έλληνικά συμφέροντα .....	45	12813	έφθ. Λός 'Αντζελες 8 Μαΐου
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) .....	έτ. «Γρηγορούσα» .....	42	2757	άνεκ. Αμπερνά 1 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΔΩΡΙΕΣ (λ.) .....	έτ. «Δωρίες» .....	58	6331	έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Μαΐου
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .....	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	έφθ. Γκάπτον ρόδς 9 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Γουόρλντ Αρένας» .....	43	7031	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 2 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Ζ. (Λιθάνου) (N.A.T.) .....	έτ. «Μπλέονιγκ» .....	29	6941	έφθ. Σάντα Φε 30 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου .....	42	7210	έφθ. Κόλυπο ἀπό 10 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ (N.A.T.) .....	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	43	7261	έφθ. Αλγέριον 8 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΑΛΕΣΣΙΓΚ (N.A.T.) .....	έτ. «Κυκλάδες» .....	37	5452	έφθ. Σεϊρόφ 15 'Απρ.
ΕΚΑΛΗ (λ.) .....	έτ. «Βαλντεμόρο» .....	42	7020	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΛΛΕΝ .....	έτ. «Δύοις» .....	29	4931	—Ιες: «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ», ώς μετωνομάσθι
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου) (N.A.T.) .....	έτ. «Αράγκου» .....	22	1953	διπλήθ. Φιοντέρο 3 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Βιότα Ρίος» .....	38	5500	έφθ. Κατάνων 20 'Απρ.
ΕΛΛΗ (Λιθάνου) .....	έτ. «Παναρχροπιό» .....	58	13066	άνεκ. Ντακάρ 20 'Απρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.) .....	έτ. «Μαδρίσα» .....	43	2878	διπλήθ. Σουέζ 2 Μαΐου διά Μένα 'Αμπουλλά
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Ελληποντος» .....	44	7051	άνεκ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Ρουέν
ΕΠΑΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Πόλμαρ» .....	44	7189	έφθ. Βενετίαν 16 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αιτζίαν» .....	35	4963	έφθ. Μόμπιλ 4 Μαΐου
ΕΝΩΣΙΣ (λ.) .....	έτ. «Ενωσιά» .....	20	6157	έφθ. Μαννκαλόδες 6 Μαΐου
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου) .....	έτ. «Μόστερ» .....	43	7162	έφθ. Τζέδαν 19 'Απρ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	έτ. «Στάρ» .....	26	3410	άνεκ. Χαδάνα 29 'Απρ. διά Γιουκάρο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) .....	έτ. «Πλαναγία» .....	42	2720	άνεκ. Τεργυέστην 26 'Απρ. διά Σερίφον
				διπλήθ. Ελαϊνορ 4 Μαΐου διά Γδύνιαν

## 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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	όνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε» .....	20	4248	έφθ. Μηάρρου 7 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου (άπο Ρεντί)
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ» .....	54	18730	όνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς .....	56	30150	διπλήθες Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΕΥΠΛΟΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια» .....	59	9003	όνεχ. Γιανδάτα 3 Μαΐου διά 'Ην. Πολιτείας
ΕΥΡΓΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	58	14606	όνεχ. Περο. Κόλπον 16 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΞΑΝΘΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμ μαο» .....	49	17613	διπλήθες Παναμά 25 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	έφθ. N. Όρλεάνην από 9 'Απρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	43	7273	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πίο Παλμέα» .....	45	14418	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 25 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφάγκα» .....	57	10173	έφθ. Χάμπτον ρόδες 7 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ Ε. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσιγκ» .....	43	7207	έφθ. Οζάκαν 20 'Απρ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αληπέρτα» .....	43	7180	όνεχ. Λας 'Αντζελες 8 Μαΐου διά Λονδίνον
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στιμπορτ» .....	44	7250	έφθ. Μπουένος Αύρες 2 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάλα» .....	44	7194	όνεχ. Οζάκαν 26 'Απρ. διά 'Ιλσίλο
ΘΕΟΚΥΤΗΡ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα» .....	45	7252	έφθ. Χαδάνα 29 'Απρ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα» .....	38	6529	έφθ. Μπάκια Μηλάγκαν 4 Μαΐου
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντορα» .....	45	7255	εις Βιρτυτόν από 2 'Απρ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαπούφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	διπλήθες Κων) πολιν 19 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΘΟΥΛΑ (π.) .....		έτ. «Ιντερμάρ» .....	43	2015	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ Μαρίν» .....	42	7162	έφθ. Τάλ οφ Μάνκ 7 'Απρ. (διά Γλασκώθην)
ΙΝΒΙΚΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο» .....	44	12500	άνεχ. Βανκούμπερ 2 Μαΐου διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τραφάλγκαρ» .....	56	10414	έφθ. Σιδην 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ» .....	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13555	έφθ. Ν. Όρλεάνην 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφάλαρ» .....	56	10422	διπλήθες Σουεζ 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόζεαν» .....	53	15826	άνεχ. Ταιμπά 2 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ» .....	44	7198	άνεχ. Ν. Ύρκην 29 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΑΤΖΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13485	άργει Πέραμαν από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεθδα» .....	17	1295	παραλαμβάνεται εις Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	42	7020	έφθ. Βρέμην 2 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	διπλήθες Κων) πολιν 3 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	άνεχ. Κολούμπια οίσερ 5 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΚΑΛΛΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ» .....	57	8774	άνεχ. Ταιμπά 2 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΚΑΛΛΗ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. 'Ελ Τρέιντερς» .....	44	7255	διπλήθες Κων) πολιν 21 'Απρ. διά Νοθορωσίοκν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (N.A.T.)		έτ. «Βαλδίζα» .....	35	5103	έφθ. Πόρτ Κέπυλα 8 Μαΐου
ΚΑΛΦΑ .....		έτ. «Κάλφα» .....	26	1945	άργει Άμβερσαν από 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκούπια» .....	43	7257	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Β. Αμερικήν
ΚΑΝΝΟΝΙΜΠΟΥΡΥ (Λιθάνου) .....		έτ. «Κάννον» .....	43	2896	έφθ. Χούλι 5 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	29	2666	άνεχ. Τάι 10 Μαΐου διά Λισσαβώνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Τράπονπορτ» .....	40	7121	άνεχ. Πειραιά 11 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάν Νικόλας» .....	21	1498	διπλήθες Κων) πολιν 21 'Απρ. διά Νοθορωσίοκν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια» .....	43	1790	έφθ. Πόρτ Σουδαν 5 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια» .....	56	10015	έφθ. Βικτωρία 4 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΑΚΗΣ (Λιθάνου) .....		N. I. Νομικός .....	07	1075	άνεχ. Τζιμπουτι 3 Μαΐου διά 'Ινδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΑΚΗΣ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	24	1352	παρελθόφθ εις 'Ολλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΑΣ Π. .....		έτ. «Άγιοι Ανάργυροι» .....	41	2866	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΝΑΟΣ (Λιθάνου) .....		ναυασκή εταίρια .....	43	2874	άνεχ. Τάι 4 Μαΐου διά Λισσαβώνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Μπροφάνης» .....	24	2060	διπλήθες Κων) πολιν 23 'Απρ. διά Νοθορωσίοκν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα» .....	44	7281	έφθ. Πόρτ Σουδαν 13 'Απρ. διά Σαγκάπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρορ» .....	43	7993	άνεχ. Ντουλούθ 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλινέντε» .....	46	8147	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ» .....	43	6986	έφθ. Γένοβαν 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	28	4436	άνεχ. Τζιμπουτι 9 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΚΑΠΤΑΝΙΑΝΤΕΛΗΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σομέλγκα» .....	38	5199	άνεχ. Αμβούργον 27 'Απρ. διά Λά Πλάταν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίπιαν» .....	44	10750	έφθ. Αμβούργον 28 'Απρ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑ-Υ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπανηρίο» .....	44	10691	διπλήθες Παναχάν από 16 Σεπ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλύουθ» .....	43	2861	έφθ. Ταμπικό 2 Μαΐου
ΚΑΡΝΕ-ΙΣΩΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο» .....	29	4884	διπλήθες Παναχάν 2 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτσα» .....	43	7033	διπλήθες Παναχάν 1 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτσα» .....	51	9936	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Απρ. διά 'Αμβερσαν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουσεαν Κάργκο» .....	57	20564	άνεχ. Σιμόπου 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	29	6749	διπλήθες Κων) πολιν 1 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προσερίτι» .....	43	7144	διπλήθες Κων) πολιν 18 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΣΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7238	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 21 'Απρ. διά Λισσαβώνα
ΚΕΙ'Π ΠΑΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ» .....	42	7244	έφθ. Μορμουγκάδο 6 Μαΐου
ΚΙΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν» .....	56	21131	άνεχ. Φίλαδελφειαν 29 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΚΙΚ ΠΗΛΑΙΕΥΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών» .....	58	20487	διπλήθες Αντεν 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΚΙΣΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7237	εις Αϊός από 20 Δεκ.
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Αριστείδης» .....	40	4499	άνεχ. Ζαυπόγκα 30 'Απρ. διά Νταβάδο
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	27	5411	διπλήθες Μπρόνομποττελ 5 Μαΐου διά Τρινκομάλλι
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κούντ Σούντ» .....	59	10200	διπλήθες Παναχάν από 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΝΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι» .....	43	7248	εις θέσιν 49.12. B. - 7.33 A. Μαΐου 7 διά Λονδίνον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια» .....	44	7159	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 1 Μαΐου διά Κόμπε
ΚΟΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα» .....	43	7250	άνεχ. Βενετίαν 29 'Απρ. διά Ραβέννων
ΚΟΝΩΡ .....		έτ. «Αγκουιλλά» .....	19	2949	έφθ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου
ΚΟΡΗ (κοτ.) .....		έτ. «Οξιλιάρ» .....	41	5173	διπλήθες Παναχάν 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	έφθ. Κεμπέκ 29 'Απρ.
ΚΟΡΝΟΥΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκούεράς» .....	56	10567	διπλήθες Παναχάν 25 'Απρ. διά Τομπάτα
ΚΟΡΕΑΙΓ' (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	62	14963	έφθ. Ταλκαχούνα 8 Μαΐου
ΚΟΡΟΥΟ Α' ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	άνεχ. Ταυρούμι 29 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ .....		έτ. «Κομπούλιταν» .....	43	7261	διπλήθες Μπρόνομποττελ 3 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΚΡΕΣΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	43	7135	άνεχ. Μένα Σαούδ 5 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» .....	57	24304	έφθ. Γκαλθέζ 29 'Απρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιμπρίαν» .....	56	4031	έφθ. Ευδέν 9 Μαΐου
ΚΥΜΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	άνεχ. Κοοίν 9 Μαΐου διά Μορμουγκάδο
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντριά» .....	43	6992	έφθ. Λειζόνες 8 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....		έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	21	2294	διπλήθες Μπρόνομποττελ 4 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος» .....	40	2993	εις ταξίδια Πλέιτ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.) .....		έτ. «Ναβ. Κομμέρσιαλ» .....	21	1833	άνεχ. Ριο 'Ιανέρο 3 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	

Διά τὰ πλοϊα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς 'Ιαπωνικούς Λιμένας, οἱ:

## N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:  
NILIAROS TOKYO

Τηλέφωνον: TOKYO 481 - 4764

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

ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Φάουλι 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	εἰς Μενάντο ἀπό 19 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμποντε»	53	13406	έφθ. Τορόντο 8 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7109	έφθ. Μπιτούγκι ἀπό 8 Μαρτ. (διά Κόντινεντ)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	εἰς Ναυγκόγια ἀπό 31 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)		έτ. «Μαρβενίντα»	43	7118	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 1 Μαΐου
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέθιρα»	44	7244	έφθ. Σαβάννα 6 Μαΐου
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαζ»	43	7257	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 6 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΛΥΡΑ (λ.δ.)		παναμακή έταιρια	44	10721	εἰς Εμδεν ἀπό 4 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Θήατρ»	43	10521	άργει Οραντζ ἀπό 18 Ιαν. 1961
ΛΥΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	έφθ. Σαφάργκα 8 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 27 'Απρ. δι' Ειδονυμάσιοθ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Ράς Τανούρα 4 Μαΐου δι' Ιταλιαν
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρα»	37	4838	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Απρ.
ΜΑΙΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστιθολ»	18	920	άργει Πέραμα ἀπό 17 Απρ.
ΜΑΙΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μακζουμέ»	43	7145	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Νιγηρίαν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πανδία»	43	7210	άνεχ. Ρίο Ιανέντρο 4 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Ζαννίτζι»	45	3549	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Αντεν 24 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μηλάγκα»	43	7255	άνεχ. Χόγκι Κόγκ 16 'Απρ. διά Μακάσσαρ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΜΑΝΤΥΝ ΙΘΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Ν. Υόρκην 18 'Απρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 'Απρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	32	1595	έφθ. Μονφαλέν 6 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσού	25	1473	διπλήθε Κωνυμού πολιν 19 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθερν Κρός»	44	7289	διπλήθε Κωνυμού πολιν 23 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΓΚΩ (λ.)		έτ. «Φωσίαν»	62	9220	έφθ. Μαζατάλαν 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανοῦ	43	7124	εἰς Αγγλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	άνεχ. Πούλο Σάμου 18 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	38	5548	εἰς Γενοβάν 10 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρες
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονια»	43	7202	διπλήθε Σουεζ 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	51	11022	άνεχ. Αρούμπαν 25 'Απρ. διά Μομπάσσα
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Σάντος ἀπό 27 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 28 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	διπλήθε Κωνυμού πολιν 23 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Φραγκίστα	43	7253	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Β. Αμερικήν
ΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7279	άνεχ. Ν. Υόρκην 9 Μαΐου διά Νόρφολκ
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1897	άνεχ. Βανκούμερ 2 Μαΐου διά Σίδηνευ
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7150	έφθ. Χαδάναν 5 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10445	άνεχ. Πούλο Σάμου 7 Μαΐου δι' Ην. Πολιτείας
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	διπλήθε Σουεζ 22 'Απρ. δι' Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονια»	43	7232	άνεχ. Μοριούγκαδ 27 'Απρ. διά Γενοβάν
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	διπλήθε Κωνυμού πολιν 27 'Απρ. διά Αμμουδιάν Μπαίν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοδάνι»	43	7259	άνεχ. Κόμπη 22 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	έφθ. Μάντζεστερ 13 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 Μαΐου διά Βηρυττόν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη»	56	23871	διπλήθε Σουεζ 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	άνεχ. Μόζι 7 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2346	άνεχ. Κόμπη 22 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)		έτ. «Ντέμη»	20	1512	έφθ. Μάντζεστερ 13 'Απρ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πλαϊφίκ»	43	7176	άνεχ. Αλεξανδρείαν 7 Μαΐου διά Βηρυττόν
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Γιουνιβέρσαολ»	57	8855	διπλήθε Παναμά 9 Μαΐου διά Κόμπη
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)		έτ. «Ινκάικα»	45	7254	έφθ. Ειδονυμάσιοθ 18 'Απρ.
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	3133	διπλήθε Σουεζ 10 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΛΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Γενοβάν 10 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Θεούταν 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	έφθ. Μπουένος "Αύρες 28 'Απρ.
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	διπλήθε Σουεζ 2 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	διπλήθε Σουεζ 4 Μαΐου διά Χάρυκ Αίλαντ
ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεύταρος»	56	8390	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διπλήθε Παναμά 8 Μαΐου
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Χροσάνη»	29	1866	έφθ. Αμπερντην 27 'Απρ.
ΜΟΥΣΗΣ (Λιβάνου)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΜΠΑΖΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	Α. Φραγκίστας	29	6984	άνεχ. Πιγκαπούρων ρόδε 22 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Πιταρποπάτρος»	45	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 27 'Απρ. διά Χούλλ
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	44	7070	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. δι' Απω. Αντατόλην
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	56	10661	άνεχ. Λός Αντζελες 28 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7159	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 23 'Απρ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκραραγούαινη»	42	7303	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	έφθ. Αμπελάκι ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Κιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάνη»	53	3262	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 24 'Απρ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Σπέτσαι»	28	4778	άνεχ. Φρόταουν 19 'Απρ. διά Τακοράντι
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	διπλήθε Μπούνονποττελ 5 Μαΐου διά Γενοβάν
ΝΑΓΚΟΥΣΙΑΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ.
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντι»	43	7092	άνεχ. Καιρνς 30 'Απρ.
ΝΑΖΛΑ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν Ζοέ»	41	7579	έφθ. Κόμπη 27 'Απρ.
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	άνεχ. Κιουνασάο 25 'Απρ. διά Μονάους
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Απρ. διά Τρίνιντον
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργαροντ»	58	24068	έφθ. Μουράραν 30 'Απρ.
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίσι»	42	7227	άνεχ. Ντάκρι 1 Μαΐου διά Γάνδην
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Τοκουγάμα 8 Μαΐου
ΝΕΜΕΑ (λ.)		έτ. «Γιουνιβέρσαολ Τράμπ»	42	9730	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Μαΐου διά Μελδούρνην
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλήθε Ούζαν 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκο»	52	11267	διπλήθε Παναμά 14 'Απρ. διά Ν. Σκωτίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C<sup>o</sup>. L<sup>TD.</sup>,

Steamship Agents &amp; Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS."

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING C<sup>o</sup>. (SUDAN) L<sup>TD.</sup>

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδόδια» . . . . .	43	7121	άνεχ. Κιουρασάο 4 Μαΐου διά Ταρραγκόνα
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε» . . . . .	43	7255	άνεχ. Τζιμπούντι 20 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7003	έφθ. Μοντεδίδεο 6 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος» . . . . .	42	2856	άνεχ. «Αντεν» 3 Μαΐου διά Μπούρμαν
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» . . . . .	44	7180	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα . . . . .	21	1410	άνεχ. Γένοβαν 5 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΙΚΤΡΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πούερτο λό Πάλμα» . . . . .	53	9188	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 5 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΝΙΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» . . . . .	44	7294	έφθ. N. Όρλεάνην 8 Μαΐου
ΝΙΟΒΗ (Δ.)	(N.A.T.)	παναμακή έταιρισι . . . . .	28	1463	άνεχ. Χόγκ Κούκ 2 Μαΐου διά Μαλάγα
ΝΙΤΖΕΑΝ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ» . . . . .	44	7063	άνεχ. Ντιωνταραν 7 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαλδιρίς» . . . . .	41	5969	άργει Κυνόσουραν ἀπό 26 Φεβρ.
ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθος» . . . . .	41	7251	άνεχ. Λάγκος 8 Μαΐου διά Λουάντα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα» . . . . .	42	7070	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Απρ. διά Χαδάναν
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν Φράιτερ» . . . . .	44	10662	εἰς Εμδεις ἀπό 24 Δεκ. (μετασκευαι)
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεαρ» . . . . .	56	18210	έφθ. Αμστερνταμ 23 'Απρ.
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα 'Αρμ.» . . . . .	52	12029	εἰς Γένοβαν ἀπό 21 Δεκ.
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ» . . . . .	44	7061	άνεχ. Ντακάρ 2 Μαΐου διά Τακορόντι
ΝΤΕΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάνουεθαν» . . . . .	56	10545	άνεχ. Αμστερνταμ 5 Μαΐου διά Γλασκώθην
ΝΤΕΛΙΚΗ ΗΓΚΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7211	εἰς Μανζανίλλο (Μεξ.) ἀπό 9 'Απρ.
ΝΤΕΛΙΚΗ ΜΙΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊ» . . . . .	58	13545	έφθ. Βαλτιμόρων 7 Μαΐου
ΝΤΕΛΙΚΗ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊ» . . . . .	61	15000	διπλής Παναμάν 7 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαν» . . . . .	59	13545	άνεχ. Γένοβαν 26 'Απρ. διά Χάμπτον πόδις
ΝΤΕΡΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια . . . . .	30	996	έφθ. Κόμπε 30 'Απρ.
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθηγκετάρς» . . . . .	60	13847	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια» . . . . .	58	10483	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 2 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα» . . . . .	55	11209	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποναμέν - Εουρόπα» . . . . .	56	8716	άνεχ. N. Υόρκην 28 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΝΤΟΡΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζούλούτ» . . . . .	43	7237	έφθ. Καλκούτταν 6 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν» . . . . .	43	10486	άνεχ. Λός Αντζελες 8 Μαΐου διά Παναμάν
ΟΑΓΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνι» . . . . .	43	7199	διπλής Μπρόνμποπτελ 15 'Απρ. διά Γδυνιαν
ΟΑΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο» . . . . .	43	6704	άνεχ. Περο. Κόλπον 30 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΟΑΚΑΤ (Δ.)		έτ. «Τρανοατλαντικα» . . . . .	53	2785	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Πάλμας» . . . . .	54	17362	υδάνει Ιεραιαί 15 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΓΑΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ» . . . . .	54	13665	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13652	άνεχ. Φιαδέλφειαν 2 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» . . . . .	54	20453	διπλής Σουέζ 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	14047	άνεχ. N. Όρλεάνην 27 'Απρ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΓΚΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάσος» . . . . .	58	27602	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ» . . . . .	50	17791	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ» . . . . .	53	14221	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 8 Μαΐου διά Λάδοσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς» . . . . .	53	14009	έφθ. N. Όρλεάνην 24 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Ολλ» . . . . .	49	17792	άνεχ. Χάμπτον πόδις 3 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΙΤΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13678	εἰς Ελευσίνα ἀπό 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	53	13660	άργει Ελευσίνα από 22 Μαΐου 1961.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13934	άνεχ. N. Υόρκην 2 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	55	13709	άνεχ. Ειδιογάμουθ 23 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΙΓΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13713	άνεχ. N. Υόρκην 30 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ» . . . . .	55	13934	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούς 29 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ» . . . . .	59	23280	άνεχ. Φάσουλην 1 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13665	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου διά Μποκαγκουέρο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ατλαντική» . . . . .	45	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 'Απρ. διά Πουέρτα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	55	13934	διπλής Σουέζ 5 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	20595	διπλής Πάναμάν 6 Μαΐου διά Φάσο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13665	διπλής Παναμάν 6 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	49	17792	έφθ. Αμέρεραν 3 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» . . . . .	54	14047	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	49	17792	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο Τρανονπόρτ» . . . . .	59	37958	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» . . . . .	60	37744	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Ολλ» . . . . .	58	27609	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	50	17791	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ» . . . . .	54	13580	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνασάστον» . . . . .	54	20611	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)		έτ. «Ονινουμ Κέρριερς» . . . . .	43	8195	
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια» . . . . .	44	7297	
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα» . . . . .	56	21090	
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ» . . . . .	34	8378	
ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίδολ» . . . . .	58	12667	
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Στάρ» . . . . .	44	7254	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν Τάνκερς» . . . . .	53	12065	
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονθερ» . . . . .	43	8615	
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλωφ Φράιτερ» . . . . .	44	7176	
ΟΣΕΑΝ ΡΦΟΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρφερού» . . . . .	36	3891	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονθερ» . . . . .	45	7211	
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» . . . . .	52	11349	
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν» . . . . .	42	7192	
ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.)		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7176	
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούαιτ» . . . . .	43	7176	
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Κρός» . . . . .	43	7170	
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7176	
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Σή» . . . . .	43	7167	
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Στάρ» . . . . .	44	7248	
ΟΥΡΑΝΑ		έτ. «Νιάμοντ» - Κοφάυτης . . . . .	09	2890	
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	43	7265	
Π. ΠΡΕΚΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα» . . . . .	43	7228	
ΠΑΛΟΣ (Δ.)		έτ. «Πάλος» . . . . .	43	8184	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασδιάγια» . . . . .	58	10659	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	2742	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ανταρίος» . . . . .	44	7253	
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτελεμ» . . . . .	45	7133	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος» . . . . .	30	2861	
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)		έτ. «Στύλιμα» . . . . .	36	1974	
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (Δ.)		έτ. «Παρδαλίνα» . . . . .	43	7257	
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)		έτ. «Μαρίνα» . . . . .	43	6721	
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΔΗΝΤΕΡ (Δ.δ.)		έτ. «Πασιοϊκ Γιούνιον» . . . . .	44	10297	
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.» . . . . .	25	6605	
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» . . . . .	43	2881	
ΠΕΛΟΠΟΔΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπόδιας» . . . . .	43	5221	
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» . . . . .	43	7139	
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	58	13581	
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	56	8001	
ΠΕΤΑΛΟΝ (Δ.)		έτ. «Μαρίτα» . . . . .	43	7134	
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Εστέ» . . . . .	44	7190	
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς» . . . . .	43	7228	
ΠΛΑΟΒΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . . .	45	7067	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε» . . . . .	57	8549	
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίση» . . . . .	38	2561	
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα» . . . . .	43	7273	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο» . . . . .	59	13116	
ΠΡΡΤΟΚΛΗΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πωτόκλαπτος» . . . . .	43	7230	
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Εστέ» . . . . .	44	7192	
ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκούε» . . . . .	57	23693	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεράμερικάνα» . . . . .	59	13918	
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	17	1293	
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» . . . . .	44	7194	
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτωρ» . . . . .	43	6993	

ΡΙΤΖΕΦΙΕΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	έφθ. Μασσαλίαν 30 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	άνεχ. Γιαδάταν 26 'Απρ. δι' Αιδί
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέροιαλ 'Εξπρέσσο»	11	1538	άνεχ. Βηρυτόν 30 'Απρ. διά Λαττάκια
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	έφθ. Νοβορωσικόν 20 'Απρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ - Άντωνυ»	40	5349	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	έφθ. Πλότσε 28 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΣ		έτ. «Σαιν Τζέ με»	42	7243	άνεχ. Μοριουνκάδο 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθιόσα»	36	5129	άνεχ. Ελλεσμέρ Πόρτ 4 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλα»	45	2780	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 8 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαστου»	50	2736	διπλήθε Κώνων πολίν 15 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαβίζα»	23	5372	άργει Αμπελάκι άπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΑ (δ.)		έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	έργει Σπετζία άπό 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολίστιμη»	43	7260	διπλήθε Μπρόνομποτέλ 23 'Απρ. διά Κούβαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντιότικα»	43	7267	έφθ. Σανταγάκο 6 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόδα»	40	5192	άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Απρ. διά Περού
ΣΑΝΣΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	44	7238	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 3 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρων 27 'Απρ. διά Τσαγκουαράμας
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Σίδεν 18 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθηνία»	43	7179	άνεχ. Λορεντζό Μαρκές 5 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιον
ΣΑΝΝΗΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάλρο Σ.»	45	12723	άνεχ. Βηρυτόν 30 'Απρ. διά Λαττάκια
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	έφθ. Βομπάνι 2 Μαΐου
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάύτερ»	44	10743	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Απρ. διά Περού
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρα»	44	7200	έφθ. Βαλτιμόρων 5 Μαΐου
ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέπα Σούρι»	31	4704	έφθ. Μασσαλίαν 2 Μαΐου (διά Δυτ. Αφρικήν)
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10567	άργει Κυνόσουραν άπό 16 'Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντουρ»	22	3084	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 22 'Απρ.
ΣΗ ΡΟΜΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξ. Σ. Θνάσοη»	48	11379	Ίδε: ΑΡΡΟΟΥ, ως μετωνυμάσθη
ΣΙΑΙΕΡΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7275	άνεχ. Αύγουστον 25 'Απρ. διά Γκάλθεστων
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	άνεχ. Μοντελίντο 22 'Απρ. διά Γενόβαν
ΣΟΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	άνεχ. Μαντράν 3 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΣΟΦΙΑ (Λιθάνου)		ά. Θραγκίστας	29	7030	παρελθόθει εἰς Κορεγκάγην
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2117	έφθ. Ιμπριχαν 18 'Απρ.
ΣΠΕΤΖΑΙ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άρρει Πόρτο Χέλι άπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΖΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Δ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Ριγιέκαν 4 Μαΐου
ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 7 Μαΐου διά Σιδώνα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Τάνκερς»	56	30159	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 5 Μαΐου διά Χάθρων
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 6 Μαΐου διά Νταμπάμ
ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άρρει Ελευσίνα άπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΛΑ ΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινούσουλαρ»	55	8799	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή εταιρία	21	1964	εις Ισσαδάνων από 2 'Ιαν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Βαλτιμόρων 3 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Χαδάνων 23 'Απρ. διά Βάρναν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σπυρίδων»	42	5023	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Χαδάνων
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Βαμπός 30 'Απρ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Μαΐου
ΤΖΕΓΙΜΗ ΜΟΝΡΟΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέκεριερς»	43	7231	άνεχ. Αγ. Θραγκίκον άπό 26 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	έφθ. Χούστον 8 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	έφθ. Χιμπότε 15 'Απρ.

ΤΖΕΝΝΗ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Βρέμην
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΤ'Μ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίναν»	44	7055	άνεχ. Κόμπο 3 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΤΖΟΝ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπιδα»	43	7251	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΟΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18717	άνεχ. Μένα Αμπουλλά 1 Μαΐου διά Ρότερνταν
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμη»	30	2047	διπλήθε Κώνων πολίν 26 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΤΙΝΑ ΝΩΑΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτζικ»	53	27853	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΤΙΡΥΝΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	διπλήθε Σουέζ 5 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολίστιμη»	37	4542	άνεχ. Μαντζανίλα (Με.) 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	διπλήθε Μπρόνομποτέλ 27 'Απρ. διά Λένινγκραδ
ΤΟΥΡΓΑΙΑΝΗ (κοστ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άνεχ. Τζακάρταν άπό 8 'Απρ. διά Μπαγκόκ
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικη ουμφέροντα	44	7207	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 29 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλλουξ»	43	10459	έφθ. Μέριπον 3 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛΦ (Δ.δ.)		έτ. «Τρανσόβιλ»	57	24049	άνεχ. Τολέδο 1 Μαΐου (διαταγής)
ΤΡΑΝΣΣΕΚΙΠΠΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	έφθ. Πόρτα 6 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέάκονν»	44	8597	άνεχ. Ν. Όρλεαν 21 'Απρ. διά Αθανασίαν
ΤΡΕΙΓΙΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Φαλασούθ
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μινοσανά»	27	2457	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 5 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	άνεχ. Ντάρμπρων 5 Μαΐου διά Τεργέστην
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διά Κολούμπια ρίθερ
ΤΡΙΤΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυριανού	18	5285	έφθ. Βενετίαν 1 Μαΐου
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Αλ. όφ Γκραν 9 Μαΐου διά Σιδώνα
ΥΓΕΡΙΚΩΝ (Δ.)		έλληνικη ουμφέροντα	44	7251	άργει Φαλασούθ
ΦΑΡΑΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνη»	57	21910	άνεχ. Ντάρμπρων 21 'Απρ. δι' Ισμαήλ
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άνεχ. Ντάρμπρων 5 Μαΐου διά Τεργέστην
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ		έτ. «Γιουνιόν Κομέροιαλ»	29	3958	άνεχ. Βρέμην 4 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΦΙΟΙΣΒΟΣ II (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικη ουμφέροντα	45	10704	έφθ. Μοντεθίδεο 7 Μαΐου
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΛΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Γουαίνης»	36	2642	έφθ. Κότκα 6 Μαΐου
ΦΟΥΛΜΑΡ (Δ.δ.)		Τ. Αθανασίδης	36	1400	έφθ. Καμάτρα 29 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 Μαΐου διά Γιαδάταν
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	άνεχ. Πειραιά 4 Μαΐου διά Λαττάκια
ΧΑΡΙ (Δ.)		έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίνη»	36	1965	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 9 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Τ.»	45	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «ΝΙΛ»	57	23664	άνεχ. Αγκώνα 27 'Απρ. διά Ραθεννάν
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραν»	19	2559	άνεχ. Χολενάου 24 'Απρ. διά Ροστόκ
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Οσαεν Τράνονπορτ»	38	9403	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣ (Δ.)		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7217	άνεχ. Ζανζιβάρων 5 Μαΐου διά Ταματάθην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	διπλήθε Κείν Βίνεστ 4 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράουντη»	43	7258	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σπιπέρης»	55	23930	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροκαϊ»	53	18722	άνεχ. Τόκιο 3 Μαΐου διά Μανίλαν
		έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Μόντρεαλ

## “BUGSIER,,

REEDEREI UND BERGUNGS - AKTIENGESSELLSCHAFT  
HAMBURG II.  
Johannishöllwerk 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.

## DAWOOD & CO

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

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

### DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision

MERCHANTS, LIGHTERS SUPPLIERS, SHIPCHANDLERS &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL

STEAMSHIP COMPANIES

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

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 39.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th MAY 1962

#### An unfortunate affair

The bad faith shown by the Ishikawajima - Harima yards in Japan, with respect to their contractual obligations towards a well-known Greek firm, has created the worst possible impression among shipping circles.

In our last issue, we summarised the details of the case wherein the Greek firm in question refused to take delivery of a supertanker ordered at the Ishikawajima - Harima yards, in accordance with the provisions of the contract, when the delivery date of the tanker was delayed beyond the limits laid down in the contract. After many months of bitter argument with the arbitrators in London, during which the Japanese ship-builders did their utmost to obtain a favourable decision on their behalf, the arbitrators supported the shipowners' claim and instructed the ship-builders to return the sum of 1,600,000 pounds — and not \$ 1,600,000 as erroneously reported in our previous issue — remitted by the shipowners in part payment of the vessel.

So far, the Harima yards have not complied with the arbitrators' decision and even disregarded the recommendations of the Board of the Baltic Exchange asking them to effect payment, in view of the fact that the contract was drawn up by a broker-member of the Exchange.

The surprise caused among foreign shipping circles — and Greek circles in particular — by the unprecedented attitude of the Japanese ship-builders and their refusal to comply with accepted procedures governing differences of this type, has led to serious discussions among shipowners as to whether it would not be advisable for stronger guarantees to be sought in all dealings with Japanese shipyards.

The Greek Shipowners' Union, after a long discussion of the case, has already taken appropriate steps with Mr. Matsubara, President of the Japanese Shipbuilders' Association and with the Ishikawajima - Harima yard itself. The Union is almost certain to take other measures, of a more general nature, in order to give the widest possible publicity to the case.

The Greek Foreign Minister has also taken up the matter with the Japanese Government, insisting on immediate payment of the debt to the Greek firm in question which is one of the highest standing and repute in the shipping market the world over.

The British Government has also taken a hand in the matter, since the contract was made through a London broker and since the arbitration took place in London. The British Ministry of Transport, through the Greek Embassy in London, has asked the shipowners for a full report on the case.

It must be noted also — and this constitutes the ultimate in bad faith — that the Ishikawajima - Harima yard has since sold the supertanker to the Russian Government on a cash basis for \$ 5,750,000 in addition to retaining the 1,600,000 pounds that should rightfully have been returned to the Greek firm.

This case is indeed unique in the annals of shipping history. And to think that the Japanese shipyards owe their postwar revival chiefly to the Greek shipowners who gave them so much business. It was the Greek orders that enabled the Japanese yards to modernise, to introduce new methods and techniques. Their early mistakes were all made at the expense of Greek owners and, in return, the Japanese yards have expressed their gratitude with the bad faith and unprecedented behaviour described above.

#### Insurance matters

The coverage of Greek risks by the French insurance market is an extremely interesting aspect of postwar Greek shipping. A recent visit to Athens by Mr. Paul Rembauville-Nicolle, Assistant Director General of the French Groupement de Réassurances Maritimes, gave us an opportunity to obtain the French view on such insurance.

It would not be an exaggeration to say that fifty percent of all Greek risks are insured or reinsured on the French market.

The French underwriters naturally met with considerable reaction from the London market in this respect, to the extent that the London under-

writers declared themselves willing to reinsure all except Greek risks in their own market.

In spite of this, the French underwriters were able to reinsure in other markets until, with the passage of time, the resistance in London was overcome.

Greek shipowners turned to the French insurance market when the London underwriters increased premiums for Greek ships alone to prohibitive levels. Since then, not only have Greek shipowners managed to obtain lower premiums elsewhere, but the London market has finally been obliged to abandon its discriminatory tactics.

The French underwriters seem quite pleased with the business they have obtained from Greek shipowners. They have naturally had to pay various indemnities and some of them were quite high, such as for the total loss of two large tankers. But, on the whole, Greek risks have been deemed satisfactory according to the results so far obtained. Premiums have even been reduced for certain Greek firms.

Mr. Rembauville-Nicolle was given the opportunity of meeting Greek marine insurance men and brokers here and studied the possibility of setting up a Greek marine insurance concern. Rather, he expressed his surprise at the fact that such a concern did not exist, in view of the extent of Greek shipping and the tremendous figures that added up from the many premiums accruing therefrom. Such a Greek firm could easily spread the risks by reinsuring in foreign markets.

The answer to Mr. Rembauville-Nicolle's question lies in the mentality of the Greek shipowner — his individuality and the complete absence of any collective action by Greek shipowners in general matters concerning the interests of Greek shipping.

The French underwriter was told that any project of a catholic nature would be foredoomed to failure. The only hope would lie in persuading groups of Greek shipowners, hailing from the same Greek island and controlling shipping firms of more or less equal size, to make a start in this direction. If they were successful, their example would be quickly followed by the others.

It is possible that the force of necessity might persuade such groups to form and gradually encompass all Greek risks.

So much for the future. For the present, at least, Greek shipowners have succeeded in escaping from the clutches of the London insurance monopoly. The recent visits of Mr. Rembauville-Nicolle and Mr. Walter W. Reed, the American underwriter, betray a wider and more general interest in Greek risks by foreign insurance firms. And these Greek risks are not as disastrous as the London underwriters make them out to be!

#### The Greek-Soviet agreement

We are curious to know if any provision was made, in the recently concluded new Greek-Soviet trade agreement, for the use of Greek bottoms in carrying out the relative trade.

All similar agreements concluded by other maritime countries with the Soviets contain special provisions for the employment of their own vessels. We should follow this example for the simple reason that the Russians, having built up their own merchant fleet, use it exclusively to conduct their trade between the Black Sea and the Mediterranean. They buy f.o.b. and sell c.i.f.

The exchanges involved are quite substantial. 300,000 tons of bauxite will be exported from Greece in 1962 and 450,000 tons during the next two years. 35,000 tons of citrus fruits and dried fruits in 1962 and 37 - 42,000 tons in 1963 and 1964. 7,000 tons of tobacco per year, 5,000 tons of cotton per year and smaller quantities of other agricultural products.

Imports from Russia will consist of 450,000 tons of crude oil in 1962, 1963 and 1964 and 300,000 tons of petroleum products in 1962 plus 525 - 550,000 tons during the next two years. 55 - 67,000 tons of coal, etc. per year and 150,000 c.m. of lumber per year, for the duration of the agreement. In addition, there will be imports of machinery, plywood, metals and other industrial goods.

Our Mediterranean shipping — medium and small-sized vessels in the main — are in vital need of such cargoes. We have every interest

in securing this freight and ensuring a wider participation of Greek shipping in our exports.

Was all this taken into account during the negotiations? It constitutes a vital factor in shaping a healthy shipping policy.

## The I.T.F. contribution

In confirmation of the I.T.F. decision to reduce the contribution per head and per month to ten shillings, Mr. Lawrence White, Assistant General Secretary of the International Transport Workers' Federation addressed the following letter to Professor Stratis Andreadis who, as we know, represented the Greek shipowners concerned during the discussions held here with Mr. White a few months ago:

Dear Professor Andreadis,

Further to previous correspondence I am writing to inform you that at the meeting of the I.T.F. International Fair Practices Committee held in London on 18 April it was decided to accede to the request of the Greek shipowners for a reduction in the Welfare Fund Contribution from £1 to 10/- per man per month. It was also decided that this should take effect from 1 April 1962.

In coming to this decision the Fair Practices Committee recalled that during the discussions which I had with your Committee in Athens it was stated by you on behalf of the Greek shipowners that if the Fair Practices Committee agreed to the request for a reduction, the shipowners concerned would do whatever they could to persuade those Greek shipowners with Panlibnon ships not yet under collective agreements, to obtain such agreements according to I.T.F. policy. In recalling this the Fair Practices Committee thought that the reduction of the Welfare Fund Contribution should be linked to the declaration that the shipowners would help in bringing other ships under agreements and wished me to obtain from you confirmation of their intentions in this direction. I would be obliged therefore if you would confirm this on behalf of the shipowners involved.

The reduction from £1 to 10/- per man per month is of course applicable only to those ships whose crews enjoy full social insurance.

As far as the ships without agreements are concerned we shall of course continue our own activities in this connection but we hope that the good offices of your colleagues will prevent the need for activities of a nature which could cause disruption of operation.

Mr. Petroulis of the Panhellenic Seamen's Federation will be in a position to inform the shipowners concerned how the decision to reduce the Welfare Fund Contribution will affect them, as I know there are many who have already paid

on the basis of £1 per man per month up to June this year.

I am sure that you will be pleased to have this information and I shall look forward to having your acknowledgement and assurances in due course.

With kind regards,

Yours sincerely,

L. WHITE

Assistant General Secretary

Professor Andreadis replied immediately to Mr. White assuring him that he would do everything necessary to persuade those of his colleagues, who operated Liberian and Panamanian-flag vessels, who had not provided for the social insurance of their crews, to follow the example of the others.

## The China problem

Will the vast American granary open its doors to starving China? What a happy day that would be for shipping!

A cable received from Washington asserts that: "American growers and certain State Department circles are trying to persuade President Kennedy to allow the export of American grain and other foodstuffs from Government stockpiles to Communist China. The prediction is also made that such shipments may begin within the next twelve months.

American comment on the above is that the shipment of American grain from Pacific and Gulf ports to Shanghai and Hankow next year should not cause surprise. The comment adds that if this prediction turns out to be true, it will signify a complete reversal of American policy towards Red China. The U.S. Government has so far refused to allow the shipment of grain or other foodstuffs to Red China.

## A sad comparison

The Italians have now followed our example in organizing Eastern Mediterranean cruises. The fact that our own ships start on such cruises from Italian ports was sufficient for the Italians to gauge the popularity of this type of business.

A brand-new vessel, the 3,000-ton "Illyria", was recently launched at the Pellegrino yard in Naples, for Adriatica Line. It will be scheduled to run on 14-day cruises from March to November every year, calling at Dalmatian ports, Corfu, Nauplion, Rhodes and with combined side-trips to Crete, Katakolon and Itea for visits to such places as Olympia, Delphi, Epidaurus, Mycenae and Tyrins.

According to Adriatica Line, the "Illyria" will be a model vessel — the last word in cruise ships. It will contain a maximum of only 142



Rely on "LION," Packings and Jointings for all Marine Applications.

We have been making packings and jointings since 1875, and today are the world's foremost packing specialists, able to supply packings and jointings for all purposes. Our customers, in every country of the world, rely on our first class products and our prompt attention to their many varied requirements. To meet the evergrowing demand for the world's finest packings and jointings, we have, branches and agencies in thirty-nine countries.

"LION," The foremost name in packings and jointings.

Literature gladly sent on request.



**JAMES WALKER & CO. LTD.**

Lion Works, Woking, Surrey,  
England

Phone: Woking 2432 and Telex  
Grams: "Lioncelle Woking  
Telex,"

Consign Your Vessels in Full Confidence to

## Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4 — ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,  
BUNKER CONTRACTORS,  
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:

ANTWERP

ZEEBRUGGE

GHENT

BRUSSELS

DUNKIRK

ROTTERDAM

AMSTERDAM



Telegr. Address: FURNESS - ANTWERP  
Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)  
Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178  
AN 03-179

## "NAFTIKA CHRONIKA"

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

berths, all in first class and in single or double-berth cabins. The ship will be completely air-conditioned, with individual control, and will have anti-roll stabilisers. The cabins will all have their own toilet facilities and they will all be outside cabins which can be converted into day sitting rooms. Public rooms and decks space will be more than ample. The ship will be propelled by two 5,800 hp Fiat Diesel engines developing a service speed of 18 knots. Length OA 100.55 metres, breadth 14.60 metres, depth from the upper deck 9 metres, draft loaded 4.70 metres and a car deck to accommodate more than fifty cars through doors in the ship's side.

Our previous experience with Adriatica Line ships leaves no doubt in our minds that the "Illyria" will indeed be a model cruise vessel. During the past decade, Adriatica Line has built ten new ships. With the "Illyria", the renovation of their fleet is now complete.

And let us compare the "Illyria" with our own three ships ordered in Italy. The "Illyria" is a 3,000-ton vessel. Ours are 4,000 tons. Overall length of the "Illyria" is 100.55 metres. Our own will be 90 metres. Breadth of the "Illyria" is 14.60 metres, ours will be 16 metres — yet the ships will be smaller by 1,000 tons! Depth of the "Illyria": 9 metres while ours will have a depth of 10.20. Speed of the "Illyria": 18 knots. Speed of our own ships: 16 knots.

Anybody with an elementary knowledge of shipbuilding will be quick to appreciate the meaning of these substantial differences. The "Illyria" is a longer ship and its breadth, in proportion to the tonnage, is also larger. Our own ships will be shorter and less broad, in proportion to the tonnage, while their depth is greater. Their speed also, will be less. In other words, generally speaking, our own ships will be inferior to the Italian vessel, both with regard to construction and general layout.

### The court battle

The American unions and the National Labour Relations Board, which supports their views, have appealed to the U.S. Supreme Court in Washington. They seek the annulment of decisions handed down by district courts in Washington and New York by which the American unions are denied the right of interfering with foreign ships manned by foreign crews (Honduran). The decision of the New York court quotes the unacceptable interference of the unions with the foreign workers of a mine in a foreign country, run by American interests.

The unions, however, question the right of the district courts to pass judgment on cases concerning the crews of American foreign-flag vessels. They ask the Supreme Court to define the extent and limits of union jurisdiction. The Supreme Court's decision will finally clear up the status of "convenience-flag" vessels. A favourable decision will remove, once and for all, the advantage of such ships as far as crew costs are concerned. The tax advantage remains...

### American infiltration

The infiltration of foreign seamen's and longshoremen's unions by Mr. Paul Hall and the various organizations that work with him, is continuing — in spite of denials by I.T.F. circles.

The Italian Federazione Nazionale Lavoratori Portuali and four French seamen's and longshoremen's unions have signed up with Messrs. Hall and Gleason for mutual aid and common protection of labour interests. Need-

less to say, the primary object of this cooperation will be aimed against "flags of convenience".

We are informed that this type of cooperation is likely to be extended to other foreign organizations, thus widening the field of action against "convenience-flag" ships.

It was believed that the rift between Mr. Hall's S.I.U. and the I.T.F. would be closed and that the S.I.U. would return to the fold. American union bosses held long talks on the subject with the I.T.F.'s Secretary-General on his recent trip to the United States. Nothing came of them, however.

Mr. Hall, who is still at odds with Mr. Joseph Curran and his rival N.M.U., continues his reactionary tactics against the I.T.F. He does not even recognise the contracts signed by "convenience-flag" vessels with the I.T.F.

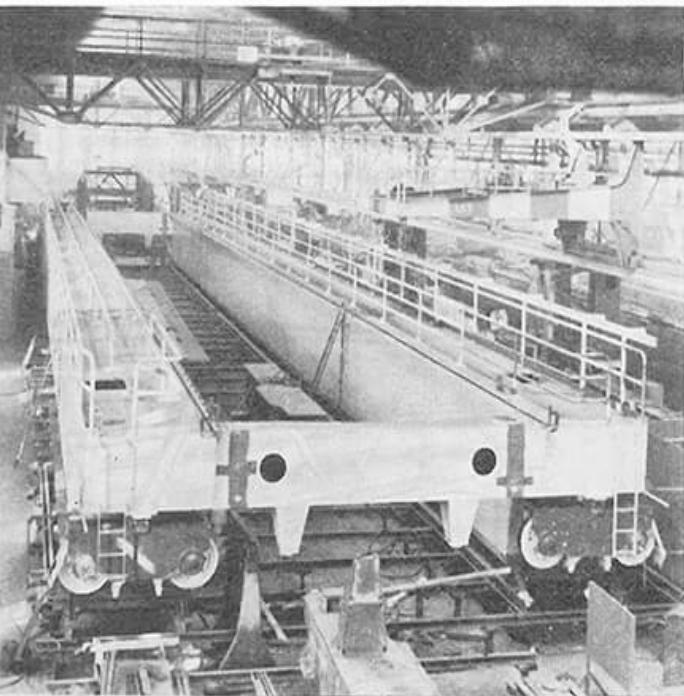
The outcome of this inter-union quarrel will be interesting and, more so, since the U.S. Government has taken a hand in it.

Mr. Hall is heading our way, too. Greek shipping is his next target and, if the American courts give him a free hand to interfere with the crews of "convenience-flag" ships, there may be trouble ahead, even for those ships that are covered by I.T.F. contracts.

### Giant Overhead Travelling Crane for Scandinavia

Messrs. KAMPNAGEL AG at Hamburg are building and delivering for a Scandinavian shipyard 19 Overhead Travelling Cranes of various sizes.

The photograph shows the erection of the works of the biggest of these cranes having a span of 48 m. At its place of destination this



KAMPNAGEL Overhead Travelling Crane, span 48 m., capacity, 20 tons.

crane will be working on the iron storage yard of a shipyard. It has a carrying capacity of 20 tons at the centre hook and 15 tons at the magnet cross beam. Hook and magnet can be used alternatively.

A special design makes it possible to turn the magnet cross beam with the load on, and this increases considerably the possibilities for employing this crane.

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

EXTENDS ITS BANKING FACILITIES TO CREW MEMBERS

MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

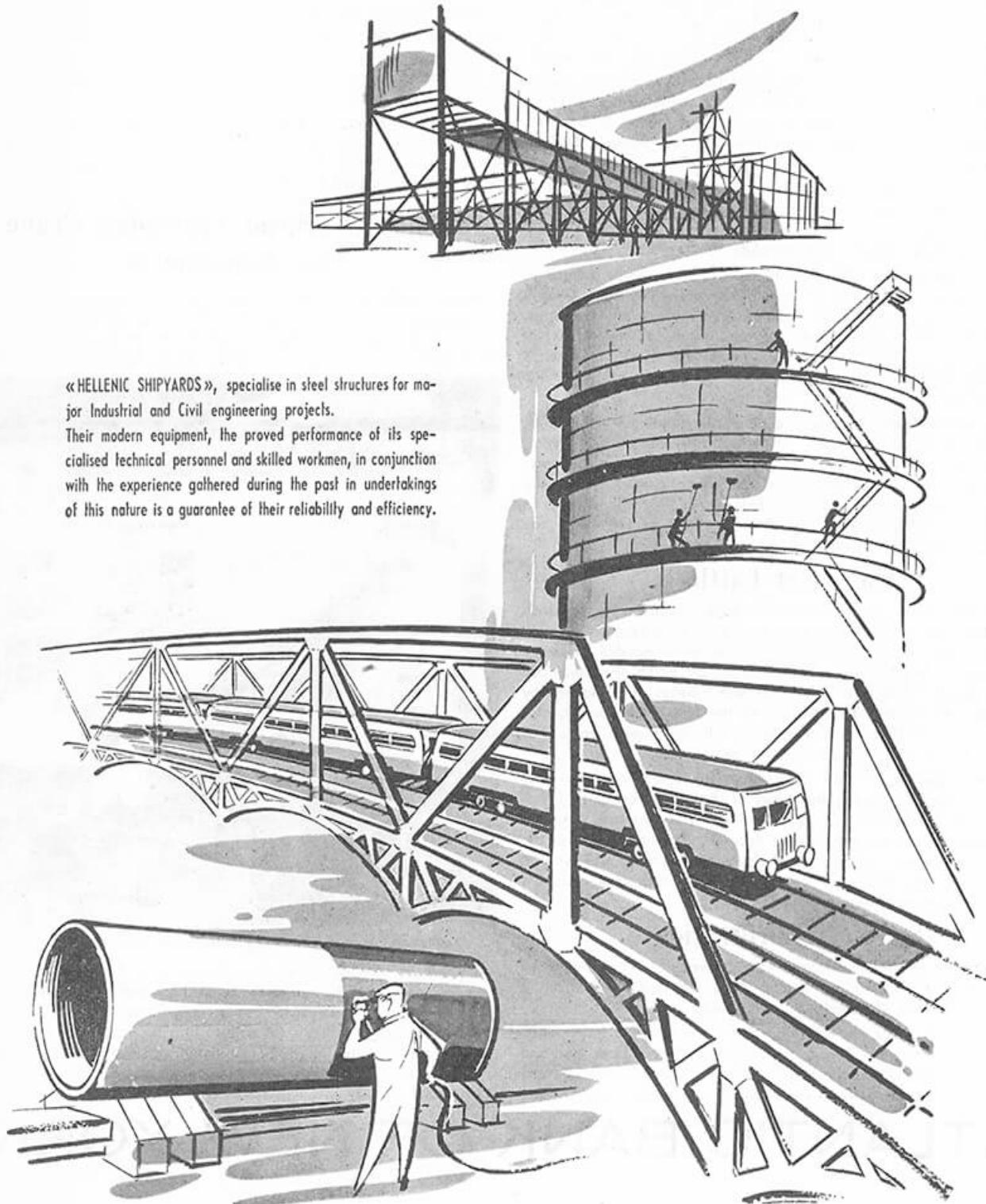
DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET

# 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